

COMMUNE DE ROUJAN  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LES AVANT-MONTS

# PLAN LOCAL D'URBANISME

Pièce n°5 : Orientations d'Aménagement et Programmation  
*Pièce n°5.1 – Requalification et valorisation de l'entrée de ville sud-est de Roujan*

Déclaration de Projet – Mise En Compatibilité n°1





# 1. Préambule

## 1.1 Rappels réglementaires

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

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

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

Au terme de l'article L151-6, *Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.*

Au terme de l'article L151-7 du code de l'urbanisme, *Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :*

1° *Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;*

2° *Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;*

3° *(Abrogé) ;*

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

5° *Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;*

6° *Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36 ;*

7° *Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition.*

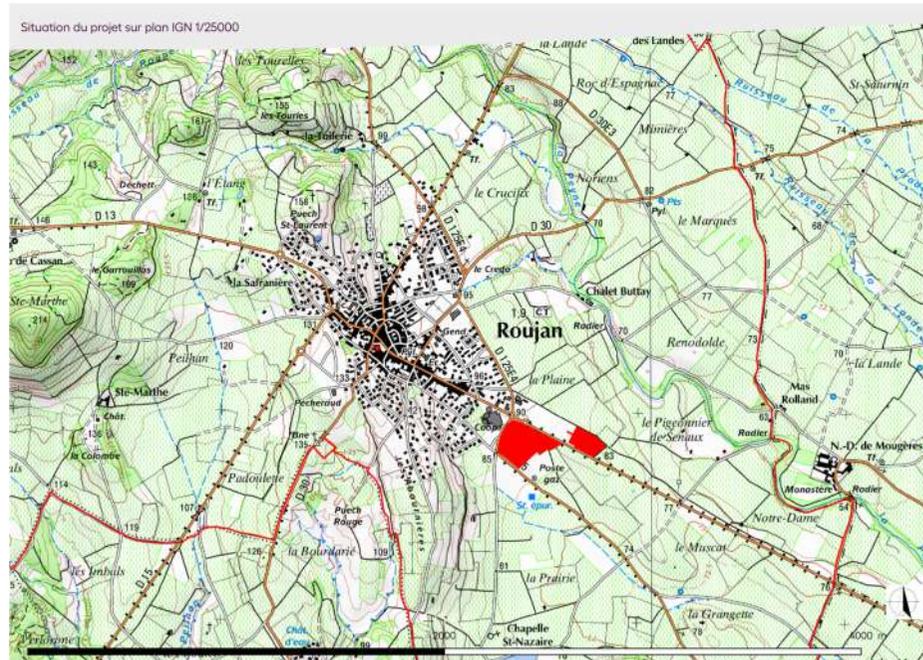
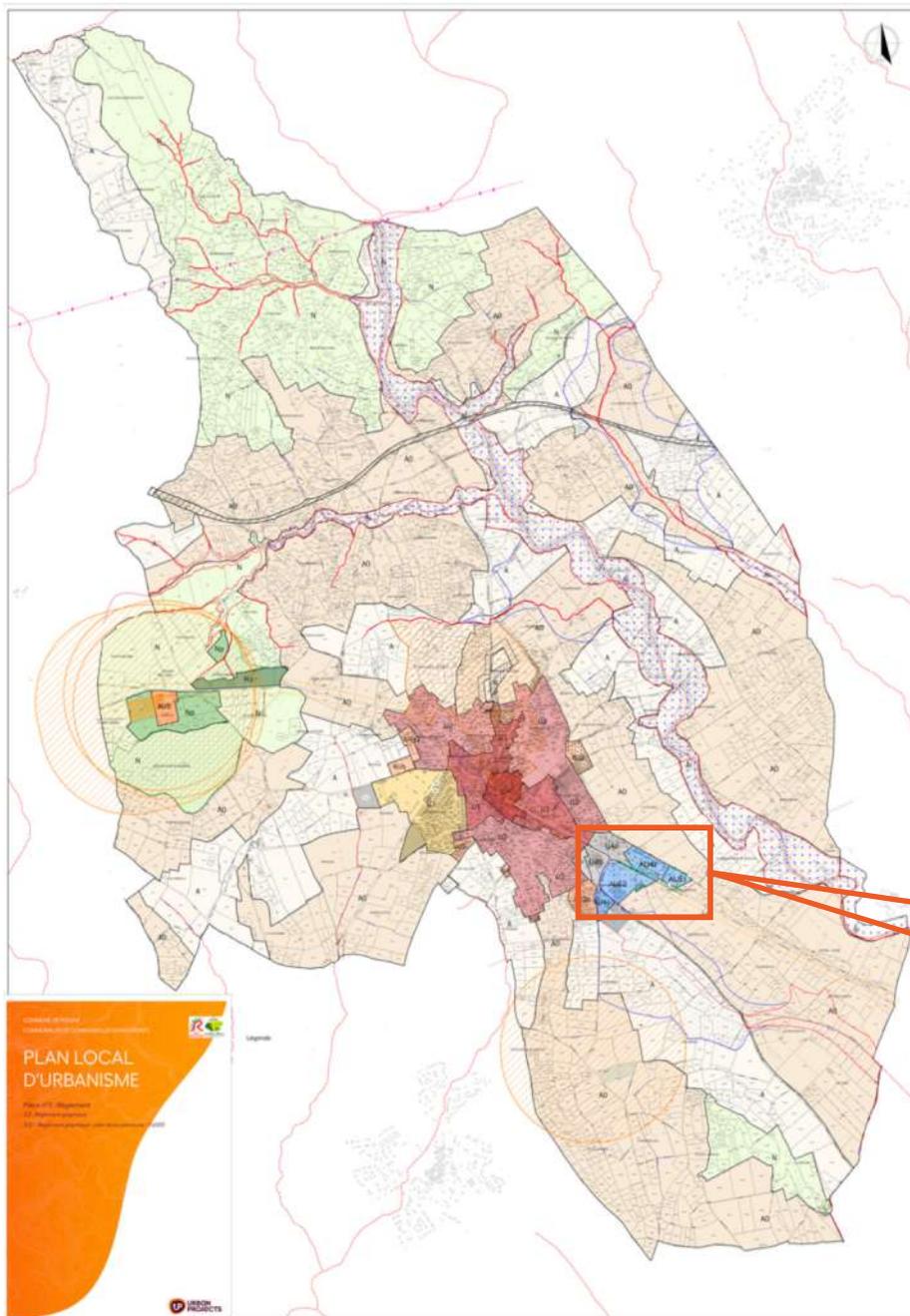
**Les travaux ou opérations doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement et de programmation.**

