

COMMUNE DE FRONTIGNAN

Département de l'Hérault (34)



6.17

DEROGATION AU TITRE DE « L'AMENDEMENT DUPONT »

*Approbation du P.L.U. : DCM du 07/07/2011
Prescription de la révision du P.L.U. : DCM du 20/07/2014
Arrêt du projet de P.L.U. révisé : DCM du 10/10/2017
Approbation du P.L.U. révisé : DCM du 26/09/2018*

Vu pour être annexé à la DCM du 26/09/2018

ANNEXE 6.17

6.17.1. ARRETE PREFECTORAL N°2012-01-1988 ACCORDANT DEROGATION A « L'AMENDEMENT DUPONT »

6.17.2. DOSSIER D'ETUDE « ENTREE DE VILLE » - DEMANDE DE DEROGATION AU TITRE DE L'AMENDEMENT DUPONT

Direction Départementale
des Territoires et de la Mer
de l'Hérault
DDTM 34

Montpellier, le 30 AOÛT 2012

Service Aménagement du Territoire Est
Aménagement Planification

Objet : Demande de dérogation « amendement Dupont »
P.J. : 1 arrêté
affaire suivie par : Julien CHAULET
tel : 04 34 46 60 84 **fax :** 04 34 46 62 81
courriel : julien.chaulet@herault.gouv.fr

o seuf
c cleon
c suri

Monsieur le Maire,

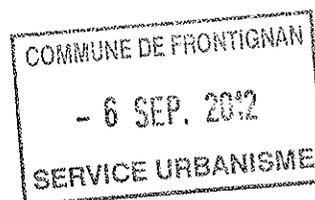
J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint l'arrêté préfectoral n° 2012-01-1988 du 24 août 2012, portant dérogation aux dispositions des cinq premiers alinéas de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme, dit « amendement Dupont ».

L'arrêté préfectoral ainsi que le plan joint en annexe sont consultables en Mairie et à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de ma considération distinguée.

**Pour la Directrice Départementale des Territoires et de la Mer
Pl Le Chef du Service Aménagement du Territoire Est,
L'Adjointe au Chef du SATE**


D. CAFFIAUX



6570.

**Monsieur le Maire
Hôtel de Ville
B.P. 308
34110 FRONTIGNAN**



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE L'HERAULT

24 AOUT 2012

Direction départementale des Territoires et de la Mer
DDTM 34

Service de Aménagement du Territoire Est
Aménagement et Planification

Affaire suivie par : Julien CHAULET
julien.chaulet@herault.gouv.fr
Tél. 04 34 46 684 – **Fax :** 04 34 46 62 81

Montpellier, le

Le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon
Préfet de l'Hérault
Officier de la Légion d'Honneur
Commandeur de l'Ordre National du Mérite

ARRETE N° 2012-01-1988

Portant dérogation aux dispositions des cinq premiers alinéas de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme

Vu le code de l'urbanisme, et notamment l'article L 111-1-4 ;

Vu la délibération du conseil municipal de la commune de Frontignan en date du 22 mai 2012, sollicitant, de M. le Préfet, la dérogation prévue au 6^{ème} alinéa de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme ;

Vu l'étude d'aménagement du secteur du port de pêche à Frontignan réalisée par le cabinet Garcia-Diaz en date de mai 2012 ;

Considérant que le port de pêche de Frontignan est existant et qu'il ne peut pas être déplacé ;

Considérant que les terrains concernés par la demande de dérogation sont situés entre la RD612 et la mer, qui constituent des contraintes géographiques qui ne peuvent pas être contournées ;

Considérant que le projet tel qu'il est annexé au présent arrêté ne pourrait pas être réalisé avec une marge de recul de 60 mètres par rapport à l'axe de la RD612 comme elle existe actuellement ;

Considérant que le projet tel qu'il est annexé au présent arrêté présente un intérêt pour la commune, d'une part en terme de réinvestissement urbain du secteur aujourd'hui dégradé et qui donne une image négative de la commune, d'autre part en terme de création d'emploi et de dynamisation des activités économiques communales ;

Considérant par ailleurs que le projet tel qu'il est annexé au présent arrêté peut être réalisé en maintenant une bande d'inconstructibilité de 35 mètres à partir de l'axe de la RD612 ;

Sur proposition de M. le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Hérault ;

A R R E T E

Article 1

La demande de dérogation à l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme est accordée pour le projet tel qu'il est annexé au présent arrêté.

La dérogation n'entraîne pas une suppression de la bande d'inconstructibilité de 60 mètres.

Article 2

La présente dérogation vaut dérogation pour chacune des constructions ou installations dans le périmètre du projet tel qu'il est annexé au présent arrêté.

Les constructions ou installations projetées ne pourront être réalisées qu'au-delà d'une distance de 35 mètres à compter de l'axe de la RD612.

Une copie du présent arrêté devra être jointe à toute demande d'autorisation d'urbanisme sur l'emprise du projet.

Article 3

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département de l'Hérault.

Une copie du plan accompagné du présent arrêté sera déposée à la mairie de Frontignan.

Article 4

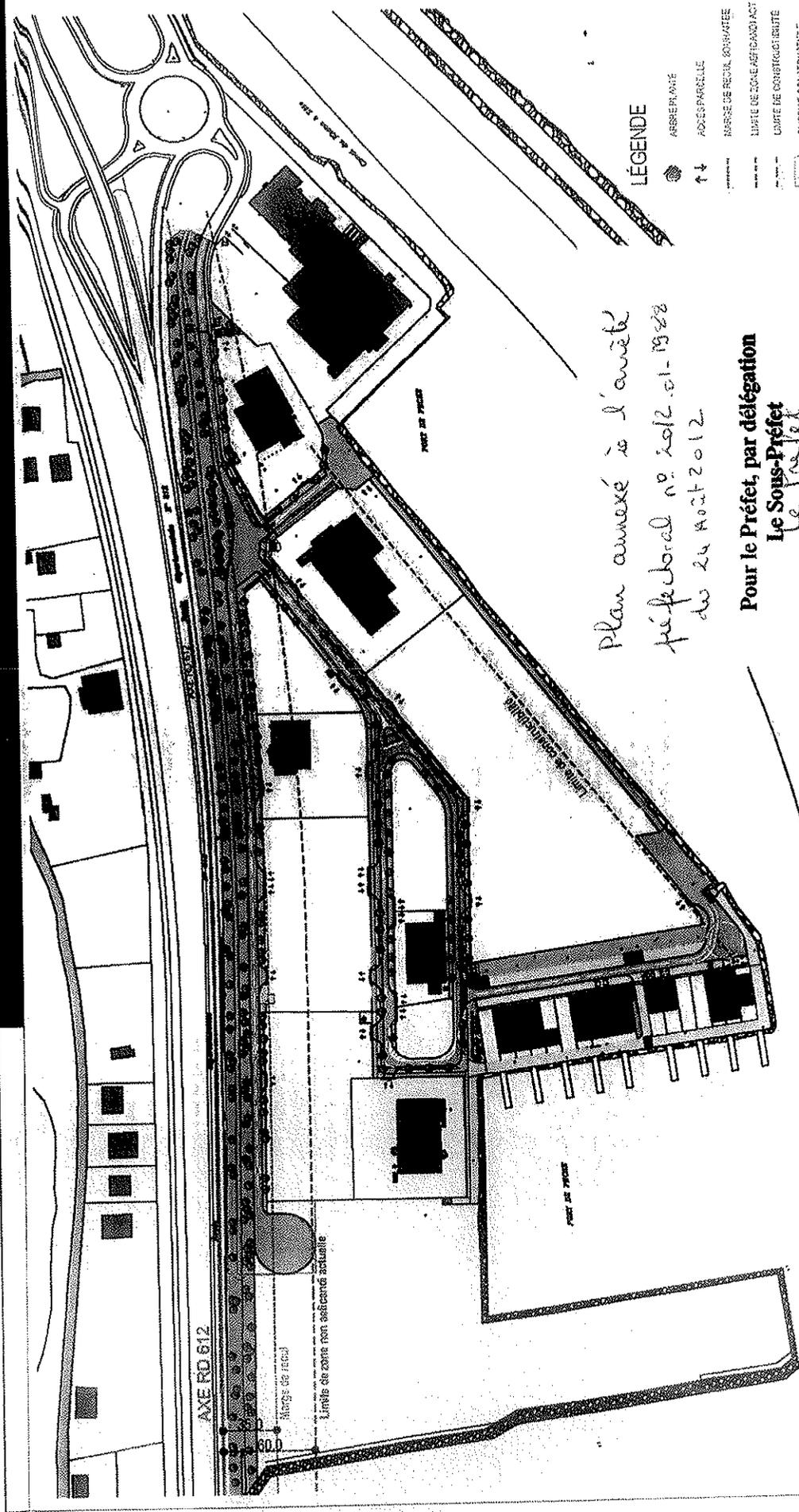
M. le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Hérault
M. le Maire de Frontignan
Mme la Directrice Départementale des Territoires et de la Mer,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Pour le Préfet, préfet délégué
Le Sous-Préfet



Fabienne ELLUL



Plan annexé à l'arrêté
 préfectoral n° 2012.01.19828
 du 24 Août 2012

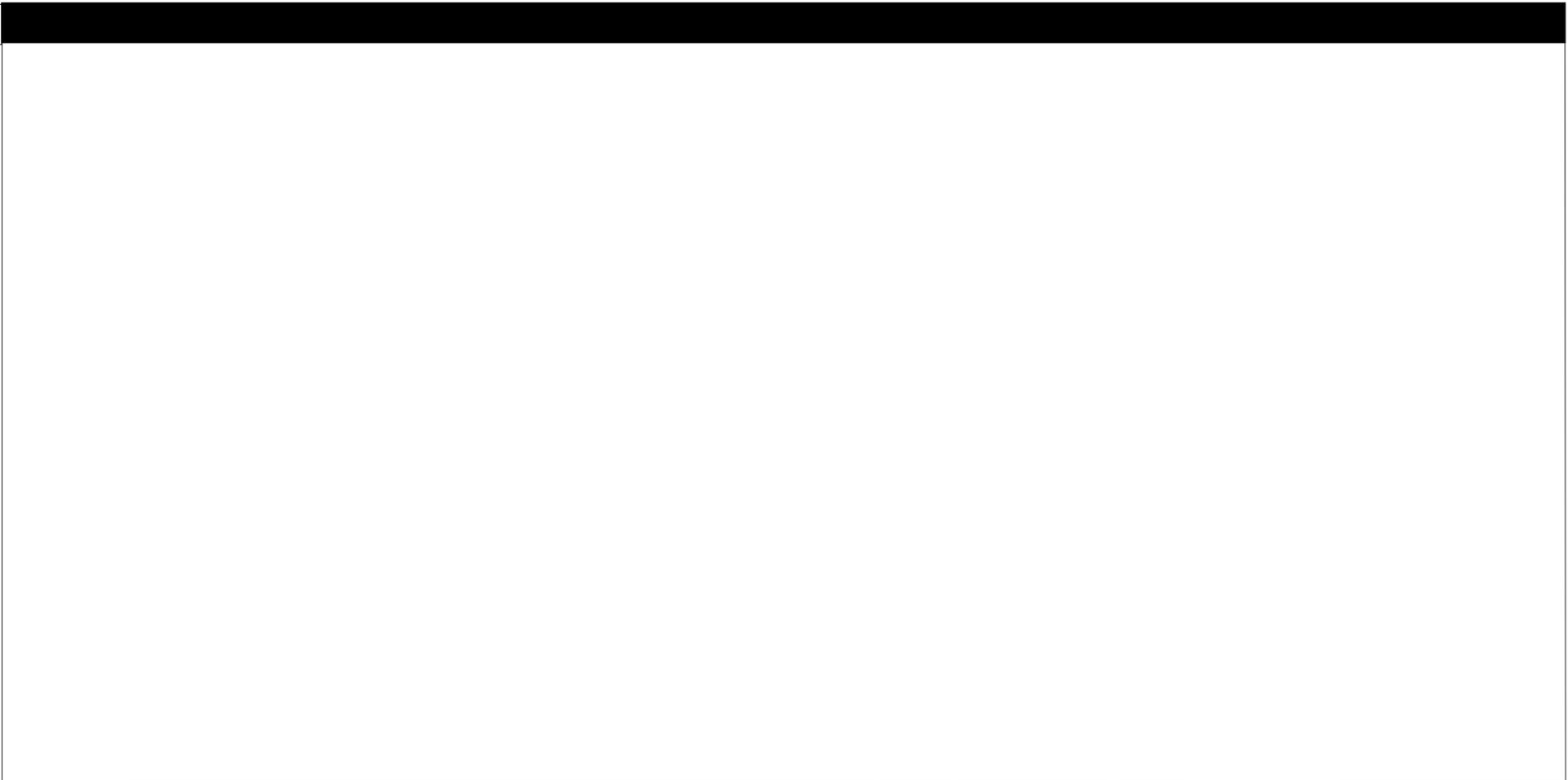
Pour le Préfet, par délégation
 Le Sous-Préfet
Le Préfet

Biemme ELLUL
 Biemme ELLUL

LÉGENDE

- ARBRE PLANTÉ
- ADRES PARCELLE
- MARQUE DE RECAL, BOUTAFRÉE
- LIGNE DE ZONE AFFECTATION
- LIGNE DE CONSTRUCTION
- CAPRUSE CONSTRUCTIBLE
- BÂTIMENT EXISTANT
- REVÊTEMENT ENROBÉ
- REVÊTEMENT ENROBÉ CLAIR
- REVÊTEMENT PÉTON
- ESPACES VERTS

PLAN DE L'AMENAGEMENT



PORT DE SETE – SUD DE FRANCE

MAÎTRE D'OUVRAGE

LANGUEDOC - ROUSSILLON AMENAGEMENT

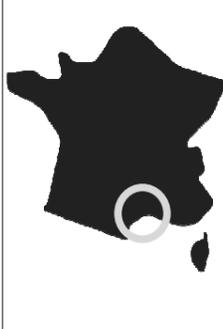


MAÎTRISE D'ŒUVRE

Antoine GARCIA-DIAZ



INFRASUD



MAI 2012

PARC REGIONAL D'ACTIVITES DU PORT DE SETE A FRONTIGNAN – DEMANDE DE DEROGATION AU TITRE DE L'ARTICLE. L 111-1-4 CODE. URBANISME

ANTOINE GARCIA-DIAZ • ARCHITECTE - URBANISTE

MAI 2012

U2009-044

PREAMBULE	p 02
1 – INTRODUCTION	p 05
2 – CONTEXTE GENERAL URBAIN ET PAYSAGER DE FRONTIGNAN	p 07
2.1 – LES EXTENSIONS URBAINES SUCCESSIVES DE FRONTIGNAN	p 07
2.2 – PERCEPTIONS DU SITE	p 08
2.3 – CONTEXTE REGLEMENTAIRE	p 09
2.4 – LE RESEAU VIAIRE ET LA RD 612	p 13
3 – ANALYSE SEQUENTIELLE	p 14
3.1 CONTEXTE PAYSAGER GLOBAL DU SITE	p 14
SEQUENCE 1	p 15
SEQUENCE 2	p 16
SEQUENCE 3	p 17
4 – ORIENTATIONS ET PRESCRIPTIONS DECOULANT DE L'ANALYSE SEQUENTIELLE	p 18
4.1 – PRESCRIPTIONS GENERALES POUR LES SEQUENCES 2 & 3 : LA REQUALIFICATION DES INTERSTICES ENTRE LA RD 612 ET LE PARC D'ACTIVITE DU PORT DE PÊCHE	p 19
4.2 – PRECONISATIONS REGLEMENTAIRES	p 20
4.3 – PRECONISATIONS VIS-A-VIS DU BRUIT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES	p 21
4.4 – LE RESPECT DES CONDITIONS EDICTEES PAR L'ARTICLE L 111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME	p 22
5 – CONCLUSION	p 25

PREAMBULE

Par délibération du 13 novembre 2001, le Conseil Municipal de Frontignan a approuvé la révision du Plan d'Occupation des Sols valant élaboration de Plan Local d'Urbanisme de la commune.

Fondé principalement sur la protection des sites naturels et du vignoble muscat et la reconstruction de la ville sur elle-même, le PLU a permis la construction de nombreux logements (2248 entre 2000 et 2009 dont plus de 50% de logements collectifs) tout en protégeant les espaces naturels et agricoles (250 ha de terrains constructibles ont été rendus au vignoble).

L'explosion de la démographie (+3600 personnes depuis 2000), le développement du bassin de Thau proche de Montpellier, ont conduit la commune de Frontignan à réviser leur P.L.U., dans la même logique d'aménagement et de développement durables engagée depuis plusieurs années. Le nouveau document d'urbanisme est ainsi opposable depuis le 07 Juillet 2011.

Le secteur du port de pêche se trouvant en bordure de la RD 612, constitue un axe contournant le sud de la ville de Frontignan, plus particulièrement, cet axe dessert le quartier de Frontignan Plage et le port de pêche de Sète à Frontignan. Cette voie fait partie de la liste des routes à grandes circulation publiées sous le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation

Une route à grande circulation est une route, quelle que soit sa domanialité, assurant la continuité d'un itinéraire à fort trafic et permettant notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire. Elle fait l'objet à ce titre de règles particulières en matière de police de la circulation. Pour ces routes le Préfet garde des compétences quelle que soit leur appartenance domaniale. Il peut ainsi s'opposer aux projets de modifications les rendant impropres à leur destination.

Depuis 1995, l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme dispose qu' « *en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation*

[...] Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages

[...] Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation.».

Une étude spécifique sur les entrées de ville a été réalisée en 1998 sur la commune de Frontignan et a permis de modifier les contraintes imposées par l'Amendement Dupont:
- Réduction de l'implantation du bâti de 75 à 60 mètres par rapport à l'axe de la RD 612.
- Limitation de la hauteur des constructions à 10 mètres.
Ces nouvelles mesures sont en application suite de la révision du POS de 2001.

