



VILLE D'AGDE

# VERS UN ÉCO-PORT FLUVIAL DANS UN SITE UNESCO PORTE D'ENTRÉE DU CENTRE-VILLE, DU CANAL DU MIDI ET DE LA MÉDITERRANÉE

EXTENSION DU PORT FLUVIAL HÉRAULT MÉDITERRANÉE SUR LE CANAL DU MIDI

CONCERTATION 2023 - Notice de présentation



ÉQUIPE  
**'urbicus'**  
ARCHITECTE X PAYSAGISTE

## MANDATAIRE

### URBICUS

44 rue Bayard  
31000 Toulouse  
Tel : 06 86 85 51 50  
Mail : r.blanc@urbicus.fr  
h.grosdidier@urbicus.fr  
Web : www.urbicus.fr  
Rudy Blanc  
Hélène Grosdidier

## COTRAITANTS

### SUEZ CONSULTING MONTPELLIER

Le Bruyère 2000 - Bâtiment 1 - Zone  
du Millénaire 650, rue Henri Becque-  
rel - CS79542  
34961 Montpellier Cedex 2  
Tél. 05 34 60 16 90  
Mail : maryvonne.folliard@suez.com  
julien.rivemale@suez.com  
Web : www.suez.com  
Maryvonne Folliard  
Julien Rivemale

### SUEZ CONSULTING TOULOUSE

16 Av. Charles de Gaulle,  
31130 Balma  
Tél. 05 34 60 16 90  
Mail : gilles.tourbillon@suez.com  
bastien.lalechere@suez.com  
Web : www.suez.com  
Gilles Tourbillon  
Bastien Lalechere

### DES LIEUX - LR

73 rue de Varsovie,  
92700 Colombes  
Tél. 06 72 52 47 83  
Mail : lrivault@gmail.com  
Lucie Rivault

### CALDER INGENIERIE

534 Rue Marius Petipa,  
34080 Montpellier  
Tél. 04 67 40 03 69  
Mail : -  
-  
Web : www.calder-ingenierie.com  
-  
-

### ECOMED

Résidence Atrium, 2ème étage - 113  
rue Raymond Recouly,  
34070 Montpellier  
Tél. 04 99 54 24 00  
Mail : -  
-  
Web : www.ecomed.fr  
-  
-

### CHARREL & ASSOCIES

5 Rue Boussairolles,  
34000 Montpellier  
Tél. 04 67 06 13 13  
Mail : -  
-  
Web : www.charrel-avocats.com  
Nicolas Charrel  
Thomas Gaspar

## SOUS-TRAITANTS

### TOURISMESSOR

1 Rue Saint-Eloi,  
71300 Montceau-les-Mines  
06 41 86 36 77  
Mail : tourismessor@yahoo.com  
Anne Sevin

### EIBAT

32 rue Robert Mallet Stevens,  
30900 Nimes  
Tél. 04 66 29 21 45  
Mail : contact@eibat.fr  
Frédéric Lerda

### BET DURANT

90 Av. Maurice Planes,  
34070 Montpellier  
Tél. 04 67 03 37 44  
Mail : -  
Web : www.betdurant.com  
Cédric Barrot  
Sylvain Masson



### Ce document se lit en double-page

Par souci de correspondance des pages,  
ce document s'imprime en format A4,  
recto-verso, reliure bord gauche.

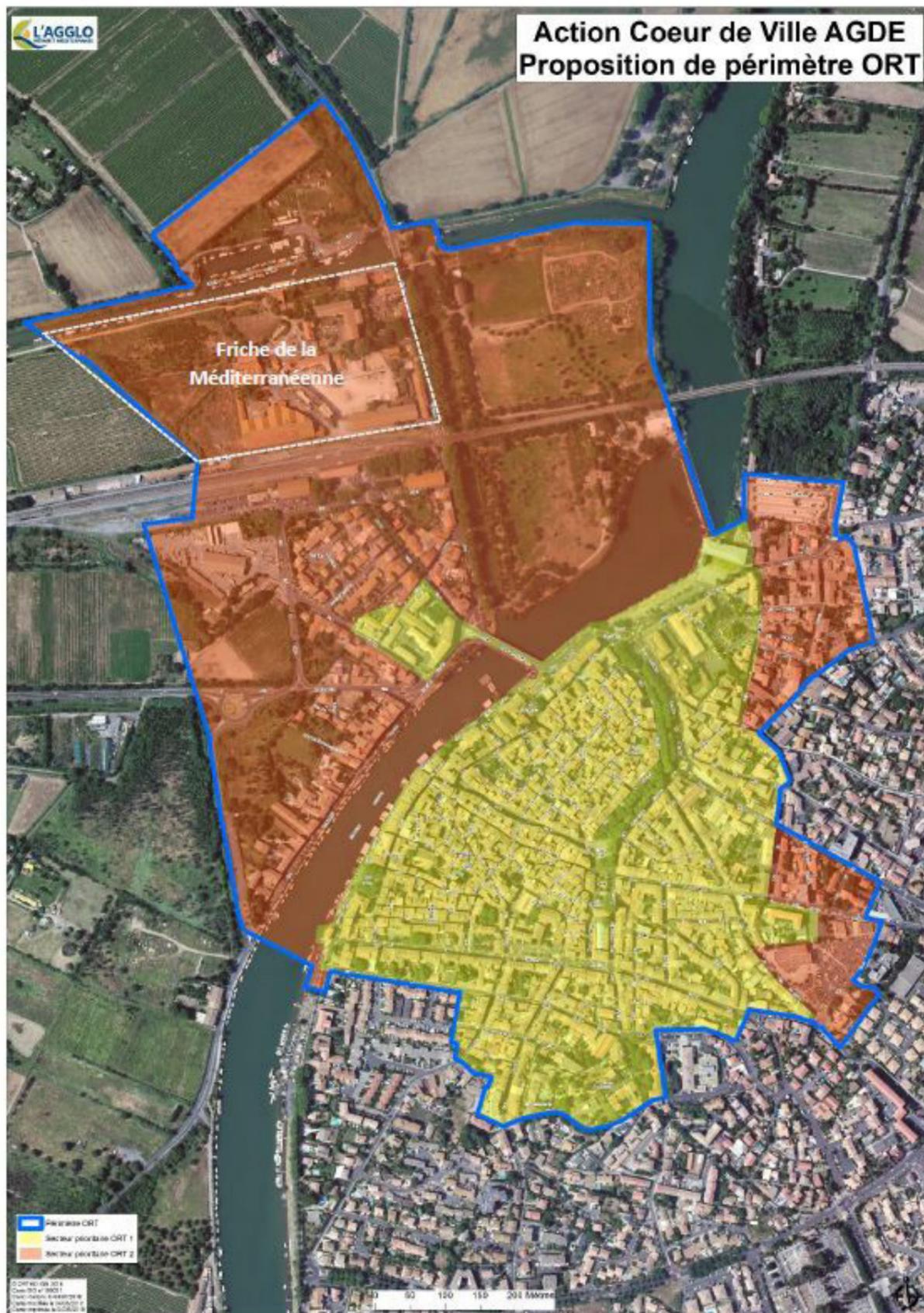


## DIAGNOSTIC

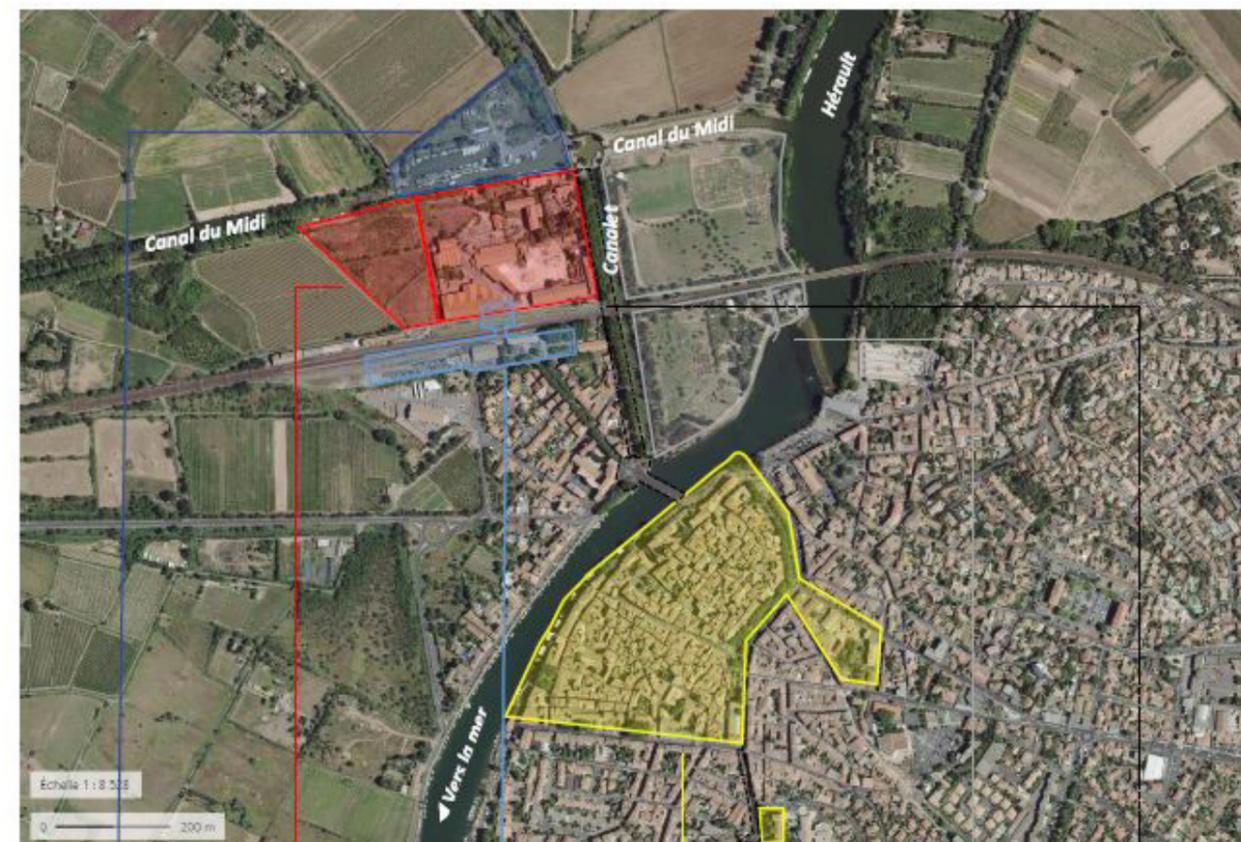
Urbain, Paysager, Patrimonial & Portuaire

# LE PROJET URBAIN DE REVITALISATION DU CENTRE-VILLE D'AGDE

## Une multiplicité d'opération ambitieuses et complémentaires



### LE PROJET URBAIN DU CENTRE HISTORIQUE D'AGDE : UN PROJET EXCEPTIONNEL POUR UN SITE PRIVILEGIE



**Création du port fluvial sur le Canal du Midi**

Objectifs : créer un port premium ; marquer la dernière halte avant la sortie sur l'Étang de Thau et en faire une destination de qualité

Pilotes : CAHM-VNF

Echéances : études préalables – AVP en 2022 – PRO et début des travaux : 2023-24

**Restauration de la Villa Laurens et aménagement du parc**

Objectifs : restaurer et valoriser ce monument historique remarquable et livraison d'un équipement culturel majeur

Pilote : CAHM – Ville d'Agde

Echéances : restauration de 2017 à 2021 / livraison de l'équipement culturel en 2022

**Rénovation urbaine du quartier de la Méditerranéenne**

Objectifs : supprimer une friche industrielle et créer une nouvelle polarité urbaine, de grande qualité, motrice dans la revitalisation du centre-ville d'Agde

Pilote : CAHM

Echéances : travaux de déconstruction – dépollution en 2020-2022 / Début des travaux d'aménagement : 2024

**Revitalisation du cœur historique : contrat de ville et NPNRU**

Objectifs : réhabiliter le centre-ancien, améliorer le contexte social et redonner une attractivité au centre-historique

Pilote : CAHM – ville d'Agde

Echéances : travaux de réaménagement des espaces publics dès 2019 ; restructuration d'îlots privés à partir de 2021

**Création d'un pôle d'échange multimodal sur la gare SNCF et passerelle N-5 : une gare double face avec accès depuis la Méditerranéenne**

Objectifs : reconfigurer la gare SNCF et son parvis pour la création d'un pôle central de transport, tous modes confondus et le relier directement au quartier de la Méditerranéenne tout en permettant l'accessibilité PMR aux quais

Pilote : CAHM

Echéances : études préalables en 2018-2021 / phase PRO et travaux en 2022-2026

**Suppression du passage à niveaux et réaménagement des abords du Canalet**

Objectifs : supprimer un ouvrage dangereux, fluidifier la circulation, valoriser l'entrée de ville et faciliter les différents flux entre les différents pôles du quartier

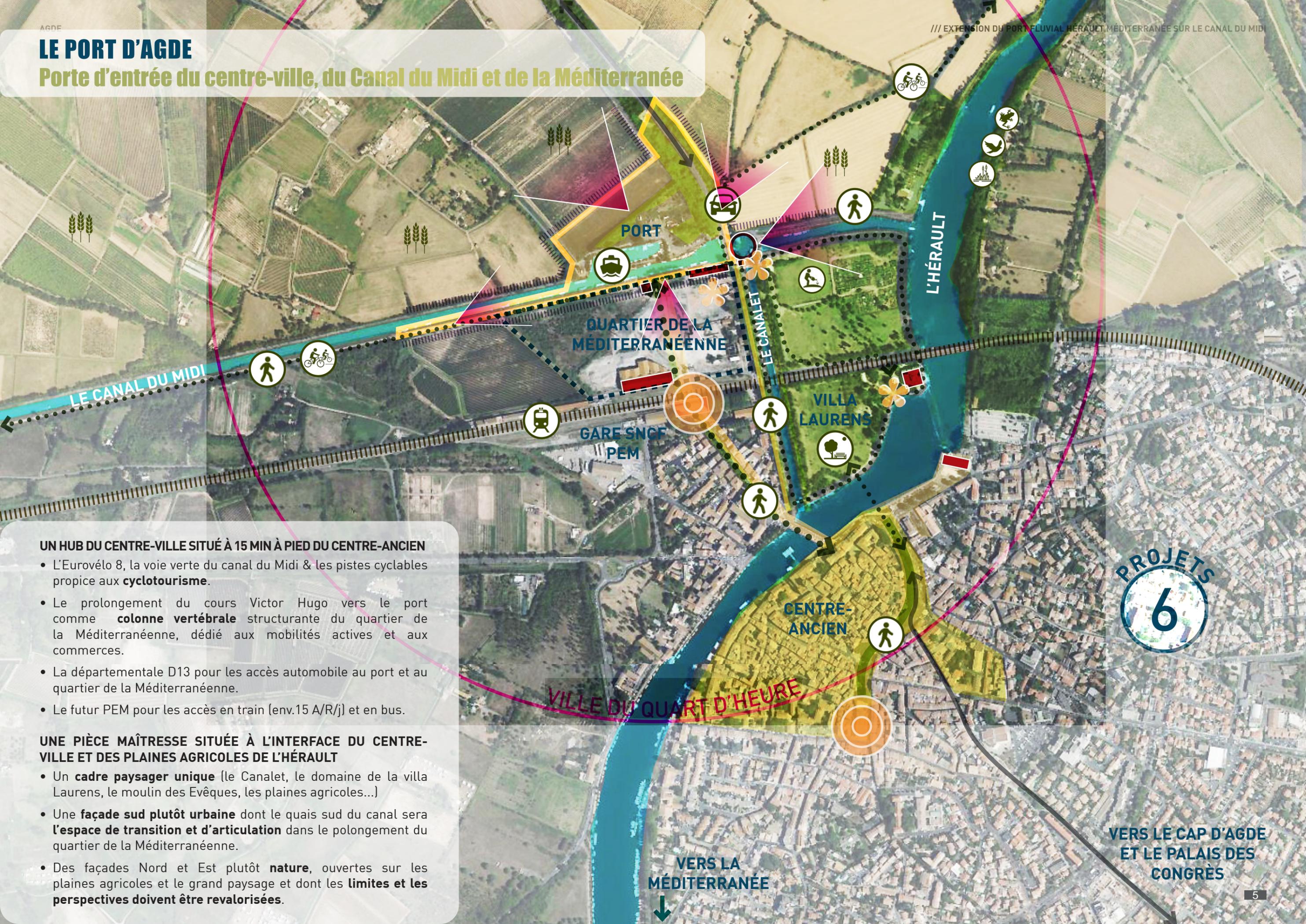
Pilotes : SNCF – CD 34 – CAHM – Ville d'Agde

Echéances : travaux prévus de 2020 à 2023

# LE PORT D'AGDE

Porte d'entrée du centre-ville, du Canal du Midi et de la Méditerranée

/// EXTENSION DU PORT FLUVIAL HÉRAULT MÉDITERRANÉE SUR LE CANAL DU MIDI



## UN HUB DU CENTRE-VILLE SITUÉ À 15 MIN À PIED DU CENTRE-ANCIEN

- L'Eurovélo 8, la voie verte du canal du Midi & les pistes cyclables propice aux **cyclotourisme**.
- Le prolongement du cours Victor Hugo vers le port comme **colonne vertébrale** structurante du quartier de la Méditerranéenne, dédié aux mobilités actives et aux commerces.
- La départementale D13 pour les accès automobile au port et au quartier de la Méditerranéenne.
- Le futur PEM pour les accès en train (env.15 A/R/j) et en bus.

## UNE PIÈCE MAÎTRESSE SITUÉE À L'INTERFACE DU CENTRE-VILLE ET DES PLAINES AGRICOLES DE L'HÉRAULT

- Un **cadre paysager unique** (le Canalet, le domaine de la villa Laurens, le moulin des Evêques, les plaines agricoles...)
- Une **façade sud plutôt urbaine** dont le quais sud du canal sera **l'espace de transition et d'articulation** dans le polongement du quartier de la Méditerranéenne.
- Des façades Nord et Est plutôt **nature**, ouvertes sur les plaines agricoles et le grand paysage et dont les **limites et les perspectives doivent être revalorisées**.

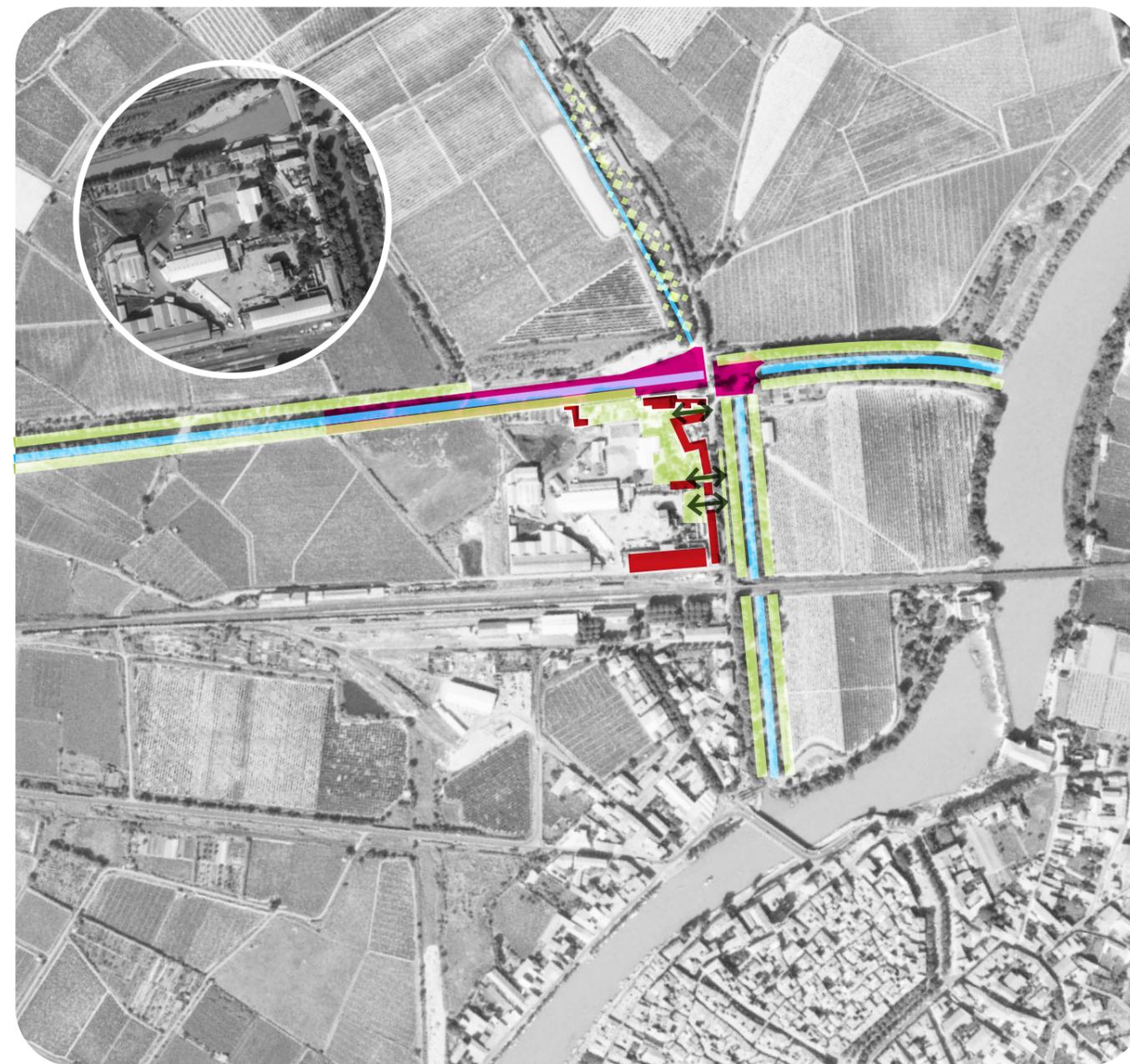
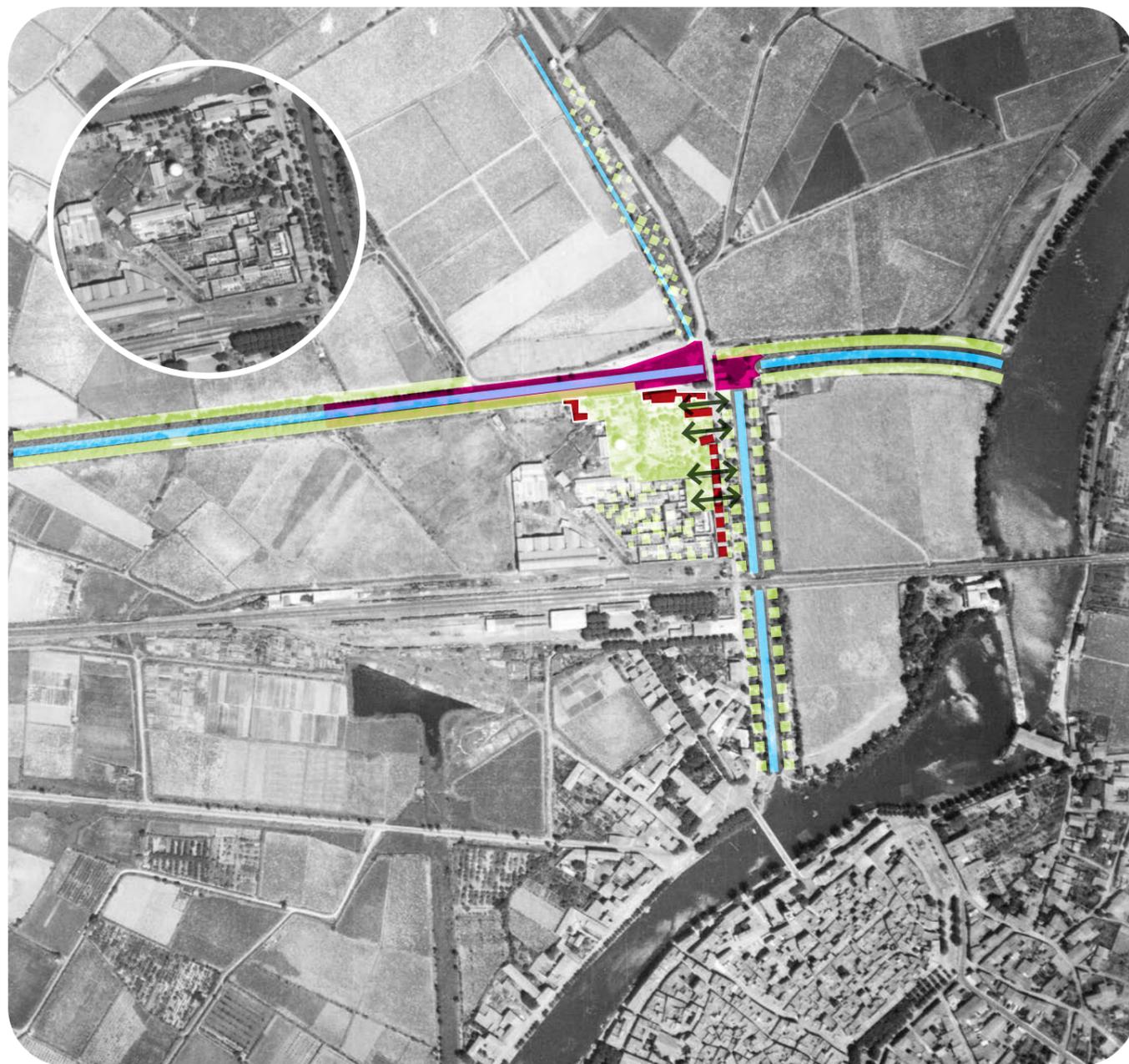
PROJETS  
6

VERS LE CAP D'AGDE  
ET LE PALAIS DES  
CONGRÈS

VERS LA  
MÉDITERRANÉE

# L'HISTOIRE

## Un site patrimonial emblématique remarquable inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO



### 1945 - Du transport de marchandise au tourisme

En 1681, le canal est inauguré. Après avoir vécu son heure de gloire dans le transport commercial, **le trafic fluvial est en déclin et souffre de la concurrence du chemin de fer. Dès 1930 la navigation commerciale laisse place petit à petit au tourisme.** Outre la navigation et le tourisme, le canal permet également l'irrigation des terres agricoles environnantes.

Présence d'activités industrielles accolées à la gare organisées autour des jardins Riquet. Un front bâti s'organise le long de la RD. Les jardins Riquet **s'inscrivent dans la continuité des ensembles paysagers du Canalet** formant un ensemble harmonieux, cohérent et connecté.

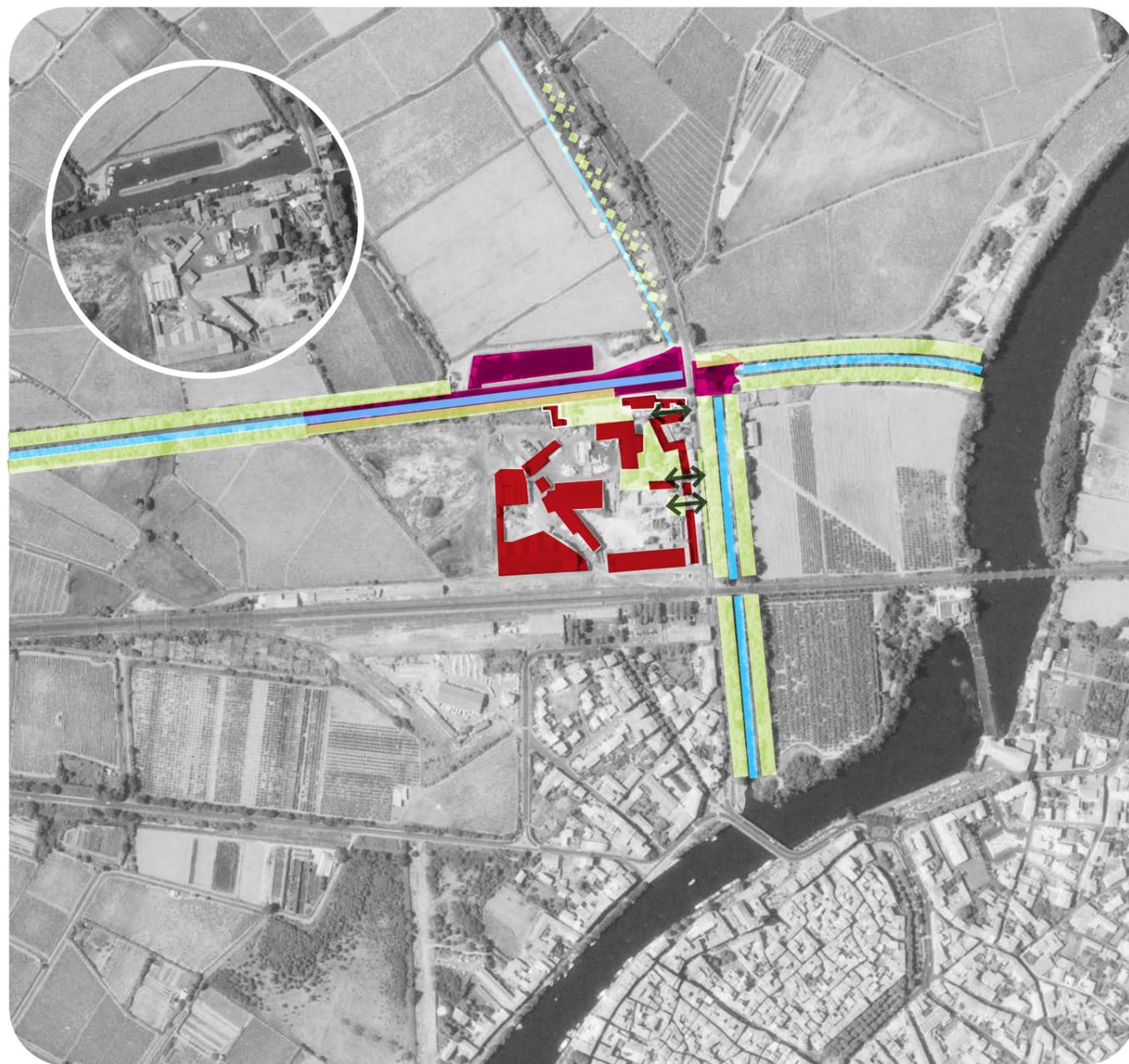


### 1970 - L'intensification des activités industrielles

L'usine de produits phytosanitaires exploitée par la société Rhône Poulenc Agrochimie se développe. **Le cœur d'îlot s'urbanise** fortement au détriment des jardins Riquet. Peu de dévolution notable du canal. Le front urbain Est face au Canalet **s'imperméabilise** ne laissant que quelques accès aux jardins en cœur d'îlot. Malgré ce développement les connexions restent présentes.

La trame arborée des platanes se développe considérablement et érige le paysage emblématique d'aujourd'hui. Ils offrent un **cadre paysager unique** et concourent à **l'attractivité du canal** dans les ombrages et l'effet de la voûte arborée qu'ils restituent : véritable image d'Épinal !

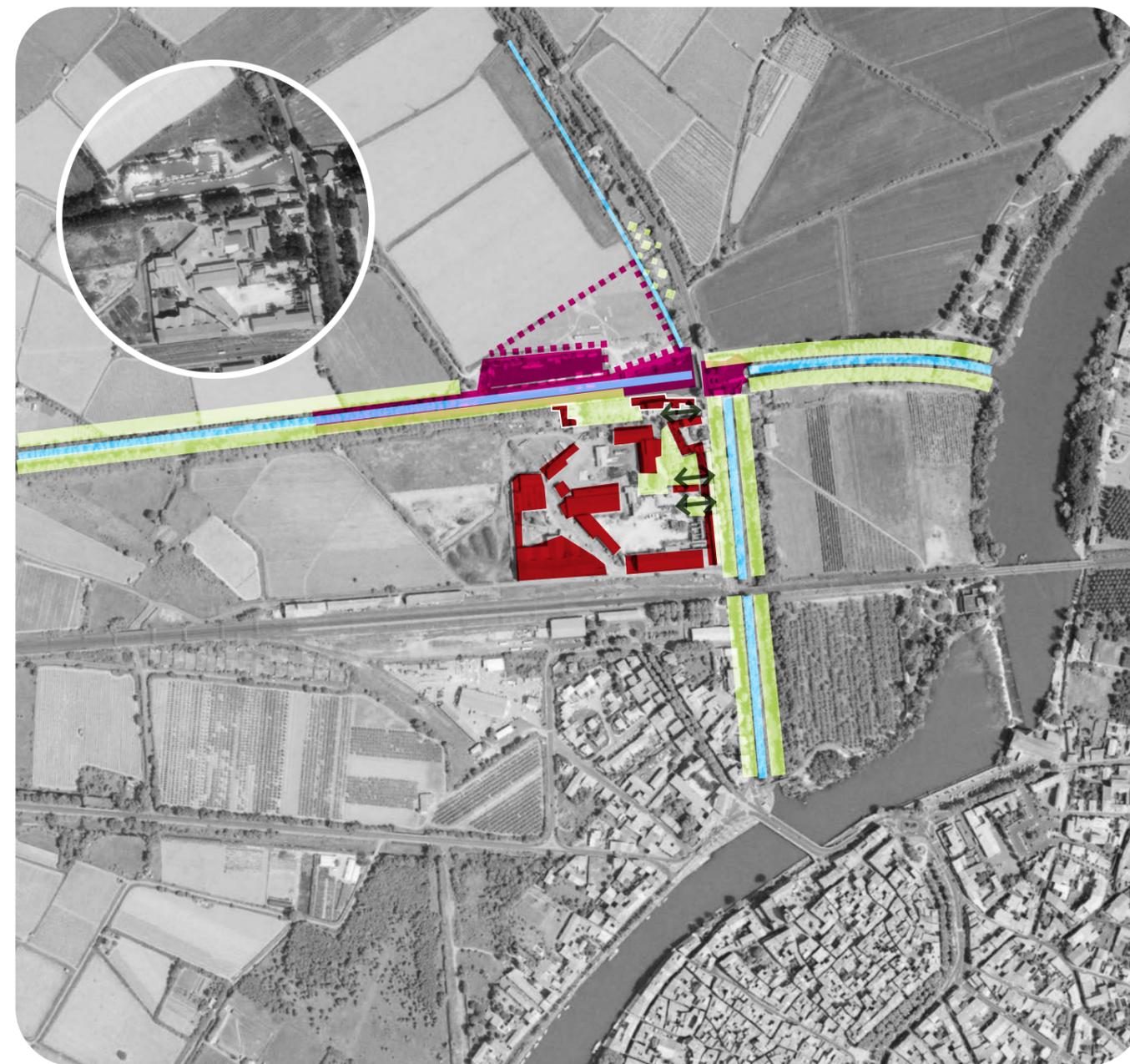




### 1990 - Création du port fluvial d'Agde

Le trafic commercial est désormais anecdotique et le tourisme fluvial est en plein essor. C'est dans ce cadre touristique, que la darse est construite, permettant aux bateaux d'amarrer dans un port.

Le site de l'usine continue son urbanisation dans un ensemble difficilement lisible. Les ensembles paysagers du cœur d'îlot sont quant à eux **totalemment phagocytés** par le développement bâti et sont réduits au strict minimum. Les jardins Riquet perdurent malgré tout et parviennent à conserver un **emplacement de choix** entre l'hôtel Riquet et ses dépendances à l'interface avec le nouveau port fluvial.

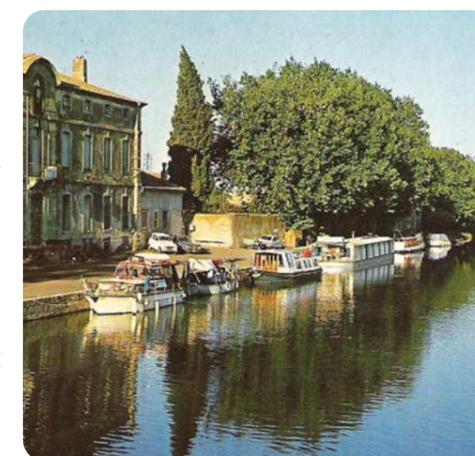


### 2000 - Un usage essentiellement portuaire

**Juillet 2002** : fermeture des usines Rhône Poulenc Agrochimie dont le site doit désormais être dépollué.

Le périmètre du port fluvial s'agrandit au nord sur les anciennes parcelles agricoles pour **accueillir des opérateurs privés** et ainsi développer une offre de location de bateaux de croisière.

Classé au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1972 le Canal du Midi est aujourd'hui réservé au tourisme fluvial. Le patrimoine bâti qui ponctue le canal comme l'hôtel Riquet (1751 - administration et gestion du Canal) et ses dépendances n'ont **plus d'usage** hormis la maison de l'éclusier dont VNF utilise encore les locaux .



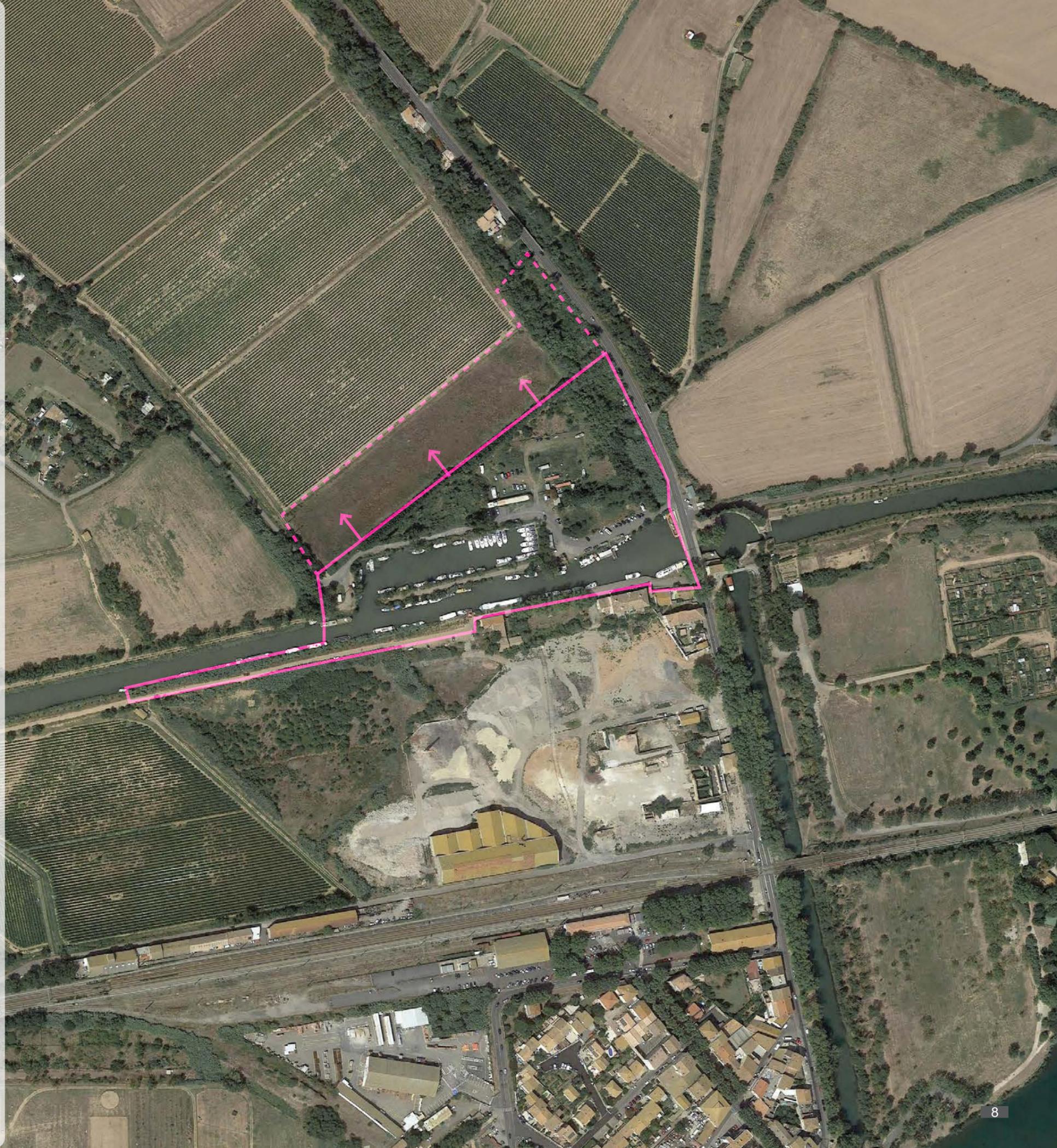
## LE PORT AUJOURD'HUI

### Un équipement obsolète & sous-exploité

Le bassin actuel, au nord de la ville, a été construit il y a de plus de cinquante ans. Il se situe derrière la gare, à seulement quelques centaines de mètres du cœur historique d'Agde. L'aménagement très sommaire est devenu obsolète et trop petit aujourd'hui. Seulement quatre-vingts emplacements au port et sur les allées.

