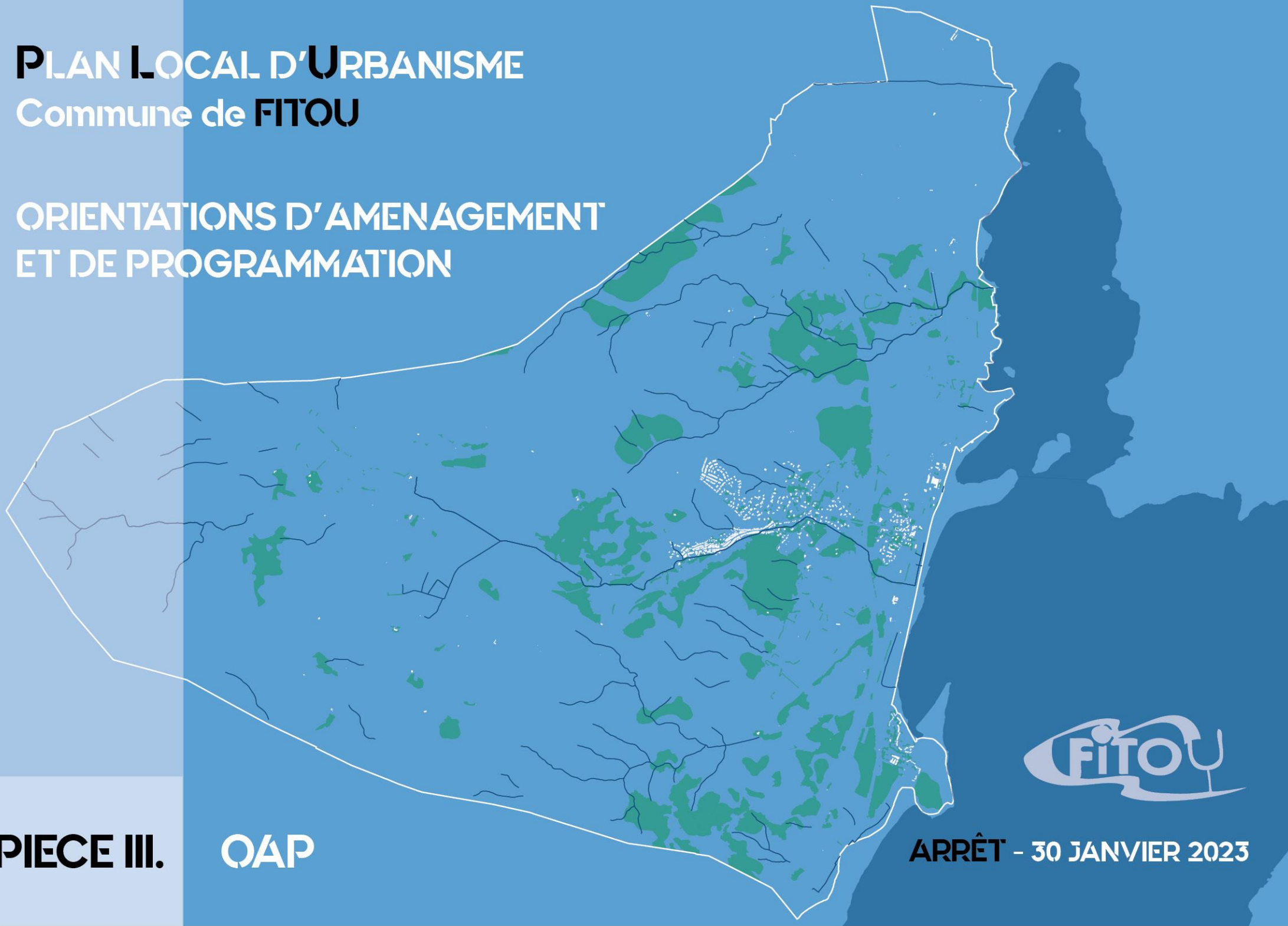


PLAN LOCAL D'URBANISME

Commune de FITOU

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



PIECE III.

