

## Révision générale du Plan d'Occupation des Sols valant transformation en Plan Local d'Urbanisme



### Pièce 3 : Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Plans d'Occupation des Sols approuvés par DCM en date du : 04/08/1992 30/07/1993 28/08/1986 modifié 31/10/1996	Révision générale du PLU prescrite par DCM du : 22/03/2010	Révision générale du PLU arrêtée par DCM du : 02/03/2017	Révision générale du PLU approuvée par DCM du : 24/07/2017
--	--	--	--



## **MAÎTRISE D'OUVRAGE**

### **COMMUNE DE VIAS**

MAIRIE DE VIAS  
6 PLACE DES ARÈNES  
34450 VIAS  
STANDARD : 04 67 21 66 65  
FAX : 04 67 21 52 21

## **DOCUMENT RÉALISÉ PAR :**



### **URBANISME&AMÉNAGEMENTS**

LA COURONDELLE  
58 ALLÉE JOHN BOLAND  
34 500 BEZIERS  
TEL : 04 67 39 91 40  
FAX : 04 67 39 91 41

## SOMMAIRE

<b>PARTIE 1.</b>	<b>PRÉAMBULE</b>	<b>5</b>		
I.	RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION DU CONTENU DU PLAN LOCAL D'URBANISME	6		
II.	RAPPELS RÉGLEMENTAIRES RELATIFS AUX ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	6		
III.	LE CONTEXTE COMMUNAL	7		
<b>PARTIE 2.</b>	<b>LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU PROJET DE ZAC «FONT LONGUE»</b>	<b>9</b>		
I.	DÉVELOPPER UN PROJET URBAIN QUALITATIF, D'HABITAT ET D'ÉQUIPEMENTS, EN CONTINUITÉ DU VILLAGE	10		
1.	<i>L'objet du projet d'aménagement</i>	10		
2.	<i>Le parti pris d'aménagement</i>	10		
3.	<i>Les enjeux et objectifs</i>	11		
4.	<i>Le programme</i>	11		
a.	<i>Le programme de logements</i>	11		
b.	<i>Les espaces et équipements publics</i>	11		
II.	SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT PRÉCISANT L'ORGANISATION SPATIALE DE LA ZONE I-AU1z	12		
1.	<i>Les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone I-AU1z</i>	13		
a.	<i>Prescriptions relatives à la qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère</i>	13		
b.	<i>Prescriptions relatives à la qualité environnementale et la prévention des risques</i>	15		
c.	<i>Prescriptions relatives à la mixité fonctionnelle et sociale du projet d'aménagement</i>	17		
d.	<i>Prescriptions relatives aux besoins en matière de stationnement</i>	17		
e.	<i>Prescriptions relatives à la desserte par les transports en commun et la multimodalité</i>	17		
f.	<i>La desserte des terrains par les voies et réseaux</i>	18		
<b>PARTIE 3.</b>	<b>LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU PROJET URBAIN À VOCATION BALNÉAIRE ET TOURISTIQUE, DE VIAS-PLAGE</b>	<b>19</b>		
I.	ASSURER L'ESSOR DE LA STATION BALNÉAIRE «VIAS-PLAGE»	20		
1.	<i>L'objet du projet d'aménagement</i>	20		
2.	<i>Le parti pris d'aménagement</i>	20		
3.	<i>Les enjeux et objectifs</i>	20		
4.	<i>Le programme</i>	21		
a.	<i>Le programme d'hébergements</i>	21		
b.	<i>La définition d'un schéma de circulation fonctionnel et adapté</i>	21		
c.	<i>Les activités de loisirs à maintenir et à pérenniser</i>	21		
d.	<i>Les équipements d'envergure</i>	21		
e.	<i>Les aménagements liés à la gestion automobile et à l'accès au littoral</i>	21		
II.	SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT PRÉCISANT L'ORGANISATION SPATIALE DU PROJET URBAIN À VOCATION BALNÉAIRE ET TOURISTIQUE, DE VIAS-PLAGE	22		
1.	<i>Les conditions d'aménagement et d'équipement des zones I-AUT1 et I-AUT1i</i>	23		
a.	<i>Prescriptions relatives à la qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère</i>	23		
b.	<i>Prescriptions relatives à la prévention des risques et à la qualité environnementale</i>	23		
c.	<i>Prescriptions relatives aux besoins en matière de stationnement</i>	24		
d.	<i>Prescriptions relatives à la desserte par les transports en commun et la multimodalité</i>	24		
e.	<i>La desserte des terrains par les voies et réseaux</i>	24		
2.	<i>Les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone NL, secteur du parc de loisirs</i>	25		
a.	<i>Prescriptions relatives à la qualité environnementale et la prévention des risques</i>	25		
b.	<i>Prescriptions relatives à la qualité de l'insertion paysagère</i>	26		
c.	<i>Prescriptions relatives aux besoins en matière de stationnement</i>	26		
d.	<i>Prescriptions relatives à la multimodalité</i>	26		
e.	<i>La desserte des terrains par les voies et réseaux</i>	26		
3.	<i>Les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone Nep, secteur du pôle sportif</i>	27		
a.	<i>Prescriptions relatives à la qualité environnementale et la prévention des risques</i>	27		
b.	<i>Prescriptions relatives à la qualité de l'insertion paysagère</i>	28		
c.	<i>Prescriptions relatives aux besoins en matière de stationnement</i>	28		
d.	<i>Prescriptions relatives à la multimodalité</i>	28		
e.	<i>La desserte des terrains par les voies et réseaux</i>	28		
4.	<i>Les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone NP</i>	29		
a.	<i>Prescriptions relatives à la qualité environnementale et la prévention des risques</i>	30		
b.	<i>Prescriptions relatives à la qualité de l'insertion paysagère</i>	31		
c.	<i>Prescriptions relatives aux besoins en matière de stationnement</i>	31		
d.	<i>Prescriptions relatives à la multimodalité</i>	32		
e.	<i>La desserte des terrains par les voies et réseaux</i>	32		
<b>PARTIE 4.</b>	<b>LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU PROJET SUR CÔTE OUEST</b>	<b>33</b>		
I.	DÉVELOPPER UN PROJET INNOVANT SUR «CÔTE OUEST»	34		
1.	<i>L'objet du projet d'aménagement</i>	34		
2.	<i>Le parti pris d'aménagement</i>	34		
3.	<i>Les enjeux et objectifs</i>	34		
4.	<i>Le programme</i>	35		
a.	<i>Le programme d'hébergements touristiques</i>	35		
b.	<i>La définition d'un schéma de circulation fonctionnel et adapté</i>	35		
c.	<i>Les aménagements de valorisation et de gestion pérenne du littoral</i>	35		



# PARTIE 1. PRÉAMBULE



## I. RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION DU CONTENU DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Dans le prolongement de l'ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du livre Ier du code de l'urbanisme, le décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 emporte nouvelle codification à droit constant de la partie réglementaire du livre Ier du code de l'urbanisme.

Il prévoit également une modernisation du contenu du PLU, en préservant les outils préexistants, tout en créant de nouveaux outils pouvant être mis en œuvre facultativement par les communes et intercommunalités.

Il opère enfin **la mise en conformité de la partie réglementaire du Code de l'Urbanisme avec notamment, les dispositions issues des lois et de l'ordonnance suivantes : la loi du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové ; la loi du 18 juin 2014 relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises, la loi du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt.**

La nouvelle recodification du livre Ier du Code de l'Urbanisme entre en vigueur le 1er janvier 2016, étant précisé que l'article 12 du décret prévoit certaines dispositions transitoires pour la partie réglementaire.

Il laisse la possibilité aux PLU en cours d'élaboration ou de révision, de conserver l'application des dispositions réglementaires, des articles R. 123-1 à R. 123-14 du Code de l'Urbanisme, dans leur rédaction en vigueur au 31 décembre 2015 ou d'utiliser la nouvelle réglementation, si la commune le décide par délibération expresse, intervenant au plus tard lorsque le projet de PLU est arrêté.

Dans le cadre de sa procédure de Révision Générale du Plan d'Occupation des Sols valant transformation en Plan Local d'Urbanisme, la Commune de Vias a opté pour l'application de l'ensemble des articles R. 151-1 à R. 151-55 du Code de l'Urbanisme, dans leur rédaction en vigueur à compter du 1er janvier 2016.

## II. RAPPELS RÉGLEMENTAIRES RELATIFS AUX ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sont des pièces constitutives du PLU.

L'article L. 151-6 du Code de l'Urbanisme dispose que :

**«Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.»**

L'article L. 151-7 du Code de l'Urbanisme prévoit que :

**«Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :**

**1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;**

**2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;**

**3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;**

**4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;**

**5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;**

**6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.»**

Conformément à l'article R. 151-8 du Code de l'Urbanisme, pour les secteurs de zones urbaines ou des zones à urbaniser ouvertes à l'urbanisation, dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissant la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le PADD, les OAP portent au moins sur .

**«1° La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;**

**2° La mixité fonctionnelle et sociale ;**

**3° La qualité environnementale et la prévention des risques ;**

**4° Les besoins en matière de stationnement ;**

**5° La desserte par les transports en commun ;**

**6° La desserte des terrains par les voies et réseaux.**

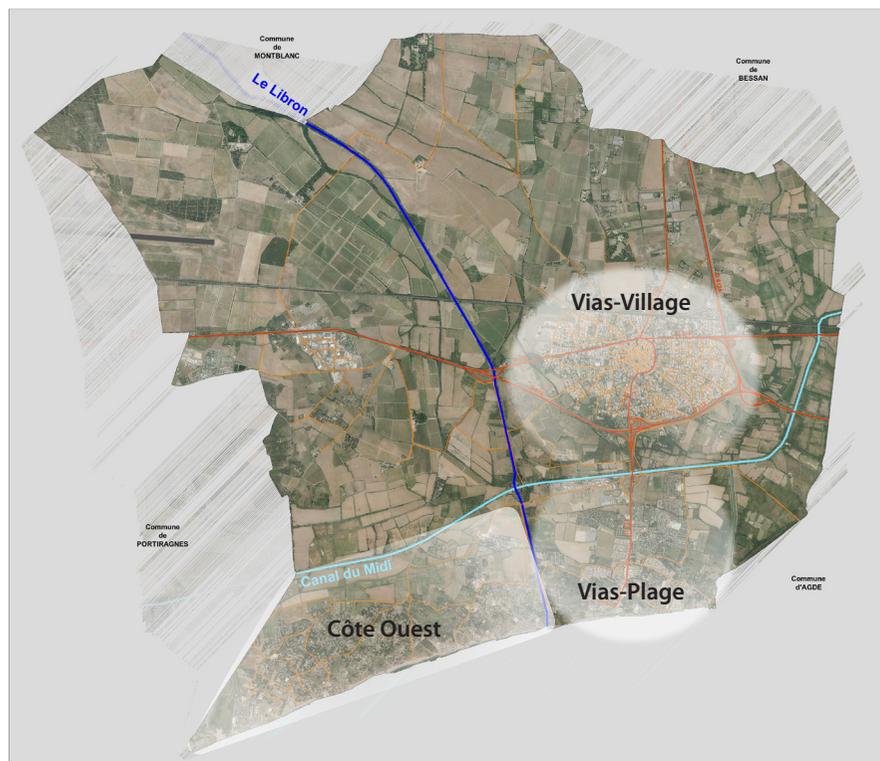
Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un **schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur.»**

### III. LE CONTEXTE COMMUNAL

La Commune de Vias connaît une croissance démographique soutenue depuis plusieurs décennies.

Ce territoire littoral de l'Ouest Héraultais, très animé par son tourisme essentiellement balnéaire, compte deux pôles urbains : le bourg, qui héberge la population permanente ; et Vias-Plage (Farinette), qui constitue la station balnéaire. Ces deux entités urbaines, qui se sont développées sous forme de poche et suivant un fonctionnement indépendant, sont désormais vouées à compléter leurs atouts et caractéristiques, en «recréant du lien», afin de former une unité urbaine du territoire viassois.

À l'ouest de la station balnéaire, se situe le secteur de « Côte Ouest », qui est fortement occupé par des espaces cabanisés et des campings. Il est le siège d'enjeux importants du littoral héraultais, en termes d'occupation et de risques. À ce titre, il fait l'objet d'une étude en cours d'élaboration, qui est menée par la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, qui s'inscrit dans l'appel à projet national d'«Expérimentation de la relocalisation des activités et des biens : recomposition spatiale des territoires menacés par les risques littoraux».



