

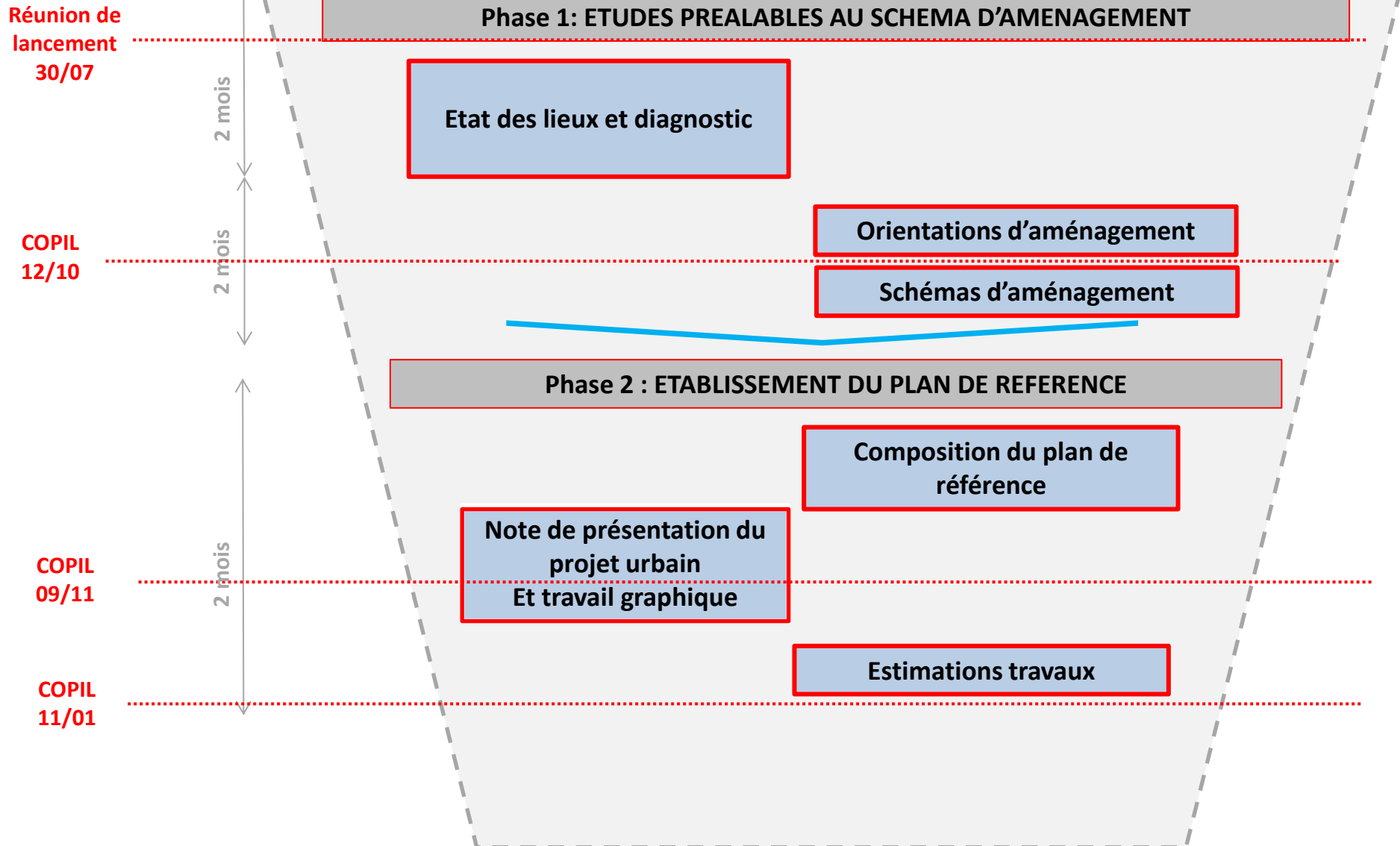


MISSION D'ÉLABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET ÉTABLISSEMENT DU PLAN DE RÉFÉRENCE DE VIAS PLAGE

COMMUNE DE VIAS

COMPOSITION DU PLAN DE REFERENCE
PROJET URBAIN

RAPPORT FINAL





A - ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

- 1 Approche globale et contexte historique
- 2 Accessibilité, flux, réseaux
- 3 Milieu physique, environnement et paysage
- 4 Enjeux et synthèse

B – SCHEMA DIRECTEUR

- 1 Schéma d'aménagement
- 2 Coupes de voirie
- 3 Chiffrage des voiries





A - ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

1 Approche globale et contexte historique

2 Milieu physique, environnement et paysage

3 Accessibilité, flux, réseaux

4 Enjeux et synthèse





DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Approche globale et contexte historique

Evolution Urbaine

CONGES PAYES
(2 semaines)

1936

VILLAGE RURAL

DÉVELOPPEMENT DE VIAS PLAGE ET
DÉVELOPPEMENT DU TOURISME

BOOM DE
L'URBANISATION

STATION TOURISTIQUE
RECONNUE

URBANISME MAÎTRISÉ
RESTRUCTURATION VIAIRE
ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ

1950

1980

1990

2015

1945



En 1945 Vias est toujours un village rural porté par l'agriculture et notamment la viticulture (construction de la cave coopérative en 1937).

Son centre ville s'étend sur moins de 9 ha et son littoral reste dédié aux activités agricoles.

Cave coopérative de Vias - 1937

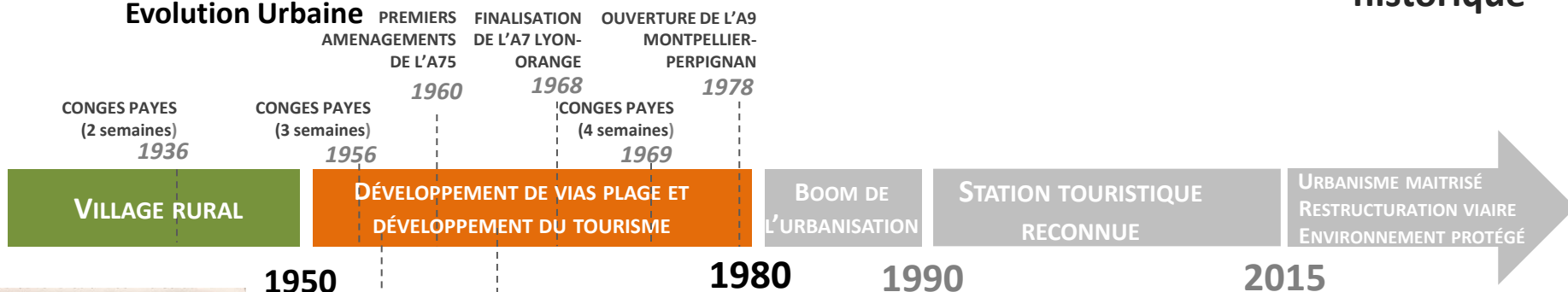




DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Approche globale et contexte historique

Evolution Urbaine



Farinette Plage
Avenue de la plage
1954

1954

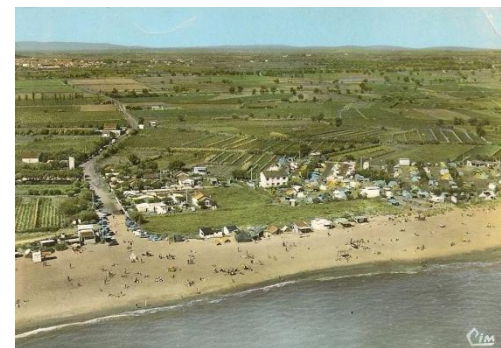
1962



Les années 50 marquent le début des grands projets routiers et les premiers colons s'installent sur la bande littorale et de premières habitations sont construites.

A la fin des années 60, les premiers équipements touristiques de taille modeste voient le jour en bord de mer autour de l'axe historique reliant Vias au bord de mer, l'actuelle Avenue de la Méditerranée.

Farinette Plage – 1960

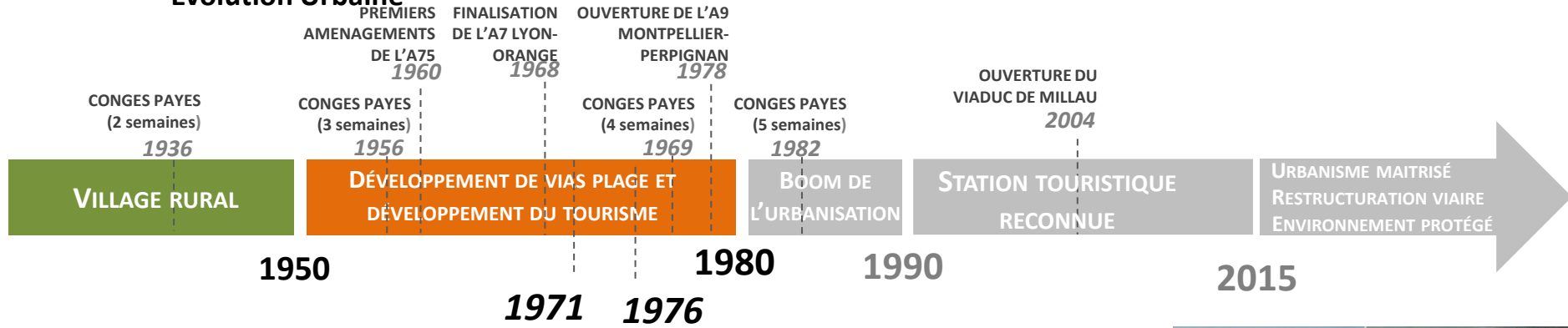




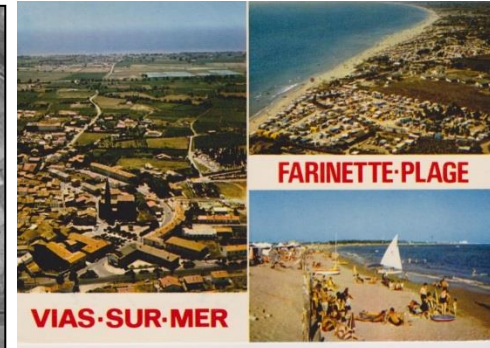
DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Approche globale et contexte historique

Evolution Urbaine



Farinette plage
1968



Carte postale Farinette plage
1976

En 1972, le Club Med de Vias/Portiragnes voit le jour, et marque le début de l'ère du tourisme sur le territoire de la Côte Ouest.

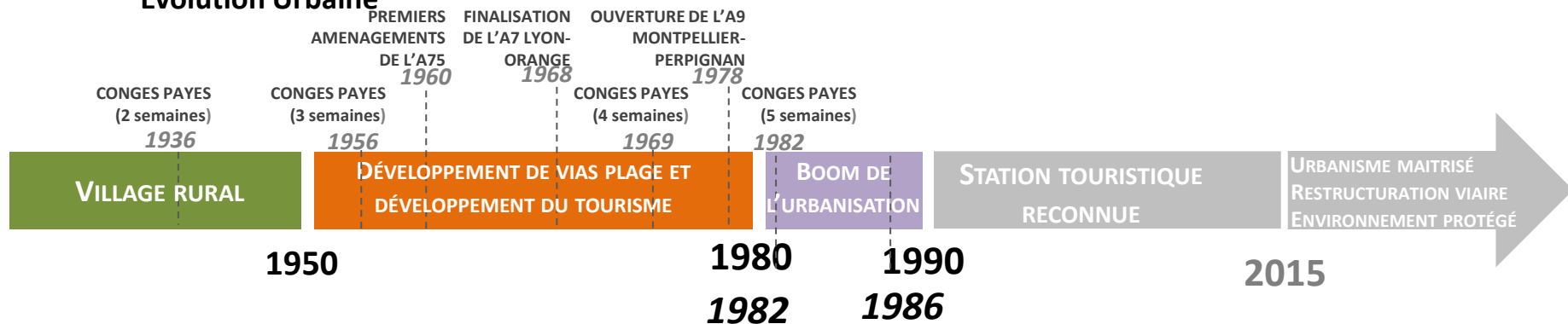
Sur le littoral de Vias l'urbanisation gagne du terrain sur les espaces agricoles et les premiers campings s'installent en bordure de plage. Le phénomène de « cabanisation » de la plage s'enclenche.



DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Approche globale et contexte historique

Evolution Urbaine



Le Mirador, version moderne
Portiragnes - 1980
(collection FCN)



Carte postale Vias
Plage
Années 90



Avec les grandes infrastructures de transport achevées et l'automobile démocratisée, les années 80 se caractérisent par un véritable boom du tourisme sur le côte biterroise et les premiers véritables complexes touristiques de grande envergure apparaissent. Sur le littoral de Vias l'urbanisation gagne du terrain sur les espaces agricoles et les premiers campings s'installent en bordure de plage.

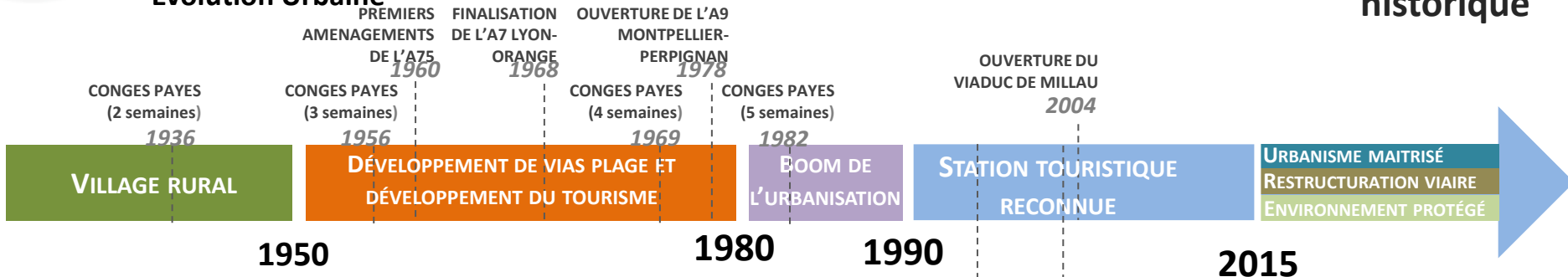
Le mitage de l'espace côtier s'intensifie et l'urbanisation rapide ne peut être maîtrisée. Après 10 ans, la plage est méconnaissable et les campings sont nombreux. Ils ont colonisés les espaces naturels sans plan d'urbanisation, au grès du développement économique de la côte.



DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Approche globale et contexte historique

Evolution Urbaine

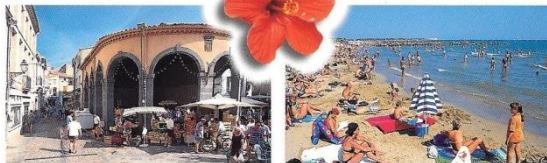
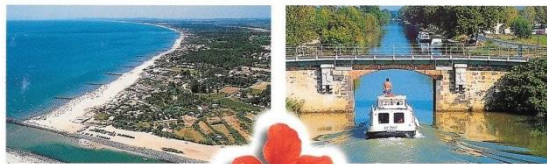


Après les années 90, la croissance de l'urbanisation s'est freinée et depuis les années 2000, le littoral de Vias n'a que peu changé.

Cette étude historique nous montre donc Vias plage s'est développée très rapidement en 20 ans majoritairement entre 1970 et 1990.

Cette croissance rapide et éclair explique le manque de structuration et de desserte dans l'urbanisation de la côte. Les campings et autres infrastructures se sont développés au fil de l'eau sans schéma de cohérence général et appuyé sur un seul axe de communication historique : l'avenue de la Méditerranée.

Aujourd'hui, avec la grande affluence de touristes en été des écueils fonctionnels ont émergé, notamment sur le plan des déplacements et de la gestion des réseaux.



Carte postale Vias plage - 1990



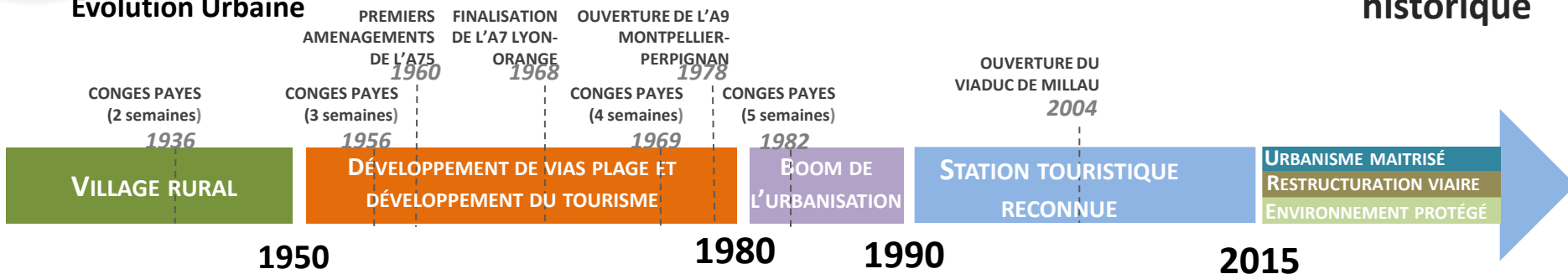
Vue de Farinette - 2000



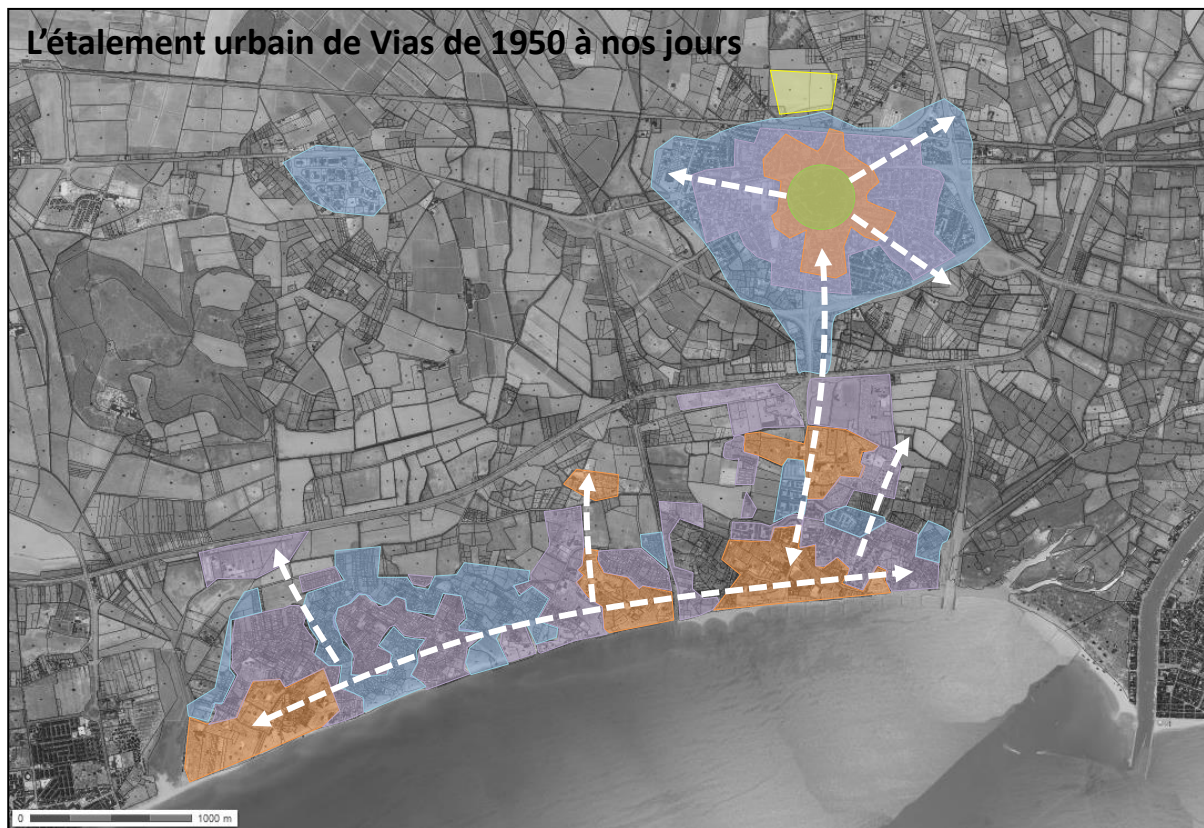
DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Approche globale et contexte historique

Evolution Urbaine



L'étalement urbain de Vias de 1950 à nos jours



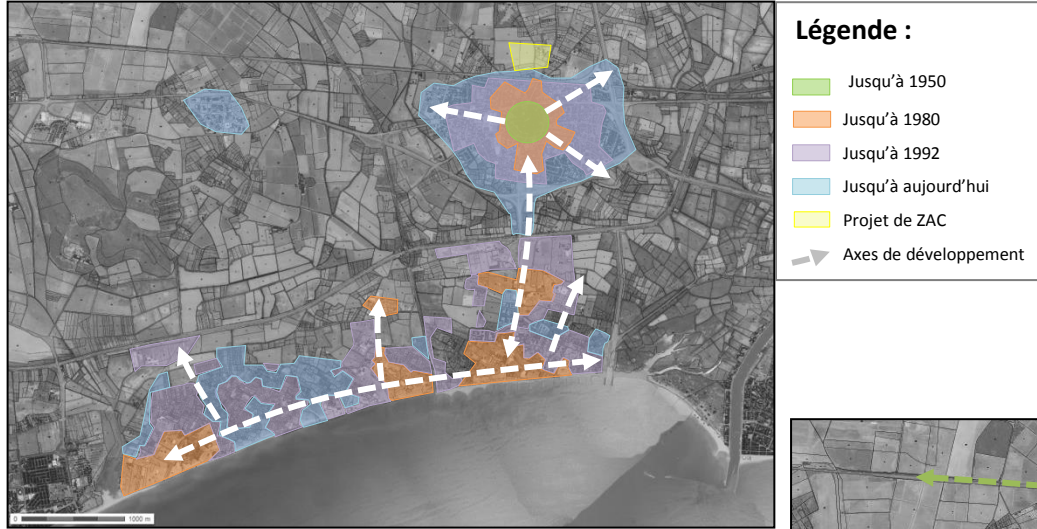
Légende :

- Jusqu'à 1950
- Jusqu'à 1980
- Jusqu'à 1992
- Jusqu'à aujourd'hui
- Projet de ZAC
- Axes de développement

DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Approche globale et contexte historique

Développement des axes de circulation



En analysant et en comparant les axes de développement du tissu urbain et les axes de développement du réseau routier, il est facile d'identifier que le réseau viaire s'est développé au grès des diverses opérations de construction d'établissements touristiques, sans recherche de cohérence générale.





DIAGNOSTIC TECHNIQUE

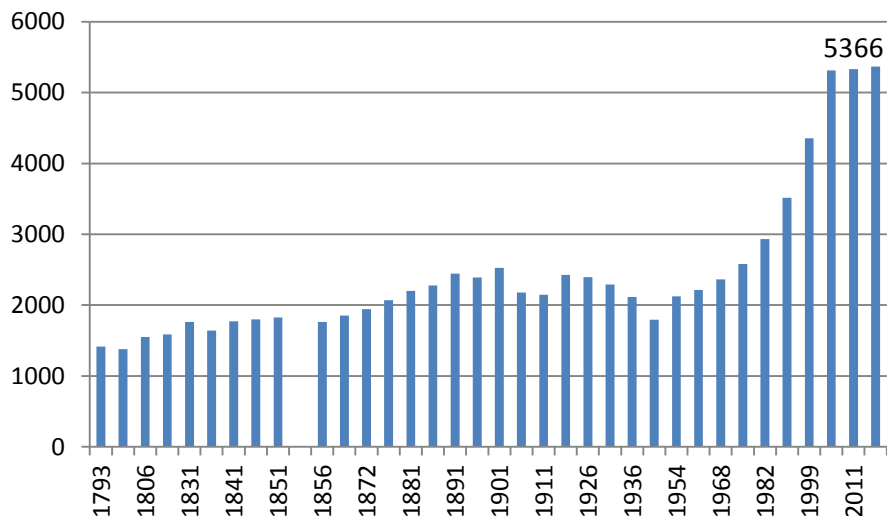
Approche globale et contexte historique

Evolution démographique

Avec 2291 résidences principales (et plus encore de résidences secondaires), la commune de Vias a une population de plus de 5000 habitants.

Cette population est en constante augmentation depuis les années 50, période de développement du tourisme assurant de l'emploi sur le territoire communal.

Evolution de la population de Vias (Source : Insee)



PLH

Le PLH de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée prévoit de 2012 à 2017 un besoin de **271 résidences principales sur la commune de Vias soit la création de 45 logements/an.**

Le PLH identifie clairement le problème de « cabanisation » du littoral et prévoit l'anticipation et la prévention du développement des phénomènes en empêchant de nouvelles installations. Cet objectif a pour but de limiter la dégradation du patrimoine naturel et du cadre de vie, tout en veillant à la sécurité des personnes.

Dans le but de développer la qualité de vie de son territoire, la CAHM préconise de systématiser les approches environnementales de l'urbanisme.



DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Approche globale et contexte historique

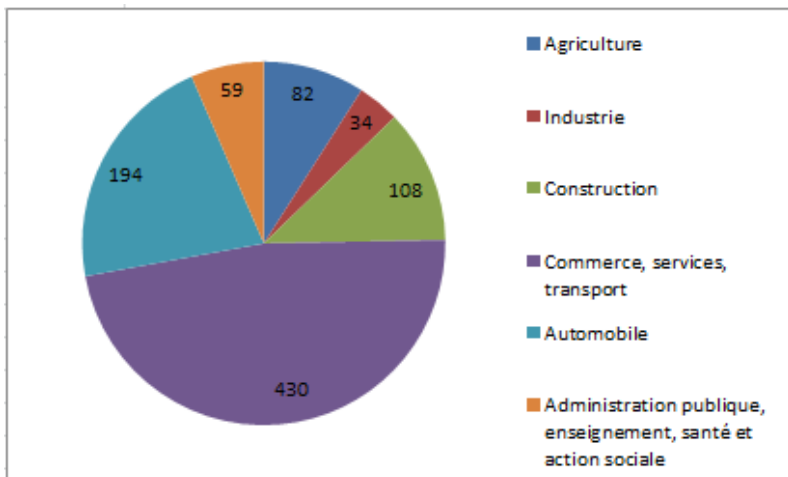
Contexte économique actuel

L'économie de Vias est essentiellement portée par le tourisme et les activités de commerce et service qui y sont liées.

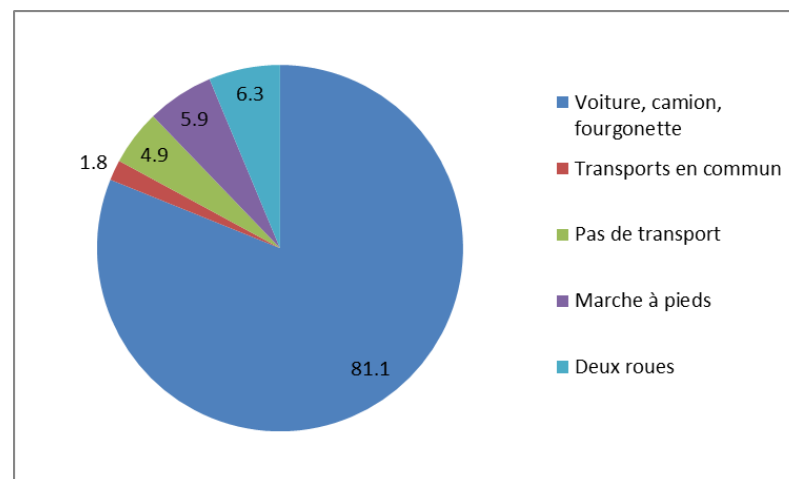
Sur la commune 907 établissements sont référencés dont 430 liés aux commerces, services et transports.

Il est important de noter que dans un contexte régional où les flux domicile travail sont polarisés par Béziers et Montpellier, un grand nombre d'actifs de Vias travaillent sur le territoire communal. Selon l'INSEE, **sur les 1600 actifs de la commune près de 700 travaillent sur le territoire communal, notamment sur le secteur Farinette (Vias Plage).**

Ces actifs se déplacent majoritairement en voiture, générant des flux importants au sein de la commune entre zones résidentielles et zones d'activités.



Etablissements par secteurs d'activité (INSEE - 2012)



Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail à Vias (INSEE-2012)

L'économie de Vias est aujourd'hui portée essentiellement par le tourisme saisonnier.

Une redynamisation de la stratégie touristique en accord avec l'identité de la commune et les risques en présence constitue un enjeu à soutenir par le schéma directeur.



DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Approche globale et contexte historique

Focus tourisme et hébergement

Vias est la deuxième station balnéaire d'Europe en terme de capacité d'accueil dans le domaine de l'hébergement de plein air. La commune recense :

- 31 campings soit 7972 emplacements et 23916 lits
- 3 hôtels, 76 chambres et 152 lits
- 1 village vacance de 180 lits
- 7 chambres d'hôtes, 14 lits
- plus de 2700 logements secondaires. (INSEE 2015)

En pleine saison, la ville peut ainsi accueillir jusqu'à 60 000 vacanciers par jour.

Les bases de calcul de l'observatoire régional du tourisme sont :

- 43 € de dépenses moyenne journalière par touriste
- 1900 € en moyenne de chiffre d'affaire sur la base d'un lit en LR (par an)
- environ 1 emploi dans le secteur touristique pour 30 lits

Ainsi, il est facile de comprendre l'importance que joue le tourisme dans l'économie locale, mais également dans la problématique de gestion des flux de déplacements massifs en période estivale.

L'offre touristique de Vias est ainsi exclusivement tournée vers la mer et vers l'hébergement de plein air.

Une revalorisation du territoire de la commune et de ses atouts patrimoniaux et naturels permettra de diversifier cette offre (mise en valeur du canal du midi, développement d'activités de pleine nature, plaisance, découverte du patrimoine naturel...).

Cette stratégie pourra être appuyée par la création d'équipements d'envergure, et notamment, par l'aménagement d'un port fluvio-maritime.



Les campings étant très majoritairement implantés à Vias plage, la concentration de ces 60 000 visiteurs journaliers sur les 5,5 km de côte implique nécessairement des problématiques d'accès et de gestion des flux.













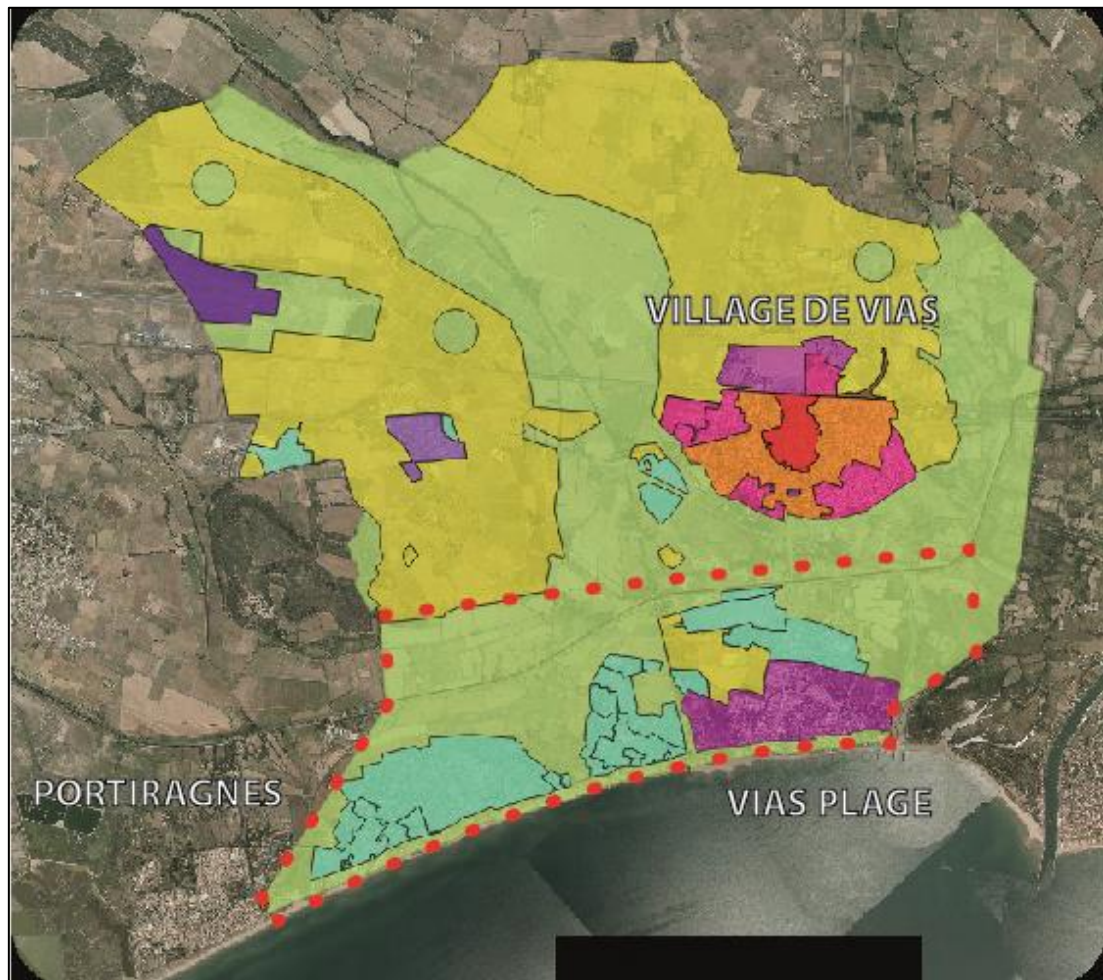
DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Approche globale et contexte historique

Approche règlementaire – POS

Un PLU est actuellement en cours d'élaboration. Un Projet de ZAC est actuellement en cours dans le Nord du centre ville. Depuis 1993, l'occupation des sols de la commune de Vias est réglementée par le POS.

-  UA: zone urbaine constituant le centre d'agglomération
-  UD: zone à faible densité composée essentiellement d'habitat
-  IINA: zone insuffisamment équipée et destinée à l'urbanisation future
-  INA: zone non équipée et destinée à l'urbanisation future
-  UE: zone réservée aux activités industrielles, artisanales et commerciales
-  IVNA: zone non équipée et destinée à l'implantation d'activités
-  VNA: zone non équipée ou peu équipée destinée à l'urbanisation touristique
-  NC: zone réservée à l'exploitation agricole et à l'élevage
-  UF: zone d'activité spécialisée réservée au service public ferroviaire
-  ND: zone destinée à sauvegarder les sites naturels, les paysages les coupures d'urbanisation et les écosystèmes et à protéger contre les risques naturels et les nuisances



Zonage du POS



DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Approche globale et contexte historique

Approche réglementaire - SCOT

La commune de Vias est engagée dans le SCOT du Biterrois depuis 2013.

Les principaux axes détaillés par le Document d'orientations générales de ce SCOT sont :



- **Préserver le socle environnemental du territoire.** Ce point vise à établir un maillage écologique pour concilier aménagements urbains et sauvegarde de la biodiversité, **préserver l'identité paysagère, pérenniser et exploiter rationnellement les ressources naturelles.**
- **Urbaniser sans s'étaler.** Notamment en cherchant à renforcer l'efficacité et la cohérence de l'urbanisation, à Maîtriser la consommation foncière et à **appliquer la loi « littoral »** au contexte Biterrois.
- **Se loger, se déplacer et vivre au quotidien,** en insistant sur le fait de mettre à niveau l'infrastructure de transport et de **développer l'offre de mobilité alternative.**
- **Renforcer l'attractivité économique du territoire,** principalement en redéployant l'activité touristique.
- **Développer un urbanisme durable,** en **améliorant les interface entre espace urbain et espace naturel et agricole** tout en réduisant les interférences avec les zones à risques.
- **Accompagner la mise en œuvre et le suivi du SCOT**



DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Approche globale et contexte historique

Charte – Lutte contre la cabanisation, les constructions irrégulières et l’habitat précaire

Cette charte fut signée le 4 décembre 2008 entre le préfet de l’Hérault et une vingtaine de communes littorales dont celle de Vias.

Elle identifie les enjeux de la « cabanisation » comme étant des **enjeux sociaux**, des **enjeux de sécurité** (avec une forte exposition aux risques naturels) et enfin des **enjeux environnementaux et économiques** (rejets d’eau usées, dégradation du paysage et de l’image touristique).

Par cette charte, le **préfet s’engage** à :

- **Communiquer régulièrement**
- **Soutenir l’action des communes et sa cohérence**
- **Contribuer à la rapidité des procès comme à l’exécution des sanctions**
- **Prendre en compte les difficultés de logement détectées**

Les communes, elles, s’engagent conjointement à :

- **Communiquer et informer**
- **Patrouiller fréquemment**
- **Verbaliser sans délai, convoquer et mettre en demeure**
- **Sanctionner directement**
- **Prendre en compte les difficultés de logement nouvellement détectées**
- **Contribuer à la cohérence de l’action publique**

Cette charte a été transmise au conseil général de l’Hérault, à l’association des maires de l’Hérault, aux intercommunalités, à la caisse d’allocation familiale, à la chambre des notaires, à la direction départementale d’EDF et à la fédération départementale de l’hôtellerie en plein air.



DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Approche globale et contexte historique

Charte patrimoniale – La côte Ouest de Vias face aux risques naturels

Cette charte fut signée le 20 Février 2015 par le sous-préfet de Béziers, la sous-préfète du littoral, le président du CG de l'Hérault, le président de la CA Hérault Méditerranée, les maires de Vias et Portiragnes, le président du syndicat mixte de la vallée de l'Orb et du Libron, le président départemental de la Fédération d'Hôtellerie de plein air et les présidents des sept Associations Syndicales Libres de propriétaires de la côte Ouest.

Suite à un audit patrimonial mené en 2012 et à 2 séminaires menés au printemps 2013, un fort engagement des personnes auditées a été constaté et un « **accord de vision** » a été dégagé :

- Un territoire **encore naturel mais très anthropisé**
- Un **cumul de risques majeurs** naturels (inondations, etc) et de risques liés à la sur fréquentation (incendie, pollution, etc).
- Les **règlementations publiques** sur l'occupation du sol qui **peinent à être appliquées**
- Un territoire exclusivement tourné vers une **mono-économie touristique** : la question se pose d'un développement moins saisonnier de l'activité et d'avantage tourné vers la naturalité

La situation est évidemment comprise par tous les acteurs comme étant complexe puisque les avis sont souvent opposés et **les blocages sont mal vécus** par les différents partis car **la situation tend à se dégrader d'un point de vue de la gestion des risques**.

Ce texte est une **vision d'ensemble partagée** par les différents acteurs mais cela reste une **déclaration de principe**. Il n'y a **aucun engagement des signataires**, seulement un accord partagé sur le « problème » et les « solutions ».

