



## Les pistes

**C**  
**A**  
**U**  
**E**  
CONSEIL D'ARCHITECTURE D'URBANISME ET D'ENVIRONNEMENT  
10, RUE DU THÉÂTRE 66000 PERPIGNAN  
T. 04 68 34 12 37 / F. 04 68 34 60 90 / cauepo@wanadoo.fr



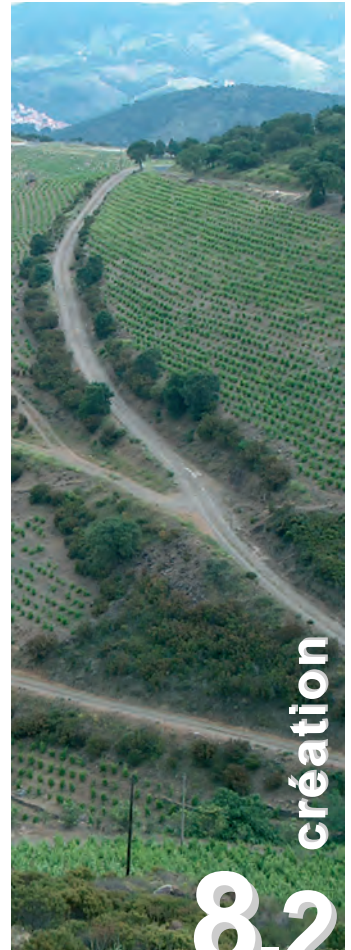
en partenariat avec



► pour les renseignements réglementaires et administratifs, consultez :

**DIREN Languedoc-Roussillon**  
58 avenue Marie de Montpellier - CS 79034  
34965 MONTPELLIER Cedex 2  
tél : 04 67 15 41 41  
diren@languedoc-roussillon.ecologie.gouv.fr

**Mairies de Collioure, Port-Vendres, Banyuls-sur-mer, Cerbère** en fonction de la parcelle concernée



création

8.2

## Organismes à contacter

► pour les renseignements techniques, consultez :

**Syndicat des AOC Banyuls et de l'AOC Collioure**  
Mas Reig  
66650 BANYULS-SUR-MER  
tél : 04 68 21 45 73  
cru.banyuls@wanadoo.fr

**GDA du Cru Banyuls**  
BP 67 - Route des Mas - ZA  
66651 BANYULS-SUR-MER Cedex  
tél : 04 68 88 12 50  
gdacb@wanadoo.fr

**CAUE des Pyrénées-orientales**  
10 rue du Théâtre  
66000 PERPIGNAN  
tél : 04 68 34 12 37  
cauepo@wanadoo.fr

**Chambre d'Agriculture des Pyrénées-orientales**  
19 avenue de Grande Bretagne  
66025 PERPIGNAN CEDEX  
tél : 04 68 35 74 00  
accueil@pyrenees-orientales.chambagri.fr

Sites classés  
des vignobles de  
la Côte Vermeille

guide pratique et de  
recommandations

## Création de piste dans le vignoble traditionnel

Dans ce vignoble toute création de piste peut être destructrice pour le fragile équilibre paysager et demande une grande attention. La piste doit associer commodités d'usages et respect de la nature des espaces (condition à l'obtention d'autorisation de la part des collectivités ou de l'Etat).

### Tracés et pentes

Les règles principales : cohérence, justesse et formatage a minima des tracés. La piste doit être proportionnée à l'échelle de l'espace qu'elle doit traverser ou desservir. Elle ne doit pas perturber l'ensemble du vignoble par un tracé inapproprié ou par un choix de matériaux et de traitements contrastant avec l'existant.

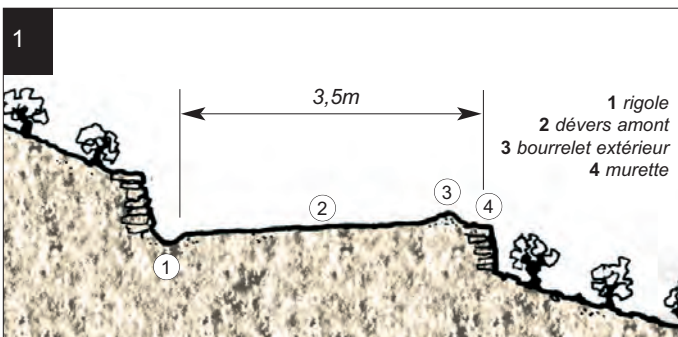
Avec les techniciens, retranscrire sur photos les différentes options de parcours, afin de juger usage et impact paysager du projet. Le profil en long doit s'approcher des courbes de niveau ou de certaines inclinaisons existantes (agouilles secondaires par exemple). La pente ne doit pas excéder 10% pour éviter le ravinement.

### Structure, dimensionnement

La piste a une double vocation : accessibilité et gestion complémentaire de l'eau.

Sa largeur totale maximale est de 3,50 m.