Le programme d'aménagement et de modernisation du port fluvial prévoit une augmentation considérable de la flotte actuelle de plaisance privée et des loueurs de bateaux. Le futur bassin deviendra à terme **le plus grand port du Canal du Midi** avec une capacité d'accueil de 150 à 200 anneaux. Le projet réalisé en 2013 prévoyait :

- l'extension du bassin de 5 000 m<sup>2</sup> à 17 500 m<sup>2</sup> avec l'aménagement de **148 places**,
- une **voie de desserte du port au nord du bassin** qui dessert à l'entrée une aire de stationnement et à son extrémité l'aire de manoeuvre et la rampe de mise à l'eau,
- un quai de 5 m de large sur l'ensemble du pourtour du bassin pour permettre la desserte des pontons et la promenade,
- une **aire de stationnement de près de 6000 m<sup>2</sup>** principalement minérale avec un espace vert central de 350 m<sup>2</sup>. Le parking prévoit l'aménagement de 108 places VL, de 5 places de cars et de 5 places de camping-cars
- un **parc paysager de 4 550m<sup>2</sup>** au bout de la darse et en face de l'Hôtel Riquet qui accueille la Capitainerie
- un **filtre végétal de 2.75m** sépare la voie de desserte du port et les parcelles agricoles et un écran végétal dense pour mettre à distance le port et le parking du port de la RD13 et une végétation plus basse entre le parc paysager et la RD13
- **l'aménagement des berges du canal du midi** pour recevoir des bateaux de plaisance, de promenade et d'animation au nord et au sud un quai minéral à caractère patrimonial avec une escale visiteur devant l'Hôtel Riquet, mais aussi 70 ml de bateau promenade.





## FOCUS

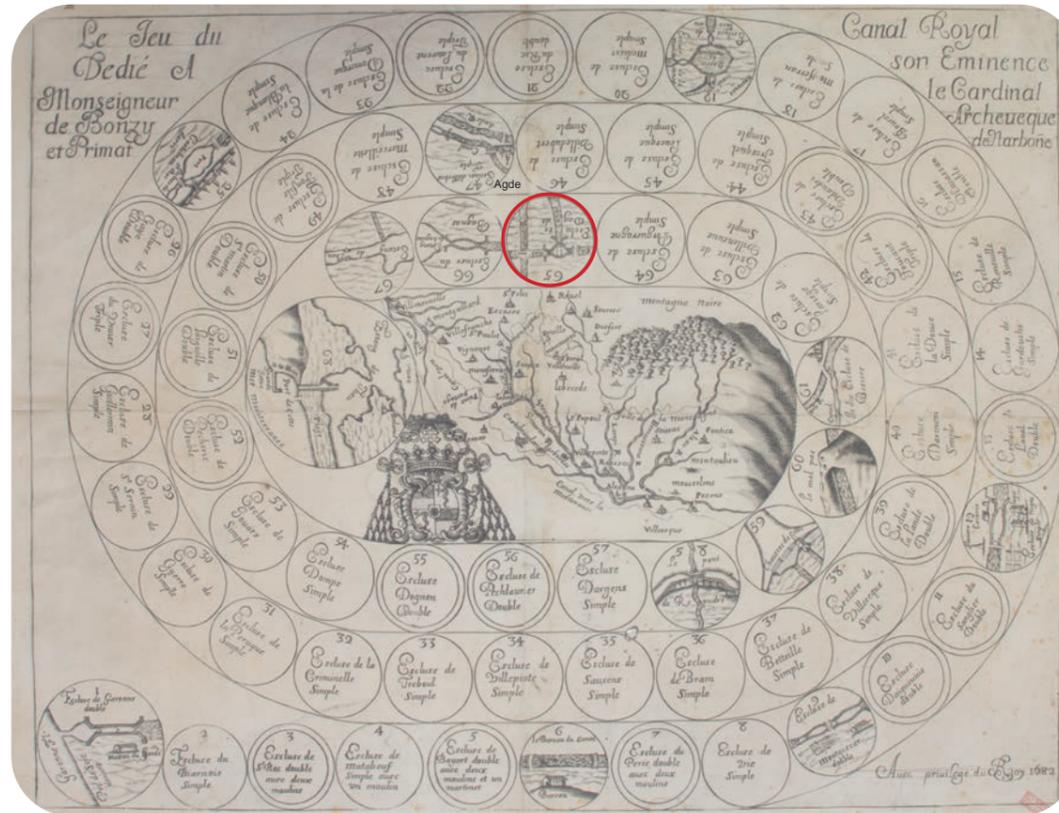
Approche patrimoniale  
**Extrait de l'étude patrimoniale\***

# ÉTUDE PATRIMONIALE - EXTRAIT

## Localisation du site dans le linéaire du canal

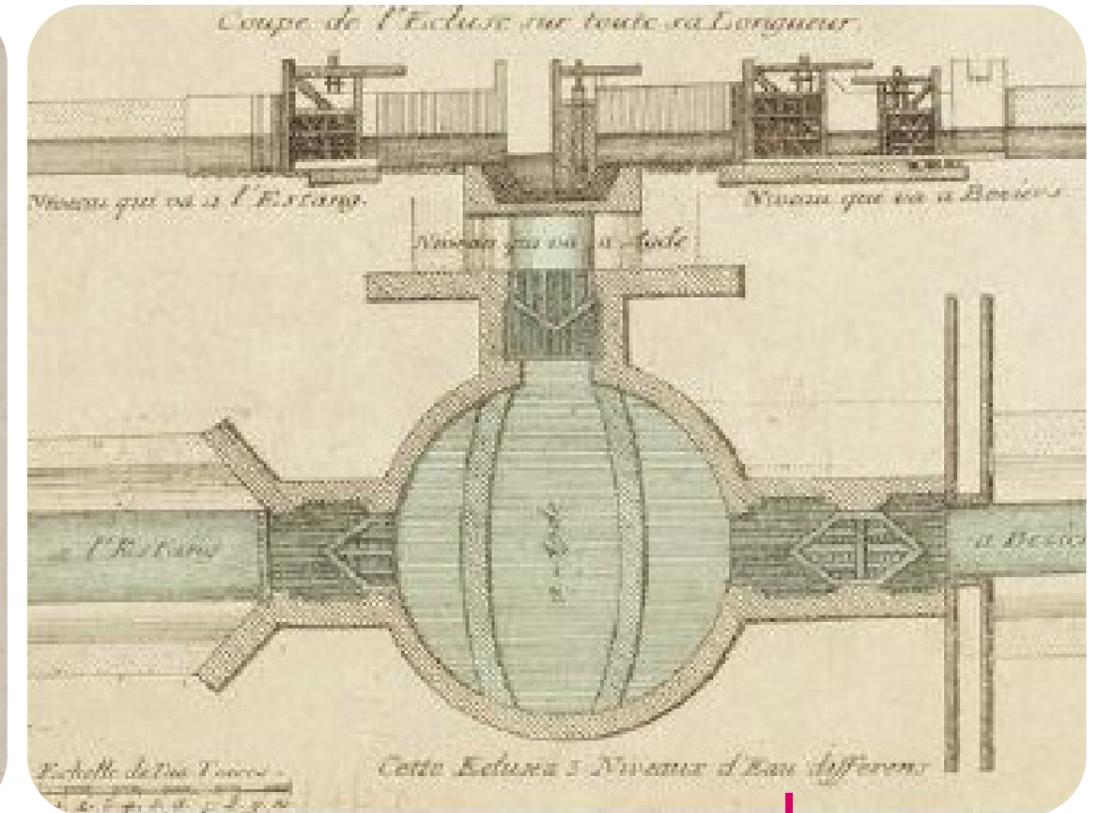
### Iconographie - Le jeu du Canal Royal

Position du site d'Agde au sein du réseau hydraulique du canal illustré dans le «**Jeu du Canal Royal**» par F.Andreossy, 1682, archive Musée Paul Dupuy



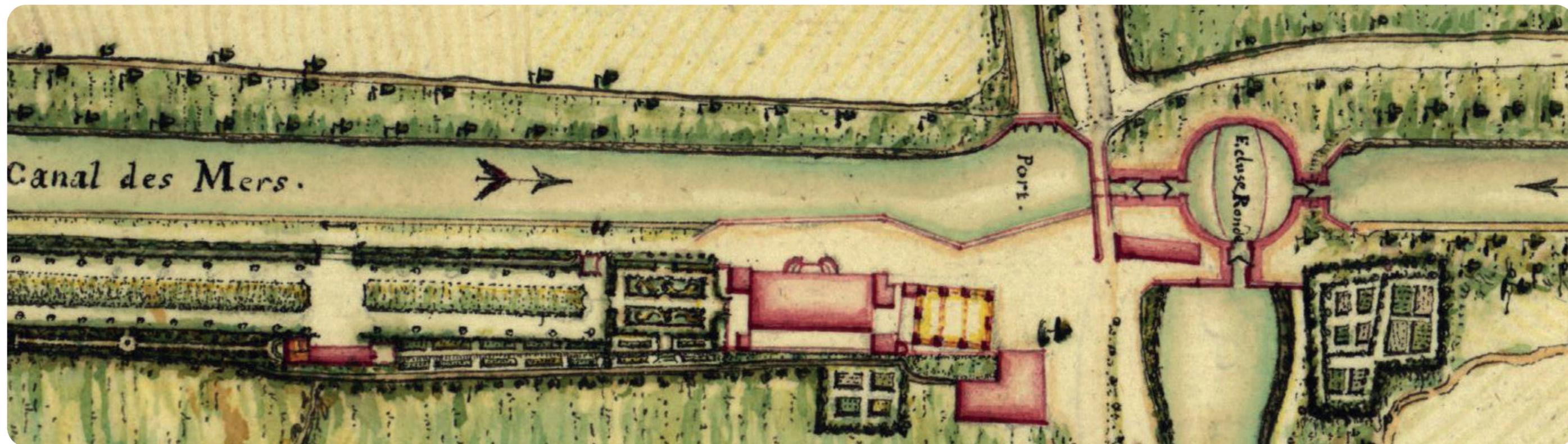
### Le site stratégique de l'écluse ronde

A Agde, l'hôtel Riquet est construit sur le site stratégique de **l'écluse ronde qui met en communication trois biefs**. De style Louis XV, l'hôtel regroupe plusieurs services et bureaux. Il s'inscrit dans **les grands projets d'embellissement du canal et de centralisation des fonctions**.

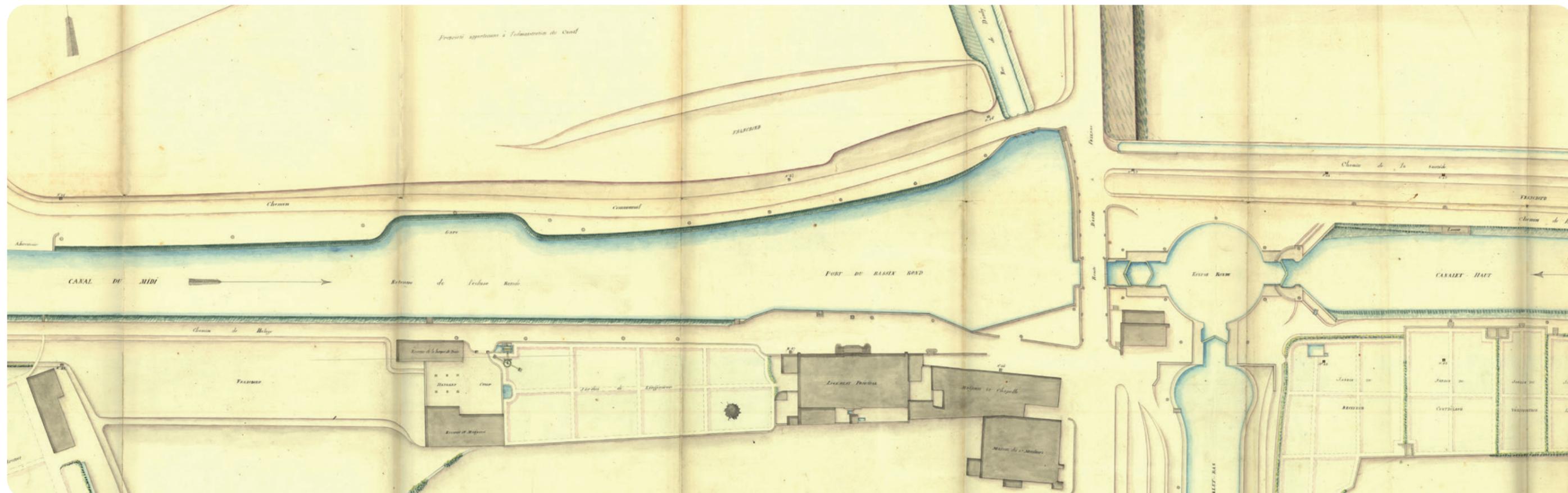


# ÉTUDE PATRIMONIALE - EXTRAIT

## Le site de l'hôtel Riquet d'Agde



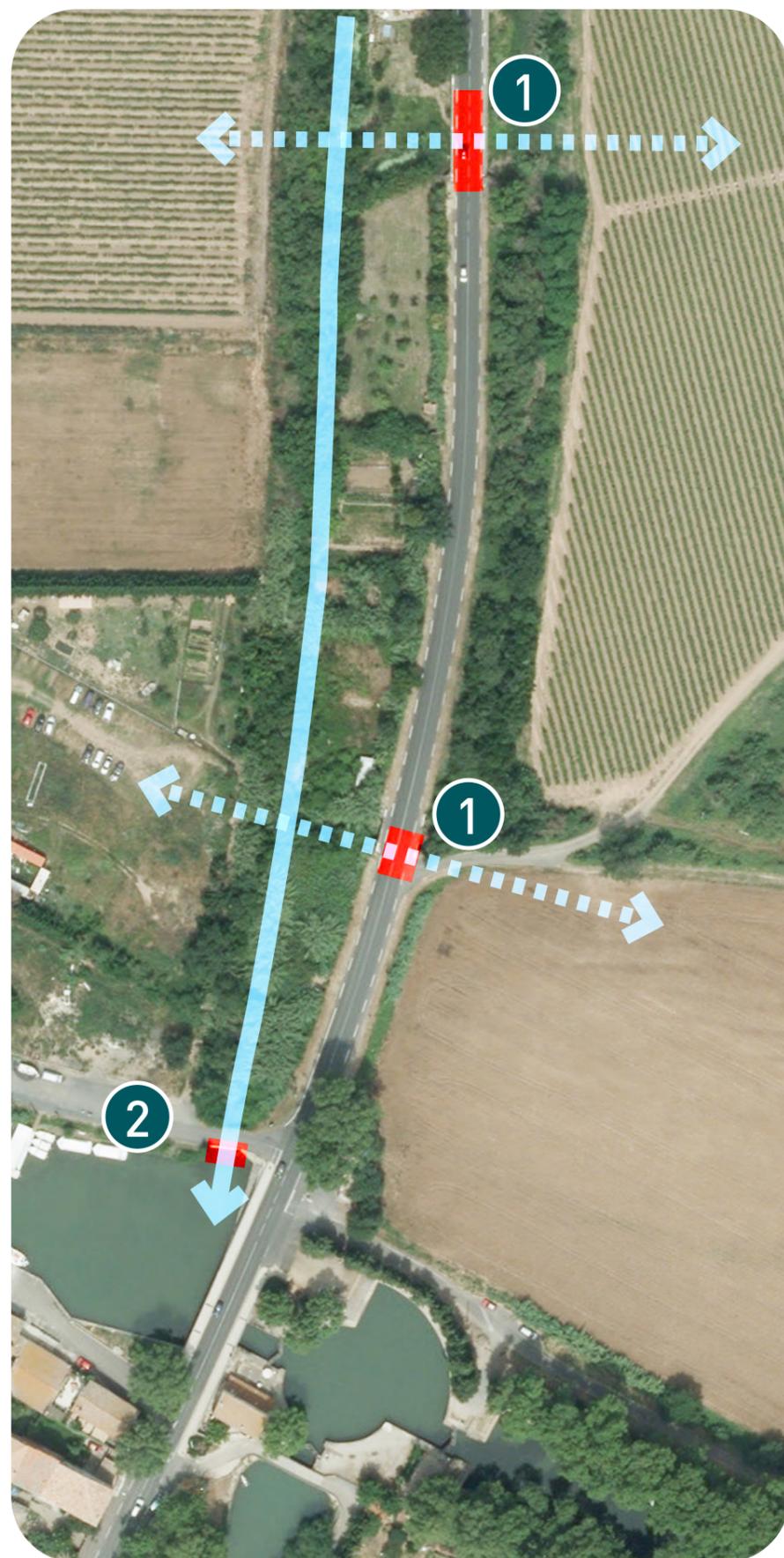
Volonté d'embellissement du point stratégique d'entrée de ville / 1759 - Plan de l'hôtel Riquet et de l'écluse ronde d'Agde dressé par Ribard - Archives VNF



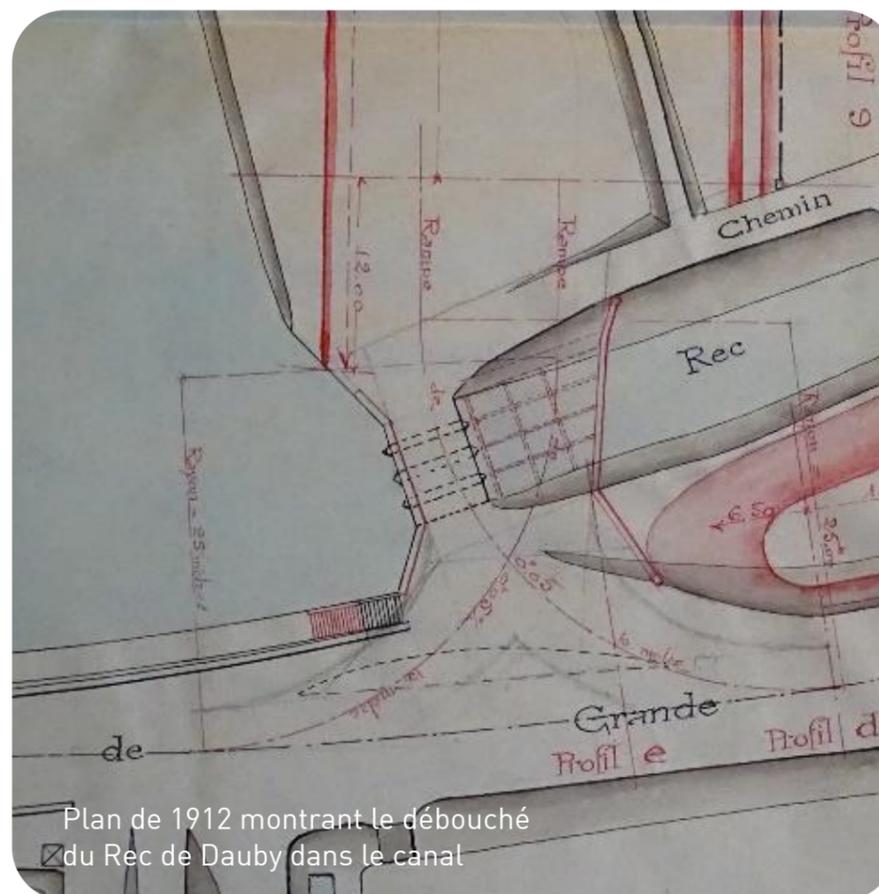
1839 - Plan de l'hôtel et de l'écluse ronde d'Agde - Archives VNF

# ÉTUDE PATRIMONIALE - EXTRAIT

## Ouvrages de gestion des eaux



- 1** Ouvrages sous la chaussée permettant le passage des eaux de l'Hérault lors des crues.
- 2** Rec de Dauby : fossé et exutoire pour permettre l'évacuation des eaux de la plaine dans le canal du midi.



Plan de 1912 montrant le débouché du Rec de Dauby dans le canal



Pont en basalte sur la chaussée



Pont à une arche



Exutoire du Réc de Dauby, état actuel



Pont à arches multiples

# ÉTUDE PATRIMONIALE - EXTRAIT

## Synthèse des époques de constructions



Légende :

- fin XVII<sup>e</sup> - début XVIII<sup>e</sup> siècle
- milieu XVIII<sup>e</sup> siècle
- fin XVIII<sup>e</sup> - début XIX<sup>e</sup> siècle
- deuxième moitié XIX<sup>e</sup> - début XX<sup>e</sup> siècle



Le Canalet Bas vers 1900



Le Canalet Bas aujourd'hui



L'écluse ronde milieu du XX<sup>e</sup> siècle



L'écluse ronde aujourd'hui

## Les bâtiments et ouvrages

### PRINCIPALES TYPOLOGIES D'OUVRAGES HYDRAULIQUES

#### 1) Écluse ronde (écluse et rond-pont permettant l'accès à plusieurs biefs) :

- bassin rond permettant de joindre 3 biefs à 3 niveaux différents
- utilisation privilégiée du basalte d'Agde
- traitement soigné des connexions piétonnes au pourtour de l'ouvrage
- rapport privilégié au grand paysage et perspectives monumentales

#### 2) Canalet bas (Canalet de navigation permettant l'accès à la ville d'Agde) :

- ouvrage technique, fonctionnel et paysager offrant une perspective monumentale vers l'entrée de ville (sculptures encadrant l'ouvrage)
- traitement soigné des berges (talutées et engazonnées), chemin de halage et alignement planté, utilisation fonctionnelle d'une des berges en tant que cale de radoub

#### 3) Ouvrages de gestion des eaux de la plaine entre Agde et Vias :

- déversoir composé de 4 arches construit en pierre de taille et maçonnerie, permet d'évacuer les eaux d'inondation de l'Hérault.

### PRINCIPALES TYPOLOGIES D'OUVRAGES BÂTIS

#### 4) Hôtel Riquet d'Agde (bâtiment regroupant bureaux, logements, administration, justice - matérialisant l'autorité de la seigneurie du canal) :

- mixité fonctionnelle et distribution des espaces autour d'un axe principal
- symétrie et axialité de la composition
- façades de style Louis XV à trame régulière
- ornementation recherchée surlignant l'ordonnancement architectural
- rapport privilégié au paysage environnant - façade principale côté canal, terrasse côté ville, jardin d'agrément longeant le port

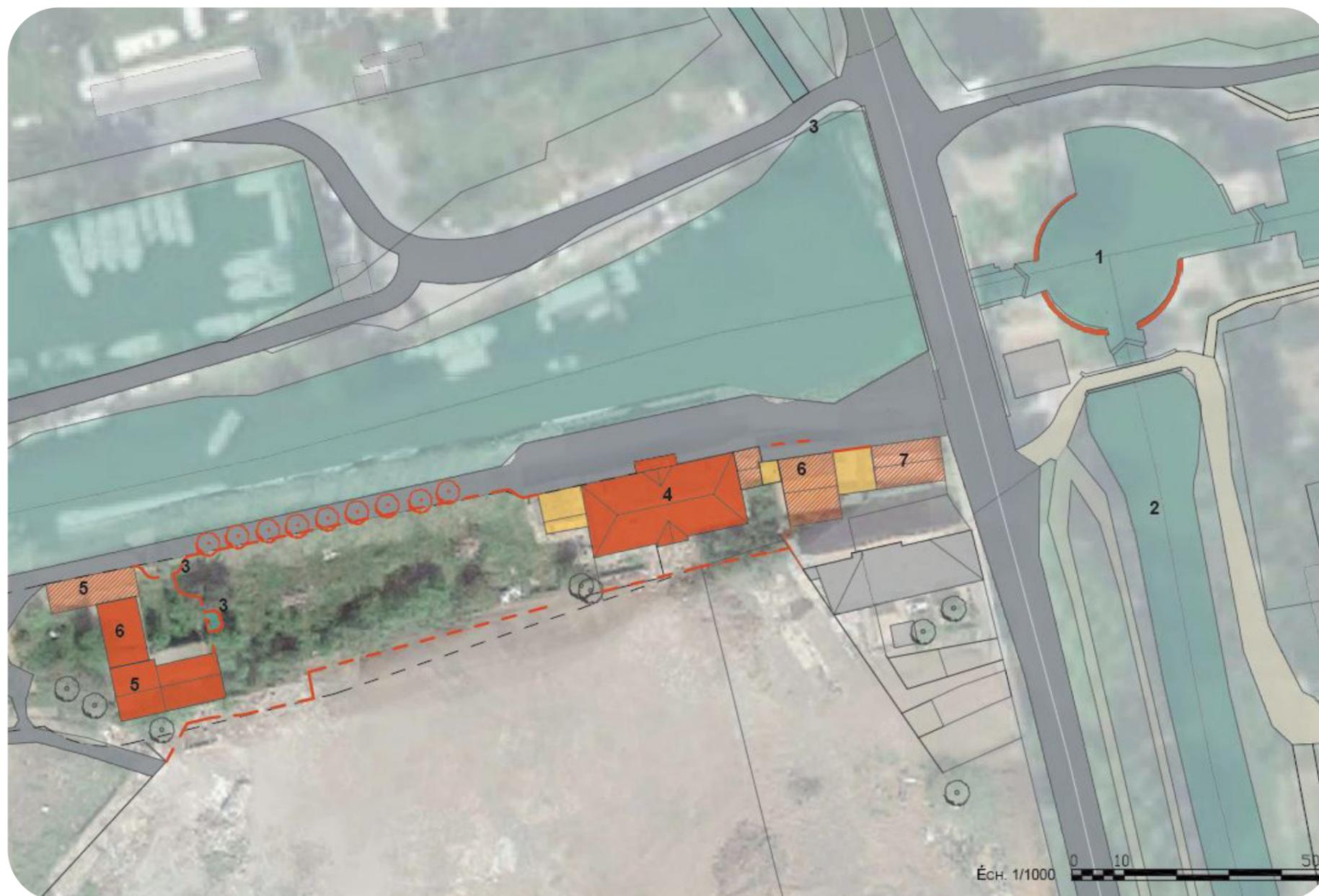
#### 5) Écuries (bâtiments destinés aux chevaux des employés et de la barque de poste) :

- composition dictée par la fonction - simple RDC ou comportant étage sous comble servant de grenier à foin
- simplicité formelle et architecture sobre (chaines d'angle, génoise...)

#### 6) Magasins (hangars destinés au stockage de matériel pour le chantier ou la réparation des ouvrages du canal) :

- trame constructive régulière de piliers porteurs
- espace couvert et largement ouvert sur le port

#### 7) Chapelle

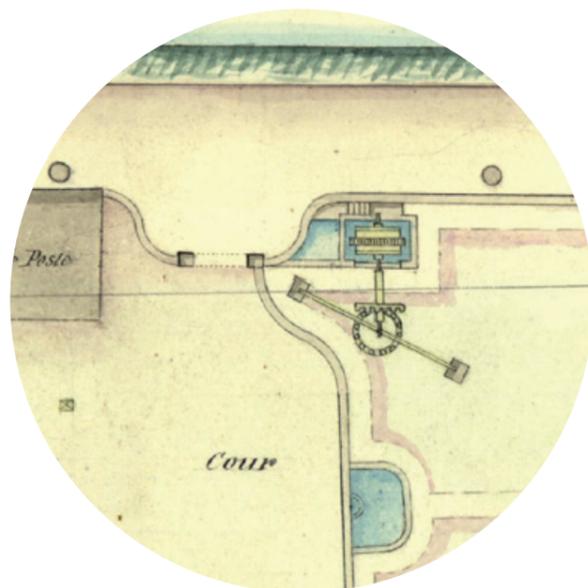


**Légende :**

	Ouvrage d'intérêt patrimonial conservant ses caractéristiques et son usage d'origine malgré quelques modifications
	Mur de clôture et grille
	Bâtiment/ouvrage protégé au titre des monuments historiques
	Alignement d'arbres à valeur patrimoniale et paysagère
	Bâtiment d'intérêt patrimonial conservant ses principales dispositions architecturales d'origine (modifications superficielles et réversibles)
	Bâtiment d'intérêt patrimonial ayant été modifié mais conservant sa structure d'origine (modifications majoritairement réversibles)
	Bâtiment XX <sup>e</sup> siècle avec intérêt patrimonial limité perturbant la perception des ouvrages remarquables

# FOCUS - CARACTÉRISTIQUES PATRIMONIALES DES OUVRAGES

## Les ouvrages hydrauliques

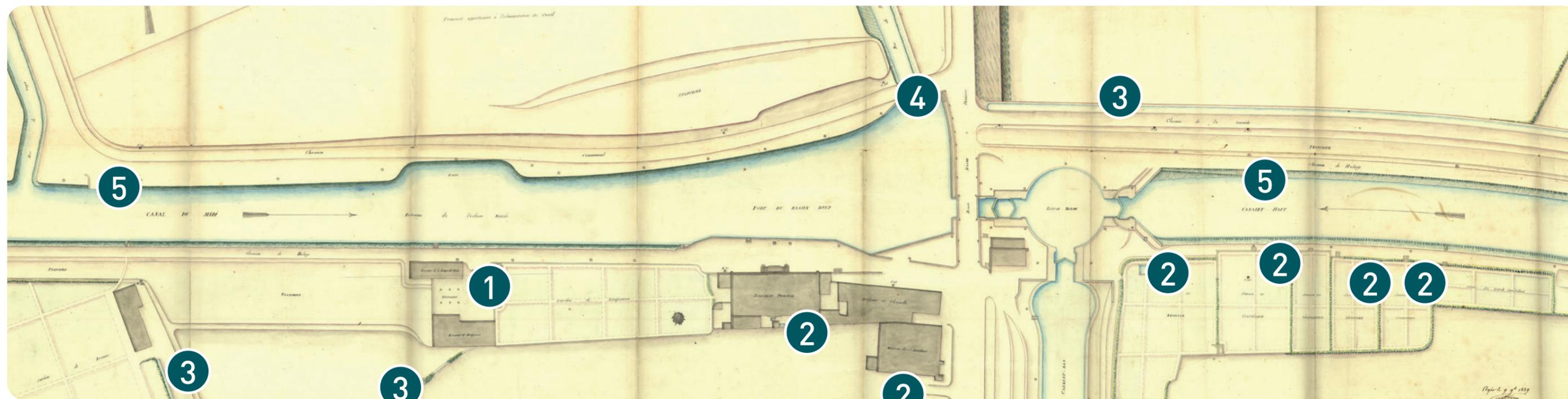


**1** Noria : Le puits à roue alimentant la fontaine de l'hôtel Riquet - Plan de 1847 - Archives VNF

**1** Fontaine de l'hôtel Riquet - Mascaron et vasque visible à travers la végétation

**1** Bassin de la fontaine et vasque de trop-plein en pierre de taille - toujours en place.

**4** Déversoir en basalte d'Agde, toujours en place.



**1** Fontaine et Noria

**3** Contre-canal de détournement des eaux de ruissellement, ruisseaux ou fossé de drainage

**2** Puits, prise d'eau et citernes

**4** Déversoir permettant d'évacuer les eaux de la plaine.

**5** Abreuvoir et lavoir bénéficiant de l'eau du canal

# FOCUS - LE CHANCRE COLORÉ

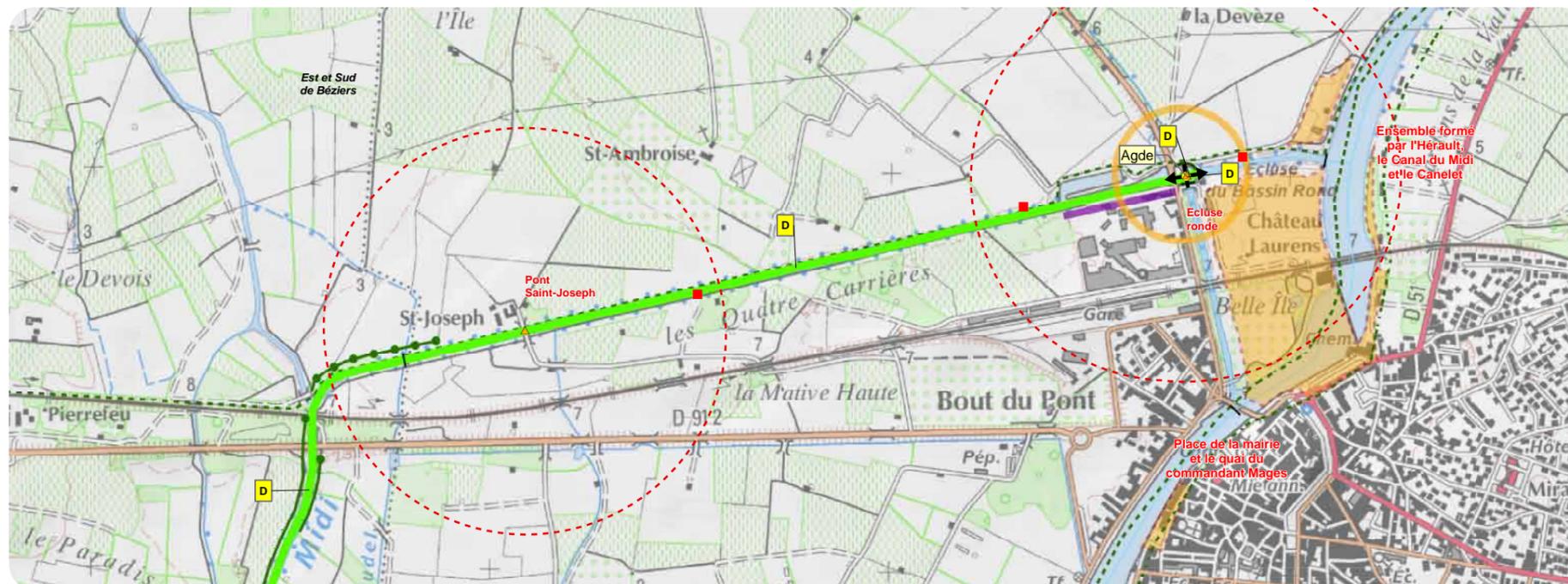
Étude de replantation du Canal du midi (extrait du plan de référence VNF)



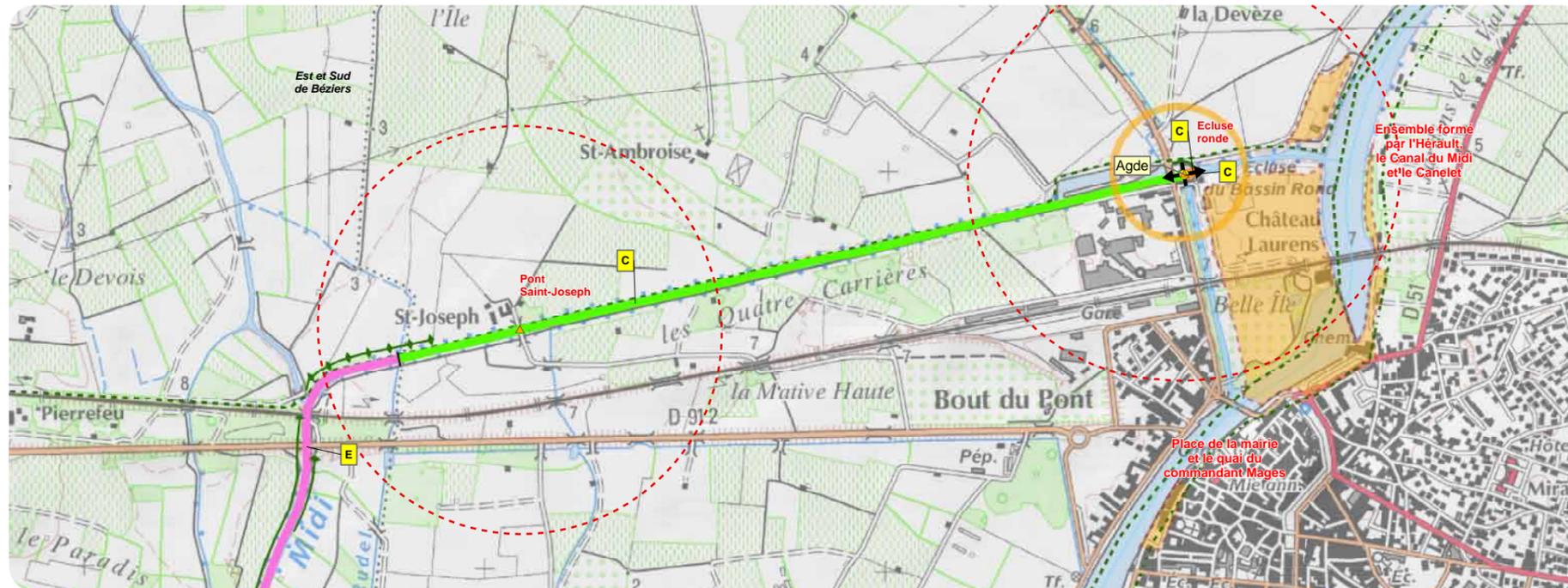
- Typologie de plantation existante de type D:
- Alignement homogène de platanes en rive droite
  - Bande boisée en rive gauche



- Typologie de plantation projetée de type C:
- Alignement homogène de platanes de part et d'autre du canal
  - Alignement doublé localement pour renforcer l'effet monumental (abords écluse ronde)



Bief d'Agde, fiches n°62 - DIAGNOSTIC



Bief d'Agde, fiches n°62 - PROJET

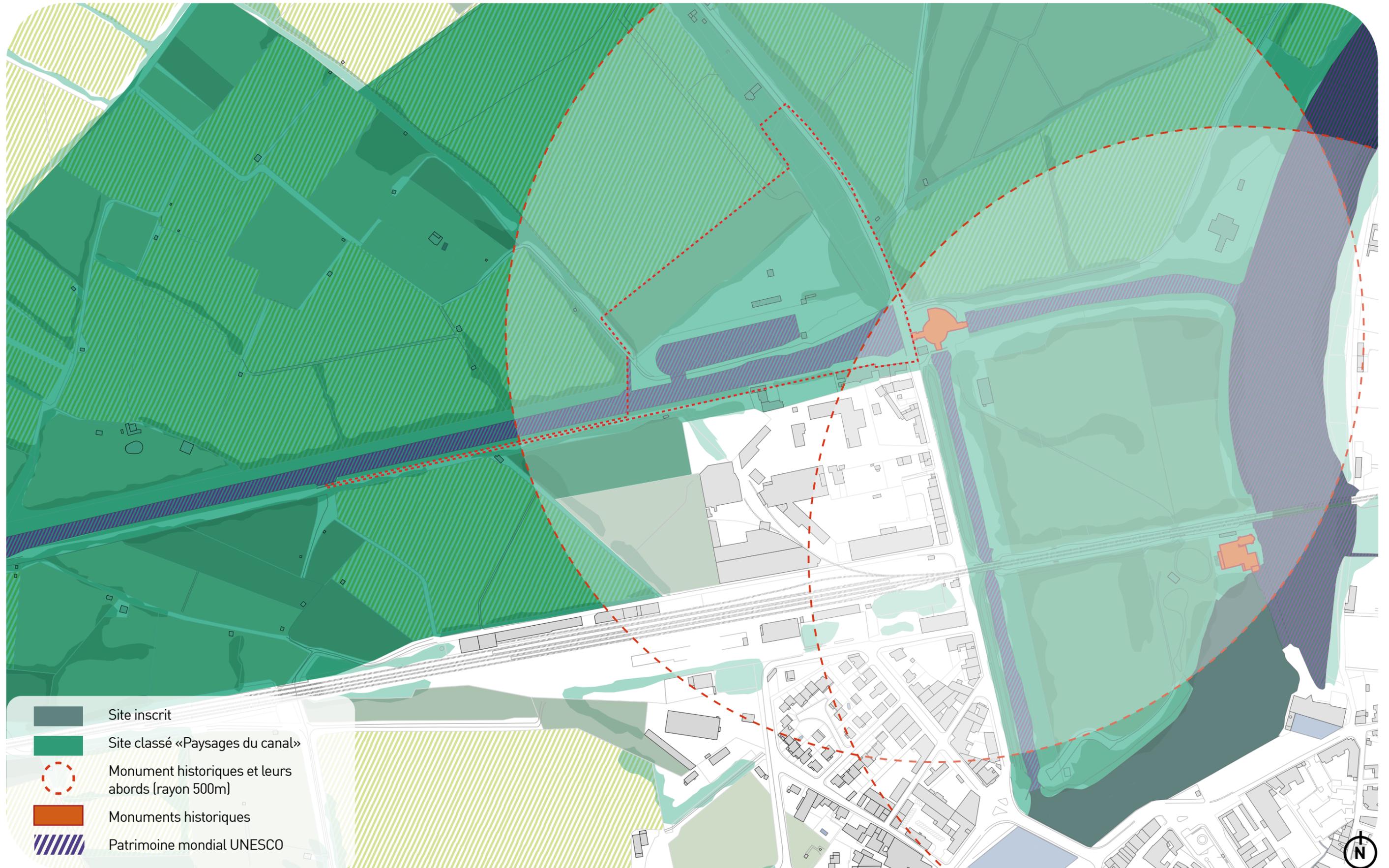
## ESSENCES RECOMMANDÉES :