5 thèmes d'actions

- Mettre en sécurité la côte Ouest
- Réhabiliter la plage
- Promouvoir la naturalité de la côte Ouest
- Requalifier les conditions de vie sur le territoire
- Refonder le pacte touristique



10 actions transversales

- Définir un cadre juridique clair et réaliste
- Reconstituer le cordon dunaire
- Sécuriser le territoire
- Développer les activités économiques et touristiques
- Gérer l'eau durablement
- Valoriser le patrimoine paysager et naturel
- Améliorer les déplacements entre les secteurs et l'accessibilité à la plage
- Se doter d'une stratégie foncière
- Dégager des moyens financiers
- Faire rayonner le projet



DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Approche globale et contexte historique

Synthèse de l'approche globale et réglementaire

- La commune de Vias et plus particulièrement Vias-plage et la côte Ouest, ont subi une **très forte urbanisation non contrôlée** avec la montée du tourisme dans les années 1980 et 1990.
- Cela s'est traduit par une forte implantation de campings et une importante « **cabanisation** » le long du trait de côte.
- Aujourd'hui les règles d'urbanisme sont à réaffirmer dans le cadre de l'élaboration du PLU afin de limiter l'extension de ce phénomène et ainsi de protéger l'environnement et les populations.
- Une **charte pour la résorption du phénomène de « cabanisation » sur le territoire de Vias** a été signée en 2008. Les préconisations poussent les parties prenantes à mettre en conformité ces occupations.
- Mais des mesures doivent également être prises afin de **réaménager ce littoral riche peu mis en valeur, en développant une autre forme de tourisme plus respectueux de son environnement.**



A - ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

1 Approche globale et contexte historique

2 Milieu physique, environnement et paysage

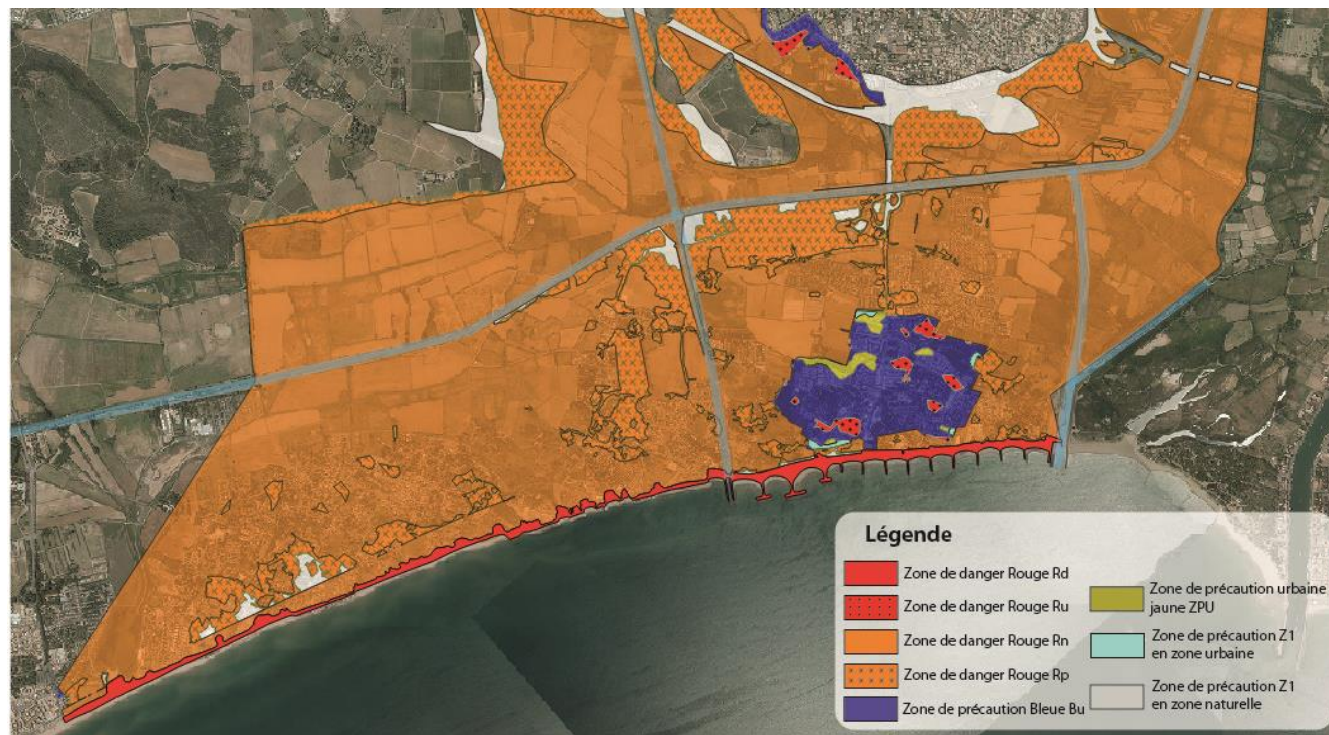
3 Accessibilité, flux, réseaux

4 Enjeux et synthèse



PPRI – aléa inondation

Rappel définition : « Les inondations constituent un risque majeur en France. Pour remédier à cette situation, la prévention reste l'outil essentiel, notamment à travers la maîtrise de l'urbanisation en zone inondable. Dans ces zones, des mesures peuvent être prises pour réduire l'exposition au risque ainsi que la vulnérabilité des biens existants et des personnes.. La submersion marine est « une inondation épisodique de la zone côtière par la mer dans des conditions météorologiques et marégraphiques sévères ». Le recul du trait de côte dû à l'érosion rend le territoire plus vulnérable face au phénomène de submersion marine.»



D'après l'INSEE, la commune de Vias possède près de 8000 emplacements de camping regroupés majoritairement à Vias plage et donc situés en zone inondable.

Les vacanciers n'ayant donc pas accès à un logement en dur, ils se retrouvent particulièrement exposés aux risques d'inondation mais aussi de submersion marine. Ce constat est particulièrement vrai pour la côte Ouest située en zone de danger et principalement occupée par de l'habitat démontable.

Pour une ville où l'économie touristique est vitale, le risque devient très important.



PPRI – aléa inondation

Aléas \ Enjeux		Fort (zones urbaines)	Modéré (zones naturelles)
Fort	Déferlement	Zone de danger Rouge Rd	Zone de danger Rouge Rd
	Submersion marine hors déferlement	Zone de danger Rouge Ru	Zone de danger Rouge Rn
	Inondation par débordement de cours d'eau		
	Erosion	Sans objet	
Modéré	Submersion marine hors déferlement	Zone de précaution Bleue Bu	Zone de danger Rouge Rp
	Inondation par débordement de cours d'eau		
Exceptionnel	Limite hydro- géomorphologique de la zone inondable par débordement de cours d'eau	Zone de précaution Z1	
Changement climatique	Submersion marine hors déferlement	Zone de précaution urbaine jaune ZPU	Sans objet

En zone Rouge :

- Les **travaux et projets nouveaux sont interdits**.
- Sauf si il s'agit de **modification de construction existante ou de reconstruction** - que cela n'augmente pas la vulnérabilité en cas de **changement de destination** - que des **logements supplémentaires ne soient pas créés** - que la surface du premier plancher soit calée sur **un vide sanitaire à la côte PHE +30cm** (si pas de PHE définie, à 50 cm au dessus du terrain naturel) et avec un **minimum de 2,40 m NGF**
- Les **extensions d'habitations existantes disposant d'un étage accessibles sont autorisées** au niveau du plancher du rez-de-chaussée dans la limite de 20m² si des mesures compensatoires sont prises (pose de batardeaux, etc)

En zone Bleue :

- Le **même règlement qu'en zone rouge s'applique avec les constructions nouvelles**, les extensions et les modifications de bâtiments existants (les garages ou pièces annexes peuvent être calés à la côte PHE avec un minimum de 2m NGF)
- D'autres modifications peuvent être envisagées mais le bâtiment ne devra pas être destiné à du logement

L'avenue de la Méditerranée étant la seule voie de desserte, en cas de catastrophe, l'évacuation des vacanciers, et en particuliers celle des vacanciers étrangers, serait difficile...

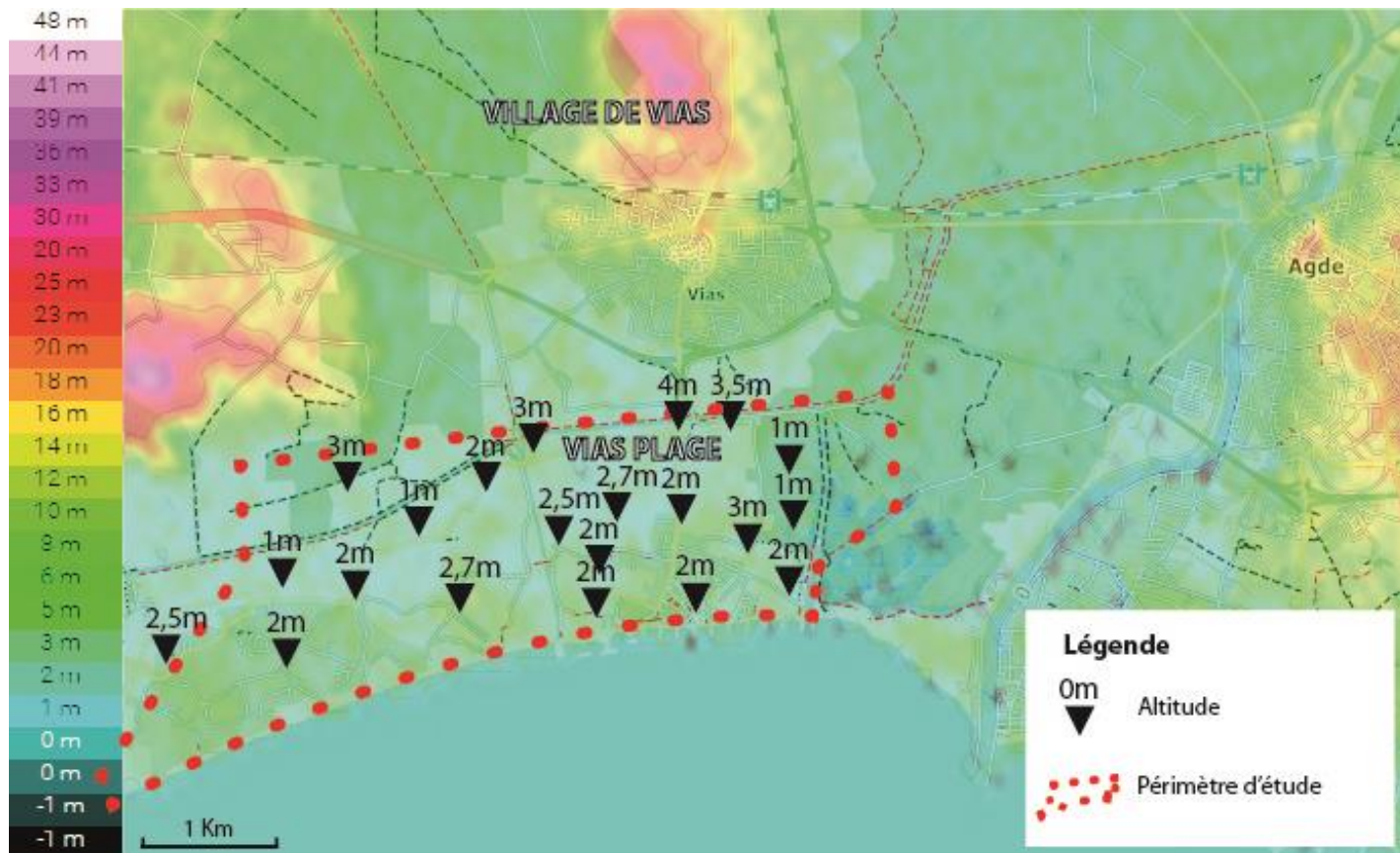
Il s'agira de repenser l'aménagement des espaces côtiers et la gestion du système d'évacuation afin de permettre aux résidents de vivre avec le risque.



DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Milieu physique, environnement et paysage

Topographie

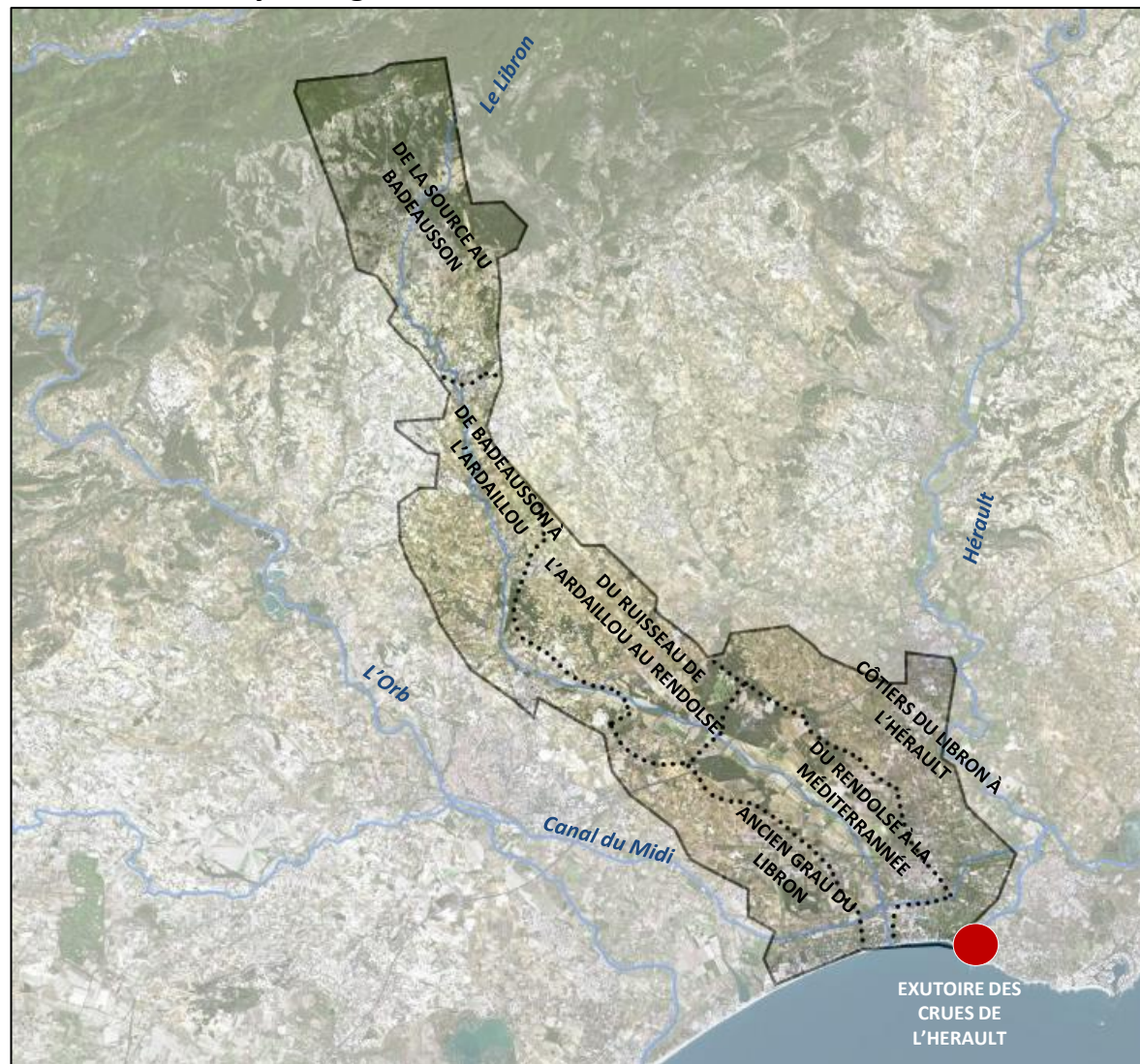


On constate que le périmètre d'étude est en légère pente du canal du midi vers la mer avec un cordon dunaire qui forme une légère butte juste avant la plage. La zone d'étude est globalement plane et de faible altitude, ce qui la rend vulnérable en cas d'inondation ou de submersion marine.

En cas d'inondation, la durée de retrait des eaux est donc plus longue, générant une sensibilité supplémentaire sur les zones impactées.



Hydrologie



Vias se situe dans le secteur hydrographique des Côtiers de l'Hérault à l'Orb.

Vias-plage représente l'exutoire des 6 zones hydrographiques sous-jacentes, à savoir :

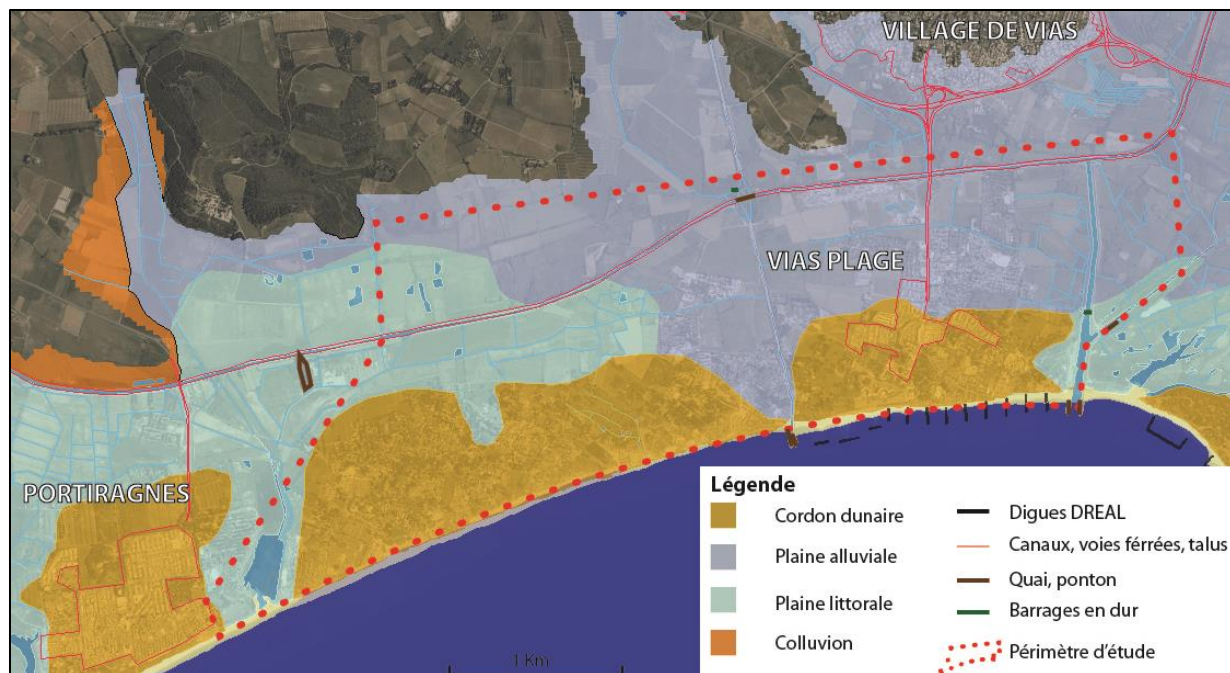
- Le Libron de sa source au ruisseau de Badeausson inclus
- Le Libron du ruisseau de Badeausson au ruisseau de l'Ardaillou
- Le Libron du ruisseau de l'Ardaillou inclus au ruisseau du Rendolse inclus
- Ancien grau du Libron
- Le Libron du ruisseau de Rendolse à la mer Méditerranée
- Les côtières du Libron à l'Hérault

Il est également important de noter que l'exutoire des crues de l'Hérault se situe en bordure Est du périmètre.

PPRL – aléas submersion marine et érosion

Selon le PPRL, l'intégralité de la zone d'étude se situe sur le cordon dunaire, la plaine alluviale ou la plaine littorale. Ce territoire est soumis à des risques de submersion marine renforcés par le phénomène d'érosion ayant provoqué la disparition complète du cordon de sable sur certaines parties du littoral viassois. Ainsi, entre 2003 et 2009, le taux moyen de recul sur l'ensemble du littoral de la côte ouest de Vias s'élevait à -1,35m/an avec des taux pouvant atteindre de l'ordre de -2,0m/an à -2,5m/an (source étude SOGREA, 2010).

Dans le cadre de la **stratégie nationale en matière de gestion intégrée du littoral**, des travaux de protection et de revalorisation du littoral de la **côte Ouest de Vias** (dite phase 1) sont entamés.



Des mesures ont déjà été prises pour enrayer ce phénomène ainsi que celui de l'érosion côtière qui rend le territoire plus vulnérable face à la submersion marine. Sur les 6 km de plage de Vias, 2,5 km sont protégés par des épis et des brises lames mais ceux-ci peinent à se montrer efficaces lors de violents épisodes de tempête.

Des travaux de restauration du cordon dunaire ont commencé sur la côte Ouest et 900 mètres de plage - sur les 3,4 km - ont déjà été réaménagés (suppression des enrochements, rechargement en sable).

DIAGNOSTIC TECHNIQUE

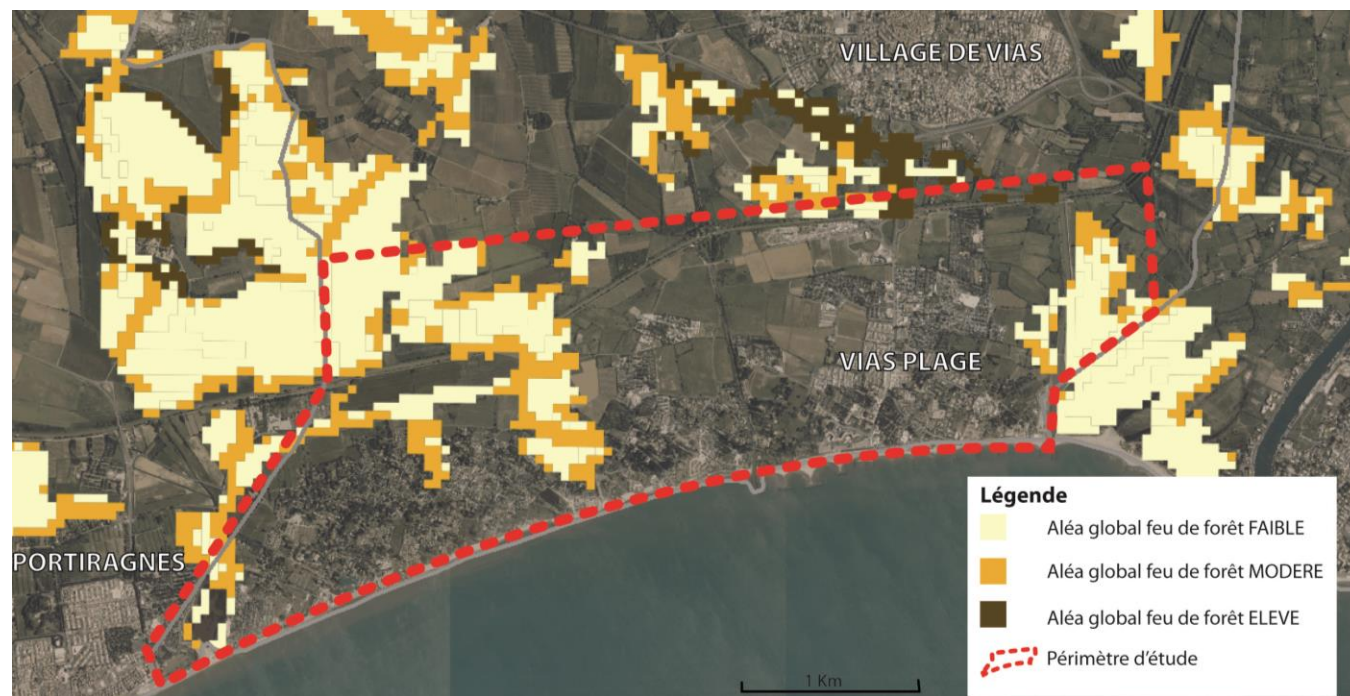
Milieu physique, environnement et paysage

Aléa feu de forêt

Rappel définition : « L'emploi du terme « feux de forêts » désigne un type de feu tel que le feu de forêt, de lande, de maquis ou de garrigue ayant menacé un massif forestier d' au moins un hectare d'un seul tenant. Face à cela, la politique de prévention active s'articule autour de la lutte, de la gestion de la forêt mais aussi de l'espace entre la forêt et les habitations et l'information du public et des usagers de la forêt. »

Une grande partie du secteur de Grande Cosse se trouve dans des zones de potentiel feu de forêt (à différents niveaux d'aléas).

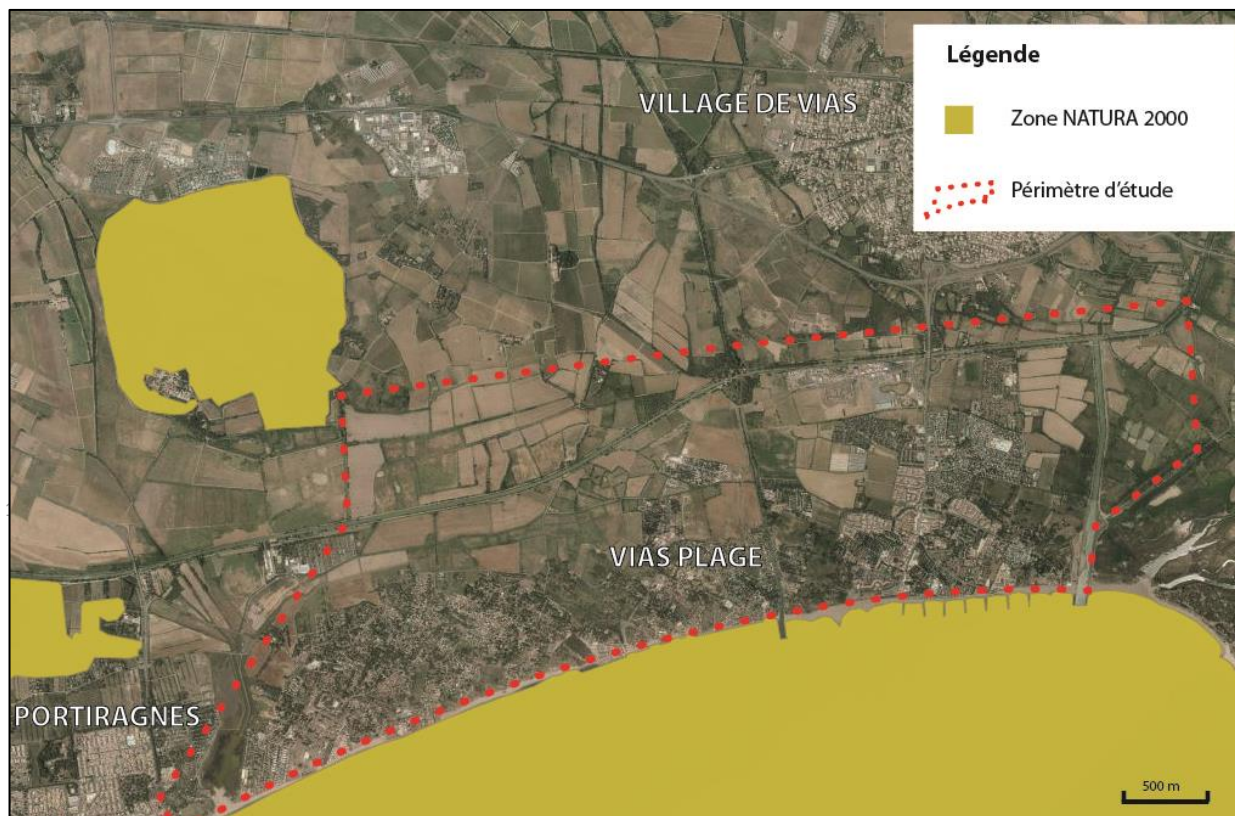
Les aménagements proposés devront prendre en compte ce risque et les éventuelles mesures de prévention actuellement mises en place.



Au regard du Plan Départemental de Protection des Forêts Contre l'incendie, l'aménagement du territoire dans ces zones doit suivre les actions préconisées en 1.3 de ce document. A savoir : fiabilisation du statut des équipements, mise aux normes des équipements, signalétique et réalisation d'interfaces forêt/habitat (l'interface est une zone située soit dans la zone exposée et en contact avec une zone non habitée, soit à moins de 200m de la zone exposée et en contact avec une zone non-bâtie située dans la zone exposée).

NATURA 2000

Rappel définition : « Le réseau Natura 2000 est un réseau européen formé par les Zones de Protection Spéciales (ZPS) et les Zones Spéciales de Conservation (ZSC). Dans les zones définies par ce réseau, les Etats Membres s'engagent à maintenir dans un état de conservation favorable les types d'habitats et d'espèces concernées. »



Le projet n'est pas situé en zone Natura 2000, cependant les sites du plateau de Roquehaute et des côtes sableuses de l'infralittoral languedocien en bordure immédiate de site sont classés au titre de la directive des Habitats (SIC - FR9101430 et SIC - FR9102013) .

DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Milieu physique, environnement et paysage

ZNIEFF

Rappel définition : « L'inventaire des ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique) est un inventaire national établi à l'initiative et sous le contrôle du Ministère de l'Environnement. Il constitue un outil de connaissance et de préservation du patrimoine naturel de la France. »



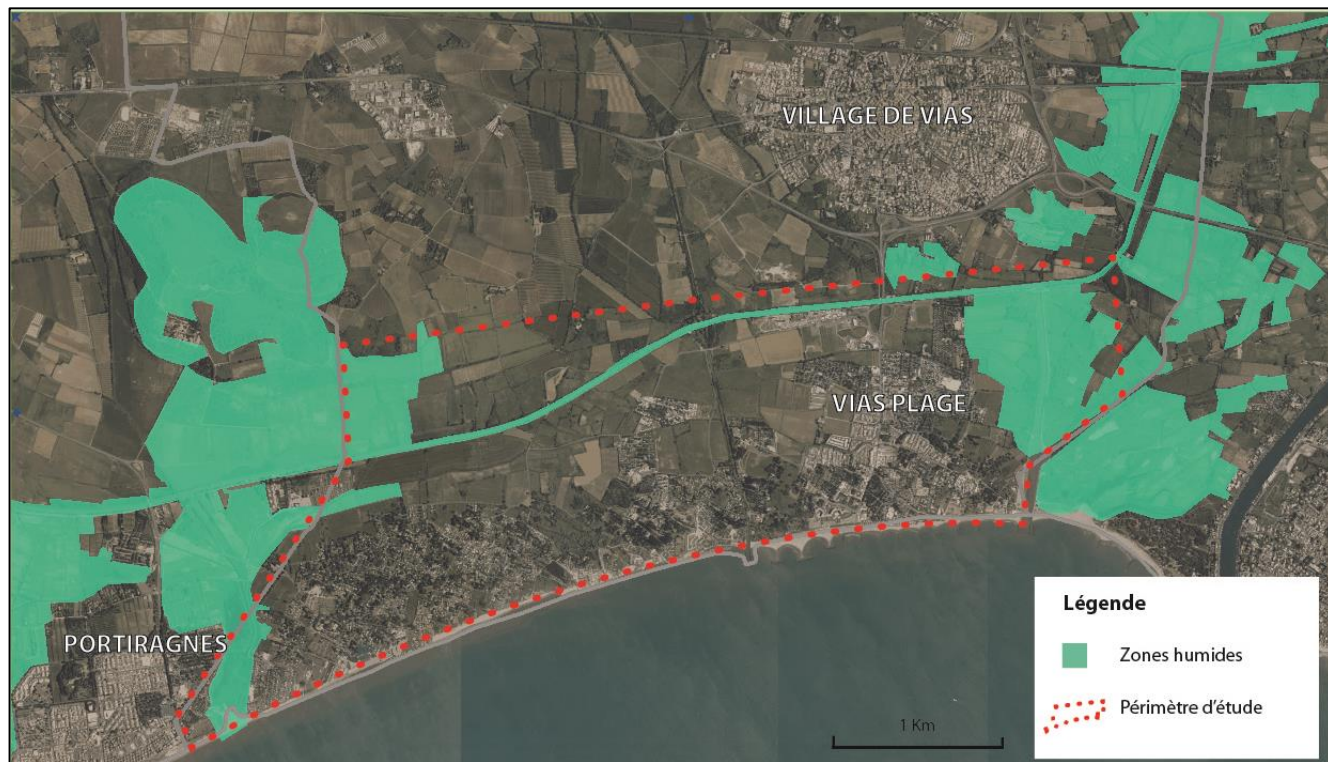
Le périmètre du site est partiellement recouvert par les ZNIEFF 2 :

- n°3412-0000 du marais et ancien grau du Libron
- n°3415-0000 du complexe paludo-laguno-dunaire entre l'Orb et l'Hérault

Ces milieux feront donc l'objet d'une protection accrue et leurs interfaces avec le périmètre d'étude seront à préserver.

Milieux humides

Rappel définition : « Les milieux humides présentent de multiples facettes et se caractérisent par une biodiversité exceptionnelle, ils abritent en effet de nombreuses espèces végétales et animales. Par leurs différentes fonctions, ils jouent un rôle primordial dans la régulation de la ressource en eau, l'épuration et la prévention des crues... Au titre de la loi sur l'eau et en accord avec la convention internationale Ramsar, il est obligatoire de préserver ces milieux dans tout projet d'aménagement. »



Le périmètre d'étude recoupe des zones humides identifiées dans le cadre de la convention RAMSAR et notamment au niveau du secteur du Clot de Malhet et des zones humides de Portiragnes.

Tout aménagement dans une de ces zones nécessitera la constitution d'un dossier Loi sur l'Eau, une étude d'impact et l'implantation des mesures de compensation adaptées.



DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Milieu physique, environnement et paysage

Milieux naturels, la faune et la flore

Dans le cadre de l'élaboration du PLU, le cabinet de consultants en environnement NATURALIA réalisé une étude des milieux naturels, de la faune et de la flore sur le territoire de Vias entre 2010 et 2015. Nous ne nous intéresserons ici qu'aux secteurs se trouvant à Vias-plage à savoir le secteur « les Œillets » et le secteur « Jonquié ».

Le secteur « les Œillets » accueille un réseau de canaux et fossés intéressants. Cet habitat présente une bonne diversité spécifique et une flore caractéristique des milieux aquatiques fonctionnels. Il faut noter la présence d'un habitat d'intérêt communautaire au sein de ce secteur. La présence d'habitats humides et d'espèces d'amphibiens qui y sont liées, classe cette zone en enjeu très fort pour ce groupe. On y retrouve notamment les trois espèces les plus menacées de la région (Grenouille de Graf et de Perez, Pélobate cultripède). Le groupe des invertébrés représente également un enjeu fort, avec la présence de plusieurs espèces patrimoniales (Courtilière provençale, Cordulie à corps fin, Diane ...).

Le groupe des reptiles trouve sur ce secteur des habitats très favorables à la réalisation de ses cycles de vie. La Cistude d'Europe est fortement potentielle dans les canaux, et les Couleuvre de Montpellier et à échelons ont été contactées en densités relativement élevées. Enfin, plusieurs arbres favorables à la présence des chiroptères ont été notés sur le site, ainsi que plusieurs espèces en chasse et/ou transit.

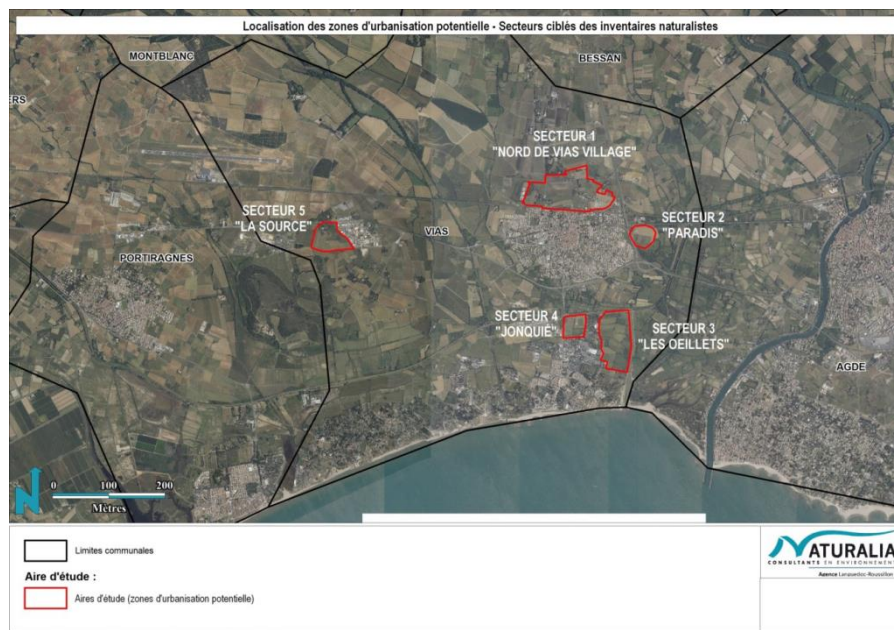
Le secteur « Jonquié » abrite un habitat d'intérêt communautaire représentant un enjeu modéré. Ce secteur représente des enjeux globalement faibles, sauf pour les chauvesouris avec la présence en chasse/transit du Petit Murin, du Grand Rhinolophe et du Murin à oreilles échancrées.

Secteur « les Œillets »

Habitat	Négligeable à modéré	Chiroptères	Faible à fort	Invertébrés	Fort	Amphibiens	Très fort
Flore	-	Mammifères	Faible	Oiseaux	Modéré	Reptiles	Fort

Secteur « Jonquié »

Habitat	Négligeable à modéré	Chiroptères	Faible à modéré	Invertébrés	Négligeable	Amphibiens	Faible à modéré
Flore	-	Mammifères	Faible	Oiseaux	Faible	Reptiles	Faible



Source : BDORTHO8 - IGN / Naturalia Juillet 2015 / Cartographie : CH

Patrimoine UNESCO

Rappel définition : « Le label « Patrimoine mondial de l'Unesco » a été institué en 1972 par la Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel. L'attribution du label vise à encourager à travers le monde l'identification, la protection et la préservation du patrimoine culturel et naturel considéré comme ayant une valeur exceptionnelle pour l'humanité et une application universelle. »



Le canal du midi, site classé de l'UNESCO, traverse le périmètre d'étude.

L'ensemble de la commune de Vias se trouve dans la zone tampon de ce site et une grande partie de la zone d'étude recoupe la zone sensible de protection. La zone tampon désigne une zone qui garantit une protection efficace du bien culturel. La zone sensible est quant à elle la zone offrant une visibilité directe sur le canal.

A ce titre, les aménagements réalisés et les règlements d'urbanisme en cours d'élaboration doivent être compatibles avec les enjeux du site classé. Les interfaces du canal du midi avec les territoires adjacents doivent être prises en compte notamment les servitudes de vues vers le canal ou depuis le canal.

Loi littoral

Rappel définition : « La loi littoral détermine les conditions d'utilisation et de mise en valeur des espaces terrestres, maritimes et lacustres. Elle s'applique aux communes riveraines des océans, mers, étangs salés et plans d'eau naturel ou artificiel de plus de 1000 hectares. »



Vias est soumise à la loi littoral. Le conservatoire du littoral s'applique aux zones côtières sensibles afin de protéger les équilibres biologiques et écologiques, préserver les sites, les paysages et le patrimoine culturel et naturel du littoral tout en préservant le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau.

- La loi Littoral limite **les nouvelles constructions dans la continuité des agglomérations** et villages existants.
- **En dehors d'une zone urbaine**, les travaux ne peuvent être **que confortatifs** (de consolidation). La loi littoral interdit toute construction dans une bande de 100m à compter du rivage (sauf s'il s'agit d'espaces déjà urbanisés ou nécessitant la proximité de l'eau).
- **Cette loi prévoit également l'instauration de la bande des trois mètres. Cela signifie que les propriétés privées riveraines du domaine public maritime sont grevées sur une bande de trois mètres de largeur d'une servitude longitudinale destinée à assurer exclusivement le passage des piétons.**
- Pour rappel, l'un des enjeux du SCOT est d'appliquer cette loi littoral au contexte Biterrois.

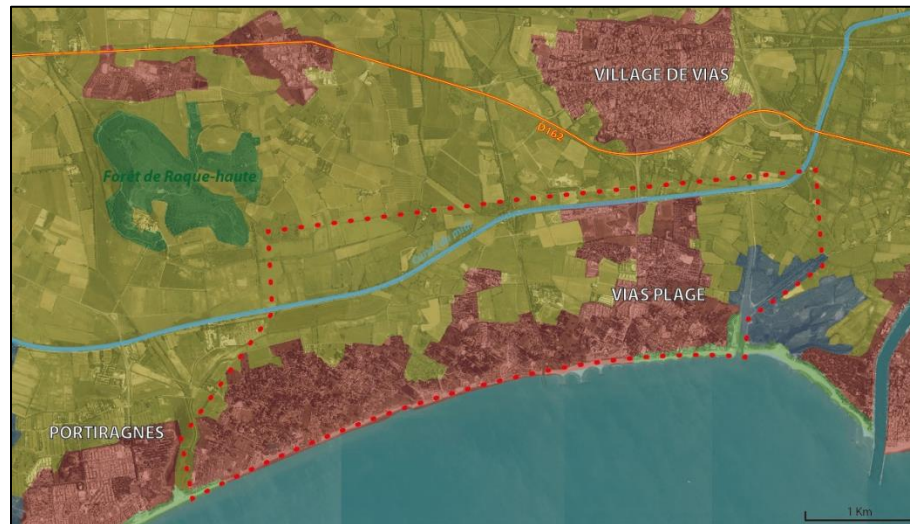


Vias
Agglomération

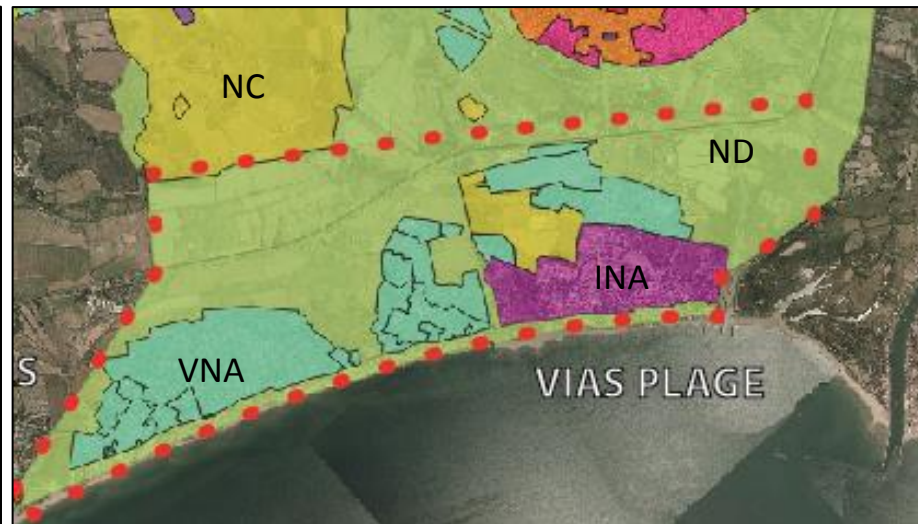
DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Milieu physique, environnement et paysage

Occupation des sols



- Zone urbanisée
- Zones humides
- Terre agricole
- Forêt, milieu naturel



- UA: zone urbaine constituant le centre d'agglomération
- UD: zone à faible densité composée essentiellement d'habitat
- IINA: zone insuffisamment équipée et destinée à l'urbanisation future
- INA: zone non équipée et destinée à l'urbanisation future
- UE: zone réservée aux activités industrielles, artisanales et commerciales
- VNA: zone non équipée ou peu équipée destinée à l'urbanisation touristique
- NC: zone réservée à l'exploitation agricole et à l'élevage
- UF: zone d'activité spécialisée réservée au service public ferroviaire
- ND: zone destinée à sauvegarder les sites naturels, les paysages les coupures d'urbanisation et les écosystèmes et à protéger contre les risques naturels et les nuisances

On constate que le zonage prévu par le POS n'est pas respecté sur l'ensemble du territoire de Vias.