Sur la notion d'espaces urbanisés des communes :

Le port de pêche, situé dans un contexte urbain complexe reliant les communes de Sète et Frontignan, a déjà fait l'objet d'aménagement par le passé. Aujourd'hui le site est équipé de réseaux divers (eau potable, assainissement électricité, gaz, ...) et d'infrastructures desservant le site : bretelles d'accès, giratoire, desserte interne au site reliant les activités présentes à la RD 612. Ainsi environ 20 entreprises sont présentes sur le site :

- Pépinière d'entreprises Simyra
- Le père des pêcheurs
- Marédoc
- Express maré
- Médi-pêche
- Sud frigot
- Le croustillant
- 9 mas conchylicoles

Compte tenu de la jurisprudence (CE, 17 décembre 2004 Laillevaux, req. n° 257738 & CE 22 février 2008 req. N° 280189) et de la doctrine (rapport n°128 du Sénat, session ordinaire 2009-2010), il apparaît que le site du port de Sète à Frontignan constitue un espace urbanisé.

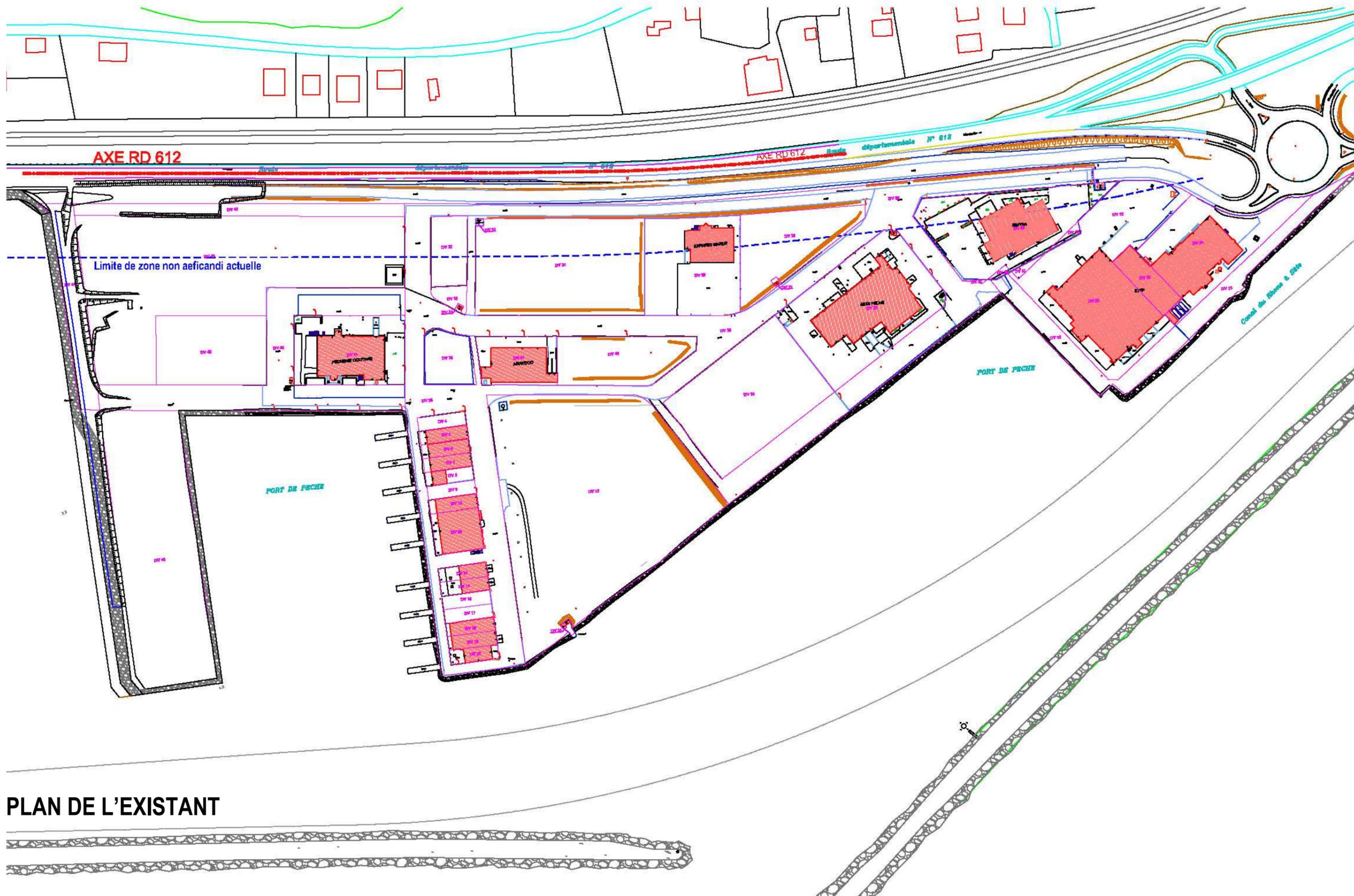
On peut donc soulever la légitimité de la marge de recul qui semble n'avoir été imposée que dans le but de contraindre la commune, ou tout porteur de projet concernant le port de Sète à Frontignan, à avoir une réflexion poussée sur la gestion de l'interface entre la RD 612 et cette zone.

Objet de la demande de dérogation au titre de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme :

Dans le cadre de la réhabilitation de l'ensemble du port de pêche de frontignan, compte tenu des fortes contraintes physiques du site que représentent la mer au sud et la RD 612 au nord, et de l'intérêt économique pour le bassin de vie de Sète et Frontignan que représente ce projet, il est demandé de déroger à la marge de recul actuel de 60m et de la passer à 35m.

Le présent dossier est une étude justifiant que le projet de réhabilitation du Port de Sète à Frontignan est compatible avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Ce dossier est établi en appui de la demande de dérogation aux dispositions de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme, proposant l'implantation du bâti de 60 à 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 612.



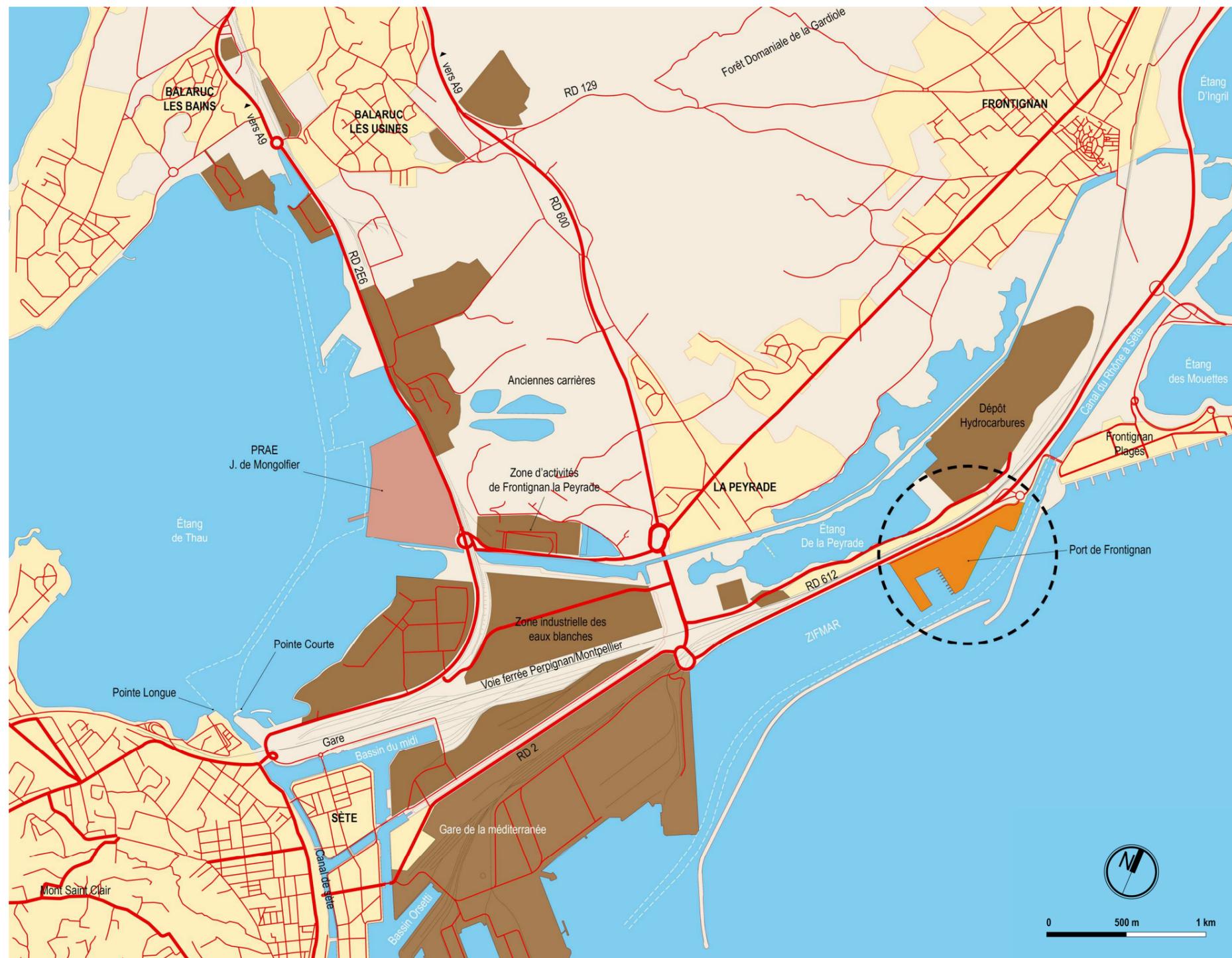
PLAN DE L'EXISTANT



LÉGENDE

-  ARBRE PLANTÉ
-  ACCÈS PARCELLE
-  MARGE DE REcul SOUHAITEE
-  LIMITE DE ZONE AEFICANDI ACT
-  LIMITE DE CONSTRUCTIBILITE
-  EMPRISE CONSTRUCTIBLE
-  BÂTIMENT EXISTANT
-  REVÊTEMENT ENROBÉ
-  REVÊTEMENT ENROBÉ CLAIR
-  REVÊTEMENT PIÉTON
-  ESPACES VERTS

PLAN DE L'AMENAGEMENT



1. INTRODUCTION

PRESENTATION GENERALE

Située entre le massif de la Gardiole et la mer Méditerranée, entre Sète et Montpellier, la commune de Frontignan est l'une des plus étendue (3170 ha) et des plus diversifiées de son secteur.

Avec plus de 23 000 habitants, Frontignan (avec Frontignan Plage et La Peyrade) se classe au 5ème rang des villes les plus peuplées du département de l'Hérault.

La ville se situe dans la plaine littorale du Languedoc-Roussillon à 7 km au nord-est de la ville de Sète, sur la route qui conduit à Montpellier (à 21 km).

Le territoire communal est limitrophe des communes de Gigan au nord, de Vic-la-Gardiole au nord-est, de Villeneuve-lès-Maguelone sur un morceau de plage à l'est, de Sète au sud-ouest, de Balaruc-les-Bains et de Balaruc-le-Vieux à l'ouest. Au sud-est, la commune est baignée par la Méditerranée et à l'ouest, par l'étang de Thau.

La ville originelle et le quartier de La Peyrade se trouvent dans une plaine viticole, encadrée par :

- Les coteaux de garrigue de la montagne de la Gardiole au nord,
- Les salins et l'étang d'Ingrid à l'est,
- Le cordon dunaire au bord de la mer Méditerranée aménagé en station balnéaire à l'est (Frontignan Plage) et en zone industrielle portuaire dans la continuité du port de Sète au sud.
- L'étang de Thau à l'ouest.

Plusieurs zones aménagées accueillent des industries et des entreprises artisanales, liées en partie à l'activité du port de Sète. La raffinerie de pétrole créée en 1900 par la Compagnie Industrielle de Pétrole (CIP) est devenue un simple dépôt de carburant à partir de 1986.

L'activité principale de la commune est le tourisme estival avec la station balnéaire de Frontignan-Plage, sur le cordon dunaire, développée de part et d'autre du port de plaisance. La viticulture a subi l'assaut des lotissements. La commune reste néanmoins le lieu de production du vin AOC « Muscat de Frontignan ».

Enfin, comme l'ensemble des communes du littoral languedocien, Frontignan connaît une nette augmentation de sa démographie. Avec environ 19145 habitants en 1999, cette population est passée à 23 169 habitants en 2008.

LE POSITIONNEMENT TERRITORIALE DE L'OPERATION

Le port de pêche, coupé des équipements portuaires de Sète par le vaste bassin de la ZIFMAR (zone industrielle fluvio-maritime), est situé au débouché du canal principal du Rhône à Sète. Son accès est assuré exclusivement par la RD 612 qui contourne la ville de Frontignan au sud et relie Sète par la RD2 et l'autoroute par la RD 600.

La voie ferrée Perpignan - Montpellier forme, avec la route départementale une double barrière au nord-ouest.

Le port de Frontignan occupe ainsi une situation relativement isolée.

Vue générale de Frontignan – la Peyrade



Frontignan Plage



Un réseau ferré



Le débouché du canal du Rhône à Sète

Le débouché du canal du Rhône à Sète



Un maillage de chemins de halage, ...



... et de pistes cyclables le long du canal et des étangs



L'accès à l'autoroute A9 - Echangeur 33 - SETE

RESEAUX DE DEPLACEMENTS ET DE COMMUNICATIONS

Situé au cœur de la région Languedoc Roussillon, le port de Sète bénéficie d'un important réseau viare et de moyens modernes de communication. D'importants équipements logistiques régionaux combinent l'ensemble des modes de transport terrestre.

En matière de voies de communications, la ville est desservie par la route départementale 612 reliant Sète à Montpellier. La commune est reliée à l'autoroute A9, à l'ouest, par la route départementale 600.

Les artères ferroviaires

Outre la desserte régionale, les communications ferroviaires depuis la gare de Sète assurent des relations directes avec les principales destinations nationales (Toulouse, Marseille, Lyon, Paris, etc.) mais également avec les grandes destinations européennes de l'Europe du Sud et du Nord. En plus du trafic de voyageurs, près de 8 millions de tonnes de marchandises transitent également par la desserte régionale ferroviaire.

La proximité avec le Port de Sète en fait une liaison multimodale de choix pour une alternative efficace au transport routier. Cependant aucun arrêt n'est envisageable au droit de la zone d'étude.

L'axe fluvial

Au gabarit de 1 000 Tonnes, le Canal du Rhône à Sète, avec sa liaison vers le Rhône et la Saône, donne accès à un territoire distant de 600 km du port maritime et représente un trafic moyen de 250 000 Tonnes/an. Mode de transport respectueux de l'environnement, mais aussi moderne avec une nouvelle génération d'automoteurs fluviaux, le transport fluvial est l'un des atouts du secteur pour le fret (céréales, engrais, pâte à papier, graines, ferrailles, ...).

Les croisières fluviales constituent également une activité touristique importante. Toutefois la branche du canal débouchant sur le port de Frontignan n'est pas concernée par le tourisme fluvial qui emprunte le canal secondaire reliant l'étang de Thau.

Le port fluvial de vrac des Eaux Blanches, sur le canal secondaire du Rhône à Sète, totalise un trafic plus modeste de 10 000 Tonnes/an.

Les liaisons aériennes

Le Languedoc Roussillon compte 5 aéroports desservis par des relations commerciales régulières.

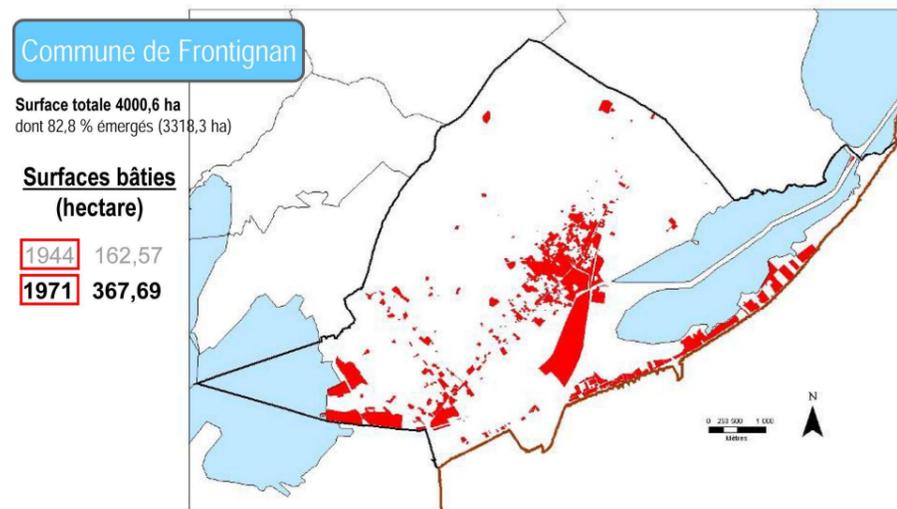
Situé à environ 25 Km du port, l'aéroport International "Montpellier Méditerranée" détient une place prépondérante au sein de l'espace régional. L'aéroport de Béziers-Vias, à 50 Km, qui propose des vols « low cost » vers le Royaume-Uni et l'Allemagne, représente une alternative intéressante.

Les liaisons douces

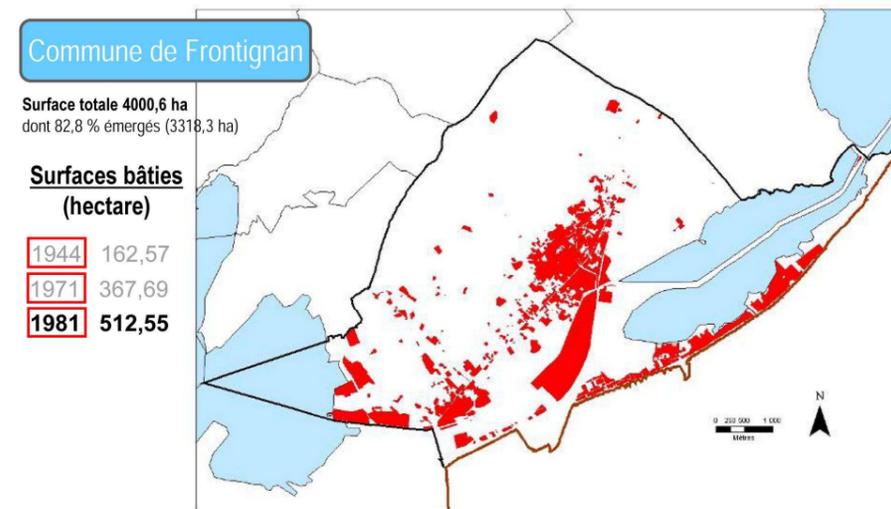
La commune de Frontignan possède un fort potentiel de cheminement doux, piétons et cycles, essentiellement induit par le passage du canal du Rhône à Sète.