- *Liquidambar orientalis*
- *Platanus platanor 'Vallis Clausa'*
- *Carya illinoensis*
- *Tilia tomentosa*

<p><b>Légende:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Foyer de chancre</li> <li>● Ecluse</li> </ul>	<p><b>Protection réglementaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ APPB</li> <li>■ Site classé</li> <li>■ Site inscrit</li> <li>■ Site Natura 2000</li> <li>■ Réserve naturelle nationale</li> <li>■ Réserve naturelle régionale</li> <li>▲ Monument CMH</li> <li>▲ Monument ISMH</li> <li>■ Périmètre de protection (Liste indicative non exhaustive)</li> </ul>	<p><b>Typologie des structures arborées des biefs (A à H)</b></p> <p>— A —</p>	<p><b>Typologie des biefs par essence dominante</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Platanes</li> <li>■ Cyprès et/ou Platanes et cyprès</li> <li>■ Pins parasol</li> <li>■ Chênes pubescents et/ou Platanes et chênes pubescents</li> <li>■ Tamaris</li> <li>■ Peupliers grisards</li> <li>■ Pins d'Alep et Tamaris</li> <li>■ Autres</li> </ul>	<p><b>Spécificités des articulations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>X : Charnière ← : Perspective</li> <li>I : Continuité ↔ : Belvédère</li> </ul> <p><b>Structures arborées à fortes potentialités</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Alignement de cyprès</li> <li>— Structures arborées secondaires</li> </ul>	<p><b>Interfaces avec le grand paysage</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Paysage anthropisé tournant le dos au Canal</li> <li>■ Paysage urbain ouvert sur le canal</li> <li>○ Site emblématique</li> <li>○ Site majeur</li> </ul>
---	--	--	---	---	--

# CADRE RÉGLEMENTAIRE

## Les périmètres de protection







**L'IDENTITÉ DU PORT FLUVIAL**  
**Benchmarking des ports du Canal du Midi**

# LES PORTS LE LONG DU CANAL

## Benchmarking



### PORT DE CASTELNAUDARY

Typologie : canal élargi 300 ml  
 Capacité : 51 places  
 Berges : maçonnées  
 Végétation : Mail (double alignement)



### PORT DE HOMPS

Typologie : darse 10 000 m2  
 Capacité : 30 places  
 Berges : béton / maçonnées  
 Végétation : Double alignement de Platanes



### PORT DE COLOMBIERS

Typologie : darse 5 600 m2  
 Capacité : 72 places  
 Berges : palplanche  
 Végétation : Arbres en isolé (saules, pins, platanes)



### PORT LA ROBINE

Typologie : darse 6000m2  
 Capacité : 80 places  
 Berges : palplanche  
 Végétation : grands bosquets de Chênes verts



### PORT DE LAURAGAIS

Typologie : darse 13 500 m2  
 Capacité : 57 places  
 Berges : tunage bois  
 Végétation : Mail sur sol enherbé (75% platanes, 25% pins)



### PORT DE TRÈBES

Typologie : darse 5600m2  
 Capacité : 22 places  
 Berges : maçonnées  
 Végétation : Alignement Riquet en bords à quais (Platanes)



### PORT DU SOMAIL

Typologie : sur-largeur canal 600 ml  
 Berges : maçonné / tunage bois  
 Végétation : Alignement Riquet (jeunes Chênes)



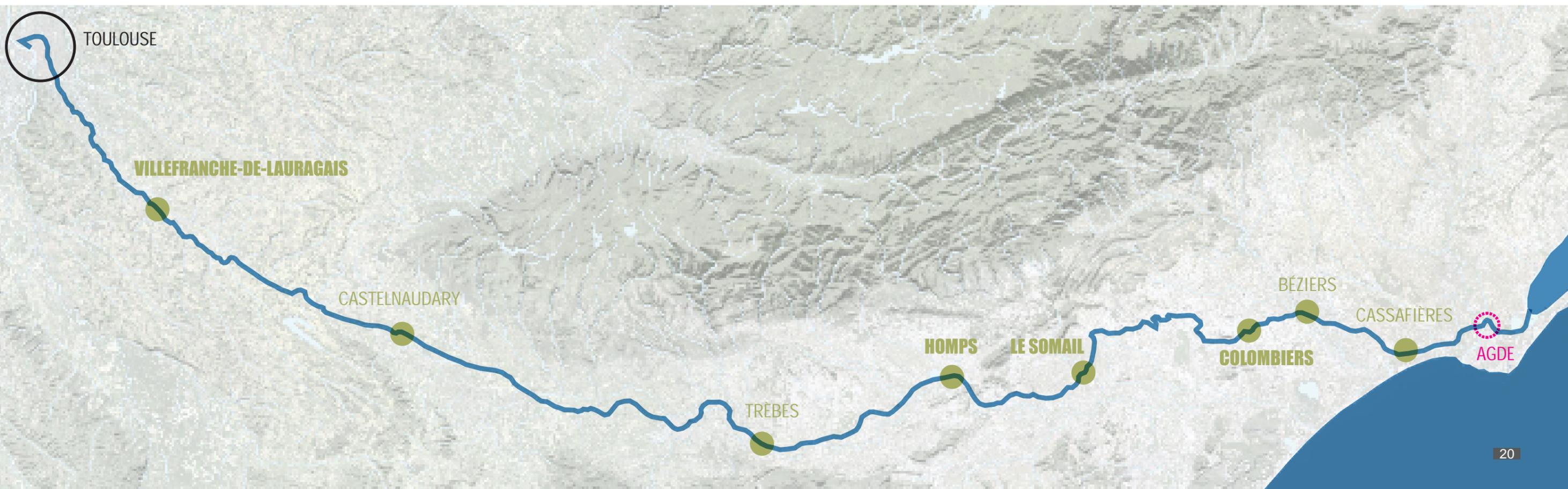
### PORT NEUF DE BÉZIERS

Typologie : sur-largeur canal 400 ml  
 Capacité : 16 places  
 Berges : maçonné / tunage bois  
 Végétation : Mail (trois alignements Mélia)



### PORT DE CASSAFIÈRES

Typologie : darse 7000m2  
 Capacité : 70 places  
 Berges : tunage bois  
 Végétation : friche portuaire (Pins, Mûriers, Cyprès)



# LES PORTS LE LONG DU CANAL

## Benchmarking

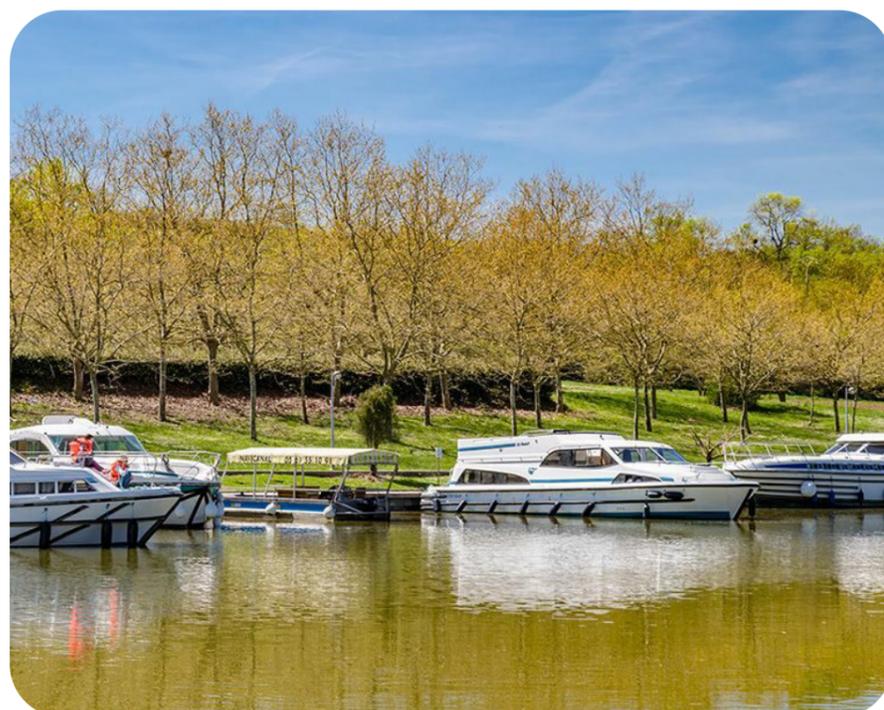
### PORT DE LAURAGAIS

**Typologie :** darse 13 500 m<sup>2</sup>

**Capacité :** 57 places

**Berges :** tunage bois

**Végétation :** Mail sur sol enherbé  
(75% platanes, 25% pins)



### PORT DE CASTELNAUDARY

**Typologie :** sur-largeur canal 300 ml

**Capacité :** 51 places

**Berges :** maçonnées

**Végétation :** Mail (double alignement)



### PORT DE TRÈBES

**Typologie :** darse 5600m<sup>2</sup>

**Capacité :** 22 places

**Berges :** maçonnées

**Végétation :** Alignement Riquet en bords à quais  
(Platanes)



# LES PORTS LE LONG DU CANAL

## Benchmarking

### PORT DE HOMPS

Typologie : darse 10 000 m<sup>2</sup>

Capacité : 30 places

Berges : béton / maçonneries

Végétation : Double alignement de platanes



### PORT DU SOMAIL

Typologie : sur-largeur canal 600 ml

Berges : maçonné / tunage bois

Végétation : Alignement Riquet (jeunes Chênes)



### PORT DE COLOMBIERS

Typologie : darse 5 600 m<sup>2</sup>

Capacité : 72 places

Berges : béton

Végétation : Arbres en isolé (saules, pins, platanes)



# LES PORTS LE LONG DU CANAL

## Benchmarking

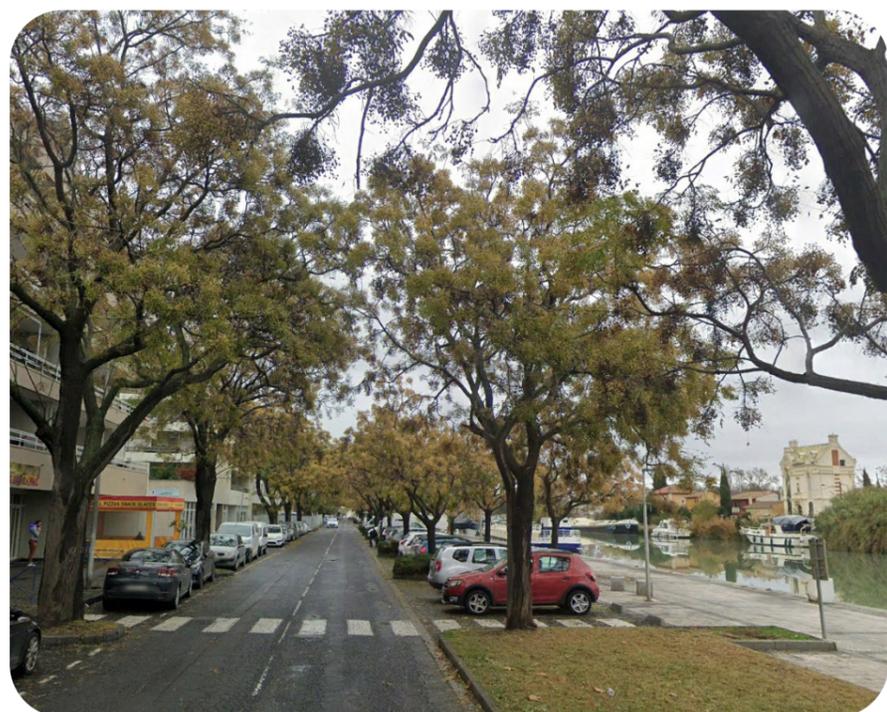
### PORT NEUF DE BÉZIERS

**Typologie : sur-largeur canal 400 ml**

**Capacité : 16 places**

**Berges : maçonné / tunage bois**

**Végétation : Mail (trois alignements Mélia)**



### PORT LA ROBINE

**Typologie : darse 6000m2**

**Capacité : 80 places**

**Berges : palplanche**

**Végétation : grands bosquets de Chênes verts**



### PORT DE CASSAFIÈRES

**Typologie : darse 7000m2**

**Capacité : 70 places**

**Berges : tunage bois**

**Végétation : friche portuaire (Pins, Mûriers, Cyprès)**



## CONSTATS

**DES PORTS RELATIVEMENT HÉTÉROGENES QUI NE PERMETTENT PAS DE METTRE EN AVANT UNE TYPOLOGIE DE D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUE**

**DES PORTS INTÉGRÉS AU PAYSAGE DU CANAL AVEC UNE FORTE PRÉSENCE DU VÉGÉTAL (ALIGNEMENTS ET ESPACES OUVERTS)**

**DES PORTS PARFOIS VIEILLISSANTS QUI ONT PEU ÉVOLUÉS DANS LEUR PROGRAMMATION DEPUIS LEUR CRÉATION MALGRÉ QUELQUES RÉCENTES REQUALIFICATIONS (SOMAIL, COLOMBIERS, TRÈBES)**

## **ENJEUX POUR LE PORT D'AGDE**

**LE PORT D'AGDE : POINT DE DÉPART D'UNE RÉFLEXION À ENGAGER SUR LA TRANSITION DES PORTS DU CANAL DU MIDI**

**LE PORT D'AGDE : PORT PREMIUM DU 21ÈME SIÈCLE EN PHASE AVEC LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX**

**UNE IDENTITÉ FONDÉE SUR LA REVALORISATION DU PATRIMOINE RIQUET INTÉGRÉ DANS UN PROJET DE PORT CONTEMPORAIN**



## CADRE RÉGLEMENTAIRE

# CADRE RÉGLEMENTAIRE

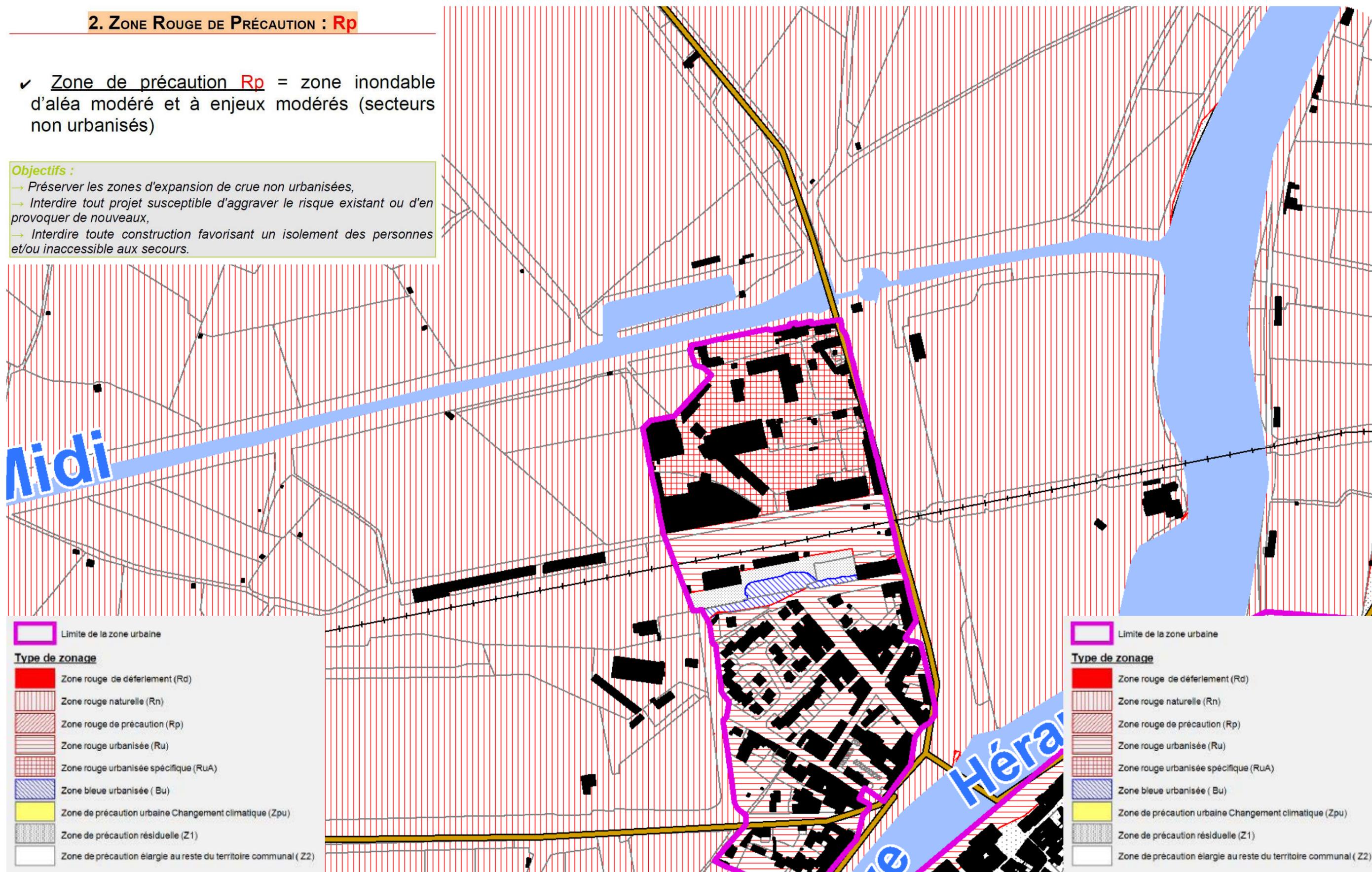
## PRÉVENTION DES RISQUES NATURELS D'INONDATION

### 2. ZONE ROUGE DE PRÉCAUTION : Rp

- ✓ Zone de précaution Rp = zone inondable d'aléa modéré et à enjeux modérés (secteurs non urbanisés)

#### Objectifs :

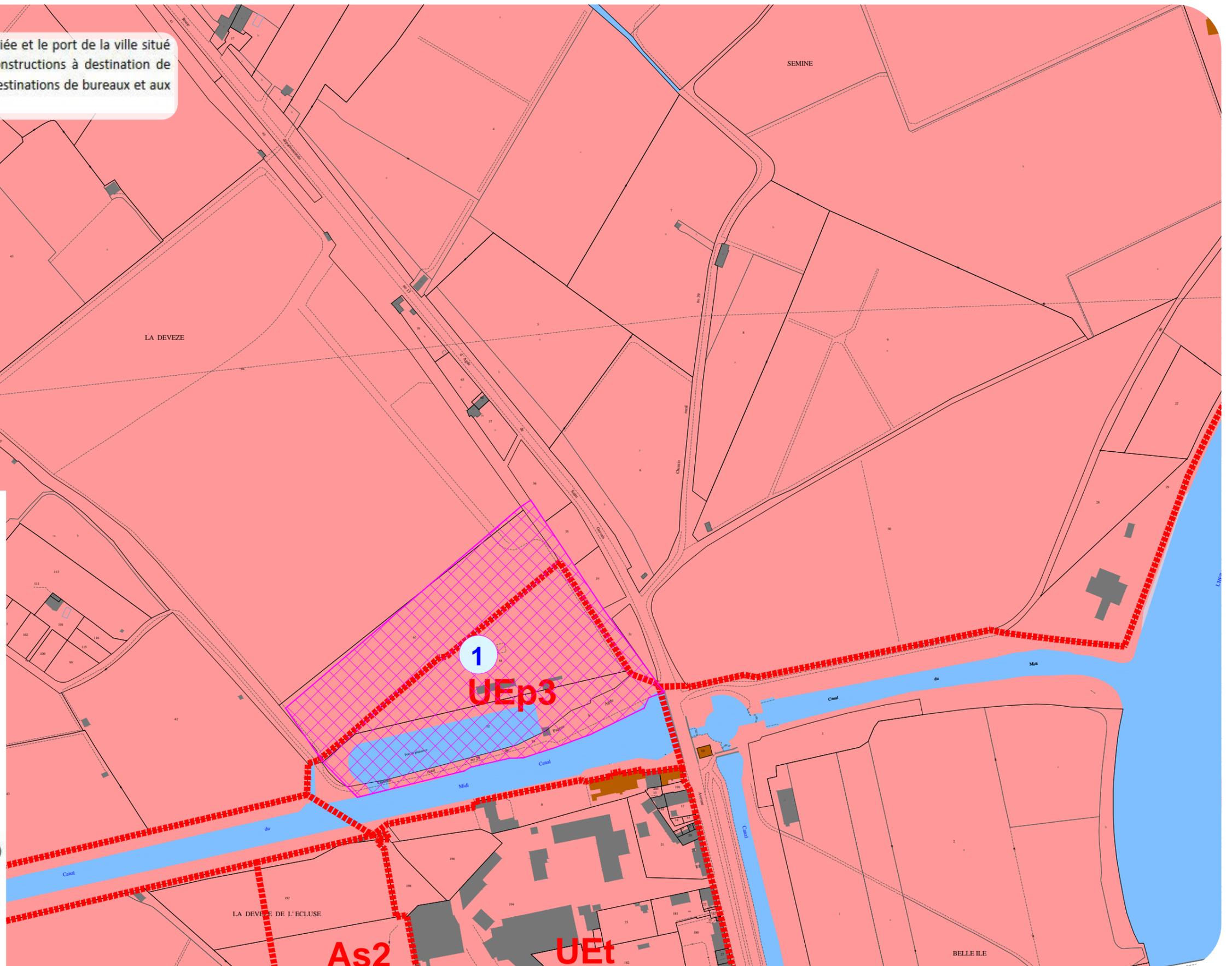
- Préserver les zones d'expansion de crue non urbanisées,
- Interdire tout projet susceptible d'aggraver le risque existant ou d'en provoquer de nouveaux,
- Interdire toute construction favorisant un isolement des personnes et/ou inaccessible aux secours.



Le sous-secteur UEp3 concerne le secteur de la criée et le port de la ville situé sur le canal du Midi. Sur ce sous-secteur, les constructions à destination de commerce, industrie et artisanat s'ajoutent aux destinations de bureaux et aux fonctions d'entrepôt.

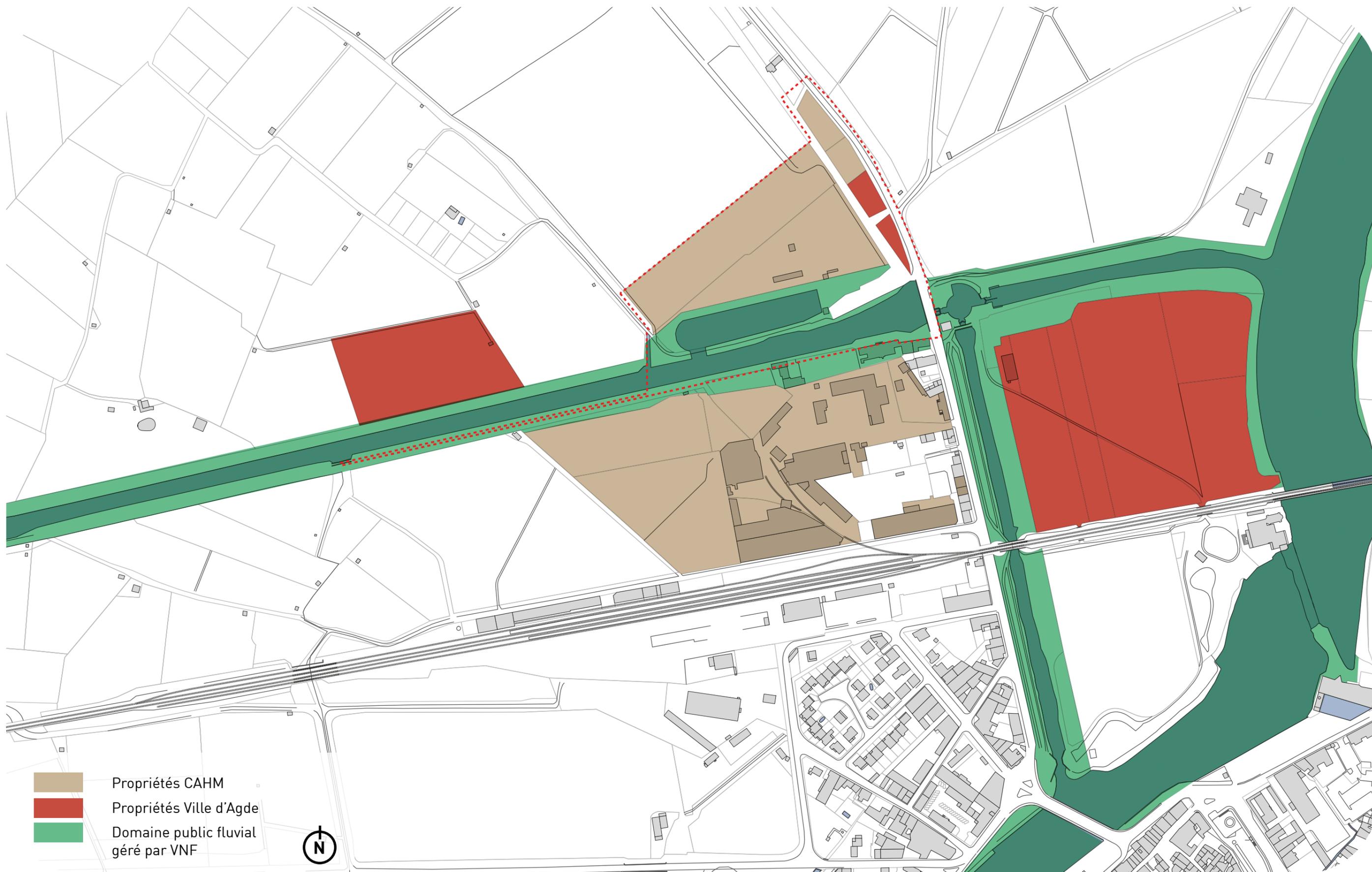
#### Éléments du zonage :

-  Emplacement réservé
-  Espace Boisé Classé
-  Bande d'inconstructibilité du littoral de 100m en dehors des espaces urbanisés
-  Recul des constructions (100m) de part et d'autre de l'axe de la RD612 (art.L111-6 du CU)
-  Domaine Public Maritime
-  Espaces Proches du Rivage
-  Secteur de mixité sociale
-  Contour de zones
-  Contour de sous-secteur
-  Edifices à conserver (repérés par le SPR - ex AVAP)
-  Alignement d'arbre protégé
-  Présence de commerces interdit
-  Présence de commerces obligatoire



# FOCUS

## LES ENJEUX DU FONCIER



# CADRE RÉGLEMENTAIRE

## Synthèse

[Extrait de la note de pré-cadrage réglementaire - Suez - Novembre 2022]

Procédure visée	Rubrique visée au regard du projet	A prévoir
Loi sur l'eau	2.1.5.0. Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure à 1 ha et inférieure à 20 ha (D) <b>La superficie des BV interceptée est d'environ 13 000 m<sup>2</sup> (à confirmer selon le projet retenu)</b>	Déclaration
	2.2.3.0. Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets réglementés au titre des autres rubriques de la présente nomenclature ou de la nomenclature des installations classées annexée à l'article R. 511-9, le flux total de pollution, le cas échéant avant traitement, étant supérieur ou égal au niveau de référence R1 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (D) : <b>Projet pouvant être concerné vis-à-vis de l'aire de carénage. Prévoir des analyses pour le confirmer</b>	
	3.1.4.0. Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes : <b>La longueur sera supérieure à 200 m (à confirmer selon le projet retenu)</b>	Autorisation
	3.1.5.0. Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet : <b>Les ouvrages pourraient détruire dans le Canal du Midi plus de 200 m<sup>2</sup> de frayères</b>	A confirmer à l'avancement du projet
Evaluation env.	9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales : <b>Le futur port a comme projet d'accueillir à terme environ 150 anneaux. De plus le bateau le plus long n'excédera pas 15 m (à confirmer selon le projet retenu)</b>	Examen au cas par cas
	10. Canalisation et régularisation des cours d'eau : <b>La longueur de berge consolidée sera supérieure à 200 m</b>	
	11. Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière : <b>Le projet consiste à agrandir le port fluvial existant</b>	
	39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement : <b>La surface globale du projet n'excédera pas 5 ha (à confirmer selon le projet retenu)</b>	
	41. Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs : <b>Le projet prévoit le stationnement de plus de 50 unités (à confirmer selon le projet retenu)</b>	
47. Premiers boisements et déboisements en vue de la reconversion de sols : <b>La surface de défrichement ne devrait pas dépasser 0.5 ha (à confirmer selon le projet retenu)</b>		

# CADRE RÉGLEMENTAIRE

## Synthèse

[Extrait de la note de pré-cadrage réglementaire - Suez - Novembre 2022]

<b>Natura 2000</b>	<p>Le projet est situé à proximité de deux sites Natura 2000 : la ZPS FR9112022 « Est et Sud de Béziers » (à env. 20 m), et la ZSC FR9101486 « Cours inférieur de l'Hérault » (à env. 650m).</p> <p>Une évaluation des Incidences Natura 2000 devra être établie et sera intégrée au dossier de demande d'autorisation environnementale.</p>	<b>Etude d'incidence Natura 2000</b>
<b>Dérogation espèces protégées</b>	<p>Les inventaires et cartographies du site sont en cours de réalisation et permettront de confirmer ou non la nécessité de faire une demande de dérogation.</p>	<b>Potentiellement concerné A vérifier avec une étude faune / flore</b>
<b>ICPE</b>	<p>Le projet n'étant pas encore défini, et au vu des informations connu à ce jour, il ne semble présenter aucun danger ou inconvénient précités dans l'article L 511-1 du Code de l'environnement. Il n'est donc pas soumis au régime ICPE</p> <p>(A confirmer selon le projet retenu – rubriques 2510, 1435, 2930, 2940)</p>	<b>A vérifier à l'avancement du projet</b>
<b>Traitement des déchets</b>	<p>Dès lors que l'ensemble des éléments seront déconstruits, ils seront triés avant d'être évacués aussitôt vers une installation de gestion de déchets agréée.</p>	
<b>Installation de production d'énergie</b>	<p>Conformément à l'article L 311-1 du Code de l'énergie, le projet d'extension du port fluvial d'Agde n'a pas pour objectif de produire de l'énergie.</p>	<b>Non concerné</b>

# CADRE RÉGLEMENTAIRE

## Synthèse

[Extrait de la note de pré-cadrage réglementaire - Suez - Novembre 2022]

<b>Autorisation défrichement</b>	<p>Le projet d'extension du port fluvial d'Agde est susceptible d'engendrer le défrichement d'une surface inférieure à 0.5 ha. Vérifier le statut de « boisement » auprès de l'ONF.</p>	<b>A vérifier à l'avancement du projet</b>
<b>Autorisation d'Occupation du DPF</b>	<p>Le projet sera en partie réalisé sur un cours d'eau classée DPF (Canal du Midi) et géré par NVF</p>	
<b>Site classé</b>	<p>Le canal du Midi et son système d'alimentation ont été classés en 1996, 1997 et 2001 sur la base de trois critères : « historique » : chef d'œuvre de la fin XVIIe ; « pittoresque » : esthétique harmonieuse et parfaitement intégrée à son environnement ; « scientifique » : degré d'ingéniosité de conception dont son créateur a fait preuve. Rares sont les sites, comme le canal du Midi, à être classés pour plus de deux critères.</p> <p>Les paysages du canal également sont également classés pour leur caractère pittoresque en 2017 et 2022.</p>	<b>Dossier d'autorisation de travaux dans un site classé</b>
<b>Etude de compensation agricole</b>	<p>Les projets soumis à étude préalable agricole sont ceux qui répondent à 3 critères :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- projet soumis à une étude d'impact systématique ;</li> <li>- zone naturelle, agricole ou forestière affectée à une activité agricole dans les 5 années précédant le dépôt du dossier de demande d'autorisation du projet (3 ans pour les zones à urbaniser) ;</li> <li>- surface agricole prélevée définitivement par le projet supérieur à 1 hectare.</li> </ul> <p>A ce titre, si le projet était soumis à étude d'impact systématique, il serait soumis à une étude de compensation agricole.</p> <p>Dans le cas contraire, un avis de la CDPENAF serait tout de même requis dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale puisque le projet engendre la réduction d'une zone classée « agricole » dans le PLU.</p>	<b>A vérifier à l'avancement du projet</b>

# CADRE RÉGLEMENTAIRE

## Synthèse

(Extrait de la note de pré-cadrage réglementaire - Suez - Novembre 2022)

<p><b>Conformité au règlement du PLU</b></p>	<p><b>Le terrain d'assiette du projet est implanté sur trois zones du PLU :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>UEp3</b> (zone centrale) : seuls les commerces liés au domaine portuaire sont autorisés dans cette zone. NB : prévoir une aire de retournement à l'extrémité l'impasse desservant les stationnement ainsi que des ouvrages de gestion des eaux pluviales si le terrain d'assiette ne peut être raccordé à un réseau public d'eaux pluviales suffisant</li> <li>- <b>Ner</b> (franges Nord et Est) : projet actuel compatible avec le règlement (rénovation des quais et aménagement de cheminements)</li> <li>- <b>Aer</b> (le long des quais du Canal du Midi et de l'Ecluse Ronde) : ne permet pas l'extension du port fluvial, la création de locaux liés à l'activité de ce port et l'accroissement des capacités de stationnement</li> </ul>	<p><b>Projet non compatible avec le règlement de la zone Ner : Zone AER :</b></p> <p>→ <i>La commune a prévu une mise en compatibilité du PLU pour régler ce point (a priori en étendant la zone EU3p sur la partie actuellement classée en zone Aer)</i></p>
<p><b>Conformité aux OAP du PLU</b></p>	<p>- <b>Les implantations des places de stationnement et de la capitainerie projetées diffèrent de celles prévues dans l'OAP visant le terrain d'assiette du projet mais ne semblent pas incompatibles avec les grandes orientations et objectifs définis par cette OAP</b>, à savoir la création d'un aménagement paysager et la réfection du port fluvial ;</p> <p>- Il pourrait être envisagé de modifier les implantations prévues dans l'OAP lors de la procédure de mise en compatibilité du PLU mise en œuvre par la commune d'Agde.</p>	<p><b>Projet compatible</b></p>
<p><b>Conformité au règlement de SPR</b></p>	<p><b>Le projet paraît conforme aux dispositions du règlement de SPR</b> dès lors qui autorise un aménagement global du port fluvial et de ses abords, sous réserve de se conformer aux prescriptions prévues en matière de constructions nouvelles, de restauration des quais et de traitement des espaces libres</p>	<p><b>Projet compatible a priori</b></p>
<p><b>Conformité au règlement au PPRI</b></p>	<p>- <b>La plupart des éléments du projet paraissent conformes au PPRI qui autorise</b>, en zone Rn dans laquelle se situe son terrain d'assiette, les équipements d'intérêt général et de loisirs de plein air ainsi que la réfection des constructions existantes.</p> <p>- Toutefois, la <b>création d'un local destiné à être affecté à une activité de restauration paraît incompatible avec ce règlement</b> qui n'autorise pas la création de locaux à destination de commerce si l'activité projetée ne nécessite pas la proximité d'une voie navigable.</p> <p>- Par ailleurs et plus généralement, le projet devra se conformer aux prescriptions restrictives prévues par ce règlement en matière d'aménagements, notamment en matière de remblais.</p>	<p><b>Une attention devra être portée sur les point suivants :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Création d'un local pour la restauration ne nécessitant pas la proximité d'une voie navigable :</b></li> <li>- <b>Respect des prescriptions liées aux remblais</b></li> </ul>

# CADRE RÉGLEMENTAIRE

## Synthèse

[Extrait de la note de pré-cadrage réglementaire - Suez - Novembre 2022]

<b>Conformité à la loi littoral</b>	<p><b>Le projet paraît conforme</b> aux dispositions du code de l'urbanisme codifiant cette loi dès lors que son terrain d'assiette paraît situé en continuité de l'urbanisation de la commune d'Agde : <b>il est relié à une zone déjà urbanisée caractérisée par un nombre et une densité significatifs de constructions par la gare et le site de la Méditerranéenne.</b></p>	<p><b>Projet compatible</b></p>
<b>Evaluation env. de la MECPLU</b>	<p><b>La mise en compatibilité, qui implique de réduire la surface d'une zone agricole et de permettre l'extension d'un port de plaisance dans une zone Natura 2000</b> est, a priori, soumise à une évaluation environnementale ;</p> <p>Cette évaluation pourrait être commune à celle nécessaire à la réalisation des projets d'extension du port fluvial et de transformation du site de la Méditerranéenne qui pourrait faire l'objet d'une évaluation globale portant sur les deux projets.</p>	<p><b>Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU</b></p>
<b>Evaluation env. pour l'extension du port</b>	<p><b>La proximité et les interactions entre le projet d'extension du port fluvial d'Agde et celui de transformation du site de la Méditerranéenne engendrent une incertitude sur la portée des incidences environnementales</b> de ces projets : <b>il pourrait être considéré qu'ils constituent une opération d'aménagement unique ;</b></p> <p>Tenant cette incertitude, il conviendrait <b>saisir pour avis l'autorité environnementale</b> afin de connaître sa position sur la portée de l'évaluation attendue pour le projet d'extension du port fluvial et ainsi de déterminer quelle procédure d'évaluation environnementale lui appliquer (évaluation au cas par cas ou évaluation systématique).</p>	<p><b>A vérifier auprès de l'autorité environnementale</b></p>





## CONSTATS

Urbain, Paysager, Patrimonial & Portuaire

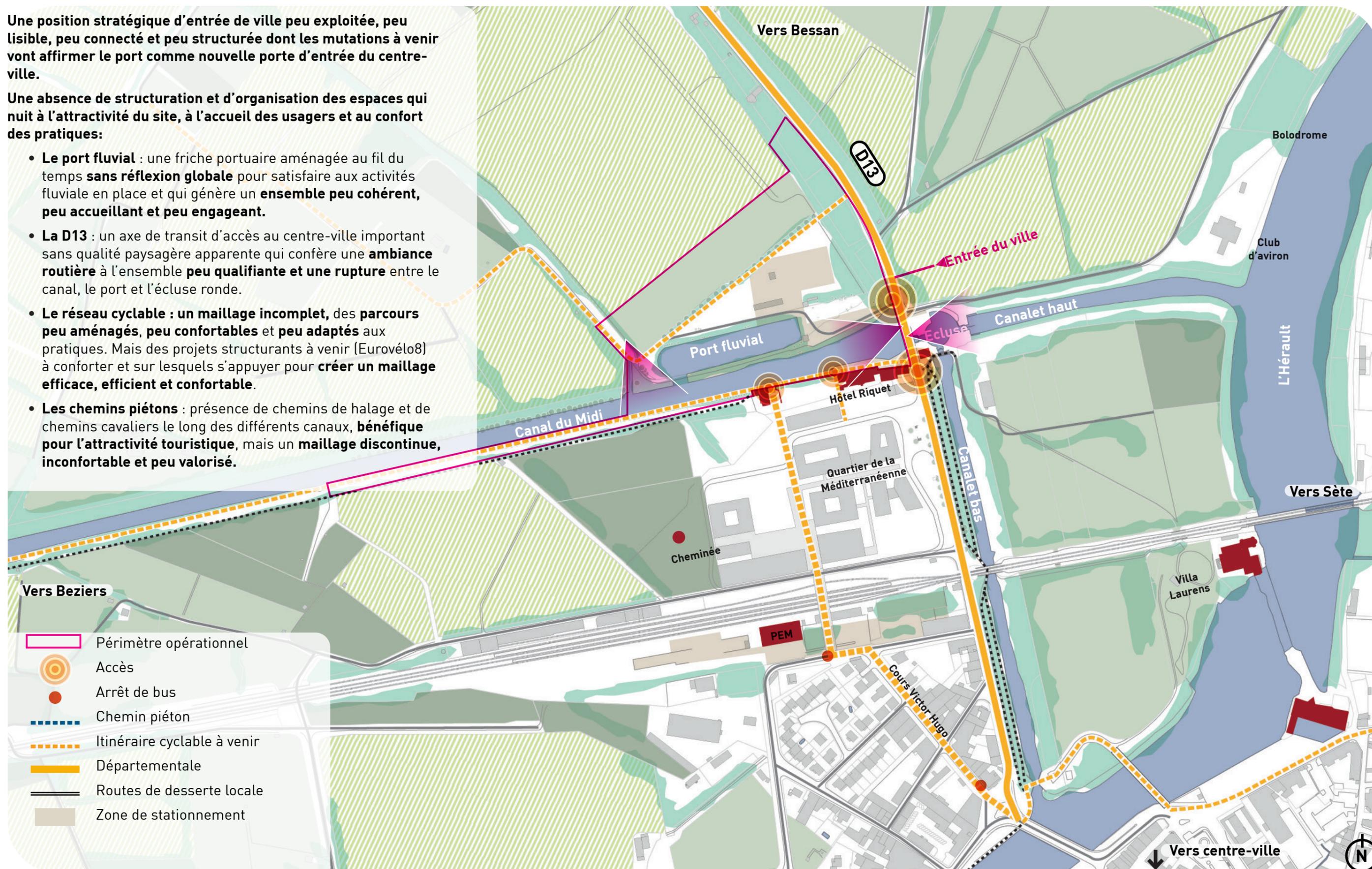
# CONSTAT 1

## Une porte d'entrée peu lisible qui dévalorise l'image du centre-ville

Une position stratégique d'entrée de ville peu exploitée, peu lisible, peu connectée et peu structurée dont les mutations à venir vont affirmer le port comme nouvelle porte d'entrée du centre-ville.