## 1.2 Présentation générale et localisation de l'OAP

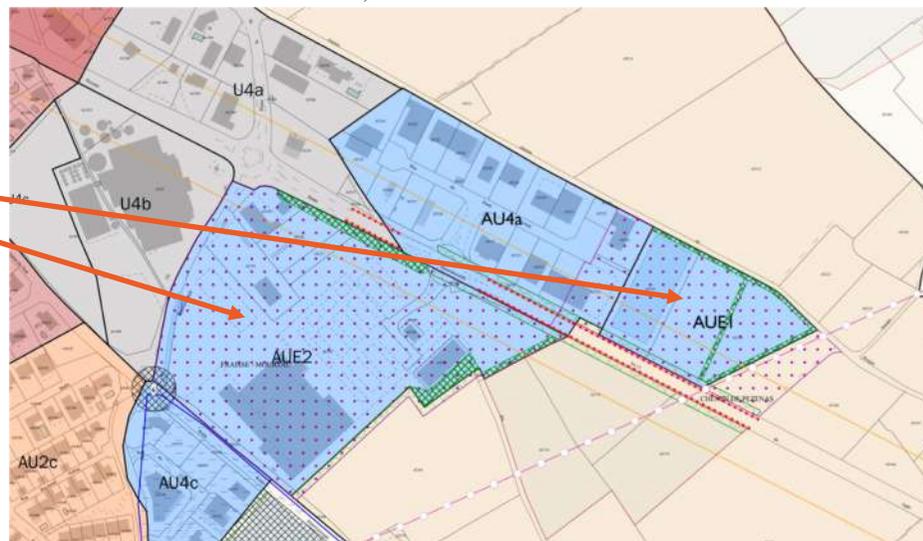
L'OAP se situe sur deux sites de part et d'autre de la RD13 en entrée de ville depuis Pézenas : l'îlot Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux à l'ouest et l'extension de la ZAE intercommunale à l'est.

L'OAP « *Requalification et valorisation de l'entrée de ville sud-est de Roujan* » du PLU de Roujan s'inscrit dans une volonté de définir les principes d'aménagements à mettre en œuvre sur un ensemble foncier cohérent en entrée de ville. Les prescriptions ci-après visent deux sites de l'entrée de ville de part et d'autre de la RD13 : l'îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux* à l'ouest (renouvellement urbain et densification) et la ZAE intercommunale à l'est (extension limitée). L'îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux* correspond au centre commercial *Cap Caroux* qui comprend notamment le supermarché *Super U*, l'enseigne de vente en gros *Point P*, et différents commerces et services (*La Poste*, salon de coiffure, restaurant, pharmacie...).

L'OAP a pour objectif de fixer les principes de requalification et densification de l'îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux* et de l'extension limitée de la ZAE intercommunale. En outre, il s'agit de mettre en œuvre les principes de développement durable, de renouvellement urbain, de mixité des usages, de végétalisation et de trame verte urbaine, de valorisation des mobilités douces et alternatives, de cohérence urbaine, architecturale et paysagère tout en limitant la sur-imperméabilisation des sols. L'OAP prend en compte des constructions déjà actés et qui ont fait l'objet d'autorisations d'urbanisme déjà accordées (extension commerciale du *Super U*).



Situation du projet sur plan IGN 1/25000  
Plan de situation du projet sur fond IGN  
Source : IGN / Réalisation : Urban Projects



Plan de situation du projet au sein de règlement graphique du PLU  
Source : Urban Projects

## 2. Diagnostic du secteur

Le secteur d'OAP s'étend sur une superficie d'environ 5,85 hectares dont 1,85 ha en zone AU4a (extension ZAE intercommunale) et 4,00 ha en zone AU4b (îlot Fraïsse-Mourtal - Cap Caroux). Tous deux se situent de part et d'autre de la RD13 qui constitue l'accès principal à la commune et au secteur.



Vue zoomée sur le site du projet depuis la rue de la Serre  
Source : Urban Projects YE

## 2.1 Extension ZAE intercommunale

Ce premier site est actuellement composé d'espace naturel constitué d'une part par une friche et d'autre part par le bassin de rétention de la ZAE existante.