Un phénomène de « cabanisation » et de forte implantation de camping peut être observé sur tout le littoral en zone ND et NC et notamment sur la bande libre ND le long de la cote, qui devrait servir à la protection des écosystèmes et à protéger des risques naturels.

De plus, les zones VNA du secteur Grande Cosse ont vocation à être équipées avant d'être exploitées en temps que zone de tourisme. Or de nombreux réseaux et équipements manquent sur ses zones.



Synthèse des pressions environnementales

Le littoral naturel de Vias-plage est soumis à une sur-fréquentation en période estivale causant des pressions intenses et ponctuelles sur l'environnement.

L'aménagement de la ville et les équipements ne sont aujourd'hui plus aptes à répondre aux besoins des vacanciers en garantissant un respect de l'environnement littoral sensible:

- **Surexploitation des nappes phréatiques** lors des périodes de pointe. Tous les ans, on constate un nombre important d'arrêtés préfectoraux de restriction des usages de l'eau dans le cadre de gestion de la sécheresse.
- **Réseaux d'EU et ouvrages de gestions des eaux pluviales sous-dimensionnés** (risque accru de pollution, d'inondation aux exutoires...)
- **Un espace boisé soumis à d'importants risques d'incendies.**
- **Une urbanisation au plus proche du littoral aggravant le phénomène d'érosion** et rendant les populations vulnérables au risque de submersion marine.
- **L'occupation du sol prévue par le POS (obsolète) peine à être appliquée**, ce qui rend les zones naturelles sensibles d'avantage vulnérables.





Des disponibilités énergétiques

Une réponse à la surexploitation des ressources énergétiques du territoire peut être le recours aux énergies renouvelables.

En France, la consommation moyenne d'un touriste est de 40 kWh par jour (selon l'ADEME). On peut estimer que la consommation moyenne de 27 000 touristes sur les 2 mois d'été est de 64,8 millions de kWh.

- **Potentiel solaire**

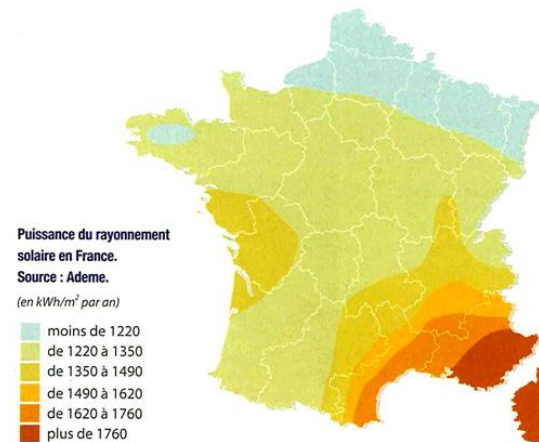
Le département de l'Hérault bénéficie d'environ 2700 heures d'ensoleillement par an, ce qui en fait l'un des départements les mieux exposés.

Le potentiel solaire sur le territoire de Vias varie de 1650 à 1600 kWh/m² en moyenne par an. Il est donc d'environ 4,5 kWh/m² par jour et de 270 kWh/m² durant les 2 mois d'été.

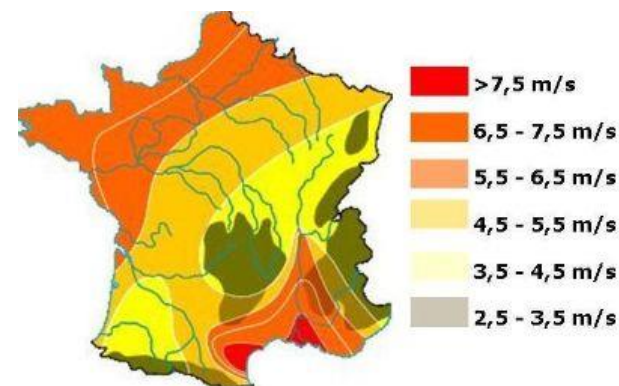
Source: DREAL Languedoc Roussillon

- **Potentiel éolien**

Le potentiel éolien moyen par an sur les côtes de Vias-plage est d'environ 6,6 m/s. C'est l'une des zones de France la plus exposée aux vents et donc adaptée pour l'implantation d'éoliennes.



Source : economiedenergie.fr



Carte des vents moyens en France

Source : expert-photovoltaïque.com



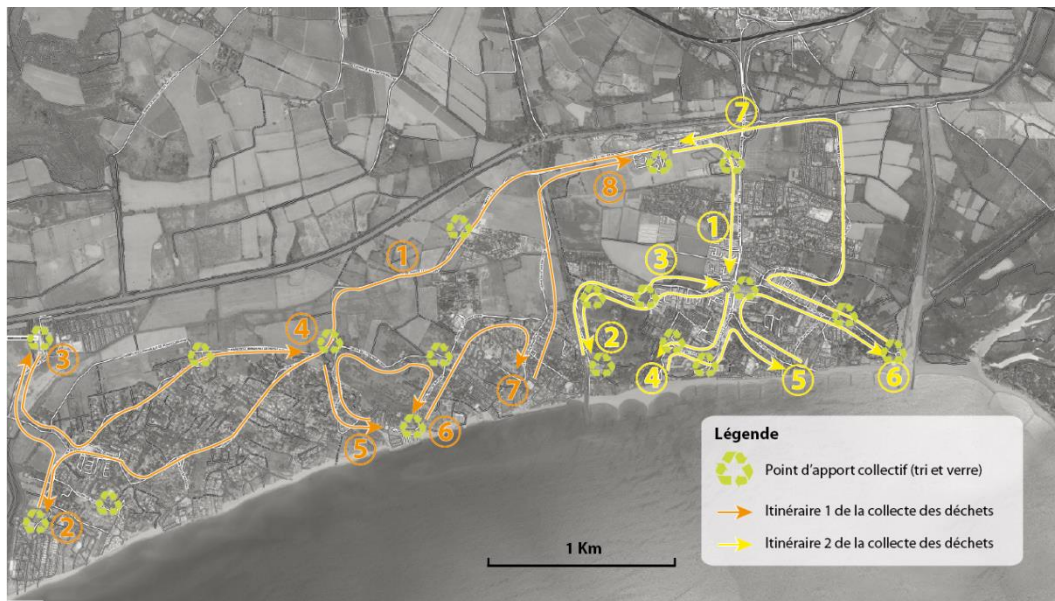
Milieu physique, environnement et paysage

La collecte des déchets

La collecte des déchets sur le territoire de Vias est organisée par le **SICTOM Pézenas-Agde**. Au cours de l'année 2014, 2920 tonnes de déchets ont été collectées à Vias dont : 2670 tonnes d'ordures ménagères (soit 489 kg/personne) et 249 tonnes de déchets issus du tri sélectif (soit 45,6 kg/personne). Le tonnage de déchets de la commune de Vias représente environ 5,83 % du tonnage annuel du SICTOM de Pézenas-Agde.

NB : Un touriste produit en moyenne 1 kg de déchets par jour.

- La commune de Vias possède une déchetterie et une plate-forme de traitement des déchets verts. Ces 2 sites sont éloignés de la plage et des lieux touristiques et sont implantés au Nord du village.
- La commune possède 9 points d'apport volontaire (tri sélectif et verre) en centre ville et 18 à Vias-plage. Voir carte ci-contre.
- La collecte des ordures ménagères est effectuée 2 fois par semaine à Vias et tous les jours à Vias-plage en période estivale (des vacances de Pâques au 30 septembre). Une collecte sélective est effectuée tous les mardis sur l'ensemble de la commune.
- Vias-plage est desservi par 2 tournées de collecte. Entre chaque itinéraire, les camions bennes de 19 tonnes vont se vider à Agde.
- Des animations sur les plages sont organisées par le SICTOM Pézenas-Agde afin de sensibiliser les populations touristiques au tri des déchets et d'informer sur les positions des points d'apports volontaires et des déchetteries.



L'enjeu principal en ce qui concerne la collecte des déchets, sera de positionner les points d'apports volontaires de manière réfléchie sur la commune et d'adapter les itinéraires de collecte au nouveau schéma d'aménagement.

L'itinéraire aujourd'hui emprunté par les ramasseurs totalise 5,5 km de trajets inutiles (allers retours dans les impasses), soit près de 2000 km/an.

La collecte des déchets sur le site de Vias-plage est complexifiée par le manque d'organisation des réseaux routiers et l'encombrement des voies.



La tournée devra ainsi être pensée de manière à optimiser le temps de parcours, la distance, tout en offrant un nombre de points d'apports suffisants aux besoins des habitants.

DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Milieu physique, environnement et paysage

Approche générale du paysage

Le paysage de la commune de Vias est marqué par 4 séquences principales du Nord au Sud :

- Le centre historique
- Les espaces agricoles
- Les campings
- Le trait de côte

Ces séquences sont facilement identifiables par leurs interfaces brutes marquées par les ouvrages linéaires qui découpent le territoire de la commune :

- La RD 612 construite en 1976
- Le canal du Midi, patrimoine mondial de l'Unesco et élément structurel du paysage de la région





DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Milieu physique, environnement et paysage



Le centre historique



Le centre historique de Vias est caractérisé par une urbanisation très dense organisée autour d'éléments centraux, à savoir la place du marché et l'église Saint-Jean- Baptiste, monument emblématique du 15^e siècle. Les ruelles étroites du centre villes sont rythmées par les façades colorées des habitations

Le centre-ville est aujourd'hui inscrit dans un périmètre de protection et toute intervention doit être approuvée par l'architecte des bâtiments de France.



La ville nouvelle



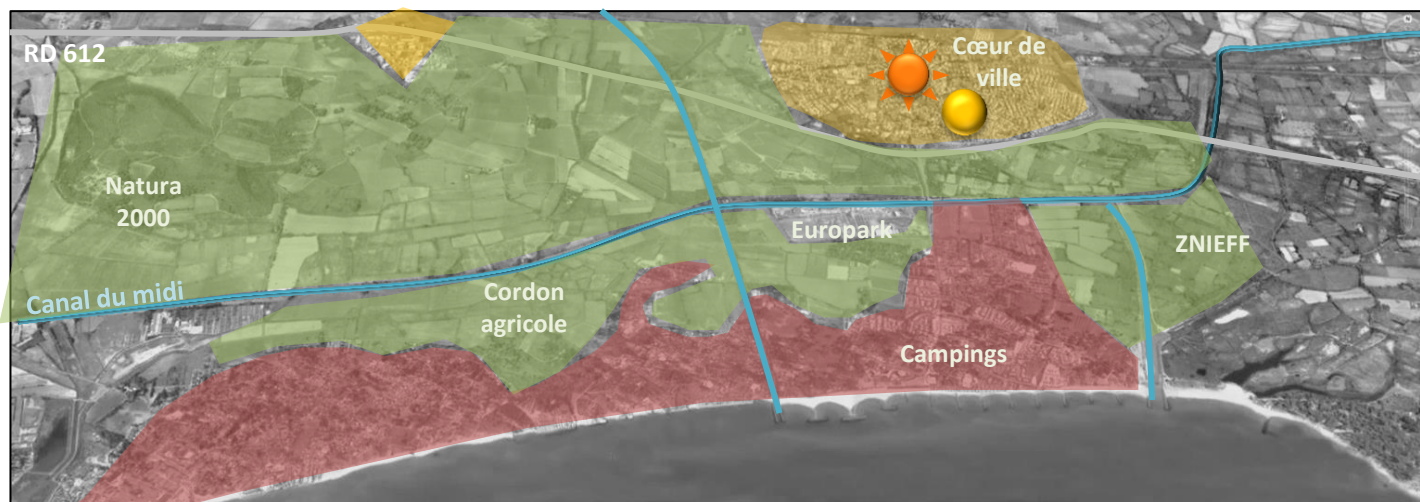
Bloquée au Nord par la voie Ferrée, la ville s'est peu à peu développée autour du village historique sous le phénomène de l'étalement urbain. La ville nouvelle est définie par un tissu d'habitat pavillonnaire peu dense.

Dans ce nouvel espace urbanisé, se sont également implantés tous les services et équipements liés au développement de la ville moderne, à savoir : les supermarchés, équipements sportifs, équipements culturels, écoles ...

Le centre-historique

Le cordon agricole et naturel préservé

L'urbanisation non maîtrisée, les campings





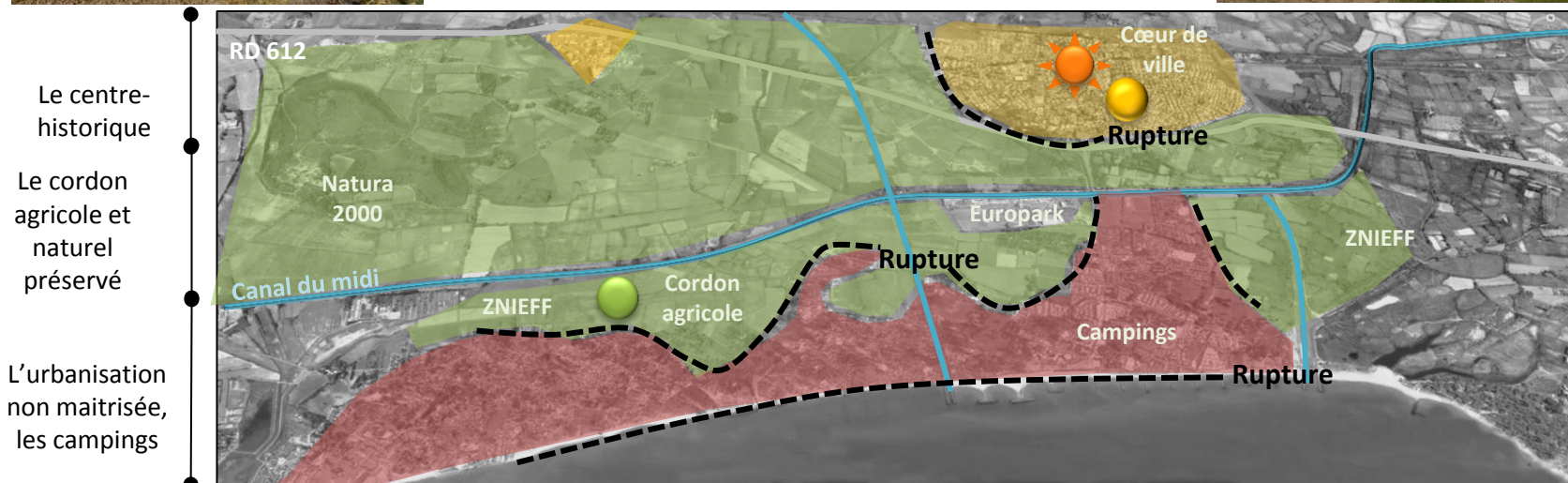
Le cordon agricole et naturel



Vestige du passé agricole et viticole de Vias, un cordon non urbanisé subsiste. Pris entre l'étalement du centre et la cabanisation du bord de plage, cet espace s'est vu réduire progressivement à mesure du développement de la ville.

Aujourd'hui, cet espace est marqué par la présence de champs et de vignes en bordure du Canal du Midi. Cette plaine agricole se positionne comme une zone « tampon » entre le cœur de ville historique et le bord de mer. Elle connecte et différencie ces deux espaces par une rupture paysagère marquée. On observe ainsi une discontinuité urbaine et paysagère (architecture, matériaux, fonctions...) entre ces deux entités.

L'interface entre cet espace et les campings est particulièrement mal gérée.

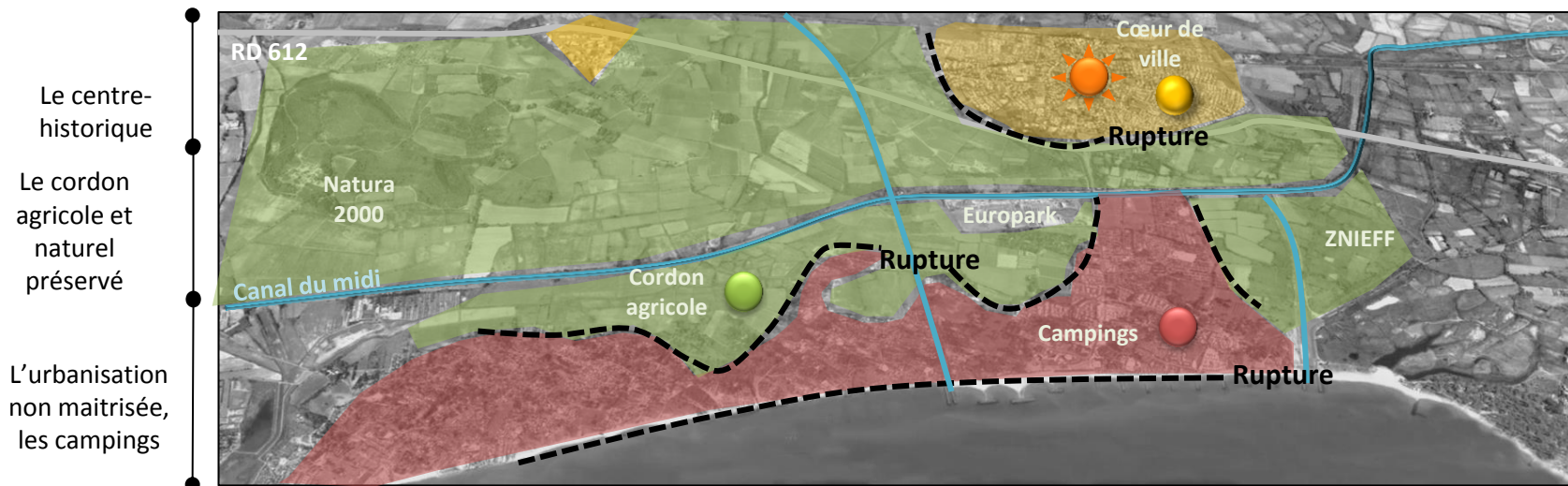


● L'urbanisation côtière non maitrisée



La zone littorale est marquée par le développement de campings et de services dédiés aux touristes, on parle de « cabanisation » du bord de mer. Cet urbanisme éphémère et désorganisé est caractéristique des stations touristiques qui se sont développées de manière très rapide après les années 70. Le sol y a été peu à peu artificialisé, engendrant non seulement des pressions très fortes sur l'environnement, mais également une détérioration du paysage et du cadre de vie.

A Vias, la lecture du paysage de cet espace est rendue difficile à cause d'une désorganisation générale sur le plan fonctionnel, d'un manque de cohérence et de réflexion architecturale et d'un manque de transparence entre les espaces naturels et l'urbanisation. Ce dernier point doit être central dans la réflexion d'un plan d'aménagement. Les éléments naturels et emblématiques remarquables doivent bénéficier d'une mise en valeur et de liens marqués avec le tissu urbain. Dans le cas de Vias-plage, le bord de mer apparaît déconnecté et masqué du reste de la ville. Il n'existe pas de lien direct entre l'espace public et la plage, celle-ci étant bordée de tout son long par les campings. La même observation peut être faite au niveau des interfaces campings / espaces naturels.



Les éléments sensibles du paysage



Le canal du midi



Construit en 1681, le canal est un élément emblématique pour la ville. Il représente un élément structurel dans le paysage Viassois et offre un environnement remarquable. Cependant la gestion de l'intégration de l'Europark dans ce cadre reste problématique.



Le littoral



Masqué derrière un rideau de campings, le littoral souffre d'un manque de connexion au reste de la ville et d'aménagements valorisant son image.

Il pêche également par l'absence de lien longitudinal suivant le trait de côte et reste morcelé d'est en ouest.

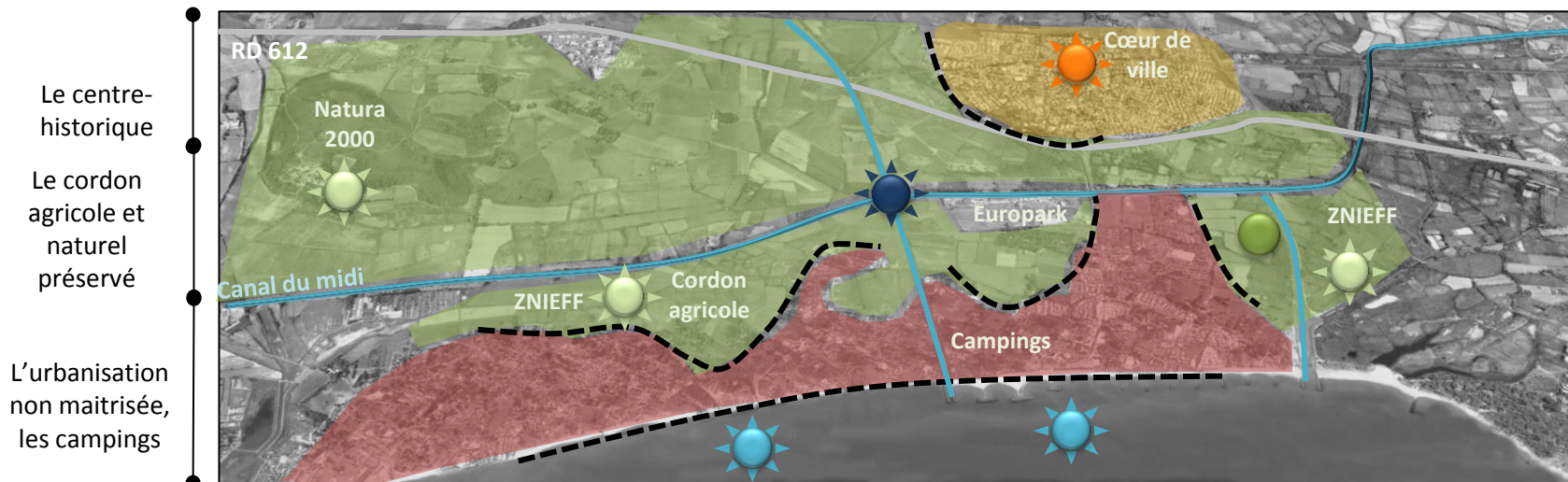


Les espaces naturels remarquables

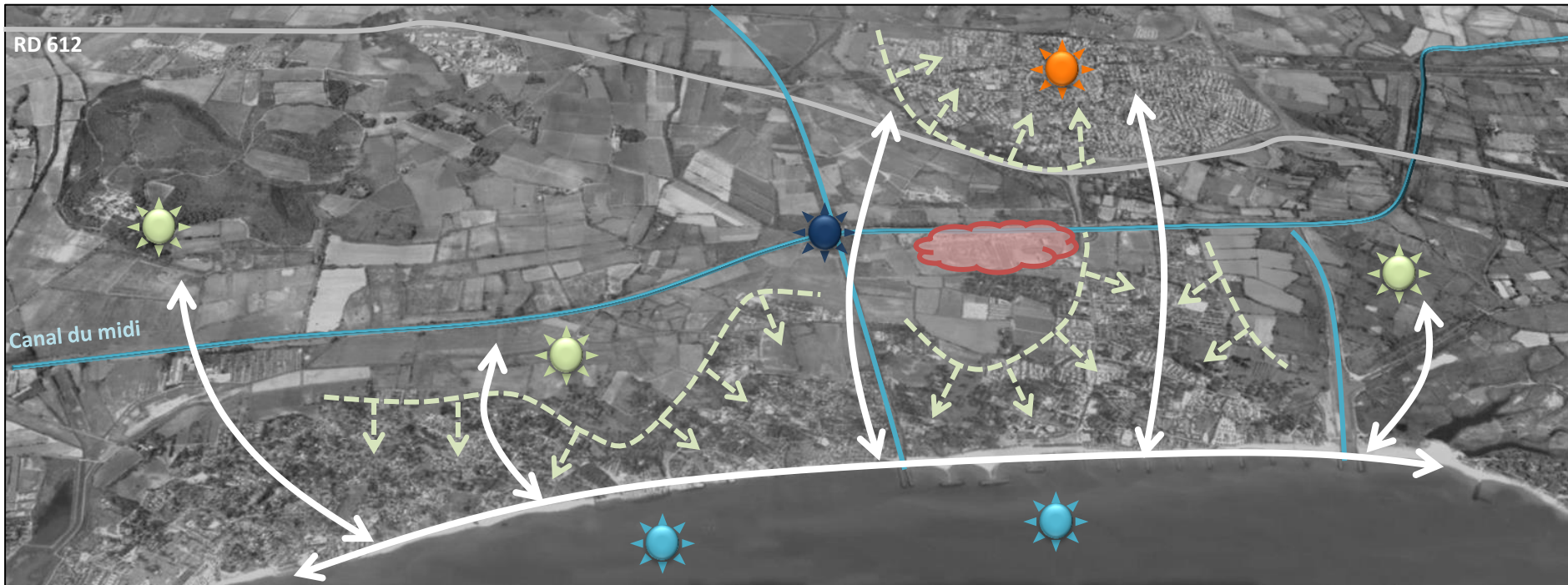


En retrait, les espaces naturels présentent des paysages remarquables et des environnements riches.

Cette richesse naturelle et paysagère n'est pas mise en valeur : les connexions sont insuffisantes et les interfaces non traitées.



Synthèse des enjeux Paysagers



Légende :



Eléments emblématiques du paysage



Axes paysagers à mettre en valeur en appui sur le réseau de mobilités douces



Mesures de gestion des espaces en franges



Problématique de protection du Canal du Midi

A - ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

- 1 Approche globale et contexte historique
- 2 Milieu physique, environnement et paysage
- 3 Accessibilité, flux, réseaux**
- 4 Enjeux et synthèse





Grande accessibilité



Grande accessibilité : état actuel



Sortie 34 (Agde) de l'A9 à 7 km / 10 min



Aéroport international Béziers Cap d'Agde à 6 km / 10 min



Gare TER au centre de Vias

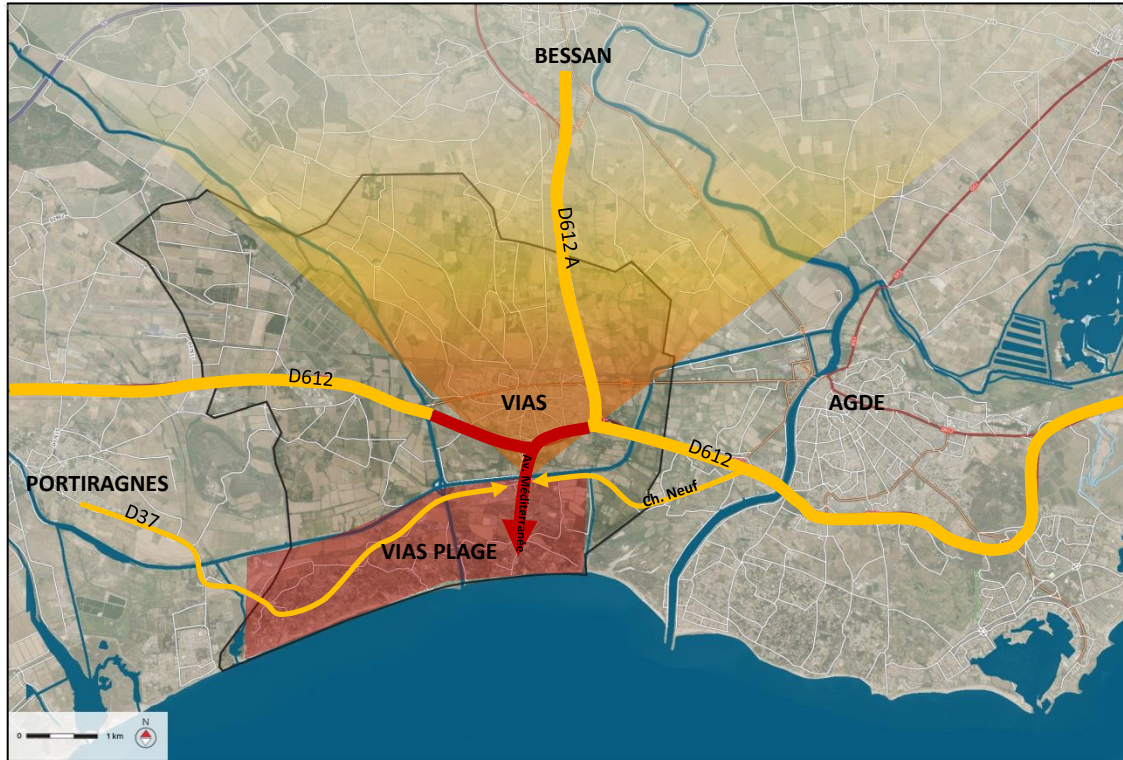
La commune de Vias, appartenant à la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, est située à une vingtaine de kilomètres à l'Est de Béziers sur le Canton d'Agde.

Desservie par la D612, la commune se situe à moins de 30 min de Béziers et à 5 min de l'échangeur 34 de l'autoroute A9.

Vias dispose également de liaisons ferrées directes vers Béziers (10 min) et Montpellier (40 min) et se situe à moins de 6 km de l'aéroport Béziers-Cap d'Agde.

Le site bénéficie d'une situation privilégiée, à proximité de grands pôles urbains de la région et des grandes infrastructures de transport. Cette situation génère une forte attractivité pour la station balnéaire en période estivale.

Insertion intercommunale



La structure routière est articulée autour des routes départementales D612 et D612 A qui relient Vias aux grandes infrastructures de transports et aux autres communes limitrophes.

Ces axes convergent vers l'avenue de la Méditerranée, qui représente quasiment le seul axe de desserte de Vias Plage. Ceci provoque un effet « entonnoir » concentrant les flux en un seul point entraînant des dysfonctionnements évidents sur l'ensemble du littoral cloisonné entre le Canal du midi au Nord, le grau du Libron à l'Ouest et le canal du Clot à l'Est.

Des accès secondaires existent via la D37 à l'ouest depuis Portiragnes et via le Chemin Neuf depuis Agde. Ces axes sont aujourd'hui sous dimensionnés pour constituer des alternatives de desserte viable de Vias Plage. De plus ils sont connectés au Nord de l'Avenue de la Liberté, et ne permettent donc pas d'éviter la zone de concentration de flux (avenue de la Méditerranée).



D37



AVENUE DE LA MÉDITERRANÉE

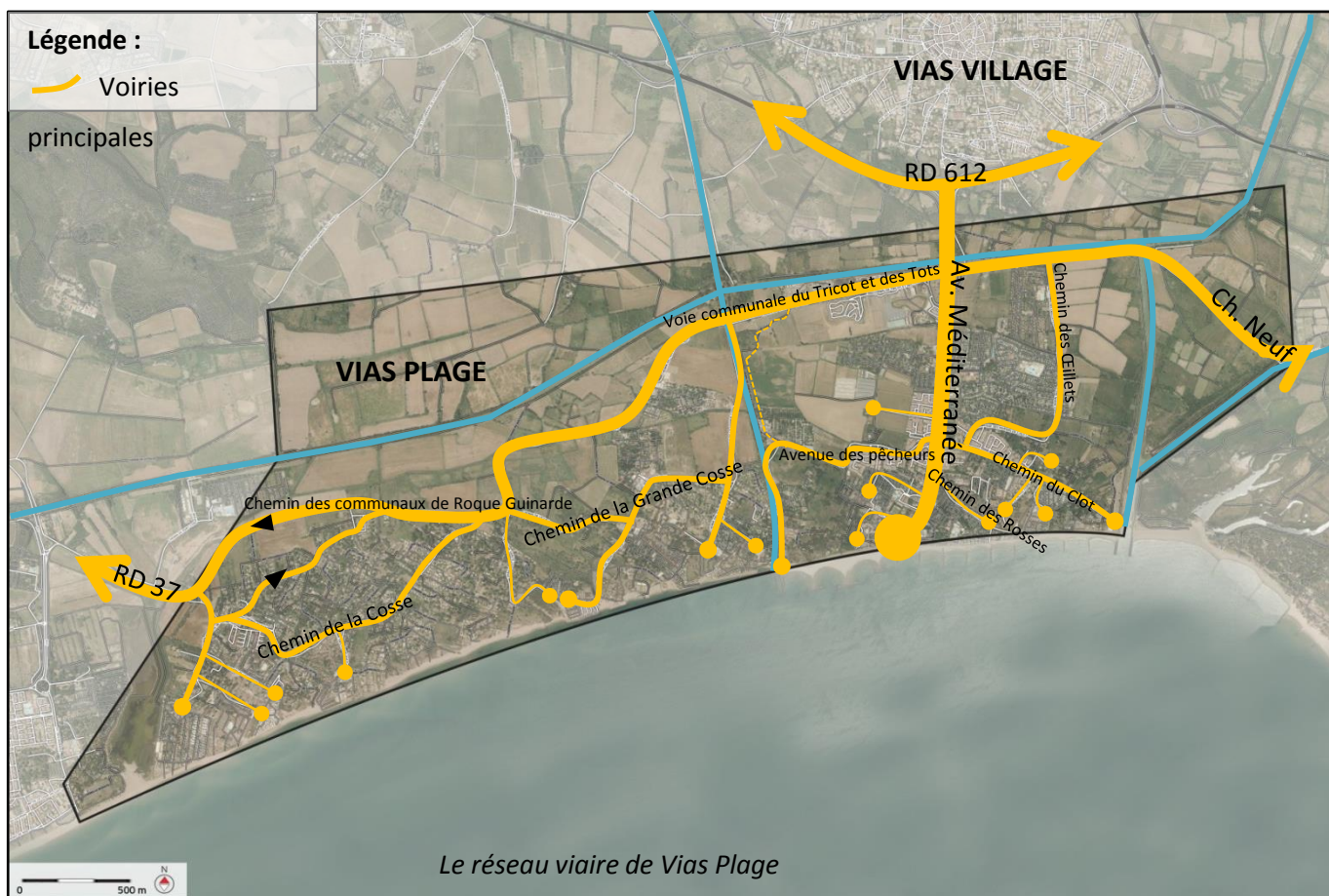


CHEMIN NEUF



Vias plage

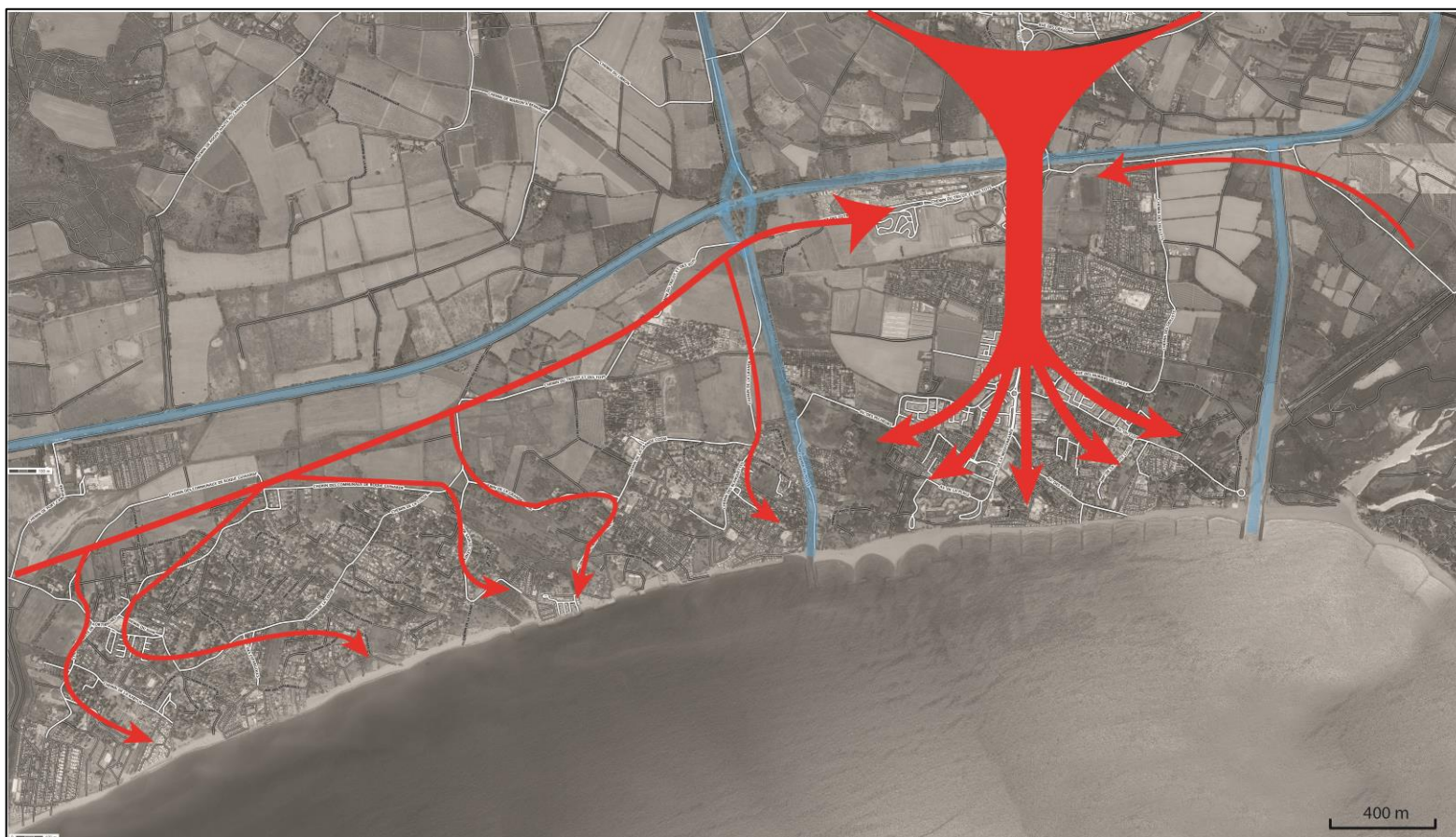
Le réseau routier de Vias plage a une structure arborescente avec de multiples impasses connectées à un seul axe structurant. Il n'existe pas de boucles permettant de contourner l'avenue de la Méditerranée. Celle-ci se positionne en point de passage inévitable pour la quasi-totalité des flux entrants et sortants.





Vias plage

1. Une structure arborescente en impasse avec un seul accès principal engorgé sur le secteur Farinette.
2. Une desserte du secteur Grande Cosse non structurée établie au grès du mitage du littoral
3. Deux secteurs coupés par le Libron, seul un franchissement au Nord via le Chemin du Tricot et des Tôts.