Une absence de structuration et d'organisation des espaces qui nuit à l'attractivité du site, à l'accueil des usagers et au confort des pratiques:

- **Le port fluvial** : une friche portuaire aménagée au fil du temps **sans réflexion globale** pour satisfaire aux activités fluviale en place et qui génère un **ensemble peu cohérent, peu accueillant et peu engageant**.
- **La D13** : un axe de transit d'accès au centre-ville important sans qualité paysagère apparente qui confère une **ambiance routière** à l'ensemble **peu qualifiante et une rupture** entre le canal, le port et l'écluse ronde.
- **Le réseau cyclable** : un **maillage incomplet, des parcours peu aménagés, peu confortables et peu adaptés** aux pratiques. Mais des projets structurants à venir (Eurovélo8) à conforter et sur lesquels s'appuyer pour **créer un maillage efficace, efficient et confortable**.
- **Les chemins piétons** : présence de chemins de halage et de chemins cavaliers le long des différents canaux, **bénéfique pour l'attractivité touristique**, mais un **maillage discontinu, inconfortable et peu valorisé**.



## LA DÉPARTEMENTALE

Un axe routier monofonctionnel imposant



Une entrée de ville qui manque de visibilité

## LES VOIES DE DESSERTE

Des espaces déqualifiés peu engageants



Des accès dédiés à l'automobile où le piéton peine à évoluer

## LES CHEMINS PIÉTONS/CYCLES

Des espaces peu aménagés



Des parcours parfois trop étroits (itinéraire de la future Eurovélo 8)



Une infrastructure exclusivement pensée pour la voiture



Un traitement déqualifié du «socle patrimonial»



Le chemin du halage du Canalet peu confortable et peu praticable



Des continuités cyclables difficiles lié au franchissement de la RD



Des accès aux berges de l'Hérault peu aménagés



Des accès au chemin du halage de Canalet difficile et non PMR

# REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

## L'entrée de ville et le franchissement du Canal



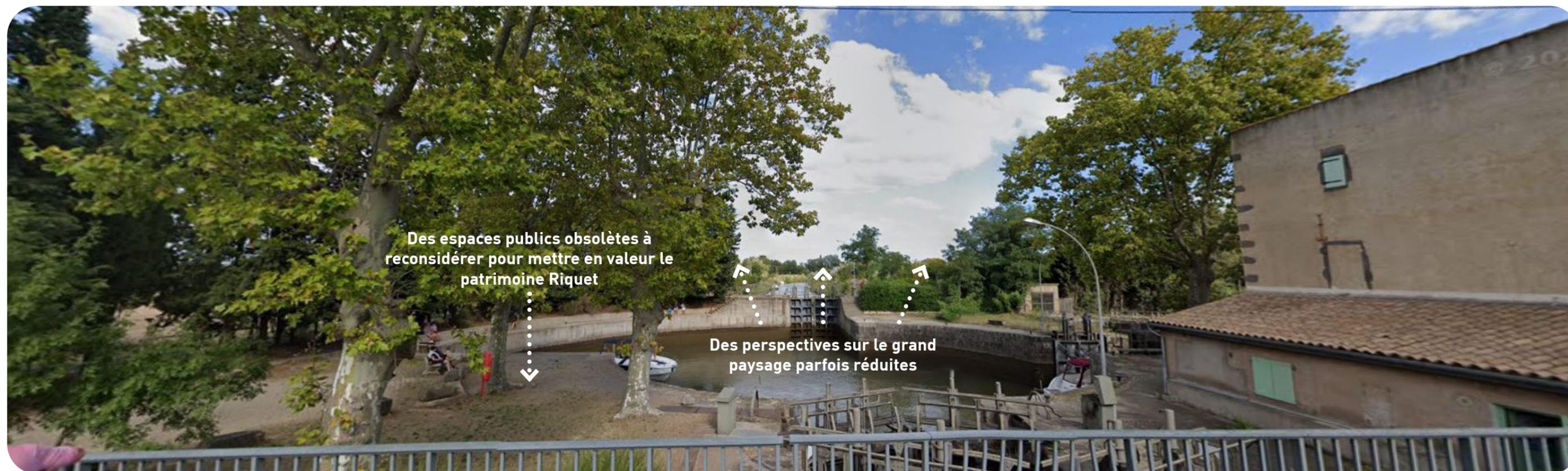
Une entrée de ville qui manque de visibilité et de mise en valeur



Un franchissement du Canal difficile pour les mobilités actives

# REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

## Les perspectives



Un patrimoine à révéler dans la continuité du port. Un point d'articulation à reconsidérer dans une stratégie élargie de mise en valeur du port vers l'Hérault.



Des perspectives existantes à révéler et valoriser

## CONSTAT 2

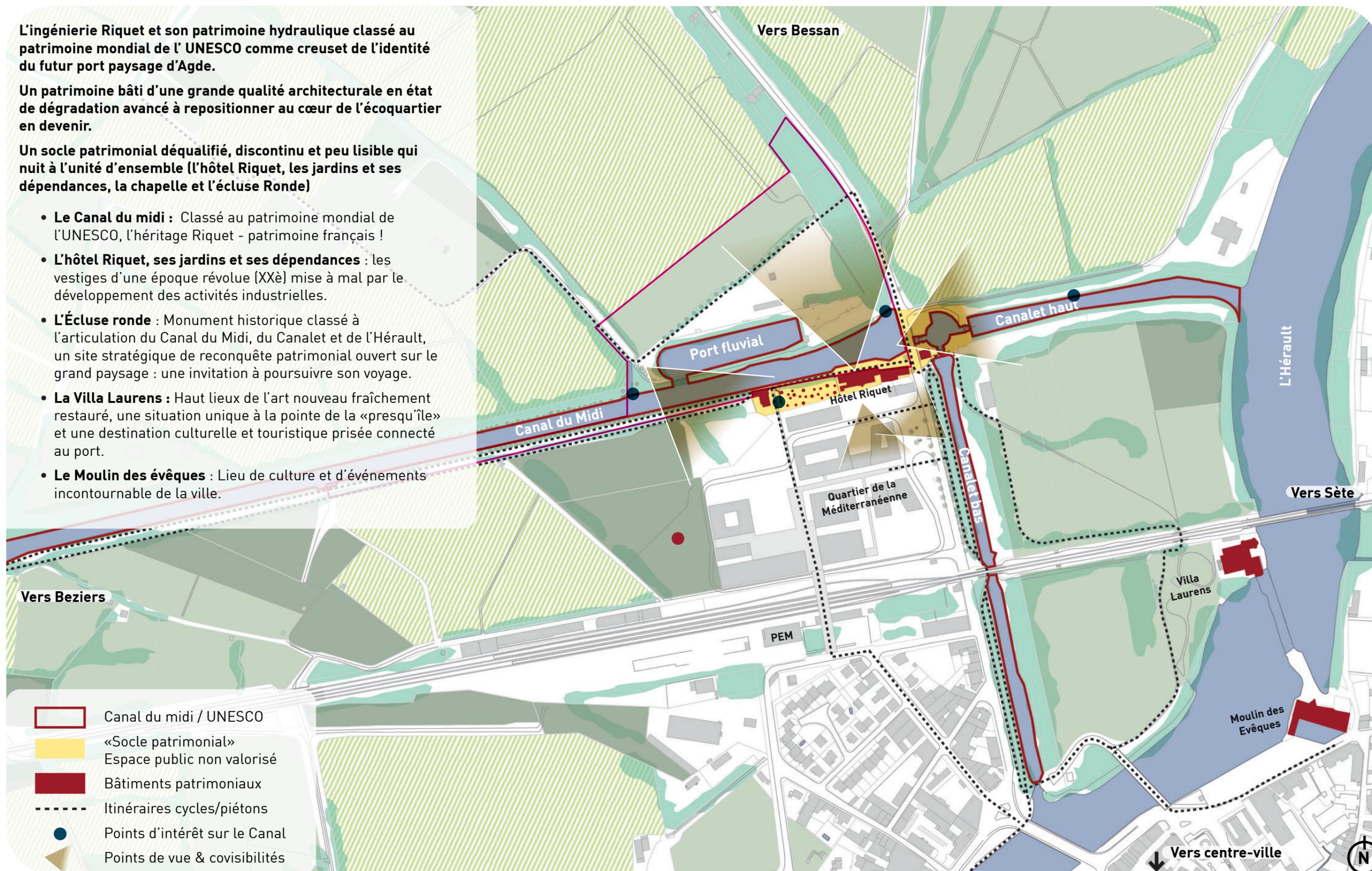
### Un patrimoine historique emblématique peu valorisé

L'ingénierie Riquet et son patrimoine hydraulique classé au patrimoine mondial de l' UNESCO comme creuset de l'identité du futur port paysage d'Agde.

Un patrimoine bâti d'une grande qualité architecturale en état de dégradation avancé à repositionner au cœur de l'écoquartier en devenir.

Un socle patrimonial déqualifié, discontinu et peu lisible qui nuit à l'unité d'ensemble (l'hôtel Riquet, les jardins et ses dépendances, la chapelle et l'écluse Ronde)

- **Le Canal du midi** : Classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, l'héritage Riquet - patrimoine français !
- **L'hôtel Riquet, ses jardins et ses dépendances** : les vestiges d'une époque révolue (XXè) mise à mal par le développement des activités industrielles.
- **L'Écluse ronde** : Monument historique classé à l'articulation du Canal du Midi, du Canalet et de l'Hérault, un site stratégique de reconquête patrimonial ouvert sur le grand paysage : une invitation à poursuivre son voyage.
- **La Villa Laurens** : Haut lieu de l'art nouveau fraîchement restauré, une situation unique à la pointe de la «presqu'île» et une destination culturelle et touristique prisée connecté au port.
- **Le Moulin des évêques** : Lieu de culture et d'événements incontournable de la ville.



## LE PORT

Des éléments patrimoniaux non valorisés



L'hôtel Riquet, un bâtiment repère en état de dégradation



Le quais sud, un socle patrimonial déqualifié



Le déversoir, un élément de patrimoine à révéler

## L'INGÉNIERIE RIQUET

Un patrimoine hydraulique à valoriser



Bassin de retournement



Des écluses



L'écluse ronde, monument historique aux abords déqualifiés

## LES NOUVEAUX LIEUX DE DESTINATION

Des espaces attractifs et structurants du projet urbain élargi à considérer



Le futur PEM, à 10min à pieds du port, porte d'entrée du centre-ville



La villa Laurens, héritage d'art nouveau, haut lieu touristique



Le futur quartier de la Méditerranéenne, un écoquartier accolé au port

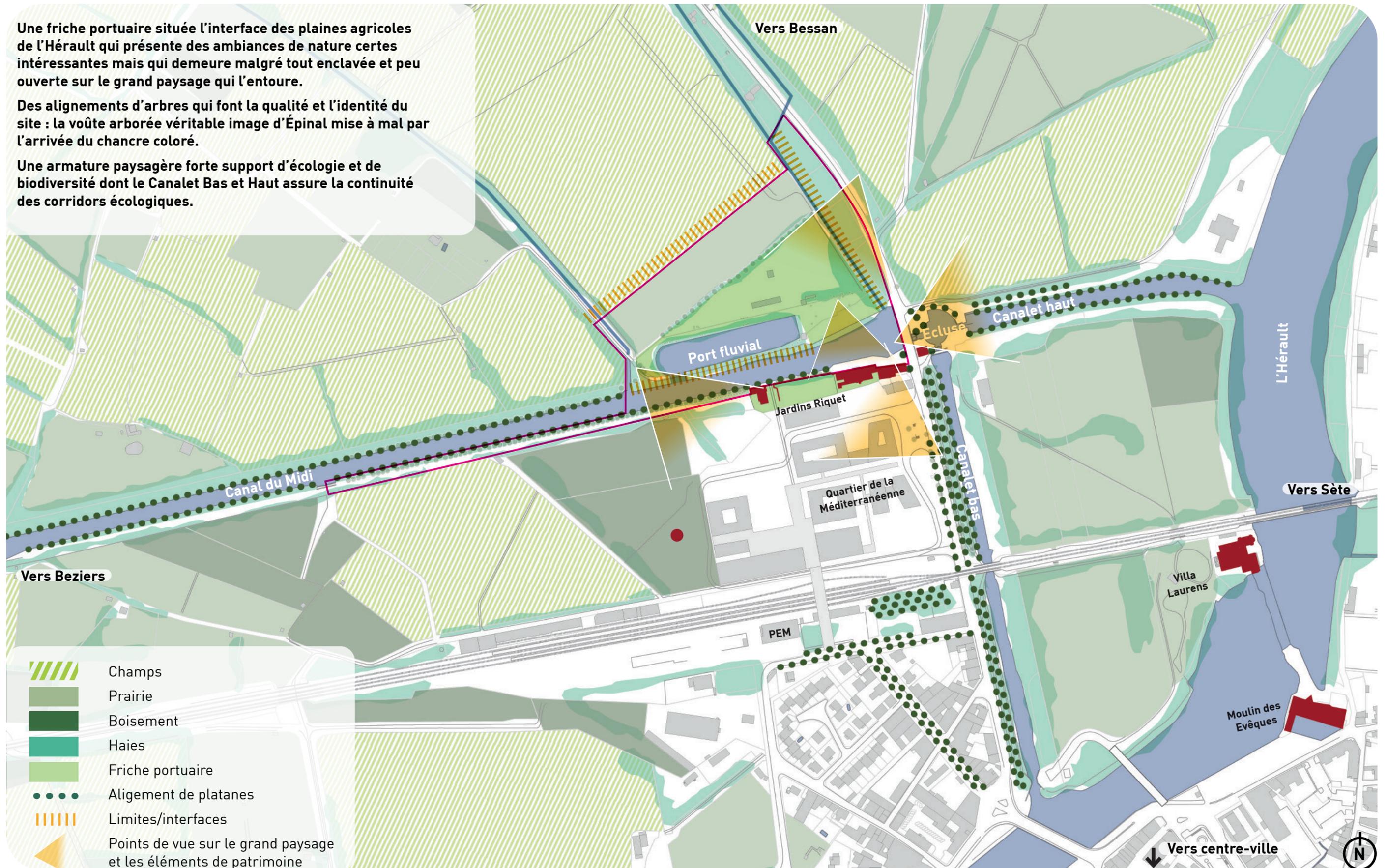
## CONSTAT 3

### Une friche portuaire en rupture avec son environnement

Une friche portuaire située à l'interface des plaines agricoles de l'Hérault qui présente des ambiances de nature certes intéressantes mais qui demeure malgré tout enclavée et peu ouverte sur le grand paysage qui l'entoure.

Des alignements d'arbres qui font la qualité et l'identité du site : la voûte arborée véritable image d'Épinal mise à mal par l'arrivée du chancre coloré.

Une armature paysagère forte support d'écologie et de biodiversité dont le Canalet Bas et Haut assure la continuité des corridors écologiques.



### LES PLATANES

Image d'Épinal du Canal qui confère confort et aménité aux usagers



### LE GRAND PAYSAGE

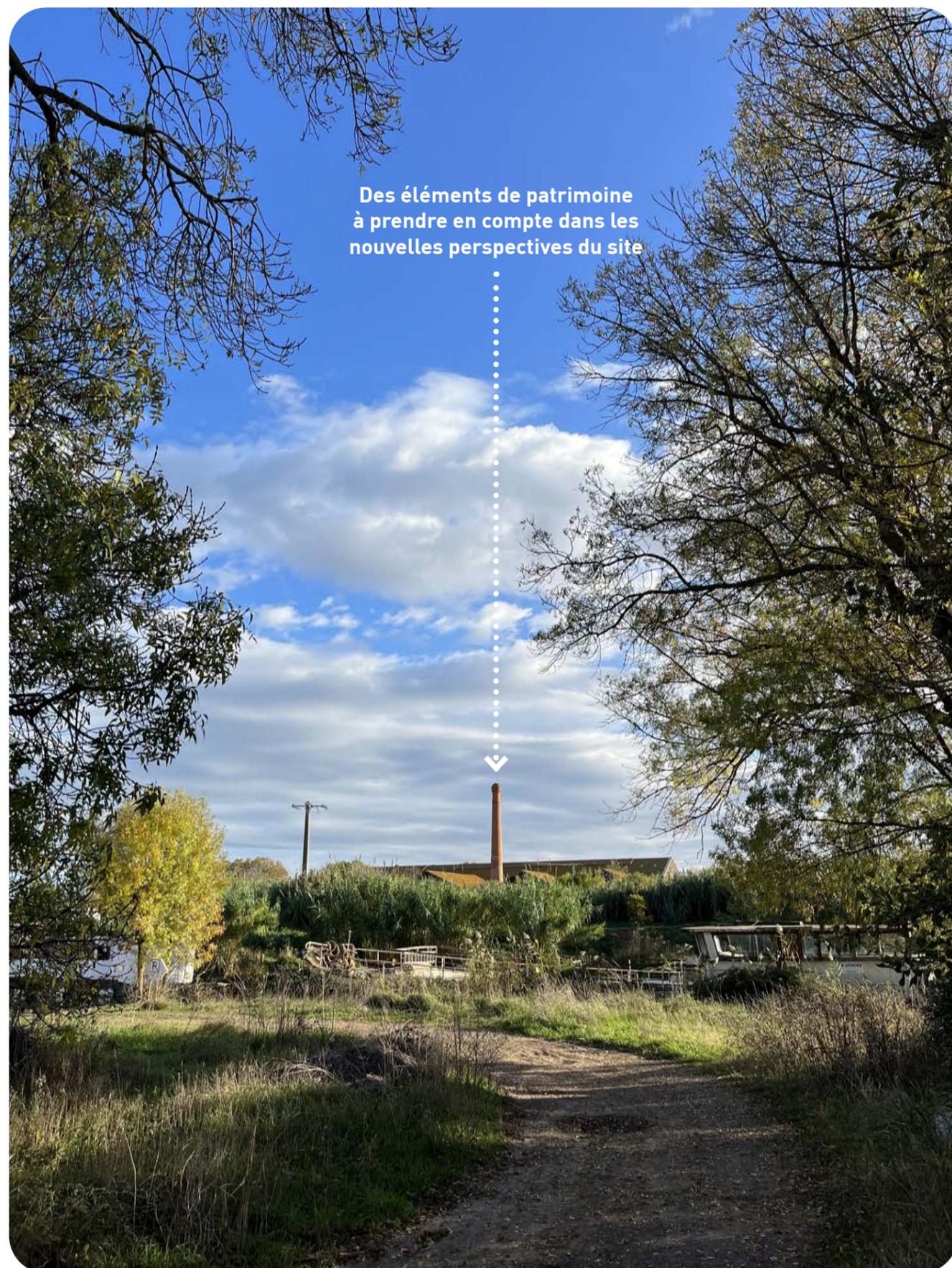
Une mise en scène du paysage agricole



### LES PERSPECTIVES

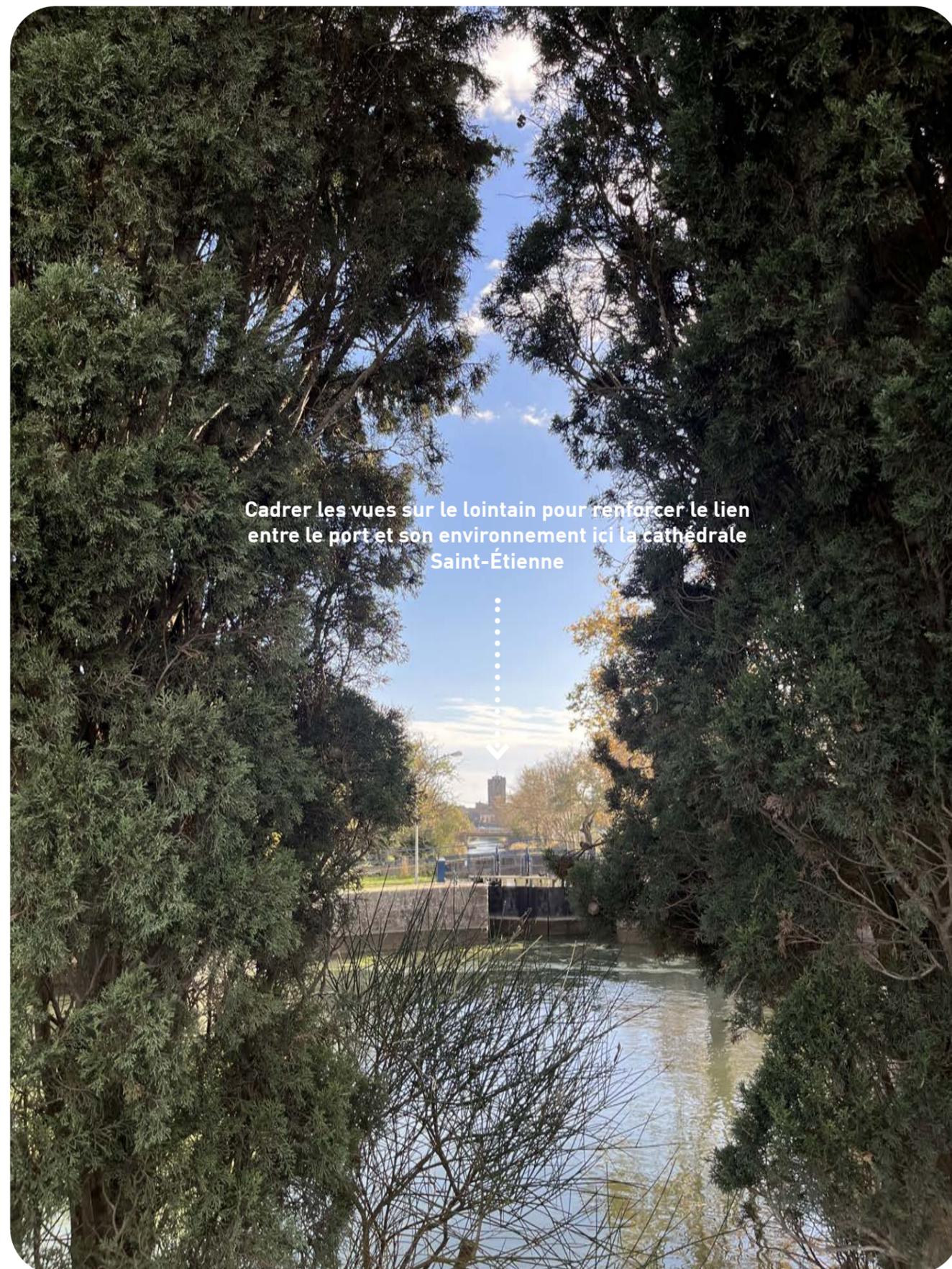
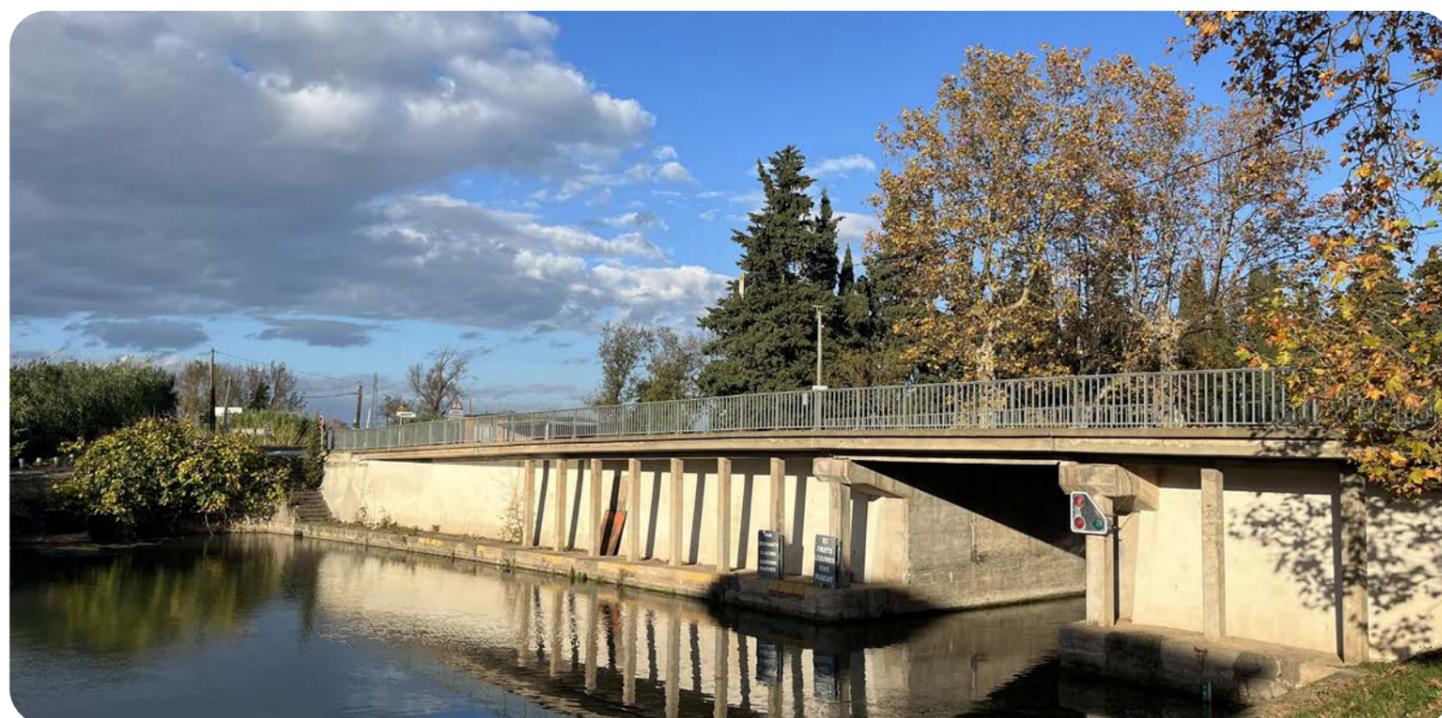
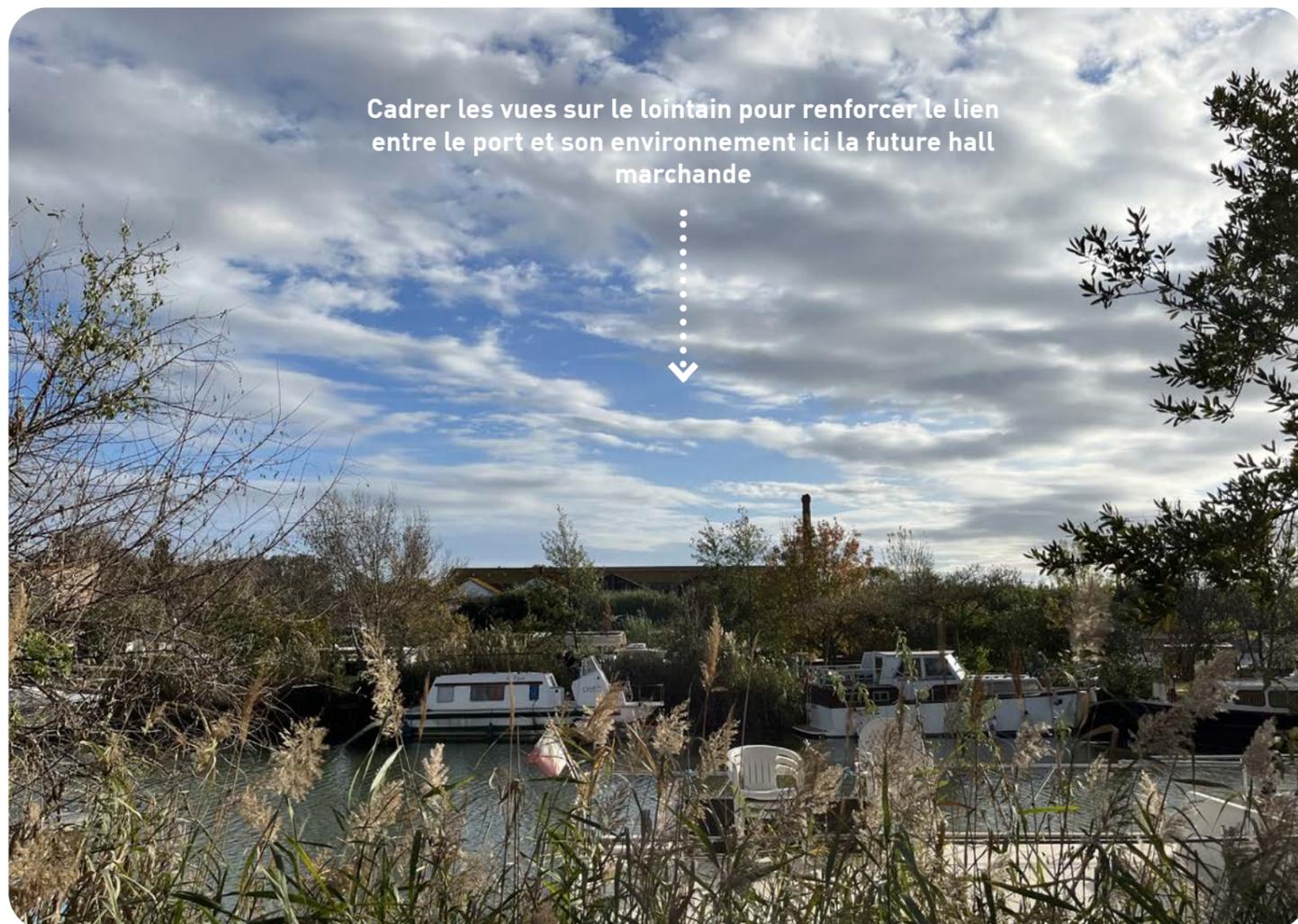
Des points de vues à révéler





# REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

## Vue sur les éléments de patrimoine



# REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

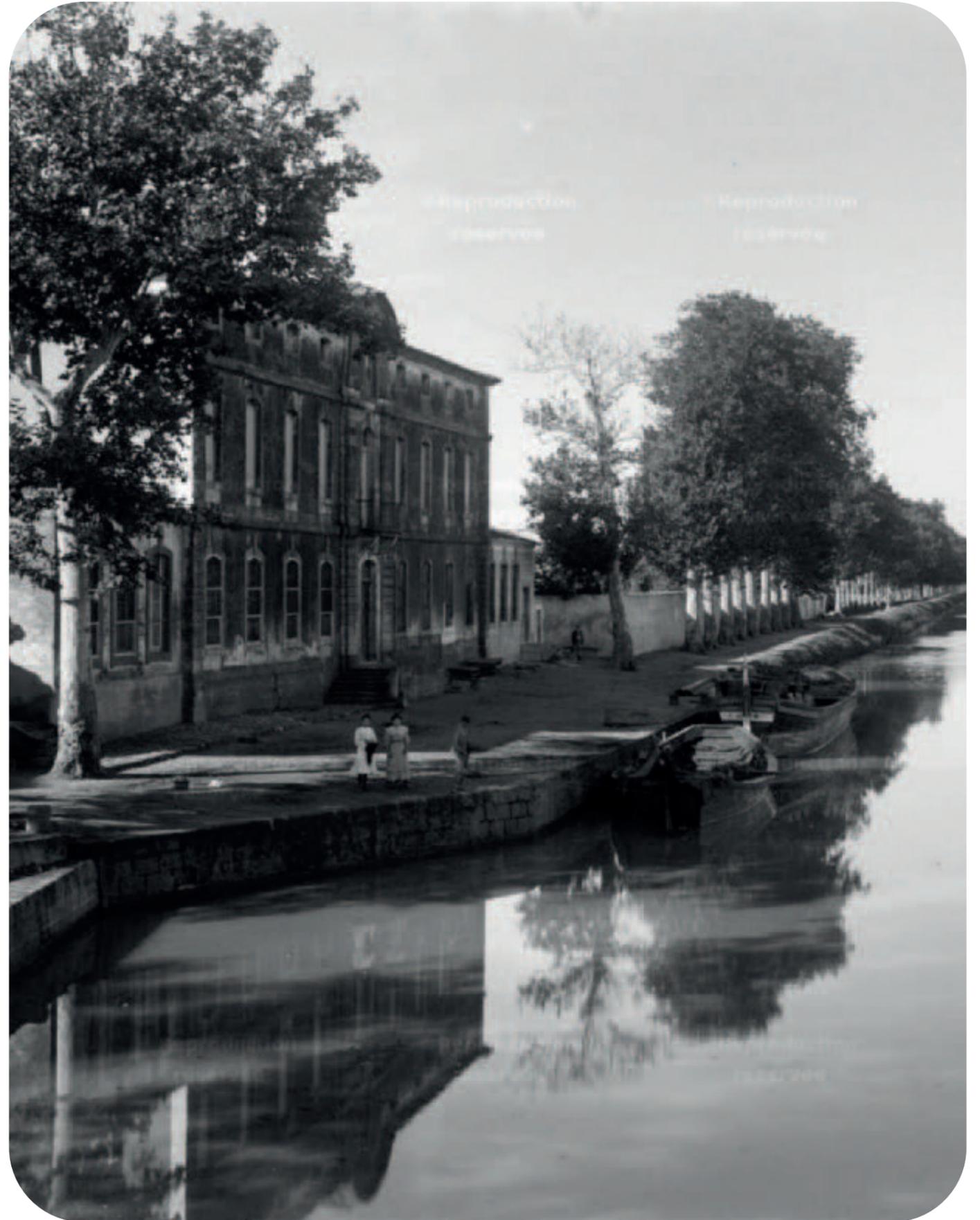
Vue sur les éléments de patrimoine



Revaloriser et restaurer le patrimoine hydraulique Riquet aujourd'hui envahit par la végétation

# LE QUAI PATRIMONIAL

Une fonction d'amarrage pour le déchargement des bateaux



# BENCHMARKING

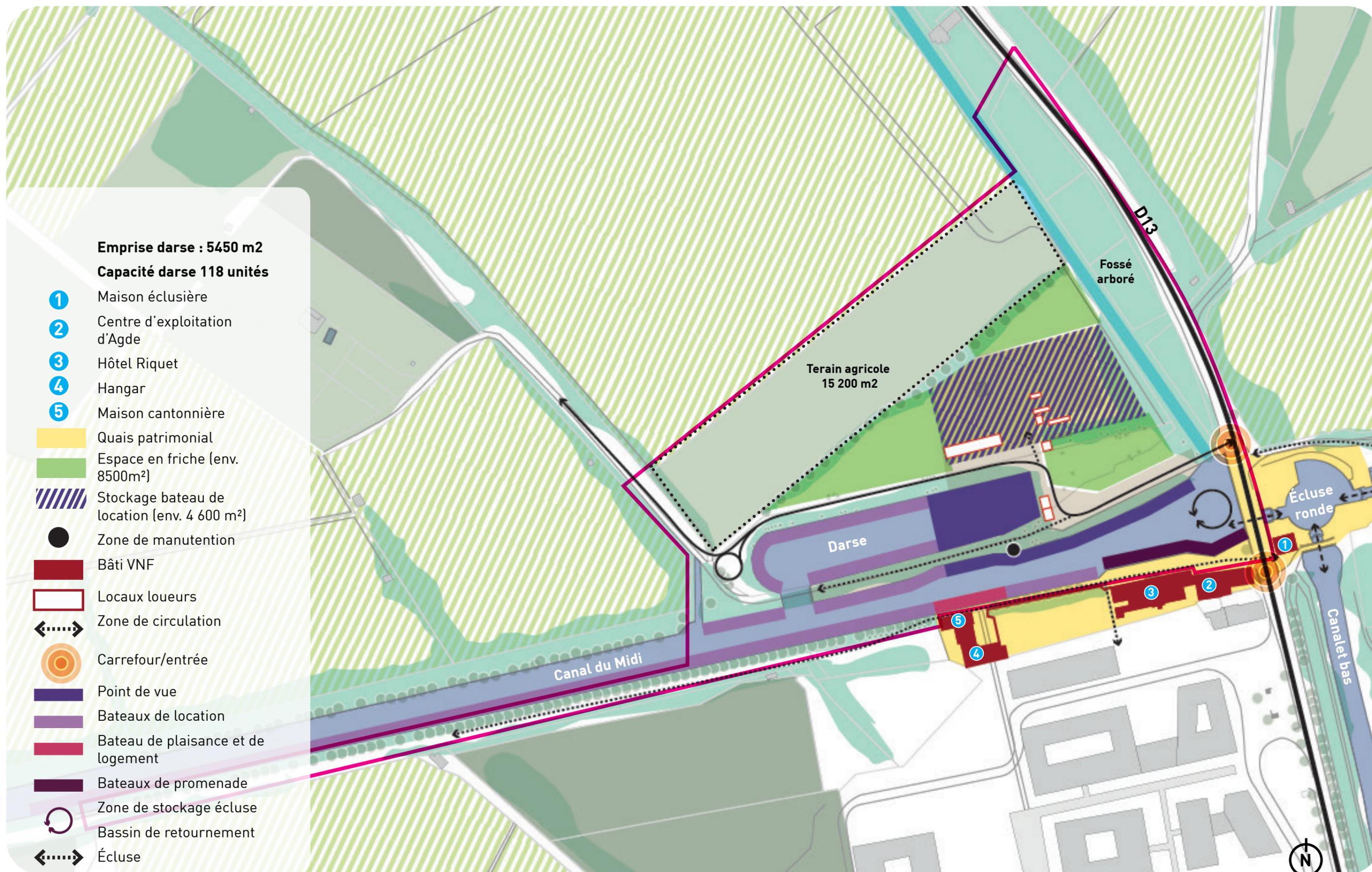
## Des quais patrimoniaux similaires





# FOCUS - ÉTAT EXISTANT

## Fonctionnement du port



# FOCUS - ÉTAT EXISTANT

## Caractéristiques techniques

[Extrait du diagnostic complet - Suez - Novembre 2022]