Le diagnostic écologique n'a pas mis en évidence d'enjeux particuliers sur ce site, ils sont jugés faibles. Les quelques arbres présents sur les bords du bassin de rétention ne présentent pas d'intérêt significatif, à la fois pour les enjeux écologiques et paysagers.

Pour autant, le site est nettement soumis à des enjeux paysagers du fait de sa position en entrée de ville et en extension le long de la RD13.

Les accès au site se font depuis la rue du Pond Second de la ZAE intercommunale et des chemins ruraux périphériques. Ces derniers ne sont pas aménagés (laissés en terre) et suffisant pour répondre à une fréquentation automobile régulière. L'accès depuis la rue du Pond Second doit être élargi et prolongé afin d'assurer une desserte de qualité et sécurisée.



Perceptions du site depuis la D13  
Source : Urban Projects YE



Vue non zoomée vers le village en silhouette perchée  
Source : Urban Projects YE



Qualité urbaine de la ZAE intercommunale  
Source : Urban Projects YE



Traitement des franges secteur nord  
Source : Urban Projects YE

## 2.2 Îlot Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux

Ce second site est majoritairement occupé par des constructions à vocation d'activités économiques (commerces et services) et les aires de stationnements liées. Deux zones rudérales sont également présentes le plus à l'ouest et le long de la RD13. Ces espaces ne présentent pas d'enjeux écologiques particuliers du fait de leur enclavement dans l'urbanisation et l'entretien régulier pratiqué (débroussaillage).

Le site suscite d'importants enjeux paysagers du fait de sa position en entrée de ville. Actuellement, le site, ses constructions et aménagements, ne renvoi pas une image valorisante et qualitative de l'entrée de ville par l'hétérogénéité du bâti dont certains sont vieillissants, mais aussi par les vues directes sur les espaces de stockage et la faible végétalisation des aires de stationnement et abords du site. Toutefois, des perspectives paysagères qualitatives se dégagent depuis, vers et au-delà du site, notamment sur la cave coopérative et les reliefs environnants.



Traitement des franges secteur sud  
Source : Urban Projects YE



Perceptions du site depuis la D13  
Source : Urban Projects YE



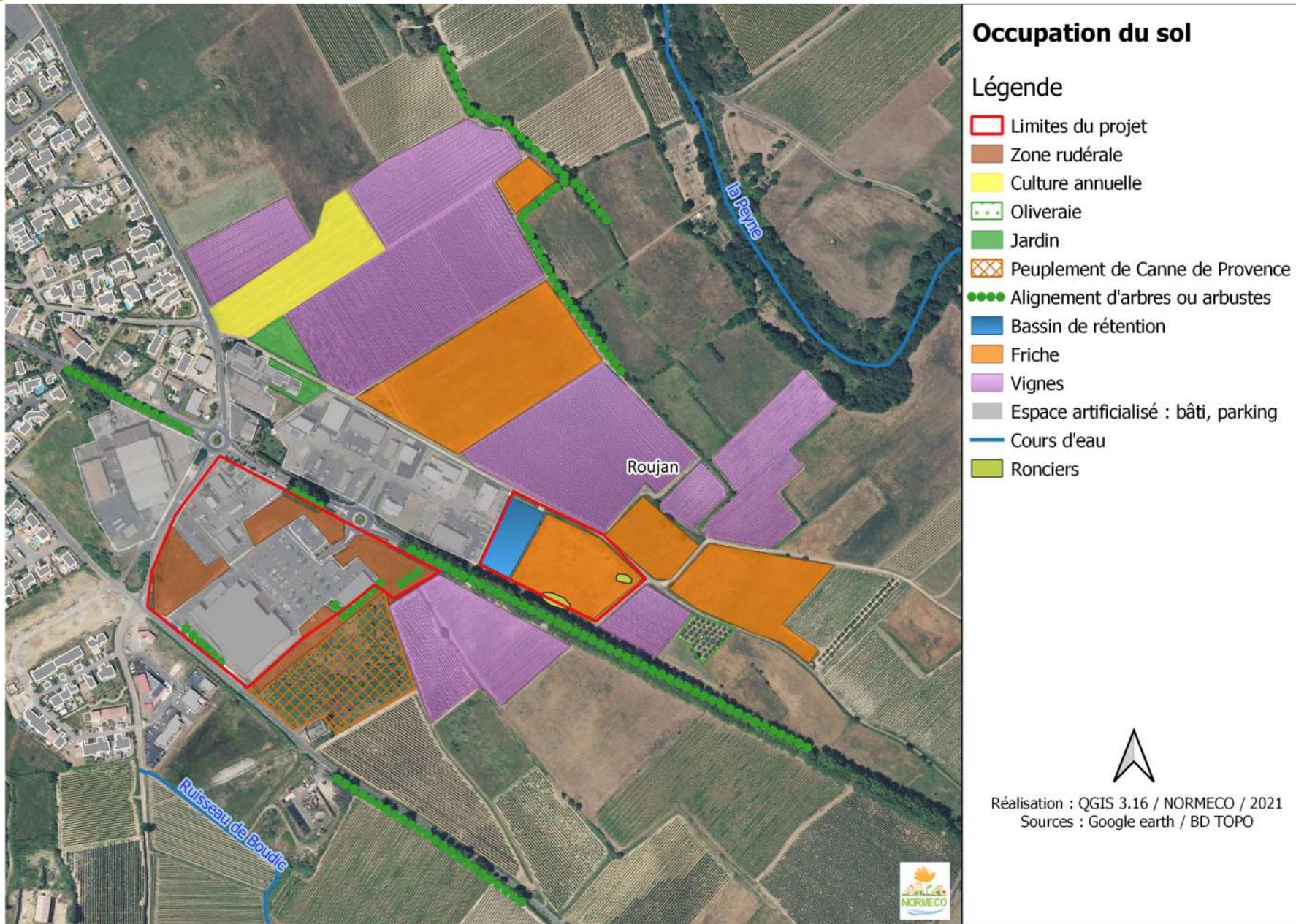
Qualité urbaine de l'îlot Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux  
Source : Urban Projects YE



