



ville de sète



## PLAN LOCAL D'URBANISME

### 3.

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

PLU approuvé par DCM le : 10 février 2014		Dossier approuvé par le Conseil Municipal en date du
PROCEDURE	DATE	
Modification simplifiée n°1	03 novembre 2014	Visa :
Modification n°1	15 décembre 2014	
Modification n°2	23 mai 2016	
Modification simplifiée n°2	28 novembre 2016	
Modification n°3	17 septembre 2018	



## I. Rappel de la définition des Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU (article L.123-1-4° du CU)

*« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.*

*En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour :*

- Mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine,*
- Lutter contre l'insalubrité,*
- Permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.*

*Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.*

*Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.*

*Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.*

*2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en*

*hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.*

*Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L. 302-1 à L. 302-4 du code de la construction et de l'habitation.*

*3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.*

*Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.*

*Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3. Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3 ».*

## II. L'orientation d'Aménagement et de Programmation n°1 : l'entrée Est de la ville de Sète

### Objectifs visés par l'OAP selon l'article L123-1-4 du Code de l'Urbanisme

En cohérence avec l'article 123-1-4 du code de l'urbanisme l'objectif de cette orientation d'aménagement et de programmation vise :

- ➔ La requalification et la densification des entrées de ville Nord et Est de la ville de Sète,
- ➔ Le développement et le renouvellement urbain de l'entrée Est,
- ➔ La mise en valeur des paysages identitaires locaux.

### Situation et contexte actuel du site

Le territoire concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation n°1 se situe à l'Est du territoire communal. Il s'agit d'espaces anciennement inscrits en Zone Industriale-Portuaire (ZIP) du SMVM dont le SCoT du Bassin de Thau et son Volet Littoral et Maritime valant SMVM affirme la reconversion en vocation urbaine. Ils sont actuellement constitués d'espaces économiques et de jardins ouvriers au Nord de la voie ferrée, de friches industrielles et d'activités économiques au Sud.



La surface concernée par cette OAP n°1 est d'environ 225 hectares.

**Enjeux :**

L'aménagement de ce secteur répond à plusieurs enjeux communaux :

- 1/ **Concevoir un éco quartier** qui réponde aux enjeux environnementaux et aux engagements de la Ville sur le plan climatique et notamment :
  - ➔ La maîtrise des consommations énergétiques carbonées (limitation des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution de l'air et de la précarité énergétique).
  - ➔ La préservation de la ressource en eau et renforcement de la trame verte pour lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur.
  - ➔ La limitation des nuisances sonores (bruits routiers et industriels) dans les secteurs à dominantes d'habitat.
  - ➔ En respectant la fonction portuaire des quais, terre-pleins et canaux urbains.
  - ➔ En analysant les incidences sur les espaces existants (en cas d'impact potentiel) et la mise en œuvre de mesures compensatoires.
  
- 2/ **Réfléchir l'aménagement du quartier dans l'optique de diminuer les risques** en :
  - ➔ Luttant contre l'inondabilité de la zone
  - ➔ Evitant l'exposition des futures populations face aux risques industriels
  
- 3/ **Développer un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) d'intérêt régional et d'agglomération**, autour duquel seront organisés les déplacements tous modes (viaires, transports urbains, transports ferroviaires régionaux, modes doux), diffuser les flux vers le reste de la ville et du territoire du Bassin de Thau et faciliter les accès au Port Régional.
  
- 4/ **Structurer un véritable quartier mixte autour de ce pôle d'échange** dont la composition répond à la fois aux besoins et aux objectifs de création de logements dont 25% seront dédiés à du Logement Locatif Social, mais également aux besoins, d'emplois et d'équipements de la commune et du grand territoire,
  
- 5/ **Assurer une reconversion qualitative de ce site dégradé** en proposant un projet respectueux des qualités et identités paysagères du site et de la ville, notamment :
  - ➔ Requalification de la RD2 en boulevard urbain,
  - ➔ Requalification et densification des parcs d'activités pour un meilleur accueil des activités artisanales, industrielles et de services (ZI les Eaux Blanches) et pour une protection accrue des eaux de l'Etang de Thau.

**Principes de composition urbaine**
**Organisation des fonctions :**

Le périmètre de l'OAP n°1 comprend deux grandes zones aux fonctions différenciées :

- **Au nord des voies ferrées** : l'OAP concerne les zones d'activités des Eaux Blanches et du Parc Aqua technique, et les friches ferroviaires. Ces espaces sont dédiés à l'accueil d'activités économiques (et notamment artisanales, tertiaires et industrialo-portuaires)
- **Au sud des voies ferrées s'étend** la zone du Pôle d'Echange Multimodal, dont la vocation est différenciée :
  - **A l'est du futur barreau de liaison Entrée Nord – Entrée Est** : les espaces seront dédiés à une vocation d'activité artisanale et aux activités du port,
  - **A l'ouest du futur barreau de liaison Entrée Nord – Entrée Est** : les espaces seront dédiés à la réalisation d'un quartier à dominante résidentielle intégrant des activités de services et tertiaires, notamment autour de l'infrastructure du Pôle d'Echange Multimodal – gare,
  - **Sur les quais et dans le Bassin du Midi** : les espaces seront dédiés à l'activité portuaire (plaisance notamment).