Dans cet environnement sensible et assujéti à un risque d'inondation prégnant, Vias est aussi un territoire contraint par la Loi Littoral, qui vise à préserver le littoral et à encadrer le développement de l'urbanisation, par le biais notamment des principes de continuité, de compacité, de maîtrise de l'étalement urbain.

Malgré ces diverses contraintes, la Commune se doit de participer à l'effort de production de logements et d'accueil de la population en forte progression dans l'Hérault et plus encore aux abords des pôles urbains et sur le littoral. La lutte contre le mitage et la cabanisation constituent aussi un enjeu fort pour le territoire.

La Commune souhaite prôner un urbanisme plus durable et qualitatif, en conciliant les enjeux environnementaux et d'aménagement grevant son territoire, tout en répondant aux besoins de la population en matière de logements permanents et touristiques ainsi que les équipements.

Dans ce contexte, la Commune a déterminé dans son PADD, des orientations générales consistant à :

- «Affirmer la valeur paysagère et environnementale du territoire
- Répondre aux besoins des viassois par un développement urbain raisonné et durable
- Améliorer les déplacements et diversifier les mobilités
- Renforcer l'attractivité du territoire par un maintien et une diversification des activités»





## **PARTIE 2. LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU PROJET DE ZAC «FONT LONGUE»**

# I. DÉVELOPPER UN PROJET URBAIN QUALITATIF, D'HABITAT ET D'ÉQUIPEMENTS, EN CONTINUITÉ DU VILLAGE

## 1. L'OBJET DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

La Commune souhaite développer une zone principalement à vocation d'habitat et d'équipements, sous la forme d'une zone d'aménagement concerté, la ZAC «Font Longue».

D'une emprise d'environ 15 hectares, elle se situe sur un foncier stratégique au nord du Village, en entrée de ville et à proximité du centre bourg et des équipements publics. En continuité du tissu existant, elle constitue l'unique poche de développement à vocation d'habitat du Village et l'extension urbaine majeure en terme d'habitat à l'horizon 2025.



## 2. LE PARTI PRIS D'AMÉNAGEMENT

La future opération d'aménagement doit assurer un développement urbain cohérent au sein d'une zone d'habitat et d'équipements, dans un esprit de mixité sociale, de valorisation de la qualité de vie, de promotion des espaces publics et de la multimodalité, d'insertion paysagère et urbaine en cohérence avec les enjeux environnementaux et les connexions viaires du site.

Il est prévu de développer des logements de typologies et de formes urbaines variées (petits collectifs, logements intermédiaires et maisons individuelles), ainsi que des équipements publics, qui s'organiseront dans un cadre paysager s'inspirant de son environnement proche, et autour d'un espace fédérateur, créateur de convivialité.

La forme circulaire de ce centre historique se retrouvera dans le futur quartier au travers des axes de circulation et des implantations de bâtis.

Le projet sera l'occasion de déplacer l'entrée de ville en frange nord depuis la route de Bessan (RD137) et de transformer cette voie au fort caractère routier en boulevard urbain paysager sécurisé et fonctionnel. Les connexions viaires avec le Village seront confortées au travers du renforcement des deux ponts existants sur la voie ferrée. Elles permettront d'améliorer les conditions de la circulation automobile et de proposer des cheminements doux sécurisés, conditions *sine qua non* à la bonne connexion urbaine du nouveau quartier.

Vu sa position transitoire entre ville et campagne, la Commune a souhaité conférer au projet de fortes dimensions environnementales et paysagères. Il s'agit de préserver et de renforcer la qualité de vie du territoire viassois, en cohérence avec les données urbaines, viaires, paysagères et topographique du site.

En entrée de ville nord, le futur quartier doit optimiser son intégration paysagère et environnementale. Le parti pris d'aménagement affiche clairement la volonté de marquer une façade urbaine de qualité, en tant que première perception de l'urbanisation, en entrée de ville au nord de Vias-Village.

Le projet prévoit ainsi d'offrir des espaces publics de qualité, de préserver les espaces arborés du site et de renforcer le cocon végétal par l'implantation de coulées vertes en franges d'urbanisation et le long de la voie ferrée.

En frange d'urbanisation, son aménagement s'inspire de son environnement urbain et végétal, en considérant les densités de bâti et la flore locale.

### 3. LES ENJEUX ET OBJECTIFS

L'opération doit participer aux enjeux suivants :

- Permettre l'accueil des populations nouvelles en répondant à la demande de logements supplémentaires, tout en intégrant la mixité sociale et la mixité d'habitat (également imposées par le SCoT et le PLHI).
- Réaliser un **travail de « couture urbaine » avec les franges déjà urbanisées** de ce secteur, qu'il s'agisse de franges urbaines agricoles ou à vocation d'habitat. Il s'agit de proposer un aménagement cohérent sur l'ensemble tout en intégrant le mitage existant. Très consommateur d'espaces agricoles, ce phénomène d'habitat opportuniste, engagée au coup par coup, va à l'encontre d'un urbanisme de qualité.
- Proposer un **aménagement urbain qualitatif** du point de vue urbanistique, architectural, paysager et environnemental, offrant espaces paysagers de qualité et faisant la part belle aux piétons et aux cycles.
- Améliorer le cadre de vie de l'ensemble des populations, avec la **création d'un véritable coeur de quartier** disposant d'un espace public central, fédérateur et convivial.
- **Raccrocher ce nouveau quartier au centre-ville** en multipliant les liaisons avec des nouvelles possibilités de circulation sécurisée offertes par les renforcements programmés des accroches viaires que constituent les ponts sur la voie ferrée.

### 4. LE PROGRAMME

Le programme retenu prévoit l'implantation d'une crèche communale destinée à renforcer la capacité d'accueil actuelle de la Commune et la réalisation d'environ 350 nouveaux logements.

#### A. LE PROGRAMME DE LOGEMENTS

Le projet doit permettre l'accueil d'une population de tout âge dans un esprit de mixité sociale : 30 % du parc de logement sera de type locatif aidé. Le projet se dotera d'une offre d'habitat diversifiée, de typologies et de formes urbaines variées, en adéquation avec les besoins identifiés :

- **des logements en collectif aidé,**
- **des logements en collectif libre,**
- **des logements en individuel libre,**
- **des logements de type maison de ville.**

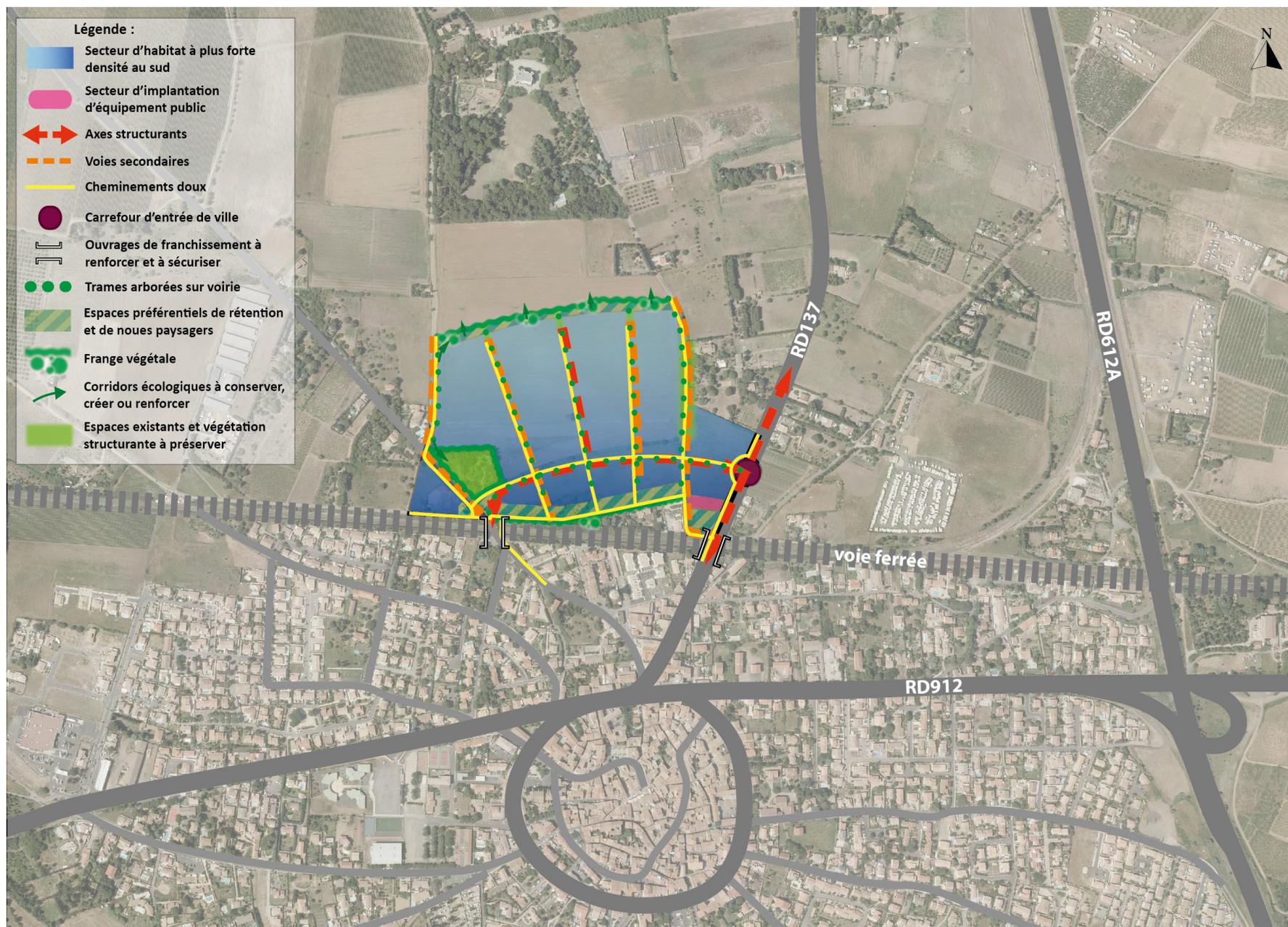
Une **densité d'habitat sera plus marquée en partie sud.**

#### B. LES ESPACES ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS

- **une crèche communale destinée à renforcer la capacité d'accueil actuelle de la commune**, qui a une capacité d'accueil de 30 enfants dont 22 en accueil permanent et 8 en accueil occasionnel,
- **des espaces de vie et de rencontre : mail piétonnier et parcs paysagers,**
- **une nouvelle entrée de village depuis Bessan,**
- **des voies sécurisées pour les cycles, les piétons et les automobilistes.**
- **un renforcement des ponts existants intégrant une circulation piétonne protégée.**



## II. SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT PRÉCISANT L'ORGANISATION SPATIALE DE LA ZONE I-AU1z



Nota : Conformément à l'article R. 151.8 du Code de l'Urbanisme, le schéma d'aménagement «précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur». Les orientations d'aménagement illustrées permettent une souplesse dans leur application. Les formes délimitées ne préfigurent qu'une intention à retranscrire dans les projets d'aménagement.

## 1. LES CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT ET D'ÉQUIPEMENT DE LA ZONE I-AU1z

L'aménagement de la zone doit s'inscrire dans la prise en compte des qualités architecturales, urbaines, paysagères et environnementales du site et espaces proches.

### A. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Vu sa position en frange d'urbanisation et en entrée de ville, au nord du village, le futur quartier doit optimiser son intégration paysagère, dans ce secteur offrant de larges vues sur les champs, prairies et haies du site et de son environnement proche. Le château d'eau demeure le point de repère visuel au loin d'une végétation très présente, qui dissimule les bâtis des domaines, des propriétés ainsi que la voie ferrée.

Cet aménagement est créé en cohérence avec les données urbaines, viaires et paysagères :

- En organisant un plan de composition général, suivant une forme circulaire, faisant écho à la circulaire du centre historique du village, qui se manifestera au travers des axes de circulation et de l'implantation des bâtis.

- En valorisant l'entrée de ville, par une façade urbaine de qualité.



Entrée de ville : carrefour sur la RD137

- En s'adaptant à la topographie du site et en évitant des déblais et remblais excessifs.