OAP



ARRÊT - 30 JANVIER 2023

SOMMAIRE /

I. Principes communs à l'ensemble des zones 5

II. Secteur I – STADE / MARENDES 7

III. Secteur II – LA NORIA 11

IV. Secteur IV – ZONE ECONOMIQUE DES CABANES 114



Préambule /

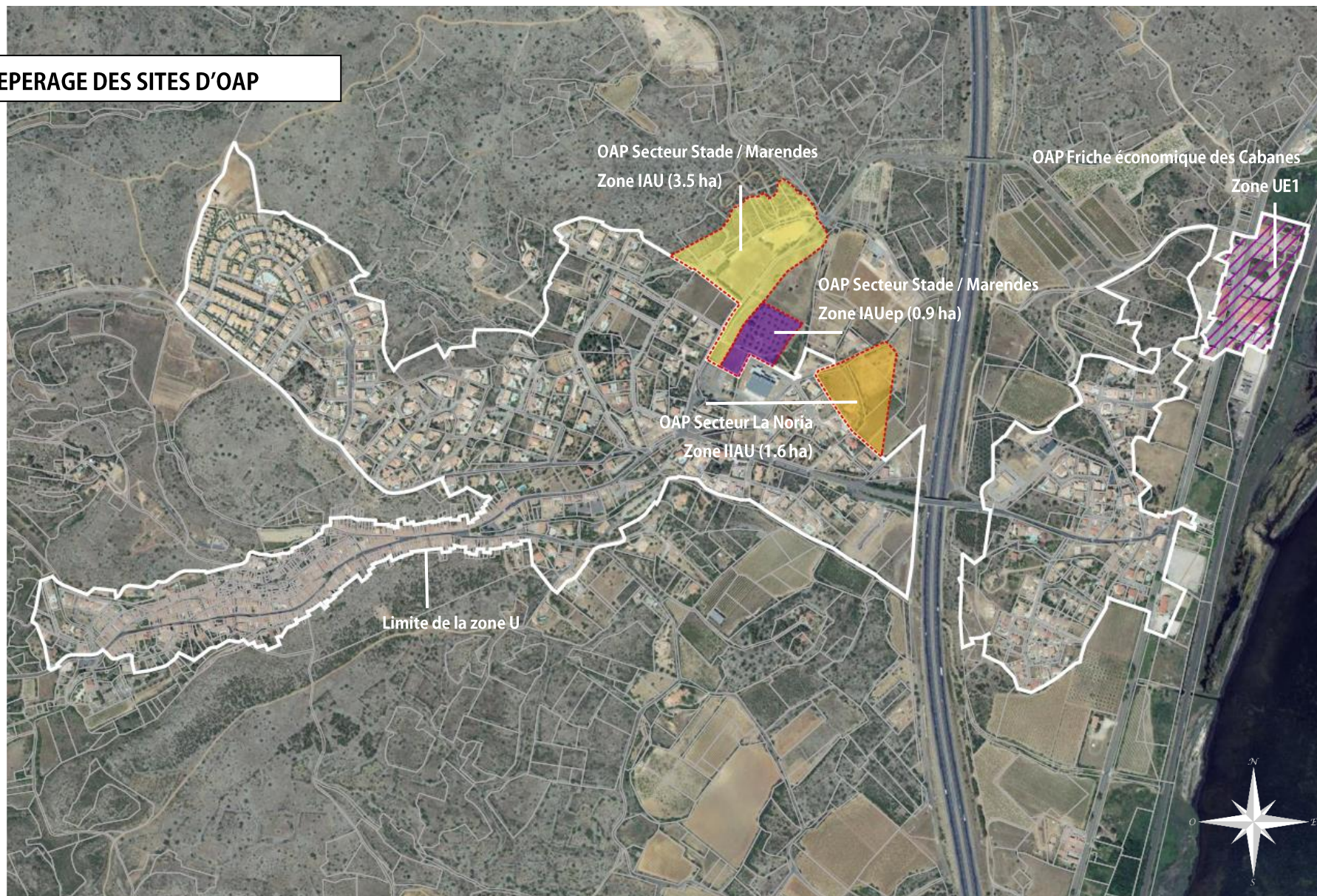
Chaque secteur de développement du PLU fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation contenant des dispositions sur la qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère, la mixité fonctionnelle et sociale, la qualité environnementale et la prévention des risques, les besoins en matière de stationnement, la desserte par les transports en commun, et la desserte des terrains par les voies et réseaux.

ORGANISATION DU DOCUMENT

Au-delà d'une carte permettant de visualiser la localisation et l'emprise des sites faisant l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), chaque OAP est accompagnée :

- . des caractéristiques générales de la zone d'étude
- . d'une mise en contexte du parti d'aménagement retenu
- . d'un schéma de principe encadrant l'aménagement de la zone et indissociable des orientations et principes d'aménagements écrits.

REPERAGE DES SITES D'OAP



I. Principes communs à l'ensemble des zones

Voies / Espaces publics

Le traitement des voiries intégrées aux périmètres d'OAP devra être adapté (dimensionnement, structure et matériaux) aux flux prévisionnels, ainsi qu'aux caractéristiques du site, notamment en matière de :

- Desserte potentielle par les transports en commun pour les zones situées à proximité du centre ou connectées à des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière ;

Au-delà de ces aspects techniques et fonctionnels, il est essentiel que les voiries puissent être conçues comme de véritables espaces publics agréables à pratiquer. Une attention particulière devra être portée aux espaces de retournement et à la qualité de leur intégration fonctionnelle dans les aménagements.



Ambiances / spécificités patrimoniales

Le traitement des espaces publics devra par ailleurs assurer une intégration optimale dans le site. Pour ce faire, le choix des matériaux, du mobilier urbain et de la végétalisation devra être en relation avec la géographie du site et privilégier des éléments sobres et durables.



Réseaux / ressources

Les raccordements aux réseaux seront discrets dans le paysage (réseaux souterrains à privilégier).

La disponibilité de la ressource en eau pouvant être sensible notamment en période d'étiage il conviendra d'être particulièrement attentifs à la rationalisation de la ressource :

- éviter l'utilisation d'eau potable pour les usages autres qu'alimentaire ;
- limitation du linéaire du réseau d'adduction en eau potable ;
- optimisation du rendement du réseau d'eau potable.



Pluvial

Les débits générés par l'artificialisation du secteur seront limités et/ou compensés dans les conditions suivantes, avec, par ordre préférentiel :

- une limitation du ruissellement urbain à la source par la réduction des surfaces imperméabilisées ;
- un traitement des eaux pluviales au plus proche des surfaces imperméabilisées pour en éviter les pollutions (gestion à la parcelle / toitures végétalisées ou stockantes / citernes ou cuves de stockage enterrées dont l'eau peut être réutilisée / réservoirs paysagers situés au niveau des tours d'arbres ou des haies...);
- la mise en œuvre de solutions d'infiltration associées à une végétation de préférence herbacée ou arbustive (réservoirs ou noues infiltrants...);
- une intégration paysagère des dispositifs de compensation hydraulique mis en œuvre (bassins, noues, réservoirs paysagers...).



