



Commune de Villeneuve-les-Maguelone

DÉFINITION DE PROJET URBAIN

Cahier des charges pour une mission d'étude de définition urbaine thématique et sectorielle



34
Hérault
c | a.u.e

Conseil d'architecture, d'urbanisme
et de l'environnement

PRÉAMBULE

I • LE CONTEXTE

- I • 1 - **Situation et contexte territorial**p. 6
 - a - Contexte métropolitain
 - b - Accessibilité, dessertes du village et intermodalité
- I • 2 - **Caractéristiques paysagères**p. 9
 - a - Relief
 - b - Caractéristiques hydrographiques
 - c - Risques d'inondabilité
 - d - Entités paysagères
 - e - Protections environnementales
- I • 3 - **Composantes urbaines**p.14
 - a - Évolution du bâti et protections patrimoniales
 - b - Formes urbaines et densités
 - c - Polarités, équipements et espaces publics associés
 - d - Trame viaire
- I • 4 - **Documents d'urbanisme en vigueur et à venir - le PLU - le SCoT- le PLUi**.....p. 34

II • LES ENJEUX URBAINS ET OBJETS DE L'ÉTUDE

- II • 1 - **Un enjeu global de planification et mise en cohérence avec le PLUi**p. 38
- II • 2 - **Les thématiques à traiter à l'échelle du village**p. 40
 - a - Mobilités, stationnement et structuration de la trame d'espaces publics
 - b - Maîtrise du développement, renouvellement et réinvestissement urbains
 - c - Qualification des limites urbaines
 - d - Valorisation paysagère et patrimoniale
- II • 3 - **Les secteurs à enjeux pré-identifiés**p.50
 - a -Le site place des Héros - Grand Rue - Place de l'église
 - b -Le site avenue de Palavas - Domaine du Chapitre - anciens services techniques
 - c - Le site de la gare son accroche urbaine

III • LE CADRE DE LA MISSION

- III • 1 - **Contenu de l'étude**p.56
 - a - Phase 1 : Analyses paysagère et urbaine
 - b - Phase 2 : Définition du projet urbain
 - c - Phase 3 : Eléments de programmation sur les secteurs pré-identifiés et mise au point des orientations d'aménagement
- III • 2 - **Conditions générales de la mission**.....p.59

Préambule

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone est engagée, comme l'ensemble des communes de la Métropole de Montpellier, dans l'élaboration du PLUi prescrite par délibération fin 2015. L'objectif du PLUi est de décliner localement les orientations stratégiques du projet métropolitain «Montpellier Territoires, métropole productive» et du projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) révisé, pour permettre la réalisation des projets urbains locaux. A cette échelle de la planification intercommunale, la nouvelle équipe municipale constate qu'elle n'a pas de vision assez précise pour le devenir de la ville de Villeneuve-lès-Maguelone et qu'elle ne peut se positionner en terme de développement urbain.

Par ailleurs, l'équipe municipale observe des problèmes de déplacement, notamment avec une voie d'accès unique à l'agglomération villeneuvoise, la RM 185, qui limite de fait le développement des flux entrées-sorties et rend difficile toute croissance urbaine en l'état. La question de la mobilité se pose également en ville où les déplacements inter-quartiers essentiellement motorisés contribuent à densifier le trafic urbain et rendent les voies inadaptées aux modes de déplacement piétons et alternatifs. La ville, notamment le centre, est asphyxiée par le « tout voiture » : circulation automobile et stationnement accaparent la majeure partie de l'espace public au détriment des autres usages liés à la qualité du cadre de vie et contribuant à une ambiance de convivialité.

C'est pourquoi l'équipe municipale exprime le besoin de se doter d'une stratégie de développement urbain en termes de mobilité, d'extension urbaine, de réinvestissement et de renouvellement urbains, de création ou valorisation d'équipements et d'espaces publics, de gestion du stationnement auxquelles s'ajoutent, d'après le CAUE, d'autres questions telles que le renforcement des polarités, la redynamisation du centre-ville et la mise en valeur du patrimoine et du paysage urbain. Une réflexion urbaine à laquelle les élus souhaitent associer la population grâce à une démarche de concertation poussée jusqu'à la participation des habitants.

La municipalité souhaite se doter d'outils de prospective urbaine afin de faire valoir sa vision du projet communal villeneuvois dans le projet métropolitain et devenir ainsi force de proposition et acteur de l'élaboration du PLUi sur le territoire communal. Plus globalement l'équipe municipale, à travers ces demandes, exprime le besoin de disposer d'une vision globale du développement communal et d'une stratégie pour structurer et prioriser les différentes actions d'aménagement à venir.

Face à cette nécessité pour la municipalité d'amorcer une démarche de projet urbain afin de participer activement à l'élaboration du PLUi, le CAUE propose d'engager, en partenariat avec la Métropole de Montpellier Méditerranée, une étude de définition urbaine thématique et sectorielle.

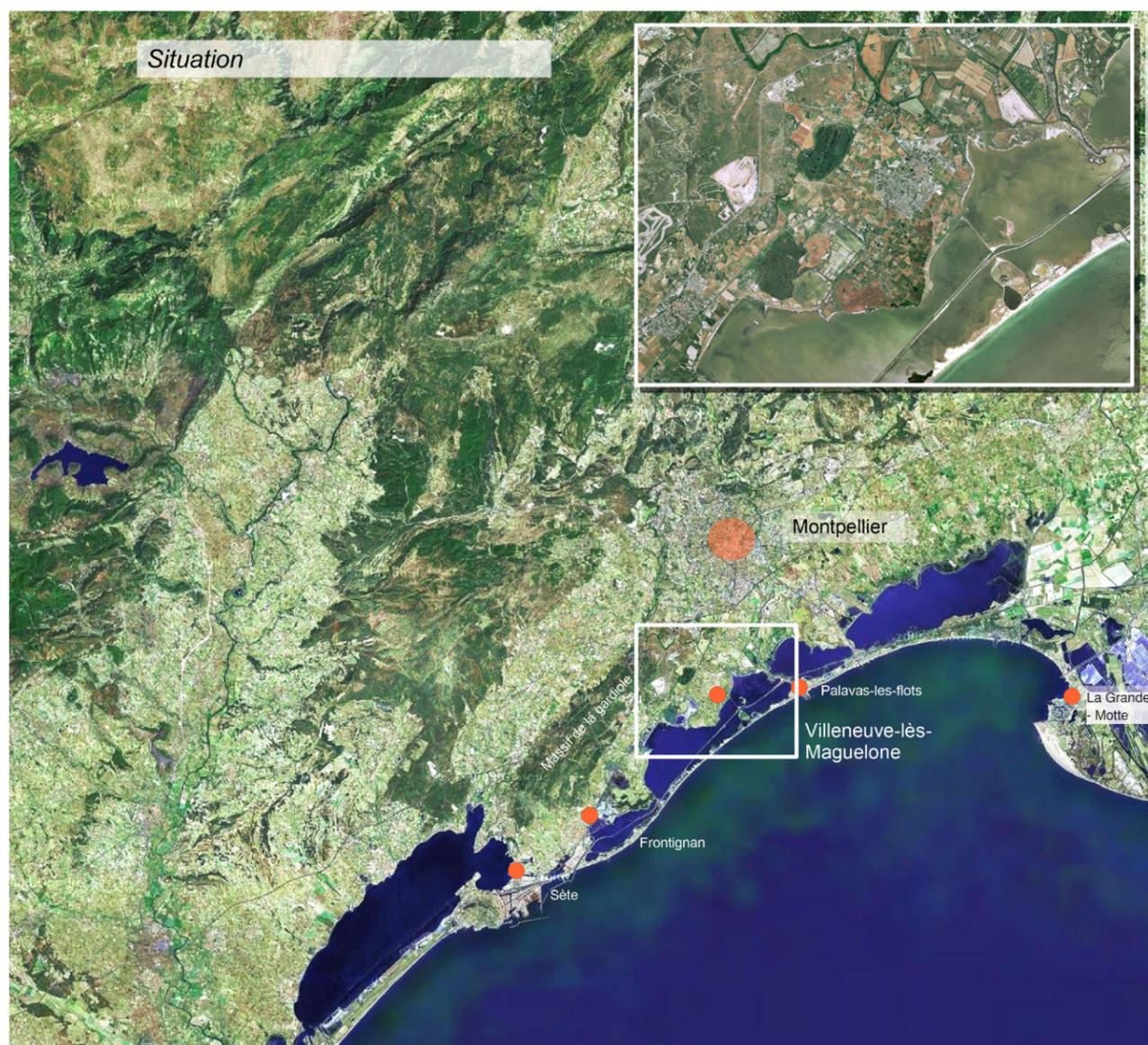
I • LE CONTEXTE

I • 1 - Situation et contexte territorial

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone compte 10 178 habitants. Située aux portes de Montpellier et longée par la Méditerranée, Villeneuve-lès-Maguelone bénéficie d'une situation géographique privilégiée. La superficie du territoire communal est d'environ 22 km².

Son territoire est situé pour partie dans la plaine de la Mosson, entre le massif de la Gardiole, les étangs et la mer Méditerranée. Par cette situation en littoral lagunaire, le territoire est constitué en grande partie de surfaces immergées : lagunes, salins et marais qui occupent environ 11km², ce qui représente la moitié de la superficie communale.

L'accroche sur le littoral et la présence des étangs confèrent à Villeneuve-lès-Maguelone un caractère bien particulier, une géographie complexe et une grande richesse des paysages. **Par cette relation forte au territoire environnant, la ville de Villeneuve-lès-Maguelone reste un ensemble villageois compact au caractère rural préservé, dissociée de la conurbation de la Métropole.**



Vue aérienne de la commune dans le sud-est héraultais - Source étude paysagère Terres de Maguelone, Paule Green paysagiste dplg

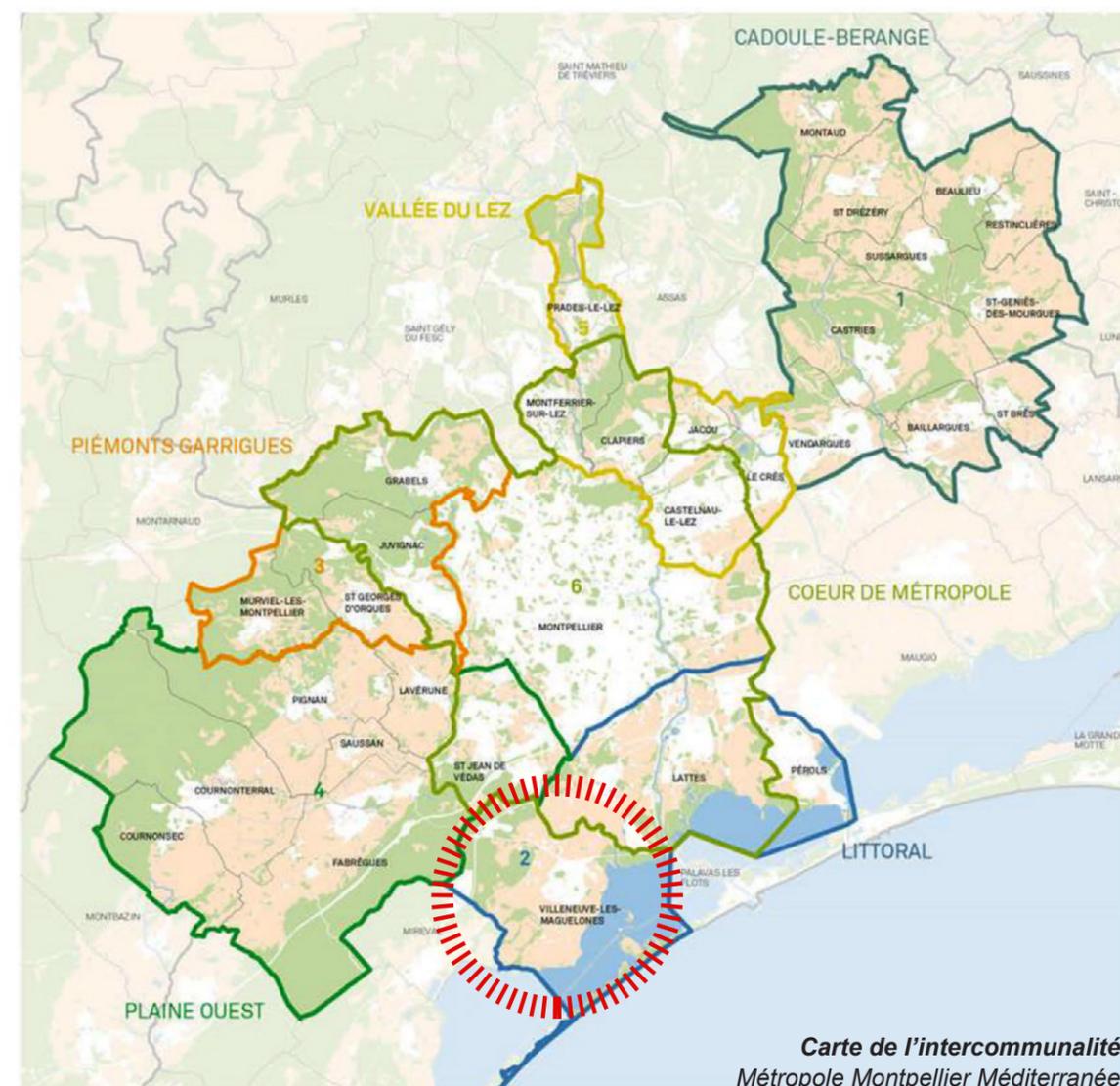
I • 1 - Situation et contexte territorial

I • 1 - a - Contexte métropolitain

La commune se situe en partie Sud de la Métropole de Montpellier constituée de 31 communes regroupant 481 276 habitants (au 1er janvier 2018). D'une superficie d'environ 44 000 hectares, il présente la particularité d'être constitué de 2/3 d'espaces agro-naturels.

La Métropole montpelliéraine connaît depuis plusieurs décennies une très forte attractivité, notamment due à sa situation géographique, à la grande qualité de son cadre de vie et à sa dynamique de développement. Cela se traduit par l'une des croissances démographiques parmi les plus élevées de France, avec un taux actuel de +1,5% par an. Les projections de l'INSEE établissent pour les 10 prochaines années un tassement de cette croissance qui devrait se stabiliser à environ +1%/an, taux qui demeure élevé. Cette attractivité est également soulignée par un fort taux de création d'entreprises et d'emplois.

Cependant, le modèle de développement urbain est actuellement remis en cause au regard de la prise en considération des enjeux liés à l'environnement, notamment en matière de préservation des espaces agro-naturels, qui présentent l'une des plus riches biodiversités au plan européen, et de lutte contre le réchauffement climatique (augmentation des risques naturels, des niveaux de pollution, des périodes de sécheresse...). Cette situation appelle ainsi à transformer en profondeur le modèle de développement tel qu'il existait jusqu'ici. Dans ce contexte, la commune de Villeneuve présente la particularité d'être la seule commune de la Métropole située au contact du rivage méditerranéen, lui conférant, de ce fait, une valeur toute particulière, tant au niveau géographique, paysager et environnemental, qu'au niveau de l'attrait résidentiel ou encore touristique. »

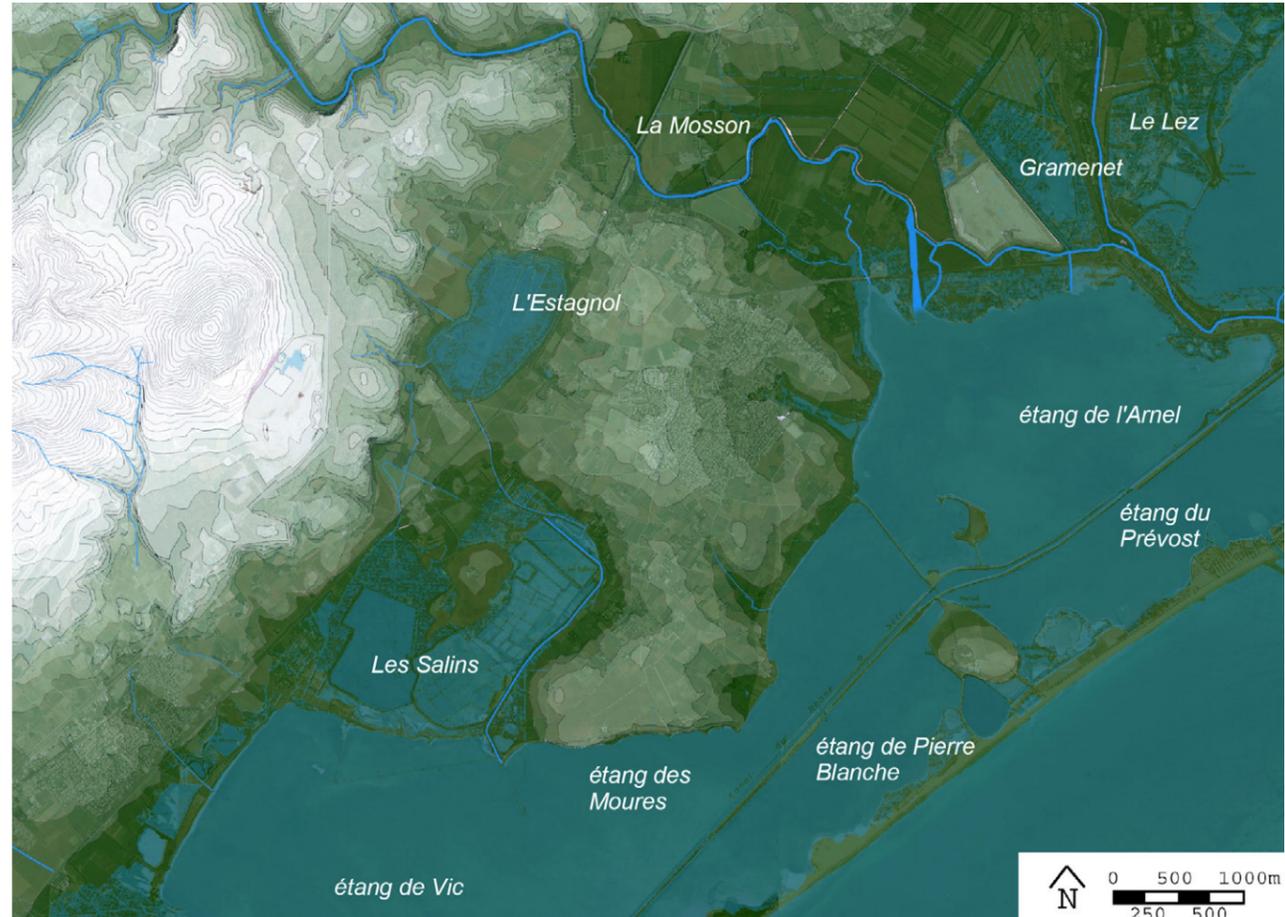


Carte de l'intercommunalité
Métropole Montpellier Méditerranée

I • 2 - Caractéristiques paysagères

I • 2 - b - Caractéristiques hydrographiques

Le réseau hydrographique communal est composé en grande partie d'étangs et de zones humides associées : étangs de Vic, des Moures, de l'Arnel, de Pierre-Blanche, du Prévost, les Salins, la Sarrazine et l'Estagnol. Des cours d'eau complètent ce réseau : la Mosson qui marque la limite communale Nord puis se jette dans le Lez, le ruisseau de la Capouillère, très sollicité en cas d'épisodes pluvieux importants, qui récolte les eaux pluviales du bassin versant Sud-Est de la ville pour se déverser ensuite dans l'étang de l'Arnel ainsi que plusieurs autres ruisseaux tels que le Vallat de la Bouffie, le Vallat Roux, la Madeleine et canaux comme celui des Salines.