**Organisation de la trame des déplacements et des espaces publics :**

L'aménagement du secteur Est de la ville sera organisée autour d'infrastructures de déplacements structurantes et notamment :

- La RD2 sera requalifiée en véritable boulevard urbain support, outre de déplacements viaires, d'un Transport en Commun en Site Propre. Une voie douce jouxtera cet axe.
- La gare ferroviaire actuelle sera transformée en pôle d'Echange Multimodal qui assurera l'interface entre les différents modes de déplacements (transports ferroviaires, transports en commun urbains, navettes fluviales et maritimes, etc...),
- Une trame viaire structurée sera réalisée afin de créer un réseau maillé assurant la diffusion des flux d'entrée Est et Nord vers le centre-ville et la gare et donnant accès au nouveau quartier. Cette trame sera organisée selon les principes proposés sur le document graphique et engendreront la réalisation d'ouvrages spécifiques (Ponts sur le Canal de la Peyrade, carrefours ou passerelles piétonnes). Cette trame intègre des aménagements dédiés aux modes doux (piétons, cycles) sur tous les axes et intègre également des voies réservées aux transports en commun sur les axes structurants.
- Une trame dédiée aux déplacements modes doux sera réalisée pour assurer un accès aux activités services, équipements de proximité et aux espaces publics supports d'usages sociaux. Cette trame a été matérialisée sur le document graphique et pourra être complétée dans les phases opérationnelles. Cette trame assurera les liaisons Est-Ouest et reliera le quartier au reste de la commune et aux communes limitrophes.

**Epannelage des constructions selon les secteurs :**

Les hauteurs des constructions varieront selon les secteurs, selon les principes suivants :

- Les secteurs à vocation économiques situés au nord de la voie ferrée et le secteur de la Pointe Est pourront varier du R+1 au R+4, avec des Rez-de-chaussée de 4 à 5 m dédiés aux activités de services, de commerces de proximité ou artisanales et intégrant des fonctions tertiaires en étage,
- Les secteurs économiques situés autour du Bassin du Midi et sur le secteur à vocation mixte varieront entre R+3 à R+7.
- Des émergences ponctuelles (repérées au document graphique) seront autorisées avec des hauteurs supérieures à R+7 afin de créer des points d'appel visuels (pouvant aller jusqu'à du R+10, soit un maximum de 35 mètres).

### *Orientations paysagères*

L'aménagement de ce secteur d'entrée de ville est l'occasion de mettre en place une véritable réflexion sur la prise en compte des éléments identitaires et des sensibilités paysagères de la ville. Le paysage sera intégré à la conception de ce quartier à travers plusieurs principes structurants :

- Une trame verte urbaine structurera l'aménagement du quartier et prendra appui sur des alignements d'arbres, des parcs et jardins urbains, une valorisation / une renaturation des berges de l'Etang de Thau. Ces espaces paysagers seront supports de multiples usages (loisirs, déplacements doux, découverte touristique...) et participeront à la vie du quartier et à la mise en valeur du paysage local (bâtis remarquables, percées visuelles...). Cette trame verte collective sera relayée par des espaces perméables et traités en pleine terre au sein des îlots privatifs afin de permettre également une meilleure gestion des eaux pluviales et une pénétration de la nature au sein des espaces de vie, participant ainsi au confort d'été des habitants.
- Des percées visuelles seront maintenues entre les différents éléments identitaires de la ville et du quartier : entre le Canal du Midi et les entrepôts Dubonnet, dans l'axe de l'entrée du Port Régional, vers le Mont Saint-Clair depuis l'Avenue G. Martelli, etc...
- Les canaux seront valorisés et pourront être développés depuis le Bassin du Midi. Les bords à quais recevront un traitement architectural et paysager urbain.
- Des bâtiments d'intérêt architectural ont été identifiés sur le document graphique de l'OAP et devront être conservés et requalifiés.
- La mémoire du site sera également préservée par le respect de prescriptions architecturales et paysagères favorisant une réinterprétation contemporaine des chais sur l'Avenue Martelli et sur le Quai des Moulins. Un cahier de prescriptions architecturales sera réalisé autour du Canal du Rhône à Sète afin de proposer des principes architecturaux et paysagers adaptés à une vision contemporaine respectueuse des valeurs patrimoniales présentes sur ce secteur sensible.