Environnement

Le projet devra prendre en compte la sensibilité environnementale du secteur dans une optique de préservation découlant de la démarche ERC intégrée depuis le PADD.



Risques

Les aménagements devront assurer la sécurité des sites et la prévention des risques concernant la zone :

- Risques connus lors de l'élaboration du PLU (cf. règlement et rapport de présentation);
- Actualisation de la connaissance du risque au jour de l'élaboration opérationnelle du projet.



ARRÊTÉ DE PROJET - 30.01.2023

II. Secteur I – STADE / MARENDES

Echéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation : Secteurs prioritaires

A. CARACTERISTIQUES DU SITE

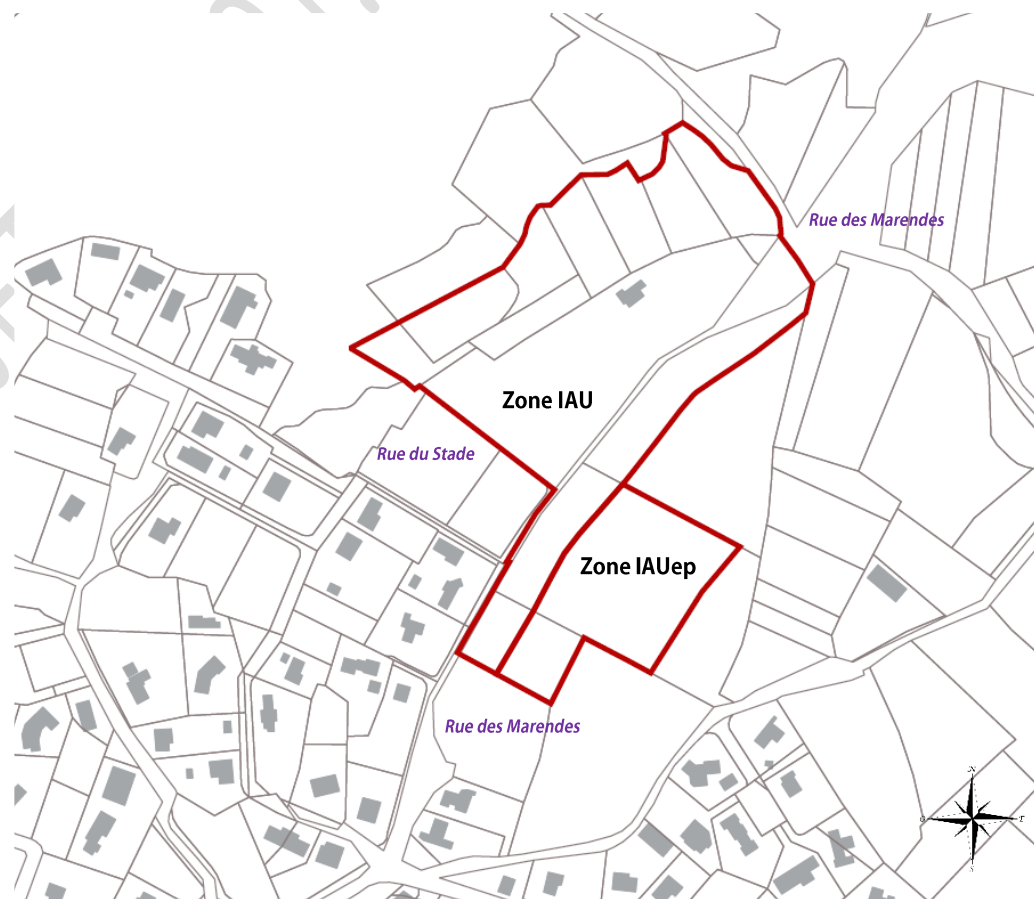
Espace multifonctionnel situé au Nord du village, d'une superficie de 4.4 hectares structuré autour :

- D'un secteur de garrigue au Nord Est marqué par la pente et composé d'un entrelacs de murs et de terrasses abandonnées, héritage d'une activité agri-pastorale. Une partie de cette extrémité Nord fait partie intégrante des réservoirs de biodiversité communaux en tant que partie de pôle d'intérêt écologique constitutive de la trame verte.
- D'un secteur équipementiel ludico-sportif comprenant un terrain de tennis et le stade communal ;
- D'une frange agricole sur l'extrémité Sud Est du site non exploitée et jouxtant la Rue des Marendes.

Ce site, présente une accessibilité optimale depuis :

- la Rue des Marendes assurant une double connexion depuis le village de Fitou et l'entrée des Cabanes. Cet axe permet au secteur de limiter l'impact du flux véhicules en secteur villageois tout en valorisant les connexions douces avec les centralités Fitounaises ;
- la Rue du Stade et la Rue Vignette, offrant une possibilité de désengorgement en cas de saturation ponctuelle de la Rue des Marendes.

Il s'inscrit par ailleurs en continuité du « pôle équipementiel » greffé à l'embranchement de la Rues des Marendes et de l'Avenue des Corbières et à l'axe villageois originel de Fitou.



