



2^{ÈME} MODIFICATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

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

5A – Étude d'entrée de ville valant Orientations d'Aménagement et de Programmation - PAE du Roubié – Zones AUE1 et AUE2

Pièce non modifiée par la 2^{ème} modification du PLU

Ce document est issu de la révision générale du PLU et a été réalisé par l'agence Krépis

Révision générale approuvée par DCM le
25 avril 2013

Modification simplifiée n°1 approuvée par
DCM le 28 mai 2014

Révision allégée n°1 approuvée par DCM le
10 février 2015

Modification n°1 approuvée par DCM le
05 juillet 2016

Modification n°2 approuvée par DCM le
01 mars 2019

URBAN PROJECTS
Urbanisme Programmation urbaine

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





SOMMAIRE

AUTEURS DE L'ÉTUDE :

Cette étude a été réalisée au sein de l'agence Krépis par Franck SOLER, urbaniste et Sébastien SCHNEIDER, urbaniste-programmiste, en partenariat avec Yvette CARNEIRO, architecte-urbaniste.

A. INTRODUCTION	1
ÉTUDE D'ENTRÉE DE VILLE / L.111-1-4.....	5
SITUATION DU PROJET AU REGARD DES GRANDES ORIENTATIONS DU PLU.....	7
B. LE SITE : ENJEUX ET CONTRAINTES	8
1. LE SITE DU ROUBIÉ : UNE DOUBLE SÉQUENCE SUR L'A9	9
1. Occupations du sol, paysage et environnement	9
2. Analyse séquentielle des perceptions depuis l'A9	14
2. LES ACCÈS ET LES LIAISONS URBAINES	20
1. Roubié sud	20
2. Roubié nord	20
3. LES RISQUES MAJEURS ET LA SÉCURITÉ	21
4. L'EXPOSITION AU BRUIT.....	22
C. LES ÉLÉMENTS DU PROJET AU REGARD DES ENJEUX D'« ENTRÉE DE VILLE »	26
1. L'URBANISME : UN PROJET ORGANISANT L'EXTENSION DU VILLAGE VERS LE NORD- OUEST	27
1. L'articulation du projet avec le tissu urbain proche.....	27
2. Le traitement des formes urbaines	27
3. L'organisation du projet	28
4. La qualité de la sécurité des accès et de la desserte	28
5. Les protections phoniques	28
2. LE PAYSAGE : UN PROJET INTÉGRÉ ET VALORISANT	29
1. Les lignes de force du paysage	29
2. Le traitement des vues	29
3. Les plantations	29
3. L'ARCHITECTURE : UN TRAITEMENT EXTÉRIEUR QUALITATIF	30
1. L'aspect extérieur des constructions	30
2. L'isolation phonique des bâtiments	30
D. LE PROJET	32
1. LE PÉRIMÈTRE DU PROJET	33
2. LE PROGRAMME	34
3. LA COMPOSITION URBAINE ET LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS	35
4. LE TRAITEMENT DES NUISANCES ACOUSTIQUES LE LONG DE L'AUTOROUTE	42
5. LES OBLIGATIONS RÉPONDANT AUX ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	42

A. INTRODUCTION

Cette étude d'entrée de ville (art. L.111-1-4 du code de l'urbanisme) fait suite à deux procédures de révision simplifiée du POS de Pinet approuvées en décembre 2009. Ces procédures ont conduit à la **création de deux zones 3NA et 4NA** devant permettre la réalisation d'un projet de zone d'activités économiques, au sud et au nord de l'autoroute A9, lieu-dit Roubié.

Dans le cadre de l'élaboration du PLU, cette étude a été intégrée au nouveau document d'urbanisme et vaut « orientations d'aménagement et de programmation » (en référence à l'article L.123-1-4 du code de l'urbanisme) pour les nouvelles zones AUE1 et AUE2.

Le village de Pinet est fortement contraint par la présence de l'infrastructure autoroutière. Dans le cadre de son développement urbain futur, la commune étudie les possibilités d'une urbanisation en bordure de l'autoroute ; en effet, les terrains concernés du Roubié représentent un enjeu majeur au regard :

- du potentiel foncier facilement mobilisable (terrains communaux ou terrains en déprise agricole),
- des facilités d'accès et de raccordement aux réseaux,
- des possibilités en terme de valorisation paysagère (nouvelle façade urbaine qualitative marquant la traversée du village depuis l'A9).

Le secteur du Roubié représente donc un secteur stratégique dans le cadre du développement économique et urbain de la commune de Pinet. La réalisation d'un projet de zone d'activités économiques sur ce secteur du Roubié nécessite de supprimer (ou de réduire) l'inconstructibilité liée à l'application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme (amendement Dupont).

La commune de Pinet, soucieuse de la qualité de ses entrées de village, a souhaité **préciser et compléter les règles définies dans le PLU pour les zones AUE1 et AUE2.**

Localisation du projet sur le territoire communal



Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée / commune de Pinet – étude d'entrée de ville projet de PAE du Roubié

application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

ÉTUDE D'ENTRÉE DE VILLE L.111-1-4



L'amendement Dupont s'applique aux espaces non urbanisés situés de part et d'autre des voies à grande circulation. Il définit une bande de 75 ou de 100 mètres (selon le statut de la voie concernée) de part et d'autre de l'axe de la voie dans laquelle les constructions et installations nouvelles sont interdites.

Une urbanisation est toutefois possible à condition qu'elle soit justifiée et motivée, à travers le règlement des zones concernées, au regard des cinq critères suivants :

- insertion paysagère,
- traitement urbain et environnemental,
- traitement architectural,
- nuisances (notamment phoniques),
- sécurité.

Le législateur a instauré ce régime particulier pour préserver la qualité des entrées de villes qui sont souvent envahies par des zones commerciales peu valorisantes avec une multiplication de constructions de type « boîtes à chaussures ». **Il s'agit donc de proposer un aménagement qualitatif adapté aux enjeux et aux contraintes liés à la proximité de l'infrastructure.**

Dans le cas de Pinet, les enjeux ne sont pas à proprement parler ceux d'une « entrée de ville » puisque l'autoroute ne fait que traverser le territoire communal. Les enjeux relèvent plus du paysage et de l'intégration urbaine et environnementale des projets qui seront sensiblement perçus depuis l'autoroute.

SITUATION DU PROJET AU REGARD DES GRANDES ORIENTATIONS DU PLU

Le projet objet de la présente étude concerne un ensemble de terrains classés en **zones AUE1 et AUE2 au projet de PLU**. Les deux zones sont distinctes et répondent à des objectifs différents au regard des projets qui les concernent :

- pour la partie Roubié sud (zone AUE1), un projet de **parc d'activités économiques d'intérêt communautaire** à vocation artisanale, commerciale et de services, associé à de l'habitat et à des équipements publics ;
- pour la partie Roubié nord (zones AUE2), un projet de zone d'activités mixtes à vocation artisanale et agricole prévoyant également le déplacement d'équipements communaux ; la zone comprendra un logement de gardiennage.

Les deux projets sont prévus à court et moyen termes ; pour la partie Nord (terrains communaux), il s'agit de répondre urgemment aux besoins d'installation de petites entreprises artisanales et agricoles de la commune.

L'objet de l'étude est de bien cerner les enjeux dans leur globalité et d'éviter que les deux projets soient « en concurrence » l'un avec l'autre.

- **Les objectifs de la révision générale du POS et sa transformation en PLU**

Les grands objectifs du futur PLU sont les suivants :

(1) « sortir » des « limites » du POS actuellement en vigueur

Aujourd'hui, force est de constater que le POS ne répond plus aux besoins communaux. Il ne permet plus notamment de développer, ni de maîtriser, les diverses activités sur le territoire communal : pénurie de terrains constructibles pour faire face à la demande en logements et au développement économique, inadaptation réglementaire à effet consommateur d'espace, etc.

(2) développer l'urbanisation

La commune de Pinet souhaite fournir des opportunités d'installation à ses populations, et notamment les jeunes actifs souhaitant rester sur la commune, accueillir des populations supplémentaires en assurant le lien et la mixité avec la population actuelle et préserver la qualité de vie liée à la ruralité.

(3) préserver l'environnement

La commune réaffirme son souci de raccordement des habitations au réseau d'eaux usées et l'adhésion au syndicat d'adduction d'eau du Bas Languedoc. Il s'agit également ici de préserver les espaces naturels sensibles de la commune et d'assurer la mise en valeur des paysages.

(4) soutenir l'économie locale

Cet objectif concerne à la fois la viticulture, activité principale de la commune qui doit être préservée et soutenue, l'aide à l'installation d'agriculteurs en maîtrisant la consommation d'espace et la mise en place d'une zone d'activité sur le secteur du Roubié. Le développement du tourisme "vert" représente également une opportunité pour la commune déjà renommée pour son vignoble (le Picpoul de Pinet) et pour la présence sur son territoire de la Via Domitia prochainement classée au patrimoine mondial de l'UNESCO.

La révision du POS de Pinet a été prescrite le 18 avril 2006. Un diagnostic communal synthétique a été réalisé en avril 2007 ; sur cette base, les élus ont élaboré un premier **PADD** (projet d'aménagement et de développement durable) qui a été débattu en conseil municipal du 12 octobre 2009.

Le projet de PAE du Roubié (Nord et Sud) entre bien dans le cadre des objectifs du PADD, avec :

- le renforcement du développement économique et l'accueil des entreprises,
- l'amélioration et le renforcement des équipements communaux (nouvelle salle polyvalente),
- le renforcement des liaisons urbaines entre les quartiers (nouvelle liaison structurante prévue entre l'avenue de Pézenas et le chemin de Florensac),
- la valorisation des franges urbaines du village.

B. LE SITE : ENJEUX ET CONTRAINTES

1. LE SITE DU ROUBIÉ : UNE DOUBLE SÉQUENCE SUR L'A9

Les deux sites du Roubié nord et du Roubié sud constituent des façades en bordure de l'autoroute A9. Le paysage viticole domine. La présence du village de Pinet est très discrète mais réelle.

Le site du Roubié est actuellement occupé par des friches et par des vignes exploitées. Le secteur est classé AOC "Picpoul de Pinet". Néanmoins, situées à proximité immédiate de l'autoroute, les parcelles en vigne ne jouissent pas d'une localisation privilégiée. La proximité de l'infrastructure autoroutière peut être source de nuisances (pollutions). La production n'est donc pas très valorisante sur ce secteur (de plus en plus de traçabilité exigée pour la commercialisation du vin).

1. Occupations du sol, paysage et environnement

- Roubié sud

photographie 1 : le secteur du Roubié sud entre vignes et chemins



Récemment, les vignes ont été gagnées par l'urbanisation du village (quartier de la Rouquette). La seule limite réellement marquée et visible sur le terrain correspond à la bande des 100 mètres inconstructibles de l'ancien POS. Une couture urbaine cohérente pourrait répondre à cette problématique. Certaines constructions isolées provoquent un mitage de la frange urbaine sur le domaine agricole.

photographie 2 : les vignes entre constructions existantes et autoroute



Entre le bâti et l'autoroute, quelques vignes encore régulièrement entretenues constituent une zone tampon de qualité ; cette zone tampon qualifie le paysage perceptible pour les utilisateurs de l'autoroute. Il est à craindre toutefois que les vignes existantes soient progressivement abandonnées et remplacées par des friches.

À plus grande échelle, la perception du vignoble depuis l'autoroute A9 qui est emblématique du biterrois doit être préservée.

Depuis l'autoroute, les premières constructions sont visibles. La limite du front bâti n'est pas affirmée, les constructions morcellent les vignes et s'incrustent dans un paysage souffrant d'identité. Ces constructions ne sont pas forcément qu'au second plan, elles forment un tissu bâti plutôt hétérogène et ne constituent en rien un front urbain.

Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée / commune de Pinet – étude d'entrée de ville projet de PAE du Roubié

application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

photographie 3 : le fossé entre le bord de l'autoroute et le secteur agricole



photographie 4 : vue sur le site du Roubié Sud depuis l'autoroute



photographie 5 : l'urbanisation du village visible depuis le pont sur l'autoroute (une frange urbaine peu marquée)



Le front urbain du village de Pinet s'inscrit en arrière-plan ; il est « fondu » dans le paysage lointain. Le bois de la Grande Raze représente un des éléments remarquables du paysage lointain perçu depuis l'autoroute (dans le sens Montpellier > Béziers).

Depuis l'autoroute, il n'y a pas de perception de « traversée de village ». Dans ce contexte, la mise en place d'un parc d'activités économiques aura des incidences notables (rapprochement du front bâti perçu depuis l'autoroute) ; le projet devra donc proposer un traitement paysager de qualité et présenter un tissu bâti affirmé, structuré et bien géré en termes d'architecture, d'implantation et d'alignement.

photographie 6 : occupation des sols entre vignes et friches



En terme de topographie, le dénivelé est assez faible entre la bande roulante de l'A9 et les terrains concernés par le projet (zone AUE1). Un petit merlon est toutefois à noter.