Les anciens chemins de halages du canal principal et secondaire sont utilisés pour relier le centre de Frontignan, Frontignan plage et l'étang de Thau. Ils s'étirent plus à l'est vers la plage des Aresquiers, les communes de Villeneuve-lès-Maguelone, Palavas les Flots, Carnon, et peuvent mener jusqu'à Saint Gilles en suivant le canal.

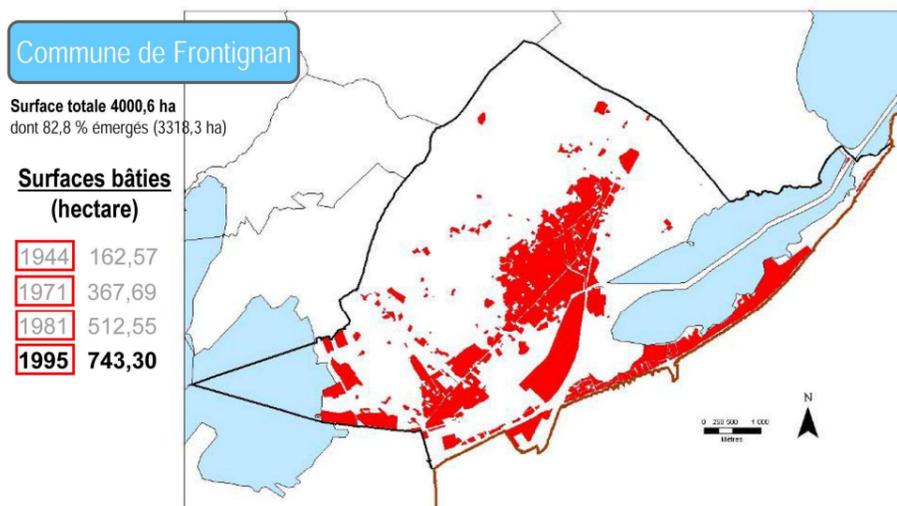
Vers l'ouest ce réseau s'arrête au droit de l'entrée du Parc Régional d'Activités du port de pêche. De ce point, La ville de Sète n'est pas accessible de manière suffisamment sécurisée.



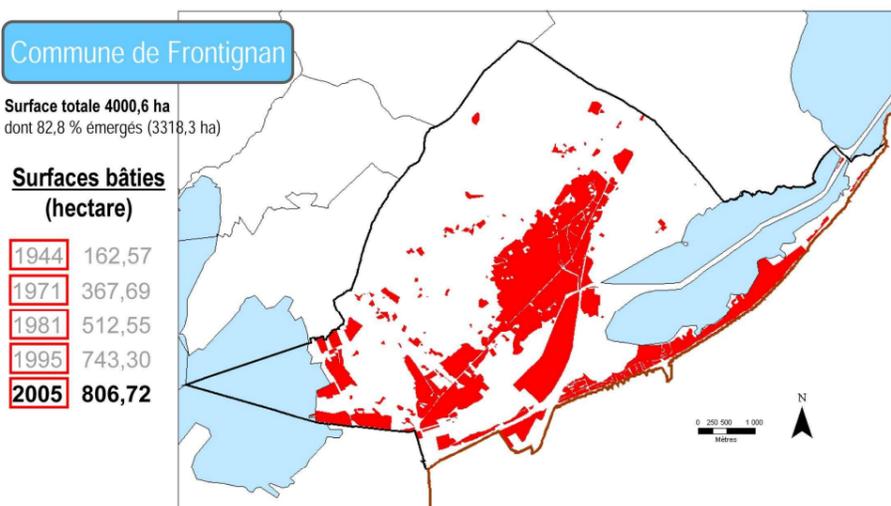
En 1971



En 1981

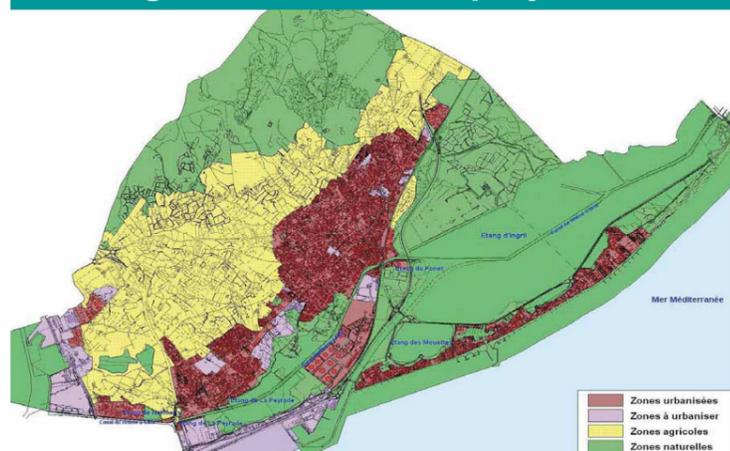


En 1995



En 2005

Les 4 grandes zones du projet de PLU



2. LE CONTEXTE GENERAL URBAIN ET PAYSAGER DE FRONTIGNAN

2.1 Les extensions urbaines successives de frontignan

D'une superficie totale d'environ 4 000 hectares et plus de 23 000 habitants, la commune de Frontignan se situe au sein de l'aire urbaine de Sète. La commune présente une surface artificialisée sur les surfaces émergées de l'ordre de 25%. Les zones humides et les surfaces en eau représentent quant à elle 17 % de la superficie totale de la commune. En 50 ans, l'espace urbanisé a été multiplié par 5. La commune de Frontignan a notamment connu une période de fort développement urbain durant les années 80 correspondant aux lois de décentralisation. Son développement c'est fait par extensions successives, sans véritable cohérence, au grès des opportunités foncières de part et d'autre de la route de Montpellier. L'urbanisation de la plage c'est opérer depuis les années 60 et arrive de nos jours à saturation faisant peser sur les constructions un aléa très fort en termes de submersion marine par déferlement de vague.

De fait la commune de Frontignan est constituée de trois pôles de vie distincte : Frontignan centre, Frontignan plage et La Peyrade

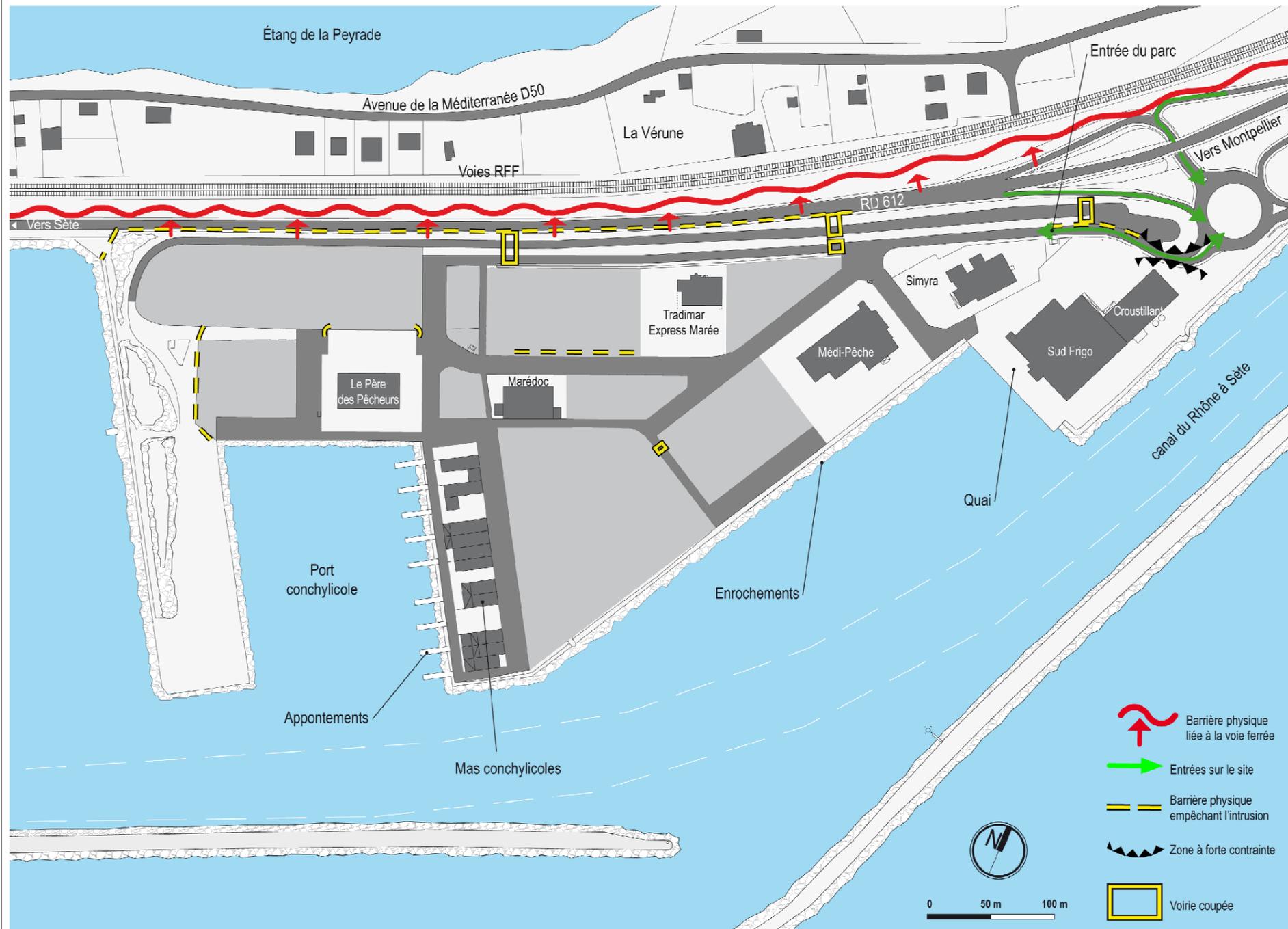
Le tissu urbain présente une consommation du foncier importante la densité de logements représente environ 15,7 logts/ha, toutefois sur la période 2000 à 2010 la commune a amorcée une inversion de cette tendance en lançant des opérations d'aménagement telles que la Zone d'Aménagement Concerté des Pielles qui présente une concentration de logement de près de 60 logts/ha. L'urbanisation de la commune a été telle qu'il a été mis en travaux en 1985/1986 la déviation de la route de Montpellier (ancienne RN 112) qui aujourd'hui est dénommée RD 612 et est gérée par le Conseil Général de l'Hérault. Cette RD 612 longe notamment la voie ferrée et permet un accès plus aisé à Frontignan plage. Le développement urbain de la commune a été accompagné également d'un fort tissu économique et par l'installation de nombreuses entreprises aux activités parfois polluantes, dont notamment la société GDH, dépôt d'hydrocarbures liquides et liquéfiés sur un espace de 70ha, qui fait l'objet d'un Plan de Prévention des Risques technologiques prescrit le 24/10/2008. Ce même site est visé par la directive n°96/82/CE du 9 décembre 1996 (SEVESO).

Le projet urbain tel que défini en 2000 a été réalisé et la ville a connu de nombreuses mutations ces dernières années (construction de nombreux nouveaux logements, augmentation de la population, amélioration de la qualité paysagère...). Ainsi au regard de l'évolution du territoire communal ces dernières années et de la nécessité de prévoir et d'organiser le développement de la commune à l'horizon 2020, la commune de Frontignan a approuvé le 07 Juillet 2011 la révision de son PLU.

Les objectifs d'ensemble de la mise en révision s'inscrivent dans la continuité de la politique de développement durable poursuivis depuis plusieurs années par la commune, notamment de :

- Veiller aux grands équilibres entre la protection des espaces naturels et du vignoble du muscat classé en AOC, et la maîtrise de la croissance de la ville à long terme et maintenir la qualité des paysages qui constitue un des principaux atouts touristiques de la commune,
- Veiller à la qualité environnementale, à la prise en compte des énergies renouvelables et des modes de déplacements alternatifs à la voiture,
- Veiller à la protection des personnes et des biens face aux risques naturels et technologiques,
- Poursuivre le renouvellement urbain dans le centre ville (notamment le long de l'ancienne RN 2112 reconvertie en boulevard urbain central) en veillant à maintenir la mixité urbaine et la qualité architecturale du patrimoine bâti, tout en facilitant l'accès des habitants aux modes de transports collectifs (train et bus),
- Inscrire le développement de la ville à l'horizon 2020, dans un projet global à long terme anticipant sur les besoins de la population, tout en organisant et en maîtrisant les étapes nécessaires à cette croissance dans le temps,
- Poursuivre la diversification de l'offre en logements (petites et grands logements, collectifs, individuels, locatifs privés, locatifs sociaux, etc...),
- Programmer les équipements publics nécessaires à une population de près de 30 000 habitants à terme.

Ce P.L.U. se présente comme un P.L.U. de transition dans un contexte où les différents grands enjeux liés à la réalisation du SCoT du Bassin de Thau ne sont pas encore totalement définis.



2.2 PERCEPTION DU SITE

Topographie et hydrographie

La topographie générale de la commune de Frontignan varie entre 0 et 223 m NGF.

La topographie du secteur de projet est très plane entre 0 et 2 m NGF.

Le secteur n'est traversé par aucun cours d'eau mais il se trouve en contact direct avec la mer Méditerranée de laquelle il est toutefois protégé par deux digues, l'interstice entre les digues et le secteur constitue notamment la voie de navigation principale du canal de Rhône à Sète.

Milieus naturels

Le secteur ne comporte aucune zone de protection réglementaire, en revanche il est situé à proximité de zones classées en NATURA 2000 et en ZNIEFF.

Perception du site

Le Parc Régional d'Activités occupe une position privilégiée, en bordure de la méditerranée, au débouché du canal du Rhône à Sète, et en relation directe avec le secteur de la Zone Industrielle Fluvio-maritime (ZIFMAR) localisée dans le prolongement du port de Sète.

Bordée au nord par la RD 612, le Parc Régional d'Activités, (port de pêche et la base conchylicole) ne bénéficie toutefois pas d'une desserte optimisée.

Le site possède une unique entrée, à l'est, par l'intermédiaire d'un giratoire en dénivelé, assurant conjointement la desserte de Frontignan Plage depuis la RD 612.

Le faible rayon de giration de cet ouvrage le rend contraignant pour les gros véhicules. Il est dégradé et offre une faible visibilité sur l'entrée du parc.

Malgré la proximité de la route départementale 612 ainsi que des villes de Sète et de Frontignan, Le parc se trouve relativement isolé.

Accolé au sud de la RD 612 sur un linéaire de 900 mètres, il offre une image désuète et peu valorisante. Une bande latérale d'une largeur d'environ 40 mètres, non aménagée, préfigure un état d'abandon. Elle est composée successivement de clôtures, de voies délaissées, le tout bordé d'enrochements limitant les accès « sauvages » au site. Cette bande non aménagée ne permet pas d'appréhender les limites d'emprise du parc.

Le port de pêche et la base conchylicole semblent n'avoir profité d'aucune mise à niveau de leurs aménagements depuis leur création. Cependant, en mai 2009, la Région inaugure la réhabilitation d'un bâtiment (Simyra), à l'entrée de la zone pouvant abriter trois entreprises aux activités spécifiquement orientées vers la transformation des produits de la mer. Cette requalification amorce le renouveau du parc.

La vision des équipements, depuis la route départementale 612, semble ne pas être maîtrisée. On constate l'implantation de bâtiments sans cohérence d'ensemble et une zone de bungalows qui renforce l'image d'une zone non achevée.

Cela s'explique en partie par l'absence de prescriptions architecturales pour l'ensemble du secteur.

L'impression de dégradation est accentuée par la faible occupation : 5 hectares sur 17 hectares disponibles.

Aussi, malgré sa position, le Parc Régional d'Activités de Frontignan présente de nombreux problèmes en termes de perception, d'image et de qualité des infrastructures qu'il conviendra de résorber.