Vue non zoomée sur l'alignement de Platanes de la D13  
Source : Urban Projects YE



Vue non zoomée sur la cave coopérative  
Source : Urban Projects YE



Carte de synthèse des enjeux écologiques du site et ses abords  
Source : Normeco

## 3. Orientations de programmation

### 3.1 Destinations du secteur

La mixité des usages doit être favorisée sur l'ensemble du secteur afin que la dominante commerciale soit atténuée pour constituer un îlot urbain à part en entière avec une diversité de fonctions urbaines. Les principales destinations et sous-destinations attendues sont :

- Îlot Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux :
  - Commerce de détail (supermarché, fleuriste...);
  - Artisanat (salon de coiffure, boulangerie...);
  - Services (La Poste, pharmacie, salle de sport/fitness...);
  - Bureaux (dont possibilité de créer un Tiers Lieu);
  - Logements (en accession libre et en locatif social, 15 à 25 unités);
  - Équipements avec la création d'une aire de covoiturage notamment.
- Extension ZAE intercommunale :
  - Commerce de gros de matériaux (relocalisation de l'enseigne *Point P* actuellement présente sur l'îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux*)

### 3.2 Programme

#### 3.2.1 Le programme des constructions

##### Îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux*

Le programme des démolitions prévoit :

- Démolition de l'actuel magasin *Point P*;
- Démolition de locaux artisanaux dégradés (producteur de pains et yaourts);
- Démolition d'une maison d'habitation.

Cette étape est déterminante et conditionne la bonne mise en œuvre de l'ensemble du programme des constructions et des orientations d'aménagement et de programmation.

Le programme des constructions prévoit :

- L'extension de la surface commerciale du supermarché existant ;
- La création de cellules commerciales et activités de services dans la continuité du supermarché (autorisations d'urbanisme déjà accordée) ;
- La création d'un immeuble mixte activités/logements le long de la RD125 (20 à 40 logements environ, dont une partie en logement abordable) ;
- La création de bureaux et activités de services le long de la RD13 ;
- L'extension de cellules commerciales situées le long de la RD13 et de la voie d'accès à l'îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux*.

La création de locaux destinés à accueillir un tiers lieu doit également être étudiée. Cet espace sera dimensionné au regard des besoins identifiés à l'échelle du bassin de vie de Roujan.

#### Extension ZAE intercommunale

Le programme prévoit :

- La création d'un magasin de vente un gros de matériaux ;
- La création de couvertures photovoltaïques sur les aires de stockage extérieures.

#### 3.2.2 Le programme des aménagements

##### Îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux*

Le programme prévoit :

- L'extension de l'aire de stationnement affectée aux activités de l'îlot et leur paysagement (plantation d'arbres notamment) ;
- La création d'une aire de covoiturage au nord-est de l'îlot (capacité minimale de 50 places) ;
- La création d'un cheminement doux le long de la RD13 ;
- La création d'un réseau de cheminements doux sur les aires de stationnement connecté aux constructions existantes et futures et à une coulée verte inter-parkings ;
- La couverture d'aires de stationnement par ombrières photovoltaïques (surface couverte minimale de 1 000 m<sup>2</sup>) ;
- L'aménagement d'une placette urbaine au droit des principales activités commerciales de l'îlot ;

- La plantation des franges de l'îlot par différentes essences d'arbres, arbustes et vivaces basses ;
- La création d'un arrêt de car sur la D125 au droit du centre commercial dans le sens sud / nord en complément de l'arrêt existant dans le sens nord / sud de la ligne LiO – Hérault Transport 669 Pézenas / Gabian.

### Extension ZAE intercommunale

Le programme prévoit :

- La création d'un nouvel ouvrage de gestion hydraulique mutualisé avec la ZAE intercommunale existante ;
- Le prolongement de la rue du Pond Second de la ZAE intercommunale et le maintien d'une liaison viaire future vers le nord ;
- La plantation des franges urbaines et de l'ouvrage de rétention.

## 3.3 Programmation technique

### 3.3.1 Le raccordement aux réseaux

#### Îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux*

Les réseaux sont existants à l'échelle de l'îlot et à sa périphérie immédiate. Les nouveaux raccordements se feront sur ces derniers dès lors que c'est nécessaire et que les réseaux sont suffisants.

#### Extension ZAE intercommunale

Les réseaux présents dans la rue du Pond Second de la ZAE intercommunale seront prolongés jusqu'aux nouvelles parcelles.

### 3.3.2 La gestion hydraulique / Prévention du risque inondation

#### Îlot *Fraïsse Mourtal – Cap Caroux*

L'hydraulique sera gérée à l'échelle de l'îlot. Les aménagements limiteront l'imperméabilisation des sols par l'utilisation de matériaux filtrants et le maintien d'espaces libres de pleine terre. Les fossés périphériques existants doivent être conservés. Les eaux de ruissellement seront acheminées vers les ouvrages hydrauliques existants. Ces derniers, s'ils ne sont pas suffisants, feront l'objet d'aménagement en vue de d'augmenter leur capacité. En cas d'impossibilité technique, de nouveaux ouvrages seront réalisés à proximité immédiate de l'îlot.