L'hydrographie sur le territoire communal - Source étude paysagère Terres de Maguelone, Paule Green paysagiste dplg

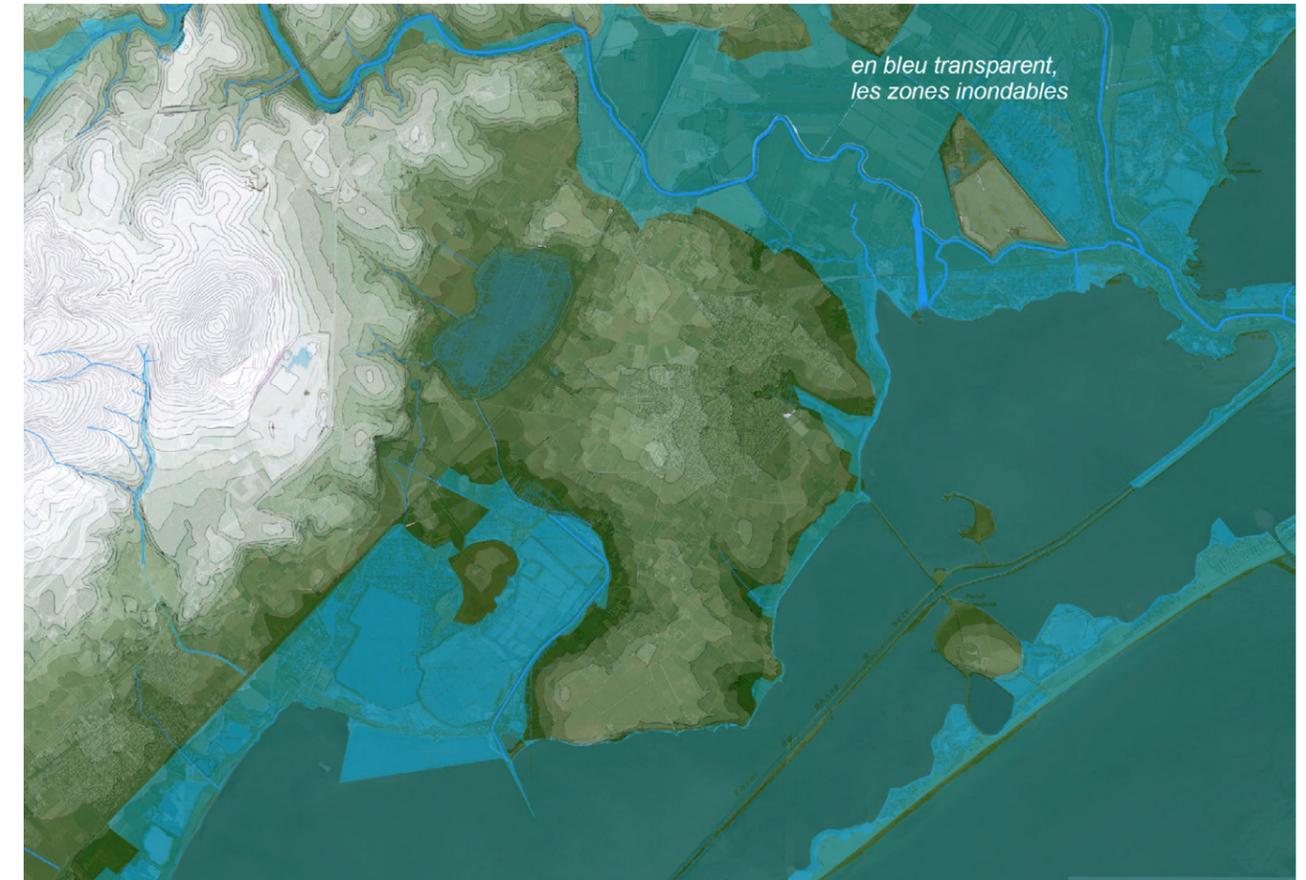


Le centre urbain villeneuvois entouré par les étangs - Source Office du Tourisme de Villeneuve-les-Maguelone

I • 2 - Caractéristiques paysagères

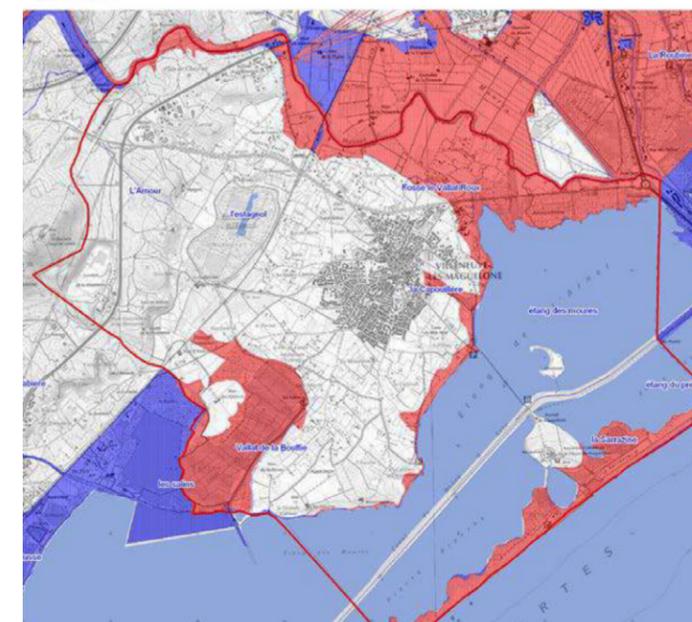
I • 2 - c - Risques d'inondabilité

Du fait de son réseau hydrographique complexe ceinturant la ville, le risque d'inondabilité est particulièrement prégnant pour la commune. La cartographie des zones inondables souligne la situation quasi-insulaire du centre urbain de Villeneuve-lès-Maguelone. Les abords de la gare, le camping de l'Arnel mais aussi un large secteur autour la Capouillère au Sud-Est de la ville font partie des zones inondables. La voie de chemin de fer, construite en digue, constitue une limite franche aux zones inondables et sépare l'Estagnol des Salins, issus initialement d'une même dépression topographique (doline).

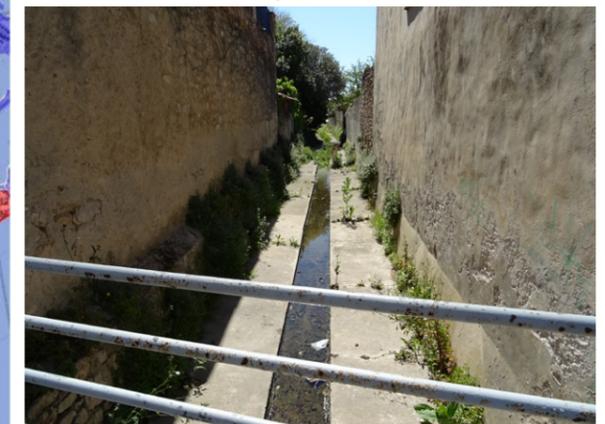


Zones inondables (d'après le PPRI)
source : SCAN 25 IGN
BD Cartho IGN
DOTM 34
date : 08/10/2010

Les zones inondables - Source étude paysagère Terres de Maguelone, Paule Green paysagiste dplg



La Capouillère, un ruisseau totalement artificialisé en centre-ville, récupérant les eaux de ruissellement de tout le bassin versant supérieur

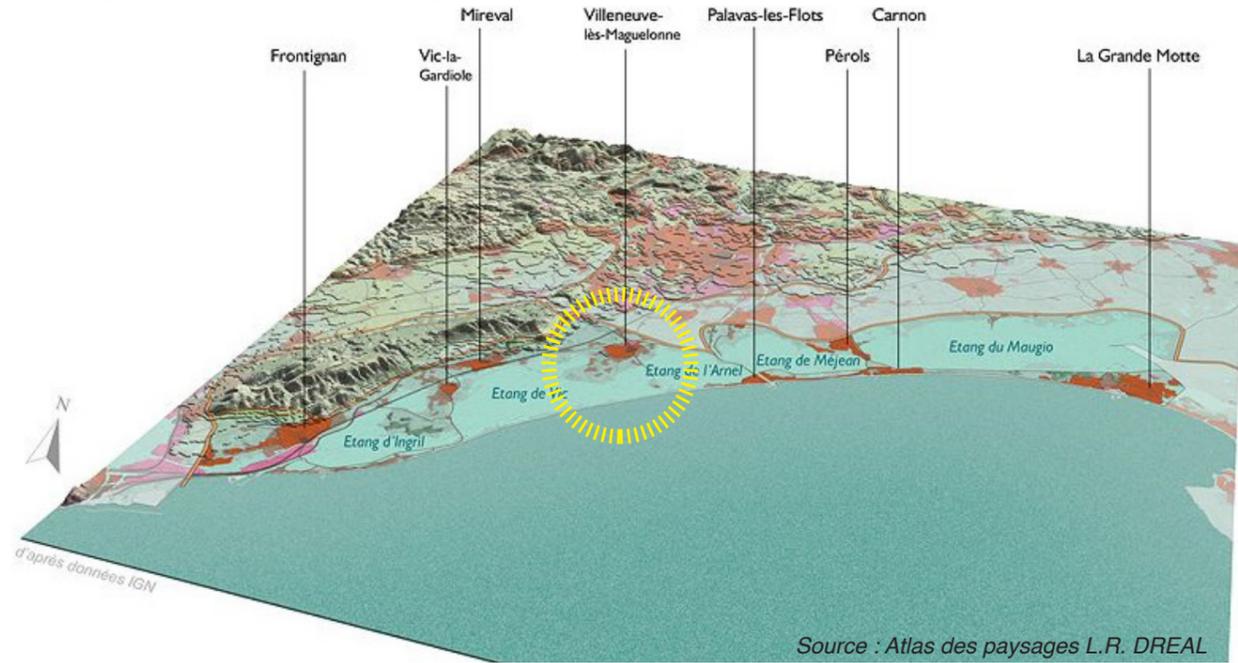


I • 2 - Caractéristiques paysagères

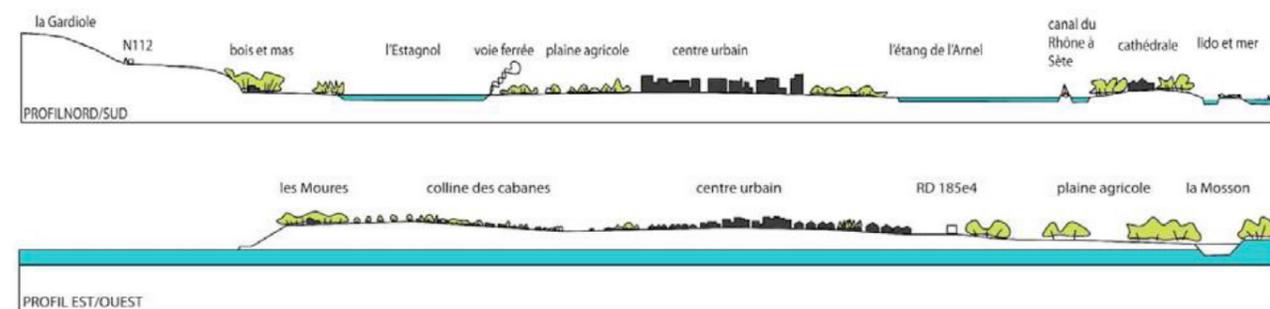
I • 2 - d - Entités paysagères : entre terre et mer

Le massif de la Gardiole longe une partie du littoral, isolant les communes de Villeneuve-lès-Maguelone, Mireval, Vic-la-Gardiole et Frontignan des plaines intérieures. Implantées au pied du massif, sur des reliefs résiduels, les bourgs, entourées de plaines viticoles et de marais, se tournent vers les étangs et la mer. Les étangs et marais, classés réserves naturelles et sites pittoresques, séparés de la mer par un fin lido de sable, constituent une des caractéristiques paysagère principale de ce territoire. Cette géographie lagunaire et ces grands espaces naturels préservés créent une richesse paysagère que l'on appréhende en tout point du territoire par de nombreuses vues ouvertes.

Bloc diagramme du littoral et des étangs héraultais



Profils Nord-sud et Est-Ouest sur le territoire - Source rapport de présentation du PLU 2013, Synergies Territoriales / EcoVia / Aury



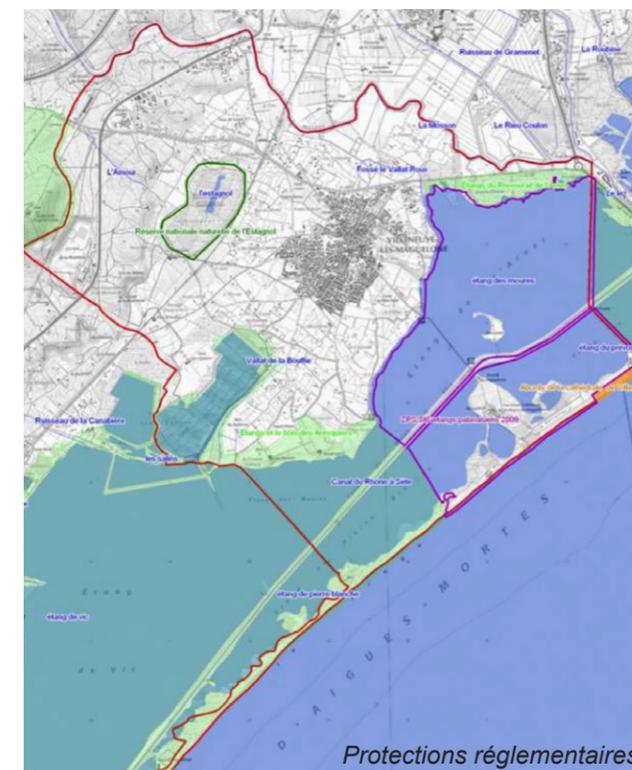
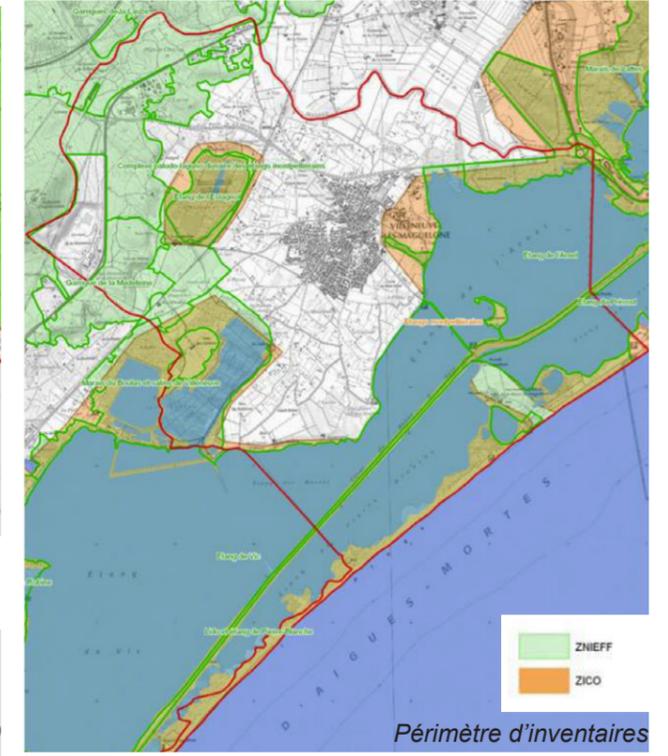
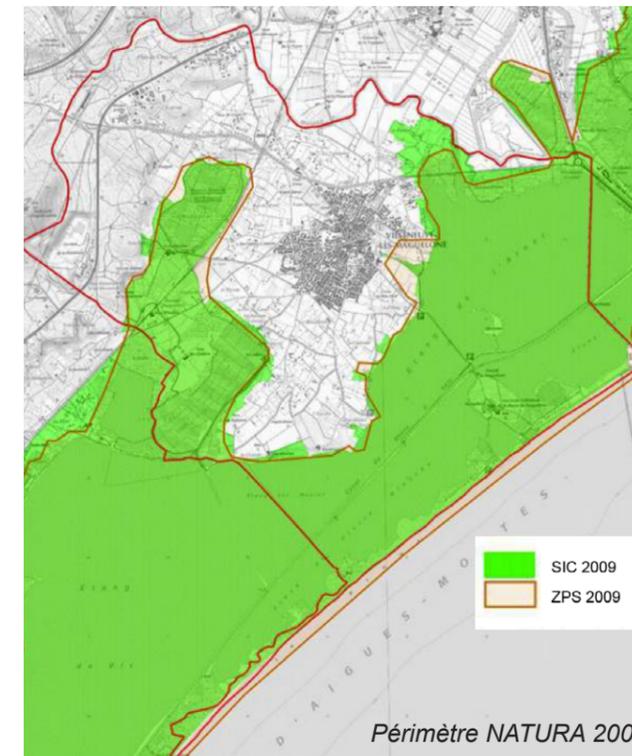
Salines de Villeneuve-les Maguelone et massif de la Gardiole (source : <http://www.toporandsmontagne.com>)



I • 2 - Caractéristiques paysagères

I • 2 - e - Protections environnementales

Le paysage naturel et sauvage de la commune est aujourd'hui préservé grâce à la protection des différents espaces sensibles qui le composent :



Cartes et synthèse des protections des espaces naturels - Source rapport de présentation du PLU 2013, Synergies Territoriales / EcoVia / Aury