### DIAGNOSTIC DES BERGES

#### La Darse

- Berges naturelles
- Zones sous-caves au droit du niveau d'eau
- L'accès aux bateaux se fait par des pontons (Nord et Est)

#### Le Canal - 3 types d'ouvrages

- Berges naturelles : berge nord du canal et berge sud vers l'amont
- Quais maçonnés historiques : en face de l'hôtel Riquet
- Quais palplanches : en amont du quai maçonné sur 130ml



### ÉQUIPEMENT DU PORT

#### Les pontons

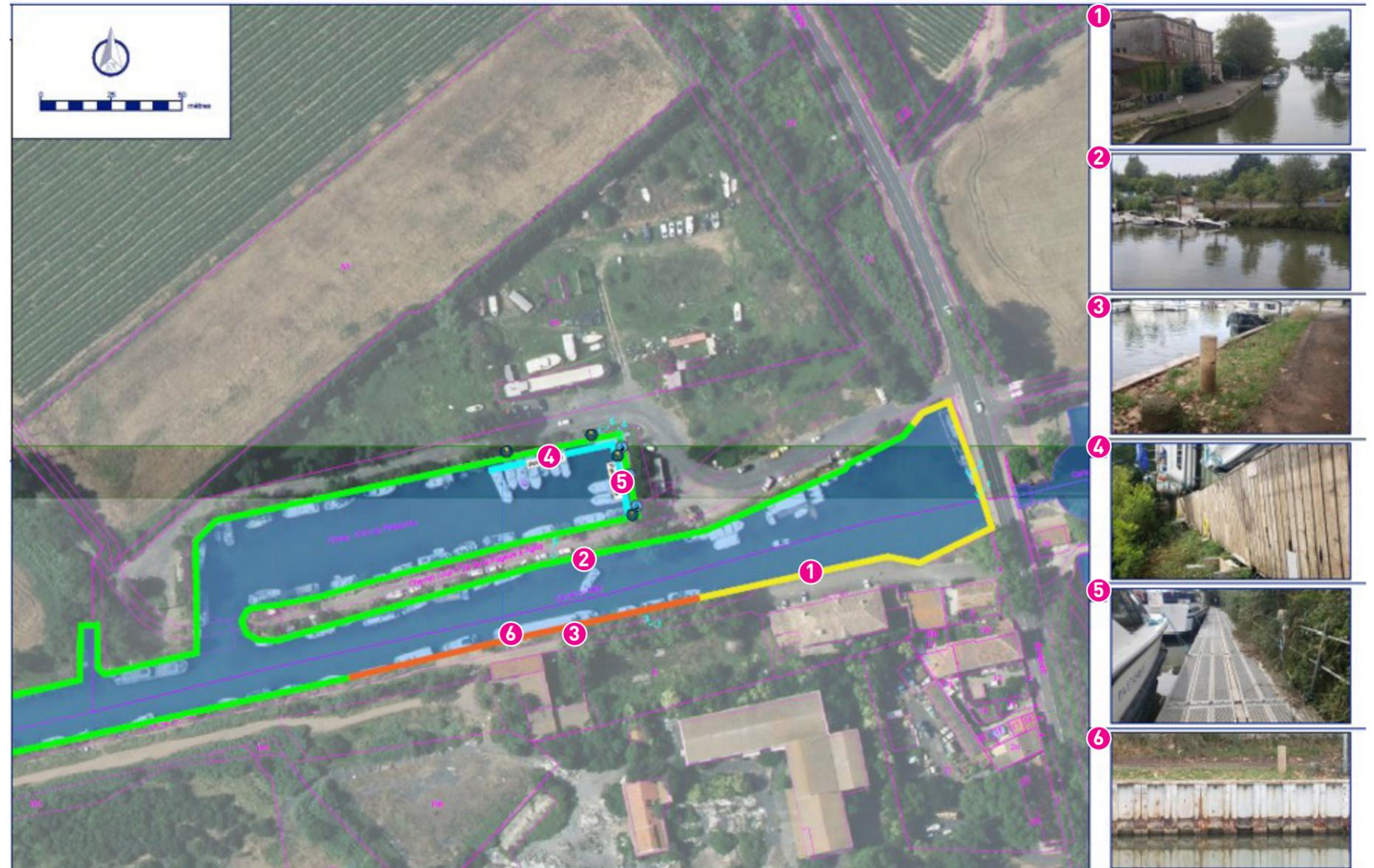
- Dans la darse côtés Nord et Est
- Dessert les bateaux les Canalous
- Equipés de taquets d'amarrage

#### L'avitaillement en carburant

- Container et tuyaux de remplissage
- Appartient aux Canalous

#### Eau / électricité sur les pontons

- 3 bornes de branchement électrique
- 2 robinets d'eau
- Appartiennent aux Canalous







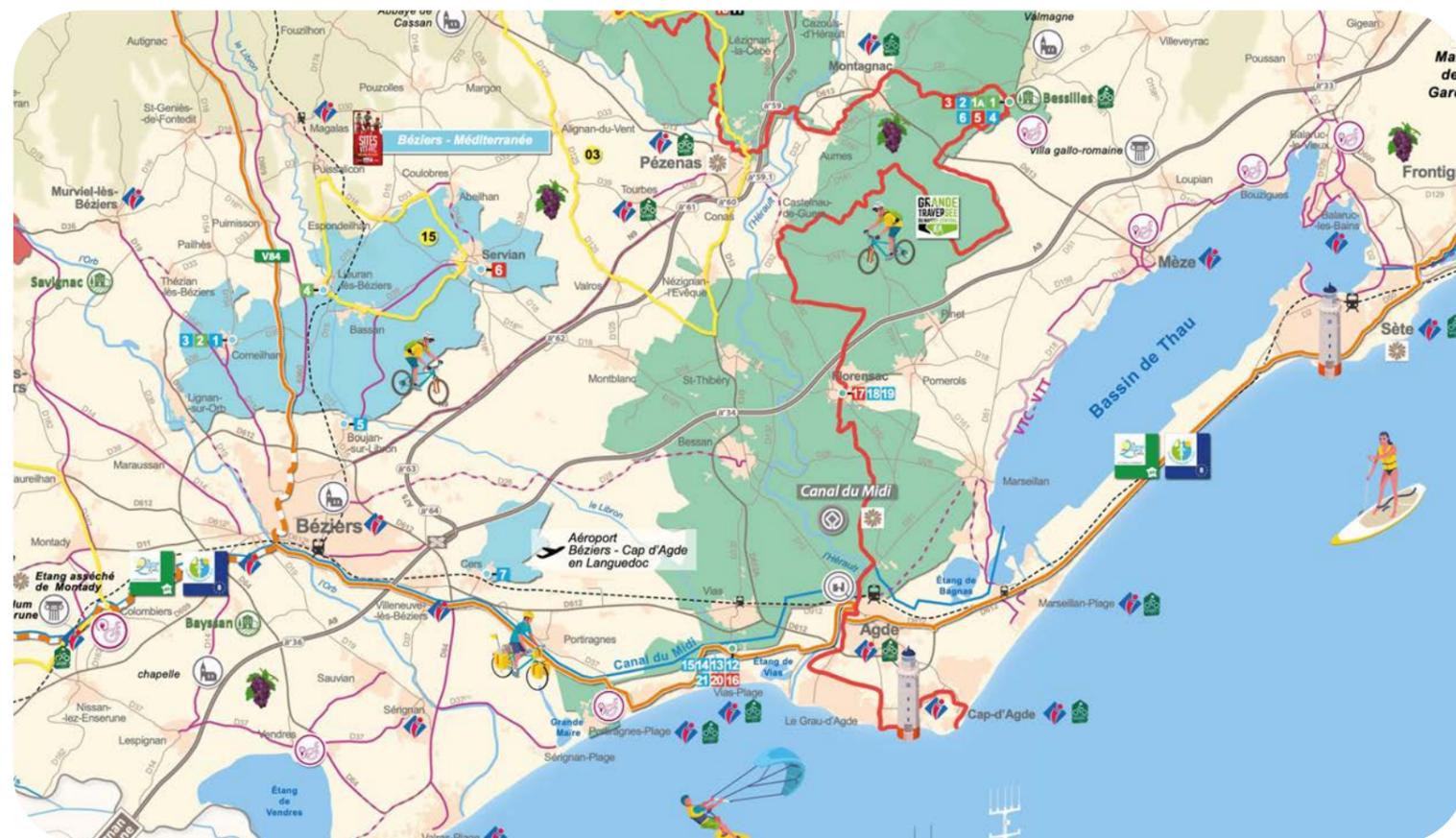
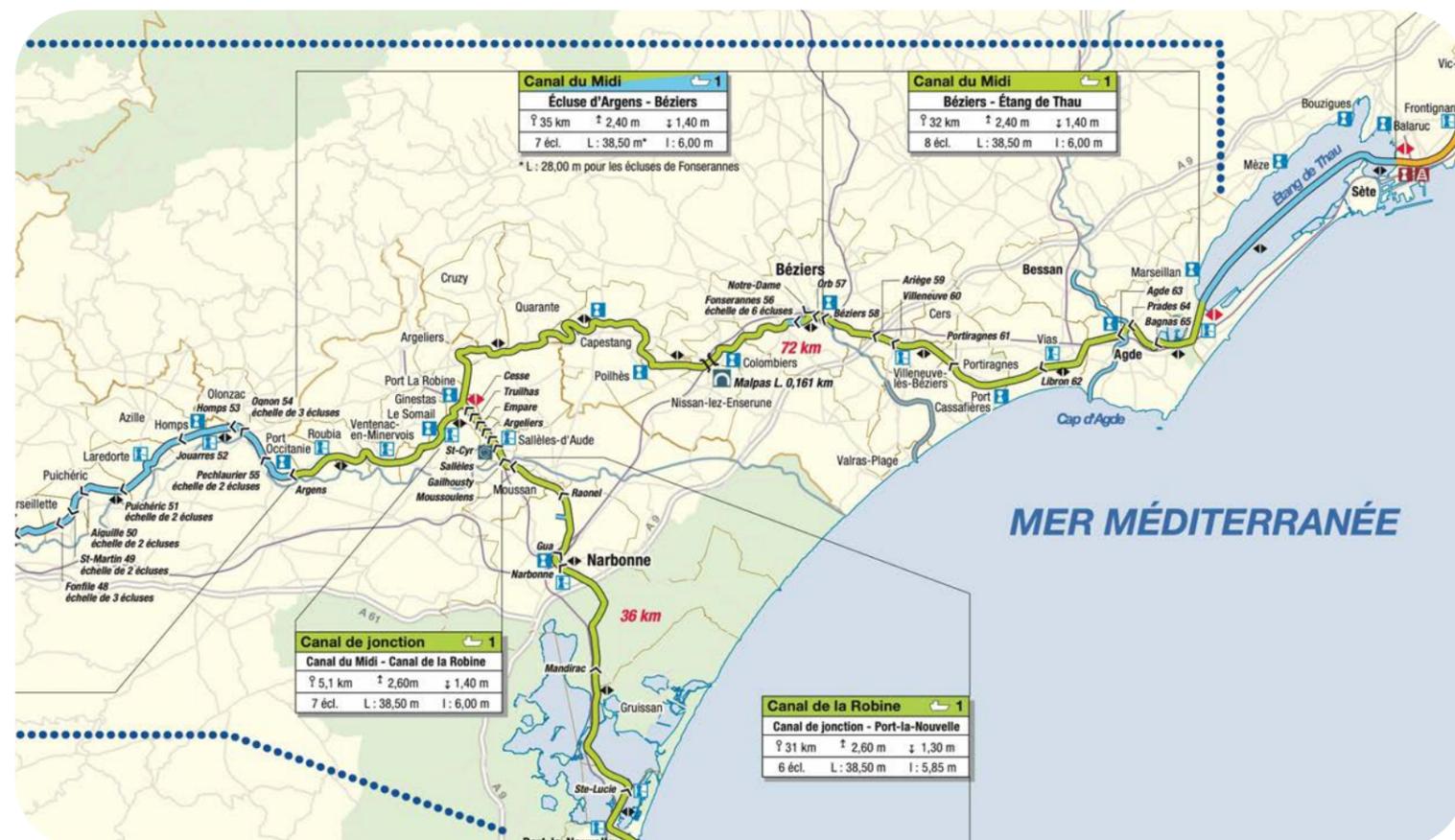
## **LA STRATÉGIE TOURISTIQUE** **La programmation fluvestre**

# LA STRATÉGIE TOURISTIQUE

## Situation du port de plaisance sur le réseau des voies navigables et des pistes cyclables

### VERS LA CRÉATION D'UN PORT PRÉMIUM ÉCOTOURISTIQUE AVEC :

- **La mise en œuvre des aménagements, des équipements et des services respectueux de l'écosystème du canal et des berges** qui servent à la fois l'image et la propreté du port ainsi que le confort des usagers navigants et non navigants.
- **La labellisation pavillon bleu, port propre** est incontournable, en outre l'action portée au port d'Agde ne peut être isolée. C'est bel et bien une réflexion globale en faveur d'un nouveau comportement d'usage du canal du Midi et par-là même **la quête d'une nouvelle image** qui doit être repensée et permettre à terme de regagner la notoriété du linéaire nécessaire à l'attractivité du canal et des ports de plaisance.
- **La création d'un port multimodal d'itinérance douce**, connecté au futur pôle d'échange doté de l'ensemble des services d'accueil touristique et technique en réponse aux besoins des usagers.
- **Le port d'Agde devient une terrasse qui ponctue l'itinérance fluviale et terrestre**, un point de visite, de contemplation et de découverte des richesses patrimoniale qui invite à l'exploration du territoire vers Pézenas classée ville d'art et d'histoire, volonté d'étendre la labellisation à Agde et créer le Pays d'Art et d'Histoire, vers le phare des Onglous et la réserve.



### ATOUTS

- **Localisation du site fluvial à l'embouchure de l'Hérault**, à proximité de la Mer, du canal du Rhône à Sète
- **Localisation du site fluvial sur la V80, l'EV8**, la grande traversée du Massif Central, les parcours VTT
  - > **L'hôtel Riquet** constitue à lui seul l'identité du lieu
- **Les projets en cours pour la requalification du quartier** de la méditerranéenne, le pôle d'échange, l'aménagement des berges du Canalet et la connexion du site à la Ville

### FAIBLESSES

- **Équipement fluvial à l'état brut** qui s'apparente à une **friche portuaire**
- **Services d'accueil et de services** dédiés aux usagers du canal
  - **Gestion exploitation** du port
- **Mise en tourisme et offre touristique** sur et à partir du port d'Agde
  - **Image, sécurité** du port, informations

## PORT DE PLAISANCE D'AGDE

### MENACES

- **Déficit d'image** du canal du Midi lié à l'abattage des platanes
- **Changement climatique** qui fait du canal un axe particulièrement exposé aux **canicules et à la sécheresse**
- **Arrêt prématuré de la navigation** dû aux conditions climatiques et à la ressource en eau insuffisante

### OPPORTUNITÉS

- **Positionnement** du port de plaisance comme **porte d'entrée** du canal du midi entre Sète et Toulouse
- **Aménagement d'un port propre exemplaire** respectueux de l'environnement et économe
- **Création d'un hub touristique multimodal d'itinérance douce** sur et au bord de l'eau connecté au PEM et aux sites majeurs du territoire
- **Création d'une image identitaire singulière** qui s'appuie sur le patrimoine et l'histoire du canal

# LE POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE DU PORT D'AGDE

## Synthèse

LE CONCEPT		LE PORT RIQUET SUR LE CANAL DU MIDI A AGDE	
ENJEUX	Garantir un accueil qualitatif des navigants et non navigants dans un port fluvestre respectueux de l'environnement	Se démarquer avec une offre touristique en lien avec l'identité des lieux pour véhiculer une image singulière du port dans la Ville, dans le territoire et sur le Canal du Midi	Réussir à faire venir, diffuser les publics à partir du site et connecter le port à la ville, à l'offre touristique du territoire
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Créer le port fluvial en lieu et place de la darse</li> <li>→ Favoriser l'implantation d'opérateurs privés pour le développement d'activité d'itinérance sur l'eau et au bord de l'eau</li> <li>→ Créer un pôle d'accueil pour les itinérants terrestres</li> <li>→ Augmenter la fréquentation du port Riquet : pôle multimodal d'itinérance douce en réponse aux besoins des clientèles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Valoriser, requalifier, interpréter l'hôtel Riquet et ses dépendances, la chapelle, l'écluse ronde, le paysage</li> <li>→ Déployer une offre de restauration et d'hébergements</li> <li>→ Créer des animations culturelles, des événements, des expositions pour faire vivre le port Riquet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Créer une image de marque</li> <li>&gt; Promouvoir et référencer le site</li> <li>&gt; Commercialiser des produits à partir du port Riquet</li> <li>&gt; Faciliter les accès et les parcours</li> </ul>
LES CIBLES DE CLIENTELE	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ les plaisanciers</li> <li>→ les cyclotouristes</li> <li>→ les visiteurs (excursionnistes, touristes)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Visiteurs (excursionnistes, itinérants, touristes, population locale)</li> <li>→ Clientèles affaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Visiteurs (excursionnistes, itinérants, touristes, population locale)</li> <li>→ Clientèles affaires</li> </ul>
LES FACTEURS DE SUCCES	<p><b>La gestion/exploitation</b> du site</p> <p><b>La création d'une image de marque</b> du Port Riquet (site fluvial écotouristique/ plan de communication)</p> <p><b>La venue d'opérateurs privés</b> sur le site (prospection des compagnies de bateaux hôtels, appel à projet)</p> <p><b>La requalification de l'hôtel Riquet</b> et de son environnement fondement de l'identité du site</p> <p><b>L'intégration du site dans les lieux incontournables</b> de visite et d'animation culturelle</p>		

# LES FONCTIONS

## Trois polarités structurantes

### POLARITÉ PORT

#### ACCÈS & DESSERTE

- Voirie d'accès en double sens en entrée/sortie sur la RD
  - Offre de stationnement en épis (voiture, camping car et bus) + aire de retournement

#### CAPITAINERIE

- Loueurs (bureau accueil, stockage)
- Accueil plaisanciers (bureau d'accueil, gestion du port, boutique, sanitaires, laverie)

#### ZONE TECHNIQUE

- Locaux techniques bureau accueil + stockage
- Aire technique (cale de mise à l'eau, dépotage/avitaillement, carénage, déchetterie portuaire)

#### RESTAURANT LOUNGE

(AOT)

#### AMARRAGE

- Bateaux location
  - Plaisanciers & hivernage
  - Bateaux logements habités
  - Bateaux logements non habités

### POLARITÉ PARC

#### ACCÈS & DESSERTE

- Piste cyclable/voie verte
- Placette piétonne d'accès

#### ESPACES D'AGRÉMENTS

- Le parc paysager & les jardins du port
  - Les quais promenades
  - Le filtre végétal

#### ÉQUIPEMENTS

- Les sanitaires

#### AMARRAGE

- Bateaux location
- Bateaux électriques

### POLARITÉ RIQUET/ÉCLUSE RONDE/HÉRAULT

#### ACCÈS & DESSERTE

- Promenade piétonne en direction du PEM
  - Piste cyclable - Eurovélo 8 quai sud

#### HÔTEL RIQUET

- Point info tourisme
- Espace muséographique (histoire du Canal)
- Locaux promenades fluviales (guichet)
  - Restaurant haut de gamme

#### DÉPENDANCES RIQUET

- Pôle cyclotourisme avec location, services, auberge et restaurants à destination des cyclotouristes

#### ESPACES D'AGRÉMENTS

- Les jardins Riquet
- L'écluse Ronde

#### AMARRAGE

- Quais d'accostage
- Bateaux promenades
- Hébergement insolites





**LA PROGRAMMATION ARCHITECTURALE  
& PORTUAIRE**  
**L'actualisation**

EVALUATION SOMMAIRE DES BESOINS A TERRE		EP 2013	Estimation sommaire budget 2013	Occupations actuelles et besoins selon entretiens 2022	Delta en surplus 2013/2022
	<b>Capitainerie</b> (bureau, accueil, atelier, sanitaires personnel, affichage, ...) Autant que possible proche des postes d'escale / halte de plaisance	100 m2		100 m2	
	<b>Sanitaires</b> 2 blocs de chacun environ 30m <sup>2</sup> dont 1 attenant à la capitainerie <i>Chaque poste à flot à moins de 200m d'un sanitaire Cf. règlement sanitaire départemental en annexe</i>	60 m2		170 m2	110 m2
	<b>Locaux des loueurs Canalous</b> 200m <sup>2</sup> de locaux techniques à localiser près de la zone technique (et de la flotte de location - basé sur surfaces actuellement occupées) 8 containers dont: stockage (huile/essence à proximité de la zone d'exploitation saisonnière) 1 atelier réparation (à proximité de la zone d'exploitation saisonnière) 1 atelier réparation pour le gros entretien annuel 1 buanderie 1 stockage vélos 1 matériel accastillage 1 équipements électroménager 1 matériel divers atelier réparation bateaux env. 10x20m (pour bateaux 12x4,5m) inc. établis et stockage attenants	200 m2		200 m2 110 m2	110 m2
	75 m <sup>2</sup> de bureaux / accueil soit groupés avec locaux techniques, soit localisés sur « centralité » du port locaux accueil inc. Boutique Locaux de repos et sanitaires du personnel	75 m2		100 m2 25 m2	55 m2
	<b>Loueurs bateaux promenades individuels</b> petit bureau d'accueil			5 m2	
	<b>Loueurs bateaux promenades collectifs "Les bateaux du soleil"</b>  Locaux promenades fluviales 30m <sup>2</sup> (Stockage matériel, repas, ...) sur la rive où est amarré le bateau. Pourra probablement rester comme aujourd'hui dans la maison cantonnière + Point accueil (à mutualiser dans local des loueurs ou au point info) bureaux du siège stockage matériel cuisine/restaurant à bord actuellement dans maison cantonnière	30 m2		30 m2 40 m2	40 m2
	<b>Point info</b> (annexe de l'office de tourisme) : estimation	50 m2			
	<b>Total surfaces</b> Budget travaux études préliminaires Ratio / m2 tous types de bâti confondus	<b>515 m2</b>	<b>615 m2</b> 955 000 € 1 553 €	<b>780 m2</b> 1 120 790 €	<b>315 m2</b>

Budget  
MoA/offre

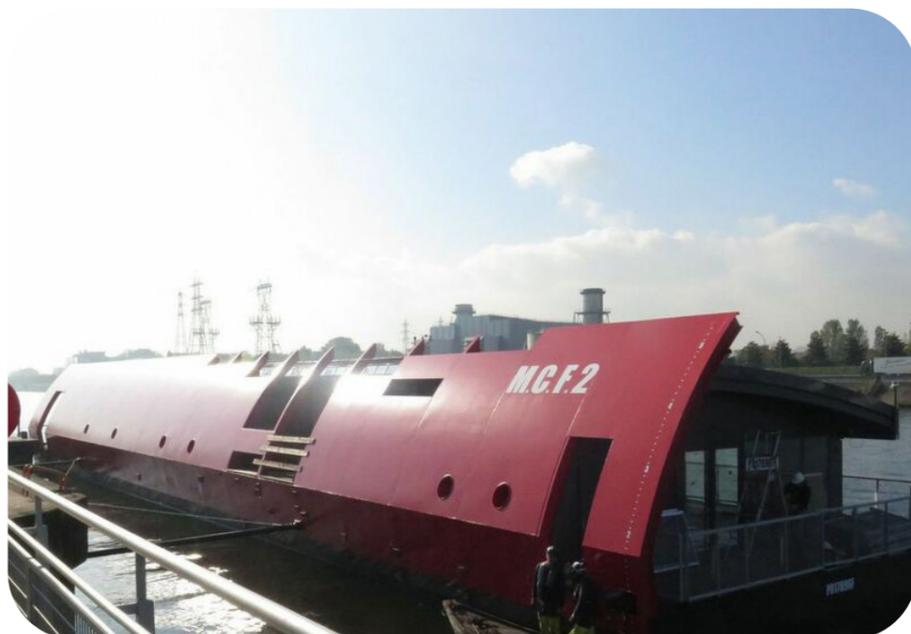
MoA/offre

EVALUATION DETAILLEE DES BESOINS A TERRE / Capacite de 148 bateaux	détail surfaces	Total
Base scénario 1 (cf. offre)		
<b>LOCAUX ZONE TECHNIQUES</b>		290 m2
atelier naval 7,5x15 pour bateau 4,5x12m	112,5 m2	
établis et stockages (matériaux et outillages chantier naval, local technique)	87,5 m2	
autres stockages (vélos, équipements bateaux, fluides, accastillage, autre)	70 m2	
sanitaires et locaux du personnel	20 m2	
<b>LOUEURS BATEAUX SORTIES INDIVIDUELLES</b>		30 m2
accueil et bureau Canalous	20 m2	
accueil et bureau Croisière Agde locations	10 m2	
<i>sanitaires accessibles à proximité</i>		
<b>LOUEURS BATEAUX SORTIES COLLECTIVES</b>		70 m2
accueil et bureau Bâteaux du Soleil	30 m2	
stockage pour restauration à bord	40 m2	
<b>SANITAIRES PUBLIC PORT dont un ensemble à intégrer à la capitainerie</b>		170 m2
<i>pour 25 bateaux</i> 1 wc, 1 urinoir, 1 lavabo, 1 douche	25	
<i>pour 50 bateaux</i> 1 bac à laver		
pour 148 bateaux    6 x (1 wc, 1 urinoir, 1 lavabo, 1 douche)	150 m2	
pour 148 bateaux    3 x 1 bac à laver	10 m2	
1 local ménage/unité	10 m2	
<b>CAPITAINEURIE</b>		112 m2
hall accueil inc. Distributeur snack/boissons	25 m2	
bureau accueil et gestion du port	20 m2	
sanitaires personnel	15 m2	
sanitaires publics	15 m2	
laverie/buanderie	12 m2	
local ménage	5 m2	
réserve/stockage	10 m2	
local technique	10 m2	
<b>TOTAL PROGRAMME</b>		<b>672 m2</b>

# PROGRAMMATION ACTUALISÉE

## LES BESOINS À TERRE - HORS PROGRAMME

HORS PROGRAMME / EVALUATION DETAILLEE DES BESOINS A TERRE	détail surfaces	Total
<b>RESTAURANT SNACK LOUNGE</b>		82 m2
salle (en lien avec hall d'accueil capitainerie)	30 m2	
bar	8 m2	
cuisine	15 m2	
réserves	10 m2	
plonge	5 m2	
local poubelles	4 m2	
local technique	10 m2	
<b>POLE CYCLOTOURISME</b>		135 m2
<b>Services</b>		
bureau accueil cyclotouristes	20 m2	
boutique de location / garage vélos	60 m2	
atelier services vélos	20 m2	
sanitaires	15 m2	
locaux personnel	20 m2	
<b>Restaurant niveau de gamme intermédiaire</b>	<i>non défini</i>	
<b>Auberge</b>	<i>non défini</i>	
<b>HOTEL RIQUET</b>		40 m2
Point info tourisme <i>inc; sanitaires publics</i>	40 m2	
Restaurant haut de gamme / gastronomique	<i>non défini</i>	
Hôtel haut de gamme inc. Spa	<i>non défini</i>	
<b>TOTAL HORS PROGRAMME</b>		



## Maison des Cérémonies familiales Alfortville Chenet design architecture

**Année de réalisation :** 2015

**Description du programme :** équipement destiné à accueillir mariages, anniversaires, mais aussi des fêtes d'associations ou encore des réunions d'entreprises.

**Budget :** 1 800 000€

**Surface :** 520m<sup>2</sup>

**Ratio :** 3500€/m<sup>2</sup>

### Points positifs :

- Temps de chantier plus rapide et plus vertueux
- Pas de contrainte climatique lors de la mise en œuvre.
- Pas d'impact sur la site de projet.
- Le projet étant considéré comme un bateau, il n'y a pas de réglementation thermique en vigueur.

### Questionnements :

Site de chantier ?

Acheminement du projet ?



## Capitainerie de Port Haliguen Quiberon Urbicus

**Année de réalisation :** 2021

**Description du programme :** Capitainerie, restauration et commerces.

**Budget :** 2 408 500 €

**Surface :** 1200m<sup>2</sup>

**Ratio :** 2000€/m<sup>2</sup>



## Maison de la mer Agde Imagine architecture

**Année de réalisation :** 2022

**Description du programme :** les locaux de la Direction du milieu marin et de l'Aire marine protégée de la côte agathoise. Un pôle d'accueil du public dédié à l'environnement marin. Une zone d'accueil pour des activités scolaires et périscolaires.

**Budget :** 1 000 000 €

**Surface :** 200m<sup>2</sup>

**Ratio :** 3500€/m<sup>2</sup>

# PROGRAMMATION ACTUALISÉE

## PROGRAMMATION PORTUAIRE - LA FLOTTE

### Darse

Type de bateaux	Dimensions	Estimation AVP	
		SCE	Mise à jour programmation
Location	8 m	9,00 u	9,00 u
Plaisance privée	8 m	21,00 u	21,00 u
Location	12 m	41,00 u	38,00 u
Plaisance privée	15 m	5,00 u	3,00 u
Plaisance privée	10 à 12	23,00 u	21,00 u
Plaisance privée	12 à 15	17,00 u	13,00 u
Plaisance privée	8 à 10	37,00 u	43,00 u
		<b>153,00 u</b>	<b>148,00 u</b>

### Canal

Type de bateaux	Dimensions	Estimation AVP	
		SCE	Mise à jour programmation
Escale visiteurs	variable	120 m	80 m
Bateaux promenade_croisière	30 à 40m	70 m	70 m
Animation et belle plaisance	30 m	155 m	170 m
Bateaux promenade_location	6 à 10		40 m
Bateaux logement	variable	270 m	270 m
Attente pour éclusage	variable	40 m	30 m
		<b>655 m</b>	<b>660 m</b>



**LES ENJEUX & L'ESQUISSE**  
**Un éco-port fluvial dans un site Unesco**



### 1

## COMPLÉTER, ACTUALISER LA PROGRAMMATION ET LE POSITIONNEMENT DU PORT COMME ÉQUIPEMENT STRUCTURANT

- **Diagnostic «critique» et constructif** des études préliminaires (2013) et de l'étude d'impact (2014),
  - Améliorer les **fonctionnalités**,
- Accroître le potentiel **d'activité économique** et les **synergies** avec les secteurs connexes.

### Le port de plaisance sur le canal du Midi

- **Garantir une structuration de l'offre de plaisance fluviale** avec un dimensionnement et une **organisation spatiale** pour **l'optimisation** de l'occupation du port et de sa **rentabilité** dans le respect de l'environnement et de la préservation du patrimoine.

### Le port de plaisance dans la ville

- **Réussir l'intégration du port dans la ville** et attirer les habitants vers cette nouvelle polarité en s'appuyant sur **la valorisation et les interactions entre les différentes zones à aménager** (pôle d'échange multimodale de la gare, quartier de la méditerranéenne).

### Le port de plaisance comme équipement touristique majeur du bassin méditerranéen

- Favoriser la création d'une **destination touristique durable** et **responsable** sur le canal du Midi.

### 2

## CONCEVOIR UN ÉQUIPEMENT PORTUAIRE EXEMPLAIRE

- Un port **agrandi** et **modernisé** avec un **haut niveau de services**.
- Un port qui intègre des **filières de tourisme fluvial** pour répondre aux **besoins des usagers**: Le port d'Agde > **étape majeure du tourisme fluvial** (intensification de son attractivité).
  - Un port exemplaire en terme de **qualité paysagère** et **architecturale** (qualité, intégration et mise en valeur des éléments remarquables existants - Canal du Midi, hôtel Riquet, écluse ronde...).
- Un port qui soit un **modèle d'éco-exemplarité** (conception et gestion) - stratégie bas carbone.
- Un port conçu de façon **fonctionnelle** et **ergonomique** (facilitation des usages et de la gestion dans le temps).

### 3

## ÉLABORER LE PROJET COMME UNE PORTE D'ENTRÉE SUR LE TERRITOIRE D'AGDE

- Une **composition spatiale** qui concilie **desserte efficace** du port depuis la D13 et **valorisation** des éléments remarquables (vue dégagée sur l'hôtel Riquet et l'écluse ronde, encorbellement, requalification de la traversée du pont...).
- Une **bonne connexion du port à son territoire** proche et élargi (écluse ronde, quartier de la méditerranéenne, pôle d'échanges multimodal et centre historique).
- Une **intensification des modes doux** sur le secteur d'entrée de ville en cohérence avec le pôle d'échange multimodal à venir et les lieux de destinations du territoire (villa Laurens, Capde d'Agde...)
- **L'opportunité** de créer un **aménagement cohérent** avec l'esprit des «**écoquartiers**» et de modifier les mobilités touristiques au sein de la ville avec des **incidences positives** sur la qualité de vie dans les quartiers historiques de centre-ville.

# ENJEUX PATRIMONIAUX

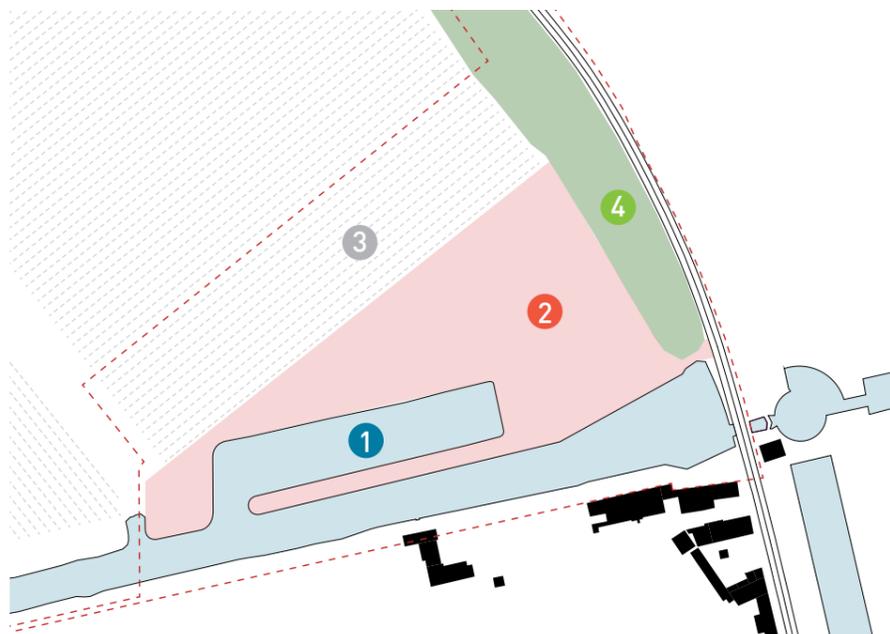
Un port patrimonial UNESCO qui respecte et valorise le patrimoine Riquet



# ENJEUX PATRIMONIAUX

Un port jardin contemporain durable qui répond aux enjeux du XXIème siècle





## L'ÉTAT EXISTANT

Une juxtaposition de fonctions sans organisation apparente

## 1 LA DARSE EXISTANTE

- Flotte : 90 places
- Le bassin : 5450m<sup>2</sup>
- Entrée de la darse : 18 ml

## 2 LA FRICHE PORTUAIRE

- Surface : 20800m<sup>2</sup>

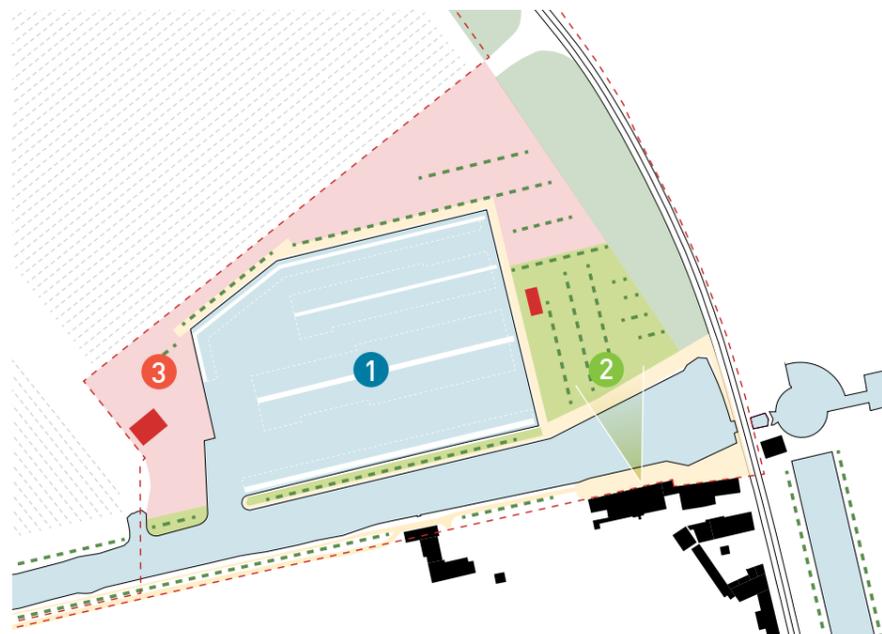
## 3 LA PARCELLE D'EXTENSION

Surface : 15300 m<sup>2</sup>

## 4 LE FOSSÉ

Surface : 6400m<sup>2</sup>

L'état : présence d'une végétation dense composé de roseau qui obstruent les vues depuis la RD vers la façade patrimoniale du Canal.



## L'ESQUISSE SCE 2012

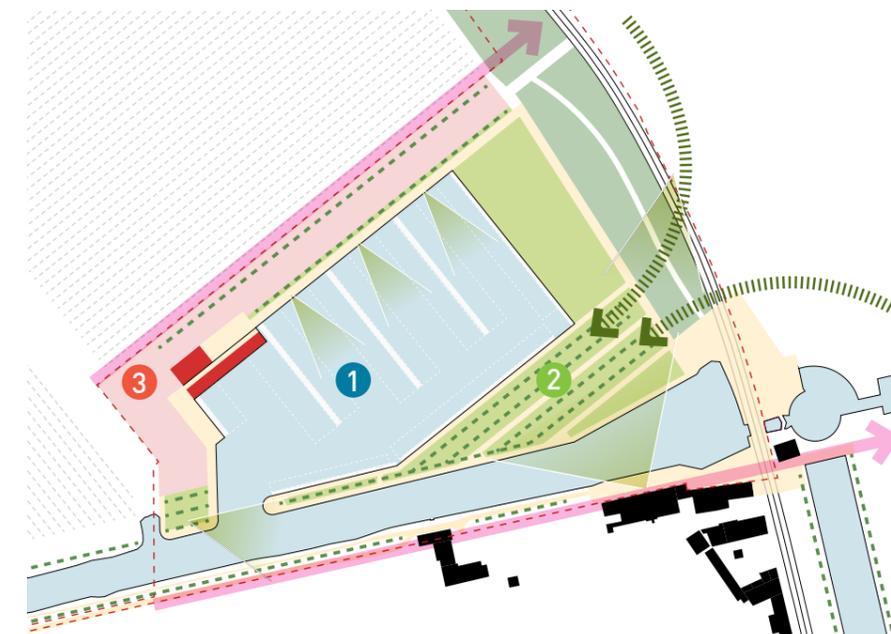
Une juxtaposition de fonctionnalités zonées sans que cela fasse un projet d'ensemble global

## 1 LA DARSE PROJETÉE

- Flotte : 150 places
- Le bassin : 19 250 m<sup>2</sup>
- Entrée de la darse : 18.50 ml

## L'ORGANISATION DU PROJET

- Un effet de **juxtaposition** des fonctions qui génère des espaces résiduels.
- Un espace paysager réduit (7200 m<sup>2</sup>) et de **grandes surfaces imperméabilisées**.
- Un manque d'organisation et de cohérence de la trame plantée sur les espaces paysagers
- Une promenade entre darse et canal **peu confortable** et peu attractive (longueur : 165 ml largeur : 7 ml)
- Une aire de stationnement peu intégrée au paysage du port et situé en fond de scène du parc paysager
- Présence de la capitainerie en **co-visibilité direct** avec l'hôtel Riquet, éloignée de l'entrée de la darse et de l'atelier technique
- Une desserte et un fonctionnement viaire **peu optimisés** générateur de voirie et d'espaces imperméabilisés.
- Un reliquat d'espace planté laissé pour compte sans usages apparents.
- Des espaces **non accessibles** aux usagers (espaces plantés de l'aire technique).