B. ORIENTATIONS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT : Affirmer l'urbanité de la commune à travers la finalisation de l'urbanisation Nord du Village
- Destination dominante /

- Zone IAU : Habitation
- Zone IAUp : équipements d'intérêt collectif et services publics

- Nombre estimatif de logements projetés sur la zone IAU /

Minimum 53 logements dont à minima :

- 10 logements dédiés au renforcement du parc de logements aidés (location et accession cumulés) ;
- 13 logements intégrés à une typologie collective / intermédiaire.

- Equipements projetés sur la zone AUep /

- équipements sportifs et locaux associés (terrain de tennis, terrain de foot de type demi-terrain de jeu à 11 homologué U-5, U-7 et 9 ;)
- une aire de stationnement présentant une capacité d'accueil minimale de 20 places.

- Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère /

- L'aménagement de la zone se réalisera via une opération d'aménagement d'ensemble unique ;

- Traiter paysagèrement l'interface « ville / nature » via :
 - A. l'intégration optimale d'une typologie bâtie individuelle basse (plain-pied dominant) sur le secteur de garrigue au Nord Est, marqué par la pente. Pour ce faire :
 - les volumes bâtis s'intégreront de manière stricte au sein des terrasses agricoles sans adaptation des niveaux et en valorisant des parements en pierres (constructions et clôtures) en relation avec le patrimoine agricole présent sur site ;
 - les limites de parcelles et /ou les aménagements intégreront les murs et murets dans une double optique de préservation du patrimoine agricole et de valorisation paysagère de l'opération ;
 - B. un maintien / renforcement de la végétation présente sur ce milieu de garrigue afin notamment d'affirmer les franges végétales adaptés au contexte du lieu (pistachier lentisque, olivier, amandier...).
- Accompagner la Rue des Marendes par une programmation typologique intermédiaire / collective intégrée (mitoyenneté dominante). Un front bâti dont la hauteur des constructions sera limitée au R+2 devra par conséquent traiter l'entrée de ville Nord (entrée de l'entité urbaine principale) ;
- Conserver les linéaires végétaux les plus structurants afin de limiter l'impact sur l'ordonnancement naturel du site (associé notamment à la reconquête végétale) ;
- Préserver, au sein de la zone, des percées visuelles vers les éléments du paysage lointain, notamment, à minima :
 - en continuité de la Rue du Stade ;
 - en cœur de zone, parallèlement à la Rue du stade. Cette percée peut être le support de constitution d'un espace public nécessaire à la détermination d'un lieu de vie pratiqué au sein du quartier.

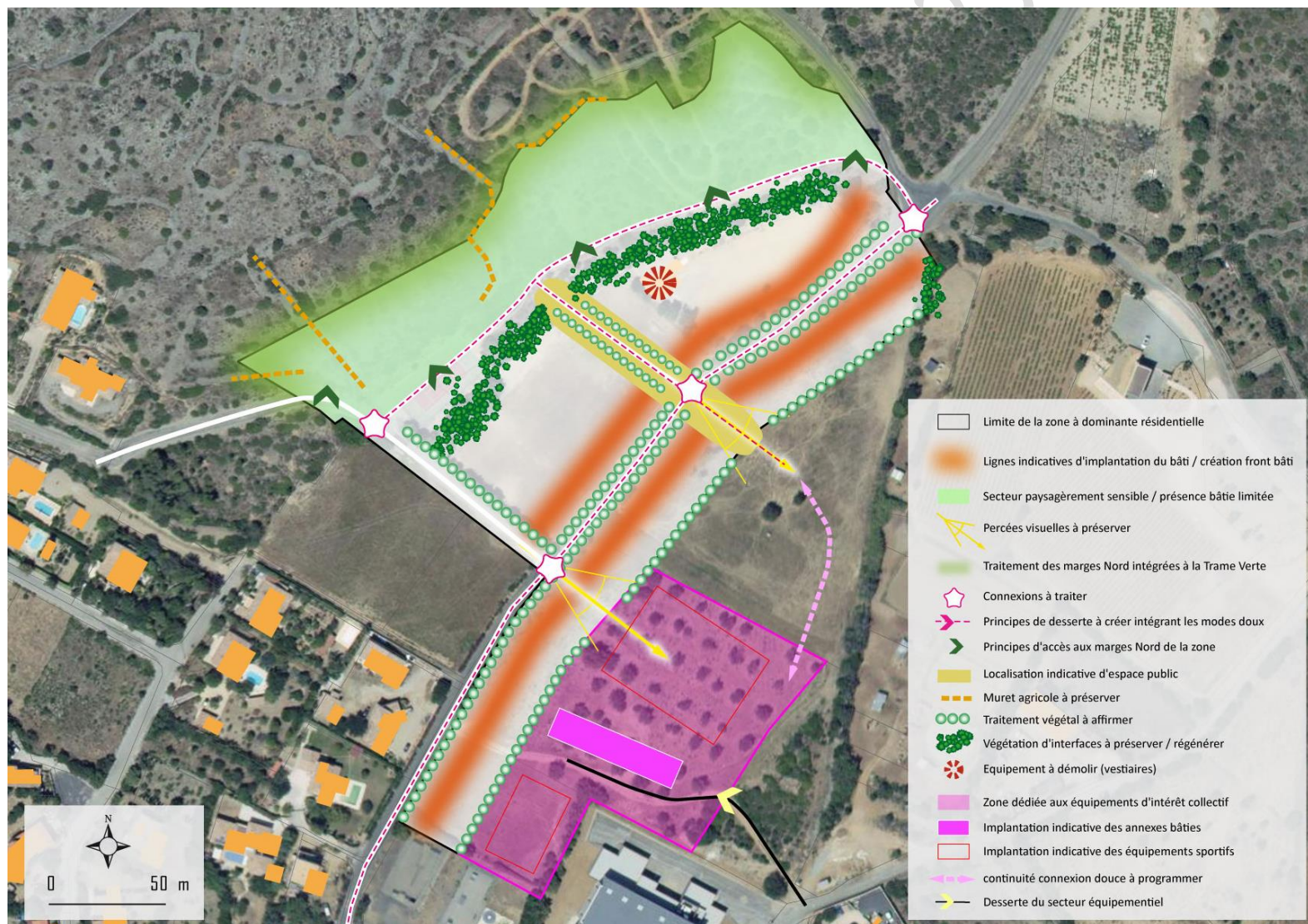
- Qualité environnementale et prévention des risques /