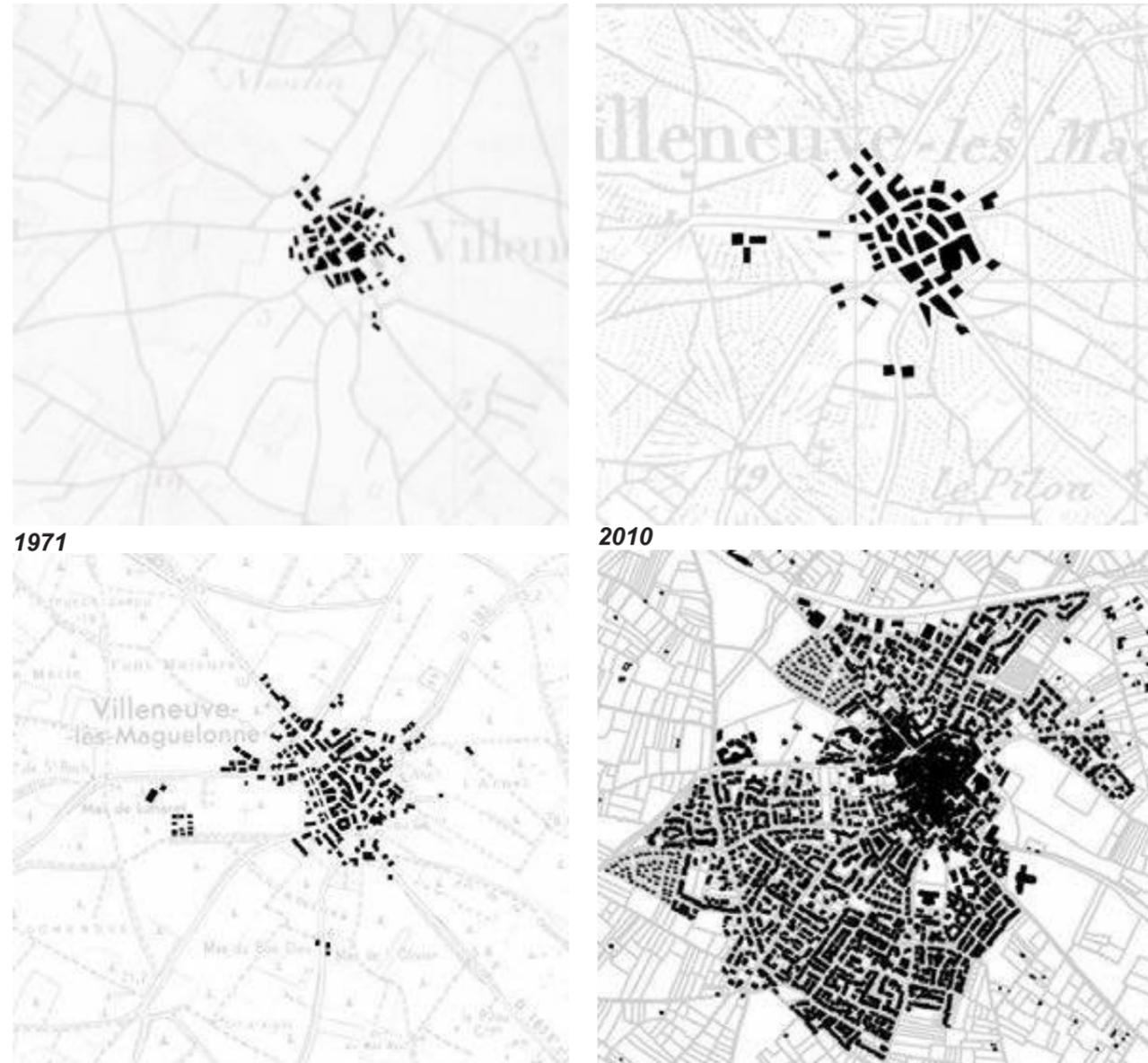


I • 3 - Composantes urbaines

I • 3 - a - Évolution du bâti et protections patrimoniales

L'urbanisation villeneuvoise reste globalement stable durant le XIXe siècle jusque dans les années 1970. Elle est alors constituée d'un centre ancien dense et compact, de quelques extensions linéaires de faubourgs le long des axes principaux, et de quelques mas situés à distance du centre. **A partir des années 1970, l'urbanisation se développe rapidement sous forme de lotissements d'habitat individuel, à la densité bien plus faible que le centre-bourg, avec pour conséquence un étalement urbain important.** En effet, la commune connaît à cette époque un solde migratoire excédentaire du fait de l'influence de la ville centre qui constitue un puissant pôle d'attraction couplé à la démocratisation de la voiture créant d'importants phénomènes de péri-urbanisation. La population, a en effet quintuplée ces cinquante dernières années, passant de 2 279 habitants en 1975 à 9625 habitants en 2015. Le paysage qui en résulte est composé d'extensions en périphérie du centre ancien, au détriment des terres agricoles en limite d'urbanisation. La relation au tissu existant n'est pas assurée, ces extensions étant le plus souvent refermées sur elles. La typologie d'habitat dominante est la villa individuelle, que l'on retrouve en lotissement, à laquelle s'est ajoutée depuis 10/20 ans, suite à la hausse du coût du foncier, une typologie d'habitat individuel plus dense, mitoyen ou en bande et quelques opérations de logements collectifs le long d'axes structurants. De plus, on observe une absence de mixité fonctionnelle dans ces nouvelles extensions.

Cartes de l'évolution du bâti communal depuis le XIXème siècle



Sources : étude paysagère Terres de Maguelone, Paule Green paysagiste dplg et cadastre

Durant cette phase d'étalement urbain soutenu, la ville s'est principalement développée au Sud / Sud-Ouest du centre ancien, entre l'avenue de Mireval et le chemin du Pilou, et au Nord, entre l'avenue de la Gare et l'avenue de Palavas. Depuis 2010, l'urbanisation est contenue dans les limites de l'enveloppe urbaine précédemment définie. Les nouvelles constructions investissent les secteurs laissés vides, au Nord-Ouest, ou les dents creuses, le long des limites urbaines.



Photo aérienne biaisée de l'urbanisation de Villeneuve-les-Maguelonne

Source : Cadastre



Commune de VILLENEUVE-LES-MAGUELONE - Cahier des charges / CAUE de l'Hérault - Octobre 2021

I • 3 - Composantes urbaines

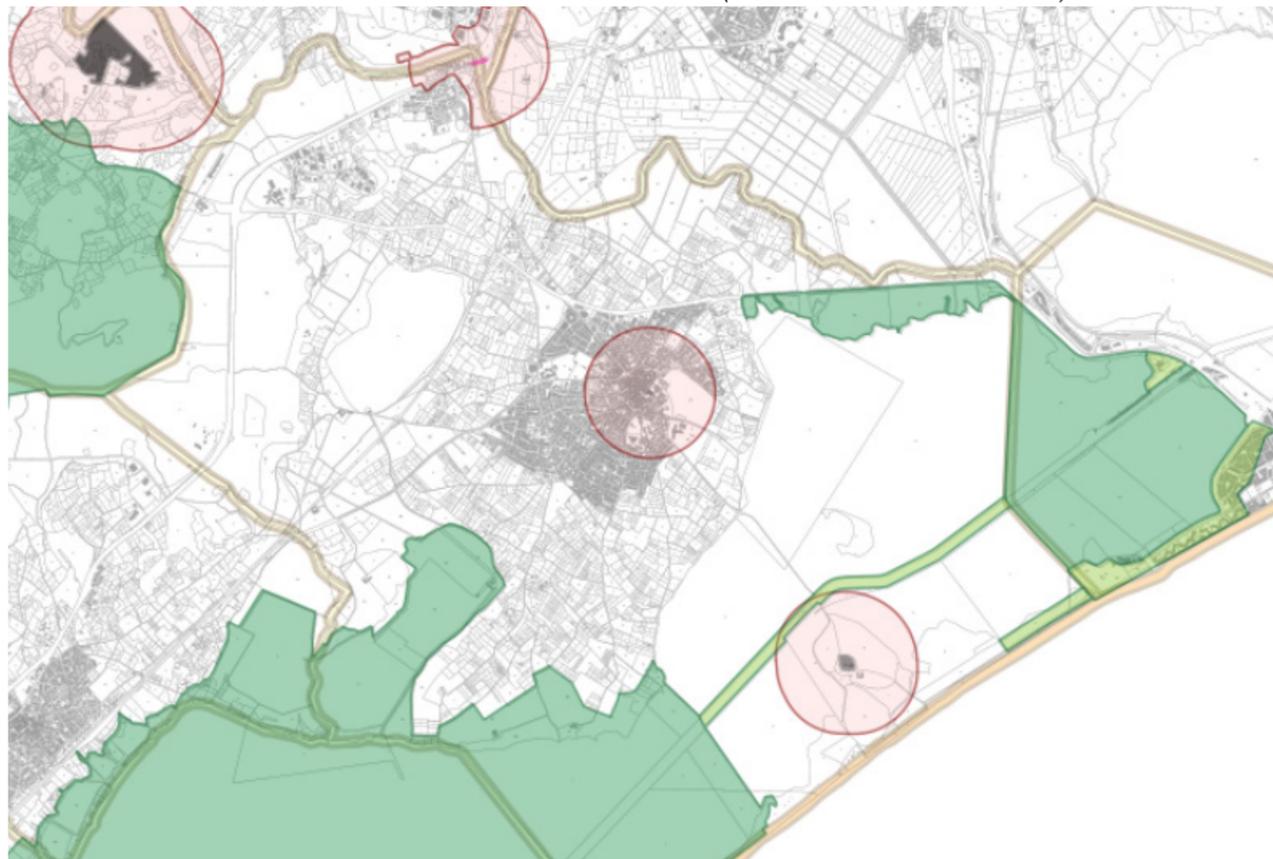
I • 3 - a - Évolution du bâti et protections patrimoniales

Trois constructions classées Monuments Historiques sont répertoriées sur le territoire :

- L'ancien ensemble épiscopal et cathédrale Saint-Pierre de Maguelone sur le domaine de Maguelone,
- L'église Saint-Etienne, place de l'Eglise,
- Le pont de Villeneuve sur la Mosson à cheval sur les communes de Villeneuve-lès-Maguelone et Saint-Jean de-Védas.

L'église Saint-Etienne et la cathédrale Saint-Pierre de Maguelone bénéficient d'un périmètre de protection M.H. de rayon de 500m. Et le pont de Villeneuve fait l'objet d'un périmètre PDA (Protection des Abords).

Protection au titre des monuments inscrits ou classés (source : Atlas des Patrimoine)



Repérage des 3 édifices classés et leurs périmètres de protection de 500m - Source : Atlas des Patrimoines
En vert, les sites inscrits ou classés précédemment vus au paragraphe 1.2.e

L'église Saint-Etienne, peu valorisée, située en centre ancien et l'ancienne cathédrale Saint-Pierre de Maguelone, dans son exceptionnel cadre naturel.



I • 3 - Composantes urbaines

I • 3 - b - Formes urbaines et densités

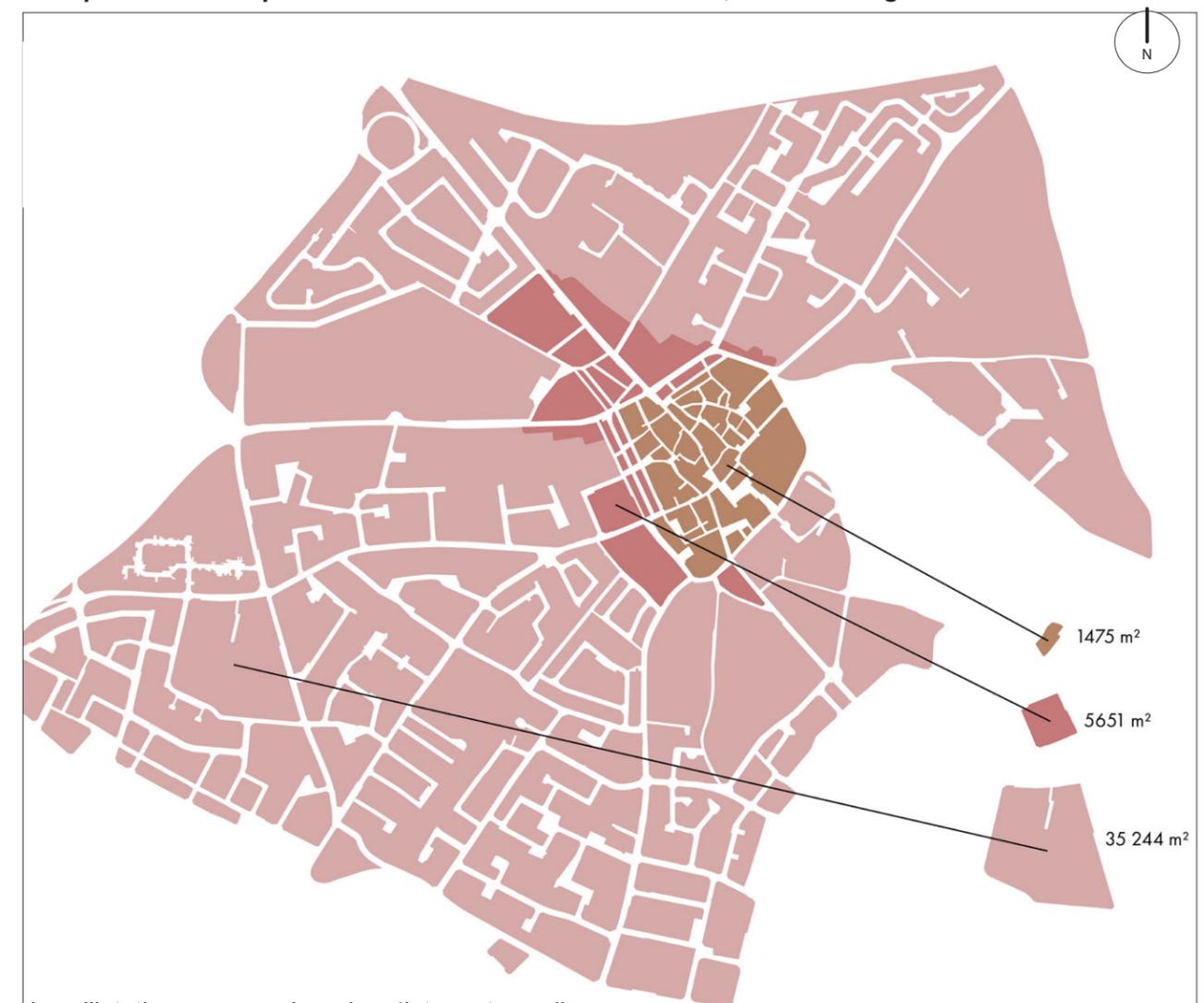
L'agglomération de Villeneuve-lès-Maguelone est composée de plusieurs formes urbaines correspondant à des périodes historiques différentes :

Le village fortifié médiéval, qui s'est formé autour de l'église Saint-Etienne, très dense et compact, aux ruelles et au parcellaire étroits, au caractère labyrinthe.

Les faubourgs du XIXe siècle, construits à la périphérie immédiate du noyau médiéval, sur les anciennes enceintes devenues inutiles et le long des axes routiers, notamment l'axe routier menant à la gare permettant d'y acheminer les produits de la viticulture. Cette extension urbaine, constituée de caves viticoles et de maisons vigneronnes correspond au développement de l'activité viticole dans la commune.

Les secteurs d'extension pavillonnaire du XXe siècle qui se développent à partir des années 1970, sous forme de lotissements juxtaposés autour du centre ancien sans relation au tissu existant. Les opérations plus récentes, se densifient petit à petit, pour former des quartiers d'habitat groupé ainsi que des quartiers ou des opérations ponctuelles de logements collectifs. Les parcelles rétrécissent mais l'architecture n'évolue pas et la densité est peu maîtrisée. Cette densification impacte aussi l'espace public, envahi par le stationnement résidentiel.

Comparaison de superficies entre 3 îlots du centre ancien, des faubourgs et des lotissements



La dilatation progressive des îlots est en lien avec l'usage systématique de l'automobile. Leur recomposition est un enjeu pour retrouver des modes de déplacements actifs, des pratiques à taille humaine.

Formes urbaines représentatives

Le centre ancien est la forme urbaine la plus dense avec un bâti mitoyen dense et relativement haut (R+2), implanté le long de ruelles étroites. La densité estimée s'élève à 90 logements/ha (source rapport de présentation du PLU 2013). Les espaces de respiration y sont rares : quelques places et placettes ponctuent ce tissu dense mais sont accaparés par le stationnement (place de l'Eglise par exemple).

 *Le centre ancien*



Le tissu urbain des faubourgs est caractérisé par un bâti mitoyen en R+1 le plus souvent, voire R+2, en alignement sur rue, soit le long des anciennes fortifications de la ville ancienne (boulevards de ceinture), soit le long des axes de communications principaux (avenue de Palavas, avenue de Mireval). La densité estimée s'élève à 35 logements/ha (source rapport de présentation du PLU 2013). Le bâti est moins dense que celui du centre ancien, car les parcelles sont plus grandes et intègrent des jardins ou des cours, notamment dans le cas des maisons bourgeoises de l'avenue de la Gare.

 *Les faubourgs*



Le tissu pavillonnaire, qui apparait dans les années 70 avec la démocratisation de la voiture, se présente sous forme de lotissements d'habitat pavillonnaire juxtaposés les uns aux autres, sans connexion entre eux ni avec l'existant. La densité estimée s'élève à 15 logements/ha au maximum. Les habitants disposent d'espaces privatifs conséquents mais l'espace public extérieur est peu qualitatif et se limite aux voies de circulation et aux stationnements. Contrairement au centre ancien et aux faubourgs, ce tissu est mono-fonctionnel résidentiel et n'est utilisé que par ses habitants. Une consommation de foncier qui ne profite qu'à quelques uns.

Formes urbaines représentatives

 *Secteur d'habitat individuel pavillonnaire*



Le foncier devenant plus rare et coûteux, des formes plus denses d'habitat individuel, composées de **maisons mitoyennes ou en bande**, se sont développées proposant une densité de 25 logements/ha.