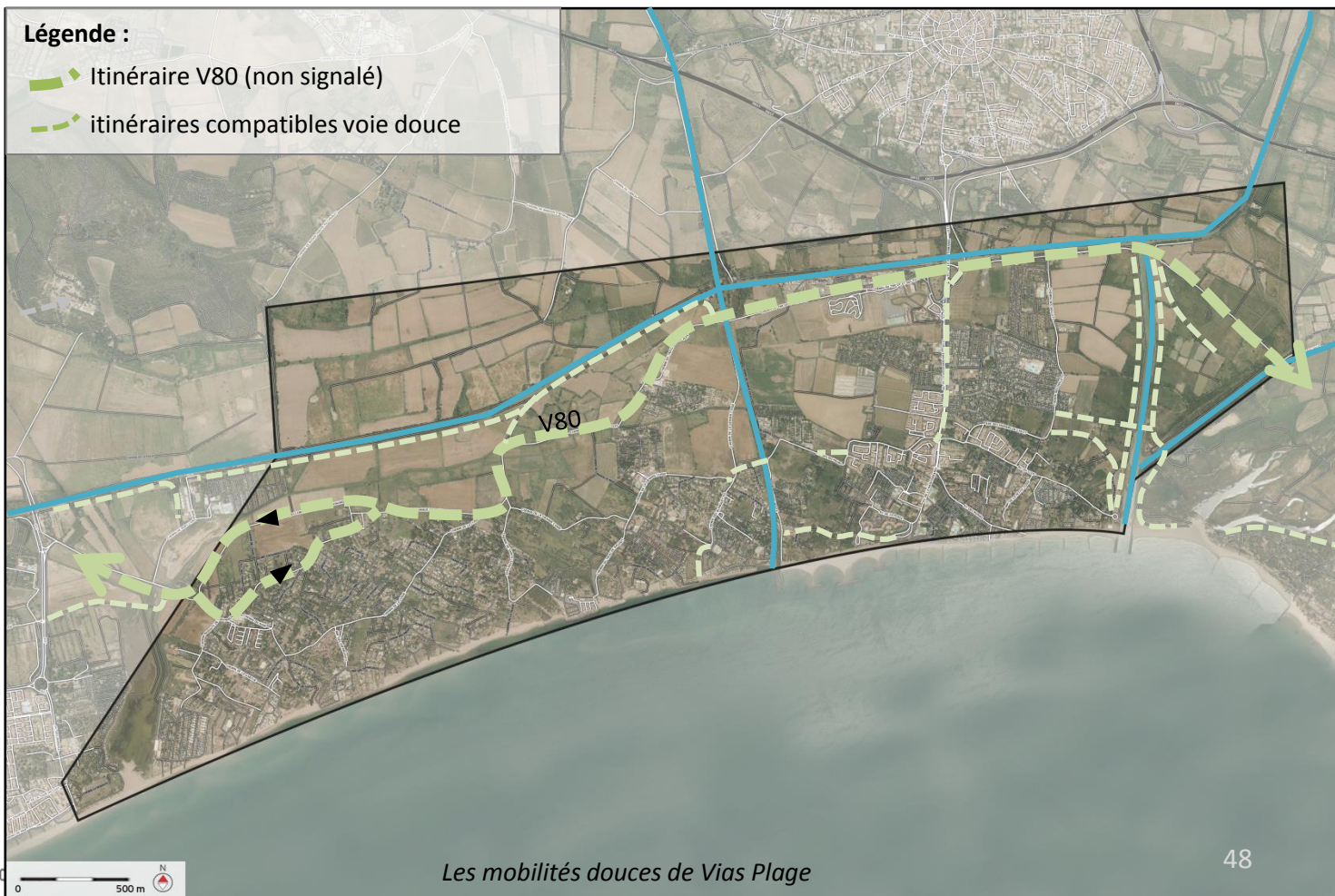
Mobilités douces

Vias plage est traversé par l'itinéraire cyclable V80 « Le Canal des deux mers à Vélo » reliant Sète au bassin de la Gironde le long du Canal du midi. Cet itinéraire s'inscrit au cœur du réseau EuroVélo en reliant la côte méditerranéenne (EV8) à l'Atlantique (EV 3 et 1). La portion de cet itinéraire traversant Vias-plage est cependant non signalée.

De nombreux sentiers cyclables parcourent également le territoire de Vias plage, cependant nous n'observons aucune continuité ni de véritable maillage. Il ressort également un manque d'aménagements sécurisés pour les cyclistes et un manque de signalétique rendant l'orientation difficile.

Légende :

- Itinéraire V80 (non signalé)
- itinéraires compatibles voie douce



Source : ADT82





Mobilités douces

Vias s'inscrit également au cœur du schéma d'itinéraires VTT de la CAHM. Au départ de l'office du tourisme, 5 circuits sillonnent 90 km de parcours balisés dans la campagne viassoise entre plage et domaines viticoles.

<ul style="list-style-type: none"> Point de départ Numéro de circuit Accueil site VTT-FFC Office de Tourisme Parking Point d'information Camping 	<ul style="list-style-type: none"> Point d'eau potable Restauration Hébergement Toilettes Location VTT Lavage VTT Réparation VTT 	<ul style="list-style-type: none"> Initiation Point de vue avec table de lecture du paysage Point de vue sans table de lecture du paysage Sites remarquables Traversée Larzac-Méditerranée Limite de l'Agglo Hérault Méditerranée
---	---	---

Balissage des circuits

Les différents circuits sont repérés par des numéros, ils sont classés en fonction de leur difficulté par la couleur des numéros.

vert : très facile bleu : facile noir : très difficile
rouge : difficile

Code du Vététiste

Les recommandations pour bien vivre à VTT. Le Vélo Tout Terrain comme on veut! mais...

- Empruntez les chemins balisés pour votre sécurité et respectez le sens des itinéraires
- Ne surestimez pas vos capacités et restez maître de votre vitesse en toute circonstance
- Soyez prudent et courtois lors des dépassements ou croisements de randonneurs (le piéton est prioritaire)
- Si lors de votre parcours, vous constatez la moindre anomalie, faites-en part à l'un des points d'informations touristiques ou auprès du club partenaire
- Contrôlez l'état de votre V.T.T. et prévoyez ravitaillement, boissons et accessoires de réparation
- Si vous partez seul, communiquez votre itinéraire à votre entourage
- Respectez les propriétés privées et les zones de cultures, reformez les barrières
- Attention aux engins agricoles et forestiers, n'entrez pas leur circulation
- Évitez la cueillette sauvage de fleurs, fruits et champignons
- Ne troublez pas la tranquillité des animaux sauvages
- Gardez vos déchets, soyez discret et respectueux de l'environnement
- Pour votre sécurité n'oubliez pas votre casque
- Soyez bien assuré, pensez au Pass'Loisir

On peut observer que Vias-plage se retrouve isolé de ces itinéraires puisqu'aucun ne traverse le site. Une intégration de la zone d'étude dans ce schéma d'itinéraires VTT serait à prendre en compte.





Réseau de transport en commun

Dans l'état actuel :

- La ligne 6 relie Agde à Portiragnes-plage toute l'année en passant par Vias-centre. En période d'hiver, on compte 6 bus par jour dans les deux sens.
- La navette 12 reliant Vias-centre à Vias-plage par l'avenue de la Méditerranée, en 9 arrêts et 10 minutes de trajet, circule du 5 juillet au 1^{er} septembre. Par jour, on compte jusqu'à 26 navettes dans les deux sens.



L'enjeu est d'optimiser parcours de la navette 12 en étudiant un itinéraire bouclé, appuyé sur les propositions de réaménagement du réseau routier de Vias Plage, permettant de desservir le secteur Grande Cosse afin de réduire l'utilisation de la voiture pour les touristes souhaitant rejoindre le centre-ville.

Accessibilité fluviale



L'ensemble du canal du midi est navigable par des embarcations ayant un tirant d'eau de 1,5 m et un tirant d'air de 3,4 m. les autres voies fluviales connectées au canal sont moins contraignantes en terme de dimension des embarcations.

On peut cependant noter que les 2 intersections au canal du midi ne sont, à l'heure actuelle, pas connectées et non navigables.

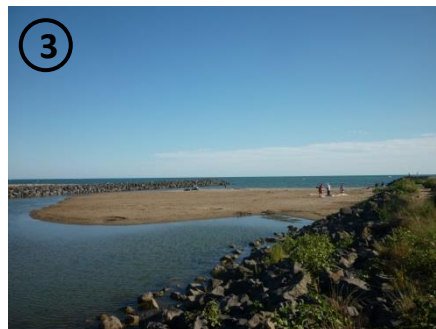
Le Libron traverse le canal du midi. Il est impossible à connecter pour des raisons de niveau d'eau et de crue.



Passage du Libron au dessus du canal du midi



Pont traversant l'embranchement et bloquant la navigabilité fluviale du bras



Banc de sable traversant le chenal et bloquant la navigabilité maritime

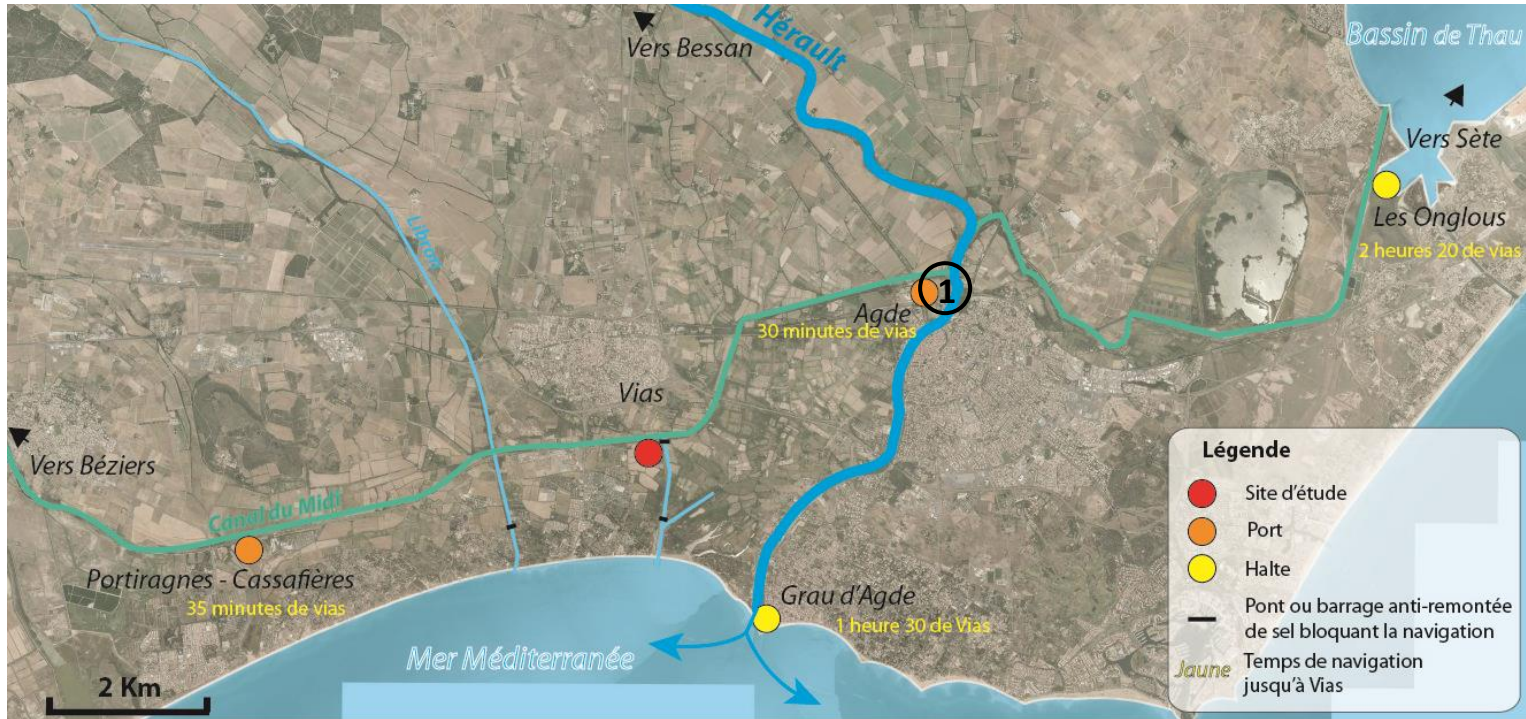
Un pont trop bas rend le chenal du Clot impraticable depuis le canal du midi et un banc de sable bloque l'accès maritime au chenal.



DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Accessibilité, flux, réseaux

Accessibilité fluviale



Vias ne possède pas d'installation nautique de grande envergure (seulement une halte de 8 bateaux). Les ports les plus proches sont le port Cassapières à Portiragnes et le port d'Agde. Vias se positionne à un point central entre Béziers (3h30 de navigation) et Sète (3h45).

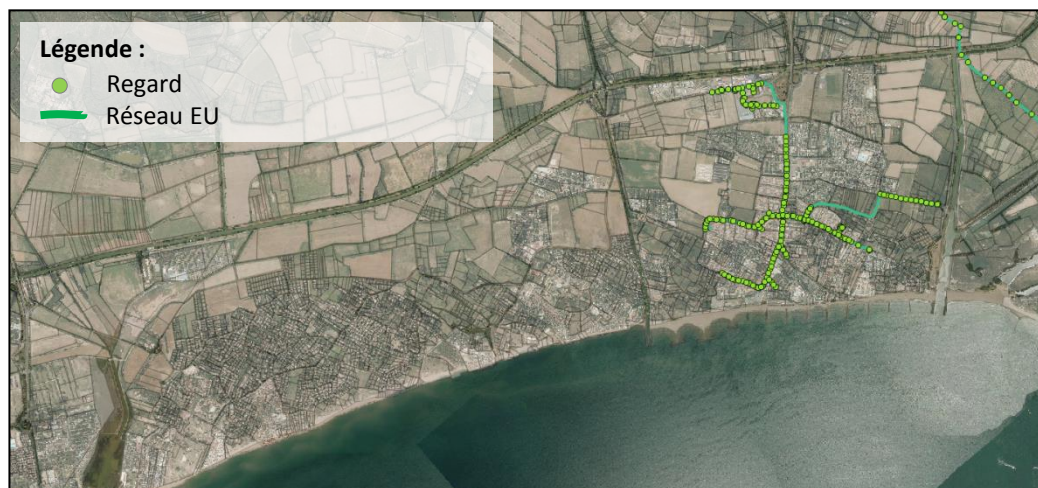
Vias se situe à 1h 30 de navigation de la mer Méditerranée, via l'Hérault et Agde, et à 2h20 du bassin de Thau. L'accès à la mer est donc assez éloigné.

Nous allons étudier une possibilité de connexion à la mer au sein de la commune à moyen-long terme à l'intersection entre le canal du midi et le chenal du Clot. En cas de création d'un port sur cet espace, les raccordements VRD nécessaires seront à étudier.



L'écluse ronde d'Agde entre le canal du midi et l'Hérault

Réseaux : AEP, EU



AEP :

En France, la consommation moyenne d'un touriste est de 300L d'eau par jour contre 65L dans la vie quotidienne (selon l'ADEME).

Seul le secteur Farinette est desservi par le réseau de distribution d'eau potable de la ville. L'avenue de la Méditerranée qui soutient l'ensemble du réseau secondaire est raccordée en fonte Ø300mm. La consommation moyenne sur le secteur de Vias-plage est de 300m³ /jour et de 900m³/jour en période de pointe.

Le secteur Grande Cosse est alimenté de manière individuelle par des forages dans la nappe phréatique de l'Astier. On compte 197 forages sur le territoire communal. Cette eau est donc gratuite, ce qui provoque de fortes pressions sur la ressource durant l'été.

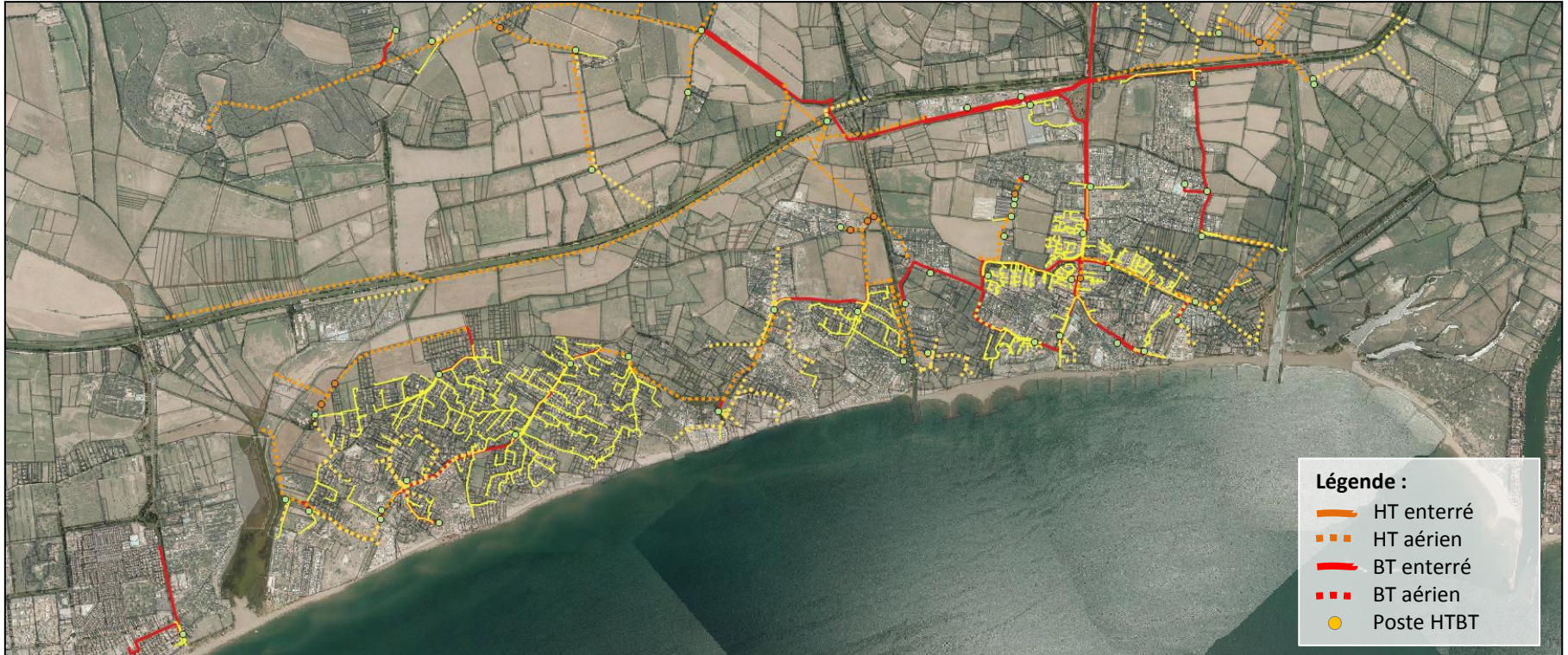
EU :

Pour la gestion des eaux usées, même constat, seul le secteur Farinette est desservi par le réseau géré par la commune. A noter que 17 des 31 campings de Vias ne sont pas raccordés au réseau d'eaux usées.

L'assainissement du secteur Grande Cosse est réalisé à la parcelle, ce qui peut poser des problèmes d'ordres environnementaux en ce qui concerne un secteur « cabanisé ».

La desserte en réseaux (AEP, EU, EP) du secteur Grande Cosse sera indispensable pour limiter les effets néfastes de l'anthropisation (mauvaise gestion des ressources, pollution, imperméabilisation...)

Réseaux : Electricité



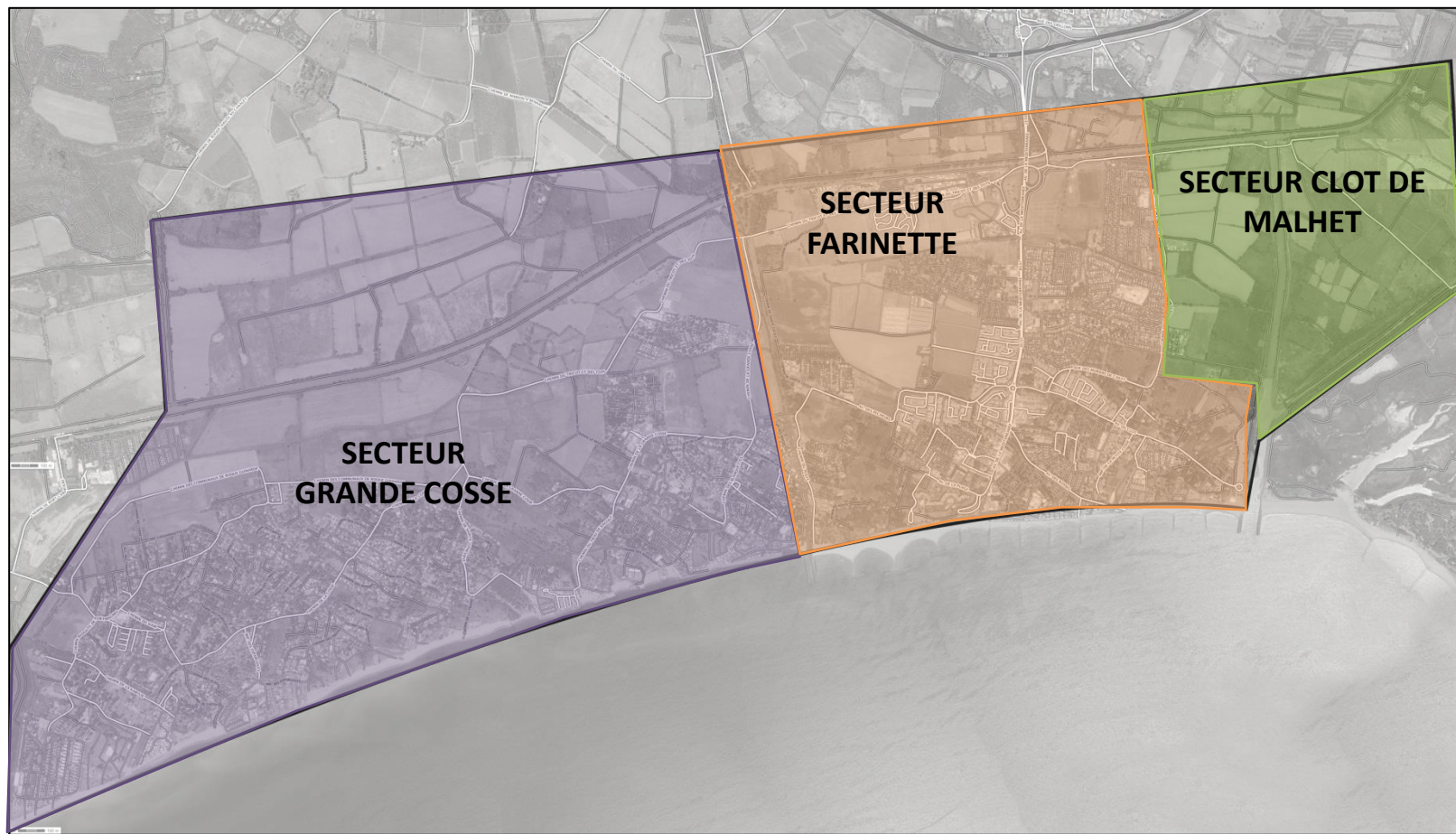
Le réseau électrique bénéficie d'une bonne couverture sur l'ensemble du territoire de Vias plage. Les deux secteurs sont couverts par des réseaux HT et BT et le nombre de postes électriques semble suffisant afin de répondre à la demande en énergie des consommateurs. Cependant, l'ensemble du secteur Grande Cosse est dépourvu d'éclairage public.

NB: Le rayon d'action d'un poste de transformation est de l'ordre de 300 à 350m en zone périurbaine semi dense. Ce rayon dépend cependant de la puissance demandée par les consommateurs alimentés.

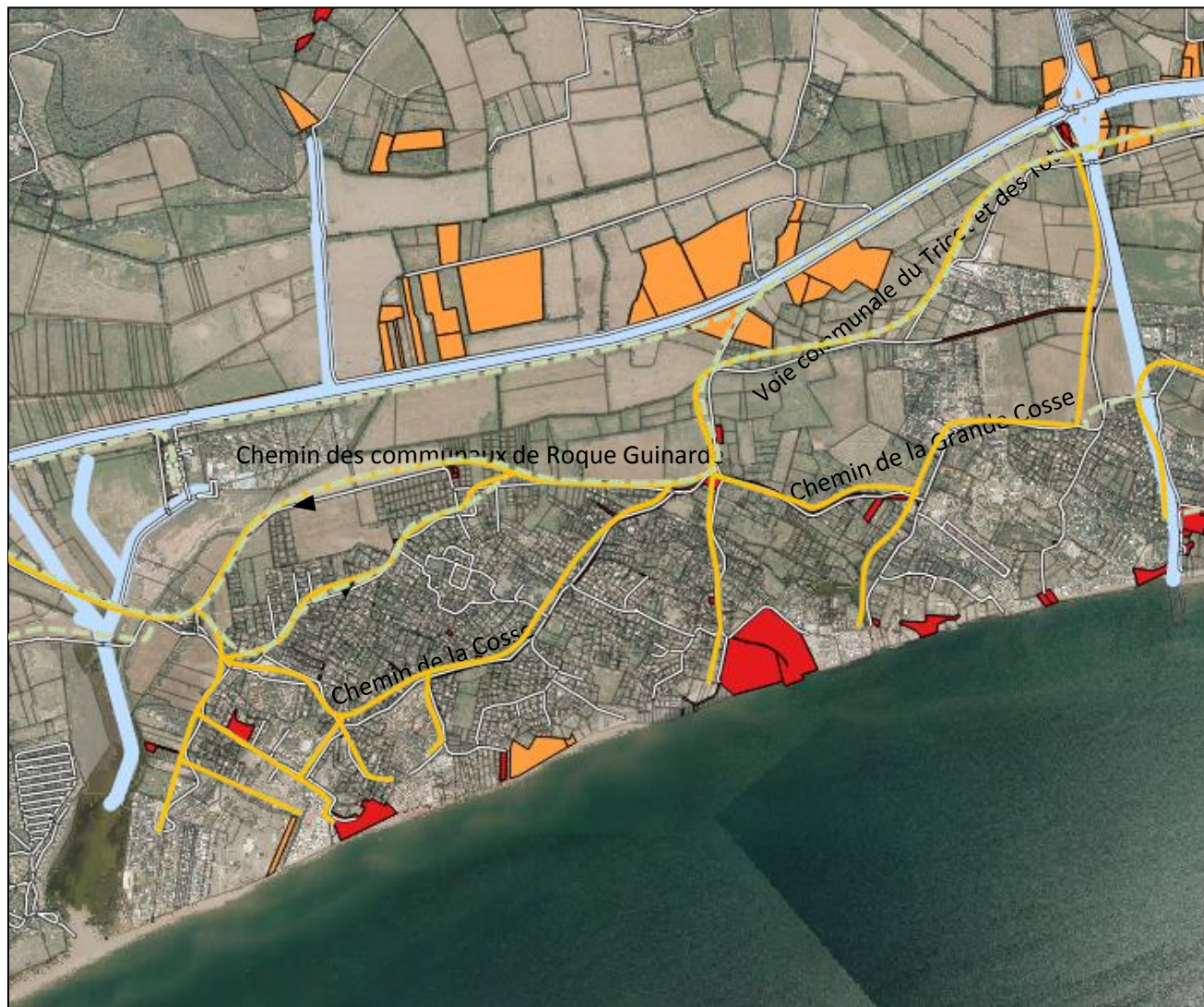
Pour des questions de sécurité, une remise aux normes de certains réseaux aériens, notamment sur le secteur Grande Cosse, pourrait être envisagée.



Focus par secteurs



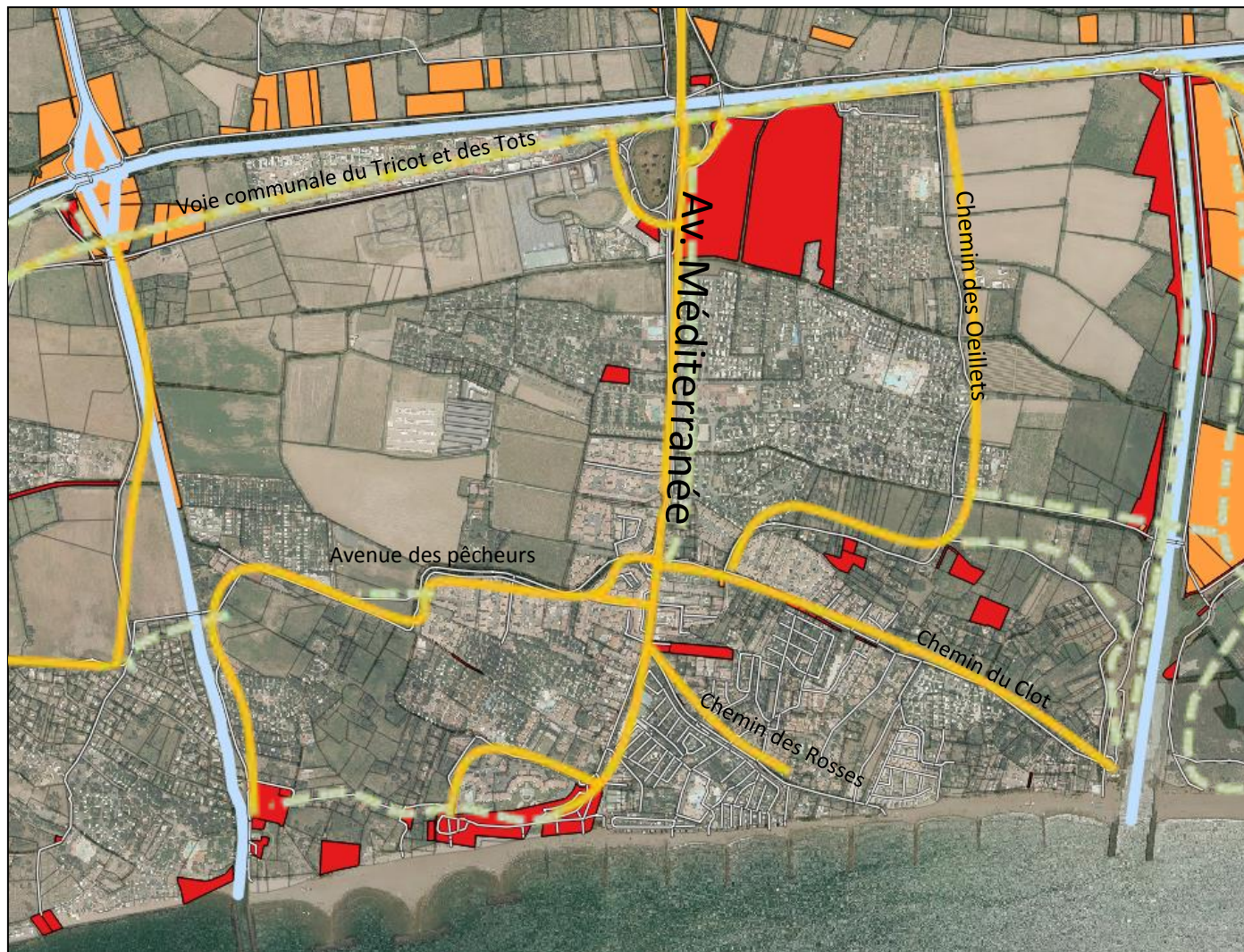
Maitrise foncière - Secteur Grande Cosse



Légende :

- Parcelles communales
- Parcelles publiques (autres)
- Parcelles privées

Maitrise foncière - Secteur Farinette



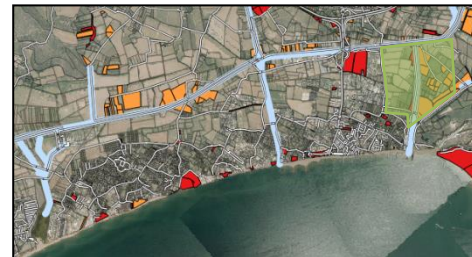
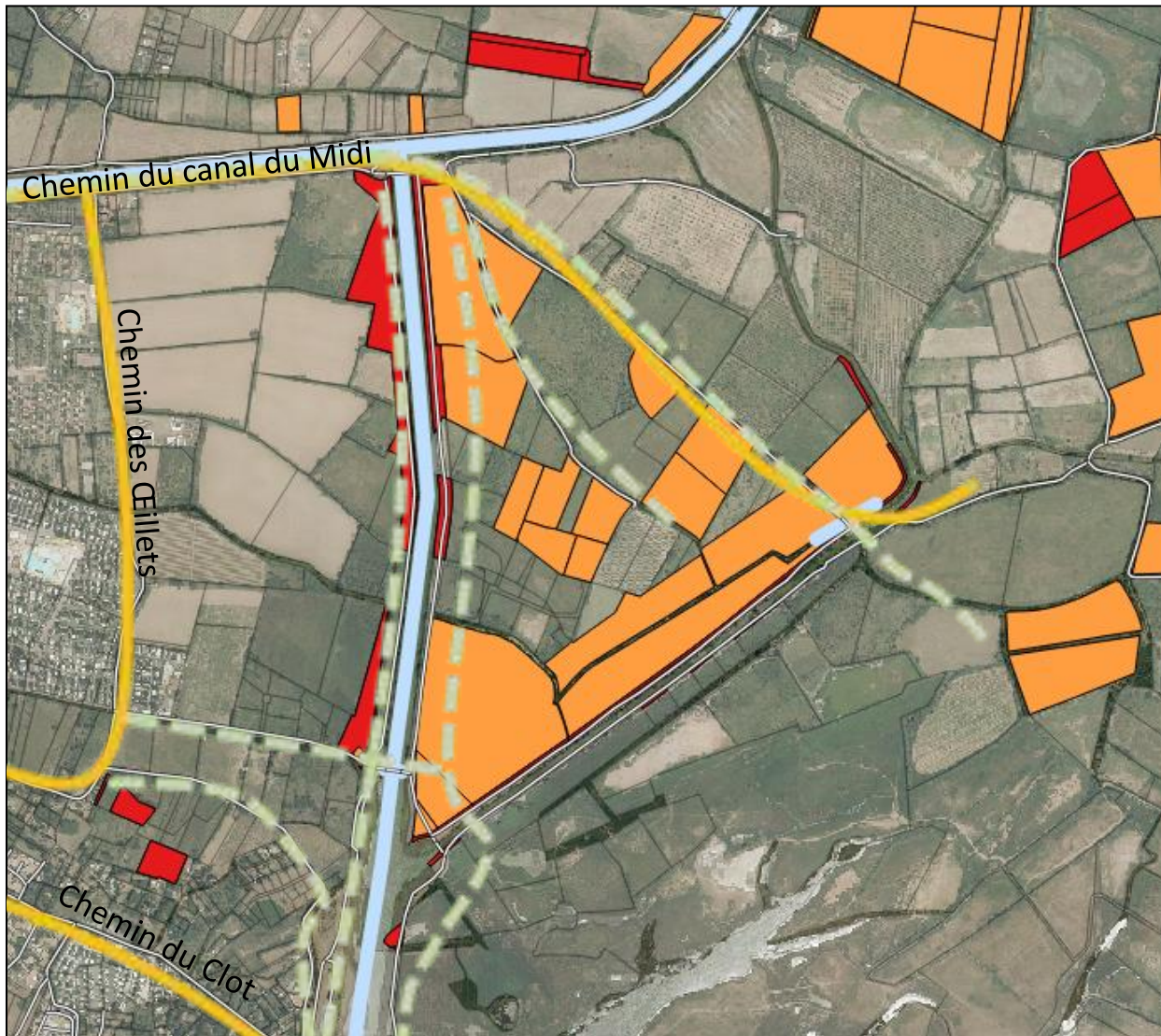
Légende :

- Parcelles communales
- Parcelles publiques (autres)
- Parcelles privées

DIAGNOSTIC TECHNIQUE

Accessibilité, flux, réseaux

Maitrise foncière - Secteur Clot de Malhet

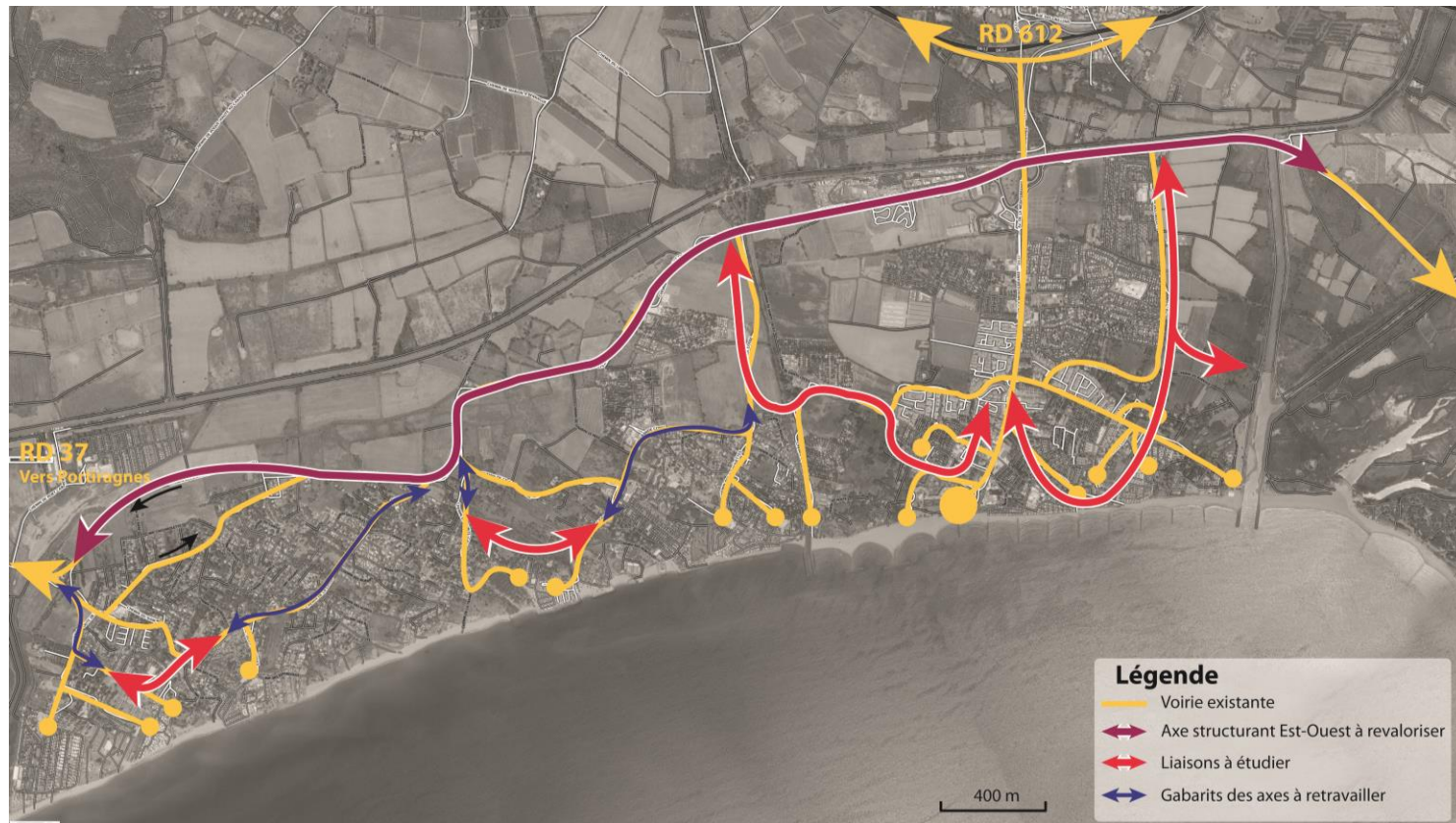


Légende :

- Parcelles communales
- Parcelles publiques (autres)
- Parcelles privées

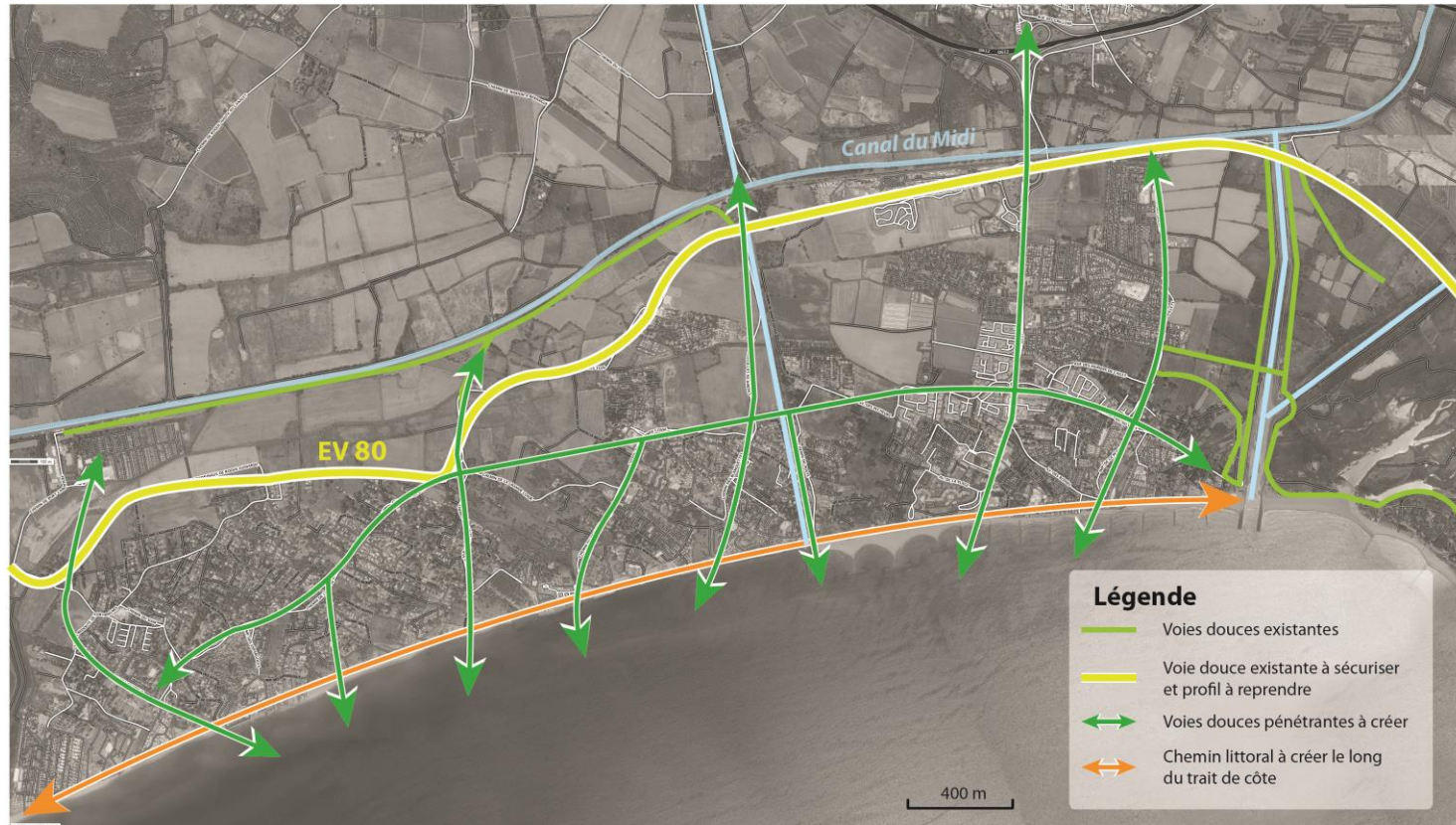


Enjeux Réseaux viaires



- La création d'un axe de desserte Est-Ouest adapté permet la répartition des flux de manière plus homogène sur le territoire.
- Sur le secteur Farinette, des bouclages sont indispensables pour résoudre les problèmes de circulation et adapter les réseaux à la forte affluence en été.
- Sur le secteur Grande Cosse, des bouclages sont envisageables mais en raison de la plus faible densité d'activités (et donc de flux), un maillage de liaisons douces qualitatives pourrait suffire à résoudre les problèmes.

