



DEPARTEMENT de L'HÉRAULT

COMMUNE de GIGNAC

Hôtel de Ville – Place Auguste DUCORNOT – 34 150 GIGNAC

MODIFICATION N°1 DU PLU



PARTIE 2. OAP THEMATIQUE N°1

« CYCLE DE L'EAU & GESTION DES EAUX PLUVIALES »
Modification du Règlement écrit

La présente OAP n'a pas vocation à se substituer au dispositif réglementaire du PLU, elle a une portée pédagogique et vient compléter l'application du dispositif réglementaire.

La portée juridique des OAP est légiférée à l'article L.152-1 du CU : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques. Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation.* »

Les OAP sont donc opposables lors de la délivrance des autorisations de droit des sols.

Comme beaucoup de communes du Sud de la France, GIGNAC connaît des épisodes de fortes précipitations qui se caractérisent par du ruissellement sur les surfaces imperméables, provoquant ainsi des inondations. Aujourd'hui, la gestion des eaux pluviales est devenue un élément important de tous les documents d'urbanisme.

La commune de GIGNAC a souhaité se doter d'une OAP thématique sur le « cycle de l'eau et la gestion des eaux pluviales » afin de mieux appréhender les enjeux de la « ville perméable. »

En effet, dans un contexte qui demande aux communes de se densifier, GIGNAC informe les acteurs du territoire sur ses attentes en termes de perméabilité et de gestion des eaux pluviales. Cette OAP a une vocation pédagogique mais également incitative auprès de ces acteurs, l'objectif étant de promouvoir auprès d'eux :

- L'utilisation de matériaux perméables (pour favoriser l'infiltration en cycle court...)
- La valorisation des eaux pluviales (réutilisation pour l'arrosage...)
- ...

I.1. L'EAU QUI TOMBE...

Les eaux pluviales sont toutes les eaux issues des précipitations atmosphériques (pluies, fonte de neige...). Normalement, elles doivent s'infiltrer naturellement pour réalimenter les nappes phréatiques ou sinon elles ruissellent sur un sol artificialisé.

L'artificialisation des sols modifie donc le cycle naturel de l'eau en réduisant les infiltrations, ce qui a des impacts sur les activités humaines :

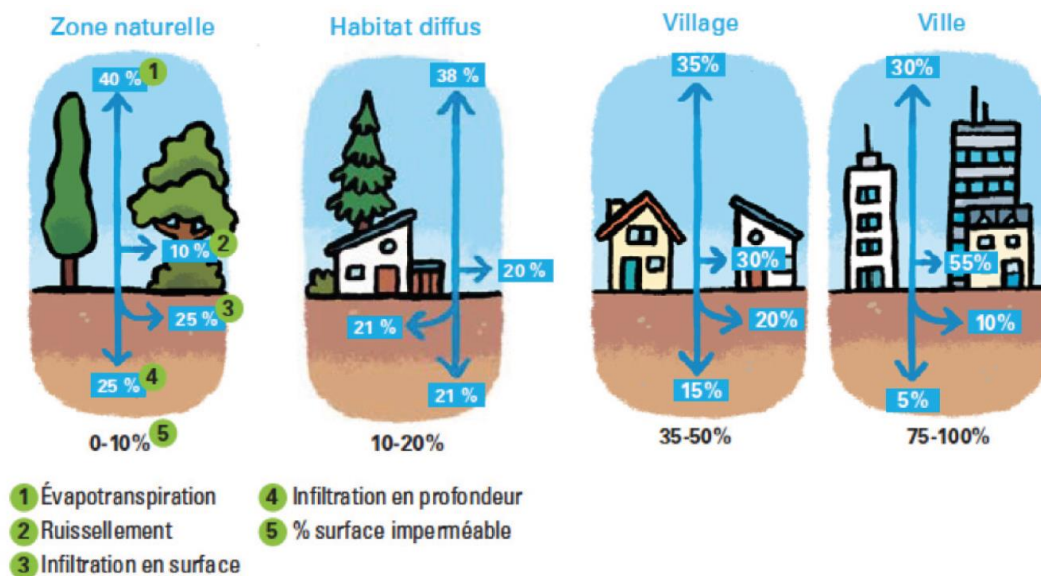
- inondations (dégâts matériels et parfois danger pour les humains)
- baisse du niveau des nappes phréatiques (sécheresse, baisse des capacités en eau potable)

Ordre de grandeur :

« Chaque français occupe au sol 443m² moyen de terres artificialisées (ce qui représente 21% de plus qu'un espagnol, 29% de plus qu'un italien ou encore 36% de plus qu'un allemand). » Source : Eurostat.

L'objectif final de la gestion des eaux pluviales est de réduire le ruissellement (et donc par extension les surfaces imperméabilisées en utilisant des dispositifs adéquats comme des matériaux perméables, collecteurs en réseaux...) afin de permettre la restitution des eaux pluviales au milieu naturel par infiltration dans le sol (vers un fossé, un cours d'eau...).

« Dans la nature, lorsqu'il pleut, 50% de l'eau de pluie s'infiltré dans le sous-sol et va alimenter les nappes phréatiques et les rivières, tandis que 40% de cette eau s'évapore (en partie grâce aux végétaux) et retourne ainsi dans l'atmosphère. Seulement 10% de cette eau va inonder le sol.



Sur un terrain aménagé, les constructions, les parkings et autres installations empêchent l'infiltration, ce qui augmente les risques d'inondation. Plus le tissu urbain est dense et plus le cycle de l'eau s'en trouve modifié ! »

(Source : GRAND LYON, Guide pratique « Aménagement et Eaux Pluviales »)

Dans ce contexte, il est très important de végétaliser les espaces publics mais également privés, même s'il ne s'agit que de surfaces modestes (cours, trottoir, places de stationnement, toiture...).

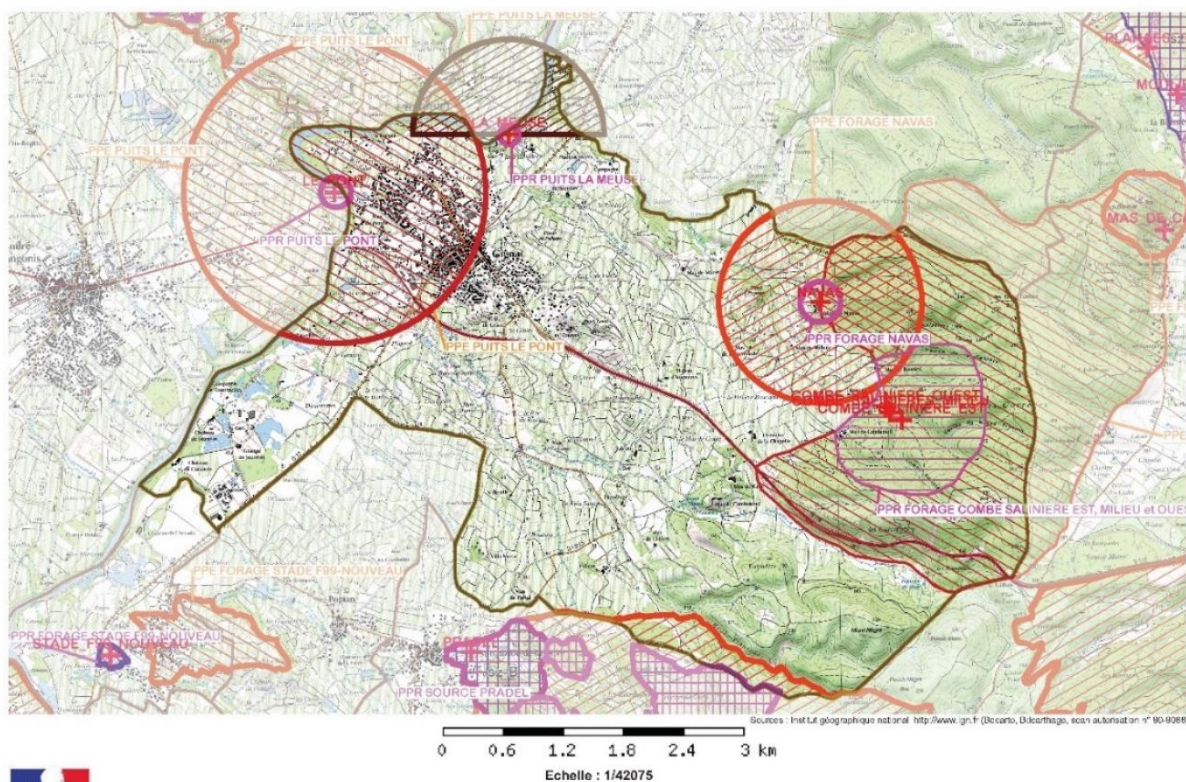
I.2. L'EAU QUI DOIT S'INFILTRER...

La pression foncière est croissante. Cela se traduit par l'imperméabilisation des sols qui menacent les fonctions originelles des sols « naturels » (infiltration, filtration, oxygénation, alimentation des nappes phréatiques...). Aussi, leur préservation est une priorité. C'est pourquoi, les aménagements de toutes sortes (et donc les opérations immobilières) doivent prendre en considération le cycle naturel de l'eau et la gestion des eaux pluviales.

Toutefois, il apparaît nécessaire de procéder à des études de sols afin de proposer des dispositifs de gestion des eaux pluviales afin de s'assurer de la perméabilité effective du sol « naturel ». En effet, certains sols ne sont pas poreux (argiles...). A ce moment, le sol pourra être décaissé sur plusieurs centimètres et être remplacé par du sable ou des graviers qui serviront de « réservoir » préalable à l'infiltration.

Mesures de protection de la nappe phréatique :

- Les déclarations administratives : construction, forage, pratiques culturelles, géothermie, stockage de déchets, gestion des eaux pluviales, assainissement non collectif...
- Les préconisations et recommandations dans les différents secteurs de la zone de sauvegarde de l'aquifère sont consultables en Mairie (et dans les annexes sanitaires du PLU).
- Les mesures de protection spécifique ne remplacent pas mais complètent les dispositions réglementaires existantes des périmètres de protection des captages lesquelles sont consultables en Mairie et dans les annexes du PLU « Servitudes d'Utilité Publiques. »



Carte : SUP – AS1 (DDTM, 2009)

Les forages suivant sont soumis à protection :

- Le puits de la Meuse (DUP en date du 05/06/1967)
- Le forage du Mas de Navas (DUP en date du 28/07/1981)
- La source du Pradel, commune de Saint-Bauzille-de-la-Sylve, GIGNAC n'est affectée que par le périmètre de protection éloigné (DUP en date du 28/01/1998)

- Le puits du Pont, commune Saint-André-de-Sangonis (DUP en date du 20/06/2011)
- Le captage de Saint-André (DUP en date du 25/06/2011).
- Le captage de la Combe Salinière (DUP en date du 12/04/2013 et modifié le 20/07/2018 puis le 01/10/2021)

I.3. L'EAU QUI NE S'INFILTRE PAS...

L'inondation est une submersion temporaire des terres. Ce terme comprend aussi bien les inondations dues aux crues (des cours d'eaux de toutes sorte), aux remontées de nappe phréatique, aux ruissellements (urbains et agricoles) ainsi que les submersions marines au-delà des limites du rivage de la mer.

Dans le Sud de la France, les inondations sont liées à des circonstances météorologiques particulières (orages violents sur une courte période appelés « épisode cévenol » car les nuages se chargent d'eau en passant sur la Méditerranée, ils sont poussés par le vent du Sud « Sirocco », comme ils sont chargés d'eau, ils sont lourds donc bas, ce qui les fait rencontrer le premier relief sur leur itinéraire la « Barre » des Cévennes, ils le percutent et il pleut).

Mais l'action de l'Homme aggrave la situation. En effet, l'imperméabilisation des sols constitue le principal facteur d'augmentation de la vulnérabilité :

- Ses aménagements (activités, voiries, remembrement agricole, déforestation...) modifient les conditions d'écoulement de l'eau tout en diminuant ses possibilités de s'épandre dans les champs d'expansion des crues.
- Sur les cours d'eau, les aménagements (pont, enrochements) et le défaut chronique d'entretien de la part des riverains, aggravent également ce risque.
- L'occupation des zones inondables par des bâtiments et matériaux participent également à l'aggravation de la situation (formation d'embâcles, pollutions accidentelles...).

Il ne faut pas perdre de vue que l'inondation est un phénomène naturel. Certains secteurs régulièrement inondés se sont adaptés.

Quelques pistes pour approfondir...

<https://www.vigicrues.gouv.fr/>

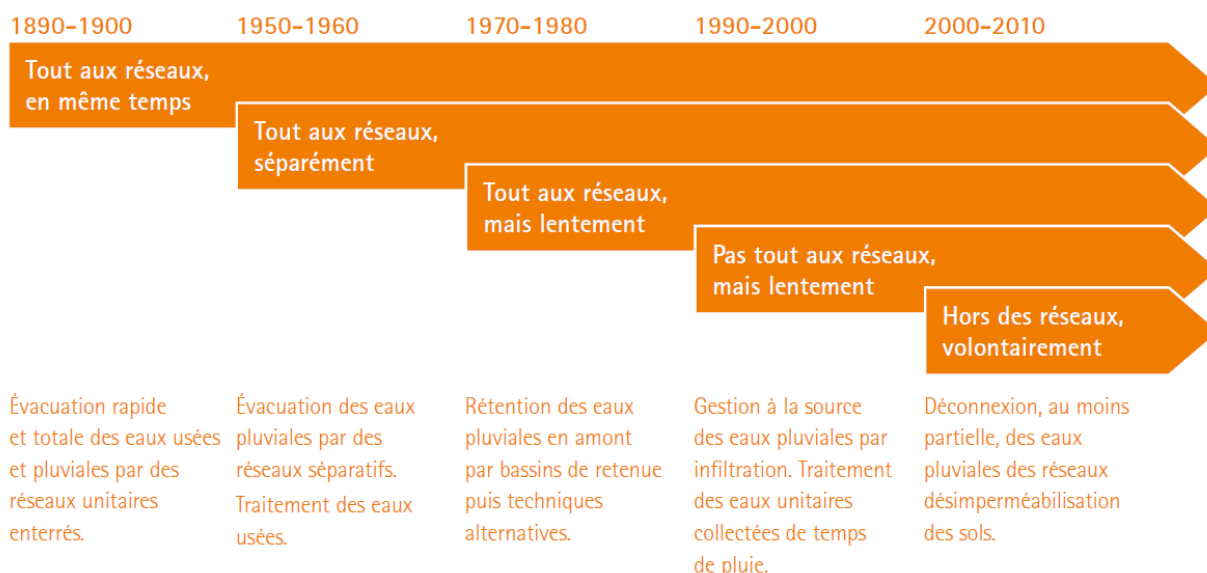
<https://www.santepubliquefrance.fr/docs/en-cas-d-inondation-apres-l-inondation>

<https://www.ecologie.gouv.fr/pluies-intenses-et-crues-rapides-adoptons-bons-comportements>

I.4. L'EAU QUI CIRCULE...

I.4.1. Le « Tout tuyaux »

Le dispositif urbain « de facilité » a été celui dit du « tout tuyaux » (i.e. ouvrages et canalisations dimensionnés pour un volume calculé). Des études récentes et des retours d'expériences ont montré que, pourtant, ce dispositif n'est pas à privilégier car il ne permet pas une réalimentation convenable des nappes phréatiques et son implantation en zone urbaine est soumise à des contraintes non négligeables (surcoûts liés à la zone urbaine, gestion des flux et croisement des réseaux...).



Source : CEREMA « Évolution de la gestion des eaux pluviales au fil des décennies »

La gestion intégrée est le principal enjeu des communes. Cette gestion de l'eau en zone urbaine se veut être efficace et durable en intégrant également l'aléa-risque d'inondation par ruissellement aux projets.

Dans tout projet nouveau, ad minima, il doit être imposé une gestion à la parcelle pour l'infiltration naturelle des eaux pluviales (la mutualisation du dispositif de gestion est à favoriser lorsque le projet est d'importance).

I.4.2. Pour aller plus loin... les aléas-risques :

- **Ruissellement :**
Imposer la réalisation d'espaces libres et de plantations participant à la gestion des eaux pluviales (noues...). Cet outil apparaît particulièrement pertinent sur les axes d'écoulement (ruissellement). La commune n'est pas encore dotée d'un Schéma Directeur d'Assainissement des Eaux Pluviales, mais elle l'a programmé dans le cadre de la révision générale de son PLU.
- **PPRi :**
Imposer la transparence hydraulique pour les constructions / installations / aménagements nouveaux ( même s'il s'agit d'une extension ou d'un simple abri de jardin). Ceci peut être décrit pour les projets urbains en schéma d'aménagement au sein d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP). La commune est couverte par le PPRi « Bassin versant de la Haute Vallée de l'Hérault secteur Sud » approuvé le 11.06.2007.

II.1. CE QUE DIT LA LOI...

La gestion des eaux pluviales est à la charge et de la responsabilité exclusive du propriétaire de l'unité foncière qui doit gérer ses eaux pluviales en fonction des caractéristiques de son terrain et de l'opération attendue (topographie, nature du sol et du sous-sol, accès, assurer la collecte, l'évacuation et le traitement éventuel des eaux pluviales dans le respect du zonage pluvial, s'il existe).

Article 640 du Code Civil (CC) :

« Les fonds inférieurs sont assujettis envers ceux qui sont plus élevés à recevoir les eaux qui en découlent naturellement sans que la main de l'homme y ait contribué. Le propriétaire inférieur ne peut point élever de digue qui empêche cet écoulement. Le propriétaire supérieur ne peut rien faire qui aggrave la servitude du fonds inférieur. »

Article 641 du CC :

« Tout propriétaire a le droit d'user et de disposer des eaux pluviales qui tombent sur son fonds. Si l'usage de ces eaux ou la direction qui leur est donnée aggrave la servitude naturelle d'écoulement établie par l'article 640, une indemnité est due au propriétaire du fonds inférieur. (...). Les maisons, cours, jardins, parcs et enclos attenants aux habitations ne peuvent être assujettis à aucune aggravation de la servitude d'écoulement (...). »

Article 681 du CC :

« Tout propriétaire doit établir des toits de manière que les eaux pluviales s'écoulent sur son terrain ou sur la voie publique ; il ne peut les faire verser sur le fonds de son voisin. »

II.2. QUID DES EAUX PLUVIALES... PUBLIQUES ?

Pour les collectivités, il n'y aucune obligation de collecte, de gestion ni de traitement des eaux pluviales. Toutefois, elles assument déjà des charges et des responsabilités en la matière avec l'exploitation et l'entretien du patrimoine pluvial (réseaux et ouvrages) existants. Cependant, l'article L.211.7 du Code de l'Environnement (CE) donne la compétence aux collectivités territoriales d'entreprendre l'étude, l'exécution et l'exploitation de tous travaux, ouvrages ou installations présentant un caractère d'intérêt général ou d'urgence, visant à la gestion des eaux pluviales (et donc de l'aléa-risque ruissellement).

II.3. QUID DES EAUX PLUVIALES... PRIVEES ?

II.3.1. Ce que doit prendre en compte le porteur du projet...

La réflexion en amont du projet :

- L'accès au site doit être garanti y compris en période de crise...
- La topographie du site doit permettre le maintien des axes d'écoulement des eaux « naturels »
- La transparence hydraulique doit être assurée (hors d'eau, pas d'obstacle, matériaux adéquats...)
- Les dangers périphériques doivent être anticipés (la piscine doit être matérialisée par des jalons, les cabanes en bois sans fondation emportée par les eaux doivent être solidement amarrées...)

Lors du dépôt ADS :

Matériaux perméables : Pour toutes nouvelles opérations d'aménagement d'ensemble, l'utilisation de matériaux perméables est à privilégier sauf contraintes techniques. Par exemple, si un porteur de projets souhaite réaliser une grande aire de stationnement. Pour les véhicules légers, elle pourra être réalisée en matériaux perméables avec des noues paysagères qui draineront l'ensemble ; Cependant, cela semble être plus complexe pour les aires de stockages des poids-lourds. C'est pourquoi, cette question doit être traitée le plus en amont possible.

Gestion des eaux pluviales : Aucune pièce réglementaire « officielle » ne demande à traiter de façon explicite les eaux pluviales, sauf pour les projet d'importance (> 1 ha) lesquels sont soumis à DLE au titre des articles L.210-1 et suivants du CE), d'où l'intérêt de le réglementer dans le PLU (dispositif réglementaire écrit et graphique, et si possible OAP).

Toutefois, il est important de noter que, **en cas de danger** présentant un caractère d'urgence (crue, éboulement...), le CE prévoit la possibilité de réaliser rapidement les travaux nécessaires sans procédure préalable ; ainsi que, **en cas de risque pour la sécurité publique**, le Maire peut être contraint d'agir, y compris sur des propriétés privées.

Les 3 principes essentiels de gestion des eaux pluviales :

- Limiter l'imperméabilisation en maintenant, autant que possible, des espaces en pleine terre, et employer des matériaux perméables et/ou végétalisés (facilitent l'infiltration).
Exemples de dispositifs : parking en dalles alvéolaires stabilisées et végétalisées, cheminements en clavicelle, toitures végétalisées...
- Favoriser l'infiltration en imposant dans chaque opération (même modeste) des dispositifs de gestion des eaux pluviales adéquats (en fonction de la nature du sol, de la topographie...).
Exemples de dispositifs : fossés, noues, tranchées drainantes, cunettes paysagères, jardins de pluies... Ces dispositifs peuvent participer, en plus de la gestion des eaux pluviales, à la valorisation et à l'amélioration de la biodiversité et des aménités urbaines.
- Organiser la rétention y compris sur des terrains ne permettant pas l'infiltration (sols argileux...). Les dispositifs doivent être choisis pour leur efficacité en fonction de la situation.
Cas particuliers : en cas d'impossibilité d'infiltration, il existe des dispositifs techniques plus « lourds » à mettre en pratique mais qui sont efficaces (stockage sur toiture, dans des citernes, dans des bassins de rétention ou des collecteurs surdimensionnés...). Afin qu'il y ait un minimum d'infiltration, le rejet dans le réseau public d'assainissement collectif est strictement interdit.

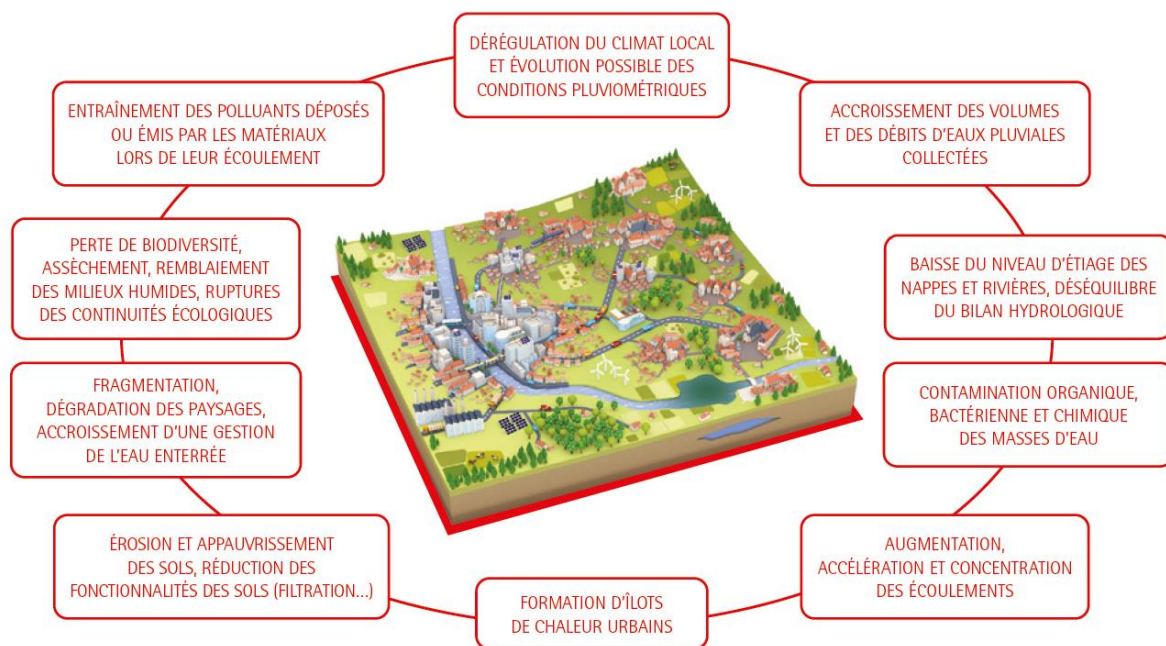
Pour les bassins de rétention, il est préférable de faire en sorte qu'ils soient multi-usages ( normes PMR s'ils sont accessibles au public, entretien et durabilité des équipements lorsqu'ils sont en submersion...).

II.3.2. Pour aller plus loin... économiser la ressource en eau dans le projet

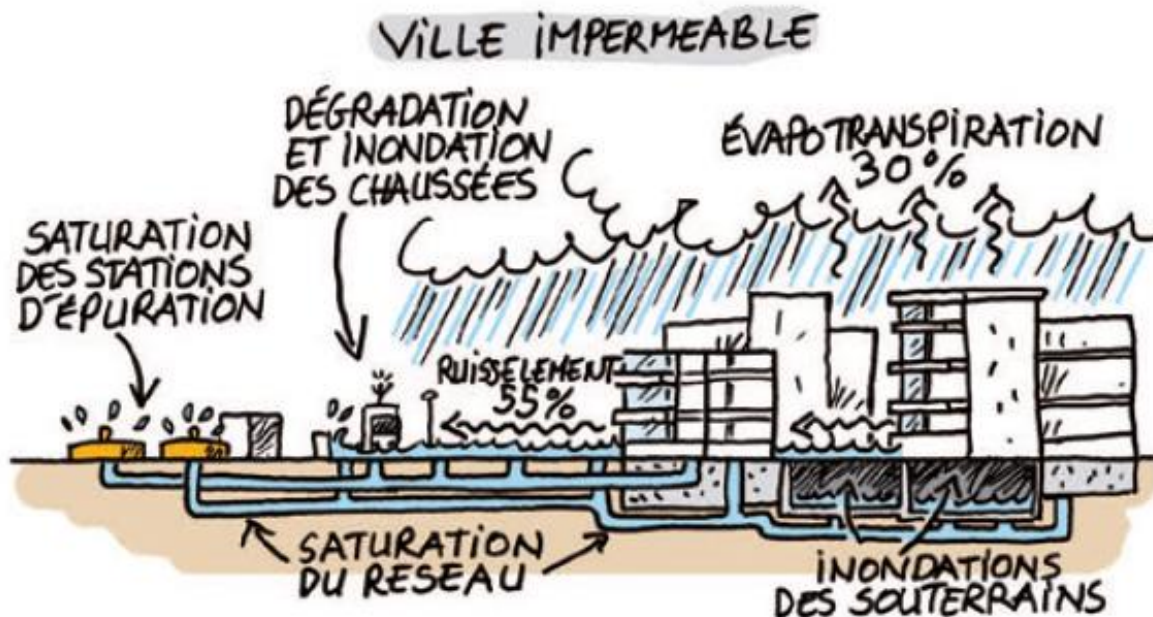
- Equipements complémentaires (réducteurs de débit, mousseurs...),
- Entretien du système de canalisations (recherches de fuites...),
- Mise en place de dispositifs épurateurs (traitements et filtres...),
- Utilisation de l'eau de pluie pour certains usages (arrosage, nettoyage, lavage...),

II.4. LA VILLE PERMEABLE... UNE UTOPIE ?

II.4.1. L'imperméabilisation des sols :



Source : CEREMA « Panorama des problématiques générées par l'absence de maîtrise de l'imperméabilisation des sols et de l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement »

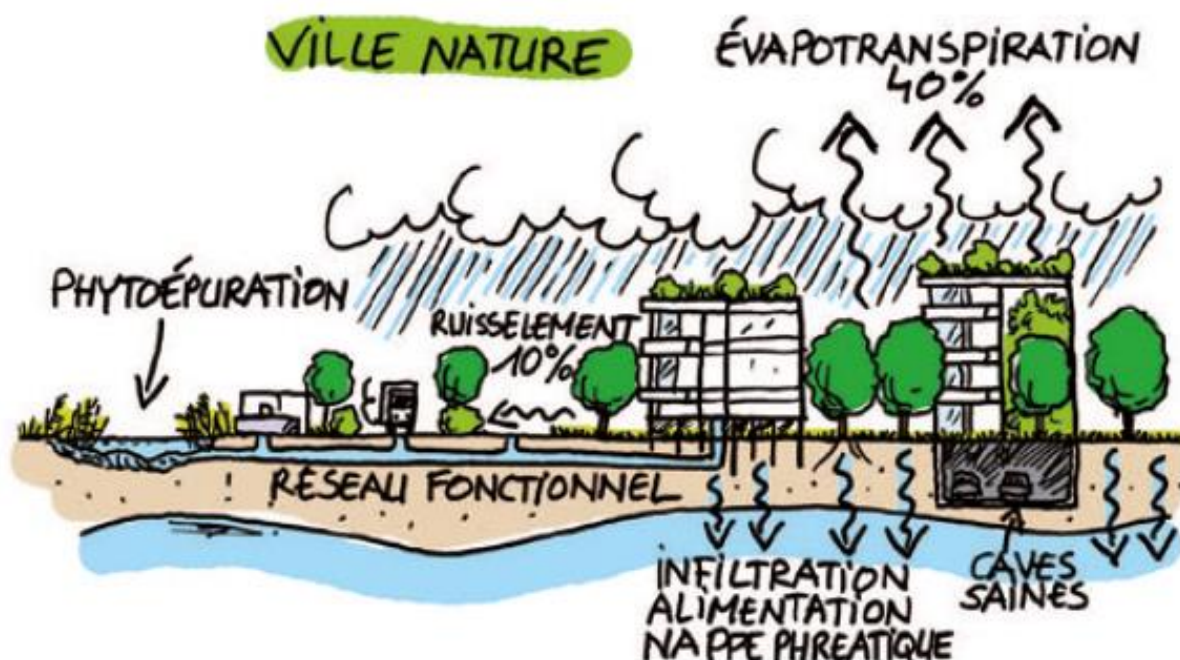


Auteur : © B. Transinne « La ville nature et la ville imperméable »

II.4.2. La gestion « intégrée »...



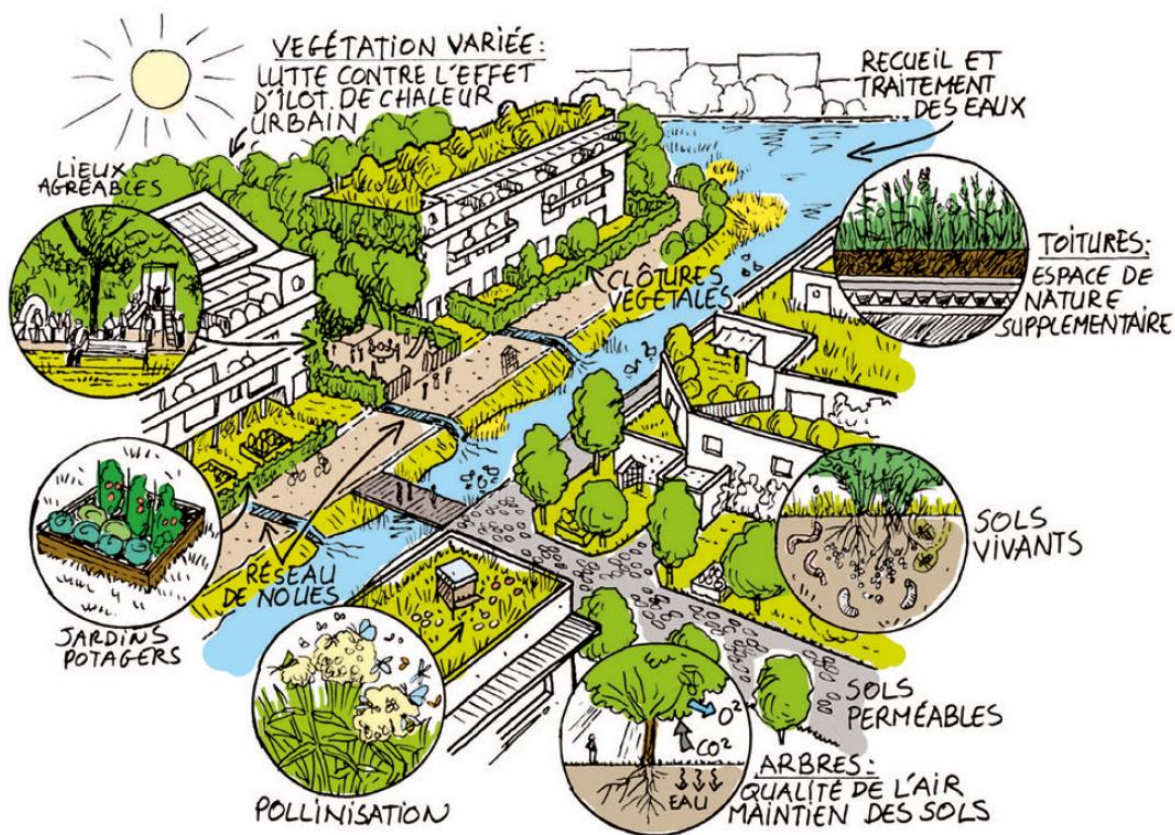
Source : CEREMA « Des enjeux environnementaux auxquels une gestion intégrée des eaux pluviales dans les territoires est appelée à contribuer, au travers d'un « plan pluie » ambitieux »



Auteur : © B. Transinne « La ville nature et la ville imperméable »

II.4.3. Pour aller plus loin...