- Traiter les marges Nord du site dans une optique d'intégration du quartier au paysage et au fonctionnement naturel de garrigues constitutifs de la Trame Verte communale. Des espèces protégées pouvant être potentiellement présentes dans ces milieux, leur absence devra être vérifiée avant tout aménagement, et des mesures d'évitement seront mises en place le cas échéant ;
- Limiter au strict nécessaire les surfaces imperméabilisées et minéralisées dans une optique de gestion intégrée des risques, des ressources et de lutte contre les îlots de chaleur urbains ;
- Traiter l'évacuation des eaux de pluie et de ruissellement par des aménagements intégrés pouvant participer à l'aménagement paysager du secteur tout en évitant l'anthropisation excessive de sols ;
- Imbriquer la qualité des espaces publics et la gestion de la ressource en eau en optimisant les plantations d'essences locales, résistantes et peu consommatrices d'eau ;
- Optimiser les conceptions architecturales durables (matériaux, couleurs, efficacité énergétique, végétalisation, orientation...).

- Desserte et besoins en matière de stationnement /

- Réduire les emprises dédiées à la voiture (largeurs des voies internes adaptées aux flux et gabarits de véhicules, stationnements groupés...) ;
- Optimiser la réutilisation des tracés présents sur site dans le réseau de desserte à créer ;
- Aménager un bouclage viaire, satisfaisant aux règles de desserte des véhicules de secours et/ou de services et intégrant les problématiques inhérentes au stationnement complémentaire au nombre de places réglementées par habitation et équipements projetés ;
- Intégrer de manière optimale aux aménagements en zone IAU des contraintes d'accès piétons et/ou automobiles (dont stationnement et garages) ;
- Intégrer un maillage doux optimisant les connexions inter quartiers. Dans cette optique, il est nécessaire de créer une connexion adaptée entre le quartier (zone IAU) et le « pôle équipementier » dont la finalisation (zone IAUep) sera desservie depuis la Rue de la Noria. Le partage des modes via la mutation des Rues des Marendes et de la Noria devra dès lors être intégré à l'aménagement des zones ;
- Intégrer l'ensemble des problématiques associées à l'accessibilité du site aux personnes à mobilité réduite (notamment en zone IAUep).

C. SCHEMA D'AMENAGEMENT (Indissociable des orientations et principes d'aménagements écrits)



III. Secteur II – LA NORIA

Echéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation : Secteur secondaire susceptible d'être ouvert à l'urbanisation après aménagement global de la zone IAU et après 2031 (10 ans après le débat du PADD)

A. CARACTERISTIQUES DU SITE

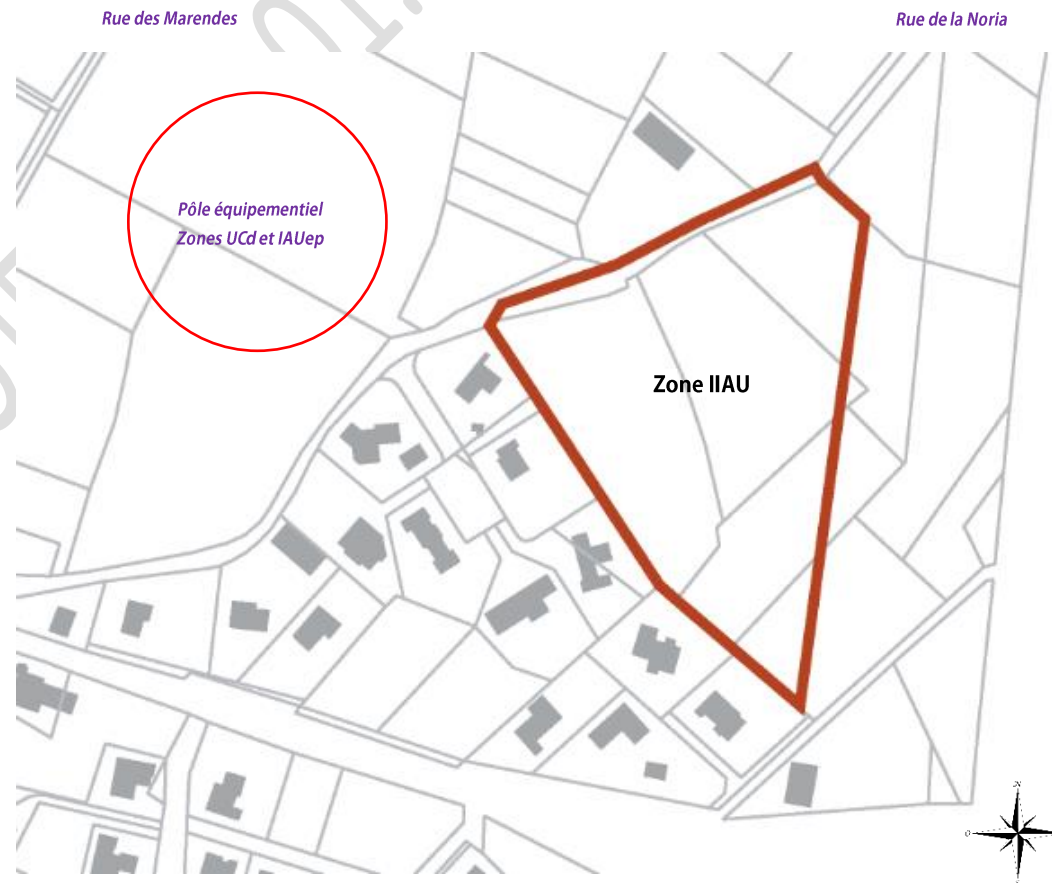
Frange urbaine quasi intégralement enrichie en extrémité Est de l'entité villageoise principale de Fitou, d'une superficie de 1.6 hectares bordée :