Les perceptions sur le site depuis l'autoroute sont donc assez ouvertes ; il est donc important que le projet de PAE offre une image cohérente et qualitative.

photographie 7 : première séquence (sens Béziers < Montpellier) avec vue sur l'ouest du village



photographie 8 : vue sur les vignes avec les constructions discontinues en arrière plan



photographie 9 : entre vignes et hangar agricole



Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée / commune de Pinet – étude d'entrée de ville projet de PAE du Roubié

application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

photographie 10 : les constructions le long de la route de Castelnau de Guers ; en arrière-plan, le village de Pinet



- **Roubié nord**

Le site du Roubié nord est constitué des terrains en friches avec des strates herbacées basses et un sol presque nu.

La terrain avec la haie repérée aux photographies 11 et 12 suivantes permettrait de recevoir le bassin de rétention. Au niveau topographique, il s'agit d'un point bas.

photographie 11 : le site du Roubié nord entre friches et chemins



photographie 12 : des friches et une haie



photographie 13 : façade peu visible depuis l'A9 (sens Béziers > Montpellier)



La photographie ci-dessus montre le talus bordant l'autoroute au droit du site. Il existe un petit merlon où une végétation adventice s'est développée. Cet élément atténue les perceptions sur le site depuis la voie.

La problématique de ce secteur est liée au caractère naturel très affirmé du site qui s'inscrit dans un espace agricole préservé et peu dégradé. Seul le mas du Petit Roubié (et ses annexes) est présent à proximité du site. Il s'agit d'un domaine agricole comprenant un corps de mas conséquent, des dépendances et un corps de ferme (hangar) en construction.

photographie 14 : la façade depuis la A9 entre friches et talus boisé



Le talus protège le mas du Petit Roubié ; la friche du site reste cependant partiellement visible depuis l'A9. Un traitement paysager devra être opéré dans le cadre du projet.

La photographie suivante illustre bien l'abaissement progressif du talus vers l'Est. Les façades ouest et sud des futurs bâtiments seront bien exposées.

photographie 15 : l'abaissement du talus vers le site



Le projet de PAE sera visible depuis l'A9 dans les deux sens. Toutefois, cette séquence est très courte et les talus limitent sensiblement les vues lointaines. Il conviendra d'apporter un soin particulier aux bâtiments (traitement architectural des façades et des toitures) ainsi qu'aux espaces libres.

Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée / commune de Pinet – étude d'entrée de ville projet de PAE du Roubié

application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

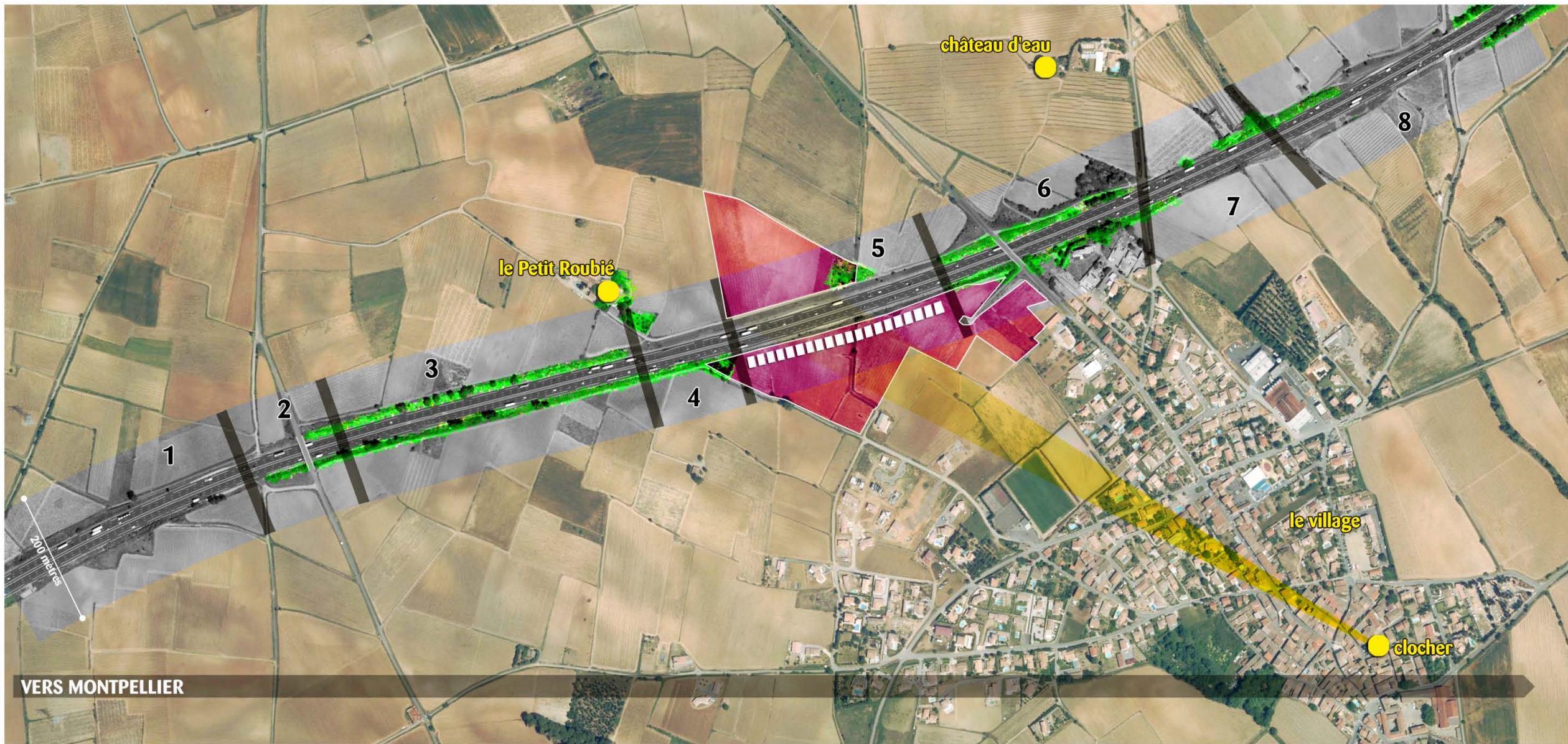
2. Analyse séquentielle des perceptions depuis l'A9

L'autoroute A9 traverse le territoire communal et en particulier le site du Roubié. Ce type d'infrastructure supporte un trafic rapide et parfois dense. La nature des déplacements et la morphologie de l'espace conduisent à favoriser les perceptions plutôt lointaines sur le paysage. Les vues sur les abords de la voie sont généralement furtives.

Les abords des voies à grande vitesse présentent un certain nombre de défaillances (nuisances sonores, olfactives, limites, etc.) tout en offrant un espace "vitrine" majeur aux territoires traversés. Le site objet de l'étude doit pouvoir apporter des réponses en matière d'intégration de cette infrastructure au sein du projet communal tout en offrant un nouveau paysage plus structuré pour les usagers de l'A9.

L'analyse a pris en compte une large tranche du parcours autoroutier afin de cerner le contexte paysager élargi.

DANS LE SENS BÉZIERS – MONTPELLIER



SÉQUENCE 1



SÉQUENCE 2



SÉQUENCE 3



SÉQUENCE 4



SÉQUENCE 1 : LA PLAINE VITICOLE

Cette séquence (hors commune) caractérise fortement l'activité agricole dominante : la viticulture. Les vues sont ouvertes et lointaines. Le paysage viticole s'étend de part et d'autre de l'A9. Ces perceptions caractérisent un espace à dominante rurale.

La topographie est peu marquée ce qui permet de distinguer les reliefs lointains et les masses boisées qui se détachent (domaines, Mont Saint-Clair).

SÉQUENCE 2 : L'ENTRÉE SUR LA COMMUNE

Le pont qui enjambe l'autoroute marque également la limite de la commune de Pinet. Dans ce sens, cet ouvrage d'art agit comme "une porte d'entrée".

Les vues lointaines s'atténuent. Le remblai lié au pont enjambant l'A9 marque une nouvelle partie du parcours. Les perceptions sont resserrées et centrées sur l'axe de circulation.

A ce niveau, le site d'étude n'est pas visible.

SÉQUENCE 3 : UN CORRIDOR VERT

Après le pont, le talus se prolonge et continu à bloquer les vues sur les abords de l'A9.

Le talus crée un paysage au premier plan qui génère une fermeture de l'espace. Les vues lointaines sont impossibles. Les perceptions sont centrées sur la voie et sa perspective.

Les plantations de résineux en alignements accentuent le masque et créent un effet **corridor végétal monotone**. Lorsque le talus n'est pas planté d'arbres, aucun traitement paysager particulier n'est perceptible laissant la végétation naturelle coloniser l'espace.

Cette séquence prend fin lorsque les premiers repères du paysage permettent d'identifier le site d'étude : domaine du Petit Roubié. Ces vues sont possibles grâce à un **abaissement progressif des buttes de terre** en allant vers Montpellier.

SÉQUENCE 4 : ARRIVÉE SUR LES SITES D'ÉTUDE

Cette séquence est brève et se situe juste avant de traverser le site d'étude. Elle possède une certaine importance car elle permet d'évaluer les perceptions des limites du site, autres que celles avec l'A9.

Les repères urbains visibles permettent à l'usager d'identifier le passage à proximité d'un espace urbain sans pouvoir réellement l'assimiler à un village. Le bâti du premier plan étant peu valorisant et manquant de structuration dans la silhouette produite.

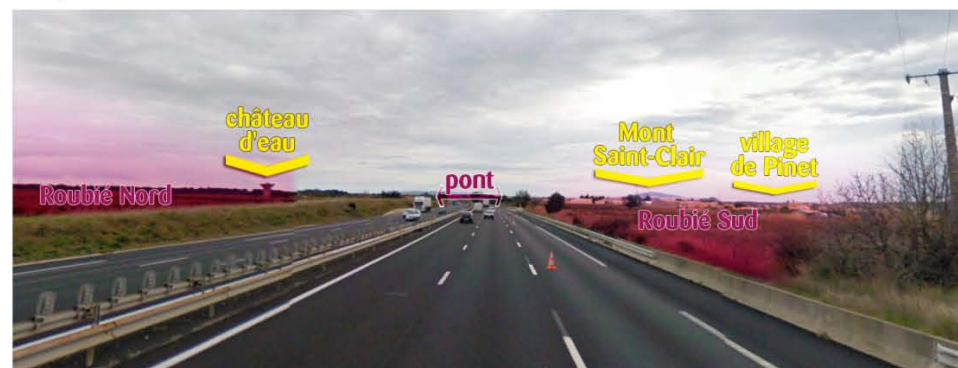
Le château d'eau constitue un repère éloigné tandis que le domaine de Roubié permet de localiser le Nord du site.

Un bosquet marque la limite du site Sud. Ce même bosquet crée un masque visuel bref.

Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée / commune de Pinet – étude d'entrée de ville projet de PAE du Roubié

application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

SÉQUENCE 5



SÉQUENCE 6



SÉQUENCE 7



SÉQUENCE 8



SÉQUENCE 5 : AU DROIT DE ROUBIÉ NORD ET SUD

La partie Nord surplombe légèrement l'A9 alors que la partie Sud se situe plus au moins au niveau de la voie. Dans les deux cas, **le site est très largement visible**. En l'état (friche ou planté de vignes), des **vues relativement lointaines sont possibles**. Le village, le bois de la Grande Raze, le château d'eau et même le Mont Saint-Clair sont autant d'éléments qui apparaissent sur le paysage de cette séquence.

Riche en repères visuels, la séquence manque pourtant d'un caractère affirmé. Le paysage lointain bien que très identitaire du territoire (Mont Saint-Clair, clocher), est déjà noyé dans un second plan sans qualité, désorganisé et trop hétérogène. De la même façon, la perception du village est bien identifiable mais l'image offerte n'est pas qualitative.

Ici, la séquence est un **"entre-deux" ni rural, ni urbain**. Cette séquence qui offre l'image villageoise de Pinet peut être requalifiée au travers du projet urbain sur le secteur de Roubié.

SÉQUENCE 6 : LE PONT DE LA RD 161E2

Comme pour la séquence 2, un pont enjambe l'autoroute. Il est par ailleurs l'axe viaire reliant Roubié Nord et Roubié Sud. Il marque **la fin de la séquence ouverte sur le village** et plus largement le paysage.

Le talus ferme progressivement l'espace et bloque les vues. La végétation qui a colonisé les pentes du remblai accentue encore l'effet de renfermement de l'espace.

SÉQUENCE 7 : RÉOUVERTURE DES PERCEPTIONS

Sur une courte séquence, quelques constructions du village sont furtivement perceptibles. Cependant, **le premier plan de vignes et la signalisation attirent l'attention sur cette image viticole valorisante**.