Enjeux Mobilités douces



- Etablir un **maillage de voies douces sécurisées**, en mettant notamment en valeur l'itinéraire de l'EuroVélo 80
- Créer des **voies douces pénétrantes** qui permettront de connecter le littoral à l'arrière pays et au canal du midi
- Appuyer le maillage sur le tracé d'un **sentier le long du littoral** afin de connecter toutes les pénétrantes (la loi littoral prévoit la création de ce type de sentier et le projet de mise en valeur de la côte ouest est en cours de réalisation)

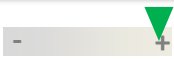

A - ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

- 1 Approche globale et contexte historique
- 2 Accessibilité, flux, réseaux
- 3 Milieu physique, environnement et paysage

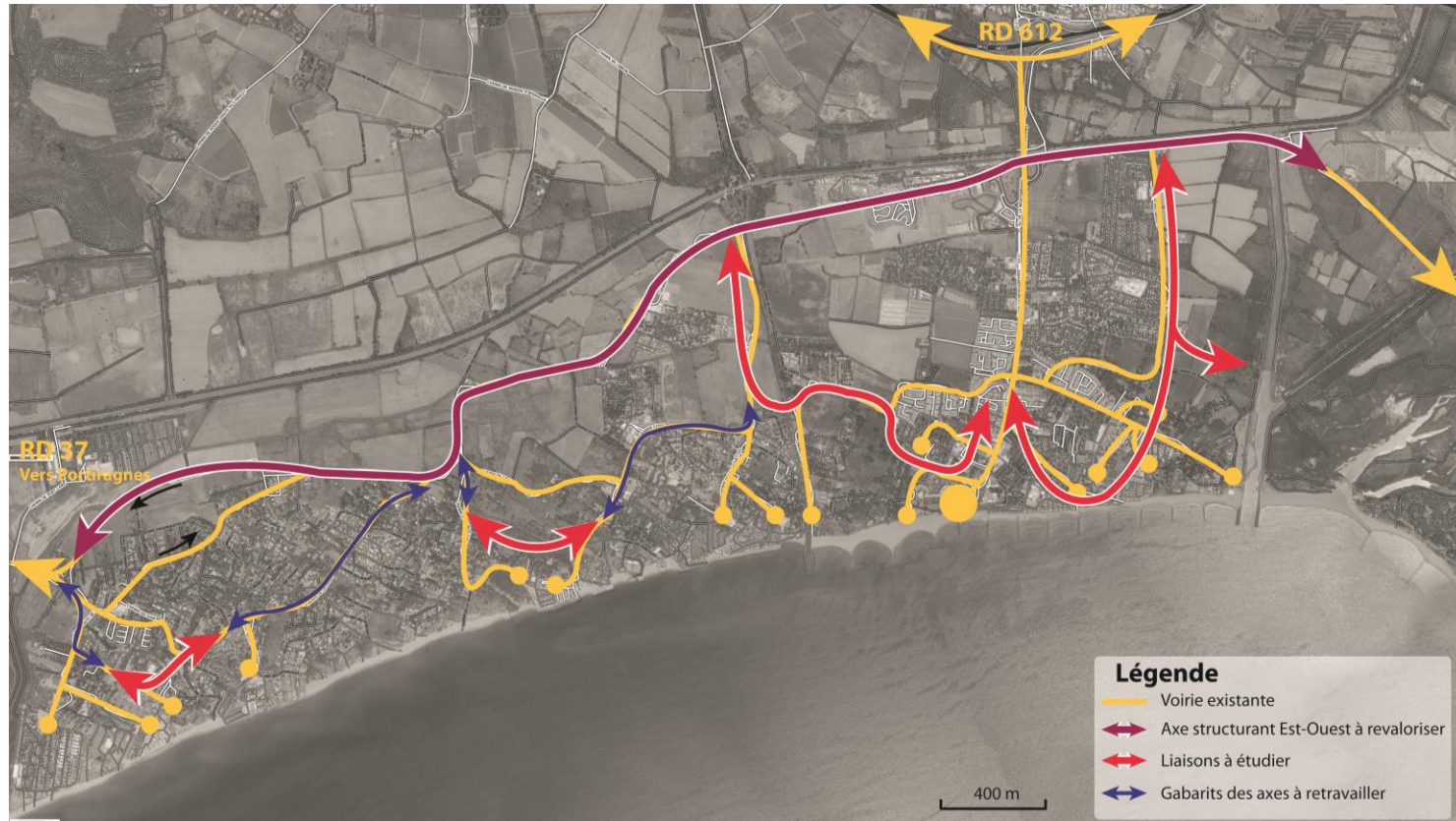
4 Enjeux et synthèse





THÉMATIQUE	SENSIBILITÉ	ATOUTS	FAIBLESSES
Economie		Tourisme très développé	Économie dépendante du tourisme et infrastructures inadaptées
→ PRESCRIPTIONS POUR LE PROJET	<p>Diversifier l'activité économique afin d'assurer le développement de la ville avec une offre touristique diversifiée et maîtrisée dans le respect de son environnement</p> <p>Appuyer cette stratégie sur la création d'équipements d'envergure et notamment par l'aménagement d'un port fluviomaritime, mais aussi des aménagements publics répondant à une amélioration de la mobilité sur la commune (voies douces, accès plage, etc)</p>		
Réseaux viaires		Bonne connexion de la zone d'étude vers l'extérieur	Axe structurant engorgé en période de pointe à cause de la structure arborescente et des multiples impasses, réseau sous dimensionné
→ PRESCRIPTIONS POUR LE PROJET	<p>Générer un nouvel accès efficace via Portiragnes à l'Ouest pour désengorger l'accès Nord</p> <p>Favoriser le report des flux sur d'autres axes Nord/Sud parallèles à l'Avenue de la Méditerranée</p> <p>Générer une circulation Est-Ouest capable de répartir les flux sur ces nouveaux axes</p> <p>Rompre l'organisation « en palmier » du secteur Farinette et créer des boucles</p> <p>Connecter les secteurs Grande Cosse et Farinette</p> <p>Planter des profils de voirie adaptés à la hausse des flux estivaux et aux éventuels risques incendie et inondation sur les axes structurants</p> <p>Optimiser parcours de la navette 12 en étudiant un itinéraire bouclé, appuyé sur les propositions de réaménagement du réseau routier de Vias-plage</p>		

Enjeux Réseaux viaires



- La création d'un axe de desserte Est-Ouest adapté permet la répartition des flux de manière plus homogène sur le territoire.
- Sur le secteur Farinette, des bouclages sont indispensables pour résoudre les problèmes de circulation et adapter les réseaux à la forte affluence en été.
- Sur le secteur Grande Cosse, des bouclages sont envisageables mais en raison de la plus faible densité d'activités (et donc de flux), un maillage de liaisons douces qualitatives pourrait suffire à résoudre les problèmes.

Proposition de bouclage – Farinette - Avenue des Pêcheurs



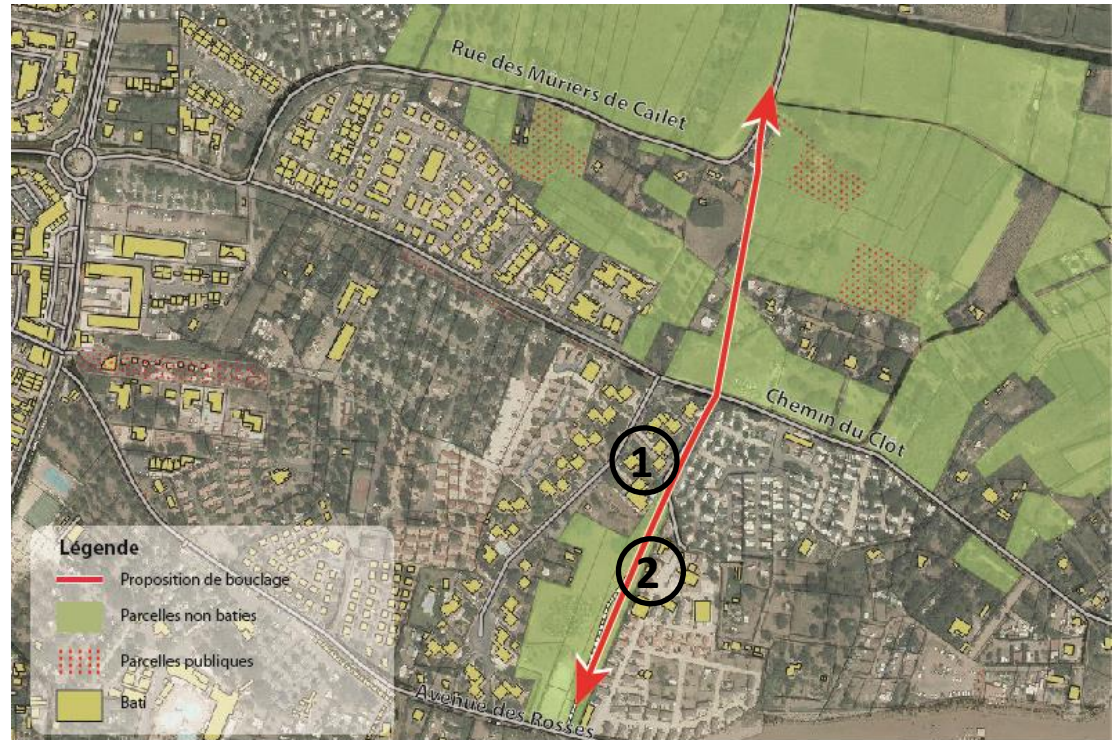
- Proposition de bouclage de l'avenue de la Plage jusqu'au Chemin de la Grande Cosse en passant par l'avenue des Pêcheurs
- Cette proposition s'appuie sur un prolongement existant de l'avenue de la plage jusqu'à l'avenue des Pêcheurs (ce chemin n'est actuellement pas praticable par des véhicules) et sur une disponibilité de parcelles non bâties permettant la création d'une réserve foncière
- Un ouvrage de franchissement au dessus du Libron sera nécessaire (à l'heure actuelle, ce pont n'est réservé qu'aux piétons et aux cycles et sa reconstruction est indispensable pour le franchissement)
- La solution de remonter par le chemin Sainte Cécile de Libron n'a pas été retenue car elle traverse le domaine de Sainte-Cécile et elle serait trop coûteuse



Proposition de bouclage – Farinette - Avenue des Rosses

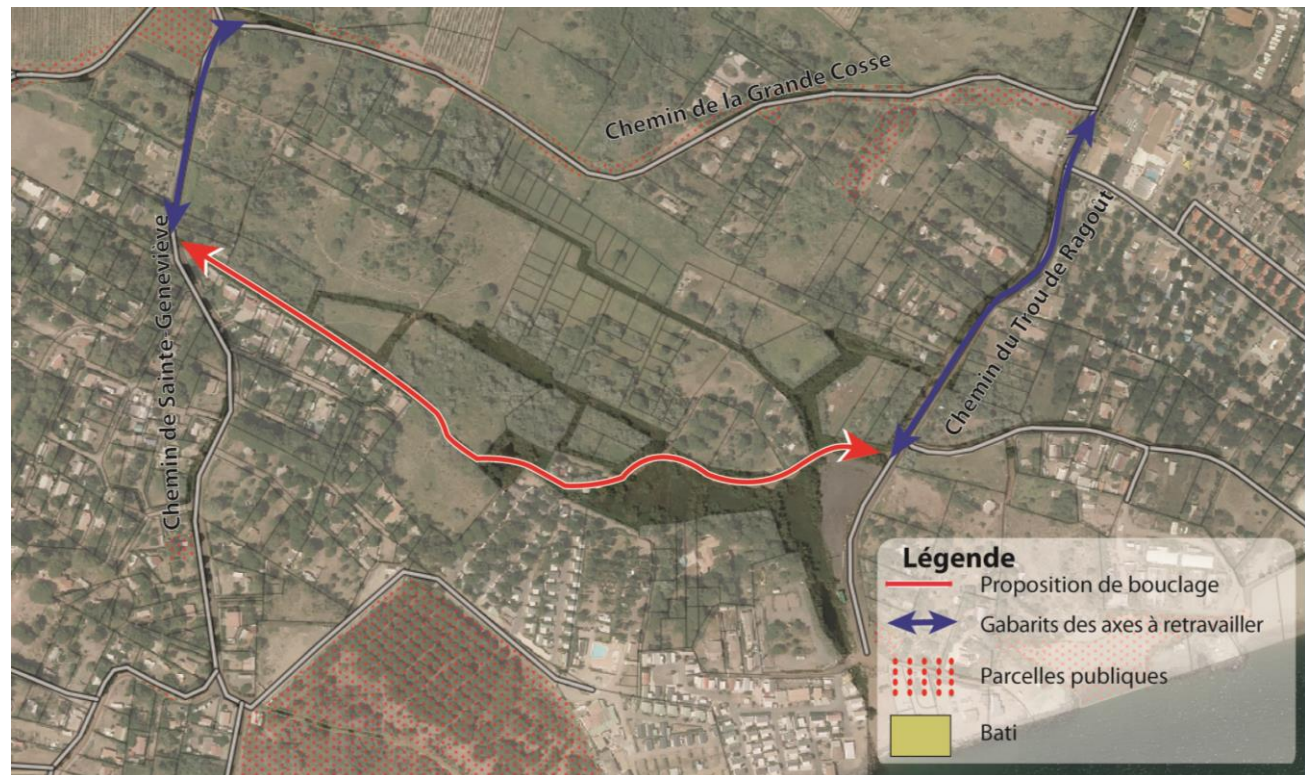


- Proposition de bouclage de l'avenue des Rosses jusqu'à la Rue des Mûriers de Caillet en croisant le Chemin du Clôt
- Cette proposition s'appuie sur un axe piéton existant entre l'avenue des Rosses et le chemin du Clôt et sur une disponibilité de parcelles non bâties permettant la création d'une réserve foncière.
- Cela permettra la jonction entre le bord de plage et le canal du midi via le Chemin des Œillels.



Proposition de bouclage – Grande Cosse – Chemin de Sainte Geneviève

- Proposition de bouclage du chemin de Sainte Geneviève jusqu'au chemin du Trou du Ragoût
- Cette proposition s'appuie sur une réserve foncière non bâtie servant à accueillir un fossé.
- Une noue devra être prévue dans le profil de la voie afin d'assurer la fonction hydraulique du précédent fossé.
- La largeur actuelle du fossé varie entre 3,5m et 9m. Certaines parcelles devront donc être rognées afin de permettre le passage de la nouvelle voie.


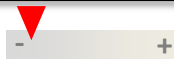




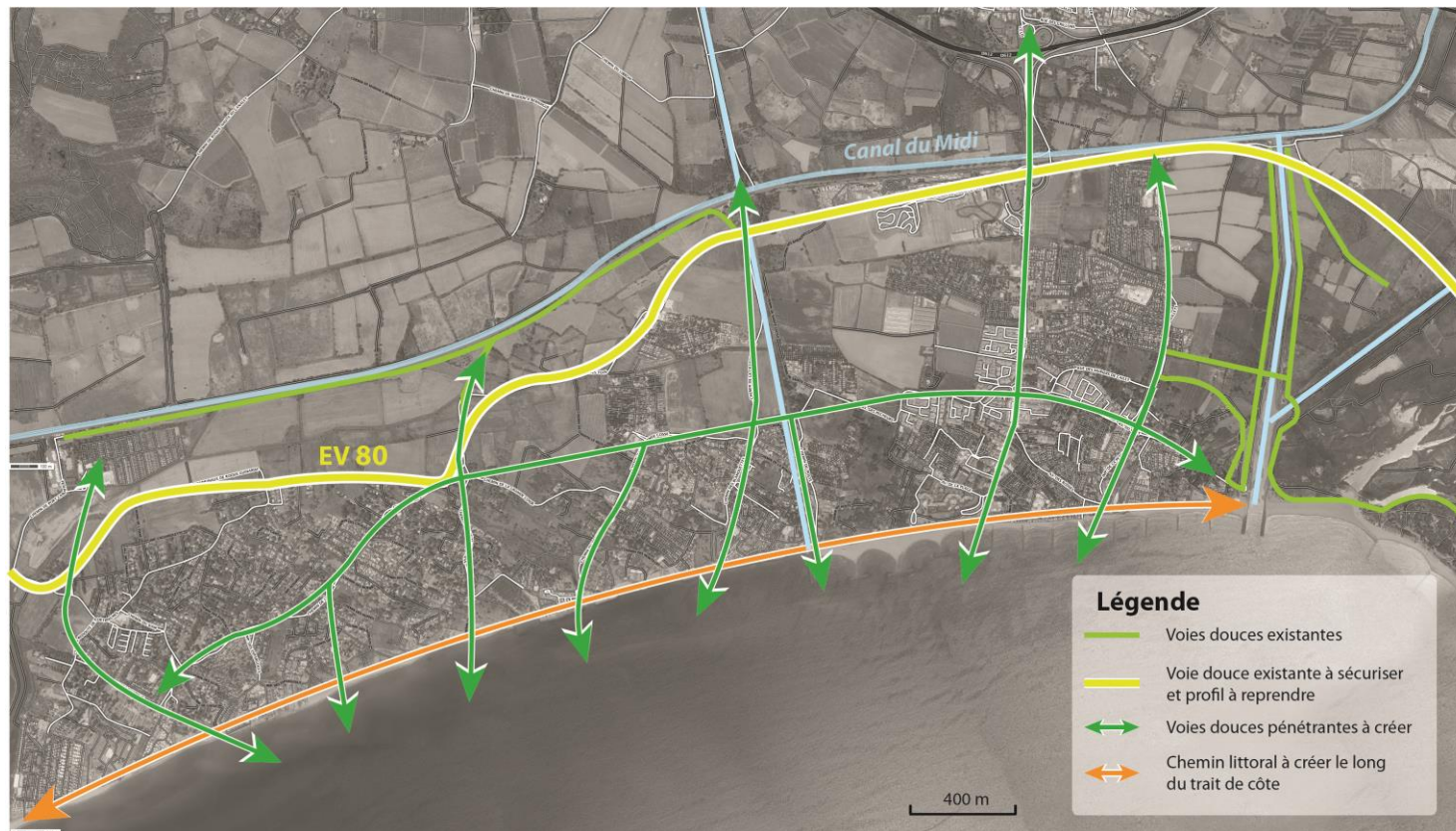
Proposition de bouclage – Grande Cosse – Réhabilitation du Chemin du Tonkin

- Proposition de bouclage du chemin de la Cosse jusqu'au chemin de la Kabylie en réhabilitant le chemin du Tonkin
- Cette proposition s'appuie sur le Chemin du Tonkin dont le profil actuel n'est pas adapté à un bouclage.
- La largeur actuelle de ce chemin est d'environ 4m. Certaines parcelles à l'Est pourront être rognées afin de permettre le passage de la nouvelle voie plus large. Afin de couper directement au droit pour rejoindre le chemin de la Cosse, de nouvelles parcelles pourraient être également rognées.



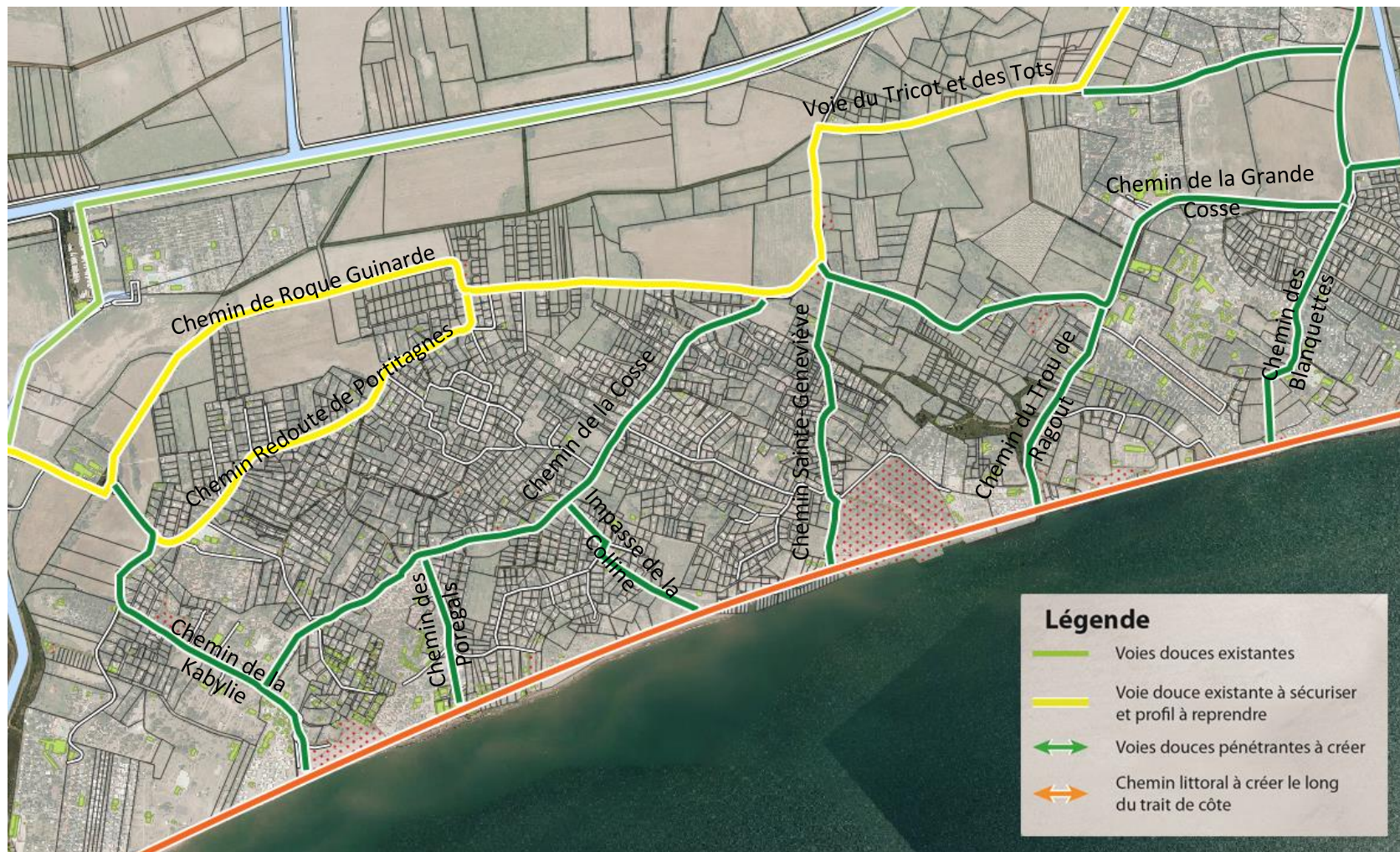
THÉMATIQUE	SENSIBILITÉ	ATOUTS	FAIBLESSES
Mobilités douces		Fort potentiel pour la création de de voies de mobilités douces	Pas de maillage et de continuité entre les voies, pas de voies sécurisées et pas de signalétique
→ PRESCRIPTIONS POUR LE PROJET	<p>Favoriser et sécuriser la circulation des piétons et cyclistes par des aménagements adaptés</p> <p>Générer un maillage liant le secteur Farinette au secteur Grande Cosse et le Canal du Midi à la Méditerranée</p> <p>Générer des axes pénétrants liant le bord de plage à l'intérieur des terres</p> <p>Mettre en place une signalétique adaptée (directions, itinéraires, points patrimoniaux remarquables...)</p>		
Réseaux		Bonne couverture du réseau électrique	Mauvaise desserte AEP, EU et EP
→ PRESCRIPTIONS POUR LE PROJET	<p>Remettre aux normes le réseau électrique, principalement sur le secteur Grande Cosse</p> <p>Desservir le secteur Grande Cosse en réseaux AEP, EU et EP pour limiter les effets néfastes de l'anthropisation (mauvaise gestion des ressources, pollution, imperméabilisation...)</p> <p>Etudier la desserte du secteur du Clot et plus particulièrement de l'ouvrage portuaire en projet</p>		

Enjeux Mobilités douces



- Etablir un **maillage de voies douces sécurisées**, en mettant notamment en valeur l'itinéraire de l'EuroVélo 80
- Créer des **voies douces pénétrantes** qui permettront de connecter le littoral à l'arrière pays et au canal du midi
- Appuyer le maillage sur le tracé d'un **sentier le long du littoral** afin de connecter toutes les pénétrantes (la loi littoral prévoit la création de ce type de sentier et le projet de mise en valeur de la côte ouest est en cours de réalisation)


Proposition de maillage - Grande Cosse - Du canal du Midi à la plage



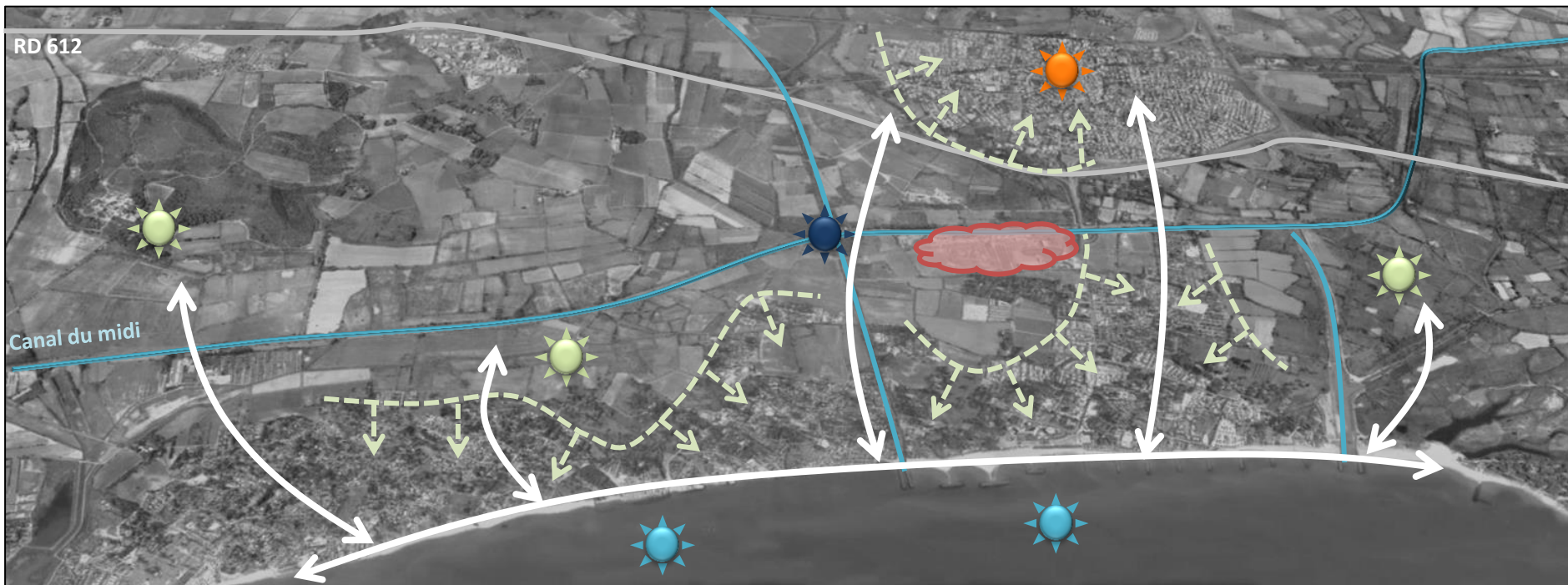


THÉMATIQUE	SENSIBILITÉ	ATOUPS	FAIBLESSES
Environnement		Patrimoine naturel riche et attractif	Milieu sensible et donc très contraignant
<div>→</div> PRESCRIPTIONS POUR LE PROJET	<p>Prendre des mesures pour enrayer le phénomène d'érosion côtière</p> <p>Minimiser le risque de propagation du feu et assurer la mise en sécurité des biens et des personnes en fiabilisant les équipements (mise aux normes), en développant une signalétique adaptée et en réalisant des interfaces forêt/habitat</p> <p>Générer des interfaces entre le périmètre d'étude et les milieux sensibles (ZNIEFF, Natura 2000)</p> <p>Constitution d'un dossier Loi sur l'eau pour le secteur Clôt de Malhet en zone humide</p> <p>Assurer des interfaces, notamment visuelles, entre le canal du midi classé UNESCO et les territoires adjacents</p> <p>Veiller à l'application de la loi littoral sur l'ensemble du territoire de Vias, principalement sur les zones « cabanisées » et de camping</p> <p>Répondre à la surexploitation des ressources (nappe phréatique, énergie, occupation des sols) par une réglementation plus stricte (PLU), des réseaux adaptés et un recours aux énergies renouvelables</p> <p>Profiter du nouveau maillage viaire pour optimiser la collecte des déchets et le positionnement des points d'apports volontaires</p>		



THÉMATIQUE	SENSIBILITÉ	ATOUTS	FAIBLESSES
Paysage		Un paysage littoral riche et la présence d'éléments patrimoniaux	Absence d'interfaces entre milieu naturel et activités touristiques, pas de mise en valeur du littoral
<div>→</div> PRESCRIPTIONS POUR LE PROJET	Pour assurer une lisibilité et une cohérence paysagère du territoire, des liens devront être créés entre les éléments emblématiques		
	Le réaménagement entrepris par l'opération de protection et de mise en valeur de la côte Ouest de Vias pourra être appuyée sur la création d'axes paysagers pénétrants entre la mer et l'intérieur des terres et par l'aménagement d'équipements requalifiant son image		
	La question de gestion des interfaces entre les différentes séquences de paysage devra être étudiée		
	La problématique de protection et de mise en valeur du Canal du Midi devra également porter une attention toute particulière à la gestion des interfaces et de l'intégration de l'Europark		

Enjeux Paysagers



Légende :



Eléments emblématiques du paysage



Axes paysagers à mettre en valeur en appui sur le réseau de mobilités douces



Mesures de gestion des espaces en franges



Problématique de protection du Canal du Midi



A - ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

- 1 Approche globale et contexte historique
- 2 Accessibilité, flux, réseaux
- 3 Milieu physique, environnement et paysage
- 4 Enjeux et synthèse

B – SCHEMA DIRECTEUR

- 1 Schéma d'aménagement
- 2 Coupes de voirie
- 3 Chiffrage des voiries





B – SCHEMA DIRECTEUR

1 Schéma d'aménagement

2 Coupe de voirie

3 Chiffrage des voiries



SCÉNARIO 1 : BOUCLAGES EN SENS UNIQUE



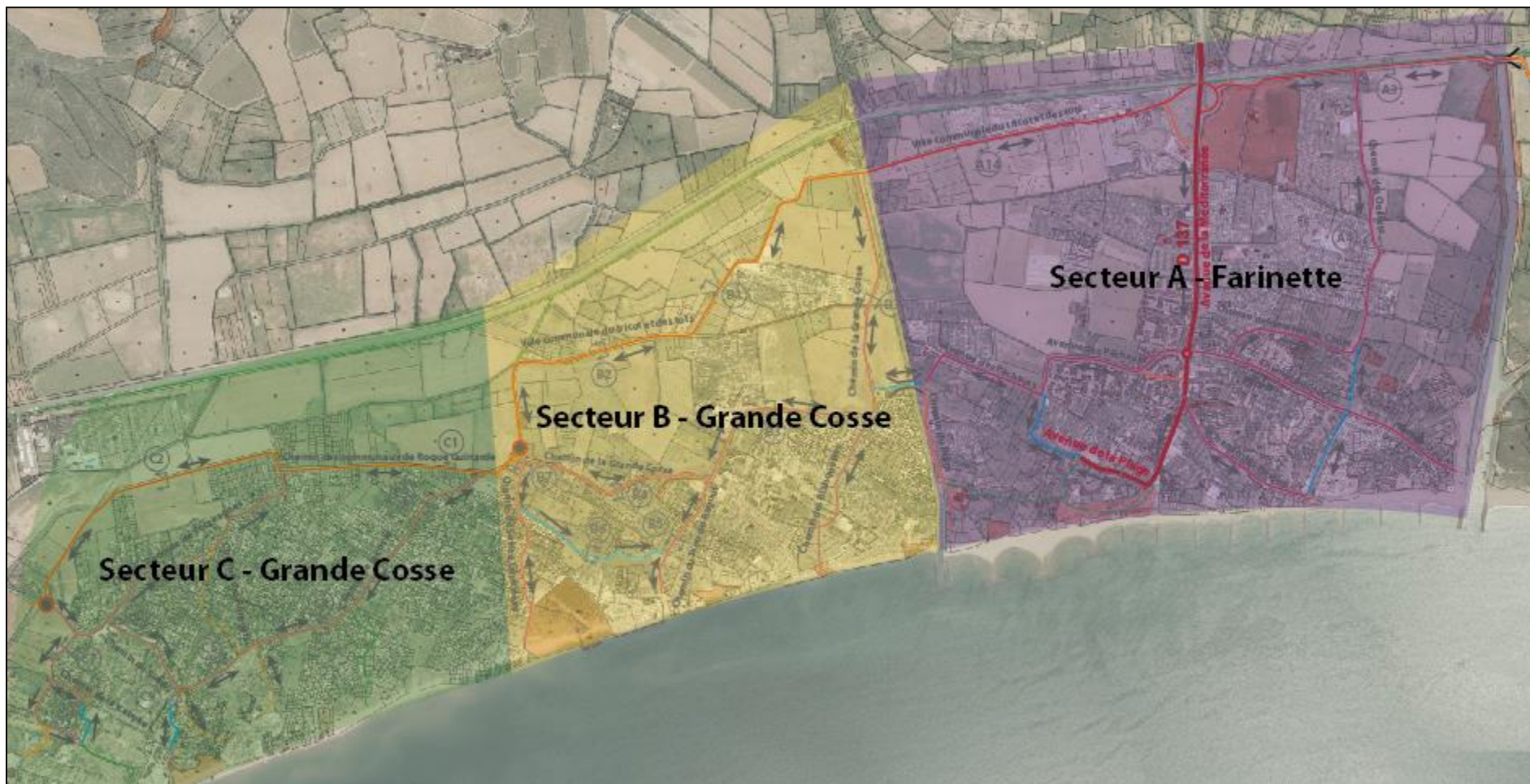
SCÉNARIO 2 : BOUCLAGES EN DOUBLE SENS





COMPOSITION DU PLAN DE RÉFÉRENCE

Découpage par secteurs du schéma d'aménagement





SECTEUR A – Farinette – SCENARIO 1 « Bouclages en sens unique »



Lors du comité de pilotage du 09 Novembre, un autre scénario a été abordé. Il s'agit de **passer le bas de l'avenue de la Méditerranée, le chemin des Rosses et l'avenue de la Plage en sens unique**, comme sur le schéma ci-contre.

SECTEUR A – Farinette – SCENARIO 1 « Bouclages en sens unique »



Cette configuration permet de libérer de l'espace pour les flux piétons sur cette portion de l'avenue mais le risque est alors que **les flux se concentrent sur le rond-point de l'avenue de la Méditerranée** (en jaune sur le schéma) et le problème d'engorgement n'est toujours pas résolu mais seulement déplacé.

Un effet impasse est également recréé sur le bouclage du chemin des Rosses.

SECTEUR A – Farinette – SCENARIO 2 « Bouclages en double sens »



Le secteur A Farinette est composé de **deux boucles principales** qui ont pour but de **réduire les flux de l'avenue de la Méditerranée** pour les rediriger vers l'axe structurant horizontal de la voie communale du Tricot et des Têts.

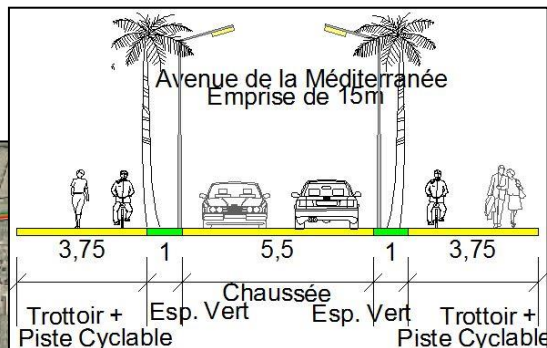
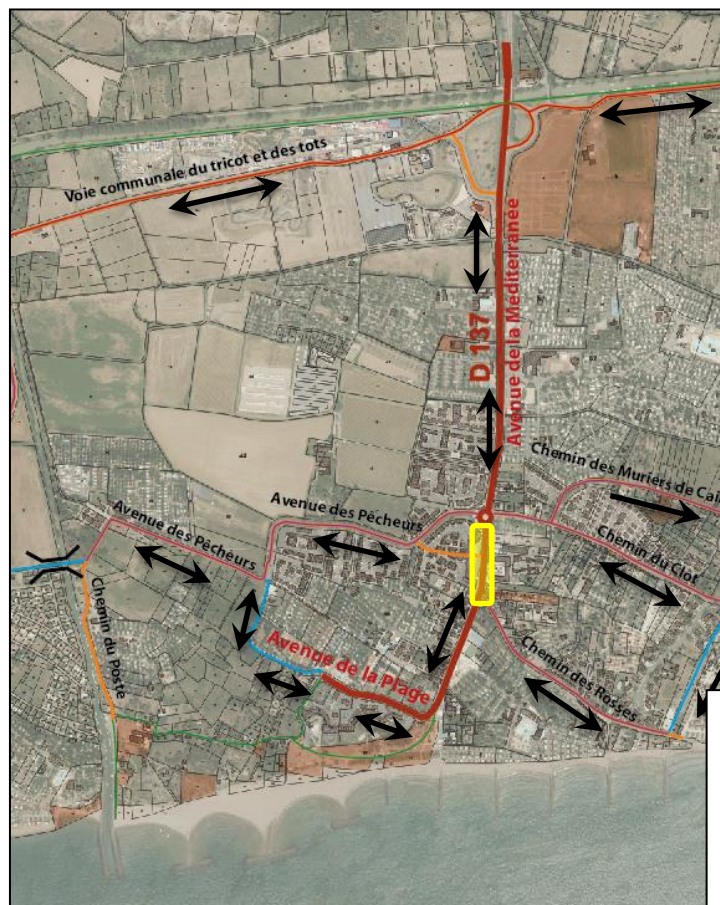
La première boucle passe par le chemin des Rosettes puis remonte vers le chemin des Œilletts en coupant le chemin du Clôt.

La seconde part de l'avenue de la Plage puis rejoint le chemin de la Grande Cosse en passant par le chemin des Pêcheurs et en franchissant le Libron.

Tous les axes des bouclages sont maintenus en double sens afin de désengorger l'avenue de la Méditerranée dans le sens des départs et dans le sens des arrivées.



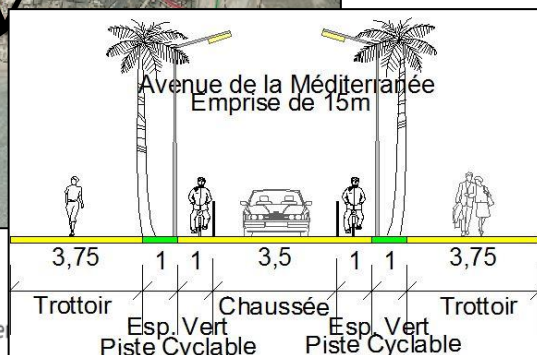
SECTEUR A – Farinette – SCENARIO 2 « Bouclages en double sens »



L'implantation d'un profil de voiries type « place urbaine » permet de limiter la vitesse des véhicules et de faciliter la cohabitation avec les piétons.

