



COMMUNE DE BRIGNAC COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU CLERMONTAIS

PLAN LOCAL D'URBANISME

Pièce n°5 : Orientations d'Aménagement et de Programmation

Élaboration approuvée par DCM du
14 mars 2006

Révision générale prescrite par DCM du
28 janvier 2015

Révision générale arrêtée par DCM du
24 septembre 2019

Révision générale approuvée par DCM du
10 mars 2020

Mise à jour n°1 arrêtée le
23 novembre 2021



URBAN PROJECTS
58, avenue Georges Clemenceau
34 000 Montpellier
contact@urbanprojects.fr



SOMMAIRE

I. Préambule	p. 5
I.1 Rappel réglementaire	
I.2 Présentation générale et localisation des OAP	
I.3 Programmation dans le temps des OAP	
I.4 Présentation du principe de compatibilité	
 2. OAP N°1: Entrée de ville	 p. 8
2.1 Constats et contexte issus du diagnostic et du PADD	
2.2 Principes d'aménagement du secteur	
 3. OAP N°2 : Cœur de village	 p. 15
3.1 Constats et contexte issus du diagnostic et du PADD	
3.2 Principes d'aménagement du secteur	
 4. Synthèse des OAP N°1 et N°2	 p. 22
 5. OAP N°3 : Mobilités douces et coulée verte	 p. 23
4.1 Constats et contexte	
4.2 Présentation des orientations d'aménagement pour les mobilités douces	
4.3 Présentation des orientations d'aménagement pour la coulée verte et la trame verte	

I. Préambule

I.1 Rappel réglementaire

L'article L151-1 du code de l'urbanisme dispose que *Le plan local d'urbanisme respecte les principes énoncés aux articles L101-1 à L101-3.*

L'article L151-2 dispose que *Le plan local d'urbanisme comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables, des orientations d'aménagement et de programmation, un règlement et des annexes. Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques. Ces documents graphiques peuvent contenir des indications relatives au relief des espaces auxquels il s'applique.*

Le contenu des Orientations d'Aménagement et de Programmation est fixé par les articles L151-6 et L151-7 du code de l'urbanisme.

Au terme de l'article L151-6, *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.*

Au terme de 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 ville 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 et de la réalisation des équipements correspondants ;

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

25° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L151-35 et L151-36.

Les travaux ou opérations doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement et de programmation.

I.2 Présentation générale et localisation des OAP

Présentation générale

Les OAP du PLU de Brignac s'inscrivent dans une volonté de définir les principes d'aménagement à mettre en œuvre sur des ensembles fonciers cohérents.

Les OAP ont pour objectifs d'apporter les réponses et choix effectués en termes de densité bâti, de compacité, de structuration d'une trame verte urbaine et de valorisation des entrées de ville. Elles permettent également de mettre en application le projet communal défini dans les orientations et objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durables.

Les OAP s'attachent à développer, outre la valeur quantitative, une valeur qualitative aux aménagements, aux paysages, aux formes urbaines et au respect de l'environnement et du patrimoine.

Une OAP spécifique aux infrastructures de mobilités douces existantes, à programmer ou à réaliser permet également d'affirmer la volonté du PADD en matière de développement durable, de mobilités et de protection de l'environnement.

Localisation des OAP

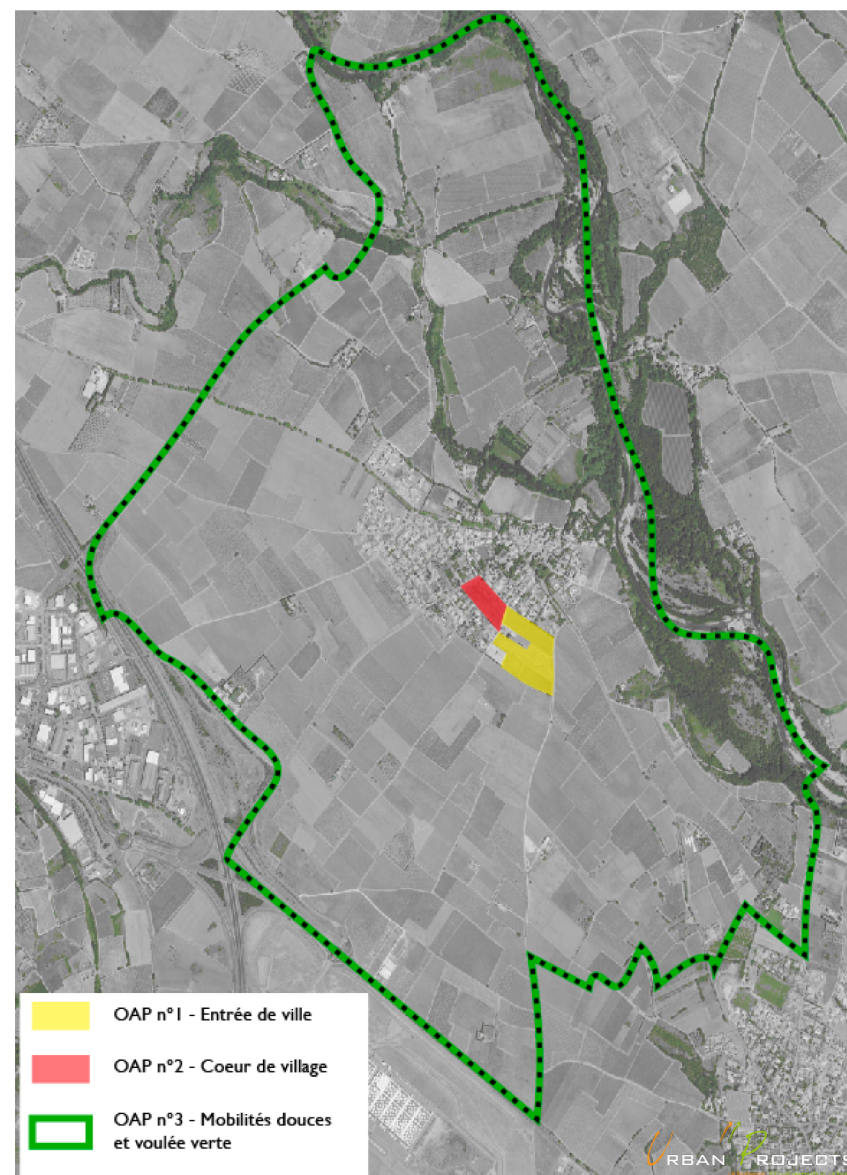
Le PLU met en place 3 OAP :

- OAP n°1 – Entrée de ville : cette OAP se situe en entrée de ville est de Brignac, entre les chemins de la Salamane et de Brignac à Pézenas. Elle comprend l'ensemble de la zone I-AU et une partie de la zone Nep.
- OAP n°2 - Cœur de village : cette OAP se situe entre le chemin de Fouscaïs et le chemin de la Salamane. Elle est adjacente au groupe scolaire et est comprise dans la zone UB2.
- OAP n°3 – Mobilités douces et coulée verte : cette OAP couvre l'ensemble du territoire communal dans une vision intercommunale des mobilités douces.

1.3 Programmation dans le temps des OAP

L'OAP n°1 peut être mise en œuvre dès l'approbation du PLU, la zone n'est pas bloquée, les conditions d'aménagement et d'équipement sont définies dans le règlement et les OAP. L'urbanisation de la zone I-AU est conditionnée à la mise en œuvre d'une opération d'aménagement d'ensemble dans le règlement du PLU.

La mise en œuvre des OAP n°2 et n°3 peut intervenir sans délais à compter de l'approbation du PLU. Toute application des principes énoncés dans cette OAP sera favorable à la population actuelle et future et pourra contribuer à maintenir si ce n'est renforcer l'attractivité de Brignac.



I.4 Présentation du principe de compatibilité

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont opposables aux autorisations d'urbanisme en termes de compatibilité.

La compatibilité signifie que les projets ne doivent pas entrer en contradiction avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation définies, tant sur les parties écrites que graphiques. Ainsi, des adaptations peuvent être apportées dès lors que l'esprit général est respecté. Ce principe se distingue de celui de la conformité que les autorisations d'urbanisme doivent intégrer, tels que le règlement du PLU ou le règlement du PPRI.

Compatibilité liée aux aménagements

Pour les gabarits de voirie, les largeurs minimales affichées sont des valeurs plancher, elles n'ont pas vocation à être inférieures. Les valeurs maximales sont des objectifs, ces largeurs peuvent être dépassées. Dans tous les cas, la largeur totale et minimale du gabarit définie doit être tenue.

Il en est de même pour les aménagements paysagers. Les largeurs annoncées sont des minima à respecter dans un principe de compatibilité.

Par exemple une largeur demandée de 5,00 m peut être travaillée entre 3,50 m et 6,50 m en fonction de contexte du terrain et de l'effet recherché par le concepteur du projet.

Toutefois, lorsqu'il est précisé s'il s'agit d'une voie à double sens de circulation ou à sens unique, ce principe doit également être respecté. Dans le cas contraire, le projet serait en contradiction avec l'OAP et donc non compatible.

2. OAP N°1: Entrée de ville

2.1 Constats et contexte issus du diagnostic et du PADD

Situation et présentation du site

La zone se situe au niveau près de l'entrée sud du village de Brignac depuis la RD130 en direction de Canet. Elle est circonscrite au nord par des lotissements pavillonnaires, à l'est par le chemin de Brignac à Pézenas, à l'ouest par le chemin de la Salamane et au sud par une zone Nep qui accueillera les futurs ouvrages de gestion hydraulique pour protéger le village des inondations par ruissellement. Le secteur de 1,9 hectares est situé à proximité directe de l'école et de la Mairie. Les parcelles concernées sont déjà correctement desservies mais les chemins existants sont sous-dimensionnés et méritent de nouveaux revêtements. Le règlement du PLU a prévu des emplacements réservés pour élargir ces voies.