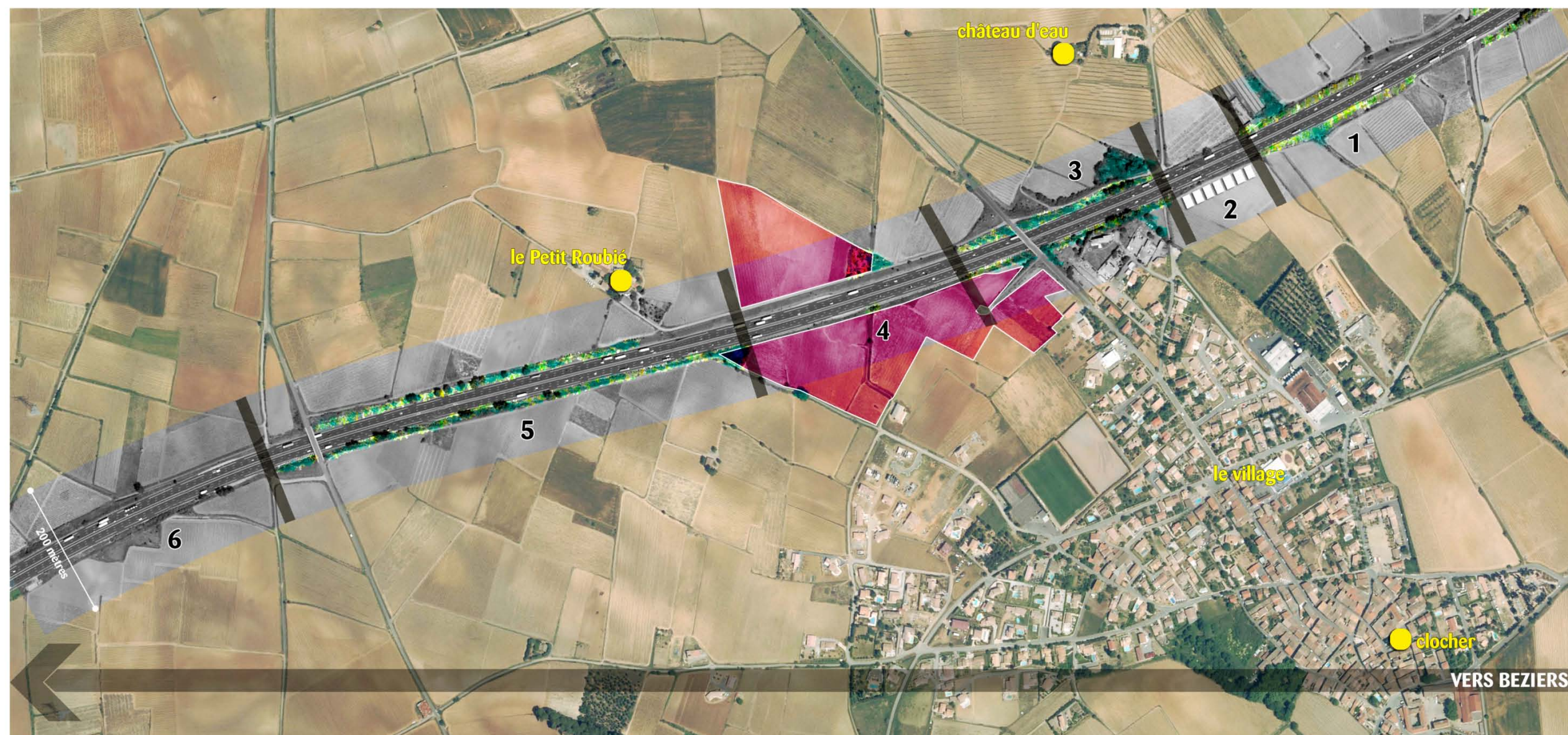
La ripisylve du Soupié marque la fin de cette séquence de transition entre l'espace villageois et l'espace urbain.

SÉQUENCE 8 : LE PAYSAGE VITICOLE

La dernière séquence comme la première est largement ouverte sur la plaine et ses vignes. Ici, le paysage prend plus de relief car le Mont Saint-Clair est plus facilement visible et identifiable.

Quelques ensembles boisés et arbres isolés viennent rompre l'horizontalité du paysage viticole dominant.

DANS LE SENS MONTPELLIER – BÉZIERS



Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée / commune de Pinet – étude d'entrée de ville projet de PAE du Roubié

application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

SÉQUENCE 1



SÉQUENCE 1 : LA SILHOUETTE DU VILLAGE DE PINET

La **topographie peu marquée favorise les vues lointaines**. Sur cette première séquence du tronçon de voie étudié, les vues s'ouvrent à gauche de l'A9, vers le village avec en premier plan les vignes dont le produit fait la notoriété communale. Du côté gauche, les vues sont bloquées ponctuellement par des bosquets de résineux ce qui fragmente la séquence et crée un rythme aléatoire.

Le site d'étude n'est pas perceptible mais la présence visuelle de la frange urbaine de Pinet donne une **connotation semi-urbaine** à la séquence.

SÉQUENCE 2



SÉQUENCE 2 : APPROCHE DU VILLAGE

Sensiblement identique à la séquence précédente, ici, **l'ouvrage d'art permettant le franchissement de l'A9 modifie le fond de la perspective**. Il crée un événement sur le parcours et annonce l'approche imminente du passage à proximité d'un espace urbanisé.

Ce pont supporte la route qui permet de relier le site Roubié Nord avec le village.

La frange urbaine domine les perceptions du côté gauche alors que l'espace agricole, séparé par l'autoroute, permet des vues plus lointaines.

SÉQUENCE 3



SÉQUENCE 3 : LE PONT SUR L'A9

A l'approche du pont, le talus ferme peu à peu l'espace et bloque les vues lointaines. Le talus ne bénéficie d'aucun traitement paysager particulier. Les constructions édifiées aux abords de l'A9 sont séparées de celle-ci par des plantations d'arbres.

Les perceptions se recentrent sur la voie. En fond de perspective, le site de Roubié Sud est de plus en plus perceptible.

Après le pont sur l'A9, le site d'étude est largement visible et la légère courbe de la route oriente le regard plus particulièrement sur la partie Sud.

SÉQUENCE 4



SÉQUENCE 4 : LE SITE D'ÉTUDE

Cette séquence est importante car elle correspond à la traversée du site d'étude. La topographie permet des vues plus lointaines côté Roubié Sud. Le talus atténue les vues sur le site de Roubié Nord. Cependant cette situation en léger surplomb de la voie avec une incidence sur la perception du projet depuis la voie.

Globalement, l'urbanisation des deux sites aura un impact visuel depuis la voie et modifiera le paysage et les vues.

La silhouette du village souffre d'un manque de qualité du au phénomène de mitage. L'aménagement du secteur est l'occasion de traiter une nouvelle limite du village.

SÉQUENCE 5



SÉQUENCE 5 : UN CORRIDOR VERT

La fin du site d'étude est clairement identifiable, au Sud par l'ancien chemin rural en impasse et le bosquet en bordure d'autoroute, et au Nord grâce au domaine du Petit Roubié.

Le talus est de plus en plus important de part et d'autre et **bloque les vues** sur les abords de l'A9. Le talus crée un paysage au premier plan qui génère une fermeture de l'espace. Les vues lointaines sont impossibles. Les perceptions sont centrées sur la voie et sa perspective. Le pont enjambant l'autoroute marque la sortie du territoire communal.

Les plantations de résineux en alignement accentuent le masque et créent **un effet corridor végétal monotone**. Lorsque le talus n'est pas planté d'arbres, aucun traitement paysager particulier n'est perceptible laissant la végétation naturelle coloniser l'espace.

Cette séquence prend fin lorsque les vues s'ouvrent à nouveau.

SÉQUENCE 6



SÉQUENCE 6 : VUE SE RÉOUVRANT SUR LE PAYSAGE VITICOLE

Cette séquence (hors commune) caractérise fortement l'activité agricole dominante : la viticulture. Les vues sont ouvertes et lointaines. Le paysage viticole s'étend de part et d'autre de l'A9. Ces perceptions caractérisent un espace qui est à nouveau à dominante rurale.

2. LES ACCÈS ET LES LIAISONS URBAINES

1. Roubié sud

Les accès au site de Roubié Sud (zone AUE1) sont nombreux ; ils se font via l'avenue de Pézenas et, dans une moindre mesure, par le chemin du 12 juillet 1998 (ancien chemin du Roubié à Pinet) et par le chemin de Montagnac (chemin rural actuellement en impasse).

Cette configuration des accès permettra la réalisation d'une liaison interne au projet (entre l'avenue de Pézenas et le chemin du 12 juillet 1998), évitant ainsi un fonctionnement en impasse.

2. Roubié nord

L'accès au site de Roubié Nord (zone AUE2) se fait par la RD161E2 dite route de Pézenas (ou route de Castelnau-de-Guers), via le chemin du Petit Roubié. Ce chemin qui dessert le Domaine du Petit Roubié est étroit et n'a qu'une fonction de desserte rurale.

Pour le site du Roubié sud, les liaisons urbaines avec le village seront possibles avec le prolongement et l'aménagement des chemins existants. De nouvelles liaisons piétonnes et/ou cyclables vers le village et les équipements sportifs sont également possibles.

Pour le site du Roubié nord, l'autoroute interdit toute liaison directe avec le village.

La seule liaison urbaine commune aux deux parties nord et sud est l'axe avenue de Pézenas / route de Pézenas. Cet axe n'est aujourd'hui pas traité comme « entrée de village » ; les accotements ne sont pas aménagés et la voie est dépourvue de cheminements piétonniers (trottoirs existants sur le pont de l'A9 mais pas au delà) et de pistes cyclables.

Accès et liaisons urbaines





3. LES RISQUES MAJEURS ET LA SÉCURITÉ

Le site du projet n'est concerné par **aucun risque naturel majeur** (inondations, incendie ou mouvements de terrains).

En revanche, la proximité de la A9 entraîne une forte exposition au **risque de transport de matières dangereuses (RTMD)**.

Les aménagements devront prévoir d'éventuelles mesures de protection des biens et des personnes. La mise en place d'un merlon paysager et anti bruit pourrait notamment sécuriser les futurs espaces bâtis.

4. L'EXPOSITION AU BRUIT

L'autoroute A9 est une source de nuisances phoniques importantes. L'exposition au bruit doit être prise en compte pour les futures constructions.

En application de la directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, des **cartes de bruit stratégiques** ont été élaborées en septembre 2008 par ASF.

Ces cartes sont présentées ci-après.

La modélisation acoustique intègre en autres les trafics routiers (sur la base des TMJA correspondant à l'année 2006), la topographie du terrain et les bâtis ; elle a fait l'objet d'ajustements et de validations au moyen de mesures de 24 heures.

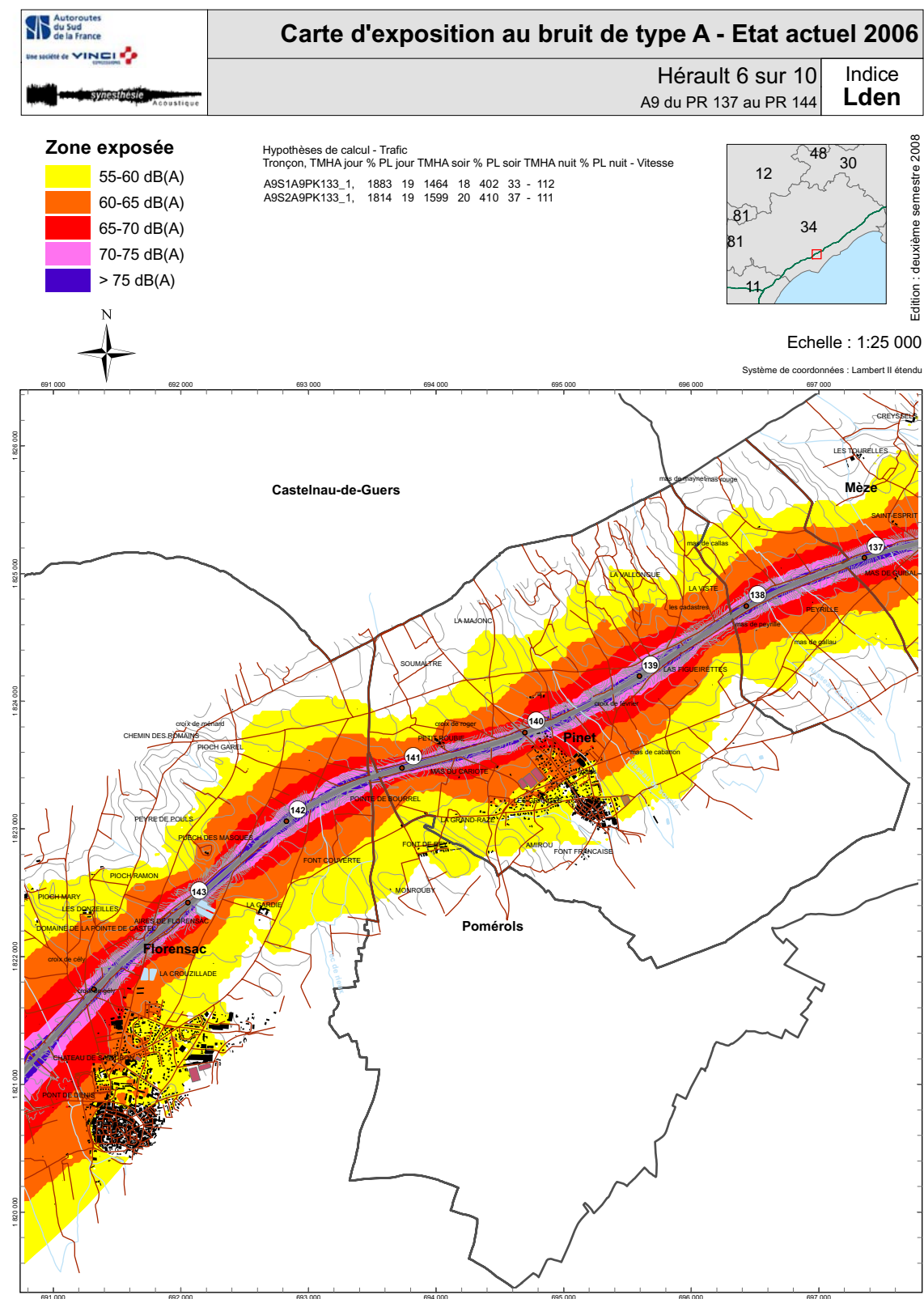
L'indicateur **Lden** traduit la gêne tout au long de la journée, entre 6 et 18 heures, additionné au niveau de bruit entre 18 et 22 heures plus 5 dB(A), additionné au niveau de bruit entre 22 et 6 heures plus 10 dB(A).