Quelques idées pour rendre notre urbanité plus perméable :



Auteur : © B. Transinne « Les effets positifs de la végétation en ville »

Quelques pistes pour approfondir...

<http://assainissement.developpement-durable.gouv.fr/pluvial.php>

<https://adopta.fr/fiches-techniques/>

<https://www.cerema.fr/fr/activites/environnement-risques/eau-gestion-milieux-aquatiques/eau-ville>

<https://asso.graie.org/portail/thematiques/eau-dans-la-ville/eaux-pluviales/>

<http://www.graie.org/ecopluiers/>

II.4.4. La désimperméabilisation des sols :

Il est important de noter que les actions en faveur de la désimperméabilisation des sols et de la biodiversité sont éligibles à des aides de l'Agence de l'Eau et à d'autres subventions.

Première étape : l'envie :

- une volonté politique forte
- des coûts acceptables pour la collectivité
- des bénéfices visibles pour la population

Deuxième étape : la prise de conscience :

- Réduire la vulnérabilité du territoire aux risques (inondation, ruissellement... transparence hydraulique, changement de destination, démolitions ex-nihilo...),
- Préserver et valoriser les cours d'eau et leurs berges dans le grand paysage (renaturation, ripisylve, chemins de halage, espaces récréatifs...), et en milieu urbain (temporiser la capacité du réseau...),
- Gérer le cycle de l'eau dans l'aménagement urbain (collecte, stockage, traitement...),
- Créer des « îlots de fraîcheurs » (biodiversité, évaporation, ombre, dépollution...),
- Recyclage des eaux pluviales récoltées (arrosage des espaces verts...),
- Gérer les interfaces « public/privé » en proposant notamment des mutualisations possibles (stockage des eaux pluviales, participation à une coulée verte, élaboration d'une trame brune...),
- Dans la mesure du possible, désimperméabiliser les lots privés (les sols : espaces verts, cheminements..., les toitures : toiture plate végétalisée..., recyclage des eaux pluviales...),
- Compenser les surfaces imperméabilisées.

Troisième étape : sa mise en œuvre opérationnelle :

- Remplacer les matériaux imperméables par des matériaux qui sont plus perméables,
- Réduire la distance entre les précipitations et son infiltration dans le sol (rétention à la parcelle pour éviter le ruissellement).

II.4.5. Guide d'entretien des dispositifs :

Les noues végétalisées :

- | | |
|-----------------------|--------------------------|
| - Tonte : | 1/15 j (Printemps / été) |
| - Taille : | 2/an |
| - Nettoyage déchets : | 1/semaine |

Réseau pluvial :

- | | |
|--|-----------|
| - Balayage caniveaux : | 2/semaine |
| - Nettoyage caniveaux : | 1/15 j |
| - Avaloirs (hydrocurage) : | 2/an |
| - Canalisations et regards : | 1/5 ans |
| - Bassin de rétention enterré : | 2/an |
| - Régulateur de débit à effet vortex : | 2/an |

(ces données sont à titre informatif car cela dépend de nombreux paramètres tels que la pluviométrie, l'ensoleillement, le civisme de la population...)

III/ CE VERS QUOI DOIT TENDRE LE DISPOSITIF REGLEMENTAIRE :

Les périmètres de captage sont protégés (SUP). Dans le cadre de la présente modification du PLU, le choix a été fait de se reporter graphiquement à la SUP sans création d'un sous-secteur spécifique. Dans le règlement écrit, il est directement fait mention à la SUP « AS1 ».

Les eaux pluviales issues de l'ensemble des surfaces imperméabilisées doivent être gérées sur l'emprise du projet.

Tout nouveau rejet dans un réseau unitaire est strictement interdit.

Lorsque le réseau public recueillant les eaux pluviales existe, et est suffisant, les aménagements doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau après validation par le service gestionnaire.

En l'absence d'un réseau d'eaux pluviales, le pétitionnaire doit réaliser sur l'assiette de son opération et à sa charge, des dispositifs appropriés et proportionnés permettant l'évacuation directe et sans stagnation des eaux pluviales vers un déversoir désigné à cet effet. Ces aménagements ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux de ruissellement conformément aux dispositions du Code Civil. Les rejets devront être conformes à la loi sur l'eau selon les préconisations du SAGE, du SDAGE et de la MISE en vigueur sans pouvoir être inférieur à 120l/m² imperméabilisé. Le dispositif devra être dimensionné (la capacité et le débit de fuite) par un spécialiste et la vidange de l'ouvrage ne pourra excéder 48 heures¹ pour des raisons sanitaires (la stagnation des eaux étant propice aux moustiques vecteurs de maladies telles que Chikungunya, Dengue, Zika...).

Sauf impossibilité technique, cette règle s'applique pour toute autorisation de droit des sols (par exemple, si une construction a été réalisée sans bassin de rétention, car ce n'était pas obligatoire à l'époque, et qu'une déclaration préalable ou un permis de construire est déposé pour un agrandissement ou une piscine ou autre... Un bassin de rétention devra être également être réalisé).

Pour tout bassin de rétention réalisé :

- Les chenaux doivent être raccordés au dispositif de gestion des eaux pluviales (bassin de rétention...)
- Un contrôle du dispositif de gestion des eaux pluviales sera réalisé à l'achèvement des travaux
- En cas d'absence ou d'insuffisance des dispositifs de rétention, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales seront à la charge du propriétaire.

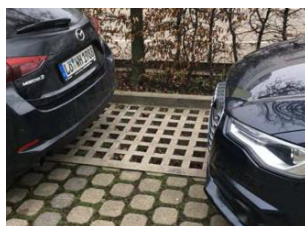
En complément, les dispositifs de récupération des eaux pluviales et/ou de rétention à la parcelle des eaux pluviales sont obligatoires (au sol en pleine terre ; hors sol par la végétalisation des toitures-terrasses, façades, murs ; ou encore dans des cuves ou citernes raccordées aux descentes de gouttières). La réutilisation de ces eaux pluviales pour les usages domestiques tels que l'arrosage, le lavage, le nettoyage... avec lesquels elle est compatible est recommandée, dans le respect de la réglementation en vigueur.

¹ Une vidange < 24 h ne permet pas d'étaler l'évacuation des volumes stockés suffisamment dans le temps, ce qui peut se traduire par une inondation par ruissellement si les exutoires (réseaux, rivières...) n'ont pas encore récupéré leur capacité hydraulique.

Une vidange > 48h expose l'ouvrage à l'accumulation de volumes d'eaux issues de 2 épisodes pluvieux successifs.

IV/ LES DISPOSITIFS DE GESTION DES EAUX PLUVIALES

Aire de stationnement paysager :



Bassin de rétention paysager



Jardin de pluie



Noue et cheminement en matériaux perméables



Tranchée drainante



Ajutage/redans :

Dispositif permettant de limiter le débit d'écoulement en aval. L'ajutage permet d'optimiser le remplissage des ouvrages de gestion des eaux pluviales en différant ou en ralentissant l'écoulement. Ils sont ainsi particulièrement utilisés en zones de pente.

Débit de fuite/débit de trop-plein :

Le débit de fuite d'un ouvrage correspond au débit de l'eau évacuée par un dispositif de régulation. Cette fuite peut être réalisée par infiltration, qui est à privilégier (par exemple à travers un fond de bassin relativement perméable ou par des puits creusés jusqu'à une couche perméable), par des drains, des canalisations... Si la fuite est située au niveau de remplissage maximal souhaité pour l'ouvrage, de manière à évacuer toute l'eau supplémentaire, on parle alors de débit de trop-plein.

Droit de propriété (de l'eau de pluie) :

Possibilité de recueillir et réutiliser les eaux pluviales qui tombent sur son fonds.

Exutoire :

Milieu de restitution final, qu'il soit naturel (sol, cours d'eau, etc.) ou artificiel (réseau d'assainissement, fossé).

Infiltration :

Evacuation par pénétration naturelle gravitaire de l'eau à travers les différents horizons du sol.

Ruissellement :

Ecoulements instantanés et temporaires d'eau, à la suite de précipitations.

Servitude d'écoulement :

Obligation pour les propriétaires des terrains en contrebas d'accepter les eaux s'écoulant naturellement à condition que l'écoulement des eaux ne soit pas aggravé par une intervention humaine.

Si aggravation de la servitude = engagement de la responsabilité civile et obligation d'indemniser les propriétaires subissant un préjudice du fait de cette aggravation. Les modalités de réparation des dommages relèvent de l'appréciation souveraine des juges. Possibilité d'engagement de la responsabilité pénale du propriétaire responsable de l'aggravation en cas de dégâts humains (mise en danger de la vie d'autrui, homicide involontaire ...). Même obligation pour les collectivités dans la gestion de leur domaine public ou privé, avec une responsabilité particulière en ce qui concerne le ruissellement des eaux sur le domaine public routier (article R.141-2 du Code de la Voirie Routière).

Servitude d'égout de toits :

Obligation de diriger les eaux de pluie tombant sur les toits sur son propre terrain ou sur le domaine public. Déversement des eaux de toiture chez le voisin ou sur la voie publique interdite sauf si accord.

Transparence hydraulique :

Capacité d'un aménagement à ne pas faire obstacle au libre écoulement de l'eau.



DEPARTEMENT de L'HÉRAULT

COMMUNE de GIGNAC

Hôtel de Ville – Place Auguste DUCORNOT – 34 150 GIGNAC

MODIFICATION N°1 DU PLU



PARTIE 3. OAP THEMATIQUE N°2

« TRAITEMENT DES ENTREES DE VILLE »

La présente OAP n'a pas vocation à se substituer au dispositif réglementaire du PLU, elle a une portée pédagogique et vient compléter l'application du dispositif réglementaire.

La portée juridique des OAP est légiférée à l'article L.152-1 du CU : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques. Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation.* »

Les OAP sont donc opposables lors de la délivrance des autorisations de droit des sols.



Source : <https://www.geneanet.org/cartes-postales/view/7717122#0>

Les entrées de ville évoluent au fil des siècles, en fonction de l'extension de l'urbanisation (avec le déploiement des faubourgs), mais aussi en fonction du changement d'usage et de fonction (aujourd'hui, plus personne ne paie une taxe pour pénétrer en ville). GIGNAC n'échappe pas à cette règle.

A GIGNAC, les entrées de ville sont nombreuses. Elles donnent la première impression de la ville que se fait le passant. Leur qualité de traitement est un élément important aussi bien dans l'identité que la ville souhaite donner que dans l'image qu'elle renvoie.

La commune de GIGNAC a souhaité se doter d'une OAP thématique sur les « entrées de ville » afin de poursuivre sa réflexion quant à la reconquête de ses espaces publics et de de leurs rapports avec l'espace privé en donnant des prescriptions qui permettent la mise en valeur de ces portes d'entrée de ville. L'objectif étant d'améliorer le confort d'usage et de structurer les entrées de GIGNAC.

I/ UN PEU D'HISTOIRE...

Au Moyen-Age les « entrées de ville » étaient des « PORTES ». La ville était retranchée derrière une haute enceinte de protection (les remparts). Une tour de guet avec une lourde grille fermant un étroit passage permettait alors de pénétrer dans la ville. Pour franchir cette porte, il fallait s'acquitter de l'octroi.

L'octroi était le péage perçu à l'entrée pour les véhicules et/ou les personnes. Ce qui permettait de contrôler les entrées et sorties de marchandises en ville et ainsi de limiter la contrebande. L'octroi servait notamment au financement de l'entretien des fortifications. Certaines municipalités ont conservé l'octroi jusqu'au XIX^e siècle.

A GIGNAC : Les remparts comptaient originellement 8 portes. Certains de ces monuments sont encore visibles : Porte de la Place, Porte Caminade, Porte du Planol, Porte de la Victoire, Porte de la Guerre, Porte de Notre-Dame, Porte de l'Estagnol et Porte du Portalet



Source : Urba.Pro & Googlemaps

D'autres éléments marquants structurent l'urbanité de GIGNAC.

Sur les remparts, un grand nombre de tours ont été édifiées. Seules deux sont encore visibles : la Tour Sarrasine (édifiée au XI^e siècle, rasée en 1622 et reconstruite ensuite), et la Tour de l'Horloge (date d'édification inconnue).

Puis, excentrée du centre-village, la chapelle « La Reine des Anges » fut détruite par les Albigeois lors de la Croisade contre les Cathares au XIII^e siècle, sur ces ruines fut érigée l'église « Notre-Dame des Anges (XVII^e siècle, style Florentin) qui deviendra plus tard « Notre-Dame de Grâce ». Un chemin de croix de 14 stations ou oratoires (XVII et XIX^e siècle) accompagne le lieu de culte.

Après la Renaissance, certains bourgs commencent à se sentir à l'étroit derrière leurs fortifications, ce qui nuit à l'essor du commerce. Du coup, certaines détruisent leurs enceintes car elles s'estiment être suffisamment bien protégées, et en lieu et place de ces murs, développent leur maillage viaire en créant de larges voies de circulation plus favorables au développement commercial (croisements des chargements, vente à l'étalage...), tandis que d'autres ont fait le choix de les conserver intégralement (comme Carcassonne...), d'autres n'en ont conservé qu'une partie (comme GIGNAC...).

Ces larges voies (les boulevards) se sont dressées en lieu et place des remparts (comme à Paris), ou en les longeant (comme Avignon...). Souvent, ces boulevards sont circulaires encerclant le centre-ville (ils sont alors dénommés « circulade »). De l'autre côté de ces boulevards, l'urbanisation continue de se développer et, au XIX^e siècle, prend la forme de « faubourg ».

A GIGNAC : Boulevard du Rivelin, Boulevard de l'Esplanade, Boulevard Pasteur, Boulevard Saint-Louis



Source : Urba.Pro

Parfois, les boulevards sont accompagnés d'allées (le Boulevard Rivelin est ainsi surplombé par l'Allée de Lieutenant Raymond DUPIN et l'Allée du Rivelin ; le Boulevard de l'Esplanade est surplombé par l'Allée de l'Esplanade...). Ces allées sont largement ombragées par des alignements d'arbres de haute tige et sont généralement support au stationnement des véhicules.

Au Sud-Est du centre historique, la Rue de la République marque, elle-aussi, la limite des anciennes fortifications (preuve en est, la présence d'un vestige de rempart avec une des portes d'entrée).

Avec la révolution industrielle, le prix du foncier monte dans les bourgs, et les entreprises ayant besoin de beaucoup de foncier (usines, entrepôts...) s'éloignent du centre-bourg. Au milieu du XX^e siècle, c'est l'avènement du commerce de masse (supermarchés, hypermarchés, zones commerciales... qui, eux aussi, ont besoin de beaucoup de surface, non seulement pour leur activité, mais également pour le stationnement des véhicules particuliers).

La périphérie des villes se développe partout de la même manière, que l'on soit dans le Sud-Ouest ou le Nord-Est de la France. La standardisation de ces zones commerciales défigure ce que l'on appelle aujourd'hui les « entrées de villes ».

A GIGNAC : Les parcs d'Activités Economiques : COSMO (à vocation dominante d'activités commerciales), CAMALCE (à vocation dominante d'activités de services), LES ARMILLIERES (à vocation dominante d'activités artisanales et industrielles)



Source : Géoportail

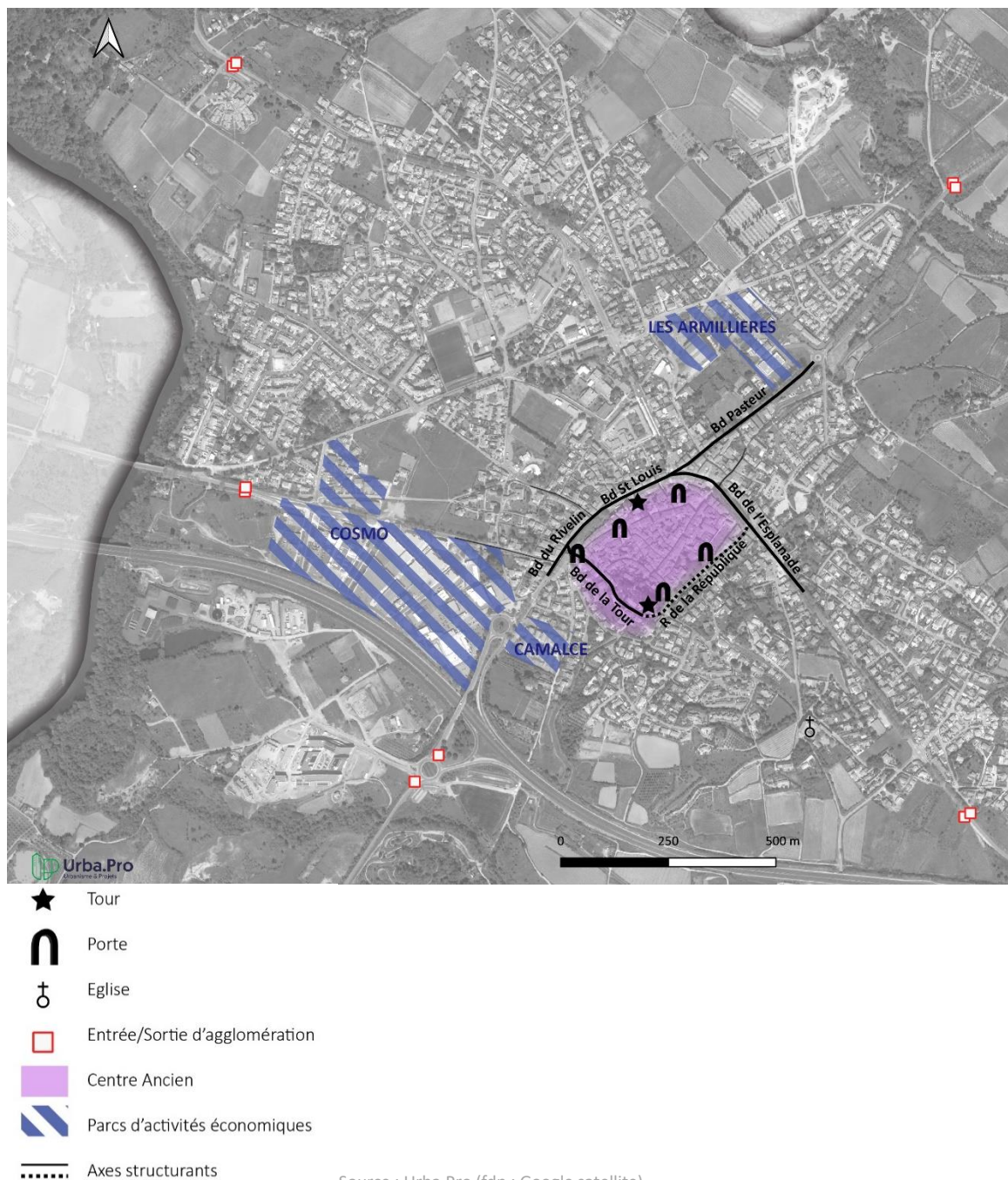
La ville continue de croître, **aujourd'hui**, à GIGNAC, les 5 entrées de villes principales identifiées (localisation des panneaux d'agglomération) sont les suivantes :

- **RD 9 Ouest** (Route de Lagamas / Avenue Maréchal FOCH) : cette route est bordée de cultures et de nouveaux lotissements pavillonnaires qui s'étalent presque jusqu'à l'Hérault : Lotissements Les Cèdres, les Jardins du Salat, le Clos des Vignes, Les Albizzias, St-Baudille,... Un bel alignement de platanes marque l'entrée dans la zone urbaine. Puis la route de Lagamas devient Avenue du Maréchal Foch.
- **RD 9 Est** (rue de St-Guilhem) : ce prolongement de l'Esplanade en direction de Montpellier est marqué par le croisement avec le chemin de Notre-Dame qui mène à l'église. Une croix marque l'intersection. Des commerces (dont une boulangerie) en retrait de l'alignement bâti, créent la fin de la zone urbanisée dense laissant la place à des maisons plus basses et éparses. L'alignement de platanes marque la transition ville-campagne.
- **RD 32 Nord** (Route d'Aniane / Boulevard Pasteur) : l'entrée du boulevard Pasteur est marquée par un alignement de platanes. Une zone d'activités et de commerces marque l'entrée de la route d'Aniane. Un giratoire récent distribue les circulations entre la RD, la zone d'activités et les nouveaux lotissements.
- **RD 32 Sud** (Route de Pézenas / Boulevard du Rivelin) : la route de Pézenas donne accès à GIGNAC depuis l'A750. Cette entrée est également marquée par un alignement de platanes. Le croisement avec l'avenue de Lodève marque réellement l'entrée dans la ville. Il s'agit d'ailleurs d'une intersection assez complexe où les usagers peuvent se retrouver en difficulté dans les priorités. Le boulevard du Rivelin longe les remparts ce qui lui donne un aspect très longiligne et étroit. Le trafic de poids-lourds y est important, alors que les trottoirs sont relativement étroits.
- **RD619** (Avenue de Lodève) : l'avenue de Lodève arrive de St-André de Sangonis. Elle passe sur le pont de GIGNAC. Cette entrée est marquée par des zones d'activités (ZAC La Croix, ZAE Le Pont) qui la bordent. Au niveau de l'entrée dans la ville, la voie est très large, bordée de stationnements, et se connecte sur l'intersection avec la route de Pézenas. Cette entrée est un axe historique majeur renforcé par la présence d'alignement d'arbres et du Pont de GIGNAC.

II/ DIAGNOSTIC URBAIN & PROPOSITION D'IDENTITE VISUELLE :

Les entrées de ville de GIGNAC constituent la transition entre l'espace diffus et le tissu urbain plus lisible. Un travail de transition entre ces deux espaces est à présent nécessaire afin de qualifier et valoriser l'aspect identitaire de la commune. Des espaces délaissés peuvent être optimisés en ce sens. Aujourd'hui, ces entrées de ville ne permettent pas de définir si l'on est à GIGNAC ou ailleurs. Pour savoir que nous entrons dans GIGNAC, il faut donner du sens à ces 5 entrées de ville en y adjoignant de l'identité territoriale.

Structure urbaine et entrées du cœur de ville





	Panneau d'agglomération
	Section d'ambiance paysagère et son référencement
	Espace libre de toute construction à structurer
	Forme urbaine à vocation d'équipement/activité à intégrer
	Carrefour urbain à traiter/améliorer
	Front bâti marqué justifiant l'entrée de ville
	Linéaire arbustif et végétal existant à entretenir/renforcer
	Trottoir, contre-allée, voie douce... à mettre en valeur

Source : Urba.Pro (fdp : Géoportail)

LA RD9 OUEST – S1



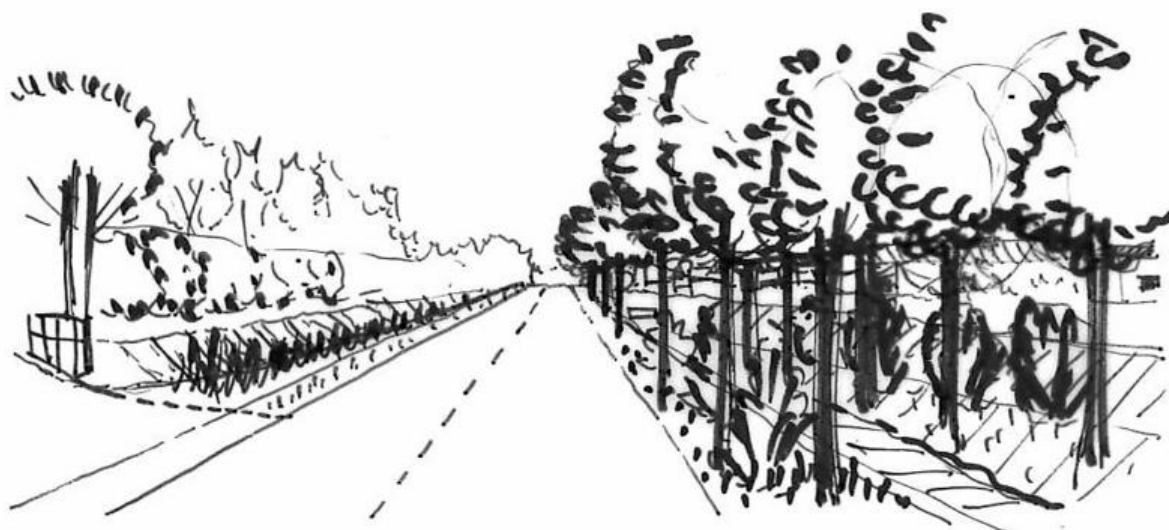
Source : Googlemaps

RD9 OUEST – S1	
LE PAYSAGE	Aujourd'hui, cet espace ne permet pas de définir clairement l'entrée de ville » de GIGNAC. Il convient donc d'y apporter du sens et de matérialiser distinctement cette « entrée ». En effet, cette large coupure verte trouble la compréhension de la lisibilité de l'agglomération sur environ 200 m (dont 100 m de part et d'autre de la voie en simultané).
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	La forme urbaine est essentiellement constituée de logements individuels résidentiels (vestige de nombreuses procédures de lotissement).
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement est supérieure à 6,50 m avec un marquage au sol central et latéral. Les accotements Nord et Sud sont entre 2,50 et 3,00m de large, ils sont dotés de fossés (pluvial routier).
LA CIRCULATION ROUTIERE	La route étant droite avec une bonne visibilité frontale et latérale du fait que le paysage est ouvert et la voie relativement large, la vitesse effective est supérieure aux 50 km/h pourtant affichées en entrée d'agglomération.
LES DEPLACEMENTS DOUX	Absence de cheminements doux (piétons et/ou cycles) matérialisés sur cette séquence.
LES RESEAUX	Sur cette séquence, aucun éclairage public ni câble n'est visible, alors qu'en amont (entre la limite communale et l'EHPAD), l'éclairage public est au Nord de la voie, tandis qu'au Sud sont implantés les câbles électriques/télécoms. Présence d'une canalisation aérienne pour l'eau brute en partie Sud (passage en propriété privée).
PRECONISATIONS	Maintenir le caractère « champêtre » de cette entrée de ville en privilégiant les traitements paysagers.

Illustration d'une ambiance possible pour cadrer la vue sur l'entrée de ville :



Source : Googlemaps



Source : Urba.Pro

Points d'attention :

- Création d'un front paysager côté EHPAD
- Création d'un alignement d'arbres de haute tige
- Créer un lien physique (cheminement doux) entre le carrefour de l'EHPAD et le centre de la ville
- Sécuriser le carrefour de l'EHPAD (éclairage public orienté uniquement vers le sol)
- Imposer la limitation de vitesse à 50 km/h depuis le panneau d'agglomération sur ce segment (un radar pédagogique en bout de ligne droite aurait un impact intéressant)

LA RD9 OUEST – S2



Source : Googlemaps

RD9 OUEST – S2	
LE PAYSAGE	Bien que l'ambiance urbaine soit affirmée avec des habitations visibles, le caractère dominant est marqué par l'emprise publique (route, accotements, alignements d'arbres, peu d'accès directs sur la route), ce qui traduit une urbanisation relativement récente avec un déplacement du panneau d'agglomération « repoussé » plus loin.
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	La forme urbaine est essentiellement constituée de logements individuels résidentiels (vestige de nombreuses procédures de lotissement).
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement est supérieure à 6,50 m avec un marquage au sol central et latéral. Les accotements Nord et Sud sont entre 2,50 et 3,00m de large, ils sont dotés de fossés (pluvial routier).
LA CIRCULATION ROUTIERE	La route étant droite avec une bonne visibilité frontale et peu d'accès directs, la vitesse peut encore être excessive sur ce segment.
LES DEPLACEMENTS DOUX	Absence de cheminements doux (piétons et/ou cycles) matérialisés sur cette séquence, toutefois, les (nombreuses) contre-allées servent de supports aux déplacements doux.
LES RESEAUX	L'éclairage public est présent au Nord de la voie mais il est orienté vers les habitations et non la voirie. Les câbles électriques/télécoms sont au Sud de la voie.
PRECONISATIONS	Prolonger le caractère paysager en maintenant les alignements d'arbres, en délimitant la place de l'automobile et en renforçant les talus de part et d'autre de la chaussée.

Illustration d'une ambiance possible pour sécuriser les circulations actives :



Source : Googlemaps



Source : Urba.Pro

Points d'attention :

- Création d'un passage dédié aux piétons
- Plateau traversant démarqué (couleur et/ou matériau). Par exemple, la commune emploie régulièrement du béton désactivé pour ses espaces publics (trottoirs, places...), cela permettrait d'inciter à réduire la vitesse
- Aménagement du bas-côté accessible aux modes actifs et aux PMR
- Création d'un alignement paysager côté lotissements
- Implantation de bornes lumineuses sur les cheminements doux (éclairage public) plutôt que des candélabres



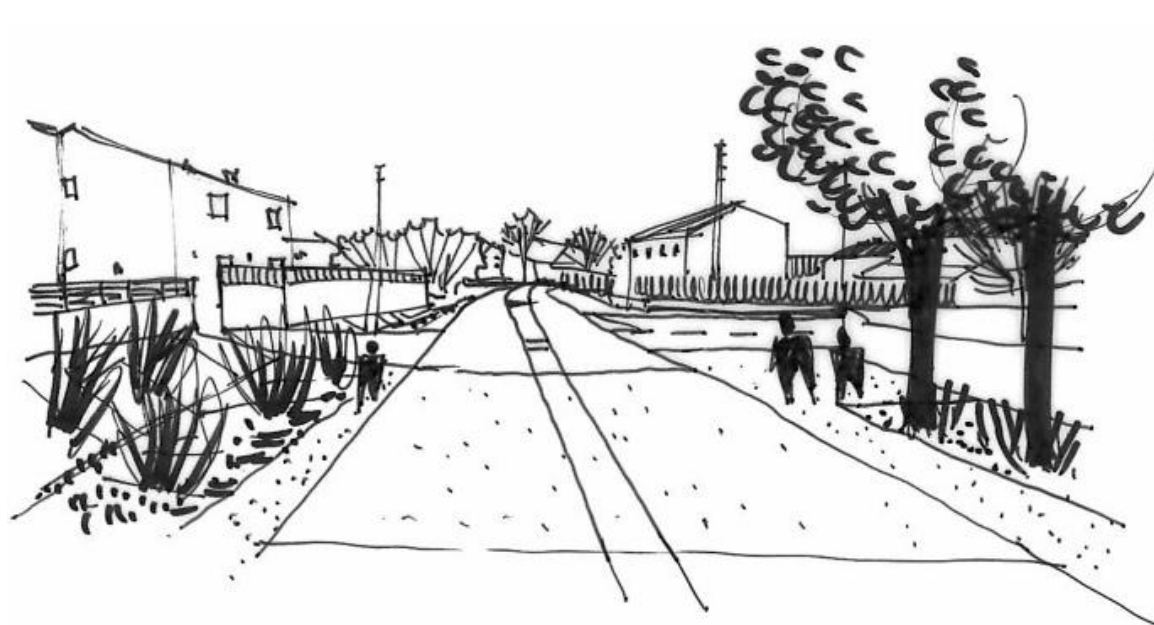
Source : Googlemaps

RD9 OUEST – S3	
LE PAYSAGE	L'ambiance urbaine est affichée avec des habitations visibles avec des constructions encore relativement basses.
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	La forme urbaine est essentiellement constituée de logements individuels résidentiels (lotissements) au Sud de la voie, tandis qu'en partie Nord, les quelques plots montent en gabarit (RDC+2+C ou TP) essentiellement à vocation d'habitation.
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement est supérieure à 6,50 m avec un marquage au sol central et latéral. Au centre, des îlots directionnels permettent de sécuriser les usagers. Les accotements Nord et Sud sont entre 2,50 et 3,00m de large, mais à partir du carrefour, les fossés (pluvial routier) laissent la place à des trottoirs.
LA CIRCULATION ROUTIERE	Le caractère urbain s'affirmant, les limitations de vitesse sont relativement bien respectées. Les quelques carrefours (sorties de lotissements) pourraient être mieux sécurisés (pour l'instant il n'y a que des « STOP » (AB4).
LES DEPLACEMENTS DOUX	Absence de cheminements doux jusqu'au carrefour (piétons et/ou cycles) matérialisés. Après le carrefour, la bande de roulement est accompagnée de larges trottoirs (entre 1,40 et 2,30 m de large) de part et d'autre.
LES RESEAUX	L'éclairage public est peu représenté et, le plus souvent, il est assuré par celui des lotissement adjacents. Les câbles électriques/télécoms sont implantés anarchiquement et parfois traversent même la voie en surplomb.
PRECONISATIONS	Prolonger le caractère paysager en délimitant les usages de la voirie : délimitation d'un espace dédié aux piétons à minima d'un côté avec une séparation légère type potelets bois. Les abords non dédiés aux piétons seront paysagers et dans la mesure du possible traités sous forme de noue paysagère.