- En maintenant les masses boisées, les haies arbustives des chemins creux du site : du chemin de Montblanc et de chemin de la Gardie, sur lequel une **végétation structurante à préserver, a été identifiée sur le schéma d'aménagement.**



Chemin de Montblanc



Chemin de la Gardie

- Par une composition végétale particulièrement soignée, alternant cocons végétal et espaces ouverts.

- En **développant une barrière végétale, en frange nord de l'opération**, opérant la transition douce entre urbanisation et espaces agricoles.

- En **créant une coulée verte, accompagnée d'un mail piétonnier et arboré, au sud de l'opération**, qui limitera les nuisances visuelles de la RD137 et phonique de la voie ferrée.



Le mail piétonnier et arboré au sud de l'opération, passant par l'espace de rétention servant de parc paysager



- En aménageant les bassins de rétention en espaces polyvalents : promenade, détente, écrans végétaux et acoustiques, espaces ludiques.

- Par la réalisation de bâtiments de qualité architecturale, limitant les nuisances visuelles importantes sur les espaces environnants et sur le grand paysage.

- En proposant un accompagnement végétal fort des axes de roulement et des espaces publics.

## Ambiance paysagère des voies

Profil 5 : en bordure, chemin de Montblanc



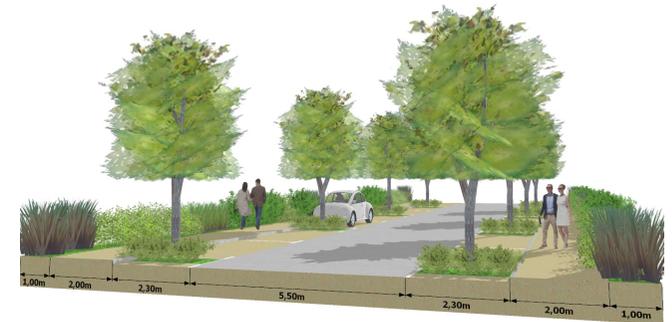
Profil 4 : voie secondaire rayonnante



Profil 3 : voie rayonnante structurante



Profil 2 : la circulaire, axe structurant



Profil 1 : la nouvelle entrée de ville depuis Bessan - requalification de la RD137

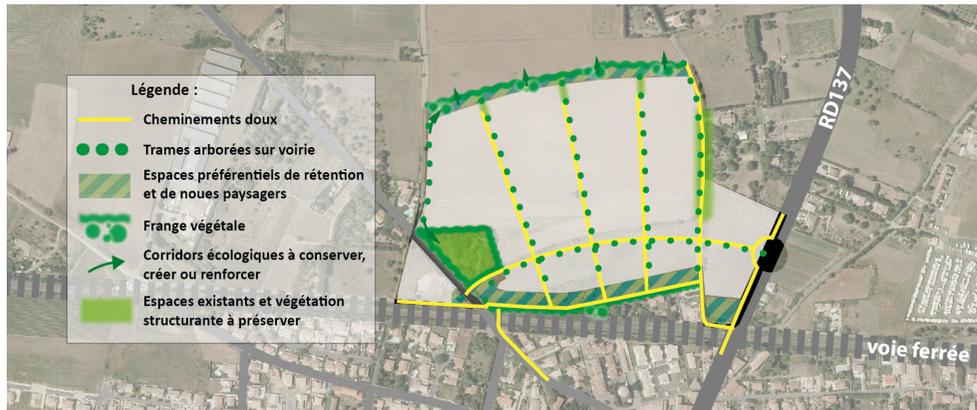


Nota : Conformément à l'article R. 151.8 du Code de l'Urbanisme, le schéma d'aménagement «précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur». Les orientations d'aménagement illustrées permettent une souplesse dans leur application. Les formes délimitées ne préfigurent qu'une intention à retranscrire dans les projets d'aménagement.

## B. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES RISQUES

La mise en place de coulées vertes regroupant plusieurs strates végétales, l'aménagement d'espaces transitoires verts et paysagers, de plantations appropriées à proximité des bâtiments et sur les aires de stationnement s'inscrivent dans cette démarche de plus-value écologique.

Selon la cartographie des risques et des plans de prévention établis, la zone I-AU1z n'est soumise à aucun risque connu. Le choix de développer l'urbanisation au nord du village a d'ailleurs été dicté par la présence de secteurs inondables à l'est, à l'ouest et au sud du village.



### Aménagement de trames vertes en franges nord et sud et corridor écologique

Les trames végétales en franges nord et sud correspondent aux espaces verts de la **noue paysagère** en partie nord et de la **coulée verte** en partie sud du projet. Aménagées pour la rétention, elles ont **aussi pour principe de paysager le site, et de maintenir, créer ou renforcer des zones tampons pour la biodiversité, participant à la trame verte locale**. La frange végétale et l'espace boisé existant devront **être connectés par un corridor écologique**.

Les espaces de rétention devront être **aménagés en pente douce** et **constitués d'une strate végétale diversifiée et d'essences locales**.

### Décliner la biodiversité au travers des strates végétales

L'ensemble permettra la **mise en place de diverses strates végétales** :

- la strate herbacée (5 à 80 cm) constituée essentiellement de graminées, des plantes à fleurs, de fougères, ainsi que de petits végétaux ligneux sous-arbustifs comme les sauges, les lavandes, l'hysope, etc. ;

- la strate arbustive (1 m à 4 m) comprenant de nombreux buissons à feuilles épineuses ou persistantes, dont en majeure partie : des Bruyères arborescentes, des arbousiers, des éricacées soit les jeunes arbres ;
- au-delà de 4 mètres de hauteur, les végétaux appartiennent à la strate arborescente ou arborée : chênes, amandiers.

Toute fauche de la strate herbacée devra se réaliser en **période tardive** (à partir de la mi-août - fin septembre).

### Programme des plantations

Dans le programme de plantations, seules les essences méditerranéennes seront retenues (chêne vert, frêne oxyphyllé ...). Ainsi dans l'aménagement du parc, des jardins d'agrément et des haies, seront proscrits l'implantation de toutes espèces végétales invasives telles que l'herbe de la pampa, le buddléia de David, le robinier faux-acacia, l'ailante faux-vernis du Japon, l'érable negundo.

### Exemples de palette végétale dans les espaces de rétention



*Quercus ilex*  
Chêne vert



*Tamaris gallica*  
Tamaris commun



*Fraxinus angustifolia*  
Frêne oxyphyllé



*Pinus pinea*  
Pin parasol



### Les clôtures

Dans les franges végétales, au nord et au sud de l'opération, les **clôtures mises en place devront être perméables à la faune sauvage**. Le but étant de permettre la transition des espèces avec les espaces à vocation agricole environnants.

Les types de clôtures devront être choisis en fonction du type de faune en présence.

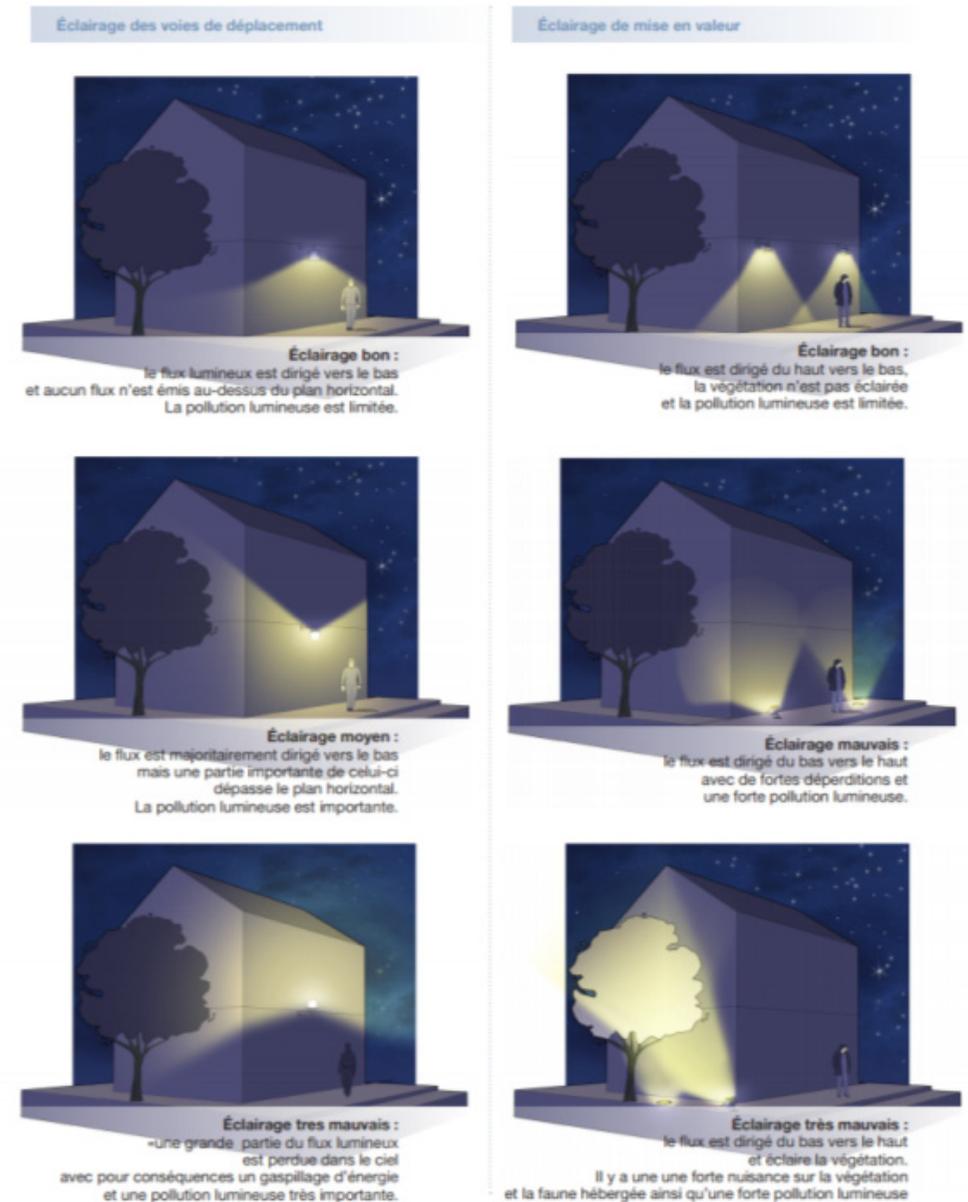
## Limitation de l'éclairage extérieur et de l'éclairage public

L'aménagement du secteur est susceptible d'engendrer l'utilisation d'éclairages nocturnes, créant une rupture pour des espèces lucifuges comme de nombreux chiroptères.

Afin de ne pas créer de pollution lumineuse, il conviendra de limiter au maximum l'éclairage nocturne du secteur, bien qu'il ne représente pas une zone refuge pour les chiroptères.

Pour cela :

- Certains axes pourront ne pas comporter d'éclairages publics, si ils sont accompagnés de cheminements doux qui en sont équipés.
- Les équipements publics seront équipés d'un système de limitation du fonctionnement aux périodes d'utilisation de l'équipement ou d'un système de détecteurs de présence.
- Les dispositifs d'éclairage seront équipés de faisceaux lumineux dirigés vers le bas et d'intensité modérée.



Préconisations relatives à l'éclairages (Source LPO)

### **C. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT**

Le futur quartier permettra l'accueil d'une population de tout âge dans un esprit de mixité sociale : **30% du parc de logement sera de type locatif aidé**. Le projet se dotera d'une offre d'habitat diversifiée, de typologies et de formes urbaines variées (petits collectifs, logements intermédiaires et maisons individuelles), qui favorisant la fluidité des parcours résidentiels.

Ce nouveau quartier permettra l'implantation de **350 nouveaux logements** qui contribueront à renforcer le poids démographique de la centralité urbaine que constitue Vias. La diversité des typologies bâties est un élément favorisant la fluidité des parcours résidentiels et la mixité sociale. De plus, avec 30% de logements sociaux, le quartier participe à l'effort de production de logements aidés, Vias comptant un déficit de logements sociaux.

Le nouveau quartier est ouvert sur la mixité fonctionnelle puisqu'il doit accueillir, outre l'habitat, une crèche communale et des espaces publics conçus pour garantir l'accès à tous les usagers et notamment aux modes doux. Le quartier offre un parc urbain, constituant un espace de convivialité et de socialisation.

