

COMMUNE DE FRONTIGNAN

Département de l'Hérault (34)



3

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

*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

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
Objet des Orientations d’Aménagement et de Programmation (OAP)	4
Contenu des Orientations d’Aménagement et de Programmation (OAP)	5
LOCALISATION DES SECTEURS CONCERNES PAR LES ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	5
I. ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION – SECTEUR DES HIERLES	6
II. ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION – SECTEUR DES PIELLES NORD	10
III. ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION – SECTEUR DES VIGNAUX	13
IV. ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION – SECTEUR DE LA NORIA	17

PREAMBULE

OBJET DES ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Selon l’article L151-6 du code de l’urbanisme :

« 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.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles [L. 141-16](#) et [L. 141-17](#). »

Selon l’article L151-7 du code de l’urbanisme :

« 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 à l'article [L. 151-35](#) ».

CONTENU DES ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Les Orientations d’Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU de Frontignan sont constituées :

- d’un texte explicatif présentant les objectifs, les principes d’urbanisation ainsi que le programme d’aménagement et d’équipements,
- d’un schéma d’aménagement comportant les orientations et prescriptions à respecter et permettant d’assurer une cohérence d’ensemble des futures opérations.

Elles portent sur les quatre secteurs suivants :

- Secteur des Hierles,
- Secteur des Peilles Nord,
- Secteur des Vignaux,
- Secteur de la Noria.

Ces Orientations d’Aménagement et de Programmation (OAP) sont opposables dans un rapport de compatibilité, dans les conditions de l’article L.152-1 du code de l’urbanisme. Elles sont cohérentes avec le Projet d’Aménagement et de Développement Durable (PADD), le règlement écrit (qu’elles complètent) et les documents graphiques du règlement.

Localisation des secteurs concernés par les Orientations d’Aménagement et de Programmation



I. ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION – SECTEUR DES HIERLES

OBJECTIFS

L’objectif est de créer un véritable quartier d’habitation en tissant une continuité entre les deux centralités historiques de la Peyrade et du centre-ville, et valorisant les emprises inondables par la création d’un véritable parc public urbain, adossé au quartier et le reliant aux zones humides plus au sud.

Ainsi, la constitution de ce nouveau quartier adossé au boulevard urbain central et desservi par les transports en commun s’appuie sur la recomposition des limites bâties et naturelles de ce cœur géographique de la ville, aujourd’hui pourtant perçu comme une frange. Il propose l’aménagement d’un nouveau parc central qui doit permettre à la fois l’identification et l’attractivité de ce nouveau quartier ouvert sur la ville ainsi que la valorisation de son ancrage géographique et territorial de manière à exprimer l’identité du lieu.

Les caractéristiques principales de ce nouveau quartier sont :

- La constitution d’un cadre de vie de qualité mêlant des typologies bâties qui valorisent une certaine densité (R+2 / R+3 partiel) et s’articulent autour d’espaces paysagers de proximité.
- L’insertion dans la ville autour d’une nouvelle structure d’espaces publics inscrits en continuité avec les quartiers limitrophes et ouverts sur le nouveau parc.
- La diversité des usages avec la démultiplication d’espaces de circulation et de maillage à destination des modes actifs pour des déplacements apaisés au quotidiens en lien avec les transports en communs, les équipements publics et la polarité commerciale toute proche des Portes du Muscat.
- La préservation du futur en permettant le développement ultérieur de nouveaux axes de maillages urbains conçus en lien avec l’aménagement de la voirie de desserte du sud du centre-ville à créer et le déplacement envisagé du pôle d’échanges multimodal de la gare.

PRINCIPES D’URBANISATION

L’urbanisation du secteur doit :

- **Permettre la création d’environ de 650 à 750 logements.** Pour rappel, conformément au règlement de la zone 2AU, ce secteur devra comporter au minimum 35% de logements locatifs sociaux et devra comprendre également au minimum 20% de logements en accession abordable (de type PSLA ou autre).
- **S’inscrire dans des gabarits d’immeubles de type R+2 et R+3 partiel** avec une répartition permettant de maximiser les perspectives visuelles pour l’ensemble des logements (et non uniquement ceux en front avec le parc), et de limiter l’impact visuel des nouveaux bâtiments dans le paysage, en ne constituant pas un front continu et homogène.

Le long des nouveaux espaces publics (voiries, places) du quartier, **les constructions doivent respecter un principe d’alignement** de manière à valoriser la perception de ces nouvelles rues comme espaces structurant du quartier. Par ailleurs, il pourra être ménagé entre ces constructions des percés visuelles et des venelles de cheminements de manière à ne pas générer de fronts bâtis continus, d’une part, et de contribuer au maillage général du quartier pour les modes doux, d’autre part.

- Permettre de manière privilégiée, l’implantation de **commerces en rez-de-chaussée dans** les immeubles situés à proximité de la zone commerciale existante.

PROGRAMME D’AMENAGEMENT ET D’EQUIPEMENTS

L’aménagement du secteur vise notamment à prévoir :

- La création d’un **groupe scolaire**.
- La création d’un espace dédié aux équipements sportifs (**gymnase**).
- Des **circulations (voiries, modes doux) à connecter avec les axes existants**. Ces voies sont identifiées sur le schéma d’aménagement. Les espaces publics de ce nouveau quartier matérialiseront une continuité avec les quartiers adjacents, en venant prolonger les cheminements et voiries en attente (notamment du côté de la Peyrade ou le développement urbain s’est fait par lotissements successifs le long des axes de desserte). Ils assureront de cette manière la connexion entre les maillages existants des quartiers d’une part et les anciens chemins agricoles préservés à travers le parc, d’autre part, en facilitant l’accès aux points de desserte de transports collectifs.
- Un **réseau de voiries nouvelles**, pour la desserte du quartier et le maillage urbain.
- **L’aménagement d’environ 1400 places de stationnement dans les ilots, accompagnées d’au moins 170 places le long des voiries**.
- La création de **deux aires de stationnement** spécifiquement dédiées à l’accès au parc urbain et dissociées du stationnement du quartier d’habitation : la première à proximité du collège et la seconde le long de la rue Jean Giono (200 places minimum à prévoir pour l’ensemble)
- **La mise en place de nouveaux espaces publics du quartier, s’inscrivant en continuité avec les espaces publics existants**. Ils assureront notamment la transition entre les quartiers existants et le parc urbain central via le nouveau quartier. La conception des ilots à bâtir intégrera un maillage complémentaire et dense de venelles permettant une grande porosité des espaces et une multiplication des cheminements permettant de faciliter les déplacements de proximité avec un usage des modes doux : la distance entre 2 intersections devra être au maximum de 100 mètres.
- Un **principe d’interpénétration entre le parc et les ilots à respecter** : l’aménagement des ilots privatifs devra favoriser l’interpénétration entre les espaces paysagers privatifs et le parc urbain central et ne pas générer de fronts bâtis continus trop important.
- Des **principes d’aménagement à respecter pour la réalisation du parc urbain** :
 - o En partie centrale, il conviendra de développer les espaces collectifs de type prairie ombragée (**plantation de bosquets**). Ces espaces devront présenter d’importantes surfaces dégagées de manière à favoriser les accroches visuelles avec le grand paysage.
 - o La partie ouest du parc devra favoriser le cadrage des perspectives visuelles vers le Mont Saint-Clair. Cet espace est mobilisable pour l’aménagement éventuel du tennis municipal.
 - o La partie est du parc présente aujourd’hui un **paysagement de pâturage** pouvant en partie être conservé dans l’aménagement du quartier.
 - o **La partie sud-est devra être largement plantée** de manière à constituer un écran végétal en opposition à la vue sur les cuves du dépôt d’hydrocarbures.
- L’aménagement devra également permettre d’assurer une bonne **gestion des eaux pluviales**, notamment pour la mise en place de compensation importante, de la préservation des transparences hydrauliques et de la minimisation des surfaces imperméabilisées. Il devra également assurer une bonne qualité des rejets.