L'indicateur **Ln** traduit la gêne sur la période de nuit de 22 à 6 heures.

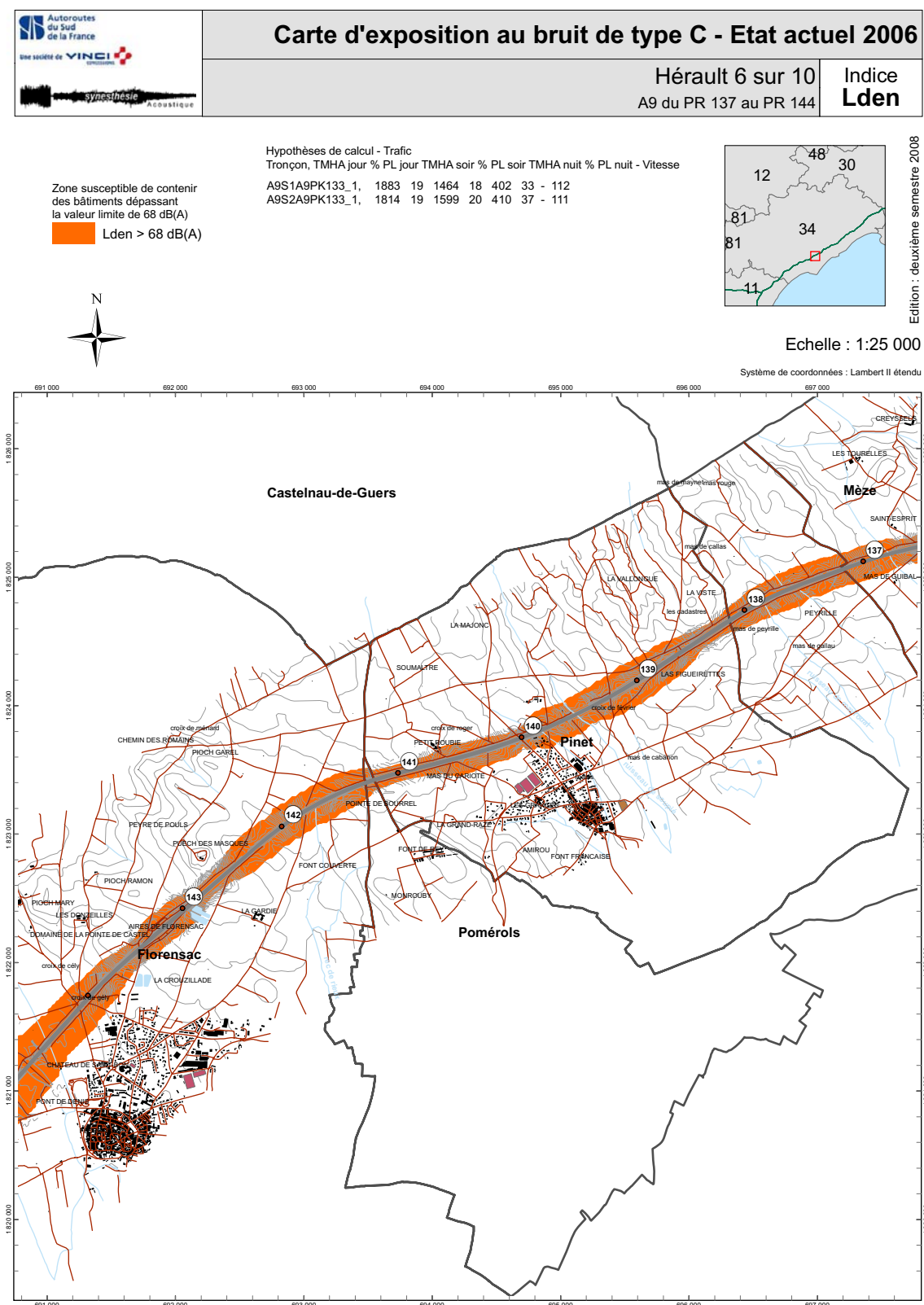
L'article L.572-6 du code de l'environnement définit les valeurs limites du niveau sonore au delà desquelles le niveau sonore devient une gêne, voire un danger. Ces valeurs limites sont fixées à :

- 68 dB(A) en Lden,
- 62 dB(A) en Ln.

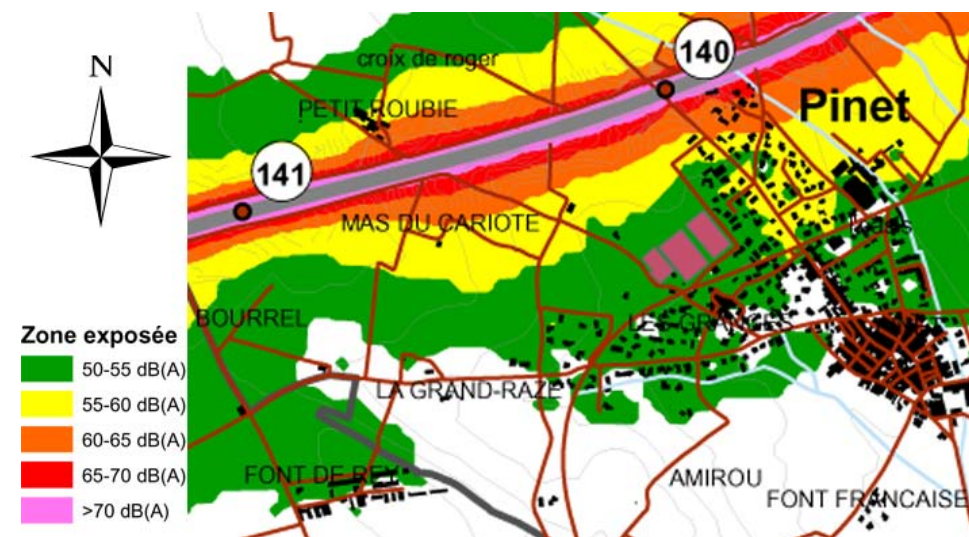
Carte d'exposition au bruit de type A (indice Lden)



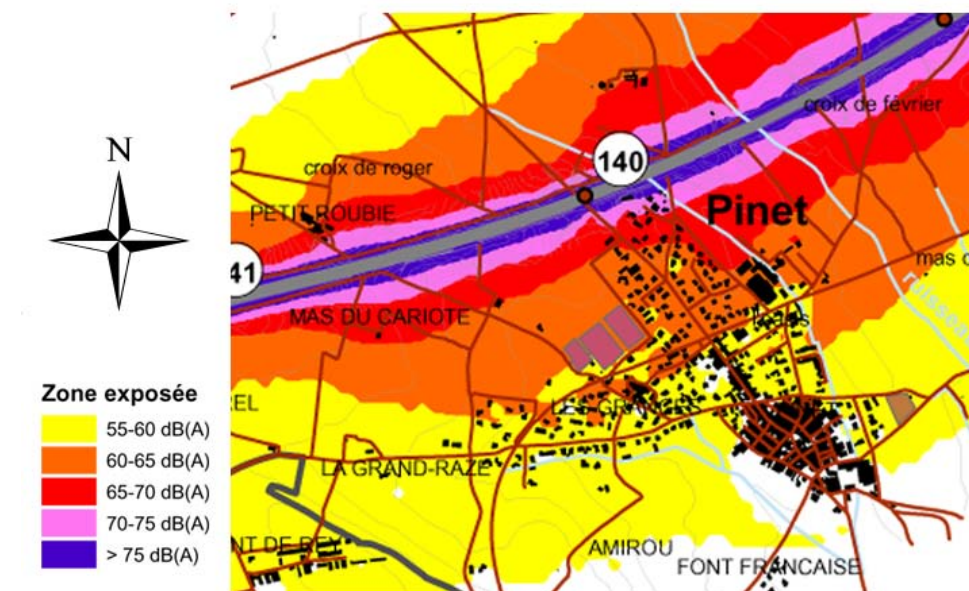
Carte d'exposition au bruit de type C Lden > 68 dB(A)



Les zooms suivants illustrent l'exposition au bruit sur le secteur d'étude.



En période nocturne, les zones les plus exposées (> 60 dB(A)) représentent une bande d'une largeur de 100 à 150 mètres à partir de l'axe de l'autoroute.



Suivant l'indicateur Lden, les zones les plus exposées (> 65 dB(A)) représentent une bande d'une largeur plus importante, comprise entre 180 à 150 mètres à partir de l'axe de l'autoroute.

Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée / commune de Pinet – étude d'entrée de ville projet de PAE du Roubié

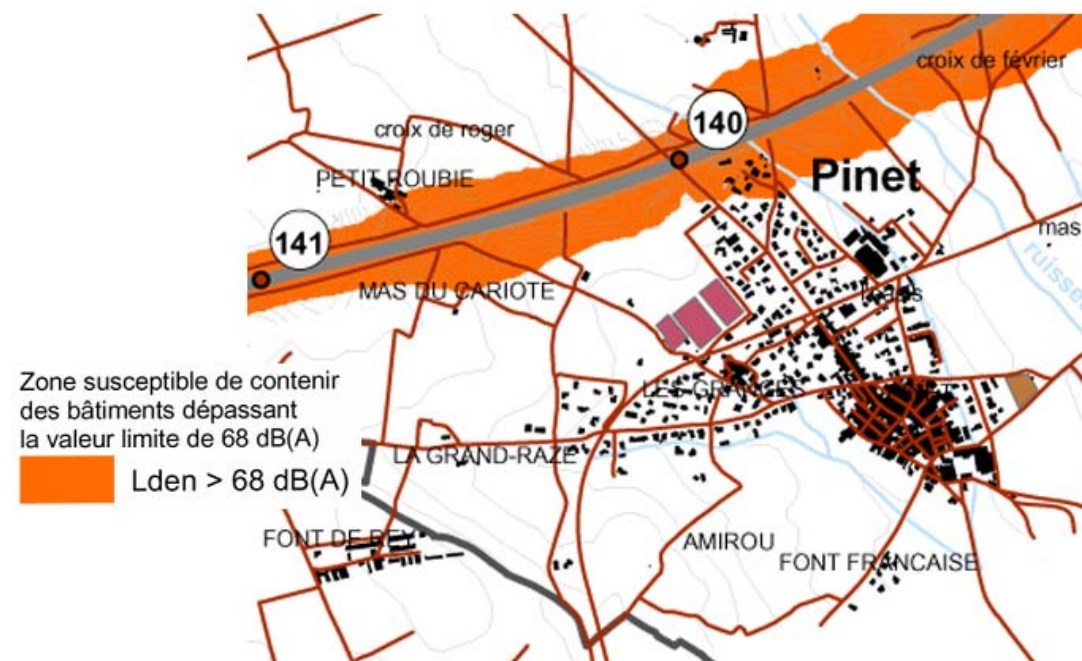
application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

Sont notamment concernés les quartiers résidentiels situés autour du chemin des Tines (au Nord du village).

La zone AUE2 (Roubié sud) est en totalité soumise à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A) en indice Lden. Les valeurs limites sont dépassées sur les terrains situés sur une bande de 70 à 30 mètres à partir de l'axe de la voie (> 70 dB(A)).

La zone AUE1 (Roubié nord) est en totalité soumise à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A) en indice Lden. Les valeurs limites sont dépassées sur les terrains situés sur une bande d'environ 50 mètres à partir de l'axe de la voie (> 70 dB(A)).

Carte d'exposition au bruit de type C Lden > 68 dB(A)



Selon l'arrêté préfectoral n° 2007-01-1065 du 1^{er} juin 2007, l'autoroute A9 est classée en catégorie 1 dans la traversée de la commune de Pinet. La largeur des secteurs affectés par le bruit est

de 300 mètres comptés à partir du bord extérieur de la chaussée de la voie.