### **D. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT**

Le projet proposera un parc de stationnement sur voirie adapté au futur quartier. Le sens unique de voies internes (cf. f. *La desserte des terrains par les voies et réseaux*) permet de libérer des emprises pour l'installation de stationnement latéral et de plantations. Cette offre de stationnement sur le domaine public complètera les stationnements de l'équipement public et le stationnement imposé aux constructeurs des logements collectifs ou individuels.

Pour l'équipement public, il sera réalisé une ou plusieurs aires de stationnement dimensionnées sur la base d'une étude précisant et justifiant les besoins pour chaque type de stationnement (cars et autobus, véhicules de loisir, deux roues et vélos) au regard notamment de la capacité d'accueil de l'équipement et de la présence à proximité de transports en commun. Il est possible d'organiser une mutualisation dûment justifiée des places de stationnement existantes afin d'éviter une multiplication inopinée des surfaces affectées au stationnement.

Il est exigé des constructeurs la réalisation de deux places de stationnement par logement individuel, dont au minimum une place ouverte sur la voie publique ; et une place de stationnement par tranche de 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher pour les collectifs. Une demi-place supplémentaire de stationnement sera prévue, par logement, sur la voie créée dans le cadre de l'opération.

Un soin particulier sera apporté au traitement paysager et aux plantations des aires de stationnement. Seront mêlées au sein de chaque parc de stationnement strate arborée, strate arbustive et strate herbacée. Les essences retenues seront diverses et de type méditerranéen.

Seront privilégiés les revêtements qualitatifs et les surfaces non imperméabilisées de type stabilisés, plaques alvéolées, pavés.

### **E. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LA MULTIMODALITÉ**

Le dimensionnement des voies et la conception générale du projet permettront d'intégrer un arrêt de bus sécurisé.

Le projet devra être «irrigué» par un réseau de cheminements doux, permettant la circulation des cycles et des piétons, qui accompagneront chaque axe structurant et voie secondaire, qui sont représentés sur le schéma d'aménagement.

Au sud de l'opération, un cheminement doux devra intégrer la coulée verte, drainant vers le centre village l'ensemble des cheminements piétons et cycles. Une circulation douce protégée sera aménagée sur chaque pont de franchissement de la voie ferrée, à l'occasion de leur renforcement.

Ce principe de séparation des flux et de mise en place de trottoirs et de pistes cyclables sera également développés sur les voies de connexion vers le centre ville : avenue de Bessan, rue du château d'eau, dans la partie urbaine du chemin de Coussergue et jusqu'au futur cimetière.

Trottoirs et cheminements doux devront intégrer les prescriptions de la loi handicap : l'accessibilité de la voie et des espaces publics est l'une des composantes du projet.

## F. LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

L'opération se situe au nord de la voie ferrée, dont le franchissement est permis par deux points étroits, se limitant à une voie, sans trottoir ou partage de voie.

Ces deux ouvrages seront requalifiés afin de permettre la circulation automobile à double sens, le passage sécurisé pour les piétons et les cycles et de conforter les liaisons avec le village.



Pont du chemin de Coussergues



Le pont ferroviaire, route de Bessan



- Légende :
- ↔ Axes structurants
  - Voies secondaires
  - Cheminements doux
  - Carrefour d'entrée de ville
  - ⌈ Ouvrages de franchissement à renforcer et à sécuriser
  - Trames arborées sur voirie
  - Espaces préférentiels de rétention et de noues paysagers
  - Frange végétale
  - Corridors écologiques à conserver, créer ou renforcer
  - Espaces existants et végétation structurante à préserver

Depuis Bessan, au nord du territoire communal ou depuis le Vias-Village, la desserte de la zone devra être assurée depuis la RD137, au niveau de la nouvelle entrée de ville intégrée dans ce projet, ou par le chemin de Coussergues, formant une entrée plus intimiste.

Ces deux accès devront amorcer la voie structurante ouest-est du projet, complétée par un axe structurant nord-sud. Ils permettront une circulation automobile à double sens.

Ils devront être associés à un réseau de voies secondaires radiantes, assurant également une circulation à double sens, et à un réseau de voies internes, destinées à la desserte des habitations. Pour ce réseau de voies de desserte, il devra être privilégié un système de voies partagées conçues en sens unique, en veillant à alterner les sens de circulation.

Ce système sans impasse des voies internes, permet de limiter les emprises bitumées, est lisible, fonctionnel et favorise l'intimité et la tranquillité.

Préalablement à la réalisation de l'opération, des travaux de renforcement ou de raccordement aux réseaux devront être réalisés en cohérence avec les besoins du projet.



Projet d'accroche sur le chemin de Coussergues



Giratoire d'entrée depuis la route de Bessan (RD37)

*Nota : Conformément à l'article R. 151.8 du Code de l'Urbanisme, le schéma d'aménagement «précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur». Les orientations d'aménagement illustrées permettent une souplesse dans leur application. Les formes délimitées ne préfigurent qu'une intention à retranscrire dans les projets d'aménagement.*

# **PARTIE 3. LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU PROJET URBAIN À VOCATION BALNÉAIRE ET TOURISTIQUE, DE VIAS-PLAGE**



# I. ASSURER L'ESSOR DE LA STATION BALNÉAIRE «VIAS-PLAGE»

## 1. L'OBJET DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

La Commune souhaite assurer l'essor de la station balnéaire en haut lieu de tourisme et remédier aux méfaits du tourisme de masse, poussant à une urbanisation au «coup par coup», sans cohérence d'ensemble et dépourvue de schéma de circulation adapté.

Il s'agit de conforter la vocation touristique de Vias-Plage et de renforcer l'offre d'hébergements secondaires/touristiques, tout en maîtrisant la capacité d'accueil et l'enveloppe urbaine de cette commune littorale. Un autre enjeu fort, concerne la définition d'un schéma de circulation fonctionnel pour l'ensemble des usagers, qui doit être traitée en cohérence avec le village et Côte Ouest.

## 2. LE PARTI PRIS D'AMÉNAGEMENT

L'essor de la station balnéaire en haut lieu de tourisme consiste à conforter l'attractivité touristique de la Commune et à assurer la montée en gamme de la station, au travers d'un projet urbain de qualité, qui développe l'offre d'hébergements secondaires/touristiques, diversifie et pérennise les activités de loisirs, propose de nouveaux équipements d'envergure, et qui redéfinit un schéma de circulation adapté et favorisant les déplacements doux, dans un cadre de vie paysager et valorisant l'espace littoral.

Le projet d'aménagement précise aussi les périmètres de campings, qui pourront être fusionnés et / ou à l'intérieur desquels sont admis les réaménagements, à condition qu'ils n'augmentent pas leur nombre d'emplacements et / ou leur capacité d'accueil.

L'ensemble des actions à mener devront être compatibles avec le plan de référence de Vias-Plage, établi dans le cadre d'une mission d'élaboration du Schéma directeur d'aménagement.

## 3. LES ENJEUX ET OBJECTIFS

L'opération doit participer aux enjeux suivants :

- Développer une **offre diversifiée d'hébergements essentiellement touristiques**, dans l'enveloppe des 5 hectares d'urbanisation autorisés sur Vias-Plage, par le SCoT du Biterrois.
- **Préciser les périmètres de campings** qui pourront fusionner et / ou faire l'objet de réaménagement, à condition que les campings concernés par le risque inondation (identifiés en zone rouge ou bleue) n'augmentent pas leur nombre d'emplacements et / ou leur capacité d'accueil.
- Assurer l'**attractivité touristique en pérennisant et en diversifiant les activités de loisirs, qui seront déployées autour du patrimoine naturel et culturel du territoire viassois ; et en créant de nouveaux équipements d'envergure**, favorisant une montée en gamme de la station balnéaire.
- Définir un **nouveau schéma de circulation, fonctionnel, adapté aux variations de flux et favorisant les déplacements doux, et qui devra être établi en cohérence avec le village et le secteur de Côte Ouest**, avec lequel seront renforcés les liaisons ouest-est et les points d'accroche (création et rehaussement d'ouvrages de franchissement).
- **Marquer une entrée de ville de qualité et paysager et mettre en scène le front de mer.**
- Réaliser un **travail de « couture urbaine », avec les franges déjà urbanisées** de ce secteur. Il s'agit d'optimiser l'insertion paysagère des aménagements, en proposant des séquences paysagères compatibles avec les différentes zones de la station.
- Proposer un **aménagement urbain qualitatif** du point de vue urbanistique, architectural, paysager et environnemental, retranscrivant une cohérence d'ensemble.



## 4. LE PROGRAMME

### A. LE PROGRAMME D'HÉBERGEMENTS

Le projet prévoit la production d'environ 120 logements secondaires/touristiques, éventuellement des résidences hôtelières, et 30 logements permanents, respectant une densité moyenne de 20 logements par hectares.

Le projet précise la délimitation des périmètres de campings, qui pourront être fusionnés et / ou à l'intérieur desquels sont admis les réaménagements, à condition qu'ils n'augmentent pas leur nombre d'emplacements et / ou leur capacité d'accueil.

### B. LA DÉFINITION D'UN SCHEMA DE CIRCULATION FONCTIONNEL ET ADAPTÉ

#### Réseaux viaires

- **Romp** l'organisation « en palmier » du secteur Farinette et créer des voies de bouclage pour résorber les afflux automobiles en période estivale, saturant l'avenue de la Méditerranée.
- Favoriser le report des flux sur d'autres axes nord/sud parallèles à l'avenue de la Méditerranée.
- Générer une circulation est-ouest capable de répartir les flux sur ces nouveaux axes.
- Connecter les secteurs Grande Cosse et Farinette, via la reconstruction de l'ouvrage de franchissement au dessus du Libron, actuellement réservé à la circulation douce.
- Implanter des profils de voirie adaptés à la hausse des flux estivaux et aux éventuels risques incendie et inondation sur les axes structurants.
- Optimiser le parcours des transports en commun, en proposant un itinéraire bouclé, appuyé sur les propositions de réaménagement du réseau routier.

#### Mobilités douces

- Favoriser et sécuriser la circulation des piétons et cyclistes par des aménagements adaptés, 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 Côte Ouest est en cours de réalisation).
- Sécuriser et prolonger les liaisons douces entre Vias-Plage et Côte Ouest.
- Mettre en place une signalétique adaptée (directions, itinéraires, points

patrimoniaux remarquables...).

### C. LES ACTIVITÉS DE LOISIRS À MAINTENIR ET À PÉRENNISER

- Pérenniser le parc d'attraction Europark et diversifier les activités proposées.
- Améliorer l'intégration du parc en lien avec le paysage ouvert environnant et le canal du Midi.