Ce type de profil « modulable » permet également la conversion de la rue en circulation à sens unique en fonction des usages ou de la temporalité, avec le même schéma de circulation que dans le premier scénario.

Au besoin, en cas d'évènement, la voie peut également être exclusivement réservée aux piétons, les flux de véhicules étant repris par les bouclages adjacents.



Ce scénario prend également en compte la temporalité du phasage des travaux : il permet une continuité de fonctionnement de cet espace dans l'attente de la réalisation des bouclages.



SECTEUR B – Grande Cosse – COMMUN AUX DEUX SCENARIOS

Le secteur B de Grande Cosse est composé d'un **bouclage chemin de la Chemin de Sainte Geneviève / Chemin du Trou du Ragoût** en sens unique que le chemin de la Grande Cosse et du **bouclage du chemin des Pêcheurs** qui passe le pont et arrive sur le chemin de la grande Cosse.

Ces 2 bouclages s'appuient sur l'axe structurant horizontal de la Voie communale du Tricot et des Tôts.



SECTEUR C – Grande Cosse – SCENARIO 1 « Bouclages en sens unique »



Le secteur C de Grande Cosse est composé de 2 boucles en sens unique.

La première et la plus grande, est la boucle du chemin des Poregals et du chemin Redoute de Portiragnes et du chemin de la Cosse.

La seconde, plus petite et accolée à la première, est la boucle chemin du Tonkin, chemin de la Kabylie et chemin Redoute de Portiragnes.

Ces 2 boucles s'appuient sur l'axe structurant horizontal du chemin des Communaux de Roque Guinarde. Un rond point est créé afin de permettre la circulation en double sens et le retournement sur la partie Ouest du chemin de la Cosse.

SECTEUR C – Grande Cosse – SCENARIO 2 « Bouclages en double sens »



Le secteur C de Grande Cosse s'appuie sur la création de deux axes de distributions Est/Ouest en double sens, à savoir le Chemin des communaux de Roque Guinarde et le chemin de la Cosse.

Tout comme dans le premier scénario, une boucle est également créée sur le chemin du Tonkin, le chemin de la Kabylie et le chemin Redoute de Portiragnes.



SECTEUR C – Grande Cosse – SCENARIO 2 « Bouclages en double sens »

L'impact foncier supplémentaire de ce scénario par rapport au premier est à mettre en comparaison avec le coût de réalisation du rond-point sur le chemin de la Cosse qui n'est alors pas nécessaire.

Sur le schéma ci-dessous, cet impact est mesuré avec l'implantation d'un profil à double sens de 9 m d'emprise (5 + 4 voie douce).



B – SCHEMA DIRECTEUR

1 Schéma d'aménagement

2 Coupes de voirie

3 Chiffrage des voiries





Les principes retenus pour définir les aménagements :

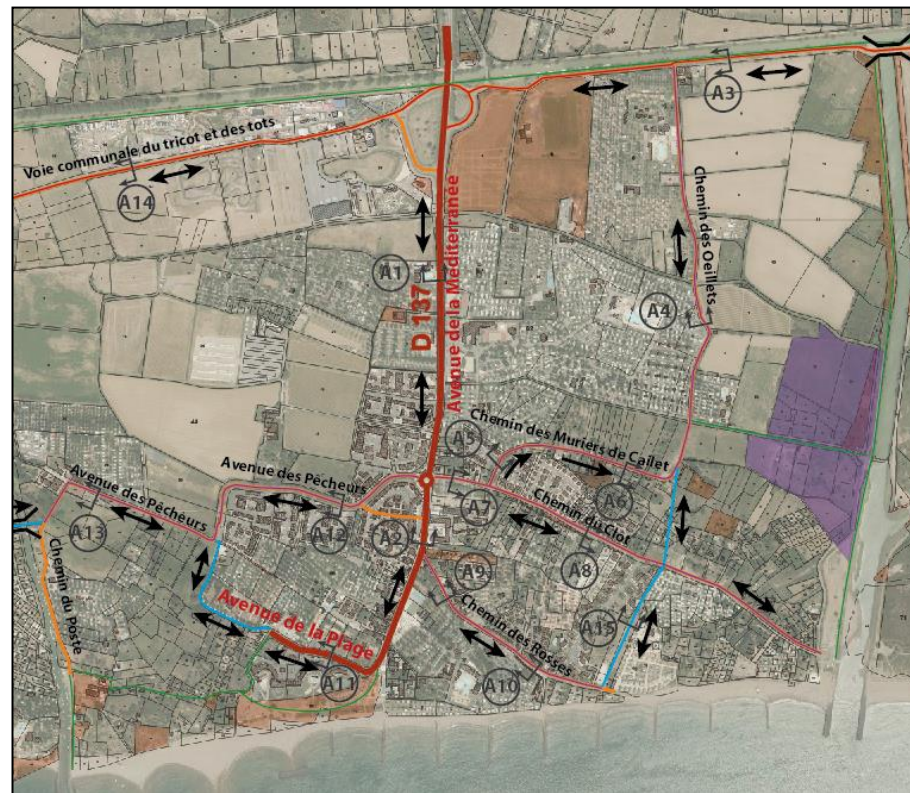
- Limiter la consommation foncière sur le domaine privatif pour diminuer les acquisitions,
- Développer des échanges de fonciers entre domaine public et domaine privatif pour augmenter les gabarits des voies de circulation,
- Abaisser les vitesses de référence à 30 Km/h sur les axes afin de permettre une utilisation des voies de circulation VL par les cycles lorsque la propriété publique de l'axe de circulation est concomitante à un trop grand nombre de propriétaires permettant ainsi de limiter les prises d'emprise sur le domaine privatif.
- Mettre en place des boucles de circulation à sens unique pour permettre d'optimiser l'insertion de voies de circulation piétonnes sécurisées avec abaissement de la vitesse limite à 30km/h dans le gabarit des voies actuelles.



SECTEUR A – Farinette

SCENARIO 1

SCENARIO 2



A1 – Avenue de la Méditerranée

A2 – Avenue de la Méditerranée

A3 – Chemin du canal du Midi

A4 – Chemin des Œillels

A5 – Chemin des Muriers de Caillet

A6 – Chemin des Muriers de Caillet

A7 – Chemin du Clôt

A8 – Chemin du Clôt

A9 – Chemin des Rosses

A10 – Chemin des Rosses

A11 – Avenue de la Plage

A12 – Chemin des Pêcheurs

A13 – Chemin des Pêcheurs

A14 – Voie communale du Tricot et des Tôts

A15 – Bouclage chemin des rosses / chemin des Œillels

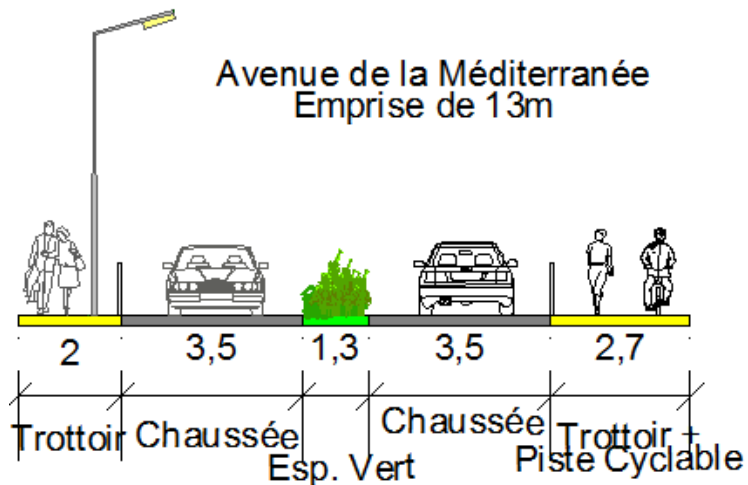


SECTEUR A - Farinette

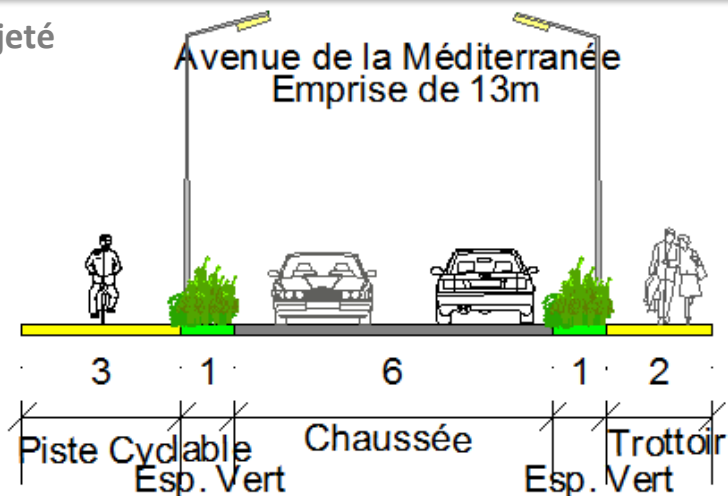
A1 – Avenue de la Méditerranée



Etat actuel



Etat projeté



Etat actuel:

- Corps de chaussée 7 m, bon état
- Voies douces protégées
- Fortes fréquentations piétonne, cyclable et routière

L'avenue de la Méditerranée est l'axe structurant de Vias Plage mais elle se retrouve souvent engorgée en période estivale.

La requalification de cette axe n'est pas la priorité mais, à terme, une mise en valeur des voies douces pourra être envisagée.

Le terre plein central est supprimé et remplacé par un élargissement des voies cyclable et piétonne et par des bandes vertes de protection de ces voies.

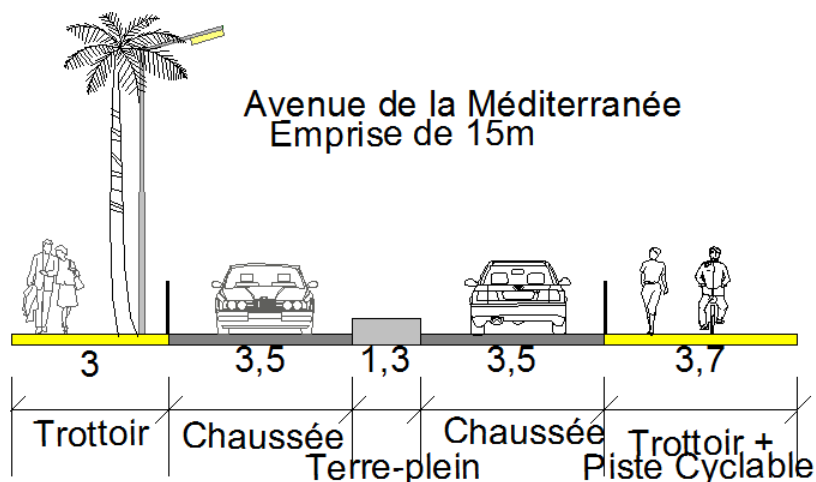


SECTEUR A - Farinette

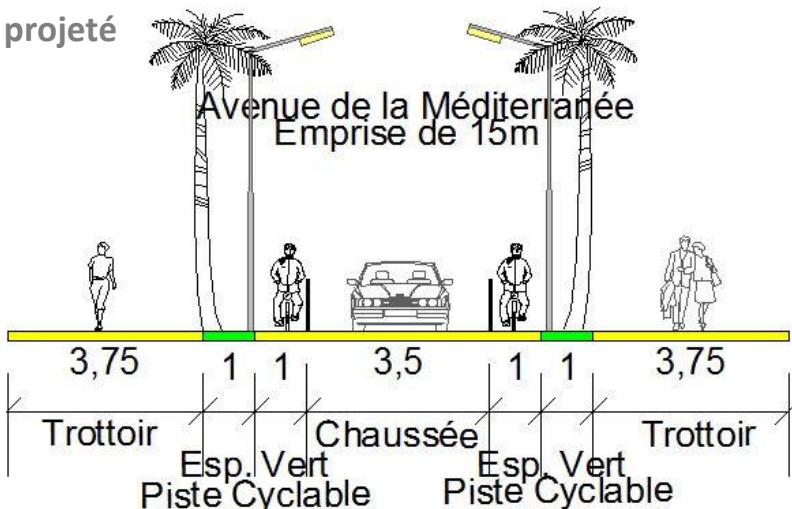
A2 – Avenue de la Méditerranée – Scénario 1



Etat actuel



Etat projeté



Etat actuel :

- Corps de chaussée 7 m, bon état
- Voies douces protégées
- Fortes fréquentations piétonne, cyclable et routière
- Présence de commerces en bordures de voirie

L'avenue de la Méditerranée est l'axe structurant de Vias Plage mais elle se retrouve souvent engorgée en période estivale. Cette zone, plus commerciale, est le centre de Vias Plage et est très fréquentée par les piétons.

La requalification de cette rue passe par la suppression du terre plein central, la diminution de la largeur de voirie, un passage en sens unique, l'implantation de bandes cyclables protégées par des plots rétractables et un élargissement des voies piétonnes par des bandes vertes de part et d'autre de la route.

Le revêtement de la chaussée sera remplacé par un pavage afin de réduire la vitesse de circulation et d'aménager le principe de la place urbaine.

Ce scénario est particulièrement adapté aux périodes estivales très fréquentées par les piétons.

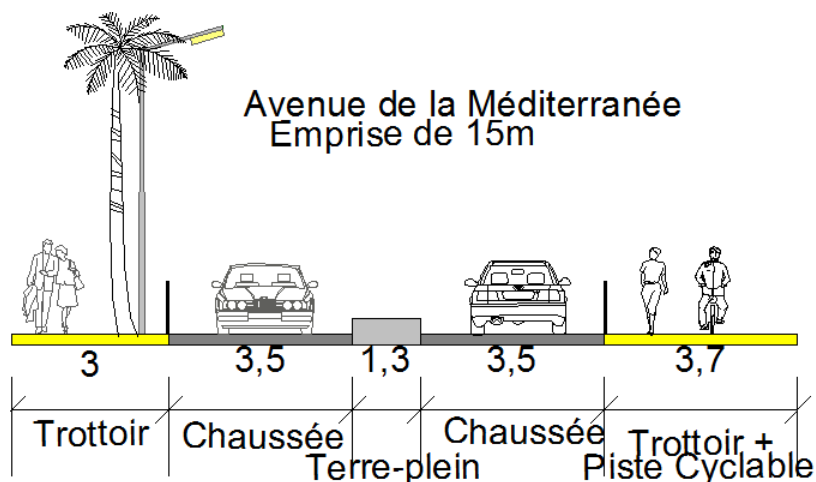


SECTEUR A - Farinette

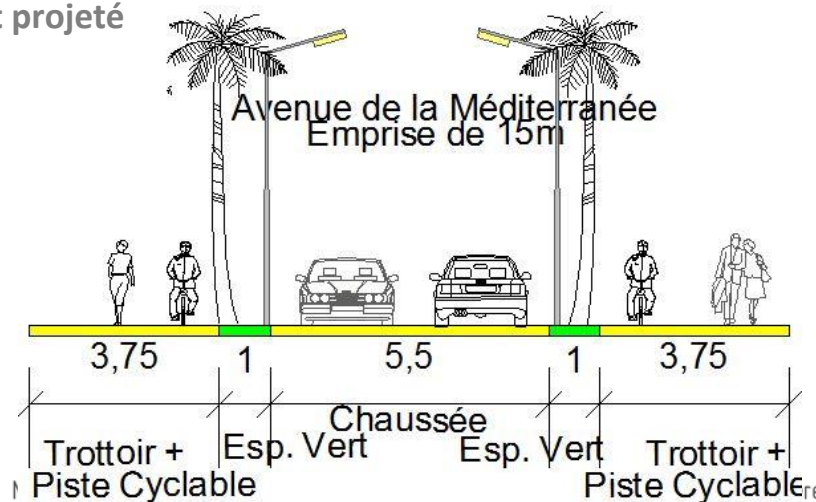
A2 – Avenue de la Méditerranée – Scénario 2



Etat actuel



Etat projeté



Etat actuel :

- Corps de chaussée 7 m, bon état
- Voies douces protégées
- Fortes fréquentations piétonne, cyclable et routière
- Présence de commerces en bordures de voirie

L'avenue de la Méditerranée est l'axe structurant de Vias Plage mais elle se retrouve souvent engorgée en période estivale. Cette zone, plus commerciale, est le centre de Vias Plage et est très fréquentée par les piétons.

La requalification de cette rue passe par la suppression du terre plein central, la diminution de la largeur de voirie et un élargissement des voies piétonnes et cyclables protégées par des bandes vertes de part et d'autre de la route.

Le revêtement de la chaussée sera remplacé par un pavage afin de réduire la vitesse de circulation et d'aménager le principe de la place urbaine.

Ce scénario est particulièrement adapté aux périodes hivernales moins fréquentées par les piétons.



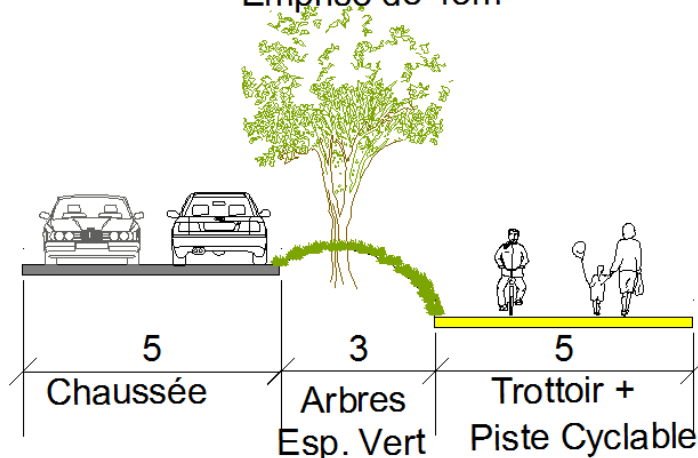
SECTEUR A - Farinette

A3 – Chemin en bordure du canal du Midi



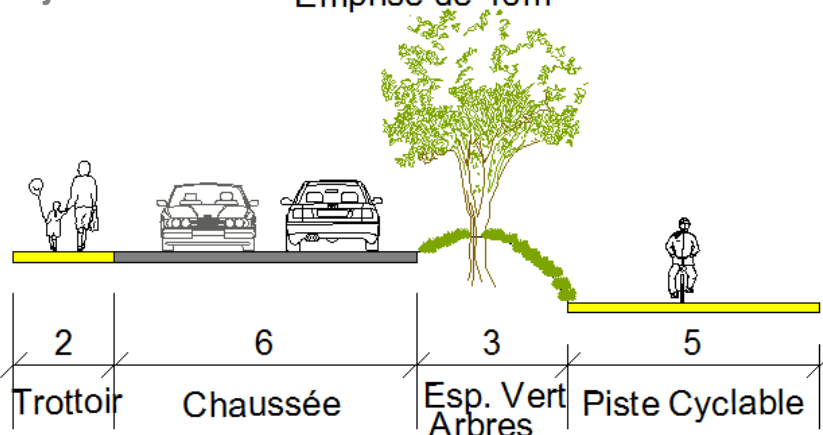
Etat actuel

Chemin en bordure du canal du midi
Emprise de 13m



Etat projeté

Chemin en bordure du canal du midi
Emprise de 16m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 5 m, bon moyen
- Pas de marquage au sol
- Voies douces protégées
- Contraintes site classé UNESCO sur les rives du canal
- Pas de possibilité d'élargissement

Cette axe est actuellement peu fréquenté et la voie douce le long du canal du midi est peu mise en valeur.

L'objectif est ici de créer un axe structurant dans la continuité du chemin du Tricot et des Tots et du chemin des Cèllets tout en valorisant le canal du midi. Un élargissement du profil de 3 mètres est à prévoir.



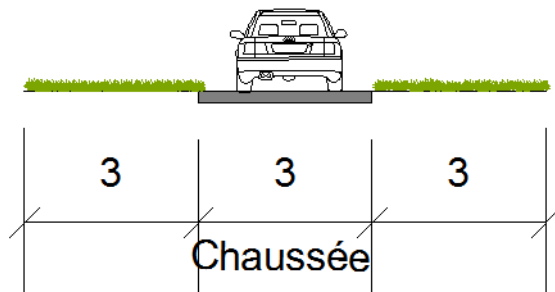
SECTEUR A - Farinette

A4 – Chemin des Œillets

Etat actuel

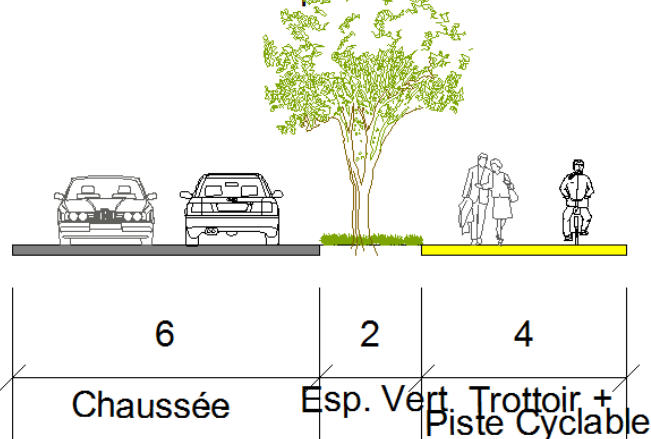


Chemin des Œillets
Emprise de 9m



Etat projeté

Chemin des Œillets
Emprise de 12m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 3,5 m, mauvais état
- Pas de marquage au sol
- Double sens mais difficile de croiser un autre véhicule
- Pas de voies douces protégées
- Possibilité d'élargissement de 3 m de part et d'autre

Le chemin des Œillets est actuellement très étroit et peu aménagé.

L'objectif est de le requalifier afin qu'il puisse accueillir les flux qui remontent de la plage par le nouveau bouclage créé avec le chemin des Rosses et afin qu'il serve d'axe de desserte à la future infrastructure portuaire.



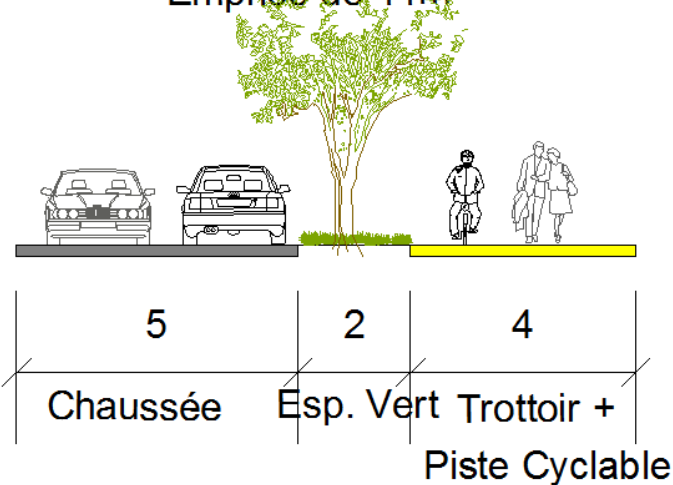
SECTEUR A - Farinette

A5 – Chemin des Muriers de Caillet



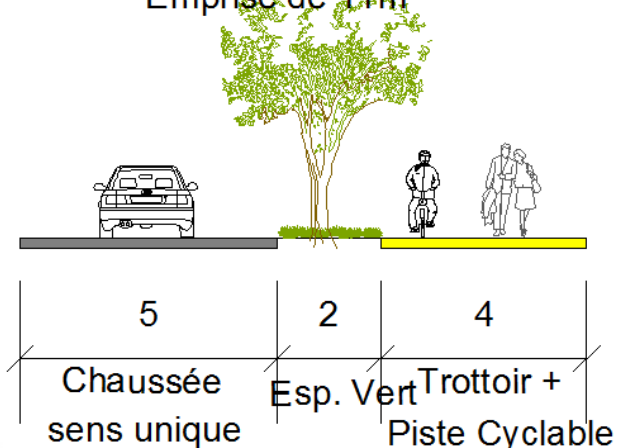
Chemin des Muriers de Caillet
Emprise de 11m

Etat actuel



Etat projeté

Chemin des Muriers de Caillet
Emprise de 11m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 5 m, bon état
- Présence de marquages au sol
- Piste cyclable et voie piétonne protégées

Dans la continuité du chemin du Clot, le début du chemin des Muriers de Caillet est très bien aménagé.

Aucune modification n'est à prévoir hormis le passage de la route en sens unique afin de favoriser le bouclage chemin des Rosses – Chemin des Œilletts.



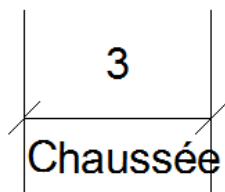
SECTEUR A - Farinette

A6 – Chemin des Muriers de Cailet



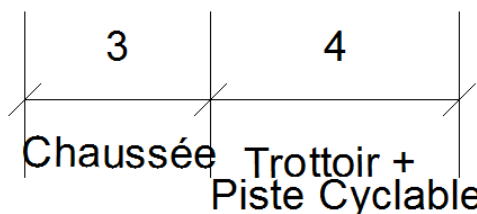
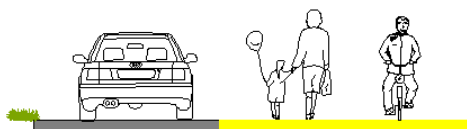
Etat actuel

Rue de Muriers de Cailet
Emprise de 3m



Etat projeté

Rue de Muriers de Cailet
Emprise de 7m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 3 m, mauvais état
- Pas de marquage au sol
- Voie étroite
- Pas de voie douce protégée

Sur la suite du Chemin de Muriers de Cailet, l'état de la chaussée se dégrade et la route devient plus étroite.

Il n'est pas nécessaire de l'élargir puisqu'elle reste en sens unique, en revanche, une voie douce de 4 mètres sera à implanter afin d'assurer une continuité entre le début de la rue et le chemin des Cèllets. Des emplacements ont déjà été réservés.

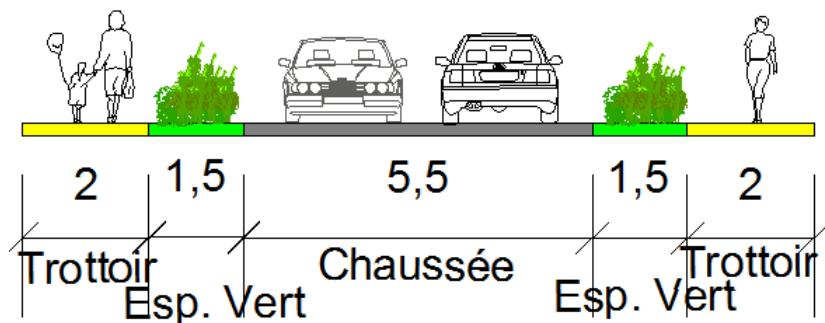
SECTEUR A - Farinette

A7 – Chemin du Clôt



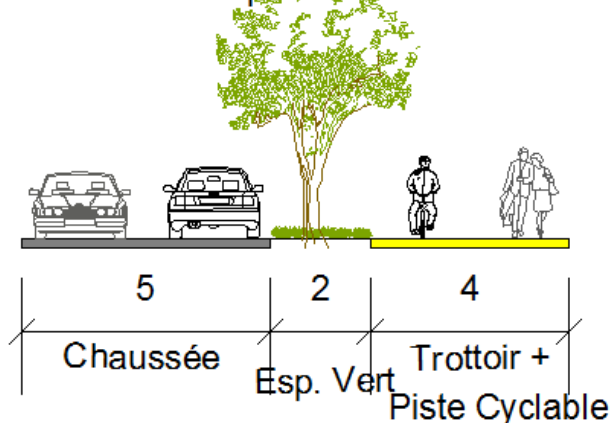
Etat actuel

Chemin du Clôt
Emprise de 10,5m



Etat projeté

Chemin du Clôt
Emprise de 11m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 5,5 m, bon état
- Présence de marquages au sol
- Voies douces protégées

La portion du chemin du Clôt reliant l'avenue de la Méditerranée au chemin des Muriers de Cailet est bien aménagée avec des voies douces protégées et une chaussée en bonne état.

Sa requalification n'est pas prioritaire mais son futur réaménagement devra se calquer sur le modèle du profil du chemin des Muriers de Cailet afin d'assurer une bonne continuité.



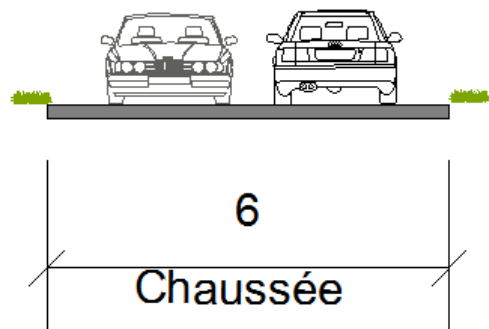
SECTEUR A - Farinette

A8 – Chemin du Clôt



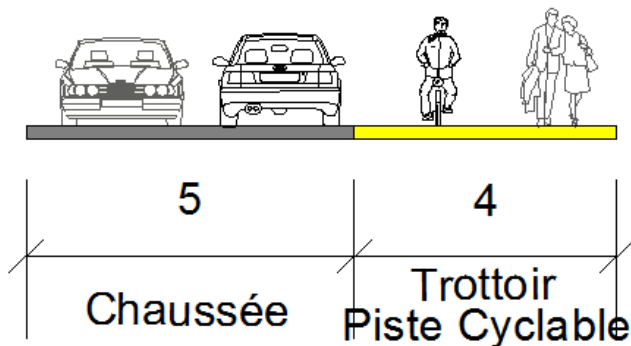
Etat actuel

Chemin du Clot
Emprise de 6m



Etat projeté

Chemin du Clot
Emprise de 9m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 6 m, état moyen
- Pas de marquage au sol
- Pas de voies douces protégées

La suite du chemin du Clot est peu aménagée malgré la large chaussée.

L'implantation d'une voie piétonne et cyclable semble indispensable sur cette voie très fréquentée par les touristes.

Un élargissement de la voie de 3 mètres sera alors nécessaire.



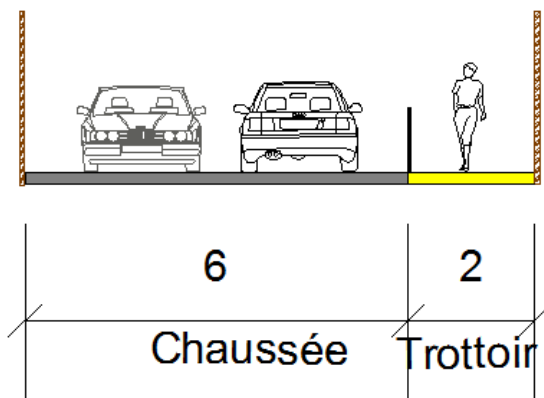
SECTEUR A - Farinette

A9 – Chemin des Rosses – Scénario 1



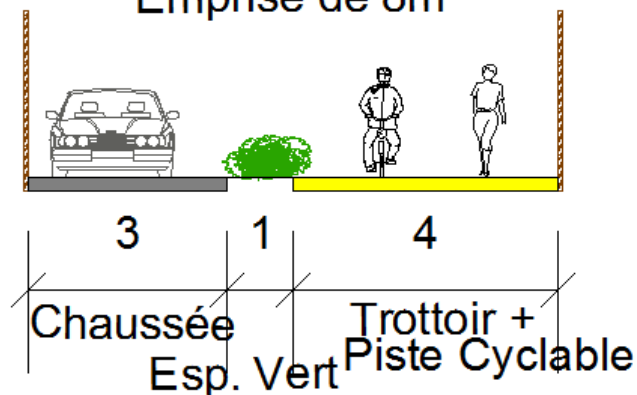
Etat actuel

Chemin des Rosses Emprise de 8m



Etat projeté

Chemin des Rosses Emprise de 8m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 6 m, bon état
- Marquage au sol
- Passage piéton de 2 m
- Pas de foncier disponible pour élargir la voie

Cet axe deviendra majeur sur le territoire de Vias Plage puisqu'il supportera le trafic généré par le bouclage avec le chemin des Œillels.

Le scénario 2 propose que cet axe passe en sens unique afin de favoriser l'utilisation du bouclage par les touristes et pour que l'avenue de la Méditerranée soit l'unique route de sortie de Vias Plage. Le risque est que ce bouclage ne ramène le trafic sur le rond point de l'avenue de la Méditerranée et ne fasse que déplacer le problème d'engorgement.



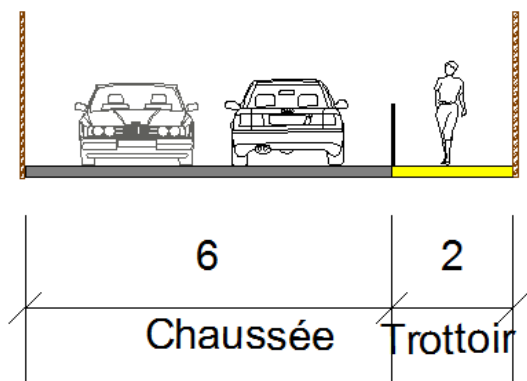
SECTEUR A - Farinette

A9 – Chemin des Rosses – Scénario 2



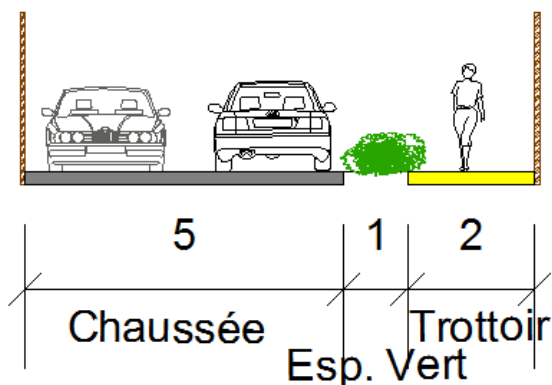
Etat actuel

Chemin des Rosses
Emprise de 8m



Etat projeté

Chemin des Rosses
Emprise de 8m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 6 m, bon état
- Marquage au sol
- Passage piéton de 2 m
- Pas de foncier disponible pour élargir la voie

Cet axe deviendra majeur sur le territoire de Vias Plage puisqu'il supportera le trafic généré par le bouclage avec le chemin des Œillets.

Face à la faible possibilité d'élargir la route, un espace vert sera aménagé afin de protéger la voie douce du fort trafic routier.

Dans le scénario 1, la voie reste en double sens afin de ne pas condenser le trafic entrant à Vias Plage sur l'avenue de la Méditerranée.



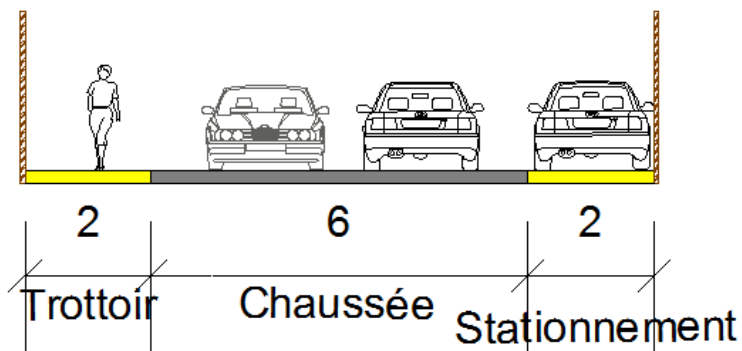
SECTEUR A - Farinette



A10 – Chemin des Rosses – Scénario 1

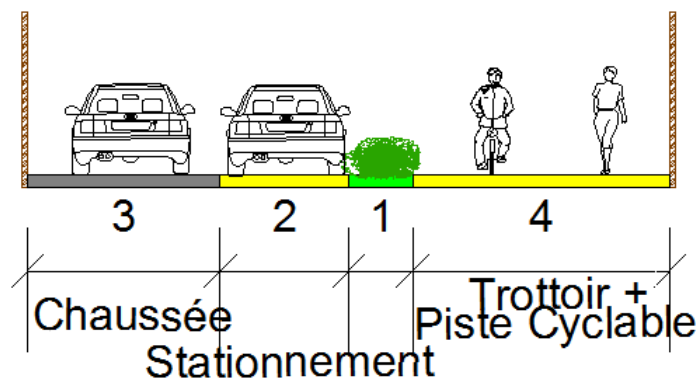
Etat actuel

Chemin des Rosses
Emprise de 10m



Etat projeté

Chemin des Rosses
Emprise de 10m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 6 m, bon état
- Pas de marquage au sol
- Passage piéton/ stationnement de 2 m de part et d'autre
- Pas de foncier disponible pour élargir la voie

La seconde partie du chemin des Rosses ne possède pas de voie douce protégée et subit un stationnement sauvage.

Toujours en composant avec un élargissement impossible, le scénario 2 propose que cet axe passe en sens unique afin de favoriser l'utilisation du bouclage et de préserver du stationnement. Le risque est que ce bouclage ne ramène le trafic sur le rond point de l'avenue de la Méditerranée et ne fasse que déplacer le problème d'engorgement.



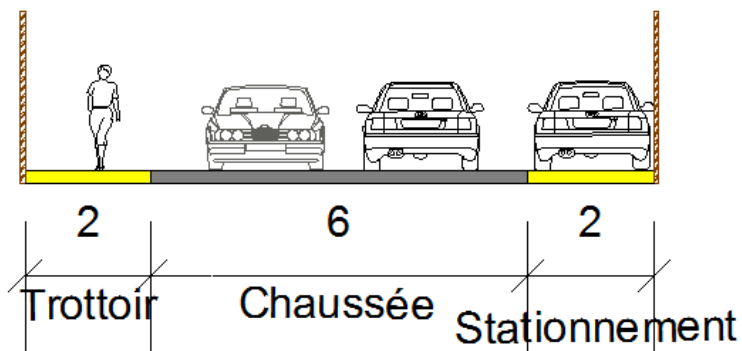
SECTEUR A - Farinette

A10 – Chemin des Rosses – Scénario 2



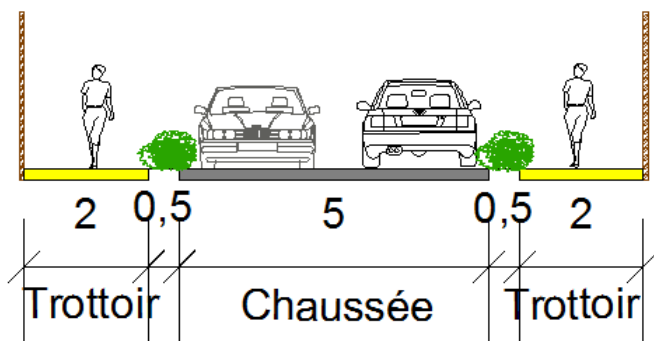
Etat actuel

Chemin des Rosses
Emprise de 10m



Etat projeté

Chemin des Rosses
Emprise de 10m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 6 m, bon état
- Pas de marquage au sol
- Passage piéton/ stationnement de 2 m de part et d'autre
- Pas de foncier disponible pour élargir la voie

La seconde partie du chemin des Rosses ne possède pas de voie douce protégée et subit un stationnement sauvage.

Toujours en composant avec un élargissement impossible, le stationnement sera remplacé par des voies douces protégées de part et d'autre de la chaussée.

Dans le scénario 1, la voie reste en double sens afin de ne pas condenser le trafic entrant à Vias Plage sur l'avenue de la Méditerranée.



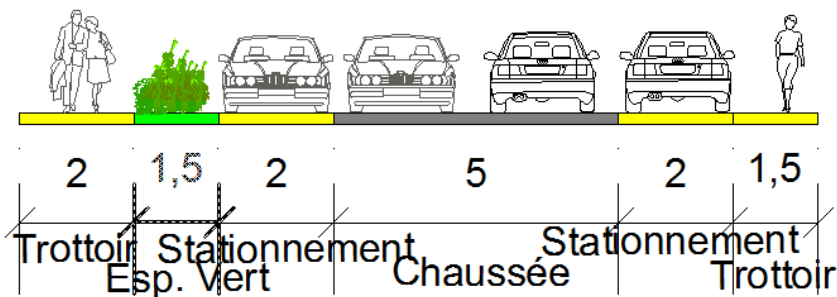
SECTEUR A - Farinette

A11 – Avenue de la Plage – scénario 1



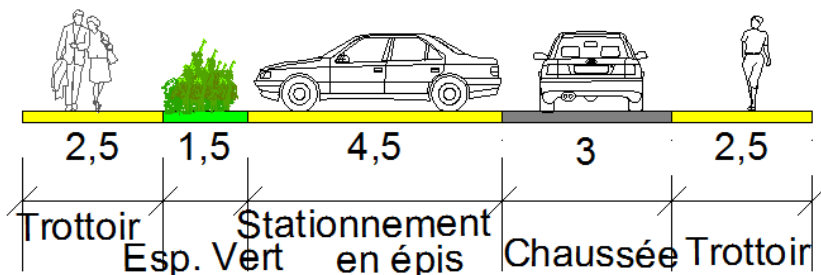
Etat actuel

Avenue de la Plage
Emprise de 14m



Etat projeté

Avenue de la Plage
Emprise de 14m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 5 m, bon état
- Pas de marquage au sol
- Passage piéton et stationnement de 2 m de part et d'autre
- Voie douce protégée

L'avenue de la Plage est située dans le prolongement de l'avenue de la Méditerranée. C'est un axe très fréquenté qui le deviendra encore plus après l'aménagement du bouclage de l'avenue des Pêcheurs. Il propose un stationnement bilatéral et des voies piétonnes.