### Extension ZAE intercommunale

L'ouvrage de gestion hydraulique existant sera comblé et déplacé en fin d'urbanisation plus à l'est. En aucun cas cet ouvrage ne pourra s'étirer au-delà des limites définies par les voies publiques (RD13 et anciens chemin de Roujan à Pézenas) et la canalisation de gaz.

Une zone *non aedificandi* et *non plantandi* sera maintenue sur la partie extension afin de permettre la réalisation d'une canalisation d'eaux pluviales vers l'ouvrage de gestion hydraulique.

## 3.4 Programmation temporelle

L'urbanisation des zones AUE1 et AUE2 n'est pas conditionnée à une procédure d'adaptation du Plan Local d'Urbanisme. Les constructions et aménagements peuvent être réalisés dès l'entrée en vigueur du PLU sous réserve que les équipements publics d'assainissement soient en capacité suffisante (Cf. règlement).

Les travaux de requalification/renouvellement urbain de l'îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux* et d'extension de la ZAE intercommunale pourront être conduits simultanément dès l'entrée en vigueur du PLU.

Toutefois, afin d'éviter toute perturbation éventuelle pour la faune, les travaux devront préférentiellement être réalisés en dehors des périodes de reproduction et de nidification (mars-juillet) pour la zone AUE1.

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Avifaune	Vert	Vert	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert
Reptiles	Rouge	Vert	Vert	Vert	Rouge	Rouge						

Légende : rouge : période sensible, travaux à proscrire ; vert : période non sensible, travaux possibles

## 4. Orientations d'aménagement

### 4.1 Les déplacements et transports

#### 4.1.1 Les accès

##### Îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caorux*

Les accès existants à l'îlot seront maintenus dans leur nombre actuel, aucun nouvel accès ne sera créé.

L'accès depuis la RD125 au sud sera exclusivement réservé aux véhicules de livraison des commerces et services du secteur.

Les accès depuis la RD125 ouest seront réaménagés et sécurisés pour l'ensemble des usagers tant pour les flux entrants et sortants que pour les flux de transit sur cette voie.

##### Extension ZAE intercommunale

L'accès à l'extension de la ZAE intercommunale se fera uniquement par la rue du Pond Second existante qui sera prolongée à l'occasion. Aucun autre accès ne sera admis, tout particulièrement depuis la RD13 et l'ancien chemin de Roujan à Pézenas qui ne présente pas les caractéristiques suffisantes à la desserte des nouvelles constructions.

#### 4.1.2 Les déplacements

##### Îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux*

La place de la voiture doit s'effacer au profit des mobilités douces à l'échelle de l'îlot interne.

Tout cheminement piéton devra avoir une largeur minimale de 2,00 mètres. Leur conception doit favoriser les courtes distances. Ils seront nécessairement protégés des véhicules par tous moyens permettant d'éviter le stationnement des véhicules sur les cheminements.

La périphérie nord et ouest de l'îlot sera dotée d'un cheminement piéton. Cette ceinture piétonne assurera la desserte interne de l'îlot, lui-même aménagé en faveur des mobilités douces. Tout cheminement piéton interne devra se connecter à la ceinture piétonne périphérique le long des RD13 et RD125.

L'accès piéton existant depuis la RD13 sera maintenu et protégé de la voie d'accès par une bande plantée d'au moins 2,00 mètres de largeur.

À la limite du parking existant et du futur parking, un cheminement viendra créer un lien majeur en cœur cœur d'îlot. Cet espace piétonnier sera intégré dans des aménagements paysagers d'une largeur minimale de 3,00 mètres de part et d'autre.

L'ensemble des constructions sera desservi par un cheminement piéton. Il sera connecté à la ceinture périphérique, à l'accès depuis la RD13 et au cheminement en cœur d'îlot.

Le parvis du supermarché sera étendu pour créer une placette urbaine. Cet espace, paysager par des arbres en pleine terre, sera le lieu d'animation et de centralité de l'îlot.

La circulation routière doit être la plus apaisée possible. Au droit de la future placette, l'espace sera conçu sous la forme d'une zone de rencontre afin de prioriser les mobilités douces. Les voies d'accès seront conçues de manière à réduire la vitesse des véhicules et éviter leur reprise de vitesse (dos d'âne par exemple).

##### Extension ZAE intercommunale

La voie de desserte des nouvelles constructions prévues dans le cadre de l'OAP aura au moins les mêmes caractéristiques dimensionnelles que la rue du Pond Second existante. Sauf contrainte technique particulière, les cheminements piétons seront d'une largeur minimale de 2,00 mètres.

Une voie en attente vers le nord sera créée en vue d'un développement futur de la ZAE. Cette voie comprendra un alignement d'arbres de haute tige et du stationnement longitudinal. Les plantations seront implantées de manière à favoriser l'ombrage naturel des voies et stationnements.

#### 4.1.3 Le stationnement

##### Îlot *Fraïsse-Mortal – Cap Caroux*

Les aires de stationnements seront réparties à l'échelle de l'îlot de façon à être accessible depuis l'ensemble des constructions.

