



# DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

## Partie 1 : DIAGNOSTIC



POINTE DU HOUC





## POINTE DU HOC : DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

### - étude commandée par :

la Direction régionale de l'environnement de Basse-Normandie  
CITIS - Le Pentacle - 14209 Hérouville Cedex -  
Tél. 02 31 46 70 00 - Télécopie 02 31 44 72 81

### - suivie par :

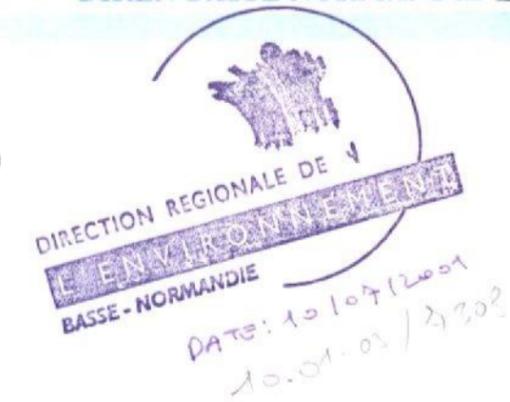
- Mme Buccio, Sous-Préfète de Bayeux
- Mr Lefranc, Conseiller régional, maire de Grandcamp-Maisy, représentant du Comité du Débarquement
- Mr Ledevin, Maire de Criqueville-en-bassin
- Mr Dellinger, Superintendant du site, American Battle Monuments Commission
- Mme Garnung, Administrateur de contrat, American Battle Monuments Commission
- Mr Sole, Directeur technique, American Battle Monuments Commission
- Mr Jouault, Ingénieur, American Battle Monuments Commission
- Mr Deslandes, Conservatoire du Littoral
- Mr Laprie, Architecte des Bâtiments de France, Service départemental de l'architecture et du patrimoine
- le Conseil Général du Calvados
- Mme Avril, Direction Régionale de l'Environnement Basse-Normandie
- Mr Clouet, Chef du Service nature, paysage, cadre de vie, Direction Régionale de l'Environnement Basse-Normandie

### - réalisée par :

- l'Agence Bertrand Folléa - Claire Gautier, Paysagistes DPLG  
Claire Gautier, Bertrand Folléa, Pierre-Yves Pasco, Gaétan Cotreuil  
6bis, rue Henri-Martin - 92240 Malakoff  
Tél : 01 47 35 71 33 - Fax : 01 47 35 61 16

### avec l'assistance de :

- Jean Quellien, historien, Université de Caen
- Eric Audoye, architecte D.P.L.G. et c.h.e.c., APostGradDipl.  
97 av. Pasteur - 93 260 Les Lilas  
Tél : 01 43 62 84 20 - Fax : 01 43 62 81 90





## Sommaire

### Introduction

### Première partie : diagnostic du site

- 1. Un accueil qui n'est plus à l'échelle  
de la renommée du site *p 9*
- 2. Une information quasi inexistante  
sur les événements de juin 1944 *p 11*
- 3. Un parcours minimal pour la visite *p 13*
- 4. Des traces historiques à peine vues  
par les visiteurs *p 14*
- 5. Des traces aujourd'hui disparues  
... ou cachées *p 16*
- 6. Une falaise essentielle mais inaccessible *p 19*
- Synthèse du diagnostic : orientations  
et principes généraux d'aménagement** *p 26*
- p 28*



## Deuxième partie : orientations d'aménagement, description du projet

I. Le principe général d'organisation du site	p 8	II. Description détaillée	p 22		
<i>1. Le nouveau positionnement de l'accueil et du stationnement</i>	p 8	<b>1. La route d'accès et les dessertes agricoles</b>	p 22	<b>5. L'espace technique et les accès secours</b>	p 37
<b>2. Le nouveau positionnement de l'espace de la commémoration</b>	p 14	<b>2. Le stationnement</b>	p 24	<b>6. Le site historique</b>	p 38
<b>3. L'accueil des visiteurs</b>	p 16	2.1. Le stationnement principal	p 24	6.1. L'accès au site historique	p 38
<b>4. L'accueil des V.I.P.</b>	p 19	2.2. Le stationnement d'appoint	p 27	6.2. La circulation des visiteurs sur le site historique	p 40
<b>5. Les espaces techniques</b>	p 20	<b>3. La Grande Allée d'accès piétons et V.I.P.</b>	p 28	6.3. La gestion de la végétation spontanée	p 42
<b>6. L'espace historique</b>	p 21	<b>4. L'espace d'accueil et de commémoration, le bâtiment</b>	p 30	6.4. L'ancien parking	p 43
		4.1. La cour d'accueil	p 30	<b>6. Le bilan quantitatif des surfaces pour le site historique</b>	p 44
		4.2. Le bâtiment	p 32	<b>7. L'apport d'information</b>	p 45
		4.3. L'auvent et le mur de la mémoire	p 34	<b>8. La découverte de la falaise</b>	p 46



## Introduction

Haut-lieu du Débarquement allié de 1944, la Pointe du Hoc reçoit chaque année un nombre considérable de visiteurs : plus de 1,4 millions entre juin 1999 et juin 2000.

Site soigneusement géré par l'American Battle Monuments Commission (ABMC), appartenant au Conservatoire du Littoral et en partie classé au titre de la loi de 1930, il a déjà fait l'objet d'aménagement d'accueil en 1994, à l'occasion du cinquantième anniversaire du Débarquement.

L'intérêt suscité par la visite de ce site, encore accrue avec la sortie récente du film 'Il faut sauver le soldat Ryan', son appartenance à tout un ensemble de sites liés à l'opération 'Neptune' de 1944, et les besoins d'adaptation et de modernisation de l'accueil du public, ont incité le Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement à s'engager avec l'ABMC dans un projet correspondant aux enjeux de cet espace de mémoire et conforme aux obligations réglementaires.

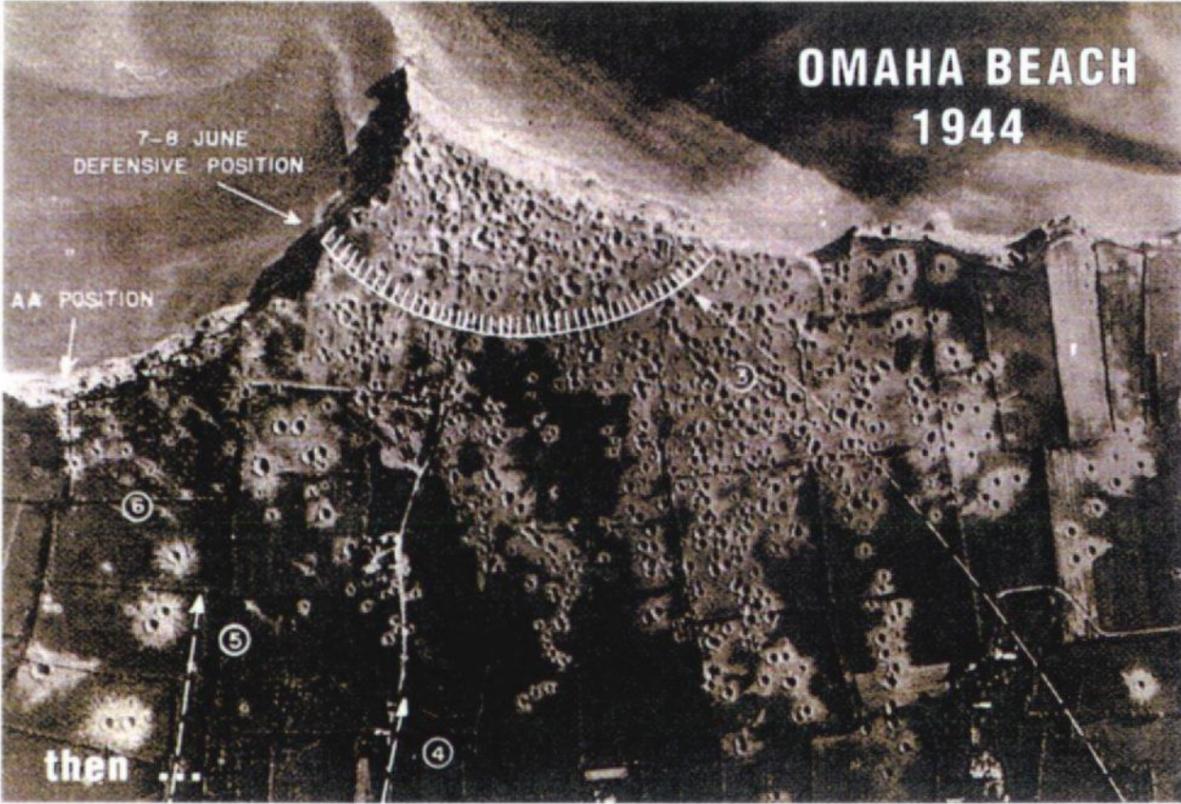
A partir de cette réflexion initiée autour de la Pointe du Hoc, l'ambition du Ministère est d'élargir la démarche à l'ensemble des sites du Débarquement : Utah, Omaha, Port Winston, Pegasus Bridge, Couloir de la Mort, etc.

La présente étude a pour objet de poser les bases de la réflexion sur la pointe du Hoc, en établissant un diagnostic et des orientations d'aménagements qui soient partagés par les différents acteurs concernés, réunis en comité de pilotage : Etat, ABMC, CEL, collectivités locales.

Elle s'appuie sur un travail préalable de recherche et de synthèse à caractère historique, consultable à la DIREN et réalisée par le Mr Quellien, Professeur à l'Université de Caen.



# Diagnostic du site de la pointe du Hoc



Première partie





## 1. Un accueil qui n'est plus à l'échelle de la renommée du site

Le succès croissant de la pointe du Hoc a conduit récemment à durcir une partie du stationnement (pour 64 voitures et 12 autocars).

Cet aménagement a été réalisé à l'occasion du cinquantenaire du débarquement, en 1994. Son mérite est d'avoir su garder une échelle relativement modeste, eu égard au nombre de visiteurs : le restant du stationnement a été laissé libre sur une vaste prairie (meadow) adjacente.

L'image du parking n'en reste pas moins relativement banale, avec asphalté, peinture délimitant les places et bordures béton.

Mais surtout, les bâtiments d'accueil sont restés très précaires, limités à des toilettes sans valeur architecturale et qui ne sont plus aux normes.

Par ailleurs, les gestionnaires du site, employés par l'ABMC, ont aujourd'hui besoin de locaux techniques pour entreposer le matériel. Ce sont ces nouveaux besoins qui sont à l'origine de la présente réflexion élargie, après qu'un premier projet de construction sur place a été refusé par le Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement en mai 2000.





## 2. Une information quasi inexistante sur les événements de juin 1944

Le site, dans son état actuel, porte clairement les traces profondes de la bataille, même si une délicate toison enherbée adoucit aujourd'hui l'éventrement brut et violent de la terre lié aux bombardements : le bossellement marqué et presque continu du terrain, l'aspect éclaté des blockhaus, les bétons fendus, les fers tordus parlent seuls de la guerre.

Ce sont ces traces qui font la force du site ; c'est d'elles que sort l'émotion.

Mais au-delà de cette émotion, qui sans conteste mérite de rester prééminente dans la découverte du site, on reste malgré tout fortement frustré de la visite : presque aucune information sur la bataille et son déroulement n'est disponible.

Où les hommes du Colonel Rudder ont-ils débarqué? Où ont-ils grimpé la falaise? Quelles sont ces traces circulaires que l'on voit? Quel blockhaus a choisi Rudder pour établir sa position? Comment a évolué la bataille entre le 6 et le 8 juin?

Pas de réponses.

Seul un texte général est disponible, établi sur la colonne-signal du stationnement.

Il faut aller à Grandcamp visiter le petit musée des Rangers (inauguré en 1990) pour bénéficier d'une information sur la bataille du Hoc.



*Une colonne dans un coin du parking : seule information disponible aujourd'hui*



### 3. Un parcours minimal pour la visite

D'après les comptages effectués par l'ABMC, plus d'1,4 millions de personnes ont visité la Pointe du Hoc entre juin 1999 et juin 2000.

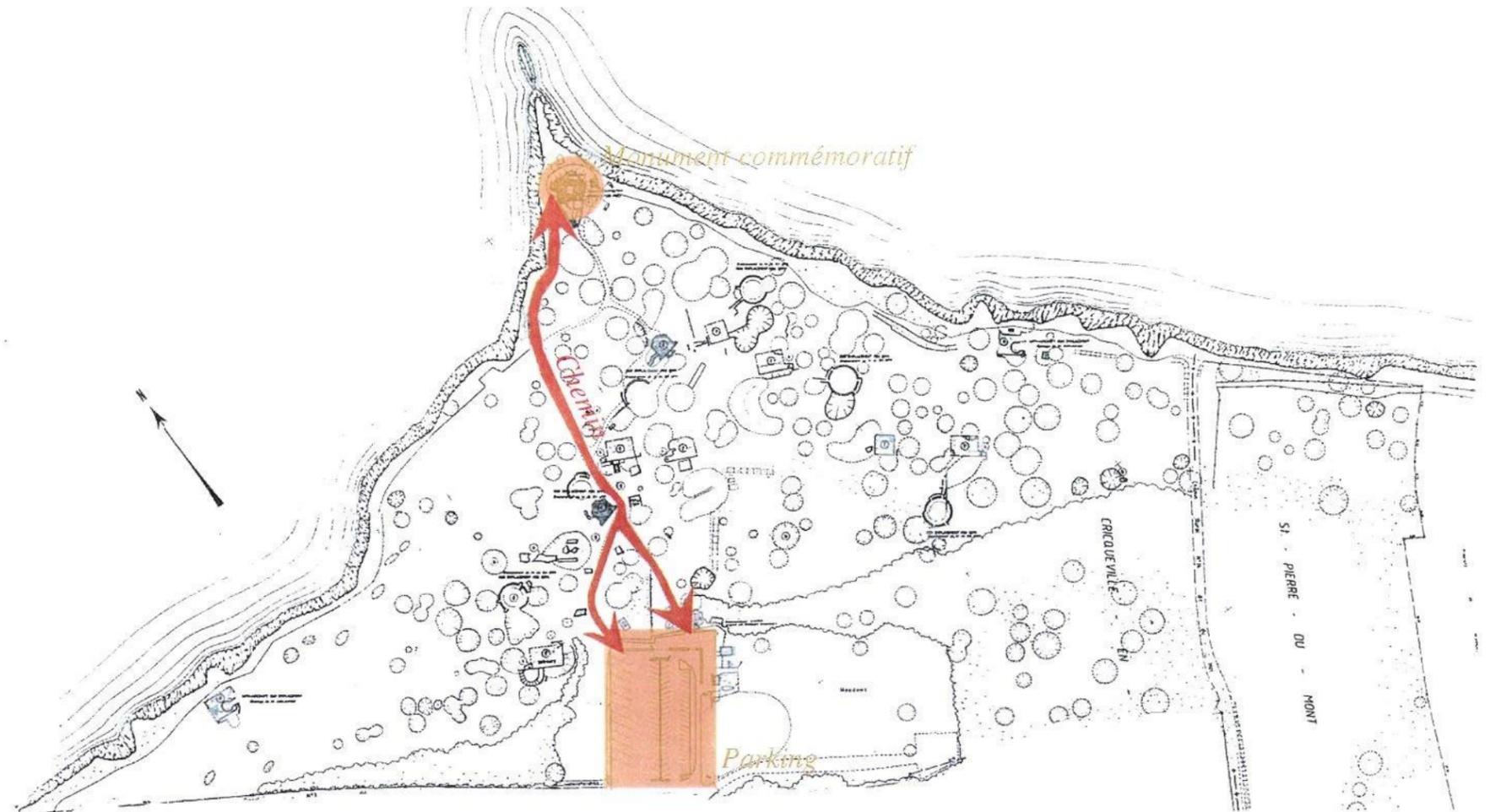
Le détail par mois apparaît dans le tableau ci-dessous :

25% de ces visiteurs sont Américains.

Mais si le site accueille ainsi un grand nombre de visiteurs, il reste en revanche peu découvert dans son étendue.

Actuellement, l'organisation de la visite incite au parcours minimal : stationnement au plus près des restes de blockhaus, accès direct à la Pointe par un large chemin bitumé, signalement à distance de la Pointe par le monument à la gloire des Rangers, qui focalise les regards.

C'est un parcours assez linéaire, du parking à la pointe, aller-retour.



MOIS	U.S. VISITEURS	AUTRES VISITEURS	TOTAL VISITEURS
Juin 1999	45.000	120.000	165.000
Juillet 1999	80.000	195.000	275.000
Aout 1999	95.000	230.000	325.000
Septembre 1999	55.000	75.000	130.000
Octobre 1999	4.900	11.000	15.900
Novembre 1999	2.280	5.320	7.600
Décembre 1999	1.000	5.000	6.000
Janvier 2000	2.100	3.700	5.800
Février 2000	1.000	5.000	6.000
Mars 2000	2.000	5.500	7.500
Avril 2000	8.000	21.000	29.000
Mai 2000	18.500	115.000	133.500
Juin 2000	60.000	110.000	170.000
<b>TOTAL</b>	<b>374,780</b>	<b>900,020</b>	<b>1,417,900</b>



On observe ainsi une sorte de procession qui s'installe spontanément, la plupart des gens restant sur le chemin bitumé et passant les uns après les autres au pied du monument pour voir la vue et lire les inscriptions, avant de revenir vers le parking.

1. On suit le chemin qui mène à l'extrémité de la pointe.

2. On lit les inscriptions du monument commémoratif

3. On fait une photo et on rentre



Une «procession» spontanée à l'extrémité de la pointe



Des visiteurs concentrés sur le parcours linéaire qui relie le parking à l'extrémité de la pointe.  
Ici vue depuis le parking

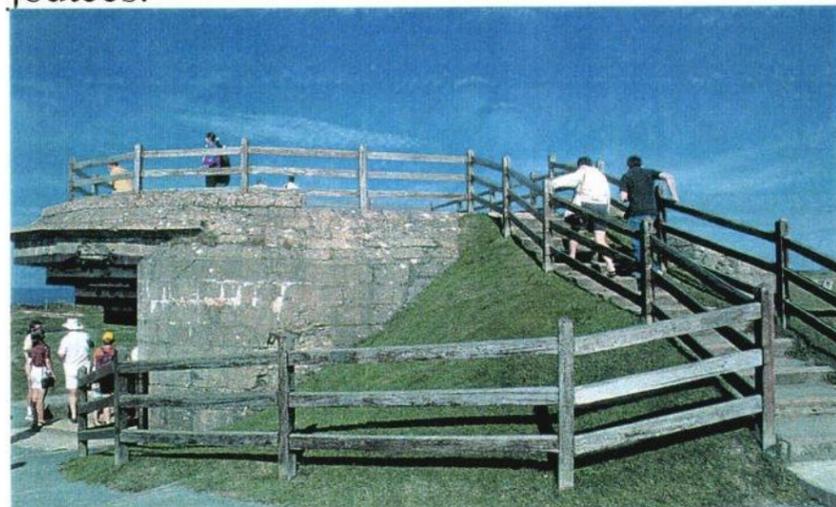


L'extrémité de la Pointe



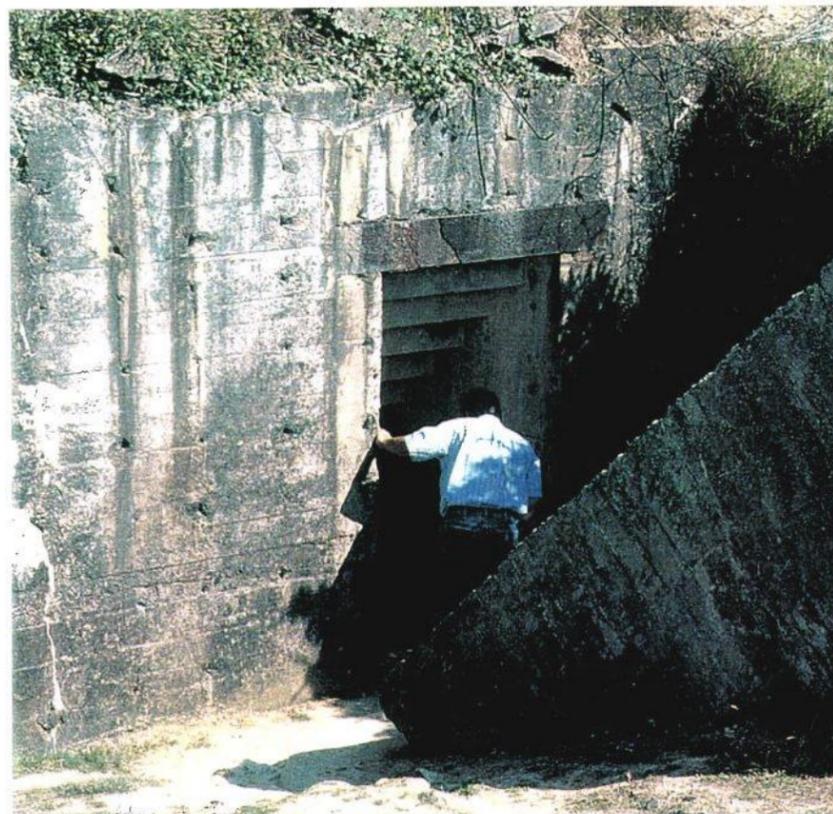
#### 4- Des traces historiques à peine vues par les visiteurs

Outre le monument et le poste de direction de tir qui le supporte, - avec sa fameuse fente cadrant la vue sur un large pan de mer, immortalisée dans le film "le jour le plus long"-, le blockhaus dont on peut atteindre le "toit" constitue l'autre trace très visitée : il est situé sur le cheminement bitumé et se voit particulièrement du fait des protections de bois qui ont été rajoutées.



Au-delà de ces deux points, la part des visiteurs qui quittent le cheminement bitumé pour découvrir le restant du site est très faible.

C'est pourtant cette découverte des morceaux épars des blockhaus et des installations militaires qui fait la valeur réelle de ce site, totalement bouleversé par les événements de 1944.



L'émotion silencieuse des restes disloqués des blockhaus et du terrain chamboulé par les bombes est intacte.

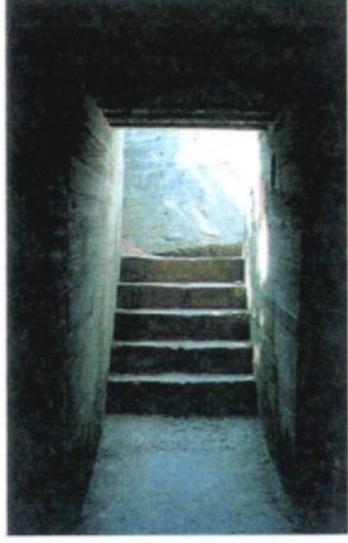
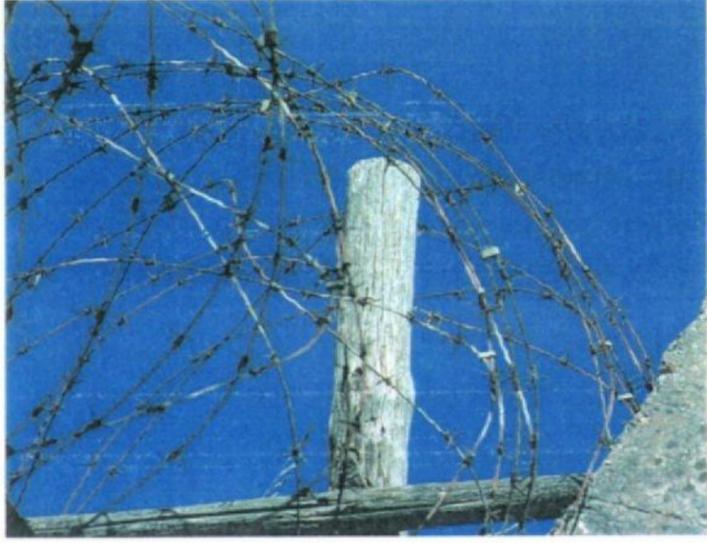
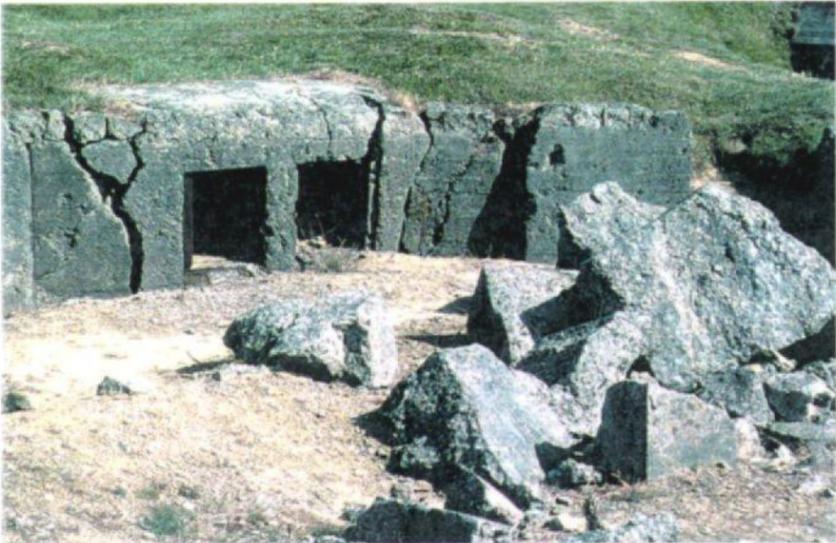
**Le sens même de la visite de ce site historique est dans l'éclatement des parcours et des points à visiter, et non dans leur compacité tenue sur une ligne de parcours imposée.**

Les photographies suivantes tentent d'évoquer l'émotion qui émane de ces restes disloqués.



Il est troublant d'ailleurs de noter à quel point les ruines des blockhaus s'accordent aux ruines naturelles de la falaise. Les ruines, autant que les trous de bombes, font véritablement partie du site de la pointe, en accord avec les éléments naturels.