 *Secteur d'habitat individuel dense*



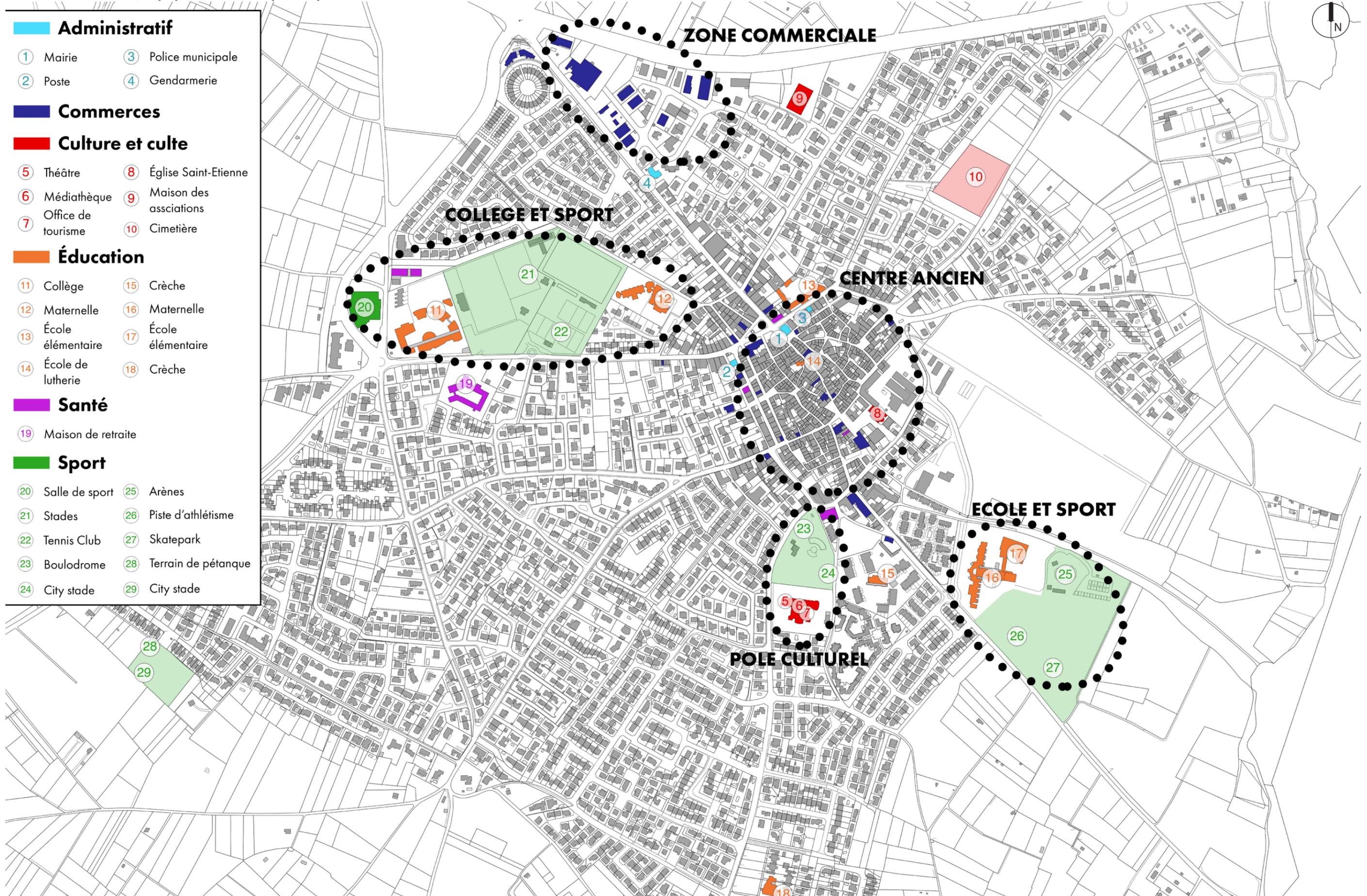
Au-delà de ces quatre formes urbaines principales, on note un quartier d'habitat collectif social au sud du centre ancien ainsi que quelques opérations de ponctuelles de logements collectifs privés en périphérie. Ce tissu urbain apporte de la mixité en terme d'habitat mais aussi parfois de la mixité fonctionnelle avec des commerces et services en rez-de-chaussée. Par contre, l'importante capacité de stationnement à trouver en aérien est problématique puisque le sous-sol villeneuvois permet difficilement la création de parking en sous-sol.

 *Secteur d'habitat collectif*



I • 3 - Composantes urbaines

I • 3 - c - Polarités, équipements et espaces publics associés



I • 3 - Composantes urbaines

I • 3 - c - Polarités, équipements et espaces publics associés

Polarité centre ancien : Polarité la plus significative au niveau des services, des équipements et des commerces, elle est représentée par :

- **la place des Héros et la place de la mairie** - la mairie, l'école élémentaire P. Boussinet, l'espace jeunes, la police municipale, les commerces, etc.

- **le noyau médiéval** et notamment la Grand Rue et ses commerces et la place de l'Eglise, la rue de Maguelone et le croisement avec le Bd du Chapitre.

Cet ensemble constitue actuellement la centralité principale en termes d'équipements, de commerces et d'espaces publics.

① La mairie et vue sur l'avenue de la Gare



La place de la mairie

⑬ Ecole Pierre Boussinet



La place des Héros



Place de a Borie



La Grand Rue



Les espaces publics emblématiques de cette polarité sont la place des Héros et la place de la mairie, d'une part, et la place de l'Eglise d'autre part.

En relation directe avec la place de l'église, l'îlot comprenant l'ancien presbytère est aujourd'hui propriété de la commune. Un projet d'ensemble y est envisagé.

La Grand Rue, seul axe piéton de la commune, relie la place de la Mairie à la place de l'Eglise et se prolonge vers la rue Maguelone pour rejoindre le boulevard de ceinture du centre ancien. L'intersection avec le bd du Chapitre est composée d'une placette-parking et de quelques commerces.

Rue du Chapitre, entre la place du Marché et la place de l'Eglise



La place de l'Eglise, vue depuis l'église

⑧ La place de l'Eglise, vers l'église St-Etienne



Le prolongement de la place de l'Eglise vers le Bd du Chapitre



Rue Maguelone



Déboché de la rue Maguelone vers le Bd du Chapitre



Polarité collège des Salins, équipements sportifs associés et école maternelle J.J. Rousseau : implantés au Nord de l'avenue de Mireval et à l'Ouest du centre ancien, ces différents équipements scolaires et sportifs juxtaposés se déploient en un vaste îlot, très fonctionnel mais monofonctionnel. **L'ensemble crée une enclave dans la ville, séparant les quartiers riverains, et difficilement franchissable pour le piéton.** Le vaste parking d'entrée dilate l'espace public et ne permet pas aux équipements d'être en relation avec l'espace de la rue. Un fonctionnement qui privilégie la desserte automobile plus que piétonne ou cycles. De grandes surfaces minérales où l'ombrage et le rafraichissement du végétal font défaut.

7 Le parking de desserte des équipements : un espace dilaté sur l'avenue de Mireval



11 Le collège des Salins



22 Le tennis club



21 Le stade



20 Le gymnase - halle de sport



12 L'école maternelle Jean-Jacques Rousseau



Polarité groupe scolaire Françoise Dolto et équipements sportifs et de loisirs : implantés en extension Est de la ville vers l'étang de l'Arnel, entre le Bd René Poitevin et le chemin du Pilou, le groupe scolaire, associé à la piste d'athlétisme, le skate park et les arène municipales forme une seconde entité d'équipements scolaires et sportifs. L'ensemble desservi par un vaste parking, est très fonctionnel mais déconnecté du reste du tissu urbain proche. **Cette entité d'équipements, cernée des chemins de la Capouillère et du Pilou, est en relation avec l'accès à Maguelone et à la plage et constitue aussi une interface avec les espaces naturels proches.** L'aménagement du jardin pédagogique contribue à cette transition.

16 Groupe scolaire F. Dolto, entrée



16 Groupe scolaire F. Dolto, cour de récréation



Aire de jeux en front de l'école



Jardin pédagogique en limite du chemin de la Capouillère



26 La piste d'athlétisme



27 Le skate park



Polarité (à conforter) centre culturel Beranger de Fredol : implanté à l'écart du centre ancien, entre le chemin du Mas Neuf et le boulevard des Moures, le centre culturel regroupant la médiathèque G. Sand, le théâtre et l'office du tourisme est très peu lisible. En effet, l'équipement construit en coeur d'îlot, ne possède pas de front sur rue mais dialogue avec l'espace du Grand Jardin, vaste espace public clôturé peu fréquenté recevant les puces le dimanche matin. Cet espace public très minéral, peu planté, peu structuré n'est pas suffisamment relié au centre ancien pourtant proche. Il est donc **sous-utilisé par les habitants alors qu'il pourrait constituer un véritable poumon vert en ville.**

5 Le centre culturel Beranger de Fredol



5 Entrée du théâtre



24 L'esplanade située face au théâtre : accueil des puces le week-end



23 Le bouldrome attendant au parc



Polarité centre commercial : située en extrémité Nord-Ouest de l'agglomération, bien desservie par la RM185 et l'avenue de la Gare, cette zone commerciale et d'activités offre une limite hétérogène et défectueuse de l'urbanisation sur la RM185 ainsi qu'une entrée de ville peu qualitative depuis l'avenue de la Gare.

Une situation, malgré tout excentrée qui ne permet pas ou peu de s'approvisionner sans voiture lorsque l'on habite au Sud de la ville. **Les surfaces commerciales de périphérie participent ainsi au tout voiture, de même que l'habitat pavillonnaire périphérique.**

Le supermarché Intermarché vu depuis la D185Ea



Le supermarché Netto et la zone commerciale vus depuis l'avenue de la Gare.



Polarité potentielle - le secteur gare : située à seulement 1,5km du centre-ville, la gare est joignable en 5mn en voiture ou vélo et 20mn à pied. Néanmoins, elle paraît beaucoup plus lointaine car mal reliée et mal équipée actuellement : traversée difficile et dangereuse de la D185, absences de trottoirs et pistes cyclables sécurisées et confortables en continuité du trajet, insuffisance de la capacité de stationnement à proximité de la gare, fréquence des bus inadaptée, etc. De ce fait, cet équipement qui représente une véritable alternative aux embouteillages journaliers pour se rendre à Montpellier n'est pas exploitée. En l'état actuel, on ne peut donc qualifier le secteur de la gare de polarité faute de fréquentation suffisante. Néanmoins la gare et son secteur possèdent un important potentiel de développement pour peu que la liaison au centre soit assurée.

Les locaux de l'ancienne gare ont été investis par l'association du secours populaire et d'anciens entrepôts SNCF sont mis à profit par une association d'artistes.

Vue depuis le parking sur l'ancienne gare occupée par le Secours populaire

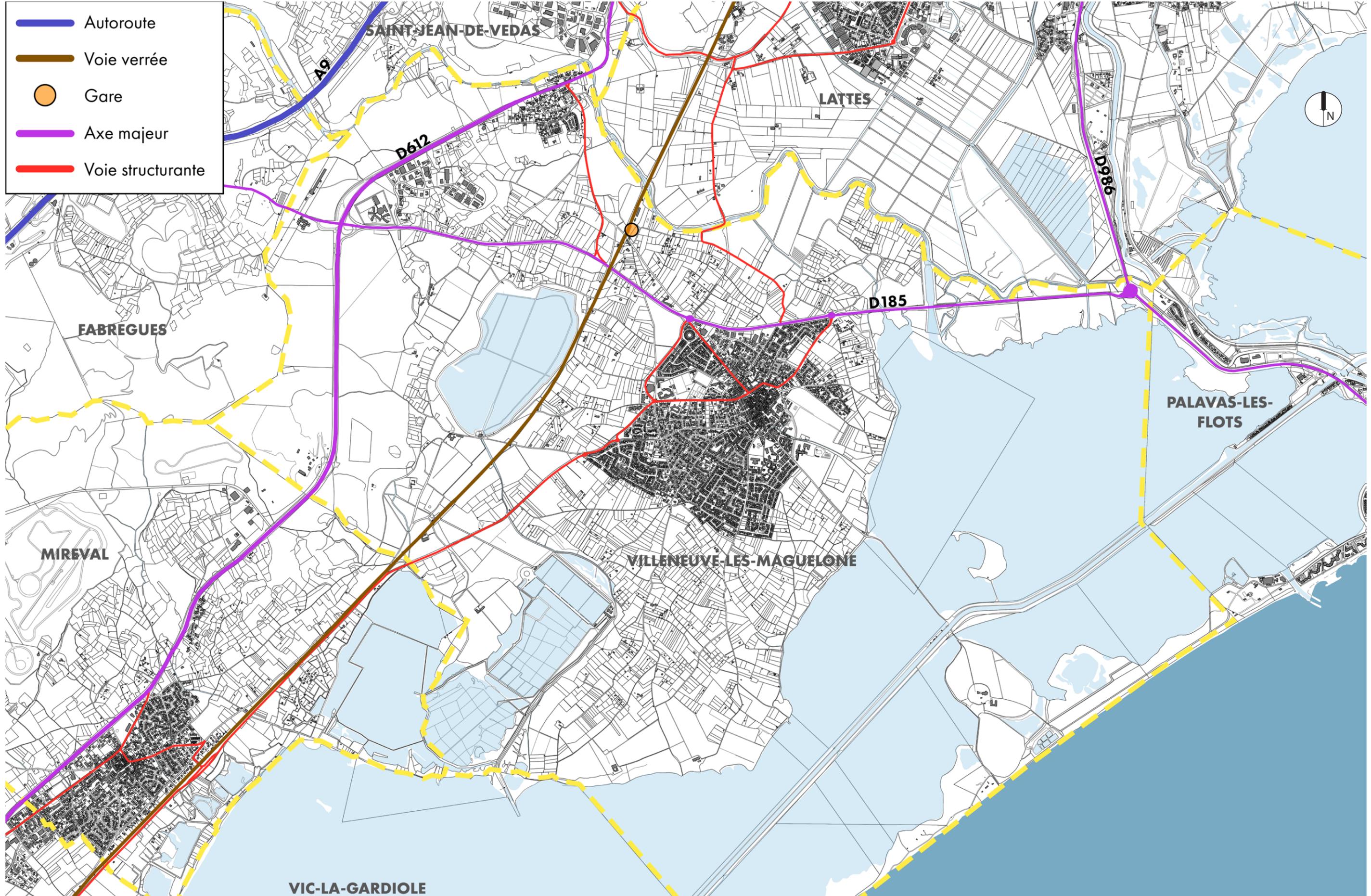


L'abri avec distributeurs de titres de transport



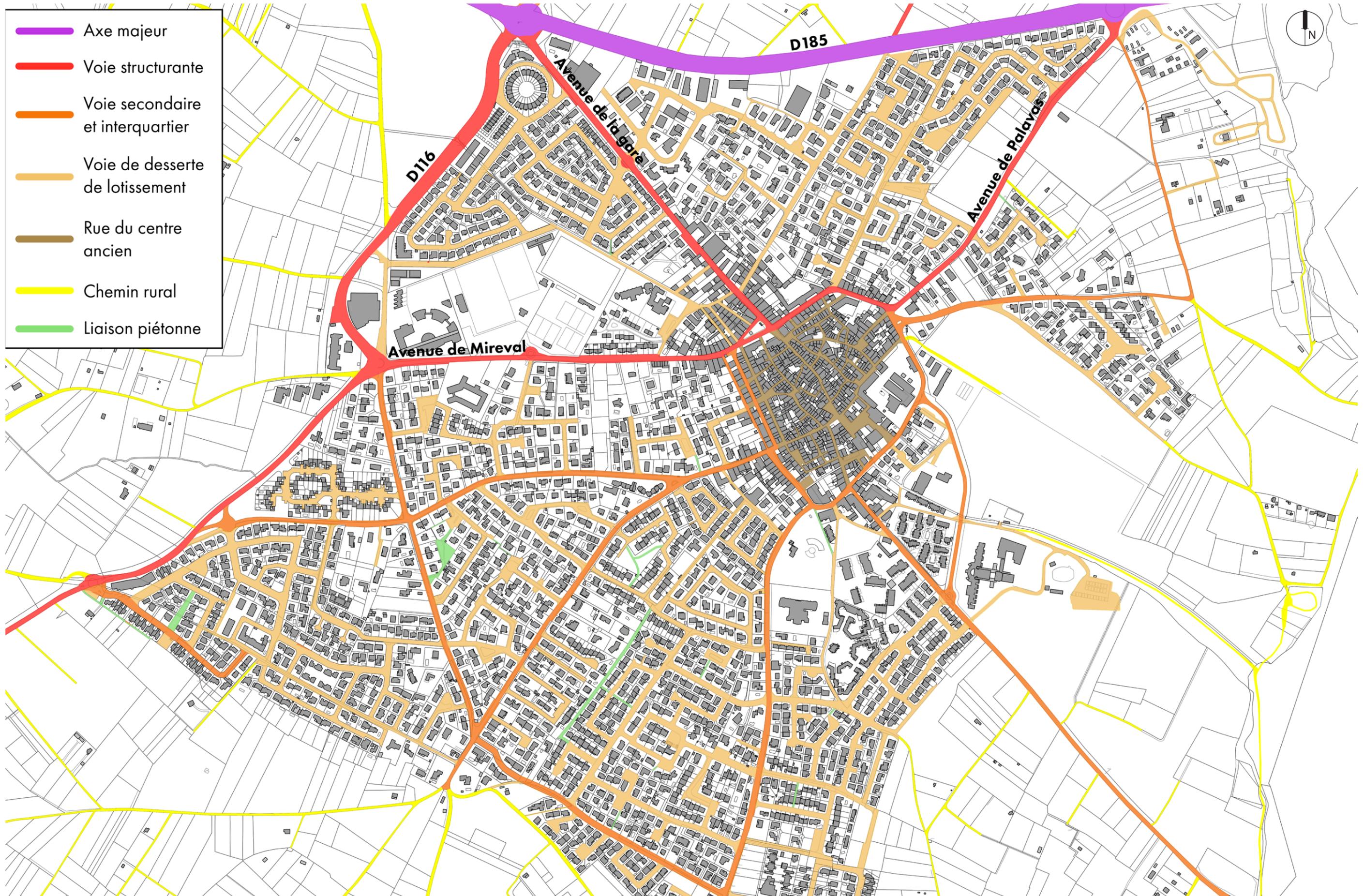
I • 3 - Composantes urbaines

I • 3 - d - Trame viaire



I • 3 - Composantes urbaines

I • 3 - d - Trame viaire



I • 3 - Composantes urbaines

I • 3 - d - Trame viaire

Villeneuve-les-Maguelone est desservie depuis les communes de la Métropole et les communes littorales par deux axes majeurs la D612 et la D986, reliés entre eux par la RM185 donnant accès au centre-ville par deux entrées majeurs : l'avenue de Palavas, D116 et l'avenue de la Gare, D185.

■ *Axe majeur, la RM185 : Voie rapide aménagée, entrée de ville et limite urbaine autant que piétonne*

Voie rapide délimitant l'urbanisation



Une entrée de ville peu lisible vers l'avenue de Palavas. Piste cyclable ?



■ *Des voies structurantes réservées aux véhicules et peu, ou mal, adaptées aux modes actifs*

Av. de Mireval : des trottoirs et pistes cyclables peu fonctionnelles qui n'encouragent pas aux modes actifs



Avenue de Palavas : une chaussée surdimensionnée



■ *Des voies secondaires ou interquartiers peu entretenues, très minérales et sans plantations.*

Bd des Salins : une chaussée défoncée et des trottoirs impraticables



Bd des Moures : Espace public peu qualitatif et accaparé par la voiture



Au-delà des axes principaux qui suivent le tracé des anciens chemins, la carte met en évidence le grand nombre de voies en impasses qui desservent le tissu pavillonnaire. Ces voies, au dessin optimisé pour la circulation automobile et la desserte des parcelles, présentent pour la majeure partie peu de qualités spatiales : peu de plantations, d'espaces ombragés et de mobilier urbain. **De plus, ces nombreuses voies en impasse, indépendantes les unes des autres, ne permettent pas de créer un maillage piéton satisfaisant et incitent aux déplacements automobiles.** L'automobile y est omniprésente et occupe à la fois la voirie et les trottoirs (stationnement).