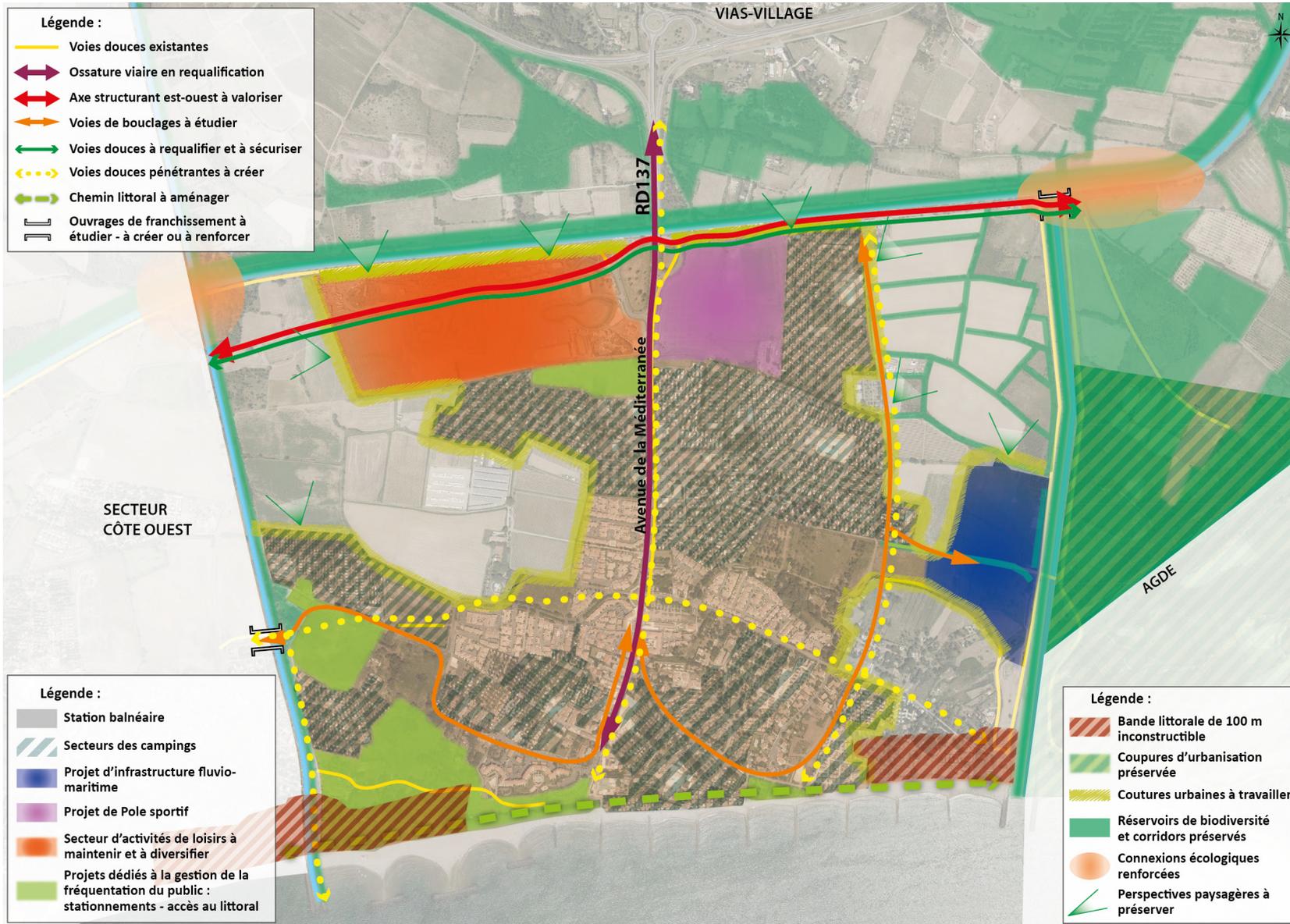
### D. LES ÉQUIPEMENTS D'ENVERGURE

- Créer des équipements d'envergure, qui participent à l'essor et à la valorisation paysagère de la station balnéaire, qui diversifient l'offre touristique sur le littoral viassois mais aussi sur les territoires voisins, qui pérennisent des activités économiques à l'année et dans la durée (et non plus concentrées sur la période estivale) et qui génère de l'emploi : un équipement du type infrastructure portuaire.
- Profiter de la présence du canal du Clôt, opérant la jonction entre le canal du Midi et la mer Méditerranée, pour aménager une infrastructure portuaire fluvio-maritime.
- Positionner cet équipement en tenant compte du barrage à sel sur le canal du Clôt à préserver, assurant la double fonction de maintien du niveau d'eau dans le canal du Midi et de surverse de protection du réseau hydrographique en empêchant l'invasion des eaux marines.
- Cibler les bateaux de plaisance « légers » : catégories I à VI : longueur maximale de 12,99 m et largeur maximale de 5 m.
- Assurer le rehaussement de l'ouvrage de franchissement du canal du Clôt pour permettre l'accessibilité à la navigation
- Prévoir des aires de stationnements, pour assurer l'accueil des habitants et touristes.
- Raccrocher cet équipement d'envergure au reste de la station balnéaire, en développant des liaisons viaires et en maintenant et sécurisant les voies douces.

### E. LES AMÉNAGEMENTS LIÉS À LA GESTION AUTOMOBILE ET À L'ACCÈS AU LITTORAL

- Créer un giratoire d'accès à la station, marquant une entrée de ville de qualité et paysager.
- Requalifier le Stade Gaby Castell en pôle sportif, dans un secteur stratégique en articulation entre Vias-Plage et Vias-Village et en accroche de l'avenue de la Méditerranée.
- Connecter le pôle sportif au réseau de voies et liaisons douces prévu dans le schéma de circulation de la station balnéaire.
- Maîtriser la gestion automobile en développant des aires de stationnement le long du littoral et assurer l'accès du public au littoral.

## II. SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT PRÉCISANT L'ORGANISATION SPATIALE DU PROJET URBAIN À VOCATION BALNÉAIRE ET TOURISTIQUE, DE VIAS-PLAGE



Nota : Conformément à l'article R. 151.8 du Code de l'Urbanisme, le schéma d'aménagement «précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur». Les orientations d'aménagement illustrées permettent une souplesse dans leur application. Les formes délimitées ne préfigurent qu'une intention à retranscrire dans les projets d'aménagement.

## 1. LES CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT ET D'ÉQUIPEMENT DES ZONES I-AUT1 ET I-AUT1i

La **volonté d'assurer l'essor dans le coeur même de la station balnéaire, vise à requalifier et valoriser Vias-Plage, afin de la rendre plus attractive et fonctionnelle**, en améliorant son insertion paysagère et environnementale, et en pérennisant les conditions de circulation douce, viaire et de stationnements.

Ce projet de requalification et de valorisation d'ensemble permettra aussi de **renforcer l'offre d'hébergements essentiellement hôteliers et touristiques, en proposant une montée en gamme de ces activités de service**, qui constituent des dynamiques touristiques et économies significatives pour la commune.

### A. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Avec ses premiers équipements touristiques créés à la fin des années 70, Vias-Plage est une station balnéaire qui s'est développée en une vingtaine d'années, et qui a peu évolué depuis. L'urbanisation du littoral s'est réalisée sans cohérence d'ensemble, au gré de diverses opérations successives, qui se caractérisent désormais par une insuffisance de structuration en terme de voiries et de cheminements doux, et un manque de valorisation paysagère.

La station balnéaire est concernée par différents enjeux paysagers, liés aux larges vues sur les mosaïques agricoles et naturelles s'étendant de part et d'autre de Vias-Plage, et au canal du Midi, autour duquel a été déterminée la zone sensible.

Première séquence paysagère à valoriser de la station, **une entrée de ville de qualité et identitaire doit être réalisée**, au travers de la création d'un giratoire d'accès paysager, de l'aménagement d'un pôle sportif végétalisé, et de la requalification de la façade de l'office de tourisme.

La valorisation paysagère des zones I-AUT1 et I-AUT1i consiste à :

- **Valoriser les espaces publics et les voies de circulation douce et automobile par un accompagnement végétal fort et par des luminaires et mobiliers urbains de qualité.**
- **Végétaliser les franges urbaines**, afin d'assurer une transition paysagère entre la station et les espaces agricoles et naturels.
- **Ne pas générer de nuisances visuelles**, en limitant la hauteur des constructions. La création de co-visibilité avec un patrimoine naturel ou bâti doit s'accompagner de mesures paysagères de type masque végétal.
- **Mettre en scène le front de mer**, par l'aménagement d'un promontoire et d'une promenade littorale.

### B. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA PRÉVENTION DES RISQUES ET À LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE

D'après le PPRi établi, la zone I-AUT1 est essentiellement située en zone bleue (BU), où l'aléa inondation est modéré, et qui renferment quelques micro-secteurs situés en zones rouges (Rn, Rp, Ru). Des **secteurs inondables de danger (Rn ou Ru), vierges de constructions et participant au projet d'ensemble de la station balnéaire, ont été classés en zone I-AUT1i**, afin d'énoncer des prescriptions conformes au règlement du PPRi.

Les **résiduels constructibles en zone bleue sont destinés à accueillir des hébergements hôteliers et touristiques**, qui devront appliquer les mesures constructives.

En **zones rouges, les constructions et les aménagements envisagés sont strictement limités aux dispositions du règlement du PPRi** et ils seront accompagnés des prescriptions constructives obligatoires afférentes. Ces secteurs sont essentiellement **destinés à des équipements d'intérêt général, de type aires des stationnements ; et à des annexes aux bâtiments voisins, de type piscines, clôtures** permettant une transparence hydraulique et une perméabilité à la faune sauvage.

#### Développer les strates végétales en frange urbaine, le long de la voie de desserte et des espaces publics

Face à une anthropisation déjà présente en zone I-AUT1, le parti pris consiste à **développer des strates végétales dans les secteurs à enjeux paysagers** (frange d'urbanisation), **le long de la voie de desserte** (avenue de la Méditerranée) **et des aires de stationnements.**

Elles devront être constituées d'une **strate diversifiée et d'essences locales.**

#### Décliner la biodiversité au travers des strates végétales

L'ensemble permettra la **mise en place de diverses strates végétales** :

- la strate herbacée (5 à 80 cm) constituée essentiellement de graminées, des plantes à fleurs, de fougères, ainsi que de petits végétaux ligneux sous-arbustifs comme les sauges, les lavandes, l'hysope, etc. ;
- la strate arbustive (1 m à 4 m) comprenant de nombreux buissons à feuilles épineuses ou persistantes, dont en majeure partie : des Bruyères arborescentes, des arbusiers, des éricacées soit les jeunes arbres ;
- au-delà de 4 mètres de hauteur, les végétaux appartiennent à la strate arborescente ou arborée : chênes, amandiers.

Toute fauche de la strate herbacée devra se réaliser en **période tardive** (à partir de la mi-août - fin septembre).

### Programme des plantations

Dans le programme de plantations, seules les essences méditerranéennes seront retenues (chêne vert, frêne oxyphylle ...). Ainsi dans l'aménagement du parc, des jardins d'agrément et des haies, seront proscrits l'implantation de toutes espèces végétales invasives telles que l'herbe de la pampa, le buddléia de David, le robinier faux-acacia, l'ailante faux-vernis du Japon, l'érable negundo.

### Les clôtures

Dans les franges d'urbanisation des zones I-AUT1 et I-AUT1i, les **clôtures mises en place devront être perméables à la faune sauvage**. Le but étant de permettre la transition des espèces avec les espaces à vocation agricole environnants.

Les types de clôtures devront être choisis en fonction du type de faune en présence.

### Limitation de l'éclairage extérieur et de l'éclairage public

L'aménagement du secteur est susceptible d'engendrer l'utilisation d'éclairages nocturnes, créant une rupture pour des espèces lucifuges comme de nombreux chiroptères.

**Afin de ne pas créer de pollution lumineuse, il conviendra de limiter au maximum l'éclairage nocturne du secteur.**

Pour cela :

- Certains axes pourront ne pas comporter d'éclairages publics, si ils sont accompagnés de cheminements doux qui en sont équipés.
- Les équipements publics seront équipés d'un système de limitation du fonctionnement aux périodes d'utilisation de l'équipement ou d'un système de détecteurs de présence.
- Les dispositifs d'éclairage seront équipés de faisceaux lumineux dirigés vers le bas et d'intensité modérée.

### C. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

Le projet disposera de parcs de stationnement pour véhicules et vélos, qui recevront un soin particulier concernant le traitement paysager et environnemental.

Les aires de stationnement se composeront de revêtements qualitatifs et non imperméabilisés de type stabilisés, plaques alvéolées, pavés. Concernant leurs plantations, seront mêlées strate arborée, strate arbustive et strate herbacée. Les essences retenues seront diverses et de type méditerranéen.

### D. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LA MULTIMODALITÉ

Cohérent avec le schéma de réseaux doux à l'échelle du territoire, le projet permettra une circulation douce sécurisée.

Le réseau de cheminements doux devra accompagner l'avenue de la Méditerranée et les voies de bouclage. Ouvert sur la mer, le promontoire et la promenade littorale seront des espaces dédiés au piétons.

### E. LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

Le cœur névralgique du schéma de circulation fonctionnel du littoral se situe dans le réaménagement et la requalification des voiries de la station balnéaire.

Dans les zones I-AUT1 et I-AUT1i, il est plus particulièrement prévu de **réaménager l'avenue de la Méditerranée et de créer des voies de bouclage**, afin d'améliorer les conditions de circulation.

Préalablement à la réalisation de l'opération, des travaux de renforcement ou de raccordement aux réseaux devront être réalisés en cohérence avec les besoins du projet.