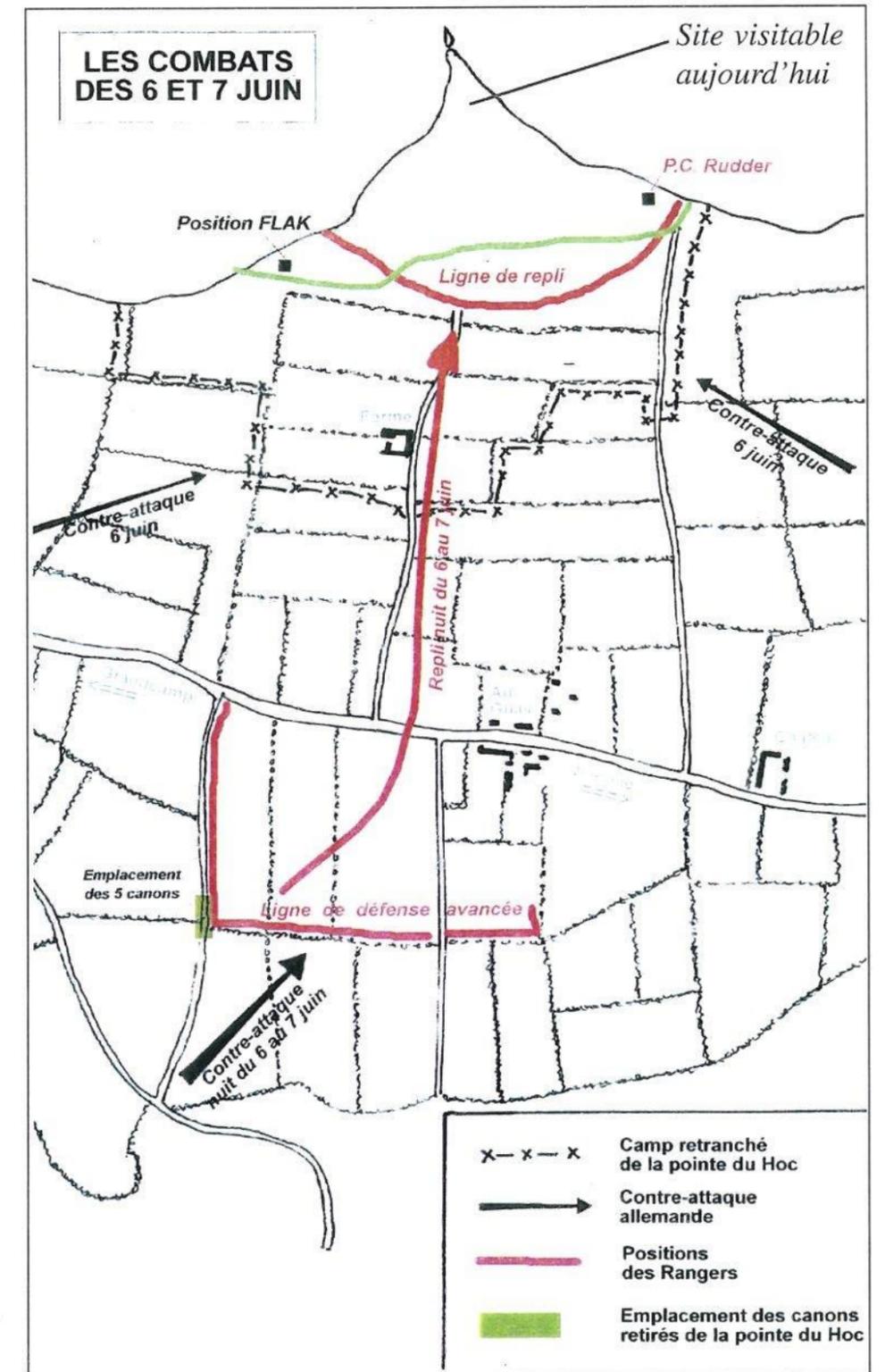






Les recherches montrent aussi que l'histoire ne s'est pas concentrée sur l'extrémité de la pointe elle-même : le Débarquement et les plus rudes combats se sont déroulés plus à l'Est, le dernier blockhaus à tomber est situé plus à l'Ouest et les canons ont été retrouvés hors du site de la Pointe, au Sud de la route Grandcamp-Maisy.

Ainsi, si, du point de vue géographique, l'extrémité de la Pointe, coiffée par le poste de commandement de tir, est l'élément central du site, du point de vue historique elle ne constitue qu'un seul des différents éléments en présence.



Extrait  
(docs Quellien)



## 5- Des traces aujourd'hui disparues ... ou cachées

Le site historique de la Pointe du Hoc ne se limite pas aux 9 hectares visitables aujourd'hui.

Les cartes d'interprétation sur les pages suivantes, élaborées à partir de photographies aériennes, montrent qu'une partie des traces de la guerre a été effacée et qu'une autre est aujourd'hui enfouie sous les broussailles, invisible.

Quantitativement, la part de territoire bombardée couvre 70 ha environ.

Sur ces 70 ha, on n'en visite que 9ha aujourd'hui. Il reste 5,6 ha masqués sous la végétation, auxquels peuvent s'ajouter 2,1 ha à reconquérir, correspondant aux stationnements actuels : soit 7,8 ha.

Ainsi l'espace historique de la pointe du Hoc pourrait passer potentiellement de 9ha visitable aujourd'hui à près de 17 ha.

Mais toute mise au jour des vestiges aujourd'hui enfouis exige un entretien d'espace supplémentaire qui est déjà lourd aujourd'hui pour l'ABMC. Par ailleurs, la végétation spontanée qui occupe le sud du site historique joue un rôle d'ourlet de protection pour les espaces agricoles en retrait. Bien que basse et rasante, elle ne s'implante que lentement et difficilement, subissant de plein fouet les assauts du vent et des embruns.

Dès lors, il s'agira de proposer dans le projet de mise en valeur de la Pointe du Hoc une ouverture optimale des traces au bénéfice du parcours des visiteurs, mais sans ignorer la valeur de la végétation spontanée ni augmenter trop fortement les surfaces à entretenir : ainsi par exemple, les espaces actuellement occupés par les parkings (bitumés et en prairies), exempts de traces historiques puisque nivelés pour les besoins du stationnement, pourront prioritairement être reconquis par la végétation naturelle.



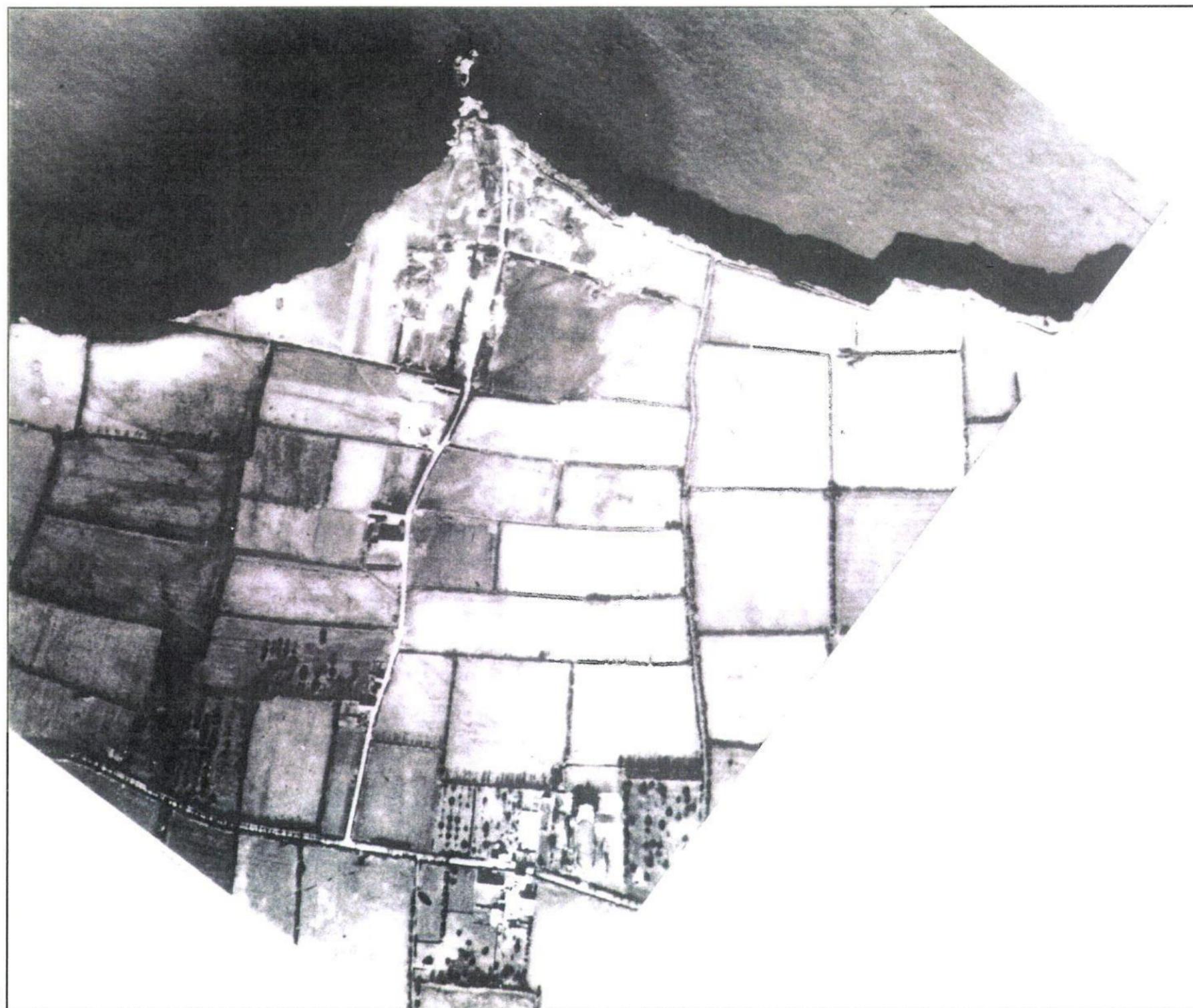
## Cartes d'interprétation des photos aériennes :

Un document rare : la pointe du Hoc avant les bombardements de 1944, encore vierge de cratères. La batterie d'artillerie est alors en cours d'aménagement. On perçoit très nettement cinq des encuvements (ronds noirs), le sixième (le plus à l'ouest) n'étant guère visible.

On discerne également un certain nombre de constructions annexes (abris pour personnel et soutes à munitions) en particulier la position FLAK à l'extrémité ouest de la position. On peut penser que cette photographie aérienne a été prise en 1943.

Son intérêt est également de donner une idée de la pointe du Hoc avant toute trace de guerre : l'espace était cultivé jusqu'au bord de la mer : on voit encore bien les traces du parcellaire bordé de haies. Le chemin qui s'achève aujourd'hui au parking se poursuivait jusqu'à la falaise, tout comme le chemin parallèle plus à l'Est. Il n'y avait aucune friche de végétation spontanée comme aujourd'hui.

*Vue aérienne de 1943 (?)*

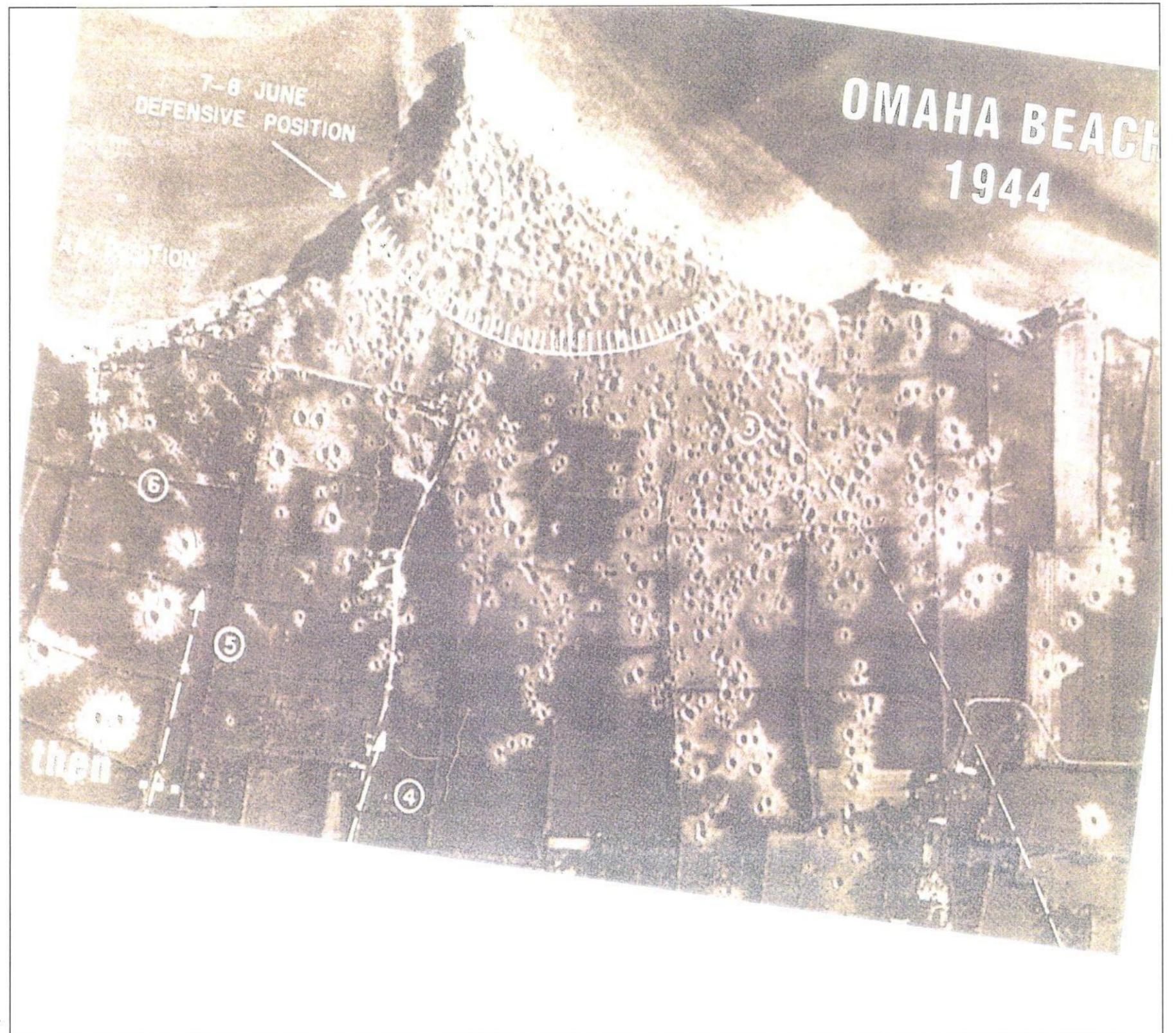




Le réseau des haies était plus dense qu'aujourd'hui dans l'arrière pays, et les fermes et habitations, proches de la route Grandcamp-Maisy, étaient souvent accompagnées de vergers de fruitiers (pommiers).



*Interprétation de la photo aérienne de 1943*



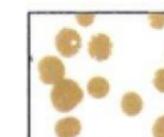
Vue aérienne en 1944, après le débarquement



*Comparaison site bombardé / site visitable aujourd'hui,  
d'après l'interprétation de la photographie de 1944*



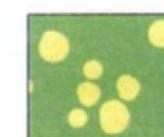
*Vue aérienne en 1999*



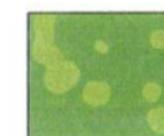
traces existantes et visibles



traces disparues



traces existantes mais masquées sous la  
végétation de friche  
(d'après relevés de LABMC de 1984)



autres traces existantes masquées sous  
les friches (d'après interprétation de la  
photo aérienne de 1944)

*Les traces disparues ou masquées :  
Interprétation de synthèse des photographies de 1944 et 1999,*



## 6. Une falaise essentielle mais inaccessible

La visite du site historique de la Pointe pose un problème de sens.

En y accédant par la terre et en finissant la promenade à la Pointe, où l'on embrasse largement l'étendue de la mer, on reste dans la logique géographique du site : un cap qui s'avance dans la mer et ouvre la vue.

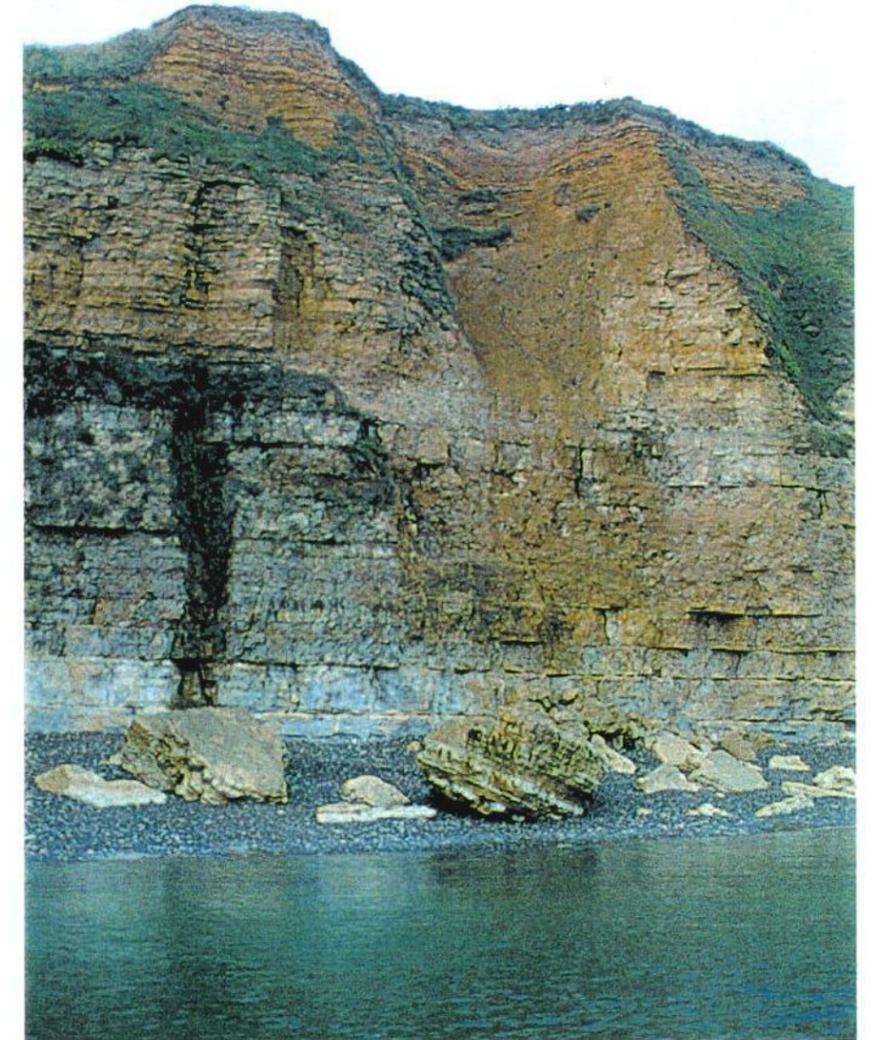
Or le sens historique de la Pointe du Hoc est inverse.

Pour les Rangers du colonel Rudder, la pointe du Hoc est d'abord et avant tout *une falaise*.

Une falaise à grimper, avec grappins, cordes et échelles télescopiques. C'est elle qui fait le sens historique du site. C'est elle qui donne la mesure de l'héroïsme des hommes de Rudder. C'est aussi la falaise qui fait de la Pointe du Hoc un site unique et original du Débarquement.



*L'ascension de la falaise, 6 juin 1944*



*Détail de la falaise aujourd'hui*



Or en découvrant uniquement la dimension terrestre de la Pointe, on reste aujourd'hui dans la logique géographique pure du site, ou, si l'on préfère, dans la logique allemande défensive.

Le sens du Débarquement et de la Libération est tout autre : il va du bas vers le haut ! C'est le sens de la reconquête d'un territoire occupé. **Pour le visiteur, l'expérience du pied de la falaise redonnerait un sens historique plus fort et plus profond à la découverte de la Pointe du Hoc.**

Hélas, malgré toute la légitimité d'un tel souhait, la raideur de la falaise et sa fragilité (présence de marnes dans les calcaires) interdisent aujourd'hui l'accès au pied de la falaise par un chemin. Celui-ci a pourtant existé à une époque, mais l'érosion a eu raison de lui.

On ne voit guère alors comment atteindre le pied de falaise depuis le sommet, à moins de forer un tunnel vertical et d'y glisser un escalier !

Une autre solution, plus réaliste, consiste peut-être à développer une complémentarité plus évidente entre la visite «terrestre» de la pointe du Hoc et la visite «maritime» qu'en offre la navette Colonel Rudder depuis Grandcamp.

Actuellement en effet, cette possibilité de découverte par voie de mer reste relativement confidentielle. Ceci est en partie dû au fait que les relais d'information ne sont pas très explicites pour les visiteurs entre Pointe du Hoc,

musée des Rangers et embarcadère de la navette.

C'est également lié au fait que le musée et l'embarcadère sont dissociés à Grandcamp. L'embarcadère se trouve même au fond du port et l'on n'y accède qu'en faisant un long périple qui contourne la halle aux poissons. Pourrait-on rapprocher le musée et l'embarcadère pour faire de Grandcamp un site réellement fort et complémentaire dans la découverte de la pointe ?



*La falaise vue depuis la mer*



## Synthèse du diagnostic : orientations et principes généraux d'aménagement

### *1 - Les orientations*

Le diagnostic permet de dégager en synthèse trois orientations majeures pour la mise en valeur de la pointe du Hoc :

*1. Il s'agit d'offrir un accueil de qualité, à la mesure de la pointe du Hoc et de sa renommée :*

si l'espace d'accueil a su garder une échelle assez agréable aujourd'hui, il n'en demeure pas moins que le stationnement offre une image relativement banalisée pour ce site d'exception ; mais surtout les bâtiments font aujourd'hui défaut, à la fois pour l'accueil et pour la gestion du site ;

*2. Il s'agit de redécouvrir le site dans toute son ampleur :*

l'analyse historique, complétée par l'interprétation des photos et cartes aux différentes époques, montre que les traces de la guerre ont été largement effacées.

Le site est encore réduit aujourd'hui par plusieurs phénomènes qui s'additionnent : un parcours de visite qui incite à la découverte minimale, des friches qui couvrent une part des traces de la guerre encore existantes, une falaise dont l'inaccessibilité enlève une part du sens historique du site ;

*3. Il s'agit d'apporter une information sur les événements de juin 1944 :*

celle-ci fait aujourd'hui cruellement défaut, laissant les visiteurs sur leur faim.

Si des informations peuvent être prises au musée des Rangers de Grandcamp-Maisy, à quelques kilomètres, il reste à offrir le moyen d'une information complémentaire, adaptée au site, avec la compréhension in situ du déroulement de la bataille.

Par ailleurs, des indications et des liens clairs méritent d'être proposés aux visiteurs entre pointe du Hoc, musée des Rangers et embarcadère de la navette 'Colonel Rudder'.

Chacune de ces trois orientations est déclinée en principes d'actions, mis en application dans les esquisses des pages suivantes.



## 2 -Les principes d'actions

### 1. Pour offrir un accueil de qualité :

- déplacer le site d'accueil hors du site historique, au-delà des terrains inconstructibles du Conservatoire du littoral
- créer un stationnement bocager, intégré dans la trame du parcellaire agricole du Bessin
- créer un bâtiment bas et long, porte d'entrée pour la découverte pédestre du site
- créer un espace de commémoration au point d'accueil du site, facilement accessible et de grande qualité, digne des faits historiques appelés à être commémorés.