Le scénario 1 propose le passage de cette voie en sens unique. Cela favorisera l'utilisation du bouclage, permettra d'augmenter la capacité de stationnement (en épis) et donnera plus d'espace aux piétons.



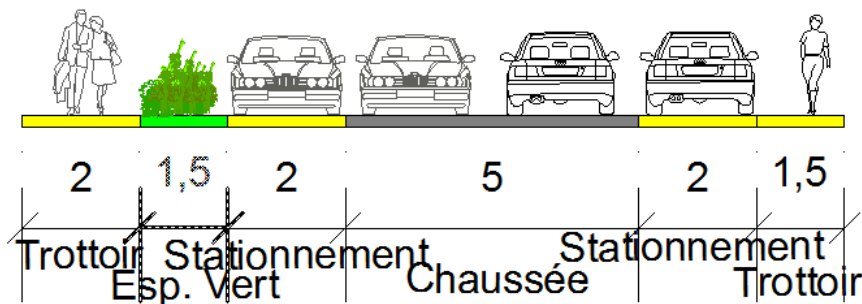
SECTEUR A - Farinette

A11 – Avenue de la Plage – scénario 2



Etat actuel

Avenue de la Plage
Emprise de 14m



Etat projeté

Maintien du profil actuel

Etat actuel :

- Corps de chaussée 5 m, bon état
- Pas de marquage au sol
- Passage piéton et stationnement de 2 m de part et d'autre
- Voie douce protégée

L'avenue de la Plage est située dans le prolongement de l'avenue de la Méditerranée. C'est un axe très fréquenté qui le deviendra encore plus après l'aménagement du bouclage de l'avenue des Pêcheurs. Il propose un stationnement bilatéral et des voies piétonnes.

Dans le scénario 1, le profil de cette avenue ne sera pas modifié et la circulation restera en double sens.



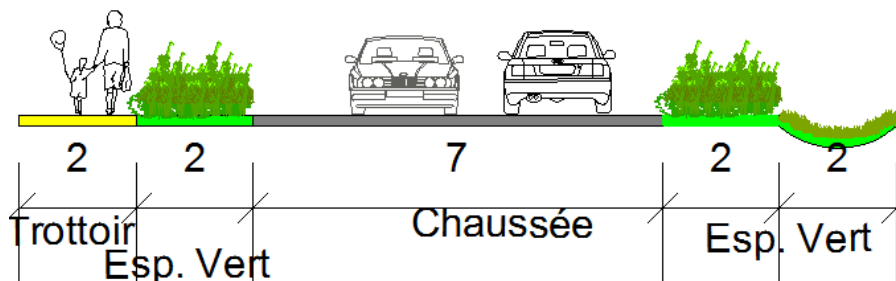
SECTEUR A - Farinette

A12 – Avenue des Pêcheurs



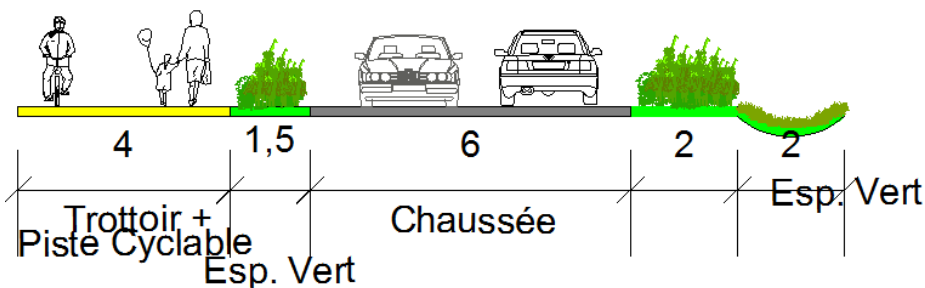
Etat actuel

Avenue des pêcheurs
Emprise de 15,5m



Etat projeté

Avenue des pêcheurs
Emprise de 15,5m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 7 m, bon état
- Marquage au sol
- Voies douces protégées

Cette portion de l'avenue des Pêcheurs ne fait pas partie du bouclage programmé puisqu'elle permet de revenir sur l'avenue de la Méditerranée. De plus, son profil est très bien aménagé.

Sa requalification n'est donc pas une priorité et son profil ne sera pas modifié sauf pour élargir la voie douce afin d'accueillir les cycles.



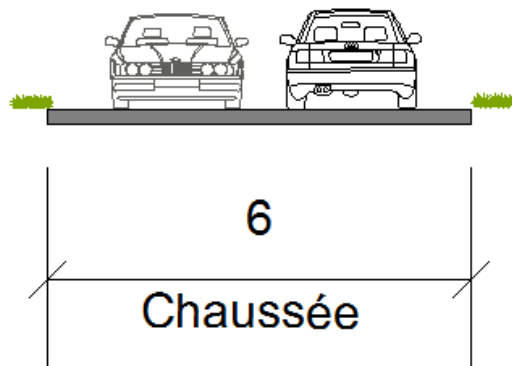
SECTEUR A - Farinette

A13 – Avenue des Pêcheurs



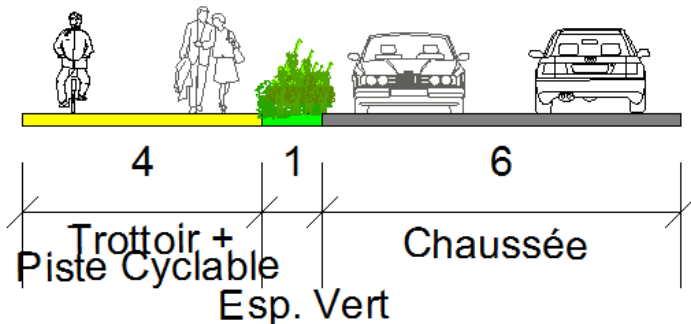
Etat actuel

Avenue des pêcheurs
Emprise de 6m



Etat projeté

Avenue des pêcheurs
Emprise de 11m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 6 m, bon état
- Pas de marquage au sol
- Pas de voies douces protégées

Cette portion de l'avenue des Pêcheurs supportera le flux généré par le bouclage entre l'avenue de la Plage et le chemin de la Grande Cosse.

Son profil trop étroit devra être élargi grâce aux possibilités foncières disponibles afin d'accueillir une voie douce piétonne et cyclable et un trafic important. Son profil devra être cohérent avec celui du chemin de la Grande Cosse situé dans la continuité.

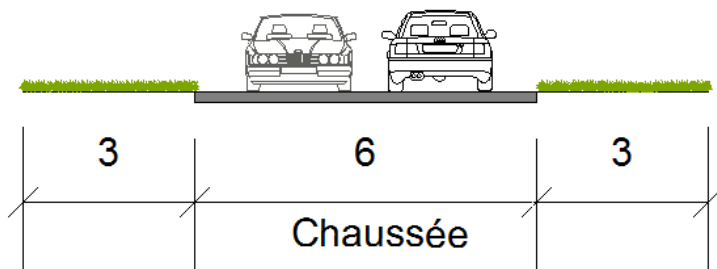


SECTEUR A - Farinette

A14 – Voie communale du Tricot et des Tots



Voie communale du Tricot et des Tots
Emprise de 12m



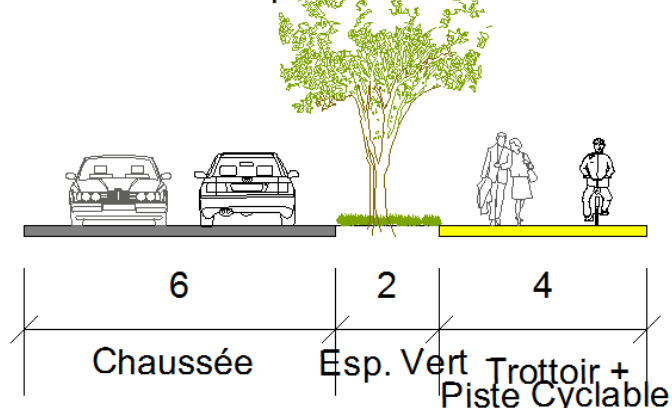
Etat actuel :

- Corps de chaussée 4,5 m, bon état
- Marquage au sol
- Pas de voies douces protégées
- Passage de l'itinéraire EuroVélo
- Possibilité d'élargissement de 3 m de part et d'autre

Cette axe servira à rediriger le trafic de l'avenue de la Méditerranée vers Agde et Portiragnes et deviendra donc un axe structurant du paysage Viassois. Il permettra de desservir toute la côte de Vias.

Sa requalification passera surtout par l'implantation d'une voie douce protégée puisqu'il n'en possède aucune malgré le passage de l'Eurovélo.

Etat projeté
Voie communale du Tricot et des Tots
Emprise de 12m



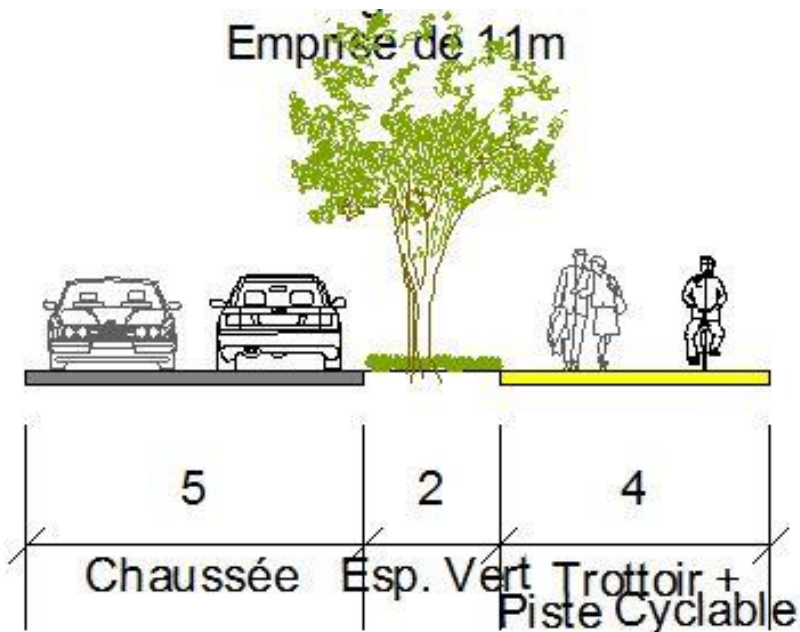


SECTEUR A - Farinette

A15 – Bouclage chemin des Rosses – chemin des Oeillets



Etat projeté



Il n'y a actuellement à cet emplacement qu'un chemin qui relie le chemin des Rosses et le chemin du Clot.

L'objectif est de créer un bouclage remontant du chemin des Rosses jusqu'au chemin des Œillets en passant par le chemin du Clot. Cela permettra de décharger le trafic de l'avenue de la Méditerranée vers un autre axe vertical. Le trafic sera en double sens mais dans le scénario 2, un demi-tour sera obligatoire au bout de la rue car le chemin des Rosses sera en sens unique.

La mairie s'est déjà positionnée pour acheter ses terrains. Le profil de voirie défini devra être sur le même modèle que ceux du chemin des Œillets et du chemin des Rosses afin d'assurer une continuité.



SECTEUR B – Grande Cosse



- B1 – Voie communale du Tricot et des Tôts
- B2 – Voie communale du Tricot et des Tôts
- B3 – Chemin de la Grande Cosse
- B4 – Chemin de la Grande Cosse
- B5 – Chemin du Trou du Ragoût
- B6 – Bouclage chemin de Sainte Geneviève /
Chemin du Trou du Ragoût
- B7 – Chemin de Sainte Geneviève



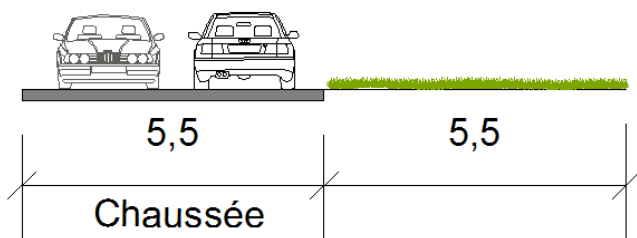
SECTEUR B – Grande Cosse

B1 – Voie communale du Tricot et des Tots

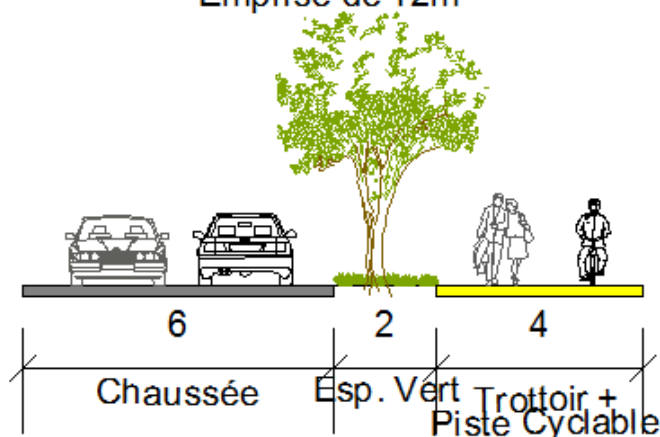


Etat actuel

Voie communale du Tricot et des Tots
Emprise de 11m



Etat projeté Voie communale du Tricot et des Tots
Emprise de 12m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 5,5 m, état dégradé
- Aucun marquage au sol
- Pas de voies douces protégées
- Passage de l'itinéraire EuroVélo

Cette axe servira à rediriger le trafic de l'avenue de la Méditerranée vers Agde et Portiragnes et deviendra donc un axe structurant du paysage Viassois. Il permettra de desservir toute la côte Ouest de Vias.

Sur cette portion, la route est étroite et en mauvais état mais sa requalification est indispensable. Un élargissement sera donc à prévoir afin de pouvoir implanter la voie douce.



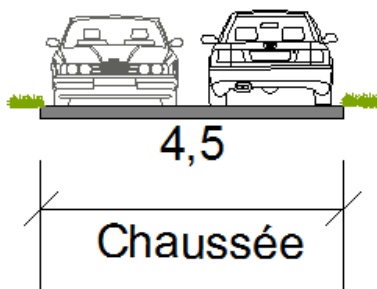
SECTEUR B – Grande Cosse



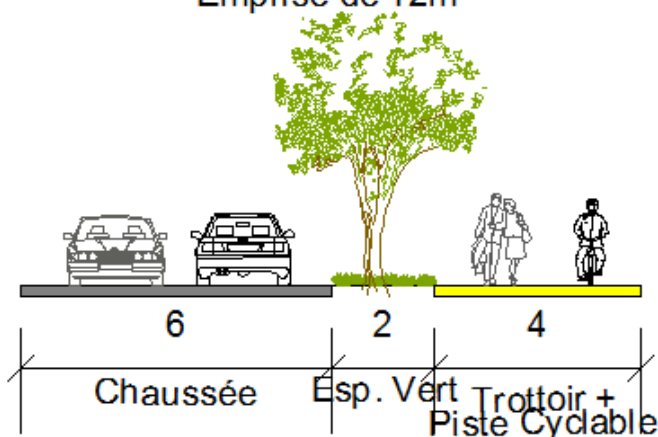
B2 – Voie communale du Tricot et des Tots

Etat actuel

Voie communale du Tricot et des Tots
Emprise de 4,5m



Etat projeté Voie communale du Tricot et des Tots
Emprise de 12m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 4,5 m, état dégradé
- Aucun marquage au sol
- Pas de voies douces protégées
- Passage de l'itinéraire EuroVélo

Cette axe servira à rediriger le trafic de l'avenue de la Méditerranée vers Agde et Portiragnes et deviendra donc un axe structurant du paysage Viassois. Il permettra de desservir toute la côte Ouest de Vias.

Sur cette portion, la route est étroite et en mauvais état mais sa requalification est indispensable. Un élargissement sera donc à prévoir afin de pouvoir implanter la voie douce.



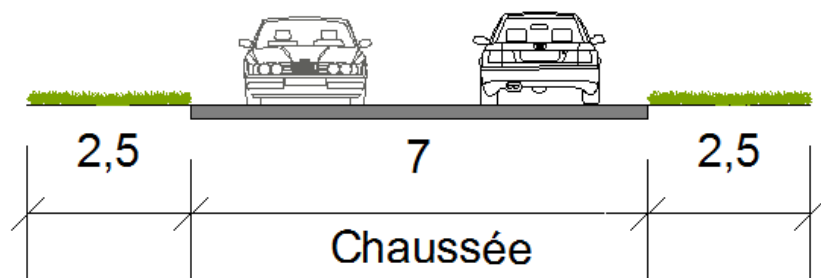
SECTEUR B – Grande Cosse

B3 – Chemin de la Grande Cosse



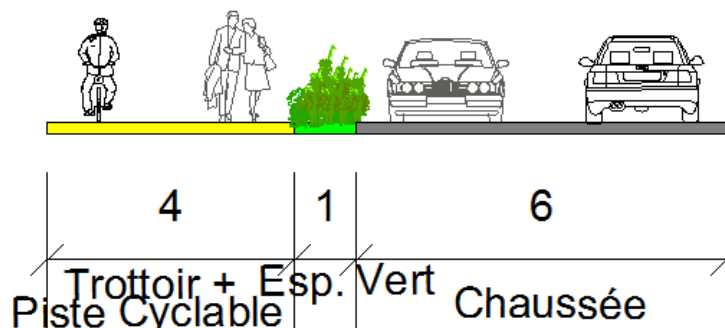
Etat actuel

Chemin de la Grande Cosse
Emprise de 12m



Etat projeté

Chemin de la Grande Cosse
Emprise de 11m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 7 m, bon état
- Présence de marquage au sol
- Pas de voies douces protégées
- Possibilité d'élargissement de 2,5m de part et d'autre

Actuellement, le chemin de la Grande Cosse bénéficie d'une très large chaussée en bon état.

L'objectif de son réaménagement est avant tout de créer une voie douce protégée. Son profil doit être cohérent avec celui du bouclage de l'avenue des Pêcheurs.



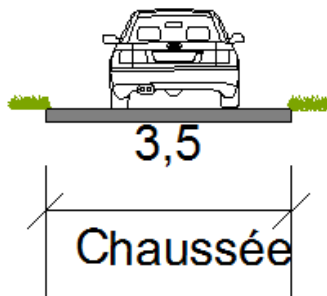
SECTEUR B – Grande Cosse

B4 – Chemin de la Grande Cosse



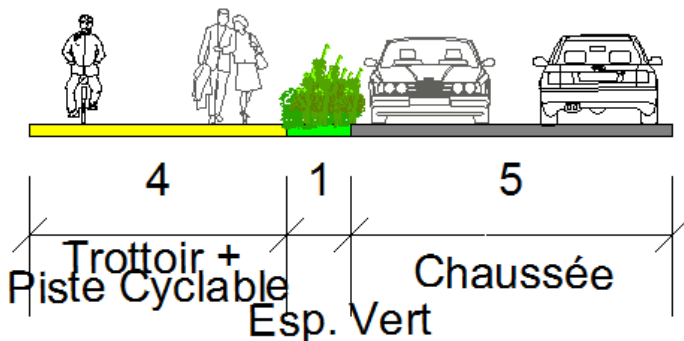
Etat actuel

Chemin de la Grande Cosse
Emprise de 3,5m



Etat projeté

Chemin de la Grande Cosse
Emprise de 10m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 3,5 m, mauvais état
- Pas de marquage au sol
- Pas de voies douces protégées
- Double sens mais très difficile de se croiser

Cette portion du chemin de la Grande Cosse est très étroite et en mauvais état.

Afin de garder une certaine cohérence avec les axes connexes, un élargissement de la voie est à prévoir afin d'accueillir une circulation en double sens et une voie douce protégée.



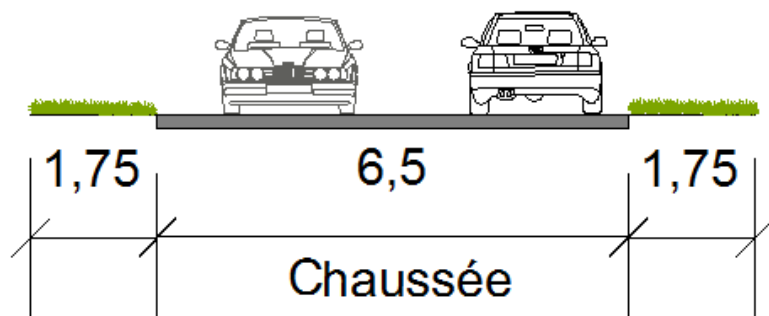
SECTEUR B – Grande Cosse

B5 – Chemin du Trou de Ragoût



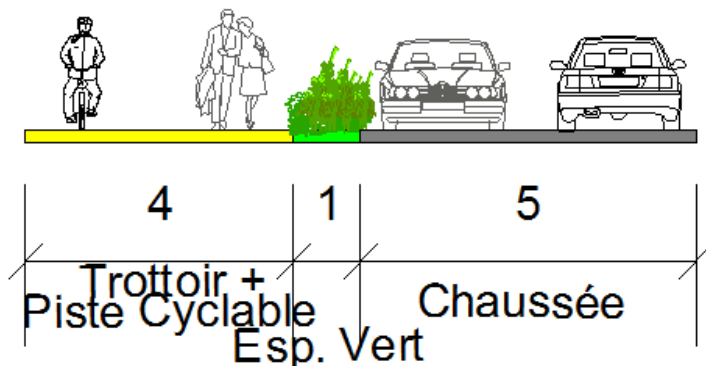
Etat actuel

Chemin du Trou du Ragout
Emprise de 10m



Etat projeté

Chemin du Trou du Ragout
Emprise de 10m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 6,5 m, bon état
- Pas de marquage au sol
- Pas de voies douces protégées
- Possibilité d'élargissement de 1,75 m de chaque côté

Cet axe remontant de la plage vers le chemin de la Grande Cosse servira à joindre le bouclage venant du chemin de Sainte Geneviève et le chemin de la Grande Cosse.

Afin de préserver une certaine continuité, le profil suivra le même modèle que celui du chemin de la Grande Cosse.



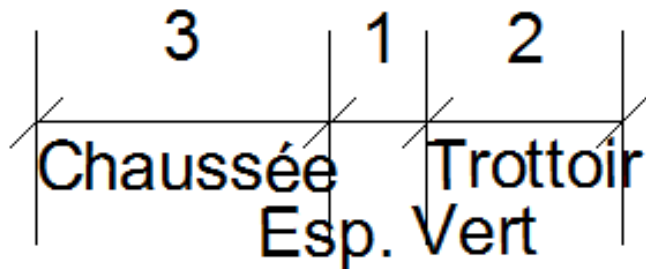
SECTEUR B – Grande Cosse

B6 – Bouclage du Trou du Ragoût



Etat projeté

Emprise de 6m



Ce bouclage s'appuie sur une réserve foncière servant à accueillir un fossé.

La disponibilité foncière au parcellaire varie entre 4 et 10 mètres. Un élargissement est à prévoir afin d'accueillir une voie en sens unique et une voie douce protégée.



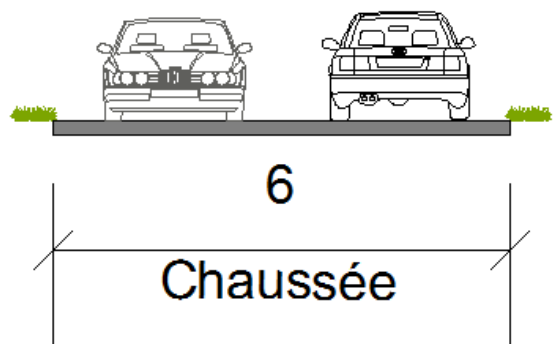
SECTEUR B – Grande Cosse

B7 – Chemin de Sainte-Geneviève



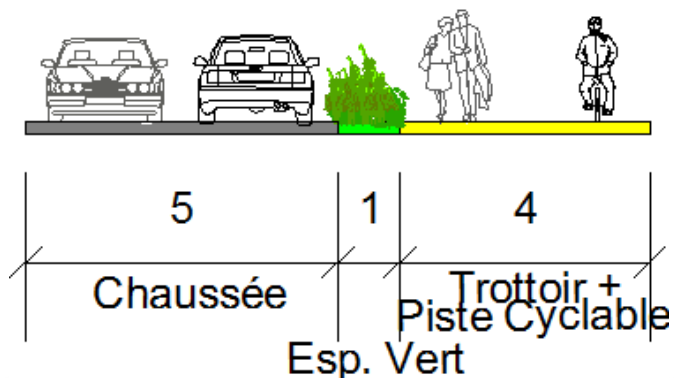
Etat actuel

Chemin de Sainte Geneviève
Emprise de 6m



Etat projeté

Chemin de Sainte Geneviève
Emprise de 10m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 6 m, mauvais état
- Pas de marquage au sol
- Pas de voies douces protégées

Le chemin de Sainte Geneviève est actuellement en mauvais état et difficile à pratiquer pour les piétons.

Dans la continuité du bouclage jusqu'au chemin du trou du Ragout, l'objectif est d'élargir la voie afin de mettre en œuvre une circulation en double sens jusqu'au trait de côte et une voie douce protégée.

SECTEUR C – Grande Cosse

SCENARIO 1



- C1 – Chemin des Communaux de Roque Guinarde
- C2 – Chemin des Communaux de Roque Guinarde
- C3 – Chemin de la Cosse
- C4 – Chemin de la Cosse
- C5 – Chemin de la Cosse
- C6 – Chemin de la Kabylie

SCENARIO 2



- C7 – Chemin Redoute de Portiragnes
- C8 – Chemin Redoute de Portiragnes
- C9 – Chemin du Tonkin
- C10 – Chemin du Siam



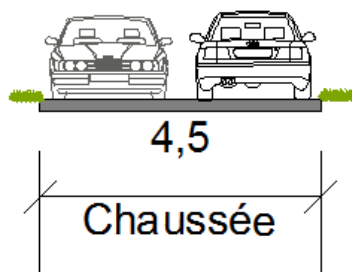
SECTEUR C – Grande Cosse

C1 – Chemin des communaux de Roque Guinarde



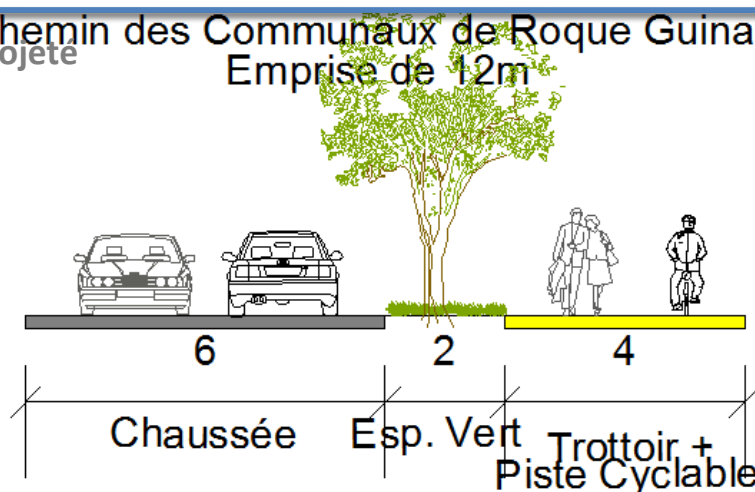
Etat actuel

Chemin des Communaux de Roque Guinarde
Emprise de 4,5m



Etat projeté

Chemin des Communaux de Roque Guinarde
Emprise de 12m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 4,5 m, bon état
- Pas de marquage au sol
- Pas de voies douces protégées
- Passage de l'itinéraire EuroVélo

Dans la continuité de la voie communale du Tricot et des Tôts, le chemin des communaux de Roque Guinarde forme l'axe structurant du territoire reliant Agde à Portiragnes et servant à désengorger l'avenue de la Méditerranée.

Son élargissement est donc indispensable à une fluidification du trafic et à un report des flux verticaux vers des flux horizontaux. Son profil sera le même que celui de la voie communale du Tricot et des Tôts avec une voie douce protégée et 6 mètres de chaussée.



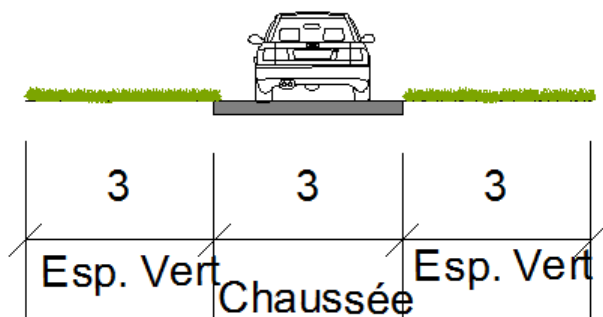
SECTEUR C – Grande Cosse

C2 – Chemin des communaux de Roque Guinarde



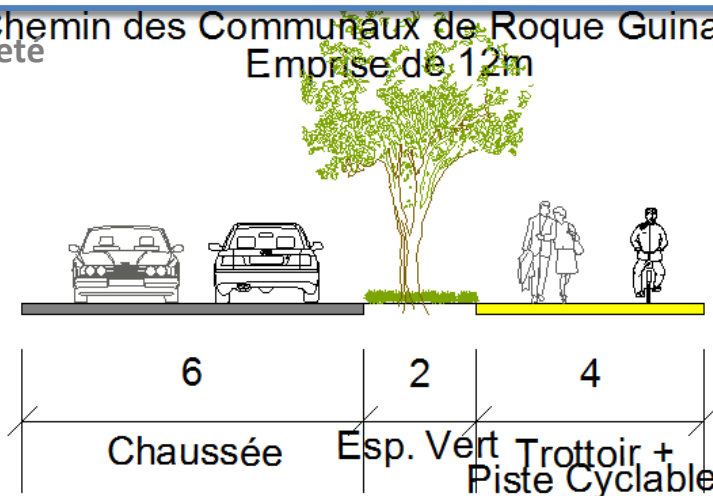
Etat actuel

Chemin des Communaux de Roque Guinarde
Emprise de 9m



Etat projeté

Chemin des Communaux de Roque Guinarde
Emprise de 12m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 3 m, sens unique, bon état
- Pas de marquage au sol
- Elargissement possible de 3m de part et d'autre
- Pas de voies douces protégées
- Passage de l'itinéraire EuroVélo

Actuellement en sens unique, cette portion du chemin des communaux de Roque Guinarde s'inscrira dans la continuité du reste de l'axe structurant horizontal longeant le trait de côte et comprenant une chaussée de 6 mètres et une voie douce protégée.



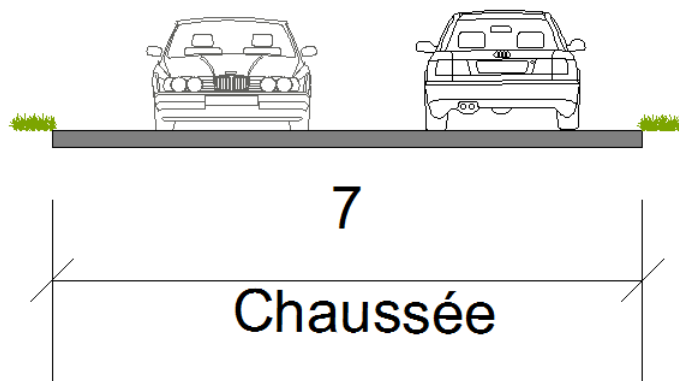
SECTEUR C – Grande Cosse

C3 – Chemin de la Cosse



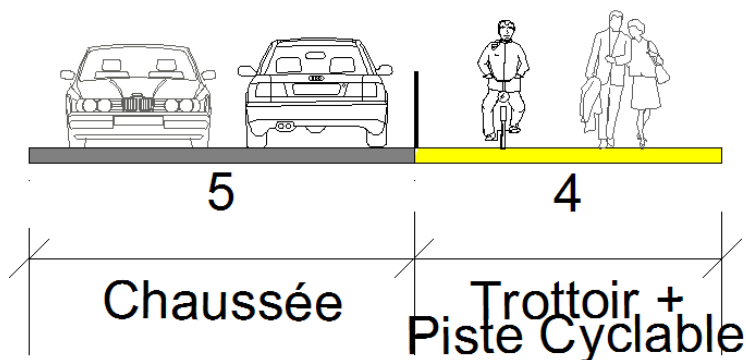
Etat actuel

Chemin de la Cosse
Emprise de 7m



Etat projeté

Chemin de la Cosse
Emprise de 9m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 7m, état moyen
- Pas de marquage au sol
- Pas de voies douces protégées

Le chemin de la Cosse est un axe horizontal permettant de desservir le trait de côte et de le relier au bouclage du chemin du Tonkin.

Pour cela, une chaussée de 5 mètres et une voie douce de 4 mètres seront implantées face aux forts trafics piétons et routiers de touristes et de riverains.

Un élargissement de la voie sera nécessaire sur certaines portions du chemin de la Cosse.



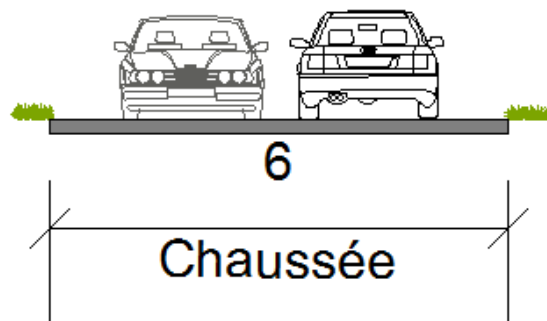
SECTEUR C – Grande Cosse

C4 – Chemin de la Cosse



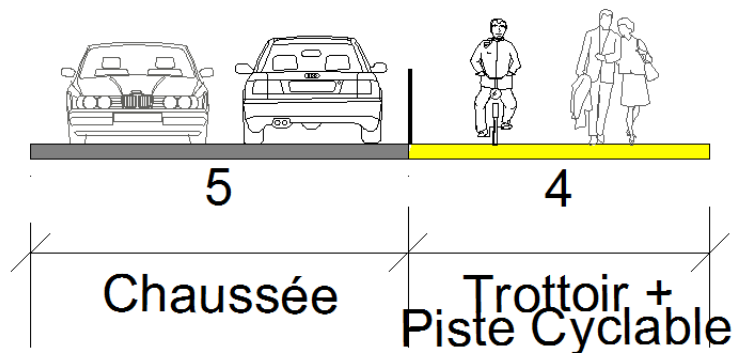
Etat actuel

Chemin de la Cosse
Emprise de 6m



Etat projeté

Chemin de la Cosse
Emprise de 9m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 4,5 m, état moyen
- Pas de marquage au sol
- Pas de voies douces protégées

La suite du chemin de la Cosse est plus étroit. Toutefois, afin de garder une continuité, le profil restera le même tout le long de cet axe et donc un élargissement sur les propriétés foncières voisines sera à prévoir.



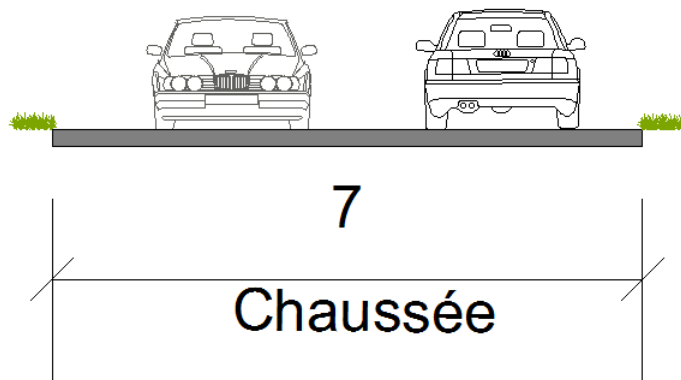
SECTEUR C – Grande Cosse

C5 – Chemin de la Cosse – Scénario 1



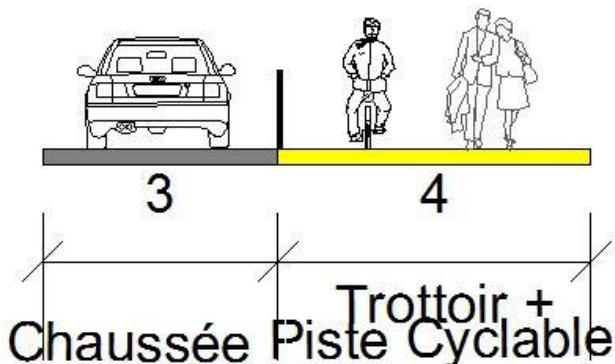
Etat actuel

Chemin de la Cosse
Emprise de 7m



Etat projeté

Chemin de la Cosse
Emprise de 7m



En bleu, l'emprise d'une voie de 9m sur le parcellaire actuel

Etat actuel :

- Corps de chaussée 7m, état moyen
- Pas de marquage au sol
- Pas de voies douces protégées

Face à la faible disponibilité foncière aux abords de cette axe, la possibilité d'une implantation d'un rond point sur le chemin de la Cosse avait été discutée lors du COPIL du 09/11/2015.



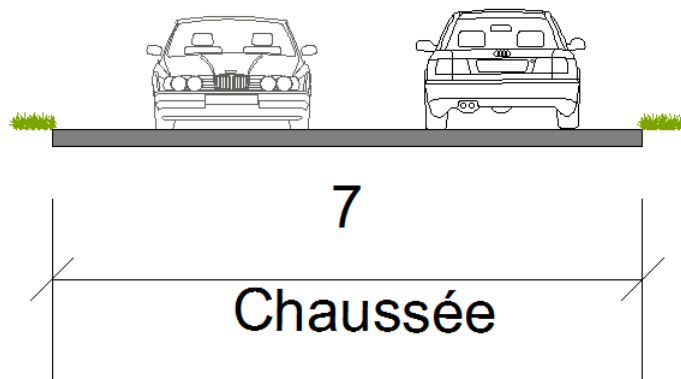
SECTEUR C – Grande Cosse

C5 – Chemin de la Cosse – Scénario 2



Etat actuel

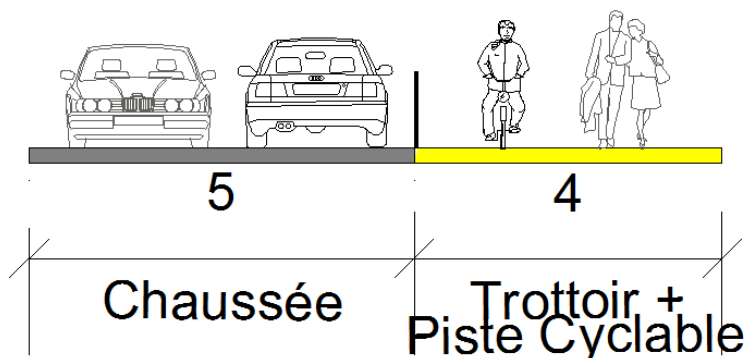
Chemin de la Cosse
Emprise de 7m



En bleu, l'emprise d'une voie de 9m sur le parcellaire actuel

Etat projeté

Chemin de la Cosse
Emprise de 9m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 7m, état moyen
- Pas de marquage au sol
- Pas de voies douces protégées

Face à la faible disponibilité foncière aux abords de cette axe, la possibilité d'une implantation d'un rond point sur le chemin de la Cosse avait été discutée lors du COPIL du 09/11/2015.

Après vérification, la mise en place d'une voie à double sens et d'une voie douce sur cette portion semble faisable sans trop d'acquisition foncière et cette solution serait plus pratique sans grand impact économique sur le bilan.



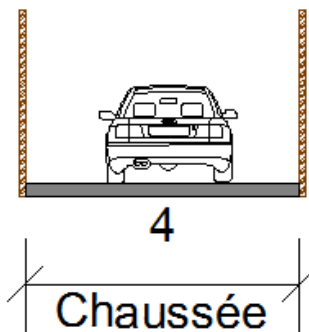
SECTEUR C – Grande Cosse

C6 – Chemin de la Kabylie



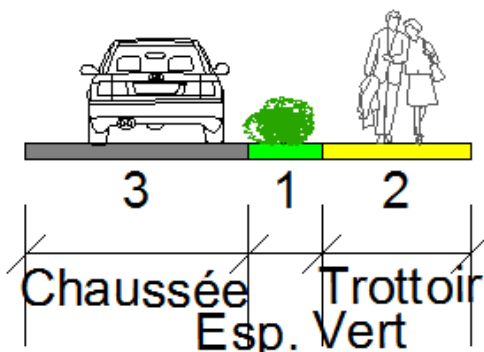
Etat actuel

Chemin de la Kabylie
Emprise de 4m



Etat projeté

Chemin de la Kabylie
Emprise de 6m



Etat actuel :

- Corps de chaussée très vétuste de 3 m
- Pas de marquage au sol
- Peu de possibilités de rogner sur le foncier mitoyen (camping)
- Forte fréquentation piétonne et pas d'accotements sécurisés

Cette rue très étroite permet à tous les campings avoisinants d'être raccordés à la mer mais elle ne dispose d'aucune voie douce protégée à cette fin.