Schéma d’aménagement

-  Périmètre des OAP
-  Logements
-  Espaces publics
-  Parc urbain central
-  Zone lagunaire valorisée
-  Interpénétration parcellaire
-  Potentiel pour l'implantation de commerces en rez-de-chaussée
-  Groupe scolaire
-  Equipement sportif
-  Emplacement possible terrains
-  Station de transport en commun
-  Ecrans paysagers
-  Perspectives à valoriser
-  Aires de stationnement spécifiquement dédiées à l'accès au parc urbain



II. ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION – SECTEUR DES PIELLES NORD

OBJECTIFS

Le secteur des Pielles Nord est un espace partiellement urbanisé, adossé au boulevard urbain central avec une desserte par les transports en commun, actuellement occupé par quelques maisons et parcelles d'activités. C'est un quartier en cours de mutation, enserré entre la route Montpellier et la voie ferrée.

L'objectif est de permettre de finaliser l'urbanisation du secteur en s'appuyant sur un aménagement global, notamment via la mise en œuvre d'une opération d'aménagement d'ensemble dans le périmètre défini notamment. Cet aménagement global s'appuie en particulier sur la création de voiries de desserte interne.

PRINCIPES D'URBANISATION

L'aménagement concerne à la fois les parcelles déjà bâties, qui pourraient à terme être démolies. Cette démolition laisserait place à la recomposition du front urbain avec un habitat collectif en R+2 à l'alignement le long du BUC.

De part et d'autre de l'axe sud / nord à créer, une opération d'aménagement d'ensemble prévoira de l'habitat individuel superposé accolé en lien avec la typologie existante, et éventuellement de petits collectifs en R+1 ou R+2.

La densité sur ce secteur sera au minimum de 40 logements par hectare. Les façades devront respecter un principe d'alignement le long des voies existantes ou à créer.

Pour rappel, conformément au règlement de la zone 2AU, ce secteur devra comporter au minimum 50% de logements locatifs sociaux et devra comprendre également au minimum 20% de logements en accession abordable (de type PLSA ou autre).

Le stationnement des véhicules pourra se faire sur les espaces inondables non constructibles, conformément au PPRI

Les aménagements devront respecter un principe de transparences non bâties à végétaliser, tel que figurant sur le schéma d'aménagement.

Par ailleurs la zone est ponctuellement concernée par des aléas liés au risque d'inondations, qui seront à prendre en compte.

PROGRAMME D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENTS

L'aménagement de ce secteur devra respecter les principes de desserte suivants :

- Création d'une voie sud / nord permettant la connexion du quartier avec les voies des lotissements adjacents laissées en attente et permettant de boucler avec la future voie de liaison centre-ville / Barnier prévue le long de la voie ferrée,
- En dehors de l'opération d'aménagement d'ensemble, et dans le cadre d'une mutation des parcelles bâties, un axe de liaison est à prévoir entre le BUC et la nouvelle voie sud / nord, intégrant le déplacement des modes doux.

Cet aménagement prévoira la préservation d'un espace végétal existant à l'intersection des deux axes majeurs.

Pour rappel, l'opération devra respecter les obligations réglementaires en matière de gestion des eaux pluviales (notamment la mise en œuvre de dispositifs de compensation et la préservation de 30% minimum de surfaces non imperméabilisées par rapport à la superficie du terrain d'assiette).

Schéma d’aménagement



— Périimètre des OAP

— Périimètre d’opération d’aménagement d’ensemble

Eléments de contexte

- Voies existantes
- Limites cadastrales
- Bâti existants
- Arrêt Transports Collectifs

Orientations d’Aménagement et de Programmation

Habitat :

- Habitat collectif (est collectif en R+2 à l’alignement du BUC)
- Habitat individuel et / ou intermédiaire
- Alignement de façade bâtie

Voie/cheminement :

↔ Principe de desserte

Espaces publics et paysagers :

- ↔ Transparence non bâtie à végétaliser
- Zone végétalisée

III. ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION – SECTEUR DES VIGNAUX

OBJECTIFS

Le site se caractérise par sa dimension paysagère, résultant de la présence de terres viticoles. Cet espace libre en cœur de ville a comme conséquence un sentiment d’espace d’aération au cœur d’un tissu urbain relativement lâche dû aux nombreuses zones pavillonnaires.

L’urbanisation doit répondre aux exigences communales : assurer une densification significative et structurée prévoyant 80 logements, tout en assurant une bonne insertion urbaine, notamment par la gradation des densités et des hauteurs, tout en donnant une large place aux espaces publics et aux cheminements doux reliés au reste de la ville ou en accroche avec les quartiers existants adjacents.

Il s’agit également de permettre une diversité de typologies bâties ainsi que la production de logements locatifs sociaux.

Le projet doit aussi permettre d’assurer une bonne gestion des eaux pluviales avec notamment une attention particulière à porter aux écoulements notamment le long de l’Avenue Jean Moulin. Cela passera notamment par la compensation importante des zones imperméabilisées.

PRINCIPES D’URBANISATION

L’urbanisation du secteur doit :

- **Permettre la création d’un quartier comprenant un total de 80 logements locatifs sociaux.**
- **S’inscrire dans des gabarits d’immeubles maximum** compris entre le R+1 et le R+2 avec une gradation : les bâtiments les plus hauts (R+2) seront privilégiés notamment au cœur du secteur et les bâtiments les plus bas, les logements de type individuels et de type individuels groupés (intermédiaires) seront privilégiés sur la frange ouest où l’on se trouve en lien direct avec les zones pavillonnaires. Les bâtiments au sud le long de l’Avenue des Vignerons devront également être cohérents en termes de hauteur avec les bâtiments alentours.
- **Présenter une mixité typologique** : habitat de type collectif, habitat de type intermédiaire ou intermédiaire groupé et enfin, afin de d’opérer une transition en douceur notamment à l’ouest du secteur, de l’habitat de type individuel classique.

L’habitat de type collectif sera implanté au cœur du périmètre ainsi que dans la zone sud-est (avec une accroche sur l’Avenue des Vignerons). Les bâtiments en R+2 seront considérés comme la limite haute.

L’habitat de type intermédiaire se situera quant à lui sur la frange sud-ouest, à l’interface avec les zones d’habitats de type groupé le long de la rue Antoine Baume.