### 2. Pour redécouvrir le site dans toute son ampleur :

- remettre au jour les traces enfouies sous la végétation
- rendre à la nature et/ou à l'histoire l'espace des stationnements actuels
- effacer le cheminement bitumé existant
- laisser libres les parcours de découverte
- découvrir le site en position dominante, avec vue sur la pointe et la mer à la fois
- favoriser une découverte plus longue et plus complète du site
- accéder au pied de falaise?
- favoriser la découverte du site par voie de mer depuis Grandcamp

### 3. Pour apporter une information sur les événements de juin 1944 :

- créer un site d'accueil-information au point d'accès pédestre vers le site
- offrir une information complémentaire à celle du musée des Rangers, en privilégiant l'évocation des événements des 6-8 juin à partir des restes observables
- établir des liens d'informations entre les différents sites que sont la pointe du Hoc, le musée des Rangers et l'embarcadère du bateau 'Colonel Rudder'
- disperser discrètement l'information sur les différents points d'attraction du site que sont les restes des constructions militaires



## ANALYSE PAYSAGERE

### Partie 2 : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT



POINTE DU HOC



## POINTE DU HOC : DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT



- étude commandée par :

la Direction régionale de l'environnement de Basse-Normandie  
CITIS - Le Pentacle - 14209 Hérouville Cedex -  
Tél. 02 31 46 70 00 - Télécopie 02 31 44 72 81

- suivie par :

- Mme Buccio, Sous-Préfète de Bayeux
- Mr Lefranc, Conseiller régional, Maire de Grandcamp-Maisy, représentant du Comité du Débarquement
- Mr Ledevin, Maire de Criqueville-en-bassin
- Mr Dellinger, Superintendant du site, American Battle Monuments Commission
- Mme Garnung, Administrateur de contrat, American Battle Monuments Commission
- Mr Sole, Directeur technique, American Battle Monuments Commission
- Mr Jouault, Ingénieur, American Battle Monuments Commission
- Mr Deslandes, Conservatoire du Littoral
- Mr Laprie, Architecte des Bâtiments de France, Service départemental de l'architecture et du patrimoine
- le Conseil Général du Calvados
- Mme Avril, Direction Régionale de l'Environnement Basse-Normandie
- Mr Clouet, Chef du Service nature, paysage, cadre de vie, Direction Régionale de l'Environnement Basse-Normandie

- réalisée par :

- l'Agence Bertrand Folléa - Claire Gautier, Paysagistes DPLG  
Claire Gautier, Bertrand Folléa, Pierre-Yves Pasco, Gaétan Cotreuil  
6bis, rue Henri-Martin - 92240 Malakoff  
Tél : 01 47 35 71 33 - Fax : 01 47 35 61 16

avec l'assistance de :

- Jean Quellien, historien, Université de Caen



## Sommaire

### Introduction

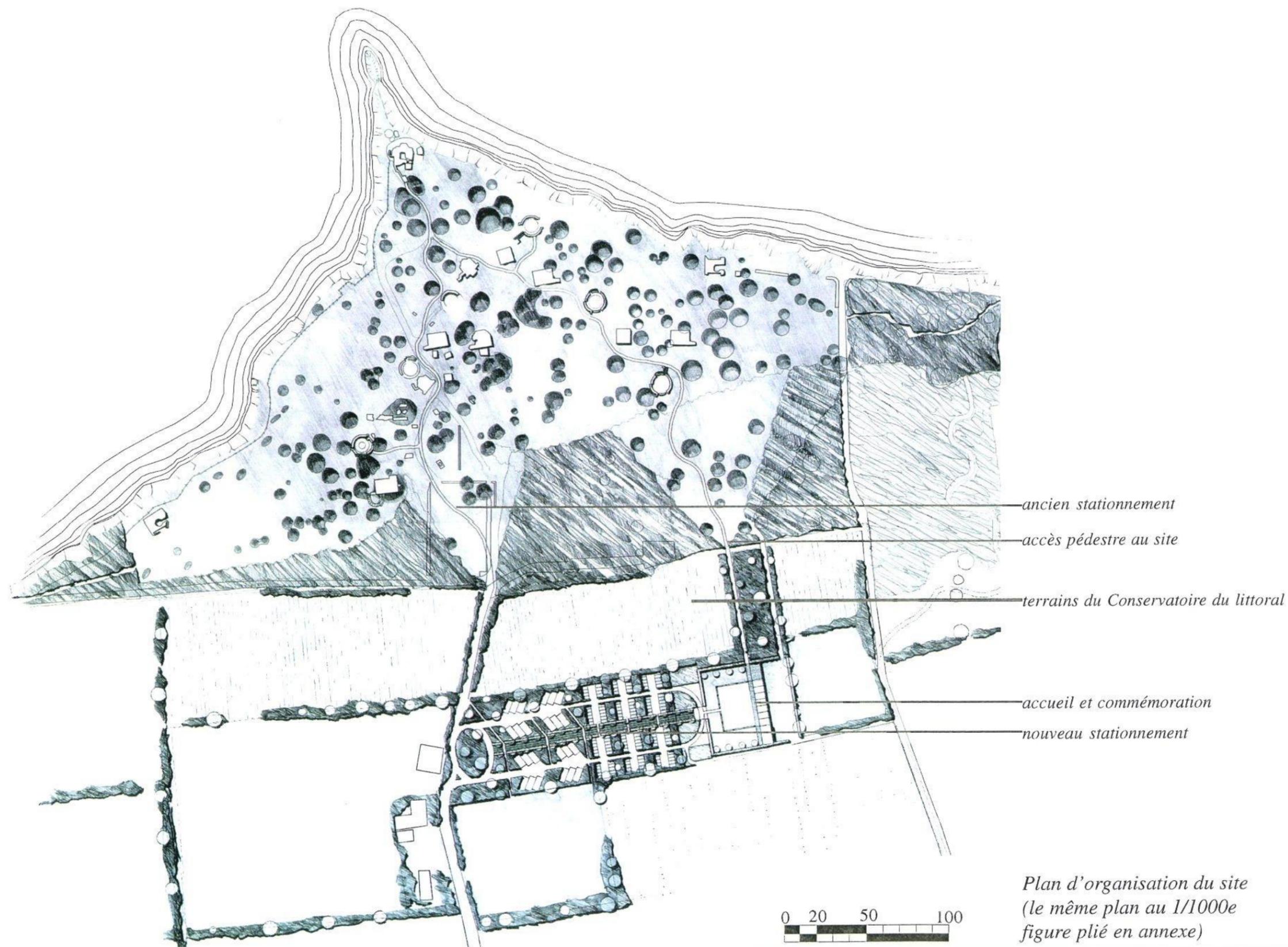
### Première partie : diagnostic du site

- 1. Un accueil qui n'est plus à l'échelle  
de la renommée du site *p 9*
- 2. Une information quasi inexistante  
sur les événements de juin 1944 *p 11*
- 3. Un parcours minimal pour la visite *p 13*
- 4. Des traces historiques à peine vues  
par les visiteurs *p 14*
- 5. Des traces aujourd'hui disparues  
... ou cachées *p 16*
- 6. Une falaise essentielle mais inaccessible *p 19*
- Synthèse du diagnostic : orientations  
et principes généraux d'aménagement** *p 26*
- p 28*



## Deuxième partie : orientations d'aménagement, description du projet

I. Le principe général d'organisation du site	p 8	II. Description détaillée	p 22		
1. Le nouveau positionnement de l'accueil et du stationnement	p 8	1. La route d'accès et les dessertes agricoles	p 22	5. L'espace technique et les accès secours	p 37
2. Le nouveau positionnement de l'espace de la commémoration	p 14	2. Le stationnement	p 24	6. Le site historique	p 38
3. L'accueil des visiteurs	p 16	2.1. Le stationnement principal	p 24	6.1. L'accès au site historique	p 38
4. L'accueil des V.I.P.	p 19	2.2. Le stationnement d'appoint	p 27	6.2. La circulation des visiteurs sur le site historique	p 40
5. Les espaces techniques	p 20	3. La Grande Allée d'accès piétons et V.I.P.	p 28	6.3. La gestion de la végétation spontanée	p 42
6. L'espace historique	p 21	4. L'espace d'accueil et de commémoration, le bâtiment	p 30	6.4. L'ancien parking	p 43
		4.1. La cour d'accueil	p 30	6.5. Le bilan quantitatif des surfaces	p 44
		4.2. Le bâtiment	p 32	7. L'apport d'information	p 45
		4.3. L'auvent et le mur de la mémoire	p 34	8. La découverte de la falaise	p 46



# Deuxième partie



# I. Le principe général d'organisation du site

Le plan et les schémas suivants décrivent l'organisation générale du site. Chaque point est ensuite détaillé dans le deuxième chapitre de description du projet.

## 1. Le positionnement de l'accueil, stationnement et bâtiment

Où créer l'accueil, le stationnement et le bâtiment pour offrir une qualité optimale dans la découverte du site?

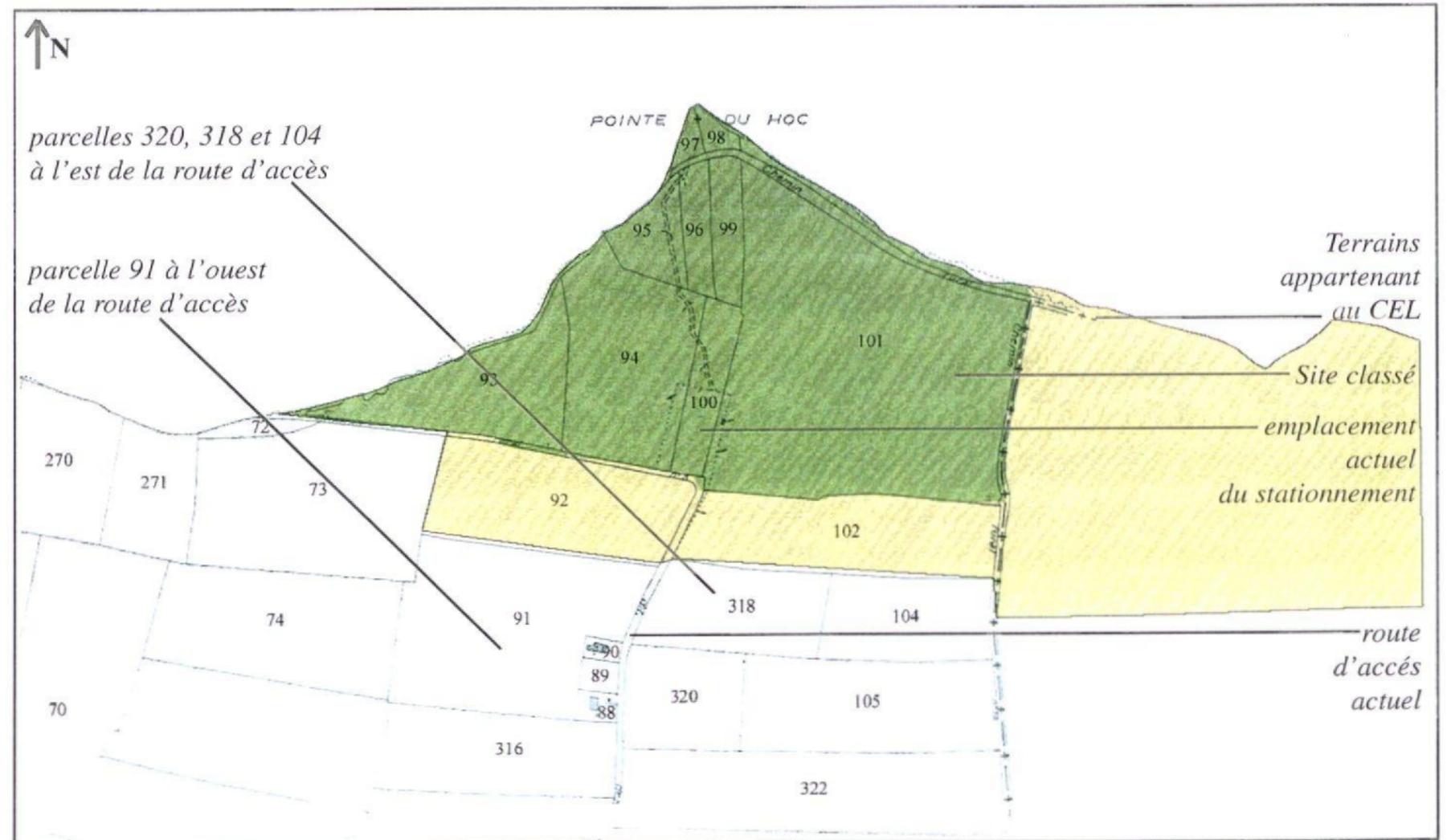
Il faut ici reprendre le parcellaire, sur lequel la SAFER a fait une étude d'opportunité foncière.

Les parcelles 92 et 102, bien que situées hors du périmètre du site classé, appartiennent au Conservatoire du Littoral et sont donc inconstructibles.

Les parcelles envisageables deviennent donc :

- la parcelle 91 à l'ouest de la route d'accès ;
- les parcelles 320, 318 et 104 à l'Est de cette même route.

En l'état actuel, rien ne les différencie vraiment : elles sont toutes agricoles, bordées de



Fond cadastral intégrant l'actualisation de la SAFER



haies d'arbres et d'arbustes courtauds et coiffés par le vent et les embruns.

Entre l'Est et l'Ouest de la route d'accès, le bon emplacement sera celui qui permettra la meilleure découverte du site historique.

Trois éléments d'analyse complémentaire permettent de choisir :

- l'organisation militaire du site et la disposition des ruines visibles aujourd'hui : comment en profiter au mieux, quel parcours permet d'en découvrir le plus possible?

- les ouvertures visuelles : d'où peut-on appréhender au mieux l'ampleur du site historique?

- les traces du bombardement : quels sont les secteurs les plus pauvres en traces et qu'il convient d'éviter pour rendre la visite plus intéressante et plus dense?

Chacun de ces trois points est détaillé ci-dessous.

### L'organisation militaire du site :

Aujourd'hui, le site est si bouleversé qu'il semble n'être qu'un chaos de trous de bombes et de bunkers en ruines.

Mais cette impression de désordre apparent cache en réalité une organisation militaire logique et précise qui fait écho à la géographie naturelle du site en pointe.

Cette organisation peut nous aider à choisir les bons points d'entrée dans le site.

- Les six encuvements circulaires, porteurs de canons de 155mm sont répartis de la façon suivante :

- trois sont alignés le long du rebord oriental de la pointe (pointés vers Omaha Beach) ;
- les trois autres sont alignés parallèlement au rebord occidental de la pointe (menaçant Utah Beach).

- A l'extrémité de la pointe se trouve le poste de direction de tir. Depuis sa fente circulaire, il embrasse largement l'étendue marine.

- Aux deux extrémités Est et Ouest du site, se trouvent les positions FLAK : postes de défense antiaériennes équipés de canons FLAK 30.

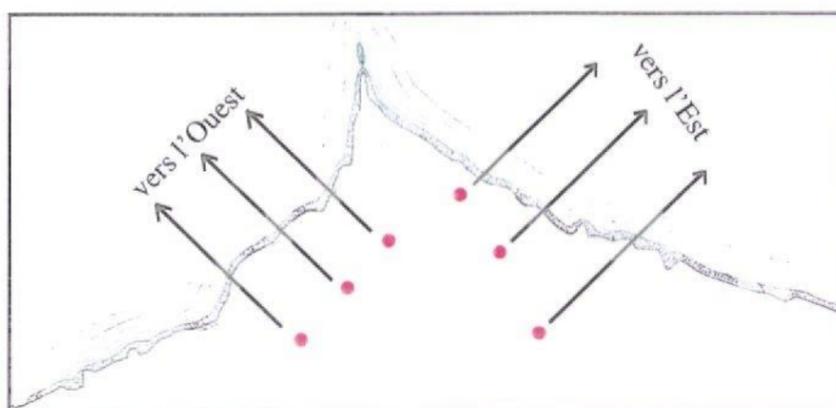
- Les deux abris pour munitions se trouvent chacun dans une rangée des encuvements à canons.

- Les abris pour personnel et casemates restent également proches des canons.

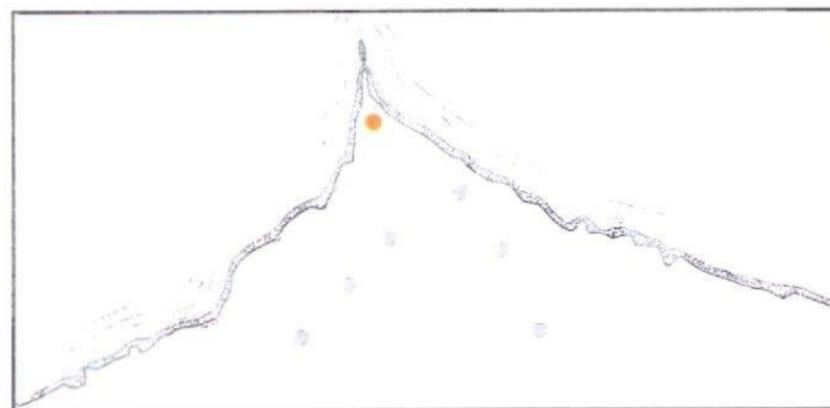
**Se dessinent finalement aujourd'hui deux lignes de ruines, chacune parallèle à un rebord de la côte, cadrées par trois points : positions FLAK à l'Est et à l'Ouest et poste de direction de tir à l'extrémité de la pointe.**



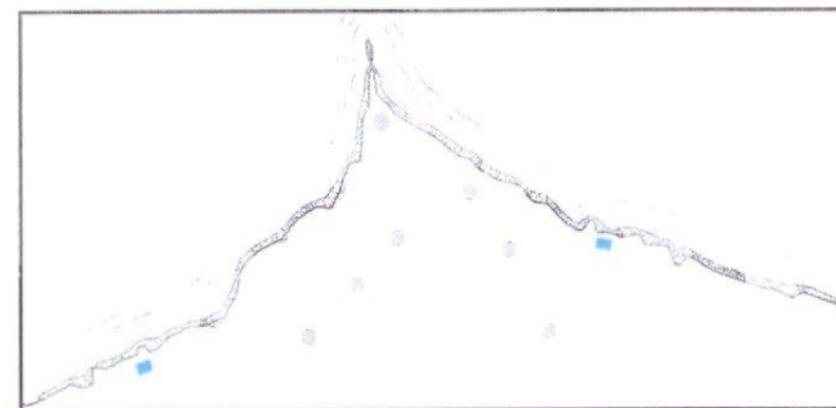
*L'organisation militaire du site : résumé schématique*



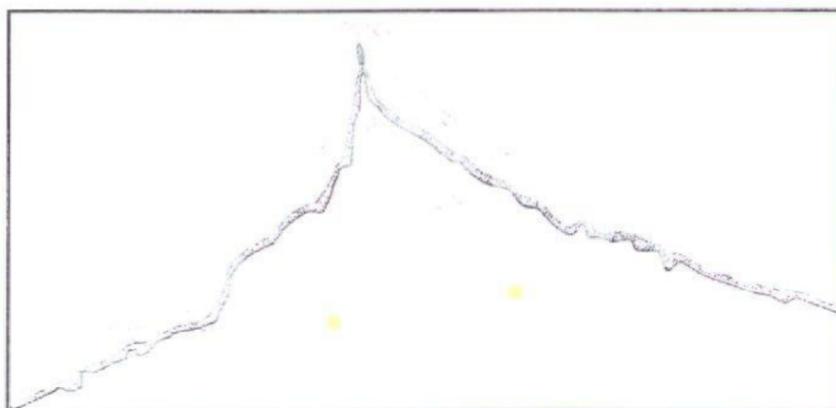
*Les encuvements porteurs des canons de 155mm*



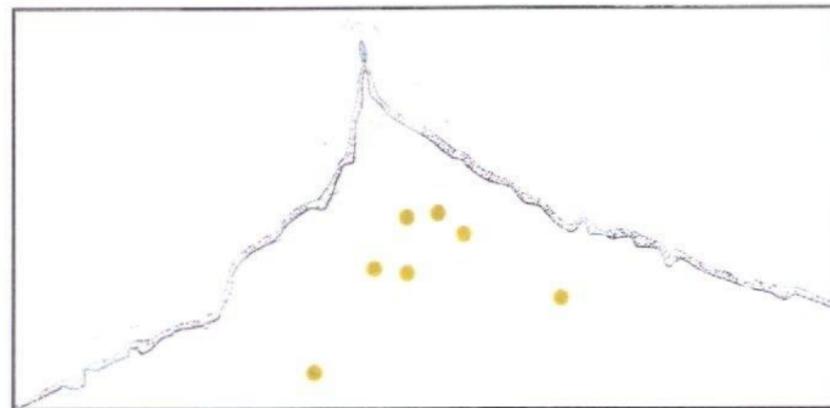
*Le poste de direction de tir*



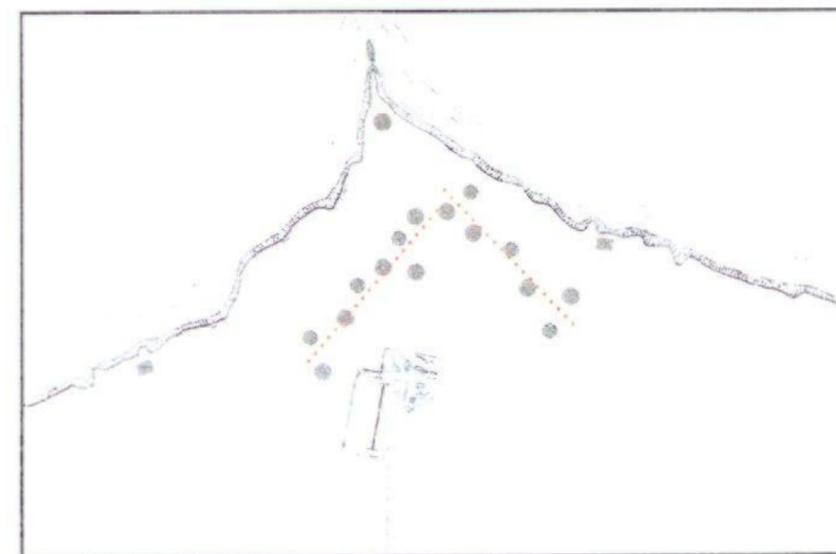
*Les deux positions FLAK (canons antiaériens)*



*Les abris pour munitions*



*Les abris pour personnel et les casemates*



*Bilan : deux lignes de ruines cadrées par trois points particuliers*



### Une pente biaise pour la pointe du Hoc :

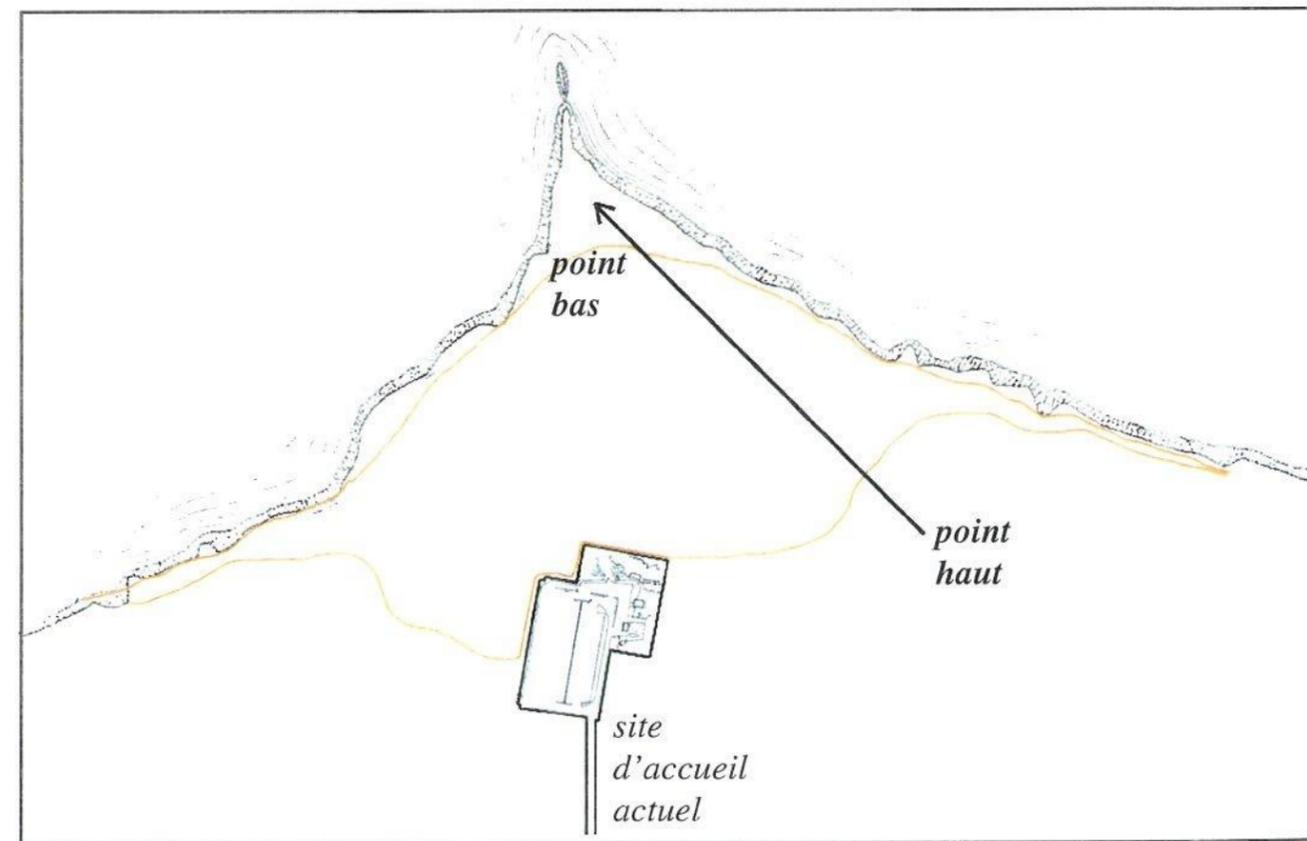
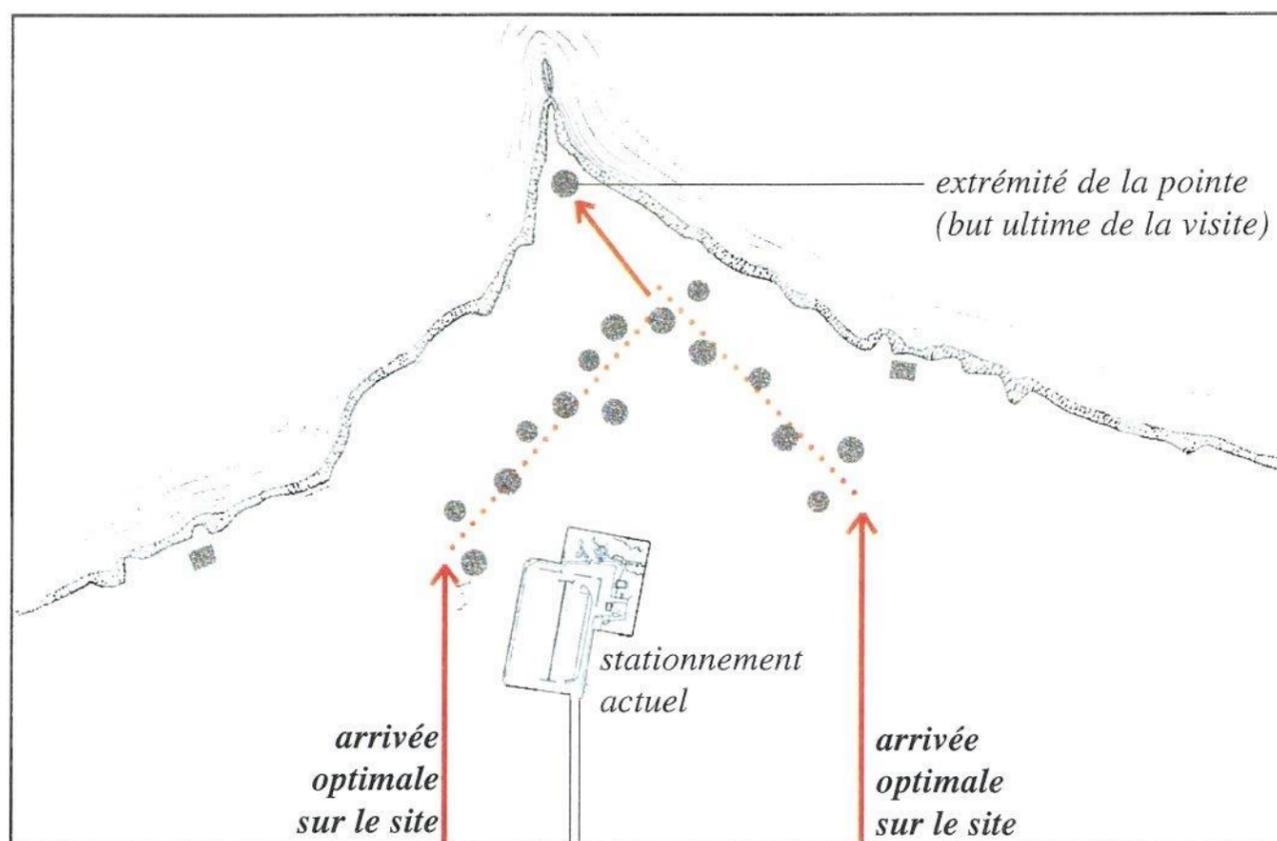
Dès lors, on comprend que l'arrivée sur le site gagnera à se caler sur une de ces «lignes de ruines», de façon à offrir le plus possible d'éléments à voir sur le chemin qui mène à l'extrémité de la pointe.