Conformément aux dispositions du règlement, le stationnement des vélos devra être organisé à l'échelle de l'îlot. Leur emplacement favorisera la proximité avec les entrées principales des constructions et leur répartition proportionnée aux capacités d'accueil de chacune des constructions.

De même, les aires de stationnement devront également comprendre une part de 2% à 5% d'emplacements pour les deux-roues motorisés. Ces places seront également réparties à l'échelle de l'îlot.

Au nord-est de l'îlot, au droit de la RD13 et en limite avec les espaces agricoles, une aire de covoiturage sera aménagée. Elle aura une capacité minimale de 60 places.

Conformément aux dispositions du règlement, toute nouvelle aire de stationnement doit comprendre une part minimale de 50% de places réservées aux véhicules légers (hors deux-roues motorisés) perméables.

### Extension ZAE intercommunale

Outre le stationnement sur voirie décrit ci-avant, les dispositions du règlement s'appliquent cumulativement.

### Caractéristiques dimensionnelles des stationnements

Les emplacements de stationnement devront avoir les dimensions minimales suivantes afin d'assurer un confort optimal aux usagers :

- Véhicules légers (voitures et assimilés) : 2,25 x 5,00 mètres ;
- Deux-roues motorisés : 1,00 x 2,50 mètres ;
- Vélos : 0,60 x 2,00 mètres.

### 4.1.4 Les livraisons

Les livraisons seront assurées depuis les voies et accès à chaque sous-secteur de l'OAP. En particulier, la livraison des poids-lourds sur l'îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux* sera réalisée depuis l'accès sud sur la RD125.

Pour les véhicules lourds de livraison, leur stationnement se fera obligatoirement sur les parcelles à proximité des lieux de chargement et déchargement afin d'éviter tout conflit d'usage avec les véhicules légers, piétons et cyclistes.

Les emplacements de livraisons seront dimensionnés au regard du besoin et du gabarit des véhicules.

### 4.1.5 Les transports

À l'occasion de la requalification de l'îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux*, l'aménagement de la RD125 sur sa portion comprise entre le giratoire de la RD13 et le giratoire de l'ancien chemin d'Alignan-du-Vent sera finalisé. En outre, un nouvel arrêt de transport en commun sera réalisé au droit de l'îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux* pour les usagers des lignes régionales en provenance de Pézenas et en direction de Gabian.

## 4.2 Le parti paysager et qualité environnementale et écologique

### 4.2.1 Les principes généraux du parti paysager et des plantations

#### Le plan de plantation

Le plan de plantation ne doit pas suivre un plan d'implantation sous forme d'alignements d'arbres ou d'arbustes. Il sera recherché la création d'une ambiance végétale « spontanée » tel que dans les espaces naturels, notamment les garrigues et à l'image des jardins à l'anglaise.

#### Un écrin végétal en franges

La bonne insertion paysagère du projet est essentielle au vu de sa position en entrée de ville, directement visible depuis les RD13 et RD125. Il s'agit à la fois de fondre le bâti et les ombrières photovoltaïques dans une ambiance végétale et de marquer le caractère encore rural de Roujan par la prédominance du végétal dans les perceptions paysagères proches et lointaines.

Pour ce faire, chaque frange de chaque secteur se composera d'une bande verte plantée d'une épaisseur minimale de 3,00 mètres et jusqu'à 5,00 mètres minimum dans les secteurs les moins contraints comme le long de la RD13 sur l'îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux*. Ces franges plantées viendront consolider l'armature verte de la RD13 déjà constituée par les alignements de platanes et les plantations d'oliviers, cyprès et autres arbustes existants.

La variation des hauteurs des sujets végétaux, alternant arbres de haut jet, arbustes et vivaces basses, assurera une transition douce et rythmée. Les rythmes seront également soutenus par la variété des essences : caduques/persistantes, fleuries/non fleuries...

La position du bassin de rétention de l'extension de la ZAE en frange urbaine et en interface avec les espaces agricoles épaissira l'écrin végétal. Cet espace fonctionnel sera planté d'arbres conformément aux dispositions du règlement et assurera un écran végétal sur les espaces bâtis et les stockages de matériaux et matériels.

#### La palette végétale

Les essences mise en œuvre sur l'ensemble du secteur d'OAP doivent répondre aux impératifs d'adaptabilité aux conditions climatiques de Roujan en privilégiant des plantes méditerranéennes, adaptées aux périodes de sécheresse et nécessitant un faible apport en eau.

A minima, la palette végétale à mettre en œuvre dans les espaces verts et paysagers (hors toiture plantées) est la suivante :

- Les arbres : Olivier, Arbre de Judée, Chêne vert, Chêne Kermès, Cyprès, Margousier, Érable de Montpellier, Frêne à feuilles étroites, Tilleul, Paulownia, Faux Poivrier, Amandier, Néflier, Mimosa, Eucalyptus.
- Les arbustes : Genêt, Polygala Myrtifolia, Myrte, Bruyère méditerranéenne, Germandrée arbustive, Escallonia, Camphre, Lagerstroemia, Troène de Chine, Callistemon, Pistachiers, Arbousier, Argousier, Pittosporum Tobira.
- Les vivaces : Sauges, Gaura, Lavande, Valériane, Lantanas, Romarin, Cystes, Plumbago, Agapanthe, Euphorbes, Abélia.
- Les autres plantes potentielles : Agave attenuata, Cordyline, Phormium, Cycas Revoluta, Yucca Rostrata, Coussin de belle-mère.