■ *Des voies de desserte de lotissement peu qualitatives, des espaces phagocytés par la voiture*

Rue de la Capelette : stationnement sur le trottoir



Rue des oliviers de Bohême : les voitures obstruent la liaison piétonne



En centre ancien aussi, les rues étroites sont investies par l'automobile, l'espace public n'y est pas partagé. La Grand Rue piétonne fait figure d'exception : un espace à valoriser.

■ *Des rues du centre ancien*

La Grand Rue : un espace public structurant vieillissant *La rue de Maguelone : aucun espace piétonnier*



De nombreux chemins ruraux et sentiers prolongent ces voies, à travers les terres agricoles et vers les étangs. Certains ont été aménagés en chemin de promenade. ... enfin, un espace dédié aux modes doux !

■ *Chemin ruraux*

Chemin de la Capouillère



Chemin autour des Salins

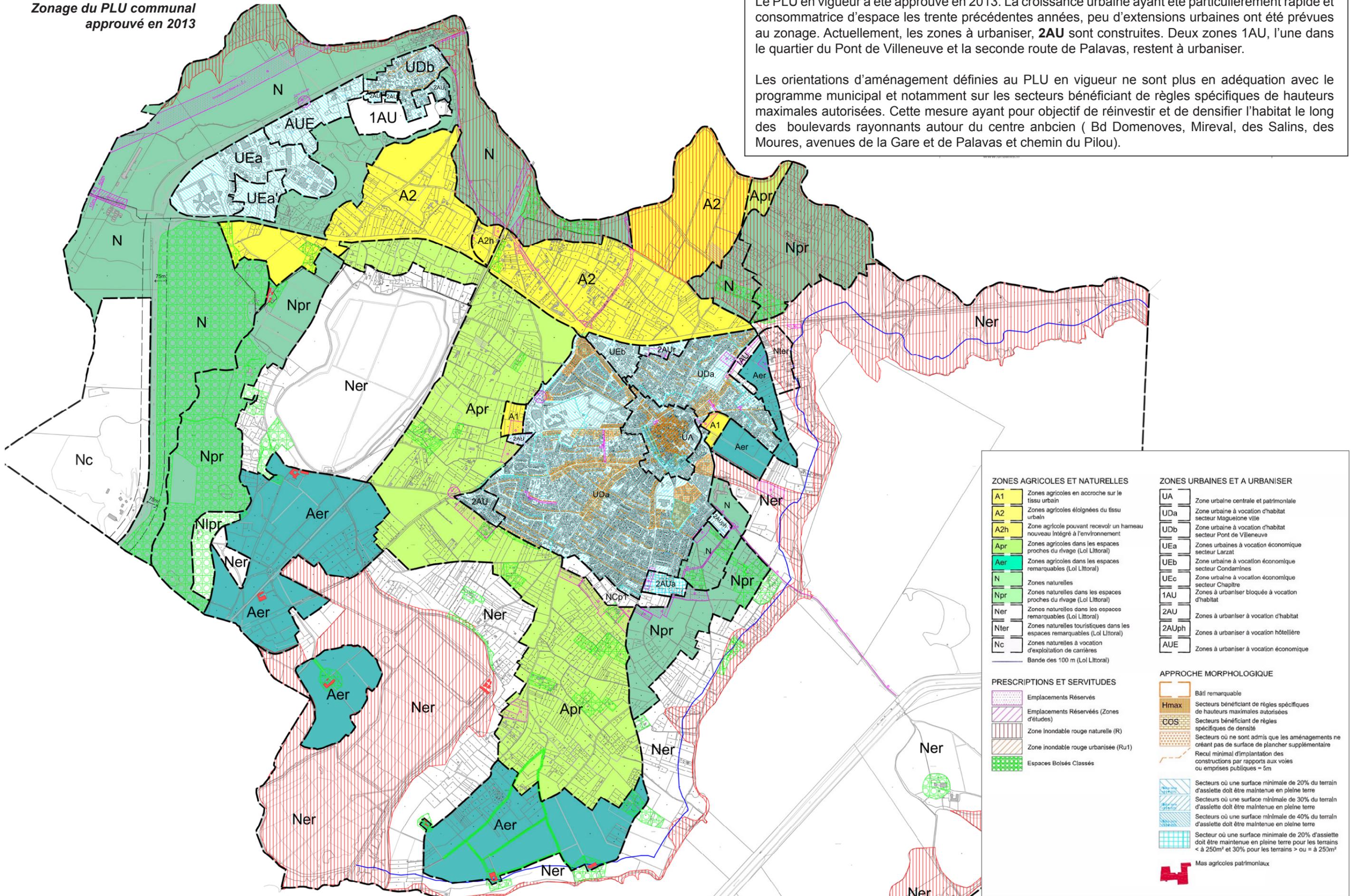


I • 4 - Les documents d'urbanisme en vigueur - Le PLU

Zonage du PLU communal
approuvé en 2013

Le PLU en vigueur a été approuvé en 2013. La croissance urbaine ayant été particulièrement rapide et consommatrice d'espace les trente précédentes années, peu d'extensions urbaines ont été prévues au zonage. Actuellement, les zones à urbaniser, **2AU** sont construites. Deux zones 1AU, l'une dans le quartier du Pont de Villeneuve et la seconde route de Palavas, restent à urbaniser.

Les orientations d'aménagement définies au PLU en vigueur ne sont plus en adéquation avec le programme municipal et notamment sur les secteurs bénéficiant de règles spécifiques de hauteurs maximales autorisées. Cette mesure ayant pour objectif de réinvestir et de densifier l'habitat le long des boulevards rayonnants autour du centre ancien (Bd Domenoves, Mireval, des Salins, des Moures, avenues de la Gare et de Palavas et chemin du Pilou).



ZONES AGRICOLES ET NATURELLES		ZONES URBAINES ET A URBAISER	
A1	Zones agricoles en accroche sur le tissu urbain	UA	Zone urbaine centrale et patrimoniale
A2	Zones agricoles éloignées du tissu urbain	UDa	Zone urbaine à vocation d'habitat secteur Maguelone ville
A2h	Zone agricole pouvant recevoir un hameau nouveau intégré à l'environnement	UDb	Zone urbaine à vocation d'habitat secteur Pont de Villeneuve
Apr	Zones agricoles dans les espaces proches du rivage (Loi Littoral)	UEa	Zones urbaines à vocation économique secteur Larzat
Aer	Zones agricoles dans les espaces remarquables (Loi Littoral)	UEb	Zone urbaine à vocation économique secteur Condomines
N	Zones naturelles	UEc	Zone urbaine à vocation économique secteur Chapitre
Npr	Zones naturelles dans les espaces proches du rivage (Loi Littoral)	1AU	Zones à urbaniser bloquée à vocation d'habitat
Ner	Zones naturelles dans les espaces remarquables (Loi Littoral)	2AU	Zones à urbaniser à vocation d'habitat
Nter	Zones naturelles touristiques dans les espaces remarquables (Loi Littoral)	2AUph	Zones à urbaniser à vocation hôtelière
Nc	Zones naturelles à vocation d'exploitation de carrières	AUE	Zones à urbaniser à vocation économique
Bande des 100 m (Loi Littoral)			
PRESCRIPTIONS ET SERVITUDES		APPROCHE MORPHOLOGIQUE	
[Pattern]	Emplacements Réservés	[Pattern]	Bât remarquable
[Pattern]	Emplacements Réservés (Zones d'études)	[Pattern]	Hmax Secteurs bénéficiant de règles spécifiques de hauteurs maximales autorisées
[Pattern]	Zone Inondable rouge naturelle (R)	[Pattern]	COS Secteurs bénéficiant de règles spécifiques de densité
[Pattern]	Zone Inondable rouge urbanisée (Ru1)	[Pattern]	Secteurs où ne sont admis que les aménagements ne créant pas de surface de plancher supplémentaire
[Pattern]	Espaces Bolsés Classés	[Pattern]	Recul minimal d'implantation des constructions par rapports aux voies ou emprises publiques = 5m
		[Pattern]	Secteurs où une surface minimale de 20% du terrain d'assiette doit être maintenue en pleine terre
		[Pattern]	Secteurs où une surface minimale de 30% du terrain d'assiette doit être maintenue en pleine terre
		[Pattern]	Secteurs où une surface minimale de 40% du terrain d'assiette doit être maintenue en pleine terre
		[Pattern]	Secteur où une surface minimale de 20% d'assiette doit être maintenue en pleine terre pour les terrains < à 250m² et 30% pour les terrains > ou = à 250m²
		[Pattern]	Mas agricoles patrimoniaux

I • 4 - Les documents d'urbanisme en vigueur - Le SCoT de Montpellier Métropole Méditerranée

«**Pôle urbain du PEM de Villeneuve-lès-Maguelone**» issu du Document d'Orientation et d'Objectifs

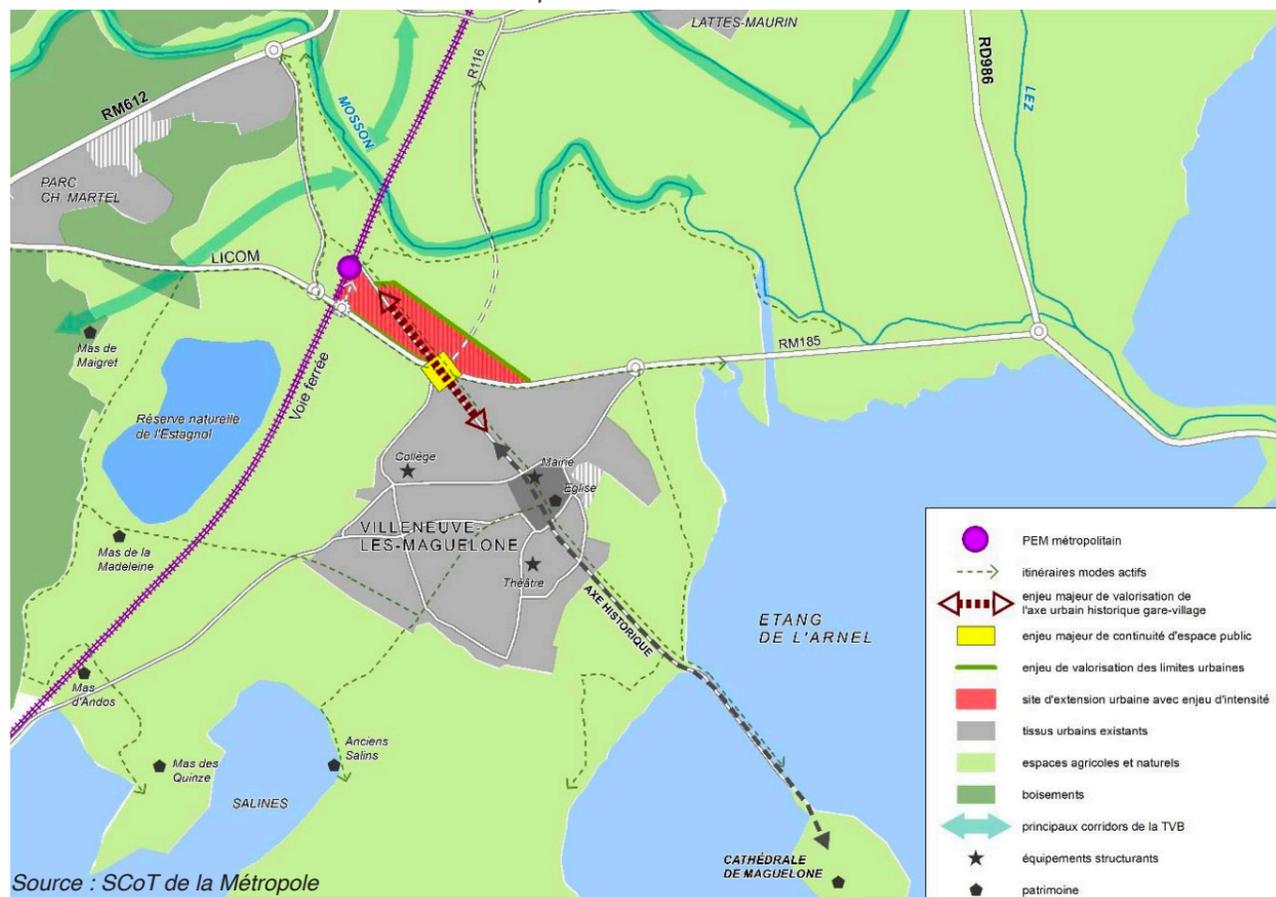
1. Structurer un PEM au droit de la gare ferroviaire de Villeneuve

« Dans la perspective de la réalisation du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) et du déploiement associé de la politique de renforcement du trafic ferroviaire régional, la gare de Villeneuve devrait, à l'avenir, voir augmenter sa desserte, notamment aux heures de pointe et constituer un élément essentiel de l'armature des transports ferrés de l'aire métropolitaine. Toutefois, la situation de cette gare à l'écart de l'autoroute et située dans un grand territoire fortement protégé, lui confère plutôt une vocation locale. **La densité des flux pendulaires, en évolution constante, entre l'ouest de la Métropole et Montpellier, nécessite donc d'en faire un point d'appui du réseau armature. En ce sens, il convient d'améliorer son accessibilité et d'optimiser ses fonctions intermodales.** Cette gare bénéficie de sa situation le long de la Liaison Intercommunale à l'ouest de Montpellier (LICOM), qui connectera l'ensemble des communes de ce quadrant, depuis Juvignac jusqu'à la route de Palavas (R986). Cette voie concerne notamment la requalification de **la R185 qui passe à proximité immédiate de la gare, dont l'accessibilité devra être améliorée de manière à la rendre évidente et aussi directe que possible.** Un projet de déviation de l'actuelle R116 est également à prévoir. Le nouveau tracé devrait aboutir sur le carrefour connectant la R185 à l'axe historique menant à la gare, favorisant en cela les rabattements depuis Lattes-Maurin.

Il s'agit, par ailleurs, d'étudier le positionnement d'un parking de rabattement qui pourrait venir s'implanter à proximité immédiate de la gare. Sur cette base, **l'axe historique nécessitera d'être requalifié, en cherchant à concilier à la fois l'accessibilité multimodale au PEM (automobile, bus, vélos et piétons) et l'urbanité des espaces publics.**

Le PEM peut également jouer un rôle pour faciliter l'accès et la découverte des différents sites agronaturels remarquables de Villeneuve : cathédrale de Maguelone, salins, étangs, réserve naturelle de l'Estagnol, etc. Un réseau de chemins pédestres et de pistes cyclables au départ de la gare pourrait être structuré dans cette optique.»

Schéma illustratif des orientations relatives à la polarité urbaine du PEM de Villeneuve



2. Définir un projet urbain retissant les relations du PEM avec la commune de Villeneuve le long de l'axe historique de composition urbaine

« Ce projet vise, d'une part, à créer un véritable lien vers la gare en continuité de la ville, pour pleinement inscrire celle-ci dans le prolongement des tissus existants et dans le fonctionnement urbain de la commune, le long de l'axe historique. Cet axe doit être appréhendé comme un axe de composition autour duquel doit s'organiser la polarisation urbaine du quartier de la gare.

Cette continuité devra être renforcée par la requalification d'une séquence significative de la R185 sous forme d'un véritable espace public de voirie jouant le rôle d'interface entre la ville et le nouveau quartier, permettant notamment d'apaiser la circulation automobile au profit des modes actifs, grâce notamment à un ralentissement de la vitesse sous forme d'aménagement urbain. Le tissu urbain devra être composé au Nord et réinvesti au Sud, pour former un ensemble cohérent entre les deux rives de la R185. Un enjeu spécifique concerne le traitement du rond-point connectant la R185 et la R116, qui constitue à la fois une entrée de ville majeure et une articulation primordiale entre la ville et le futur quartier de la gare. Son réaménagement visera à en faire une véritable place-carrefour favorisant les franchissements piétons et vélos, notamment vers le PEM et les espaces naturels de la Mosson.

Il s'agit, d'autre part, de valoriser le fonctionnement du PEM, notamment en localisant à proximité immédiate un ensemble de services et commerces adaptés à l'échelle du site, répondant aux besoins des habitants et des usagers, notamment ceux du quotidien.

S'inscrivant dans les objectifs du SCoT en matière d'habitat, il s'agit, enfin, de répondre aux besoins en logements de la commune, notamment sociaux, sur l'un des rares sites potentiels d'extension de la commune, et en pleine complémentarité avec les capacités de réinvestissement identifiées dans l'ensemble des tissus urbains existants.»

3. Traiter les relations aux espaces agro-naturels de manière renforcée

« Les espaces agro-naturels situés au contact du site présentent une grande sensibilité environnementale, renforcée par le contexte littoral de Villeneuve. Il est donc impératif de définir un projet hautement qualitatif, intégrant une armature paysagère significative qui respecte les logiques du grand paysage.

Les limites urbaines devront être structurées de manière stricte et définitive, elles feront l'objet d'un soin particulier, en veillant à positionner un cadre bâti de grande qualité, valorisant les vues sur le grand paysage, notamment sur la vallée de la Mosson. La lisière devra être fermement maîtrisée le long de la limite Est de l'urbanisation, par des usages et des projets intensifiant son caractère agronaturel, afin de remédier à la situation actuelle de pression sur le milieu naturel, notamment dans la dépression inondable de la Mosson, objet de travaux hydrauliques réalisés dans le cadre du PAPI. Des aménagements et fonctions adaptés devront être définis au niveau de cette lisière, tels que des cheminements paysagers, des haies paysagères continues, de l'agriculture urbaine, des espaces pédagogiques et de découverte, etc. Côté ouest, la limite est fixée de manière intangible par la section de la R185 existante, qui installe déjà un rapport franc avec les espaces agro-naturels.»

I • 4 - Les documents d'urbanisme à venir - Le PLUi de Montpellier Métropole Méditerranée

Attention : s'il est important d'évoquer le PLU existant, il faut rappeler que la compétence est désormais exercée par la Métropole. Dans ce contexte, c'est le PLUi en cours d'élaboration qui s'appliquera à l'avenir (approbation prévue en 2024). A ce titre, il convient d'évoquer les grandes orientations définies pour ce document, dont la question du climat constitue le fil guide (« PLUi Climat ») :

1. Préserver la biodiversité et les ressources paysagères et naturelles (eau / bois / air)
2. Contribuer à la souveraineté alimentaire de la Métropole
3. Adapter le territoire au changement climatique
4. Mieux prendre en compte les nuisances et les risques naturels
5. Tendre vers un territoire neutre en carbone, en agissant sur les mobilités et en favorisant la mixité urbaine (courtes distances et modes non polluants)
6. Procurer des logements décents pour tous
7. Localiser la bonne activité au bon endroit, en favorisant l'emploi en ville

Ces orientations s'appuient, en particulier, sur des objectifs et dispositions du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) issus de la loi Climat et Résilience, qui priorisent fortement le réinvestissement urbain, avec un objectif :

- de diminution de 50% des potentiels d'extension urbaine actuellement prévus d'ici 2030 ;
- de suppression totale des possibilités d'extension urbaine en 2050.