L’habitat de type individuel sera disposé en bande, dans la zone ouest, dans le prolongement des lotissements et zones pavillonnaires existantes afin de permettre une intégration en douceur de cette nouvelle urbanisation.

PROGRAMME D’AMENAGEMENT ET D’EQUIPEMENTS

Circulations et stationnements :

Des **circulations (voiries, modes doux) devront être réalisées en connexion avec les axes existants** comme identifiées sur le schéma d’aménagement.

➤ **Schéma viaire :**

Le schéma d’aménagement prévoit le déplacement de la rue Jules Ferry. Celle-ci actuellement longeant le groupe scolaire des Terres Blanches devra être réimplantée plus au sud afin de libérer un espace au droit de celui-ci. Ce dégagement permet l’implantation d’une nouvelle zone de stationnement (dépose minutes aux heures d’entrée et sortie d’école et de manière plus pérenne le reste de la journée). De plus cette suppression de la voirie le long du groupe scolaire permet la sécurisation des enfants fréquentant l’établissement.

La Rue Antoine Baume est quant à elle prolongée dans son axe Nord Sud afin de relier l’Avenue des Vignerons et la rue Jules Ferry.

Enfin la rue de l’Hospice dans sa partie contiguë à l’école privée Sainte Thérèse sera rendue aux piétons et aux vélos par des aménagements spécifiques. Seule sera conservée une contre allée sur la frange nord afin que les riverains puissent atteindre leur domicile.

➤ **Déplacements doux :**

Afin de permettre une véritable transparence piétonne le parti d’aménagement impose la création de nombreuses continuités douces. L’axe fort sera la continuité à réaliser entre la rue Alexandre Dumas et la rue de l’hospice. Cet axe sera essentiellement dédié aux modes doux. De plus afin de renforcer cette mise en relation entre les différents espaces un plateau unificateur sera à mettre en place entre le square du 25 Juin 1944 et le cœur du secteur.

D’autres axes nord-sud seront également à créer afin de mettre en relation l’Avenue des Vignerons et le nord du quartier où se situent les différents groupes scolaires et équipements sociaux sanitaires.

La rue Charles Perrault devient une venelle afin de permettre la jonction avec la rue Jules Ferry.

➤ **Stationnement :**

L’aménagement du secteur devra permettre d’accueillir globalement au moins 180 places de stationnement réparties entre parkings publics et privés.

Aménagement paysager / espace public :

L’axe piéton est-ouest central sera traité sous la forme d’un mail paysager avec ses alignements d’arbres.

Viennent s’accrocher sur ce mail central les espaces paysagers de cœur d’îlot (notamment au centre des bâtiments collectifs de la partie nord) ainsi que l’axe vert nord sud partant de l’Avenue des Vignerons pour rejoindre le Square du 25 Juin 1944. Cet axe correspond au passage en sous-sol d’un réseau hydraulique.

Pour rappel, l’aménagement du secteur devra respecter les obligations règlementaires en matière de gestion des eaux pluviales (notamment la mise en œuvre de dispositifs de compensation et la préservation de 30% minimum de surfaces non imperméabilisées par rapport à la superficie du terrain d’assiette).

La réalisation des aménagements de gestion des eaux pluviales devra préserver la possibilité de mise en place d’un cheminement doux d’au moins 3 mètres de large.

Schéma d’aménagement



■ ■ ■ Périimètre des OAP

Eléments de contexte

-  Voies existantes
-  Limites cadastrales
-  Bâti existants
-  Arrêt Transports Collectifs

Orientations d’Aménagement et de Programmation

- Habitat :
-  Habitat collectif de type R+1 ou R+2 et espaces verts + stationnements associés
 -  Habitat individuel groupé
 -  Habitat individuel
 -  Alignement de façade bâtie

- Voirie/cheminement :
-  Principe de desserte
 -  Principe de desserte à déplacer
 -  Cheminement doux

- Espaces publics et paysagers :
-  Plateau transversant espace de mise en relation
 -  Espace public paysager / alignement d’arbres
 -  Parking aérien végétalisé

IV. ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION – SECTEUR DE LA NORIA

OBJECTIFS

Le secteur de la Noria est concerné par deux Orientations d’Aménagement et de Programmation (OAP) concernant deux pôles distincts (secteurs 2AUb1 et 2AUb2) séparés par un secteur déjà urbanisé classé en zone UB.

L’objectif est de permettre de finaliser l’urbanisation du secteur de la Noria en s’appuyant sur la mise en œuvre d’opérations d’aménagement d’ensemble, situées à l’Est et à l’Ouest de l’axe de circulation.

PRINCIPES D’URBANISATION

1. OAP Ouest (secteur 2AUb1)

L’aménagement concernera la réalisation d’une zone composée d’habitat de type individuel superposé ou non et / ou intermédiaire, en lien avec le tissu existant. Sa densité sera au minimum de 40 logements par hectare. Les façades seront alignées le long des voies existantes ou à créer.

Pour rappel, conformément au règlement de la zone 2AU, ce secteur devra comporter au minimum 50% de logements locatifs sociaux et devra comprendre également au minimum 20% de logements en accession sociale (PLSA).

Les aménagements devront respecter un principe de transparences non bâties à végétaliser, tel que figurant sur le schéma d’aménagement.

2. OAP Est (secteur 2AUb2)

L’aménagement concernera la réalisation d’habitat de type collectif en R+2 maximum, avec un front bâti en retrait derrière le mur de clôture existant à valoriser (retrait de 5 mètres minimum par rapport au Boulevard Urbain Central). Sur les autres voies, les façades devront respecter un principe d’alignement par rapport aux voies existantes ou à créer indiquées au schéma d’aménagement.

Ce secteur comportera au minimum 50 logements par hectare. Le stationnement des véhicules (hors stationnement visiteurs) se fera de préférence en sous-sol ou en RDC des bâtiments.

Pour rappel, conformément au règlement de la zone 2AU, ce secteur devra comporter au minimum 50% de logements locatifs sociaux et devra comprendre également au minimum 20% de logements en accession abordable (de type PSLA ou autre).

Les aménagements devront respecter un principe de transparences non bâties à végétaliser, tel que figurant sur le schéma d’aménagement.