Si la pente naturelle du site reste faible, elle a néanmoins la particularité d'être biaise par rapport à la pointe. Le point haut du site historique se situe ainsi au Sud-est et non dans l'axe de l'arrivée de l'acte actuelle.

Or l'élévation légère dont on bénéficie de ce point haut suffit à ouvrir très largement la

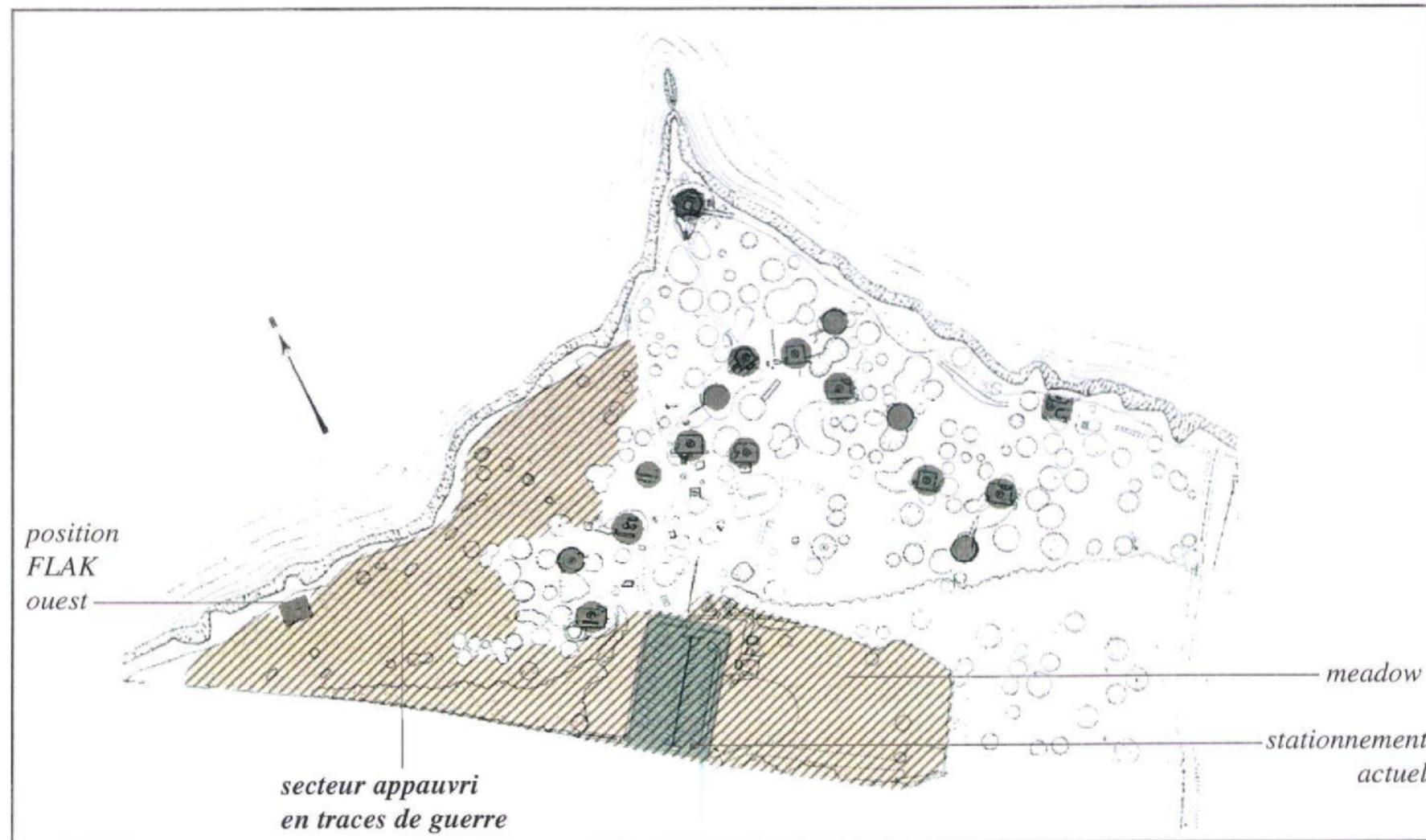
vue sur l'ensemble du champs de bataille, et à offrir à la fois la vue sur la pointe et sur la mer au second plan.

Dès lors, on recherchera à pouvoir offrir cette vue légèrement dominante aux visiteurs, notamment à leur arrivée (premier aperçu d'ensemble). Le secteur Est paraît ainsi plus favorable.





Des secteurs irrégulièrement riches en traces de bombardements :



L'examen des traces existantes de la guerre montre que le secteur Sud-Ouest est moins riche en trous de bombes que le restant du site : au parking existant, nécessairement nivelé, s'ajoute la prairie-stationnement (meadow)

également aplanie, ainsi que les abords de la position FLAK ouest, moins atteinte par les bombardements alliés successifs. L'angle sud-ouest du site paraît ainsi moins intéressant à parcourir pour les visiteurs.

Au final, la création d'un accueil vers l'Est apparaît nettement plus favorable pour améliorer la découverte du site dans toute son ampleur et toute sa richesse. Les parcelles 318 et 104 paraissent ainsi plus intéressantes pour recevoir les stationnements, l'accueil et le bâtiment.

A l'ouest, la parcelle potentielle n°91 a en outre l'inconvénient de jouxter des maisons d'habitations : le stationnement, la foule et la circulation risquent de perturber leur tranquillité.



### Les parcelles concernées et le POS actuel :

Les parcelles 320, 318 et 104 concernées par le projet sont situées sur la commune de Cricqueville-en-Bessin.

Elles sont classées en zone ND au plan d'occupation des sols de la commune. L'article ND 1 prévoit les types d'occupation ou d'utilisation des sols admis :

«Sont seuls admis :

- l'aménagement ou l'extension des bâtiments existants et la construction de leurs annexes
- en cas de sinistre, la construction sur place d'un bâtiment de même destination
- les bâtiments à caractère historique et culturel sous la responsabilité de la Commune».

Ce dernier point laisse supposer la constructibilité des parcelles concernées pour l'accueil et la commémoration du site.

Ces parcelles restent en dehors des périmètres de 500 m de protection liés à l'église et au château de Saint-Pierre.





## 2. Le nouveau positionnement de l'espace de commémoration

Actuellement, le monument commémoratif se situe à l'extrémité de la pointe, sur le poste de direction de tir.

Dressé comme un poignard dans l'espace chaotique et dénudé du champ de bataille, il signale parfaitement l'aboutissement naturel du parcours des visiteurs.

Par ailleurs, il occupe une position symbolique précieuse pour le Débarquement, à cheval entre terre et mer, dominant la fameuse falaise du Hoc. C'est autour de lui qu'ont eu lieu jusqu'à présent les commémorations.

Malheureusement, l'érosion de la pointe est très active, du fait de bancs de marnes qui alternent avec les couches calcaires. Sur la pointe du Hoc, cette érosion naturelle est sans doute accélérée par les bombardements qui ont modifié sa physionomie et bouleversé son équilibre.

D'après une étude financée par le Conseil Général du Calvados en 1997, le recul de la falaise est estimé entre 0,05 m et 0,10 m par an.

Soit jusqu'à 1m en 10 ans. Cette érosion est bien connue de tous les habitants, puisqu'ils pouvaient, il y a quelques années encore, atteindre à pied " l'aiguille " de la pointe, alors qu'elle est aujourd'hui isolée dans la mer.

Le monument commémoratif se trouve donc menacé d'effondrement à moyen terme, avec les risques de sécurité qui y sont liés.



*Le monument commémoratif : un signal depuis la terre pour les visiteurs...comme depuis la mer pour les marins.*



La présente esquisse, discutée en comité de pilotage, propose les points suivants :

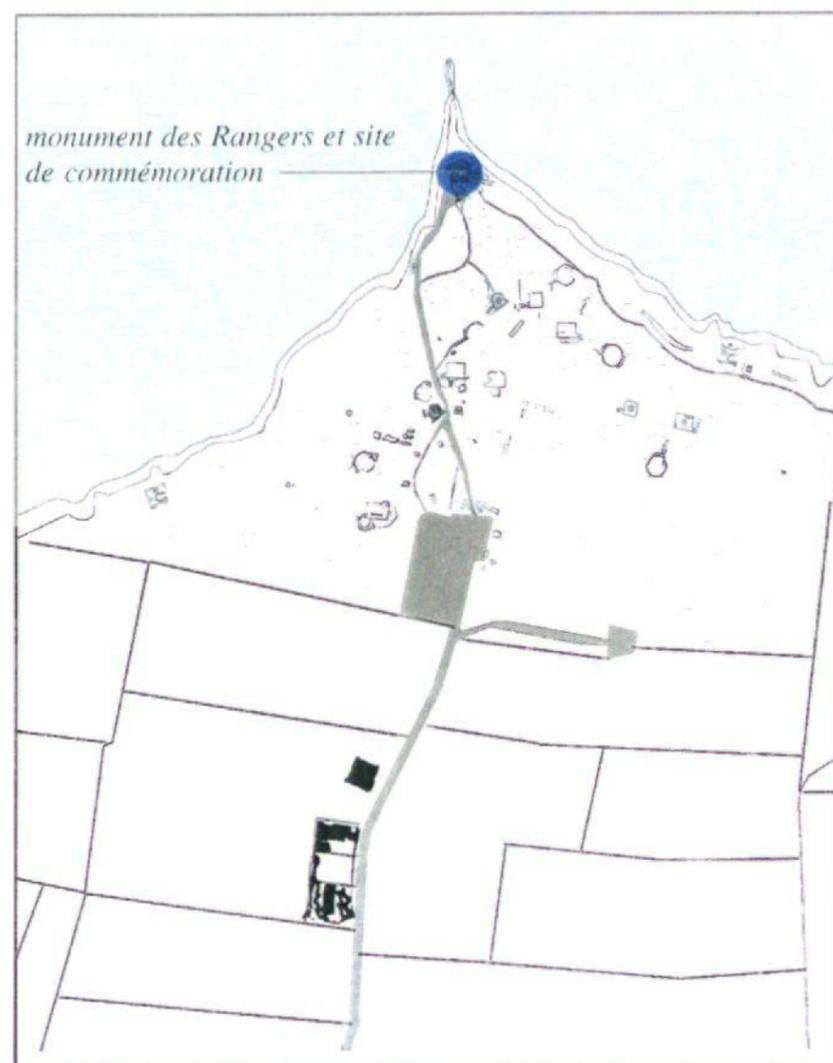
- créer un espace de commémoration dissocié du monument existant, plus facilement accessible, plus pratique et plus confortable, en retrait du site historique laissé " brut " : le site historique est ainsi libéré des contraintes de circulation des voitures officielles à l'occasion des commémorations. Le nouvel espace de commémoration est situé au nouveau point d'accueil du site; c'est un espace solennel et de prestige, avec mur de la mémoire et auvent de protection (voir ci-dessous) ;

- conserver à court terme le monument commémoratif à l'extrémité de la pointe, si l'ABMC le souhaite : c'est là sa place la plus noble et la plus juste symboliquement ; c'est aussi un moyen de signaler l'extrémité de la pointe aux visiteurs, dans un site vaste et sans autre repère fort ;

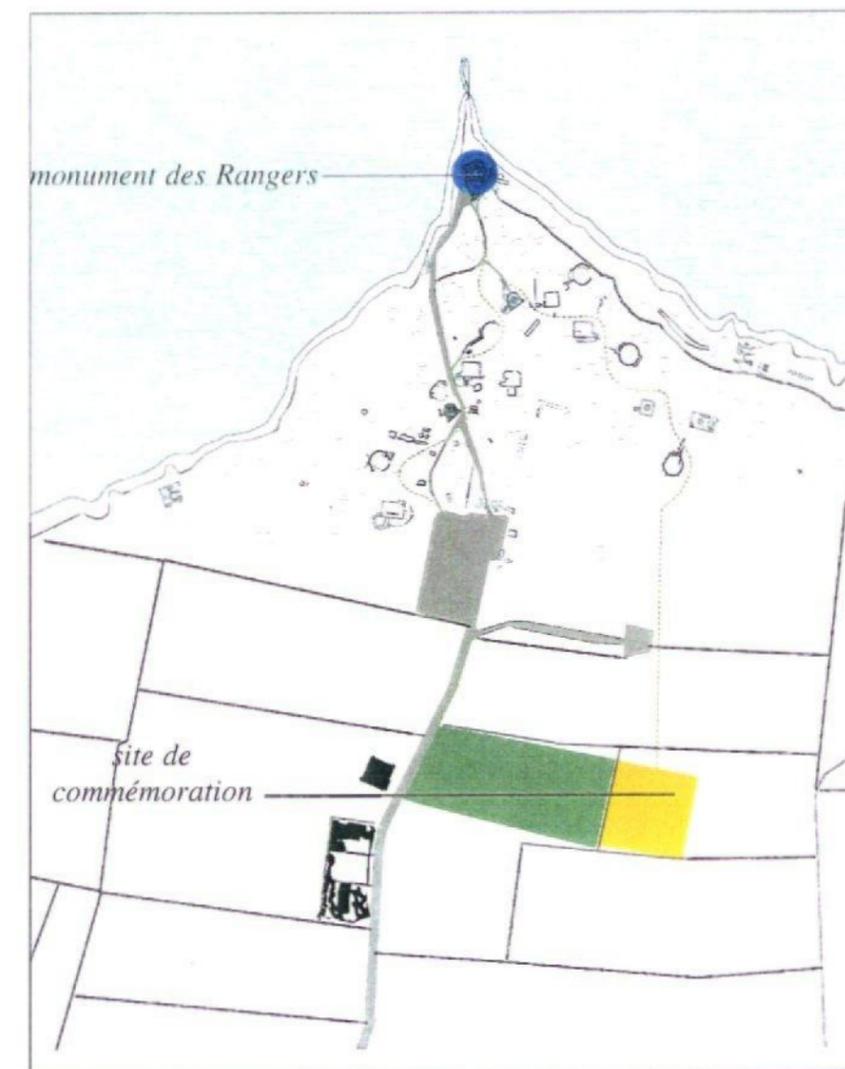
- ramener plus tard le monument commémoratif de l'extrémité de la pointe vers le nouvel espace de commémoration, lorsqu'il sera vraiment menacé par l'érosion.

Cette proposition s'adresse essentiellement à l'ABMC, qui doit se prononcer sur cette op-

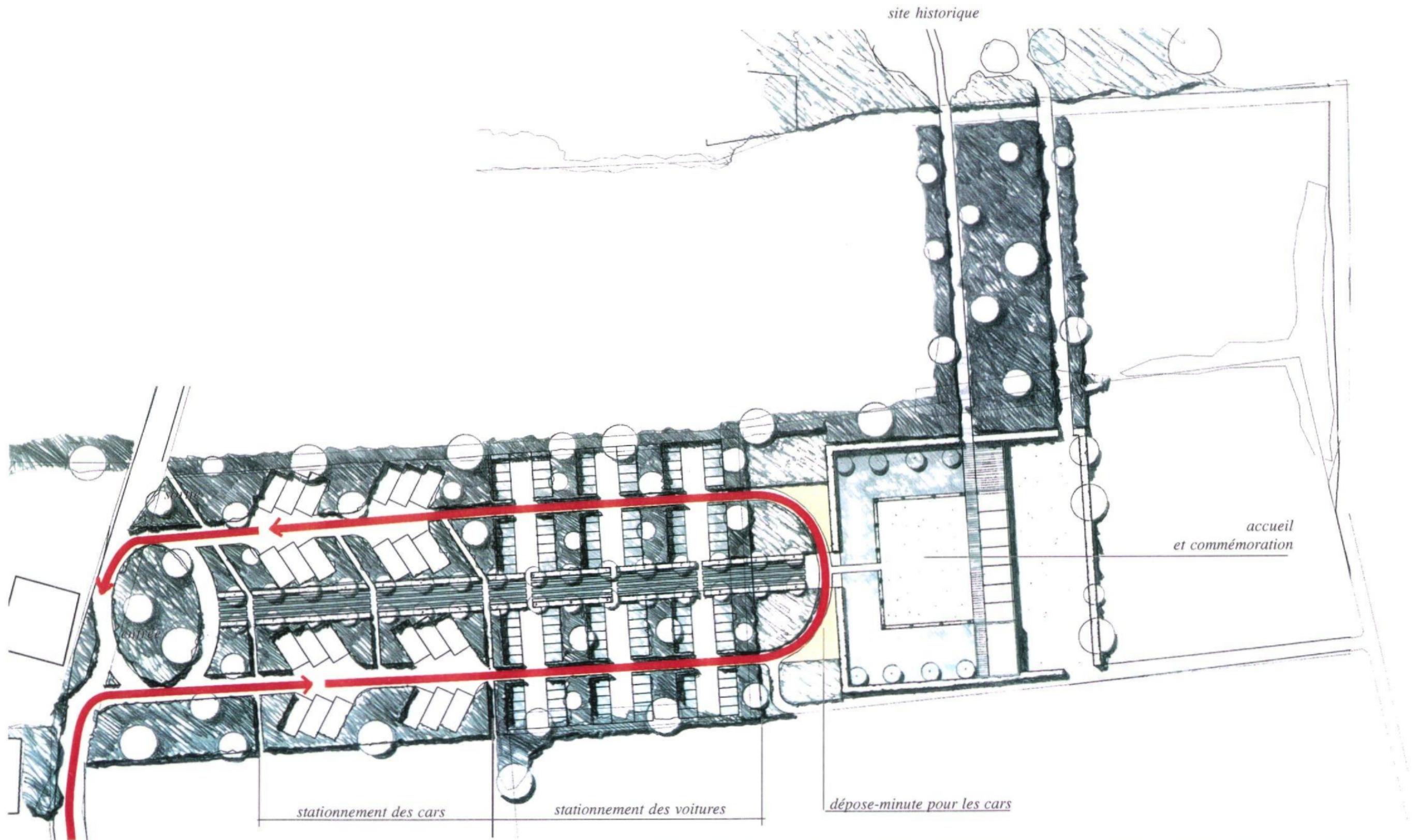
tion pour la valider ou la modifier, après discussion interne.

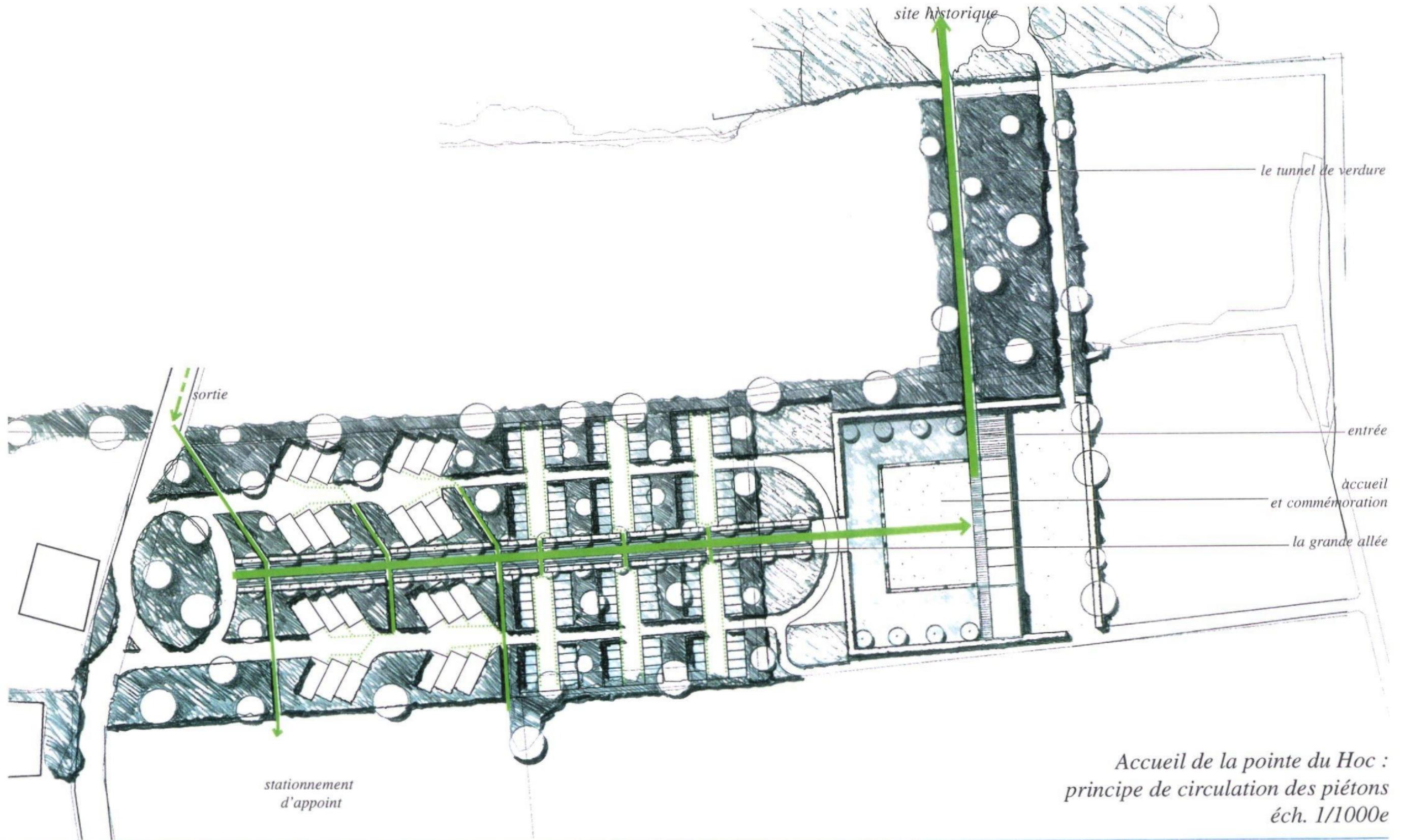


Schémas : le site de commémoration aujourd'hui



Projet du nouveau site de commémoration





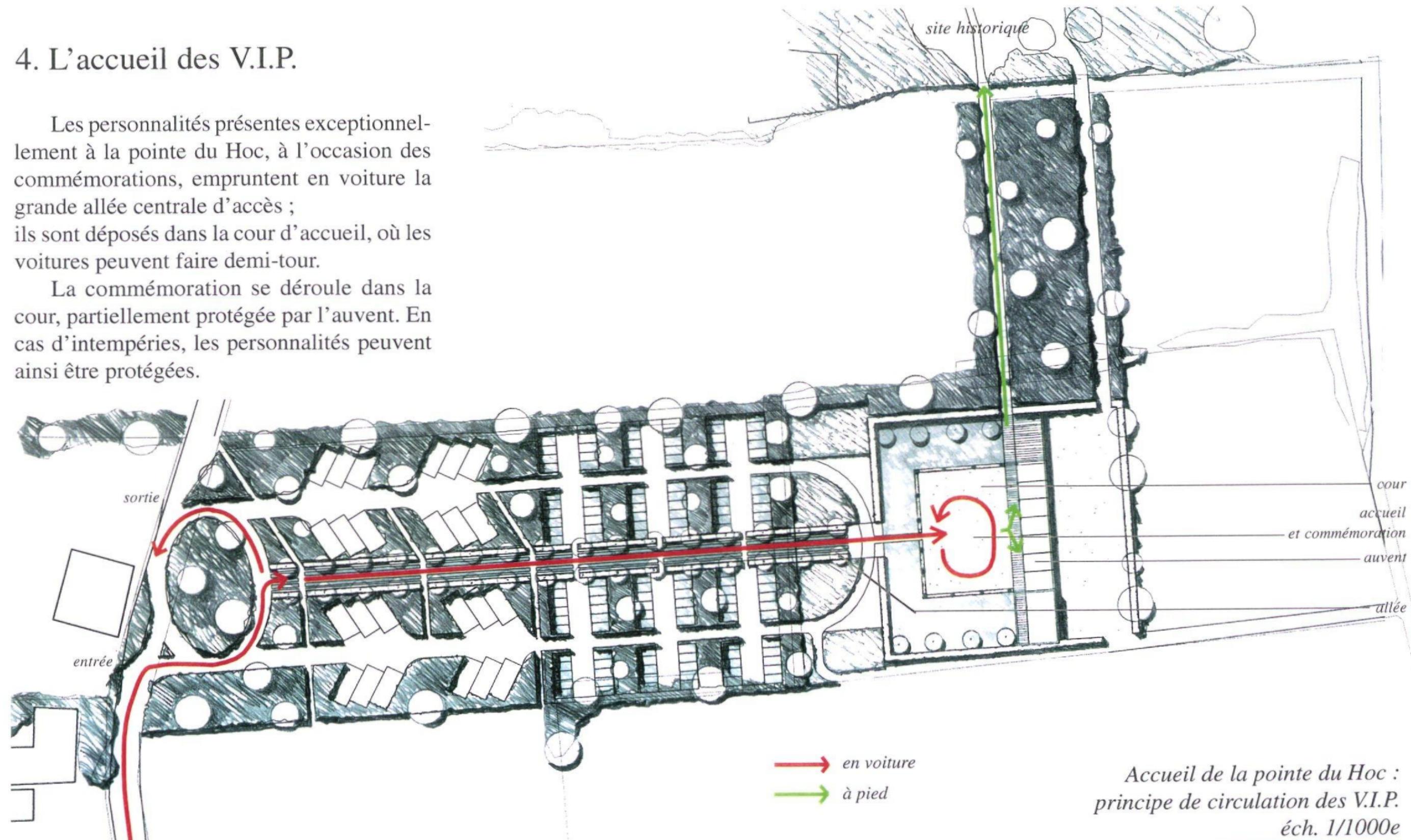
Accueil de la pointe du Hoc :  
principe de circulation des piétons  
éch. 1/1000e



#### 4. L'accueil des V.I.P.

Les personnalités présentes exceptionnellement à la pointe du Hoc, à l'occasion des commémorations, empruntent en voiture la grande allée centrale d'accès ; ils sont déposés dans la cour d'accueil, où les voitures peuvent faire demi-tour.

La commémoration se déroule dans la cour, partiellement protégée par l'auvent. En cas d'intempéries, les personnalités peuvent ainsi être protégées.