Le site ne présente pas d'enjeu environnemental particulier, il est exclusivement utilisé pour l'agriculture dont la vigne est la principale culture (hors AOC). La topographie du secteur est faible mais offre une vue ouverte sur l'ensemble du territoire environnant de la plaine viticole de la Salamane et la ZAE éponyme de Clermont-l'Hérault (centrale logistique U). Les enjeux environnementaux et paysagers sont faibles mais attention particulière doit être portée au traitement de la frange urbaine et à l'intégration des futurs aménagements dans le paysage. L'aménagement du secteur devra faire l'objet d'un soin paysager et urbanistique afin de créer une transition entre le village et le paysage agricole environnant.



Localisation du secteur d'OAP
Source : Urban Projects



Source : Urban Projects

Enjeux spécifiques identifiés sur ce secteur

L'objectif principal de ce secteur est l'aménagement d'un nouveau quartier résidentiel.

L'accès à l'opération devra être garanti par une nouvelle trame de voirie de desserte locale. De plus, un maillage piéton est essentiel pour connecter le futur secteur au cheminement doux prévu en accompagnement des ouvrages de gestion hydraulique qui ceintureront le village à l'est (limitrophes au secteur d'OAP) et ainsi créer un accès depuis le centre du village vers *La Lergue* et les espaces agricoles et naturels. Ces espaces seront le support de loisirs pour la population (marche à pied, cyclisme, etc.).

La position de cette OAP aux abords du village historique nécessite un traitement architectural et paysager de qualité. Le cœur du projet doit intégrer une dimension paysagère à travers le maintien de vues ouvertes, mais aussi par des compositions végétales riches et variées sur les espaces publics/collectifs (stationnement, voirie, etc.) afin de rompre avec la logique des quartiers existants et d'accroître le potentiel écologique en zone urbaine.

Le secteur d'OAP bénéficie d'une zone d'écoulement des eaux de 10 400 m². Cet enjeu impose une organisation de cet espace avec une imperméabilisation la moins impactant possible. Le projet doit prévoir l'aménagement d'ouvrages de rétention afin de capter les eaux du site et limiter le risque d'inondation.

La création d'un maillage routier entre les chemins de la Salamane et de Brignac à Pézenas à Brignac est nécessaire au bon fonctionnement du quartier à terme. Ce maillage permet également des échanges avec les quartiers limitrophes actuels ou futurs. La cohérence entre les voies existantes et futures doit être la règle. Notamment en favorisant la création de carrefours en croix pour limiter les points d'échanges et contribuer à sécuriser les piétons aux intersections.

Objectifs à poursuivre

- Création de logements nouveaux pour accueillir les nouvelles populations de Brignac
- Assurer une accessibilité de qualité
- Création d'une desserte interne avec un maillage doux paysager
- Prendre en compte la position de frange et fin d'urbanisation
- Assurer une qualité du traitement paysager des voies
- Ossature vertébrale verte en frange marquant la limite et adoucissant la transition avec l'espace agricole

2.2 Principes d'aménagement du secteur

Présentation des orientations de programmation

Destinations du secteur

- Au moins 80% d'habitations logements individuel 3-4 faces

Programme

- Densité : environ 22 logements par hectare
- Nombre minimal de logements à produire : 44 logements
- Jardins potagers
- Aires de stationnement mutualisées
- Espaces collectifs ludiques
- Rationalisation du traitement des eaux pluviales entre plusieurs opérations

Programmation technique

Les raccordements aux réseaux peuvent s'envisager sur les chemins limitrophes. Des renforcements pourront s'avérer utiles sur le chemin de la Salamane, notamment pour les réseaux hydrauliques.

Des ouvrages de gestion pluviale devront être envisagés pour compenser l'imperméabilisation des sols. Ils se situeront préférentiellement au sud, en frange d'urbanisation. Les aménagements du secteur ouest devront conduire à supprimer la zone de ruissellement du site identifiée dans l'étude hydraulique (Cf. règlement).

Programmation temporelle

Conformément aux dispositions du règlement, la zone I-AU doit faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble. L'aménagement et la commercialisation des terrains peut être échelonnée dans le temps.

Synthèse programmatique (estimations)

Superficie des zones AU inscrites dans l'OAP	1,95 ha
Surface aménageable (hors voiries et emplacements réservés)	1,9 ha
Logements minimum à produire	44
Densité brute de logements par hectare induite	22

Présentation des orientations d'aménagement

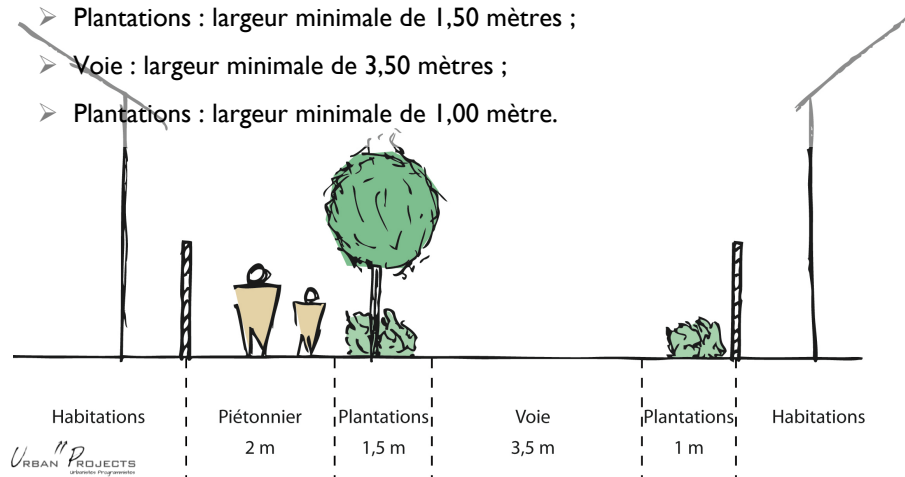
Mobilité/déplacement

Le raccordement au réseau routier de l'opération à la RD130 doit être envisagé. Les espaces nécessaires à la mise à niveau du chemin de Brignac à Pézenas doivent être maintenus afin de permettre ce raccordement et la sécurisation de cet axe routier qui sera mis à double sens de circulation et qui comprendra une liaison douce. Le carrefour entre la RD130 et le chemin de Brignac à Pézenas sera alors réaménagé et sécurisé à terme.

Deux accès seront aménagés depuis le chemin de la Salamane afin de pénétrer sur le site. Une attention particulière sera portée à l'aménagement du carrefour qui permettra la continuité avec la voie prévue dans l'OAP n°2 et en emplacement réservé n°11. Un autre accès sera réalisé directement sur le chemin de Brignac à Pézenas.

Le maillage interne à l'opération sera opéré par des voies à sens unique de circulation et répondra au gabarit suivant :

- Piétonnier : largeur minimale 2,00 mètres ;
- Plantations : largeur minimale de 1,50 mètres ;
- Voie : largeur minimale de 3,50 mètres ;
- Plantations : largeur minimale de 1,00 mètre.



Coupe de principe de voiries internes
Source : Urban Projects

En ce qui concerne la mobilité douce, la mise en place d'une « circulade piétonne » est programmée en grange sud du projet en continuité des futurs ouvrages de gestion hydraulique. Des perméabilités piétonnes (et hydrauliques) vers ces espaces et la zone Nep doivent être maintenues.

La zone résidentielle sera dotée de stationnements privés pour tous les logements soit 3 places par habitation (Cf. règlement). Les espaces communs proposeront également quelques places de parking publics supplémentaires (Cf. règlement). Les stationnements collectifs prévus dans la zone seront travaillés sous forme de poches de stationnement réparties en différents lieux et ne seront pas disposées linéairement le long des voies du quartier. L'implantation du stationnement sous forme de poches permettra leur paysagement (plantations diverses d'arbres, arbustes et plantes de massif).

Paysage et espace public

La position en frange et fin d'urbanisation du secteur est à l'origine de la mise en place d'un aménagement paysager de qualité. C'est pour cela que l'apport d'un maillage vert est essentiel pour une intégration paysagère optimale. Les aménagements doivent contribuer à prolonger la trame verte urbaine protégée du village vers les espaces agricoles et naturels et la future coulée verte de la commune.

Est prescrit :

- des espaces publics communs devront être créés au sein de l'OAP de sorte à profiter aux habitants du secteur résidentiel ;
- les franges de l'opération seront traitées avec un apport paysager, afin de bien intégrer les nouvelles constructions par rapport à l'existant.

Le secteur fera l'objet d'une grande mise en valeur paysagère. Pour ce faire, une coulée verte viendra paysager le site. Elle débutera sur le chemin de la Salamane pour se diriger progressivement vers le chemin de Pézenas à Brignac et la zone Nep et sa zone d'écoulement des eaux de pluie identifiées dans l'étude hydraulique de 2018. La coulée verte sera doublée d'un cheminement doux.

La zone Nep au sud, concernée par une zone d'écoulement des eaux de pluie, sera valorisée par des prairies submersibles et la plantation d'une grande variété d'arbres et arbustes pour constituer un parc public. Elle intégrera des cheminements doux en matériaux perméables ou semi-perméables, connectés aux quartiers riverains et aux aménagements programmés par la commune à travers ses emplacements réservés. De plus, des espaces de potagers, éventuellement sous forme de jardins partagés, viendront s'implanter dans cet espace ouvert à l'ensemble des Brignacois.