- Au Nord par un centre équestre ;
- A l'Ouest / Sud-Ouest par un quartier d'habitation composée uniquement d'une typologie individuelle basse à faible densité ;
- A l'Est par des infrastructures pluviales (bassin de rétention et d'écrêtage) notamment associées à l'autoroute A9 dont les marges se situent à environ 60 mètres des limites de la zone.

Ce site, présente une accessibilité optimale depuis la Rue de la Noria qui, connectée à la Rue des Marendes assure une double connexion depuis le village de Fitou et l'entrée des Cabanes.

Ce contexte, comme pour le secteur Stade / Marendes :

- permet de limiter l'impact du flux véhicules en secteur villageois tout en valorisant les connexions douces avec les centralités Fitounaises ;
- valorise le « pôle équipementiel » greffé à l'embranchement des Rues des Marendes et de la Noria, ainsi que la connexion avec l'Avenue des Corbières et la centralité originelle de Fitou.



B. ORIENTATIONS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT : Traiter qualitativement les marges Est du village et les perspectives depuis l'A9

- Destination dominante / Habitation

- Nombre estimatif de logements projetés / Minimum 25 logements dont :

- 5 logements dédiés au renforcement du parc de logements aidés (location et accession cumulés) ;
- 7 logements intégrés à une typologie collective / intermédiaire.

- Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère /

- L'aménagement de la zone se réalisera via une opération d'aménagement d'ensemble unique ;
- Traiter la frange urbaine Est estompant les perspectives sur et depuis l'autoroute A9 par l'affirmation du linéaire végétal épars présent en limite de site ;
- Accompagner ce linéaire végétal d'un front urbain intégrant une typologie résidentielle intermédiaire et ou collective dont la hauteur des constructions sera limitée au R+1. Ce front bâti marquera une rupture avec la typologie dominante du restant de la zone qui présentera une harmonisation volumétrique avec les marges villageoises existantes, tout en assurant :
 - une densification du contexte bâti environnant ;
 - une disposition des volumes bâtis assurant la lisibilité de la zone ;
 - une intégration des éléments patrimoniaux dans la limite des parcelles (muret agricole).
- De manière générale, affirmer les linéaires végétaux en place afin de :
 - Rompre avec la minéralité dominante du secteur ;
 - Guider l'organisation et la desserte de la zone ;
 - Atténuer le contexte routier du site.

- Qualité environnementale et prévention des risques /

- Limiter au strict nécessaire les surfaces imperméabilisées et minéralisées dans une optique de gestion intégrée des risques, des ressources et de lutte contre les îlots de chaleur urbains ;

- Traiter l'évacuation des eaux de pluie et de ruissellement par des aménagements intégrés pouvant participer à l'aménagement paysager du secteur tout en évitant l'anthropisation excessive de sols ;
- Intégrer qualité des espaces publics et gestion de la ressource en eau en optimisant les plantations d'essences locales, résistantes et peu consommatrices d'eau ;
- Optimiser les conceptions architecturales durables (matériaux, couleurs, efficacité énergétique, végétalisation, orientation...) ;
- Préserver au maximum les populations à venir des nuisances et des risques sanitaires associés à la proximité de l'autoroute A9.

- Desserte et besoins en matière de stationnement /

- Réduire les emprises dédiées à la voiture (largeurs des voies internes cohérentes, stationnements groupés,...) ;
- Rechercher une complémentarité espaces publics / desserte (intégration optimale de la voirie au contexte naturel de proximité). Dans cette optique, un espace végétalisé mutualisant les paramètres de gestion pluviale, de stationnement et d'espace public fonctionnel devra être identifié ;
- Aménager un bouclage viaire (évitant tout système en impasse), satisfaisant aux règles de desserte des véhicules de secours et/ou de services, connecté à la Rue de la Norja. Le système de desserte devra également intégrer les problématiques inhérentes au stationnement complémentairement au nombre de places réglementées par habitation ;
- Intégrer de manière optimale aux aménagements des contraintes d'accès piétons et/ou automobiles (dont stationnement et garages) ;
- Intégrer un maillage doux connecté à la Rue de la Norja notamment pour greffer le quartier aux pôles générateurs de flux (pôle équipementier, centralité villageoise...).