Illustration d'une ambiance possible pour qualifier l'entrée de ville et sécuriser les circulations actives :



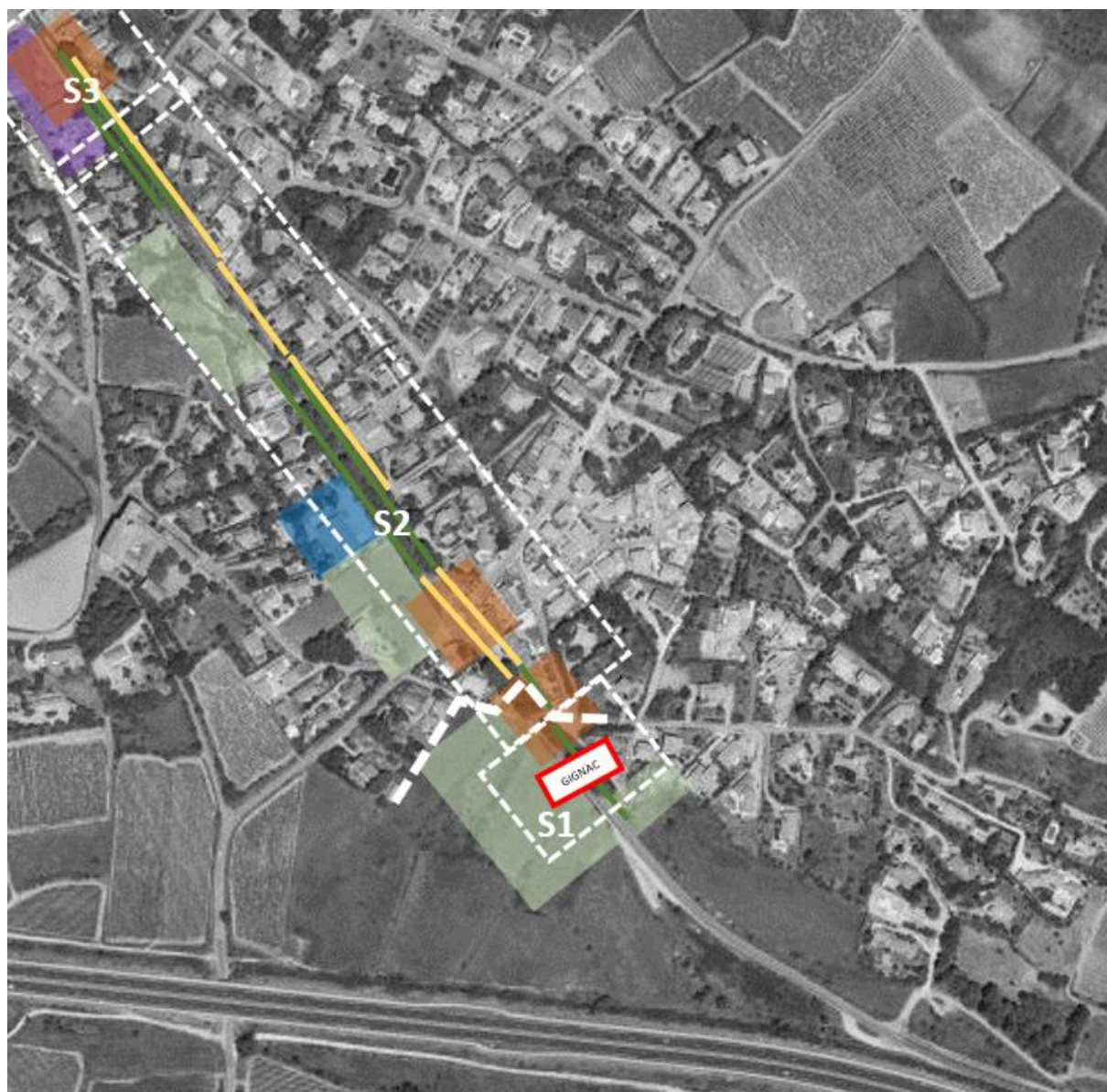
Source : Googlemaps



Source : Urba.Pro

Points d'attention :

- Création d'un passage dédié aux piétons
- Plateau traversant démarqué (couleur et/ou matériau). Par exemple, la commune emploie régulièrement du béton désactivé pour ses espaces publics (trottoirs, places...), cela permettrait d'inciter à réduire la vitesse
- Aménagement paysager de la noue côté lotissement
- Création d'un alignement d'arbres de haute tige
- Enfouissement des réseaux (câbles)



	Panneau d'agglomération
	Section d'ambiance paysagère et son référencement
	Espace libre de toute construction à structurer
	Forme urbaine à vocation d'équipement/activité à intégrer
	Carrefour urbain à traiter/améliorer
	Front bâti marqué justifiant l'entrée de ville
	Linéaire arbustif et végétal existant à entretenir/renforcer
	Trottoir, contre-allée, voie douce... à mettre en valeur

Source : Urba.Pro (fdp : Géoportail)



Source : Googlemaps)

RD9 EST – S1	
LE PAYSAGE	Avant le panneau d'agglomération, la colline habitée en partie Nord (PIOCH COURBI) interroge en termes d'impact paysager, de desserte par les réseaux, de gestion des eaux pluviales... Le traitement de cette entrée de ville peut être minimaliste. Notons qu'un alignement d'arbres côté Nord a été récemment planté grâce à l'opération 8.000 arbres pour le Département de l'Hérault.
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	Si l'urbanisation de cette colline s'affirme dans de bonnes conditions, le panneau d'agglomération devra être déplacé jusqu'à son point d'accès. La forme urbaine est essentiellement constituée de logements individuels épars, générant une grande consommation foncière du fait de la très faible densité.
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement est supérieure à 7,00 m avec un marquage au sol central et latéral. Les accotements Nord et Sud sont entre 2,50 et 3,00m de large, ils sont dotés de fossés (pluvial routier).
LA CIRCULATION ROUTIERE	La route étant droite avec une bonne visibilité frontale et latérale du fait que le paysage est ouvert et la voie relativement large, la vitesse effective est supérieure aux 50 km/h pourtant affichées en entrée d'agglomération.
LES DEPLACEMENTS DOUX	Absence de cheminements doux (piétons) matérialisés sur cette séquence. Sur la chaussée, un marquage au sol informe les usagers que les cycles sont prioritaires bien que ce ne soit pas un site propre (donc sécurisé).
LES RESEAUX	Sur cette séquence, l'éclairage public et les câbles électriques/télécom sont implanté côté Nord.
PRECONISATIONS	Maintenir le caractère « champêtre » de ce secteur en préservant le fossé et en maintenant lisible la délimitation des usages.



Source : Googlemaps

RD9 EST – S2	
LE PAYSAGE	Bien que l'ambiance urbaine soit affirmée avec des habitations visibles, le caractère dominant est marqué par l'emprise publique (route, accotements, alignements d'arbres, peu d'accès directs sur la route), ce qui traduit une urbanisation relativement récente avec un déplacement du panneau d'agglomération « repoussé ». Le traitement de cette entrée de ville peut être minimaliste.
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	La forme urbaine est essentiellement constituée de logements individuels résidentiels (vestige de nombreuses procédures de lotissements), et un microsite artisanal isolé.
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement est supérieure à 6,50 m avec un marquage au sol central et latéral. Les accotements Nord et Sud sont entre 2,50 et 3,00m de large. Côté Nord, le fossé (pluvial routier) disparaît sous voirie (présence d'avaloirs dans le carrefour giratoire). Le fossé côté Sud se poursuit en aérien après le carrefour giratoire (les terrains Sud étant surplombé par la voirie, la gestion des eaux pluviales est ainsi optimale).
LA CIRCULATION ROUTIERE	La route est canalisée par les alignements d'arbres mais la présence de carrefours giratoires aide l'utilisateur à réduire sa vitesse sur ce segment.
LES DEPLACEMENTS DOUX	Absence de cheminements doux (piétons) matérialisés en amont du carrefour giratoire. Sur la chaussée, un marquage au sol informe les usagers que les cycles sont prioritaires bien que ce ne soit pas un site dédié aux modes actifs (donc sécurisé). Des stations de bus avec zebra sur chaussée parsèment le segment.
LES RESEAUX	L'éclairage public n'est pas optimal du fait de la prégnance des alignements d'arbres. Il est surtout présent au Nord de la voie. Les câbles électriques/télécoms sont distribués au sein des lotissements, ils ne sont visibles que pour la desserte des maisons construites « au fil de l'eau ».
PRECONISATIONS	Maintenir et prolonger l'aspect paysager de ce secteur avec un traitement paysager des abords afin d'éviter le stationnement sauvage.



Source : Googlemaps

RD9 EST – S3	
LE PAYSAGE	L'ambiance urbaine est affichée avec des constructions en alignement (front bâti) et de plus en plus hautes avec une mixité fonctionnelle en RDC qui commence à être celle du centre-ville. Le traitement de cette entrée de ville peut être minimaliste.
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	La forme urbaine est essentiellement constituée de maisons de village (habitations en bande), le plus souvent en mixité fonctionnelle avec des commerces ou des artisans (boulangerie...) en RDC sur rue et de larges trottoirs en guise de retrait par rapport à la chaussée. Le stationnement est problématique aux « heures de pointe » (la queue se prolonge sur la voirie comme s'il y avait une « double file »). Les gabarits sont plus importants qu'en entrée de ville (RDC+2+C) essentiellement à vocation d'habitation. Présence d'une friche (ancienne station-service) à reconquérir.
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement diminue passant de presque 8,00 m à environ 5,00 m en « ville » avec un marquage au sol central et latéral. Au centre, des îlots directionnels permettent de sécuriser les usagers et quelques places de stationnement longitudinal ont été matérialisées. Les accotements Nord et Sud (trottoirs) sont entre 2,30 et 2,80m de large avec parfois des sortes de parvis, voire de placettes.
LA CIRCULATION ROUTIERE	Le caractère urbain s'affirmant, les passages piétons se multipliant... les limitations de vitesse sont relativement bien respectées.
LES DEPLACEMENTS DOUX	Les trottoirs sont matérialisés et sécurisé (présence de barrières par endroit). Les logos peints sur la chaussée pour les vélos ne sont plus matérialisés depuis le carrefour giratoire. Des stations de bus avec zébra sur chaussée parsèment le segment.
LES RESEAUX	L'éclairage public est peu représenté et, le plus souvent, il est assuré par celui des lotissements adjacents. Les câbles électriques/télécoms sont implantés anarchiquement.
PRECONISATIONS	Délimiter clairement les usages en privilégiant les changements de matériaux ou de couleurs et en évitant le mobilier urbain pénalisant pour la fluidité des déplacements piétons. Renforcer la visibilité des traversées piétonnes.



Panneau d'agglomération



Section d'ambiance paysagère et son référencement



Espace libre de toute construction à structurer



Forme urbaine à vocation d'équipement/activité à intégrer



Carrefour urbain à traiter/améliorer



Front bâti marqué justifiant l'entrée de ville



Linéaire arbustif et végétal existant à entretenir/renforcer



Trottoir, contre-allée, voie douce... à mettre en valeur

Source : Urba.Pro (fdp : Géoportail)



Source : Googlemaps

RD32 NORD – S1	
LE PAYSAGE	Des alignements d'arbres accompagnent la route, la végétation est omniprésente (prés de fauche, prairie, cultures, boisements...) sur ce segment. Le panneau d'agglomération a été placé juste avant le carrefour desservant la base nautique et la camping municipal (chemin de la Meuse), tandis que, visuellement, l'entrée de ville est encore beaucoup plus loin. L'ambiance paysagère générale reste homogène, avec une très large bande arborée (la ripisylve du Rieu Sec) laquelle participe à la qualité du cadre de vie (TVB), cependant elle peut troubler la compréhension de la lisibilité de l'usager de la route. Le traitement de cette entrée de ville peut être minimaliste.
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	Sans objet sur ce segment.
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement est supérieure à 6,00 m avec un marquage au sol central et latéral. Les accotements Nord et Sud sont entre 2,00 et 2,50m de large, ils sont dotés de fossés (pluvial routier).
LA CIRCULATION ROUTIERE	La route étant droite avec une bonne visibilité frontale et latérale du fait que le paysage est ouvert et la voie relativement large, la vitesse effective est supérieure à celle autorisée hors agglomération.
LES DEPLACEMENTS DOUX	Absence de cheminements doux (piétons et/ou cycles) matérialisés sur cette séquence, mais présence d'un aménagement cyclable départemental en parallèle.
LES RESEAUX	Sur cette séquence, aucun éclairage public ni câble n'est visible, renforçant le caractère routier de ce segment.
PRECONISATIONS	Maintenir le caractère « champêtre » de ce secteur en préservant le fossé et en maintenant lisible la délimitation des usages.



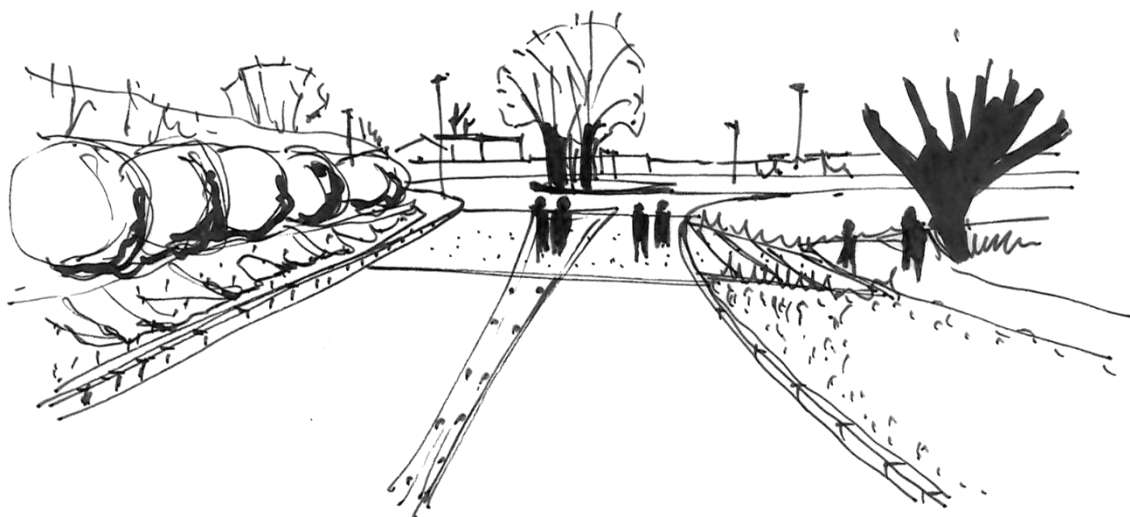
Source : Googlemaps

RD32 NORD – S2	
LE PAYSAGE	Des alignements d'arbres accompagnent la route, la végétation est omniprésente (talus arboré au Sud, talus enherbé au Nord) sur ce segment. Visuellement, l'entrée de ville n'est pas clairement définissable, l'ambiance paysagère générale reste homogène avec le segment aval, cependant quelques habitations se dressent au-dessus du talus Nord, ne laissant à voir que leur clôtures hétéroclites de fond de jardin, sans aucun accès sur la voie, ce qui trouble la lisibilité de l'utilisateur de la route.
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	La forme urbaine est essentiellement constituée de logements individuels résidentiels (lotissements).
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement est supérieure à 6,00 m avec un marquage au sol central et latéral. Les accotements Nord et Sud sont entre 2,00 et 2,50m de large, ils sont dotés de fossés (pluvial routier).
LA CIRCULATION ROUTIERE	La route étant droite avec une bonne visibilité frontale et peu d'accès directs, la vitesse peut encore être excessive sur ce segment. Après le panneau d'agglomération, aucune référence à la vitesse autorisée positionné sur ce segment (par défaut la vitesse autorisée est de 50 km/h), ce qui peut troubler l'utilisateur étant donné que l'ambiance générale n'évolue pas sur une longue distance, qu'il n'y a que très peu de raisons de rouler à cette vitesse (l'ambiance n'est pas urbaine, pas de cheminements doux, très peu d'accès directs sur la voie...).
LES DEPLACEMENTS DOUX	Absence de cheminements doux (piétons et/ou cycles) matérialisés sur cette séquence, toutefois, en fin de segment, une contre-allée peut servir de support aux déplacements doux.
LES RESEAUX	Sur cette séquence, le seul candélabre d'éclairage public est au niveau du carrefour giratoire, et aucun câble électrique/télécom n'est visible, renforçant le caractère routier et non urbain de ce segment.
PRECONISATIONS	Maintenir le caractère « champêtre » de ce secteur en renforçant la présence du végétal sur les abords. Renforcer la visibilité des passages dédiés aux piétons et améliorer la sécurité (éclairage, ...).

Illustration d'une ambiance possible pour qualifier l'entrée de ville et sécuriser les circulations actives :



Source : Googlemaps



Source : Urba.Pro

Points d'attention :

- Création d'un passage dédié aux piétons
- Plateau traversant démarqué (couleur et/ou matériau). Par exemple, la commune emploie régulièrement du béton désactivé pour ses espaces publics (trottoirs, places...), cela permettrait d'inciter à réduire la vitesse
- Possiblement : création d'un terre-plein central franchissable (pour permettre leur franchissement éventuels par les convois exceptionnels)



Source : Googlemaps

RD32 NORD – S3	
LE PAYSAGE	Les alignements d'arbres sont toujours présents, mais le caractère routier laisse la place à une ambiance urbaine claire avec des constructions aux fonctions diverses (supermarché, garage, habitations...). La partie aval du segment est vraiment urbaine : le front bâti remplace les alignements d'arbres. Le traitement de cette entrée de ville peut être minimaliste.
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	La forme urbaine est essentiellement constituée de logements individuels de divers types (maisons de lotissement, maisons de village, maisons modernes...), avec des gabarits également variés (RDC à RDC+2+C). Hormis le pôle commercial autour du supermarché, en bordure de voie, un commerce ou un local artisanal peut s'immiscer entre deux habitations.
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement (différent de chaussée) est supérieure à 4,50 m avec un marquage au sol central et latéral et même par endroit des places de stationnement longitudinales. Dans sa partie amont, les accotements sont supports des alignements d'arbres. Dans la partie aval, les trottoirs sont de faible emprise (entre 1,00 et 1,50m de large), mais à partir du carrefour giratoire, les fossés (pluvial routier) finissent par disparaître. Côté Sud, le fossé routier continu un peu et laisse la place à un caniveau latéral sans grille ni avaloir jusqu'au Boulevard Pasteur.
LA CIRCULATION ROUTIERE	Le caractère urbain s'affirmant, la largeur de voie se réduisant, les accès se multipliant, le stationnement latéral se généralisant... cela contribue l'usager de la route à réduire sa vitesse.
LES DEPLACEMENTS DOUX	Un cheminement piéton est existant sur ce segment, plutôt « sauvage » (en partie aval), plutôt structuré et réalisé en stabilisé (en partie amont), il est implanté à l'arrière de l'alignement d'arbres et des rochers sont positionner pour empêcher le stationnement des véhicules et protéger les piétons et cycles qui utilisent ce cheminement.
LES RESEAUX	L'éclairage public est existant. Les câbles électriques/télécoms sont implantés en partie Sud, et parfois traversent même la voie en surplomb.
PRECONISATIONS	Maintenir la présence du végétal sur ce secteur et la présence du fossé. Sur la partie plus urbaine, maintenir la lisibilité de l'espace en distinguant les usages (automobiles/piétons). Eviter l'installation de mobilier urbain sur l'emprise déjà réduite des trottoirs existants. Mise en sens unique du Boulevard Pasteur.



GIGNAC

S2

Espace libre de toute construction à structurer

Forme urbaine à vocation d'équipement/activité à intégrer

Carrefour urbain à traiter/améliorer

Front bâti marqué justifiant l'entrée de ville

Linéaire arbustif et végétal existant à entretenir/renforcer

Trottoir, contre-allée, voie douce... à mettre en valeur

Panneau d'agglomération

Section d'ambiance paysagère et son référencement

Espace libre de toute construction à structurer

Forme urbaine à vocation d'équipement/activité à intégrer

Carrefour urbain à traiter/améliorer

Front bâti marqué justifiant l'entrée de ville

Linéaire arbustif et végétal existant à entretenir/renforcer

Trottoir, contre-allée, voie douce... à mettre en valeur

Source : Urba.Pro (fdp : Géoportail)



Source : Googlemaps

RD32 SUD – S1	
LE PAYSAGE	Les alignements d'arbres s'arrêtent un peu plus en amont laissant la place à une végétation dégradée (les arbres sont épars, la strate herbacée est plutôt basse...), ce qui permet d'avoir un paysage ouvert en face. Une aire de covoiturage a été implantée en accès direct sur un carrefour giratoire lequel dessert également le Lycée Simone Veil. Un premier panneau d'agglomération a été placé juste après ce carrefour, pourtant, visuellement, l'entrée de ville est encore beaucoup plus loin, d'autant que le panneau de sortie d'agglomération est de l'autre côté du carrefour giratoire (plus au Sud). L'ambiance paysagère générale reste homogène, avec cependant un large alignement avant de franchir le pont de l'autoroute A750), troublant la compréhension de la lisibilité de l'utilisateur de la route.
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	Sans objet sur ce segment.
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement est supérieure à 7,00 m avec un marquage au sol central et latéral. Les accotements sont bordés par des glissières de sécurité permettant aux éventuels piétons d'emprunter cet accotement.
LA CIRCULATION ROUTIERE	La route étant droite avec une bonne visibilité frontale et latérale du fait que le paysage est ouvert et la voie relativement large, la vitesse effective est supérieure à celles autorisées hors agglomération. A noter que le panneau d'entrée d'agglomération est au Nord du carrefour giratoire, tandis que celui de sortie est au Sud de ce-même carrefour giratoire permettant à la voie menant au lycée d'être en partie agglomérée.
LES DEPLACEMENTS DOUX	Un cheminement doux a été mis en œuvre récemment entre le centre-bourg et le lycée en bordant la voie côté Ouest.
LES RESEAUX	Sur la partie amont de cette séquence, aucun éclairage public ni câble n'est visible, renforçant le caractère routier de ce segment. L'éclairage public n'a été installé qu'à l'aire de covoiturage, ainsi que tout au long du linéaire « centre-bourg-lycée ».
PRECONISATIONS	Maintenir et prolonger le caractère « champêtre » de ce secteur en prolongeant la présence du végétal sur les abords et en renforçant les alignements d'arbres.



Source : Urba.Pro

RD32 SUD – S2	
LE PAYSAGE	Comme toutes les bretelles d'insertion d'autoroute, il y a un vaste espace vert en délaissé, celui-ci est également arboré avec quelques résineux. Le franchissement de l'A750 se fait par un pont mais les abords sont très fortement boisés. Visuellement, l'entrée de ville n'est pas clairement définissable car la végétation arborée masque la ville pourtant présente à l'usager de la route. C'est seulement lors du franchissement de l'A750 que la ville est visible, avec à l'Ouest le pôle commercial, puis une fois franchi, enfin visible, le carrefour giratoire qui permet l'accès en « ville ».
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	Seuls deux bâtiments sont visibles : une maison d'habitation (façade rose et volets verts) en RDC+1+C en contrebas de la voie, en opposition au délaissé de l'A750 et le centre commercial après le franchissement de l'A750.
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement est supérieure à 6,50 m avec un marquage au sol central et latéral. Les accotements sont bordés par des glissières de sécurité permettant aux éventuels piétons d'emprunter cet accotement.
LA CIRCULATION ROUTIERE	La route étant droite avec une bonne visibilité frontale et latérale du fait que le paysage soit ouvert et la voie relativement large, la vitesse effective est supérieure à celle autorisée hors agglomération.
LES DEPLACEMENTS DOUX	Un cheminement doux a été mis en œuvre récemment (été 2021) entre le centre-bourg et le lycée Simone VEIL en bordant la voie côté Ouest.
LES RESEAUX	L'éclairage public est existant. Les câbles électriques/télécoms ne sont pas visibles.
PRECONISATIONS	Maintenir le profil de part et d'autre de la bretelle en prolongeant les cheminements piétons vers le centre-ville de façon à assurer la connexion sans interruption entre le lycée et le centre-ville. Ces cheminements doux peuvent être intégrés en bordures de voie existante si la largeur le permet ou bien en exploitant des espaces délaissés qui seront à sécuriser.



Source : Googlemaps

RD32 SUD – S3	
LE PAYSAGE	En arrivant sur le carrefour giratoire deux éléments marquent : la végétation et les alignements d'arbres, et la faible hauteur du gabarit du bâti qui ouvre la visibilité et rend possible la lecture du carrefour. Le traitement de cette entrée de ville peut être minimaliste.
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	A l'Ouest s'est développé un pôle commercial avec de grandes enseignes de la distribution, et donc de grands besoins en parcs de stationnement. Ces bâtiments se ressemblent tous et sont interchangeable le moment venu. A l'Est, un bâtiment administratif (présence de drapeaux) sobre en bardage bois en RDC et gris foncé à l'étage semble rappeler l'Octroi (il s'agit de la Communauté de Communes) et s'inscrit dans le tissu urbain. Entre ces deux éléments, la ville se découvre enfin. Peu de variations entre les teintes des façades (ocre dominant), les gabarits (RDC+1+C dominant, et le plus souvent en lotissements).
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement est supérieure à 6,00 m (y compris celle du giratoire) avec un marquage au sol central et latéral. Un délaissé sépare la RD32 de la bretelle de sortie de l'A750 depuis Montpellier.
LA CIRCULATION ROUTIERE	Du fait que le franchissement de l'A750 se fasse sans réelle visibilité du fait de la courbure du pont, cela peut « aider » l'usager de la route à réduire sa vitesse avant d'entrer en ville (et ce même si le panneau d'agglomération est au niveau du premier carrefour giratoire). En outre, un second panneau d'agglomération est visible en sortie de bretelle d'autoroute.
LES DEPLACEMENTS DOUX	Un cheminement piéton en site propre a été aménagé entre la Communauté de Communes et le centre-bourg.
LES RESEAUX	L'éclairage public est existant. Les câbles électriques/télécoms sont implantés en partie Sud, et parfois traversent même la voie en surplomb.
PRECONISATIONS	Maintenir la présence du végétal sur les abords avec une végétalisation basse.



GIGNAC

Panneau d'agglomération

S2

Section d'ambiance paysagère et son référencement

Espace libre de toute construction à structurer

Forme urbaine à vocation d'équipement/activité à intégrer

Carrefour urbain à traiter/améliorer

Front bâti marqué justifiant l'entrée de ville

Linéaire arbustif et végétal existant à entretenir/renforcer

Trottoir, contre-allée, voie douce... à mettre en valeur

Source : Urba.Pro (fdp : Géoportail)



Source : Googlemaps & Urba.Pro

RD619 – S1	
LE PAYSAGE	Les alignements d'arbres se poursuivent jusqu'aux constructions, toutefois leur espacement permet d'avoir des fenêtres sur les parties-arrières. L'ambiance paysagère au Nord est marquée par un rideau de construction homogène en RDC+1+C en contrebas et au Sud par des fenêtres paysagères sur des espaces libres dans un premier temps, puis dans un second (environ 300 mètres plus loin), un rideau de constructions à vocation d'activité commerciale.
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	En partie Nord, l'îlot bâti (entre l'Impasse du Pont et la Traverse du Moulin) s'est développé au fil de l'eau. En partie Sud, c'est l'activité commerciale qui domine avec une enseigne automobile d'envergure.
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement est supérieure à 6,00 m avec un marquage au sol central et latéral. L'Avenue de Lodève s'épaissit jusqu'à 10,00 m au niveau de son carrefour à feux avec la Rue de la Galaxie (la largeur permettant l'implantation des voies directionnelles en tourne à gauche). Une petite aire de stationnement (notamment pour les poids-lourds) a été implantée au Nord de la voie, en bordure de la voie. De part et d'autre de la voie, des pistes cycles d'environ 1,50 m de large accompagnent l'Avenue de Lodève.
LA CIRCULATION ROUTIERE	La route étant droite avec une bonne visibilité frontale et latérale du fait que le paysage est ouvert et la voie relativement large, la vitesse effective est supérieure à celles autorisées hors agglomération.
LES DEPLACEMENTS DOUX	Dans un premier temps, une bande goudronnée d'environ 2,00 m en partie Nord borde la voie, un alignement d'arbres les sépare, tandis qu'en partie Sud, les arbres et la voie sont séparés par une glissière de sécurité. Les pistes cycles ne sont pas sécurisées, toutefois, les couleurs (ocre orangé et gris) et matériaux (béton désactivé et enrobé) diffèrent de ceux de la bande de roulement de la voie. Ce n'est qu'à partir de l'enseigne automobile que la piste cycle (partie Sud) devient sécurisée avec un petit aménagement (massif) qui la sépare de la voie.
LES RESEAUX	Sur la partie amont de cette séquence, aucun éclairage public ni câble n'est visible, renforçant le caractère routier de ce segment (même l'Impasse du Pont n'est pas éclairée). L'éclairage public n'a été installé qu'à l'aire de covoiturage, ainsi qu'à partir du carrefour à feux.
PRECONISATIONS	Maintenir le caractère « champêtre » de ce secteur en prolongeant les alignements d'arbres et la végétalisation des abords. Renforcer la sécurisation des abords par l'installation de mobilier urbain en cohérence avec celui du quartier COSMO.