Dans ces secteurs, les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique, à construire doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets n° 95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995 et à leurs arrêtés d'application.

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolement acoustique des bâtiments à construire sont de :

- 83 dB(A) au point de référence¹ en période diurne,
- 78 dB(A) au point de référence en période nocturne.

Ces obligations d'isolement acoustique ne concernent pas les bâtiments d'activités. Pour les logements, selon l'arrêté du 30 mai 1996, l'isolement acoustique minimal à prévoir par le constructeur pour les pièces à vivre varie selon la distance comptée à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche, entre 45 dB(A) à moins de 15 mètres et 35 dB(A) entre 125 et 160 mètres. Toutefois, le constructeur peut procéder à une évaluation plus précise des niveaux sonores en façade (en fonction des données topographiques, environnementales et urbanistiques du site) ; dans ce cas, le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisines doit être égal ou inférieur à :

- 35 dB(A) en période diurne,
- 30 dB(A) en période nocturne.

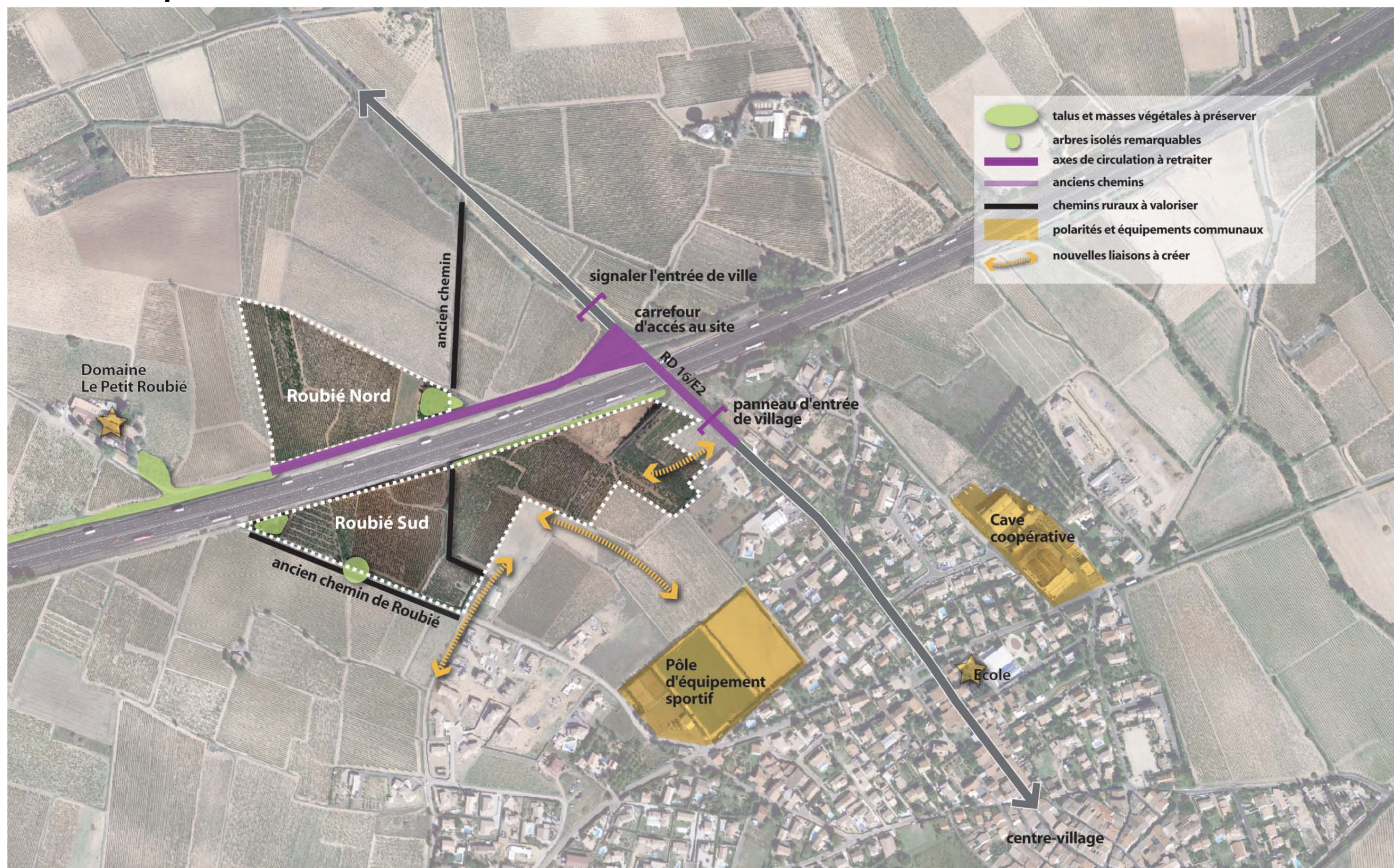
Pour les logements, la valeur minimale d'isolement acoustique de façade est de 30 dB(A). Le niveau sonore admissible à l'extérieur du bâti est de 65 dB(A).

Pour le PAE situé au sud de l'autoroute qui prévoit du logement, il sera indispensable de prévoir des ouvrages de protection acoustique (merlon ou mur) à la source, c'est à dire le long de l'autoroute (au plus proche de la voie). Il faut toutefois considérer que les bâtiments les plus exposés (en bordure de l'autoroute) vont créer un abattement du niveau de bruit qui sera profitable aux autres constructions situées dans leur « zone d'ombre ».

Pour le PAE situé au nord de l'autoroute, le bâtiment abritant le logement de gardiennage nécessitera des protections spécifiques qui devront être calculées en fonction des niveaux de bruit estimés en configuration projet. Le logement de gardiennage devra impérativement se situer le plus loin de l'autoroute et dans la zone d'ombre des autres bâtiments d'activités construits.

¹ à une distance de 10 mètres du bord extérieur de la chaussée pour les voies en tissu ouvert

Synthèse des enjeux du site



C. LES ÉLÉMENTS DU PROJET AU REGARD DES ENJEUX D'« ENTRÉE DE VILLE »

Ce chapitre est conforme aux dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme. Il porte sur les questions d'**urbanisme** (liaisons avec le tissu urbain, sécurité, accès, formes urbaines, organisation du projet), de **paysage** (traitement des vues, végétation, lignes de force, perspectives) et d'**architecture** (aspect extérieur, isolation sonore et acoustique).

Les enjeux sont présentés globalement pour les parties nord et sud du site. Rappelons que les projets Roubié nord et Roubié sud vont modifier la séquence paysagère depuis l'autoroute. Une nouvelle façade urbaine sera créée le long de l'autoroute ; une lecture cohérente des sites de projet, au nord et au sud de l'A9, doit être recherchée.

1. L'URBANISME : UN PROJET ORGANISANT L'EXTENSION DU VILLAGE VERS LE NORD-OUEST

1. L'articulation du projet avec le tissu urbain proche

Le site du projet est en lisière d'autoroute, au sud et au nord de celle-ci.

Pour la partie sud (zone AUE1), la question de l'articulation du projet avec le tissu urbain du village se pose clairement ; il s'agit d'opérer **une greffe du projet sur le tissu urbain du village en s'appuyant sur le réseau viaire existant**. L'implantation de volumes bâtis en bordure de l'autoroute va permettre de renforcer la lisibilité du village en créant une image valorisant sa dynamique économique.

Pour la partie au nord de l'autoroute (zone AUE2), le projet sera mis en relation avec le Domaine du Petit Roubié et l'entrée nord du village sur la RD161E2 (route de Pézenas).

Les propositions d'aménagement sont les suivantes :

- renforcer les liaisons avec le tissu urbain par un maillage cohérent, clair et structuré, **ce qui impliquera à terme une requalification de l'entrée de ville depuis l'avenue de Pézenas** ;
- créer une nouvelle interface entre le village et l'infrastructure autoroutière ;
- renforcer les modes de déplacements doux, notamment par le biais d'une sécurisation des accès et d'une desserte interne privilégiant les cheminements piétonniers et cyclables (depuis l'avenue de Pézenas et le complexe sportif notamment).

2. Le traitement des formes urbaines

Pour le Roubié sud, il s'agit d'un secteur déjà marqué par certain « mitage » des constructions. **Le projet doit permettre d'affirmer et de conforter la position du village.**

L'enjeu est de créer un nouveau quartier structuré qui ne soit pas en rupture avec les lotissements proches. Les formes urbaines devront justement permettre la composition d'un plan lisible et si possible rappelant les constructions du village.

Les propositions d'aménagement sont les suivantes :

- des formes urbaines simples et claires (comme par exemple la constitution d'îlot ou de plots),

Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée / commune de Pinet – étude d'entrée de ville projet de PAE du Roubié

application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

- des hauteurs limitées pour les constructions (correspondantes à la hauteur des constructions existantes à proximité, soit 8,50 m.),
- des voies facilement accessibles et bien hiérarchisées,
- une trame qui identifie bien la fonctionnalité de la zone,
- une mixité des fonctions (habitat associé aux activités) pour la zone de Roubié sud.

3. L'organisation du projet

Le projet doit présenter une certaine organisation, à la fois fonctionnelle et urbaine. **Une trame viaire principale et structurante est indispensable.**

L'enjeu est de proposer un projet accueillant, lisible et structuré où l'effet vitrine importe.

Les propositions d'aménagement sont les suivantes :

- une trame viaire structurante et conforme aux orientations du PADD,
- un traitement qualitatif de la greffe urbaine (traitement des fonds de lots en liaison avec les constructions existantes),
- la valorisation des éléments intéressants du site (arbres isolés, anciens chemins ruraux, etc) ;
- des liaisons douces avec le centre village, les équipements proches et les lotissements environnants.

4. La qualité de la sécurité des accès et de la desserte

Il s'agit d'un élément fondamental du projet. La requalification de l'entrée de ville depuis la route de Pézenas qui représente l'axe de desserte principale des deux projets est indispensable.

Les accès à cette route départementale doivent être parfaitement sécurisés. Rappelons qu'il n'y a aucun accès direct avec l'autoroute A9.

Les propositions d'aménagement sont les suivantes :

- la requalification de l'entrée de ville depuis la route de Pézenas en y intégrant :
 - un traitement plus urbain que routier,
 - des carrefours aménagés permettant la desserte sécurisée des deux PAE,
 - des liaisons douces,
- une signalétique adaptée marquant bien la volonté d'une voie urbaine,
- un jeu d'éclairage rappelant celui du secteur urbain.

5. Les protections phoniques

Le site est marqué par d'importantes nuisances phoniques liées à l'autoroute A9. Les dispositions légales doivent être prises en compte ; rappelons que sur l'échelle des bruits, à partir de 70 db(A), le bruit devient gênant et fatigant et à 60 db(A), il est supportable.

En l'état actuel, le niveau sonore dépasse les 70 dB(A) sur une bande de 70 à 30 mètres à partir de l'axe de la voie pour Roubié sud et sur une bande d'environ 50 mètres à partir de l'axe de la voie sur Roubié Nord.

Afin de minimiser les nuisances phoniques vis à vis des futurs habitants et usagers des deux zones, les principes suivants ont été retenus :

- interdiction des logements dans les secteurs les plus exposés ;
- mise en place d'une protection phonique à la source (merlon) pour le PAE de Roubié Sud ; cette protection sera associée à une implantation de bâtiments d'activités en façade qui créeront un abattement significatif du bruit dans leur zone d'ombre ;
- maintien d'une zone « tampon » végétalisée en bordure de la voie.

Précisons que ces mesures permettront également de réduire les nuisances sonores pour les quartiers de Pinet actuellement exposés.

2. LE PAYSAGE : UN PROJET INTÉGRÉ ET VALORISANT

Le paysage est l'un des points les plus importants d'une étude d'entrée de ville ; dans le cadre du présent projet, le paysage apparaît également comme un enjeu majeur. Même si le secteur concerné ne présente pas une qualité paysagère remarquable, il s'inscrit dans un territoire sensible dans lequel les changements, mêmes minimes, peuvent avoir des incidences très négatives.

1. Les lignes de force du paysage

Le site d'étude est relativement plat avec une très légère déclivité vers le sud-ouest. Les lignes de force sont représentées par la silhouette du village et par le bois de la Grande Raze (en arrière-plan) et par la haie traversant le site en bordure d'un chemin (en premier-plan).

Le clocher du village, le château d'eau et le Domaine du Petit Roubié sont également des repères marquant dans le paysage perçu depuis l'autoroute.

Dans le sens Montpellier > Béziers, le site est visible mais l'ouverture visuelle est plus marquée dans le sens Béziers > Montpellier.

L'enjeu est une bonne intégration du projet dans le grand paysage (le paysage perçu à l'échelle du parcours autoroutier) et de sa greffe avec le tissu urbain du village.

Les propositions d'aménagement sont les suivantes :

- utiliser la topographie du site,
- affirmer la traversée d'un espace urbain,
- assurer la création d'un nouveau paysage urbain et paysager qualitatif et organisé.