Accueil de la pointe du Hoc :  
principe de circulation des V.I.P.  
éch. 1/1000e



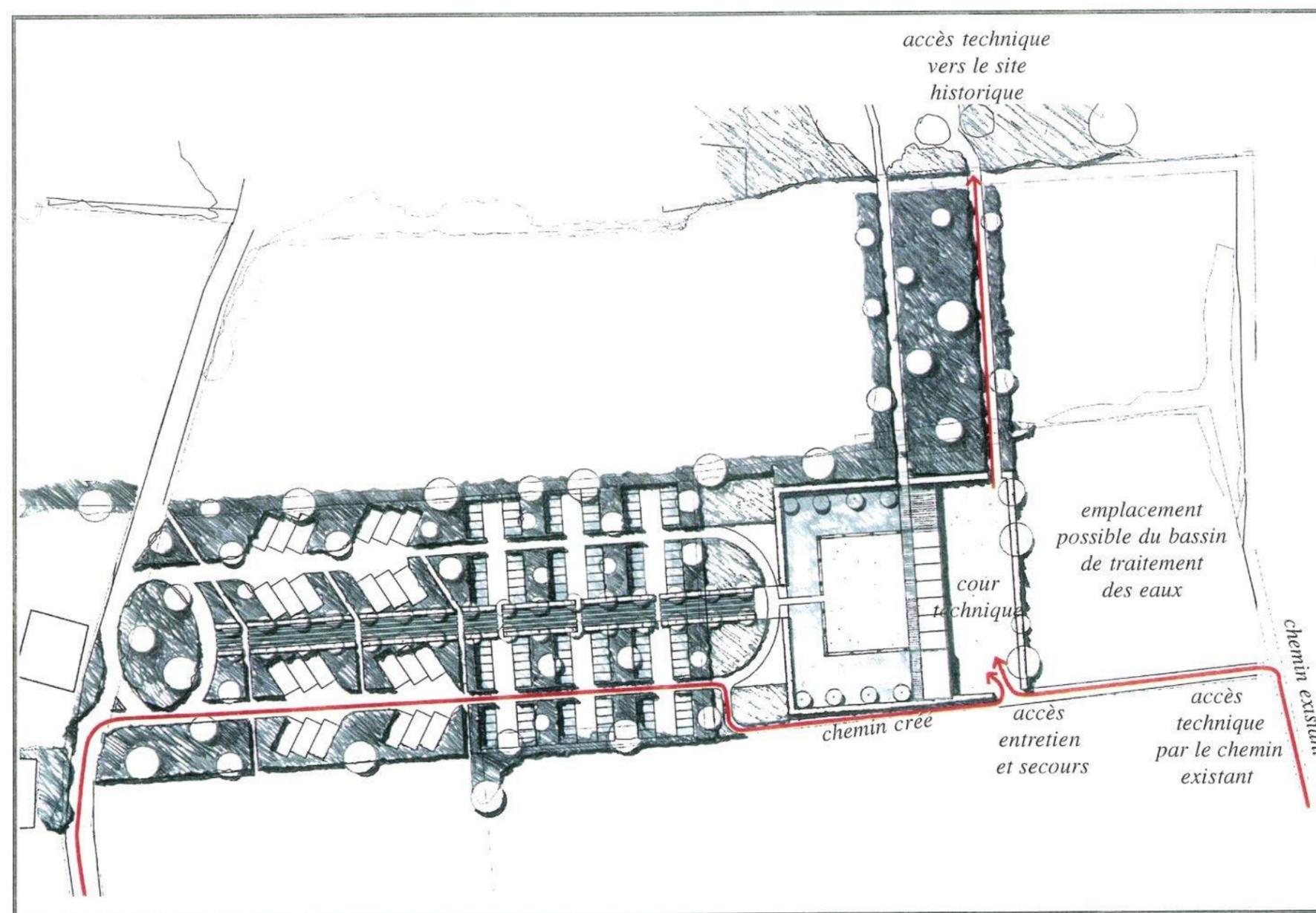
## 5. Les espaces techniques

Les espaces techniques nécessaires aux gestionnaires du site sont séparés des espaces d'accueil et de commémoration par le bâtiment et le mur qui le prolonge.

Ils se composent d'une cour pour entreposer le matériel et les déchets végétaux, pour stationner et réparer, etc, et d'un accès aux parties techniques du bâtiment (garage, douche, cuisine) ; l'ensemble de l'espace technique est relié :

- à l'aire de stationnement par un chemin qui évite l'espace d'accueil et de commémoration
- au chemin rural existant à l'est, ce qui permet un accès technique direct depuis la route Grandcamp-Maisy, sans passer par l'aire de stationnement ;
- au site historique par un chemin technique dissocié du chemin piétonnier public.

Ces cheminements permettent aussi la circulation des véhicules de secours.



*Accueil de la pointe du Hoc :  
principe des circulations techniques et de secours  
éch. 1/1000e*



## 6. L'espace historique

L'espace historique est libéré des stationnements et de l'accueil actuels. Les visiteurs y accèdent après avoir traversé la parcelle agricole du Conservatoire du Littoral, au moyen d'un tunnel de verdure : chemin large accompagné de bandes boisées. Une circulation principale discrète permet un accès rapide vers l'extrémité de la pointe, notamment pour les handicapés.

Le retour peut s'effectuer par un autre chemin, ce qui permet un parcours en boucle. La végétation spontanée qui borde au sud l'espace de visite est réorganisée pour découvrir des parties historiquement intéressantes, et recouvrir à l'inverse des parties appauvries en traces de guerre (les stationnements actuels aplanis).

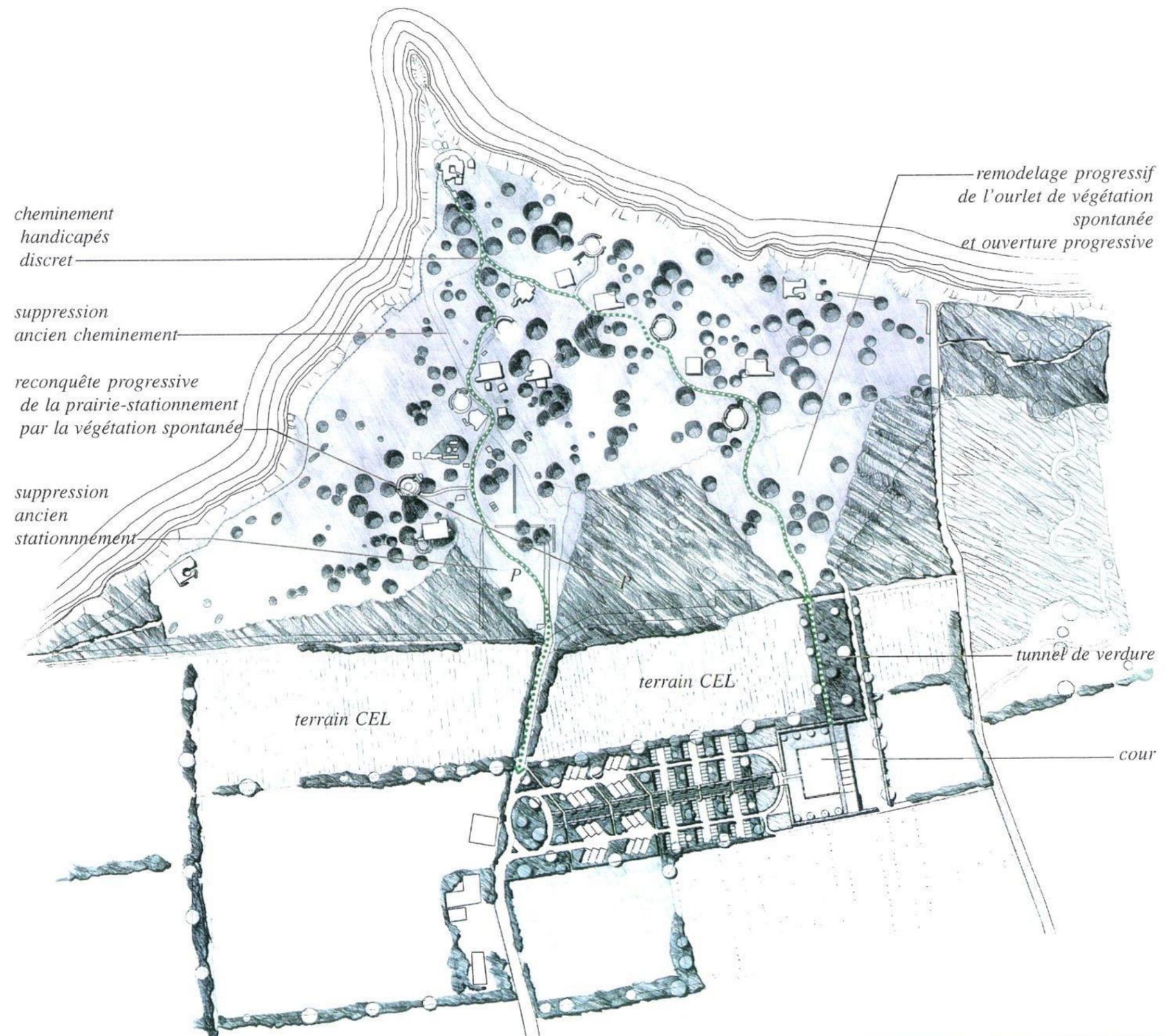


Schéma du site historique

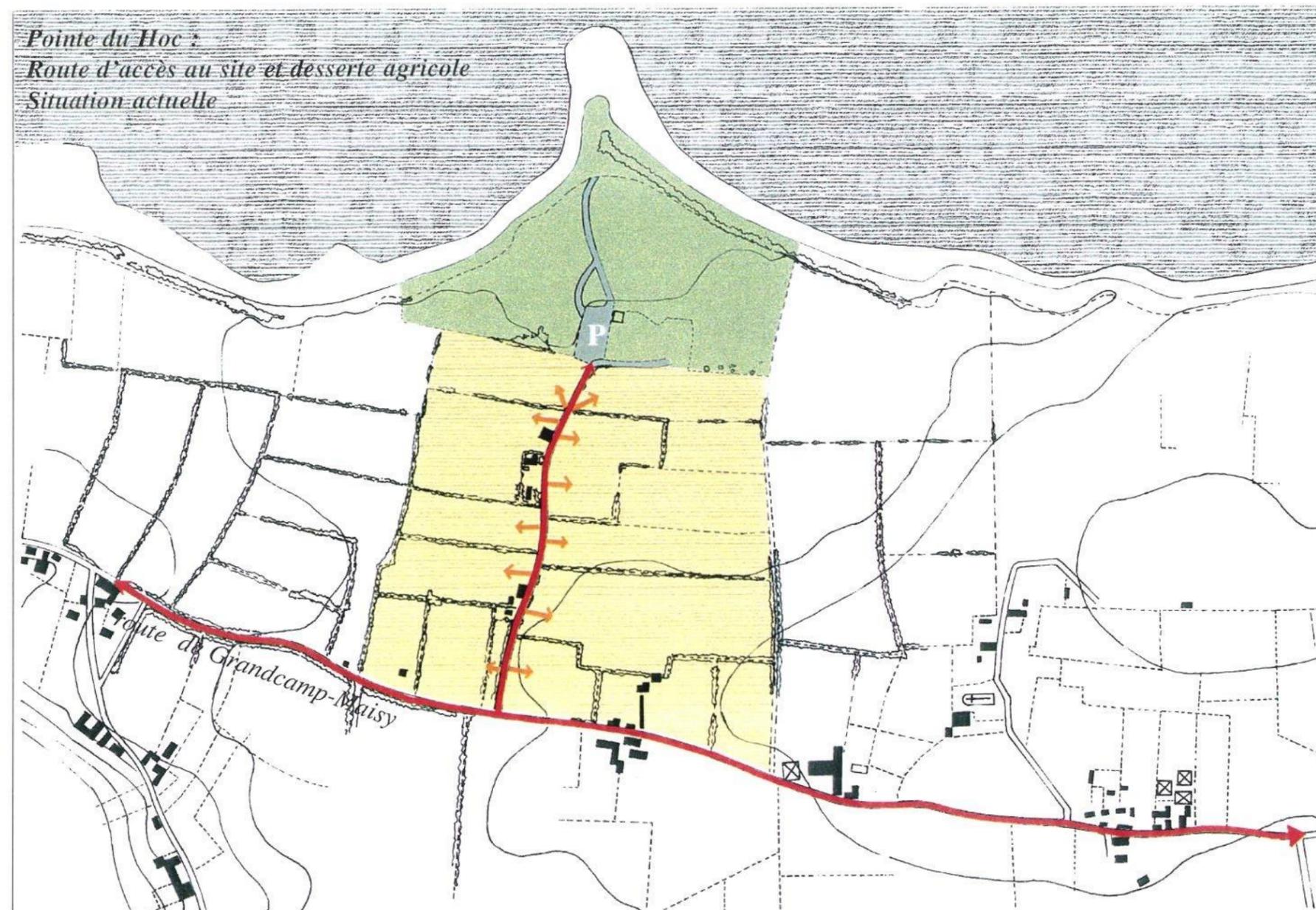
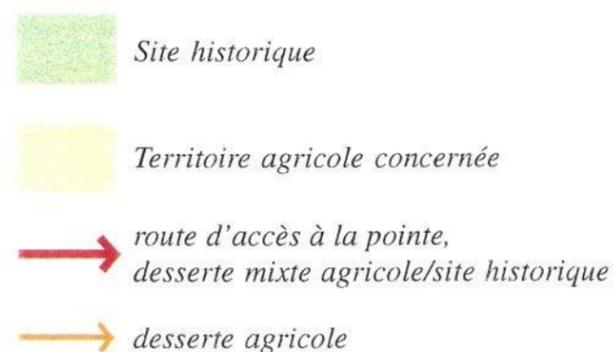


## II. Description détaillée du projet

### 1. La route d'accès et les dessertes agricoles

Dans le projet, la route d'accès à la pointe du Hoc est la même que celle d'aujourd'hui. A l'heure actuelle, il semble qu'un problème se pose de cohabitation entre sa fonction de desserte agricole et sa fonction de desserte du site historique : à certaines saisons (récolte du maïs par exemple), la route se retrouve salie et la circulation des engins peut être conflictuelle.

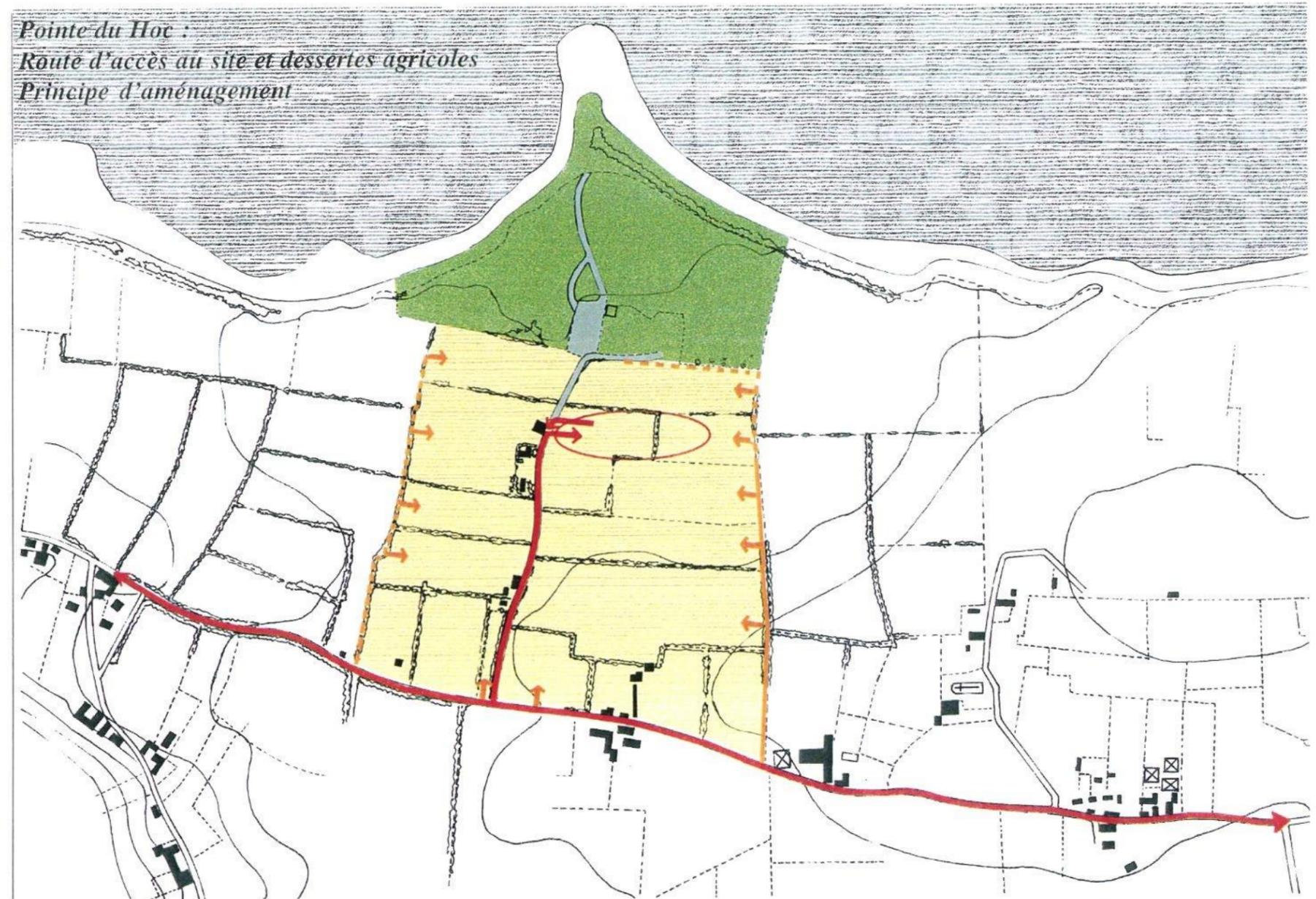
Les schémas suivants illustrent ces propos.





Pour résoudre le problème, un chemin serait à créer à l'ouest de la route d'accès : la plupart des parcelles pourraient alors bénéficier d'une desserte indépendante de la route d'accès à la pointe du Hoc, car un tel chemin existe déjà côté Est.

-  Site historique
-  Territoire agricole concernée
-  desserte du site historique  
(route d'accès à la pointe principalement)
-  chemin de desserte agricole existant
-  chemin annexe de desserte agricole à créer
-  accès de principe aux parcelles agricoles





## 2. Le stationnement

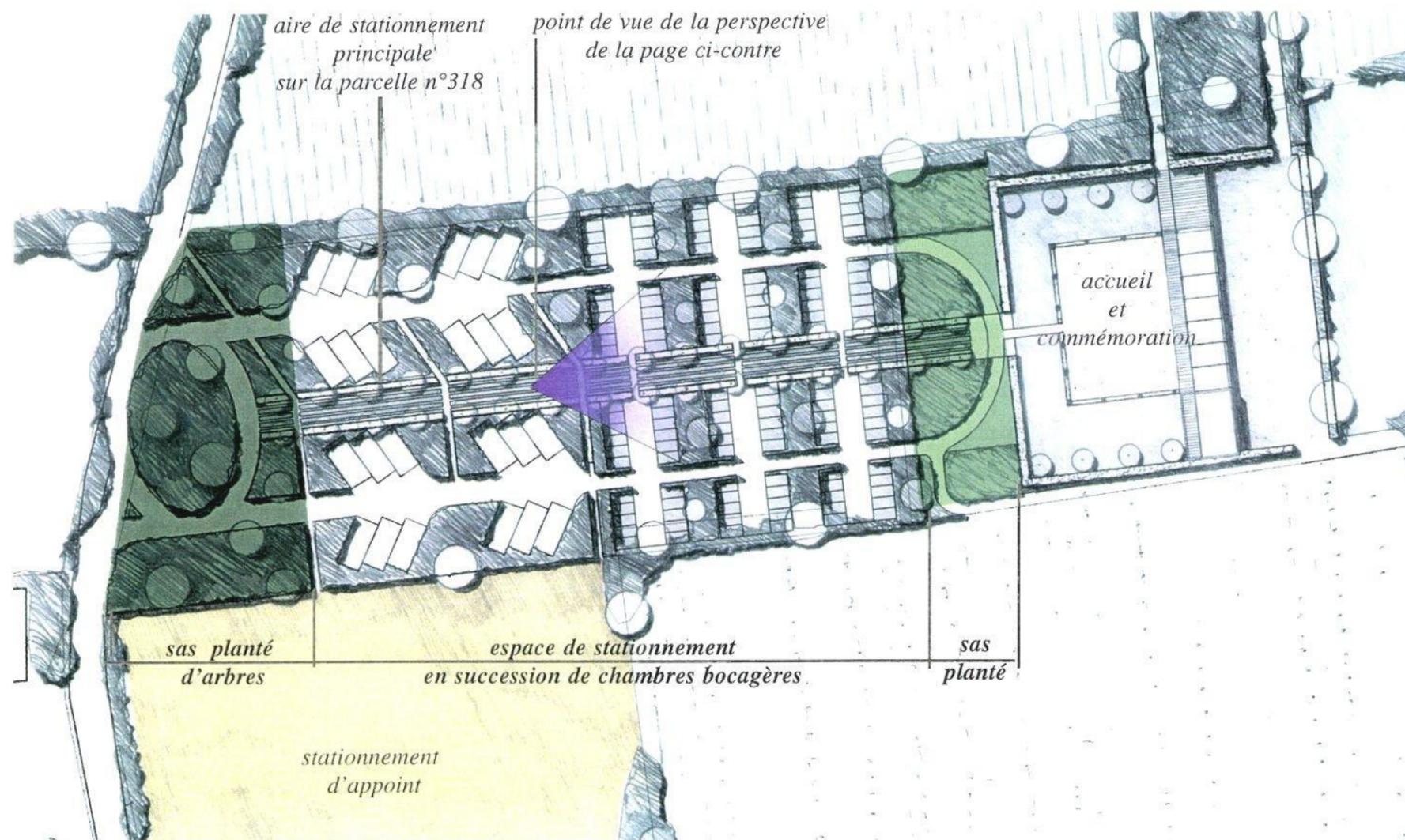
Le stationnement est double : un stationnement principal et un stationnement rustique d'appoint pour les jours de grande affluence.

### 2.1. Le stationnement principal

L'aire de stationnement principale s'allonge dans les emprises de la parcelle 318. Elle est conçue comme une succession de chambres bocagères, séparées les unes des autres par des haies et préservant les limites boisées de la parcelle 318 sur ses quatre côtés. Elles sont desservies successivement par un système de circulation en boucle à sens unique.

C'est un stationnement bocager, qui s'intègre au paysage agricole du Bessin et qui évite la vision de grandes nappes de voitures ou d'autocars.

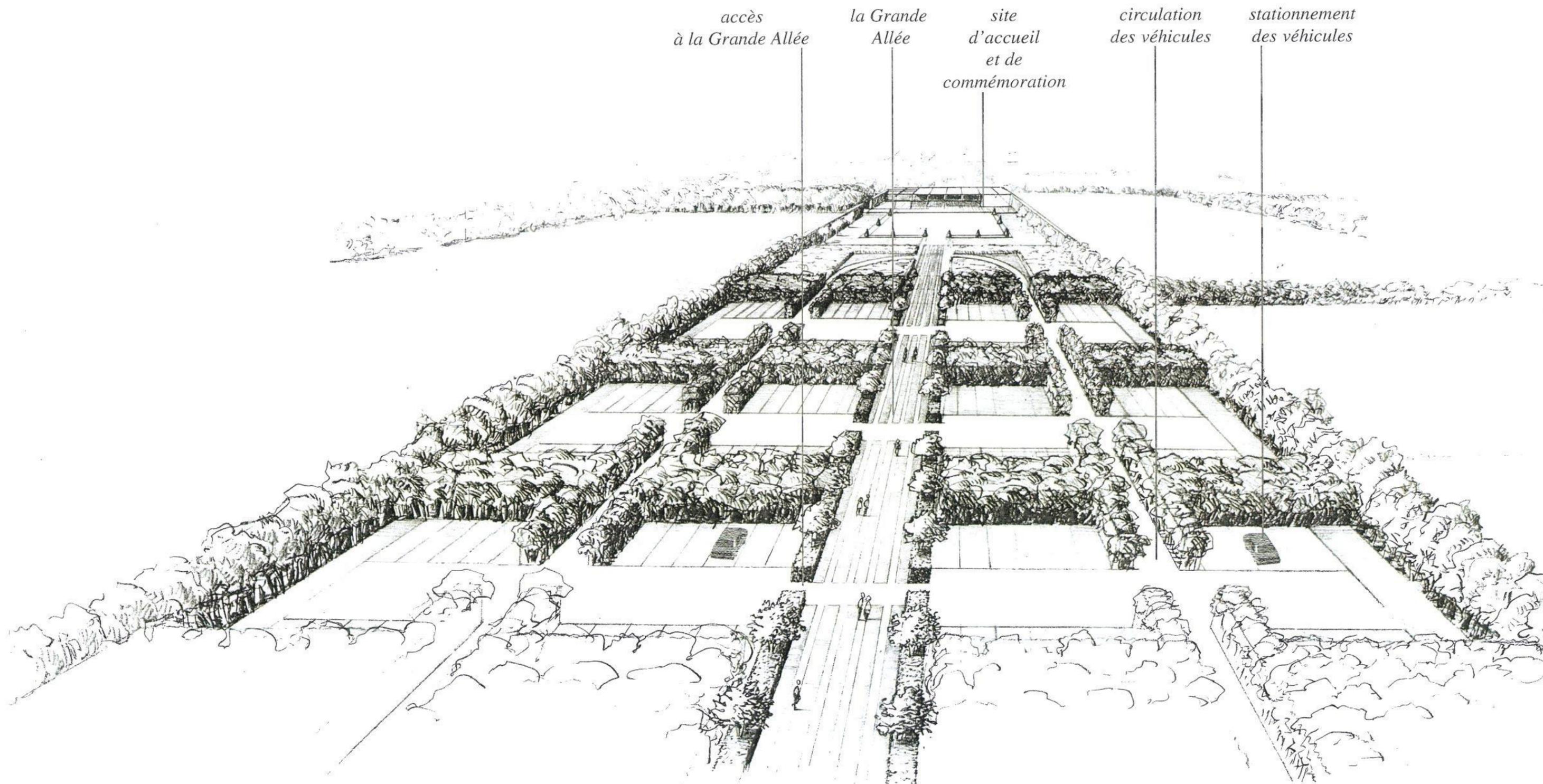
Dans l'esquisse présentée, deux séries de cinq chambres bocagères composent le stationnement, permettant le stationnement de 132 voitures et 24 autocars (contre 64 places de voitures et 12 places d'autocars sur le parking bitumé actuel).