PROGRAMME D’AMENAGEMENT ET D’EQUIPEMENTS

L’aménagement des deux secteurs (OAP Ouest et OAP Est) respectera les **principes de desserte** suivants :

1. OAP Ouest (secteur 2AUB1)

- La réalisation d’un axe sud-nord accessible depuis le boulevard urbain central et venant se greffer sur un tronçon existant de l’impasse St-Fiacre
- La réalisation d’un axe ouest-est de la rue du Maréchal Leclerc à la rue des lauriers
- La réalisation d’un axe Nord -Sud depuis le carrefour de l’avenue Ambroise Paré et se greffant sur l’axe ouest-est

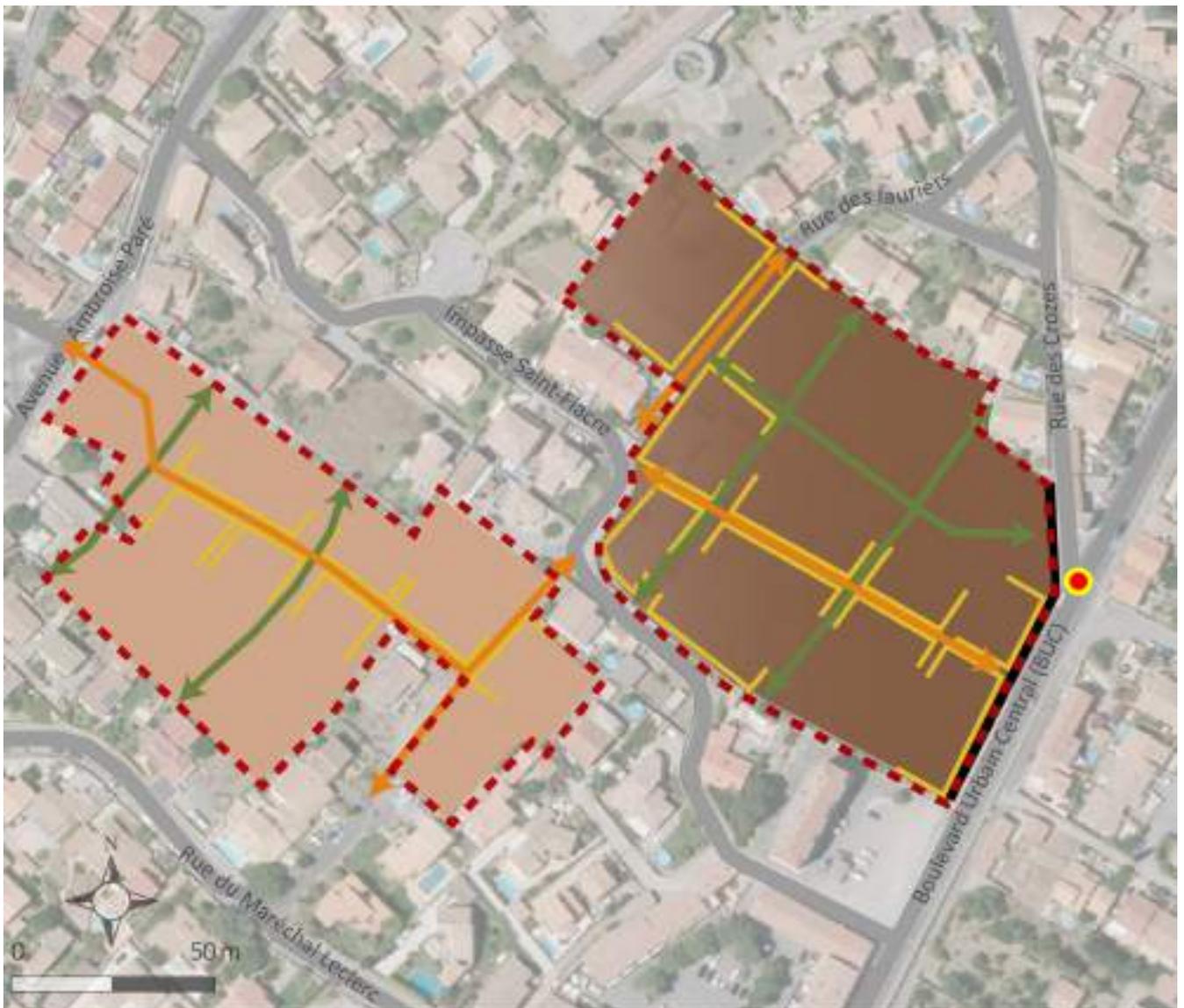
2. OAP Est (secteur 2AUB2)

- La réalisation d’un axe ouest-est de la rue du Maréchal Leclerc à la rue des lauriers
- La réalisation d’un axe sud-nord accessible depuis le boulevard urbain central et venant se greffer sur un tronçon existant de l’impasse St-Fiacre

Ces trois principales voies de desserte prévoiront des itinéraires pour les modes doux.

Pour rappel, les deux secteurs (OAP Ouest et OAP Est) devront respecter les obligations réglementaires en matière de gestion des eaux pluviales (notamment la mise en œuvre de dispositifs de compensation et la préservation de 30% minimum de surfaces non imperméabilisées par rapport à la superficie du terrain d’assiette).

Schéma d’aménagement



■ ■ ■ ■ ■ Périmètre des OAP

Eléments de contexte

-  Voies existantes
-  Limites cadastrales
-  Bâties existantes
-  Arrêt Transports Collectifs

Orientations d’Aménagement et de Programmation

Habitat :

-  Habitat collectif et espaces verts associés (zone collective)
-  Habitat individuel et / ou intermédiaire
-  Alignement de façade bâtie

Voie/cheminement :

-  Principe de desserte

Espaces publics et paysagers :

-  Transparence non bâtie à végétaliser
-  Mur existant à valoriser



**Déclaration de projet valant mise en compatibilité du
PLU de Frontignan**

Projet ZIFMAR 1

Orientation d'aménagement et de programmation

Dossier de saisine des Personnes Publiques Associées –

Avril 2022

Orientation d'aménagement et de programmation

Cadre réglementaire

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sur le site de la ZIFMAR 1 (zonage UEx du PLU) est définie conformément à l'article L151-6 du Code de l'urbanisme, au titre duquel :

« 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, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles ».

Par ailleurs, conformément aux articles R151-6 à R151-8 du Code de l'urbanisme :

« Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10.

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19.

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19 ».

A partir des enjeux urbains et paysagers identifiés par l'étude entrée de ville, l'OAP définie sur le site de la ZIFMAR 1 est composée :

- **De principes généraux d'aménagement présentés en page 3 et 6** qui précisent les orientations retenues en matière d'organisation fonctionnelle et de vocation du secteur, les modalités d'intégration urbaine, architecturale et paysagère des futures opérations d'aménagement ainsi que les principes de desserte et d'accès au site ;
- **De schémas et coupes paysagères d'intention présentés en pages 4 à 5 puis 7 à 10** , qui permettent d'illustrer les principes retenus pour organiser l'aménagement du site et orienter la qualité urbaine et paysagère des futures opérations.

En complément des dispositions du règlement écrit et graphique du PLU qui s'appliquent par voie de conformité, **les principes écrits et graphiques de l'OAP sont opposables par voie de compatibilité aux demandes d'autorisation d'urbanisme.**

Orientation d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement retenus sur le site de la ZIFMAR 1

ORGANISATION FONCTIONNELLE ET AMÉNAGEMENT

L'aménagement du site vise à contribuer au développement des activités économiques du Domaine public portuaire, en permettant de répondre aux besoins d'implantations liés au développement du fret maritime.

Il s'agira notamment :

- De permettre l'aménagement d'une espace de chargement / déchargement lié au développement du fret maritime et l'implantation de constructions à vocation économique nécessaires pour répondre aux besoins de fonctionnement des activités économiques portuaires
- D'autoriser l'aménagement d'un espace dédié au stationnement et au stockage, en prévoyant une mutualisation de l'espace avec l'implantation de dispositifs de production d'énergies renouvelables.