C. SCHEMA D'AMENAGEMENT (Indissociable des orientations et principes d'aménagements écrits)



IV. Secteur III – ZONE ECONOMIQUE DES CABANES

Secteur de requalification / renouvellement urbain prioritaire

A. CARACTERISTIQUES DU SITE

Friche industrielle d'une ancienne fabrique de chaux et de son annexe située à l'entrée Nord de l'entité villageoise des Cabanes de Fitou en bordure de la RD6009 (18 000 véhicules / jours en période de pointe).

Le site, participant d'un contexte géographique et paysager littoral est intégralement intégré aux espaces proches du rivages (EPR) et jouxte des espaces remarquables au titre de la loi littoral (EPR).

De plus, le secteur est concerné par le risque de submersion marine, et est intégré au sein du Plan de Prévention des Risques littoraux approuvé par arrêté préfectoral du 9 juin 2021 aux zones RL2 et RL4 correspondant aux espaces urbanisés soumis à un aléa modéré de submersion marine (niveau inférieur à 0,50 m) lié aux effets du changement climatique.

Au-delà de la friche, le site intègre de manière élargie (Zone UE), des habitations ainsi que d'autres activités économiques en place telles que la cave coopérative, un garage auto, et un hôtel et restaurant.

En partie Est de la RD 6009, le site comprend :

- Sur la friche cible répertoriée dans la base de données Basias : la présence de 2 bâtiments :

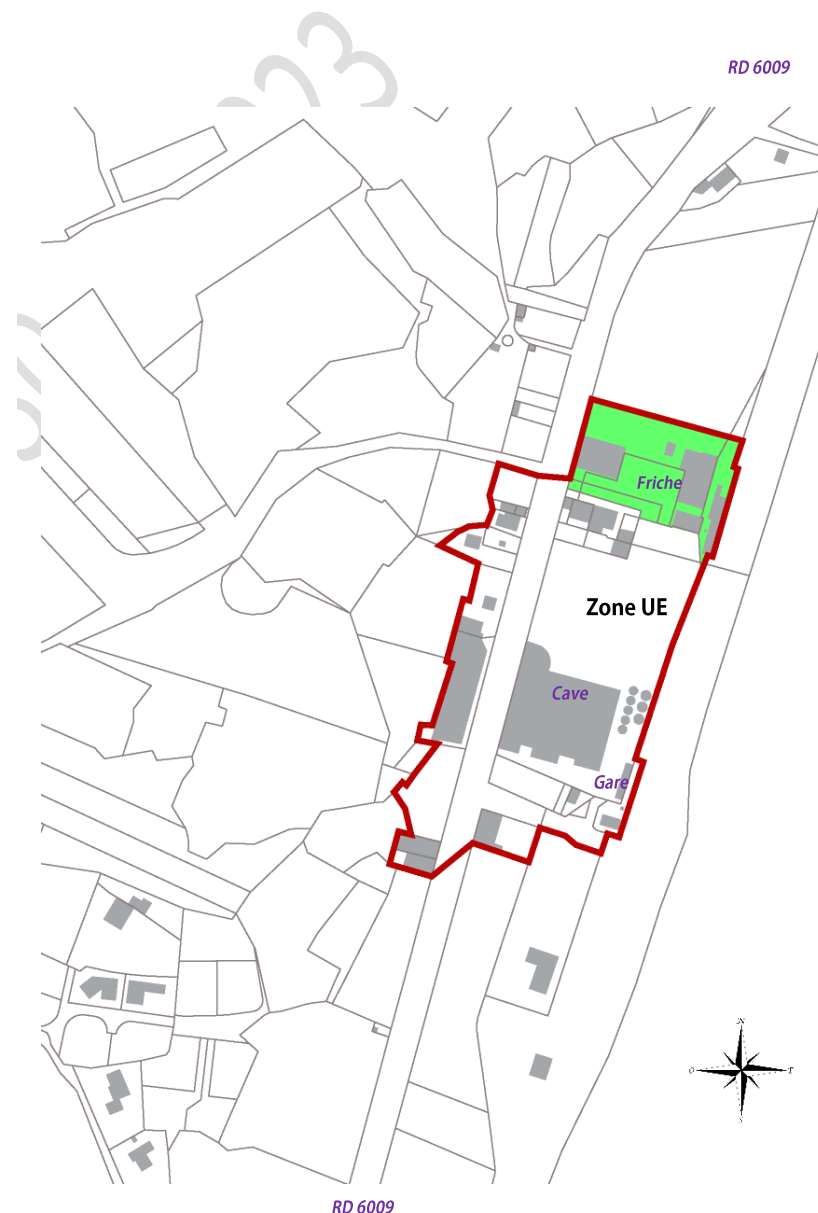
L'ancienne usine, d'une superficie de 300 m² au sol (bâtiment de 15 m de hauteur), sur un terrain d'assiette de 2 638m². Ce bâtiment est relativement délabré mais abrite deux fours à chaux en bon état. Il est un marqueur architectural du passé industriel de cette zone : mur en pierre de galets de rivières, briques.