Un positionnement exceptionnel

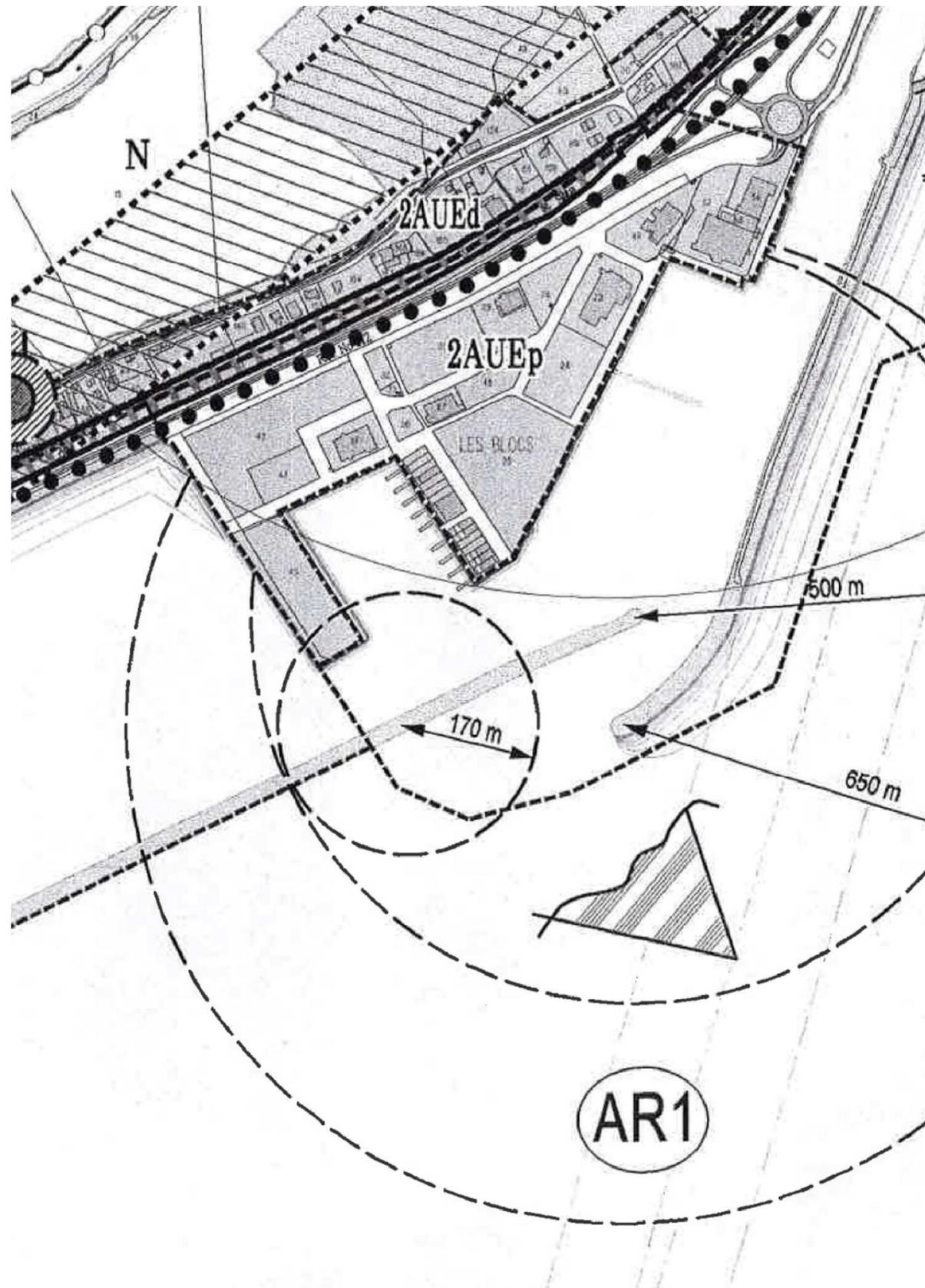


Une image peu valorisante depuis la RD 612



Un développement bloqué par les réseaux viaires et ferrés





LEGENDE

TABLEAU RECAPITULATIF DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

SYMBOLES	CODES ALPHANUMERIQUES ET CATEGORIES DE SERVITUDES
	A2 - Dispositifs d'irrigation Servitudes pour la pose de canalisations souterraines d'irrigation décret du 19/06/61
	AC1 - Monuments historiques. Servitude de protection des monuments historiques
	AC2 - Protection des sites Servitude de protection des sites classés.
	AR1 - Navigation maritime Servitude concernant les postes électrosémaphoriques, les amers et les phares de la marine militaire
	EL9 - Littoral Servitudes de passage des piétons sur le littoral
	EL11 - Servitudes relatives aux interdictions d'accès grévant les propriétés limitrophes des routes express et déviations d'agglomérations
	i3 - Gaz Servitudes relatives à l'établissement de canalisations électriques (alimentation générale et distribution publique)
	i4 - Electricité Servitudes relatives à l'établissement de canalisations électriques (alimentation générale et distribution publique)
	PT2 - Télécommunications Servitude relative aux transmissions radioélectriques.
	PT3 - Télécommunications Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques
	T1 - Voies ferrées Servitudes relatives aux chemins de fer - Loi du 15 juillet 1845 Zone en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives aux chemins de fer.
Autres informations utiles	
	Vestiges archéologiques connus. Toute autorisation d'utilisation ou d'occupation du sol est soumise pour avis au Préfet (décret du 5 février 1986)
	Bois et forêts soumis au régime forestier

2.3 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Le Plan Local d'Urbanisme

Le secteur correspond à la zone 2AUEp du PLU. Il s'agit d'une zone actuellement non équipée ou en partie équipée, destinée à l'implantation d'activités économiques après réalisation de divers équipements.

Les servitudes d'utilité publique

Le secteur est soumis aux dispositions de l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme, aussi appelé Amendement DUPONT. Il est imposé une marge de recul de 60 mètres par rapport à l'axe de la RD 612.

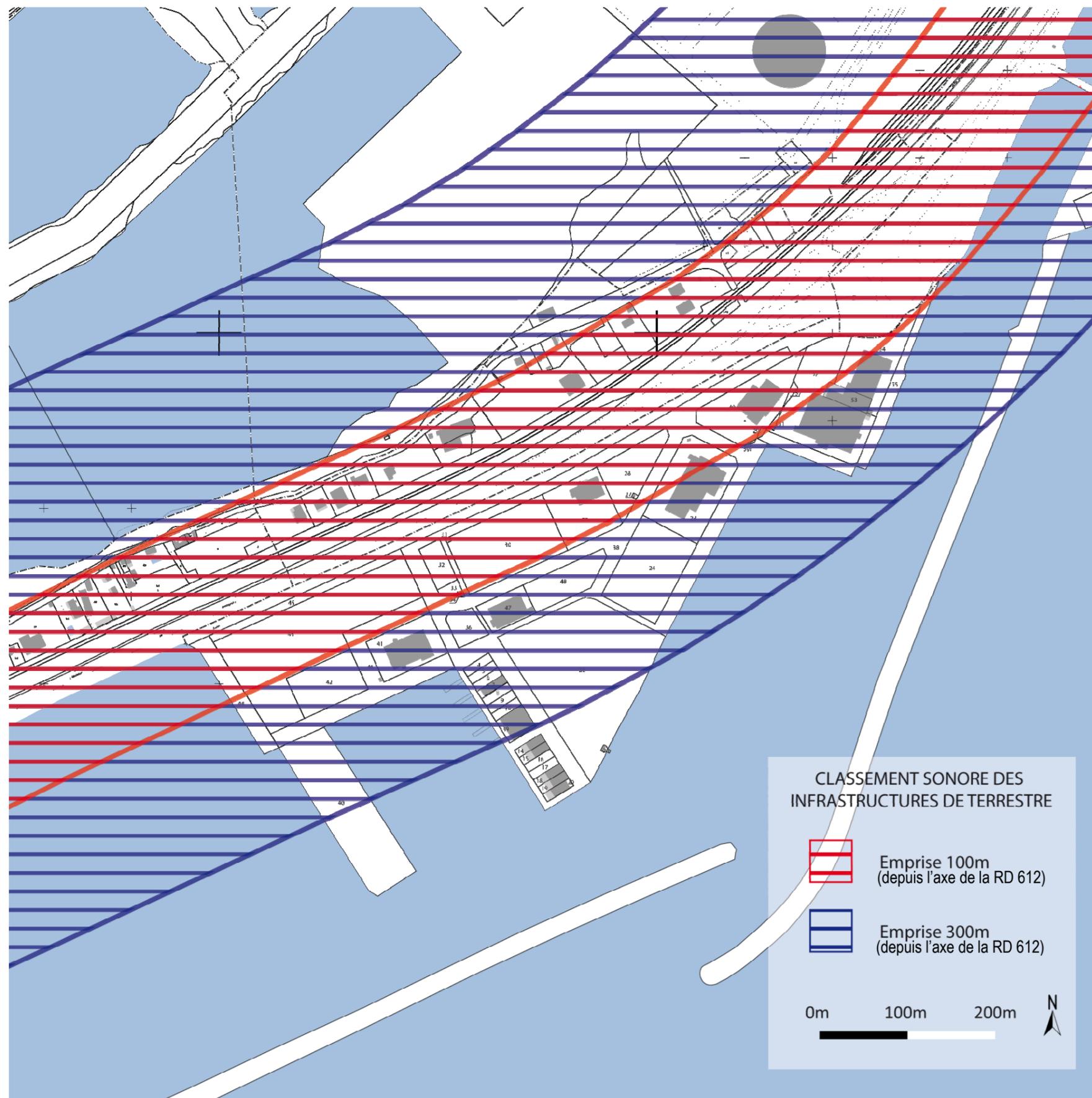
Servitude AR1 : servitude de champs de vue concernant la détermination et la conservation des postes électro-sémaphorique instituée par la loi du 18 juillet 1895, modifiée par la loi du 27 mai 1933 (article L 5112-1 et suivant du code de la Défense).

Servitude EL9 : servitude de passage sur le littoral instituée en application des articles L160-6 et L160-6-1 du code de l'Urbanisme.

Servitude I3 : Servitudes à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz. Servitudes d'ancrage, d'appui, de passage sur les terrains non bâtis, non fermés ou clos de murs ou de clôtures équivalentes.

Servitude PT2 : servitude de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles.

Servitude T1 : servitude relative aux chemins de fer et de visibilité sur les voies publiques.



Classement sonore et bruit des infrastructures terrestres de transport.

La commune et plus précisément le site sont concernés par deux classements sonores :

- L'arrêté n°2007/01/1064 portant classement sonore des voies ferrées et des lignes de tramway dans le département de l'Hérault. En l'espèce il s'agit du classement de la ligne SNCF Nîmes / Narbonne. La largeur de ce classement porte sur 300 m
- L'arrêté n° 2007/01/1069 portant classement sonore de la voirie des communes de plus de 10 000 habitants dans le département de l'Hérault. En l'espèce il s'agit du classement de la RD 612 en catégorie 3, soit un secteur affecté par le bruit de part et d'autre de la voie sur 100 m.

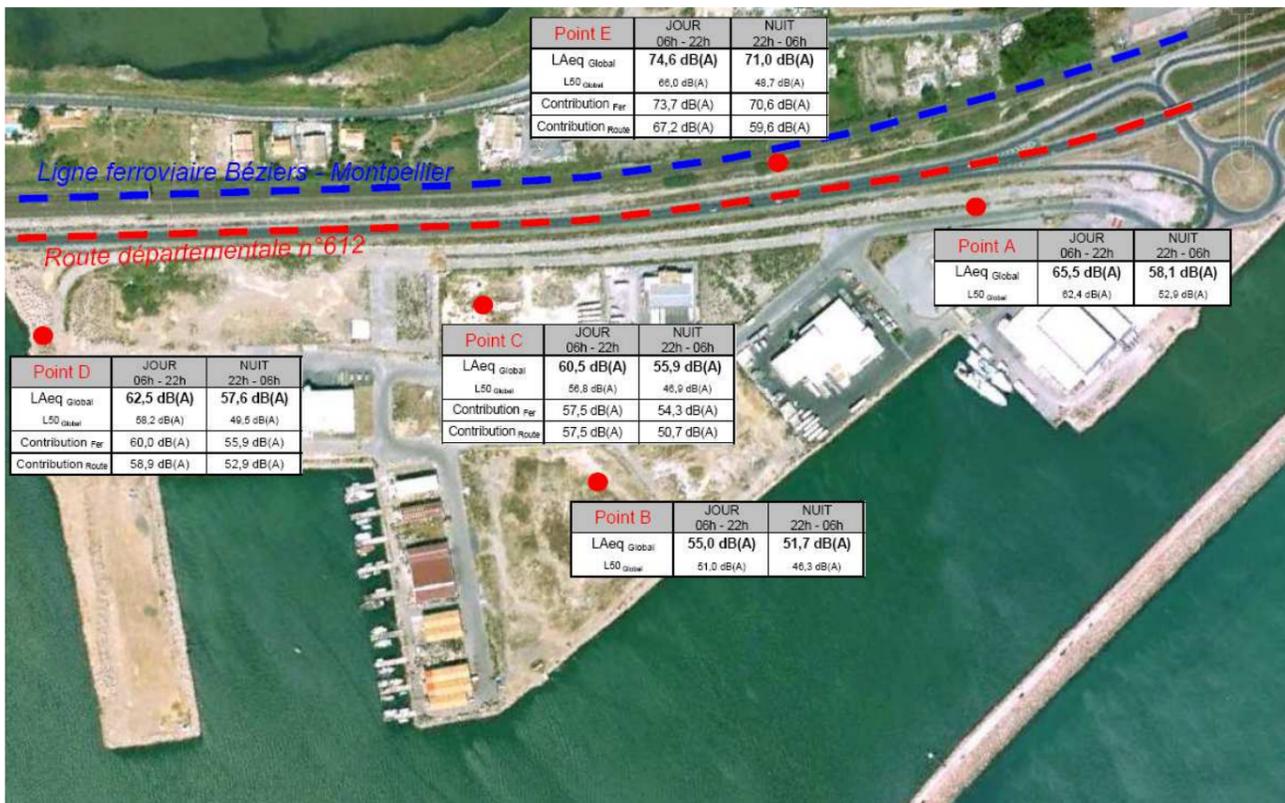
Selon les données issues de comptages, fournies par le Conseil Général de l'Hérault, le trafic moyen annuel de la RD 612 est de 16 484 véhicules par jour (cf tableau ci-dessous).

Les différents secteurs affectés par le bruit font l'objet de prescriptions d'isolement acoustique. Les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans ces secteurs doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, conformément aux décrets n°95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995 et de leurs arrêtés d'application.

Le site devant accueillir des entreprises dont l'activité est notamment liée à la mer les prescriptions architectural d'isolation acoustique ne s'applique pas au projet. Toutefois en termes de qualité du cadre de travail il est souhaitable d'avoir une rangée de bâtiments en alignement par rapport à la RD 612, afin que ces bâtiments absorbent une partie du bruit émis par la RD 612 et la voie ferrée afin de libérer le cœur du parc d'activité d'une partie du bruit et de lui conférer une ambiance plus tranquille.

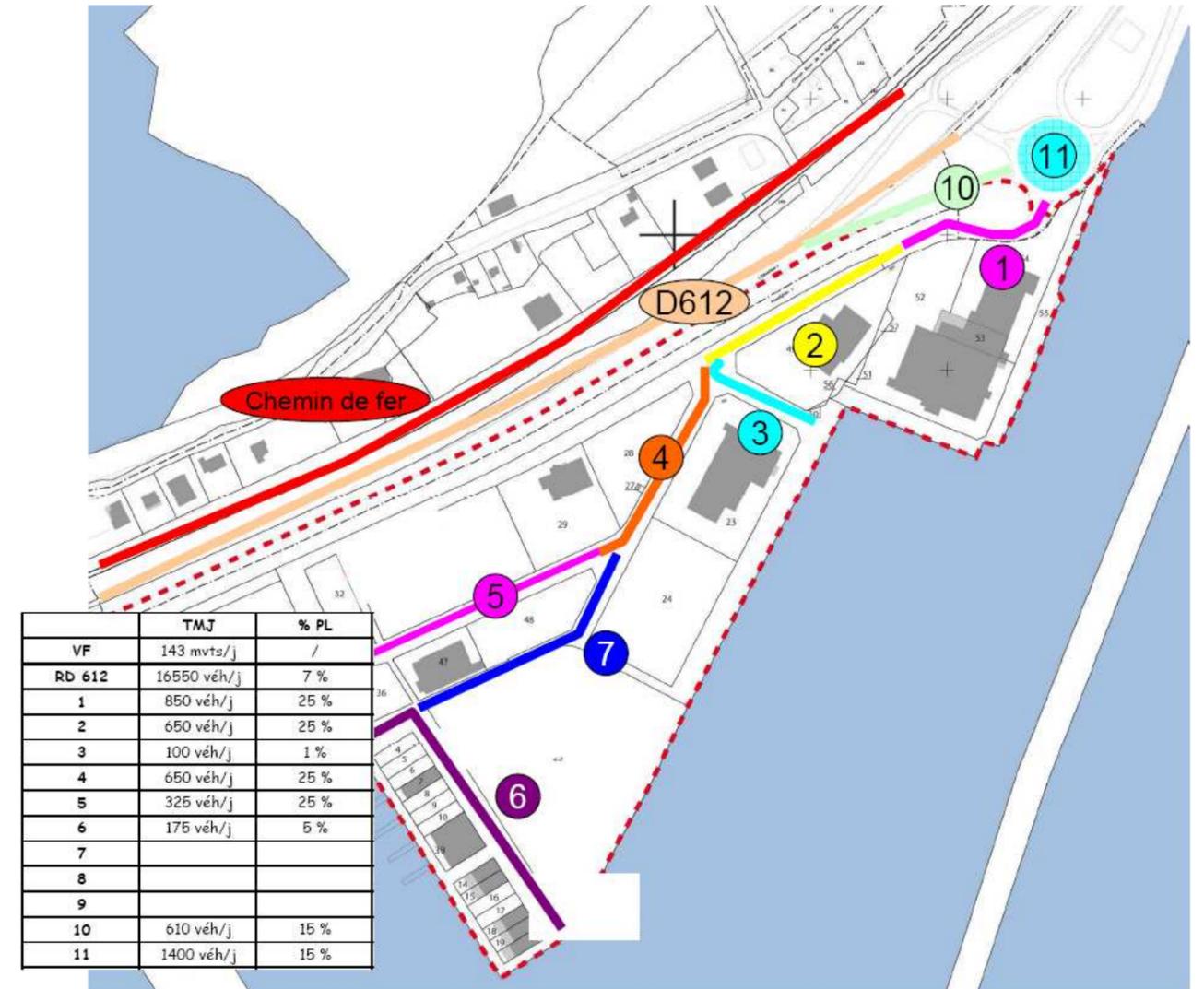
année	Trafic	% Poids Lourds
2010 (source CG 34)	16 484	Nc
2006	16 590	Nc
2005	16 193	Nc
2004	16 386	Nc
2003	16 430	Nc
2002	16 290	Nc
2001	15 816	Nc

Le trafic ferroviaire est quant à lui, selon les données mis à disposition par RFF et datant de 2004, de l'ordre de 146 trains par jour (toute catégorie de trains confondue).