II • LES ENJEUX URBAINS ET OBJETS DE L'ETUDE

II • 1 - Un enjeu global de planification et une stratégie d'aménagement

Les secteurs d'extensions urbaines prévus au PLU ayant été consommés, **une réflexion est à mener quant aux capacités de création de nouveaux logements, principalement en renouvellement urbain sur des sites mutables pré-identifiés par la municipalité.** La tâche urbaine, après une croissance intensive ces dernières décennies, atteint aujourd'hui les limites imposées par les zones à risque d'inondabilité. La rareté des terrains à bâtir conduit à une densification de l'existant qu'il est nécessaire de maîtriser.

L'étude de définition urbaine, dans une vision prospective, aura pour objet de définir **un fonctionnement urbain d'ensemble et une stratégie d'aménagement globale de la commune.**

L'étude de définition urbaine ré-interrogera les capacités d'accueil de population à l'horizon 2030-2035 et proposera des orientations pour les différentes thématiques relevées :

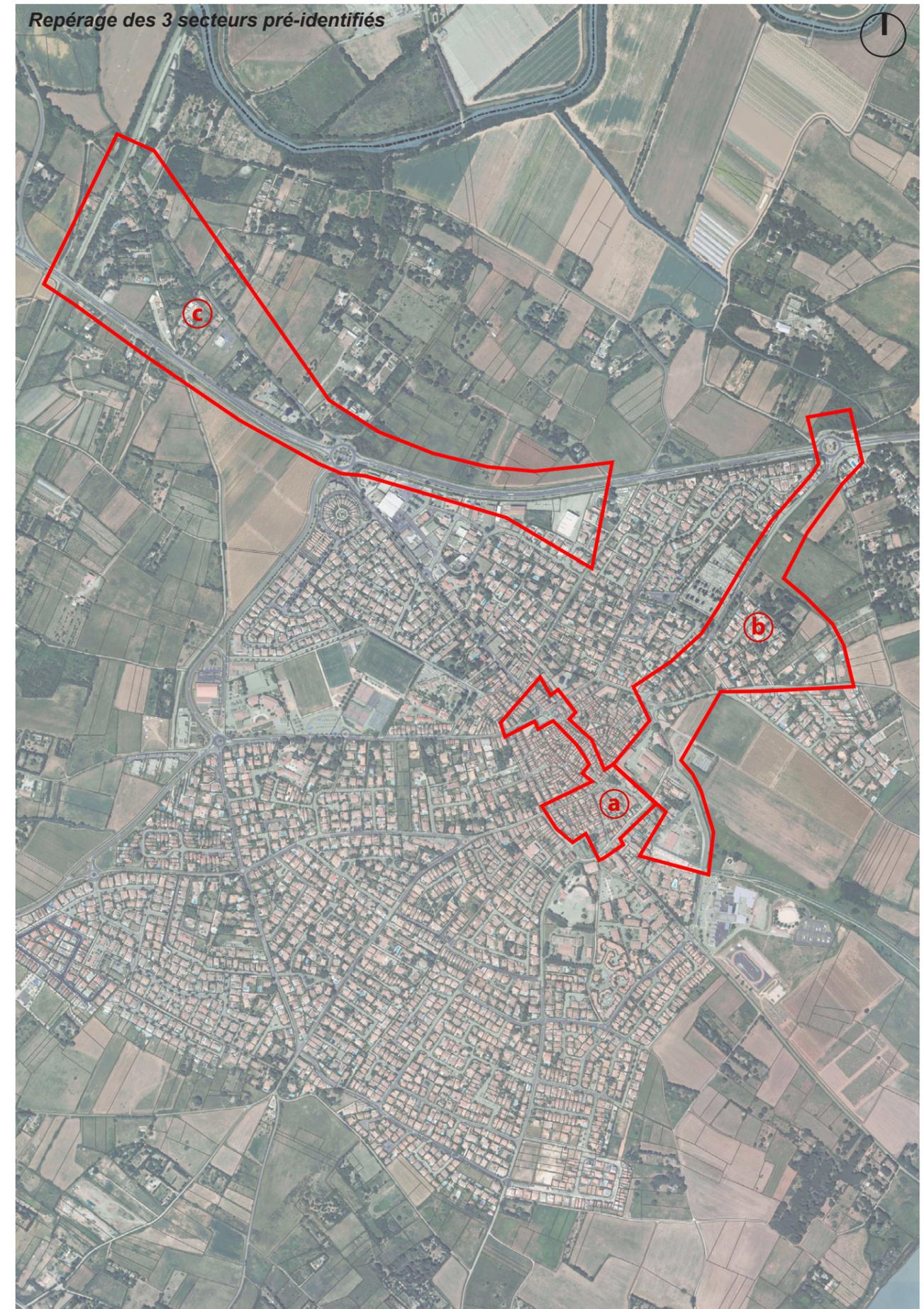
- **Mobilités, stationnement et structuration de la trame d'espaces publics,**
- **Maîtrise du développement et renouvellement urbains, gestion des limites,**
- **Valorisation paysagère et patrimoniale.**

L'étude approfondira les orientations d'aménagement sur trois secteurs pré-identifiés :

- **a - le site de la place des Héros - Grand rue - place de l'Église,**
- **b - le site de l'avenue de Palavas - Domaine du Chapitre/Supagro - anciens services techniques,**
- **c - le site de la gare et son accroche urbaine**

Les conclusions de cette étude devront permettre de :

- alimenter le futur PLU communal à travers notamment des prescriptions et des traductions sous forme d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).
- établir une programmation dans le temps des opérations d'aménagement et des actions à mener, et mettre en place des stratégies de leurs financements,
- lancer, pour les opérations ou actions jugées prioritaires, les montages opérationnels adéquats,
- prévoir la mise en compatibilité avec les études supra-communales réalisées par Montpellier 3M, dans le cadre du PLUi.



II • 2 - Les thématiques à traiter à l'échelle du village

II • 2 - a - Mobilités, stationnement et structuration de la trame d'espaces publics

Le développement du village sous forme de nappes successives de lotissements ou d'opérations de logements plus ou moins denses a généré des temps de parcours de plus en plus longs entre les extensions urbaines et le centre-ville. L'implantation des équipements, notamment des équipements scolaires en réponse à l'expansion démographique progressive de la ville, a contribué ces 40 dernières années au développement du phénomène du «tout-voiture» pour les déplacements inter-quartiers. La question des mobilités est primordiale pour la municipalité qui souhaite diversifier les modes de déplacements. La RM 185, barreau difficilement franchissable, renforce l'impression d'éloignement de la gare, située au-delà, au Nord. L'absence de cheminement sécurisé vers cet équipement sous-exploité par les villeneuvois, pose la question plus globale des trajets domicile-travail (vers Montpellier ou Sète). Pourtant, cet équipement représente un potentiel d'inter-modalité pour alléger une part importante du trafic intra-muros.



Giratoire «d'entrée de ville» à l'Ouest, depuis Mireval



Giratoire «d'entrée de ville» à l'Est, depuis Palavas



Gare de Villeneuve-lès-Maguelone en fonctionnement

Arrivée dans le centre par l'avenue de la Gare



Arrêt de bus au bout de la route de la Gare en impasse

Débouché de l'avenue de Palavas au contact du centre



Un autre constat est l'engorgement de la circulation à l'approche du centre depuis la RM 185, par l'avenue de Palavas et l'avenue de la Gare. Le trafic entrant sur le territoire communal, en situation d'enclave contre l'étang, pèse sur ces deux voies desservies par deux giratoires devenus «entrées de ville». Les deux pénétrantes se rejoignent en plein centre, au niveau de la place des Héros - place de la Mairie, où se concentrent tous les conflits d'usage (piétons, scolaires, transports en communs, circulation automobile et stationnement lié aux commerces, accès riverains, etc).



Carrefour central place des Héros - place de la Mairie



Avenue de Mireval qui longe la place des Héros

Dans le centre, même si les sens de circulation sont organisés de manière à contourner le cœur de ville, l'automobile est omni-présente sauf sur la Grand rue et la place du Marché, seuls espaces piétonniers de la ville. L'ensemble des rues et ruelles, places et placettes du centre ancien sont circulées et le moindre espace libre est stationné. Le stationnement géré par poches ponctuelles, ou en latéral sur les rues les plus larges, arrive à saturation et empêche toute qualité d'usages, dans un contexte patrimonial bâti pourtant d'une grande richesse.



Terrasse ombragée dans la Grand rue piétonne

Stationnement contre l'église et les remparts



Terrasse et stationnement non géré place de l'Église

Stationnement en épi dans la rue du Chapitre



Commune de VILLENEUVE-LES-MAGUELONE - Cahier des charges / CAUE de l'Hérault - Octobre 2021



L'enveloppe de l'entité urbanisée, autrefois contenue dans un cercle de 150 m de rayon l'est aujourd'hui dans un cercle d'un rayon de 1km. Depuis le centre ancien, des voies secondaires reprennent le tracé historique des voies principales structurantes, comme l'avenue de Mireval par exemple, pour desservir les diverses polarités (notamment certains équipements scolaires excentrés). Par leur traitement et leur gabarit routier, ces voies incitent à des déplacements majoritairement automobiles, encouragés par de vastes aires de stationnement fonctionnelles au droit des équipements.

Dans les secteurs d'extensions urbaines, de nombreuses voies tertiaires qui desservent les lotissements se terminent en impasse. Seules les opérations les plus récentes participent parfois au maillage viaire.



Complexité du partage des voies avenue de Mireval



Stationnement devant le parvis de l'école élémentaire



Voie de lotissement «standard» non arborée



Voie de lotissement en impasse et stationnement

En milieu urbain, de nombreuses venelles et chemins piétons existent mais sont peu signalés et peu empruntés par les riverains. Ce réseau est à retrouver, à baliser et à conforter.

En limite urbaine, de nombreux chemins agricoles donnent un accès privilégié au milieu naturel et peuvent être des itinéraires de découverte du territoire. Une particularité est à noter avec le chemin du Pilou, qui mène à la cathédrale de Maguelone et fait l'objet d'une étude paysagère en cours.

Connexion entre les chemins et le réseau carrossable



Chemin du Pilou avant la séquence des étangs



Le stationnement largement présent sur la commune nécessite d'être remis en question et optimisé. En cœur de ville, certains espaces de stationnement peuvent être plantés ou requalifiés en espaces piétons afin de révéler la qualité d'ambiance des lieux et mettre en valeur le patrimoine bâti. De manière générale, l'offre de stationnement liée aux polarités à proximité des équipements nécessite d'être réorganisée.



Poche de stationnement dans le cœur de ville



Poche de stationnement dans le centre



Aire de stationnement des logements collectifs



Aire de stationnement du collège et du stade

L'armature viaire est calibrée pour la voiture et, malgré la présence de pistes ou de bandes cyclables, peu sécurisée et inconfortable pour les modes actifs, vélos et piétons. **L'un des enjeux majeurs de cette étude est de questionner la part d'espace public alloué à la circulation automobile et au stationnement, en vue d'un rééquilibrage pour chaque mode de déplacement, par une hiérarchisation et une restructuration des espaces publics**, une réflexion sur les sens de circulation, un apaisement des circulations, une mise en continuité et un confortement des cheminements alternatifs, une gestion globale du stationnement.

Dans le but de limiter la prédominance de l'automobile au profit du développement des autres usages, l'un des objectifs de l'étude urbaine est d'analyser le schéma de déplacement et de le faire évoluer, afin de favoriser les mobilités piétonnes et cyclables, notamment dans le centre, mais aussi entre les secteurs d'habitat, entre les diverses polarités et particulièrement vers celle de la gare. Ces préalables sont à considérer comme les bases d'une programmation d'aménagements à prévoir sur les espaces publics, d'orientations à rassembler dans un plan de référence et annexées d'une stratégie comprenant le phasage, l'évaluation approximative des montants de travaux et les partenaires à mobiliser.

Une requalification progressive des espaces publics existants est à mettre en œuvre. Elle concerne aussi bien les routes départementales que les liaisons inter-quartiers, les espaces «libres» ou de stationnement associés aux équipements, les espaces publics du centre ancien, etc.

Au-delà de cette requalification, c'est l'ensemble de l'armature constituée par l'espace public qui est à projeter en intégrant le confortement des espaces structurants, la cohérence du maillage des déplacements en modes actifs, un parti volontariste de gestion du stationnement, le développement d'une structure végétale adaptée aux caractéristiques des espaces publics et aux usages, la valorisation des sites arborés associés aux circulations et le renouvellement de la trame végétale, la valorisation des éléments de patrimoine qui participent à la qualité des lieux, par exemple, la Capouillère et son parcours dans le centre ville.

II • 2 - Les thématiques à traiter à l'échelle du village

II • 2 - b - Maîtrise du développement, renouvellement et réinvestissement urbains

La question du logement sur un territoire aussi attractif et aussi contraint que celui de Villeneuve-lès-Maguelone se pose de manière évidente et mérite une réponse drastique. La majeure partie des zones à urbaniser étant déjà consommées, peu de secteurs d'extensions sont disponibles pour les générations futures. Dans ce cadre pré-établi par le SCoT et en cours de révision dans le PLUi, la municipalité souhaite explorer les capacités d'accueil de certains sites constructibles avant de statuer sur d'éventuelles nouvelles extensions. Ces explorations, hypothétiques dans un premier temps, sont à confronter au contexte réglementaire et notamment aux prescriptions de la Loi Littoral.

Suite au constat fait par la municipalité d'une densité peu maîtrisée dans les opérations de logements récemment réalisées, cette notion est à aborder de manière raisonnée, en mesurant préalablement l'impact de tout projet sur le fonctionnement urbain (stationnement, circulations, équipements). La municipalité tient une posture claire sur cette question qui est débattue en parallèle dans la révision du PLUi.

L'approche devra s'appuyer sur les objectifs du Programme Local de l'Habitat 2019-2024 de la Métropole. Ces éléments devront être pris en compte pour garantir un fonctionnement pérenne et équilibré des équipements, notamment scolaires.

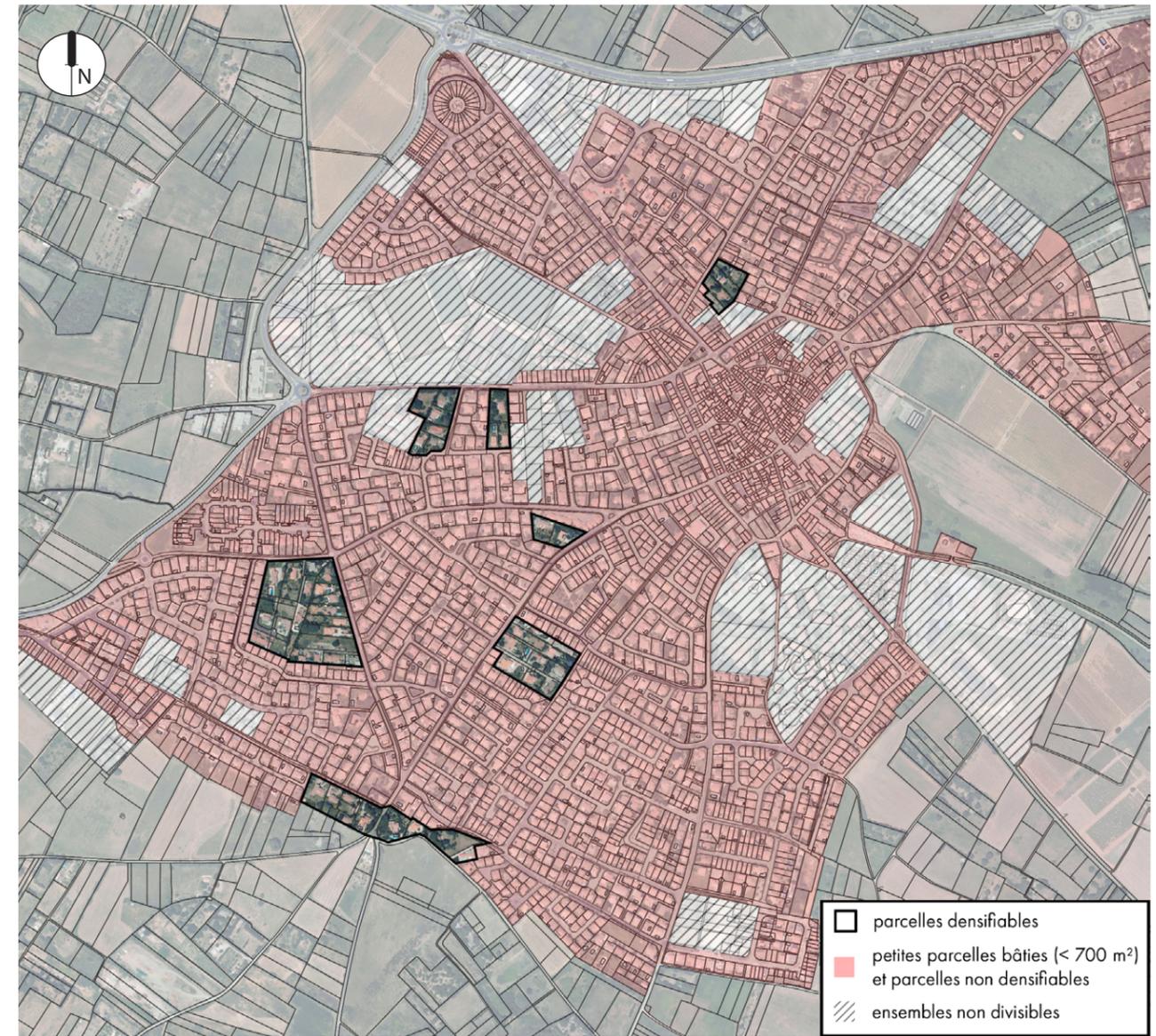
Par ailleurs, la notion de parcours résidentiel, de mixité de typologies de logements, est à prendre en compte à l'échelle de la commune pour un fonctionnement pérenne et équilibré des équipements, notamment les équipements scolaires. Si les opérations récentes présentent des typologies de logement relativement variées, les nombreuses extensions urbaines apparues depuis les 40 dernières années ont trop souvent privilégié une production mono-spécifique de logement, sous la forme de maisons individuelles unifamiliales, mitoyennes ou non.