Qualité urbaine et architecturale

Le site est destiné à accueillir plusieurs logements qui seront édifiés sous la forme de maisons mitoyennes ou de pavillons individuels mais affichant une densité soutenue. Ponctuellement, des logements en petits collectifs ou en bande peuvent éventuellement être travaillés afin de réaliser une densité suffisante.

Les constructions seront, par principe, édifiées en parallèle à la voirie afin de travailler une composition de façade et offrir des continuités d'alignement. La recherche d'implantations bioclimatiques des constructions doit être soutenue.

Qualité environnementale

Le site disposera d'un aménagement respectant le secteur environnant par des plantations locales qui ne nécessitent pas un apport en eau important. Le but étant de redonner à ces espaces une végétation présentant un intérêt environnemental.

La qualité environnementale se constatera aussi par l'aménagement de jardins potagers.

Pour l'aménagement des espaces verts dans l'opération, les espèces plantées devront l'être suivant une palette végétale multi-essences. Les sujets nouvellement plantés devront présenter un intérêt écologique via des essences locales.

Les rues internes à l'opération seront plantées conformément au règlement de la zone I-AU. Les espaces plantés viendront de part et d'autre de la voie tels que définis dans le profil de voirie ci-avant. Les plantations seront diversifiées,

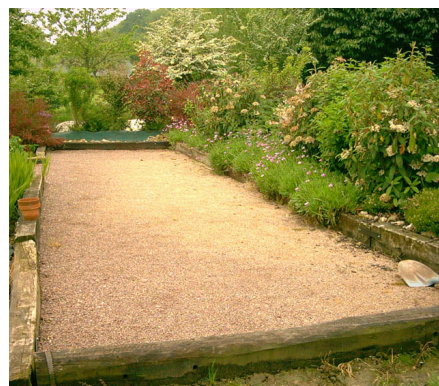
composées de sujets présentant un moindre effort d'entretien et alternant végétation arbustive et basse type plantes de massif.

Comme pour l'aspect paysager, la valorisation de l'environnement sera la principale qualité de l'aménagement de cette OAP.

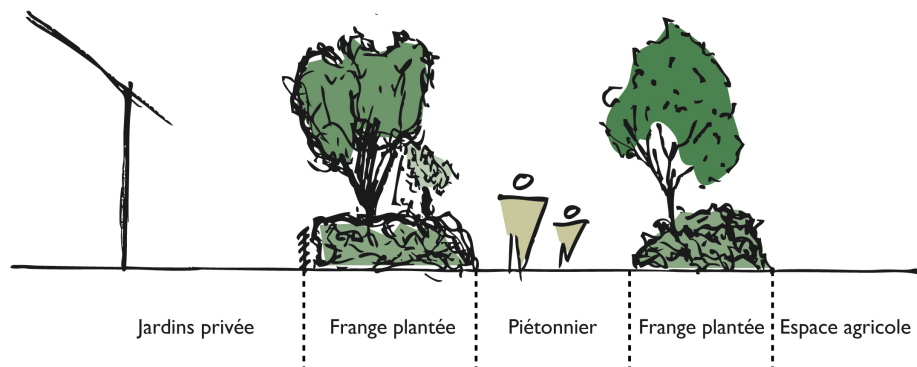
Le parc public et ses plantations présenteront des essences adaptées au milieu méditerranéen. Les principes à respecter pour l'aménagement de ce parc et de la frange urbaine, pour une conception au plus près d'un caractère naturel et favorisant une transition douce des espaces urbains et agricoles, sont :

- une largeur minimale de 5,00 mètres ;
- une palette végétale adaptée au site qui nécessite peu d'arrosage ;
- des végétaux avec un port libre pour un aspect naturel et limiter la taille et donc les contraintes d'entretien ;
- les jeux pour enfants, le boulodrome et autres seront conçus avec des matériaux en priorité naturels.

L'aménagement de ces espaces de vie se fera sans éclairage public pour garder un aspect naturel.



Photos de principe d'aménagement - Source : Google image



Coupe de principe de la frange paysagère et de la coulée verte - Source : Urban Projects



*Photos de principe d'aménagement
Source : Google image*



LEGENDE

Mobilité et déplacement

-  Carrefour à aménager et sécuriser
-  Voie en double sens
-  Voie partagée
-  Voie à sens unique
-  Cheminement doux à créer
-  Parking paysager

Paysage et environnement

-  Zone pour équipement public
-  Espace de potager partagé
-  Zone d'écoulement des eaux de pluie paysagère à créer
-  Zone naturelle existante
-  Zone d'écoulement pluvial (étude hydraulique 2018)
-  Coulée verte à créer
-  Bosquet d'arbres/arbustes à implanter

Programmation et composition urbaine

-  Secteur d'Opération d'ensemble
-  Zone à vocation de logements
-  Espace de divertissement
-  Zone de priorité mobilité douce
-  Zone de priorité coulée verte

3. OAP N°2 : Cœur de village

3.1 Constats et contexte issus du diagnostic et du PADD

Situation et présentation du site

La zone se situe entre le chemin de Fouscaïs et le chemin de la Salamane, il est inséré dans le tissu bâti et constitue donc une dent creuse. Cette opération en continuité de l'OAP n°1, constitue un programme à elle seule.

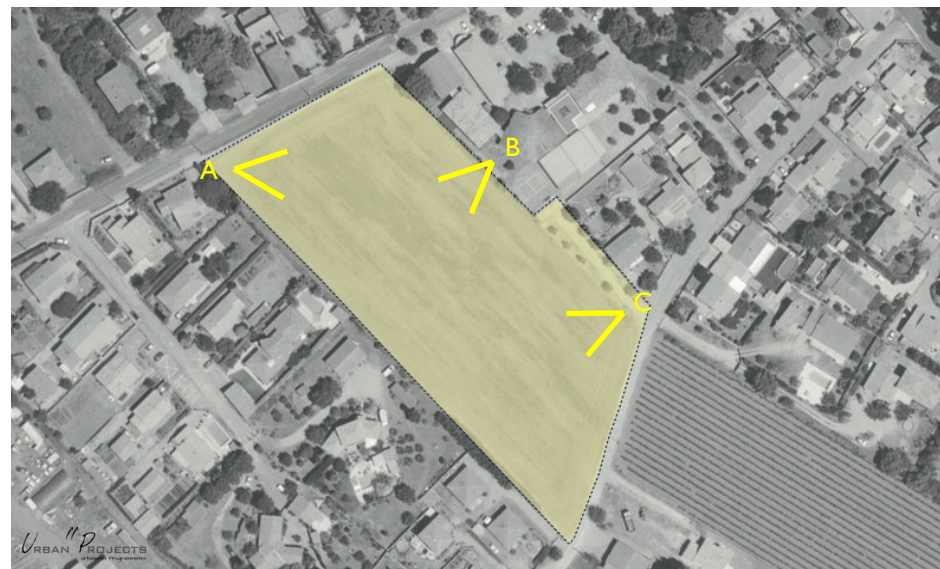
Le site jouxte le groupe scolaire, il présente donc un enjeu important de desserte qualitative et sécurisée en mobilités douces.

Du fait de sa position en cœur de ville, l'aménagement du secteur devra faire l'objet d'un soin paysager et urbanistique particulier en cohérence avec le futur quartier d'habitation qui prendra place à l'est du site. En outre, il s'agit de valoriser la traversée de ville via la RD128, mais aussi de veiller à la complémentarité et à la continuité de qualité urbaine et paysagère avec l'école et le parc de la Mairie.

La topographie du secteur est faible malgré une légère déclivité vers le sud du secteur. La particularité de ce secteur réside dans la présence d'un point endoréique et d'une zone de ruissellement sur sa partie sud. La problématique hydraulique, et plus particulièrement la problématique du ruissellement des eaux pluviales, est donc au centre de cette OAP. Un réseau pluvial ancien et fragile est présent sur le secteur et doit être maintenu.

L'ensemble des parcelles est actuellement occupé pour une activité fourragère.

Le site est dépourvu de végétation arbustive ou arborée, il présente ainsi un faible enjeu naturel. Au contraire, l'enjeu consiste réintroduire des boisements en accompagnement des liaisons piétonnes afin de favoriser la présence de nature en ville et de créer une continuité paysagère et écologique entre la coulée verte, le parc de la Mairie et les espaces naturels et agricoles de Brignac.



Localisation des différentes vues sur l'opération
Source : Urban Projects



Source : Google Street View



Source : Google Street View

Enjeux et objectifs spécifiques identifiés sur ce secteur

L'objectif principal de ce secteur est l'implantation d'un nouveau quartier d'habitation. La forme de ce futur quartier est encore indéfinie. Cette opération est une occasion de densifier le tissu urbain existant en proposant un programme d'habitation qualitatif prenant en compte les contraintes hydraulique du secteur.

La création d'un maillage routier entre les chemins de la Salamane et de Fouscaïs est nécessaire au bon fonctionnement du quartier à terme. Ce maillage permet également des échanges avec les quartiers limitrophes actuels ou futurs et se matérialise par le prolongement de la voie à double sens inscrite dans l'OAP n°1. La cohérence entre les voies existantes et futures doit être la règle. Notamment en favorisant la création de carrefours en « T » pour limiter les points d'échanges et contribuer à sécuriser les piétons aux intersections.