Données de trafic au sein de la zone de projet :

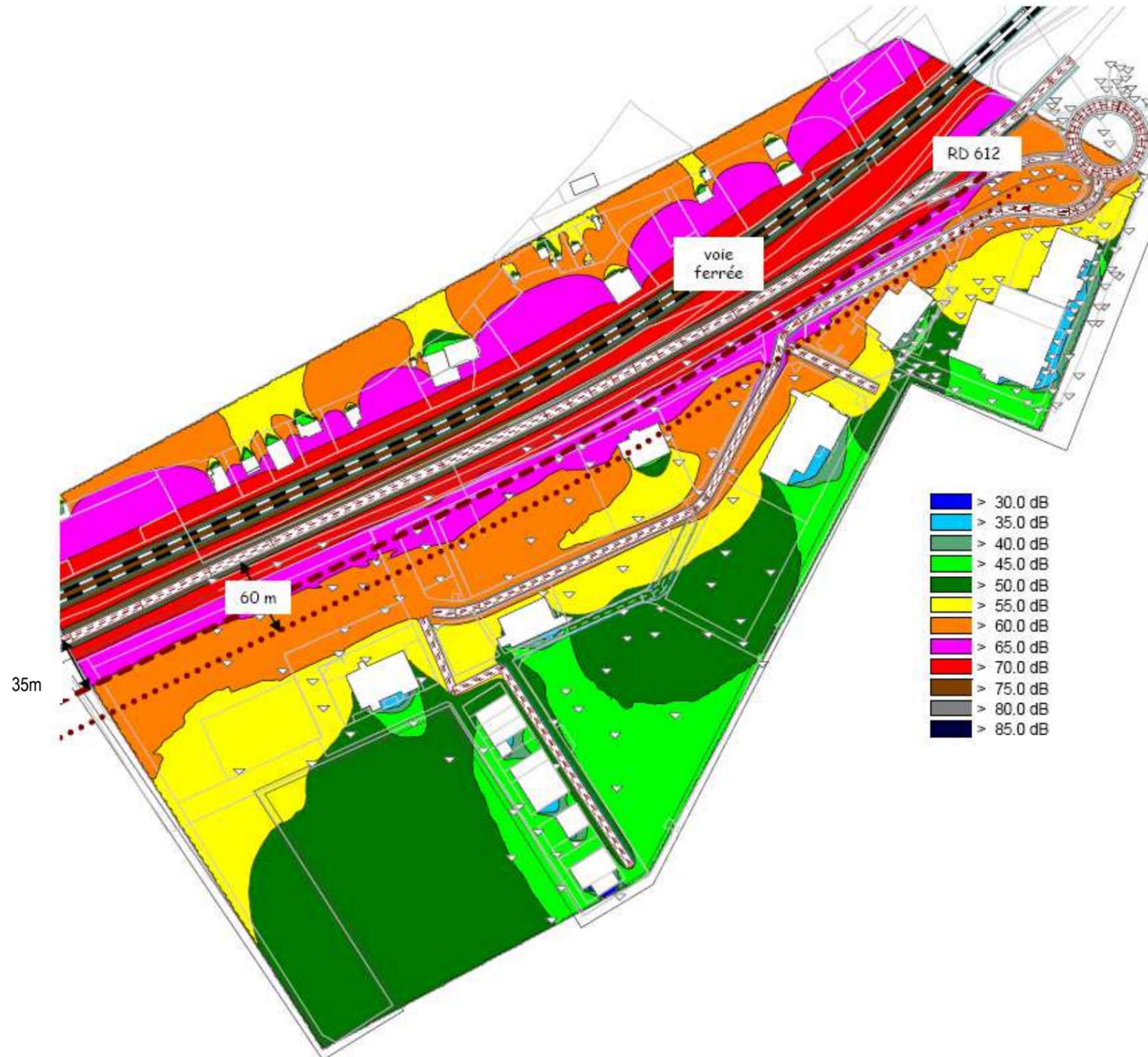
Les données de trafic ont été relevées lors de la campagne de mesures acoustiques. Elles révèlent un trafic très faible à l'intérieur de la zone. Ce trafic est constitué essentiellement par les employés du secteur et des déplacements inhérents aux activités en place (départ / retour des camions de livraisons).



L'ambiance acoustique actuelle

Une étude acoustique a été réalisée par le BET Serial Acoustique afin d'évaluer l'environnement sonore au droit du projet d'aménagement. La campagne de mesures de 24h a été effectuée du mercredi 15 novembre 2011 au jeudi 16 novembre 2011. Les enregistrements ont été réalisés avec des sonomètres de classe 1 par constitution de fichiers échantillonnés à une seconde. Pour la réalisation des mesures, des points représentatifs des différents secteurs géographiques mais aussi des différentes ambiances sonores ont été retenus. Les mesures ont été réalisées en 5 points nommés A à E répartis sur l'ensemble de la zone d'étude.

CARTE DE BRUIT : ETAT DES LIEUX EN PERIODE DIURNE



Résultat des mesures :

Il ressort des mesures que :

- L'environnement sonore de jour est constant avec des niveaux de bruits supérieurs à 55 dB(A).
- De nuit, la contribution sonore des infrastructures structurantes (axes routiers) diminue fortement.
- Les infrastructures routière et ferroviaire possèdent un impact sonore significatif sur l'ensemble du secteur

Cartes de bruit :

Les résultats de calculs sont présentés sous forme de cartes de bruit avec représentation des courbes isophones qui permettent ainsi de connaître les niveaux sonores à 3,0 m de hauteur au dessus du terrain naturel.

On peut aussi déterminer :

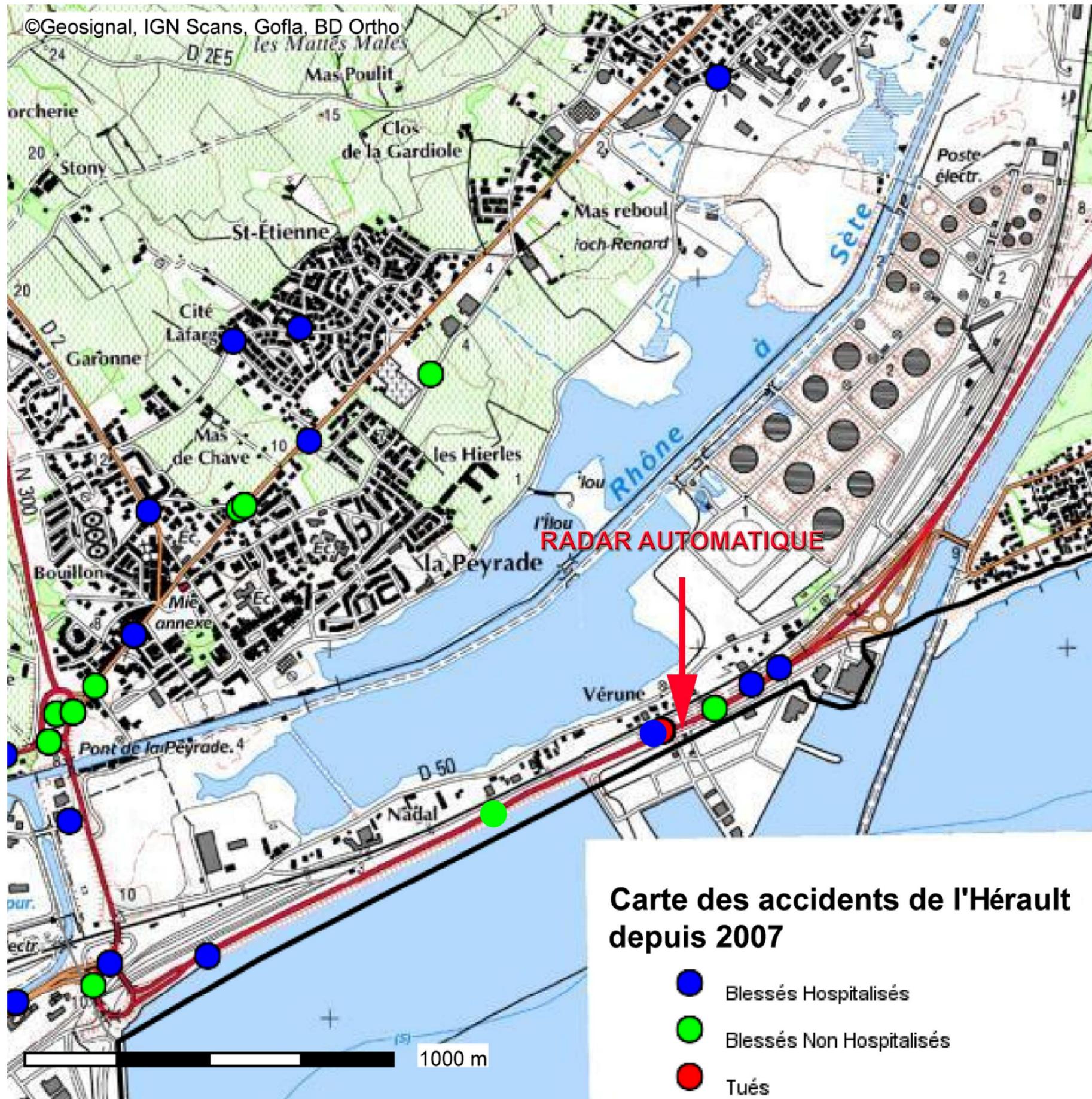
- les niveaux sonores en champ libre
- les niveaux sonores en façade des bâtiments

Afin de comparer les niveaux sonores actuels aux niveaux attendus après aménagement, des récepteurs ont été positionnés en limite du site de la zone d'activités ainsi qu'à proximité des habitations ou bâtiments les plus proches. Ceux-ci repérés R1 & R2 sont en fait situés de l'autre côté des axes de transports.

Les points R1 & R2, situés au nord de la voie ferrée sont sous l'emprise sonore largement prépondérante de la voie ferrée quelle que soit la période retenue.

Le point R3, à l'entrée actuelle du site de la zone d'activités est sous l'impact cumulé de l'ensemble des infrastructures de transports. Sur la période jour, l'impact de la RD 612 est légèrement supérieur aux autres voies de transports. Pour la période nuit, tous les impacts sont proches les uns des autres même si celui de la RD 612 reste légèrement supérieur aux autres. Les points R4 à R6 sont sous l'emprise cumulée de la RD 612 et la voie ferrée. Néanmoins, l'impact de la voie ferrée est légèrement supérieur sur la période nuit à celui des autres infrastructures. En tout état de cause, l'impact des voies internes de la zone d'activités est limité et très inférieur aux autres infrastructures. Celles-ci n'ont un impact que très localisé. Globalement le bruit constaté va de 45dB En bord de mer à 65 dB aux abords de la RD 612.





2.4 LE RESEAU VIAIRE ET LA RD 612

La RD 612 construite dans les années 80 a permis de désengorger le centre ville de Frontignan et son axe de développement que représente aujourd'hui la route de Montpellier.

La RD 612 est jouté à l'est par le réseau RFF, supportant actuellement l'ensemble du trafic ferroviaire. Ce trafic devrait être modifié à terme avec une prédominance du trafic de fret et de train TER, une fois la ligne nouvelle à grande vitesse Montpellier-Perpignan réalisé.

Cette voie a donc permis de libérer le centre ville de Frontignan des nuisances sonores et d'une partie des pollutions atmosphériques, ainsi que de sécuriser les déplacements, tout mode confondu, le long de la route de Montpellier.

En octobre 2004 il a été installé sur la RD 612 à hauteur du port de pêche un radar fixe de 2^{ème} génération pour une vitesse limite de 90 km/h. il ressort des statistiques les données suivantes :

- En 2005 : 9641 flashes
- En 2006 : 2946 flashes
- En 2007 : 1950 flashes

Ces données sont à mettre en parallèle aux données disponibles quant à l'accidentologie de la voie. Entre janvier 2007 et janvier 2012 il n'a été observé à hauteur du parc d'activité du port de Sète à Frontignan que 7 accidents :

- 1 accident mortel
- 3 accidents nécessitant une hospitalisation
- 3 accidents sans hospitalisation

Le projet d'aménagement s'inscrit dans une démarche de sécurisation de la RD 612 et de ses abords. Le projet vient en effet sécuriser cet axe en passant d'un aspect routier à un aspect plus urbain avec l'implantation d'un écran végétal tout le long de la RD 612. De cet accompagnement végétal il est escompté une réduction de la vitesse de la part des automobilistes. Le recul proposé à 35 mètres, par rapport à l'axe de la RD612, des parcelles d'activités contribue également à la sécurité du site en « éloignant le danger » que représente le flux de véhicules de la proximité immédiate de ces locaux. En réponse au fort flux de circulation de cet axe routier, et bien que le trafic ne soit que faiblement accidentogène sur cet axe, l'aménagement proposé cherche à éveiller la vigilance de l'automobiliste et induire son ralentissement, et l'invite à percevoir autrement cet espace transitoire entre les communes de Sète et de Frontignan



3. ANALYSE SEQUENTIELLE

3.1 CONTEXTE PAYSAGER GLOBAL DU SITE

L'urbanisation du port de Sète à Frontignan s'inscrit dans le cadre du projet de requalification du port de pêche.

Aujourd'hui ce secteur est isolé du reste de l'urbanisation par les éléments d'infrastructures que sont le canal du Rhône à Sète à l'est, la voie ferrée et la RD612 qui longe toute la section nord du secteur sur 2 km et enfin le port de commerce de Sète en lui-même à l'ouest.

La RD 612 constitue aujourd'hui un axe de circulation permettant d'éviter le centre ville de Frontignan, mais apparaît néanmoins comme un axe d'entrée de ville tant pour la commune de Sète que pour la commune de Frontignan.

Cet axe qui s'étend sur environ 4km révèle un paysage très dur notamment du fait de la présence très marquée de la société G.D.H qui couvre une superficie de 70 hectares et de la présence de la voie ferrée sur tout le linéaire également.

L'aspect non entretenu du port de pêche de Frontignan marque encore un peu plus le secteur qui se caractérise par des aménagements obsolètes dont le paysage littoral en tire tout les méfaits.

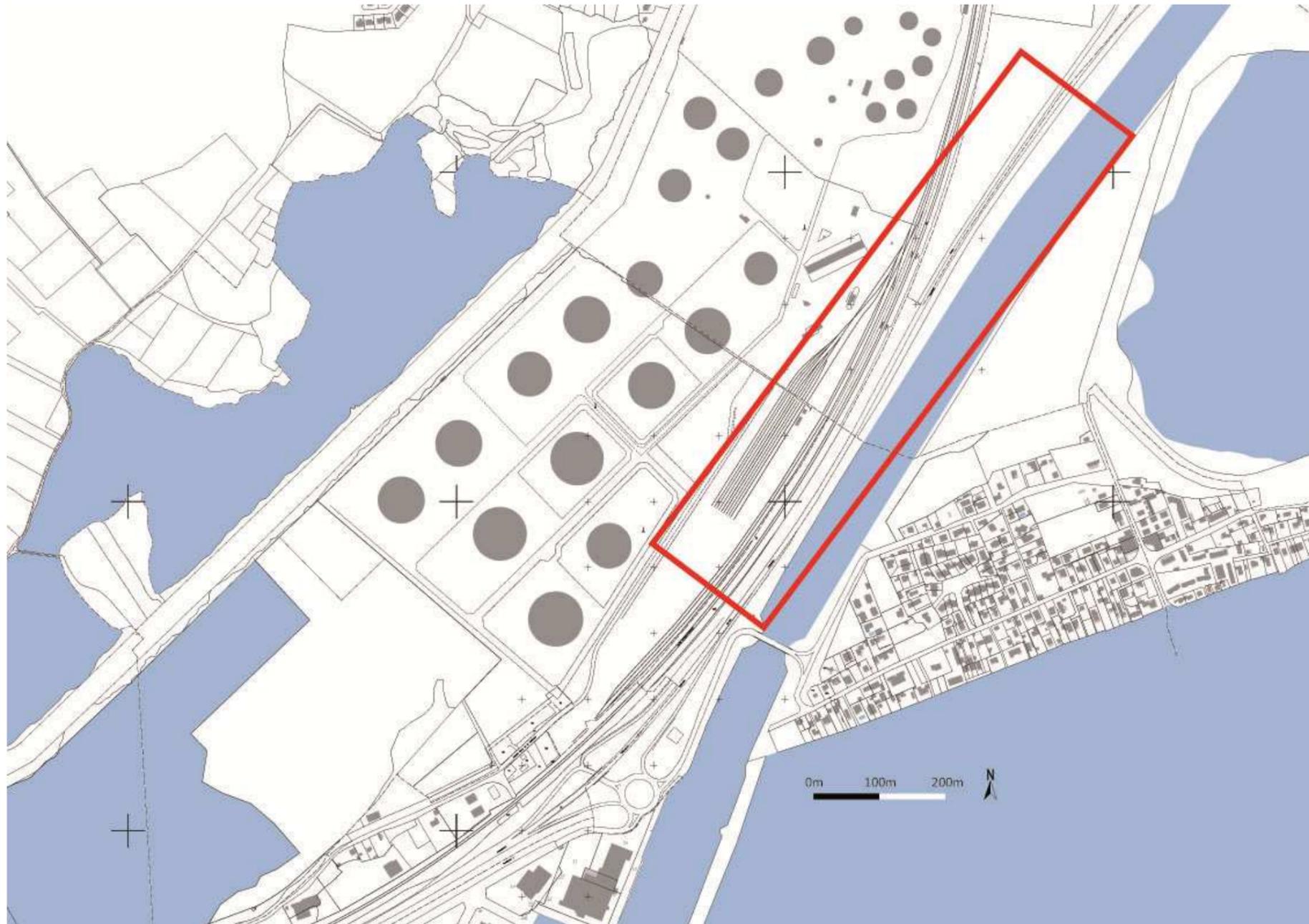
Le réaménagement du port de pêche de Frontignan peut être l'amorce d'un raffinement de la zone en saisissant les nombreuses occasions de mutations des délaissés entre le port de pêche, la RD 612, la voie ferrée et la société G.D.H.