2. Le traitement des vues

Ne pas isoler le projet signifie également le voir, le pratiquer. Cette possibilité de dégager des perspectives depuis l'autoroute revient à exposer le projet en créant une accroche visuelle forte et affirmée.

L'effet « vitrine » pourra être recherché, profitant de l'absence de talus et de la linéarité du site.

Les propositions d'aménagement sont les suivantes :

- créer des perspectives sur le projet et traiter en conséquence les aspects architecturaux et l'implantation des bâtiments,
- traiter qualitativement les façades et les espaces libres en bordure de l'autoroute.

3. Les plantations

Soutenue par ce projet, l'intégration dans le paysage oblige un traitement par du végétal. Il conviendra d'utiliser une trame verte, avec une palette d'essences locales. Cette palette servira également à souligner, dans la mesure du possible, les lignes de force du paysage.

L'enjeu recherché est la bonne intégration du projet dans le site.

Les propositions d'aménagement sont les suivantes :

- ménager une marge paysagère végétalisée en bordure de l'autoroute,
- choisir une palette végétale constituée d'essences locales peu consommatrice d'eau et facile d'entretien,
- intégrer dans le projet une trame végétale avec un jeu sur les hauteurs, la taille et la forme (massifs, alignements, etc),
- faciliter l'entretien par l'exploitant (arrosage automatique, etc),
- prévoir un aménagement paysager des bassins de rétention et des noues hydrauliques et traiter les aires de stationnement de manière végétale.

3. L'ARCHITECTURE : UN TRAITEMENT EXTÉRIEUR QUALITATIF

Ce volet permet de traiter à la fois des aspects extérieurs et également de l'isolation sonore (phonique et acoustique) des constructions. Il permet de répondre aux exigences posées par les perspectives, l'organisation des lots, les formes urbaines et les nuisances sonores.

1. L'aspect extérieur des constructions

Il s'agit de travailler sur le traitement des façades exposées, mais également sur les hauteurs, l'intégration des éventuelles couvertures photovoltaïques dans le paysage et sur le bâti. Les façades devront présenter une certaine homogénéité, sans pour autant être toutes identiques. Elles devront présenter de larges ouvertures au sud. Le bardage métallique sera à éviter dans la mesure du possible (au moins pour les façades nord). Un travail sur les enseignes est à faire ; elles ne devront pas être établies de façon anarchique et seront interdites en toiture des bâtiments.

2. L'isolation phonique des bâtiments

Une isolation phonique sera prévue pour les logements ainsi que pour les locaux à usage de bureaux. Les isolements acoustiques concernant les logements sont fixés par l'arrêté du 30 mai 1996, selon la catégorie des infrastructures étudiées.

D. LE PROJET

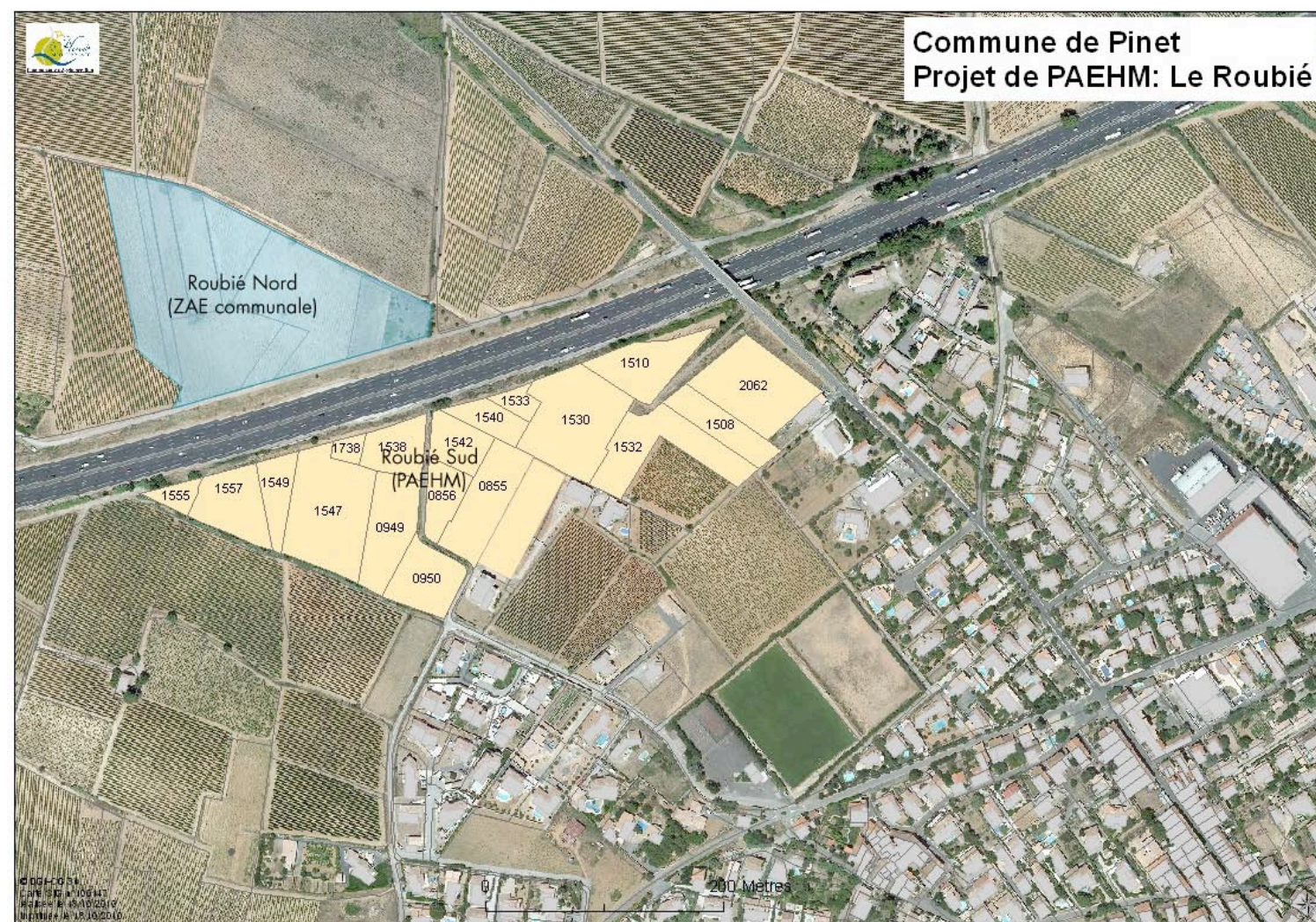
Ce projet a pour objectif de permettre la création :

- sur Roubié nord, d'une **zone d'activités économiques (ZAE)** à vocation artisanale et agricole ; il y est également prévu la réalisation d'un logement de gardiennage et le déplacement d'équipements publics communaux ;
- sur Roubié sud, d'un **parc d'activités économiques (PAE)** communautaire à vocation mixte ; ce parc accueillera des activités artisanales, commerciales et de services associées à du logement et à des équipements publics.

1. LE PÉRIMÈTRE DU PROJET

La carte suivante illustre les parcelles concernées par le projet d'une superficie totale d'environ 8 hectares dont 5,5 hectares pour la zone sud et 2,4 hectares pour la zone nord. Ces surfaces correspondent aux deux nouvelles zones AUE2 et AUE1 issues des révisions simplifiées du POS approuvées en décembre 2009.

Périmètre du projet global



2. LE PROGRAMME

- Pour la partie sud

L'originalité du Parc d'Activité Économique Hérault Méditerranée (PAEHM) prévu au sud de l'autoroute est sa mixité. Cette mixité a été choisie en réponse aux enjeux liés à la proximité du village ; le projet devait être pensé comme un nouveau quartier du village.

Le parc permettra de recevoir les activités et services de proximité liées à l'artisanat et au commerce local (plombiers, maçons, mécaniciens, entreprises de logistique, entrepreneurs du BTP, etc).

L'autre élément important est la possibilité offerte à l'artisan ou au commerçant de pouvoir habiter sur son lieu de travail. Cette disposition permettra d'éviter des déplacements automobiles inutiles, ce qui doit être recherché dans tout nouveau projet. Néanmoins, il conviendra d'éviter toute fraude. En cela, le gestionnaire du PAEHM, la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, devra rester vigilant sur la commercialisation des lots. Le règlement de la zone et celui du lotissement devront être extrêmement stricts.

En terme de besoins, selon les premières prospectives, la demande locale est réelle. Les lots auront une superficie d'environ 1 000 m². Quelques lots en partie Ouest pourront être plus grands en fonction des besoins. **La superficie totale du parc permet de dégager une vingtaine de lots.**

- Pour la partie nord

La zone d'activités économiques mixtes prévue au nord de l'autoroute comprendra une dizaine de lots d'une superficie moyenne de 1 000 m². La ZAEM de Roubié nord sera réservée en partie à des équipements publics.

Cette zone d'activité permettra également de recevoir des constructions agricoles comme des hangars de stockage ou de transformation de produits agricoles. Cette offre répond à un besoin spécifique à la commune de Pinet, célèbre et reconnue pour son Picpoul.

Il est également prévu d'accueillir un logement de gardiennage.

3. LA COMPOSITION URBAINE ET LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

Les principes d'aménagement pour le projet de PAE du Roubié sont issus d'une approche globale associant les parties nord et sud de l'autoroute.

Les intentions premières ont été de créer des séquences bien identifiables par les usagers de l'A9 et de remplacer les vues existantes :

- indiquer le passage à proximité du village de Pinet,
- améliorer la qualité du paysage perçu,
- apporter des corrections faces aux nuisances générées par l'A9.

Les principes de composition généraux ont pour but d'instaurer un « dialogue » entre les deux zones nord et sud. Cette configuration de « face à face » entre Roubié nord et une partie de Roubié sud a induit la mise en place d'une séquence urbaine constituée par l'affirmation d'un paysage bâti de part et d'autre de l'A9 mais sur une très courte distance.

De manière générale, les choix ont été guidés par la volonté d'utiliser les éléments présents sur les sites (arbres remarquables, anciens chemins).

De la même façon, l'alignement sur l'emprise publique est imposé pour favoriser la constitution d'un paysage urbain structuré en opposition au « mitage » déjà présent sur le site.

ROUBIE NORD

L'accès à la ZAEM par le chemin du Petit Roubié est requalifié. La voie intègre les déplacements « doux » et comporte un traitement paysager qui permet de masquer partiellement les bâtiments édifiés à l'alignement de la voie.

Le cœur de la zone d'activité se structure autour d'une boucle viaire. Cette voie est aménagée dans l'axe d'une perspective s'ouvrant depuis l'A9. L'objectif est de créer un rythme dans le paysage urbain

et de mettre en avant un espace public de qualité dans l'image offerte aux usagers de l'infrastructure.

Les aménagements paysagers visent à rompre l'aspect minéral de l'urbanisation, à créer de l'ombre, à limiter l'imperméabilisation. Le bosquet existant dans la partie basse de la zone d'activité est préservé, associé au bassin de rétention.

Les lisières de la ZAEM sont constituées d'une bande plantée visant à créer une transition entre espace agricole et urbanisation. Cette bande plantée ceinture l'ensemble du parc.

Le lot destiné au logement gardiennage est placé à distance de l'A9 afin de pouvoir bénéficier de l'écran acoustique constitué par les autres bâtiments et d'être en contact avec l'espace agricole.

ROUBIE SUD

La frange du PAEHM avec l'A9 est traitée de deux manières :

- l'une en « dialogue » avec la ZAEM de Roubié nord, avec la composition d'une façade urbaine ;
- l'autre en continuité du talus existant, avec la création d'un merlon paysager.

Une bande plantée de 15 mètres depuis l'emprise de l'A9 est prévue, soit pour créer un premier plan végétal avant le front bâti, soit pour accueillir l'emprise du merlon (cf. coupes).