Principe de l'aire de stationnement principal

La surface de stationnement couvre ainsi 130m x 80m soit 10400m<sup>2</sup> (contre 4000m<sup>2</sup> pour le stationnement bitumé actuel). La capacité d'accueil pourra aisément être revue plus précisément lors des études de projet plus précises : avec les deux parcelles 318 et 104, on dispose en effet d'une petite marge de liberté.

Les sols de circulations et de manoeuvres sont en dur (stabilisé ou béton, permettant de différencier le stationnement d'une route ou d'un parking classique) ; les sols de stationnement proprement dit peuvent rester enherbés pour les voitures : il s'agit bien d'un parking "vert" de campagne.



*Le stationnement bocager et la grande Allée : vue en perspective*



La photo de référence ci-jointe, prise en Angleterre, permet d'illustrer ce principe de traitement des sols.

Deux sas végétaux cadrent le stationnement de part et d'autre :

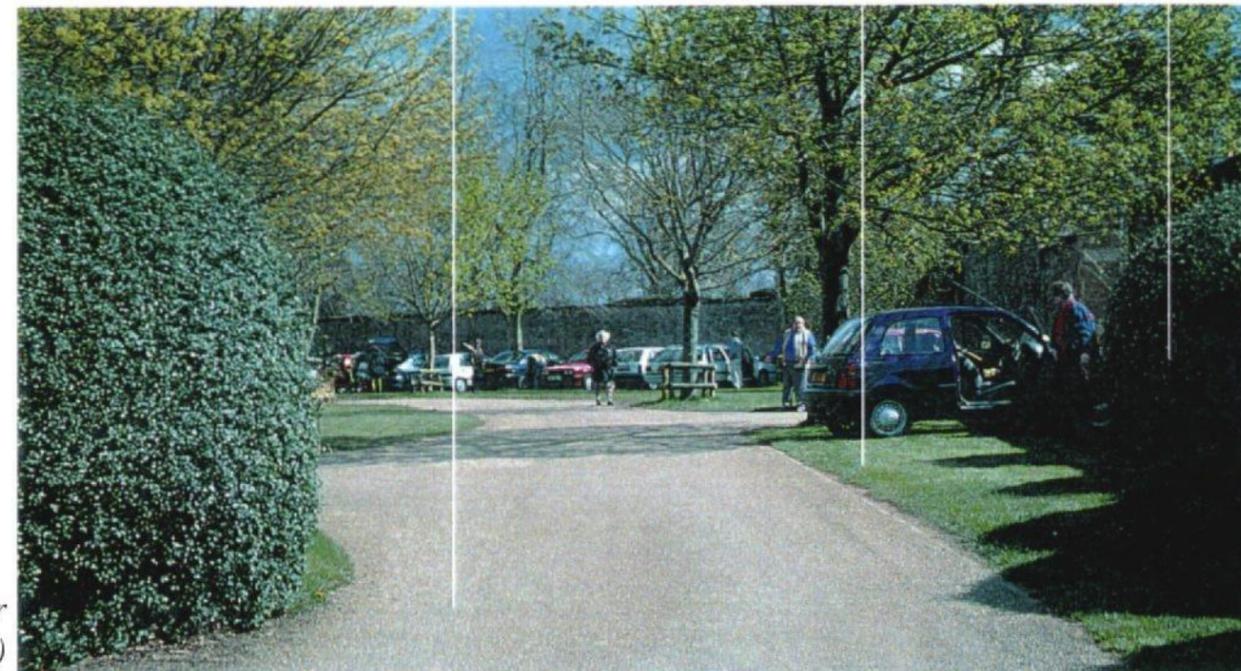
- un sas planté d'arbres côté route d'accès, qui permet au service gestionnaire de fermer le site d'accueil, et aux visiteurs de faire demi-tour si le site est fermé ;

- un sas arbustif et arboré côté site d'accueil et de commémoration, qui permet aux véhicules de tourner pour faire demi-tour et qui préserve la tranquillité de l'espace d'accueil et de commémoration en l'éloignant du stationnement et de la circulation.

sols circulés :  
stabilisés

sols stationnés  
enherbés

protection  
du stationnement  
en «chambres vertes»



*Principe du stationnement bocager  
image de référence (Angleterre)*

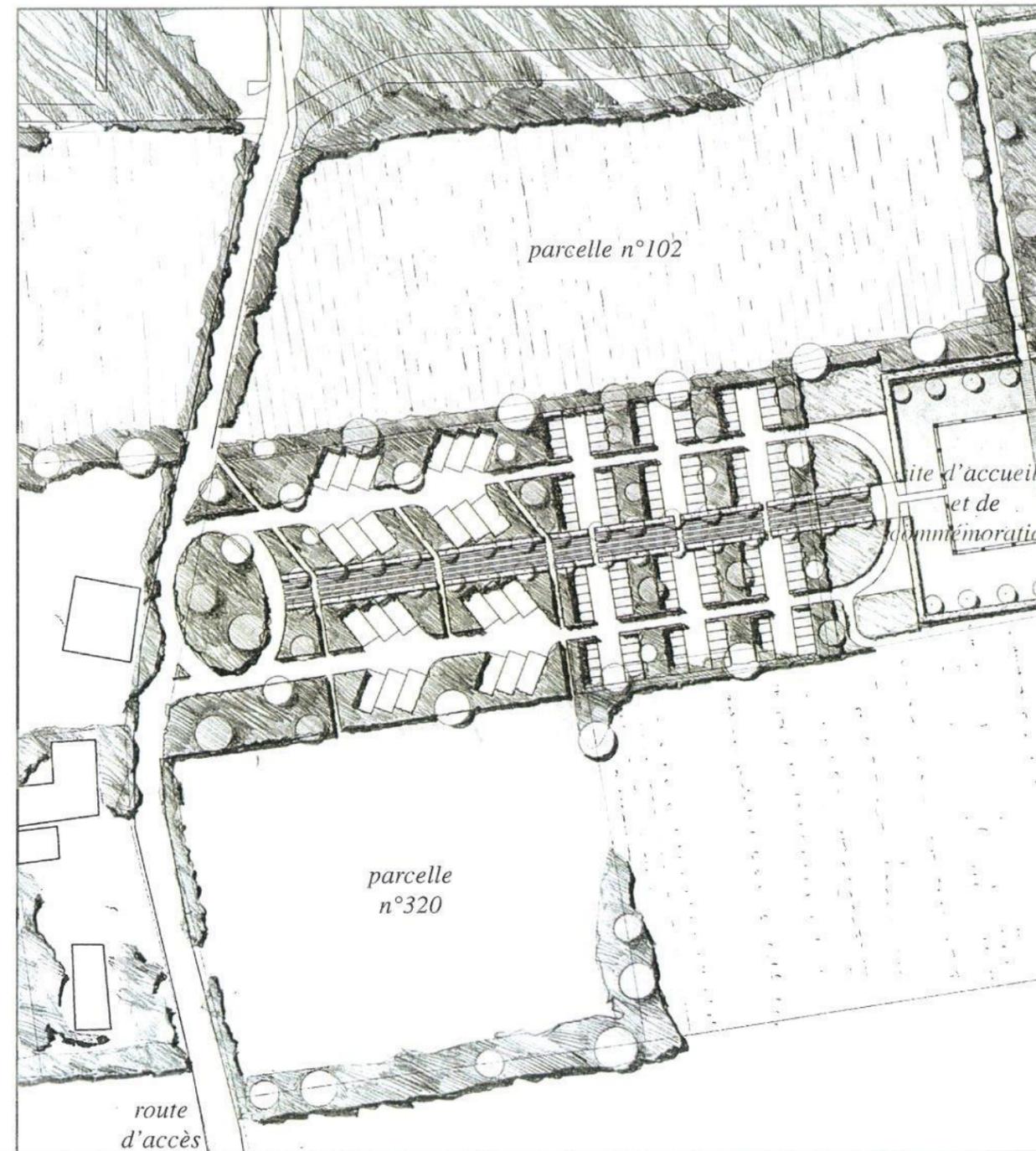


*Principe de stationnement enherbé  
image de référence (Bretagne)*



## 2.2. Le stationnement d'appoint

Un stationnement d'appoint, sous forme de champ agricole ouvert aux véhicules les jours de grande affluence, est à prévoir sur la parcelle n°320 juste au sud du stationnement principal, ou éventuellement sur la parcelle n° 102 appartenant au Conservatoire du Littoral juste au nord du stationnement principal.



*Principe  
du stationnement d'appoint  
dans le domaine agricole*

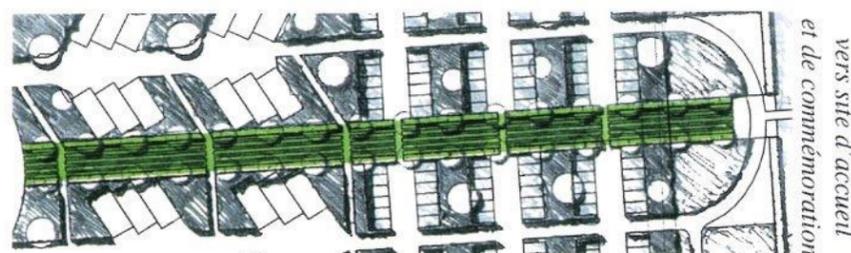


### 3. La Grande Allée d'accès piétons et V.I.P.

L'aire de stationnement est divisée en deux parties en son centre par une longue allée, simple mais noble et élégante, enherbée et plantée, marquée par deux bandes de roulement en dur.

Cette allée fait environ 7 m de large, auxquels s'ajoutent 1,50 m d'épaisseur de plantation de part et d'autre, soit une dizaine de mètres de large en tout, pour 170m de longueur environ.

En temps ordinaire, cette allée est réservée aux piétons, qui la rejoignent après s'être garés pour rejoindre le site d'accueil et de commémoration.

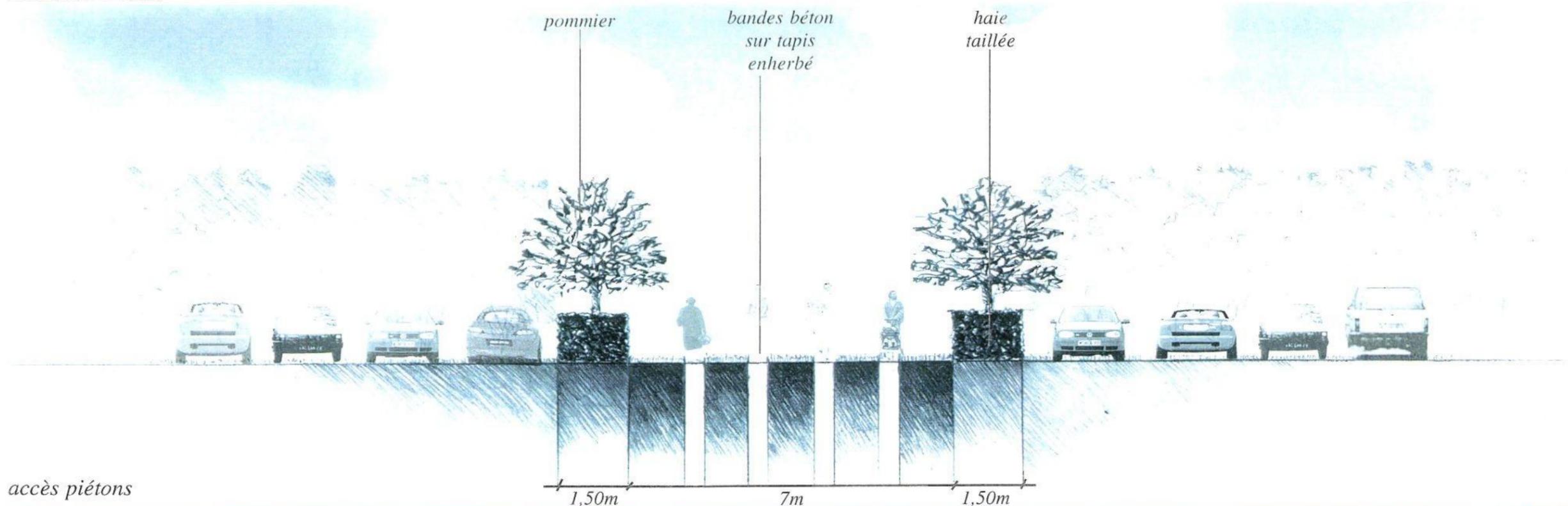


Elle pourrait également être accessible aux vélos pour qu'ils puissent se garer à proximité du site d'accueil, sans pâtir des manoeuvres des autocars et voitures sur le parking.

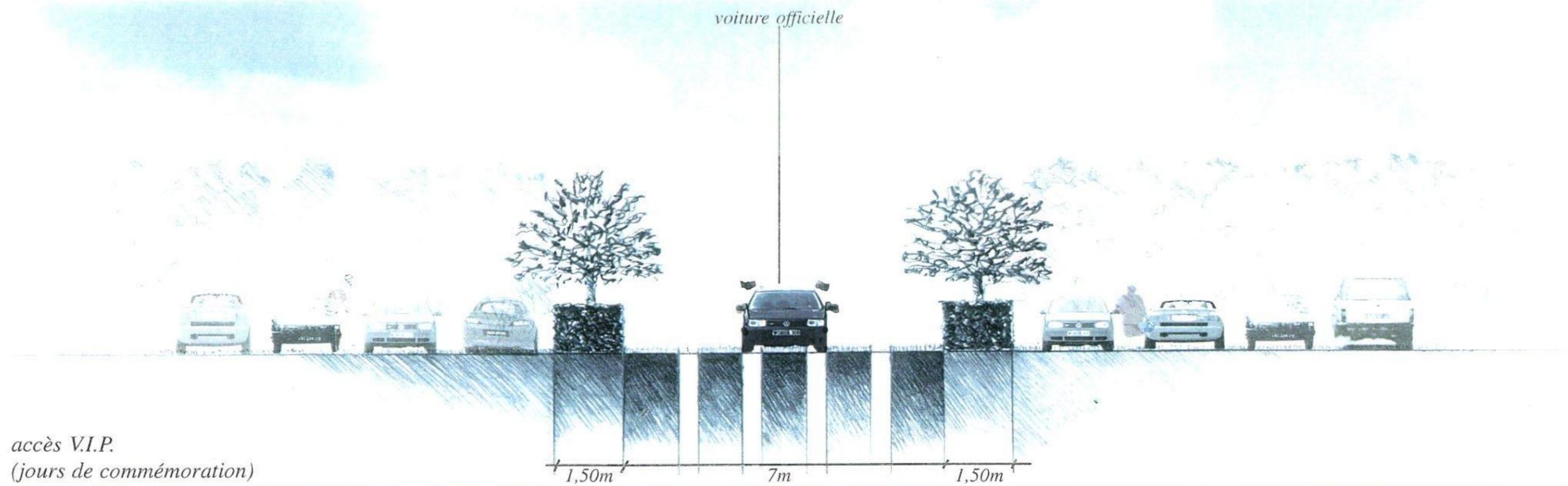
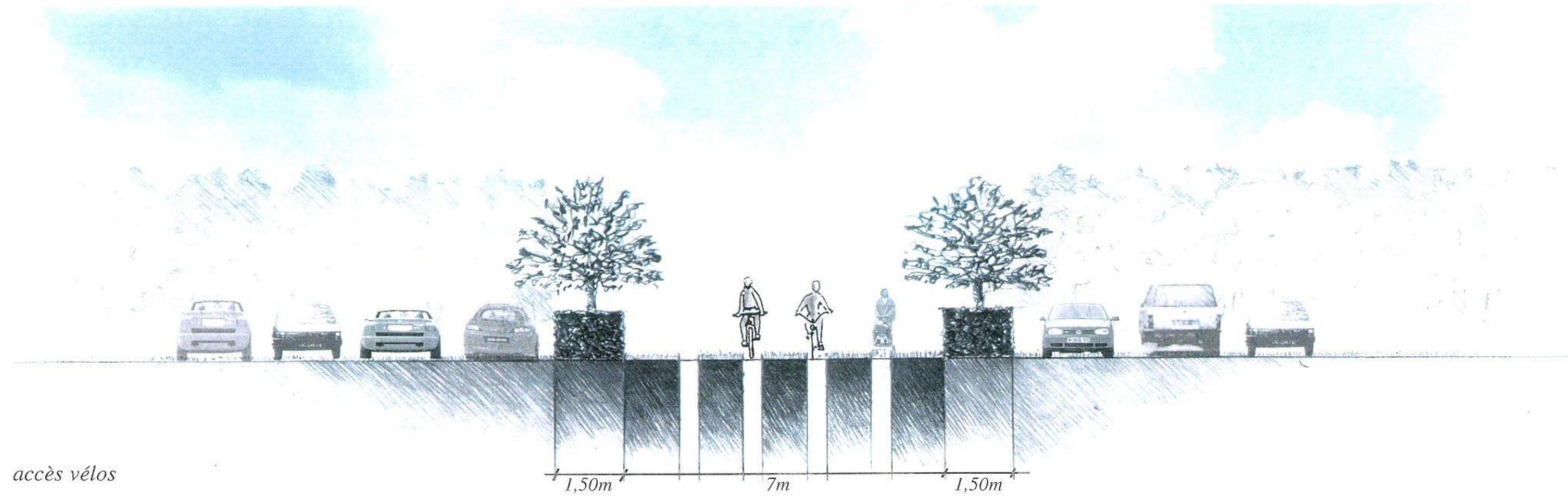
Lors des grandes occasions, la Grande Allée est réservée aux véhicules des V.I.P. qui peuvent ainsi directement accéder au site d'accueil et de commémoration sans passer par les stationnements.

La grande allée : coupes de principe

Echelle : 1/100e



accès piétons





## 4. L'espace d'accueil et de commémoration, le bâtiment

L'espace d'accueil et de commémoration se doit d'être noble, généreux et bien dessiné : c'est un espace qui achève la perspective de la grande allée ; c'est aussi un espace voué aux commémorations, qui sont des moments solennels de calme et de recueillement.

En temps ordinaire, l'espace d'accueil, ainsi dessiné et solennel, permet aussi de préparer les visiteurs à pénétrer dans un site chargé d'histoire, où beaucoup d'hommes sont tombés et qui mérite le respect.

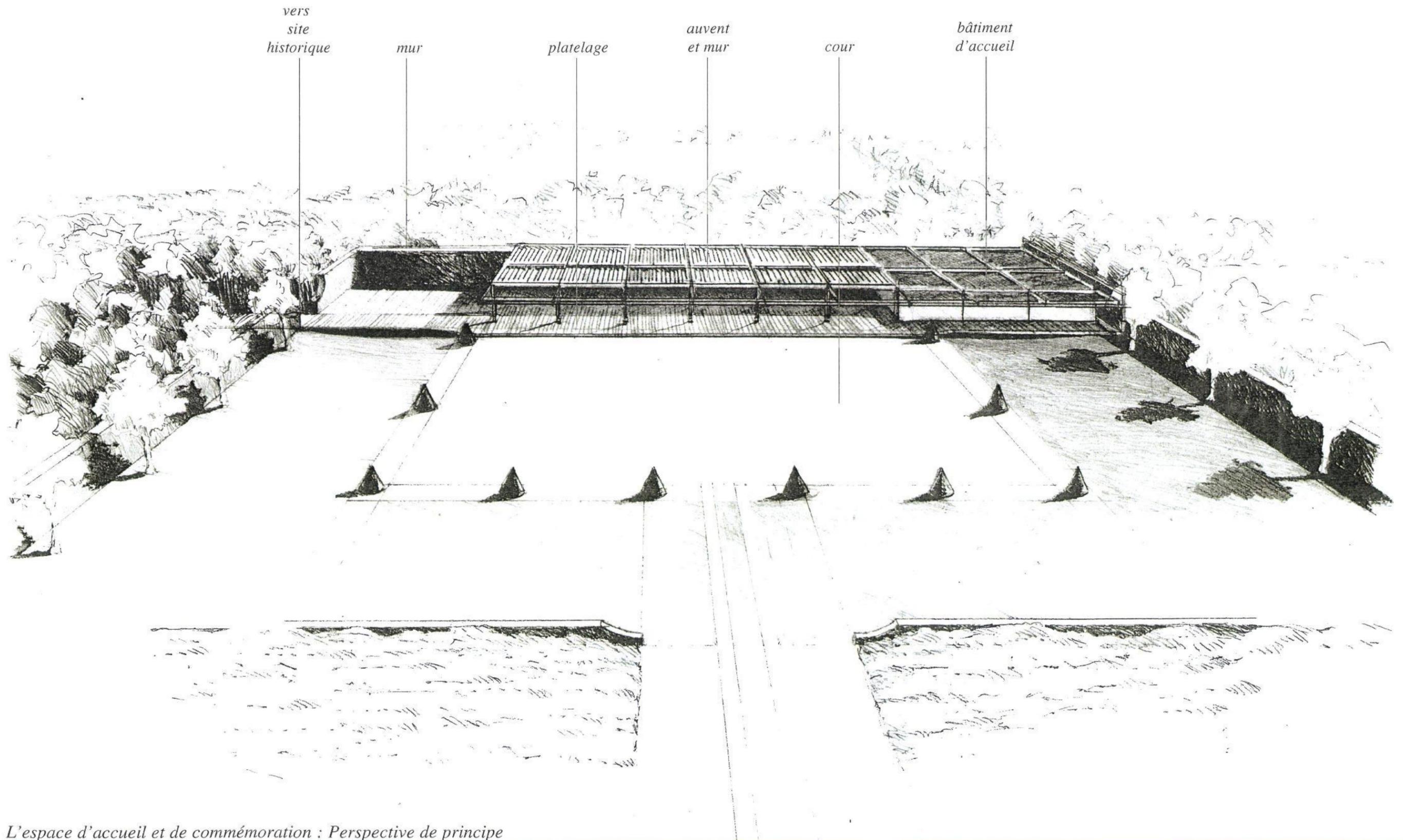
### *4.1. La cour d'accueil*

La Grande Allée qui traverse l'aire de stationnement débouche sur la cour d'accueil.

Il s'agit d'une cour gravillonnée, légèrement en creux, cadrée par de larges bandes enherbées, elles-mêmes soulignées par des haies taillées qui bordent les haies champêtres alentours.

Un cadre de pierre dessine l'espace gravillonné, ponctué d'ifs taillés en cônes.

La cour s'ouvre ainsi sur le bâtiment et ses prolongements.



*L'espace d'accueil et de commémoration : Perspective de principe*



#### 4.2. Le bâtiment

Le bâtiment d'accueil est situé dans le prolongement de la cour, à l'intersection de l'axe de la grande Allée et de l'accès au site historique. Il prépare à la découverte du site tout en facilitant le retournement du parcours des visiteurs en perpendiculaire, jouant le rôle de pivot.

En l'état actuel de la réflexion, il n'a pas besoin de prendre de très grandes dimensions. D'après les chiffres de l'ABMC (Mr Jouault, Ingénieur), que nous avons fidèlement repris, les besoins estimés pour les espaces utilitaires sont les suivants :

garage : 42 m<sup>2</sup>

cuisine et sanitaire-douche : 18 m<sup>2</sup>

toilette publiques : 30 m<sup>2</sup>

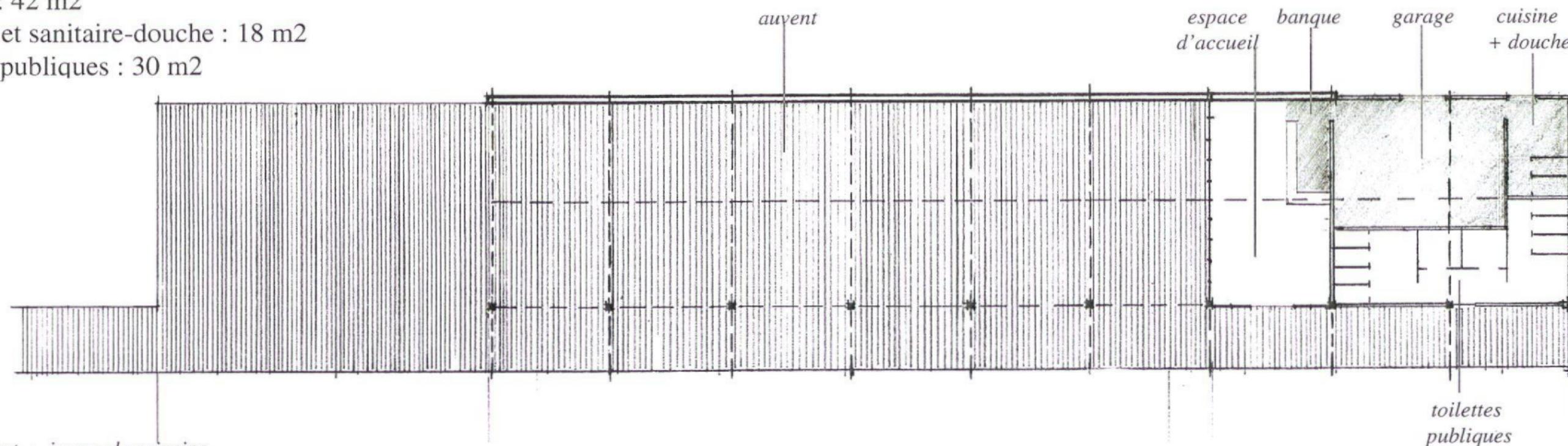
Pour l'accueil et l'information du public, la surface proposée au présent projet est triplée par rapport à celle initialement prévue par l'ABMC, avec 45 m<sup>2</sup> environ. Le bâtiment couvre ainsi une surface de 135 m<sup>2</sup> (15X9 m).

La disposition de l'ensemble du site d'accueil permettra d'intégrer un bâtiment plus grand si des besoins nouveaux apparaissaient au-delà du temps de cette étude.

Dans tous les cas, ces surfaces restent ramassées en un bâtiment unique.