La position de ce secteur en continuité de l'OAP n°1 nécessite un traitement architectural et paysager de qualité qui matérialise cette continuité. Le projet doit ainsi intégrer une dimension paysagère à travers un aménagement paysager soigné de nature à renforcer la trame verte et la coulée verte communale et par là, les continuités écologiques.

Le secteur d'OAP présente, dans sa partie Est et Sud, une zone de ruissellement importante ainsi qu'un point endoréique dont la prise en compte est impérative pour la sécurité des habitants du secteur. Le site présente donc une nécessité impérieuse de ne pas implanter de constructions dans l'emprise de la zone de ruissellement potentiellement inondable, de maintenir des espaces libres et de préserver les transparences hydrauliques. Au surplus, le réseau pluvial préexistant doit être maintenu voire renforcé.

Objectifs à poursuivre

- Création de logements pour accueillir les nouvelles populations de Brignac ;
- Assurer une accessibilité de qualité ;
- Créer un maillage routier et une liaison douce Est-Ouest ;
- Assurer la réalisation d'ouvrages hydrauliques et le maintien du réseau pluvial préexistant ;
- Assurer une qualité du traitement paysager des abords du cheminement doux et aux abords du chemin de Fouscaïs ;
- Développer la cohérence et la qualité urbaine et architecturale avec le tissu bâti existant.

3.2 Principes d'aménagement du secteur

Présentation des orientations de programmation

Destination du secteur

- 100 % d'habitations logements individuel

Programme

- Densité : environ 25 logements par hectare
- Nombre minimal de logements à produire : 18 logements
- Aménagement hydraulique
- Stationnement mutualisé
- Cheminement de mobilité douce
- Aménagement paysager

Programmation technique

Les raccordements aux réseaux peuvent s'envisager sur la RD128, ainsi que sur les autres voies qui bordent le site. Des renforcements pourront s'avérer utiles sur le chemin de la Salamane, notamment pour les réseaux hydrauliques. Un maillage de réseaux hydrauliques doit être anticipé entre la RD128 et le chemin de la Salamane.

Un ouvrage de gestion pluviale est projeté par la commune (emplacement réservé n°12). Il pourra éventuellement intégrer les compensations hydrauliques du nouveau quartier en plus de sa fonction primaire d'assainir le village pour éviter l'inondation des terrains limitrophes à la zone d'écoulement des eaux de pluie. Des études hydrauliques devront être conduites pour vérifier cette possibilité. Dans tous les cas, l'ouvrage hydraulique prendra en compte les bassins versants captés, les contraintes topographiques pour l'exutoire, le fonctionnement hydraulique du site, etc.

Le réseau pluvial du chemin de Fouscaïs doit être maintenu. En fonction des besoins et des possibilités techniques, le fossé pourra être busé et couvert. À défaut, le fossé sera maintenu ouvert et sa capacité pourra éventuellement être augmentée.

Programmation temporelle

Le secteur de l'OAP est en zone UB qui n'est pas conditionnée.

Synthèse programmatique (estimations)

Superficie des zones UB2 inscrites dans l'OAP	1,2 ha
Surface nette totale de l'opération (hors emplacements réservés)	0,72 ha
Surface nette pour une destination autre que l'habitation	0,48 ha
Surface nette à destination de l'habitat	0,72 ha
Logements minimum à produire	18
Densité brute de logements par hectare induite	25

Présentation des orientations d'aménagement

Mobilité/déplacement

Le secteur est encadré par le chemin de Fouscaïs (RD128) à l'ouest et le chemin de la Salamane à l'est.

Le raccordement au réseau routier de l'opération s'envisagera de manière à relier les voies qui encadrent le secteur par la réalisation d'une voie à double sens de circulation, en continuité de la voie prévue dans l'OAP n°1. Cette voie à double sens se situera au nord-est du secteur d'OAP. Elle permettra de renforcer la desserte et l'accessibilité de l'école et de la salle des fêtes.

D'autres voies de desserte interne des constructions pourront être envisagées. Elles prendront appui sur la voie double sens à créer entre les chemins de Fouscaïs et de la Salamane. Elles seront en voirie partagée et garantiront le maintien des transparences hydrauliques.

Conformément aux dispositions du règlement, des places supplémentaires seront réalisées dans les espaces communs. Le nombre d'emplacement sera d'au moins 25 unités afin de renforcer l'offre en stationnement à proximité de l'école et des équipements culturels. Un espace planté d'arbre et autres vivaces, de la dimension d'un emplacement (2,50 x 5,00 mètres) rythmera le stationnement tous les 4 emplacements.

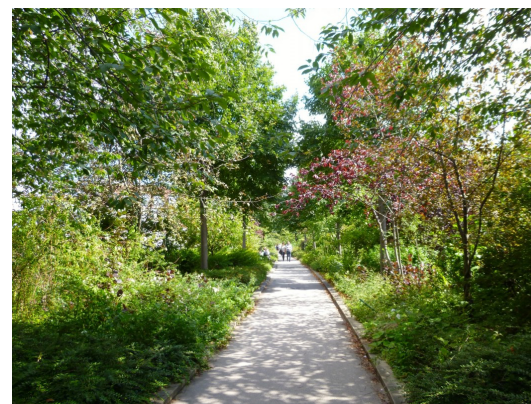
Au niveau des croisements de la voie à double sens sur le chemin des Fouscaïs ainsi que sur la chemin de la Salamane, il est prévu d'avoir un carrefour en T afin de favoriser la fluidité et la sécurité des mobilités douces. La création de giratoires ou de voies de stockage est proscrite.

Un cheminement doux d'une largeur minimale de 2,00 mètres accompagnera la voie double sens et sera implanté au nord du secteur d'OAP, le long de l'école. Il sera connecté aux chemins de Fouscaïs et de la Salamane. Il devra assurer une continuité avec les cheminements doux de l'OAP n°1.

Le piétonnier du chemin de Fouscaïs sera repris pour atteindre une largeur minimale de 3,00 mètres.

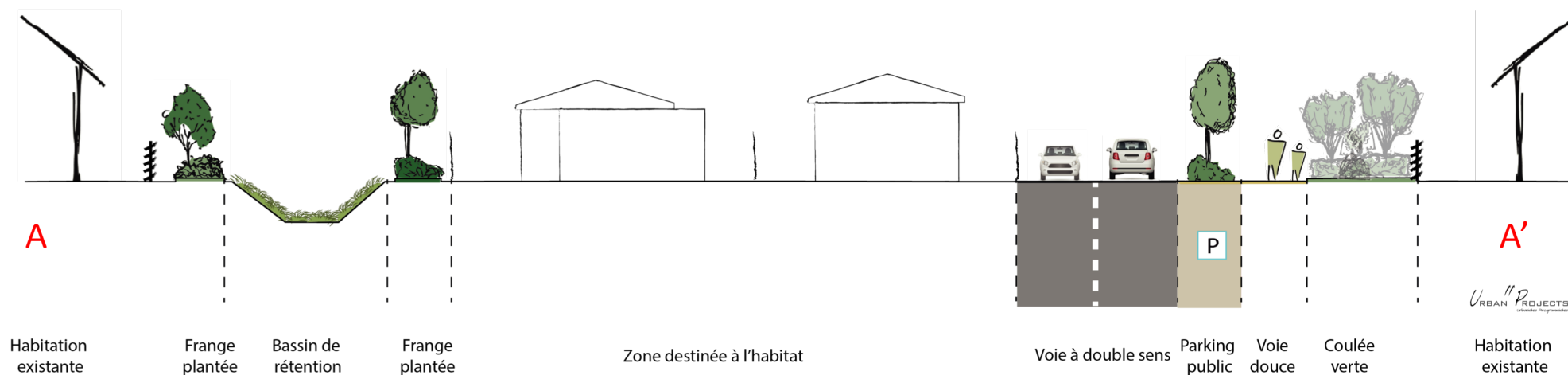
La voie à double sens à créer répondra au gabarit suivant :

- Chaussée double-sens de circulation : largeur minimale de 5,00 mètres ;
- Stationnement parallèle : largeur minimale du 2,00 mètres ;
- Piétonnier : largeur minimale 2,00 mètres ;
- Coulée verte : largeur minimale de 3,00 mètres.



*Photos de principe d'aménagement du cheminement doux de la coulée verte
Source : Google image*

Dans le cas où la voie prévue à l'emplacement réservé n°8 serait réalisée avant l'aménagement du secteur d'OAP n°2 Cœur de village, la voie double sens pourra éventuellement réduite à un sens unique si les besoins ne sont plus justifiés.



Coupe de principe du secteur cœur de ville – Source : Urban Projects

La requalification du chemin de Fouscaïs en vue d'améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements doit être anticipé. En outre, la requalification comprendra :

- un aménagement et une sécurisation du fossé nord sur une bande d'environ 2,00 mètres ;
- un élargissement de la chaussée à au moins 5,50 mètres ;
- un aménagement du fossé sud permettant d'augmenter sa capacité sous forme de noue plantée d'arbres ;
- un cheminement doux de 3,00 mètres de largeur pour assurer la continuité des liaisons douces entre l'entrée de ville et le groupe scolaire.

Paysage et espace public

À l'état initial, on constate, que le secteur ne possède pas de végétation. Le PADD ambitionne la création d'une coulée verte en milieu urbain et en frange d'urbanisation. Ce principe, déjà développé dans l'OAP n°1, doit être poursuivi ici afin de constituer une continuité végétale de la coulée verte avec le parc de la Mairie. La voie double sens a créer sera accompagnée d'un traitement paysager, ainsi que le cheminement piéton de par et d'autre. Ces espaces paysagers seront notamment plantés d'arbres et arbustes aux essences, formes et développements variés afin de favoriser la biodiversité et la diversité des paysages urbains.