**Vocations et orientations  
par secteurs de l'OAP**
**1/ Zones d'activités au Nord des voies ferrées**
**Objectifs recherchés du secteur :**

- Renforcement des vocations des zones artisanales existantes (Eaux Blanches et Parc Aquatechnique) et amélioration de leur fonctionnement.
- Optimisation de l'occupation de la zone et densification des activités
- Requalification paysagère des deux zones d'activités, avec notamment un traitement des façades sur la RD2.
- Protection des berges de l'étang pour assurer la consolidation et la restitution du chemin du douanier, et l'interdiction aux véhicules

**Vocation et typologie du secteur :**

- Le Parc Aqua technique, les unités industrielles (sud fertilisant) et friches ferroviaires ont une vocation d'activités artisanales et services, Une reconquête des bords d'étang à usage public sera envisagée.
- La zone Industrielle des Eaux Blanches et les friches SNCF ont une vocation d'activités industrialo-portuaire. Une reconquête des bords d'étang à usage d'activités (le long du canal) sera mise en œuvre. Cette zone sera confortée par la réappropriation à usage industrialo portuaire des jardins ouvriers SNCF après dépollution.

**Orientations concernant ce secteur :**

- Densification du bâti et requalification des espaces privés (annexes, dépôts, clôtures, plantations, ...).
- Requalification des façades donnant sur la RD2 requalifiée en boulevard urbain afin d'améliorer qualitativement les espaces visibles depuis le boulevard.
- Requalification des espaces publics : entrée et voiries intérieures, gestion du stationnement (voitures et 2 roues), amélioration de la signalisation, développement de services aux usagers, desserte en transports en commun.
- Ouverture du futur Pôle d'Echange Multimodal (PEM-gare) coté Nord et création d'un parking relais desservi par la RD2 requalifiée en boulevard urbain. Un accès public en bord d'étang sera mis en place depuis le PEM à travers le Boulevard urbain (RD2) et complété d'un parvis et d'appontements assurant l'accès aux navettes maritimes. L'aménagement du Pôle d'Echange sera l'occasion de prévoir de larges espaces publics offrant des perspectives ouvertes sur l'ensemble des canaux et l'Etang de Thau.
- Aménagement du carrefour giratoire sur la RD2 desservant les ZA Parc Aquatechnique et ZI des Eaux Blanches, connecté au barreau de liaison Entrée Nord – Entrée Est.
- Extension de la station d'épuration intercommunale et du centre d'incinération (UVE) situés dans la ZI des Eaux Blanches.

**Vocations et typologies  
par secteurs de l'OAP**
**2/ La zone du PEM**

**2.1/ Secteurs d'activités à l'Est du barreau de liaison :** délimité au nord par le faisceau ferroviaire et au sud par les limites administratives du Port

**Objectifs recherchés du secteur :**

- Renforcement de la vocation économique de ce secteur par l'accueil de nouvelles activités artisanales, tertiaires, logistiques et de petite industrie (non polluante)
- Diversification des vocations du secteur
- Structuration du secteur autour d'une trame de déplacements organisée en lien avec les autres secteurs et la ville.

**Vocation et typologie du secteur :**

- Ce secteur présente une vocation principale d'accueil d'activités artisanales, services et tertiaires de tailles moyennes en lien avec les besoins urbains.
- Ce secteur sera également l'occasion de développer d'autres types d'occupation : une Aire des Gens du Voyage (AGV) pour 36 emplacements, des équipements SNCF (en substitution des équipements autour de la gare à déplacer), les entrepôts Dubonnet seront requalifiés pour y accueillir un équipement culturel, de loisirs et commercial, aménagement d'un secteur tertiaire portuaire au niveau de la future entrée du Port.
- Ce secteur est l'occasion de créer un espace d'interface et de transition entre le port et les activités limitrophes, en réservant l'occupation du sol des espaces au contact des limites du port à des activités interagissant à la fois avec le port et les infrastructures de la ville de Sète.
- Ce secteur prévoira également une trame verte urbaine s'appuyant sur des espaces publics végétalisés et des jardins domestiques (potagers en restitution des jardins ouvriers).