Afin de veiller à l'insertion du projet dans son environnement et à la qualité des aménagements proposés sur les abords de la RD612, une section d'analyse a été définie. La présente étude d'écrira la section suivante:

- Du carrefour giratoire au croisement de la RD 600 et de la RD 612 à l'échangeur entre la RD 612 et de la RD 129, soit une section d'environ 4 km.

Cette section se découpe en 3 séquences, définies en fonction de l'ambiance paysagère qui se dégage tout au long de la RD 612 :

- la première séquence : séquence qui se déroule en contact visuel avec le dépôt de carburant de G.D.H. Cette séquence est située avant le port de pêche de Frontignan, mais confère au secteur une ambiance industrielle très lourde.
- la deuxième séquence : séquence intermédiaire en surplomb par rapport au secteur, permettant l'accès au port de pêche de Frontignan. Il donne à voir un horizon visuel qui court jusqu'au Mont Sinclair.
- la troisième séquence : séquence en mutation a proprement parlé car elle concerne directement le projet de réaménagement du port de pêche de Frontignan. Cette séquence est sectionnée par la voie ferrée et la RD 612. Les interstices n'étant pas exploités, le potentiel de réaménagement de la zone est réel. Le réaménagement du port de pêche doit permettre d'amorcer la mutation de la RD 612 en constituant une entrée de ville tant pour Sète que pour Frontignan.



SEQUENCE 1 : UNE AMBIANCE INDUSTRIELLE

Composition et perception de la séquence

Cette première séquence correspond à une séquence routière d'environ 1500 m. Toute cette séquence est marquée par la présence du complexe G.D.H. qui confère à la zone un aspect fortement industriel, notamment de par le caractère surdimensionné des cuves de stockage des hydrocarbures par rapport au reste des infrastructures. Cette impression est d'autant plus accentuée par la constitution en ligne droite de la RD 612 accompagné de la voie ferrée. L'axe fort ainsi formé, crée une longue percée dans le paysage. Il absorbe complètement la perception du site niant presque la présence du canal du Rhône à Sète sur la côté ouest de la RD 612.

Aucun aménagement de type barrières de sécurité véhicules, n'existe afin de sécuriser les abords de la chaussée.

Aucun trottoir et/ou piste cyclable n'est prévu pour assurer un déplacement sécurisé des piétons et des cycles de part et d'autre de la chaussée.

Qualification de la séquence

Les infrastructures dominent, marquant l'identité de cette séquence paysagère et des suivantes.

Les espaces entre les différentes infrastructures de circulation (canal, route départementale et voie ferrée) constituent des délaissés importants qu'il s'agit d'exploiter pour la mise en valeur de la RD 612.

Relation entre la séquence 1 et le site de projet

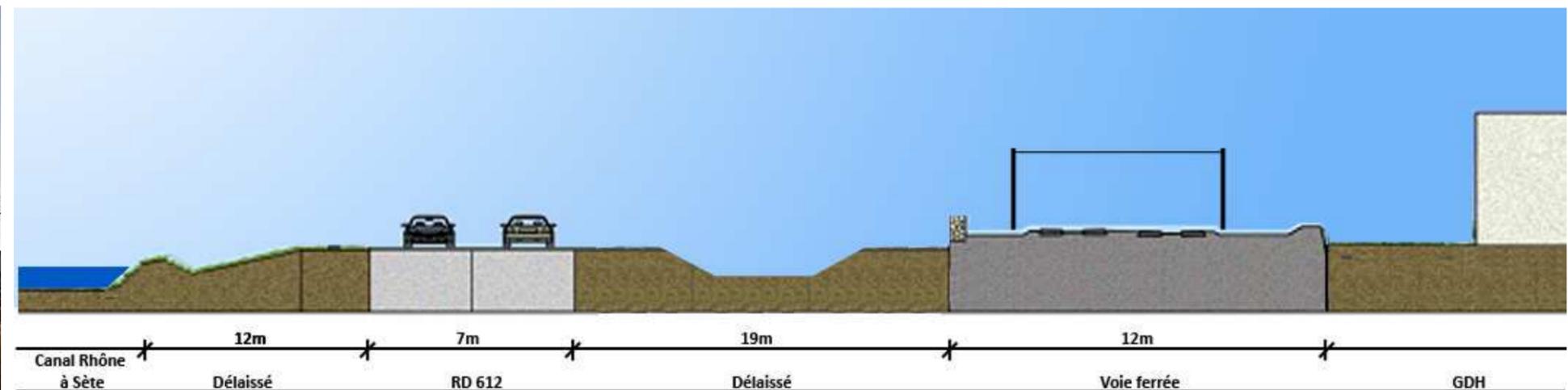
A travers cette séquence se pose la question de la qualification de l'entrée de ville de Frontignan notamment en termes d'image aujourd'hui trop industriel et laissé pour compte.

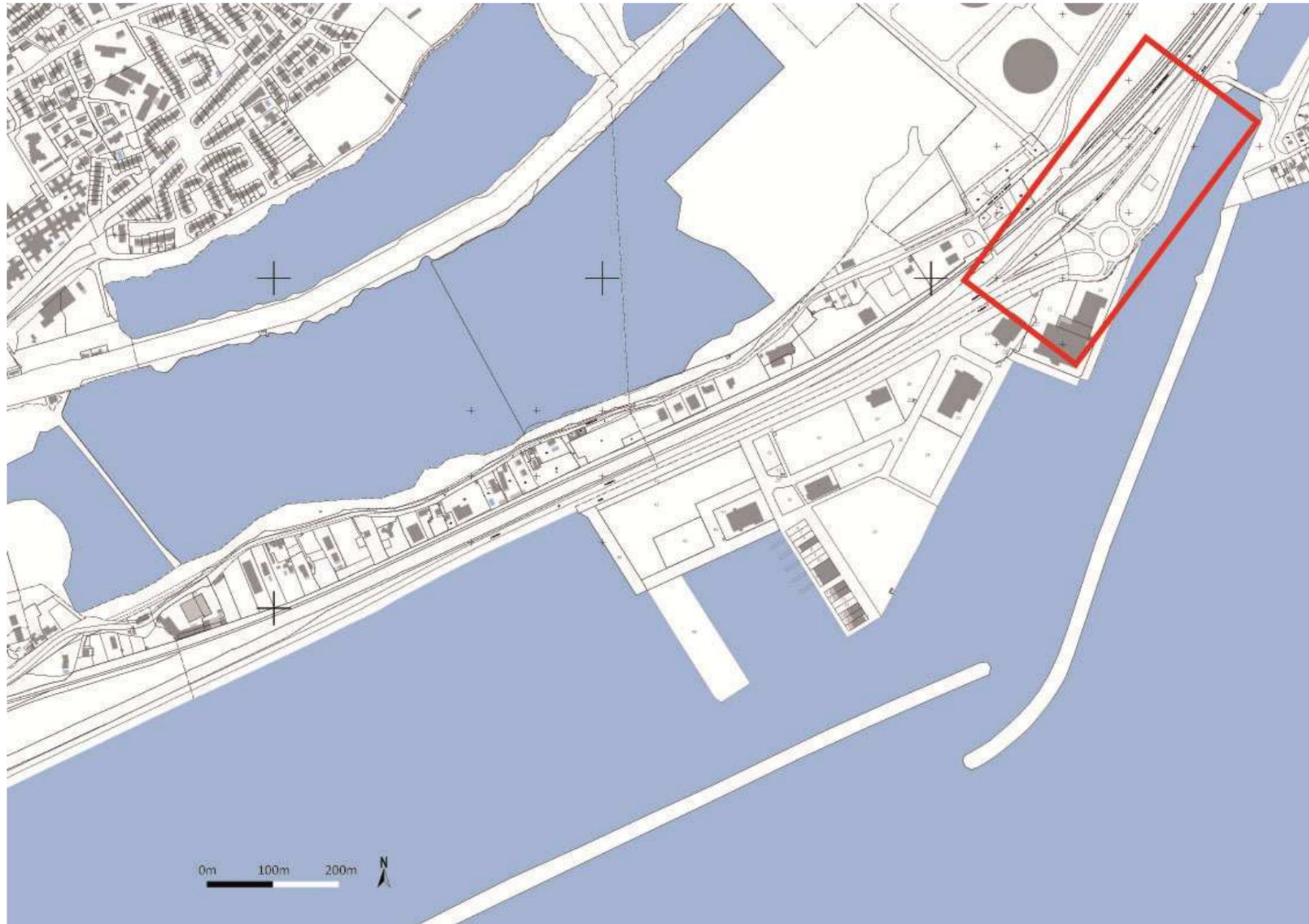
La séquence 1 est en relation indirecte avec le projet de réhabilitation du port de pêche. Elle annonce l'échangeur permettant l'accès au port et à Frontignan-plage correspondant à la séquence suivante.

Cette séquence permet de comprendre l'isolement du port, de part la présence de la double infrastructure routière et ferroviaire.

Elle justifie et appuie la nécessaire valorisation des interstices qui, dans le cadre de la démarche d'identification et de structuration de l'entrée de ville et, dans le cadre du projet, du port de pêche et, par extension, de la ZIFMAR, amorcera une meilleure assise économique à l'ensemble du secteur.

La RD 612 vers Sète depuis Montpellier





SEQUENCE 2 : L'ACCES AU PORT DE PECHE ET PERSPECTIVE SUR LE MONT-SINCLAIR

Composition et perception de la séquence

La séquence 2 est en rupture avec la séquence 1 dans le sens où elle vient en surplomb par rapport au secteur, afin de desservir le port de pêche par-dessous par des bretelles d'accès dans les deux sens. Cette séquence s'étend sur près de 500m de longueur et jusqu'à 125m dans sa partie la plus large comprenant les bretelles d'accès et le carrefour giratoire.

Des glissières de sécurité sont présentes de part et d'autre de la chaussée tant au niveau du surplomb que des bretelles d'accès/sortie.

En revanche aucun élément paysager ne vient adoucir le panorama.

L'aspect très peu qualitatif du port de pêche vient renforcer l'ambiance industrielle obsolète de ce secteur qui vient impacter en terme d'image les communes de Sète et de Frontignan.

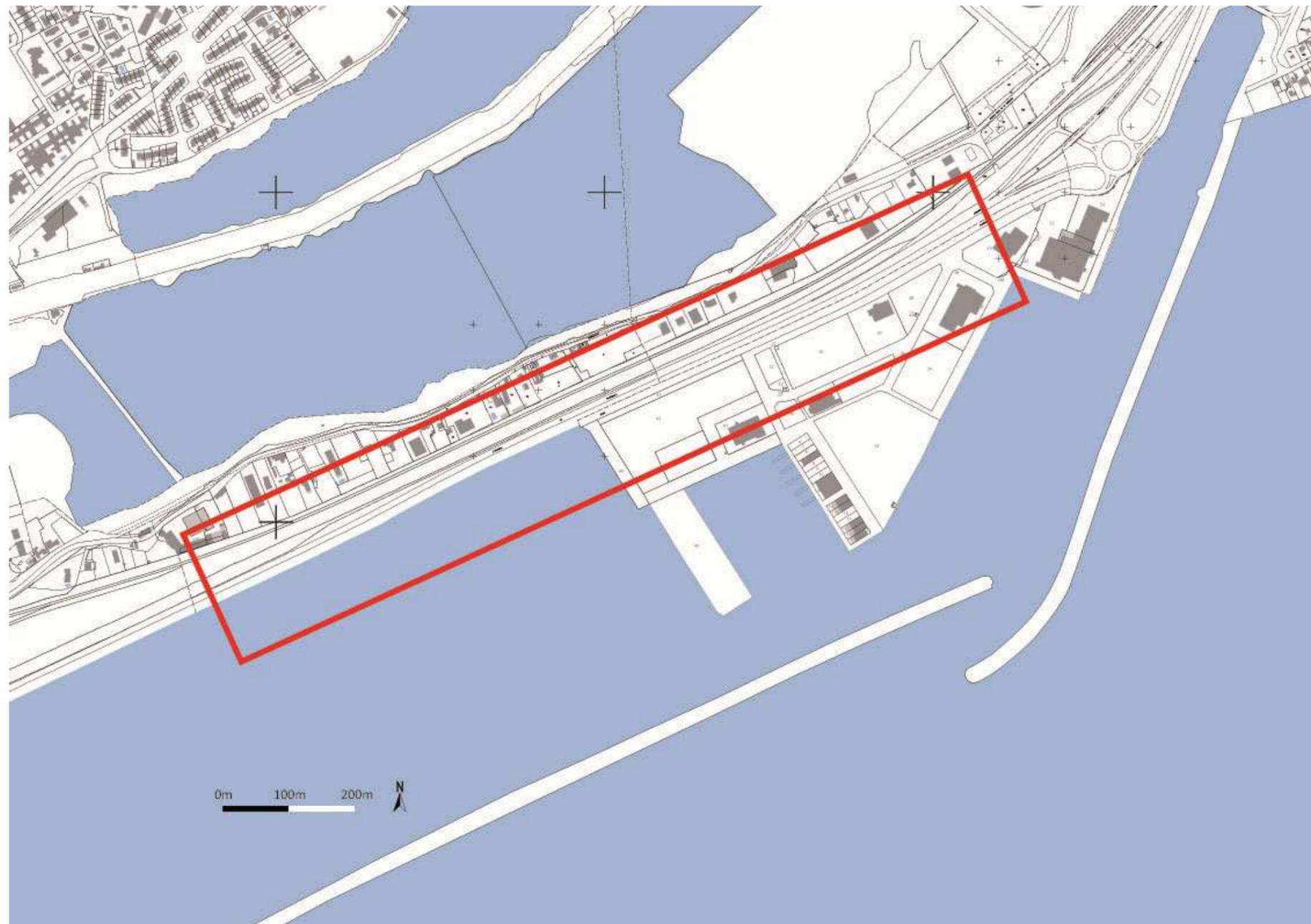
Qualification de la séquence et relation avec les futurs aménagements

Cette séquence courte est l'articulation où s'opère l'entrée du port de pêche.

Entre le projet de réaménagement du port de pêche et le développement de la ZIFMAR, la séquence 2 est le point de départ visuel de ce secteur du littoral.

Concernant le projet de réaménagement du port il s'agira notamment d'améliorer l'aspect paysager de la ligne d'horizon qui s'étend du port jusqu'au Mont-Sinclair.





SEQUENCE 3 : TOUT UN LINEAIRE A PROJETER

Composition et perception de la séquence

La séquence 3, d'une longueur d'environ 2000 m et de 600 m sur la zone de projet, introduit tout le linéaire de la face nord du projet de réaménagement du port de pêche

Elle traverse un espace délaissé de part et d'autre de la RD 612 sans aucun aménagement spécifique destiné aux déplacements doux de part et d'autre de la voie.

Elle présente une ouverture visuelle assez nette sur le port de pêche, ce qui vient accentuer le caractère abandonné de cette partie du littoral.

Le port est aisément perceptible depuis la RD 612, ainsi le potentiel de mutation du port est très fortement perceptible.

La présence de la voie ferrée n'est en rien atténuée. Aucun alignement d'arbres ou d'arbustes ne vient adoucir le paysage.

Une glissière de sécurité est présente sur tout le linéaire côté voie ferrée, alors qu'une simple barrière, délabrée en de multiples points, assure la sécurité côté port de pêche et dans le prolongement côté mer.

Un radar fixe, protégé par une glissière, est implanté côté port de pêche afin de flasher les véhicules dans le sens Sète – Frontignan. Il est permis de mettre en relation le faible nombre d'accidents sur cette section avec la présence de ce radar bien que l'aspect dégagé de la RD 612 ne soit pas, a priori, accidentogène.

Enfin on peut noter la présence de deux bâtiments dans la zone *non aedificandi* de 60m. L'implantation des deux bâtiments correspond en effet à un éloignement de l'ordre de 40m de l'axe de la RD 612.

Qualification de la séquence 3 et relation avec les futurs aménagements

Porteuse de la promesse d'une image, d'une identité dynamisante, à renouveler ou à créer pour le port de pêche, la séquence 3 devra être appréhendée avec soin dans ses aménagements collatéraux.

Si cette séquence apparaît aujourd'hui comme un espace délaissé, elle sera dans un avenir proche un espace à l'interface de projets de développement à l'échelle de la commune et plus largement du territoire avec le développement de la ZIFMAR

Il s'agira de développer une transition urbaine structurée entre Frontignan et Sète, reliant de façon harmonieuse et cohérente les deux communes.



La RD 612 le long du port de pêche



La RD 612



Etat actuel de la RD 612 à hauteur du dépôt d'hydrocarbure de GDH. Les bas côtés sont complètement délaissés renforçant le côté industriel et austère de ce linéaire.



Exemple d'aménagement sur la zone portuaire d'Amsterdam, la voie ferrée et le dépôt d'hydrocarbure sont masqué par un double alignement d'arbres et un talus.

4. ORIENTATIONS ET PRESCRIPTIONS DECOULANT DE L'ANALYSE SEQUENTIELLE

Ce chapitre développe les orientations d'aménagement parcourant la RD 612.

Le linéaire de la RD 612 sur les trois séquences étudiées, présente une certaine homogénéité dans le sens où ce linéaire symbolise l'impéritie des différents maîtres d'ouvrages à s'entendre et exploiter le potentiel de mutation des zones délaissées entre le canal du Rhône à Sète, la RD 612 et la voie ferrée.

Dans le cadre de ce dossier les séquences 2 et 3 seront étudiées. La séquence 1 apparaît comme un espace à structurer dans le cadre d'un projet futur. Elle ne fait donc pas l'objet d'aménagement spécifique.

Les recommandations pour cette séquence (voir exemple ci-contre) peuvent être toutefois du même ordre que pour les séquences 2 et 3 : améliorer l'aspect paysager en proposant un alignement végétal le long des espaces délaissés.

Pour ce qui concerne les séquences 2 et 3, les aménagements proposés le long du linéaire routier devront redonner une véritable envergure à cette zone d'activité.