L'annexe, d'une superficie de 400 m² en rez-de-chaussée, sans grand intérêt architectural, d'état extérieur délabré. Terrain d'assiette : 903 m²

- A proximité immédiate de la friche :

Au Sud : Une habitation et ses annexes (1170m²), la cave coopérative et un vaste parking (10 647 m²) et la gare (700 m²),

Au Nord : zone humide du l'œil de la Magdeleine.



RD 6009

B. ORIENTATIONS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT : **Dynamiser l'économie et la culture locale et traiter l'entrée de ville Nord des Cabanes**

- Destination dominante /

- Equipements d'intérêt collectif et services publics
- Commerce et activités de service
- Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire

L'objectif est d'offrir une qualité de programmation permettant notamment de capter les usagers de la RD6009 et de développer une offre culturelle et écotouristique en lien avec les spécificités de la commune.

- Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère /

- Traiter la frange urbaine Nord afin de valoriser la relation paysagère entre l'espace naturel remarquable de l'œil de la Magdeleine et le site ;
- Optimiser le volet paysager de la requalification du site afin que celui-ci participe à la valorisation de l'entrée Nord de l'entité villageoise des Cabanes. Dans ce cadre :
 - l'aménagement routier à programmer permettant la desserte globale de ce secteur communal devra participer à la valorisation paysagère et fonctionnelle de cette entrée Nord intégrant le site urbain dans sa globalité (traversée RD6009, connexions zone économique et au lotissement « Les Muscats ») ;
 - Le traitement des abords de la RD6009, et notamment leur végétalisation sera recherchée.

- Conserver les marqueurs architecturaux du site et notamment les éléments structurants de l'ancienne usine à savoir notamment :
 - Son emprise (300m²) ;
 - Sa hauteur (15 mètres) ;
 - La simplicité de sa volumétrie générale ;
 - Ses matériaux de constructions (dominante galets / briques).
- Favoriser dans la requalification bâtie la mise en place de dispositifs permettant de développer les énergies renouvelables (énergie solaire, biomasse et géothermie).

- Qualité environnementale et prévention des risques /

- Assurer une intégration optimale des aménagements liés aux spécificités littorales du site et notamment la relation aux espaces remarquables de proximité (Ner) et au risque inondation submersion ;
- Intégrer l'impact d'éventuelles pollutions sur la requalification du site (site répertorié Basias) ;
- Adapter la requalification des bâtiments à leur sensibilité environnementale. La présence possible de gîtes à chiroptères impose notamment de prévoir une inspection en période de reproduction (avril / aout) et d'hibernation (janvier / décembre) ;

- Limiter au strict nécessaire les surfaces imperméabilisées et minéralisées dans une optique de gestion intégrée des risques, des ressources et de lutte contre les îlots de chaleur urbains ;
- Traiter l'évacuation des eaux de pluie et de ruissellement par des aménagements intégrés pouvant participer à l'aménagement paysager du secteur tout en évitant l'anthropisation excessive des sols ;
- Intégrer qualité des espaces publics et gestion de la ressource en eau en optimisant les plantations d'essences locales, résistantes et peu consommatrices d'eau ;
- Optimiser les conceptions architecturales durables (matériaux, couleurs, efficacité énergétique, végétalisation, orientation...) ;
- Préserver au maximum les populations à venir des nuisances et des risques associés à la proximité de la RD6009 et de la voie ferrée.

- Desserte et besoins en matière de stationnement /

- Aménager une connexion sécurisée à la RD6009 et un bouclage viaire (évitant tout système en impasse), satisfaisant aux règles de desserte des véhicules de secours et/ou de services. Le système de desserte devra également intégrer les problématiques inhérentes au stationnement complémentairement au nombre de places réglementées par typologie de destination projetée ;

- Optimiser le potentiel lié à la présence de la gare pour intégrer la desserte collective ferrée dans la structuration du projet et le dimensionnement / localisation des aires de stationnement (programmation d'un hub local) ;
- Intégrer un maillage doux intégrant la traversée sécurisée de la RD6009 et connectant la zone à la Rue des Marendes notamment pour la greffer aux pôles générateurs de flux (pôle équipementier, centralité villageoise...). L'objectif est de permettre le point de « départ / arrivée » d'une boucle modes actifs (piétonne, cyclable...) support d'un parcours thématique « vent/vin /étang » permettant la découverte de l'ensemble du patrimoine géographique, naturel, économique et architectural de la commune. Dans cette optique, la participation à l'accès à l'étang pourra être étudiée dans un objectif de maîtrise de la fréquentation du site (aire de stationnement pour limiter les flux véhicules à l'Est de la voie ferrée,...). Tout accès à l'étang devra s'accompagner de mesures permettant la gestion de ses milieux rivulaires ;
- Rechercher une complémentarité espaces publics / desserte gérant l'intégration optimale de la voirie et des véhicules au contexte naturel et urbain de proximité. Dans cette optique, un espace végétalisé / perméable mutualisant les paramètres d'intégration au site, de gestion pluviale, de stationnement et d'espace public fonctionnel devra être identifié ;
- Réduire les emprises dédiées aux véhicules (voitures, bus notamment) tout en assurant une ouverture globale sur l'ensemble du site économique (Zone UE) (largeurs des voies internes cohérentes, stationnements groupés,...) ;
- Intégrer l'ensemble des problématiques associées à l'accessibilité du site aux personnes à mobilité réduite.

C. SCHEMA D'AMENAGEMENT (Indissociable des orientations et principes d'aménagements écrits)