Illustration d'une ambiance possible pour qualifier l'entrée de ville :



Source : Googlemaps



Source : Urba.Pro

Points d'attention :

- Aménagement paysager des abords de la RD
- Traitement qualitatif des abords côté habitations : écran végétal + traitement piéton (maintien en l'état du parapet existant possible)
- Une piste cycle est en cours de projet entre Gignac et Saint-André de Sangonis sous la maîtrise d'ouvrage du Département



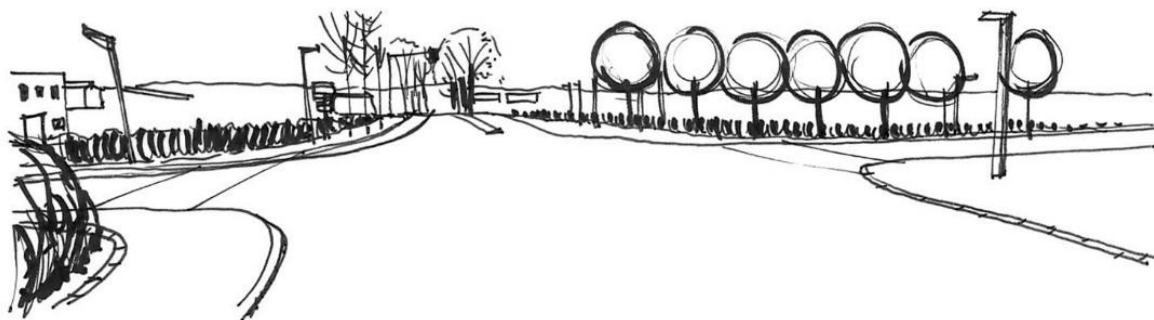
Source : Urba.Pro & Googlemaps

RD619 – S2	
LE PAYSAGE	Les alignements d'arbres continuent de marquer la bordure Nord, les espacements permettent de conserver un visuel sur les parties-arrières. L'ambiance paysagère au Nord est marquée par un rideau de construction homogène en RDC+1+C en contrebas et au Sud par des fenêtres paysagères sur des espaces à vocation d'activité économique plutôt bas (autour de 10m).
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	En partie Nord, un nouveau lotissement s'est déployé avec une architecture moderne de forme cubique avec toiture terrasse en RDC+1+TP dans des tons gris et noir ; tandis que dans le prolongement de l'ancien chemin de Lodève (voie), les constructions sont de forme plus traditionnelle en RDC+1+C dans des tons ocre et « saumon ». L'espace d'une quinzaine de mètres (entre l'Avenue de Lodève et l'ancien chemin de Lodève) est actuellement partiellement libre. Un bâtiment linéaire à vocation commerciale occupe la partie Est. En partie Sud, c'est l'activité commerciale qui domine avec un garage (dépanneur) préexistant.
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement est supérieure à 10,00 m avec un marquage au sol central et latéral, entre les deux carrefours, la largeur permettant l'implantation des voies directionnelles en tourne à gauche. Entre le carrefour à feux et le carrefour giratoire, un alignement d'arbres sépare l'Avenue de la contre-allée desservant les commerces au Sud de la voie.
LA CIRCULATION ROUTIERE	La route étant droite avec une bonne visibilité frontale et latérale du fait que le paysage est ouvert et la voie relativement large, la vitesse effective est supérieure à celles autorisées hors agglomération.
LES DEPLACEMENTS DOUX	Dans un premier temps, les trottoirs Nord, en gravillons damés, d'environ 2,00 m de large sans encombrement, sont dotés par endroit de gouttières pour permettre l'évacuation des eaux pluviales de la route dans le fossé latéral. Du coup, cela coupe le déplacement « PMR » car ces gouttières ne sont pas franchissables en fauteuil roulant (et elles sont dangereuses pour les non-voyants car elles ne sont pas « annoncées » par des matériaux PMR aux normes).
LES RESEAUX	Sur cette séquence, aucun éclairage public ni câble n'est visible, ce situation est relativement accidentogène notamment au regard de la signalétique urbaine verticale (panneau d'îlot central manquant ou trop petit, peinture au sol réfléchissante, bandes podotactiles, poteaux de passage piéton PMR...). Seuls les carrefours de part et d'autre de cette séquence sont éclairés.
PRECONISATIONS	Sécuriser les abords de la voirie pour permettre des cheminements piétons sécurisés. Prolonger et renforcer le traitement paysager des espaces entre les cheminements piétons et les activités.

Illustration d'une ambiance possible pour qualifier l'entrée de ville :



Source : Googlemaps



Source : Urba.Pro

Points d'attention :

- Traitement paysager des bordures des espaces dédiés aux piétons avec des arbustes
- Traitement paysager des abords des bâtiments de la zone d'activité avec, par exemple, un écran végétal pour atténuer l'aspect massif des constructions
- Traitement des eaux pluviales (exutoires)
- Traitements des circulations PMR aux normes (signalétiques, dimensionnement...)
- Traitement sécurisant du carrefour avec des couleurs (couche couleur brique) ou matériaux (enrobé avec cristaux de verres réfléchissants) incitant l'automobiliste à ralentir

LA RD619 – S3



Source : Googlemaps

RD619 – S3	
LE PAYSAGE	Les alignements d'arbres se poursuivent tout au long de cette séquence, mais au lieu de border la bande de roulement, comme initialement, ils sont intégrés à l'aménagement urbain des abords, marquant notamment, en partie Sud, le mail piéton. Les constructions, plus massives, plus hautes mais plus disjointes, permet de « donner de l'air » à tout cet espace qui fait la part belle aux déplacements piétonniers. Le traitement de cette entrée de ville peut être minimaliste.
LA FORME & LA FONCTION URBAINE	De part et d'autre de la voie, l'architecture est contemporaine avec des constructions anguleuses et asymétriques, apportant rythme et variation dans la forme urbaine. Au Nord, le RDC du bâtiment en retrait permet d'agrandir l'espace piétonnier. Au Sud, la pointe du parvis n'est pas pleine, offrant une respiration avant le linéaire bâti de l'Avenue Pierre Mendès-France .
L'EMPRISE ROUTIERE	La bande de roulement est supérieure à 7,50 m avec un marquage au sol central et latéral.
LA CIRCULATION ROUTIERE	La route étant droite avec une bonne visibilité frontale et latérale du fait que le paysage est ouvert et la voie relativement large, la vitesse effective peut être supérieure à celles autorisées hors agglomération, cependant, la multiplication des passages piétons peut amener l'automobiliste à réduire sa vitesse.
LES DEPLACEMENTS DOUX	En partie Nord, l'accotement est naturel, l'alignement d'arbres étant en retrait, certains véhicules stationnent sur cet espace libre. En partie Sud, le trottoir laisse sa place à un large mail piéton (servant également de parvis pour les commerces sur rue) d'environ 6,00 m. Lorsque l'activité commerciale rejoint l'habitat, dans cette séquence, l'accotement Nord permet du stationnement, tandis qu'en partie Sud, le trottoir ne permet pas le stationnement, c'est pourquoi du stationnement « sauvage » s'est autoorganisé, la largeur de voie le permettant (mais aucun marquage au sol ne le structure). Sur ce segment, le marquage au sol est absent mais des zébras signalent l'interdiction de stationner jusqu'à la Rue Eglise des Cordeliers. Ensuite le stationnement est marqué.
LES RESEAUX	Sur la partie amont de cette séquence, l'éclairage public est présent à intervalles régulières. Cependant, pas de câble visible. Lorsque l'activité commerciale rejoint l'habitat, dans cette séquence, l'éclairage public et les câbles aériens sont à nouveau visibles, renforçant le caractère urbain de ce segment. Afin d'harmoniser au mieux ce segment, l'éclairage public et les accotements devraient être traités de façon identique.
PRECONISATIONS	Renforcer la délimitation des usages et renforcer la sécurisation des cheminements piétons. Assurer la cohérence en choisissant le mobilier urbain identique à celui employé sur le quartier COSMO.

III/ PARTI D'AMENAGEMENT COMPLEMENTAIRE

La présente OAP s'attache à prendre également en compte les enjeux liés aux déplacements et à l'aménagement :

- les trames verte et bleue,
- la protection de l'environnement,
- la prise en compte des risques (dont la gestion des eaux pluviales...),
- la requalification urbaine (façades, espaces publics),
- le développement économique,
- les modes de déplacements actifs et PMR.

PRINCIPAUX QUESTIONNEMENTS POUR « NOURRIR » LES ORIENTATIONS DE CES ENTREE DE VILLE

Valorisation des abords naturels :

- S'assurer des continuums écologiques (TVB...),
- S'assurer de la non-pollution des espaces naturels et des cours d'eau (jet de déchets, sensibiliser aux départs de feux de forêts...),
- Développer le maillage des circulations douces (à imposer dans les nouvelles opérations...),
- Sécuriser l'ensemble des déplacements (signalétique verticale et horizontale...),
- Embellir le paysage urbain (alignements d'arbres, bosquets, massifs...),
- Créer une ambiance « accueillante » (étude paysagère...).

Organisation des déplacements :

- Structurer les déplacements piétons aux endroits stratégiques (passages piétons, « zone 30 », dispositifs de ralentisseurs, signalétiques, éclairage public...),
- Améliorer l'état des voies routières communales (et des cheminements dédiés aux modes actifs),
- Optimiser le stationnement (mutualisation des aires de stationnements...),
- Œuvrer en faveur de la non-imperméabilisation des sols (appliquer l'article L.111-19 du CU).

Programme et qualité urbaine :

Les séquences visuelles montrent des formes et des fonctions urbaines qui ne sont pas harmonieuses. Le prochain PLU devra s'attacher règlementairement à permettre l'harmonisation de ces formes et fonctions car ce n'est pas la vocation de la présente OAP laquelle a pour unique objectif de permettre l'amélioration du cadre de vie urbain par un traitement « simple », peu onéreux pour la collectivité et sans recours à l'adaptation du dispositif réglementaire du PLU en vigueur.

Afin d'apporter de la cohérence à l'aménagement urbain, les choix établis en termes de mobilier urbain sur le quartier COSMO seront imposés pour l'aménagement des quartiers à venir.

A l'instar de l'étalement urbain induit par le développement pavillonnaire, les entrées de villes sont peu lisibles et la transition vers un paysage urbain est parfois peu perceptible. Ces entrées constituent une « première image » du visiteur et l'aspect qualitatif en est d'autant plus important.

Il s'agit de composer les façades sur les entrées de GIGNAC afin d'assurer une certaine cohérence entre l'espace périurbain et le tissu urbain plus dense.

Cette OAP vise à apporter des réponses en termes d'ambiances et d'aménagements urbains de qualité, en réponse aux attentes de valorisation et d'attractivité de GIGNAC. Pour ce faire, elle s'appuie sur les orientations du PADD suivantes :

- L'orientation I.2 « Protéger le patrimoine paysager et architectural », en agissant sur les espaces publics et en émettant des prescriptions esthétiques (végétalisation, forme urbaine, architecture des bâtiments existants...) aux abords des entrées de ville, ainsi qu'en ayant une politique foncière volontariste en tant que de besoin ;
- L'orientation I.4 « Mettre en connexion les éléments caractéristiques de la ville par un réseau de cheminements doux » (et plus spécifiquement dédiés aux modes actifs) ;
- L'orientation II.2 « Pour un projet de déplacement structurant » ;
- L'orientation II.4 « Pour un aménagement durable de la ville de demain ».



DEPARTEMENT de L'HÉRAULT

COMMUNE de GIGNAC

Hôtel de Ville – Place Auguste DUCORNOT – 34 150 GIGNAC

MODIFICATION N°1 DU PLU



PARTIE 4. OAP THEMATIQUE N°3

« MOBILITES »

La présente OAP n'a pas vocation à se substituer au dispositif réglementaire du PLU, elle a une portée pédagogique et vient compléter l'application du dispositif réglementaire.

La portée juridique des OAP est légiférée à l'article L.152-1 du CU : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques. Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation.* »

Les OAP sont donc opposables lors de la délivrance des autorisations de droit des sols.

La ville de GIGNAC est prise en tenaille entre le fleuve Hérault au Nord et à l'Ouest, et l'A750 au Sud. Le centre historique s'est agrandi le long des axes routiers vers le Nord et l'Ouest et à la faveur du relief à l'Est.

Pour GIGNAC, l'OAP Mobilités prend place au sein de la politique de la commune en matière de déplacements tout modes visant en particulier à favoriser les mobilités douces en ville. Ainsi, il s'agit plus généralement de réduire les vitesses de circulation en ville (zones 30, dispositifs de ralentisseurs...), de fluidifier les circulations piétonnes (notamment pour les Personnes à Mobilité Réduite) et d'encourager l'intermodalité, particulièrement par le renforcement de l'attractivité des parcs de stationnement relais.

La question des mobilités est ici directement en lien avec l'étude stratégique « Gignac 2040 » qui intègre une forte ambition de développement des modes actifs en ville ainsi qu'un bourg centre plus équipé et attractif. La place de la voiture est donc amenée à être réduite en ville avec la mise en place d'itinéraires continus et l'ouverture de venelles dans le centre ancien.

Ainsi l'objectif de tendre vers une ville apaisée fixé par l'OAP intègre une volonté globale de favoriser l'intermodalité et l'utilisation des transports en commun pour les trajets domicile-travail, ainsi que pour les flux touristiques.

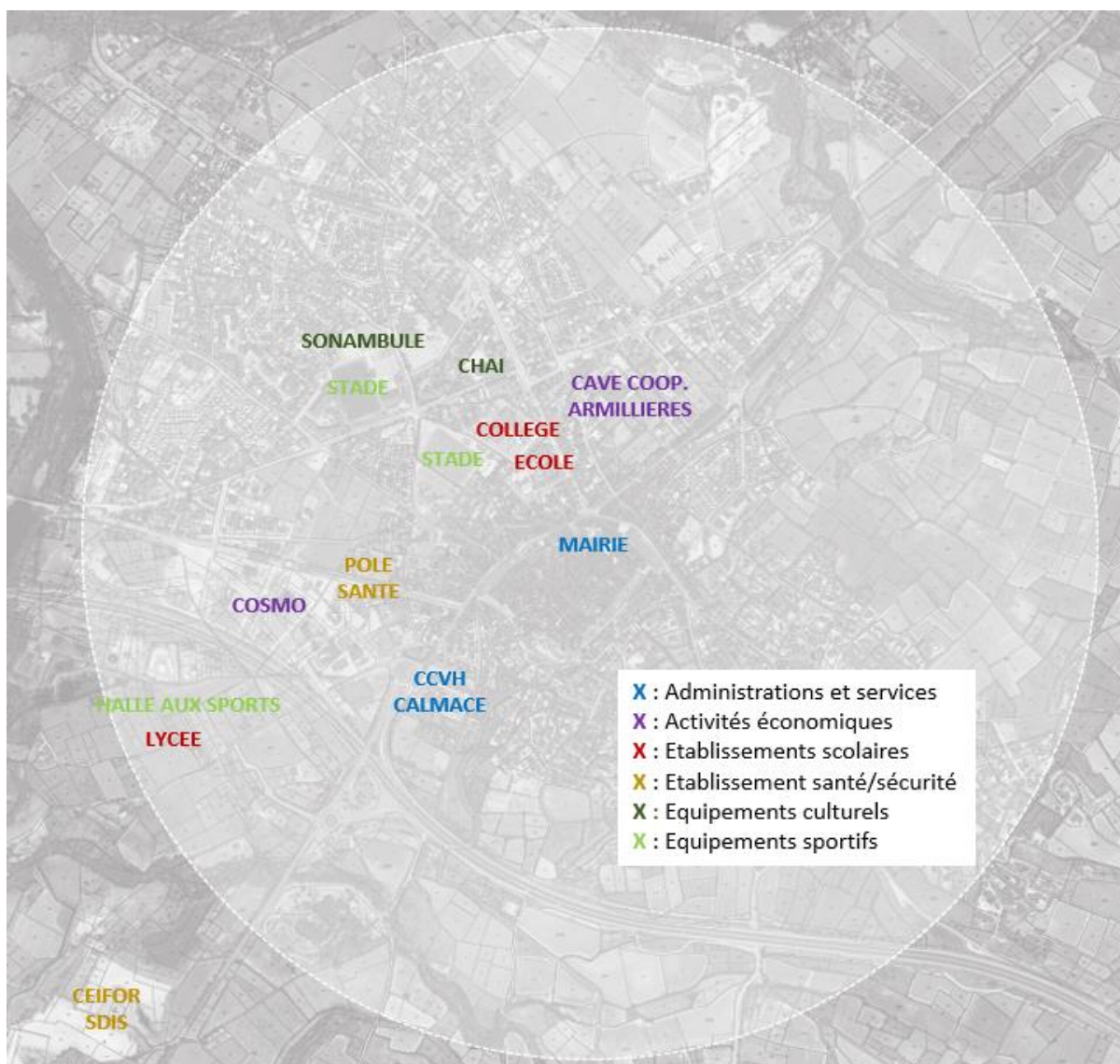
L'ambition de Gignac est bien de mettre en œuvre toutes les mesures opérationnelles pour s'assurer les conditions d'une intermodalité attrayante. LE PEM, les projets de passerelles, l'implantation d'une gare bus express sur l'autoroute et le parc relais extensible sont des projets inscrits dans cette même vision d'avenir du territoire.

I/ CONTEXTE :

La commune est bien desservie par des routes départementales lesquelles sont très fréquentées tout au long de l'année (RD32, RD619 et RD9).

- L'axe structurant principal est la RD32 (véritable colonne vertébrale de GIGNAC) qui traverse la commune dans une orientation Nord-Est/Sud-Ouest irriguant le centre-bourg et ses équipements (mairie, commerces...). Le franchissement de l'A750 lui permet d'irriguer les nouveaux équipements (Lycée Simone VEIL, Halles aux Sports Gilles FERMAUD et le futur CEIFOR du SDIS34).
- L'axe commercial est la RD619 qui est la porte d'entrée de la zone commerciale COSMO dans une orientation Ouest/Est jusqu'au centre-bourg.
- Quant à la RD9, elle n'a qu'une vocation de desserte locale puisqu'elle remonte dans le Larzac (les usages lui préférant désormais l'A750 et l'A75 pour se rendre au Caylar et delà).

Les principaux équipements du centre-ville :



La commune de GIGNAC s'est surtout développée par des opérations privées opportunes et des opérations d'ensembles de type « lotissement », ce qui fait qu'aujourd'hui il y a encore nombre de dents creuses au sein de l'enveloppe urbaine. La difficulté est donc de proposer des alternatives à l'automobile avec un maillage viaire hiérarchisé mais parfois relativement étroit.

Amputer la bande de roulement automobile au profit d'une voie douce (trottoir ou piste cyclable) semble être complexe, sauf à rendre la voie en sens unique ou à l'inclure dans une zone 30 en « espace partagé ». Au-delà d'une simple OAP, une véritable réflexion globale sur les circulations et les modes de déplacement devrait se tenir. Il s'agit bien de penser l'aménagement et les mobilités dans une vision systémique pour intégrer les déplacements actifs au projet urbain. Dans tous les cas, la question de la voirie et des liaisons inter-quartiers n'a pas été traitée préalablement ce qui a généré des zones de conflits d'usage et des difficultés de circulation, notamment piétonne, et de stationnement à l'échelle de la commune, et notamment du centre-bourg.

Pour anticiper les besoins futurs de la commune en la matière, les élus ont souhaité se doter d'une ébauche de vision globale en matière de mobilité avec cette OAP.

Ce qu'il faut savoir :

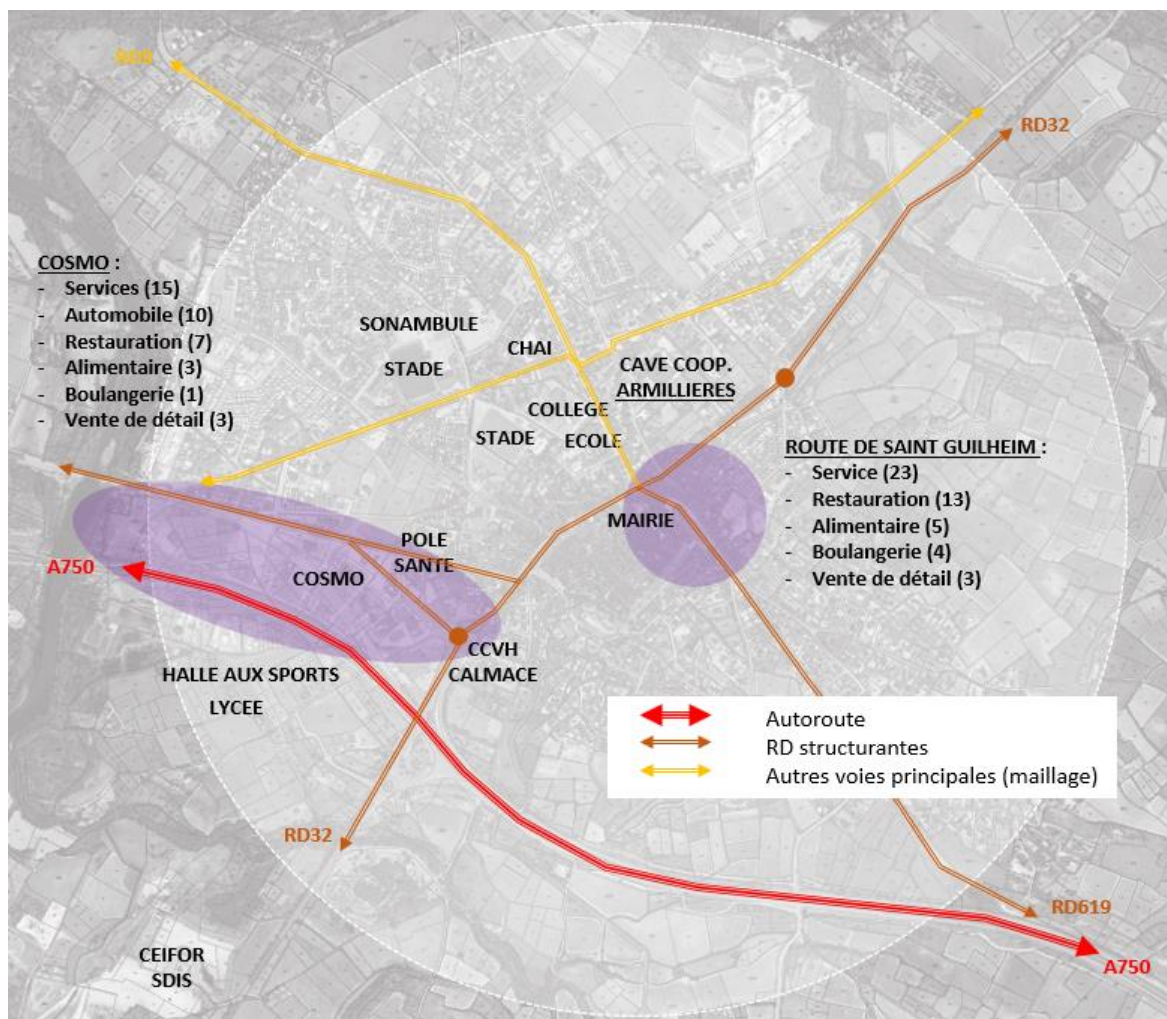
- Distance parcourue en 10 minutes : à pied (à 4 km/h environ 0,6 km), à vélo (à 15 km/h environ 2,5 km)
- Pour l'ADEME, le potentiel de report de la voiture vers le vélo sur les trajets < 3 km est de 50%

Pourquoi développer les modes actifs (vélo et marche à pied) sur une commune ?

- Pour réduire les coûts « déplacements » des ménages (pas de frais de carburant, pas de frais d'entretiens moteur, pas de frais de stationnement...),
- Pour réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre et de particules des ménages (pas de carburant...),
- Pour réduire les besoins en consommation d'espaces dédiées aux déplacements (investissement et entretien de voirie et de stationnement...),
- Pour améliorer l'accessibilité à certains secteurs (accès dangereux, chemin étroit, accidenté...),
- Pour proposer un mode de déplacement plus sain (allier déplacement et santé),
- Pour renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville (favorise les circuits courts, la consommation locale...),
- Pour apaiser la circulation des véhicules et sécuriser l'espace public (plus il y a de vélos, moins il y a de voitures),
- Pour favoriser l'intermodalité (il est possible de mettre son vélo dans le train pour aller à la gare et pour se rendre à notre destination ensuite).

III/ OBJECTIFS POURSUIVIS

Les principales voies de communication desservant les principales activités économiques (artisanales et commerciales) du centre-ville :



Source : Urba.Pro (fdp : Géoportail ; inventaire : SEURA architectes)

En matière de mobilité, la présente OAP thématique illustre les ambitions de la commune en la matière :

Les objectifs :

- Poursuivre le maillage des espaces publics et collectifs, support de modes actifs, dans le centre-bourg ;
- Permettre le rattachement des quartiers résidentiels aux équipements par une mobilité choisie (automobile ou active) ;
- Permettre le stationnement de tout type de véhicule (motorisés ou non) à proximité du centre-village ;
- Œuvrer auprès des instances intercommunales et départementales compétentes pour le déploiement de pistes cyclables sur et/ou à proximité des emprises routières structurantes ;
- Œuvrer auprès du Conseil Départemental pour renforcer la sécurité routière le long des grands axes structurants, notamment en entrée de ville, par une signalétique adaptée (panneaux, marquage au sol...) ;
- Renforcer le rôle des radiales dans la structuration des déplacements en centre-ville de façon à constituer une armature périphérique.

Les points d'attention :

- Gagner en lisibilité sur la hiérarchisation des voies (jalonnement)
- Mettre en place un projet de calendrier pour le traitement curatif et, si possible, préventif des chaussées communales dégradées (5 à 10 km par an)
- Permettre aux modes actifs des déplacements en toute sécurité (trottoirs pour les piétons, pistes cyclables matérialisées, carrefours et passages piétons sécurisés...) aux normes PMR (largeur sans obstacle d'au moins 1,50m, pente sans palier inférieure à 3%, revêtement adapté aux fauteuils roulant et idéalement antidérapant, mobilier urbain PMR...)
- Poursuivre la réflexion pour mettre en place des « zones 30 » (voire même des « espaces partagés » (priorité aux piétons, puis aux vélos, puis aux voitures)
- Poursuivre la réflexion sur le stationnement public autour du centre-ville (663 places, dont le taux d'occupation est de 85%). Source SEURA Architectes (GIGNAC 2040)



IV/ ETAT DES LIEUX DES DEPLACEMENTS PIETONS

De trop nombreuses impasses (lotissements) :



Source : Urba.Pro (fdp : Google satellite ; inventaire impasses SEURA Architectes, GIGNAC 2040)

« Une nouvelle hiérarchie viaire avec un nouveau plan de déplacements pour répartir les flux internes et traversants :

- Un autre jalonnement depuis l'autoroute
- Le Boulevard du Moulin comme axe structurant pour relier les quartiers
- Une charte d'aménagement des voies et des profils favorables aux modes actifs...

Le tout pour un centre-bourg apaisé, étendu aux faubourgs et aux équipements. »

Source : SEURA Architectes (GIGNAC 2040)

V/ MESURES PRECONISEES

Les caractéristiques (gabarits, matériaux, équipements connexes...) des voies doivent être adaptées à l'usage et à la fonction qu'elles ont.

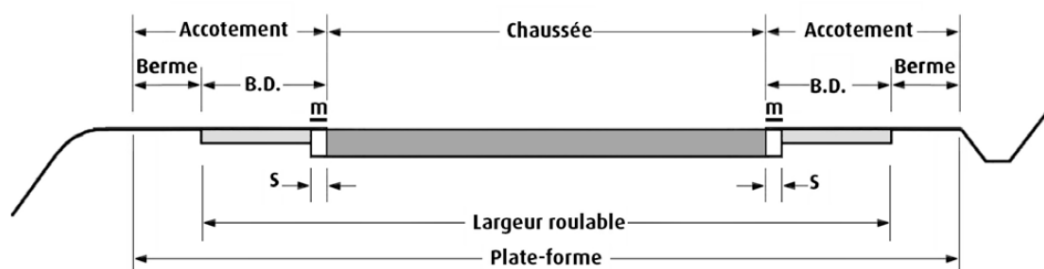
Si elles sont couplées à des cheminements pour modes actifs (piétons et cycles), ces cheminements doivent être continus et sécurisés.

La sécurisation doit se faire par dissociation :

- Mise en place d'une signalétique adaptée (peinture au sol, panneaux...)
- Changement de matériaux (par exemple : un enrobé noir pour la chaussée et béton désactivé pour la bande partagée...)
- Changement de couleurs (par exemple : un enrobé noir pour la chaussée et enrobé rouge tuile pour la bande partagée...)
- Différence de niveau altimétrique (par exemple : une chaussée à TN 0 et une bande partagée à TN + 0,20 m...)
- Séparation simple (exemple : un caniveau latéral en pierre, une bordure coulée en béton, potelets bois...)
- Séparation plus complexe (par exemple : une bande végétale plantée de 2,00 m de large entre l'enrobé noir de la chaussée et la bande partagée...)

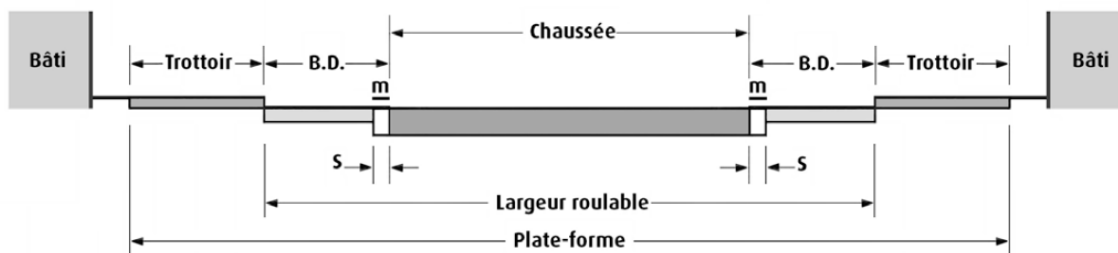
La sécurisation peut également être organisée au sein d'un « espace partagé » avec priorité aux piétons.