En fonction du projet paysager, des essences autres que celles-ci-dessus pourront compléter la palette végétale.

### 4.2.2 La conception végétale de l'îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux*

#### Une colonne vertébrale végétale en cœur d'îlot

La conception paysagère à l'échelle de l'îlot repose sur un principe et un axe fort de composition urbaine et paysagère : la création d'une coulée verte d'une épaisseur minimale de 9,00 mètres. Véritable colonne vertébrale, elle intégrera un cheminement doux assurant la desserte de l'ensemble des constructions de l'îlot par sa position centrale entre l'aire de stationnement existante et la future.

Cet axe doit être le support d'usages divers : lieu de passage et d'échange pour se rendre d'un bâtiment à l'autre ou de l'extérieur de la zone à son cœur, mais aussi lieu de vie et de partage. En ce sens, du mobilier urbain pourra être disposé : bancs, chaises, poubelles, éclairage bas...

L'intérêt paysager de la coulée verte sera retrouvé à toutes les saisons : les essences choisies varieront entre espèces à feuillage caduc et espèces à feuillage persistant. Cette variation permettra de maintenir en permanence un couvert arboré tout en laissant pénétrer le soleil. De même, les arbustes et vivaces seront d'une grande diversité et en abondance pour rythmer l'espace, les paysages et ambiances urbaines.

Malgré la linéarité en plan de la coulée verte, l'espace sera travaillé à la manière des jardins à l'anglaise, sans alignement régulier des plantations. Le tracé quelque peu sinueux du cheminement interne viendra renforcer l'impression de traverser un milieu « champêtre ».

La coulée verte se composera d'au moins 3 essences d'arbres, 5 essences arbustives et 5 essences vivaces. Les plantations rampantes ou couvre-sol sont à éviter par facilité d'entretien.

### Des parkings paysagers et densément plantés

Les parkings non couverts devront faire l'objet de plantations conformément aux dispositions du règlement. Arbres, arbustes et vivaces composeront les espaces verts des aires de stationnement, y compris en pied d'arbre. L'implantation des végétaux devra notamment contribuer à :

- apporter un ombrage naturel afin d'améliorer le confort d'usage et limiter les effets d'îlots de chaleur urbain ;
- fondre les espaces de stationnement dans le paysage par une abondance végétale et rompre avec la monotonie des parkings ;
- créer une valeur ajoutée aux vues depuis les bâtiments de bureaux et logements donnant sur les parkings ;
- développer une flore favorable aux abeilles, en lien avec la mise en place de ruches au niveau de la future aire de covoiturage.

Les plantations réalisées directement sur les parkings entre places de stationnement se composeront d'au moins deux nouvelles essences par rapport à celles existantes afin de créer différentes ambiances paysagères et participer à la biodiversité urbaine. De même, les espaces verts composant les parkings seront plantés d'au moins 3 essences d'arbres, 5 essences arbustives et 5 essences vivaces en privilégiant les essences mellifères.

#### 4.2.3 La conception végétale de l'extension de la ZAE intercommunale

Le manque de végétalisation des espaces publics comme des espaces privés de la ZAE existante impose un changement de regard sur cette extension où le végétal doit prendre une place dominante dans les perceptions paysagères.

L'ensemble des franges de l'extension devra être planté d'arbres et arbustes sur une largeur minimale de 3,00 mètres. Elles assureront des connexions écologiques avec les espaces agricoles et naturels limitrophes et permettront de valoriser l'entée de ville de Roujan. Cet espace paysager constituera l'écrin végétal en frange d'urbanisation.

En interne, sur les parcelles, les plantations devront être diversifiées.



## 4.3 La qualité environnementale et écologique

### 4.3.1 La biodiversité urbaine

La palette végétale retenue dans la présente OAP constitue une première étape significative dans le développement d'une biodiversité urbaine. Le choix de la palette végétale est également en faveur des abeilles : seront privilégiées des essences fleuries et mellifères pour la conception des espaces verts. En ce sens, des ruches à abeilles seront implantées sur les franges d'urbanisation et à distances des constructions et usagers sur l'îlot *Fraïsse-Mourtal – Cap Caroux* et viendront compléter celles existantes.

### 4.3.2 Le développement des énergies renouvelables

La production d'énergies renouvelables doit être favorisée à toutes les échelles : en toiture, en façade et en couverture d'aire de stationnement notamment.

En outre, la couverture des aires de stationnement en ombrières photovoltaïques doit être assuré sur :

- l'aire de covoiturage, à raison d'au moins 600 m<sup>2</sup> couverts ;
- l'aire de stationnement existante, à raison d'au moins 600 m<sup>2</sup> couverts ;
- sur les futures aires de stationnement, à raison d'au moins 500 m<sup>2</sup> couverts.

L'équipement en photovoltaïque des toitures existantes et futures doit être favorisé.

### 4.3.3 La maîtrise des énergies

Afin de réduire les besoins en énergie, l'ensemble des éclairages extérieurs seront à LED. Les éclairages seront différenciés selon la surface à éclairer : un éclairage « haut » sur les espaces de stationnement et circulation véhicules et un éclairage « bas » sur les cheminements piétons.

L'intensité lumineuse sera réduite au maximum pour éviter toute dépense énergétique superflue et réduire les nuisances lumineuses.

### 4.3.4 La limitation des surfaces perméables

Le règlement fixe un minimum de 50% des emplacements dédiés au véhicules légers (hors deux-roues motorisés et place PMR) en surface perméable pour les nouvelles aires de stationnement. Cette part pourra être portée à 100% des nouvelles aires mais aussi de celles existantes.