La position du bassin de rétention est stratégique, il se situe précisément sur l'emplacement du point endoréique. Situé sur la frange sud de l'opération, cet aménagement hydraulique constituera un élément paysager traversant du secteur. Par conséquent les abords du bassin de rétention devront faire l'objet d'une réflexion paysagère. Les plantations, notamment celles exigées par le règlement, devront se faire à la fois sur le haut des berges du bassin et en fond de bassin afin qu'il s'intègre à la trame verte du village et qu'il constitue un espace paysager de qualité.

Il sera également nécessaire de veiller au maintien de transparences hydrauliques entre la voie et le bassin. Elles seront constituées de travées naturelles perpendiculaires à la voie et au bassin. Leur traitement paysager ne devra pas faire obstacle à l'écoulement de eaux ; la densité des plantations et les sujets en cépée ou couvre-sol doivent donc être limités.

Qualité urbaine et architecturale

Le site est destiné à accueillir plusieurs logements qui seront édifiés sous la forme de maisons mitoyennes ou de pavillons individuels mais affichant une densité soutenue.

Un travail de composition des façades alignées sur le même axe sera réalisé le long de la voie à double sens nouvellement créée. De la même manière, le long de la RD128, un alignement des façades par rapport aux façades de la parcelle AD53 créé. Ces alignements ont pour objectif de créer une cohérence générale du

paysage urbain de cette partie de Brignac et d'assurer la qualité urbaine et bâtie du tissu. L'ensemble des façades des constructions devra présenter un alignement sur le même axe d'au moins 50% du linéaire sur les voies concernées.

Les faîtages des nouvelles constructions devront être longitudinaux à la voie à double sens et à la RD128 afin de créer une progressivité des hauteurs visibles depuis l'espace public.

Les espaces piétons de l'opération devront être traités différemment de la typologies utilisées sur les voies historiques afin de favoriser l'identification des espaces et d'apporter une plus-value sur la qualité urbaine du nouveau quartier. En outre, ils seront soit de couleur différente, soit de matériau différent du revêtement des voies.

Les clôtures donnant sur les la RD128 et la voie double-sens se composeront d'un mur bahut d'une hauteur de 0,80 à 1,00 mètre surmonté d'un grillage rigide. Elles seront doublées d'une haie arbustives ou de grimpantes, composées d'au moins 3 essences peu consommatrices en eau. Les clôtures le long de RD128 s'implanteront au-delà d'un axe défini entre la parcelle AD53 et l'angle nord-ouest des ateliers municipaux.

Qualité environnementale

Le site disposera d'un aménagement respectant le secteur environnant par des plantations locales qui ne nécessitent pas un apport en eau important. Le but étant de redonner à ces espaces une végétation présentant un intérêt environnemental pour palier l'absence de végétation arborée et arbustive. Pour le choix des végétaux, une palette de plants adaptés au climat méditerranéen sera obligatoire. Les végétaux avec un port libre pour limiter au maximum la taille et ainsi favoriser le caractère naturel du site sont obligatoires. L'objectif est d'atteindre un aspect le plus proche possible de l'état naturel des plantations à mettre en œuvre dans l'opération.

Pour l'aménagement des espaces verts dans l'opération, les espèces plantées devront l'être suivant une palette végétale multi-essences. Les sujets nouvellement plantés devront présenter un intérêt écologique via des essences locales.



LÉGENDE

Mobilité et déplacement

-  Parking paysagé
-  Maillage potentiel
- Cheminement doux à créer
- Voie en double sens

Paysage et environnement

-  Principe de rétention paysagère
-  Frange paysagère à créer
-  Zone d'écoulement pluvial
- Coulée verte à créer
-  Bosquet d'arbres/arbustes à planter
-  Transparence hydraulique à conserver

Programmation et composition urbaine

-  Secteur d'opération d'ensemble
-  Zone à vocation d'habitat
-  Zone de priorité mobilité douce
-  Façade urbaine à composer
- Recul minimal d'implantation des clôtures

URBAN PROJECTS
Urbanistes Paysagistes

Source : photo aérienne géoportail

4. Synthèse des OAP N°1 et N°2



5. OAP N°3 : Mobilités douces et coulée verte

5.1 Constats et contexte

Situation et présentation de la mobilité sur la commune

La commune de Brignac dispose d'un ensemble de voiries qui ne sont pas toutes accessibles par les piétons. La carte ci-contre présente les différentes typologies de voiries sur la commune. Le « trottoir » est défini comme étant un espace piéton d'une largeur minimale de 1,40 mètres.

Comme on peut le voir sur la carte ci-contre, la RD4 et la RD130, qui sont les deux axes principaux de la commune, ne disposent pas de trottoir (rose). Cela renforce l'usage de la voiture individuelle en l'absence d'alternative sécurisée pour les piétons et cyclistes, notamment pour se rendre à Clermont-l'Hérault, principal pôle d'activités et de services proche de Brignac avec Saint-André-de-Sangonis.

Les voiries secondaires manquent également de trottoirs. Bien souvent, ils se limitent aux routes de lotissements récents (rouge), sur un seul côté. La présence unilatérale d'un trottoir reste adaptée aux usages quotidiens et à la faible densité de population de ces quartiers à l'inverse d'un centre-ville plus urbain tels que celui de Clermont-l'Hérault.

Dans le centre village, la faible largeur des voiries rend les trottoirs inexistant (vert). La présence de véhicules dans cette partie du village est limitée aux riverains et la vitesse de circulation est très limitée, moins de 30 km/h. Ainsi, la cohabitation automobilistes/piétons se fait harmonieusement et naturellement, à l'image d'une zone de rencontre.

Aucune liaison douce intercommunale n'existe à ce jour à Brignac. Un potentiel existe et permet de desservir les pôles d'activités de Clermont-l'Hérault, dont Les Tanes Basses, La Salamane et l'Estagnol, en plus du centre-ville de Clermont-l'Hérault qui bénéficie d'une grande dynamique économique (commerces et services, marché hebdomadaire, etc.).

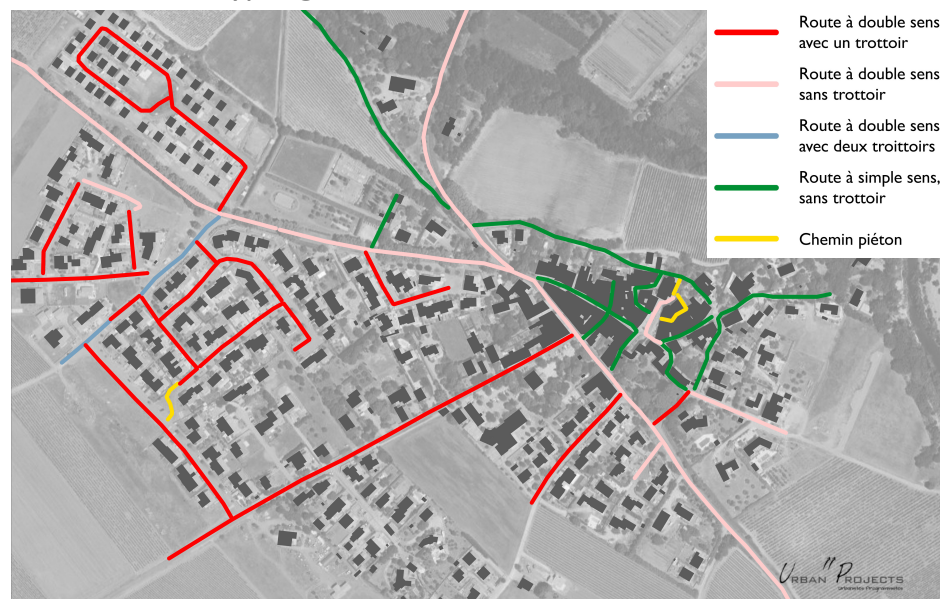
Projets de mobilités douces engagés

Le Conseil Départemental prévoit une requalification complète de la RD4 entre l'autoroute A75 et Brignac à court terme, puis jusqu'à Clermont-l'Hérault à moyen terme. L'objectif de cette requalification est multiple. Il concerne en premier lieu l'élargissement de la chaussée pour faciliter et sécuriser le croisement des véhicules. En second lieu, il s'agit d'aménager de part et d'autre de la chaussée une bande cyclable d'une largeur de 1,50 mètres. En troisième lieu, il s'agit d'apporter des réponses favorables à la biodiversité et à la gestion de l'aléa inondation le long de l'axe routier. Pour cela, il est prévu de recalibrer le réseau pluvial et de remplacer l'alignement de platanes par une diversité de plantations.

Ce même projet prévoit également la création d'une voie partagée mobilités douces / engins agricoles par l'ancien chemin de Clermont à Brignac.

La requalification de la RD4 est en bonne voie, le Conseil Départemental a réalisé une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique pour concrétiser ce projet.

Localisation des typologies de voirie sur la commune



La trame verte de Brignac

La trame verte de Brignac est essentiellement composée des ripisylves de la Lergue et du Ronel. Les boisements du village contribuent à créer une dynamique favorable à la biodiversité urbaine et à reconnecter les espaces agricoles du nord et du sud du village.