#### Dispositions spatiales

- Les espaces techniques sont clairement séparés des lieux ouverts au public et ne sont accessibles que par l'arrière du bâtiment, à partir du cheminement réservé au personnel et aux secours éventuels. Les surfaces dévolues au personnel reprennent celles définies par l'ABMC : un garage de 40 m<sup>2</sup> environ ; une cuisine et un coin sanitaire-douche de 20m environ ;
- les espaces dévolus au public sont directement accessibles depuis la cour d'accueil et de commémoration, à partir d'un platelage



Le bâtiment : image de principe

Echelle : 1/200e



abrité par un débord de toiture en casquette. Ils se divisent en deux : sanitaires et espace d'accueil et d'information ;

- les sanitaires sont disposés légèrement sur le côté avec un accès décalé vers l'extrémité de l'esplanade pour ne pas perturber l'espace de mémoire et de communication (un sas évite la dispersion des bruits de fonctionnement sur le site). La capacité des sanitaires est celle définie par l'ABMC, à savoir : 4 sanitaires femmes, 2 sanitaires et 4 urinoirs côté hommes, et 2 toilettes séparées accessibles aux handicapés, pour une surface totale d'environ 30 m<sup>2</sup> ;

- l'espace d'accueil et d'information du public borde directement l'esplanade de commémoration. Il est largement vitré avec des panneaux amovibles qui peuvent être rabattus en été pour faciliter et encourager l'accès du public. Une banque d'accueil et des panneaux d'information préparent les visiteurs à la découverte du site historique. Surface proposée : 45 m<sup>2</sup>.

La banque peut-être isolée du reste de la salle par un système de panneaux vitrés coulissants. Ceci permet au personnel d'accueil de s'absenter tout en laissant l'espace information ouvert au public.

### Parti architectural

Le parti architectural du bâtiment d'accueil prolonge le parti d'aménagement paysager en jouant sur le contraste entre site d'accueil et site historique :

- ordonnancement : une trame structurelle forte et très régulière organise les espaces et évoque une notion d'ordre en opposition avec le chaos du site historique ;

- impression de légèreté : en opposition à la très forte matérialité des bunkers encastrés dans la terre, le bâtiment semble décollé du sol grâce au platelage de seuil qui le borde et qui forme une marche avec l'esplanade ;

- opposition des matériaux : sur le site historique, le béton brut est omniprésent. Pour le bâtiment d'accueil, il convient de proposer une composition de plusieurs matériaux : le verre, le bois, l'acier et la maçonnerie enduite ; cette composition diversifiée s'oppose à la rigueur des ouvrages militaires tout en préservant une discipline constructive rationnelle stricte et sobre ;

- ouverture vers le site historique : le regard du visiteur est guidé vers le site historique par une gradation des traitements lumineux et des ouvertures : à droite, le bloc sanitaire, adossé à l'angle de l'esplanade, maçonné et très opaque, délivre une ombre marquée sur la courbe d'accès (il ne bénéficie d'éclairage naturel que par un bandeau vitré haut).

L'espace d'accueil-information s'en détache nettement par un traitement très ouvert et léger de menuiseries bois ou acier et de grands panneaux vitrés. En suivant le cheminement vers le site, la lumière s'éclaircit sous l'auvent ajouré (voir ci-dessous).



### 4.3. L'auvent et le mur de la mémoire

Pour que le bâtiment soit à l'échelle de l'aire de stationnement et de la perspective de la Grande Allée, il est prolongé par un grand auvent et par un mur : le mur de la mémoire.

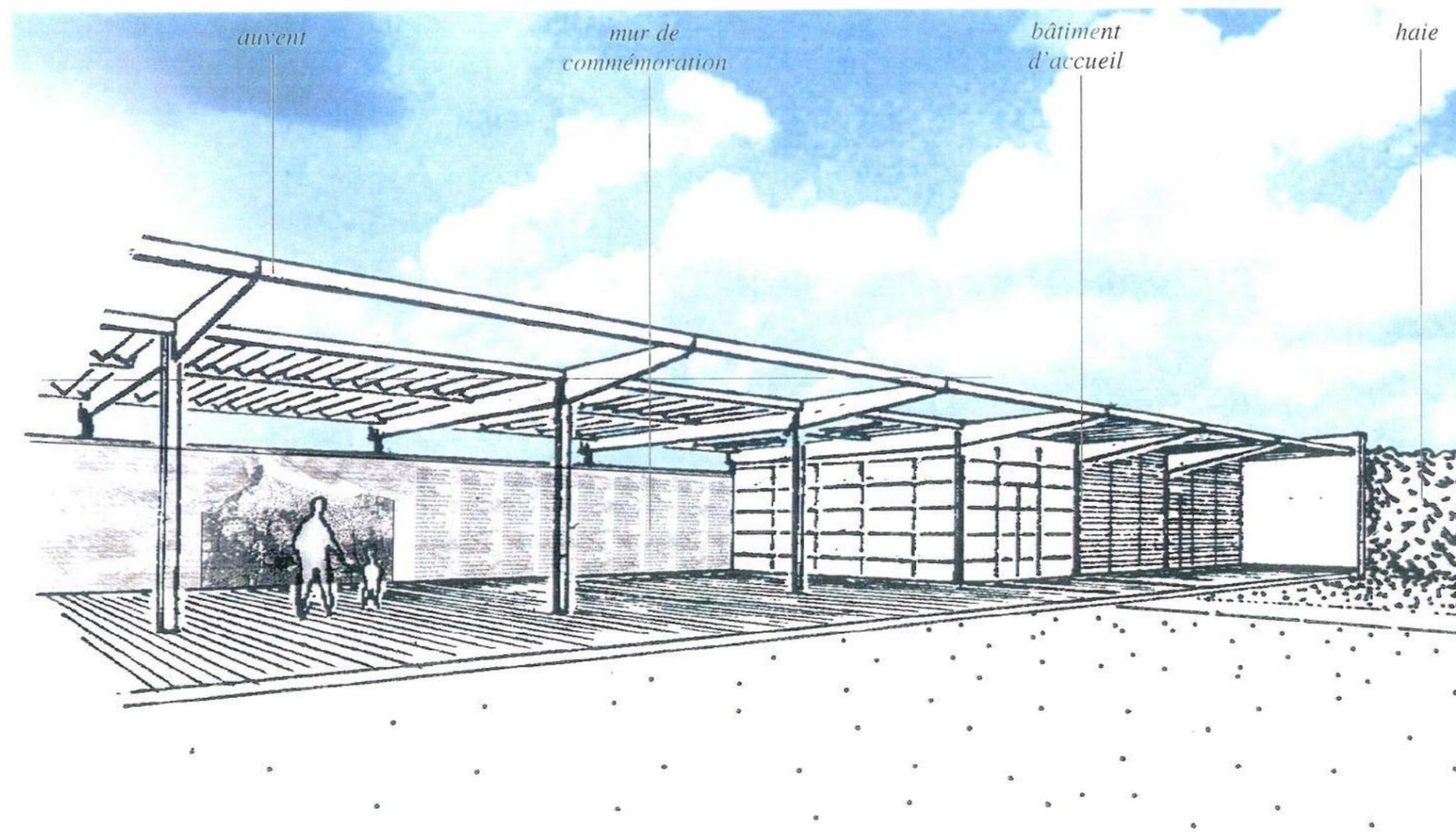
Le sol de l'ensemble est unique : il s'agit d'un platelage de bois. L'espace d'accueil et de commémoration est ainsi clairement cadré et achevé. Il permet aussi de guider les visiteurs vers le chemin d'accès au site historique.

#### L'auvent

En prolongement direct de l'accueil, un auvent ajouré invite les visiteurs à longer le mur de la mémoire. C'est un espace calme qui conditionne les visiteurs pour une meilleure appréhension du site historique.

Il permet de disposer d'un espace de commémoration confortable, en abritant les personnalités, orateurs et anciens combattants contre les éventuelles intempéries lors des cérémonies.

Il s'étend sur 140 m<sup>2</sup> environ. Il est composé de lames d'acier qui récupèrent la pluie tout



*L'auvent et le mur de mémoire : perspective de principe*

en laissant apparaître le ciel. La lumière tamisée qui s'en dégage crée un espace calme et solennel tout en invitant à poursuivre vers le site historique.

Au droit du cheminement en platelage, seule la structure régulière de la charpente, sans couverture, rythme le passage vers l'accès au site historique.



## Le mur de la mémoire

Le mur de la mémoire revêt une grande importance dans le projet :

- il permet de prolonger l'espace construit autour du bâtiment pour le mettre à l'échelle de la perspective d'arrivée ;
- il guide les visiteurs vers le point de départ du chemin d'accès au site historique ;
- il sépare complètement l'espace d'accueil et de commémoration de l'espace technique réservé aux services gestionnaires du site ;
- surtout, il permet d'offrir une surface pour une information du public et peut-être plus encore pour perpétuer le souvenir des événements de la Pointe du Hoc.

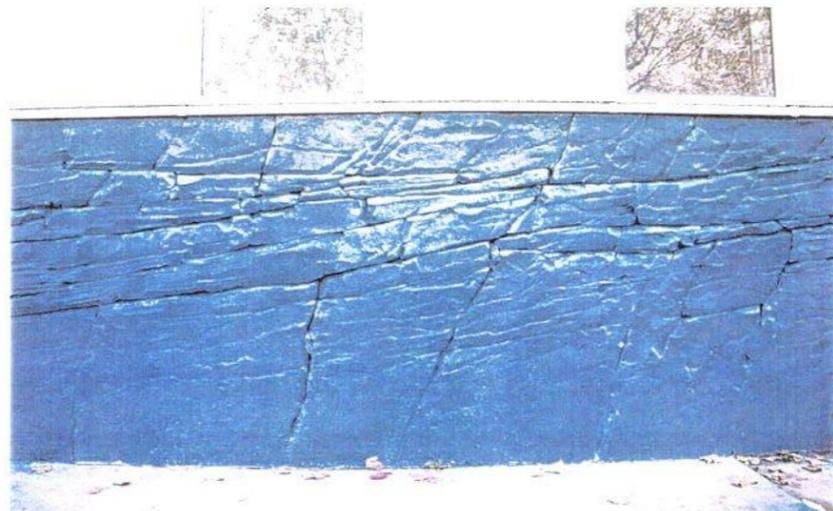
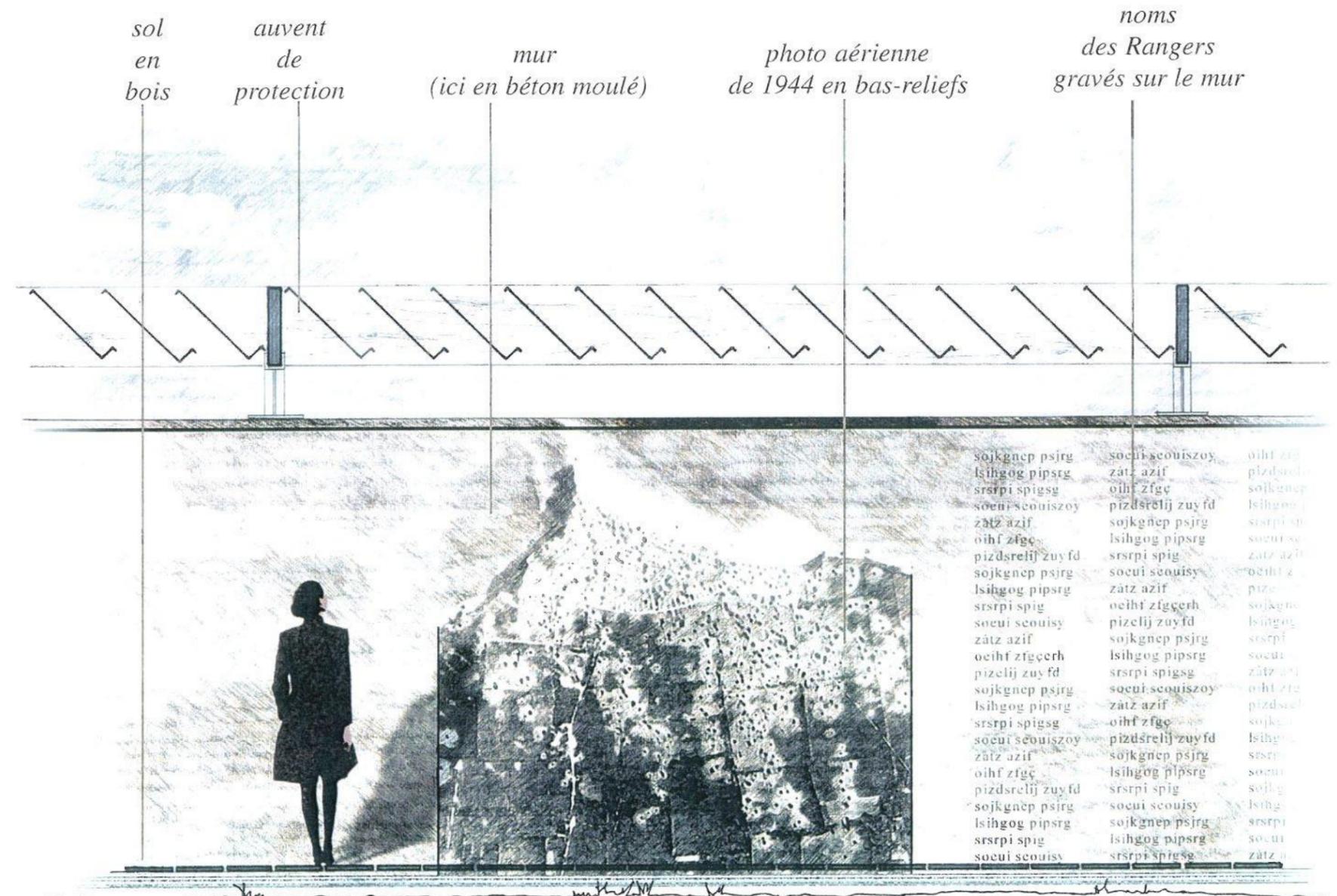


Image de référence : aspect d'un mur en béton moulé



Le mur de la mémoire : image de principe



## 5. L'espace technique et les accès secours

L'espace technique est séparé de l'espace d'accueil et de commémoration par le bâtiment et le mur qui le prolonge.

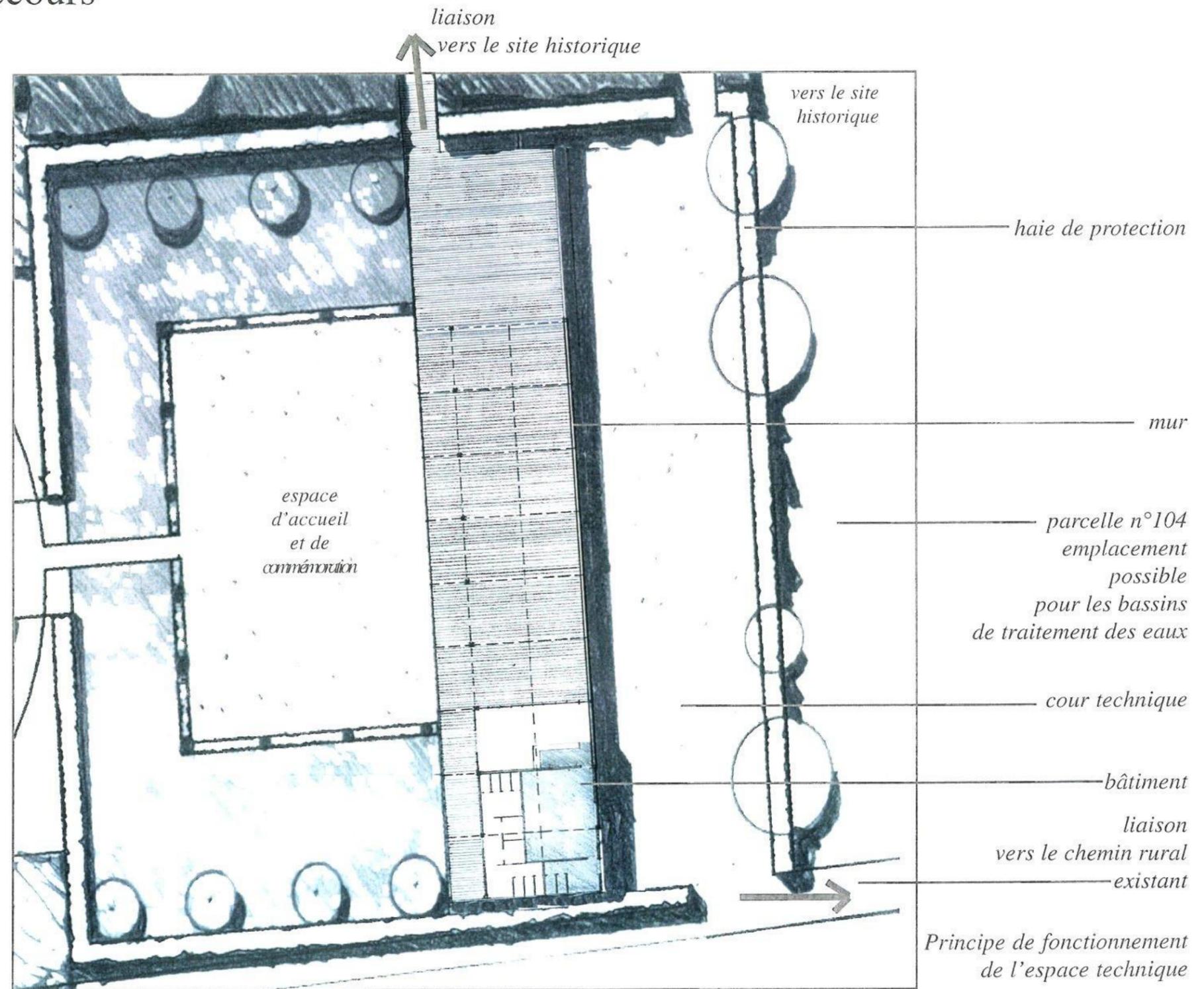
Il se présente comme une cour, cadrée d'un côté par le mur, de l'autre par des plantations.

Cette cour dispose d'un triple accès :

- une liaison avec l'aire de stationnement, qui évite l'aire d'accueil et de commémoration, et qui peut aussi servir aux secours ;
- une liaison vers le site historique, distincte de la liaison piétonne empruntée par les visiteurs ;
- une liaison avec le chemin rural existant situé à l'Est, qui permet de rejoindre la route de Grandcamp-Maisy sans passer par l'espace d'accueil et de stationnement du public.

Les parties techniques du bâtiment (garage, cuisine et douche) sont directement accessibles depuis la cour.

A l'est de la cour technique, l'espace restant de la parcelle 104 peut recevoir les bassins nécessaires au traitement des eaux (5000m<sup>2</sup> d'espace disponible dans l'esquisse présentée).





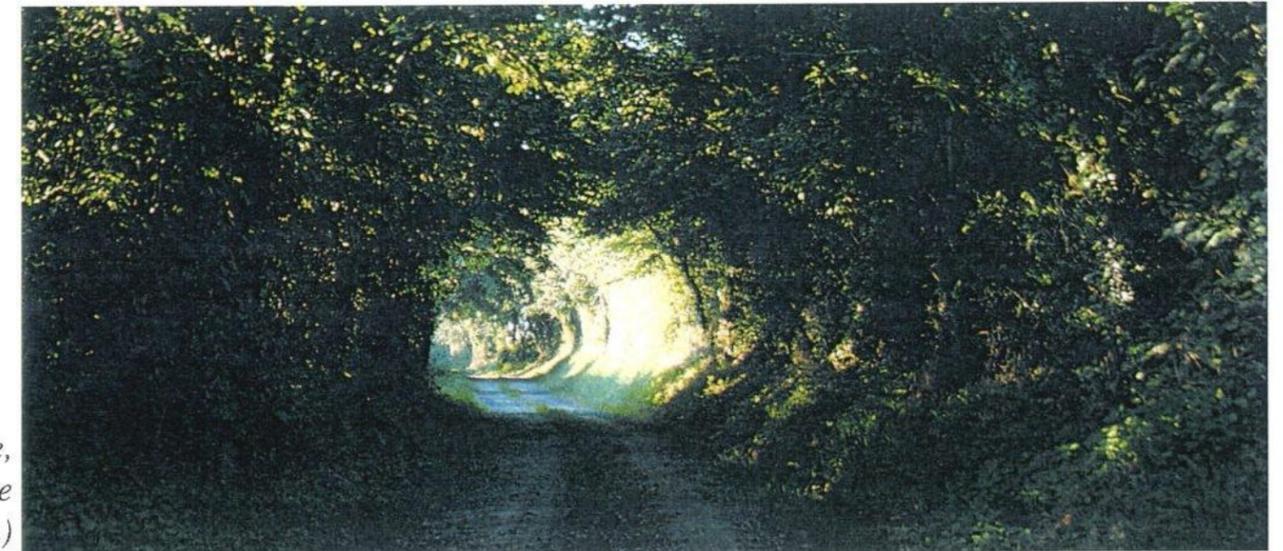
### 6.1. L'accès au site historique

Pour les visiteurs, l'accès au site historique à partir de l'espace d'accueil et de commémoration nécessite la traversée des terrains du Conservatoire du Littoral, aujourd'hui agricoles.

Cette distance couvre 100 m environ.

L'accès se présente comme un tunnel de verdure : chemin large, rectiligne, légèrement en creux, bordé par des bandes boisées d'arbres et d'arbustes : l'ambiance est bocagère, protégée.

L'accès technique au site historique est dissocié de l'accès public, parallèle, à une distance de 25m environ à l'Est, pris également dans la bande boisée d'accompagnement. Il permet la circulation des engins d'entretien sans perturber le va-et-vient des visiteurs. Il sert aussi d'accès secours.



*Le tunnel de verdure,  
image de référence  
(chemin dans le Bessin)*

accès public piétonnier :  
chemin creux planté

accès réservé aux services  
et aux secours

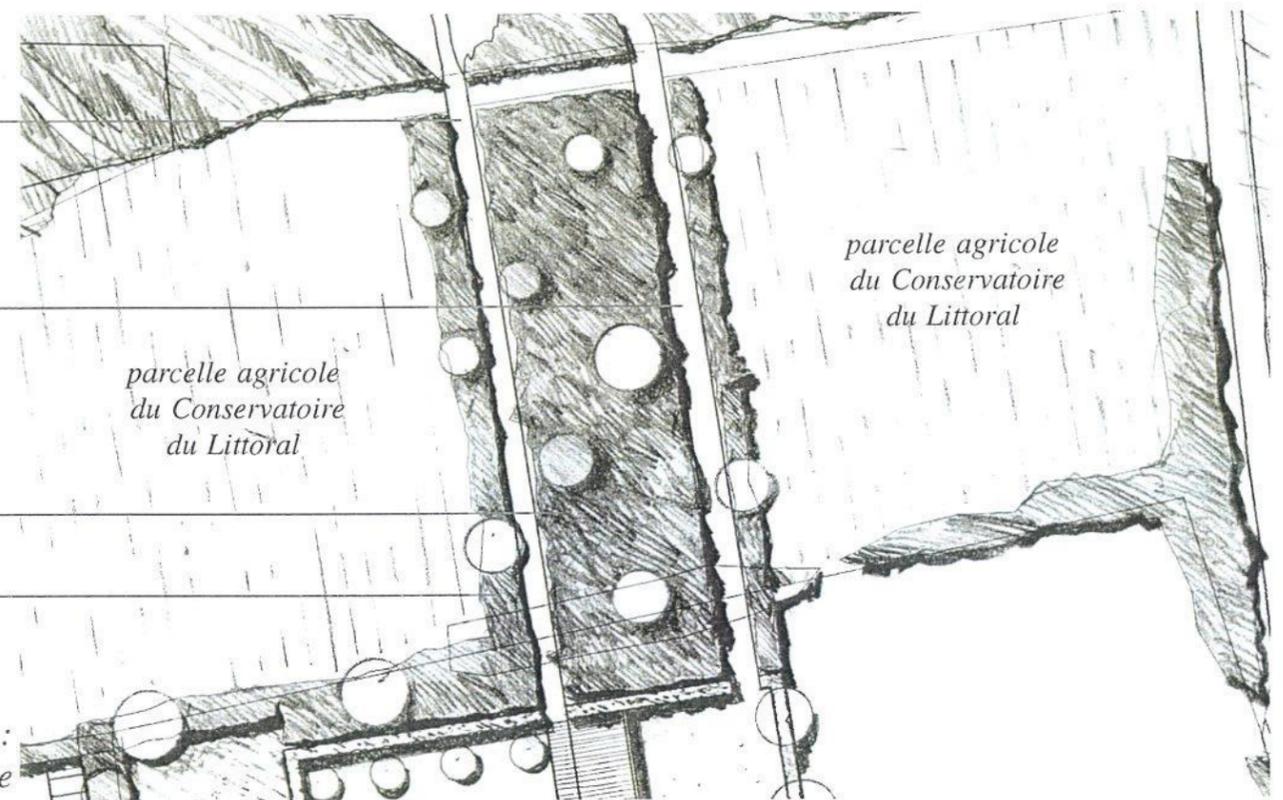
parcelle agricole  
du Conservatoire  
du Littoral

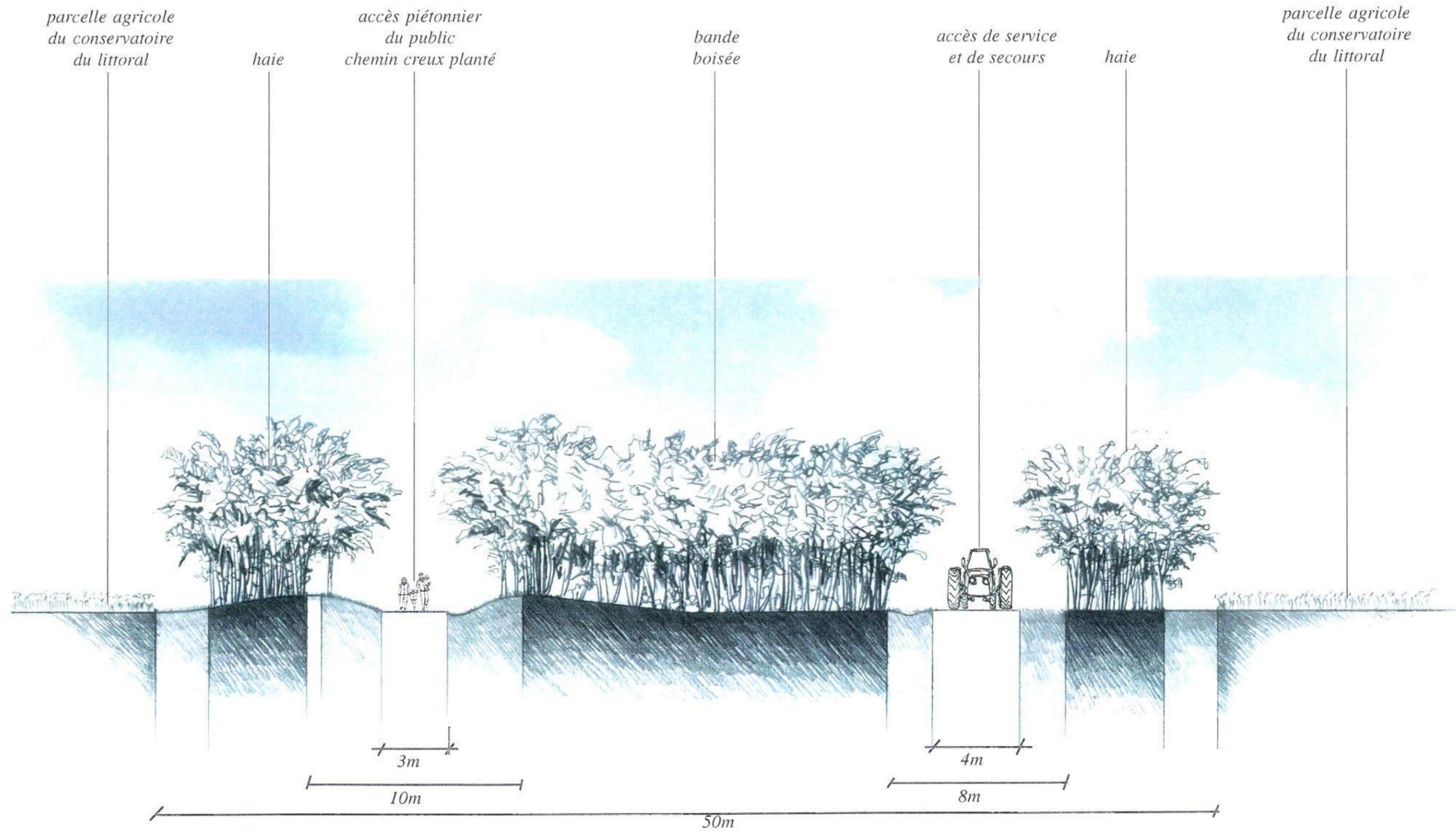
parcelle agricole  
du Conservatoire  
du Littoral

bande boisée

haie

Du site d'accueil au site historique :  
le tunnel de verdure





Du site d'accueil au site historique : le tunnel de verdure  
Coupe de principe

Echelle : 1/200e



## 6.2. La circulation des visiteurs sur le site historique

Le débouché sur le site historique doit être un événement, un choc pour les visiteurs : il contraste radicalement avec les ambiances traversées jusqu'alors. Autant l'espace d'accueil et de commémoration est dessiné, cadré, protégé, plan, végétal, calme, autant le site historique est totalement ouvert, sans arbres, chaotique, mouvementé, disloqué.