DESSERTE ET ACCÈS

- **Afin d'assurer la sécurité des flux de déplacement depuis la RD 612 et le giratoire d'entrée de ville, l'aménagement des voiries d'accès au site sera réalisé exclusivement sur les emprises du Domaine public portuaire**
- **Aucun nouveau débouché ne pourra être réalisé depuis la RD 612 ou autre voirie publique**
- **La desserte de site sera assurée par un ou plusieurs accès depuis la voirie portuaire de façon à faciliter l'organisation des flux de mobilité et à assurer la sécurité des déplacements :**
 - *L'aménagement d'une contre-allée sera notamment recherché, en s'appuyant sur la bande de recul de 35m depuis la RD 612*
 - *L'aménagement d'espaces dédiés aux déplacements actifs, notamment cyclables, sera également recherché dans la bande de recul depuis la RD 612, afin de permettre la continuité des déplacements en lien avec la zone conchylicole à terme*
- **Afin de répondre aux besoins de fonctionnement et d'entretien de la digue d'enclôture de la ZIFMAR, une voirie technique de desserte sera aménagée sur les pourtours du site, en respectant un recul de 3m minimum vis-à-vis de la cote de la digue.**

Les dispositions de l'OAP en matière d'organisation fonctionnelle et de gestion de la desserte et des accès au site sont représentées par les schémas d'aménagement en pages 4 et 5.

Orientation d'aménagement et de programmation

Schéma de principe : organisation fonctionnelle et aménagement du site




Privilégier la végétalisation du site sur ses limites Nord et Ouest en y intégrant le recueil et la filtration des eaux pluviales


Optimiser en zone blanche les fonctions de stockage en y intégrant les enjeux de production d'énergie


Organiser en zone bleue les fonctions d'accueil et de chargement en y intégrant les locaux du personnel

 ZIFMAR 1

0 100 200



Orientation d'aménagement et de programmation

Schéma de principe : desserte et accès du site



1 Pour assurer la lisibilité du schéma viaire, aménagement de l'accès au lot ZIFMAR 1 :
- soit sur l'amorce de future contre-allée (1a.)
- soit plus loin, sur le long linéaire (1b.)

2 Pour permettre l'entretien de la digue, aménagement d'une voie technique périphérique (limite du lot en recul de 3m par rapport à la cote d'arasé de la digue d'enclosure)

3 Pour anticiper la desserte de ZIFMAR 2, réservation d'emprises pour l'aménagement futur d'une contre-allée + itinéraire cyclable jusqu'au raccordement avec la zone conchylicole

— Voirie publique
— Voirie portuaire
— dont voies techniques

ZIFMAR 1

0 100 200



Orientation d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement retenus sur le site de la ZIFMAR 1

INTÉGRATION URBAINE ET PAYSAGÈRE

L'aménagement du site veillera à assurer une intégration urbaine qualitative des futures opérations à l'échelle du linéaire d'activités portuaires et de la séquence d'entrée d'agglomération, dans la continuité des aménagements paysagers réalisés dans le cadre du développement de la zone conchylicole située à l'est du site.

Il s'agira notamment :

- **D'assurer un traitement végétalisé de qualité sur le linéaire portuaire d'entrée de ville entre les communes de Sète et de Frontignan**, en permettant une valorisation paysagère de la bande de recul de 35 m depuis l'axe de la RD 612 :
 - *Prévoir un traitement paysager continu et de qualité (de type écran ou masque végétal), en s'appuyant notamment sur la plantation d'arbres de haute-tige et d'espèces adaptées au climat méditerranéen de bord de mer*
 - *Favoriser la végétalisation des espaces libres afin de favoriser une gestion qualitative des eaux pluviales*
 - *Ménager un espace de transition entre la RD 612 et la ZIFMAR, notamment afin d'atténuer les nuisances sonores issues du trafic routier*
- **De pérenniser les points de vue ouverts sur la Méditerranée depuis le giratoire d'entrée de ville, situé en surplomb du site de la ZIFMAR**, en s'appuyant sur une gestion différenciée de l'épannelage de hauteur des futures constructions :
 - *Inscrire les futurs aménagements dans un gabarit limité à une hauteur de 6m maximum sur le premier rideau depuis le giratoire de la RD 612*
 - *Respecter une hauteur maximale de 4m pour les opérations situées sur une bande de 200 m de profondeur depuis la limite sud du terre-plein de la ZIFMAR en direction du giratoire de la RD 612*
 - *Le traitement des toitures (5^{ème} façade) fera l'objet d'une vigilance particulière de façon à assurer une intégration urbaine et paysagère qualitative des futurs aménagements, au regard de l'objectif de valorisation de l'entrée de ville et de préservation de points de vue ouverts sur la mer.*

Les dispositions de l'OAP en faveur de l'intégration urbaine et paysagère des futurs aménagements sont représentés par le schéma d'aménagement et les coupes de principes en pages 7 à 10.

Orientation d'aménagement et de programmation

Schéma de principe : modalités d'intégration urbaine, architecturale et paysagère



ZONE VERTE

Recul paysager le long de la RD612 pour la valorisation de l'entrée de ville et du point de vue sur le Mont St-Clair

ZONE BLEUE

Constructibilité limitée pour le maintien et la valorisation du point de vue sur la mer depuis le giratoire

ZONE BLANCHE

Faibles contraintes paysagères pour optimiser le développement d'activités industrialo-portuaires