La réalisation d'un dévers amont (3 à 5%) permet de canaliser l'eau en pied de murette ou de talus. La réalisation d'un "bourrelet" en bordure extérieure évite le débordement d'eau sur la terrasse aval lors des grosses précipitations. Il éloigne également le passage des véhicules de la partie sensible de l'ouvrage et de ses structures portantes. La réalisation de murette de soutènement évitera les talus de remblais très visibles et sujets au ravinement et offrira une assise durable à l'ouvrage.

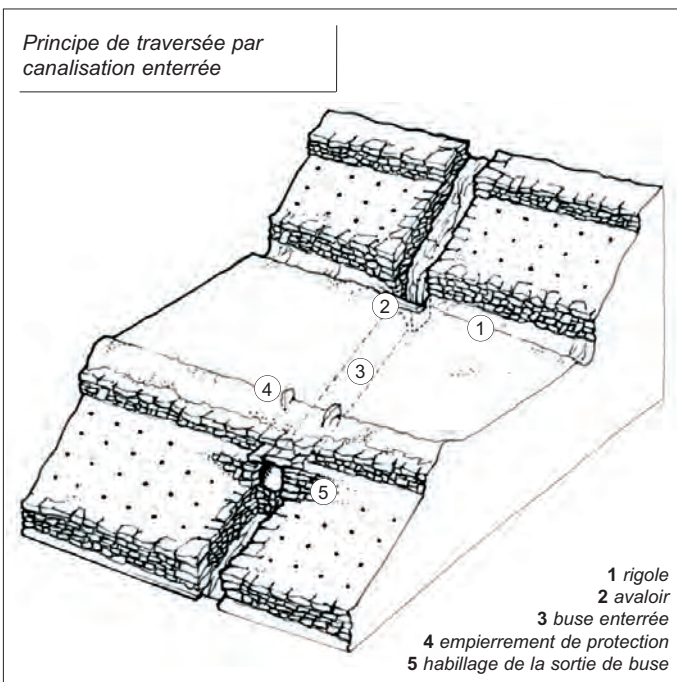


Ci-dessus : profil d'une piste traversante soutenue par une murette

### Gestion de l'eau

La rigole latérale est creusée dans la roche-mère. Dans certains cas, un revêtement de pavage protège la structure et ralentit le dévalement de l'eau.

Un dispositif de captage et évacuation de l'eau doit être positionné sur tout le parcours en fonction de la pente de la piste et de sa longueur (tous les 100 à 200m maximum.). Il permet de fractionner le débit d'eau. Dans tous les cas, il s'agit de détourner l'eau des virages de pistes ou de gérer la traversée d'une *agulla* maîtresse.



Principe de traversée par canalisation enterrée

Deux techniques possibles :

1 - Traversée en surface de la piste par un radier en béton (ou béton/pavage), ou une gandole (béton 15cm d'épaisseur + grillage soudé inclus + teinture à la limaille de fer).

2 - Traversée souterraine de la piste par un busage (diam. 400 à 600mm) avec avaloir en tête et déversement de l'eau dans l'*agulla*.

L'ajout de pistes créant un afflux d'eau dans les *agullas* et talwegs, Il est indispensable de renforcer ces ouvrages ainsi que d'accroître surveillance et remise en état.

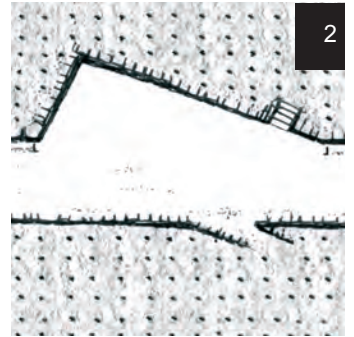


Ci-contre, de gauche à droite :  
 - l'eau est canalisée dans le virage, sans ouvrage particulier.  
 - l'eau est détournée du virage (avaloir et exutoire dans une agulla latérale)

## Retournement, stationnement

Raccorder la piste à un réseau existant ou réaliser un tracé en boucle permet d'éviter les «raquettes de retournement», très visibles et consommatrices de surface (de 60 à 100m<sup>2</sup> environ).

Si la mise en place de ces raquettes est inévitable, il s'agira d'atténuer leur impact par un dimensionnement le plus économique et un traitement qualitatif de ses limites (murets de soutènement, géométrie adaptée aux autres ouvrages...). Prévoir, dès la conception, les surfaces de stationnement et croisement de véhicules. Des encoches ménagées le long du tracé s'intègrent bien dans le paysage si leur traitement est soigné. Cet espace peut accueillir les divers éléments d'entrée dans les parcelles : escaliers, rampes...