Ainsi, sur le linéaire de la RD 612, le paysage sera entièrement remodelé, les abords de la voie seront traités par des plantations, à savoir :

- alignement d'arbres de hautes tiges formant une homogénéité le long de la voie et permettant d'accompagner une démarche d'alignement structurant tout le long de la traversée de la RD 612 entre les communes de Sète et de Frontignan.

Les enjeux d'aménagement sont repris ci-après.

4.1 PRESCRIPTIONS GENERALES POUR LES SEQUENCES 2 ET 3 : LA REQUALIFICATION DES INTERSTICES ENTRE LA RD 612 ET LE PARC D'ACTIVITE DU PORT DE PECHE.

Voie Ferrée

RD 612

Entrée générale du parc d'activité

Espace végétal de transition

Emprise pour une future piste cyclable

Rond-point d'accès au Parc Régional d'Activités

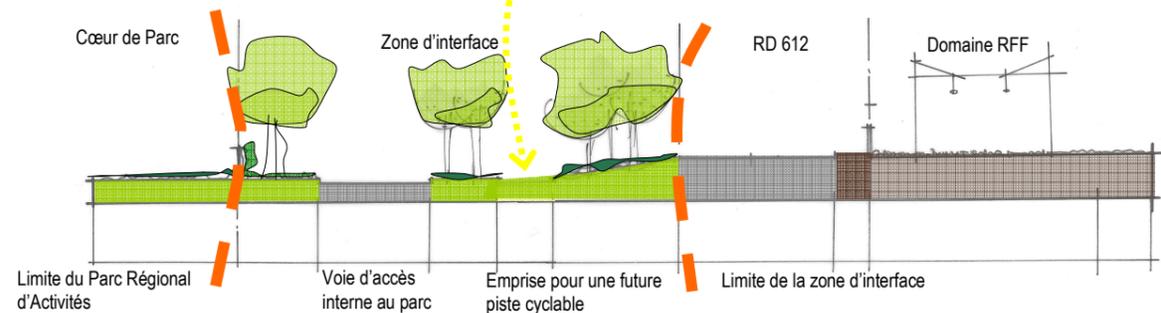


Les enjeux sont les suivants :

- Donner un aspect continu et structuré d'arbres d'alignement afin d'offrir une section paysagère et qualitative et afin de créer un écran végétal avec les terrains voisins.
- Créer un véritable espace de transition entre la RD 612 et le parc d'activité du port de pêche, notamment afin d'atténuer les nuisances sonores émanant du trafic routier.
- Préserver des percées visuelles vers la mer
- Créer un véritable paysage permettant d'identifier et de structurer cette espace de transition à la fois entrée de ville pour les communes de Sète et de Frontignan.

Ainsi, le traitement du linéaire consiste majoritairement à une action de remise en valeur et de création du paysage d'entrée de ville.

La principale intervention préconisée, outre la réorganisation du parc d'activité en lui-même, est de proposer un réaménagement de l'espace interstitiel entre la RD 612 et le parc d'activités



Chêne vert



Tamaris



Genêts



Laurier rose



Les orientations sont les suivantes :

Sur tout le linéaire nord du site (environ 900 mètres), en bordure de la RD 612, sur une bande de 40 mètres, environ est aménagé un vaste espace paysager, avec la plantation de nombreux arbres et espèces de couvre-sols.

Cette bande végétale permet :

- D'améliorer la perception du Parc Régional d'Activités, depuis la route départementale 612 et donner une image d'espace maîtrisé au droit du site.
- Accueillir un cheminement, une piste cyclable, qui pourra être aisément intégrée à un projet de voie douce de plus grande envergure (liaison douce entre Sète, Villeneuve-lès-Maguelone et Palavas-les-Flots).
- De marquer une limite naturelle entre le Parc Régional d'Activités et la route départementale 612
- D'intégrer visuellement les divers bâtiments existants.
- D'atténuer les nuisances sonores générées par le fort trafic automobile sur la RD 612.

Cette bande verte peut très bien être reproduite entre la RD 612 et la voie ferrée afin de casser les lignes de forces et d'apporter une réponse au problème existant de « stérilité paysagère » due à la succession des infrastructures et de l'abandon des espaces interstitiels.

La végétation apportant un traitement paysager de qualité, sera adaptée au climat méditerranéen en bord de mer :

- Chêne vert
- Tamaris
- Genet (en sous masque pour donner de l'épaisseur)
- Laurier rose

En matière d'architecture, le règlement de la zone à urbaniser 2AUEp fait référence à une hauteur de construction maximale fixée à 8 mètres au faitage, afin d'éviter de se retrouver avec des bâtiments d'une trop grande hauteur.

L'aspect extérieur des constructions outre le PLU sera précisé par un cahier des charges architecturales de façon à assurer une certaine unité de traitement des espaces bâtis : les éléments techniques devront ainsi être masqués depuis l'espace public, soit par des acrotères d'une hauteur suffisante, soit par un local technique ou autre superstructure.

Les édifices techniques installés sur les constructions devront faire l'objet d'une intégration au bâtiment. Les matériaux d'aspect verrier réfléchissant sont interdits.

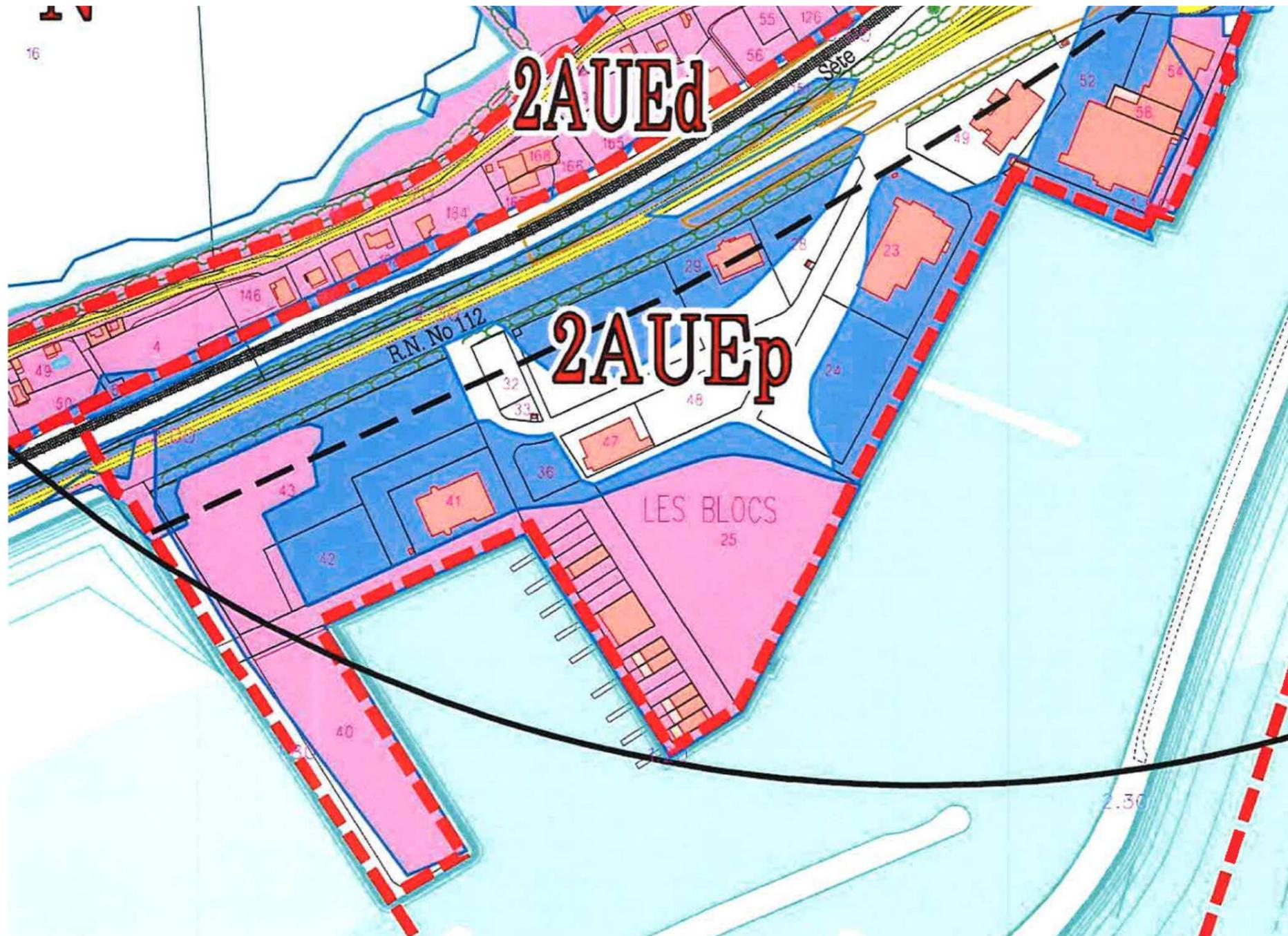
Les clôtures pleines sont interdites, seul un soubassement plein d'une hauteur de 20cm est autorisée afin de laisser libre la circulation des eaux et surmonté d'un simple grillage doublé ou non d'une haie vive. Les murs en aggro laissés bruts seront interdits.

D'un point de vue urbanistique, L'aménagement préconisé vise à redonner une véritable qualité à la RD 612 et ainsi aux entrées de ville de Sète et de Frontignan.

Les espaces plantés inscrits le long de la RD 612 ont une fonction paysagère dans la mesure où ils assurent une transition douce entre la RD 612 et les bâtiments de la zone d'activités et structurent l'entrée de ville de Sète et de Frontignan.

Le recul prescrit et l'aménagement paysager proposé en bordure nord de la RD 612 doivent assurer une unité et une cohérence du projet. Le traitement proposé vient adoucir l'image jusque là très dure et surannée de cette partie du littoral. Les locaux d'activités seront préservés d'un contact visuel direct avec la RD 612.

Il est proposé de créer à cette occasion un premier écran végétal entre la RD 612 et les locaux d'activité. La création d'un alignement végétal contribue à la mise en place d'une unité et d'une harmonie paysagère des abords de cet axe de circulation. Un véritable aspect d'entrée de ville s'en dégage. Ainsi, une ambiance paysagère douce et structurée s'imposera à l'ambiance routière actuelle.



— — — — — Marge de recul actuelle : 60m

4.2 PRECONISATIONS REGLEMENTAIRES

Le parcours de la RD612, et la zone *non aeficandi* de 60 m lui correspondant, traversent, concernant le projet, une seule zone du PLU. Il s'agit de la zone 2AUEp.

La zone 2AUEp est une zone actuellement en partie équipée qui est destinée à l'implantation d'activités économiques après réalisation de divers équipements.

Y sont interdites, les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les constructions destinées à l'habitation, y compris les logements de fonction ou de gardiennage,
- Les carrières,
- Les campings et terrains de stationnement de caravanes,
- Les caravanes isolées et les habitations légères de loisirs,
- Les parcs résidentiels de loisirs,

Dans les zones inondables sont également interdit :

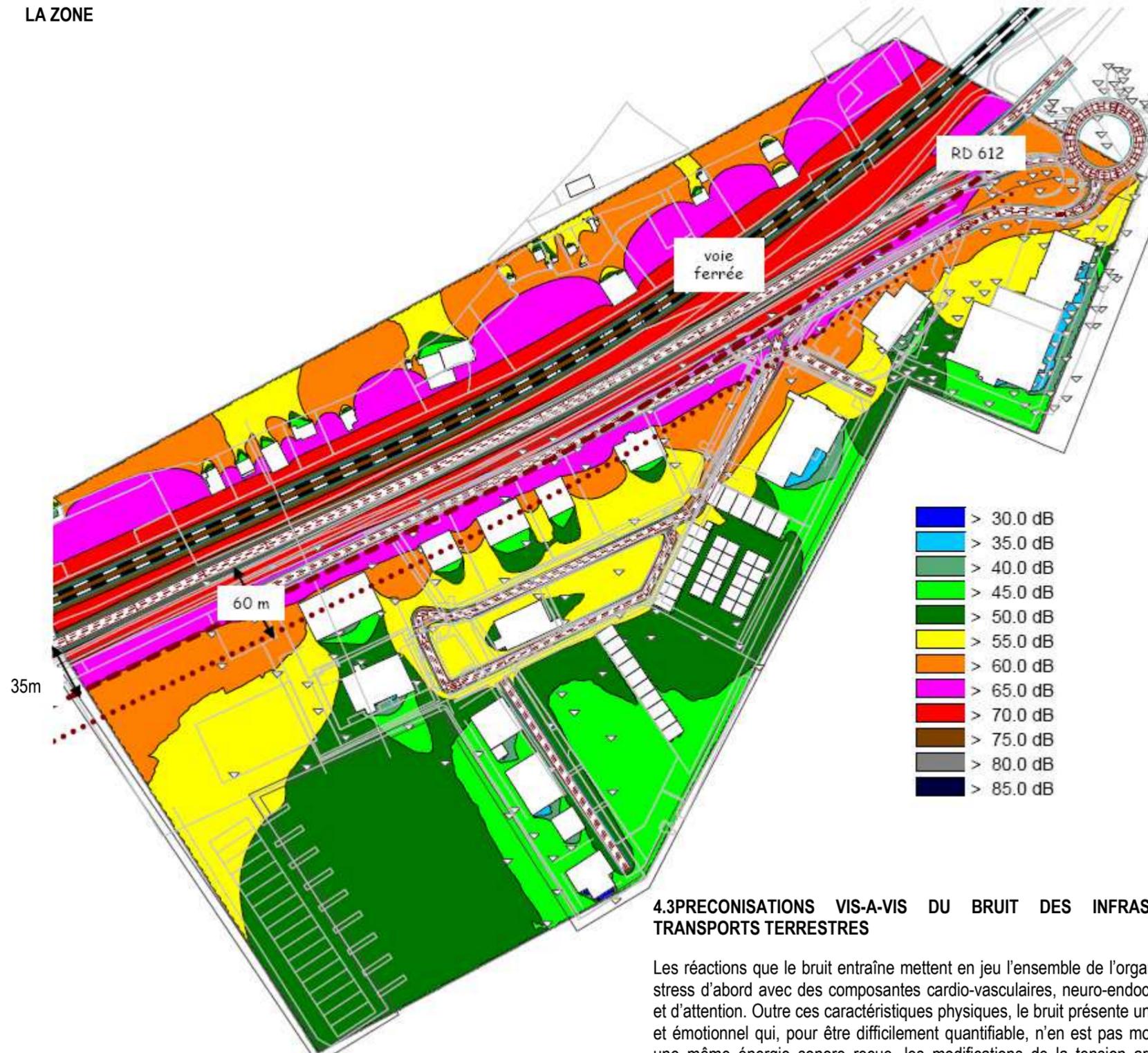
- Tout projet de construction à caractère stratégique ou vulnérable
- Tout remblai, dépôts ou exhaussements, à l'exception des digues autorisées destinées à une protection contre les inondations.

En vue de l'urbanisation future de ces espaces, et afin d'instaurer une continuité dans la logique d'urbanisation observée en séquence 3, il s'agit de prescrire pour cette zone une réduction à 35 m de la bande *non aedificandi* de 60 mètres par rapport à l'axe de la voie.

Ce recul à 35m permettra d'optimiser l'implantation des entreprises amenées à s'installer sur le site, garantissant ainsi l'optimisation du foncier disponible sur le site.

Par ailleurs le recul à 35m se justifie également par le traitement paysager de l'interstice entre le parc d'activités et la RD 612 en optimisant ce délaissé pour le transformer en axe vert.

CARTE DE BRUIT : PROJECTION DU BRUIT EN PERIODE DIURNE SUITE AUX AMENAGEMENTS DE LA ZONE

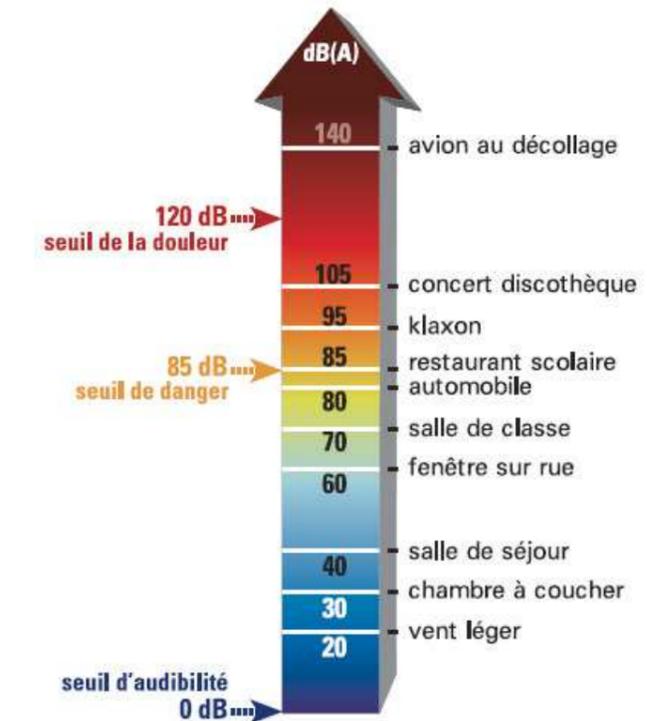


4.3 PRECONISATIONS VIS-A-VIS DU BRUIT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES

Les réactions que le bruit entraîne mettent en jeu l'ensemble de l'organisme : réactions de stress d'abord avec des composantes cardio-vasculaires, neuro-endocriniennes, affectives et d'attention. Outre ces caractéristiques physiques, le bruit présente un caractère informatif et émotionnel qui, pour être difficilement quantifiable, n'en est pas moins réel. Ainsi, pour une même énergie sonore reçue, les modifications de la tension artérielle ne sont pas identiques chez deux personnes. En effet la mesure du bruit, si objective soit-elle, ne peut rendre compte de la gêne ressentie.

Aujourd'hui il est démontré que le bruit peut entraîner une modification sur de nombreuses fonctions physiologiques telles que le système digestif, respiratoire et oculaire.

Ainsi, le seuil d'alerte pour la santé est fixé à 85 décibels et le seuil de danger, à 90 décibels.