Toutefois, comme identifié au PADD, il apparaît clairement que les espaces agricoles sont peu pourvus de végétation arborée et que les franges urbaines sont trop souvent traitées sommairement, sans recherche de qualité, d'insertion et de transition douce. Aussi, on constate une carence en zone urbaine d'espace boisé permettant de lutter contre les effets d'îlot de chaleur, mais aussi d'espaces publics favorables à la déambulation, au partage et la création de liens sociaux.

Objectifs à poursuivre

- Assurer une qualité de l'accessibilité pour tous sur l'ensemble de la commune et notamment les différents équipements publics ;
- Renforcer l'offre d'aménagement pour les piétons et cyclistes dans le village : sécurisation des itinéraires existants, renforcement des espaces partagés ou apaisés, etc. ;
- Assurer la sécurité des usagers de mobilités douces ;
- Proposer des aménagements propices à la déambulation ;
- Valoriser et développer les liaisons douces à l'échelle intercommunale ;
- Renforcer la trame verte urbaine et la trame verte agricole pour favoriser et développer la biodiversité.

5.2 Présentation des orientations d'aménagement pour les mobilités douces

Aménagement de la RD4

L'aménagement de la RD4 est déjà engagé par le Conseil Départemental de l'Hérault, ainsi que celui de la voie partagée sur l'ancien chemin de Clermont à Brignac. Ces aménagements s'inscrivent dans le plan vélo du département adopté en 2019.

Les orientations se limitent à reprendre les objectifs du projet de requalification de la RD4, à savoir :

- Élargissement de la chaussée véhicules ;
- Aménagement de cheminements doux, principalement à destination ;
- Aménagement et sécurisation du carrefour d'entrée de ville avec le Belle Vue et le chemin du Coulet ;
- Plantation à remplacer le long de la RD4 par diverses essences favorables à la biodiversité ;
- Aménagement d'une voie partagée sur l'ancien chemin de Clermont à Brignac.

L'aménagement de la RD4, et tout particulièrement dans la zone urbaine, est une priorité et doit être engagé rapidement pour sécuriser l'ensemble des usagers (automobilistes, piétons, cyclistes...).

Le renforcement des conditions de déplacements pour les usagers des mobilités douces sur l'ancien chemin de Clermont à Brignac et le chemin du Coulet, dans leur partie urbanisée, doit intervenir concomitamment à l'aménagement de la voie partagée de façon à offrir tout le confort nécessaire.

Renforcement des liaisons Brignac/Tanes Basses (Clermont-l'Hérault)

La zone d'activités des Tanes Basses bénéficie d'un tissu dense d'entreprises diverses, et notamment d'activités commerciales et de services (moyennes et

grandes surfaces alimentaires et spécialisées, artisanat, restauration, médecine, ...). Son accessibilité exclusivement routière depuis Brignac doit être corrigée. Pour cela, une liaison douce sera aménagée, elle prendra préférentiellement appui sur les aménagements de la RD4 et la voie partagée de l'ancien chemin de Clermont à Brignac afin de mutualiser les investissements et organiser un réseau doux structuré et cohérent.

Les aménagements à réaliser seront dépendant des besoins et des capacités financières et foncières de la commune et des collectivités publiques partenaires (Communauté de Communes du Clermontais, Département de l'Hérault, ...) : voie verte, piste cyclable, bande cyclable, voie partagée... L'objectif est de permettre un usage quotidien sécurisé pour les piétons et les cyclistes. La réalisation de cette liaison douce doit idéalement intervenir dans le même temps, ou peu après la requalification de la RD4 et l'aménagement de la voie partagée de l'ancien chemin de Clermont à Brignac.

L'aménagement de cette liaison douce s'accompagnera d'une trame végétale qui prendra la forme d'une haie bocagère/champêtre d'une largeur minimale de 2,00 mètres, comprenant une diversité d'essences arborées et arbustives, aux couleurs, formes et senteurs variées.

Amélioration des liaisons intercommunales

Sur la portion Brignac – Canet (RD130), il sera privilégié de créer une cohérence avec les aménagements programmés de la RD4 afin d'obtenir une unité sur l'axe Canet / Clermont-l'Hérault. Cela passe à la fois par la configuration de la voirie (chaussée, liaisons douces, gestion hydraulique...) et le traitement paysager (essences, implantation et répartition spatiale...).

Sur la portion Brignac – Saint-André-de-Sangonis (RD4), il sera également privilégié de créer une cohérence avec les aménagements programmés de la RD4 pour assurer une continuité visuelle et une identité propre à la plaine de l'Hérault des voies départementales. En revanche, il est préférable de maintenir les paysages ouverts sur cette section de la RD4 déjà fermée par la ripisylve de la Lergue et le corridor boisé de l'ancien chemin de Ceyras.

L'aménagement de la liaison Brignac – Canet est prioritaire sur celle de Saint-André-de-Sangonis. Elle pourra être engagée en parallèle de la qualification de

l'entrée de ville et l'urbanisation de la zone I-AU de part et d'autre de la RD130. L'aménagement de la liaison douce de la RD130 est souhaité pour l'horizon 2030.

Création d'une liaison douce Brignac – La Salamane (Clermont-l'Hérault)

La zone d'activités économiques intercommunale de La Salamane est déjà un pôle économique fort du Clermontois. Elle fait cependant face à une carence d'accessibilité en mobilités douces. L'objectif est donc d'améliorer cette situation par la création d'une liaison douce depuis le village de Brignac.

Deux itinéraires ont été identifiés comme potentiellement susceptibles de recevoir cette liaison douce :

- Par le chemin de Fouscaïs (RD128),
- Par le chemin de la Salamane.

Toutefois, l'objectif étant de relier le cœur de village à La Salamane, d'autres tracés pourront être étudiés.

Un bilan coût, avantages/inconvénients des deux options devra être dressé pour déterminer laquelle des deux options est la plus pertinente à l'échelle communale et intercommunale. À ce stade, le tracé par la RD128 présente l'avantage de permettre une requalification et une mise en valeur de l'entrée de ville de Brignac. Le tracé par le chemin de la Salamane permet quant à lui de créer un maillage avec Canet et de créer une continuité directe avec la zone I-AU à vocation de logements. Elle offre aussi l'avantage de créer une alternative à la création d'une liaison douce sur la RD2 et à l'obstacle de franchissement de l'autoroute A75.

L'aménagement de la liaison douce par la RD128 sera conçu avec une cohérence avec les aménagements programmés de la RD4 afin d'obtenir une unité sur l'ensemble des routes départementales de la commune. Cela passe à la fois par la configuration de la voirie (chaussée, liaisons douces, gestion hydraulique...) et le traitement paysager (essences, implantation et répartition spatiale...).

L'aménagement de la liaison douce par le chemin de la Salamane ou un autre tracé sera préférentiellement fait sous la forme d'une voie partagée, à l'image du projet

du Conseil Départemental sur l'ancien chemin de Clermont à Brignac. Il sera constitué d'une trame végétale qui prendra la forme d'une haie bocagère/champêtre d'une largeur minimale de 2,00 mètres, comprenant une diversité d'essences arborées et arbustives, aux couleurs, formes et senteurs variées.

La liaison douce Brignac – La Salamane reste secondaire à la réalisation de celle de la RD4 (section Brignac – Clermont-l'Hérault), de Brignac aux Tanes Basses et de la RD130. Une échéance de réalisation à 2030 est néanmoins souhaitée.

Renforcement des cheminements urbains

Sur le chemin du Coulet et la rue des Arbousiers, les cheminements piétons sont existants et en bon état. Toutefois, du stationnement anarchique sur les trottoirs est constaté. L'objectif est donc de sécuriser les piétons en mettant en œuvre des dispositifs adaptés à chaque contexte pour lutter contre ce stationnement parasites pour les piétons.

Sur le chemin de Fouscaïs (RD128), les espaces piétons sont présents sur la totalité du tronçon urbain. Leur traitement en gravillons ne permet pas d'assurer une accessibilité à l'ensemble des usagers. Le chemin doit donc être requalifié afin de créer un cheminement doux sécurisé et continu tout le long du tronçon urbain de la RD128. L'espace piéton doit avoir une largeur minimale de 2,00 mètres en section courante afin de faciliter les déplacements d'un plus grand nombre d'usagers, notamment les Personnes à Mobilité Réduite dont les parents d'élèves avec poussette. La présence du végétal sur le chemin de Fouscaïs serait un plus apprécié.

La requalification du chemin de Fouscaïs (RD128) sur sa partie urbanisée fait partie des priorités absolues de la commune pour une échéance de réalisation à 2025.

Apaisement du noyau urbain historique

Le cœur historique de Brignac doit maintenir un caractère d'espace partagé où le piéton reste prioritaire. La mise en valeur de la place de l'église doit participer à libérer des espaces publics exclusivement piétons.

La route de Canet (RD130) est contrainte par sa largeur et la présence de nombreux accès particuliers pour les véhicules. Toutes les réflexions menées par la commune sur l'aménagement de ce tronçon en faveur des piétons n'ont pas permis d'aboutir sur un aménagement propre aux mobilités douces. Pour les années à venir, l'objectif est donc de renforcer l'apaisement de cet axe routier majeur de la commune, en multipliant les dispositifs routier et urbain pour faire respecter une limitation de vitesse à 30 km/h. La possibilité de créer une zone de rencontre reste ouverte et doit être étudiée.