Un élargissement sur l'un des campings en échange de l'extrémité du chemin Redoute de Portiragnes perdu au milieu des campings permettrait d'implanter une voie douce.



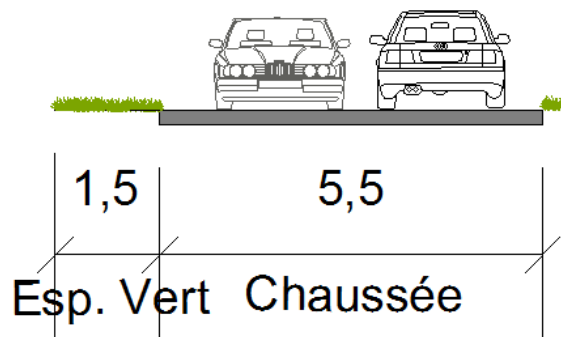
SECTEUR C – Grande Cosse

C7 – Chemin Redoute de Portiragnes

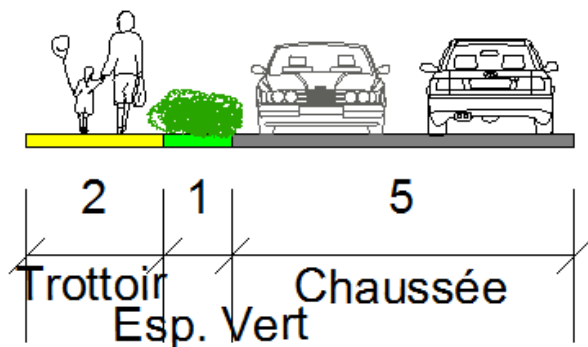


Etat actuel

Chemin Redoute de Portiragnes
Emprise de 7m



Etat projeté Chemin Redoute de Portiragnes
Emprise de 8m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 5,5 m, état moyen
- Pas de marquage au sol
- Pas de voies douces protégées malgré la forte fréquentation piétonne
- Pas de possibilité d'élargissement

Le chemin Redoute de Portiragnes ne dispose d'aucune voie douce malgré sa forte fréquentation piétonne (campeurs). Le bouclage en sens unique du chemin du Tonkin rendra cet axe stratégique puisqu'il permettra de connecter ce bouclage avec le chemin des communaux de Roque Guignarde et de connecter les campings qui l'entourent avec l'axe structurant horizontal.



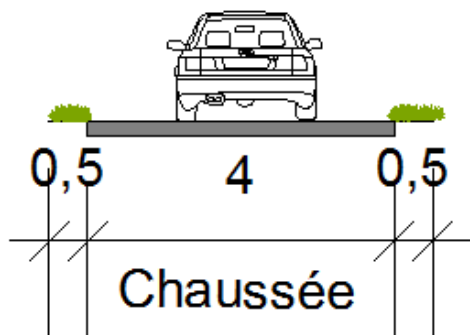
SECTEUR C – Grande Cosse

C8 – Chemin Redoute de Portiragnes

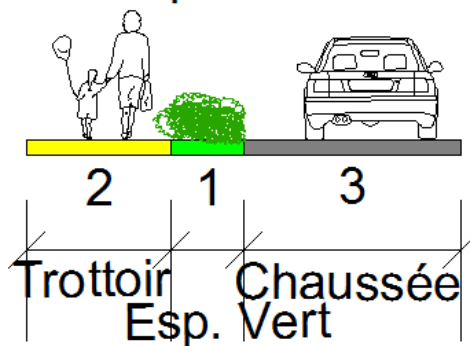


Etat actuel

Chemin Redoute de Portiragnes
Emprise de 5m



Etat projeté **Chemin Redoute de Portiragnes**
Emprise de 6m



Etat actuel :

- Corps de chaussée 5,5 m, état moyen
- Pas de marquage au sol
- Pas de voies douces protégées malgré la forte fréquentation piétonne
- Pas de possibilité d'élargissement

Cette portion du chemin Redoute de Portiragnes forme actuellement une boucle en sens unique avec le chemin des Communaux de Roque Guinarde. Puisque celui-ci va passer en double sens, le chemin Redoute de Portiragnes va devenir secondaire et principalement destiné aux riverains. Il restera en sens unique avec un accotement et une voie piétonne protégée.



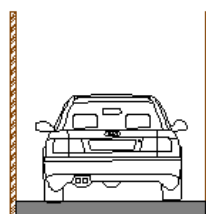
SECTEUR C – Grande Cosse

C9 – Chemin du Tonkin



Etat actuel

Chemin du Tonkin
Emprise de 2,5m



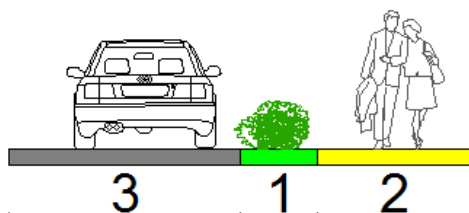
2,5

Chaussée



Etat projeté

Chemin du Tonkin
Emprise de 6m



Chaussée

Esp. Vert

Trottoir

Etat actuel :

- Chemin de terre de 2,5 m
- Pas de possibilité d'élargissement

Le chemin du Tonkin est actuellement un chemin de terre reliant le chemin de Kabylie au chemin de la Cosse. Il est fréquenté par des piétons, cycles et quelques véhicules.

L'objectif est de créer un bouclage s'appuyant sur ce chemin et un autre traversant le camping CGU Améthyste (toujours en négociant avec la fin du chemin Redoute de Portiragnes). Un élargissement sera à prévoir sur les parcelles voisines appartenant à des propriétaires privés afin de pouvoir faire passer une chaussée de 3 mètres et une voie douce protégée, comme sur le reste de cette boucle.



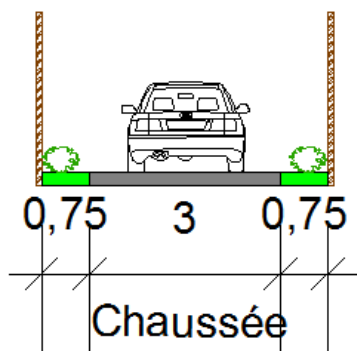
SECTEUR C – Grande Cosse

C10 – Chemin du Siam



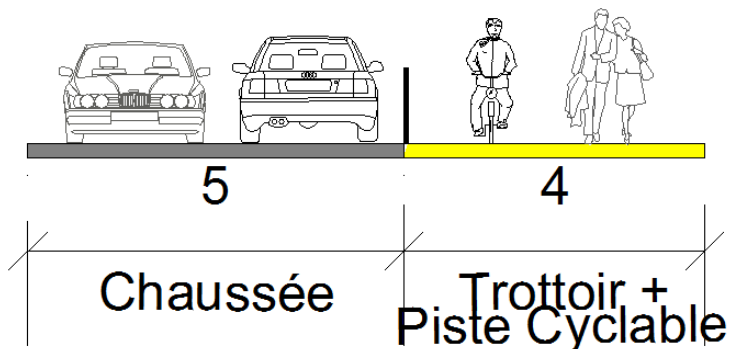
Etat actuel

Chemin du Siam
Emprise de 4,5m



Etat projeté

Chemin du Siam
Emprise de 9m



Etat actuel :

- Chaussée de 3m, mauvais état
- Faible possibilité d'élargissement

Le chemin du Siam est actuellement un chemin en sens unique remontant du chemin de la Cosse vers le chemin Redoute de Portiragnes. Il est fréquenté par des piétons, cycles et des véhicules.

Afin de créer une continuité entre ces 3 chemins, le profil restera le même que celui du chemin de la Cosse avec une circulation en double sens et une voie douce de 4 mètres de large.

Cette circulation en double sens justifie le non-implantation d'un rond point sur le chemin de la Cosse.

B – SCHEMA DIRECTEUR

- 1 Schéma d'aménagement
- 2 Coupes de voirie

3 Chiffrage des voiries et des ouvrages d'art





- **Réseau de collecte des eaux pluviales et de rétention** : De manière générale, la mise en œuvre de fossés longitudinaux est privilégiée. Des collecteurs pluviaux sont prescrits lorsque les emprises foncières sont contraintes et ne permettent pas le positionnement d'ouvrages aériens. La création de voirie nouvelle et l'élargissement de tronçons entraînent une imperméabilisation supplémentaire devant être compensée par la mise en place d'ouvrage de rétention.
- **Réseau d'eaux usées** : Le chiffrage prévoit la création d'un collecteur EU étanches et munis de clapets anti-retour dans le secteur de la Grande Cosse, actuellement en assainissement individuel avec mise en place d'un refoulement sur le futur axe principal de circulation au Nord pour permettre un raccordement sur le réseau existant. Le chiffrage prévoit également la réfection du réseau EU (dépose et repose) du secteur de la Farinette. Le chiffrage ne prévoit pas les travaux de renforcement des réseaux concessionnaires.
- **Alimentation en Eau Potable** : le chiffrage prévoit la pose d'une conduite d'adduction en Eau potable étanches et munis de clapets anti-retour sur l'ensemble des secteurs non desservis aujourd'hui. Le chiffrage s'entend hors travaux de renforcement des réseaux existants qui devront faire l'objet d'une étude spécifique. Le projet de raccordement prévoit le maillage du réseau principal entre le point A (croisement de l'avenue de la Méditerranée et le point C (Chemin de Sainte-Cécile).
- **Adduction en électricité et Télécom**: sur chaque tronçon, il est prévu la pose de fourreaux et de câbles pour l'adduction en électricité et télécom du secteur de la Grande Cosse hors poste de transformation et renforcement des réseaux concessionnaires. Le projet prévoit l'enfouissement des réseaux sur le secteur de la Farinette.
- **Eclairage Public** : le chiffrage prévoit la déploiement du réseau d'éclairage public à l'ensemble des infrastructures viaires ainsi que le renouvellement des équipements existants



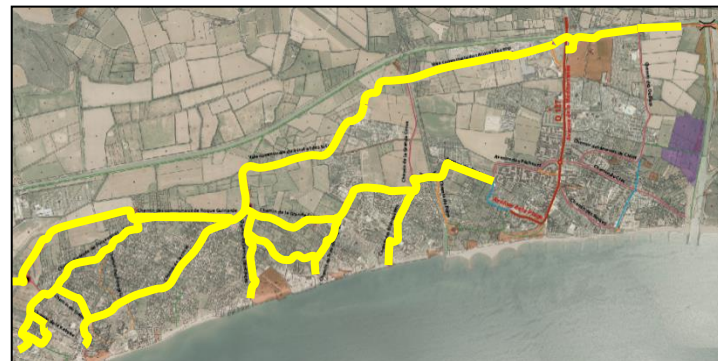
**Linéaire total d'aménagement réseau (hors Farinette) :
13020ml - hypothèse 1000 lots à raccorder**

AEP - décomposition du ratio :

- Captages : $1000 \times 500 \text{ €/u} = 500\,000 \text{ €}$
- Branchements : $1000 \times 10 \text{ ml} \times 30 \text{ €/ml} = 300\,000 \text{ €}$
- Tuyauterie : $13\,020 \text{ ml} \times 200 \text{ €/ml} = 2\,604\,000 \text{ €}$
- Poteaux incendie : $30 \text{ u} \times 6000 \text{ €} = 180\,000 \text{ €}$
- Prescriptions particulières liées aux zones inondables : $13\,020 \text{ ml} \times 50 \text{ €/ml} = 651\,000 \text{ €}$

TOTAL : 4 235 000 €

PU : 325€ /ml



EU - décomposition du ratio :

- Captages : $1000 \times 350 \text{ €/u} = 350\,000 \text{ €}$
- Branchements : $1000 \times 10 \text{ ml} \times 70 \text{ €/ml} = 700\,000 \text{ €}$
- Raccordement gravitaire : $13020 \text{ ml} \times 100 \text{ €/ml} = 1\,302\,000 \text{ €}$
- Raccordement avec refoulement sous voie structurante : $6500 \times 100 \text{ €/ml} = 651\,000 \text{ €}$
- Regards : $180 \text{ u} \times 900 \text{ €/u} = 162\,000 \text{ €}$
- Postes de refoulement : $3 \text{ u} \times 50\,000 \text{ €} = 150\,000 \text{ €}$
- Prescriptions particulières liées aux zones inondables : $13\,020 \text{ ml} \times 50 \text{ €/ml} = 651\,000 \text{ €}$

TOTAL : 4 666 000 €

PU : 300 € /ml

+ 100 €/ml en cas de dépose des réseaux existants avec aléa de présence d'amiante



Tronçon A – B Axe principal de distribution

L'axe principal de distribution qui reprend le tracé de la voie communale du Tricot et des Tots et du chemin des communaux de Roque Guinarde est l'axe structurant de Vias Plage.

Il doit servir à créer une nouvelle entrée sur le territoire (en B) afin de désengorger l'avenue de la Méditerranée et de mieux desservir la cote Ouest.

Sa réalisation est primordiale pour la bonne mise en œuvre de du schéma directeur d'aménagement de Vias Plage.



TRONCON A-B - Axe principal de distribution

Linéaire	Coût CHAUSSEE	Coût GIRATOIRES	Coût rétention	Coût RESEAUX	COUT TOTAL	RATIO TOTAL / ML
5645 m	3 560 000 €	600 000 €	250 000 €	5 850 000 €	10 260 000 €	1800 €

Coût total de 10 260 000€ dont 735 000 € en option sous réserve d'implantation d'un réseau d'éclairage public.

Tronçon A – B Axe principal de distribution

Giratoire Redoute de Portiragnes

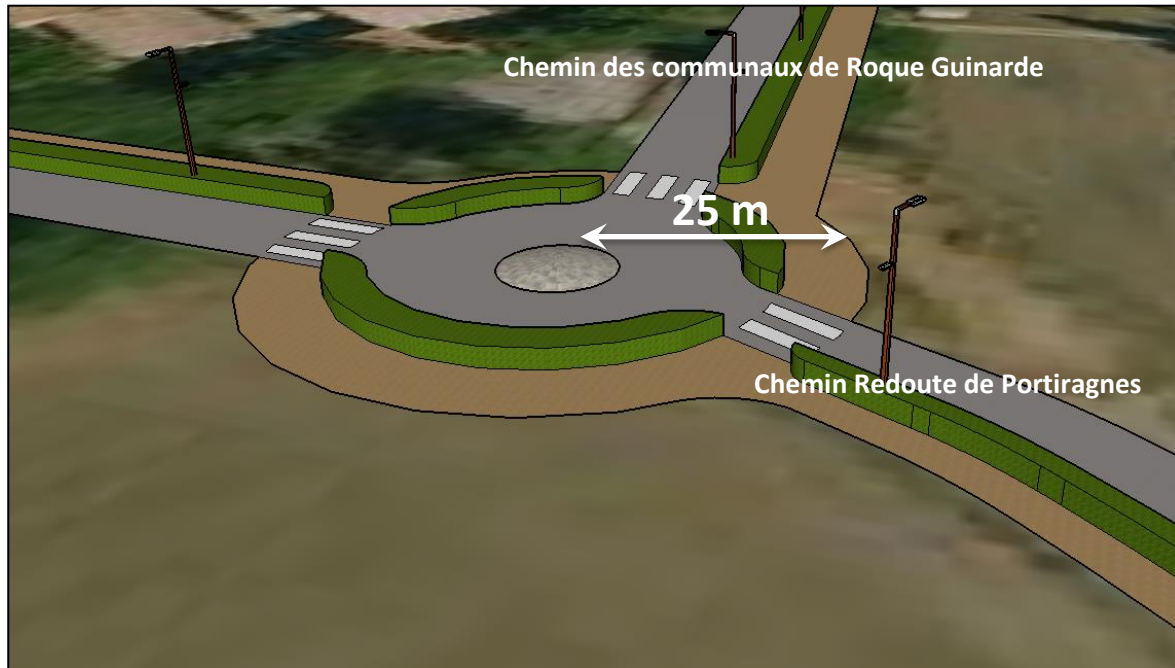


Schéma de principe du giratoire vers Portiragnes

L'aménagement d'un giratoire de 25 mètres de diamètre (voie douce comprise) est estimé à 300 000 €.

Tronçon A – B Axe principal de distribution

Giratoire du Tricot et des Tots

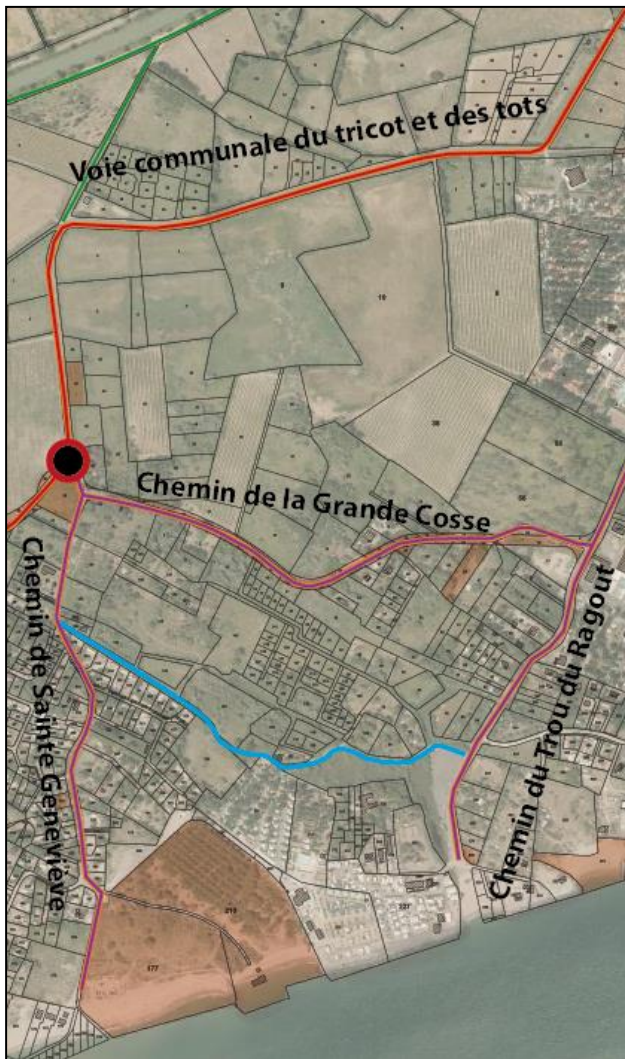


Schéma de principe du giratoire entre la voie communale du Tricot et des Tôts, le chemin des Communaux de Roque Guinarde et le chemin de Sainte Geneviève.

L'aménagement d'un giratoire de 25 mètres de diamètre (voie douce comprise) est estimé à 300 000€.

Tronçon A – B Axe principal de distribution

Ouvrages de rétention associés



Carte troncon A

La création de voirie nouvelle et l'élargissement de tronçons entraînent une imperméabilisation supplémentaire devant être compensée par la mise en place d'ouvrage de rétention dont la position à titre indicative est précisée sur la carte ci-contre.

Positionnement global des ouvrages de rétention liés à la construction de l'axe principal de distribution

De manière générale, la mise en œuvre de fossés longitudinaux est privilégiée. Des collecteurs pluviaux sont prescrits lorsque les emprises foncières sont contraintes et ne permettent pas le positionnement d'ouvrages aériens.

Avec une surface totale de 66000 m² imperméabilisés le long du tracé A-C, un volume de rétention d'approximativement 8000 m³ devra être créé.



COMPOSITION DU PLAN DE RÉFÉRENCE

Chiffrage des voiries

Tronçon A – B Axe principal de distribution

Détail des coûts :



Par coupes :	Linéaire	Largeur	PU PT CHAUSSEE	Coût CHAUSSEE	PU PT RESEAUX	Coût RESEAUX	COUT TOTAL	RATIO TOTAL / ML	RATIO TOTAL / M2
COUPE A3	1000	8	458 €	458 000 €	1 110 €	1 110 000 €	1 570 000 €	1 600 €	200 €
COUPE A14	1130	12,5	630 €	712 000 €	1 110 €	1 254 000 €	1 965 000 €	1 700 €	150 €
COUPE B1	840	12,5	680 €	571 000 €	970 €	815 000 €	1 385 000 €	1 600 €	150 €
COUPE B2	845	12,5	680 €	575 000 €	970 €	820 000 €	1 395 000 €	1 700 €	150 €
COUPE C1	810	12,5	680 €	551 000 €	1 010 €	818 000 €	1 370 000 €	1 700 €	150 €
COUPE C2	1020	12,5	680 €	694 000 €	1 010 €	1 030 000 €	1 725 000 €	1 700 €	150 €
GIRATOIRES							600 000 €		
RETENTION							250 000 €		
	5645			3 560 000 €		5 850 000 €	10 260 000 €	1 800 €	

Réseaux :	Eclairage (En option)	EP	EU	AEP	Tel	ERDF	TOTAL
COUPE A3	130 000	80 000	400 000	325 000	75 000	100 000	1 110 000
COUPE A14	147 000	90 000	452 000	367 000	85 000	113 000	1 255 000
COUPE B1	109 000	34 000	252 000	273 000	63 000	84 000	815 000
COUPE B2	110 000	34 000	254 000	275 000	63 000	85 000	820 000
COUPE C1	105 000	65 000	243 000	263 000	61 000	81 000	820 000
COUPE C2	133 000	82 000	306 000	332 000	77 000	102 000	1 030 000
	735 000	385 000	1 905 000	1 860 000	425 000	565 000	5 850 000 (éclairage inclus)



Tronçon A – C – D Retraitement des avenues de la Méditerranée et de la plage

Le retraitement des avenues de la Méditerranée et de la Plage permettra de créer deux bouclages par le chemin des Rosses (en D) et par l'avenue des Pêcheurs (en C).

Ces deux bouclages permettront de fluidifier le trafic sur l'avenue de la Méditerranée aujourd'hui engorgée.

Pour cela, les bouclages seront couplés à la réalisation de deux axes verticaux parallèles à l'avenue de la Méditerranée : Le chemin des Œillets et le chemin de la Grande Cosse (une fois le Libron franchi) qui reprendront une partie du trafic de l'avenue de la Méditerranée.

Sur ce secteur le chiffrage des réseaux AEP et EU représentent une option sous condition de volonté de modernisation des réseaux existants.



SECTEUR A-C-D - Retraitement des avenues de la Méditerranée et de la Plage

Linéaire	Coût CHAUSSEE	Coût RESEAUX	COUT TOTAL	RATIO TOTAL / ML
5760 m	3 060 000 €	5 470 000 €	8 530 000 €	1 500 €

Coût total de 8 530 000€ dont 3 930 000 € en option sous réserve de modernisation des réseaux EU, AEP et Eclairage public sur le secteur.



COMPOSITION DU PLAN DE RÉFÉRENCE

Chiffrage des voiries

Tronçon A – C – D Retraitement des avenues de la Méditerranée
et de la plage
Détail des coûts :



Par coupes :	Linéaire	Largeur	PU PT CHAUSSEE	Coût CHAUSSEE	PU PT RESEAUX	Coût RESEAUX	COUT TOTAL	RATIO TOTAL / ML	RATIO TOTAL / M2
COUPE A1	875	13	671 €	590 000 €	945 €	830 000 €	1 420 000 €	1 600 €	100 €
COUPE A2	415	15	964 €	400 000 €	935 €	390 000 €	790 000 €	1 900 €	150 €
COUPE A4	945	13	683 €	640 000 €	1 180 €	1 120 000 €	1 760 000 €	1 850 €	150 €
COUPE A5	200	3	179 €	40 000 €	1 190 €	240 000 €	280 000 €	1 400 €	450 €
COUPE A6	225	8	273 €	60 000 €	865 €	190 000 €	250 000 €	1 100 €	150 €
COUPE A7	130	12	552 €	70 000 €	785 €	100 000 €	170 000 €	1 300 €	100 €
COUPE A8	800	10	336 €	270 000 €	865 €	690 000 €	960 000 €	1 200 €	150 €
COUPE A9 Scénario 1	160	8	319 €	50 000 €	745 €	120 000 €	170 000 €	1 050 €	150 €
COUPE A10 Scénario 1	400	10	445 €	180 000 €	935 €	370 000 €	550 000 €	1 400 €	150 €
COUPE A11	540	14	582 €	310 000 €	855 €	460 000 €	770 000 €	1 450 €	100 €
COUPE A12	570	16	238 €	140 000 €	745 €	420 000 €	560 000 €	1 000 €	50 €
COUPE A15	500	12	627 €	310 000 €	1 070 €	540 000 €	850 000 €	1 700 €	150 €
	5760			3 060 000 €		5 470 000 €	8 530 000 €	1 500 €	

Réseaux :	Eclairage (En option)	EP (En option sous condition de modernisation des réseaux existants)	EU (En option sous condition de modernisation des réseaux existants)	AEP	Tel	ERDF	TOTAL
COUPE A1	184 000	140 000	350 000	0	66 000	88 000	830 000
COUPE A2	83 000	66 000	166 000	0	31 000	42 000	390 000
COUPE A4	189 000	76 000	378 000	307 000	71 000	95 000	1 115 000
COUPE A5	26 000	32 000	80 000	65 000	15 000	20 000	240 000
COUPE A6	29 000	36 000	90 000	0	17 000	23 000	195 000
COUPE A7	17 000	10 000	52 000	0	10 000	13 000	100 000
COUPE A8	104 000	128 000	320 000	0	60 000	80 000	690 000
COUPE A9 Scénario 1	21 000	6 000	64 000	0	12 000	16 000	120 000
COUPE A10 Scénario 1	80 000	64 000	160 000	0	30 000	40 000	375 000
COUPE A11	108 000	43 000	216 000	0	41 000	54 000	460 000
COUPE A12	74 000	23 000	228 000	0	43 000	57 000	425 000
COUPE A15	65 000	20 000	200 000	163 000	38 000	50 000	535 000
Mission d'élaboration du schéma directeur	980 000	645 000	2 305 000	535 000	435 000	580 000	5 470 000 (éclairage, AEP et EU inclus)



Tronçon C – B – E Axe secondaire de distribution et radiales

Le dernier tronçon est composé d'un axe secondaire de distribution parallèle à l'axe du chemin du Tricot et des tots et de radiales reliant cet axe secondaire à la cote.

L'axe secondaire permet de reprendre le trafic de l'axe principal et de desservir plus en détail le secteur Grande Cosse. Il croise l'axe principal au niveau des 2 giratoires.

Ce maillage permettra également de raccorder les cabanes et les campings aux différents réseaux AEP, EU et électrique afin qu'ils puissent avoir accès à ses services de façon sécuritaire et écologique.



TRONCON C - B E - Axe Secondaire de distribution et radiales

Linéaire	Coût CHAUSSEE	Coût OUVRAGES D'ART	Coût RESEAUX	COUT TOTAL	RATIO TOTAL / ML
8375 m	3 290 000 €	370 000 €	8 700 000 €	12 365 000 €	1 500 €

Coût total de 12 365 000 € dont 1 090 000 € en option sous réserve d'implantation d'un réseau d'éclairage public.

Pont du Libron :

Un ouvrage de franchissement du Libron et ses aménagements annexes à réaliser pour connecter l'Avenue des Pêcheurs et le chemin de la Grande Cosse.



- ✓ Largeur du Libron : 12 mètres
- ✓ Tirant d'air : 2 m pour permettre le passage des petits bateaux de plaisance stationnés le long du cours d'eau
- ✓ La passerelle existante ne peut être réutilisée en l'état et la reprise de sa structure coûterait plus cher que de recréer une nouvelle passerelle pour y faire passer une voie douce
- ✓ Besoin d'un pont d'une largeur utile totale de 10 mètre (continuité avec l'avenue des Pêcheurs et le chemin de la Grande Cosse)
- ✓ Surface totale de tablier : 132 m² (12 x 11 m) en deux ouvrages distincts, une passerelle et un pont plat



Pont du Libron :





Aménagements annexes:

- Gestion du carrefour entre le chemin du poste et l'avenue des pêcheurs par l'implantation d'un rond point franchissable
- Gestion du carrefour avec le chemin de la Grande Cosse par l'implantation d'un Stop

Chiffrage :

	Quantité	Unité	PU	Coût
OUVRAGE D'ART				226 K€
Passerelle mobilités douces	48	m²	1 200	58 K€
Pont voitures + chaussées	84	m²	2 000	168 K€
AMENAGEMENTS ANNEXES				147 K€
Aménagement rond pont franchissable	1	FT	145 000	145 K€
Aménagement du carrefour Grande cosse	1	FT	2 000	2 K€
Sous total				373 K€
Etudes et aléas + 25 %				93 K€
TOTAL HT				466 K€
TVA				90 K€
TOTAL TTC				560 K€





COMPOSITION DU PLAN DE RÉFÉRENCE

Tronçon C – B – E Axe secondaire de distribution et radiales

Détail des coûts :



Par coupes :	Linéaire	Largeur	PU PT CHAUSSEE	Coût CHAUSSEE	PU PT RESEAUX	Coût RESEAUX	COUT TOTAL	RATIO TOTAL / ML	RATIO TOTAL / M2
COUPE A13	615	11,5	412 €	255 000 €	745 €	460 000 €	715 000 €	1 150 €	100 €
COUPE B3	1450	11,5	522 €	755 000 €	1 050 €	1 525 000 €	2 280 000 €	1 550 €	150 €
COUPE B4	650	10,5	479 €	310 000 €	1 050 €	685 000 €	995 000 €	1 550 €	150 €
COUPE B5	430	10,5	404 €	175 000 €	1 050 €	450 000 €	625 000 €	1 450 €	150 €
COUPE B6	570	6,5	357 €	205 000 €	980 €	560 000 €	765 000 €	1 350 €	200 €
COUPE B7	670	10,5	479 €	320 000 €	1 010 €	675 000 €	995 000 €	1 500 €	150 €
COUPE C3	630	9,5	346 €	220 000 €	1 090 €	685 000 €	905 000 €	1 450 €	150 €
COUPE C4	335	9,5	346 €	115 000 €	1 090 €	365 000 €	480 000 €	1 450 €	150 €
COUPE C5 scénario 2	300	9,5	346 €	105 000 €	1 090 €	325 000 €	430 000 €	1 450 €	150 €
COUPE C6	525	6,0	273 €	145 000 €	1 090 €	570 000 €	715 000 €	1 350 €	250 €
COUPE C7	750	8,5	338 €	255 000 €	1 090 €	820 000 €	1 075 000 €	1 450 €	150 €
COUPE C8	930	6,5	282 €	260 000 €	1 090 €	1 015 000 €	1 275 000 €	1 350 €	200 €
COUPE C9	190	6,5	282 €	55 000 €	1 090 €	205 000 €	260 000 €	1 350 €	200 €
COUPE C10	330	9,5	346 €	115 000 €	1 090 €	360 000 €	475 000 €	1 450 €	150 €
Giratoire franchissable							147 000 €		
Ouvrage d'art sur le Libron							226 000 €		
	8375			3 290 000 €		8 700 000 €	12 365 000 €	1 500 €	

Réseaux :	Eclairage (En option)	EP	EU	AEP	Tel	ERDF	TOTAL
COUPE A13	80 000	25 000	246 000	0	46 000	62 000	460 000
COUPE B3	189 000	174 000	435 000	471 000	109 000	145 000	1 525 000
COUPE B4	85 000	78 000	195 000	211 000	49 000	65 000	685 000
COUPE B5	56 000	52 000	129 000	140 000	32 000	43 000	450 000
COUPE B6	74 000	29 000	171 000	185 000	43 000	57 000	560 000
COUPE B7	87 000	54 000	201 000	218 000	50 000	67 000	675 000
COUPE C3	82 000	101 000	189 000	205 000	47 000	63 000	685 000
COUPE C4	44 000	54 000	101 000	109 000	25 000	34 000	365 000
COUPE C5 scénario 2	39 000	48 000	90 000	98 000	23 000	30 000	330 000
COUPE C6	68 000	84 000	158 000	171 000	39 000	53 000	575 000
COUPE C7	98 000	120 000	225 000	244 000	56 000	75 000	820 000
COUPE C8	121 000	149 000	279 000	302 000	70 000	93 000	1 015 000
COUPE C9	25 000	30 000	57 000	62 000	14 000	19 000	205 000
COUPE C10	43 000	53 000	99 000	107 000	25 000	33 000	360 000
Mission d'élaboration du schéma dir	1 090 000	1 050 000	2 575 000	2 525 000	630 000	840 000	8 700 000 (éclairage inclus)



Chiffrage global

	Quantité	Unité	PRIX unitaire	PRIX Global
SOUS-TOTAL TRAVAUX CHAUSSEE	19780	ml		9 910 000 €
SOUS-TOTAL TRAVAUX RESEAUX				20 020 000 €
Eclairage public	19 780	ml	-	2 805 000
Eaux pluviales	19 780	ml	-	2 080 000
Eaux Usées	19 780	ml	-	6 785 000
Adduction en Eau Potable	15 050	ml	-	4 920 000
Télécom	19 780	ml	-	1 490 000
Electricité	19 780	ml	-	1 985 000
OUVRAGES ANNEXES				1 223 000 €
Bassins de rétention	1	u	250 000 €	250 000 €
Giratoires de rayon 25,00m hors éclairage urbain	2	u	300 000 €	600 000 €
Giratoire franchissable de rayon 12m	1	u	147 000 €	147 000 €
Voirie et ouvrage de franchissement du Libron	1	u	226 000 €	226 000 €
ALEAS DIVERS			5%	1 558 000 €
			SOUS-TOTAL TRAVAUX	32 710 000 €
HONORAIRES DIVERS (maitrise Œuvre, topographie, etude de sols,...)			13%	4 252 000 €
TOTAL en €HT				38 520 000 €
TVA à 20%				7 705 000 €
TOTAL GENERAL EN € TTC				46 225 000 €

Coût global de 38 520 € HT dont 5 775 000 € en option sous réserve de modernisation des réseaux existants EU et AEP sur Farinette et d'implantation d'un réseau d'éclairage public.

NB : Le chiffrage du rehaussement de l'ouvrage de franchissement du canal du Clot est intégré à l'estimation de l'infrastructure portuaire.

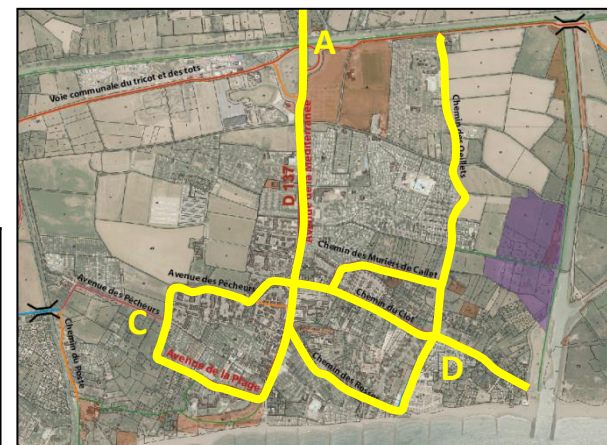


Synthèse par zone

TRONCON A-B - Axe principal de distribution						
Linéaire	Coût CHAUSSEE	Coût GIRATOIRES	Coût rétention	Coût RESEAUX	COUT TOTAL	RATIO TOTAL / ML
5645 m	3 560 000 €	600 000 €	250 000 €	5 850 000 € Dont 3 025 000 € en option EU AEP, éclairage	10 260 000 €	1800 €



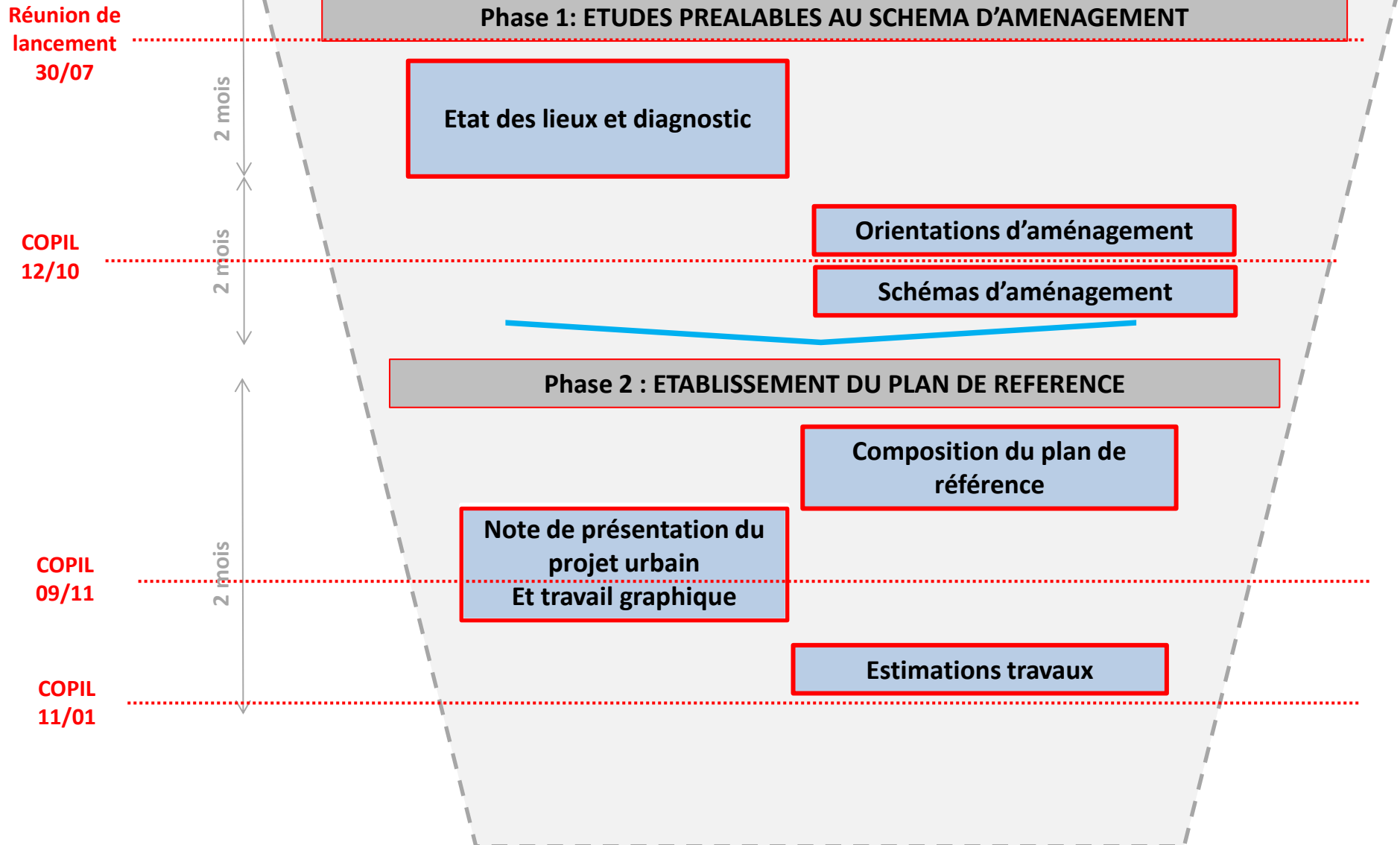
SECTEUR A-C-D - Retraitement des avenues de la Méditerranée et de la Plage						
Linéaire	Coût CHAUSSEE	Coût RESEAUX		COUT TOTAL	RATIO TOTAL / ML	
5760 m	3 060 000 €	5 470 000 € Dont 980 000 € en option éclairage		8 530 000 €	1 500 €	



TRONCON C - B E - Axe Secondaire de distribution et radiales						
Linéaire	Coût CHAUSSEE	Coût OUVRAGES D'ART	Coût RESEAUX	COUT TOTAL	RATIO TOTAL / ML	
8375 m	3 290 000 €	370 000 €	8 700 000 € Dont 1 090 000 € en option éclairage	12 365 000 €	1 500 €	



GLOBAL						
ALEAS DIVERS		5%		1 558 000 €		
SOUS-TOTAL TRAVAUX				32 710 000 €		
HONORAIRES DIVERS (maitrise Œuvre, topographie, étude de sols,...)		13%		4 252 000 €		
				38 520 000 €		
TOTAL en €HT				Dont 5 755 000 € en option sous cond. de modernisation réseaux		
TVA à 20%				7 705 000 €		
TOTAL GENERAL EN € TTC				46 225 000 €		





C O R P O R A T E