**Orientations concernant ce secteur :**

- Desserte du secteur par les infrastructures de déplacements :
  - Desserte depuis l'entrée Est à partir de ponts créés sur le canal du Rhône à Sète (via des carrefours giratoires existants ou à prévoir au droit des ponts) et d'une trame mixte de déplacements urbains (transports en commun urbains, modes doux) connectée sur le barreau de liaison Entrée Est Entrée Nord.
  - Mise en place de parkings publics : un parking relais (environ 300 places) et parking urbain (destiné aux visiteurs et chalands) pour voitures et 2 roues.
  - Desserte entre le port au niveau du « pôle passager » et le barreau de liaison
  - Création de deux ponts sur le canal du Rhône à Sète au dit du « pôle commerce-loisir » ainsi qu'au dit de « l'entrée du port »
- Valorisation du patrimoine et qualité paysagères (identification des bâtiments et perspectives présentant un intérêt ou remarquables).
- Composition d'espaces publics (supports de déplacements doux et d'usage social) et constitution de trames vertes et bleues représentant au minima 30% des surfaces du secteur.
- Requalification du bâti le long du canal du Rhône à Sète – charte architecturale et paysagère cohérente avec la protection des entrepôts Dubonnet (inscrit à l'inventaire des monuments historiques) et la mise en valeur du patrimoine industriel du XIX<sup>ème</sup> siècle, ainsi que du secteur d'interface situé au Sud de l'Avenue de Martelli.
- Renouvellement urbain des espaces économiques au sud de l'Avenue Martelli, spécifiquement dédiés aux activités artisanales, tertiaires, logistiques et de petite industrie (non polluante) en lien avec le rayonnement du Port de Sète, selon un principe architectural rappelant les chais patrimoniaux du site, selon une implantation imposée à l'alignement sur l'espace public et les espaces de stationnement et de stockage à l'arrière des bâtiments afin de valoriser l'entrée de ville.
- Conception éco durable des espaces publics (travaux d'aménagement, équipements, gestion-entretien).
- Les îlots seront aménagés de manière à prévoir des espaces libres et une plus grande surface perméable. L'implantation des constructions au sein des îlots, notamment par rapport aux emprises publiques, seront réfléchis afin de dégager des perspectives sur les éléments remarquables du site (vues lointaines sur St-Clair ou patrimoine protégé par exemple).
- Des espaces de pleine terre d'une surface minimum de 15% de la surface de chaque îlot seront prévus afin de garantir le maintien de surfaces perméables et d'assurer la végétalisation du cadre urbain.

**2.2/ Secteur résidentiel et tertiaire à l'Ouest du barreau de liaison Entrée Est/ Entrée Nord** : délimité au nord par le faisceau ferroviaire, à l'ouest par les canaux et au sud par le canal du Rhône à Sète.

**Objectifs recherchés du secteur :**

- Affirmer, sur ce secteur actuellement dégradé et en friche, une vocation aux différents espaces en lien avec le développement du PEM (gare) : vocations mixtes (résidentielles, services de proximité, activités tertiaires, activités portuaires, plaisance...)
- Aménager un quartier urbain multifonctionnel et dense permettant de produire une offre suffisante de logements, activités, services et équipements.

**Vocation et typologie du secteur :**

- Vocation à prédominance résidentielle autour du bassin du midi et du canal maritime, selon une densité résidentielle de 100 logements à l'hectare minimum, à moduler selon les îlots. Les logements prévus au sein de ce secteur devront répondre à un objectif de mixité sociale : 30% des logements prévus sur la zone seront dédiés à du Logement Locatif Social.
- Vocation à prédominance d'activités tertiaires autour du PEM gare.
- Mixité fonctionnelle (intégration d'activités compatibles avec la vocation résidentielle (tertiaires notamment), de services, équipements de proximité).
- Bâti avec un épannelage variant entre R+3 et R+7, incluant de l'habitat collectif et de l'habitat intermédiaire.

**Orientations concernant ce secteur :**

- Desserte du secteur par les infrastructures de déplacements :
  - Principe d'une gare double face avec parking relais accessible par cheminement dénivelé (passerelle) depuis le Boulevard urbain (RD2).
  - Desserte depuis l'entrée Est à partir des ponts sur le canal du Rhône à Sète (via des carrefours giratoires existants ou à prévoir au droit des ponts) et d'une trame viaire mixte de déplacements urbains (transports en commun urbains, modes doux) connectée au barreau de liaison et via le PEM (gare) au boulevard urbain de contournement existant.
  - Création d'un parking silo public.
- Pour limiter les déplacements ou se déplacer autrement :
  - intégration des équipements, services et commerces de proximité prioritairement en pied d'immeubles.
  - Centralité des structures socio-culturelles et sportives pour une meilleure accessibilité.
  - Stationnement des véhicules dans les bâtiments afin de libérer des espaces libres plantés au sein des îlots privés
  - Obligation de prévoir des stationnements dédiés aux 2 roues, de préférence à l'extérieur.
- Composition d'espaces publics (supports de déplacements doux et d'usage social) et constitution de trames vertes et bleues représentant à minima 20% des surfaces du secteur. Chaque lot devra comprendre un espace de pleine terre égal à 15%.
- Réservation de secteurs dédiés à l'accueil d'équipements d'intérêt général (dont la programmation est détaillée page suivante).
- Valorisation du patrimoine et des qualités paysagères (identification des bâtiments et perspectives présentant un intérêt ou remarquables).
- Conception éco durable des espaces publics (travaux d'aménagement, équipements, gestion-entretien) :
- Prédominance des surfaces perméables (ouvrage pluvial aérien en priorité).
- Sobriété énergétique et consommation en eau, notamment au sein des équipements publics, à travers la plantations d'arbres (ombrage, confort d'été) et d'essences peu consommatrice d'eau, le développement d'une trame verte à sol naturel...
- Prise en compte des nuisances sonores liées aux infrastructures ferroviaires au sein de la conception des bâtiments afin de limiter l'impact sur les logements proposés.