Profil en travers avec berme



Source : SETRA, 1994

Profil en travers avec trottoir

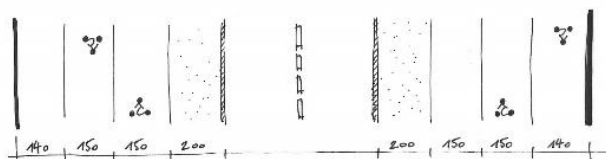
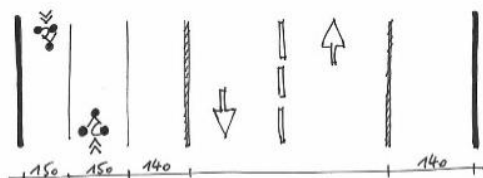
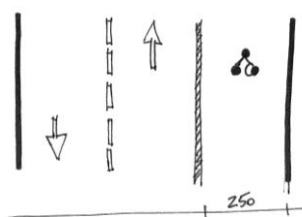
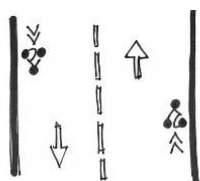
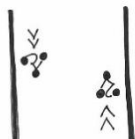
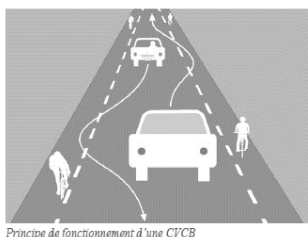


B.D. : Bande Dérasée

S : Sur largeur structurelle de chaussée supportant le marquage de rive

m : marquage de rive

Rappel des gabarits à respecter :



Source : Urba.Pro

0. La CVCB (Chaussée à Voie Centrale Banalisée)

(Source : CEREMA, Fiche n°37, Mai 2017)

La CVCB est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

1. Lorsque la voie mesure moins de 6 m de large (absence de marquage au sol central)

Le cycliste est prioritaire

Signalétique horizontale : peinture blanche de la bande cycle avec deux chevrons superposés

2. Lorsque la voie mesure 6 m de large minimum (présence de la bande centrale) mais les accotements ne sont pas exploitables

Le cycliste est prioritaire

Signalétique horizontale : peinture blanche de la bande cycle avec deux chevrons superposés

Flèches directionnelles conseillées

3. La bande de roulement mesure 6 m minimum et un accotement de 2,50 m minimum est matérialisable

Le cycliste est protégé

Signalétique horizontale (peinture) et verticale (panneaux)

Si la voie est < 6 m, privilégier une voie douce non solidaire avec la voirie

4. La bande de roulement mesure 6 m minimum et un accotement de 3 m minimum est matérialisable (2 couloirs cycles de 1,50 m chacun) et l'autre de 1,40 m minimum (sans obstacle) pour un trottoir PMR

Le cycliste et le piéton sont protégés

Signalétique horizontale (peinture) et verticale (panneaux)

5. La bande de roulement mesure 6 m minimum et un accotement de 2,90 m minimum est matérialisable (1 couloir cycle de 1,50 m et 1 trottoir PMR de 1,40 m minimum sans obstacle) de chaque côté

Le cycliste et le piéton sont protégés

Signalétique horizontale (peinture) et verticale (panneaux)

6. La bande de roulement mesure 6 m minimum et un accotement de 6,40 m minimum est matérialisable (2 couloirs cycle de 1,50 m chacun, 1 trottoir PMR de 1,40 m minimum sans obstacle) et une bande de séparation d'environ 2 m de chaque côté

Le cycliste et le piéton sont protégés

Signalétique horizontale (peinture) et verticale (panneaux)

7. La bande de roulement mesure 6 m minimum et un accotement de 6,40 m minimum est matérialisable (2 couloirs cycle de 1,50 m chacun, 1 trottoir PMR de 1,40 m minimum sans obstacle) et une bande de séparation d'environ 2 m de chaque côté

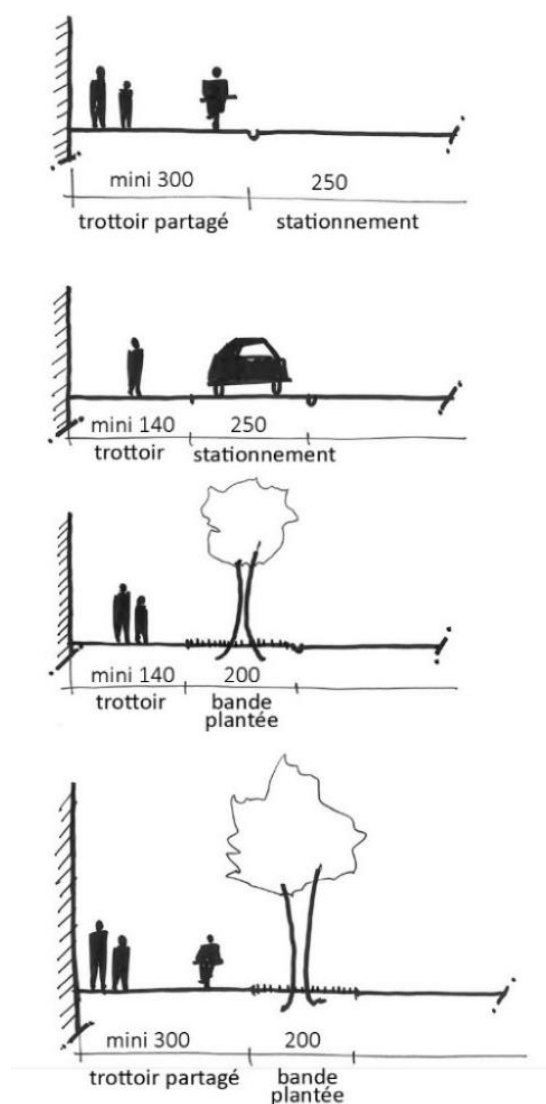
Le cycliste et le piéton sont protégés

Signalétique horizontale (peinture) et verticale (panneaux)

8. La bande de roulement mesure 6 m minimum et un accotement de 6,40 m minimum est matérialisable (2 couloirs cycle de 1,50 m chacun, 1 trottoir PMR de 1,40 m minimum sans obstacle) et une bande de séparation d'environ 2 m de chaque côté

Le cycliste et le piéton sont protégés

Signalétique horizontale (peinture) et verticale (panneaux)



Source : Urba.Pro

Pour la largeur de voie :

- Limitée à 50 km/h : 2,50m
- Limitée à 70 km/h : 3,00m

Pour la largeur des accotements :

- Trottoir simple (aux normes PMR) +1,40 m
- Trottoir partagé (piéton + cycles) +3,00 m
- Bande de stationnement (créneaux) +2,50 m
- Bande végétale (arborée ou non) +2,00 m

Pour les pistes cyclables spécifiquement :

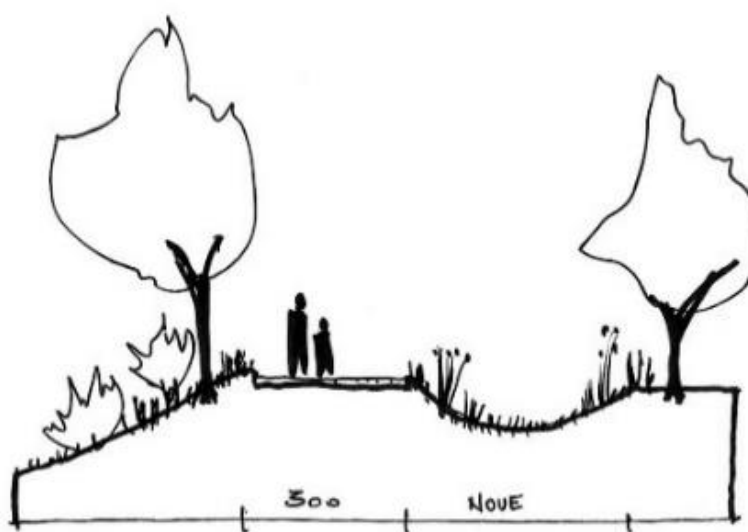
- Unidirectionnelle < 1.500 cyclistes/jour : 2,00m
- Unidirectionnelle > 1.500 cyclistes/jour : 2,50m
- Bidirectionnelle < 1.500 cyclistes/jour : 3,00m
- Bidirectionnelle 1.500 < 3.000 cyclistes/jour : 3.50m
- Bidirectionnelle > 3.500 cyclistes/jour : 4,00m

Illustration : Nimègue (Pays-Bas) le garde-corps épouse la silhouette du cycliste et augmente ainsi la largeur roulable de la piste cyclable



Références : Recommandations pour les aménagements cyclables, Certu, 2008 ; Dépliant Cerema « une voirie accessible »

Lorsque les cheminements sont indépendants de la voirie routière, comme les voies vertes départementales, les caractéristiques (gabarits, matériaux, équipements connexes...) des voies doivent être adaptées à l'usage et à la fonction qu'ils ont.



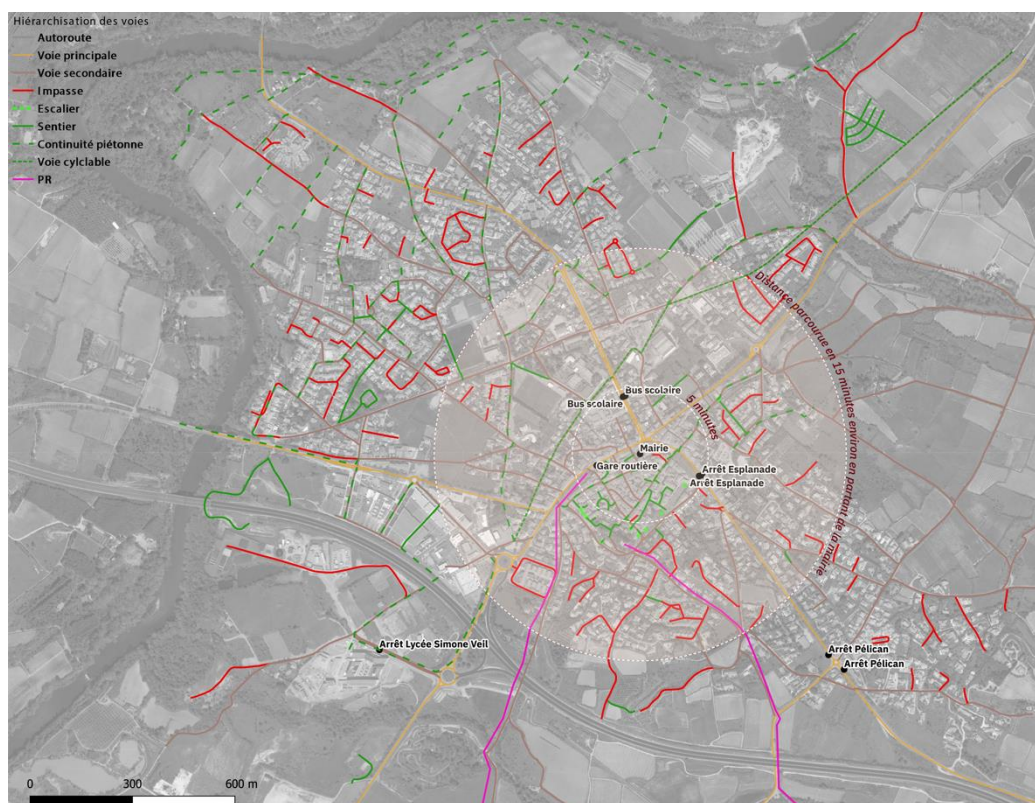
Source : Urba.Pro

Le cheminement doit mesurer 3,00 m minimum de large avec une bande de 1,40 m de tout équipement pour les PMR (pas de candélabre, pas d'hydrant, pas de poubelle, pas de banc...)

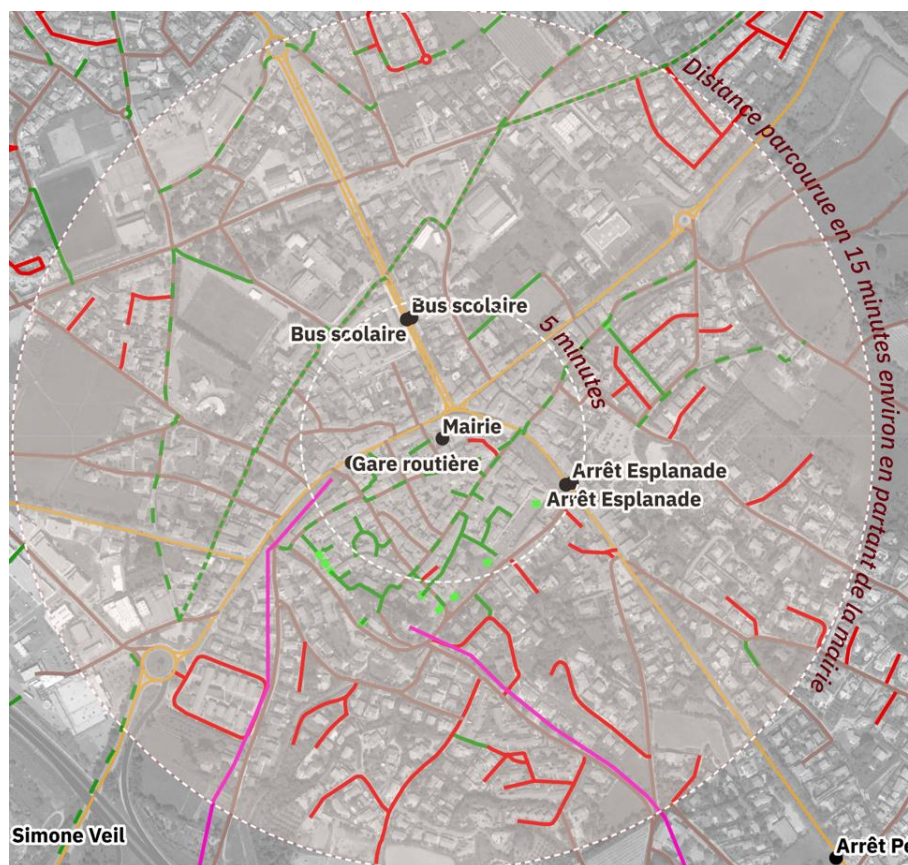
Un alignement d'arbres implanté judicieusement peut border le cheminement apportant ainsi de l'ombre aux piétons et/ou cycles

Un fossé ou une noue peut également border le cheminement participant ainsi à la gestion des eaux pluviales de ce-dernier

VI/ MAILLAGE DES DEPLACEMENTS PIETONS A FINALISER



Source : Urba.Pro (fdp : Google satellite ; inventaire impasses SEURA Architectes, GIGNAC 2040)



Source : Urba.Pro (fdp : Google satellite ; inventaire impasses SEURA Architectes, GIGNAC 2040)

La justification de la création d'une voie douce :

V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules libres)	Trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (addition dans les deux sens)	Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)			
		Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour)	Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 3.000 cyclistes/jour)	Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour)	
< 30 km/h	< 2.000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue	
	2.000 < 4.000		Trafic mixte ou bande cyclable	Piste cyclable	
	> 4.000	Piste ou bande cyclable			
± 50 km/h	< 1.500	Trafic mixte			
	1.500 < 6.000	Piste ou bande cyclable			
	> 6.000				
70 < 80 km/h	< 1.000	Trafic mixte	Bande dérasée de droite / Piste ou bande cyclable / Voie verte		
	1.000 < 4.000	Bande dérasée de droite / Piste ou bande cyclable / Voie verte	Piste cyclable / Voie verte		
	> 4.000				
REGIME DE PRIORITE		CHOIX SELON CONTEXTE		PRIORITAIRE SUR TRAFIC SECANT	

Source : CEREMA

La justification de la création d'une « zone 30 » :

Dans les zones 30 à faible trafic (< 4.000 uvp/jour), il n'est pas nécessaire de prévoir des aménagements séparatifs de type bande ou piste. Toutefois, la présence de dispositifs de modération de la vitesse pour le trafic motorisé est plus sécurisante pour les usagers non motorisés, notamment lorsque la voirie est en pente, dans le sens de la montée, une augmentation du différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures doit faire l'objet d'aménagements spécifiques.

Quand le trafic dépasse 4.000 uvp/jour, il convient de séparer le trafic cycliste du trafic motorisé ou d'agir sur le plan de circulation pour rendre la circulation motorisée moins attractive dans le secteur à aménager.

La justification de la création d'une « zone de rencontre » :

La zone de rencontre est une rue ou un ensemble de rues limitées à 20 km/h. Dans ces rues, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. Dans ces zones, les cyclistes adaptent donc leur vitesse à la circulation des piétons prioritaires.

Pour qu'une zone de rencontre soit attractive pour les piétons et les cyclistes, il est souhaitable que le volume de trafic motorisé soit maîtrisé (< 4.000 uvp/jour).

Favoriser les modes actifs et partager la voirie est également un point central du programme « Gignac 2040 » où les itinéraires piétons et cyclistes sont rendus attractifs.

Réflexion sur le stationnement :

Nombres d'opérations immobilières sous-dimensionnent leurs réels besoins en stationnement lesquels se retrouvent sur la chaussée publique.

Proposition :

Pouvoir de police sur Domaine Public.



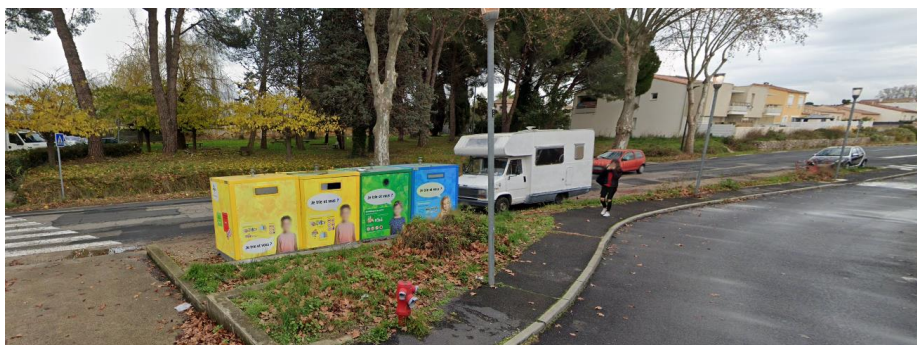
Rue de Saint-Guilhem (RD9)

Réflexion sur les délaissés :

Certains délaissés peuvent avoir une utilité temporaires, comme par exemple « arrêt minute » sauf s'il y a des véhicules-ventouses

Proposition :

Pouvoir de police sur Domaine Public.



Rue de Saint-Guilhem (RD9)

Réflexion sur la vitesse en centre-ville :

Lorsqu'il y a de nombreux accès publics et/ou sorties privées en greffe directement sur une voie à fort trafic, la mise en œuvre de dispositifs de ralentisseurs (coussins berlinois, plateaux traversants, radar pédagogique, « feux vert bénéfice »...) ne suffit pas.

Proposition :

Mise en place d'une « zone 30 » ou d'un « espace partagé » (20 km/h) donnant la priorité aux piétons. Mise en sens unique du Boulevard Pasteur.



Boulevard Pasteur (RD32)



Boulevard du Moulin

Réflexion sur les carrefours dangereux :

Identifier les carrefours dangereux par manque de visibilité latérale ou posant un problème d'attention. Sur cette photo, bien que décalé par rapport à l'axe du carrefour, le candélabre est sur un socle rond encerclé par de la peinture routière blanche, ce qui pourrait influencer un automobiliste inattentif, surtout s'il n'y a pas de véhicule stationné entre les deux îlots directionnels (ce qui doit être le cas au vu des impacts visibles).

Proposition :

Mettre en place un coussin berlinois giratoire franchissable ou une signalétique horizontale de carrefour « jamaïcain » pour matérialiser le croisement.

Réflexion sur les passages piétons :

Identifier les passages piétons qui sont difficiles d'usage et ceux à mettre aux normes PMR (notamment en termes de continuité sans discontinuité).

Proposition :

Mettre en place des itinéraires PMR (sans discontinuité) entre le centre-ville et les principaux pôles de vie (commerces, équipements, administrations...).



Avenue Maréchal Foch (RD9)



Route de Pézenas (RD32)

Sécurisation des déplacements :

Le marquage au sol est parfois défaillant.

Proposition :

Vérifier les signalétiques horizontales et verticales pour s'assurer de leur lisibilité.

Réflexion sur un plan de déplacement :
Identifier les cheminements doux existants et ceux alternatifs afin qu'il y ait une continuité.
Proposition :
S'assurer également des déplacements PMR.



Avenue de Lodève (RD9)



Route de Saint-Guilhem (RD9)

Requalification des espaces publics :
Traiter les déplacements PMR et s'assurer de leur continuité ni obstacle (poubelle, saillie...).
Proposition :
Pour la rue de Saint-Guilhem (RD9), étudier la faisabilité (notamment financière) de buser le fossé Est ou aménager un cheminement alternatif (rue Philippe Chapert).

Réflexion sur l'amélioration qualitative des constructions :
Identifier des fronts patrimoniaux.
Propositions :
Traiter les façades (OPAH...)
Traiter les habitats (ANAH...)
Traiter les îlots (OPAH-RU...).



Boulevard du Rivelin (RD32)

AMELIORATION DE L'EXISTANT :

Les trottoirs existants devront, à termes, être mis aux normes d'accessibilité PMR, quant à ceux qui seront créés, ils seront obligatoirement aux normes PMR.

Les voies spécifiques aux modes actifs (actuelles et futures) peuvent être accompagnées par du mobilier urbain divers... et, dans la mesure du possible, bordé par un alignement d'arbres afin d'ombrager une partie des itinéraires.

La commune poursuit sa réflexion quant à la sécurisation de ses grands axes de circulation et notamment au centre-village. L'implantation de nouveaux dispositifs de ralentissement sont à l'étude (localisation, type, signalétique...) dans le respect de la réglementation en vigueur.

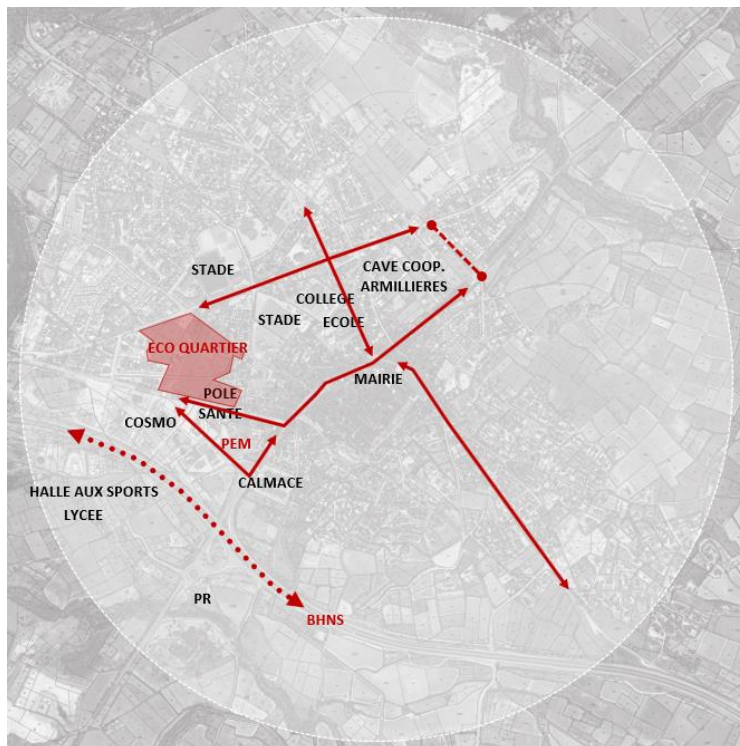
La commune peut encourager aux déplacements professionnels à vélo dans le centre-village pour réduire le trafic routier.

ANTICIPER SUR LES EQUIPEMENTS FUTURS :

Dans la mesure du possible, les nouveaux itinéraires devront être réalisés en matériaux perméables et être aux normes PMR. S'il s'agit d'une bande sur chaussée, les peintures utilisées devront être non-glissantes et si possible, réfléchissantes.

Dans la mesure du possible, les nouvelles aires naturelles de stationnement seront implantées aux départs-arrivées des itinéraires balisés. Elles seront réalisées en matériaux perméables et gèreront elles-mêmes leurs eaux pluviales. Elles seront également dotées de râteliers à vélos sécurisés (avec des arceaux antivols).

Les principaux projets structurants autour du centre-ville :



Source : Urba.Pro (fdp : Géoportail ; inventaire : SEURA architectes, GIGNAC 2040)

IX/ LA PORTEE DE L'OAP MOBILITES :

La prise en compte de principes qualitatifs en matière de déplacements dans les projets d'aménagement doit permettre la création d'opérations mieux intégrées à la ville. En application des articles L.151-47 du Code de l'urbanisme et L.1214-1 et L.1214-2 du Code des transports, cette OAP Mobilités vient apporter des orientations visant à :

- trouver un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part,
- renforcer la cohésion sociale et urbaine,
- améliorer la sécurité de tous les déplacements,
- diminuer le trafic automobile,
- développer les transports collectifs et les moyens de déplacements les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage du vélo et la marche à pied,
- améliorer l'usage du réseau principal de voirie,
- organiser le stationnement sur la voirie.

L'OAP Mobilités permet de répondre aux ambitions du PADD en matière de déplacements, notamment en faveur des modes actifs (marche à pied et vélo) et des transports collectifs :

- **Augmenter la part modale** des transports en commun dans les déplacements quotidiens,
- Favoriser la réduction des modes de déplacements polluants et **encourager un développement propice à l'usage des modes actifs** (marche, vélo ...) favorable à la santé et à la préservation de la qualité de l'air,
- **Mettre en œuvre un meilleur partage de la voirie et de l'espace public** pour encourager l'usage des modes actifs,
- **Développer la ville des proximités** où la plupart des déplacements « de vie de quartiers » sont réalisables à pied ou à vélo, maillée par des espaces verts ou des espaces publics de proximité.

Les dispositions de l'OAP Mobilités viennent en complément des dispositions du règlement du PLU. Ces grandes orientations seront approfondies et déployées au travers de l'étude spécifique sur la thématique des mobilités lancée par la collectivité.

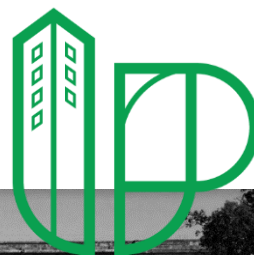


DEPARTEMENT de L'HÉRAULT

COMMUNE de GIGNAC

Hôtel de Ville – Place Auguste DUCORNOT – 34 150 GIGNAC

MODIFICATION N°1 DU PLU



PARTIE 5. OAP SECTORIELLE

Suppression de l'OA « ORJOLS » (page 53 des OA)

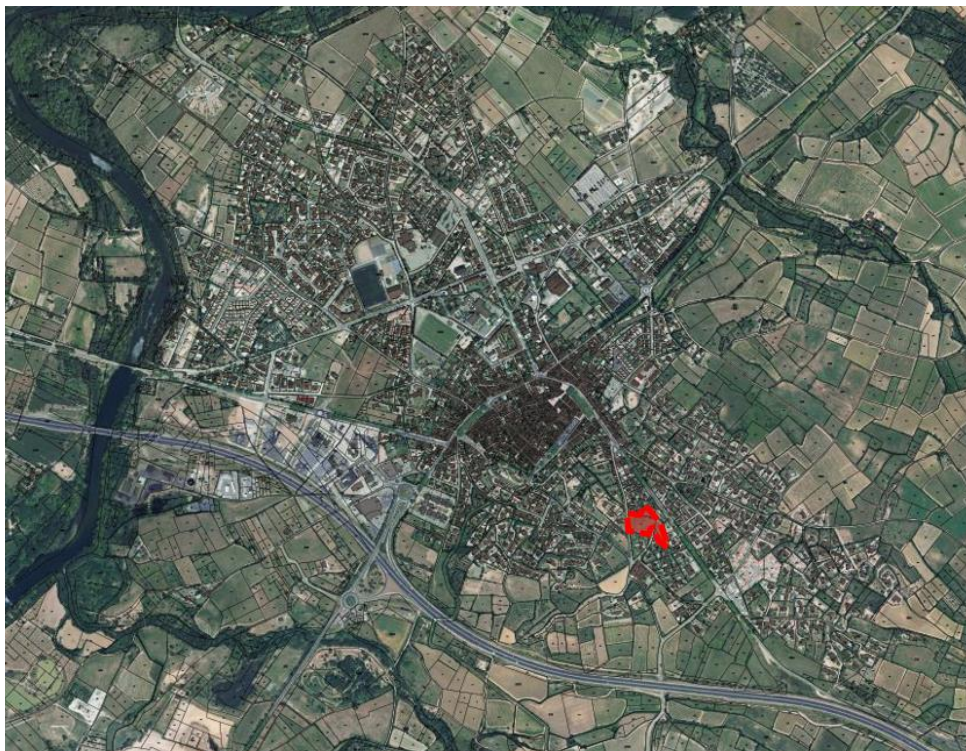
Création de l'OAP n°2c « Les ORJOLS »

Modification du règlement écrit

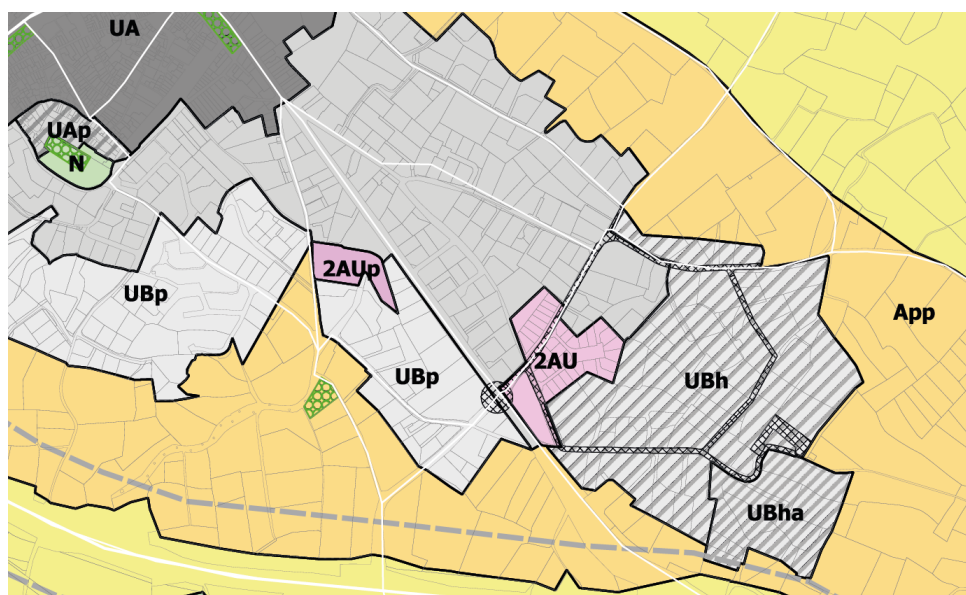
SITE & SITUATION :

La commune de GIGNAC souhaite réorganiser l'urbanisation de ce secteur à travers une OAP qui a pour ambition de structurer ce secteur qui présente des enjeux de préservation des vues ouvertes sur l'insertion dans le grand paysage du village et de l'église Notre Dame, classée monument historique.

Le site d'étude est situé à 400m au Sud-Est du centre-ville. Il est intégralement entouré par de l'habitat individuel de faible densité. De ce fait, l'enjeu pour la commune, à travers la réalisation de ce nouveau secteur, est bien d'intégrer en douceur de nouvelles formes d'habitat vertueuse et respectueuse des enjeux environnementaux. Cette OAP vise ainsi à inscrire GIGNAC dans un objectif de transition.

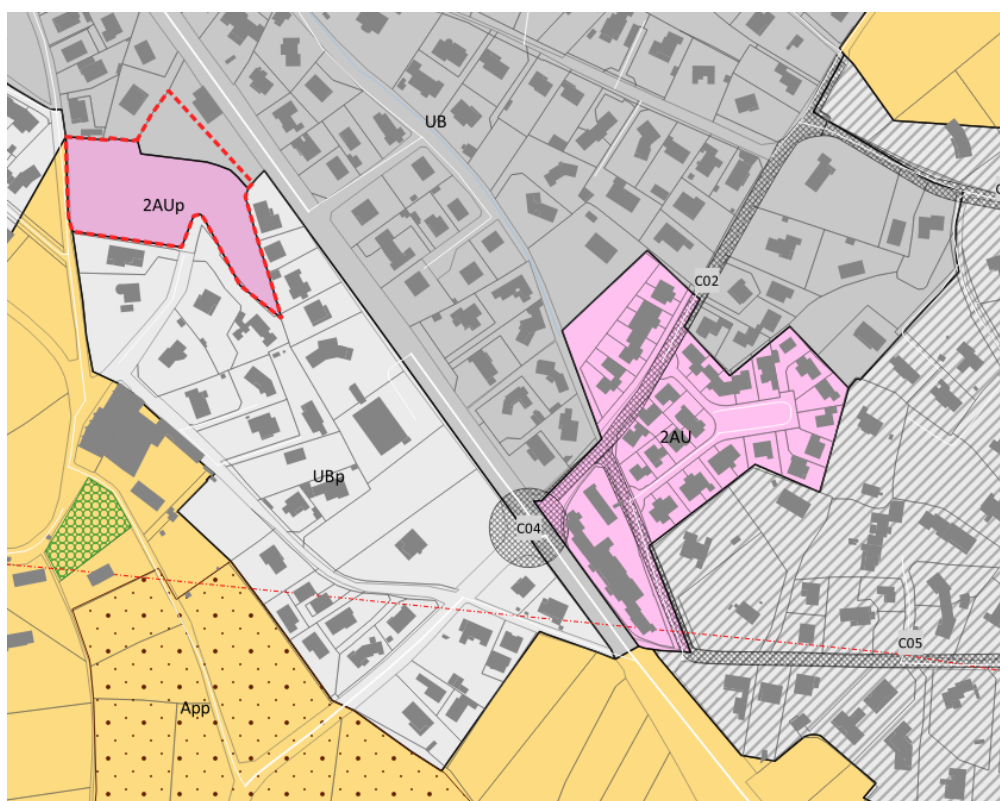


Source : Géoportail



Source : PLU en vigueur

Le site est composé du secteur 2AUp et d'une partie de UB (seulement une partie de la parcelle AE83 pour 0,92 ha, la partie construite étant sortie de l'OAP).



Source : Périmètre de l'OAP (fdp : PLU projeté)

Le site d'étude d'un peu moins d'un hectare bénéficie d'une situation privilégiée pour l'implantation résidentielle : tissu urbain très aéré, le site concerné est actuellement une vigne avec des vues vers le Nord très intéressantes, situé en surplomb par rapport à la rue de Saint-Guilhem (RD9).