Echelle du bruit (source : www.sante-environnement-travail.fr)

En l'état le bruit observé sur le site va de 45 dB en bord de mer à 65 dB à proximité de la RD 612. Les seuils de dangers ne sont donc pas franchis.

Mesures :

Le parti d'aménagement prévoit notamment de tirer parti de l'implantation de la première ligne de bâtis à proximité de la RD 612.

L'implantation des différentes constructions créera un effet « mur antibruit » favorable à une ambiance sonore en cœur de zone plus clémente de l'ordre de 50 à 55dB

De plus, la solution retenue et préconisée pour ce projet, face à la nuisance acoustique rencontrée, est d'assurer un isolement acoustique des façades à 35 dB(A) de la première rangée des locaux d'activités et de garantir un isolement minimal de façade de 30 dB(A) pour les locaux.

Le projet d'aménagement du parc d'activités du port de Sète à Frontignan prend en compte les nuisances, qu'elles soient visuelles ou sonores. L'aménagement proposé pose le principe d'un traitement paysager des abords de la RD 612 destiné à redonner une envergure d'entrée de ville à cet axe et à jouer, dans une certaine mesure, le rôle d'écran acoustique aux nuisances sonores pour le reste de la zone. De plus, la solution retenue et préconisée pour ce projet, face à la nuisance acoustique rencontrée, est d'assurer un isolement acoustique des façades à 35 dB(A) de la première rangée des locaux d'activités et de garantir un isolement minimal de façade de 30 dB(A) pour les locaux.

4.4 L'INSCRIPTION DU PROJET DANS LE CADRE DE LA DEROGATION PREVUE A L'ARTICLE L 111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME

Les contraintes géographiques du projet :

Le site est situé en bord de mer, cette contrainte géographique conditionne le développement de la zone et le plan de masse qui en découle. En effet, le site est particulièrement isolé, enclavé entre la mer et les infrastructures existantes que sont la route départementale et la voie ferrée, sans possibilité d'extension vers et sur la mer. Le projet de requalification prévoit une remise à niveau des infrastructures existantes et de valoriser les charges foncières, ressources rares en bord de mer.

Implanter les constructions à partir de 60 m depuis l'axe de la RD 612 bouleverserait l'économie générale du projet en rendant quasiment inexploitable les lots situés au nord du périmètre. Compte tenu des besoins surfaciques des entreprises souhaitant s'implanter sur le site (surface médiane : 3000 m²), il s'agirait alors de revoir l'emplacement et la surface du nombre de parcelles. En effet, le site est desservi par les réseaux présents sous la voirie actuelle. L'obligation de respecter la marge de recul engendrerait des dévoiements de réseaux coûteux et une refonte totale de la zone et contraindrait les entreprises dont l'activité est liée à la mer à ajourner leur projet d'implantation dans l'attente de la libération de foncier dans la Région, d'où une perte économique importante sur le bassin d'emploi de Sète.

Le projet consistant à réhabiliter le port de pêche de Sète à Frontignan, en prenant en compte l'existant, notamment l'implantation du bâtiment d'Express Marée, afin de créer un alignement du bâti, il est demandé de réduire cette marge de recul de 60 à 35 mètres. Ainsi, les constructions viendraient en continuité de l'existant et le développement de la zone portuaire serait homogène et cohérent.

L'intérêt communal motivé par les enjeux urbains : la RD 612 :

La commune de Frontignan a la particularité d'être éclatée en trois pôles de vie distincts ayant chacun sa spécificité :

*Frontignan-ville : la ville s'est développée à partir d'un noyau médiéval originel (l'écusson), vers le Nord et le long de l'ex RN 2112 vers l'Ouest et vers l'Est.

*La Peyrade : le quartier est lié à la construction du canal du Rhône à Sète, et s'est développé avec la croissance des activités industrielles jusqu'à former un véritable second pôle urbain.

*Frontignan-plage : constitué jusqu'aux années 50-60 de quelques cabanes de pêcheurs, ce quartier va s'étendre fortement avec la création de campings, de résidences secondaires, d'un port de plaisance etc... Les zones industrialo-portuaires se sont développées des rives de l'étang de Thau aux franges Sud de Frontignan-ville en passant par le Sud de la Peyrade, elles ceinturent l'urbanisation par le Sud-Ouest, au delà du canal de Rhône à Sète.

Une grande partie du territoire est occupée par le vignoble qui constitue une des richesses de la commune, tant d'un point de vue économique que patrimonial et paysager. Le traitement des espaces de franges avec l'urbanisation est un des grands enjeux pour Frontignan.

Au Nord, le massif de la Gardiole isole la commune de la plaine de Gigan et de l'arrière pays : Frontignan est une commune exclusivement tournée vers le littoral.

La présence de grandes infrastructures (canal du Rhône à Sète, voie ferrée, RD 600 et RD 612) et d'éléments physiques tels que les étangs (étang de la Peyrade, étang des

Mouettes, étang d'Ingril) ou le massif de la Gardiole cloisonne le territoire en créant des grandes coupures qui expliquent en partie la structuration actuelle de la commune.

A ce titre la RD 600 compose une véritable limite au sein de la commune : les espaces situés à l'Ouest se rattachent à l'étang de Thau (autant en terme de fonctionnement que visuellement) et constituent des espaces « à part » par rapport au développement urbain global de la commune qui se fait à l'Est de cette voie (La Peyrade, Frontignan-ville etc...). La mise en « 2x2 voies » programmée de cet axe va accentuer cet effet de coupure, le maintien et le développement de liens Est-Ouest seront des enjeux à traiter.

A l'inverse, l'ex RN 2112 a été le fil conducteur d'une grande partie du développement urbain : même s'il existe encore une coupure d'urbanisation entre la Peyrade et Frontignan-ville, l'urbanisation s'est développée le long de la voie. Le projet de requalification de cet axe en véritable « boulevard urbain central » qui est en cours va permettre de valoriser ce lien historique et va entraîner des mutations urbaines importantes de part et d'autre.

S'agissant de la RD612, cette voie contourne la ville par le Sud. Lorsque l'on arrive de Sète, la route offre des vues sur les espaces portuaires (bassin ZIFMAR et ses enrochements, dépôts de carburants, voie ferrée). L'image renvoyée est assez dure, cet impact est accentué par le traitement technique de la voie (échangeurs, glissières de sécurité etc...).

L'échangeur de l'étang des Mouettes marque une certaine rupture, à partir de ce point la séquence devient davantage valorisante avec des vues sur la silhouette de Frontignan-ville (clocher de l'église...) avec la Gardiole en arrière plan, mais aussi sur les étangs et le secteur des salines.

Cette séquence naturelle laisse ensuite place à la traversée de la ZAE du Barnier (perception des bâtiments d'activité) avant une nouvelle séquence « viticole » de qualité à la sortie Ouest de la commune en direction de Vic la Gardiole (vues sur les vignes, les murs de clôtures en pierres, le domaine du Mas de Madame...).

La présence de plusieurs ponts (franchissement du Canal du Rhône à Sète ou de la voie ferrée) permet à l'automobiliste de se retrouver en position dominante à quatre reprises et ainsi de percevoir assez largement le paysage et sa diversité (étangs et mer Méditerranée, zone urbaine, zone portuaire...).

Le Port de pêche de Sète à Frontignan marque fortement le paysage sur la façade maritime communale (terminal frigorifique, bâtiments de stockage, clôtures, enrochements, bassin ZIFMAR...).

Afin de respecter les enjeux liés aux entrées de ville, le projet de réhabilitation intègre dans sa conception l'aménagement de l'interface entre la RD 612 et la zone portuaire.

L'intérêt communal motivé par les enjeux économiques : insuffler une nouvelle dynamique au territoire de Frontignan :

La fermeture des principaux sites industriels dans les années 1980 (Lafarge en 1985, Mobil en 1986, la raffinerie du Soufre en 1989) a bouleversé l'économie locale. Elle a généré la perte de près de 1000 emplois directs ou indirects et a engendré un véritable traumatisme pour la ville et sa population.

Aujourd'hui, le tissu économique frontignanais est constitué de Petites et Moyennes Entreprises (PME) / Petites et Moyennes Industries (PMI) à vocations principales de commerces et surtout de services. En effet, plus de 90% des établissements comptent moins de 10 salariés. L'activité industrielle est stabilisée.

En termes d'emplois, malgré la hausse du nombre d'emplois offerts sur la commune (+28% depuis 1999), Frontignan enregistre un « déficit d'emploi » : le nombre d'emplois

proposés (5 228) est inférieur au nombre d'actifs occupés (8 348). Parmi ces emplois, 85% sont des postes salariés.

L'organisation multipolaire du territoire et son passé industriel induit une forte dispersion de l'activité économique sur la commune :

- Plusieurs zones d'activités économiques gérées par Thau aggro (ZAE du Mas de Klé (I et II), le Parc d'Activités Horizon Sud, la ZAE de la Peyrade, la ZAE de l'ancien Pont de la Peyrade, la ZAE du Barnier).
- Des espaces en cours de mutation sur les rives de l'étang de Thau, à vocation industrielle, sur lesquels sont mêlées des activités et des friches.
- Le « Port régional de Sète » : les espaces situés au Sud de la RD 612 font partie du périmètre administratif du port régional de Sète qui est géré par la Région Languedoc-Roussillon et son établissement public régional Port Sud de France. Plusieurs projets d'aménagement sont en cours, notamment la création d'une aire de carénage qui doit venir prendre place à l'horizon 2014 sur le port de pêche. Par ailleurs, l'ensemble des terre-pleins existants est concerné par une réhabilitation et une rationalisation des espaces.

Ce secteur accueille déjà 15 entreprises (liées à l'activité maritime et à la pêche) ainsi que le terminal frigorifique qui transforme les produits de la pêche.

Le vaste bassin délimité par la digue ZIFMAR est porteur de forts enjeux en termes de développement économique à l'échelle régionale. Il est envisagé, le long de la digue Est du port de commerce, la création dans le bassin d'un terminal destiné à accueillir les « autoroutes de la mer ».

La Région a également commencé à mettre en œuvre les travaux de rénovation et de recalibrage du canal du Rhône à Sète. Au gabarit de 1000 tonnes, le canal permet l'accès à un territoire à 600 km du port via le Rhône et la Saône. Le trafic marchandise sur cette voie est appelé à augmenter de manière importante grâce à son recalibrage. La politique régionale du port de Sète vise à reporter une partie du trafic routier vers ce mode de transport.

Il s'agit, dans le cadre d'une démarche de développement durable, de conforter l'activité économique et l'emploi autour du bassin de Thau tout en veillant à respecter la protection du milieu naturel et des équilibres biologiques. C'est un réel arbitrage entre l'espace maritime et le littoral qui lui est attenant.

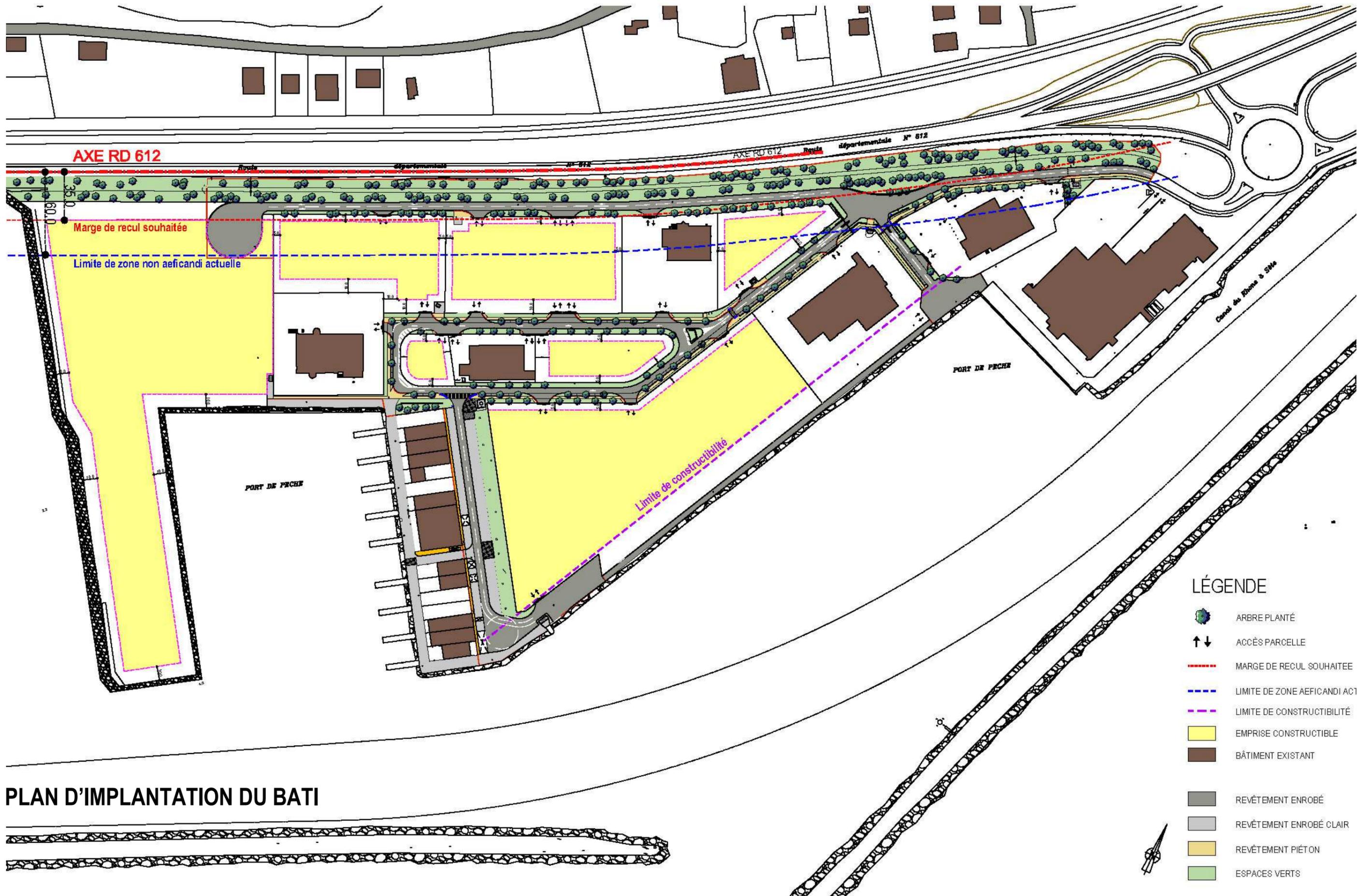
Dans cet esprit, la vocation générale des zones est clairement identifiée selon les zones qui sont alors respectivement affectées à :

- *La pêche et les cultures marines
- *La protection du milieu et des équilibres biologiques
- *Les constructions et aménagements urbains
- *Les activités industrialo-portuaires, commerciales et artisanales
- *Les activités de tourisme, loisirs et navigation
- *Les zones réservées à l'exploitation agricole (Zones pour lesquelles le SMVM ne définit pas de prescription spécifique)

Le Port de pêche de Sète à Frontignan a vocation à accueillir des activités liées à la mer. L'opération sera bénéfique en termes d'emplois, tant dans la phase de chantier qui fera appel à une main d'œuvre locale, que dans le fonctionnement du port une fois les travaux achevés. Deux appels à projets ont été lancés par Port Sud de France. Plusieurs entreprises ont d'ores et déjà manifesté leur volonté de s'implanter sur le site. Le projet devrait accueillir à terme 150 nouveaux emplois environ, doublant ainsi le nombre d'emplois du site (20 entreprises et 150 emplois environ aujourd'hui).



PLAN DE L'AMENAGEMENT



PLAN D'IMPLANTATION DU BATI



Le parc d'activités portuaire aujourd'hui



Le parc d'activités portuaire projeté

5. CONCLUSION

Les orientations développées dans les précédents chapitres ont pour objectif de justifier la demande de dérogation au titre de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme afin permettre la réalisation du projet d'urbanisation du secteur du port de pêche de Frontignan.

Pour des raisons urbanistiques, un recul de 35 mètres par rapport à l'axe de la voie des constructions peut être envisagé sur l'ensemble de la section nord de la RD 612. Ceci permettrait de garantir une unité et une cohérence architecturale et urbaine sur l'ensemble de la zone 2AUEp.

La requalification paysagère de la séquence apparaît dans un premier temps comme un fil conducteur devant assurer une cohérence et une unité de la voie sur l'ensemble de la RD 612. Ceci permettra de structurer la RD 612 reliant Sète à Frontignan et de lui donner une image adoucie vis-à-vis de son caractère industriel actuel.

L'aménagement d'un nouveau traitement paysager sur toute la longueur du secteur, traitement d'un masque végétal, entre le premier bâti et la RD 612 doivent apporter une unité et une urbanité à la voie.

Le projet portant sur un parc d'activité la réglementation vis-à-vis des nuisances sonores ne s'applique pas. L'isolement acoustique des bâtiments ne fera pas l'objet d'une prescription dans le cahier des charges architecturales. En revanche un alignement des façades pourra être prescrit pour garantir toutefois un cœur de projet plus apaisé.

Le projet présente des aménagements cohérents d'un point de vue paysager, architectural et urbain, et ceci sur l'ensemble du projet, en accompagnant la RD 612 par un écran végétal sur toute la section du site situé en zone 2AUEp du Plan local d'Urbanisme de Frontignan.

Des prescriptions spécifiques devront être intégrées aux documents graphiques et au règlement du PLU afin de garantir un projet urbain de qualité, dont les lignes directrices principales sont :

- Un recul minimum des constructions par rapport à l'axe de la voie fixé à 35 mètres, il pourra éventuellement être exigé un alignement des façades vis-à-vis de la RD 612.
- L'établissement d'un « écran végétal » entre la RD 612 et les constructions à travers des aménagements paysagers denses, un interstice paysager créant une protection végétale et sonore des façades exposées aux nuisances de la RD 612,
- Complémentairement à la règle précédente : encourager une composition végétale des lots à amodier,
- Autoriser des éléments architecturaux de hauteur maximale de 8 mètres
- Interdire les enseignes dépassant la hauteur du bâti ou posé sur mât.