## 2. LES CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT ET D'ÉQUIPEMENT DE LA ZONE NL, SECTEUR DU PARC DE LOISIRS

Représentant un secteur d'animation notoire, au rayonnement supra-territorial, le **projet sur Europark consiste à pérenniser le parc de loisirs et à diversifier les activités proposées, en veillant à améliorer l'insertion du projet dans son environnement.** Le maintien et le développement des activités de loisirs devront être conciliés à des aménagements paysagers, dans un secteur en bordure du canal du Midi et entrée de la station balnéaire de Vias.

Le parc de loisirs profite du réaménagement de l'avenue de la Méditerranée et de la création d'un giratoire d'entrée, permettant une amélioration et une sécurisation des flux et des dessertes.

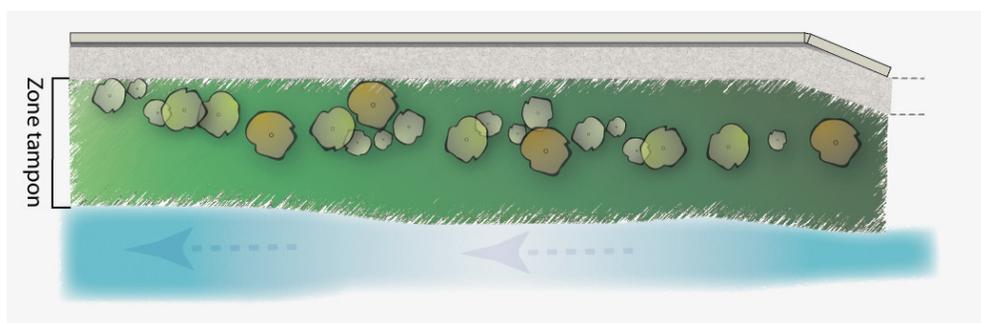
### A. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES

#### RISQUES

D'après le PPRi établi, la zone NL est essentiellement située en zone naturelle rouge de précaution (Rp), où les enjeux en zone naturelle sont modérés. Quelques secteurs sont situés en zone de précaution résiduelle (Z1). Les aménagements devront être réalisés en respectant les dispositions constructives obligatoires afférentes.

#### Maintien de corridors écologiques

Le **sud du secteur d'Europark est bordé par un canal et sa ripisylve.** Une partie est identifiée comme un secteur protégé pour des motifs d'ordre écologique au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme. Ce **canal devra être préservé avec le maintien d'une zone tampon.**



Exemple de zones enherbées et arbustives faisant office de zone tampon

Le **linéaire végétal bordant l'ouest du parc devra également être maintenu.**

Ces mesures permettront d'assurer un espace fonctionnel pour la biodiversité, dans un espace en transition avec les espaces agricoles et à dominance naturelle, en approche du Libron.

Le renforcement végétal de trames végétales devra être constitué par une **strate diversifiée et d'essences locales.**

#### Décliner la biodiversité au travers des strates végétales

L'ensemble permettra la **mise en place de diverses strates végétales :**

- la strate herbacée (5 à 80 cm) constituée essentiellement de graminées, des plantes à fleurs, de fougères, ainsi que de petits végétaux ligneux sous-arbustifs comme les sauges, les lavandes, l'hysope, etc. ;
- la strate arbustive (1 m à 4 m) comprenant de nombreux buissons à feuilles épineuses ou persistantes, dont en majeure partie : des Bruyères arborescentes, des arbusiers, des éricacées soit les jeunes arbres ;
- au-delà de 4 mètres de hauteur, les végétaux appartiennent à la strate arborescente ou arborée : chênes, amandiers.

Toute fauche de la strate herbacée devra se réaliser en **période tardive** (à partir de la mi-août - fin septembre).

#### Programme des plantations

Dans le programme de plantations, seules les essences méditerranéennes seront retenues (chêne vert, frêne oxyphylle ...). Ainsi dans l'aménagement du parc, des jardins d'agrément et des haies, seront proscrits l'implantation de toutes espèces végétales invasives telles que l'herbe de la pampa, le buddléia de David, le robinier faux-acacia, l'ailante faux-vernis du Japon, l'érable negundo.

#### Les clôtures

Dans les franges ouest et sud de l'opération, les **clôtures mises en place devront être perméables à la faune sauvage.** Le but étant de permettre la transition des espèces avec les espaces à vocation agricole environnants.

Les types de clôtures devront être choisis en fonction du type de faune en présence.

### Limitation de l'éclairage extérieur et de l'éclairage public

L'aménagement du secteur engendre l'utilisation d'éclairages nocturnes, créant une rupture pour des espèces lucifuges comme de nombreux chiroptères.

**Afin de limiter la pollution lumineuse, il conviendra de limiter au maximum l'éclairage nocturne du secteur.**

Pour cela :

- Certains axes pourront ne pas comporter d'éclairages publics, si ils sont accompagnés de cheminements doux qui en sont équipés.
- Les équipements publics seront équipés d'un système de limitation du fonctionnement aux périodes d'utilisation de l'équipement ou d'un système de détecteurs de présence.
- Les dispositifs d'éclairage seront équipés de faisceaux lumineux dirigés vers le bas et d'intensité modérée.

### **B. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA QUALITÉ DE L'INSERTION PAYSAGÈRE**

Le parc de loisirs doit optimiser son insertion paysagère, dans ce secteur en entrée de la station balnéaire, en bordure du canal du Midi et recoupe partiellement le périmètre de protection du barrage-écluse du canal du Midi sur le Libron, inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

**Il se situe dans le périmètre de la zone sensible du canal, impliquant un traitement paysager qualitatif du site.** Le projet fera l'objet d'un passage devant le Pôle de compétence du canal du Midi.

Il convient de :

- **Maintenir le canal et sa ripisylve au sud de l'opération, ainsi que le linéaire végétal en bordure ouest du parc.** Constituant des zones tampons pour la biodiversité, et participant à la trame verte et bleue locale, elles ont **aussi pour principe de paysager le site.**
- **Végétaliser les franges nord et ouest du projet, afin de paysager les secteurs les plus sensibles du site,** en bordure du canal et en transition avec les espaces agricoles et naturels.
- **Éviter autant que possible les nuisances visuelles,** en limitant la hauteur des aménagements et des constructions. La création de co-visibilité avec un patrimoine naturel ou bâti doit s'accompagner de mesures paysagères de type masque végétal.

- Proposer un accompagnement végétal fort de la voie de desserte et des espaces publics.

### **C. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT**

**Le projet disposera de parcs de stationnement pour véhicules et vélos, qui recevront un soin particulier concernant le traitement paysager et environnemental.**

Les aires de stationnement se composeront de revêtements qualitatifs et non imperméabilisés de type stabilisés, plaques alvéolées, pavés. Concernant leurs plantations, seront mêlées strate arborée, strate arbustive et strate herbacée. Les essences retenues seront diverses et de type méditerranéen.

### **D. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA MULTIMODALITÉ**

Cohérent avec le schéma de réseaux doux à l'échelle du territoire, le projet permettra une circulation douce sécurisée.

### **E. LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX**

Cohérent avec le schéma viaire à l'échelle du territoire, le projet sera desservi par une voie de desserte adaptée, liée à la création d'un giratoire d'entrée et au réaménagement de l'avenue de la Méditerranée.

Préalablement à la réalisation de l'opération, des travaux de renforcement ou de raccordement aux réseaux devront être réalisés en cohérence avec les besoins du projet.



### 3. LES CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT ET D'ÉQUIPEMENT DE LA ZONE NEP, SECTEUR DU PÔLE SPORTIF

Sur le site actuel du stade Gaby Castell, le **projet consiste à développer un pôle sportif, offrant de multiples pratiques sportives dans une enceinte paysagère**. Il se situe dans un secteur d'articulation du territoire communal, entre le village de Vias et la station balnéaire.

Ce nouvel équipement d'intérêt collectif profite du réaménagement de l'avenue de la Méditerranée et de la création d'un giratoire d'entrée, permettant une amélioration et une sécurisation des flux et des dessertes.

Ce projet propose des stades de foot/rugby, de tribunes et de vestiaires, des cours de tennis, un skate parc, un tir à l'arc. Le site pourrait accueillir des tribunes et des vestiaires.

Des aires de stationnements sont prévues.

D'autres équipements d'intérêt collectif pourront y être implantés.

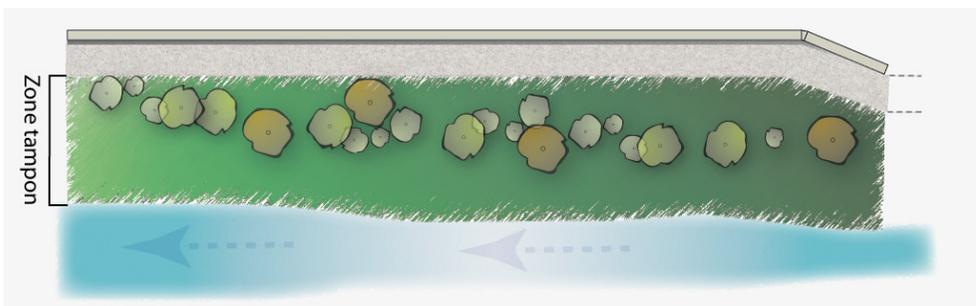
#### A. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES

##### RISQUES

D'après le PPRi établi, le secteur du pôle sportif est situé en zone naturelle rouge de précaution (Rp) et zone de danger rouge (Rn), où les enjeux en zone naturelle sont modérés. L'aménagement d'équipements sportifs tel qu'un club house, ou des vestiaires, devra être réalisé en respectant les dispositions constructives obligatoires afférentes.

##### Maintien de corridors écologiques

Le **secteur d'étude est concerné par des ensembles de canaux et de ripisylves, qui devront être préservés, avec le maintien de zones tampons. Il s'agit du canal qui borde le sud du périmètre et de celui qui traverse le site sur axe nord/sud.**



Exemple de zones enherbées et arbustives faisant office de zone tampon

Le renforcement végétal de ces trames et les espaces de rétention aménagés en pente douce, devront être constitués par une **strate diversifiée et d'essences locales**.

##### Décliner la biodiversité au travers des strates végétales

L'ensemble permettra la **mise en place de diverses strates végétales** :

- la strate herbacée (5 à 80 cm) constituée essentiellement de graminées, des plantes à fleurs, de fougères, ainsi que de petits végétaux ligneux sous-arbustifs comme les sauges, les lavandes, l'hysope, etc. ;
- la strate arbustive (1 m à 4 m) comprenant de nombreux buissons à feuilles épineuses ou persistantes, dont en majeure partie : des Bruyères arborescentes, des arbusiers, des éricacées soit les jeunes arbres ;
- au-delà de 4 mètres de hauteur, les végétaux appartiennent à la strate arborescente ou arborée : chênes, amandiers.

Toute fauche de la strate herbacée devra se réaliser en **période tardive** (à partir de la mi-août - fin septembre).

##### Programme des plantations

Dans le programme de plantations, seules les essences méditerranéennes seront retenues (chêne vert, frêne oxyphylle ...). Ainsi dans l'aménagement du parc, des jardins d'agrément et des haies, seront proscrits l'implantation de toutes espèces végétales invasives telles que l'herbe de la pampa, le buddléia de David, le robinier faux-acacia, l'ailante faux-vernis du Japon, l'érable negundo.

##### Les clôtures

Dans les franges végétales de l'opération, les **clôtures mises en place devront être perméables à la faune sauvage**. Le but étant de permettre la transition des espèces avec les espaces à vocation agricole environnants.

Les types de clôtures devront être choisis en fonction du type de faune en présence.

##### Limitation de l'éclairage extérieur et de l'éclairage public

L'aménagement du secteur est susceptible d'engendrer l'utilisation d'éclairages nocturnes, créant une rupture pour des espèces lucifuges comme de nombreux chiroptères.

**Afin de ne pas créer de pollution lumineuse, il conviendra de limiter au maximum l'éclairage nocturne du secteur.**

Pour cela :

- Certains axes pourront ne pas comporter d'éclairages publics, si ils sont accompagnés de cheminements doux qui en sont équipés.
- Les équipements publics seront équipés d'un système de limitation du fonctionnement aux périodes d'utilisation de l'équipement ou d'un système de détecteurs de présence.
- Les dispositifs d'éclairage seront équipés de faisceaux lumineux dirigés vers le bas et d'intensité modérée.