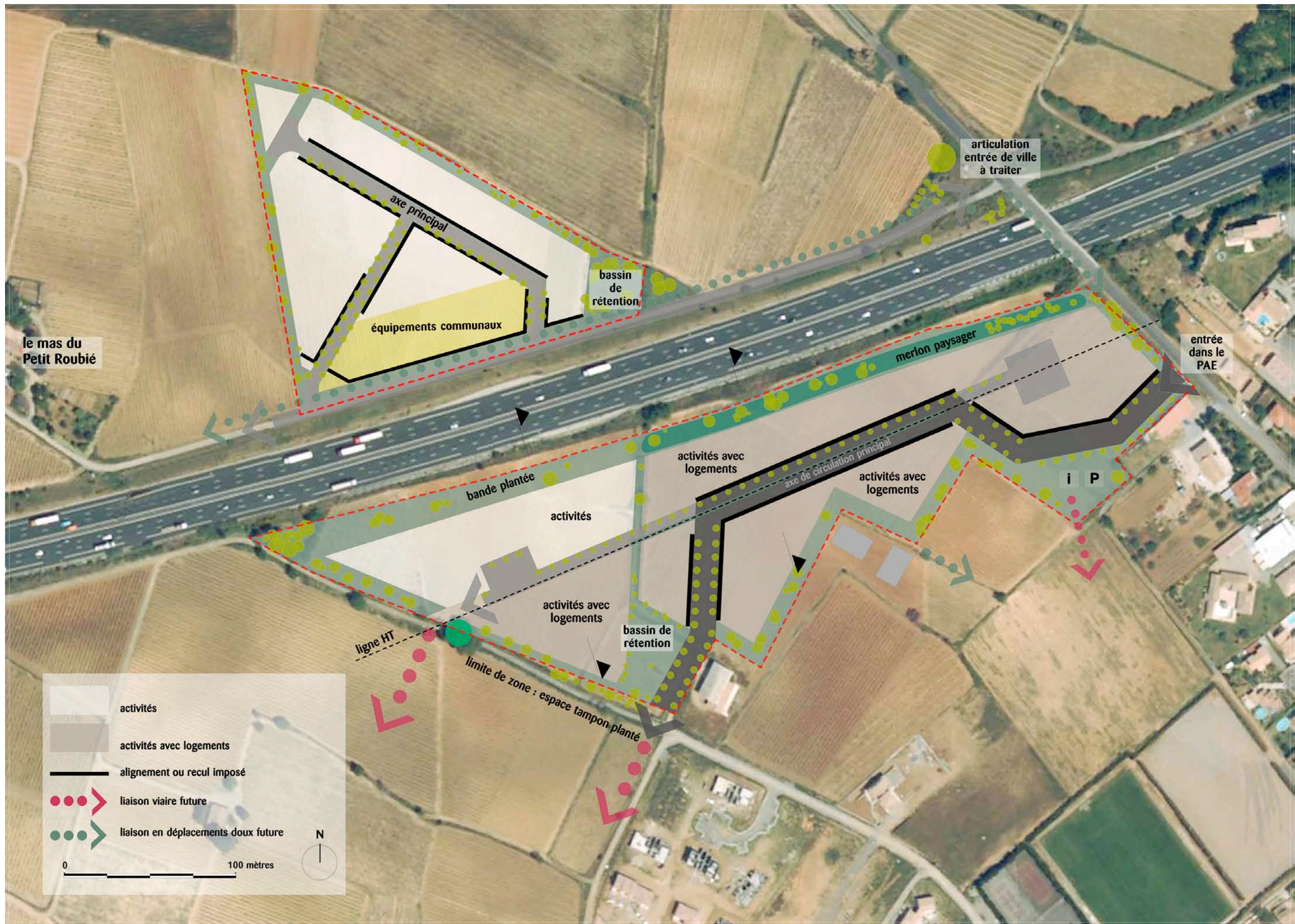
Le cœur de la zone se structure autour d'un axe majeur orienté nord-est/sud-ouest (orientation calée sur l'emprise de la ligne haute tension existante). Cet axe principal permet l'accès à la zone et scinde l'espace en deux types d'occupation spatiale :

- au nord de l'axe, dans la partie non protégée par le merlon, seules des activités sont autorisées,
- au sud de l'axe, le logement est autorisé, associé aux activités.

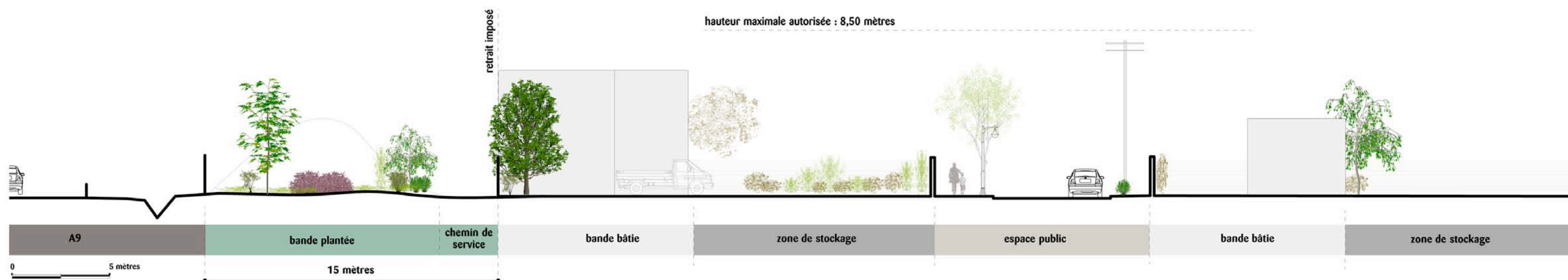
La voie principale s'appuie sur cet axe de composition qui est prolongé, à l'Est et à l'Ouest, par deux voies secondaires.

Le chemin du 12 juillet 1998 dit « chemin du Roubié » (impasse en limite ouest) est utilisé en espace vert. Ici, les parcours anciens ne sont pas effacés, la frange ouest de la zone est paysagée.

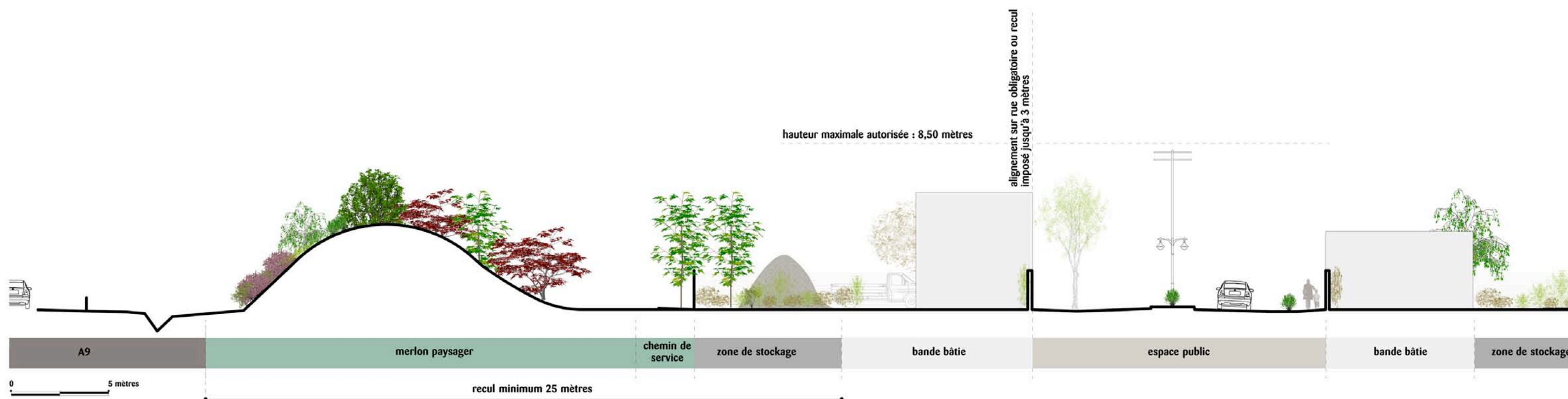
Le projet de PAEHM sur Roubié sud permet de structurer l'urbanisation future du village vers le nord-ouest, c'est à dire vers l'autoroute. Cette dernière ne doit plus être perçue comme une contrainte mais comme une limite sur laquelle l'urbanisation du village doit s'appuyer, sans toutefois la franchir. Le projet traduit un objectif majeur qui sera mis en œuvre dans le cadre du futur PLU.



Coupe de principe sur la zone avec bande plantée et façade urbaine



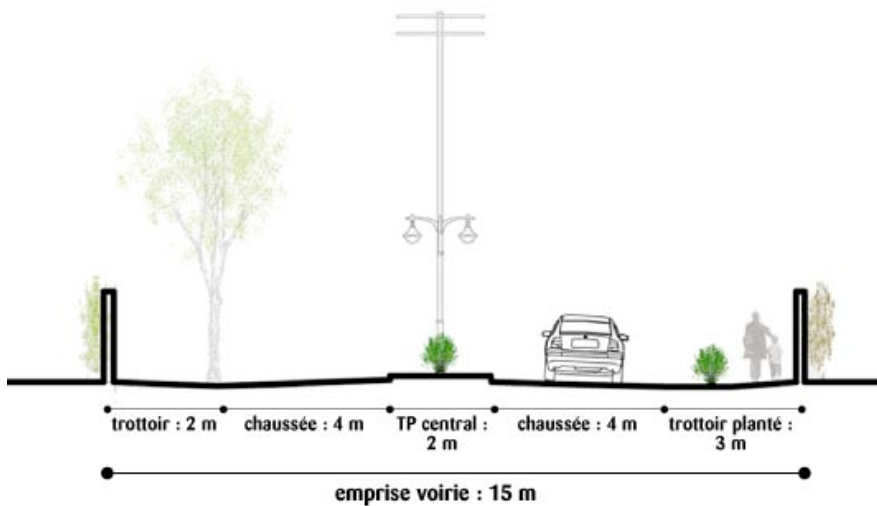
Coupe de principe sur la zone avec merlon paysager



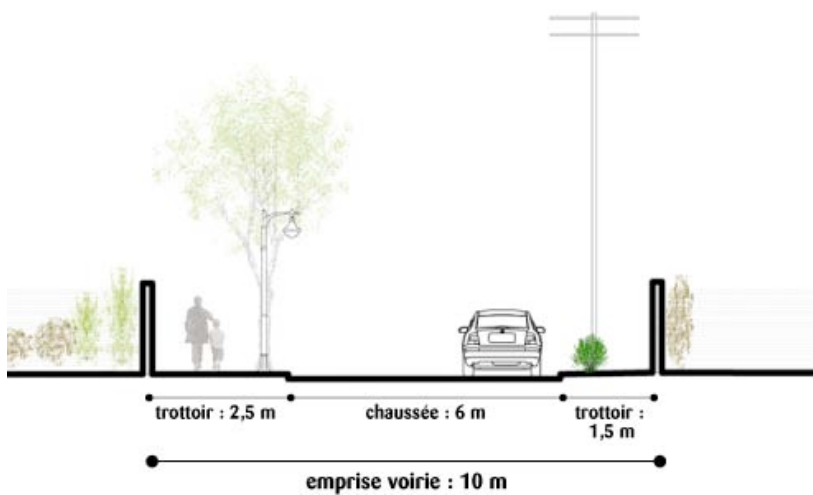
Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée / commune de Pinet – étude d'entrée de ville projet de PAE du Roubié

application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

Profil de voirie indicatif pour l'axe primaire



Profil de voirie indicatif pour l'axe secondaire



- **Préconisations pour l'aspect extérieur des constructions et le traitement des espaces libres**

L'image de la traversée de la commune depuis l'autoroute découlera de la perception du parc d'activités du Roubié sud et nord. Un projet paysager fort doit accompagner les constructions de qualité. Un dialogue devra être créé entre le végétal et l'architecture des bâtiments. Les préconisations suivantes seront reprises dans le règlement des zones concernées du POS/PLU.

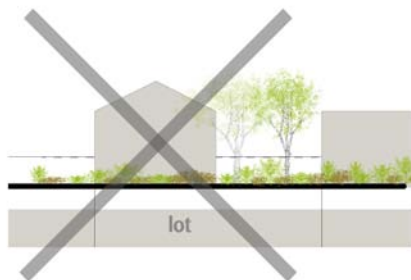
MATÉRIAUX, COULEURS ET VOLUMES

Les volumétries simples et sobres seront à privilégier. Les pastiches d'architecture traditionnelle ou étrangère à la région seront interdits.

En façade, afin d'intégrer les bâtiments dans le paysage et de créer une zone harmonieuse à l'architecture globale, les matériaux utilisés seront de préférence homogènes. Les murs des bâtiments annexes seront traités en harmonie avec ceux de la construction principale.

Les façades des bâtiments visibles depuis l'A9 seront traitées qualitativement et conçues comme des façades principales.

Le cahier des charges du lotissement devra imposer un matériau précis sur une partie de la façade donnant sur l'autoroute (bois ou enduit de teinte X du nuancier ou bardage métallique à rainures verticales de couleur X du nuancier).



Il s'agira également d'interdire les façades pignons.

Les couleurs utilisées pour les bâtiments seront le plus neutre possible. Une gamme de couleurs dans les gris et bruns (moindre

impact paysager) sera préconisée selon le nuancier ci-après. Si une autre couleur est nécessaire au projet architectural, elle sera limitée.



L'emploi de matériaux brut destiné à être recouverts d'un enduit ou d'un revêtement est interdit.

ENSEIGNES

Les enseignes devront être intégrées à la conception architecturale de l'ensemble du bâtiment qui les supporte et conçues en tenant compte du volume du bâtiment et des matériaux employés.

Les enseignes constituées de dispositifs appliqués au dessus des murs seront interdites.

Les enseignes seront limitées au nombre de deux : l'une sera apposée à l'entrée de l'entreprise (selon modèle défini), l'autre sur le bâtiment.

Toutes les autres enseignes sur le terrain, sur la clôture ou au dessus du bâtiment seront interdites.

Dans la zone, une signalétique homogène constituée de bornes et de flèches (par exemple combiné aux mâts d'éclairage des voiries de desserte) sera privilégiée.