**Orientations  
programmatives  
détaillées**

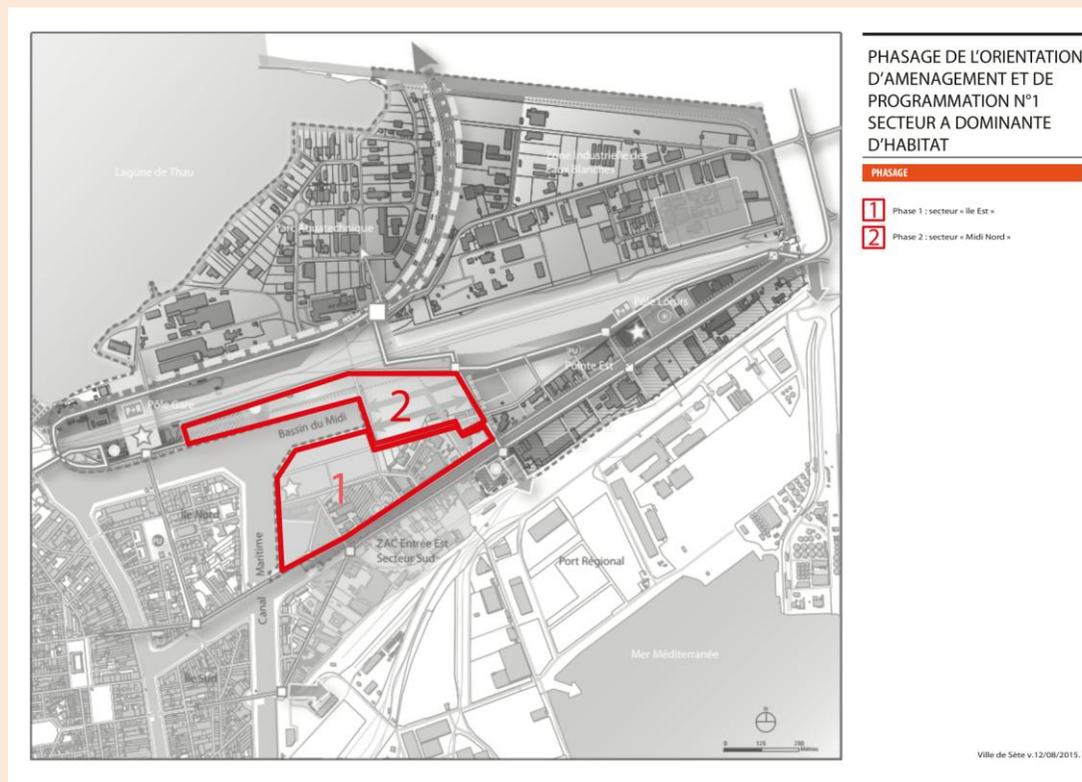
**Programmation en matière de logements nouveaux à prévoir sur le secteur :**

2 500 logements maximum (180 000 m<sup>2</sup> de surfaces de plancher environ) seront réalisés sur le secteur résidentiel et tertiaire à l'Ouest du barreau de liaison Entrée Est/ Entrée Nord, dont la réalisation devrait s'étendre à l'horizon 2030.

30% de ces logements devront être réalisés sous forme de Logements Locatifs Sociaux, soit environ 750 logements.

Sur le secteur à dominante d'habitat, la production de logements s'établira en plusieurs phases, afin d'être conforme aux objectifs annoncés dans le PADD et en compatibilité avec le DOO du SCoT et le PPRI :

- La première tranche concerne l'île Est, dont la réalisation d'environ 130 000m<sup>2</sup> de surface de plancher, soit environ 1800 logements est prévue d'ici 2030. La production de logement sur cette zone se fera de manière phasée dans le temps, puisqu'elle se réalise en renouvellement urbain. Sur l'ensemble de la zone « île Est », il est envisageable la construction de 1000 logements maximum d'ici 2020, au regard des contraintes liées au renouvellement des constructions existantes. La servitude de projet sera ajustée par voie de modification du PLU en fonction de l'évolution de la réflexion mise en œuvre à travers les procédures d'aménagement qui seront engagées sur ce secteur (ZAC) et afin de veiller au respect de cette programmation.
- Une deuxième tranche d'environ 53 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher environ, soit environ 700 logements, est planifiée sur le secteur du Midi Nord, dont la livraison des premiers logements est prévue entre 2020 et 2030 en fonction du calendrier de révision du PPRI.