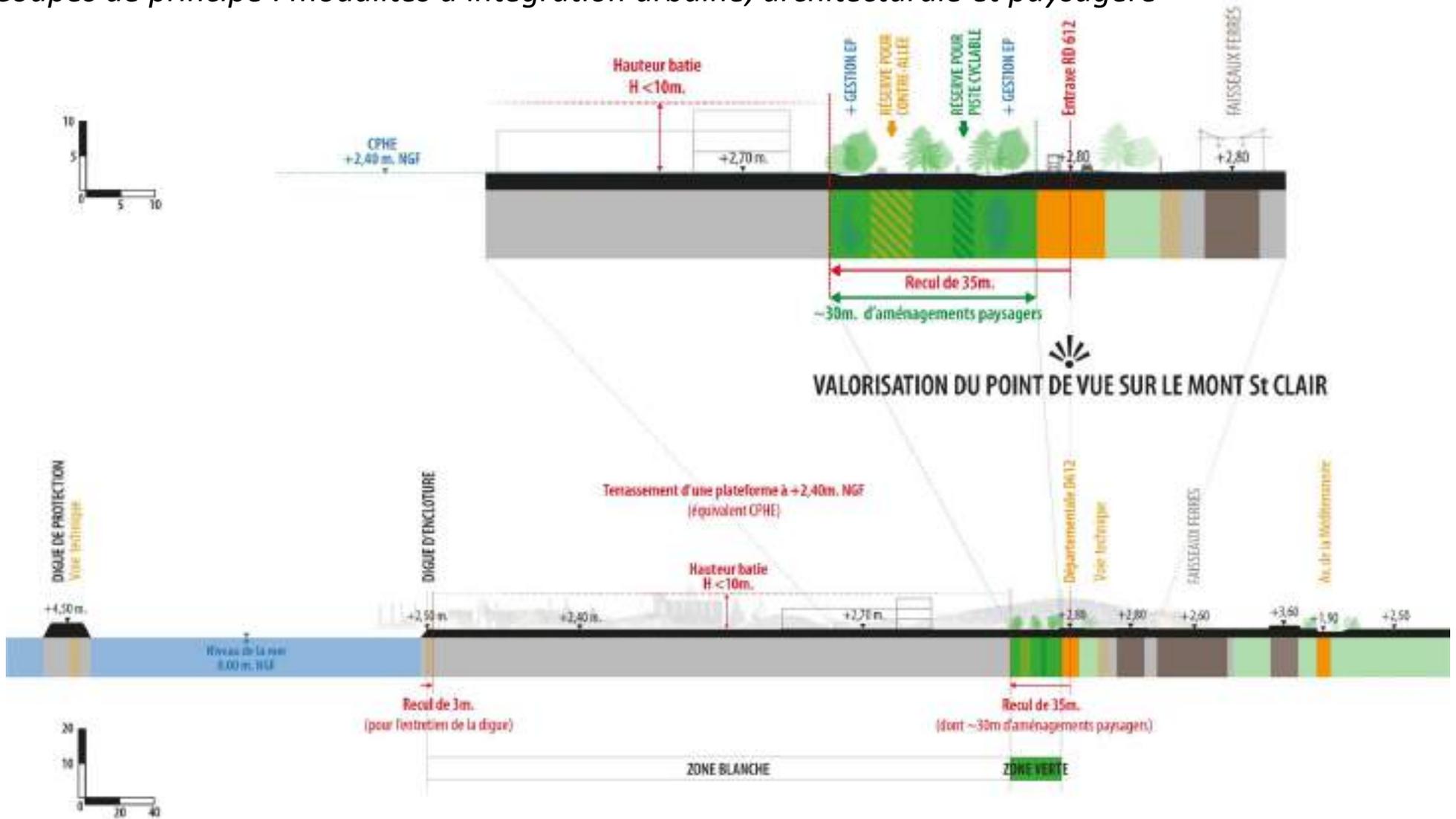
ZIFMAR 1

0 100 200



Orientation d'aménagement et de programmation

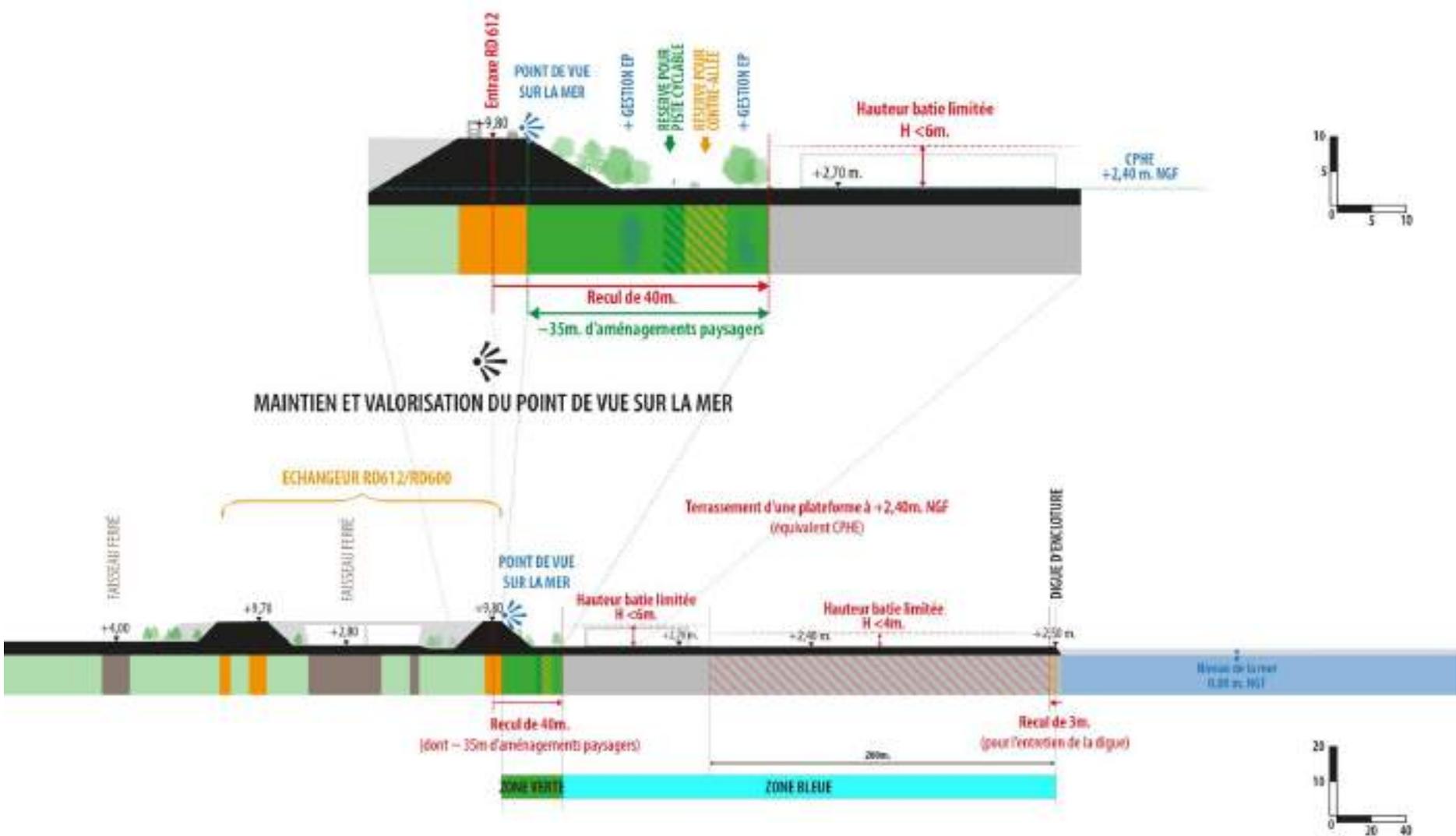
Coupes de principe : modalités d'intégration urbaine, architecturale et paysagère