Schématisation de l'organisation des enseignes pour la façade de la zone visible depuis l'A9



LOCAUX TECHNIQUES ET AUTRES

Les locaux techniques (locaux pour poubelles, coffrets techniques, citernes de gaz liquéfié ou mazout), les zones de dépôts ainsi que les installations similaires qui pour des raisons de contraintes techniques et de sécurité doivent être éloignées de toute construction seront intégrés à la

application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

composition architecturale du bâtiment. Ils seront conçus de manière à ne pas être vues depuis l'extérieur de la zone (A9 ou voies internes) et pourront être masqués par des écrans plantés.

Les machineries, ventilations, climatisations seront intégrées à l'enveloppe du bâtiment pour éviter toute émergence.

LES CLÔTURES

Les clôtures seront continues en hauteur et en traitement de couleur ou de matériaux (cf. schémas de principe ci-après).

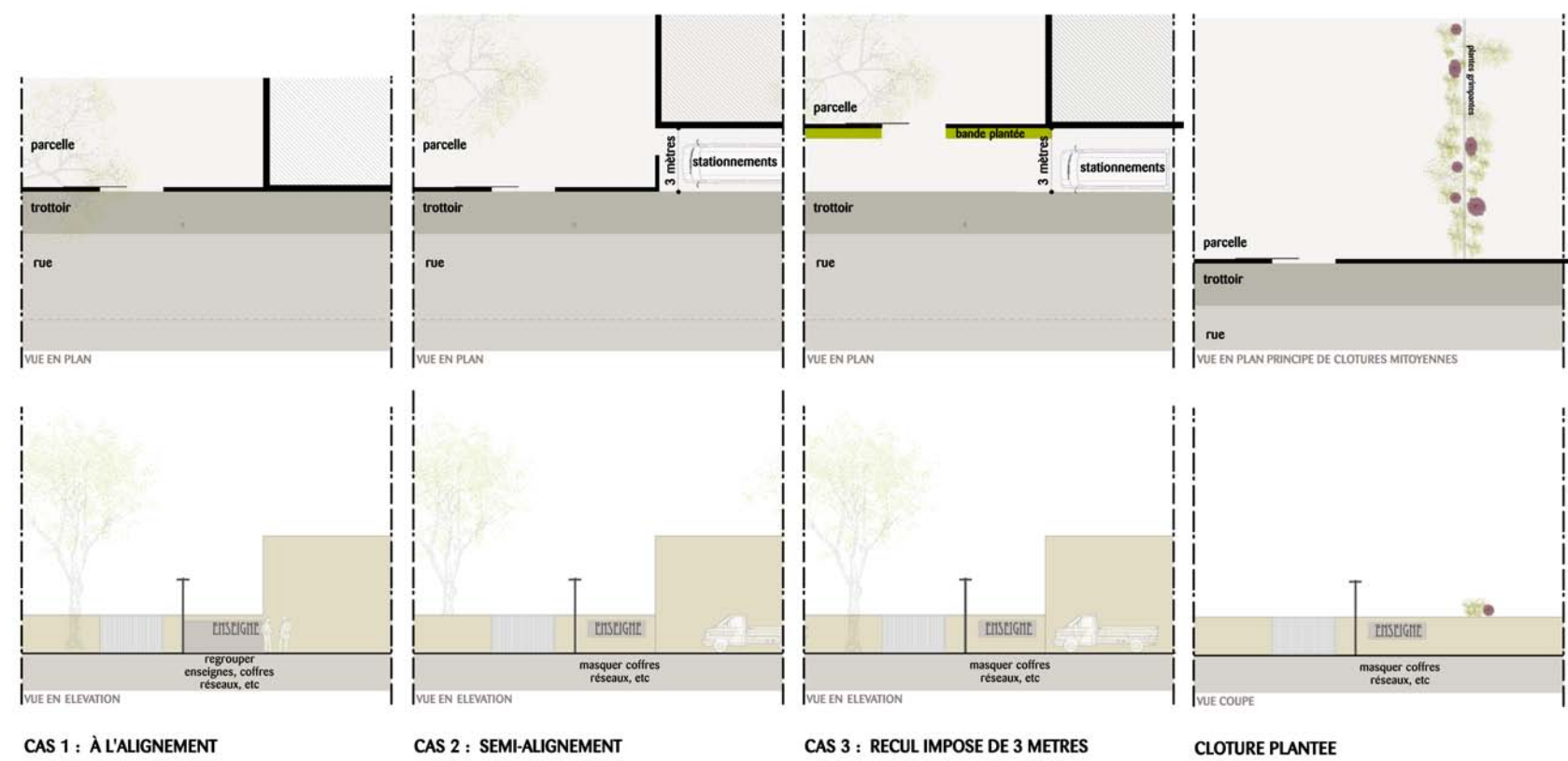
Les **clôtures en fond de lot** seront composées d'un grillage d'une hauteur de 1,8 mètre doublé obligatoirement de plantations d'arbustes d'essence locale et de préférence variées. Les clôtures en bordure de l'A9 seront composées d'un grillage doublé obligatoirement de plantations lorsque aucun bâtiment n'est édifié en limite de parcelle.

Les **clôtures en limites séparatives** seront d'une hauteur maximale de 1,8 mètre. Elles se composeront d'un grillage doublé de plantations.

Les **clôtures en front de lot** se composeront d'un mur de 1,80 mètre de hauteur. Le mur est enduit. La couleur est la même sur l'ensemble de la zone (par exemple RAL 7032 – gris pierre). La hauteur des piliers et vantaux concordera avec celle du reste de la clôture. Les ouvertures dans la clôture (portails, coffres électriques, boîtes aux lettres et autres éléments placés en limite avec l'espace publique) devront être regroupées. L'enseigne de l'entreprise sera obligatoirement apposée sur le mur de clôture sans dépasser la hauteur de celui-ci.

Pour les clôtures en front de lot (en emprise publique), le mieux serait que l'aménageur les réalise afin de garantir l'esthétique et l'homogénéité du parc.

Principes relatif au traitement des clôtures



LES PLANTATIONS ET LES ESPACES VÉGÉTALISÉS

Les lisières seront obligatoirement plantées pour les lots en contact avec l'espace agricole.

Les espaces plantés seront utilisés comme surface d'étalement et d'infiltration des eaux pluviales. Les plantations seront effectuées avec des espèces végétales locales dans le prolongement des plantations réalisées sur les parties publiques par l'aménageur.

LES STATIONNEMENTS

Afin de réduire l'imperméabilisation des sols et créer un environnement moins minéral, les zones de stationnement les moins fréquentées seront aménagées en dalles alvéolaires engazonnées ou système équivalent.

Exemple de traitement de stationnement perméable



Simulation de l'impact visuel du PAE depuis l'autoroute



4. LE TRAITEMENT DES NUISANCES ACOUSTIQUES LE LONG DE L'AUTOROUTE

Pour le PAE de Roubié Nord, s'agissant d'une zone artisanale, il n'est pas prévu de protection phonique à la source. Les seules mesures de protection sont :

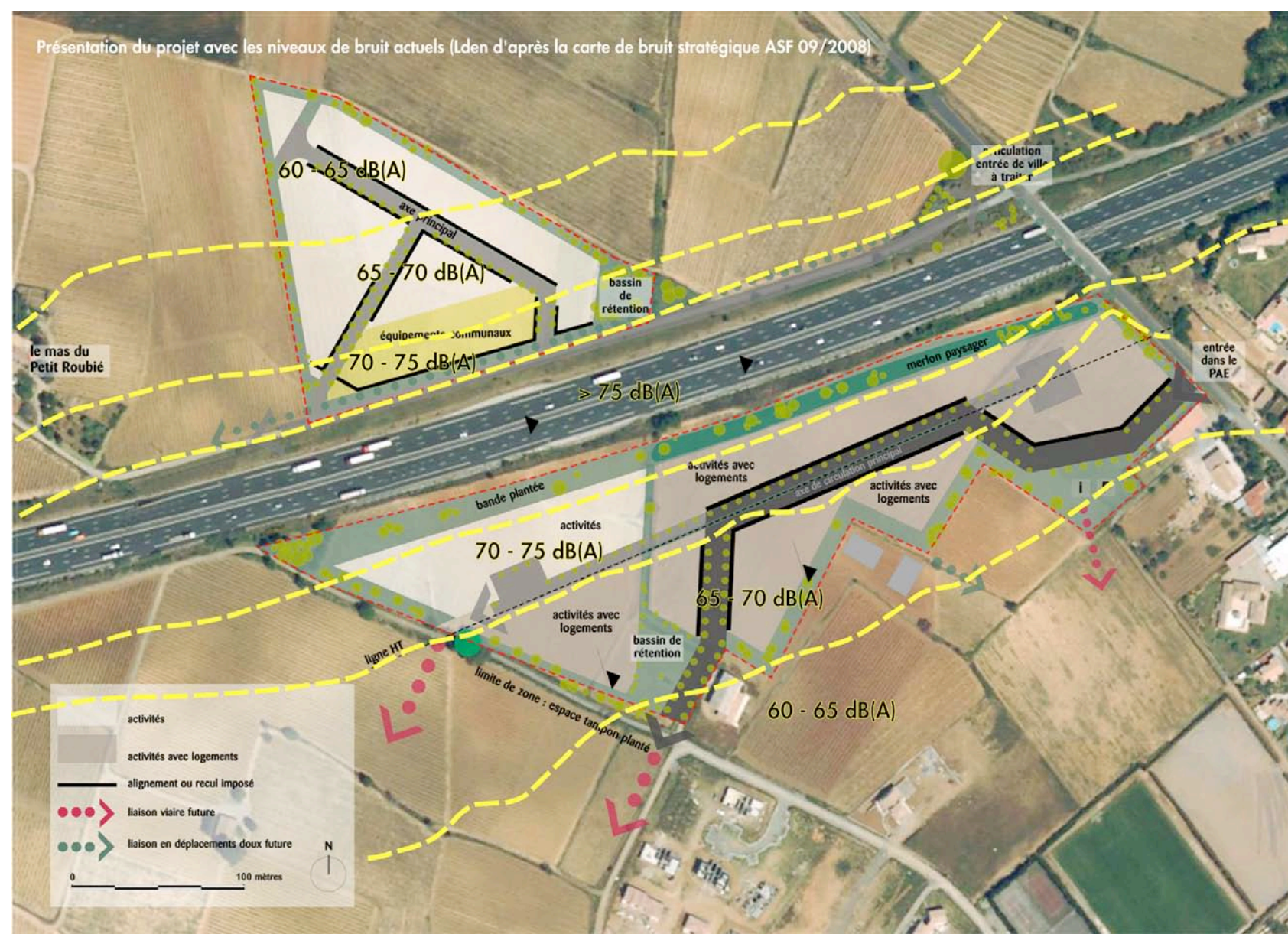
- l'isolement acoustique des bâtiments ou des pièces les plus sensibles des bâtiments (bureaux, salles de réunion) ;
- l'implantation de bâtiments en façade (sur 3 lots dont celui des ateliers municipaux) permettant de limiter les nuisances sur la partie arrière de la zone ;
- le maintien d'une zone « tampon » végétalisée en bordure de l'A9.

Pour le PAE de Roubié Sud, il est prévu le principe d'un merlon anti bruit sur la partie Est du site (la plus proche du village), sur un linéaire d'environ 200 mètres. Ce merlon aura une hauteur d'environ 4 mètres.

Pour la partie Ouest, le principe est de permettre une implantation proche de la voie afin de réduire les nuisances sur la partie arrière de la zone, là où sont prévus les logements.

Les mesures de protections phoniques devront répondre aux exigences réglementaires applicables aux habitations situées en bordure des voies bruyantes. Les modélisations seront établies sur la base des niveaux de bruit actuels (cf. carte ci-après).

Pour le projet de PAE du Roubié Sud, les mesures de protection acoustiques envisagées seront précisées dans le cadre de la modification du POS, en partenariat avec le maître d'ouvrage du projet (CAHM).



5. LES OBLIGATIONS RÉPONDANT AUX ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Pour chaque projet de construction, des éléments pourront être obligatoire, d'autres au choix avec au moins un obligatoire lors du dépôt du permis (pour les lots privés) :

- obligatoires :
 - l'orientation bioclimatique du bâti (pour les constructions intégrant un ou plusieurs logements),
 - le choix d'une palette végétale d'espèces peu consommatrices d'eau ;
- un choix parmi :
 - le recours à des énergies renouvelables en toiture,
 - la récupération de l'eau de pluie (si usage agricole ou si arrosage),
 - le compostage des déchets ménagers,
 - les économiseurs d'eau ;

Les autres éléments à prendre en compte sur le domaine public sont :

- une bande roulante optimisée (moindre utilisation de matière première),
- la possibilité de chaussée partagée avec accès piétons sécurisés,
- la sécurisation des accès à l'égard des déplacements doux (cycles et piétons),
- l'utilisation de matériaux recyclés dans la mesure du possible,
- le choix d'une palette végétale d'espèces peu consommatrices d'eau,
- la mutualisation du tri sélectif.

PLAN LOCAL D'URBANISME