## LE PROJET

Une organisation cohérente et équilibrée : un port jardin

## 1 LA DARSE PROJETÉE

- Flotte : 150 places
- Le bassin : 18 850 m<sup>2</sup>
- Entrée de la darse : 25 ml

## L'ORGANISATION DU PROJET

- Une organisation cohérente et **équilibrée** entre la darse, le canal et la morphologie du site.
- Un plan de composition qui répond à **deux orientations structurantes** (front bâti Riquet et trame parcellaire et améliore (ouvre) le rapport du port à la RD et à l'écluse ronde.
- Des espaces de **respiration** d'agrément et de **contemplation** pour **valoriser** et **mettre en scène** l'hôtel Riquet et ses dépendances.
- De nouveaux usages au sein du port (aire de pic nic, de jeux, pelouse récréative) par la création d'un nouveau **parc de centre-ville** : le port jardin. (15 000 m<sup>2</sup>)
- Faire entrer le paysage environnant dans le port.
- Organiser et intégrer les nouveaux usages du port fluvial (allée plantée stationnée, piste cyclable, quais promenade) dans le paysage patrimonial du site et **éviter les covisibilités** directes entre les locaux techniques, la capitainerie et l'hôtel Riquet.



SCÉNARI I  
Espaces publics

## CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES:

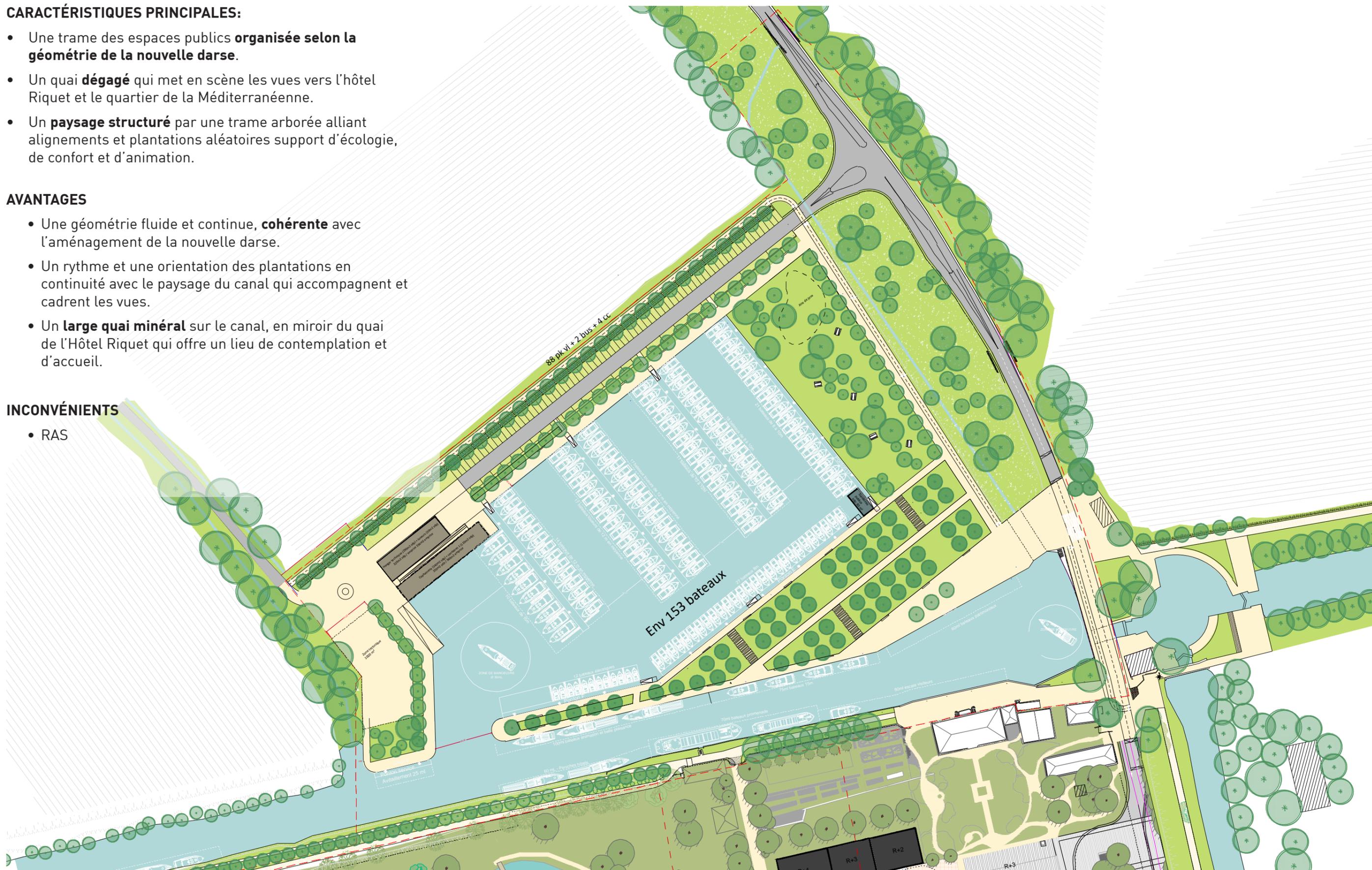
- Une trame des espaces publics **organisée selon la géométrie de la nouvelle darse**.
- Un quai **dégagé** qui met en scène les vues vers l'hôtel Riquet et le quartier de la Méditerranéenne.
- Un **paysage structuré** par une trame arborée alliant alignements et plantations aléatoires support d'écologie, de confort et d'animation.

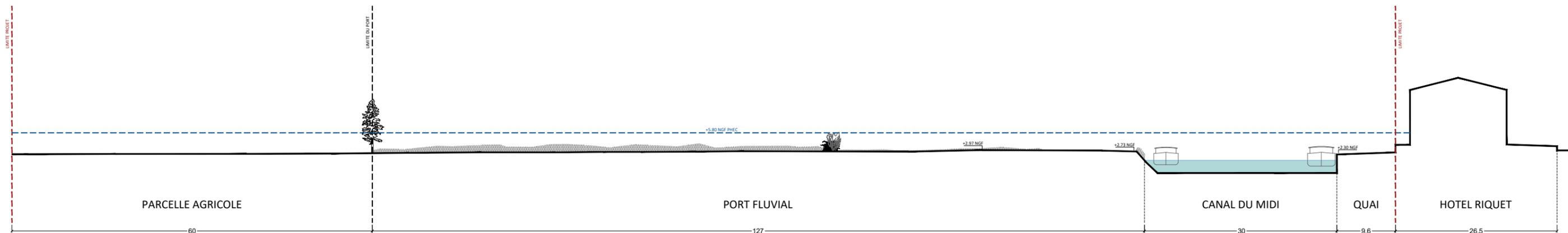
## AVANTAGES

- Une géométrie fluide et continue, **cohérente** avec l'aménagement de la nouvelle darse.
- Un rythme et une orientation des plantations en continuité avec le paysage du canal qui accompagnent et cadrent les vues.
- Un **large quai minéral** sur le canal, en miroir du quai de l'Hôtel Riquet qui offre un lieu de contemplation et d'accueil.

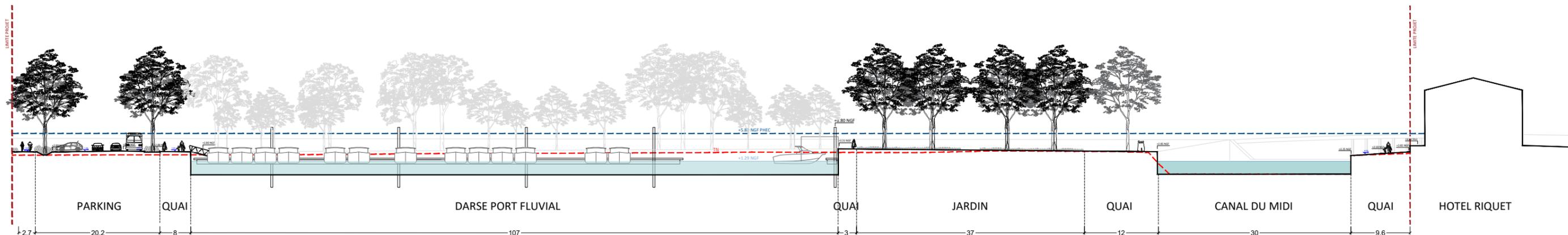
## INCONVÉNIENTS

- RAS





PROFIL EXISTANT



PROPOSITION

## CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES:

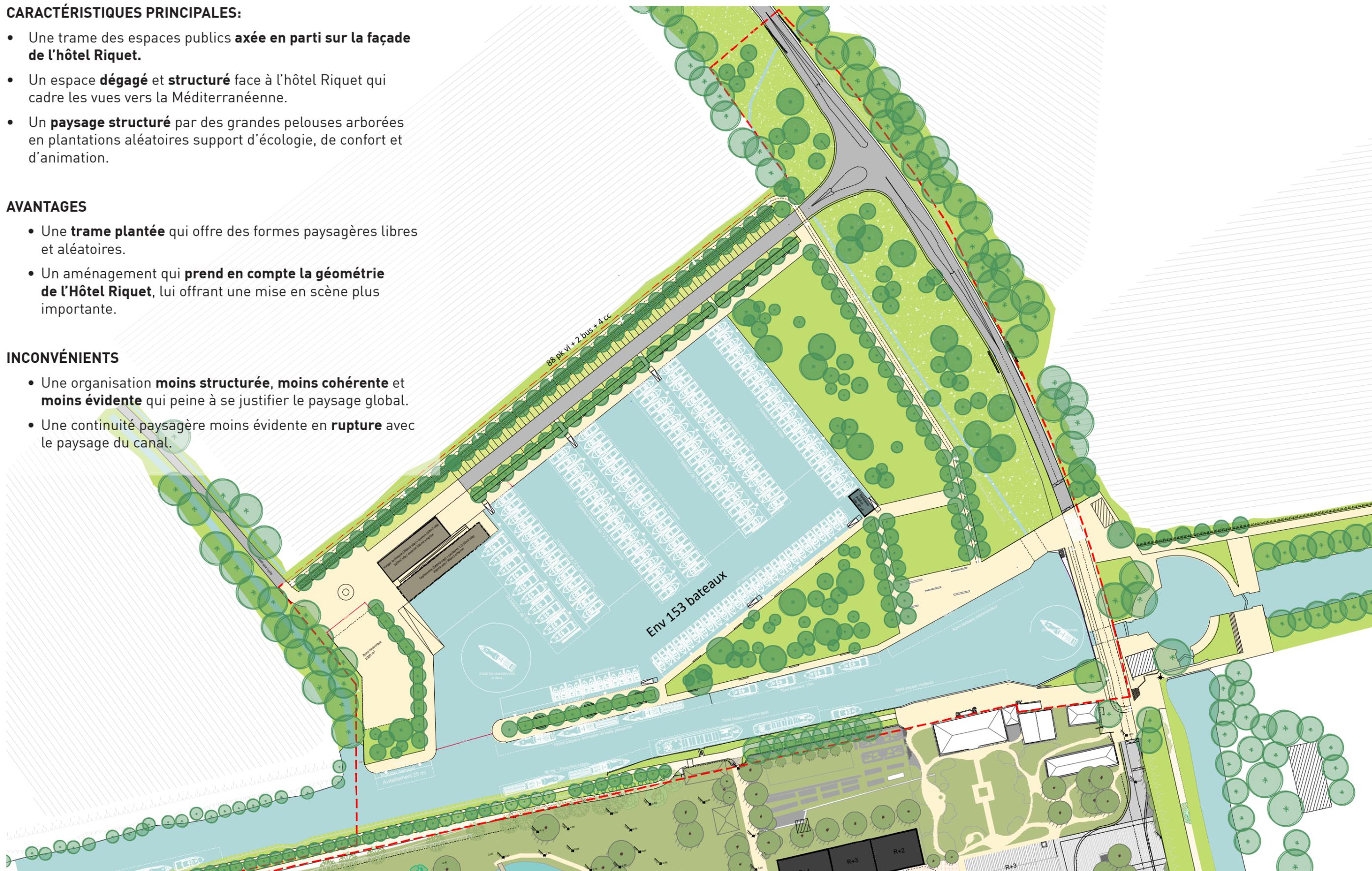
- Une trame des espaces publics **axée en parti sur la façade de l'hôtel Riquet**.
- Un espace **dégagé** et **structuré** face à l'hôtel Riquet qui cadre les vues vers la Méditerranéenne.
- Un **paysage structuré** par des grandes pelouses arborées en plantations aléatoires support d'écologie, de confort et d'animation.

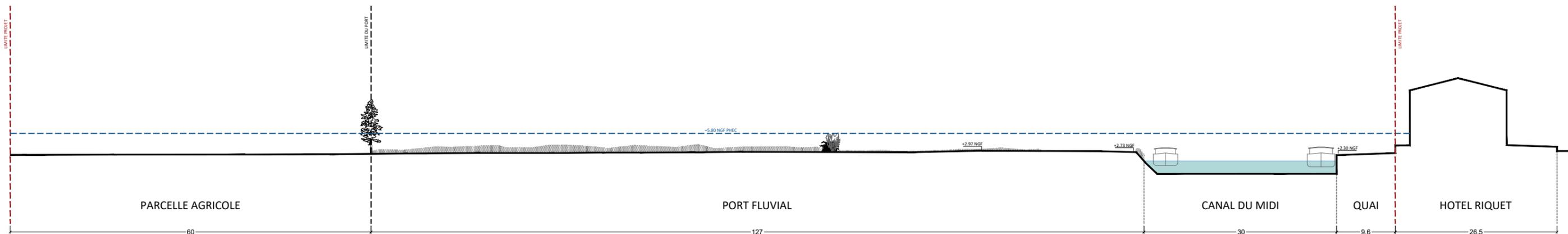
## AVANTAGES

- Une **trame plantée** qui offre des formes paysagères libres et aléatoires.
- Un aménagement qui **prend en compte la géométrie de l'Hôtel Riquet**, lui offrant une mise en scène plus importante.

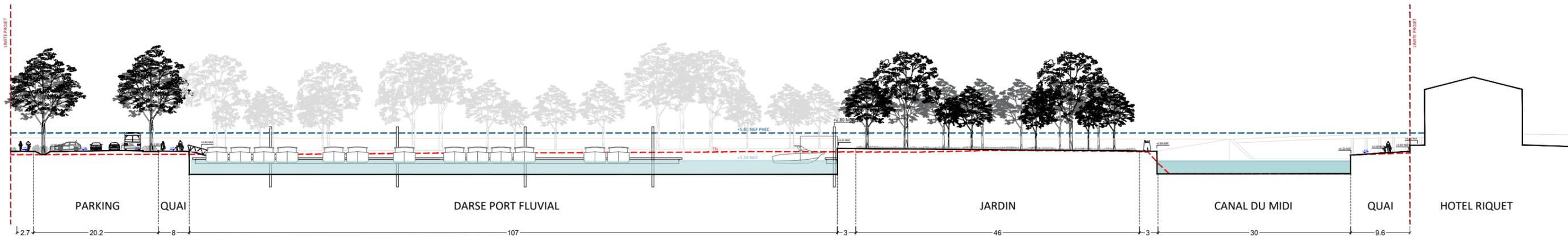
## INCONVÉNIENTS

- Une organisation **moins structurée, moins cohérente et moins évidente** qui peine à se justifier le paysage global.
- Une continuité paysagère moins évidente en **rupture** avec le paysage du canal.





PROFIL EXISTANT

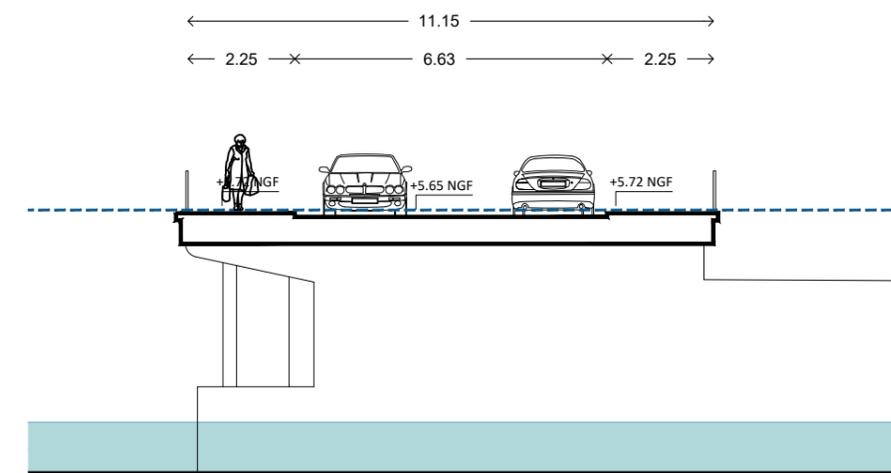


PROPOSITION

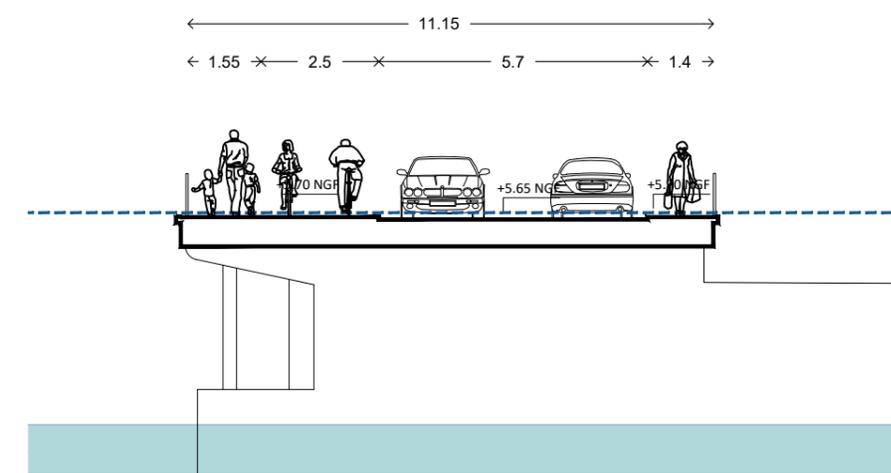
## L'Écluse ronde et le pont



- **Proposer un dispositif de traversée du pont confortable** pour les mobilités actives et compatibles avec les contraintes techniques d'accès aux ouvrages pour VNF.
- **Optimiser la largeur de la RD** sur le pont à 5,70m (principe validé par le département)
- **Permettre la continuité cycle** par la création d'une piste cyclable bi-directionnelle de 2,50 m minimum.
- **Conserver les continuités piétonnes** de part et d'autre du pont dans des largeurs confortables et compatibles avec les autres usages (cyclistes).
- **Permettre aux piétons de pouvoir s'arrêter** et contempler les perspectives sur le canal, l'hôtel Riquet et/ou l'écluse Ronde.



EXISTANT



PROJET

**Un port «paysage» qui offre une variété d'ambiances paysagères**

Un mail d'entrée paysagé et ombragé qui qualifie la limite nord et offre un fond de scène végétal au port



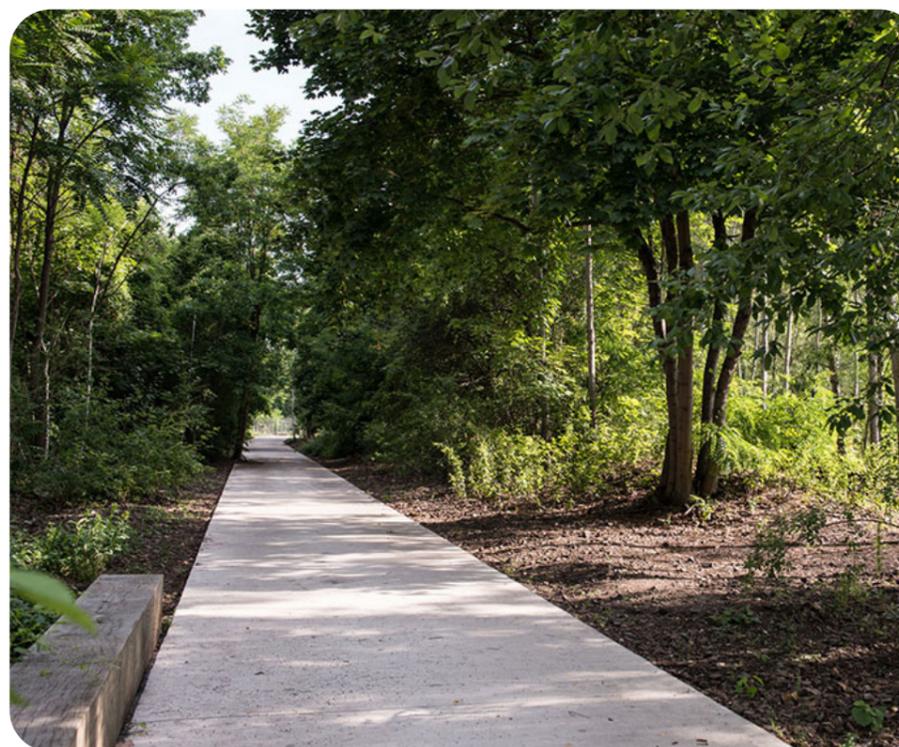
Des quais supports d'usages variés accessibles à tous les usagers



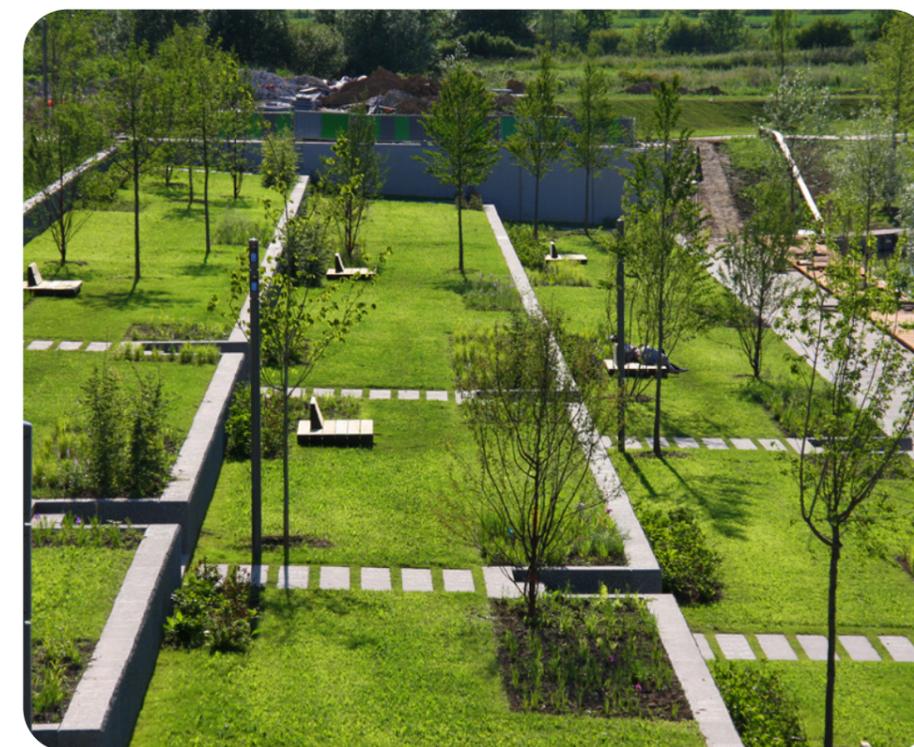
Des promenades en bords d'eau agréables et ombragées



Des espaces ouverts qui mettent en scène le patrimoine bâti et offre des espaces de respiration propice à l'équilibre et à l'harmonie d'ensemble



Des espaces denses et ombragés qui offrent des ambiances plus intimistes et contrastes avec les grandes ouvertures des prairies récréatives.



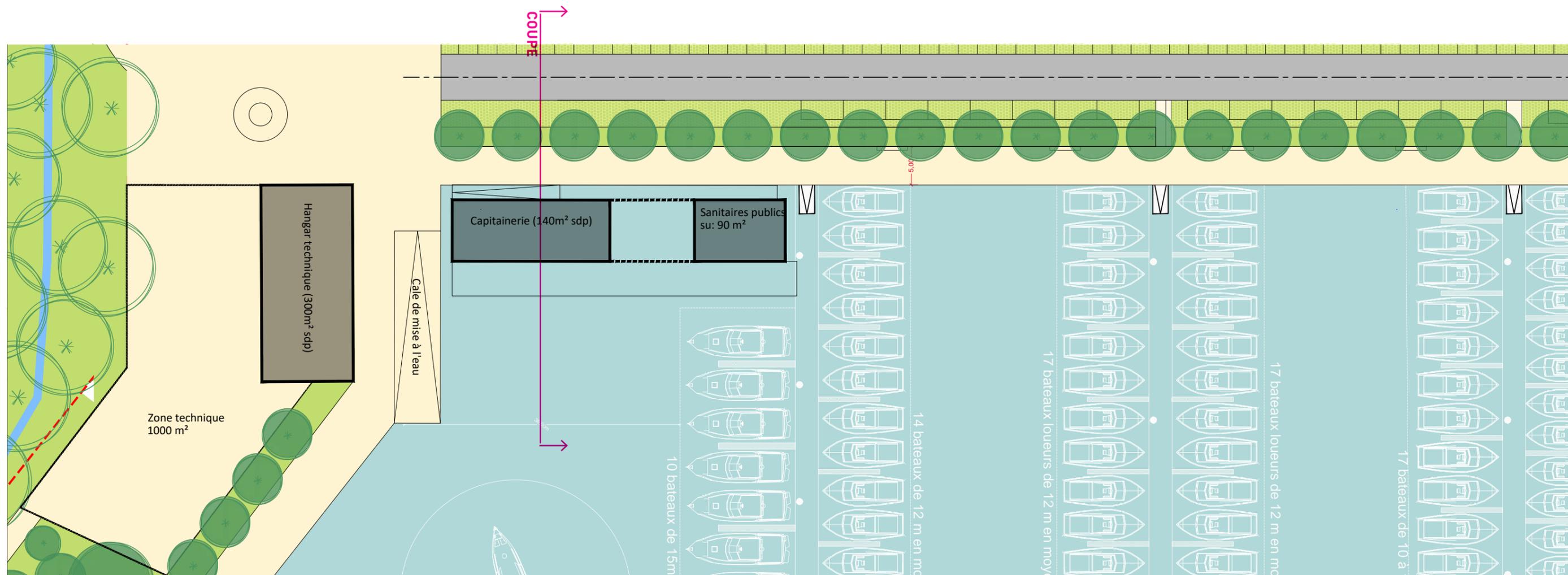
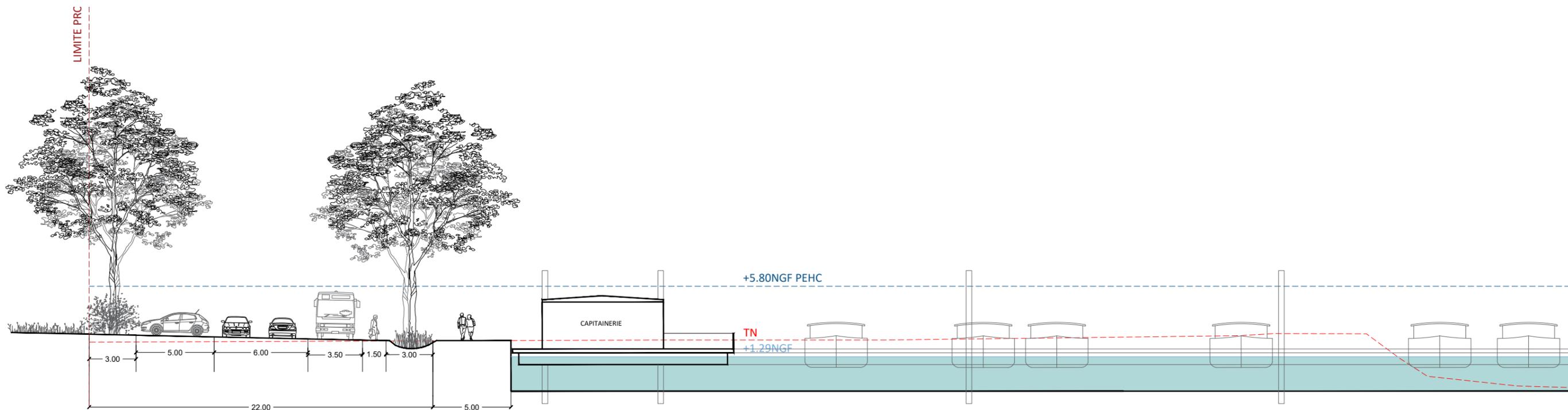
Des espaces ouverts structurés qui révèlent la topographie des lieux et mettent en scène le canal et son patrimoine bâti en offrant des espaces récréatifs, d'accueil et de contemplation.





SCÉNARI  
**BÂTIMENTS**





**Caractéristiques principales:**

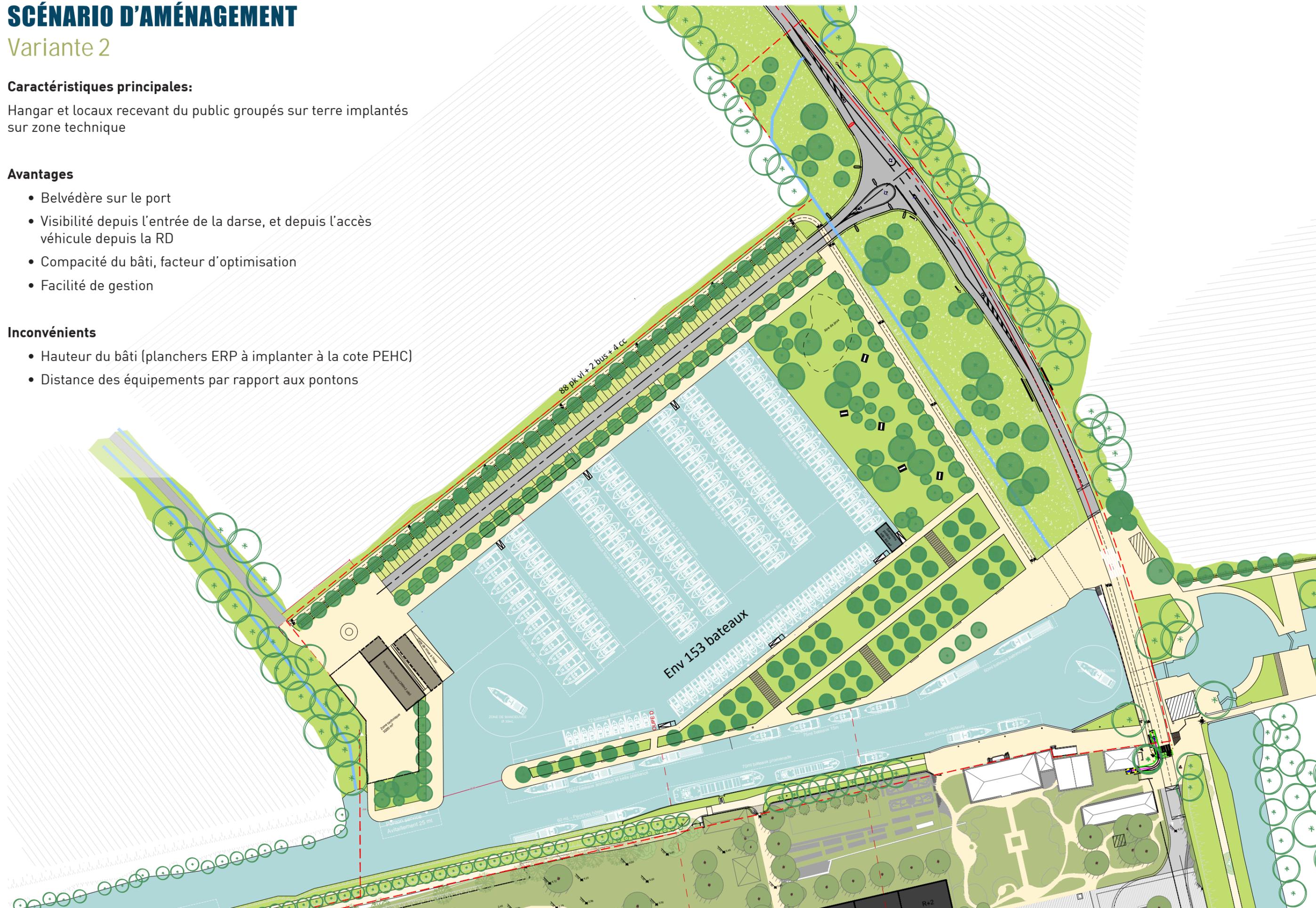
Hangar et locaux recevant du public groupés sur terre implantés sur zone technique

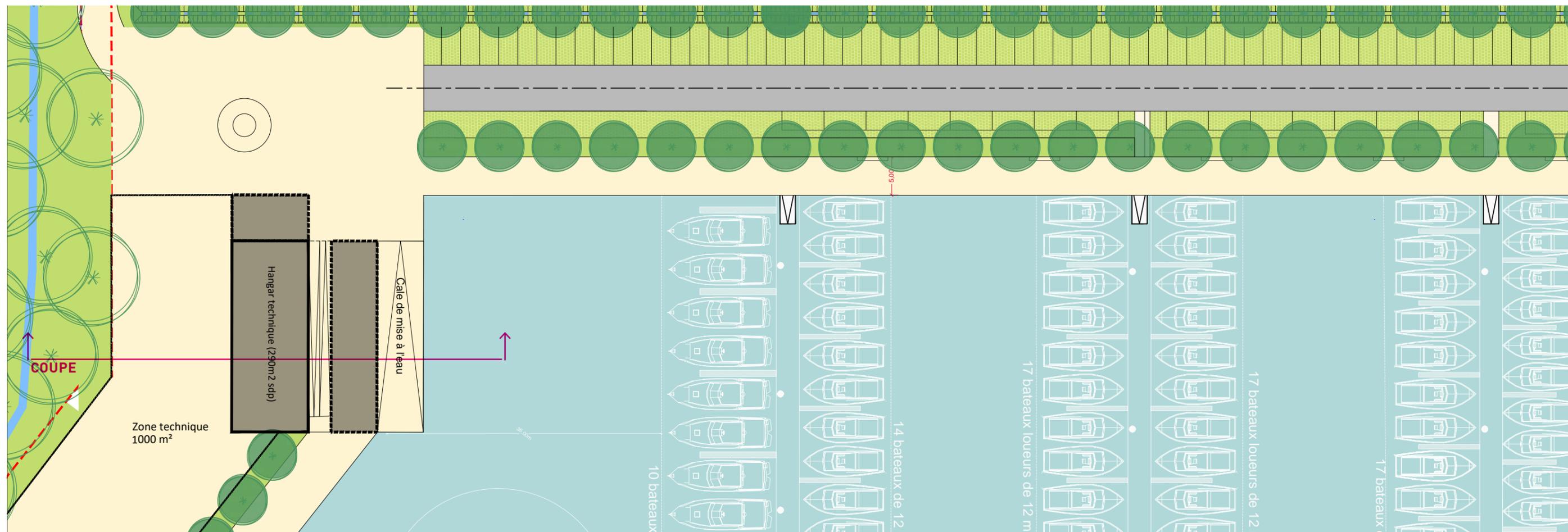
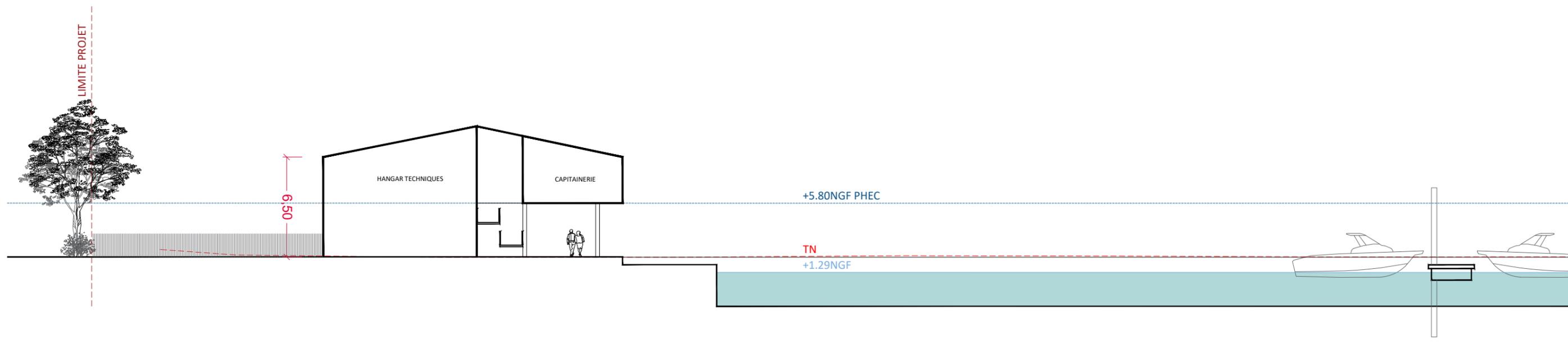
**Avantages**

- Belvédère sur le port
- Visibilité depuis l'entrée de la darse, et depuis l'accès véhicule depuis la RD
- Compacité du bâti, facteur d'optimisation
- Facilité de gestion

**Inconvénients**

- Hauteur du bâti (planchers ERP à implanter à la cote PEHC)
- Distance des équipements par rapport aux pontons