L'objectif est d'évaluer les possibilités et secteurs d'extensions à privilégier, de préférence en greffes urbaines, d'en mesurer la densité soutenable pour le fonctionnement urbain, en préservant les qualités patrimoniales et environnementales des sites : perméabilité des sols, couvert végétal, biodiversité, etc. Cette évolution est à moduler en fonction des caractéristiques du secteur, de sa proximité aux équipements et aux infrastructures. Les prescriptions qui en résulteront devront permettre une gestion des projets futurs et des traductions réglementaires adaptées.



Parcelles en limite de zone urbanisée à l'Est de la ville, au Sud de l'avenue de Palavas

La particularité de la ville en matière de logement est d'avoir été relativement « épargnée » par un découpage foncier au coup par coup. La carte des tailles de parcelles met en évidence la prépondérance de terrains dont la surface est inférieure à 700m² et sur lesquels les maisons sont implantées en mitoyenneté. Ce phénomène, dû à la pression foncière et à la rareté des terrains, limite de fait les initiatives privées de redécoupages parcellaires. Cette question se pose sur seulement trois secteurs criconscrits (cf cartographie ci-dessous). Toutefois, un repérage de ce gisement foncier densifiable est à effectuer en parallèle à une analyse des qualités paysagères, pour proposer un cadrage des opérations en adéquation avec le contexte et pour éviter toute prolifération de projets privés non maîtrisés.



Cœur d'îlot lié au chemin de l'Avocette à l'Ouest



Frange urbaine chemin Carrière Pèlerine au Sud-Ouest



Par ailleurs, des secteurs de superficie importantes sont à considérer comme des secteurs de renouvellement urbain, compris dans les périmètres de secteurs, qui feront l'objet d'une réflexion spécifique :

- en centre ancien avec les espaces mutables de l'îlot du presbytère et les espaces publics attenants,
- en limite Est avec le site des anciens services techniques,
- en limite Nord entre la gare et la maison des associations, dont le site est à reconquérir.



Îlot du presbytère acquis par la commune



Le site des anciens services techniques



Le site de la maison des associations, en bordure de la RD 185

II • 2 - c - Qualification des limites urbaines

Les limites de l'entité urbanisée, constituées essentiellement de tissu pavillonnaire au contact d'espaces naturels protégés ou d'espaces agricoles péri-urbains doivent faire l'objet d'une approche globale et d'une réflexion d'ensemble. Parallèlement à la valorisation des espaces de nature et des corridors de biodiversité, des préconisations sont à élaborer sur les limites entre extensions urbaines et milieux environnants, quant à la qualité de leur traitement et à leur gestion à long terme.

Si la zone agglomérée de Villeneuve a conservé jusqu'ici une forme urbaine relativement compacte, ses limites présentent des enjeux en termes de stabilisation et de qualification, notamment paysagère. La plupart des limites actuelles prennent la forme d'un rapport frontal entre tissu pavillonnaire et espaces agro-naturels, sans transition, sans aucune modalité de gestion et bien souvent sans soin apporté à leur traitement.

En appui sur l'étude paysagère « Terres de Maguelone » réalisée en 2008 et sur la future Orientation d'Aménagement et de Programmation « Paysage et Biodiversité » prévue au PLUi, il conviendra de définir des principes généraux de traitement des limites urbaines, en proposant :

- un traitement pour les espaces de frange permettant de mieux gérer l'articulation entre tissu urbain et espaces agro-naturels (cheminements, plantations, gestion hydraulique...);
- l'organisation de fonctions au niveau des lisières agro-naturelles, en rapport avec la vocation de ces espaces (jardins partagés, maraîchage en circuit court, fonctions culturelles et pédagogiques, lieux dédiés à la fabrication de terres fertiles...), en veillant à intégrer les fonctionnalités environnementales existantes;
- lorsque le contexte s'y prête, le réinvestissement du tissu urbain dans l'optique de valoriser le rapport du cadre bâti avec les espaces agro-naturels.



Limites entre lotissement et milieu naturel



Limites entre lotissement et milieu agricole

II • 2 - Les thématiques à traiter à l'échelle du village

II • 2 - d - Valorisation paysagère et patrimoniale

Le village s'insère dans un environnement naturel remarquable, préservé par de multiples mesures de protections liées à la richesse de la biodiversité et des paysages en bord d'étang. En complément, même si les extensions ont peu à peu contribué à banaliser le paysage urbain, le territoire compte aussi des éléments patrimoniaux protégés et emblématiques comme la cathédrale de Maguelone, l'église Saint-Étienne, ou le pont sur la Mosson. Pourtant, de nombreux éléments de patrimoine restent hors de protection. Les fortifications du cœur de ville, visibles aux abords de l'église, sont en train de perdre toute lisibilité dans l'espace public ainsi que les effets de « portes » donnant accès au centre ancien qui sont à retrouver. Le patrimoine bâti du centre ancien, pourtant peu vacant, a souffert de manière globale de dénaturations ou d'interventions peu adaptées (enduits, réseau secs en aérien, reprises des percements et menuiseries, etc). Certaines bâtisses remarquables, non protégées au titre des Monuments Historiques, pourraient faire l'objet d'un repérage et d'une attention spécifique dans le document d'urbanisme. Un premier inventaire des bâtiments remarquables existant et est annexé au PLU de 2013. Cet inventaire est à vérifier et à compléter éventuellement par d'autres éléments que du bâti. Une opération de réhabilitation du cœur de ville pourrait être encouragée par une démarche de sensibilisation des propriétaires avec des préconisations sur les différentes typologies inventoriées dans un périmètre pré-établi.



Fortifications à remettre en scène dans l'espace public



...idem pour le Monument Historique



Disparition de l'effet de « porte » rue de la Brèche

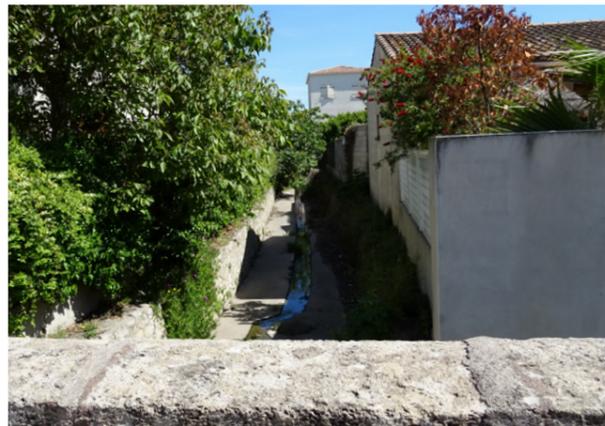


Façades du centre ancien (enduits, percements)

Étroitement lié à la qualité paysagère du centre ancien et à l'histoire des lieux, les éléments de patrimoine liés au parcours de l'eau - ponts et pontons, canaux et canalets - sont aussi à considérer comme remarquables. Le parcours de la Capouillère, par exemple, jusqu'au centre ancien de la ville est en train de disparaître progressivement du paysage urbain au gré des interventions de drainage ou d'enfouissement ponctuels. De par sa présence intermittente, le cours d'eau est considéré plus comme une contrainte à gérer de manière technique que comme une composante qualitative de l'espace public. Son parcours dans le village est à retrouver, à révéler, pour s'en saisir dans les requalifications futures d'espace public, voire à renaturer selon les séquences urbaines qu'il traverse.

Ces différents éléments de patrimoine, bâtis ou non bâtis, confèrent à la ville toute sa singularité et permettent d'ancrer les lieux de projets au territoire dans lequel ils s'inscrivent. Il est nécessaire de les considérer comme un ensemble à protéger, à valoriser, à lier plus intimement au tissu urbain, notamment avec l'aménagement des berges du cours d'eau.

Chemin de la Capouillère en bordure du cours d'eau



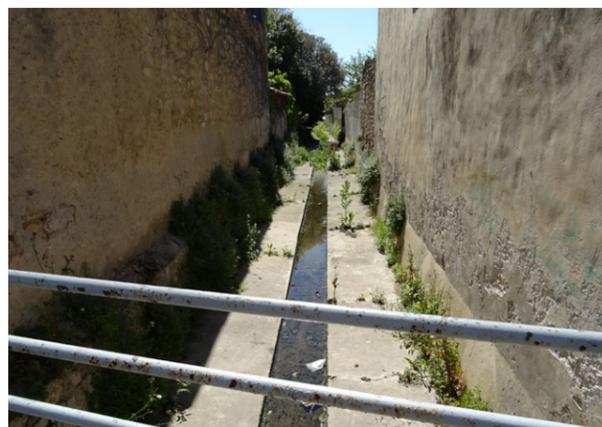
Tronçon de canalet non obstrué et sécurisé



Séquence de la Capouillère en milieu urbain



Artificialisation du cours d'eau en milieu urbain



Les arbres d'ombrage sur la place de l'église



Les alignements de platanes en bordure de voie



...Aujourd'hui remplacés par le stationnement



...idem pour le Monument Historique

Comme en témoignent les images d'archive, les trames végétales structurantes - alignements et sujets isolés - associées aux domaines publics et privés représentent un véritable enjeu au titre de «marqueur d'identité», mais aussi un enjeu environnemental (régulateur/chaleur, confort d'été, biodiversité...). Celles associées aux espaces publics méritent d'être protégées pour les qualités d'ambiance qu'elles procurent. **La trame végétale existante est à conforter et à compléter dans le cadre des opérations de renouvellement urbain et d'extension. Certains arbres isolés ou groupement d'arbres remarquables peuvent être répertoriés dans le cadre de l'étude urbaine afin d'être protégés ensuite dans le PLU.**

II • 3 - Les secteurs à enjeux pré-identifiés

La municipalité souhaite avoir une vision plus précise de la revalorisation et de la redynamisation des espaces publics majeurs du centre ancien, correspondant à un segment de l'axe historique «royal», intégrant notamment la place de l'église et la place du marché ainsi que l'îlot de l'ancien presbytère, propriété de la Ville. Elle s'interroge par ailleurs sur deux secteurs de projet stratégiques. D'une part, le secteur de l'avenue de Palavas associé au Domaine du Chapitre et à l'îlot des anciens services municipaux, entrée de ville, accès au centre ancien mais aussi accès à Maguelone et à la plage. D'autre part, le secteur de la gare, dont l'accès doit être aménagé et mis en relation avec la ville afin de soulager le réseau viaire d'une partie du trafic pendulaire vers la Métropole.

II • 3 - a - Le site place des Héros - Grand rue - Place de l'église

Ce secteur regroupe une succession d'espaces publics majeurs du centre ancien allant de la porte Nord, place des Héros et de la Mairie, à la porte Sud, débouché de la rue Maguelone sur le boulevard du Chapitre et le chemin du Pilou. Cet axe emprunte la Grand Rue, seule rue piétonne de la ville, la place du Marché et la place de l'Eglise pour continuer sur la rue Maguelone. Ce segment du centre ancien fait partie de l'axe historique reliant Maguelone à Montpellier. Le secteur intègre la rue de la Grenouillère jusqu'à l'ancienne porte et le boulevard des Chasselas. Sur ce site, les objectifs de la municipalité sont les suivants :

- **Redynamiser et revaloriser les espaces publics du centre ancien**
- **Dégager l'espace public du stationnement** et le reporter en périphérie du centre ancien.
- **Aménager sur le boulevard de ceinture des entrées lisibles au centre ancien** en réorganisant la place des Héros et la placette au débouché de la Maguelone.
- **Assurer la liaison de cet axe du centre ancien avec l'avenue de la Gare et la gare, au Nord, et avec le chemin du Pilou et la Maguelone, au Sud.** (ancien « axe royal » Maguelone-Montpellier).
- **Créer une véritable centralité**, une place de centre ville, avec la place de l'Eglise. Conforter l'attractivité de cette place par la requalification de l'îlot du presbytère adjacent à la place. D'autre part un projet privé de halles commerciales pourrait être envisagé à côté du café existant.
- **Maintenir le petit commerce de centre-ville afin de préserver le potentiel résidentiel et touristique du centre ancien** et alléger le trafic routier.
- **Renaturer le ruisseau de la Capouillère** sur sa traversée du centre ancien et l'aménager en espace piétonnier afin de rejoindre le chemin de la Capouillère et les étangs.



Avenue de Mireval et place des Héros



La Grand Rue, un espace public à redynamiser

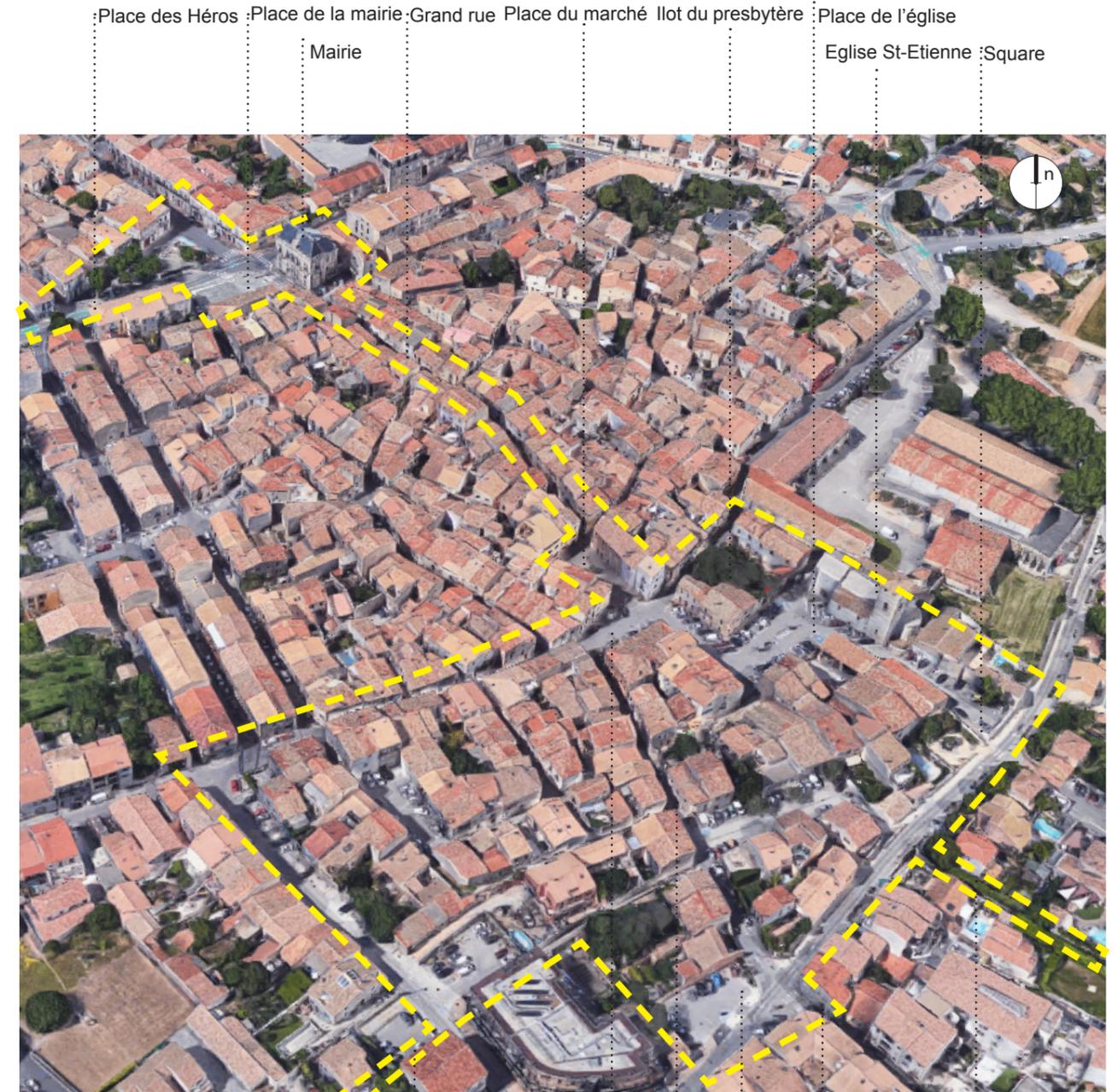


Entrée sur la place de l'Eglise depuis la place du Marché



Îlot, propriété de la commune, à restructurer

Les espaces publics majeurs du centre-ancien : place des Héros, Grand Rue, place de l'Eglise et rue Maguelone



La Capouillère : Place de l'église : Chemin du Pilou : La Capouillère
Périmètre du site d'étude - - - - - Rue Maguelone : Placette bd du Chapitre



II • 3 - Les secteurs à enjeux pré-identifiés

II • 3 - b - Le site avenue de Palavas - Domaine du Chapitre - anciens services techniques

Ce secteur est stratégique car il constitue l'entrée de ville principale depuis Montpellier. L'avenue de Palavas est l'axe d'entrée Nord-Est à Villeneuve-les-Maguelone mais aussi une entrée au centre ancien, par le boulevard des Ecoles et la rue de la Brèche et également un accès à Maguelone et à la plage, par le boulevard René Poitevin et le chemin du Pilou. Cet axe structurant pour la commune nécessite d'être réaménagé et restructuré, en relation avec ses fonctions d'entrée de ville et en articulation avec les boulevards de ceinture.

Le secteur à enjeux pré-identifié intègre :

- L'accès à l'avenue de Palavas depuis la RM 185, avec notamment le giratoire
- L'avenue de Palavas jusqu'aux franges bâties de part et d'autre et les terrains mitoyens non construits classés en zone 1AU
- Le carrefour articulant l'avenue de Palavas avec le boulevard de ceinture
- Le domaine du Chapitre et l'îlot en devenir des anciens services municipaux.

Sur ce secteur, les objectifs sont les suivants :

- **Requalifier l'entrée de ville Nord-Est**
- **Aménager l'espace public afin de donner une place aux modes de déplacements actifs** et de les développer.
- **Proposer un projet d'aménagement sur les terrains classés 1AU** le long de l'avenue de Palavas.
- **Réorganiser le carrefour d'entrée au centre ancien**, à l'articulation entre l'avenue de Palavas et le boulevard de ceinture, et offrir un parking de périphérie dans le but de délester le centre ancien du stationnement.
- **Marquer** plus lisiblement depuis ce carrefour **les accès au centre ancien**, par la rue de la Brèche, la rue du Chapitre et le boulevard des écoles.
- **Restructurer l'îlot des anciens services municipaux** en proposant une nouvelle programmation compatible avec le caractère partiellement inondable du terrain.



Avenue de Palavas, entrée de ville : quelle place pour les piétons et les cycles ?