***Programmation en matière d'équipements publics nouveaux à prévoir sur le secteur :***

Plusieurs équipements sont prévus au sein des différents secteurs :

- **Secteur résidentiel et tertiaire à l'Ouest du barreau de liaison Entrée Est/ Entrée Nord :**
  - un groupe scolaire (4000 m<sup>2</sup> environ),
  - un palais des congrès (5000 m<sup>2</sup>),
- **Secteurs d'activités à l'Est du barreau de liaison :**
  - une aire des gens du voyage (6000 m<sup>2</sup> environ),
  - un pôle commercial comprenant des locaux commerciaux de petite taille et de loisirs autour des entrepôts Dubonnet (10 000 m<sup>2</sup> dédiées à un conservatoire de musique et des beaux-arts).
  - La reconstitution des équipements SNCF délocalisés (1 ha)

***Programmation en matière d'activités économiques nouvelles :***

Au total, environ 100 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher devraient être réalisés à vocation d'activités ventilées selon les secteurs suivants :

- 30000 m<sup>2</sup> seront dédiés à l'activité tertiaire et au tourisme (hôtellerie), autour du pôle gare (PEM)
- Environ 40000 m<sup>2</sup> seront dédiés à l'activité tertiaire, petite industrie (commerce de gros), autour du pôle gare et à l'Est du barreau de liaison
- Près de 10 000 m<sup>2</sup> seront dédiés au commerce et du loisir, répartis entre le centre commercial existant (Saint-Clair), du commerce de proximité au sein de la centralité de quartier du Bassin du Midi (services) et des activités commerciales au sein du pôle loisirs des entrepôts Dubonnet.
- Ces surfaces seront confortées par les délaissés et espaces mutables des zones artisanales existantes (Parc Aquatechnique et Eaux Blanches).
- 50 000m<sup>2</sup> situés au Sud de l'Avenue Martelli seront destinés aux besoins des activités en lien avec le port.

***Programmation en matière de stationnements nouveaux à prévoir sur le secteur :***

Environ 1400 places de stationnement seront réalisées et ventilées au sein des deux secteurs de l'OAP sous forme de parkings relais ou parkings urbains. Ces places de stationnement seront de plusieurs natures : stationnement public, privé et stationnement de relais.

Au sein des ZA existantes, les projets devront respecter les prescriptions du règlement du PLU.

***Cette programmation est approximative et donne un ordre de grandeur des équilibres des fonctions à respecter dans la composition du quartier. Cette programmation devra être ajustée lors des phases de mises en œuvre opérationnelles.***

**Conditions  
d'équipement du  
secteur (Réseaux)**

**Assainissement :**

Le secteur sera raccordé au réseau collectif d'assainissement.

**Gestion des eaux pluviales :**

Les aménagements situés dans le périmètre de l'OAP **respecteront les dispositions générales relatives à la gestion des eaux pluviales** issues du **schéma directeur d'assainissement des eaux pluviales de la ville de Sète**. L'OAP est comprise dans les secteurs 5 et 6 du zonage pluvial du schéma :

- secteur 5 : zones déjà urbanisées, centre ville et périphérie, traitement quantitatif à la parcelle et qualitatif préconisés pour les parcelles supérieures à 500 m<sup>2</sup>, aucun dispositif n'est imposé pour les parcelles inférieures à 500 m<sup>2</sup>.
- secteur 6 : zones d'activités industrielles ou commerciales, traitement quantitatif et qualitatifs imposés.

Les traitements quantitatifs et qualitatifs sur ces secteurs seront les suivants :

Gestion quantitative :

*Caractéristiques générales :*

- **Limitation des ruissellements à l'intérieur de la parcelle** (séparer les espaces verts des espaces imperméabilisés par une margelle, favoriser l'utilisation de matériaux perméables ou poreux pour les voies, zones de parking et cheminements internes à la parcelle, respect du taux maximal d'imperméabilisation des sols fixé pour chaque zone).
- **favoriser les techniques de rétention des eaux à la parcelle** (stockage d'un orage de fréquence décennale et d'une durée de 4 heures).

*Ouvrages de compensation préconisés :*

Les techniques préconisées font toutes appel au stockage en surface ou enterrée des eaux pluviales, à savoir le stockage en citerne, le stockage en structures réservoirs poreuses, les bassins de retenue, les toits stockants, le stockage en réservoir enterré et les noues.