L'environnement bâti immédiat est dominé par de l'habitat de très faible densité car les parcelles sont plutôt de grande taille. L'habitat n'excède pas R+1+C. Toutefois, du fait de la topographie du site, une attention particulière devra être portée à l'assainissement des eaux pluviales.

Un aménagement paysager champêtre peut être envisagé avec la mise en place de restanques pour que les constructions s'intègrent au mieux dans le paysage, de clôtures type murets en pierres sèches, de jardins d'agrément avec des végétaux locaux typiques (oliviers, vergers, vignes)...



Source : NATURAE, 2021

La topographie est orientée au Nord.

Carte des pentes supérieures à 10%.



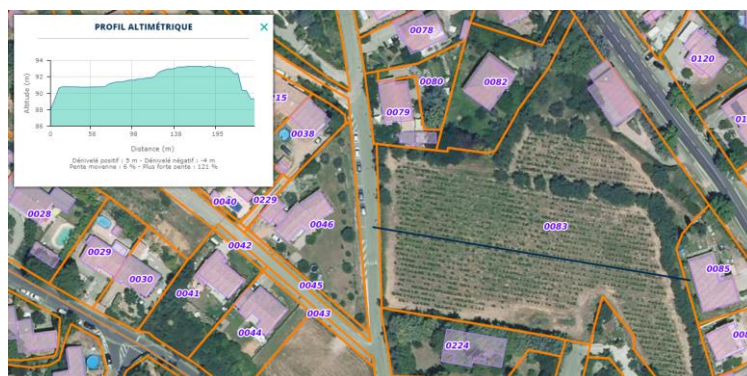
Source : Géoportail

Sur le transect Sud/Nord, le point haut est au Sud (en entrée d'opération sur l'impasse des Orjols), il est à 96m contre 88m au talus avant d'atteindre la RD9, sur une distance approximative de 335m.



Source : Géoportail

Sur le transect Ouest/Est, le point bas est à l'Ouest (entrée d'opération sur le chemin Notre-Dame), il est à 88m contre 93m en partie Est avant le talus voisin, sur une distance approximative de 250m.



Source : Géoportail

La partie Sud de l'opération (la zone 2AUp) est actuellement occupée par une vigne. L'opération pourra veiller à en préserver une partie. Tandis que la partie Nord (zone UB) est actuellement bâtie en limite avec la route de Saint-Guilhem. La partie bâtie est sortie de l'OAP.

Aucune contrainte environnementale n'a été identifiée sur le site d'étude.

Le secteur d'étude n'est pas impacté par les reculs de l'autoroute A750. Une étude Amendement Dupont (L.111.6 à L.111.10 du CU) n'est donc pas nécessaire.

Deux restrictions sont à prendre en compte :

- La servitude non aedificandi : dans cette zone, toute construction est interdite.
- La servitude non altius tollendi : dans cette zone, toute surélévation ou construction au-delà d'une certaine hauteur est interdite.

Ces deux contraintes fixent les orientations d'aménagement du secteur afin que chaque habitation jouisse de la qualité des vues sans gêner les voisins, tout en veillant à la qualité d'intégration des futures constructions dans le paysage.

XI/ INTENTIONS D'AMENAGEMENT :

L'ambition de cette OAP est de créer une ambiance « champêtre » réalisée sous forme de schéma d'aménagement d'ensemble unique.

UN ENJEU POLITIQUE :

A l'appui du PADD, la commune de GIGNAC souhaite permettre l'urbanisation de ce secteur modeste dans de bonnes conditions et en proposant des formes urbaines respectueuses de l'environnement et qui répondent favorablement aux contraintes environnementales (gestion des eaux pluviales...).

L'OAP « ORJOLS » répond à cette demande à travers l'orientation 4 du PADD « Pour un aménagement durable de la ville de demain » et plus précisément l'orientation induite « Limiter les extensions urbaines » puisque l'urbanisation est interne à l'enveloppe urbaine.

Ainsi, l'objectif pour l'aménagement de ce secteur est de viser une densité qui se rapprochera de celle affectée aux zones de la classe d'armature urbaines des « dents creuses stratégiques » prévue au SCoT.

L'ORGANISATION DU SITE :

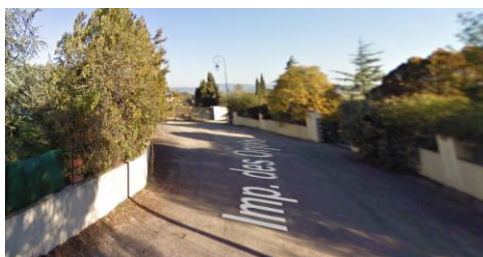
Mobilités :

Le maillage viaire respectera les orientations fixées par l'OAP Mobilités en termes de partage de l'espace (voie mixte dédiée aux modes actifs intégrée aux profils). Ce réseau doit être réalisé selon les principes du schéma opposable et le profil en travers ci-après. L'opération doit mettre en place des circulations piétonnes en lien avec l'armature principale des espaces publics existant et contribuer au « verdissement » de l'opération.

Le site est potentiellement accessible par 2 voies :

- Le chemin Notre-Dame à l'Ouest,
- L'impasse des Orjols au Sud.

L'impasse des Orjols est peu aménagée, elle mesure à peine 3m de large, et est moins sécurisée car la desserte est limitée et il y a du stationnement privé sur la voie.



Source : Googlemaps

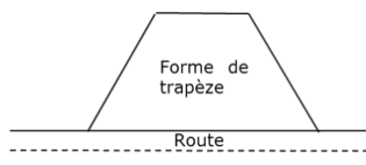
Le chemin Notre-Dame est à sens unique descendant vers le centre-ville. Il est doté en partie gauche de places de stationnement, et à droite d'un trottoir d'environ 1m de large.



Source : Googlemaps

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies doivent être adaptées aux besoins de l'opération et aux usages qu'elles supportent.

Pour des raisons de sécurité routière, il sera imposé, à chaque accès de lot, une entrée charretière d'au moins 5x5 m, ce qui permettra de ne pas faire stationner les véhicules sur la voie ouverte à la circulation publique.

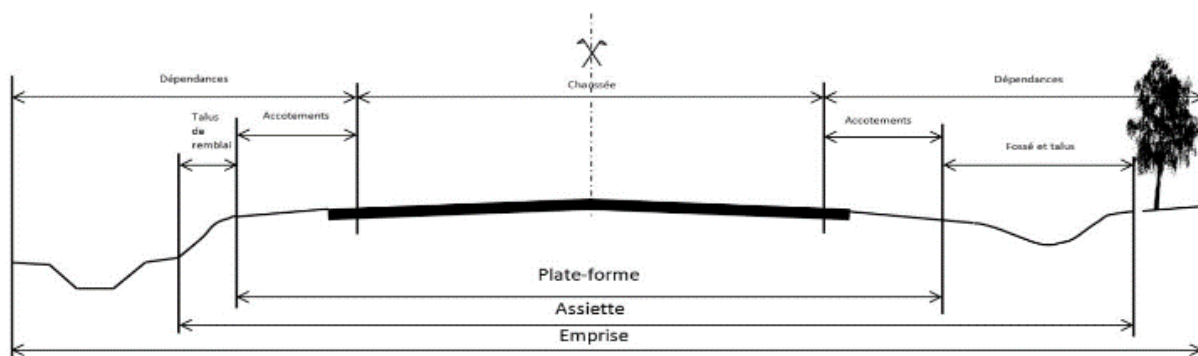


Également pour des raisons de sécurité routière, lorsque deux lots seront mitoyens, leurs entrées seront rapprochées.

Pour les circulations douces, la voie principale devra être accompagnée d'un trottoir aux normes PMR.

Des circulations réservées aux piétons et/ou cycles seront aménagées de façon à créer des parcours continus selon les principes déterminés dans le schéma. L'aménagement de ces parcours devra intégrer un confort thermique par l'ombrage des arbres.

Lexicologie de la voirie :



Le stationnement devra être dimensionné en proportion de l'accueil attendue. L'entrée charretière est obligatoire (non close), elle devra permettre le stationnement d'au moins un véhicule en dehors des emprises publiques.

Aménagement des espaces libres :

Espaces libres collectifs :

Chaque opération devra intégrer des espaces verts qui devront obligatoirement bénéficier d'un aménagement paysager, et ne pas constituer des délaissés.

Les espaces verts collectifs seront traités par plantation d'espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage : prairie fleurie et/ou de végétaux couvres sols, possibilité d'arbustes et de bosquets lesquels peuvent participer à la gestion des eaux pluviales.

Espaces libres privés :

Pour donner un cadre qualitatif et harmonieux à cet ensemble, avec une intégration architecturale dans le relief (affouillements limités), des restanques peuvent être mise en œuvre avec des plantations locales typiques de type oliviers, vergers... ou conservation de pieds de vigne.

Gestion des eaux pluviales :

Il s'agit de limiter l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, pour cela des techniques alternatives seront utilisées à l'échelle de l'opération (mutualisation). Ces techniques doivent compenser les effets du ruissellement sur l'environnement.

Il est demandé à l'opérateur de s'assurer de la gestion intégrée des eaux pluviales (infiltration ou stockage ou évacuation, traitement et réutilisation possible pour l'irrigation des espaces verts collectifs par exemple) et, si nécessaire, de sa connexion au réseau public existant ; ainsi que de s'assurer de la non mise en danger des personnes sur le site par une gestion des eaux pluviales adaptée (dimensionnement des collecteurs et dimensionnement des bassins de rétention), surtout si le bassin de rétention est mutualisé et non assuré à la parcelle.

L'implantation de dispositif de rétention se fera au point le plus bas du secteur de projet.

Lorsque les dispositifs collectifs de rétention sont à ciel ouvert, ils doivent être traités de manière paysagère, avec des essences locales. Ils doivent être inscrits dans la continuité de la trame paysagère du secteur aménagé.

Ainsi les eaux pluviales doivent être gérées sur le site. Plusieurs outils peuvent être combinés :

- les réservoirs de stockage : les bassins en eau, à ciel ouvert, les bassins à sec, les noues.
- les structures réservoirs : les chaussées et parkings à structure réservoir, les tranchées drainantes, les toitures terrasses, toitures végétalisées, les puits d'infiltration.

De plus les opérations d'aménagement devront prévoir des dispositifs de recyclage des eaux pluviales (arrosage des espaces verts etc.).

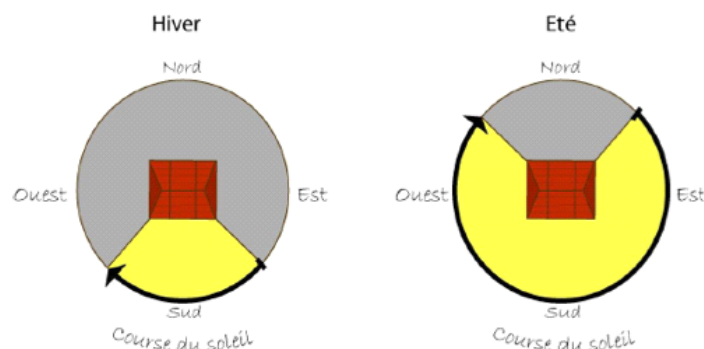
L'ensemble des éléments de l'opération doit participer à la gestion des eaux pluviales (bassin de rétention si possible mutualisé, noues paysagères, canalisations, caniveau central ou latéral de voie, récupération des eaux pluviales en toiture...).

ARCHITECTURE & PROGRAMMATION :

Densité :

Forme urbaine :

Afin de minimiser l'impact paysager de l'aménagement de ce secteur, les constructions devront être adaptées à la topographie. Il conviendra de préserver, autant que possible, un ensoleillement optimal des locaux (orientations à privilégier au Sud ou Sud-Ouest, en gérant les accès et espaces de stationnement, les ombres portées...).



La prise en compte de cônes de visibilité sur Notre-Dame et la Tour de GIGNAC. Une servitude non-aedificandi sera donc traitée en espace vert tandis que la hauteur totale par rapport au terrain naturel sera de 5,5 mètres maximum au sens du lexique national de l'urbanisme (cf. annexe du règlement de PLU).

Parti d'architecture :

La prise en compte des économies d'énergies, des énergies renouvelables, de la gestion des eaux pluviales, confort thermique et de l'éco construction sont des préoccupations fortes de la commune.

Cette prise en compte peut nécessiter la mise en œuvre de techniques et de matériaux adaptés, et générer des architectures spécifiques, notamment dans l'expression des toitures, ce qui n'exclue pas la recherche d'une intégration dans le site et le grand paysage, notamment par le choix des teintes et matériaux employés tant en façades qu'en toitures, ainsi que leur gabarit.

Pour les toitures plates ou à faible pente, elles doivent être végétalisées. Cette disposition ne concerne pas les toitures accessibles (toiture-terrasse).

Matériaux privilégiés : une cohérence dans l'emploi de matériaux et de teintes doit être recherchée. En outre, une « durabilité » des matériaux employés en façades doit également être recherchée.

Pour les panneaux photovoltaïques, ils devront être positionnés en toiture et non en façade ou au sol afin d'être le mieux intégré possible dans la structure de la construction.

Typologie des logements :

L'opération à vocation d'habitat individuel et/ou individuel groupé sera limitée et définie par les restrictions liées aux servitudes non aedificandi et non altius tollendi. Seules les propositions adaptées aux spécificités du terrain seront acceptées afin de minimiser l'impact paysager et afin de préserver :

- les vues sur des éléments paysagers à conserver (vues sur Notre-Dame et sur la Tour de GIGNAC)
- les pentes entraînant une prise en compte opérationnelle de la gestion des eaux pluviales.

Programmation et procédure envisagée :

Une seule autorisation d'aménager sera autorisée pour ce secteur, mais l'ouverture par tranche fonctionnelle est possible. En matière de mise en œuvre opérationnelle répondant à une autorisation d'urbanisme unique, l'ouverture par tranches fonctionnelles est possible à court ou moyen terme sous réserve que le lot dédié aux VRD et à la gestion des eaux pluviales soit réalisé en premier.

XII/ SCHEMA OPPOSABLE :



Source : Urba.Pro (fdp : Géoportail)

De la conception du plan de masse (principe de voirie, implantation du bâti espaces publics et espaces verts...) dépend la plus grande partie du respect des enjeux patrimoniaux. La préservation des enjeux paysagers majeurs doit être une préoccupation pour chaque projet quel que soit son importance : Discretion du bâti par rapport à son milieu environnant (formes, toitures, couleurs) ; liaison la plus étroite avec le bâti existant (pas de construction isolée) et enfin, respect de la topographie et particulièrement les anciennes terrasses.

A. IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS DANS LA PENTE

La construction dans une pente impose toujours un terrassement, mais celui-ci sera plus ou important suivant l'implantation choisie :

SE SURÉLEVER DU SOL

en porte-à-faux ou perché sur des pilotis

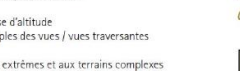


AVANTAGES
 respect du terrain naturel / impact minimum
 volume faible des déblais
 dégagement des vues / prise d'altitude
 ouverture et cadrage multiples des vues / vues traversantes
 espace résiduel utilisable
 adaptation aisée aux pentes extrêmes et aux terrains complexes

CONTRAINTES
 accès direct limité / accès au terrain plus complexe
 technicité ou coût éventuel du système porteur
 exposition au vent
 volumétrie éventuelle

ACCOMPAGNER LA PENTE

en cascade, avec succession de niveaux ou de demi-niveaux suivant le degré d'inclinaison



AVANTAGES
 respect du terrain naturel
 volume des déblais
 ouverture et cadrage multiples des vues / vues traversantes
 accès directs multiples possibles à tous les niveaux

CONTRAINTES
 circulation intérieur

S'ENCASTRER

s'enterrer, remblai et déblai



AVANTAGES
 respect du terrain naturel
 impact visuel faible / volumétrie
 isolation thermique / exposition au vent
 l'espace du toit peut être utilisable (attention sécurité / accessibilité)
 intimité éventuelle

CONTRAINTES
 volume des déblais/remblais
 accès direct limité / accès au terrain plus complexe
 ouverture et cadrage limité des des vues / orientation

DÉPLACER LE TERRAIN

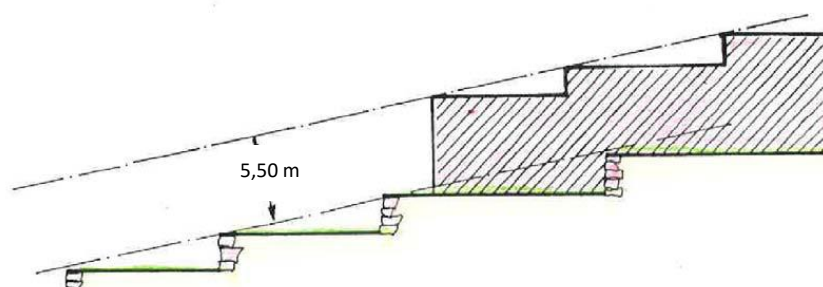
poser à plat sur un terrassement



AVANTAGES
 accès direct et accessibilité au terrain
 ouverture et cadrage multiples des vues / vues traversantes

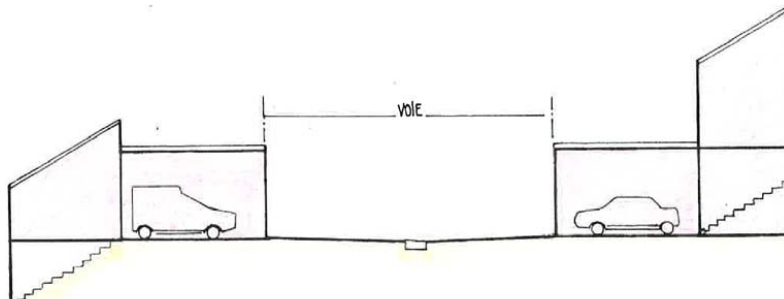
CONTRAINTES
 non respect du terrain naturel
 impact visuel / volumétrie du terrain remanié
 volume des déblais/remblais
 création d'ouvrage de soutènement / instabilité des talus et remblais

Les bâtiments qui recherchent une adaptation au relief sont imposés. Une possibilité consiste à limiter la hauteur des bâtiments à une parallèle à 5,50 mètres du terrain par exemple (un niveau + toiture). Il est recommandé de limiter la hauteur des murs de soutènement à 1,50 mètre pour éviter dans un paysage de murets et de terrasses les grandes parois verticales.



B. IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Sur les terrains en pente, l'accès aux garages est souvent à l'origine de rampes pentues et de la création de nombreux talus de remblais et de déblais. L'implantation des constructions en limite de voie permet d'accéder directement aux surfaces bâties en limitant les terrassements. Afin de limiter le contact entre le garage et l'espace public, les habitations peuvent s'implanter à quelques mètres de la voie en conformité avec le règlement d'urbanisme.



C. IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

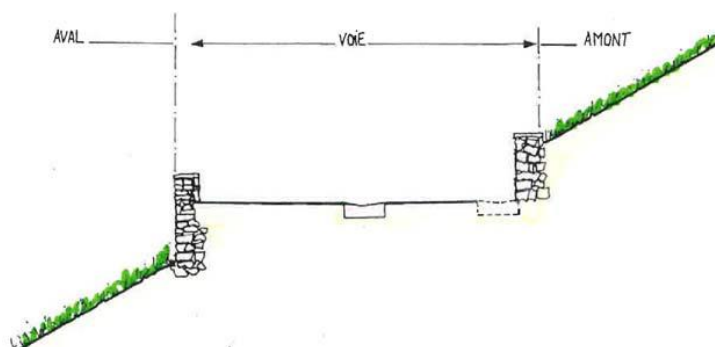
Le regroupement des constructions de façon mitoyenne peut réduire considérablement les terrassements donc les impacts sur le milieu. Ils sont à privilégier.



2. VOIRIE ET ACCES

A. PRINCIPE POUR LES VOIRIES

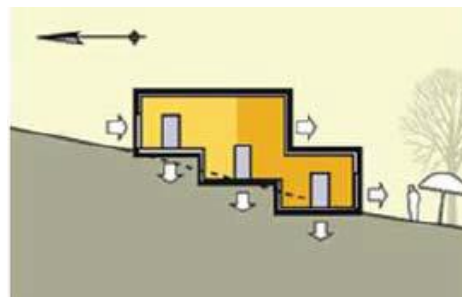
L'intégration des voiries sur les terrains en pente exige des emprises limitées au minimum nécessaire. Le caniveau pourra être central ou en partie aval. Les dénivellations amont et aval occasionnées par la création de la voirie sont à traiter dans l'emprise de la voirie et en même temps qu'elle, soit par des murs de soutènements soit par des talus de déblais ou de remblais végétalisés.



B. LES PRINCIPES DE CREATION D'ACCES EN FONCTION DE LA PENTE :

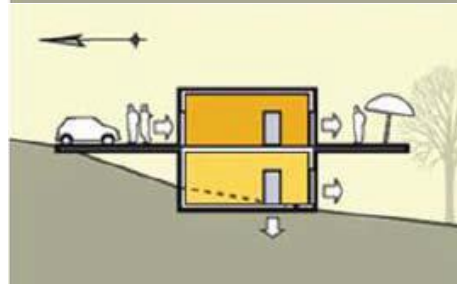
Accès de plain-pied aux différents niveaux de la construction :

La maison doit suivre la pente principale du terrain. Les accès doivent se faire au niveau du terrain naturel en privilégiant un accès direct au garage sans retrait par rapport à l'emprise publique.



Accès par terrasses et passerelles :

La maison se décolle de la pente du terrain. Quant à l'accès pour les activités extérieures, il ne s'effectue pas de plain-pied et que les pièces de vie principales sont aux niveaux supérieurs de la construction, des terrasses prolongeront la construction.



3. VOLUMETRIE

Les volumes respectant, les lignes de composition, sont simples avec des toitures à deux pentes et des pignons perpendiculaires aux directions de composition. Les bâtiments peuvent être composés de deux volumes, mais l'un primant sur l'autre et le deuxième étant préférentiellement à 90° du premier.

Les éléments d'accompagnement des volumes (terrasses, piscines, garages, annexes, ...) doivent être réglés sur les mêmes directions et « liés » à la construction principale.

La végétation doit recréer un aspect « agricole » grâce à un renforcement des existants et à l'utilisation de plantes climaciques. Les clôtures seront végétales, éventuellement secondées par un simple grillage à larges mailles.

Orientation

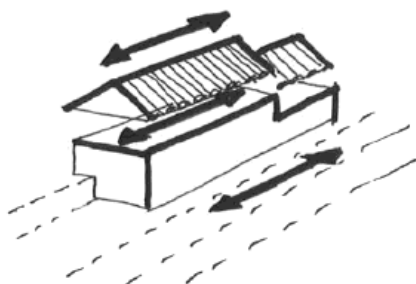
S'inspirer des volumétries simples qui soulignent le relief et la direction des voiries, les courbes de niveau (en se mettant parallèle ou perpendiculaire à celle-ci).

Prescriptions

- Privilégier les volumes parallèles aux voies et parallèles ou perpendiculaires selon le cas aux courbes de niveaux
- Créer des volumes simples.

Recommandations

Eviter les tours, les multiples directions, les décrochés inutiles, ... Un bâtiment, même récent doit garder des volumes simples.



4. TOITURE ET OUVERTURES

Les toitures simples et généralement à une ou deux pentes, respecteront les lignes de composition si elles sont en tuiles. Elles seront réalisées en tuiles canal de récupération ou vieilles et simplement organisées. Elles pourront comporter des terrasses couvertes qui seront en prolongement (frontal ou latéral) d'un volume existant.

Les ouvertures seront toujours de dimensions « franches » (verticales, horizontales ou carrées) et devraient respecter des alignements simples, plus hautes que larges. Elles ne seront pas en vitrage réfléchissant.

Les « liaisons » bâti jardin sont toujours souhaitables en bois ou en acier. Elles accompagnent le volume bâti et assurent une transition végétale (pergola, tourelles, ...).

Les murs de rupture de niveaux sont verticaux, parallèles aux lignes de compositions (ou perpendiculaires) et si possible devront être revêtus de pierres locales à joints secs en lits horizontaux.

A. TOITURES

Orientation

Les toitures sont importantes par leur direction, leur simplicité et par leur lisibilité et leur couleur.

Rappel réglementaire : Toute intervention, aussi légère soit-elle, nécessite le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation comportant les éléments nécessaires à son instruction.

Prescriptions

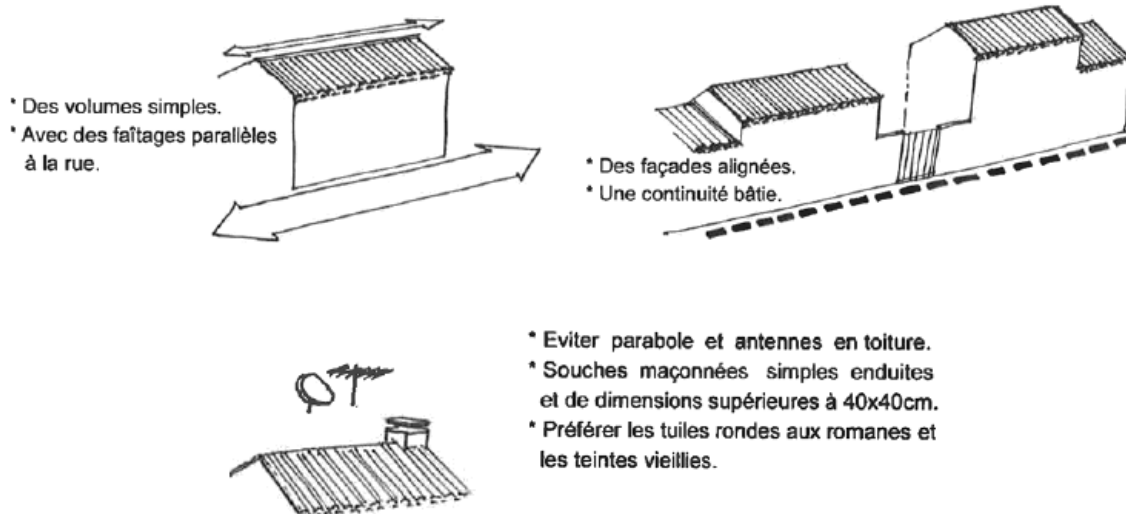
- Orienter le faîtage des toitures en suivant les voies et courbes de niveau (voir implantation) ;
- Eviter les toitures présentant trop de pans différents et de multiples directions ;
- Couvrir de tuiles rondes traditionnelles de récupération ou de teinte vieillie (tuiles romanes interdites) ;
- Interdire les antennes et autres paraboles sur les toitures.

Recommandations

Les toitures à quatre pentes de petites dimensions, les appentis, les pans coupés, ... tout ce qui complique une toiture est à éviter.

Pour l'ensemble des éléments disposés de manière usuelle en toiture, il sera recherché un positionnement en combles ou dans le jardin.

Les souches de cheminées et ventilation seront crépies au mortier de chaux et sables avec un couronnement bâti.



B. OUVERTURES ET ELEVATIONS

Orientation

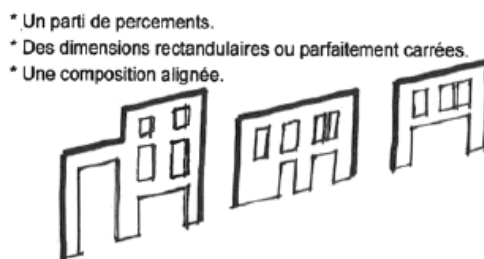
Dans ces quartiers proches des hameaux, le but n'est pas de prolonger une architecture traditionnelle, mais d'éviter un bâti sans caractère ou entrant en opposition avec les caractéristiques des constructions patrimoniales.

Prescriptions

- Privilégier toujours les façades de type maçonné aux façades trop transparentes et réfléchissantes ;
- Privilégier les percements aux proportions « volontaires » (proportion 1 à 1,6 dans un sens ou dans l'autre) et aux rythmes réguliers ;
- Simplifier les rythmes des façades ;
- Eviter les écarts de hauteur trop importants dans le bâti.



- * Intégrer les terrasses couvertes au principe de façade.
- * Garder des volumes et des couvertures simples avec un seul sens de faîtage.



- * Un parti de percements.
- * Des dimensions rectangulaires ou parfaitement carrées.
- * Une composition alignée.

5. ASPECT EXTERIEURS DES CONSTRUCTIONS

Les enduits unitaires frottassés fins ou grattés seront de couleurs éteintes (et non vives ou trop claires) et se rapprochant le plus possible de la terre, des rochers ou des murs de pierre.

Les toitures seront en tuiles Canales de récupération ou vieilles.

Les cheminées en toiture seront bâties et enduites et recouvertes d'un élément plat en béton ou en tôle ; (possibilité de cheminée métallique si en accord avec l'architecture de la maison), les menuiseries blanches sont interdites ainsi que les volets battants PVC.

Les sols extérieurs seront, soit en matériaux de récupération, soit en matériaux sombres se rapprochant des couleurs de sol naturel.

Les piscines se rapprochant des couleurs du sol naturel. Les piscines auront un revêtement gris (et non blanc ou bleu), ou, à la rigueur vert ou ocre foncé.

Les parties de terrain non aménagées seront plantées avec des essences climatiques, un minimum de (50%) de la parcelle étant végétalisé.

Par mesure d'intégration aux paysages initiaux de terrasses, tous les murs autres que ceux des bâtiments, tels que murs de soutènement, murs de clôture, etc., devront être revêtus de pierres locales à joints secs en lits horizontaux.

A. PAREMENTS

Orientation

Il serait souhaitable que les vues lointaines ne soient pas focalisées par des enduits trop blancs ou trop colorés. Il conviendra de se référer au nuancier communal pour les teintes et couleurs d'enduits et de menuiseries.

Les finitions grattées et surtout frottassées fin seront toujours préférées et les finitions écrasées interdites.

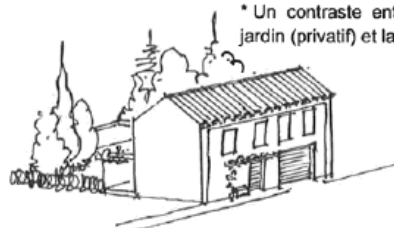
Rappels réglementaires : Toute intervention, aussi légère soit-elle, nécessite le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation comportant les éléments nécessaires à son instruction.

Prescriptions

- Réaliser des enduits de façade en finition frottée fin ou grattée ;
- Utiliser des teintes se rapprochant des couleurs de la terre en évitant toujours les enduits trop clairs ;
- Eviter les façades de plusieurs couleurs sur un même volume (exception faite des encadrements et chaînes d'angles).



- * Enduits frottés fins ou grattés. Jamais écrasés.
- * Une seule couleur, sauf pour les chaînages encadrements et soubassements.



- * Des façades différentes mais traitées avec un même soin.
- * Un contraste entre le côté jardin (privatif) et la rue.

B. MENUISERIES EXTERIEURES

Orientation

Peu de remarques à ce niveau, en tentant de rester discret et de ne pas, comme pour les enduits, focaliser l'attention.

Rappels réglementaires : Toute intervention, aussi légère soit-elle, nécessite le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation comportant les éléments nécessaires à son instruction.

Prescriptions

- Exclure la couleur blanche dans les menuiseries quel que soit leur nature
- Eviter les menuiseries battantes en PVC (volets, portes, ...).



- * En cas de volets bois :
 - Finition peinte.
 - Lames verticales ou doublées, ou, à la rigueur en panneaux.
 - Z à éviter.
 - Peintures complexes à éviter.
- * En cas de volets roulants, éviter les coffres apparents.

C. Serrureries et ferronneries

Pas de remarque.

6. ESPACES NON BATIS PRIVES

Orientation

Ici tout est une question d'ambiance et il n'y a pas de recommandation particulière sauf au niveau des clôtures.

Rappels réglementaires : Toute intervention, aussi légère soit-elle, nécessite le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation comportant les éléments nécessaires à son instruction.