COUPE TRANSVERSALE T1 - SITUATION PROJETÉE : VALORISATION DU POINT DE VUE SUR LE MONT ST CLAIR

Orientation d'aménagement et de programmation

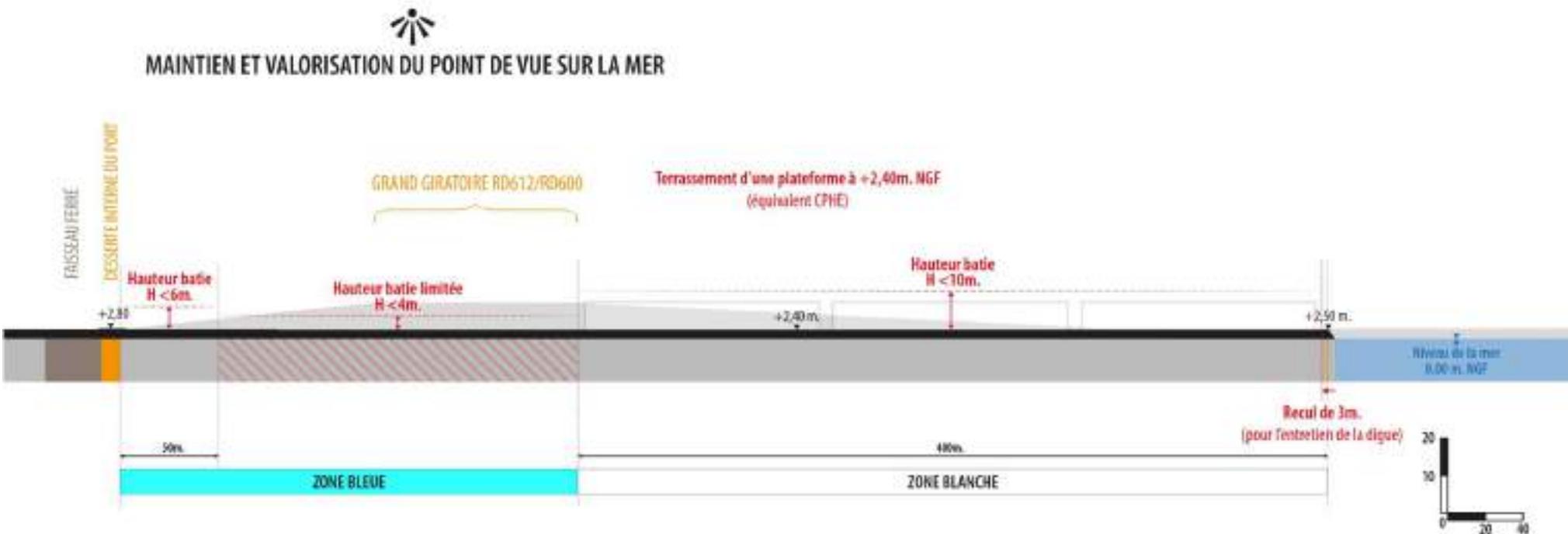
Coupes de principe : modalités d'intégration urbaine, architecturale et paysagère



COUPE TRANSVERSALE T2 - SITUATION PROJETÉE : VALORISATION DU POINT DE VUE SUR LA MER

Orientation d'aménagement et de programmation

Coupes de principe : modalités d'intégration urbaine, architecturale et paysagère



COUPE LONGITUDINALE - SITUATION PROJETÉE : VALORISATION DU POINT DE VUE SUR LA MER



**Déclaration de projet valant mise en compatibilité du
PLU de Frontignan**

Projet ZIFMAR 1

Orientation d'aménagement et de programmation

Dossier de saisine des Personnes Publiques Associées –

Avril 2022

COMMUNE DE FRONTIGNAN-LA PEYRADE



PLAN LOCAL D'URBANISME

Orientations d'Aménagement et de Programmation

Secteur Exxon-Mobil

Modification n°1 approuvée le 6 février 2025



1. OBJECTIFS

L'OAP Secteur Exxon Mobil se situe sur la friche industrielle Exxon Mobil en sous-secteur UPc, sur la rive opposée au quai Voltaire. La surface du secteur est d'environ 1,18 ha dont environ 0,94 ha pour l'aménagement d'une aire de stationnement.

Le site est perceptible depuis le quai et certaines parties de la ville. Il se situe également à proximité du centre-ville et du pôle culturel sur le quai Voltaire. En ce sens, il présente des enjeux de traitement paysager et d'aménagement en cohérence avec le projet communal concernant le centre-ville, traduit au sein du PADD ainsi que dans la politique d'amélioration du centre-ville « Opération Cœur de ville ». En outre, le futur pôle d'échange multimodal (dont gare ferroviaire) sera aménagé aux abords du site, rue de la Raffinerie.

L'OAP a donc pour objectif l'aménagement d'une aire de stationnement mutualisée ouverte au public et équipée d'une passerelle piétonne pour accéder au quai Voltaire.

Il s'agit également d'intégrer des principes de renaturation pour valoriser la qualité paysagère du site tout en confortant la trame verte et bleue prégnante de Frontignan.

2. PRINCIPES D'URBANISATION

L'urbanisation du secteur doit :

- Permettre la création d'une aire de stationnement mutualisée de 150 places accessibles depuis le quai Voltaire à pieds et depuis la rue de la Raffinerie en voiture.
- Renaturer et végétaliser une partie du site sous forme de franges paysagères
- Aménager une placette autour de la passerelle piétonne avec vue sur le quai Voltaire
- Permettre l'installation de dispositifs d'ombrage au sens de l'article I.111-19-1 du Code de l'Urbanisme : végétation et ombrières
- Permettre l'installation de dispositifs de traitement des eaux de pluie ou d'évaporation au sens de l'article I.111-19-1 du Code de l'Urbanisme : végétation, revêtement perméable, ouvrage hydraulique
- Permettre l'installation de panneaux photovoltaïques sur les ombrières

3. PROGRAMME D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENTS

3.1 Circulations

Les accès à l'aire de stationnement prendront appui sur la rue de Raffinerie et l'impasse Jean-Jacques Rousseau à l'est.

Dans un premier temps, l'accès sera fait depuis l'impasse Jean-Jacques Rousseau et le parking éponyme. Il s'agira d'un accès provisoire qui pourra être maintenu à terme pour la circulation automobile. Dans tous les cas, des cheminements piétons seront maintenus à long terme entre les deux aires de stationnement.

Dans un second temps, l'accès principal sera aménagé depuis la rue de la Raffinerie. Cet accès sera aménagé concomitamment à l'aménagement plus global du site de la friche Exxon-Mobil à l'horizon 2026/2028.

Les voies d'accès devront assurer une desserte à double sens de circulation.

3.2 Déplacement doux

Le parking sera équipé d'un réseau de déplacement doux cohérent avec les accès existants et projetés, notamment vers les berges du canal du Rhône à Sète, la rue de la Raffinerie et l'impasse Jean-Jacques Rousseau. Tout cheminement doux aura une largeur minimale d'au moins 2,00 mètres. La conception des cheminements doux intégrés à des espaces verts favorisera l'utilisation de matériaux perméables/semi-perméables.

Une passerelle piétonne sera édifiée de part et d'autre du canal du Rhône à Sète permettant de relier le quai Voltaire et la rue Joseph Perrier au secteur d'OAP. Elle aura une largeur utile en section courante d'au moins 3,00 mètres. Son accessibilité aux PMR sera favorisée.

3.3 Stationnement

L'aménagement du secteur devra permettre l'aménagement d'environ 150 places de stationnement ouvertes au public. Une partie de ces emplacements sera équipée de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

L'aire de stationnement favorisera la création d'emplacements dédiés au stationnement des deux-roues et des vélos.

3.4 Aménagement paysager

Les franges nord, ouest et sud devront être paysagers et plantées d'arbres (5 essences minimum), d'arbustes (5 essences minimum) et de vivaces (5 essences

minimum). Le maintien en pelouse des espaces libres et interstices n'est pas souhaité afin de limiter l'entretien et l'arrosage. Toutefois, il est encouragé de les planter en prairie fleurie et/ou bulbes à floraison printanière (tulipes, jonquilles, jacinthes, renoncules, etc.) et de limiter les surfaces minérales propices aux îlots de chaleur.