**Caractéristiques principales:**

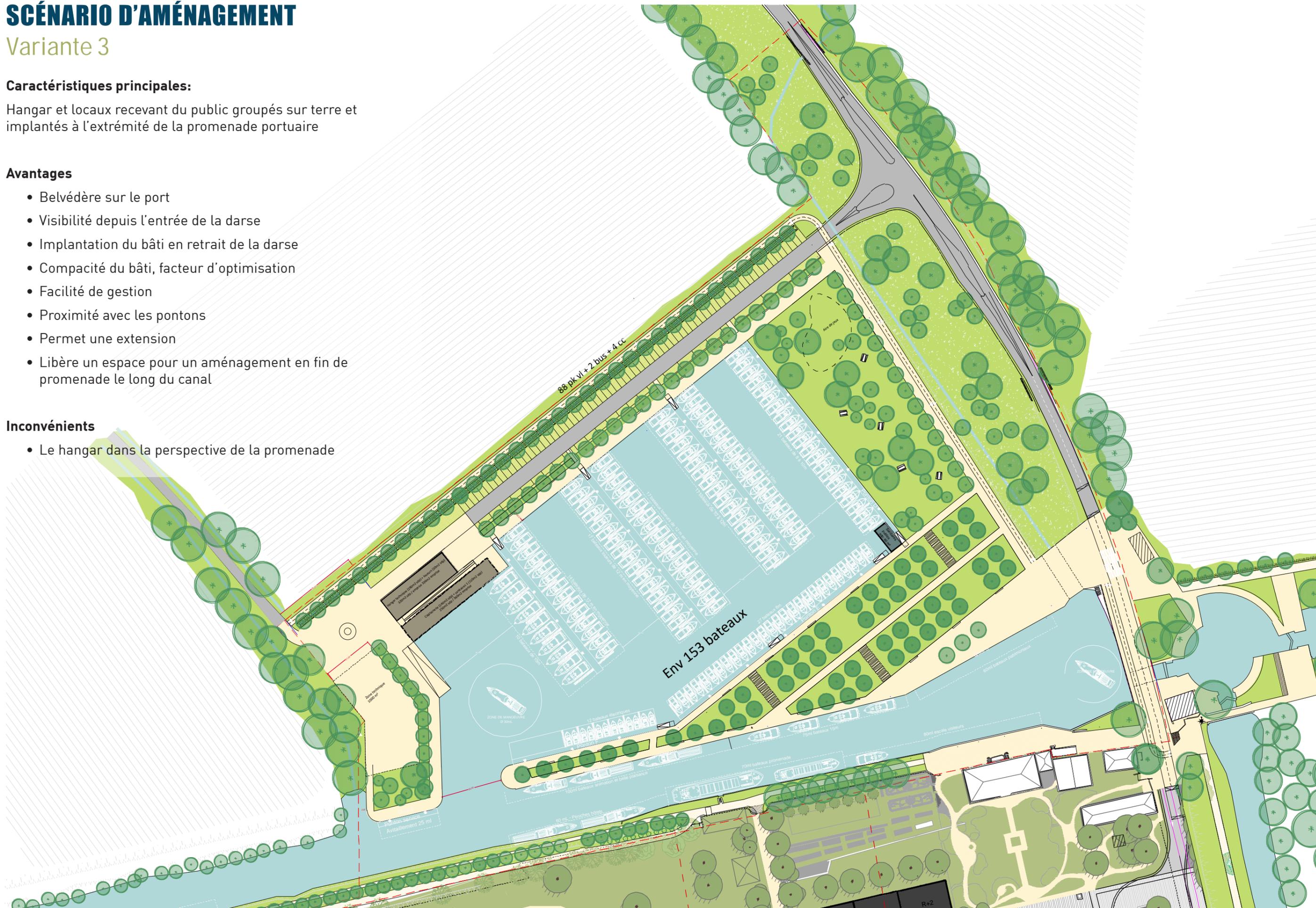
Hangar et locaux recevant du public groupés sur terre et implantés à l'extrémité de la promenade portuaire

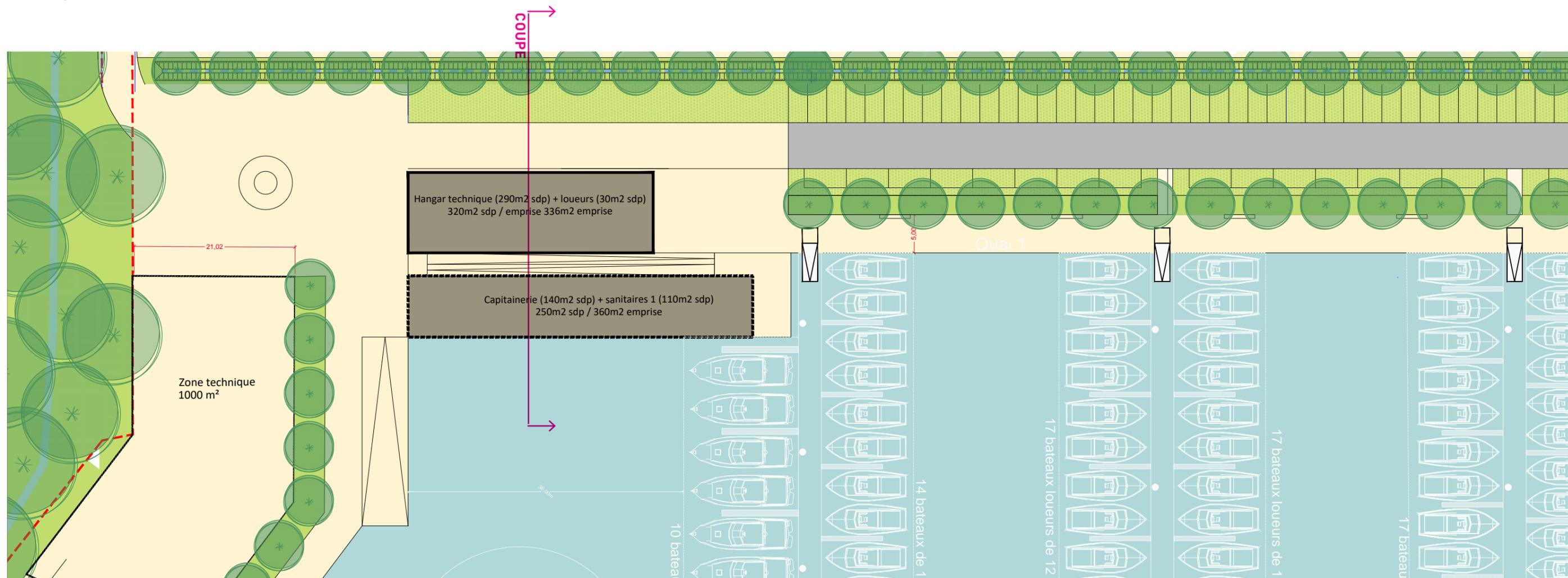
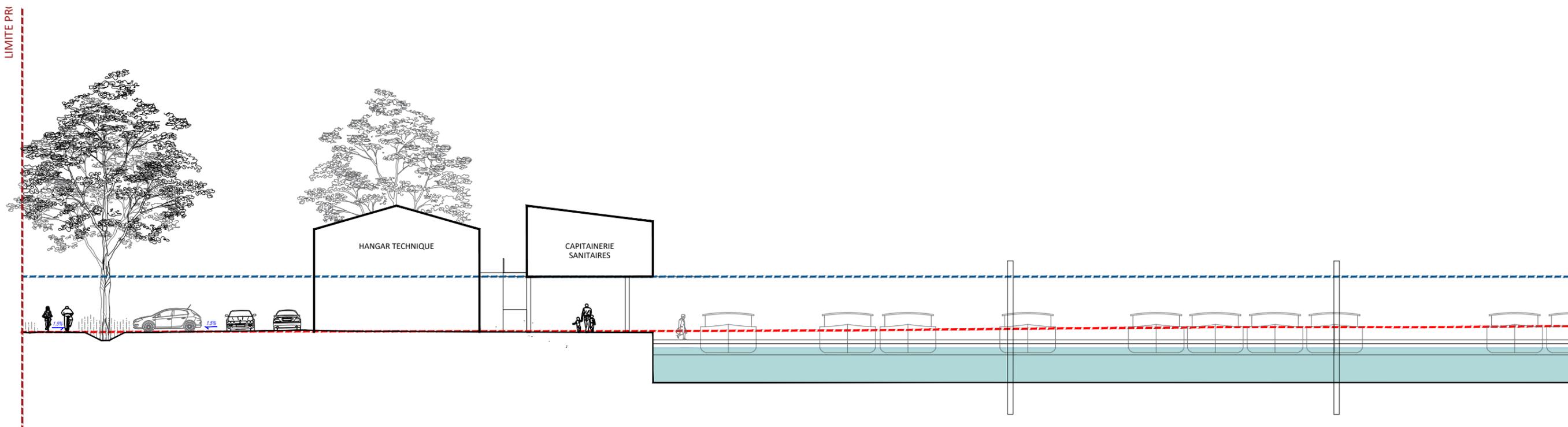
**Avantages**

- Belvédère sur le port
- Visibilité depuis l'entrée de la darse
- Implantation du bâti en retrait de la darse
- Compacité du bâti, facteur d'optimisation
- Facilité de gestion
- Proximité avec les pontons
- Permet une extension
- Libère un espace pour un aménagement en fin de promenade le long du canal

**Inconvénients**

- Le hangar dans la perspective de la promenade





# LES VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

## SYNTHÈSE

### VARIANTE 1



#### Caractéristiques principales:

Hangar sur terre et locaux recevant du public (capitainerie et sanitaires) flottants.

#### Avantages

- Permet de limiter la hauteur du bâti sur une partie des constructions (flottantes)
- Bâtiment flottant permet une adaptabilité à la hauteur d'eau
- Construction flottante évitant l'artificialisation et permettant une réversibilité
- Grande proximité des équipements recevant du public avec les pontons

#### Inconvénients

- Coût de construction élevé pour construction flottante
- Construction flottante assortie de ducs d'albe
- Séparation et distanciation des bâtis malcommode en terme de gestion

### VARIANTE 2



#### Caractéristiques principales:

Hangar et locaux recevant du public groupés sur terre implantés sur zone technique.

#### Avantages

- Belvédère sur le port
- Visibilité depuis l'entrée de la darse, et depuis l'accès véhicule depuis la RD
- Compacité du bâti, facteur d'optimisation
- Facilité de gestion

#### Inconvénients

- Hauteur du bâti (planchers ERP à implanter à la cote PEHC)
- Distance des équipements par rapport aux pontons

### VARIANTE 3



#### Caractéristiques principales:

Hangar et locaux recevant du public groupés sur terre et implantés à l'extrémité de la promenade portuaire.

#### Avantages

- Belvédère sur le port
- Visibilité depuis l'entrée de la darse
- Implantation du bâti en retrait de la darse
- Compacité du bâti, facteur d'optimisation
- Facilité de gestion
- Proximité avec les pontons
- Permet une extension
- Libère un espace pour un aménagement en fin de promenade le long du canal

#### Inconvénients

- Le hangar dans la perspective de la promenade

# L'ÉCRITURE ARCHITECTURALE DES NOUVEAUX BÂTIMENTS

Vers une sobriété assumée et intégrée au site patrimonial

**Transparence, sobriété et singularité pour une capitainerie posée sur l'eau**



**L'inspiration de l'architecture à redans du quartier de la méditerranéenne pour les bâtiments de la zone technique**







## **ANNEXES**

Compléments patrimoniaux\*

\*Nota : synthèse réalisée par la CAHM - Mars 2023



# LE PORT D'AGDE

## Traitement du patrimoine existant & nature des berges



Berge en palplanche avec habillage à définir (bois, etc)



Berge en tunage bois



Conservation et restauration du pont à arches multiples

Conservation de la strate végétale existante

Conservation de l'intégrité du fossé et de la frênet

Conservation et restauration du pont à une arche

**FOSSÉ DU REC DE DAUBY :**  
Défrichage de la végétation invasive

**ÉCLUSE RONDE :**  
Proposition d'abattage des Cyprés  
Reprise des gazons

Conservation et restauration du déversoir en basalte

Reprise de la culée du pont

**LE QUAIS PATRIMONIAL:**  
Mise en œuvre d'un sol qualitatif type pierre (à définir)  
Conservation et restauration du bord à quai et des bornes d'amarrage

Conservation et restauration du mur du jardin Riquet

Conservation des Platanes existants

Berges en palplanches

Berges en tunage bois

Conservation de la strate végétale existante

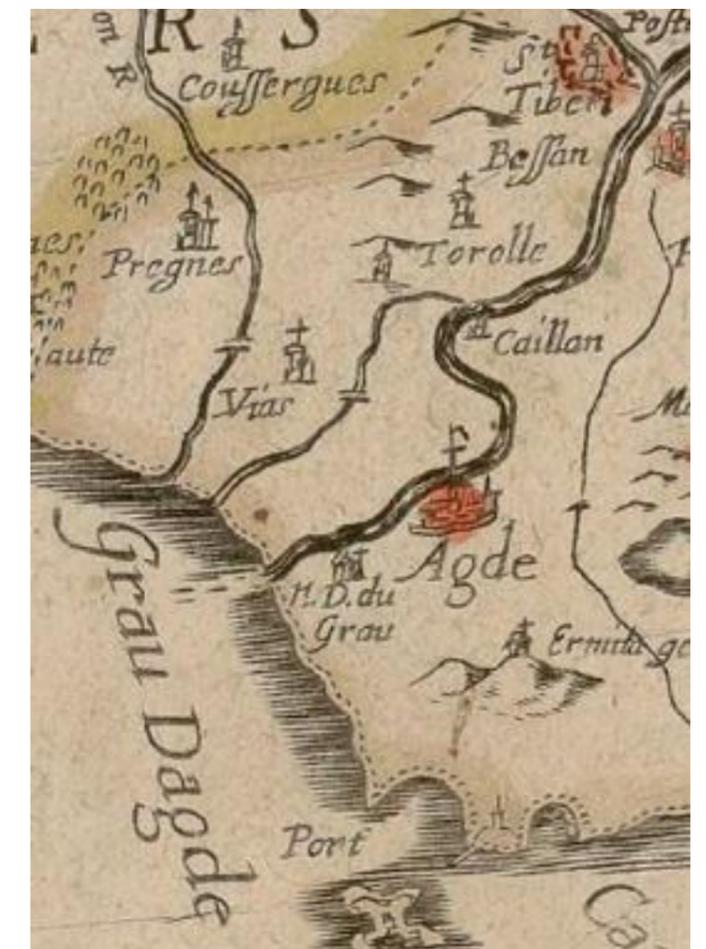
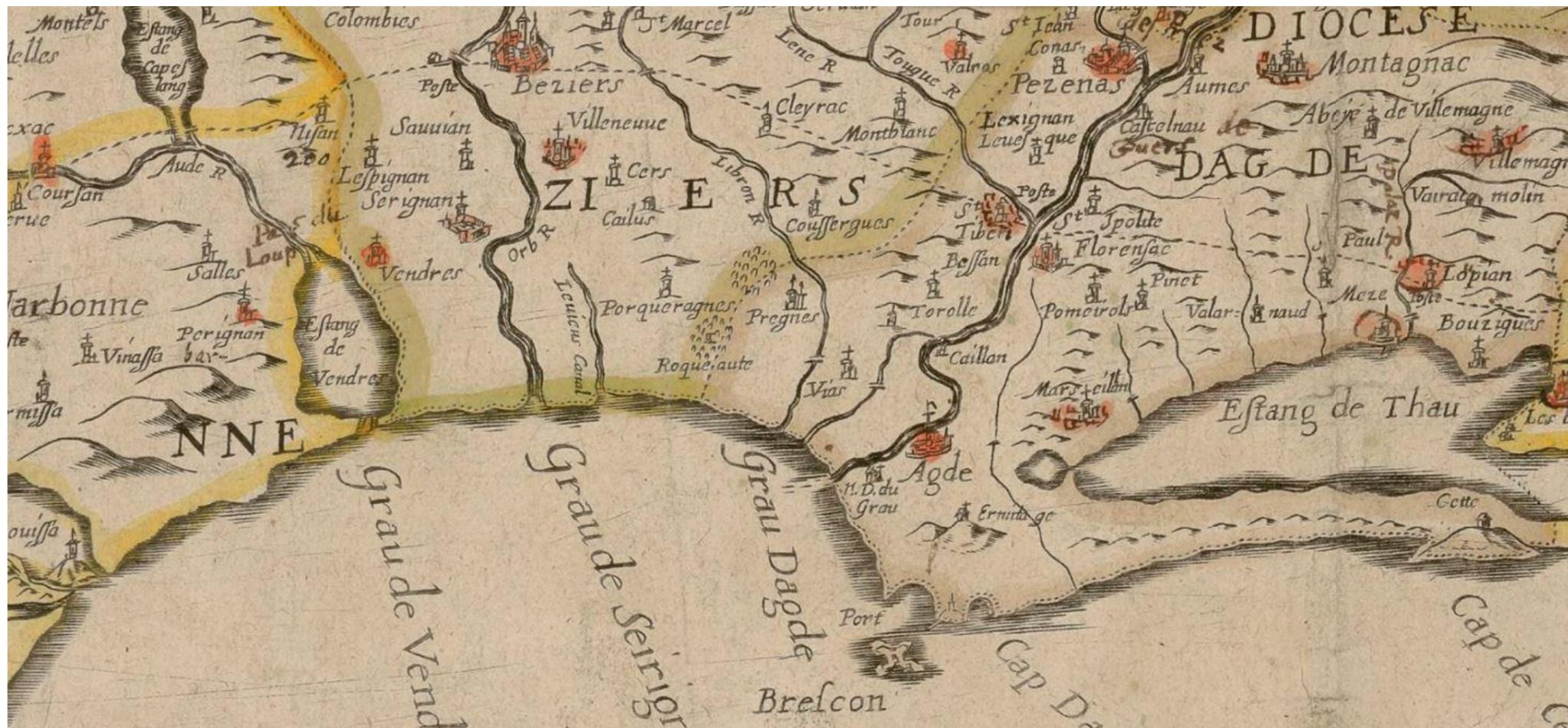
Env 153 bateaux

# L'ENVIRONNEMENT DU CANAL DU MIDI AUTOUR D'AGDE

## Synthèse des données historiques

On peut voir sur le tracé du Canal du Midi de nombreux épanchoirs et déversoirs permettant d'évacuer les eaux excédentaires du canal. On trouve à Agde près de l'écluse ronde un aménagement singulier qui, au contraire, collecte les eaux inondant la plaine de l'Hérault pour les reverser dans le canal. Avant la construction du canal ces eaux s'écoulaient par l'intermédiaire de fossés et de ruisseaux vers les verdisses. Le canal est venu perturber ce système, formant un véritable barrage coupant le lit majeur de l'Hérault. Le problème a été résolu par la création d'un petit ouvrage recueillant les eaux des fossés et du rec Dauby et les déversant dans le canal. La route aménagée en chaussée, au milieu de la plaine à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, permet encore aujourd'hui d'utiliser le collecteur aménagé dès la construction du canal.

Carte et description générale de Languedoc, avec le confins des Païs et Provinces voisines. Par Jean Cavalier Dagde, 1648.



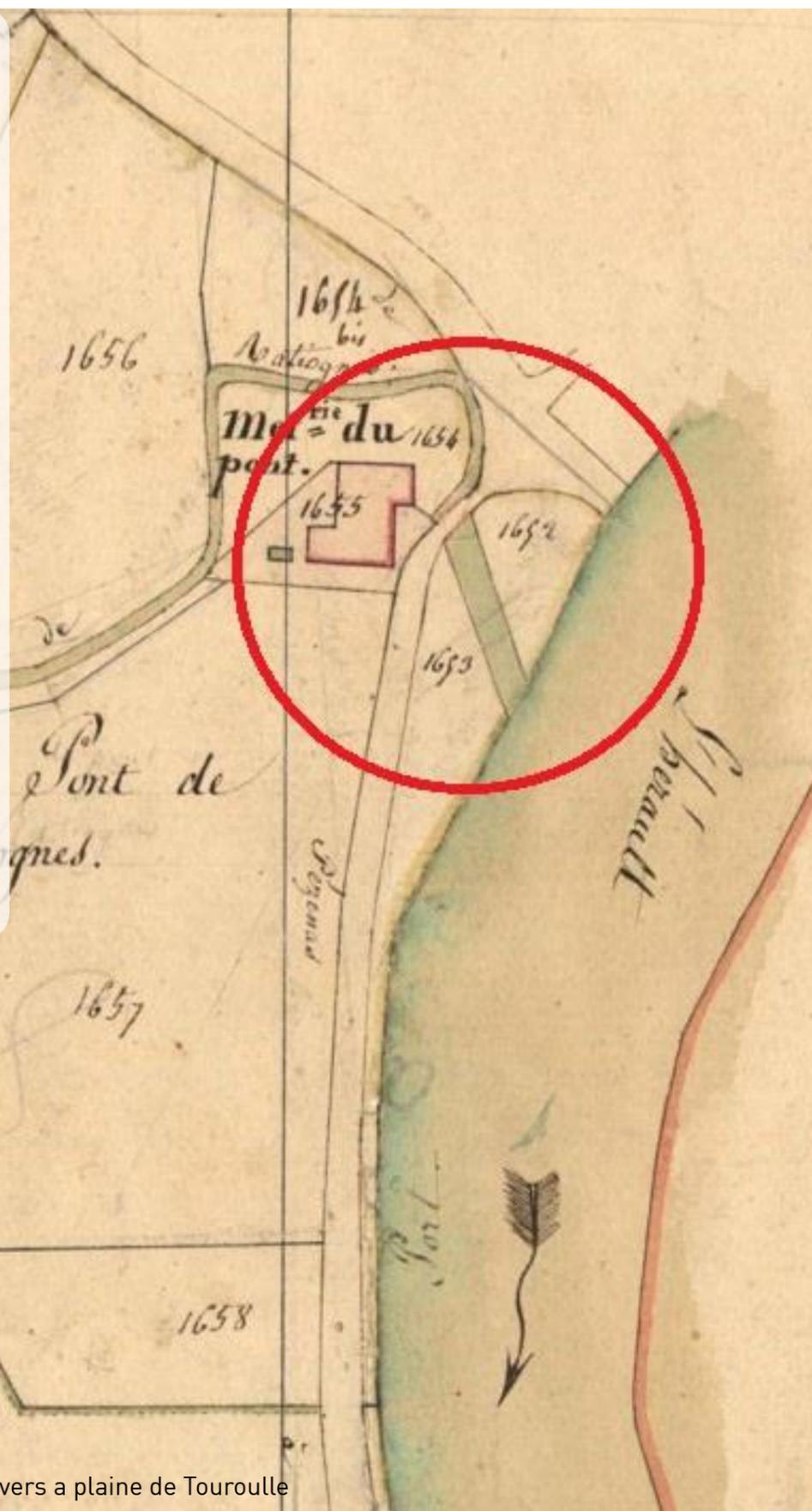
## Exutoire

Préalablement à la construction du canal du midi, la route reliant Bessan à Agde passait le long de l'Hérault, puis au niveau de Mermian elle formait une ligne plus ou moins droite jusqu'au pont de l'Hérault. La route construite en chaussée surélevée formait une digue de protection contre les eaux d'inondation qui pouvaient toutefois se répandre dans la plaine par un passage aménagé dans la chaussée près de Bessan, appelé le pont de Ratione. Les eaux d'inondation qui se rependaient dans la plaine de l'Hérault (lit majeur du fleuve) étaient évacuées vers le fleuve ou les Verdisses par un système de fossés ainsi que par plusieurs ruisseaux dont l'Ardaillon et le Rec Dauby.

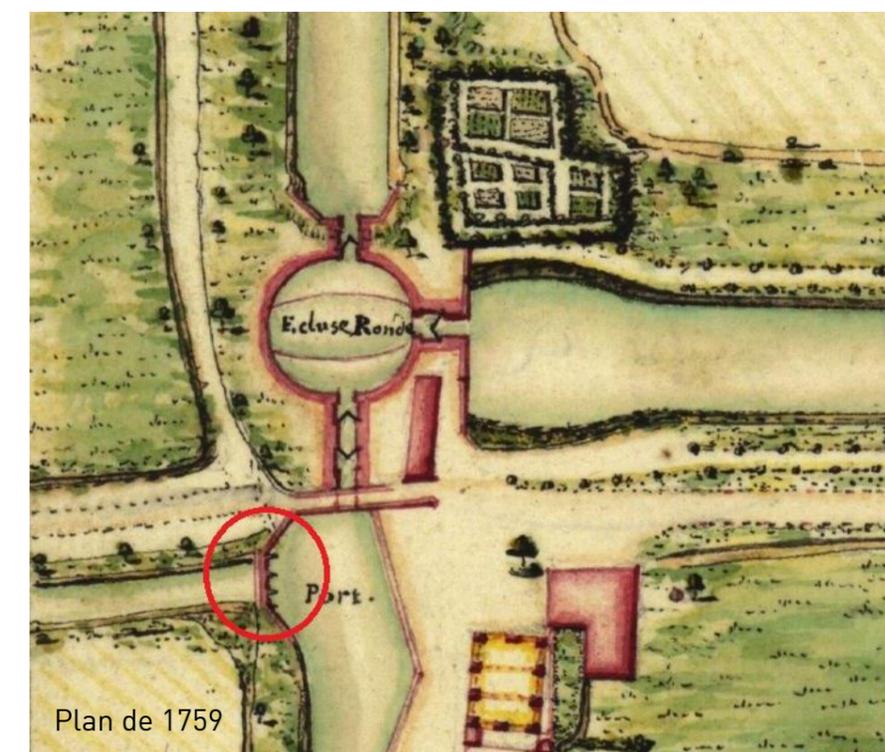
L'édification du canal du Midi a coupé la plaine de l'Hérault en deux perturbant ce système. Pour pallier à ce problème, il a été construit un petit ponton rive droite du canal à proximité du pont emprunté par la route de Bessan à Agde auquel aboutissent plusieurs fossés ainsi que le Rec de Dauby. Il permet d'évacuer les eaux d'inondation de l'Hérault qui se répandent dans la plaine entre Agde et Vias.

La datation du ponton n'est pas précise, mais il était déjà représenté sur les plans de 1759 et 1765 (plan de bornage). L'inventaire de 1859 nomme cet aménagement déversoir et le décrit ainsi :

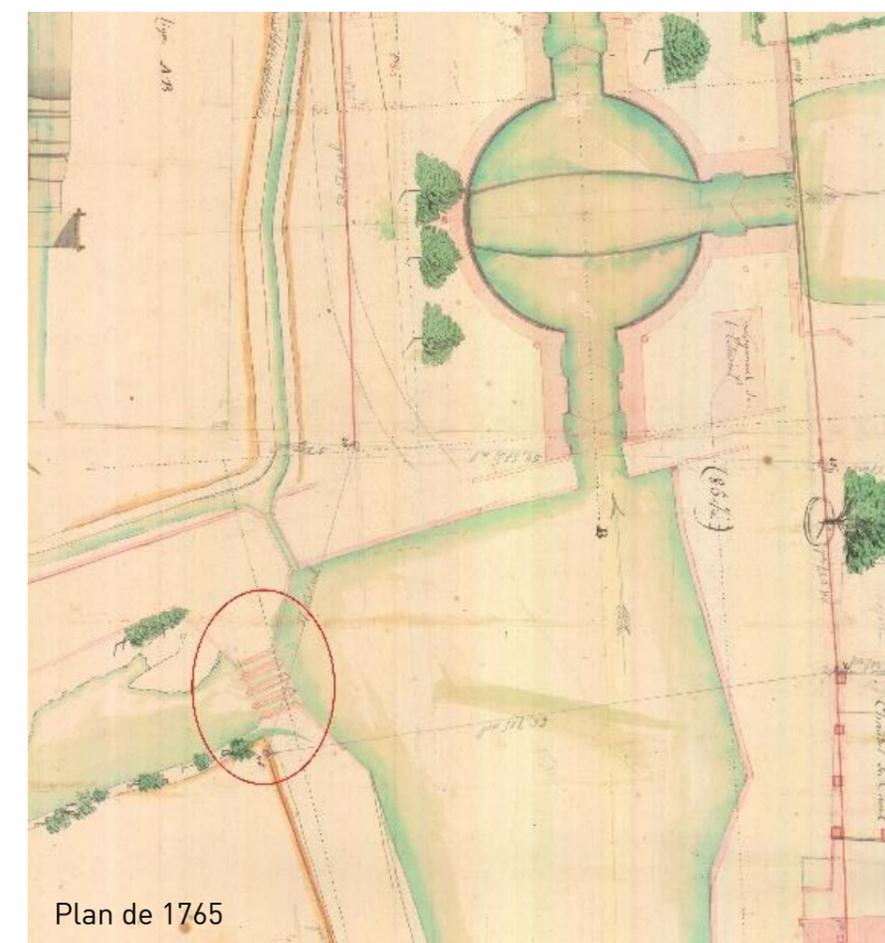
Ce déversoir composé de 4 arches est construit partie en pierre de taille, partie en maçonnerie ordinaire le tout en bon état, sa longueur est de 5m 50.



Fossé permettant d'évacuer les eaux d'inondation de l'Hérault vers la plaine de Touroulle



Plan de 1759



Plan de 1765

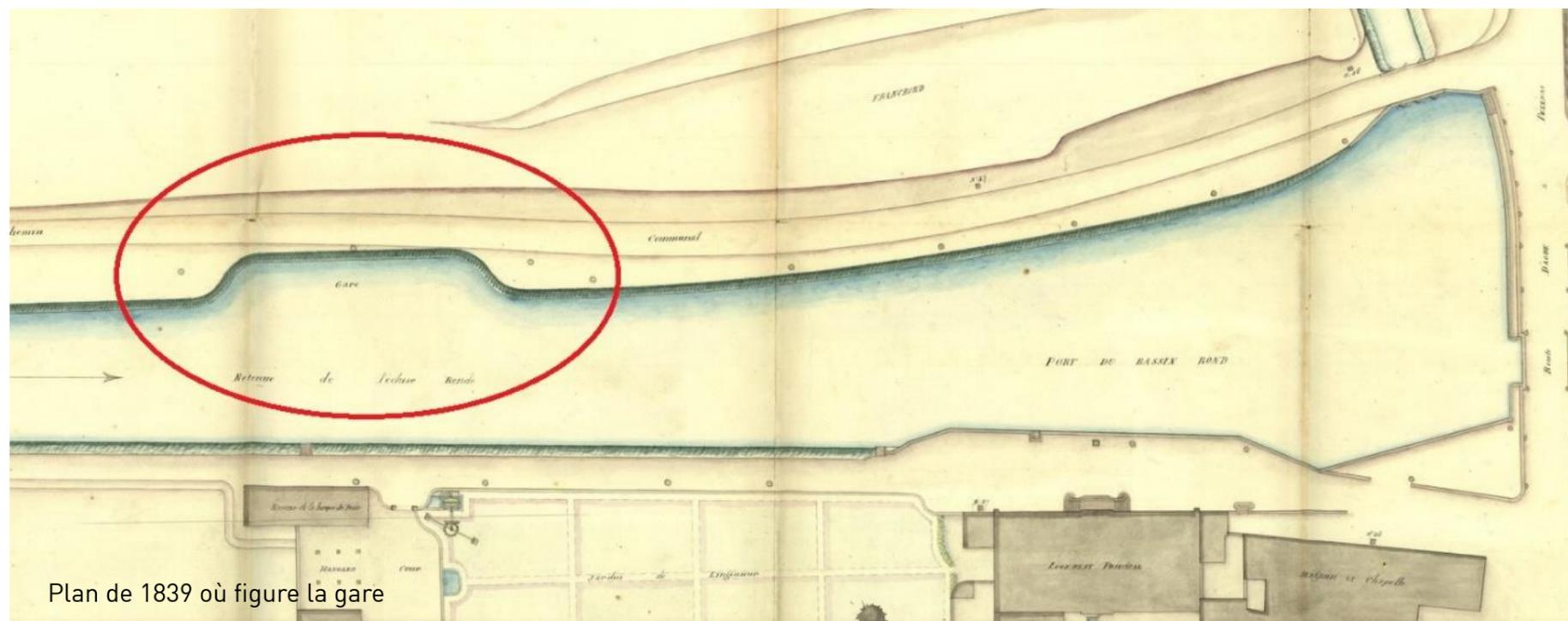
## Exutoire

Au XIX<sup>ème</sup> siècle et au début sur siècle suivant, le domaine de Mermian est touché régulièrement par les crues ; notamment celle de 1907. Son propriétaire, le baron Desprès, décide alors de faire construire une digue de protection entre le fleuve et la route en amont de sa propriété. Cette nouvelle digue modifie la répartition des eaux dans la plaine qui se concentreront à l'ouest de la route d'Agde à Bessan.

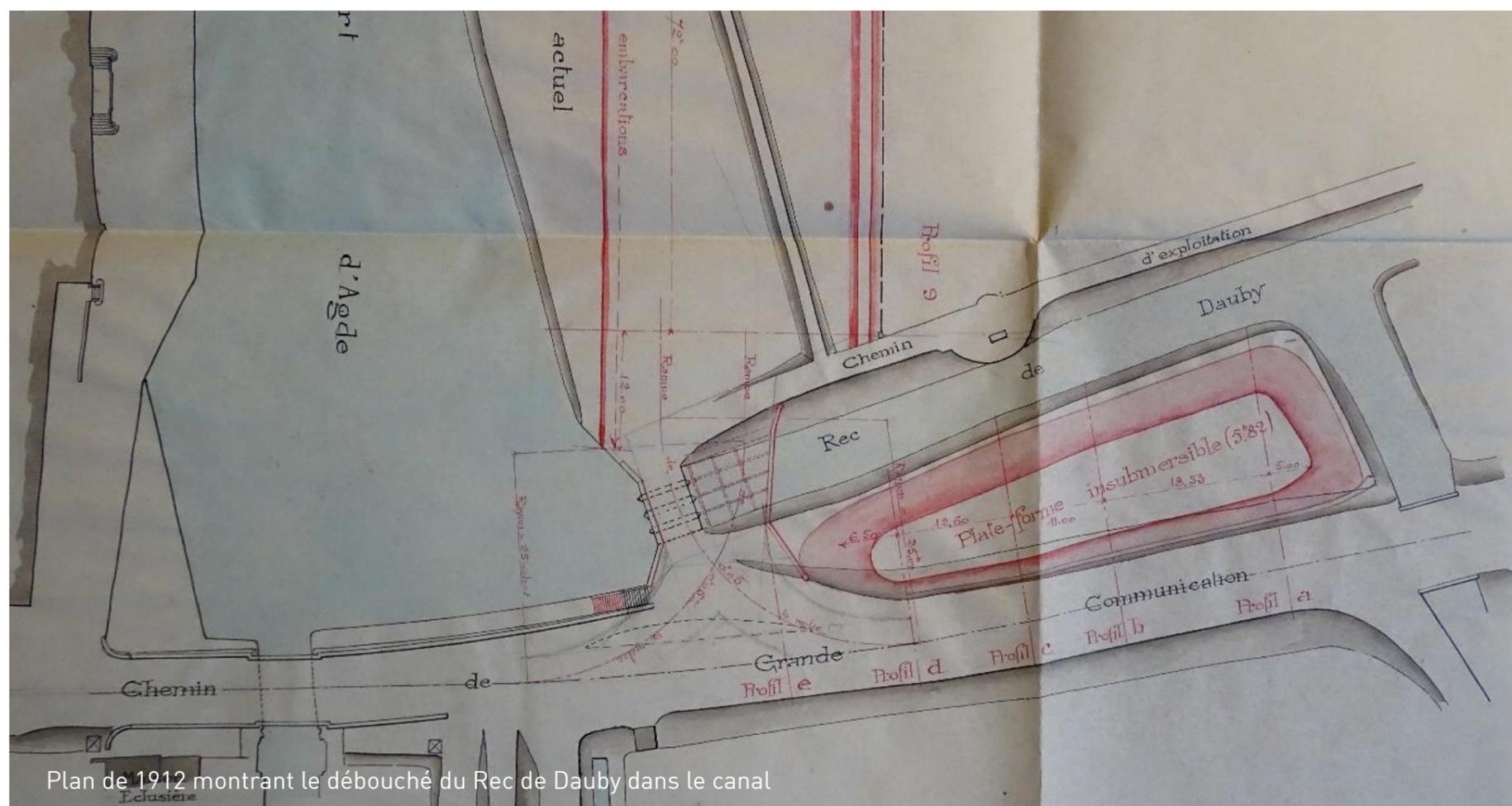
En 1912 ; il est envisagé de modifier le déversoir qui n'offrirait pas une largeur suffisante pour permettre l'évacuation des eaux d'inondation. Il est proposé de supprimer les quatre piles de pierre et de remplacer le dallage par un tablier métallique.

Il est objecté qu'en cas de crue du Rec de Dauby et des fossés avoisinant l'amas de branchages qui se formait en amont du ponceau, se formerait sous le nouveau tablier et qu'il serait beaucoup plus difficile de l'enlever.

D'autre part, les piles du ponceau retardent l'écoulement de crue dans le port d'Agde et atténuent la violence du courant dans le port. Au contraire la suppression des piles accentuerait la violence du courant qui générerait les embarcations garées dans le port situé à proximité. Il s'agit d'une échancrure aménagée dans la rive du canal appelée gare. Elle pouvait accueillir plusieurs barques à l'amarrage. Cet aménagement ne figure pas sur les plans du 18<sup>ème</sup> siècle et préfigure le port fluvial actuel aménagé à son emplacement. Suite à ces remarques, le ponceau n'est pas modifié.



Plan de 1839 où figure la gare



Plan de 1912 montrant le débouché du Rec de Dauby dans le canal

## La route d'Agde à Bessan

Conçue comme une chaussée surélevée, il protégeait la plaine de Touroulle des grosses crues du fleuve ne laissant passer l'eau limoneuse que par un passage aménagé au niveau du pont de Ratione, du côté de Bessan. Le nouveau chemin, porté par une levée de terre, doit adopter un tracé rectiligne coupant en deux la plaine de l'Hérault.

**Le projet ne fait pas l'unanimité et de nombreuses voix discordantes se font entendre. Les habitants de Bessan par l'intermédiaire de leurs consuls, le duc d'Uzès, le chapitre d'Agde ainsi que les nombreux propriétaires de terrains sur lesquels la nouvelle route doit passer manifestent leur opposition au projet.**

**Certains demandent que le vieux chemin soit maintenu afin de conserver les meilleures terres cultivables de la région intactes. Le duc d'Uzès perdrait plus de 40 sétérées de terre dont son fermier retire 75 livres de revenu par sétérées ! Le nouveau chemin évitant le port de Bessan entraînerait sa disparition.**

**D'autres avancent que la partie comprise entre le nouveau chemin et la rivière devra contenir toutes les eaux qui avant s'étendaient dans toute la plaine, privant une partie des terres du limon du fleuve. Ils proposent de faire des ponts dans la nouvelle chaussée afin de favoriser la circulation des eaux d'inondations dans l'ensemble de la plaine.**

**Le chapitre indique que par la nouvelle route son domaine de Mermian serait menacé par les inondations. Il souligne aussi le rôle des limons du fleuve pour la désalinisation des terres de la plaine. IL écrit dans son mémoire :**

« La partie de cette plaine circonscrite par la rivière d'Éraut la mer et la ligne qui passe par Bessan et Vias est sans contredit la plus basse, et celle qui est le plus récemment sortie du sein des eaux, il n'y a pas vingt ans que cette terre n'étoit bonne qu'à produire du salicor. On trouve encore à un pan de profondeur le sel marin mêlé avec elle, qui tendant à s'exalter sans cesse la surmonta souvent et détruit la végétation ; tous les cultivateurs ont remarqué que cette partie n'avait commencé à donner des signes de fécondités qu'après avoir reçu pendant bien des années les influences de inondations de l'Éraut, le limon que les eaux déposent étoit seul capable d'adoucir l'acrimonie de ce sel et tant quelle a continué à jouir de ses fréquents arrosements, tant qu'on n'a pas apposé des digues pour empêcher l'effet, cette partie de la plaine a commencé de plus en plus à devenir fertile, on a conclu de cette expérience conforme aux principes d'une saine agriculture, que si cette partie de la plaine venait jamais à être privée de la fécondité des eaux de l'Éraut elle tomberoit nécessairement en ruine, parce qu'alors le sel abondant qui y est répandu faisant sans effort pour se développer dominerait trop puissamment sur les principes de la végétation. »

### Le nouveau tracé

**En 1774, Jean Lacan géomètre est chargé par Garipuy d'estimer la valeur des terrains à acheter pour la construction de la nouvelle route. L'ensemble est évalué à 25 208 livres 15 sols 10 deniers. Le duc d'Uzès propose alors un nouveau tracé qui impacte moins ses propriétés : on pourrait tirer un alignement depuis l'écluse ronde jusqu'à Mermian et prolonger ensuite dans la plaine de Touroulle jusqu'à la chaussée de l'Hérault. Il est accepté par délibération de la sénéchaussée du 6 janvier 1775.**

**Garipuy dresse un nouveau devis. Les sieurs Stanislas Boyer et Pierre Bompar font spontanément une offre qui est agréée par l'assemblée de la sénéchaussée comme première offre des moins-dites. L'adjudication est remportée au mois de juin 1779 par Jean-Baptiste Paulet sous le cautionnement de son père Jean ménager du Crés et du sieur Dumas entrepreneur de travaux publics de Montpellier. Ils s'engagent à avoir terminé les travaux dans un délai de quatre ans, à faire l'avance de l'argent nécessaire pour la conduite du chantier et à faire travailler un nombre suffisant d'ouvriers pour tenir leur délai.**

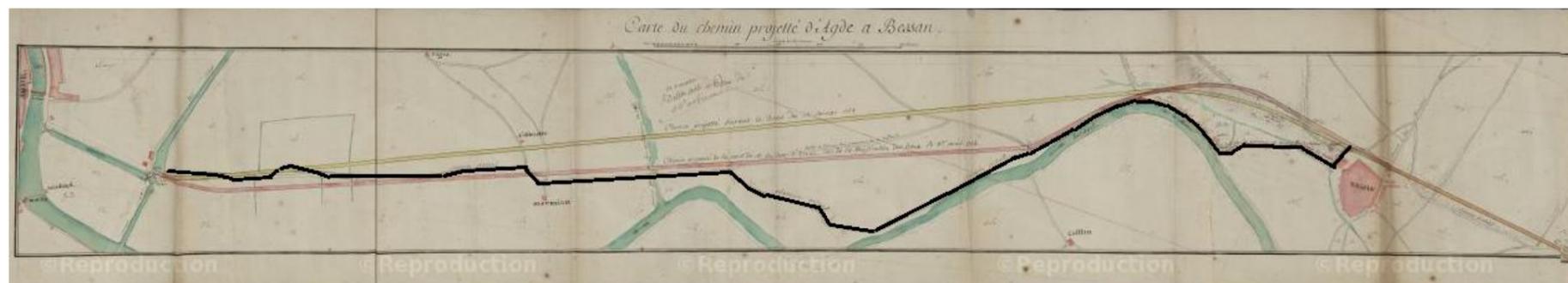
**Quelques mois après l'adjudicataire et sa caution demandent à être déchargés de leur engagement. Jean-Baptiste Paulet qui n'a jamais conduit de chantier manque d'expérience. Il a proposé un prix trop bas lors de l'adjudication, de plus il ne dispose pas de la trésorerie nécessaire pour la conduite du chantier. Quant à Pierre Dumas, il a arrêté son activité depuis de longues années et s'est laissé embarqué dans cette entreprise sans en connaître réellement les tenants et les aboutissants. Leur demande est acceptée et la construction de la nouvelle route est confiée aux Sieurs Bompar et Boyer aux conditions de leur première offre.**

### La construction du chemin

**Le nouveau chemin dont la longueur totale est de 3580 toises depuis l'écluse ronde jusqu'à la rampe servant de montée sur le cause. Dans la partie située entre l'écluse ronde et le vieux chemin du côté de Bessan, le chemin traverse la plaine de l'Hérault souvent inondée. Le devis indique :**

Il est nécessaire pour en garantir le chemin de former une chaussée dans toute cette étendue, sa largeur au commencement sera de cinq toises trois pieds, ses talus d'une et demy sur un de part et d'autre et sa hauteur scavoir près de l'écluse ronde égale à celle de la rampe du pont à l'extrémité du mur d'avenue auquel est adossé l'escalier qui conduit à la banquette et à l'autre extrémité d'un pied au-dessus des parties voisines du chemin actuel qui borde la rivière, tout l'intervalle entre ces deux points sera d'un même niveau de pente afin que la chaussée ait partout une égale hauteur.