Prescriptions et recommandations

- Proposer un « parti » de clôture par ensemble bâti (une rue, un quartier, une place, ...) ;
- Bâtir un mur de clôture sur une hauteur maximale de 2,00m, couronné de tuiles de récupération scellées au mortier de chaux (rive) ou de pierres posées en demi-cercle ou en bâtière et soigneusement rejointoyées au mortier de chaux naturelle ;
- Clôturer le terrain à l'aide d'une haie vive d'essences locales (cf. règlement écrit de la zone) ;
- Tous les talus de remblais et déblais qui ne seront pas traités par des murs de soutènement seront revêtus de végétation arbustive ;
- Noyer tout grillage dans la végétation ;
- Planter des arbres de haute tige, d'essences locales (cf. règlement écrit de la zone) ;
- Mettre en œuvre un revêtement intérieur de piscine de teinte verte, ocre ou grise.

Par mesure d'intégration aux paysages initiaux de terrasses, tous les murs autres que ceux des bâtiments, tels que murs de soutènement, murs de clôture, etc., devront être revêtus de pierres locales à joints secs en lits horizontaux.

7. EN RESUME

Ce qu'il faut éviter :

1. Un parti complexe avec trop de toitures et de multiples faitages aux directions contradictoires
2. Pas de composition par rapport à la rue
3. Pas d'adaptation au terrain
4. Des arcades anachroniques et des terrasses couvertes sans logique
5. Des dimensions d'ouvertures proches du carré sans en être
6. Un mélange de type d'ouverture (linteaux droits, arc brisé, arc, anse de panier...)
7. Volets bois vernis et avec un Z
8. Enduits écrasés de couleur claire
9. Tout ce qui complique inutilement l'art de bâtir

8. PROBLEMES PARTICULIERS

Orientation

Comme dans tous les chapitres précédents, il faut tenter d'éviter les éléments trop « focalisant » qui détourneraient l'attention des valeurs patrimoniales.

Prescriptions et recommandations

- Masquer, dans la mesure du possible, les mâts et pylônes hors d'échelle par rapport au bâti et à la végétation ;
- Intégrer les dispositifs en superstructure (antennes et paraboles colorisées en toiture...).



DEPARTEMENT de L'HÉRAULT

COMMUNE de GIGNAC

Hôtel de Ville – Place Auguste DUCORNOT – 34 150 GIGNAC

MODIFICATION N°1 DU PLU





PARTIE 6. OAP SECTORIELLE N°4

Suppression de l'OA « ZAC DE LA CROIX »
Création de l'OAP n°1 « ZAC DE LA CROIX / COSMO »
Modification du règlement écrit

I/ CONTEXTE TERRITORIAL :

SITE & SITUATION :

La ZAC la Croix se situe en entrée de ville entre l'échangeur autoroutier n°59 et le Pont de Gignac sur le fleuve Hérault. Elle est portée par la communauté de communes de la Vallée de l'Hérault. Son périmètre a été approuvé par délibération du Conseil Communautaire de la CCVH du 16 juillet 2007. Il couvre 27,5ha qui achève le tissu urbain de Gignac en structurant sa frange sud le long de l'autoroute A750.

II/ INTENTIONS D'AMENAGEMENT :

OBJECTIFS D'AMENAGEMENT :

Le projet d'aménagement a pour objet l'urbanisation et la restructuration du secteur nommé « La Croix » sous la forme d'un quartier mixte. Cette zone de 27,5ha accueille des activités commerciales et artisanales, de bureaux, résidences hôtelières, des logements, ainsi que des équipements publics et des espaces verts.

Afin de s'intégrer à l'échelle du territoire communal de Gignac, le projet a donc retenu comme principaux objectifs :

- **Définir une identité propre à ce territoire en mutation :**
 - En proposant, à l'interface entre l'autoroute et la ville patrimoniale de Gignac, un espace urbain de transition qualitatif.
 - En faisant de l'avenue de Lodève, une avenue qui dégage une percée visuelle entre le pont de Gignac et la Tour de Gignac.
 - En requalifiant la zone commerciale existante, et en créant de nouvelles surfaces commerciales.
 - Autours d'une promenade s'ouvrant sur commerces.
 - En s'intégrant dans le paysage.
- **Proposer des percées végétales favorisant les circulations douces au travers de la ZAC :**
 - En favorisant les déplacements piétons au sein de la zone commerciale et en créant des zones piétonnes larges et confortables.
 - En confortant le stationnement mutualisé et en favorisant les circulations douces.
 - En hiérarchisant les voies de desserte à l'intérieur de la zone en fonction de leurs usages, et de leur destination par des traitements différenciés, et en recherchant une continuité dans la desserte globale de la zone.
 - En créant des circulations douces faites de zones plantées qui répondent au besoin d'absorption des eaux pluviales. Ainsi, des jardins en creux viennent créer un paysage et participer confort des espaces publics paysagers.

LE PARTI URBAIN

Le parti d'aménagement de la ZAC La Croix répond à des impératifs de répartition des espaces, sur lesquels s'appuie la composition d'ensemble. Il structure un maillage de voiries, d'espaces publics sur lequel sont distribuées une pluralité de fonctions urbaines (habitat, équipements, activités économiques et commerciales) qui en font une centralité à l'échelle tant communale qu'intercommunale.

L'aménagement de la ZAC la Croix est marqué par la présence de plusieurs entités urbaines structurantes :

- Une aire commerciale et un ensemble de bureaux avec le quartier COSMO et les abords de l'Avenue de Lodève.
- Un ensemble de logements réalisé sous la forme d'un Eco-quartier.
- Des équipements structurants dont un pôle d'échange multimodal incluant une maison du tourisme et de la mobilité et un pôle de santé.

Ces entités sont reliées entre elles via l'Avenue de Lodève dont le statut urbain est affirmé grâce au renforcement de l'alignement paysager, et aux deux fronts bâtis de part et d'autre. L'avenue est doublée d'une contre-allée desservant les commerces d'une promenade et d'un mail commercial support des circulations douces. Une voie nouvellement créée (avenue Pierre Mendès France) connecte cette artère principale au demi-échangeur autoroutier. A la rencontre de ces deux axes, le pôle de santé structure l'espace public en proposant une percée visuelle vers la tour Sarrasine située plus haut sur la colline.

Au nord de l'Avenue de Lodève, se trouvent donc, le pôle de santé entouré d'un secteur de logement qui accueillera le futur Eco-quartier. Celui-ci a pour objectif de proposer une mixité sociale et intergénérationnelle en intégrant une diversité de typologies de logements et une crèche. Il sera ouvert sur la ville et contribuera à faire le lien entre le centre ancien, les quartiers périphériques et le secteur commercial de Cosmo. Il permettra un accès à la nature et une place importante sera réservée aux circulations douces.

Le rapport au grand paysage remarquable sera pris en compte. Le projet vise, en effet, à ménager des échappées visuelles, notamment vers l'arrière-plan formé par le versant du Pic-Baudille au Nord et la silhouette villageoise au Sud-Est.

Au centre, le long de l'Avenue de Lodève et de l'avenue Pierre Mendès France), une série d'équipements (dont le pôle de santé et le pôle d'échange multimodal), de bureaux et de services fera la liaison entre les commerces et les logements. Les circulations sont principalement organisées autour des voies douces et espaces publics, largement dimensionnés et répartis de manière que l'ensemble commercial soit quartier où se mêlent commerces de proximité et moyennes surfaces dans un projet paysager.

Les grands principes d'aménagement à retenir pour le quartier sont donc :

- Une forte densité.
- Une forte présence végétale et d'espaces publics.
- Une diversité de l'habitat.
- Un paysage préservé.
- La voiture reléguée en périphérie au profit des déplacements doux.
- Un respect du cycle de l'eau et des sols perméables.
- Une moindre consommation et des énergies renouvelables.
- Une architecture durable.
- Une mixité sociale et intergénérationnelle.

Ainsi, la composition du projet vise à offrir un espace de qualité dans une recherche d'harmonie des espaces publics aux différentes échelles (piéton, automobiliste, habitant, visiteur, ...). La hiérarchisation du maillage de circulations (piétons, douces, automobiles, ...), parsemé d'échappées visuelles et végétales s'articule autour :

- de la création d'une façade Sud sur l'autoroute, organisée comme une série de séquences paysagères et chromatiques de sorte à redonner une temporalité à ces bords d'autoroute.
- du positionnement de deux fronts bâtis soutiennent l'avenue de Lodève afin de lui donner une position centrale dans le développement contemporain de Gignac.

- de l'implantation d'îlots de logements en bord de voirie, dégageant un cœur de quartier paysagé et apaisé.

La composition de l'ensemble du quartier peut se scinder en plusieurs ensembles paysagers et architecturaux :

- L'Eco-quartier à dominante d'habitat,
- L'espace public en lien avec des équipements publics,
- L'esplanade commerciale,
- Les commerçants et artisans,
- La zone artisanale existante,
- Le parc des rives de l'Hérault,
- L'avenue de Lodève,
- Et les percées végétales entre supports,

PROGRAMMATION DE L'URBANISATION

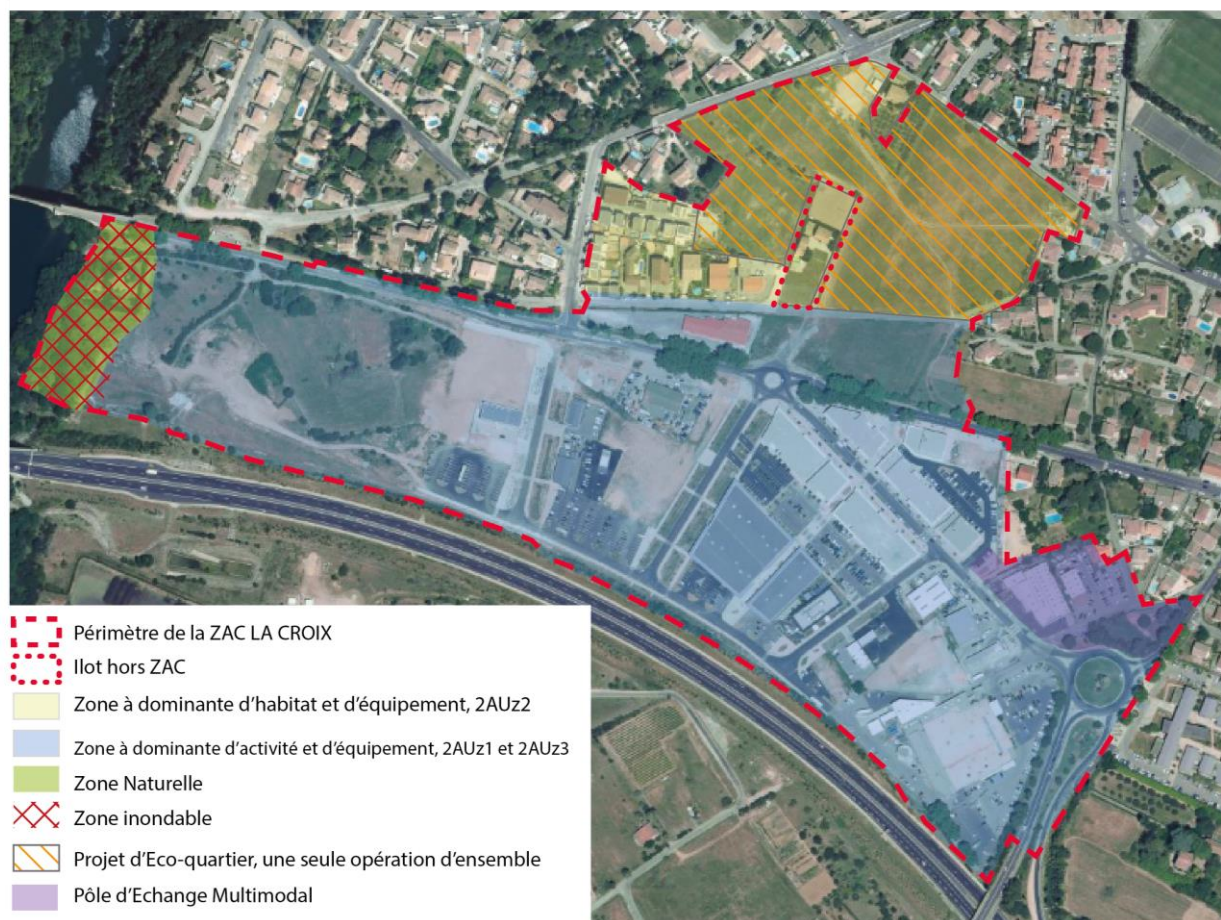
La programmation de la ZAC est retranscrite au sein du PLU sous la forme de deux secteurs :

- L'un à **dominante d'habitat**, classé en zone 2AUz2 au plan de zonage, comprenant un espace urbanisé et un futur Eco-quartier. Dans cette zone, doivent être respectés :
 - o Le règlement du PLU de la zone 2AUz2.
 - o La présente OAP.
 - o Les règles contenues dans le dossier de la ZAC LA CROIX (dont son CPAP).
 - o Deux principes d'aménagement complémentaires, spécifiquement sur le périmètre de l'éco-quartier, à savoir :
 - La réalisation d'une seule opération d'ensemble sur le secteur de l'éco-quartier situé dans le périmètre de la ZAC la Croix (voir schéma de l'urbanisation du secteur de la ZAC LA CROIX ci-dessous) qui pourra inclure des terrains alentours autant que de besoin.
 - Le respect des règles du dossier d'éco-quartier.
- L'autre à **dominante d'activités économiques et d'équipements**, classé en zone 2AUz1 et 2AUz3 du plan de zonage, où doivent être respectés :
 - o Le règlement du PLU des zones 2AUz1 et 2AUz3.
 - o La présente OAP.
 - o Les règles contenues dans le dossier de la ZAC LA CROIX (dont son CPAP).

Pour faciliter l'instruction des projets, il est retenu le principe que le règlement du PLU prime sur la présente OAP dans le cas où ces deux documents pourraient avoir des effets contradictoires.

Schéma de l'urbanisation du secteur ZAC LA CROIX.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE L'ECO-QUARTIER



Ce nouveau quartier d'habitation est central. L'objectif est de développer un écoquartier exemplaire à l'échelle de la vallée de l'Hérault ayant pour vocation de répondre aux enjeux clés d'un « quartier durable ».

Le projet s'inscrit dans le cadre de la démarche de Labellisation nationale EcoQuartier porté par le Ministère de la Transition écologique.

Le parti d'aménagement et le programme de l'Ecoquartier doivent répondre aux besoins du territoire et aux attentes exprimées par les habitants à savoir:

- Développer la présence de la nature et en faciliter l'accès,
- Développer le lien social,
- Conserver un « esprit Village »,
- Développer les cheminements piétons et l'utilisation du vélo.

Les objectifs donnés au projet d'écoquartier:

Répondre aux besoins en logements du territoire et offrir une variété d'habitats

L'objectif est de parvenir à la mixité sociale et à l'équilibre des générations. Il s'agit de répondre à des besoins spécifiques : jeunes ménages, familles, familles monoparentales, personnes seules âgées ou non...

Le projet doit donc offrir une variété de typologies de logements adaptés aux besoins et permettant les parcours résidentiels. Il respectera les objectifs de production de logements fixés par le PLH, en particulier:

- **La création de logements en accession abordable.**
- **La création de logements intergénérationnels.**
- **La production de 30% de logements locatifs sociaux à l'échelle de l'opération.**

Réduire l'empreinte énergétique et carbone du futur quartier :

- Concevoir des îlots de manière à y assurer le bioclimatisme des bâtiments par une orientation pertinente, la création d'ombre et la présence de pleine terre, afin d'éviter les effets îlots de chaleur urbain,
- Penser l'organisation du quartier et les formes urbaines de manière à faciliter la mise en œuvre de dispositifs de valorisation des énergies renouvelables performants (pour atteindre les objectifs de la RE 2020 à minima),
- Développer les énergies renouvelables localement pertinentes,
- Favoriser l'usage de matériaux bio sourcés, issus de circuits courts, recyclables ou recyclés pour la construction,
- Développer et favoriser l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture (vélos et marche à pied), réduire la place de la voiture dans le quartier.

Concevoir un quartier ouvert sur la ville favorisant le lien social

- Offrir un espace de nature ouvert au cœur du quartier avec la création d'un parc à la croisée des chemins (2 « coulées vertes » formant la pièce structurante de l'écoquartier)
- Accueillir des espaces et lieux de partage, d'échanges sur le parc (ex : jeux, jardins partagés, lieux mutualisés, petits équipements collectifs, vergers, kiosque etc....)
- Faire un quartier perméable pour les mobilités douces (en utilisant notamment les 2 coulées vertes comme nouveaux axes de déplacement doux distribuant des espaces publics de proximité en cœur de quartier.)

Mettre en valeur la qualité du cadre de vie et l'appuyer sur une mise en valeur du grand paysage, de l'architecture et d'une présence forte de la nature au sein du quartier :

- Valoriser les nouvelles formes d'habiter et permettre la mutation des logements,
- Offrir un rapport au grand paysage avec des panoramas à la fois sur le Pic Baudille, sur la silhouette villageoise de Gignac et ses monuments,
- Offrir une grande variété d'usages : aménager des lieux de jeux et de découverte de la biodiversité, pédagogiques et notamment en lien avec la proximité des équipements (scolaire, crèche, pôle de santé...), des jardins partagés, des vergers, des cheminements doux, des parcs de promenade, ...
- Soigner les façades urbaines, le traitement des clôtures et les interfaces avec les tissus urbains voisins.

Favoriser la place de la nature, offrir une fonction écologique forte au quartier :

- Créer des espaces supports de biodiversité,
- Faciliter la mise en œuvre d'une gestion différenciée des espaces verts publics par un choix adapté de essences végétales (essences locales adaptées au climat, peu consommatrices d'eau...)

Déployer une gestion alternative des eaux pluviales :

- Mettre en valeur les dispositifs de gestion des eaux pluviales par une dimension paysagère, récréative et éventuellement pédagogique du parcours de l'eau,
- Limiter l'imperméabilisation des sols, notamment pour les besoins de stationnement en privilégiant le stationnement groupé, et en privilégiant les revêtements perméables.

Un quartier apaisé et bien connecté :

- Réduire le linéaire de voirie à son minimum fonctionnel. Organiser la desserte du quartier depuis les voies existantes bordant l'écoquartier afin de minimiser la création de nouvelles voies routières au sein du quartier et prévoir le lien avec les quartiers voisins,
- Donner une nouvelle lisibilité aux itinéraires des modes doux.
- Prévoir systématiquement des espaces généreux dédiés aux piétons et vélos, et prévoir les équipements de stationnements vélos nécessaires.
- Organiser l'offre de stationnement à l'ilot ou à la parcelle pour répondre aux différents besoins en limitant son empreinte spatiale, favoriser les stationnements visiteurs regroupés à l'ilot et les accompagner d'un traitement paysager qualitatif et pratique.
- Relier l'écoquartier en modes actifs au Pôle d'échange de Gignac.

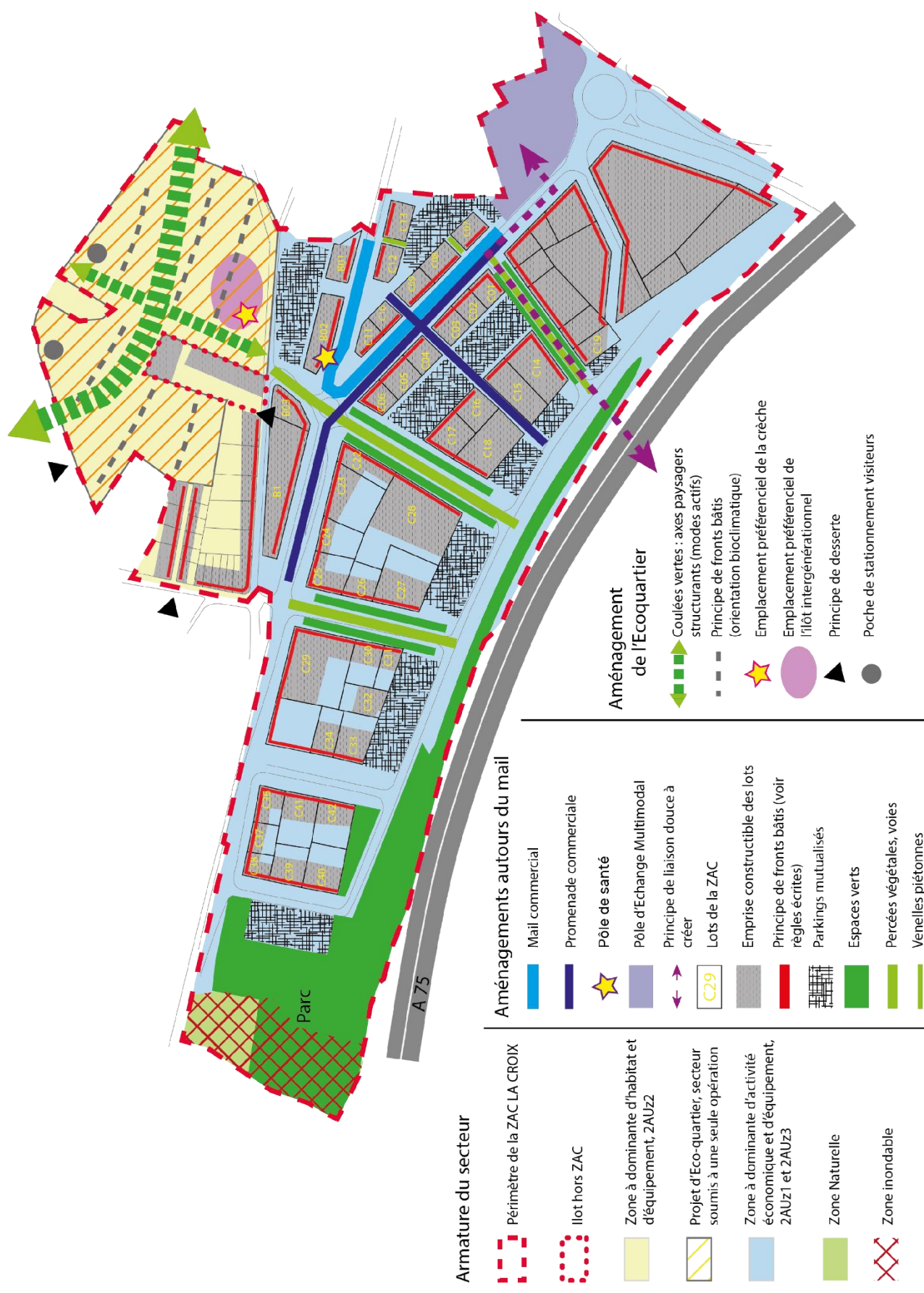
Ainsi, les orientations d'aménagement de l'écoquartier sont :

- L'organisation de l'écoquartier autour d'un parc urbain constituant un poumon vert et un espace « de lien social ». Sa composition est basée sur la création de 2 « coulées vertes » formant deux espaces verts structurants qui se croisent en cœur de quartier. Ces espaces devront être végétalisés, perméables et supports d'usages et fonctions variées : agréments, loisirs, jeux, liaisons douces, gestion hydraulique paysagère, espace de rencontre, jardins potagers partagés ou non, vergers...
- L'accueil d'une crèche,
- Une production de logements comprise entre 150 et 260 logements,
- Une mixité des typologies de logements : accession libre, locatif libre, locatif social.
- Pour rappel le quartier devra accueillir à minima 30% de logements locatifs sociaux, des logements en accession abordable et inclura de l'habitat intergénérationnel. Une variété et une évolutivité des formes urbaines : habitat individuel, individuel dense, intermédiaire, collectif...
- Une qualité architecturale et urbaine forte, traduisant un esprit « village »,
- Des hauteurs adaptées et variées, une hauteur maximale des constructions est fixée à 14 m.
- La voiture exclue du cœur de quartier (coulées vertes) et un stationnement géré à l'ilot et/ou à la parcelle et des parkings visiteurs.
- Une maîtrise forte de l'imperméabilisation et de l'artificialisation des sols
- Une dimension écologique et une performance énergétique dans les modes constructifs et les modes de gestion des eaux pluviales entre autres,
- Une réduction des risques et des nuisances.

1. Présentation et schéma d'aménagement du secteur

Le secteur comprend :

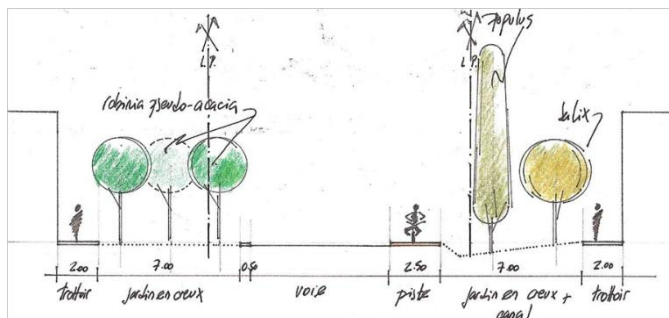
- **Le quartier COSMO**, organisé autour de l'avenue Pierre Mendès France aménagée sous la forme d'une esplanade commerciale raccordée à l'avenue de Lodève, accueillant :
 - Une esplanade commerciale piétonne d'une longueur de 500m composée d'un mail et d'une promenade,
 - Un ensemble commercial conçu sous la forme d'une succession de sous-entités commerciales (les supports commerciaux) rattachées à la promenade piétonne.
 - La concentration des bureaux le long de l'avenue de Lodève et Pierre Mendès France (sur le mail commercial) en accompagnement des commerces,
 - Des activités artisanales pouvant être accueillie en dernière phase d'urbanisation, en direction de l'Hérault
 - Des voies pénétrantes accompagnées de percées végétales,
 - La création d'une liaison modes doux connectant le pôle d'échange multimodal au lycée Simone Veil avec l'aménagement d'une passerelle au-dessus de l'autoroute.
 - La présence d'équipements structurants de niveau intercommunal : le pôle d'échange multimodal et le pôle de santé,
 - Un vaste parc à proximité du fleuve
 - Des parkings mutualisés périphériques,
 - Un merlon et des bassins d'orage en bord d'A750,
- **Un quartier d'habitat déjà urbanisé** également concerné par les grands principes d'aménagement du secteur.



2. Principes d'aménagement des voies

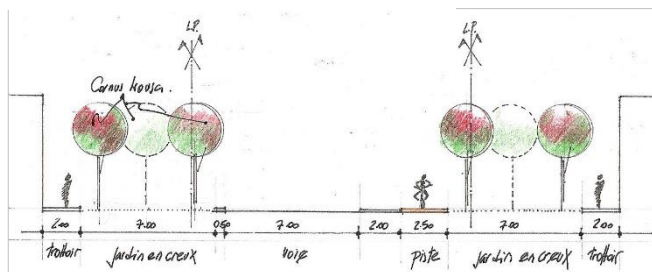
Principes d'aménagement des voies pénétrantes avec jardins en creux, pistes cyclables et voies.

Coupe de principe :



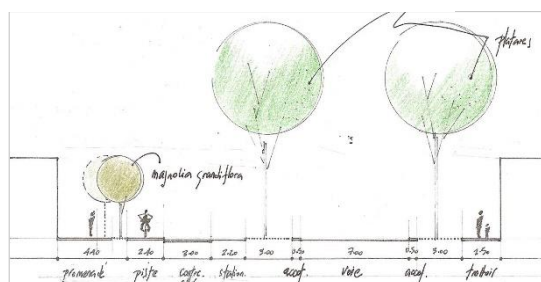
Principes d'aménagement des voies pénétrantes avec stationnement et pistes cyclables :

Coupe de principe :



Principes d'aménagement de la promenade commerciale sur une longueur de 500m bordée de façade commerciales.

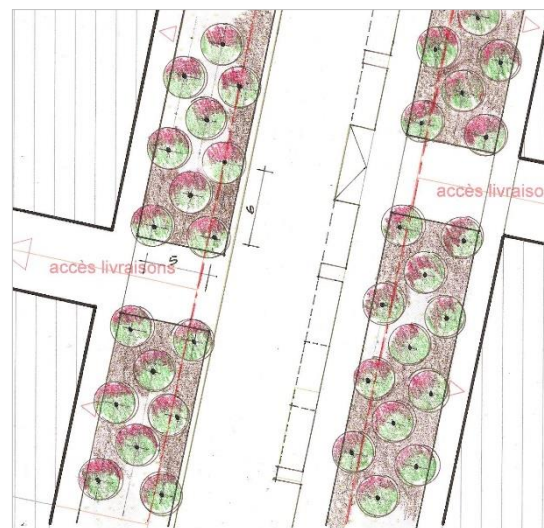
Coupe de principe :



Aménagement de principe :



Aménagement de principe :



Aménagement de principe :



3. Prescriptions architecturales et paysagères

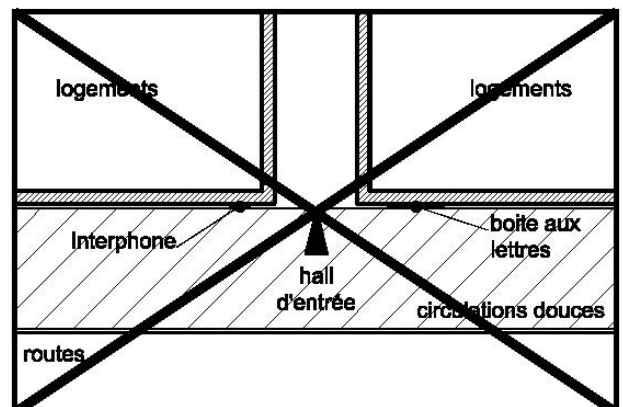
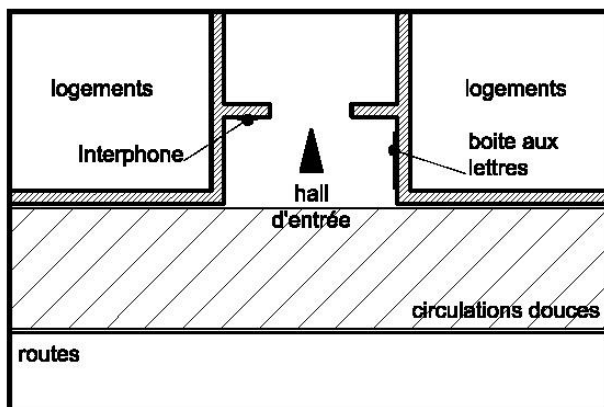
Les accès et les voiries :

- Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante,
- Aucune opération ne peut prendre accès routier sur les pistes cyclables, les sentiers touristiques, les voies express et les autoroutes.
- Les accès doivent respecter les écoulements des eaux de la voie publique et ceux sur les voies adjacentes.
- Lorsque le terrain est riverain de plusieurs voies publiques, l'accès sur celles de ces voies qui présentent une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.
- Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.
- Les groupes d'habitations doivent être conçus de manière à éviter les accès particuliers sur les voies bordées d'arbres :
 - o Si aucune solution n'est possible les accès seront localisés de manière à éviter l'abattage des arbres,
 - o En outre, si l'accès depuis la voie bordée d'arbre présente un risque pour la sécurité des usagers de la route, celui-ci sera interdit.
- Les voies en impasse ne doivent pas desservir plus de 50 logements et leur longueur peut être limitée pour des raisons de sécurité. Elles doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules privés et ceux de service publics (lutte contre l'incendie, enlèvement des ordures ménagères) de faire demi-tour aisément et être conçues de manière à désenclaver éventuellement les parcelles arrière.
- Outre les trottoirs, les espaces verts sont traversés par des circulations douces qui maillent l'ensemble du quartier, sur lesquelles les jardins individuels et collectifs peuvent prendre accès.

Accès aux bâtiments :

- Les accès publics aux commerces doivent être implantés en limite de l'emprise publique.
- Chaque logement collectif et chaque immeuble de bureaux devra posséder au moins un accès situé sur l'espace public.
- Les halls d'entrée seront traités en retrait sur la rue afin de ménager un espace nécessaire pour la mise en place de tous les éléments techniques (interphone, boîte aux lettres).