Les plantations devront suivre la palette végétale suivante :

- Les arbres : Olivier, Arbre de Judée, Chêne vert, Chêne Kermès, Cyprès, Margousier, Érable de Montpellier, Frêne à feuilles étroites, Tilleul, Paulownia, Faux Poivrier, Amandier, Néflier, Mimosa, Eucalyptus, Peuplier, Pin.
- Les arbustes : Genêt, Polygala Myrtifolia, Myrte, Bruyère méditerranéenne, Germandrée arbustive, Escallonia, Camphre, Lagerstroemia, Troène de Chine, Callistemon, Pistachiers, Arbousier, Argousier, Pittosporum Tobira.
- Les vivaces : Sauges, Gaura, Lavande, Valériane, Lantanas, Romarin, Cystes, Plumbago, Agapanthe, Euphorbes, Abélia, Rosiers, Iris, Euryops, Statice.
- Les grimpantes : Jasmins, Chèvrefeuilles, Bignonnes, Bougainvilliers, Clématites, Solanums.
- Les autres plantes potentielles : Agave attenuata, Cordyline, Phormium, Cycas Revoluta, Yucca Rostrata.

En fonction du projet paysager, des essences autres que celles-ci-dessus pourront compléter la palette végétale.

3.5 Les énergies renouvelables

L'aire de stationnement sera composée d'ombrières sur au moins la moitié du périmètre alloué aux stationnements. Ces ombrières devront être équipées de panneaux photovoltaïques sur la totalité de leur surface. Il sera pris en considération l'orientation des panneaux afin d'optimiser au mieux l'apport énergétique (pente des ombrières dirigées vers le sud ou l'ouest).

3.6 La gestion hydraulique/ prévention du risque inondation

L'opération favorisera l'infiltration des eaux de pluies sur le site et ne devra pas aggraver les risques de ruissellement.

Les aménagements devront prévoir l'utilisation de matériaux de revêtement du sol perméables pour limiter le ruissellement urbain et favoriser l'infiltration des eaux pluviales.

Les eaux de pluie non infiltrées seront dirigées vers des ouvrages de gestion hydraulique intégrés aux aménagements paysagers.

3.7 Espace public

L'opération devra prévoir une placette donnant sur la passerelle piétonne qui mène au quai Voltaire et la rue Joseph Perrier. Cet place intégrera un mobilier urbain propice à la détente ainsi que des espaces paysagers plantés.

3.8 Schéma d'aménagement

LÉGENDE

Mobilités / Déplacements

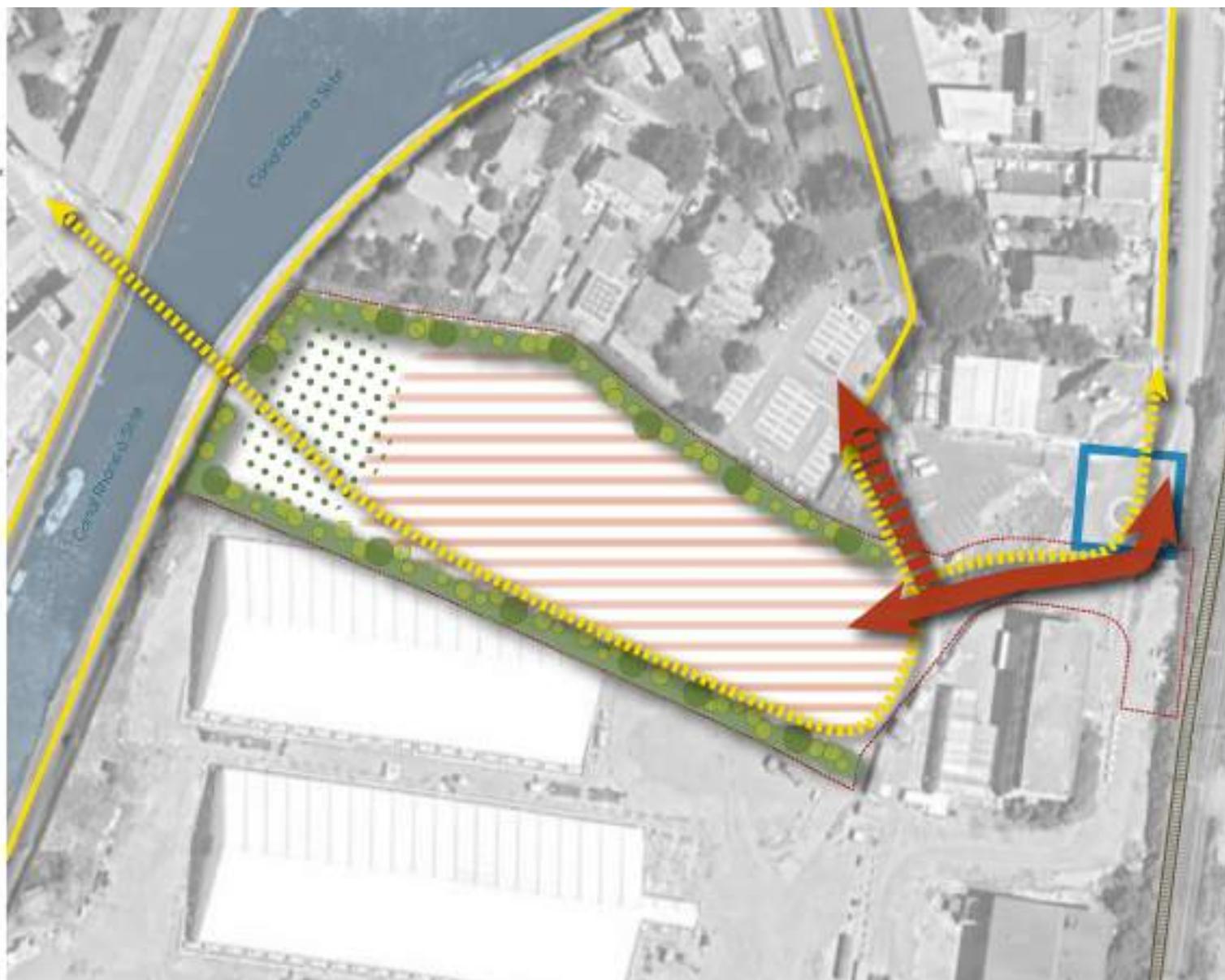
-  Aire de stationnement arborée à créer
-  Place piétonne arborée et plantée à créer
-  Rond point à requalifier
-  Principe de voirie primaire arborée
-  Principe de voirie primaire temporaire
-  Cheminement piéton existant
-  Principe de cheminement piéton

Environnement-Paysage

-  Canal Rhône à Sète
-  Haie bocagère à créer
-  Plantations arborées et arbustives en ordre aléatoire à part libre à réaliser

Divers

-  Périmètre indicatif de l'OUAP



COMMUNE DE FRONTIGNAN-LA PEYRADE



PLAN LOCAL D'URBANISME

Modification n°1 approuvée le 6 février 2025