Le cheminement privilégié, nécessaire notamment aux handicapés, mène naturellement à l'extrémité de la pointe, lieu d'attraction optimal pour la visite du site. Il est positionné pour permettre la découverte d'un maximum de vestiges liés aux événements des 6-8 juin : trous des bombes, et ruines des constructions militaires.

Mais ce cheminement privilégié reste discret, de façon à favoriser la diffusion large des visiteurs dans le site, vers les différentes ruines.

Au stade de cette esquisse, on peut imaginer qu'il soit réalisé en enherbement renforcé, au moyen d'alvéoles vertes peu visibles type dalles Golpla, Ritter ou similaires.

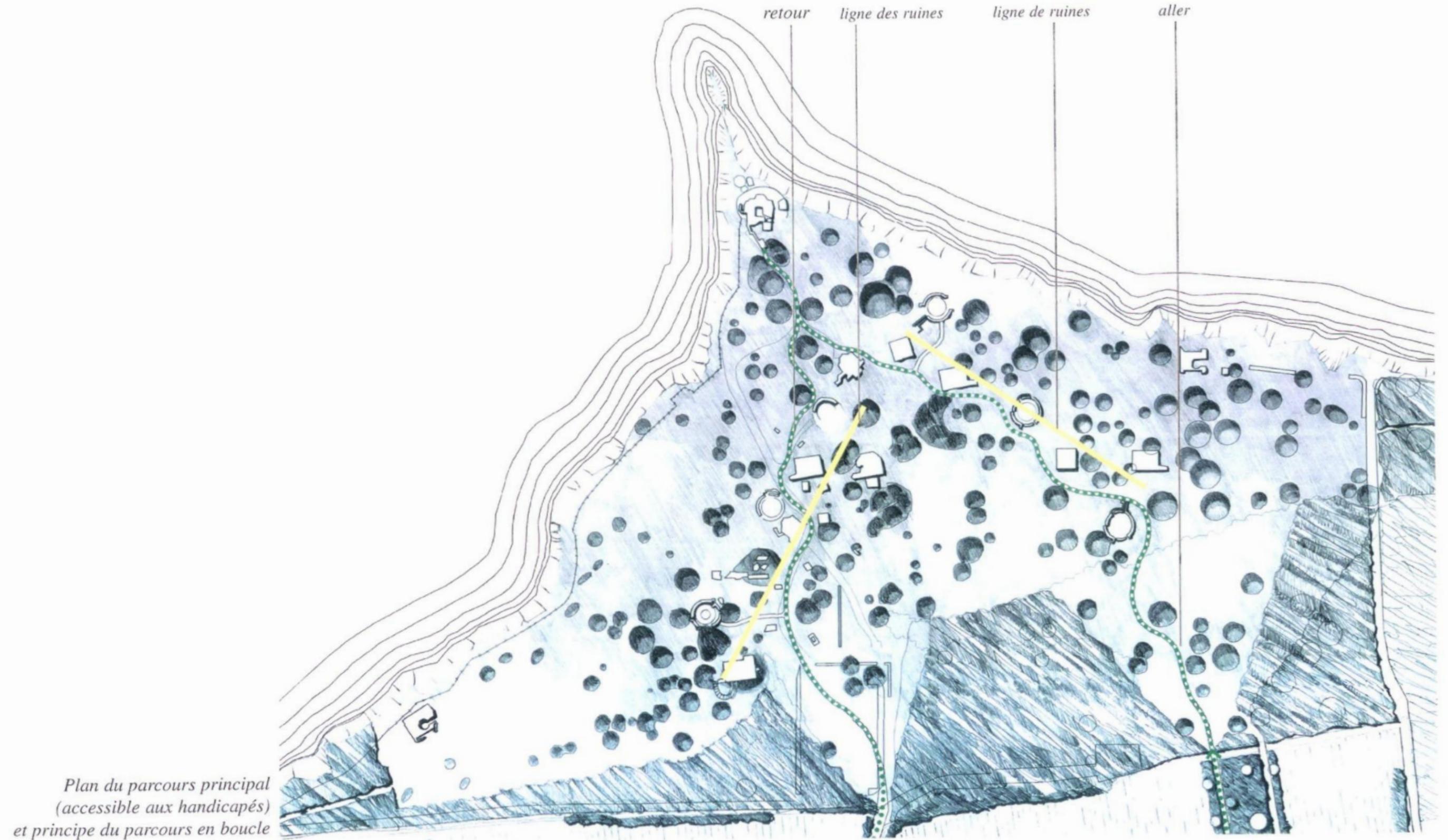
L'image ci-contre représente ce type de surface.



Aspect d'un sol enherbé renforcé par dalles alvéolaires, destiné au cheminement principal

Une fois à la pointe, un retour par l'autre ligne de ruines peut être envisagé, ce qui permet un parcours en boucle plus intéressant et plus complet en terme de découverte historique.

Le schéma ci-contre illustre ce parcours en boucle.



*Plan du parcours principal  
(accessible aux handicapés)  
et principe du parcours en boucle*



### 6.3. La gestion de la végétation spontanée

Le sud du site historique est bordé par une végétation spontanée d'arbustes soumis au vent et aux embruns, qui forment un ourlet de protection précieux et fragile.

Le projet prévoit de faire évoluer cette végétation progressivement dans le temps :

- la prairie-stationnement actuel (meadow), aplanie pour les besoins du stationnement, peut être progressivement conquise par cette végétation spontanée ;

- à l'inverse, la végétation spontanée peut être progressivement dégagée au débouché du chemin d'accès au site, de façon à révéler des traces de la guerre aujourd'hui enfouies, mais aussi et surtout pour permettre aux visiteurs de déboucher plus rapidement sur le site historique après avoir traversé la parcelle agricole du Conservatoire du Littoral.

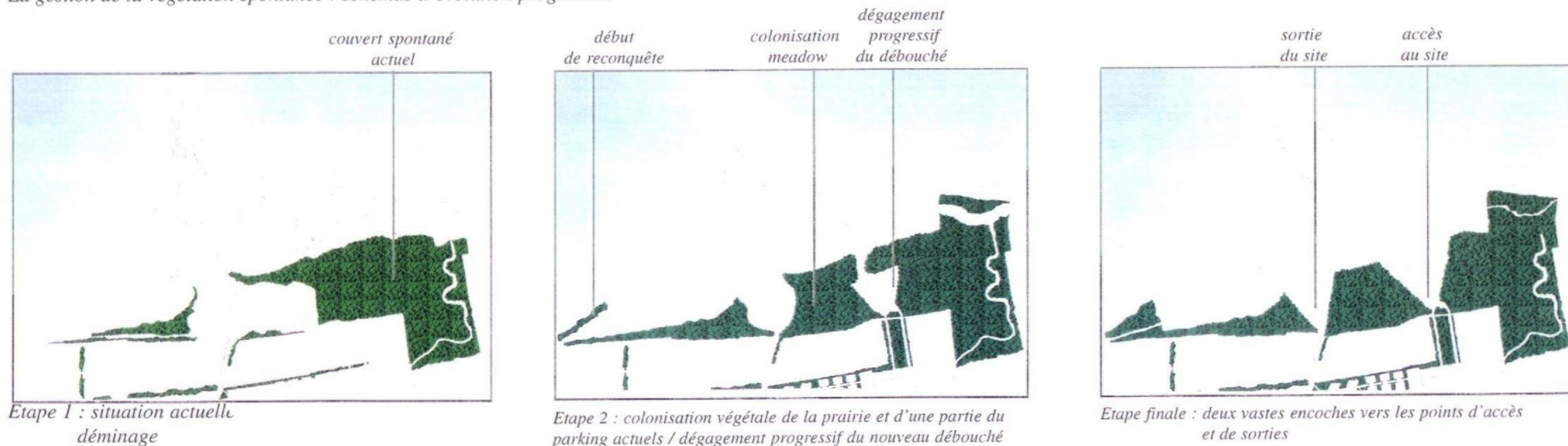
Cet aménagement du couvert spontané permet ainsi de limiter la longueur du chemin d'accès depuis l'espace d'accueil et de commémora-

tion à 100 m au lieu de 220m si on laisse le site en l'état.

Les schémas suivants illustrent la transformation progressive du couvert spontané vers l'aménagement final.

A terme, l'ourlet végétal de protection au sud dessinera deux vastes encoches vers les points d'accès/sorties du site, qui faciliteront le repérage des sorties pour les visiteurs ayant atteint l'extrémité de la pointe.

La gestion de la végétation spontanée : schémas d'évolution progressive



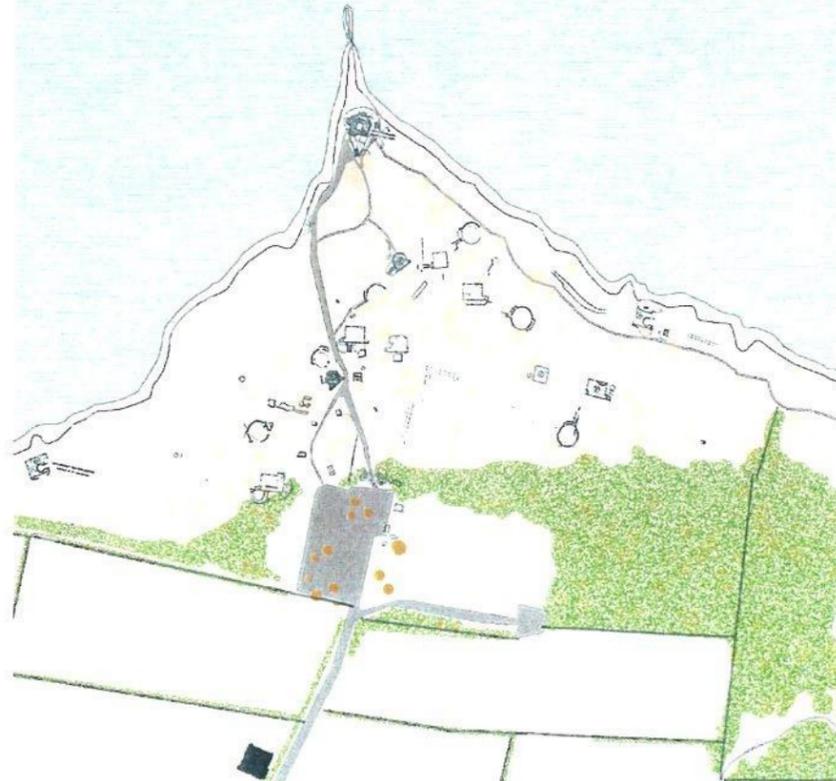


#### 6.4. L'ancien parking

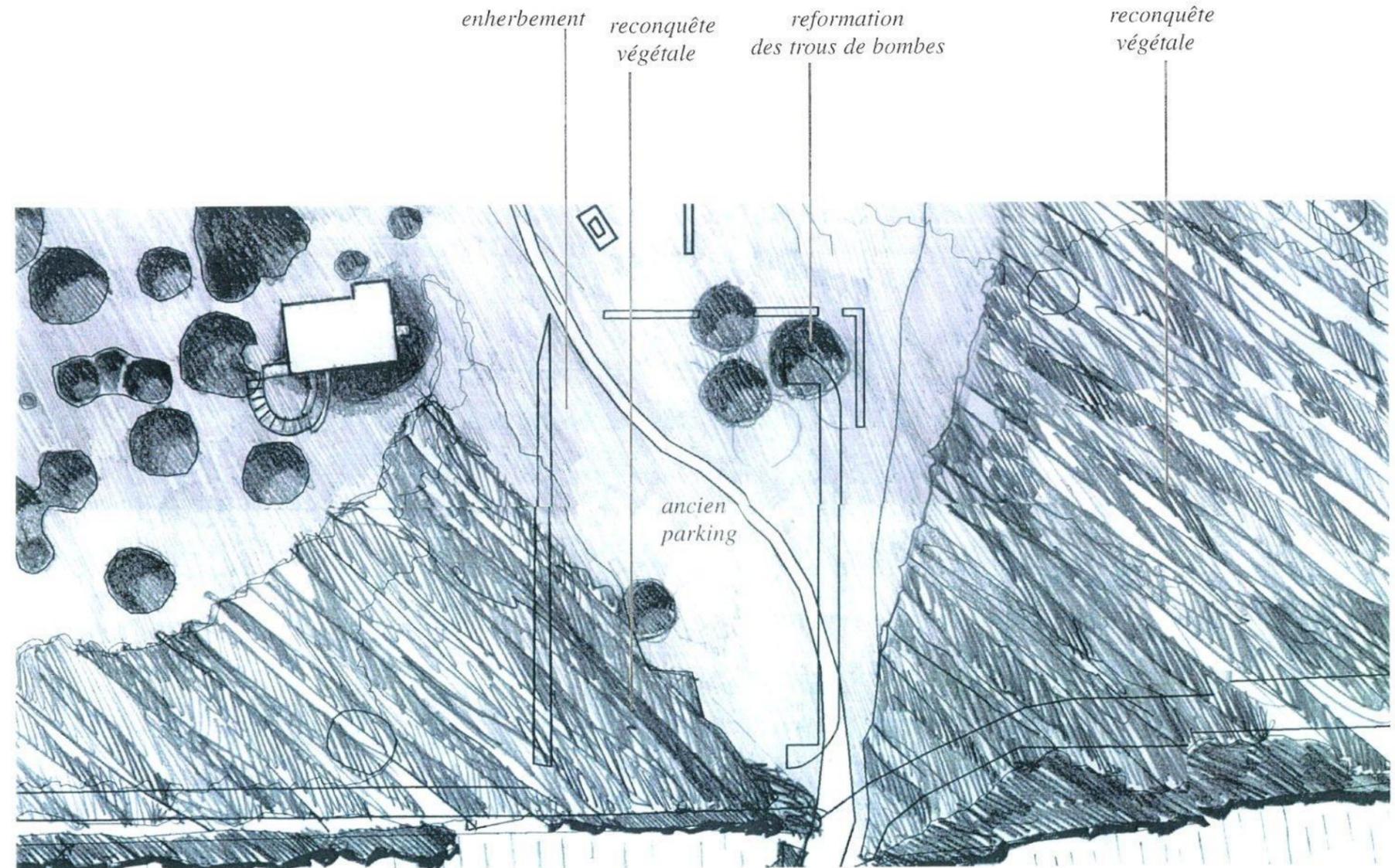
L'ancien stationnement est composé :

- du parking bitumé, qui représente 350m<sup>2</sup> ;
- de la prairie-stationnement (meadow), qui couvre 9600m<sup>2</sup>.

Ces surfaces ont été aplanies pour les besoins du stationnement, faisant disparaître quelques trous de bombes, notamment sous le stationnement bitumé.



plan des trous de bombes éventuellement à recréer à l'emplacement du parking actuel, d'après la photo aérienne du 8 juin 1944



Le projet propose de rendre à l'histoire et à la nature ce stationnement devenu inutile. La prairie peut être reconquise par la végétation spontanée (voir supra paragraphe 6.3.).

Le stationnement bitumé doit être détruit pour être revégétalisé, ce qui suppose l'inter-

vention d'engins de terrassements : on peut donc proposer, pour les parties qui doivent rester découvertes, de reformer les trous des bombes effacés, dans la mesure où l'on connaît exactement leur emplacement grâce aux photographies aériennes.



6.5. Le bilan quantitatif des surfaces pour le site historique

existant :

projet :

végétation spontanée 2,6 ha	végétation spontanée 3,8 ha
espace ouvert 8,8 ha	espace ouvert 9,2 ha
parking 0,5 ha	
prairie 1,1 ha	
TOTAL 13 ha	TOTAL 13 ha



## 7. L'apport d'information

La première partie de l'étude a rappelé à quel point la valeur du site tient dans la capacité qu'il a à exprimer par lui-même, par ses seules traces, la violence des bombardements et des combats. L'émotion qui émane du site vient bien de cette information brute livrée par les éléments eux-mêmes : le sol défoncé, les blockhaus disloqués.

Il serait donc maladroit d'apporter une information trop évidente, qui parasiterait ce contact direct avec des éléments parlants.

Le projet prévoit donc un apport d'information essentiellement à l'espace d'accueil et d'information : dans la partie accueil du bâtiment créé d'une part ; éventuellement sur une partie du mur de commémoration d'autre part.

Si une information doit être apportée sur le site même, elle peut l'être de deux façons :

- par l'intermédiaire d'un **dépliant** disponible à l'accueil, expliquant le déroulement de la bataille à partir des traces observables ; ce dispositif a l'avantage d'être simple, peu onéreux et facilement actualisable.

Il a l'inconvénient de risquer de salir le site (dépliants jetés, perdus ou abandonnés) et de créer un intermédiaire " papier " entre le visiteur et les éléments bruts en présence ;

- par l'intermédiaire de **plaques**, discrètement fixées à l'intérieur des ruines ou ancrées au sol selon les cas, racontant pour chacune une partie des événements des 6-8 juin. Ce dispositif est plus cher, moins souple ; il a l'avantage en revanche d'inciter les visiteurs à découvrir ces plaques au cours de la visite intime des ruines, sans intermédiaire papier ; il est bien adapté également à l'esprit du site, éclaté, avec une information dispersée.

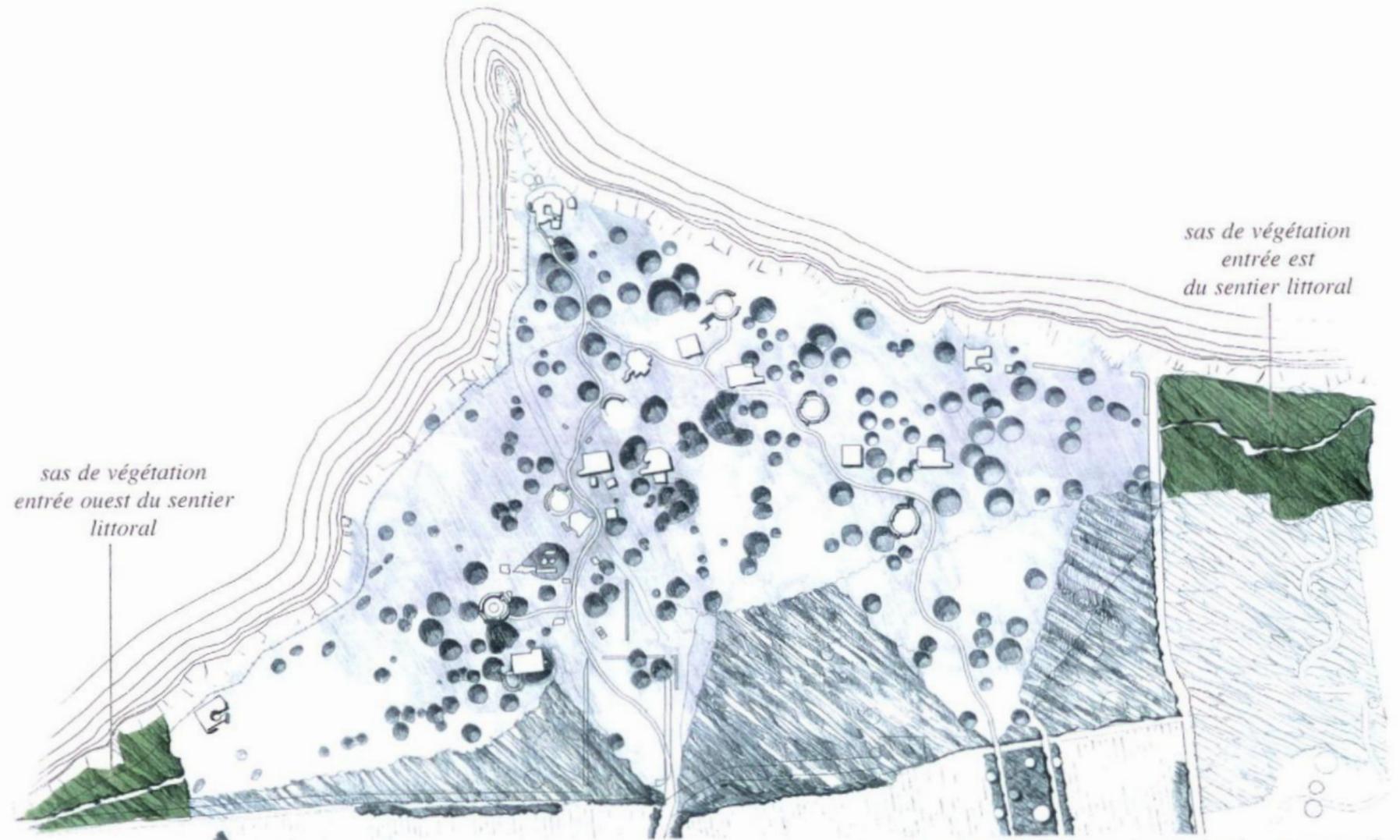


## 8. La découverte de la falaise

Le diagnostic a mis en évidence le paradoxe de la pointe du Hoc : un site du Débarquement caractérisé par une falaise de 30 m de haut qu'il a fallu prendre d'assaut depuis la mer, mais dont on ne peut aujourd'hui atteindre le pied du fait de l'instabilité de la roche : ainsi la découverte du site et de son histoire paraît quelque peu amputée aujourd'hui d'une part de sa grandeur : on ne peut se mettre à la place des Rangers débarquant le 6 juin au matin au pied de ce mur naturel géant ...



La poite du Hoc découverte depuis le sentier littoral, côté ouest



plan de principe des sas de végétation spontanée à créer aux entrées est et ouest du sentier littoral

Hors du site, les marcheurs qui suivent le chemin littoral en rebord de la falaise, peuvent en revanche bien voir le profil de la pointe grâce au recul et à la vue d'ensemble dont on bénéficie de loin. Pour ces visiteurs de passage, l'arrivée sur le site historique de la Pointe mérite d'être offi-

cialisée et marquée, de façon à modifier le comportement du promeneur, conscient qu'il entre sur un site de mémoire. On peut notamment imaginer, comme pour les visiteurs venant du parking, un sas de végétation spontanée à traverser, qui marque les seuils du site à l'est et à l'ouest.



De même un panneau peut officialiser cette entrée en annonçant par exemple :

“ Pointe du Hoc

Promeneurs, vous pénétrez dans un site chargé d'histoire :  
respectez-le ”

Mais c'est surtout la découverte de la falaise par voie de mer, fort heureusement possible depuis Grandcamp grâce à la navette 'Colonel Rudder', qui mérite d'être mise en valeur. C'est de là que l'on mesure sa hauteur, que l'on imagine le Débarquement, l'escalade de la falaise, ... C'est aussi de là que l'on apprécie à la fois sa beauté, liée au litage des couches géologiques bien visibles et à sa belle couleur jaune dorée, ainsi que sa fragilité et sa sensibilité à l'érosion.

Le projet devra donc intégrer une information claire sur la possibilité d'une découverte maritime de la pointe du Hoc, notamment au lieu d'accueil et de commémoration.

Cette information pourrait également être officialisée au carrefour entre la route de Grandcamp et la route d'accès à la pointe du Hoc, pour les vitieurs qui repartent : la situation actuelle des panneaux à ce carrefour paraît en effet confuse.

A Grandcamp même, il serait peut-être intéressant de rapprocher le musée des Rangers et l'embarcadère de la navette, car les deux sites sont distincts alors qu'ils sont appelés à être complémentaires l'un de l'autre.

L'embarcadère de la navette est d'ailleurs confidentiel, au fond du port, éloigné de la façade du bourg sur la mer. Ce sujet, qui sort du cadre de cette étude, mériterait d'être approfondi par une réflexion spécifique.



*Aspect confus de l'information au carrefour entre route d'accès au site et route de Grandcamp-Maisy  
La découverte de la pointe par bateau est indiquée mais presque invisible*