Ci-dessus : exemple de stationnement :

- à gauche : l'état existant
- au centre (perspective) et à droite (plan) : proposition d'encoche pour minimiser l'impact de la zone de stationnement

## Raccordements

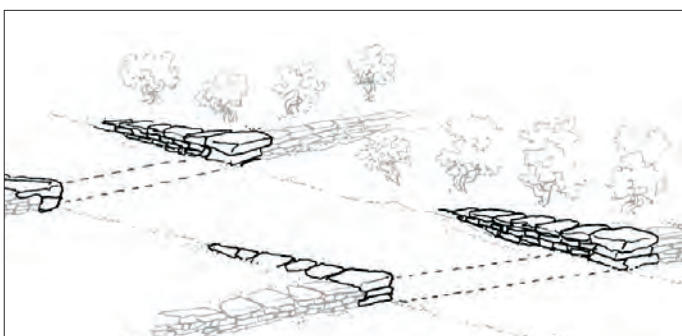
► **entre piste et murettes** : Certaines pistes coupent des murettes. Un travail indispensable de reprise des angles évitera une dégradation lourde et rapide des ouvrages.

► **entre piste et cheminements** : L'accès à l'intérieur des parcelles, selon les pentes et les murettes, peut se faire par la réalisation d'escalier (enchassé perpendiculairement ou longitudinalement par rapport à la murette) ou par l'amorce d'un cheminement (rampe, plan incliné pavé).

► **entre piste et agulles** : La sortie d'eau doit être travaillée pour éviter une avancée des buses trop visible et protéger les zones de réception d'eau dans les *agulles*. La pose en surface de bornage de pierre empêchera le stationnement sur ces parties sensibles de lourds véhicules.

Ci-dessous, de haut en bas :  
 - jonction entre piste et cheminement  
 - jonction entre piste et agulla

Ci-dessous : jonction entre piste et murettes



## Création de piste dans les “vignes nouvelles”

Les “vignes nouvelles” rompent avec l’architecture traditionnelle par une disparition plus ou moins radicale des lignes de murettes. Elles peuvent constituer un “nouveau paysage” cohérent et lisible à une échelle plus vaste que pour les vieilles vignes, à condition qu’elles ne soient pas positionnées à l’intérieur ou directement attenantes au vignoble traditionnel. Les voies d’accès qui les structurent sont à la base de leur dessin. La fonctionnalité prime. Mais les règles de pérennité et de respect du paysage doivent s’appliquer également.

### Dans les vignes en terrasses étroites ou banquettes



Même si les terrasses plates favorisent l’infiltration de l’eau et freinent le ruissellement, la piste a un rôle majeur de récupérateur et convoyeur d’eau et doit donc être conçue en conséquence : dévers en amont, rigole latérale, busage, radier, bourrelet, ... (voir page 2 : profil d’une piste traversante soutenue par une murette)

#### ► Point sensible :

Ces pistes reposent souvent partiellement sur du talus de remblai. Lorsque tel est le cas, il faut opter pour des solutions de consolidation des talus amont et aval. Sinon, on optera pour un déblai sur toute l’emprise de la piste afin de lui donner une assise stable. (voir fiche 8.1 et paragraphe “Impact visuel” ci-après). Faire appel à des entreprises possédant une parfaite maîtrise de la conception structurelle de ces aménagements.



#### ► Impact visuel :

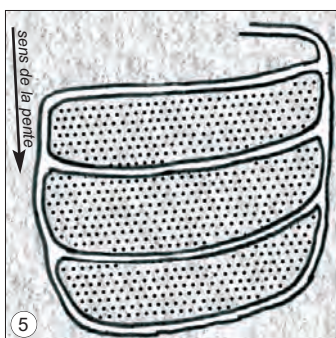
La présence des talus sans murette est très impactante. Une impression de “chantier” est entretenue par les coulées de matériaux.

Afin de réduire l’impact visuel, il existe plusieurs techniques d’aménagement, de terrassement et de consolidation de talus dont les principales sont les suivantes.

✓ Végétalisation des talus par enherbement ou par plantation d’espèces arbustives qui auront aussi un rôle de maintien, de consolidation face à l’érosion pluviale.

✓ Assoir la plateforme de la nouvelle piste sur l’assise déblai (évacuer l’ensemble des matériaux issus du terrassement),

✓ Réduire la hauteur et la longueur des talus aval et amont qui, sur le plan paysager, sont les plus impactants (mise en place de dispositif de consolidation de talus (gabions, triangles de soutènement tels ceux utilisés pour les pistes forestières).



### Dans les vignes aménagées en bande

Accessibilité optimale. Le tracé est souvent constitué d’une boucle périphérique et de traversants positionnés sur les courbes de niveau. L’impact paysager est d’autant plus important que les structures à base de murettes sont absentes.

#### ► Gestion de l’eau et tracé du réseau de pistes :

La rareté de système de captage et freinage du ruissellement sur ces vignes rend primordial le rôle des pistes. Selon la pente de la parcelle, la distance entre deux voies traversantes ne doit pas excéder 15 à 20 rangées de vigne (22 à 30m). La question des éboulements et descente de terre se pose néanmoins. Les pistes latérales très pentues sont sujettes au ravinement. Un pavage, même partiel, est conseillé. L’inclusion de freins d’eau sur le revêtement est importante.

1 vignoble sur banquettes

2 talus sans consolidation

3 et 4 procédé de consolidation d’un talus au moyen de triangles de soutènement (secteur de Batère). Ce dispositif pourrait être envisagé.

5 plan de principe de structuration par les pistes