*Exigences par superficie de parcelle*

Selon les superficies des parcelles (comprises entre 500 et 1 000 m<sup>2</sup> ; entre 1 000 et 10 000 m<sup>2</sup> ; ou supérieure à 10 000 m<sup>2</sup>), les règles de gestion particulières s'appliqueront, principalement sur les volumes de rétention permettant de compenser l'imperméabilisation.

**Conditions  
d'équipement du  
secteur (Réseaux)**
Gestion qualitative :

Etant donnée la sensibilité du milieu récepteur, des dispositifs de traitement des eaux pluviales doivent être proposés pour tout nouveau projet susceptible d'apporter des rejets polluants.

Il est préconisé pour le traitement des eaux pluviales, la mise en œuvre de bassins de décantation permettant de retenir la pollution particulaire.

En parallèle à ce traitement des eaux pluviales, un effort particulier sera consenti pour supprimer tous les rejets d'effluents domestiques vers le réseau pluvial existants (branchements non-conformes) et les surverses éventuelles du réseau eaux usées vers le réseau pluvial en temps sec et également en cas de pluie courante.

*Cas des parcelles de superficie > 1000 m<sup>2</sup> (hors zones industrielles, d'activités commerciales et portuaires)*

Pour toutes les parcelles supérieures à 1 000 m<sup>2</sup>, un pré-traitement des eaux de ruissellement de chaussée (voirie et parking) sera réalisé. Les ouvrages de rétention qui seront conçus à l'échelle de l'opération permettront de jouer se rôle de pré-traitement. Sur ces parcelles, les aires de stationnement de plus de 5 unités devront être équipées d'un séparateur d'hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial collectif.

*Cas des parcelles de zone d'activités artisanales, commerciales, zone industrielle et zone d'activité portuaire*

Tout nouveau projet ou extension (ZAC, zones commerciales, zones industrielles, zones portuaires) prévoira la mise en place de dispositifs de traitement des eaux pluviales sur la parcelle concernée par le projet, quelque soit la surface de la parcelle.

*Cas des zones de stationnement (tous secteurs)*

Toute aire de stationnement de plus de 5 unités sera équipée d'un séparateur d'hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial collectif. Des conventions d'entretien de ces ouvrages devront obligatoirement être passées avec la commune.

**Collecte des déchets**

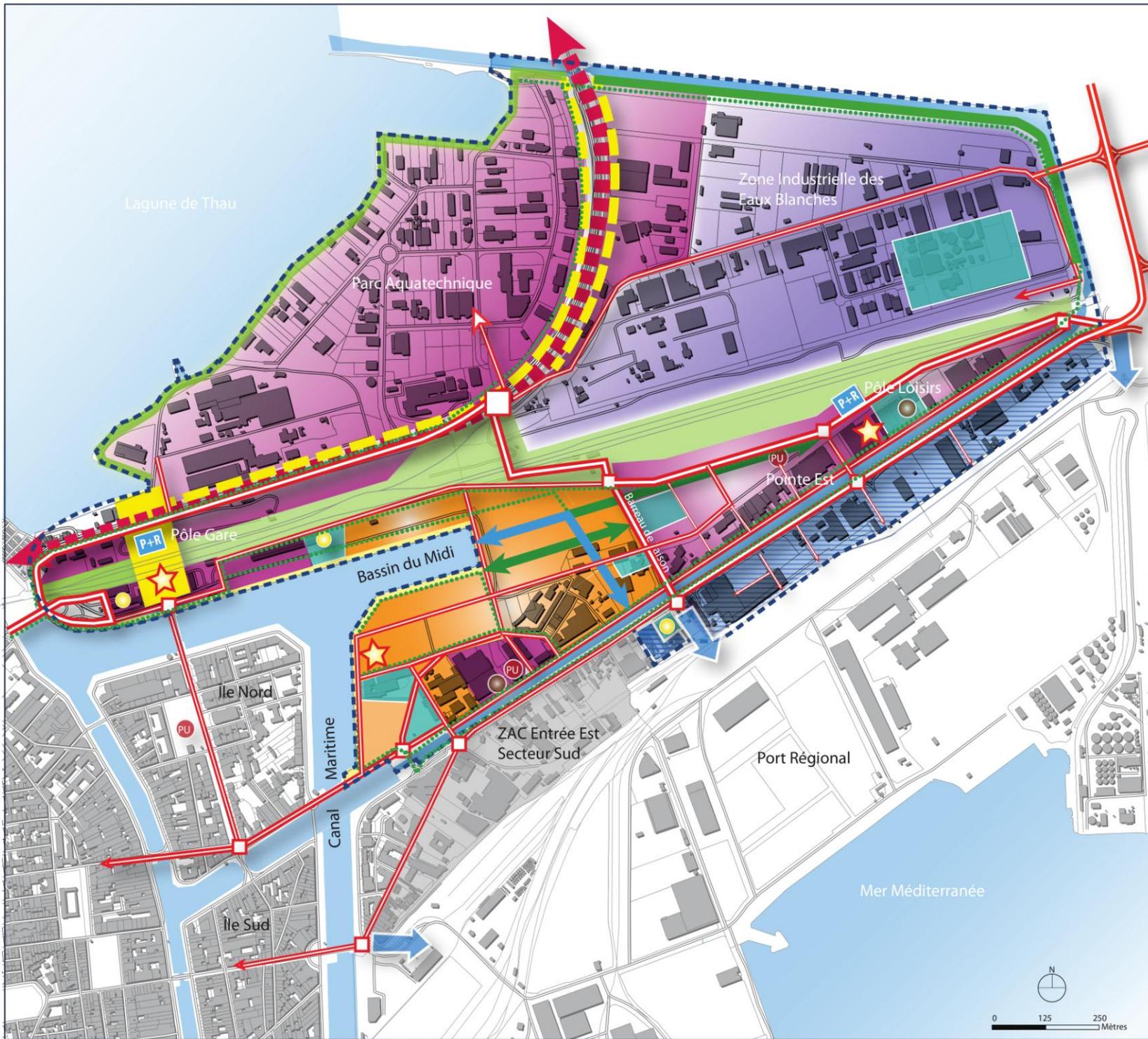
La composition du quartier sera réfléchié pour faciliter l'organisation de la collecte des déchets.