Création de cheminements d'une promenade urbaine

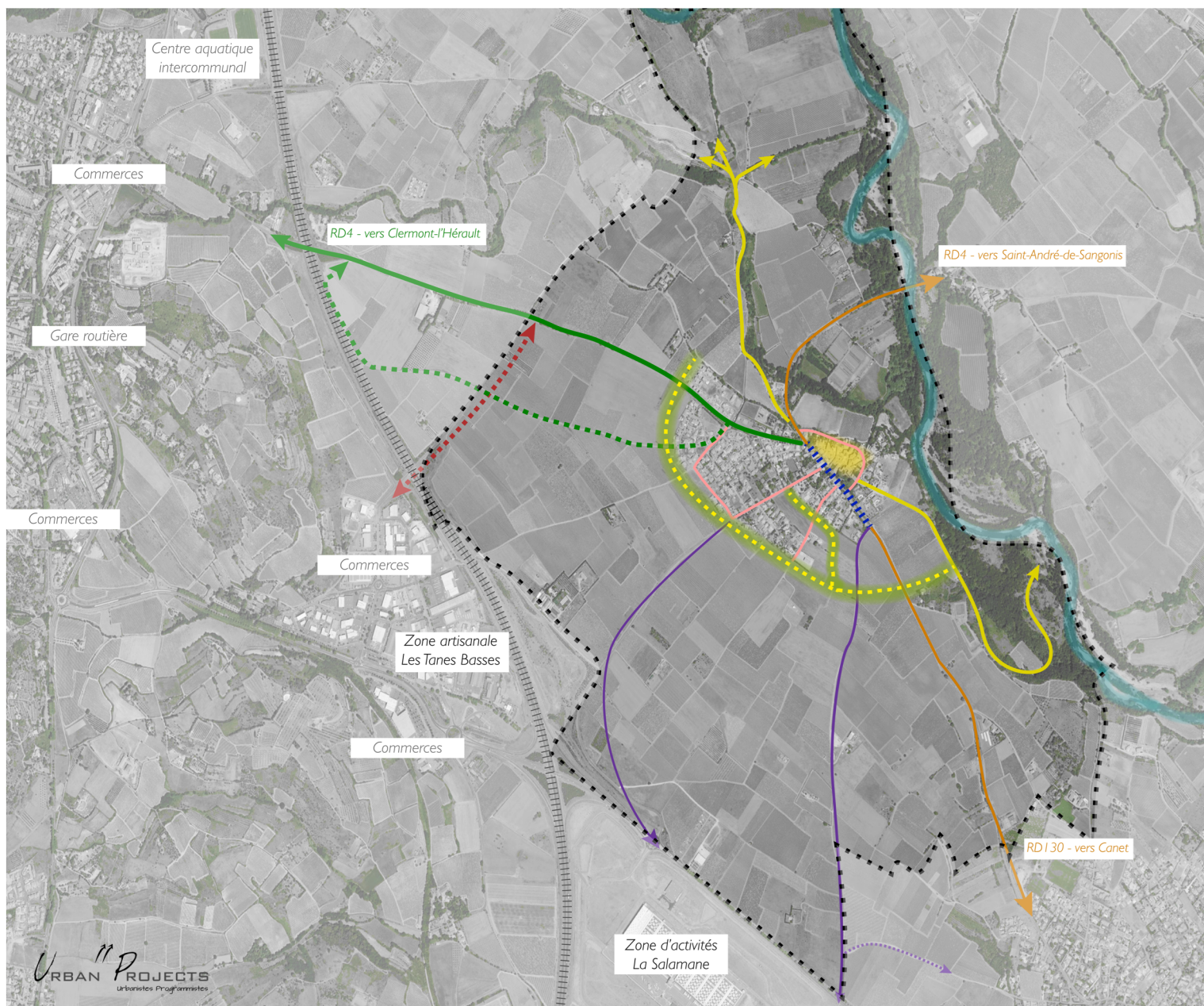
En cohérence avec les orientations et objectifs du PADD, un cheminement doux viendra ceinturer les zones urbaines et à urbaniser de la commune. Cette ceinture viendra au sud du village, la partie étant difficilement aménageable en raison d'une forte topographie.

Le cheminement aura une largeur minimale de 2,00 mètres et pénétrera dans le village par la zone I-AU jusqu'à se greffer sur le chemin de Fouscaïs (Cf. OAP n°1 et OAP n°2).

Le premier tronçon à réaliser, pour une échéance 2030, concerne la partie est comprise entre le chemin de Fouscaïs et le chemin de la Fontaine. En effet, sont prévus sur ce secteur l'ouverture à l'urbanisation de la zone I-AU et l'aménagement d'ouvrages de gestion hydraulique en zone Nep. Il apparaît donc indispensable de profiter de ses aménagements pour créer le début d'une boucle cyclo-piétonne autour du village. Le tronçon ouest, entre le chemin de Fouscaïs et la route de Clermont, est à aménager dans un second temps. Sa réalisation avant l'échéance 2030 est à préférer mais ne doit pas faire l'objet d'investissement prioritaire de la part de la commune, d'autre le sont plus encore, et notamment la requalification du chemin de Fouscaïs.

Amélioration de l'accès à la Lergue

En parallèle de l'aménagement d'une promenade urbaine, afin d'offrir à la population une plus grande diversité de cheminement de promenade, le chemin de la Fontaine sera aménagé et comprendra un cheminement piéton d'une largeur minimale de 2,00 mètres sur sa partie urbaine. Au-delà, une signalétique adaptée et clairement identifiable suffira à rendre lisible les accès aux rives de la Lergue, notamment pour certains loisirs (baignade, pêche, etc.). Toute précaution devra être prise pour alerter/informer sur les risques inondations, les précautions d'usage pour le respect de la nature et de l'environnement. Il en sera de même au nord sur l'ancien chemin de Ceyras qui devra être identifiable pour les loisirs de mobilités douces vers la Lergue ou Clermont-l'Hérault, notamment en suivant la trame verte venant du Ronel.



Requalification de la RD4

Projet du Conseil Départemental d'aménagement de la voirie et de liaisons douces

Voie partagée Brignac - A75

Projet du Conseil Départemental d'aménagement d'une voie partagée (usage agricole)

Liaison RD4 - Tanes Basses

Réflexion à mener sur une liaison douce / voie partagée

Liaison intercommunale

Réflexion à mener sur une liaison douce entre Saint-André-de-Sangonis - Brignac - Canet

Liaison Salamane

Liaison douce potentielle entre le village et la ZAE La Salamane à étudier

Liaison Canet

Liaison douce potentielle vers Canet

Cheminements urbains

Cheminements doux à créer ou à renforcer dans le village

Cheminements loisirs urbains

Cheminements doux à créer au sein d'une coulée verte en ceinture du village

Cheminements loisirs ruraux

Renforcer la lisibilité des accès aux berges de la Lergue (loisirs de pleine nature : pêche, ...)

Autoroute A75

Obstacle au franchissement

Espace urbain apaisé

Maintenir et renforcer la traversée urbaine apaisée avec une limitation de la vitesse à au plus 30 km/h

Espace urbain apaisé

Affirmer l'espace de rencontre dans les rues étroites du centre historique et favoriser la présence de piétons

Coulée verte

Aménagement d'une coulée verte en frange d'urbanisation et cœur d'urbanisation future

Cours d'eau principal

La Lergue

Source : photo aérienne géoportail



5.3 Présentation des orientations d'aménagement pour la coulée verte et la trame verte

Aménagement d'une coulée verte en ceinture urbaine

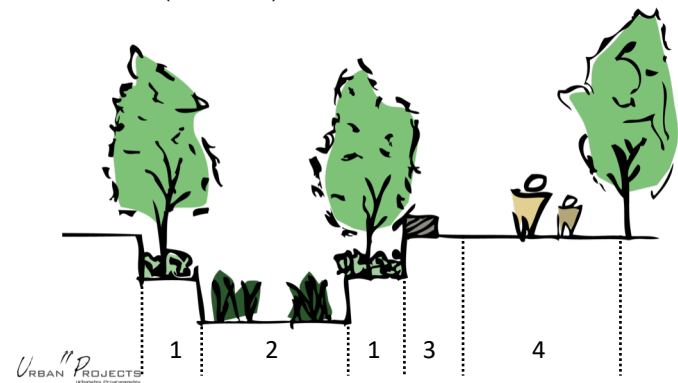
En cohérence avec les orientations et objectifs du PADD, une coulée verte sera aménagée en ceinture d'urbanisation existante et future. Sa réalisation à plusieurs objectifs :

- Créer un îlot de fraîcheur au cœur des futures opérations d'aménagement ;
- Améliorer l'intégration paysagère du village depuis l'autoroute A75 et la RD2 ;
- Prévenir les conflits d'usages entre tissu résidentiel et activités agricoles par la création d'un filtre végétal pour réduire la dispersion des produits phytosanitaires vers les habitations ;
- Gérer les eaux pluviales de ruissellement en créant des ouvrages hydrauliques dans la coulée verte pour réduire l'aléa et le risque inondation par ruissellement dans les zones urbaines existantes ;
- Renforcer la biodiversité et la trame verte et bleue communale, en lien avec la Lergue et le Ronel notamment.