#### **B. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA QUALITÉ DE L'INSERTION PAYSAGÈRE**

Le **projet de pôle sportif doit optimiser son insertion paysagère**, dans ce secteur en entrée de la station balnéaire, situé en articulation entre le parc de loisirs et les haies arborés des campings et offrant de larges vues sur le canal du Midi.

Le **secteur d'implantation s'inscrit dans le périmètre de la zone sensible du canal, impliquant un traitement paysager qualitatif du site**. Le projet fera l'objet d'un passage devant le Pôle de compétence du canal du Midi.

Cet aménagement sera créé en cohérence avec les enjeux paysagers :

- En **maintenant les canaux et ripisylves à proximité et dans l'opération**. Constituant des zones tampons pour la biodiversité, et participant à la trame verte et bleue locale, elles ont **aussi pour principe de paysager le site**.
- En **végétalisant les franges du projet afin d'étoffer les trames paysagères de l'opération**.
- En aménageant les **bassins de rétention en espace paysager**.
- En proposant un accompagnement végétal fort de la voie de desserte et des espaces publics.

#### **C. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT**

Le **projet disposera de parcs de stationnement pour véhicules et vélos, qui recevront un soin particulier concernant le traitement paysager et environnemental**.

Les aires de stationnement se **composeront de revêtements qualitatifs et non imperméabilisés de type stabilisés, plaques alvéolées, pavés**. Concernant leurs plantations, seront mêlées strate arborée, strate arbustive et strate herbacée. Les essences retenues seront diverses et de type méditerranéen.

#### **D. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA MULTIMODALITÉ**

Cohérent avec le schéma de réseaux doux à l'échelle du territoire, le projet **permettra une circulation douce sécurisée**. Les **accès seront positionnés au nord et à l'ouest du pôle sportif**. Ils sont respectivement liés à l'aménagement d'une voie douce depuis le coeur du village en passant par le chemin de la Croix de Fer et à la création d'un giratoire d'entrée, qui desservira également l'office de tourisme et le parc de loisirs.

#### **E. LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX**

Cohérent avec le schéma viaire à l'échelle du territoire, le projet sera **desservi par une voie de desserte adaptée**, liée à la création d'un giratoire d'entrée et au réaménagement de l'avenue de la Méditerranée.

Préalablement à la réalisation de l'opération, des travaux de renforcement ou de raccordement aux réseaux devront être réalisés en cohérence avec les besoins du projet.



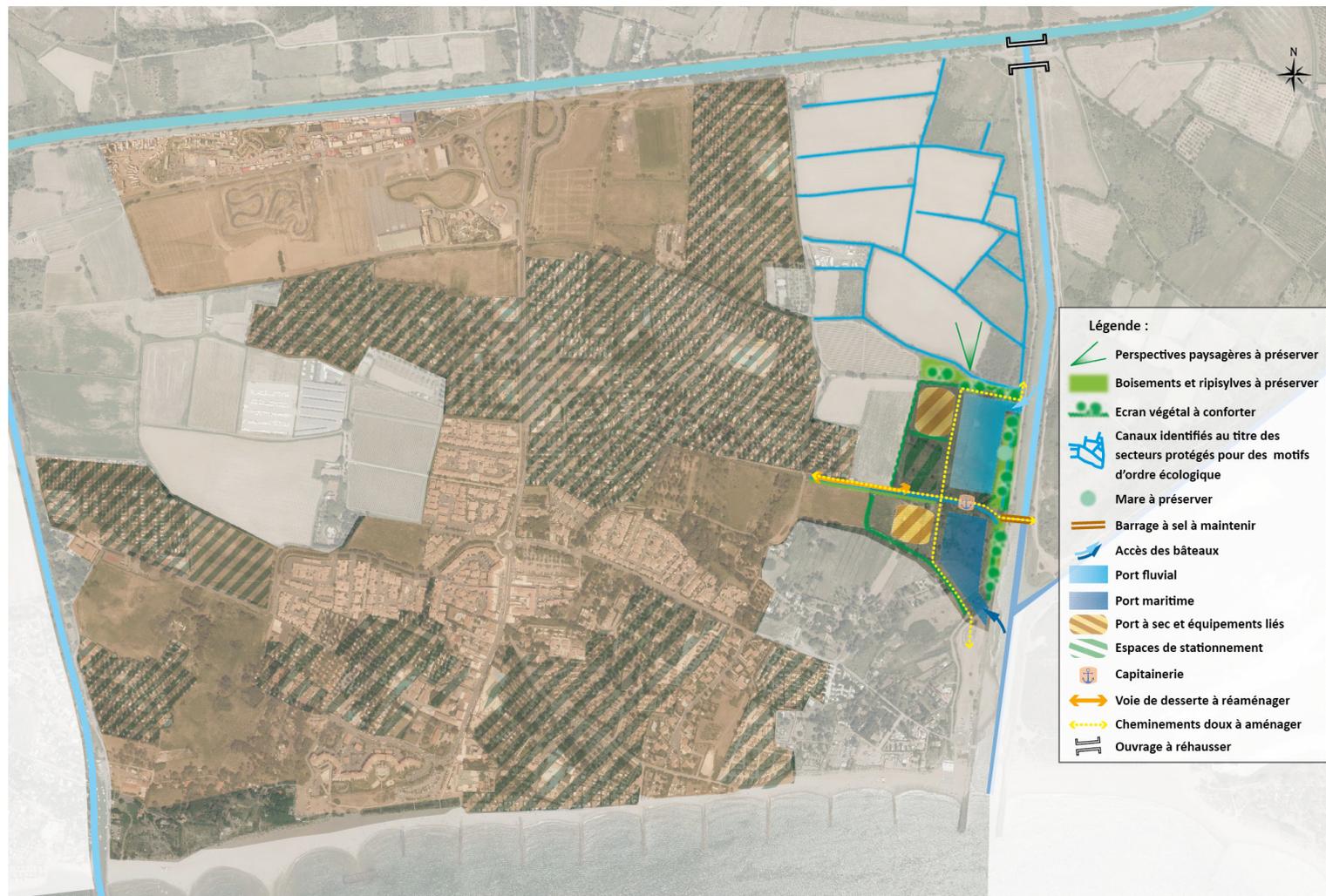
#### 4. LES CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT ET D'ÉQUIPEMENT DE LA ZONE NP

L'aménagement d'une infrastructure portuaire sur le territoire de Vias, fait partie du projet global de redynamisation touristique de la commune, recentrée sur la requalification de la station balnéaire.

L'objectif est de créer un équipement d'envergure, qui :

- participe à l'essor et à la valorisation paysagère de la station balnéaire,
- diversifie l'offre touristique sur le littoral viassois mais aussi sur les territoires voisins en ciblant les bateaux de plaisance « légers »,
- pérennise des activités économiques à l'année et dans la durée (et non plus concentrées sur la période estivale),
- génère de l'emploi.

L'aménagement d'une infrastructure portuaire fluvio-maritime sur le territoire de Vias, est apparue comme une opportunité, qui est exacerbée par la présence du canal du Clôt, opérant la jonction entre le canal du Midi et la mer Méditerranée. Il se positionnera à l'ouest de ce canal.



*Une première étude a été réalisée dans le cadre d'une mission d'élaboration du schéma directeur d'aménagement et d'établissement du plan de référence de Vias-Plage. Elle avait pour but d'étudier l'opportunité de développer un tel équipement sur la commune de Vias, de déterminer son positionnement, et de préciser la surface approximative nécessaire, avec les conditions viables de l'aménagement, en mettant en lumière les diverses contraintes, dont des problématiques techniques, puis en proposant une organisation de l'infrastructure fluvio-maritime*

*Les constructions, installations et aménagements liés à l'implantation de l'infrastructure portuaire doivent respecter les préoccupations environnementales et le schéma d'aménagement précisant l'organisation spatiale de la zone NP et les prescriptions associées dans les OAP et le règlement, ne sauraient tenir lieu d'étude d'impact. Lorsqu'un projet d'aménagement sera envisagé, cette étude devra être réalisée dans les conditions définies par les réglementations en vigueur relatives à la protection de l'environnement. Elle sera susceptible d'améliorer, compléter et/ou rectifier les prescriptions énoncées dans les OAP, dans le règlement et la délimitation du projet reportée sur le plan de zonage.*

## A. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES RISQUES

D'après le PPRI établi, la zone NP est située en zone de danger rouge (Rn), où les enjeux en zone naturelle sont modérés. L'implantation de l'infrastructure portuaire devra être réalisée en respectant les dispositions constructives obligatoires afférentes.

### Maintien du fonctionnement hydraulique, de la séparation eau douce / eau salée

L'implantation de l'infrastructure fluvio-maritime a été dictée par la présence du barrage à sel sur le canal du Clôt. Sa double fonction de maintien du niveau d'eau dans le canal du Midi et de surverse de protection du réseau hydrographique en empêchant l'invasion des eaux marines, doit être préservée.

**Même si le canal du Clôt représente une opportunité pour l'aménagement d'un port grâce à sa situation idéale entre Mer et canal du Midi, le site porte également des contraintes de protection environnementales fortes. Elles devront être prises en compte dans le cadre d'études et de dossiers spécifiques<sup>11</sup>, qui seront menés en phase amont de l'aménagement de la zone. Elles se traduiront par des mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation, qui compléteront et le cas échéant substitueront celles proposées dans ces OAP.**

### Maintien de corridors écologiques

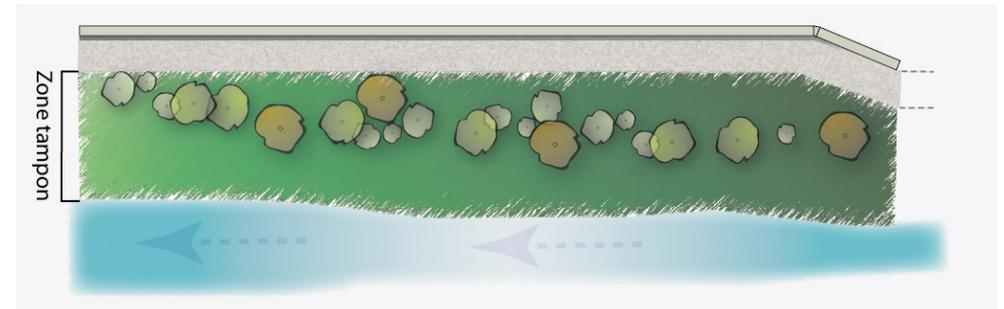
Le secteur d'étude recoupe une zone humide et s'inscrit dans un maillage de canaux, de fossés et de ripisylves, dont un ensemble est protégé pour des motifs d'ordre écologique au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme.

Le maintien des canaux et des ripisylves bordant le nord et l'ouest de projet, constitueront des zones tampons pour la biodiversité, participant à la trame verte et bleue locale.

Dans le périmètre du projet, le canal qui traverse le secteur sur un axe ouest/est, devra être préservé, en conservant le canal et une zone tampon, de part et d'autre desquels seront aménagés les darses maritime et fluviale, le port à sec, les aires de stationnement... La Capitainerie, bâtiment central susceptible d'être aménagé au cœur de l'opération, devra permettre de conserver le fonctionnement hydraulique ce de cours d'eau.

<sup>11</sup> Au vu du projet et du contexte environnemental, seront nécessairement réalisés une étude d'impact, un dossier de demande de dérogation pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées, un dossier loi sur eau.

À l'extrémité est du projet, le long du Clôt, un canal renfermant une masse d'eau temporaire, sera également à conserver avec le maintien d'une zone tampon.



Exemple de zones enherbée et arbustive faisant office de zone tampon

Le renforcement végétal de ces trames, devra être assuré par une **strate diversifiée et d'essences locales**.

### Décliner la biodiversité au travers des strates végétales

L'ensemble permettra la **mise en place de diverses strates végétales** :

- la strate herbacée (5 à 80 cm) constituée essentiellement de graminées, des plantes à fleurs, de fougères, ainsi que de petits végétaux ligneux sous-arbustifs comme les sauges, les lavandes, l'hysope, etc. ;
- la strate arbustive (1 m à 4 m) comprenant de nombreux buissons à feuilles épineuses ou persistantes, dont en majeure partie : des Bruyères arborescentes, des arbousiers, des éricacées soit les jeunes arbres ;
- au-delà de 4 mètres de hauteur, les végétaux appartiennent à la strate arborescente ou arborée : chênes, amandiers.