Des containers enterrés devront être prévus à cet effet sur l'emprise des opérations. Des containers devront être prévus pour la gestion des 3 flux de collecte (Ordures Ménagères, tri sélectif et verre). Les ratios minimums à prévoir pour répondre aux besoins générés sont :

- ➔ Pour les Ordures Ménagères : 1 container pour 35 logements
- ➔ Pour le tri sélectif : 1 container pour 70 logements
- ➔ Pour le verre : 1 container pour 140 logements

Les activités devront prévoir également les containers adaptés à leurs propres déchets, et notamment des dispositifs adaptés au stockage avant enlèvement.

# ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N°1 ENTREE EST DE SETE



Périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

## Organiser les fonctions d'un quartier urbain mixte

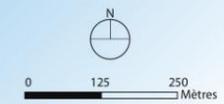
- Secteur à dominante d'habitat (en mixité avec des commerces, services, activités, équipements de proximité et activités portuaires)
- Secteur à dominante économique (bureaux, commerces, artisans, industries, entrepôts, activités touristiques)
- Secteur à vocation industrialo-portuaire
- Secteur d'interface dédié aux activités ayant intérêt à bénéficier de la proximité du Port
- Secteur dédié à l'accueil d'équipements et de services publics d'intérêt collectif
- Secteurs à dominante principale d'habitat et activités économiques
- Emprises ferroviaires

## Organiser les déplacements et diffuser les flux

- Liaisons viaires structurantes existantes ou à créer / requalifier
- Carrefour à créer / traiter
- Boulevard urbain sur la RD2 (Axe structurant support d'un Transport en Commun en Site Propre, de modes doux et viaires)
- Aires de stationnements à intégrer à la conception du quartier (Parkings urbains à usage résidentiel / Parkings relais)
- Faciliter l'accès au Port Régional
- Trame dédiée aux modes doux à créer

## Valoriser les qualités paysagères et architecturales

- Bâtiments d'intérêt patrimonial
- Traiter les berges de l'Etang de Thau
- Principes d'espaces de respiration à intégrer au sein du quartier (Parc/ Canaux) supports de déplacements doux
- Valoriser les bords à quai
- Recomposer la façade sur la RD2 (façades, espace publics / privés)
- Emergences bâties
- Bâti remarquable à conserver



# ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N°1 ENTREE EST DE SETE

## Organisation de la mobilité



Périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

### Organiser les déplacements et diffuser les flux

- Liaisons viaires primaires
- Liaisons viaires secondaires
- Liaisons viaires de desserte locale
- Desserte en transports en commun
- Trame des modes doux (piétons, cycles)
- Noeud routier, carrefours à créer, traiter
- Boulevard urbain sur la RD2 (Axe structurant support d'un Transport en Commun en Site Propre, de modes doux et viaires)
- Aires de stationnements à intégrer à la conception du quartier (Parkings urbains à usage résidentiel / Parkings relais)
- Faciliter l'accès au Port Régional

### Aménager des espaces publics de qualité, supports de déplacements doux

- Traiter les berges de l'Etang de Thau
- Principes d'espaces de respiration à intégrer au sein du quartier (Parc/ Canaux) supports de déplacements doux
- Valoriser les bords à quai
- Ouvrir le PEM sur l'Etang et les canaux