En noir tracé de l'ancien chemin, en jaune projet de 1771, en rouge projet de 1774 réalisé



## La route d'Agde à Bessan

La terre utilisée pour la construction de la chaussée prise sur place est mise en oeuvre par couches successives d'un pan de hauteur. Une fois terminées, il faut attendre une année pour que les terres se tassent et se stabilisent. Les entrepreneurs peuvent alors tailler la pente en talus qui sera stabilisée par des plantations de luzernes et foin mêlés ainsi que par des tamaris. La chaussée est ensuite empierrée puis recouverte de gravier afin d'obtenir une forme légèrement convexe. Elle est stabilisée par un accotement en forme de banquette. Un fossé placé de part et d'autre recevra les eaux d'écoulement de la chaussée. Les autres parties de la route étant au niveau du terrain naturel seront faites de manière traditionnelle avec un fossé de chaque côté de deux pieds de profondeur.

Pour favoriser l'écoulement des eaux de part et d'autre de la chaussée, il est prévu de construire quatre ponts : un pont à trois arches près de Mermian, deux de part et d'autre à une arche et un troisième dont l'emplacement n'est pas précisé. Ils seront bâtis en pierre d'Agde

Au mois de juin 1780, la partie comprise entre l'écluse ronde et Merian est pratiquement terminée. Les consuls d'Agde dépêchent deux habitants de la ville pour vérifier les ponts permettant à l'eau de circuler dans la plaine ainsi que les rampes d'accès aux terrains situés en contre-bas de la chaussée. Ils constatent qu'il manque des rampes pour accéder à la plaine depuis la chaussée. Ils demandent aussi que deux ponts supplémentaires soient construits. Leur rapport est envoyé à Garipuy qui accepte la requête.



Rampe permettant de descendre dans la plaine



Pont en basalte sur la chaussée

## La route d'Agde à Bessan

### Les ouvrages d'art de la chaussée

Le projet de Garipuy n'avait prévu qu'un seul pont à trois arches pour la circulation de l'eau de part et d'autre de la route, face à la métairie de Mermian. Trois nouveaux ponts sont construits sur cette section de la route à la demande des consuls d'Agde. Le premier doit être bâti immédiatement après l'écluse ronde entre le sieur Pierre Lafont et la charité Terrisse, le second au quartier de l'Eminade et le dernier près de la propriété du Sr Dauby. D'autres ponts ont été rajoutés par la suite à une date inconnue.

L'ensemble des ponts est construit en basalte conformément au devis dressé par Garipuy : le gros-oeuvre en moellon, le reste en pierre de taille (socle arcs, moulures, clefs...). Cependant le nombre d'arches varie d'un ouvrage à l'autre.



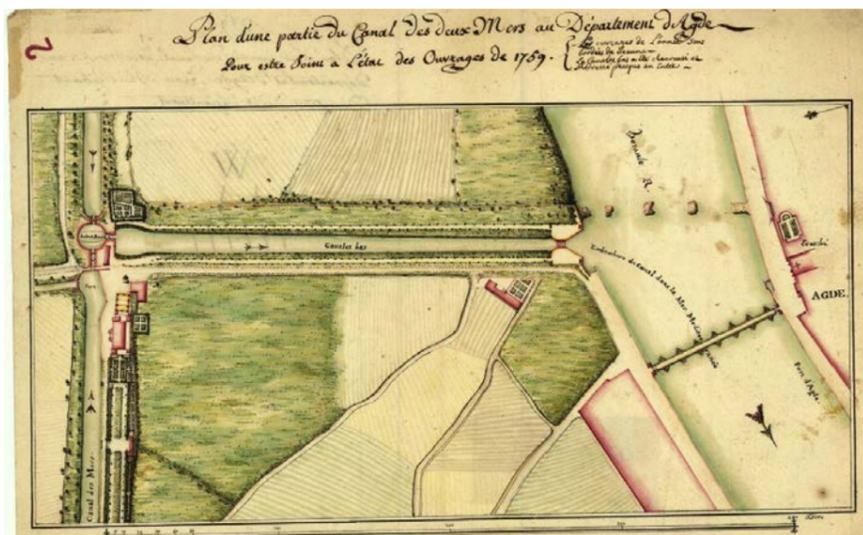
Pont à une arche



Pont à arches multiples

## Le canalet-bas

Le Canalet-Bas, plan de 1759



Le canalet bas à Agde permet de relier le canal du Midi à l'Hérault. On y accède par l'écluse ronde construite en 1676. On le parcourt sur une longueur de 550 mètres. Divers aménagements liés à son embouchure, à la réparation des barques, ou au paysage font sa particularité.

Embouchure du Canalet-Bas



L'embouchure du canalet bas est composée de moellons de basalte bien équarris. Deux rainures verticales sont aménagées face à face. Elles servaient à guider des poutrelles que l'on insérait entre les bajoyers et qui permettaient ainsi de former un barrage. Ce barrage était nécessaire à la montée des eaux afin que les barques puissent atteindre le chantier qui se trouvait sur sa rive gauche. La levée du barrage fera redescendre le niveau d'eau, ainsi les barques se retrouveront sur terre. Ce système est relaté dans plusieurs documents.

Débouché du canalet-bas dans l'Hérault



De part et d'autre de l'embouchure deux piles en calcaire marquent l'entrée. Une quittance de 1762 mentionne la commande de M. Ribard concernant des modèles de figure en cire au sculpteur Dumas. M. Ribard comptait que les originaux soient placés sur les piédestaux. Ce projet n'a jamais abouti.

Outre la destination des piles, cette quittance nous indique qu'en 1762, ces piédestaux sont déjà en place et donc que le mur d'entrée du canalet bas est probablement lui aussi déjà aménagé. Un plan de 1759 représente la maçonnerie à cette embouchure.

## Le canalet-bas

### Le chantier en rive gauche du canalet bas

Ce chantier existe au moins depuis 1817. Cette date correspond aux premiers documents concernant le radoub, conservés aux archives des voies navigables de France.

Il est situé en rive gauche du canalet bas à 100 m des maçonneries qui constituent son embouchure, il permet d'accueillir deux barques à la fois. Un lopin de terre est associé au chantier sur lequel est construit un cabanon en bois qui sert à l'entrepôt des agrées.

Un aménagement réalisé en moellons de basalte le long des berges est conservé encore aujourd'hui sur une longueur de 50 m environ. A l'origine, il possédait aux extrémités un retour de chaque côté pour empêcher l'eau de s'infiltrer. Ce radoub a fonctionné jusqu'au milieu du XIXe siècle.



Plan figurant le chantier



Le canalet-bas avec le chantier, plan du début du XIXème



Le canalet-bas au début du XXème

## Le canalet-bas

### Le paysage du canalet bas

La carte de Chalmandrier de 1773 figure l'aménagement paysager du canalet bas. Une rangée d'arbres de part et d'autre de ce dernier est représentée. D'après cette carte, les arbres sont plantés de manière régulière.

Un document de 1778 faisant état des plantations décrit les espèces choisies, à savoir cent mûriers et deux ormeaux. Ces derniers sont mentionnés comme vieux. Les mûriers pourraient provenir de la pépinière située en bordure du canalet haut, côté Belle-Île, visible sur un plan du 18ème siècle.

En 1788 le nombre de mûriers diminue (7) au profit des ormes et ormeaux (100) on ajoute à ces espèces 149 trembles sur les francs-bords du canalet bas.

En 1859, l'état des plantations sur le canalet bas laisse paraître un remplacement total des espèces avec 341 platanes plantés en 1835, 36 peupliers plantés en 1849, 34 vernis du japon plantés en 1829, 12 ypréaux plantés en 1809 et 2 acacias plantés en 1839.

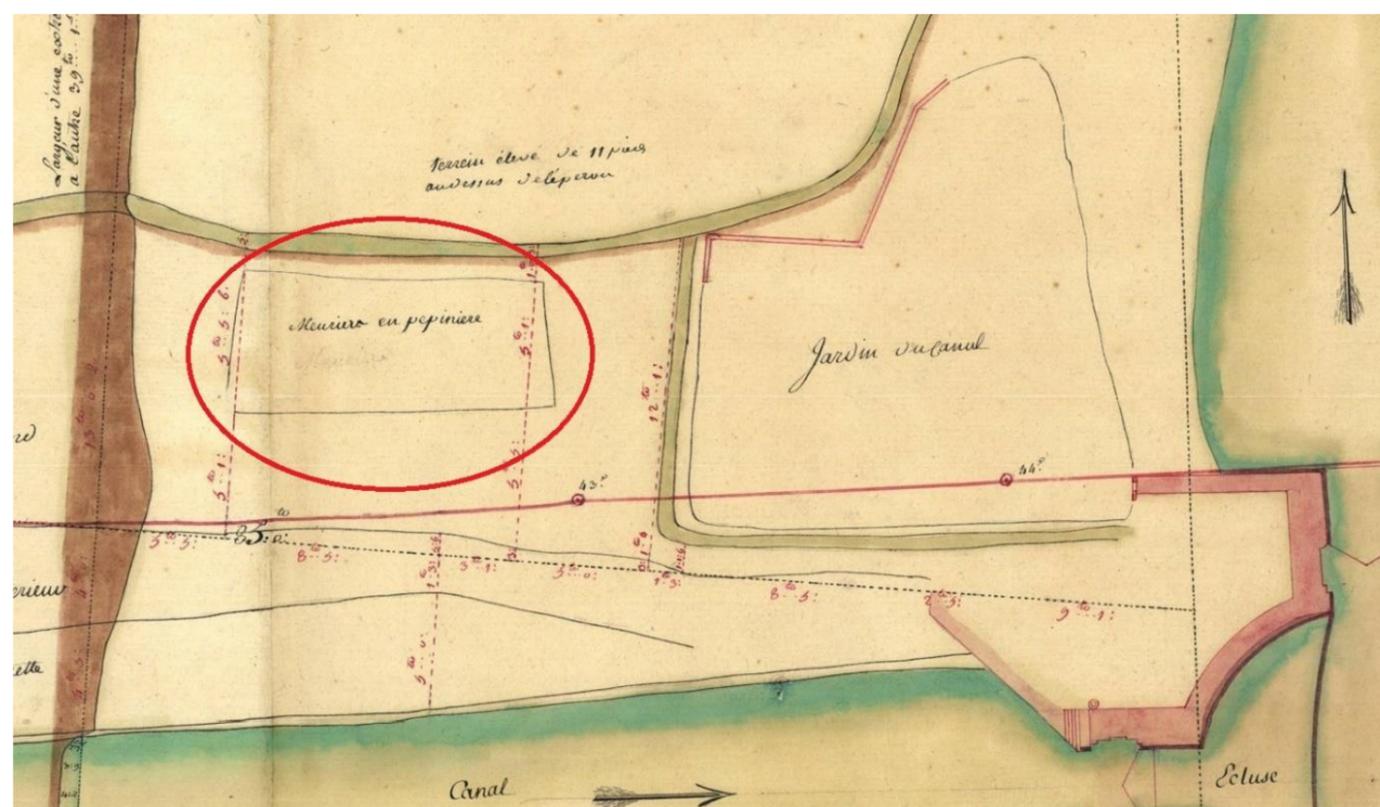
Un plan dressé en 1759, montre qu'il existe un chemin bordé par des arbres sur chaque rive du canalet bas. Sur le cadastre napoléonien (1837) le chemin s'interrompt au niveau du bassin de radoub pour repartir ensuite en direction de la ville. Il devient par la suite un simple sentier entre le chantier et l'Hérault.

Aujourd'hui, les rangées d'arbres sont organisées le long de la route de Bessan avec trois rangées parallèles. Une rangée proche de la route, une qui borde le chemin de halage, une en bordure de chemin. Si cet aménagement est bien régulier, la rive gauche quant à elle est marquée un aspect sauvage.

Dans le cadre du réaménagement de la trémie, les quelques éléments témoins des aménagements originels sont au minimum à conserver. Un aménagement paysager des deux berges permettrait de les mettre en valeur peut-être en restaurant la diversité arbustive. Outre le fait de remettre à l'honneur le dessin paysager originel, cette diversité d'essence contribuerait à amoindrir les méfaits d'un risque sanitaire d'une contagion semblable à celle que nous connaissons aujourd'hui avec le chancre coloré sur les platanes.



Carte de Chalmandrier 1773



Emplacement de la pépinière

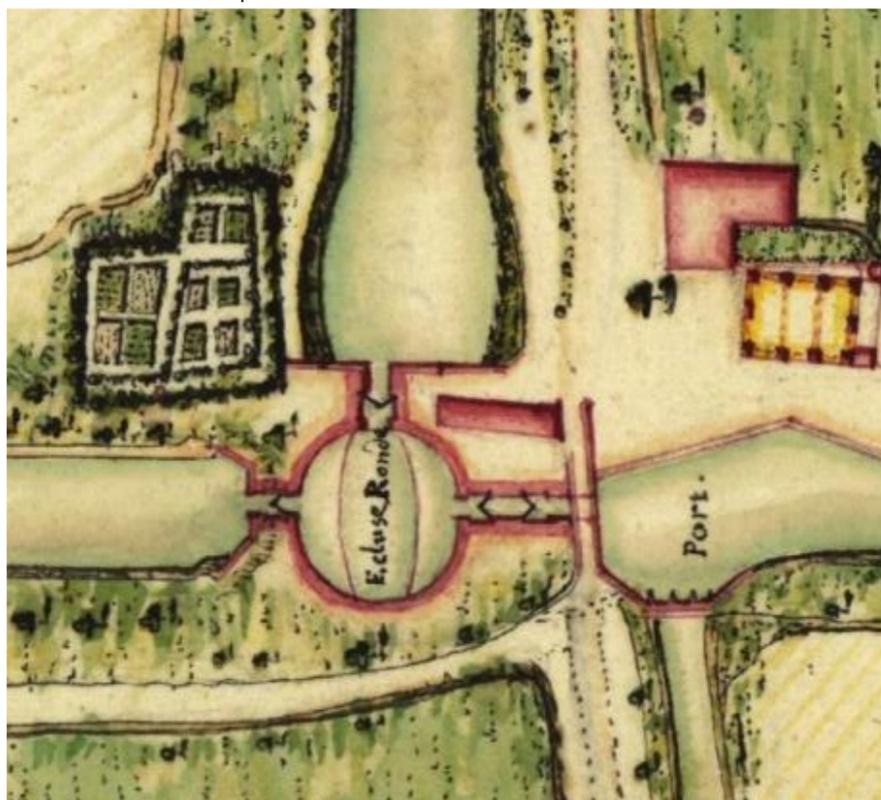
## La maison éclésiére

La maison éclésiére est citée sur le PV de livraison des ouvrages du canal daté de 1684. Le texte indique : Y ayant proche d'icelle (écluse ronde) un bâtiment tant pour le garde qui sera ladite écluse que pour un magasin et bureau des recette. Sa forme actuelle est certainement plus récente. Elle figure sur un plan de 1759 sous la forme d'un rectangle régulier. Un appentis fermé a été ajouré à l'arrière de l'édifice à une date inconnu. Il figure sur un plan de 1853.

Maison éclésiére plan de bornage de 1759



Maison éclésiére plan de 1759



L'inventaire de 1859 décrit un bâtiment partagé entre l'écluseur et le cantonnier en mauvais état. Il précise :

-Ce logement se compose au rez-de-chaussée d'une cuisine carrelé et plafonnée, demi-usée ainsi que la menuiserie et les ferrures. L'escalier qui conduit au 1er étage en pierre de taille est demi usé.

-Au premier étage est une pièce carrelée et plancher en mauvais état ainsi que la menuiserie et les ferrures.

-L'escalier qui conduit jusques aux combles est en bois brique et plâtre en mauvais état.

-Au deuxième étage et sous les combles se trouvent deux petits cabinets carrelés et n mauvais état.

-La charpente et la toiture sont demis usés. A côté de la cuisine est un magasin sous les combles dont la charpente et la toiture sont usée au trois-quarts. Dans le même bâtiment se trouve le logement du cantonnier en tout semblable à celui de l'écluseur et dans le même état. La surface de ce bâtiment est de 60 m carrés.

L'édifice est probablement restauré suite à cet état des lieux comme en témoigne la forme rectangulaire des ouvertures. La porte placée au centre donne accès au vestibule et à l'escalier qui distribuent les deux appartements de la maison.

Maison éclésiére, plan de 1853



La plaque directionnelle figurant au-dessus de la fenêtre centrale du deuxième étage a disparu. Ces plaques en fonte ou en tôle peinte permettaient aux bateleurs empruntant le canal de se repérer et de calculer les taxes à payer en fonction de la distance parcourue.

En principe la marchandise qui se meut doit seule payer les droits de navigation et dans la proportion des distances qu'elle a parcourues. D'où il suit que les barques vides sont libres de naviguer sans payer aucun droit.

Maison éclésiére vers 1900



## L'Hôtel Riquet

La silhouette de l'hôtel Riquet s'inscrit dans le paysage d'Agde depuis la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle. Telle une maison des champs construite aux abords de la ville, l'hôtel prend l'allure d'un petit château privé en bordure du canal du Midi. Il s'agit en réalité d'un bâtiment administratif élevé par la famille Riquet-Caraman, héritière de Pierre-Paul Riquet, pour contrôler le transport des marchandises et faciliter le travail du personnel. Son appellation « hôtel Riquet » révèle le prestige du lieu, son histoire et son architecture.

L'hôtel Riquet est bâti ex nihilo sur les bords du canal du Midi à Agde à partir en 1751. Il prend place dans une guirlande de bâtiments utilitaires édifiés le long de l'ouvrage d'art depuis la fin du 17<sup>e</sup> siècle. Contrairement à ces derniers, le monument se distingue par le soin apporté à sa construction comme le révèlent sa composition sobre, sa distribution intérieure rationnelle et son ornementation classique, illustration du renouveau architectural et décoratif du siècle des Lumières.



L'hôtel Riquet, vers 1910



Vue de la façade arrière sur le jardin, vers 1910

## L'Hôtel Riquet

### Une architecture remarquable

A l'exception de l'ajout de deux petits corps de bâtiment de part et d'autre de l'hôtel, le monument n'a subi aucunes modifications significatives. Il surprend toujours par sa parfaite symétrie et l'uniformisation de son élévation. D'échelle modeste, l'édifice est inscrit dans un parallélogramme rectangle, n'excédant pas un étage sur rez-de-chaussée couronné d'un étage en surcroît. La façade principale sur canal, légèrement surélevée, est marquée par un avant corps central à peine saillant marqué de pilastres à refends. On accède à cet avant corps par un escalier extérieur à double volée ouvrant sur la porte d'entrée. Logée dans un arc surbaissé, la porte a conservé son imposte garnie de fer forgé et ses vantaux de bois d'origine. Au-dessus, deux consoles supportent le balcon de l'étage orné d'une grille de ferronnerie.

Signe du goût classicisant du 18<sup>e</sup> siècle, l'agrafe qui timbre la clef de la porte est laissée brute, sans décor, comme un bloc épannelé. L'ordonnance de l'avant-corps est terminée par une corniche cintrée qui fait fonction de fronton incurvé.

Avant-corps, état actuel

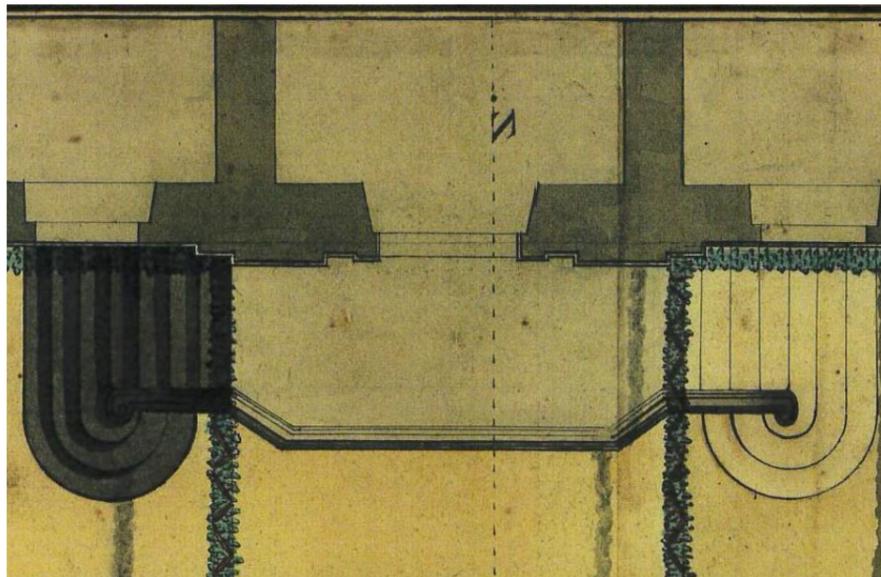


Organisée autour de cet avant corps, la façade principale de l'hôtel est rythmée par des bandeaux horizontaux et des baies organisées en travées identiques.

Aux extrémités de la façade, les chaînages sont marqués de pilastres doriques à refends, à l'image de ceux de l'avant-corps. Hormis la pierre de taille - une pierre gréseuse- réservée à l'avant corps, aux ouvertures et aux chaînages d'angle, le traitement de la façade est plus économique, un crépi masquant les maçonneries.

A l'arrière, la façade présente la même ordonnance symétrique que la façade principale, avec ses deux corps de bâtiments axés sur un avant corps central.

Plan de l'escalier extérieur, dessin de 1777



Détail de l'imposte de la porte et du balcon, état actuel



Vue de l'aile droite de l'hôtel Riquet, état actuel



## L'Hôtel Riquet

### Descriptif des travaux, vers 1755 :

Tous les murs de face et de refends seront montés en même temps, c'est-à-dire assise par assise, avec bon mortier

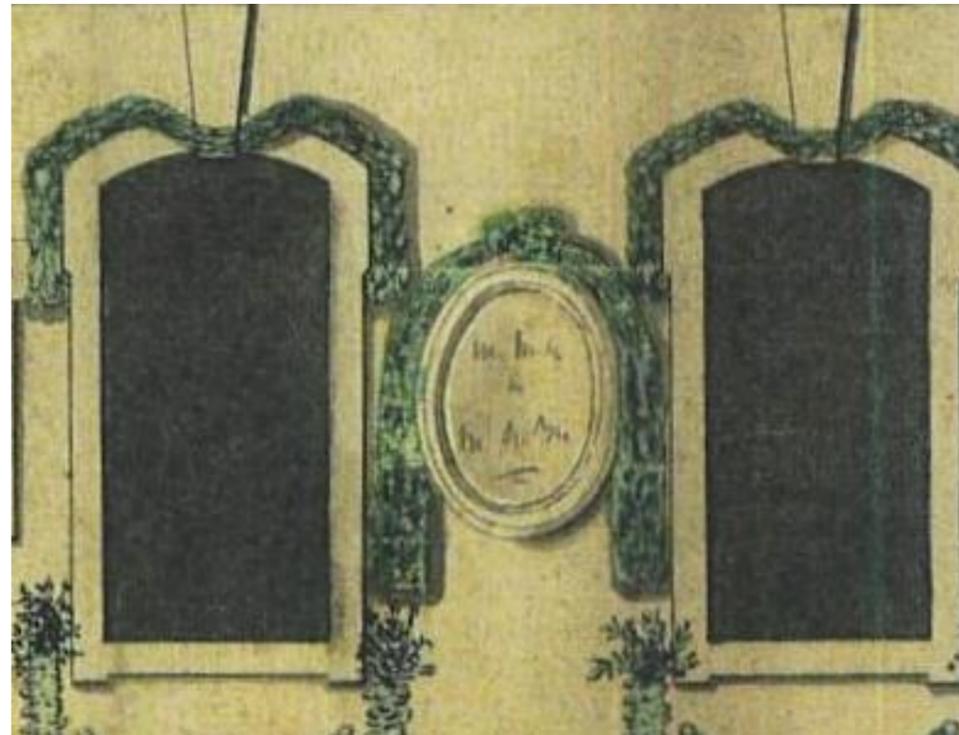
Toutes les fenêtres et les parties indiquées seront en bonne pierre de Pézens..., les cordons, encoignures, frontons et balcon seront aussi en pierre de Pezes, toutes les parties en pierre de taille seront toisée au parement nu.

Les couvertures seront faites à tuiles maçonnées sur brique, les deux murs de face côté de la ville seront crépis au mortier à chaux et sable sauf la pierre.

Un dessin de 1777 resitue l'hôtel Riquet dans son contexte historique. Réalisé à l'occasion de la visite à Agde du comte de Provence, frère de Louis XVI, le document décrit un décor éphémère végétal apposé sur la façade.

Quelques différences d'ordre décoratif avec le bâtiment d'aujourd'hui apparaissent, notamment l'ensemble des sculptures ornant la façade. Situés d'abord sur les plates-bandes de l'avant corps, deux superbes bas-reliefs servent d'écrin au balcon du 1er étage et une guirlande de feuillage timbre le fronton.

Au rez-de-chaussée surélevé, l'espace entre les fenêtres est occupé par des plaques fixées et des médaillons sculptés, le tout posé en alternance. A l'appui des observations sur le bâtiment actuel, aucune trace de buchage à l'emplacement des parties sculptées n'a été observée sur le bâtiment, signe que les parties identifiées comme sculptées pourraient faire partie du décor éphémère de 1777.



Détail d'un médaillon entre les fenêtres, 1777



Détail du balcon, 1777



Vue générale de la façade avec son décor éphémère, 1777

## L'Hôtel Riquet

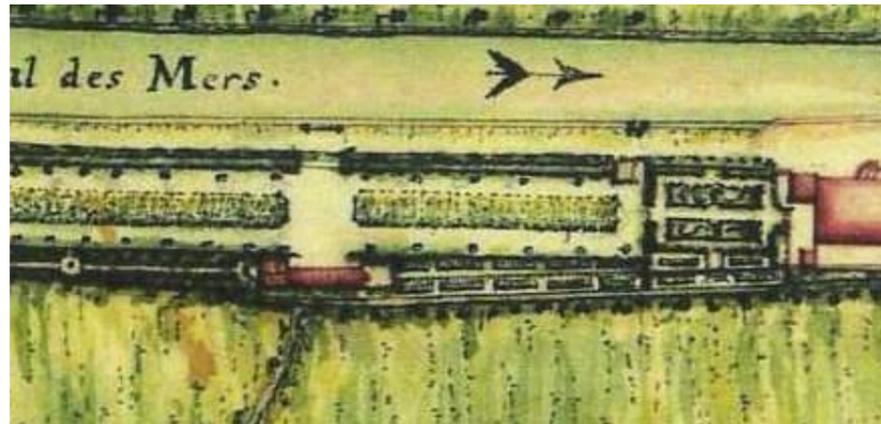
### Le jardin historique

D'autres documents du 18<sup>e</sup> siècle permettent d'évoquer l'ancien jardin « historique » de l'hôtel Riquet. Situé dans le prolongement de la façade principale, à droite, il se développait en bordure du canal. Son tracé de composition laisse imaginer un jardin régulier avec ses parterres à la française, ses broderies végétales et ses percées visuelles, plantés de cyprès, de multiples arbustes persistants et de végétaux méditerranéens.

Ne subsistent aujourd'hui que quelques vestiges comme les hauts murs, en bordure du canal, et l'une des fontaines, avec son bassin, son mur de soutient et sa coquille de basalte surmontée d'un mascarone d'où s'écoulait le filet d'eau.

Le jardin sera délaissé au 19<sup>e</sup> siècle, et déplacé à l'arrière de l'édifice, offrant à l'hôtel Riquet une nouvelle parure paysagère.

Report de l'emprise du jardin historique (plan de 1777) sur la vue aérienne actuelle



Vue du mur de l'ancien jardin en bordure du canal du Midi, vers 1920



L'ancienne fontaine, son bassin et sa vasque, état actuel

## L'Hôtel Riquet

### Un décor caractéristique.

A l'intérieur, un large vestibule assure la distribution générale. Selon l'usage, la profondeur du vestibule est occupée par le grand escalier au vide central très étroit. A volées suspendues, l'escalier est marqué par un élégant départ en volutes et des marches monolithes en pierre de lave.

Le palier du 1er étage est soutenu par le grand arc en anse de panier du vestibule supporté par deux pilastres doriques. Selon une distribution stéréotypée, vestibules et escalier desservent une série de bureaux et de parties privatives comme en témoigne le document d'origine précisant la disposition et l'affectation des pièces.

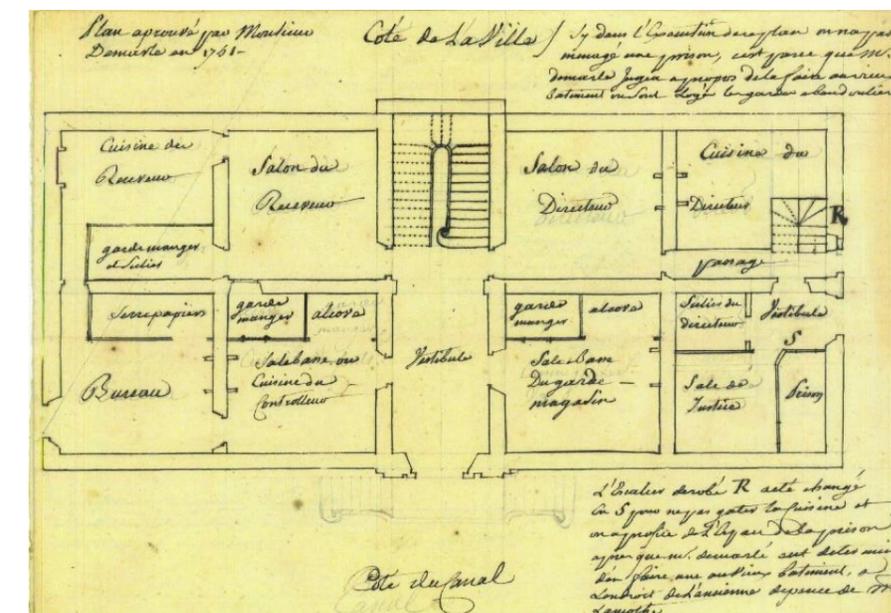
Vue du grand vestibule, état actuel



Détail du grand escalier, état actuel



Plan du rez-de-chaussée, dessin, vers 1760



## L'Hôtel Riquet

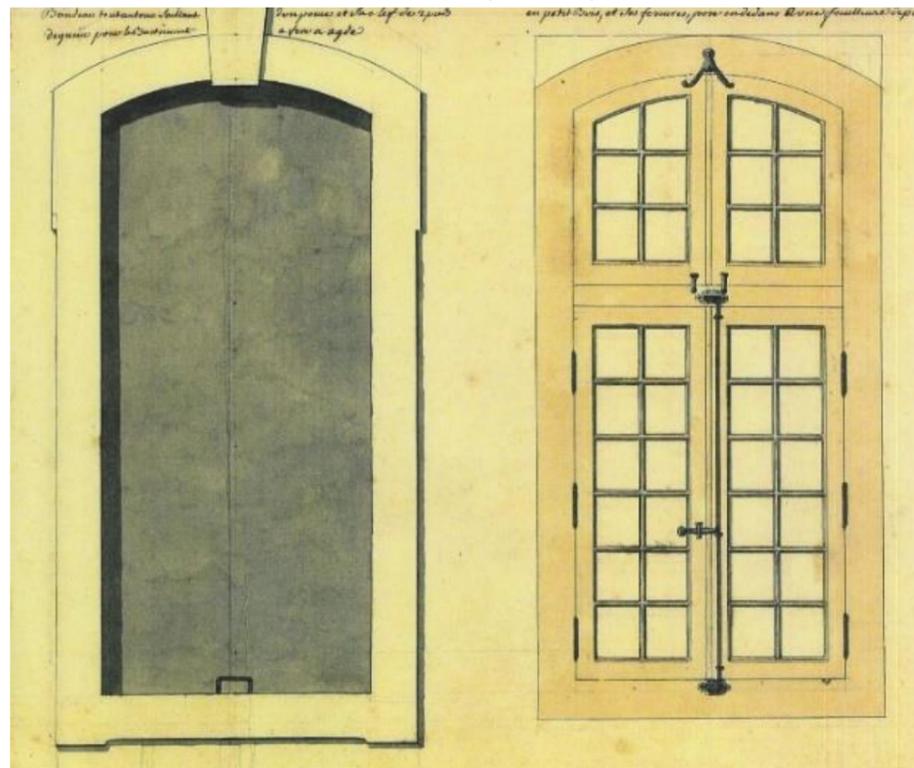
Le décor s'exprime encore dans un ensemble de gysperies ornant plafonds et dessus de cheminées. Bien qu'en partie repeints, ces ornements caractéristiques du 18<sup>e</sup> siècle illustrent le goût du Languedoc méditerranéen pour ces décors sculptés ou moulés dans le plâtre. Ils représentent des corbeilles de fleurs, des pilastres canelés, des guirlandes de roses enrubannées..., thèmes récurrents dans la décoration intérieure.

Les plafonds de plâtres sont soulignés de voussures et de moulurations sobres et raffinées qui accrochent la lumière diffusée par les grandes fenêtres « à petits bois », comme le précise le dessin de mise en oeuvre.

Nombre d'huisseries, de ferrures, de garde-corps toujours en place renseignent le décor d'origine.



Vue des fenêtres et des menuiseries, dessin, vers 1760



Fenêtre et menuiserie d'origine, état actuel



Portes intérieures du 18<sup>e</sup> siècle d'origine, état actuel



Portes intérieures du 18<sup>e</sup> siècle d'origine, état actuel



## L'Hôtel Riquet

Au tournant des 19e et 20e siècles, l'édifice est affecté à la Compagnie de Chemin de Fer en charge de l'administration du canal du Midi. A cette occasion une rénovation esthétique est entreprise sans bouleverser la composition architecturale. La notion de modernité et d'agrément « fin de siècle » apparaît avec l'introduction de nouveaux matériaux, l'arrivée de l'électricité et la création d'un jardin « moderne » à l'arrière de l'hôtel Riquet.

A l'intérieur, les pavements d'origine en terre cuite sont en grande partie repris par la pose de carreaux de ciments à motifs géométriques organisée en grands tapis colorés de bruns, de bleus, de rouges... L'ancienne rampe en fer forgé du grand escalier est remplacée par un élégant garde-corps en fonte surmonté d'une main courante en bois, et divers aménagements de menuiseries rhabillent murs et baies, de nouveaux lambris et de nouvelles fenêtres en bois se substituant aux anciens matériaux. Signe de cette mise au goût du jour « 1900 », le monument se pare à l'extérieur de nouveaux enduits sur les façades du 18e siècle. A l'arrière, l'édifice s'ouvre sur un nouveau jardin qui magnifie le monument. On y accédait par un large escalier ouvert au centre d'une grande terrasse bordée de rocailles et de différentes essences.

Comme celui du 18e siècle, ce jardin a disparu mais des photographies anciennes restituent l'enveloppe paysagère 1900, avec ses grands platanes, ses palmiers de Chine et ses grandes allées.

Ces dernières étaient bordées de grandes pelouses et de corbeilles de fleurs multicolores ouvrant sur l'avenue de Bessan, l'actuelle avenue Raymond-Pitet. Le tracé du jardin est fort heureusement conservé sur un document graphique de 1942.

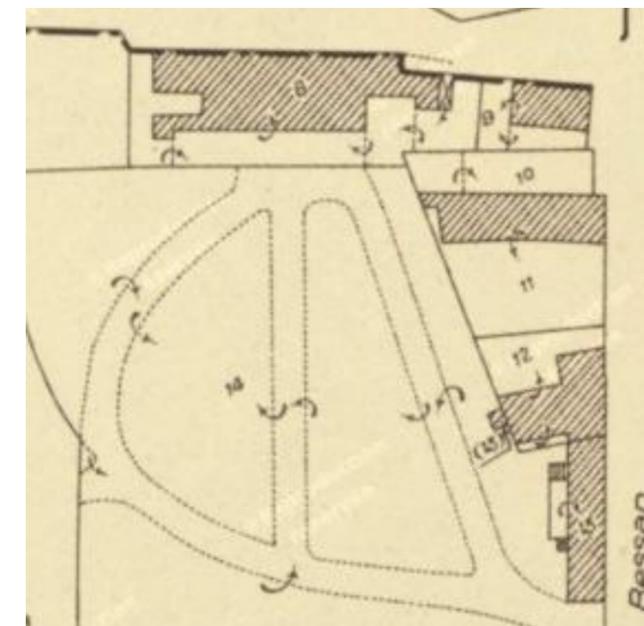
Vue arrière de l'hôtel Riquet ouvrant sur le jardin, 1918



Détail du grand escalier extérieur, 1918



Vue arrière de l'hôtel Riquet et de son jardin ouvrant sur l'avenue de Bessan, vers 1910



Tracé de composition de l'ancien jardin, cadastre, 1942

## L'Hôtel Riquet

### La restauration

La réhabilitation générale de l'hôtel Riquet devrait offrir une opportunité unique pour étudier de façon exhaustive cette architecture et ce décor.

Elle devrait également permettre de saisir le rapport entre le monument et son environnement, l'ensemble constituant l'un des principaux paysages historiques de la ville d'Agde, reconnu internationalement par la protection au patrimoine mondial de l'Unesco de l'ancien canal royal du Languedoc.