Voici un bon et un mauvais exemple d'aménagement de hall d'entrée à immeuble de bureaux :

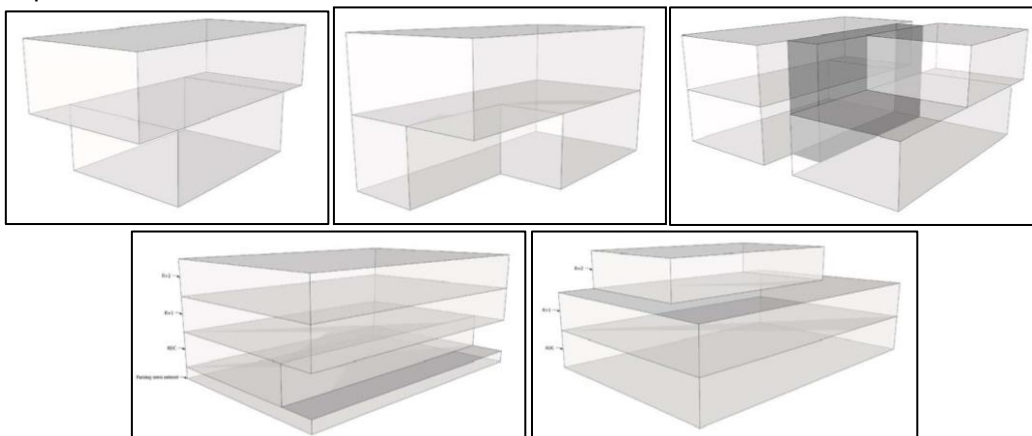


Aspects architecturaux :

• Volumétrie :

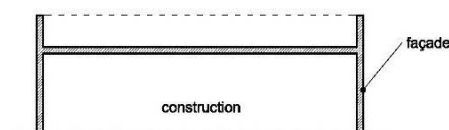
- La volumétrie des constructions sera simple
- Le dernier étage des édifices dont la hauteur est supérieure ou égale au R+2 pourra être traité en attique. Cet attique est une variation de la modénature et non un changement brutal du matériau de la façade.
- Tout lieu de stockage à l'air libre sera intégré au projet par un traitement paysager de l'espace.
- Pour les pylônes support d'éclairage public, la hauteur n'est pas réglementée.

Exemples de volumétries conseillées :

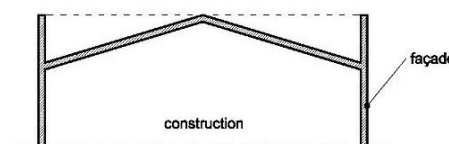


• Toitures :

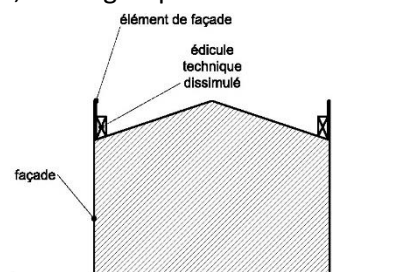
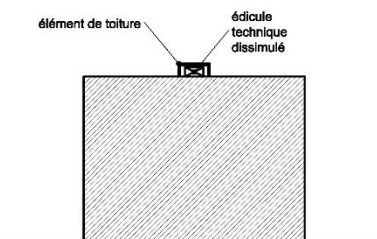
- Les toitures plates sont prescrites notamment sur mail commercial :
 - Les étanchéités auto protégées sont proscrites.
 - De plus, si les édifices ont une hauteur inférieure ou égale au R+1, alors la toiture est exprimée par une ligne horizontale sans effet de pente.



- Les toitures en pentes sont tolérées à condition :
 - Qu'en RDC, la pente reste inférieure à 15%.
 - Que le relevé d'acrotère périphérique masque la pente de la toiture. Le relevé devra être un minimum aussi haut que le faîtage du toit.
 - Que les édicules techniques en toiture soient disposés le long des acrotères dans des édifices de serrureries les masquant.

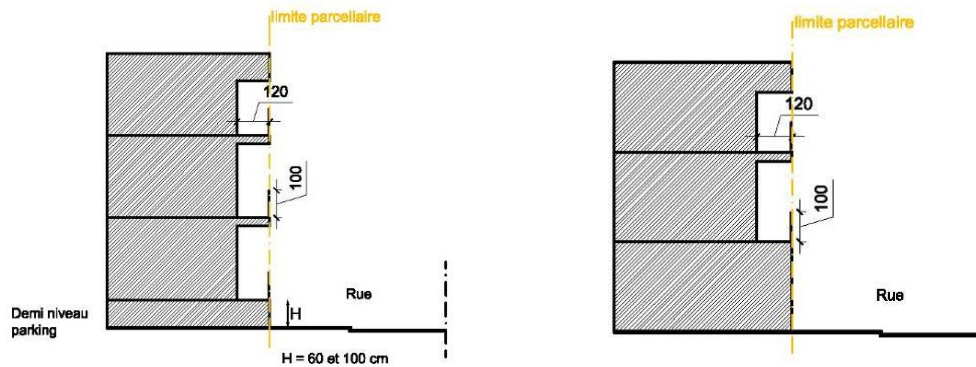


- Aucune émergence technique (notamment les antennes) ne sera visible en façade et/ou en toiture. Elles seront soit intégrées dans des volumes traités, soit regroupées au centre de la toiture au sein d'édifices de serrureries les masquant.



• Façades :

- Les terrasses de logements situées en RDC donnant sur rue sont proscrites, exception faites des terrasses surélevées d'un ½ niveau. Voici des exemples de bonnes implantations, côté rue :

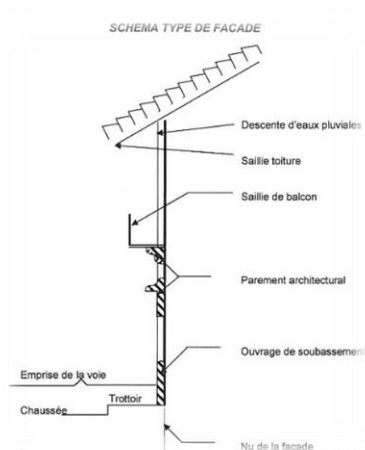


- L'ensemble des serrureries d'un bâtiment seront de même dessin et de même teinte.
 - Les arcades et autres structures ou ouvertures à forme cintrées sont prosrites. Les poteaux non structurels sont prosrits.
 - Lorsque la construction présente un mur pignon aveugle, le traitement architectural de celui-ci sera équivalent à celui d'une façade principale. Les murs pignons aveugles seront traités comme des façades.
 - Aucun édicule technique (tel que les climatiseurs etc....) n'est admis en façade. L'ensemble des édicules non positionnés en toiture (dans les conditions suscitées) devront être intégrés dans la volumétrie du bâtiment. Une attention toute particulière sera apportée au bruit, mouvements d'airs et nuisances induits par l'ensemble des éléments de machinerie (ventilation ...). Aucune rejetée d'air ne sera admise entre 90 et 180 cm mesurés verticalement au-dessus du sol extérieur.
 - En secteur 2AUz1, les règles complémentaires suivantes s'appliquent :
 - o Les grandes façades linéaires ne seront pas admises. Elles devront être segmentées afin de contribuer à l'expression d'une richesse spatiale.
 - o Des décalages d'ouvertures, des alternances de vides et de pleins suivant un rythme cohérent permettant d'apporter une variété dans l'expression architecturale contemporaine, tout en assurant une unité d'ensemble sont à rechercher.
 - Pour les commerces, les règles complémentaires suivantes s'appliquent. Ils devront posséder au moins une façade commerciale. L'unité de la façade sera recherchée sur toute sa hauteur. Une façade commerciale se définit au minimum par deux des éléments suivants :
 - o La présence d'une enseigne commerciale,
 - o Les éléments d'appels nécessaires à la bonne lisibilité du commerce,
 - o L'accès des clients au commerce.
- Les façades commerciales devront obligatoirement :
- o Être implantées en limite de l'emprise publique.
 - o Proposer des dispositifs de fermeture à l'intérieur des vitrines.
-
- Sur le « mail commercial », les règles complémentaires suivantes s'appliquent :
 - o Les menuiseries en bois et en PVC sont interdites.
 - o Les menuiseries seront dans les teintes : RAL 7035 / 7038 / 9018.
 - o Les portes de parking et de garages sont interdites.



- Les volets ouvrants à la française sont interdits.
- Les stores toiles verticales sont interdits.
- Les volets seront dans les teintes : RAL 7035 / 7038 / 9018.
- Les volets bois teinte naturelle sont autorisés.
- Les gardes corps seront métalliques. Les gardes corps maçonnés sont proscrits.
- Les gardes corps seront dans les teintes : RAL 7035 / 7038 / 9018.

- Concernant les saillies sur le domaine public, elles sont soumises à une autorisation d'occupation du domaine public et devront respecter les règles complémentaires suivantes :



- Tout surplombs sur l'espace public devra respecter au minimum une hauteur de 4m au-dessus du niveau du trottoir ou d'un passage piétons et 4,50m au-dessus du niveau de la chaussée dans les voies dépourvues de trottoir (excepté pour les saillies évoquées au dernier point du présent paragraphe).
- Règles complémentaires pour les balcons et les bow-windows : Ils ne pourront dépasser les dimensions suivantes comptées horizontalement depuis le nu de la façade :
 - 0.20 mètres sur les voies d'une largeur inférieure ou égale à 7 mètres
 - 0.50 mètres sur les voies d'une largeur comprise entre 7.01 et 12 mètres
 - 0.80 mètres sur les voies d'une largeur comprise entre 12.01 et 15 mètres
 - 1.00 mètres sur les voies d'une largeur comprise entre 15.01 et 30 mètres
 - 1.20 mètres sur les voies d'une largeur supérieure à 30 mètres
- Règles complémentaires pour les saillies de toitures (généralisées, corniches, etc ...). Elles ne pourront dépasser les dimensions suivantes comptées horizontalement depuis le nu de la façade :
 - 0.30 mètres sur les voies d'une largeur inférieure ou égale à 6 mètres
 - 0.40 mètres sur les voies d'une largeur comprise entre 6.01 et 8 mètres
 - 0.50 mètres sur les voies d'une largeur comprise entre 8.01 et 12 mètres
 - 0.60 mètres sur les voies d'une largeur comprise entre 12.01 et 15 mètres
 - 0.80 mètres sur les voies d'une largeur supérieure à 15 mètres
- Les autres saillies (parements architecturaux, descentes d'eaux pluviales, ouvrages en soubassement, etc ...) sont admises dans le respect de la sécurité civile et routière.

• Ouvertures :

- Les arcades et autres structures ou ouvertures à forme cintrées sont interdites.
- Les poteaux non structurels sont interdits.
- Lorsque la modénature est marquée par la menuiserie, alors elle la hiérarchise suivant une direction horizontale ou verticale. L'effet de maillage quadrangulaire est proscrit.
- Les menuiseries seront en bois, acier, pvc, aluminium dans une teinte allant du gris au noir. Les teintes naturelles sont autorisées. Pour un même édifice, elles devront d'un seul type matériau et dans la même gamme de teinte. Une variation de teinte participant à la modénature de la façade peut être tolérée. Il en sera de même pour les portes de parkings et garages.

• Volets et stores :

- Les volets seront dans une teinte allant du gris au noir. Les menuiseries bois teinte naturelle sont autorisées. Les volets devront être de couleur semblable ou proche (même famille chromatique) de celle des façades. Les volets d'un même édifice devront être de matériau et

dans la même gamme de teinte (les stores toile verticale ne sont pas concernés). Une variation de teinte participant à la modénature de la façade, peut être tolérée.

- Les volets ouvrants à la française seront à simple ou double battants. Cependant, ils sont interdits sur le mail commercial.
- Les coffres des volets roulants devront être dissimulés à l'intérieur du bâtiment ou en linteau de façon à ne pas être perceptible depuis l'extérieur des édifices.
- Les volets coulissants devront intégrer les éléments de guidage hauts et bas dans la modénature générale de l'édifice.
- Les stores à lamelle orientables sont autorisés à condition que le coffre et le moteur soient dissimulés en linteau ou en appui (pour que ces dernières ne soient perceptibles depuis l'extérieur des édifices).
- Les stores toiles verticales sont interdits côté rue, et autorisés côté cour ou jardin.
- Les stores à bannes sont interdits.

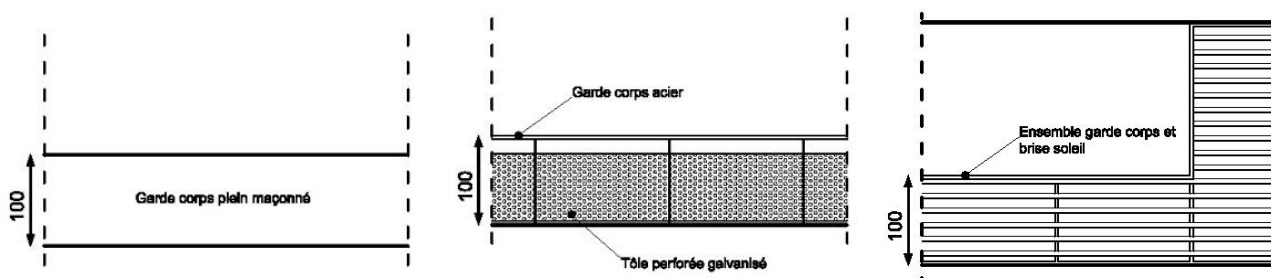
- **Pergola et pare-soleil :**

- Les pergolas et pare-soleils horizontaux devront se conformer aux règles d'implantation par rapport aux emprises publiques. Ils seront :
 - en bois finition lasurée teinte bois, acier, aluminium.
 - brises soleils en aluminium ou en serrurerie seront de teintes RAL 7035 / 7038 /9018.
 - dans une teinte naturelle ou allant du gris au noir.
 - accompagnés de plantations grimpantes pour contribuer à donner une image paysagère. Cependant, les claies constituées de tiges de cannes (ou imitations) assemblées à l'aide de fil de fer (canisses) sont interdites.

- **Garde-corps :**

- Les gardes corps entre espaces publics et privés situés au RDC feront également office de grille de défense. Ils peuvent être réalisés :
 - en maçonnerie.
 - en métal.
 - en aluminium ou serrurerie à condition qu'ils possèdent une des teintes suivantes : RAL 7035 / 7038 /9018.
 - en bois à condition que ce même bois soit utilisé en matériaux de façade.
- Les barreaudages peuvent être horizontaux et/ou verticaux.

Voici quelques exemples :



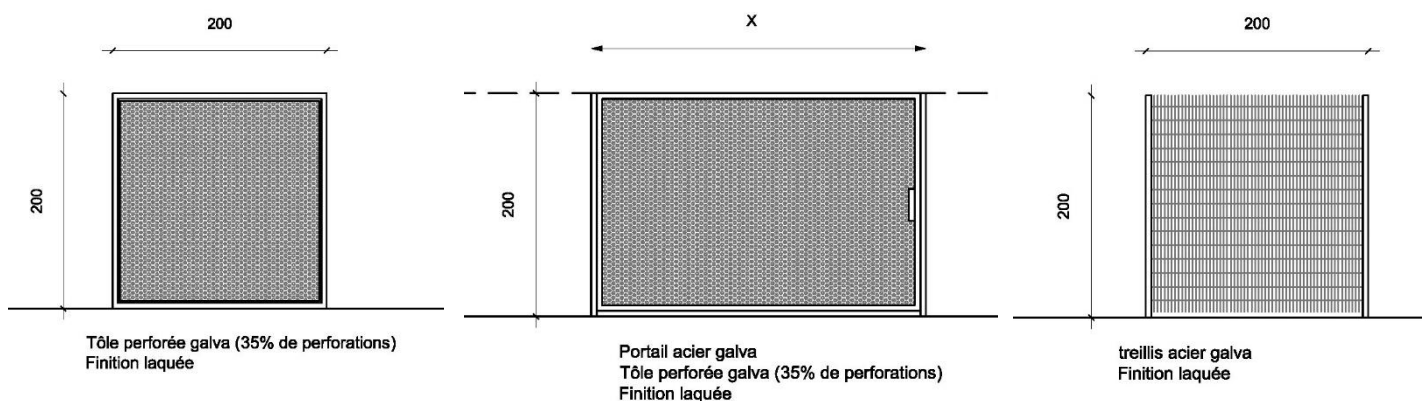
- **Protection visuelle et/ou solaires :**

- Les claies constituées de tiges de bruyères assemblées à l'aide de fil de fer (brande végétale) sont interdites.

- Les claies constituées de tiges de cannes (ou imitation) assemblées à l'aide d'un fil de fer (canisses) sont interdites.
- Lorsque cela est possible, la végétation assurant un rôle de protection solaire et/ou visuelle sera préférée.

- **Clôtures :**

- Les clôtures et les portails seront :
 - en tôle perforée galvanisée. Tout autre matériau est proscrit.
 - avec une finition laquée RAL 7035 / 7038 / 9018.
- Les clôtures devront ménager des échappées visuelles depuis et vers l'espace vert public. Dans ce cas, les haies sont interdites.



- Concernant les murs de soutènement, les règles sont les suivantes :
 - Si la différence de niveau entre les deux plateformes n'excède pas 60 cm, les murs de soutènement devront émerger de 25 à 50 cm au-dessus du niveau de la plateforme haute. Ils seront alors surplombés par une clôture conformément aux prescriptions ci-dessus.
 - Si la différence de niveau entre les deux plateformes excède 60 cm, les murs de soutènement pourront émerger au maximum 1,20 mètre au-dessus du niveau de la plateforme haute. Ils devront se conformer aux règles de sécurité en vigueur. Ils seront surplombés par une clôture conformément aux prescriptions ci-dessus, la hauteur totale n'excédant pas 2 mètres au-dessus de la plateforme haute.
- Les parcelles à vocation artisanale doivent être clôturées.
- Concernant les équipements publics, ils ne sont pas tenus d'être clôturés.
- Dans le cadre d'opérations groupées, les clôtures doivent faire l'objet d'une étude d'ensemble.
- Dans le secteur 2AUz3, les règles complémentaires suivantes s'appliquent :
 - L'ensemble des parcelles doivent être clôturées.
 - les clôtures et portails pourront également être :
 - en tôle galvanisée avec une finition laquée RAL 7016.
 - en treillis acier galvanisé finition laquée RAL 7016 / 7035 / 7038 / 9018 uniquement en limite séparatives.

- **Matériaux autorisés :**

- Les matériaux exprimant un ouvrage contemporain sont autorisés, tel que bétons architectoniques, métal ou acier laqué, aluminium laqué ou anodisé, verre, bois dans une utilisation contemporaine.
- Les bardages en lames métalliques ou panneaux profilés sont autorisés. Le bardage métallique devra être posé de sorte à accentuer

l'horizontalité des bâtiments. Les nervures devront être horizontales et non verticales.

- Sur les façades sud et ouest, les systèmes de brise-soleil, double-peau, volets coulissants et volets classiques, favorisant le confort thermique sont autorisés.

- Les menuiseries en aluminium sont autorisées. Les menuiseries en PVC sont tolérées excepté sur le mail commercial. Le profil sera réduit et le dormant invisible depuis l'extérieur.



- Dans le secteur 2AUz1, les règles complémentaires suivantes s'appliquent :
 - Les matériaux de sols extérieurs devront être choisis dans une volonté d'harmonie avec les matériaux mis en œuvre sur les emprises publiques.
 - Sur le « mail commercial » :
 - Les revêtements de sols situés au sud du mail commercial seront de nature et de teinte identiques aux matériaux mis en œuvre sur l'emprise publique le jouxtant.
 - Les revêtements de sols situés au nord du mail commercial seront de nature et de teinte identique aux matériaux mis en œuvre sur le parvis de l'équipement public.
 - Toutefois, les revêtements de sols autres que ceux prévues ci-dessus peuvent être admis lorsque leur modénature permet d'obtenir une unité architecturale.
- Dans le secteur 2AUz2, les règles complémentaires suivantes s'appliquent :
 - Les matériaux de sols extérieurs situés entre les bâtiments et les voiries devront être choisis dans une volonté d'harmonie avec les matériaux mis en œuvre sur les emprises publiques.
- Dans le secteur 2AUz3, les règles complémentaires suivantes s'appliquent :
 - Les revêtements de sols extérieurs à toute clôture seront de nature et de teinte identiques aux matériaux mis en œuvre sur l'emprise publique sur laquelle ils se raccordent.
 - Les voies de livraisons situées au sein des enceintes clôturées seront réalisées en enrobé.
 - Ces dispositions ne s'appliquent pas à l'emprise du projet de pôle d'échange multimodal.
 - Sur le « mail commercial » :

- Les revêtements de sols situés au sud du mail commercial seront de nature et de teinte identiques au matériau mis en œuvre sur l'emprise publique le jouxtant.
- Les revêtements de sols situés au nord du mail commercial seront de nature et de teinte identiques aux matériaux mis en œuvre sur le parvis de l'équipement public.
- Toutefois, les revêtements de sols autres que ceux prévues ci-dessus peuvent être admis lorsque leur modénature permet d'obtenir une unité architecturale.

- **Matériaux interdits :**

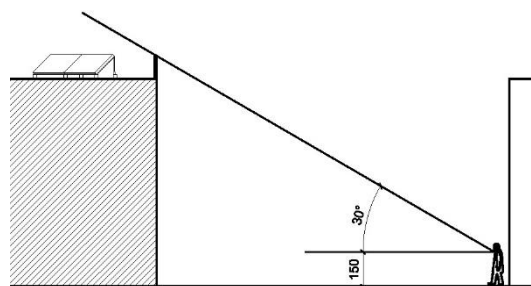
- Sont interdits :
 - les imitations de matériaux tels que faux moellons de pierre, fausses briques, faux pans de bois ainsi que l'emploi à nu en parements extérieurs de matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'un enduit, tels que les briques creuses, les agglomérés etc. ...
 - les plagiat d'architecture traditionnelle locale ou néo-régionale
 - le verre réfléchissant, le bardage à ondulation verticale, les plaques sous toiture non recouvertes de tuiles de couvert sont prosrites.
- De plus, dans le secteur 2AUz3, les enduits sont interdits.
- En revanche, sur le « mail commercial », en zone 2AUz1, les enduits sont tolérés dès lors qu'ils ne dépassent pas 15% de la surface totale des façades (toiture non comprise).

- **Couleurs :**

- Une unité de couleur entre les différentes façades sera recherchée.
- Tout parement métallique (panneaux sandwichs, cassettes, bardages ...) sera de couleur gris. Les parements métalliques non gris sont tolérés dès lors qu'ils ne dépassent pas 10% de la surface totale des façades (toiture non comprise).
- Les enduits seront de teintes naturelles. Les enduits blancs, bleus, verts, violets sont proscrits.
- L'ensemble des serrureries extérieures seront de teintes RAL 7035 / 7038 / 9018.
- La couleur des volets ou de toute protection solaire légère sera en harmonie avec les tons du bâtiment.
- Dans le secteur 2AUz3, les règles complémentaires suivantes s'appliquent :
 - L'ensemble des serrureries extérieures seront de teintes RAL 7016 / 7035 / 7038 / 9018.

- **Energies solaires :**

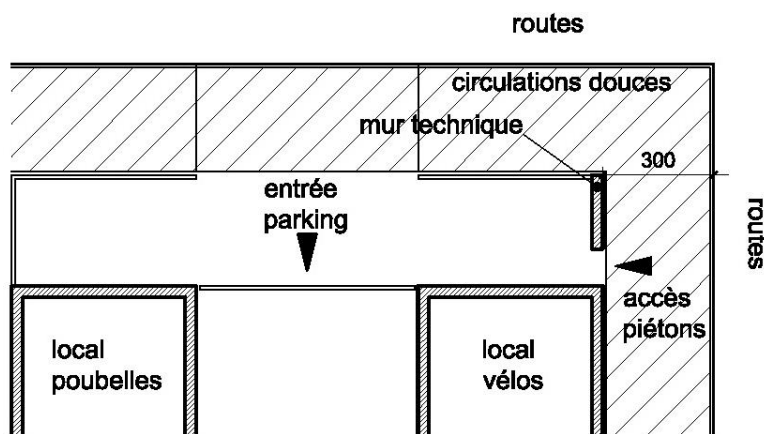
- Les panneaux solaires en toiture devront :
 - Apparaître sur les plans de permis de construire.
 - Etre rendus invisibles depuis la voie.
 - Faire partie intégrante de la conception de l'ensemble de la construction
- En cas d'utilisation de l'énergie solaire en toiture, une adaptation est admise pour permettre son bon fonctionnement.



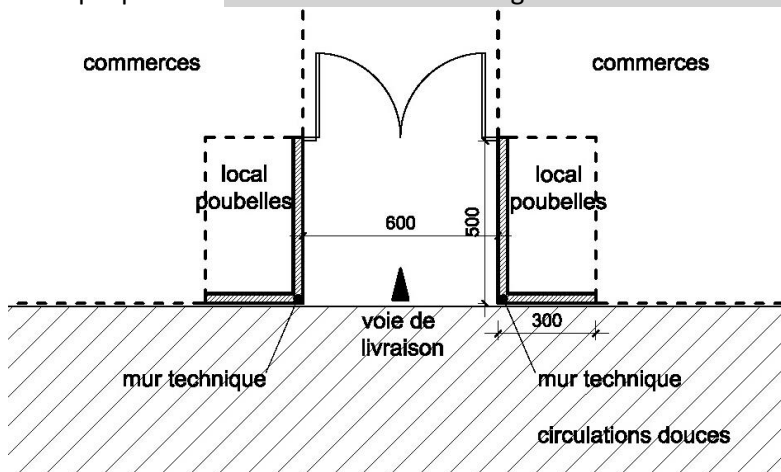
- **Murs techniques :**

- Les murs techniques seront maçonnés de teinte et/ou d'enduis semblables aux façades de l'édifice. Ils seront en L ou en U de sorte à servir de protection des poubelles contre le vent.
- Ils seront surmontés d'un ouvrage de serrurerie permettant de masquer la vue les conteneurs à ordures.
- Les compteurs et ouvrages de génie civil particuliers seront réalisés perpendiculairement aux voies de dessertes fournies par l'aménageur.
- Les murs techniques seront faciles d'accès depuis le domaine public, ils devront respecter l'ensemble des prescriptions des différents concessionnaires.
-
- Les murs techniques des logements individuels seront disposés le long des espaces réservés au stationnement, ils pourront être individuels ou regroupés.
- Dans la mesure où les locaux poubelles, les compteurs et ouvrages de génie civil particuliers ne sont pas intégrés dans l'édifice principal des logements collectifs, des murs techniques seront disposés suivant le même principe que pour les logements individuels. Ces murs techniques seront suffisamment dimensionnés afin qu'il ne soit pas nécessaire d'en disposer plusieurs.

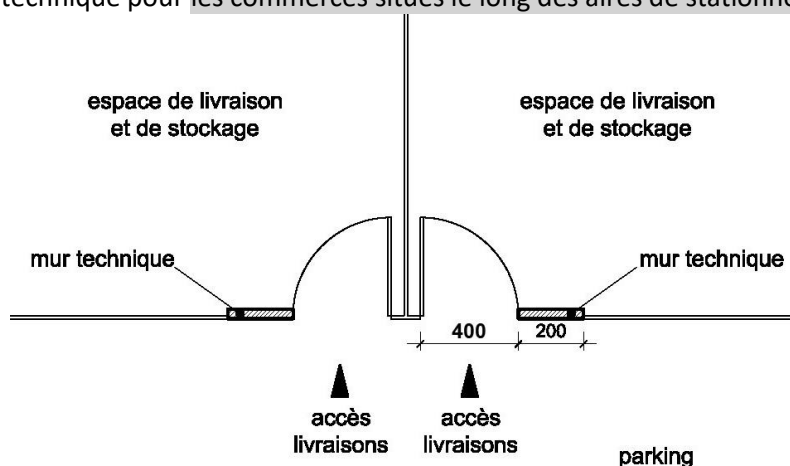
Exemple de mur technique pour les bureaux :



Exemple de mur technique pour les commerces situés le long des voies de livraison :

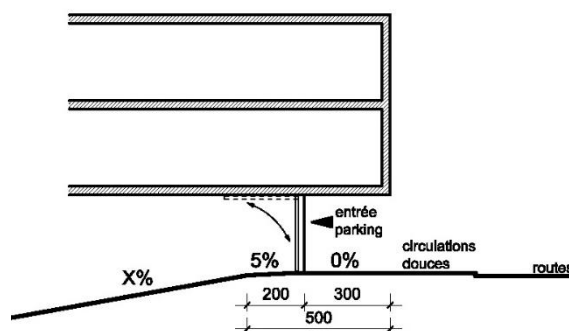


Exemple de mur technique pour les commerces situés le long des aires de stationnement :



Le stationnement des véhicules :

- Les aires de stationnement publiques sont mutualisées.
- En complément, des places de stationnement ou aires de stationnement privatives dédiées aux logements, à l'hôtellerie, aux employés du commerce et de l'artisanat sont implantées hors de l'emprise publique.
- Les accès aux parkings souterrains sont réalisés avec un retrait de 3.00 m minimum par rapport à l'alignement. Les rampes d'accès ne pourront être réalisées dans ce retrait. Une attention toute particulière sera portée à la visibilité des véhicules sortant des parkings souterrains.



- Dans le secteur 2AUz1 et 2AUz3, les règles complémentaires suivantes s'appliquent :
 - Pour les constructions destinées aux commerces, le stationnement destiné aux visiteurs est réalisé sur l'emprise publique dans des parkings mutualisés.
 - Pour le stationnement à destination des employés, il ne sera pas visible depuis la voie publique.

Prescriptions paysagères :

- Les espaces privatifs sont essentiellement des jardins en pleine terre (qu'il s'agisse de jardin sur dalle ou de jardinière).
- Les espaces verts intègrent les espaces de rétention des eaux pluviales nécessaires. Ceux-ci sont traités sous la forme rétentions paysagères, jardins « en creux », noues paysagées ou encore d'aire de jeux.
- Toute surface sur dalle végétalisée aura un exutoire naturel ou assuré par un réseau d'assainissement.
- Les espèces végétales devront être adaptés aux conditions climatiques Méditerranéenne.

- **Palette végétale :**

Les espèces d'arbres recommandées pour les percées végétales sont : Le peuplier tremble, l'arbre de Judée, le robinier faux acacia (ou « acacia »), le cornouiller du Japon et le prunier cerise.



- **Tailles et densité des plantations :**

Désignation	Densité de plantation recommandée
Arbres tiges	1 u/25m ² d'espaces libres
Arbrisseaux	1 u/2.25m ² d'espaces libres
Arbustes	2 u/m ² d'espaces libres
Graminées	6 u/m ² d'espaces libres

- **Dans le secteur 2AUz1 :**

- Les espaces libres et aires de stationnement doivent être plantés de Ginkgo biloba (ginkgo)
- Les espaces libres doivent être plantés de 1 arbre de haute tige pour 25m² d'espaces libres.
- Toutefois, les plantations autres que celles prévues ci-dessus peuvent être admises dans le but de former une unité paysagère.
- Sur le « mail commercial », en complément des autres règles, aucun arbre ne peut être planté entre les façades des bâtiments et le mail commercial.

- **Dans le secteur 2AUz2 :**

- Les espaces libres doivent être plantés d'au moins 1 arbre de haute tige pour 25m² d'espaces libres.
- Les espèces recommandées pour les plantations dans les espaces de rétention d'eau pluviale (jardins en creux, noues) :
 - Populus tremula (peuplier tremble)
 - Corylus avellana (noisetier commun)
- Les espèces recommandées pour les plantations dans les espaces libres (non compris les espaces de rétention d'eau pluvial) sont:
 - Robinia pseudo acacia « pyramidalis » (robinier faux acacia)
 - Morus alba « fruitless » (murier blanc)
 - Lagerstroesmia indira (lilas des indes)
- Il est recommandé de planter sur les talus un mélange d'arbustives teucrium aureum et phlomis lychnictis.
- Des plantations autres que celles prévues ci-dessus peuvent être admises dans le but de former une unité paysagère.

- **Dans le secteur 2AUz3 :**

- Toutefois, les plantations autres que celles prévues ci-dessus peuvent être admises dans le but de former une unité paysagère.
- Sur le « mail commercial », en complément des autres règles, aucun arbre ne peut être planté entre les façades des bâtiments et le mail commercial.