La coulée verte s'inscrit en partie dans la zone Nep prévue à cet effet. Dans cette partie en Nep, devront obligatoirement être intégrés des ouvrages de gestion hydraulique dont le dimensionnement sera défini par une étude spécifique. L'aménagement de la zone Nep sera pensé, préférentiellement, de la manière suivante :

1. Espace de débordement végétalisé avec des arbres et arbustes résistant à des périodes d'humidité forte, créant ainsi un aspect ripisylve ;
2. Profondeur nécessaire à calculer en fonction des besoins de l'ouvrage hydraulique. Cet espace devra être agrémenté par des plantes de milieux humides ;
3. Structure permettant de créer des poches de repos, des espaces de convivialité avec un petit mobilier urbain de type bancs et poubelles. Cet espace sera planté d'une strate arborée, d'une strate arbustive et d'une strate ornementale (vivaces...) ;

4. Cheminement doux avec une frange végétalisée pour bénéficier d'une promenade fraîche, ombragée et agréable à parcourir. Cette frange se composera d'une strate arborée, d'une strate arbustive et d'une strate ornementale (vivaces...).



Coupe de principe d'aménagement de la zone Nep - Source : Urban Projects

La coulée verte devra obligatoirement comporter un cheminement doux d'une largeur minimale de 2,00 mètres. Une mutualisation de ce cheminement avec celui prévu dans l'OAP n°1 en frange d'urbanisation pourra être envisagée.

La coulée verte ne comportera jamais d'éclairage public, même un éclairage bas du cheminement.

Aménagement d'une coulée verte en cœur de quartier

Cette coulée verte est déjà programmée dans l'OAP n°1. Son aménagement devra respecter les prescriptions édictées dans cette première OAP. En outre, elle devra comprendre un cheminement doux d'une largeur minimale de 2,00 mètres et des espaces plantés d'arbres, arbustes et vivaces afin de créer un caractère champêtre.

Renforcement des trames vertes agricoles

Le renforcement de la trame verte en milieu agricole en s'appuyant sur le réseau de mobilités douces à plusieurs objectifs :

- Renforcer la trame verte et la « coulée verte » entre le nord et le sud ;
- Identifier les liaisons douces ;
- Améliorer la qualité environnementale des espaces agricoles (biodiversité) ;
- Créer des itinéraires ombragés pour favoriser l'usage quotidien (période estivale notamment).

Les routes départementales

Le projet de requalification de la RD4 de l'A75 (Clermont-l'Hérault) à Brignac mené par Conseil Départemental de l'Hérault prévoit le remplacement des platanes par d'autres essences. Ce principe, de recréer un corridor arboré, doit être maintenu. Il doit également être développé sur les requalification éventuelles des autres routes départementales, à savoir :

- La RD128, de la RD2 au village de Brignac ;
- La RD130, de Canet au village de Brignac ;
- La RD4, de Brignac à Saint-André-de-Sangonis, fait exception et ne doit pas faire l'objet d'un traitement paysager afin de maintenir les paysages ouverts, les vues sur le village perché, éviter un trop forte segmentation des espaces agricoles et maintenir le libre écoulement des eaux lors de crues de la Lergue.

Il sera intéressant de poursuivre un objectif de cohérence de traitement paysager sur l'ensemble des départementales de cette plaine, tant sur les essences plantées que sur la localisation et l'implantation des sujets végétaux. L'unité des traitements paysagers des routes départementales permettra de créer une identité propre au lieu, à Brignac et à la plaine agricole.

Liaisons douces en site propre ou voie partagée

Ces liaisons doivent s'accompagner d'une trame végétale qui prendra la forme d'une haie bocagère/champêtre d'une largeur minimale de 2,00 mètres, comprenant une diversité d'essences arborées et arbustives, aux couleurs, formes et senteurs variées. Ces trames vertes permettront de créer un « compartimentage » de l'espace agricole favorable à la biodiversité, à la petite faune et surtout à l'avifaune.

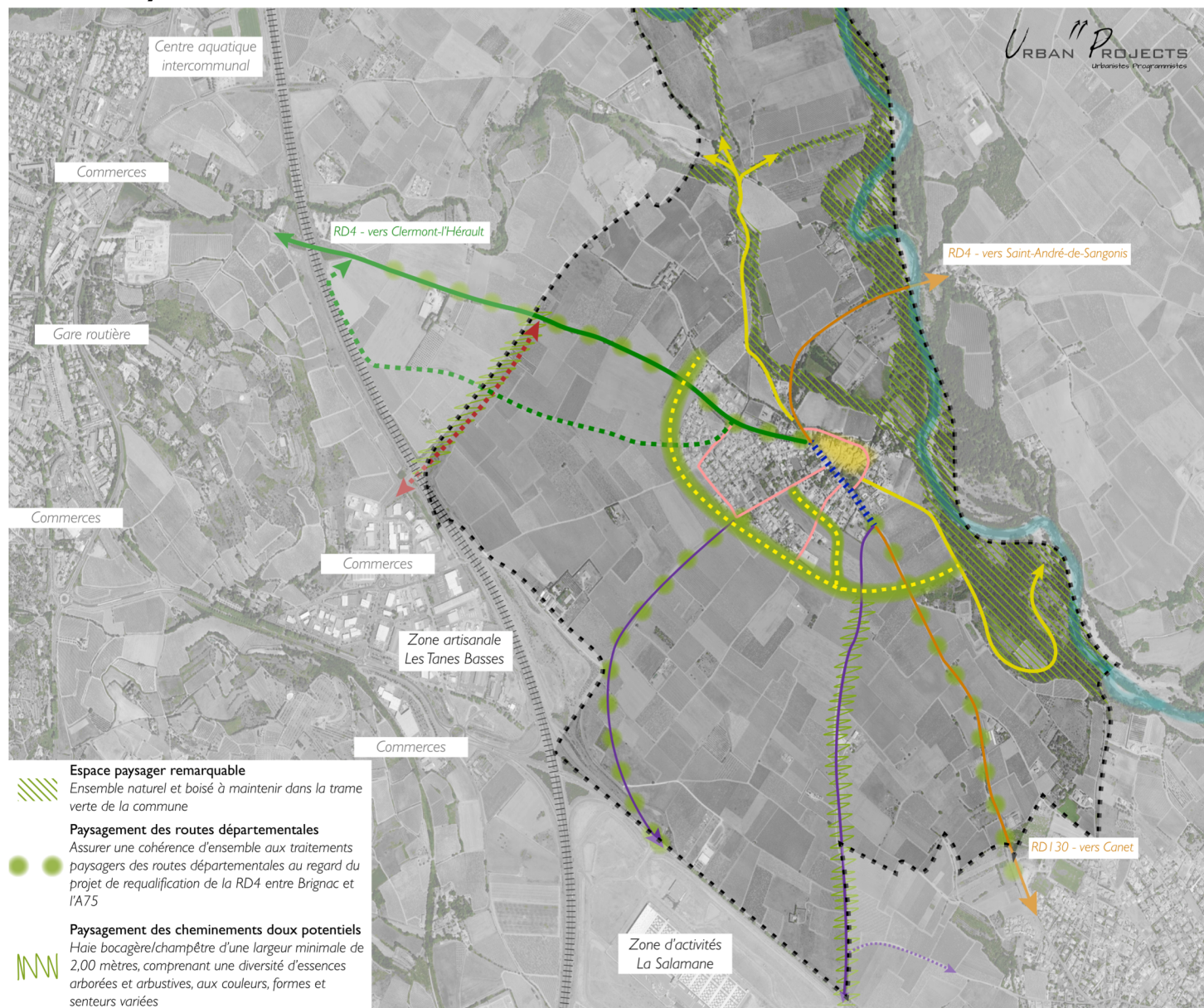


-  **Espace paysager remarquable**
Ensemble naturel et boisé à maintenir dans la trame verte de la commune
-  **Coulée verte**
Aménagement d'une coulée verte en frange d'urbanisation et cœur d'urbanisation future
-  **Paysagement des routes départementales**
Assurer une cohérence d'ensemble aux traitements paysagers des routes départementales au regard du projet de requalification de la RD4 entre Brignac et l'A75
-  **Paysagement des cheminements doux potentiels**
Haie bocagère/champêtre d'une largeur minimale de 2,00 mètres, comprenant une diversité d'essences arborées et arbustives, aux couleurs, formes et senteurs variées
-  **Cours d'eau principal**
La Lergue

Source : photo aérienne géoportail



Carte de synthèse OAP n°3



- Requalification de la RD4**
Projet du Conseil Départemental d'aménagement de la voirie et de liaisons douces
 - Voie partagée Brignac - A75**
Projet du Conseil Départemental d'aménagement d'une voie partagée (usage agricole)
 - Liaison RD4 - Tanes Basses**
Réflexion à mener sur une liaison douce / voie partagée
 - Liaison intercommunale**
Réflexion à mener sur une liaison douce entre Saint-André-de-Sangonis - Brignac - Canet
 - Liaison Salamane**
Liaison douce potentielle entre le village et la ZAE La Salamane à étudier
 - Liaison Canet**
Liaison douce potentielle vers Canet
 - Cheminements urbains**
Cheminements doux à créer ou à renforcer dans le village
 - Cheminements loisirs urbains**
Cheminements doux à créer au sein d'une coulée verte en ceinture du village
 - Cheminements loisirs ruraux**
Renforcer la lisibilité des accès aux berges de la Lergue (loisirs de pleine nature : pêche, ...)
 - Autoroute A75**
Obstacle au franchissement
 - Espace urbain apaisé**
Maintenir et renforcer la traversée urbaine apaisée avec une limitation de la vitesse à au plus 30 km/h
 - Espace urbain apaisé**
Affirmer l'espace de rencontre dans les rues étroites du centre historique et favoriser la présence de piétons
 - Coulée verte**
Aménagement d'une coulée verte en frange d'urbanisation et cœur d'urbanisation future
 - Cours d'eau principal**
La Lergue
- Source : photo aérienne géoportail



COMMUNE DE BRIGNAC COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU CLERMONTAIS