Toute fauche de la strate herbacée devra se réaliser en **période tardive** (à partir de la mi-août - fin septembre).

### Programme des plantations

Dans le programme de plantations, seules les essences méditerranéennes seront retenues (chêne vert, frêne oxyphylle ...). Ainsi dans l'aménagement du parc, des jardins d'agrément et des haies, seront proscrits l'implantation de toutes espèces végétales invasives telles que l'herbe de la pampa, le buddléia de David, le robinier faux-acacia, l'ailante faux-vernis du Japon, l'érable negundo.

### Les clôtures

Dans les franges végétales de l'opération, les **clôtures mises en place devront être perméables à la faune sauvage**. Le but étant de permettre la transition des espèces avec les espaces à vocation agricole environnants.

Les types de clôtures devront être choisis en fonction du type de faune en présence.

### Mettre en place des panneaux d'informations

L'infrastructure fluviomaritime s'inscrit dans un secteur de richesses écologiques, pour lesquelles l'aménagement de la zone pourrait s'équiper de panneaux d'informations permettant de diffuser les connaissances du milieu faunistique et floristique attenant.

### Limitation de l'éclairage extérieur et de l'éclairage public

L'aménagement du secteur est susceptible d'engendrer l'utilisation d'éclairages nocturnes, créant une rupture pour des espèces lucifuges comme de nombreux chiroptères.

**Afin de ne pas créer de pollution lumineuse, il conviendra de limiter au maximum l'éclairage nocturne du secteur.**

Pour cela :

- Certains axes pourront ne pas comporter d'éclairages publics, si ils sont accompagnés de cheminements doux qui en sont équipés.
- Les équipements publics seront équipés d'un système de limitation du fonctionnement aux périodes d'utilisation de l'équipement ou d'un système de détecteurs de présence.
- Les dispositifs d'éclairage seront équipés de faisceaux lumineux dirigés vers le bas et d'intensité modérée.

### **B. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA QUALITÉ DE L'INSERTION PAYSAGÈRE**

Vu sa position dans un espace à dominance naturel, le **futur aménagement doit optimiser son insertion paysagère**, dans ce secteur offrant de larges vues d'un côté sur la mer et de l'autre sur les prairies et les boisements post-cultureaux, avec en arrière plan les platanes du canal du Midi.

Le **secteur d'implantation recoupe en partie le périmètre de la zone sensible du canal, impliquant une attention particulière au traitement paysager du site**. Le projet fera l'objet d'un **passage devant le Pôle de compétence du canal du Midi**.

Cet aménagement sera créé en cohérence avec les enjeux paysagers :

- En **maintenant les canaux et ripisylves à proximité et dans l'opération**, qui ont été identifiés sur l'illustration précisant les conditions d'aménagement de la zone (cf. II.2). Constituant des zones tampons pour la biodiversité, et participant à la trame verte et bleue locale, elles ont **aussi pour principe de paysager le site**.
- En **créant des masques végétalisés au coeur et en frange de l'opération, et plus particulièrement au nord et à l'est de l'infrastructure**, afin de réduire l'impact de l'infrastructure portuaire depuis le canal et depuis l'est du territoire. Ils viendront étoffer les canaux et ripisylves maintenus.
- En proposant un accompagnement végétal fort de la voie de desserte et des espaces publics.

### **C. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT**

Le **projet disposera de parcs de stationnement pour véhicules et vélos, qui recevront un soin particulier concernant le traitement paysager et environnemental**.

Les aires de stationnement se **composeront de revêtements qualitatifs et non imperméabilisés de type stabilisés, plaques alvéolées, pavés**. Concernant leurs plantations, seront mêlées strate arborée, strate arbustive et strate herbacée. Les essences retenues seront diverses et de type méditerranéen.

Le **parc de stationnement pour véhicules se positionnera à l'entrée du projet**, afin de canaliser et d'éviter la circulation au coeur de l'infrastructure fluviomaritime.



**D. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA MULTIMODALITÉ**

Cohérent avec le schéma de réseaux doux à l'échelle du territoire, le projet **permettra une circulation douce sécurisée**. Un cheminement doux ouest/est, le long du canal à conserver et passant au dessus du barrage à sel, sera maintenu. Il croisera un autre cheminement doux, s'établissant sur un axe nord/sud, au coeur des équipements fluviomaritime.

**E. LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX**

Cohérent avec le schéma viaire à l'échelle du territoire, le projet sera **desservi par une voie de desserte adaptée, menant directement à l'espace de stationnement**.

Le canal du Clôt, aujourd'hui inaccessible à la navigation en raison de la présence du pont au nord, nécessite le rehaussement à 3 mètres de ce pont.

La connexion à la mer ne sera également possible qu'en étudiant la question de l'ensablement de l'embouchure. Celle-ci est aujourd'hui bloquée à la navigation par un banc de sable formé par les sédiments rejetés par le ruisseau de l'Ardaillou. L'embouchure devra donc être draguée, et le ruisseau détourné pour qu'il débouche directement sur le littoral et évite le ré-ensablement du bras.

Les digues de protection de l'entrée du canal devront être allongées de 50 à 150 mètres linéaires.

Préalablement à la réalisation de l'opération, des travaux de renforcement ou de raccordement aux réseaux devront être réalisés en cohérence avec les besoins du projet.

## **PARTIE 4. LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU PROJET SUR CÔTE OUEST**



# I. DÉVELOPPER UN PROJET INNOVANT SUR «CÔTE OUEST»

## 1. L'OBJET DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

La Commune souhaite développer un **projet innovant sur Côte Ouest, qui est un secteur concerné par des espaces de mitage, des développements urbains, et par des zones de campings. Ce secteur est aussi assujéti au risque d'inondation, en application du PPRi approuvé le 03 avril 2014, et à des contraintes d'urbanisation en lien avec la Loi Littoral et à des enjeux de biodiversité.**

Le **projet d'aménagement doit permettre de concilier les enjeux** en termes de risques, d'insertion paysagère et environnementale, de restauration du trait de côte, de prévention vis-à-vis des phénomènes de mitage et de cabanisation, et de pérennisation économique des campings. Pour cela, le **projet doit prévoir des secteurs pour la relocalisation des activités et des biens**, garantir une **maîtrise de la capacité d'accueil de l'hôtellerie de plein air** et adopter des **approches innovantes** dans les concepts et matériaux de construction.

Le projet consiste également à redéfinir un **schéma de circulation fonctionnel pour l'ensemble des usagers, qui doit être traitée en cohérence avec Farinette, secteur de la station balnéaire.**

## 2. LE PARTI PRIS D'AMÉNAGEMENT

Au vu du PPRi applicable, le secteur de Côte Ouest dispose d'une capacité d'accueil qui ne peut augmenter. C'est pourquoi le **projet d'aménagement sur ce secteur adopte une démarche de valorisation et d'innovation.**

L'ensemble des actions à mener devront être compatibles avec le «**plan guide**», établi dans le cadre de l'étude menée par la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée.

En lien avec les études de recomposition spatiale de Côte Ouest confronté au recul du trait de côte et aux risques de submersion marine et de déferlement, le **projet d'aménagement doit permettre de préciser les périmètres de campings**, qui pourront être fusionnés et / ou à l'intérieur desquels sont admis les réaménagements, à condition qu'ils n'augmentent pas leur nombre d'emplacements et / ou leur capacité d'accueil, suivant les dispositions du PPRi approuvé.

Sur les zones naturelles touristiques concernées par des développements urbains issus de la cabanisation, la **mise en oeuvre du projet d'aménagement est assujéti à la finalisation du «plan guide**», de la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, qui est en cours d'élaboration.

Ce projet d'aménagement s'accompagne également de la **définition d'un schéma de circulation adapté et favorisant les déplacements doux, dans un cadre de vie paysager et valorisant l'espace littoral.**

## 3. LES ENJEUX ET OBJECTIFS

L'opération doit participer aux enjeux suivants :

- Développer un **projet d'aménagement qualitatif** du point de vue urbanistique, architectural, paysager et environnemental, retranscrivant une cohérence d'ensemble.
- **Préciser les périmètres de campings** qui pourront fusionner et / ou faire l'objet de réaménagement, à condition qu'ils n'augmentent pas leur nombre d'emplacements et / ou leur capacité d'accueil.
- **Garantir le maintien d'espaces naturels** par la **préservation des coupures d'urbanisation et de la frange littorale**, ainsi que par l'**aménagement de zones tampons** entre les milieux urbains et les espaces naturels sensibles, permettant également une **gestion pérenne des interfaces paysagères.**
- Définir un **nouveau schéma de circulation fonctionnel, adapté au secteur et favorisant les déplacements doux, et qui devra être établi en cohérence avec le secteur de la station balnéaire**, avec lequel seront renforcés les liaisons ouest-est et les points d'accroche (création d'un ouvrage de franchissement sur le Libron).
- Permettre une **appropriation durable du secteur par le développement de parcours de découverte et/ou thématiques**, au travers des voies cycles et piétonnes.



## 4. LE PROGRAMME

### A. LE PROGRAMME D'HÉBERGEMENTS TOURISTIQUES

Le projet vise à préciser les délimitations des périmètres de campings, qui sont reportés sur le plan de zonage.

Ces **délimitations résultent de la nécessité d'assurer la pérennité économique des campings existants, sur ce secteur de Côte Ouest assujetti aux risques littoraux, au recul du trait de côte et au réaménagement du cordon dunaire**, dont les travaux ont déjà été initiés.

Ces **délimitations s'inscrivent dans la notion de «translation» de périmètres de campings**<sup>1</sup>, qui consiste en un **«transfert» des activités et des biens, qui doit se réaliser dans les conditions suivantes :**

- La modification des périmètres de campings s'entend à surface équivalente ; elle peut conduire à la fusion de périmètres de campings et/ou à leur réaménagement au sein d'un nouveau périmètre ; elle ne doit pas conduire à l'augmentation de leur capacité d'accueil ;
- Les parcelles mobilisées pour cette modification doivent être contiguës au périmètre actuel d'un camping existant ;
- Les parcelles mobilisées pour cette modification peuvent être en espace proche du rivage, mais elles doivent être situées en dehors de la bande littorale de 100 m, de coupures d'urbanisation, ou d'espaces remarquables ;
- Cette translation doit se traduire dans un permis d'aménager.

<sup>1</sup> La notion de «translation» de périmètre de campings est un principe doctrinal acquis et validé par la Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN), qui émet un cadre réglementaire visant à encadrer sa mise en oeuvre dans le PLU.

### B. LA DÉFINITION D'UN SCHÉMA DE CIRCULATION FONCTIONNEL ET ADAPTÉ

#### Réseaux viaires

- Générer un **nouvel accès efficace** via Portiragnes à l'ouest pour désengorger l'accès nord.
- Générer une circulation est-ouest capable de répartir les flux sur ces nouveaux axes.
- Connecter les secteurs Grande Cosse et Farinette, via la reconstruction de l'ouvrage de franchissement au dessus du Libron, actuellement réservé à la circulation douce.
- Implanter des **profils de voirie adaptés à la hausse des flux estivaux et aux éventuels risques incendie et inondation sur les axes structurants.**
- Optimiser le parcours des transports en commun, en proposant un itinéraire s'appuyant sur les propositions de réaménagement du réseau routier.

#### Mobilités douces

- Favoriser et sécuriser la circulation des piétons et cyclistes par des aménagements adaptés, 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 Côte Ouest est en cours de réalisation).
- Sécuriser et prolonger les liaisons douces entre Vias-Plage et Côte Ouest.
- Mettre en place une **signalétique adaptée** (directions, itinéraires, points patrimoniaux remarquables...).

### C. LES AMÉNAGEMENTS DE VALORISATION ET DE GESTION PÉRENNE DU LITTORAL

- Préserver les coupures d'urbanisation et la frange littorale.
- Garantir l'aménagement de zones tampons entre les milieux urbains et les espaces naturels sensibles, permettant également une **gestion pérenne des interfaces paysagères.**
- Permettre une appropriation durable du secteur par le développement de parcours de découverte et/ou thématiques, au travers des voies cycles et piétonnes.
- Assurer l'accès du public au littoral.