Les constructions devront également favoriser l'utilisation de toitures plantées lorsqu'elles ne comportent pas d'installations techniques ou photovoltaïques l'empêchant.

Aussi, les constructions et installations, notamment les ombrières photovoltaïques, devront favoriser l'implantation de systèmes de récupération des eaux de pluie et leur réemploi pour les espaces verts ou les sanitaires.

## 4.4 Qualité architecturale et urbaine

### 4.4.1 La qualité architecturale

Sur le plan architectural, la priorité est donnée à l'unité et la cohérence. En extension comme en renouvellement, l'écriture architecturale s'inspirera de l'existant par les formes, matières, coloris... Afin de créer un véritable dialogue de part et d'autre de la RD13 et de la RD125, les bardages bois, la pierre naturelle, les gris anthracite, les ocres rouges et le gris clair seront privilégiés. Les grandes parois transparentes ou translucides sont admises dès lors qu'elles s'insèrent harmonieusement à l'échelle de l'îlot.

Les constructions en extension de celles existantes devront arborer un gabarit similaire. En particulier, dans la continuité du supermarché, un alignement des lignes d'égout/acrotère sera recherché sur la façade donnant sur l'aire de stationnement visible depuis la RD13.

Les nouvelles constructions le long de la RD13 seront conçues en étagement de R+0 à R+1 afin de faciliter la transition avec le bâti environnant et préserver des percées visuelles.

Le nouvel ensemble mixte activités/logements le long de la RD125 sera également conçu en étagement, de R+0/R+1 au plus près de la RD13 à R+4 au plus près de l'accès depuis la RD125. Cet étagement des niveaux doit permettre une transition douce des gabarits bâtis afin de « rattraper » celui de la cave coopérative existante tout en maintenant des vues sur cette dernière depuis la RD13.

L'édification d'immeuble étagés doit concourir à créer de larges terrasses qui seront préférentiellement accessibles. Dans tous les cas, elles feront l'objet de plantations diverses, et notamment d'arbres tels que chêne verts et oliviers qui peuvent être adaptés à une culture en « bac ».

Les ombrières photovoltaïques doivent s'intégrer harmonieusement au parti urbain, architectural et paysager. Leur conception doit faire l'objet d'un même traitement qualitatif que les constructions. En outre, l'utilisation d'acier galvanisé brut pourrait être évitée afin de respecter les coloris dominants à l'échelle du secteur.

### 4.4.2 La qualité urbaine

Les cheminements et espaces piétons devront être traités de manière différentes des voies de circulation soit par l'utilisation de nouveaux matériaux, soit par l'utilisation de mêmes matériaux de couleurs ou teintes différentes. L'utilisation de stabilisé doit être limitée voire réservée aux cheminements périphériques. Le choix des matériaux doit permettre une utilisation de cheminements par tous temps et tous les usagers (accessibilité PMR) à long terme.

### 4.4.3 La composition urbaine et architecturale au regard du grand paysage et des perspectives paysagères

Le travail de composition urbaine doit permettre de maintenir la perspective paysagère depuis la RD13 sur la cave coopérative de Roujan, édifice remarquable mais non protégé créé en 1936. L'épannelage des constructions de R+0 à R+1 le long de la RD13 doit y contribuer.

Le prolongement de la rue du Pond Second de la ZAE intercommunale doit contribuer au maintien de la vue directe sur le village historique de Roujan en promontoire et tout particulièrement la tour carrée, mais aussi à rouvrir une perspective vers les espaces agricoles et naturels au-delà de la ZAE à l'est.

Différentes perspectives paysagères doivent être créées, maintenues ou valorisées et sans obstacle bâti :

- **Perspective nord-sud depuis la RD13 et le cœur du site :** cette perspective doit permettre de valoriser le coteau de la Serre au sud et l'alignement de platanes de la RD13 au nord, à la fois depuis les extérieurs de l'îlot *Fraissee-Mourtal – Cap Caroux* que depuis l'intérieur. Cette connexion visuelle doit être maintenue entre le supermarché et son extension déjà programmée. Les futures constructions ne devront pas obérer les vues par leur hauteur.
- **Perspective est-ouest depuis la D125 et les franges de l'îlot *Fraissee-Mourtal – Cap Caroux* :** cette perspective doit permettre de valoriser les coteaux boisés et les vignobles qui s'étirent en arrière-plan au-delà de l'îlot vers Alignan-du-Vent et Tourbes visibles depuis la D125 et de valoriser les façades qualitatives de la cave coopérative. Cette connexion visuelle doit être maintenue dans l'alignement de la façade du supermarché.

Un accompagnement végétal viendra renforcer la valorisation de chacune des perspectives ci-dessus.



### Légende

- |   |   |   |
|---|---|---|
|  Périimètre indicatif de l'OAP |  Traitement paysager à créer                   |  Voie principale à créer ou existante    |
|  Rétention potentielle         |  Bâti existant conservé                        |  Cheminement doux à créer ou existant    |
|  Carrefour à sécuriser         |  Emprise potentielle des constructions à créer |  Accès à la zone                         |
|  Zone de rencontre à créer     |  Aire de stationnement et stockage             |  Principe de plantation d'arbres à créer |

COMMUNE DE ROUJAN

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LES AVANT-MONTS

# PLAN LOCAL D'URBANISME