Avenue de Palavas, vue depuis le centre ville



Carrefour avenue de Palavas, avenue René Poitevin : à réorganiser car peu lisible



Domaine du Chapitre/Supagro : emplacement d'un parking municipal potentiel

Le site de l'avenue de Palavas - Supagro - services techniques municipaux :

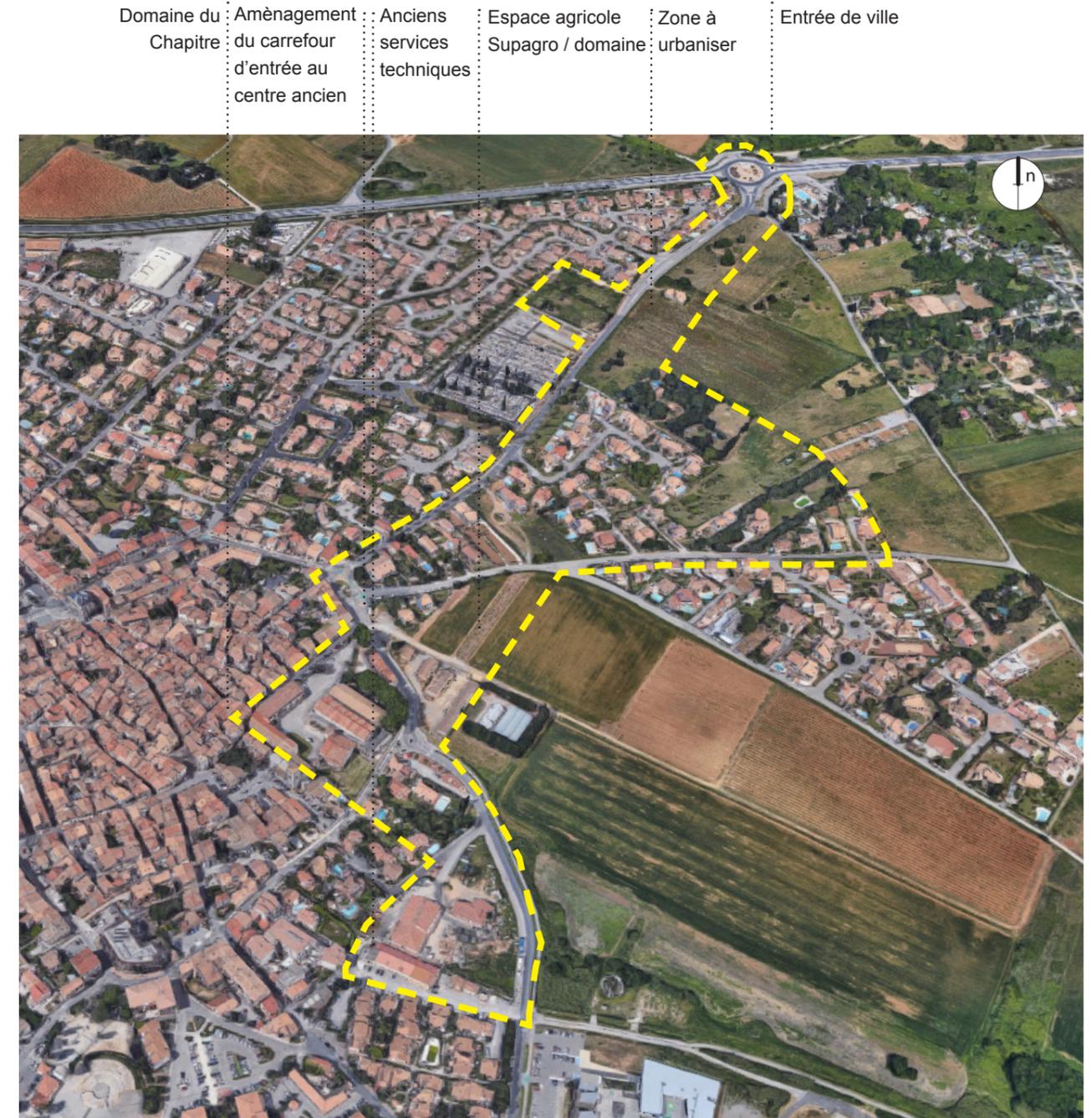


Photo aérienne du secteur d'étude Avenue de Palavas - Supagro - services techniques municipaux (source GoogleEarth)

Périmètre du site d'étude



Rue de la Brèche, entrée peu lisible au centre ancien depuis l'avenue de Palavas



Les anciens services techniques : secteur en devenir

II • 3 - Les secteurs à enjeux pré-identifiés

II • 3 - c - Le site de la gare et son accroche urbaine

L'utilisation de la voie ferrée pour relier Villeneuve-les-Maguelone à Montpellier, comme alternative au déplacement automobile, est sous-exploitée malgré la pertinence de cette solution, pour plusieurs raisons. **La gare est en effet excentrée de la ville, sa liaison à la ville est peu fonctionnelle voire inadaptée aux déplacements piétons et cycles, l'offre de stationnement à proximité est insuffisante et peu organisée, la fréquence des navettes n'est pas synchronisée à celle des trains.**

Afin de désengorger les axes structurants de la ville lors des déplacements pendulaires domicile-travail, il est primordial de faciliter l'usage du transport ferré en créant un véritable lien vers la gare en continuité de la ville, pour pleinement inscrire celle-ci dans le prolongement des tissus existants et dans le fonctionnement urbain de la commune, le long de l'axe historique.

Le secteur à enjeux pré-identifié comprend :

- Les abords de la gare, de part et d'autre de la voie ferrée
- La route de la gare ainsi que les parcelles limitrophes, jusqu'à la RM185 au Sud
- Le giratoire d'entrée vers l'avenue de la gare et la portion de la route RM185 jusqu'à la maison des associations

Sur ce secteur, les objectifs sont les suivants :

- remettre en question les aménagements routiers (le giratoire, les gabarits de voirie RM185, etc) de façon à **créer une véritable entrée de ville et une articulation entre la ville et le quartier de la gare**
- **la requalification de la RM185**, du franchissement de la voie ferrée jusqu'à la maison des associations, sous forme d'un véritable boulevard urbain, permettant d'améliorer les contre-allées cyclables et le traitement des limites paysagères avec la zone commerciale
- **l'aménagement de la route de la gare comme une voie partagée** entre tous modes de déplacement, permettant d'apaiser la circulation automobile au profit des modes actifs
- **l'aménagement des abords de la gare** (parvis, stationnement, arrêt navette, accès aux quais, etc.) pour y développer un pôle multimodal.
- **interroger le devenir et l'affectation des bâtiments communaux et SNCF**
- **évaluer la pertinence d'un projet de hameau agricole sur la partie non inondable du secteur** afin de lutter contre le phénomène de cabanisation et développer une forme urbaine en relation avec l'agriculture
- intégrer à ce secteur la réflexion sur les rives de la Mosson

Le site de la gare et son accroche urbaine :

La gare utilisée par le secours populaire	Arrêt SNCF et son parking	Chemin alternatif pour les cycles	La D185E3 voie de liaison à la gare	Services techniques	Traversée de la D185 Accès à la ville	Maison des associations
-------------------------------------------	---------------------------	-----------------------------------	-------------------------------------	---------------------	---------------------------------------	-------------------------



Photo aérienne du secteur d'étude de la gare et son accroche urbaine (source GoogleEarth)

— Périimètre du site d'étude



La D185E3 desservant la gare : une chaussée étroite et non éclairée, peu propice aux déplacements actifs



Un aménagement de l'arrêt navette à améliorer



L'ancienne gare occupée par le Secours populaire et l'arrêt SNCF attenant



Le parking de la gare peu optimisé et peu emprunté

III • LE CADRE DE LA MISSION

III • 1 - Le contenu de l'étude

Cette étude a pour finalité de proposer :

- un plan de référence synthétisant les orientations générales et de secteurs, à moyen et long terme, accompagné d'une stratégie d'aménagement,
- un schéma de déplacement
- un parti d'aménagement global des espaces publics
- des zooms pré-opérationnels sur les trois secteurs pré-identifiés,
- des orientations générales ou sectorisées qui alimenteront la révision du PLUi en compatibilité avec le SCoT de la Métropole Montpellier Méditerranée.
- une concertation des habitants qui accompagne l'étude

III • 1 - a - Phase 1 : Analyses paysagère et urbaine

Les cartographies du CAUE qui amorcent cette analyse sont à la disposition du prestataire.

• Vue d'ensemble préalable

La globalité du contexte de la ville sera appréhendée, avec ses caractéristiques géographiques paysagères, urbaines, son évolution et son fonctionnement, à partir de schémas et de cartographies (échelles entre 1/25000 et 1/5000). Ces analyses commentées et illustrées permettront d'identifier les éléments constitutifs du territoire : géographie, topographie, végétation, paysage, hydrologie, trames verte et bleue, etc.

A ce stade de l'étude, une lecture croisée des documents d'urbanisme en vigueur, communaux et supracommunaux, sera effectuée (PLU, SCoT, Projet de PLUi ..) ainsi que des études précédemment réalisées sur la commune (Terre de Maguelone par Paule Green et Etude paysagère Chemin du Pilou par Eskis).

• Analyse urbaine

A l'échelle de la ville, dans les limites du périmètre urbanisé (échelles a priori entre 1/10000 et 1/2500), une analyse permettra d'approfondir et de croiser l'histoire de l'évolution morphologique urbaine, les contraintes géographiques, environnementales et climatiques, afin d'établir un **diagnostic partagé** par le groupe de travail sur les thématiques suivantes :

- La perception de la ville et de ses limites :

La silhouette urbaine de la ville, son site d'implantation, son orientation, ses vues, ses entrées, sa volumétrie globale (hauteur et épannelage de façades que le village donne à voir), ses densités et typologies de bâti, sa forme urbaine sont à identifier ainsi que les rapports vides / pleins, les limites paysagères, les masses végétales (corridors verts, ripisylves, boisements, etc.). Cette approche sera illustrée de manière à apprécier les éléments qui qualifient ou dénaturent les limites, les éléments qui accompagnent ou perturbent la lecture du village (végétal, bâtiment remarquable, élément de patrimoine).

- Déplacements et mobilités :

Une réflexion sur les déplacements tous modes est à mener sur l'ensemble du territoire urbanisé. Les distances et les temps de parcours, les potentialités de déplacements piétons et cyclables, sont à évaluer pour établir des liaisons entre les diverses entités urbaines du bourg.

Elle rendra compte des enjeux de hiérarchie des espaces publics, de leurs états, de leurs statuts, et de l'observation des usages (pratique du vélo, sentes d'usage, chemins de promenade, lieux de rencontre...). La question du stationnement automobile, géré ou non, fera l'objet d'une évaluation à partir du diagnostic exhaustif (comptage aux carrefours, comptage du stationnement à différents moments, etc.). Cette thématique est à traiter à l'échelle globale du territoire urbanisé et plus précisément à l'échelle des trois secteurs pré-identifiés.

- Composantes non bâties :

Concernant l'espace public, le fonctionnement urbain du village sera appréhendé : trame viaire, articulations, circulations, trame végétale, parcours de l'eau, inconfort et dangerosité des cheminements, gestion globale du stationnement, situation des équipements, commerces et services, continuités des cheminements entre les différentes polarités, enjeux fonctionnels et environnementaux (notamment contraintes et risques hydrauliques). Cette analyse prendra appui sur les études en cours qu'elle synthétisera.

- Composantes bâties :

A partir d'une analyse de l'évolution du tissu urbain du village et des typologies de bâti, le rapport établi entre espace public et bâti, la consommation d'espace et la densité quantifiées correspondant aux phases d'évolution du village, l'impact paysager des extensions urbaines récentes selon la prise en compte (ou non) de la topographie seront mis en évidence. Concernant le centre ancien, un inventaire du patrimoine remarquable sera réalisé à ce stade.

- Identification du foncier à enjeux et des potentialités de développement et renouvellement urbains :

Les gisements fonciers encore constructibles ou densifiables, les espaces susceptibles de muter feront l'objet d'un repérage et d'une cartographie. Il s'agira d'une approche stratégique et argumentée des sites ou secteurs à densifier (et non seulement en fonction des opportunités foncières).

A partir de l'identification du foncier mobilisable en terme d'extensions urbaines futures et de renouvellement urbain, les enjeux y compris environnementaux seront précisés et hiérarchisés en amont des orientations d'aménagement à venir. Les potentialités de densification -réinvestissement urbain en milieu pavillonnaire seront également quantifiées et confrontées aux enjeux environnementaux et paysagers, tels que la préservation de la biodiversité, l'intégration des circuits de l'eau, la protection des structures paysagères à caractère patrimonial, le développement des cheminements en mode actifs, la gestion du stationnement, mais aussi aux questions d'orientation du bâti et de co-visibilités.

Synthèse

Une synthèse de ces analyses paysagère et urbaine sera présentée au groupe de travail, et dans un second temps à la population. Elle permettra de proposer et de partager une lecture des enjeux urbains et environnementaux pour poser les bases des orientations d'aménagement du projet urbain.

III • 1 - b - Phase 2 : Définition du projet urbain

En fonction des enjeux identifiés et partagés, l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine accompagnera le maître d'ouvrage dans la définition de ses objectifs qualitatifs et quantitatifs (équipements, espaces publics, déplacements, logements, commerces, trames verte et bleue, etc) par thématiques à l'échelle de la ville et des secteurs pré-identifiés.

• Silhouette urbaine et limites paysagères de la ville

Des préconisations sous forme de cartographies, croquis commentés seront émises pour :

- la structure paysagère globale de la ville (entités, secteurs à développer ou à requalifier, etc.),
- le maintien des limites du village identifiées comme qualitatives,
- la requalification des limites identifiées comme défectueuses,
- la définition d'éventuelles nouvelles limites à donner, à court ou long termes,
- la requalification des principales entrées de ville identifiées comme défectueuses.

• Espaces et équipements publics

Le parti d'aménagement global des espaces publics sera élaboré sous forme d'esquisse (échelle a priori entre 1/2000 et 1/1000). Il permettra de définir les grands principes de maillage et de hiérarchie des voies ainsi que la gestion du stationnement, la continuité des cheminements.

Les 3 secteurs pré-identifiés feront l'objet de proposition avec une approche plus fine.

A partir de l'analyse du fonctionnement des sites existants - accès, rapports avec l'espace public, usages et potentialités du bâti - et d'un repérage cartographié, des orientations d'aménagement et de renouvellement seront élaborées et confrontées aux intentions et aux priorités de la municipalité. Ces orientations prendront appui sur les propositions issues de l'étude de déplacement.

Concernant le secteur du centre ancien, le parcours de l'eau dans l'espace public sera à considérer comme un élément de patrimoine au même titre que le patrimoine bâti et édifices remarquables. Les ouvrages liés au lit de la Capouillère et à ses franchissements seront à intégrer dans le traitement des espaces publics. Selon les séquences et la situation dans la ville, des principes de renaturation pourront être proposés ainsi que des principes de cheminement le long du ruisseau.

• **Extension et renouvellement urbains**

Les rares secteurs d'extensions futures restants (secteur avenue de Palavas, éventuellement secteur de la Gare) seront redéfinis, complétés par les emprises foncières à mobiliser pour leur potentialité de renouvellement urbain (anciens services techniques, îlot du presbytère). Sur ces secteurs seront définis les principes d'aménagements sous forme de cartographies commentées (a priori échelle entre 1/1000 et 1/500), accompagnées de coupes, croquis faisant apparaître : composition urbaine et relation au contexte, armature des espaces publics, gestion de la topographie et du parcellaire existant, volumétries souhaitables, principes d'implantation et objectifs bioclimatiques (notamment îlots de chaleur), typologies et hauteurs de bâti (ensoleillement, ombres portées et masques solaires), gestion du stationnement, traitement des limites, du végétal, de l'eau, etc. Cette approche concerne les secteurs d'habitat, des réserves foncières pour opérations groupées, équipements, la pré-programmation et l'évaluation de la constructibilité des secteurs ou emprises...

• **Réinvestissement urbain**

Des principes de requalification urbaine des extensions seront proposés en intégrant des objectifs environnementaux et paysagers pour :

- la densification de certains tissus pavillonnaires (quantifier les potentialités foncières de manière globale, mettre au point une stratégie de densification selon le type d'unités urbaines, le stationnement, les distances aux équipements et au centre, la protection des cœurs d'îlots, etc.),
- la gestion de la topographie, de la perméabilité des sols, la diversification des parcours, l'amélioration des principes de ruissellement et de rétention d'eaux pluviales, la prise en compte de la biodiversité,
- la restructuration de l'espace public, notamment par le végétal existant ou à créer,
- des préconisations pour la gestion des limites séparatives privées, publiques/privées, en intégrant des objectifs environnementaux et paysagers.

• **Concertation et participation**

L'établissement des orientations fera appel à la concertation et à l'association des acteurs concernés par la démarche. Une méthode de concertation, de participation des habitants, des commerçants et des usagers sera proposée par l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine (ateliers thématiques ouverts ou restreints, parcours commentés, débats...).

Synthèse - Plan de référence

Un plan global sera élaboré (a priori échelle environ 1/2000) à partir des éléments validés par le groupe de travail. Il permettra de synthétiser l'ensemble des prescriptions proposées préalablement, de les mettre en cohérence, de visualiser les orientations de projet spatialisées et les principes d'aménagement de la ville à terme selon un phasage établi. Ce document sera une représentation du projet urbain dont certains principes validés seront à retranscrire réglementairement dans la révision du PLUi.

III • 1 - c - Phase 3 : Eléments de programmation sur les secteurs pré-identifiés et mise au point des orientations d'aménagement

Seront définis pour les trois secteurs pré-identifiés les principes d'aménagements sous forme de plans commentés (a priori échelle entre 1/1000 et 1/500), accompagnés de coupes, croquis faisant apparaître : composition urbaine et relation au contexte, armature des espaces publics, gestion de la topographie et du parcellaire existant, volumétries souhaitables, principes d'implantation et objectifs bioclimatiques (notamment îlots de chaleur), typologies et hauteurs de bâti (ensoleillement, ombres portées et masques solaires), gestion du stationnement, traitement des limites, du végétal, de l'eau, etc. Cette approche précisera le choix et l'implantation d'éventuels secteurs d'habitat, d'équipements (pré-programmation) ou réserves foncières. Elle définira aussi la restructuration des espaces publics (périmètre, fonction, usage et nature des aménagements).

Synthèse - Zooms

Les «zooms» pour chacun des secteurs pré-identifiés permettront de préciser le programme en termes de logements, d'équipements, d'espaces publics avec les procédures à mettre en œuvre. Ils tiennent lieu d'étude de faisabilité et d'estimation financière prévisionnelle.

Les orientations définies pour ces trois secteurs seront retranscriptibles sous forme d'OAP.

III • 2 - Conditions générales de la mission

Au terme de l'étude, un rapport final rassemblera l'ensemble des pièces, graphiques et autres. Ce document sera remis aux membres du groupe de travail sous la forme d'une plaquette papier et d'un fichier numérique (format .pdf).

D'autre part, la synthèse de la première phase d'analyse, le plan de référence et les orientations d'aménagement seront restitués à la commune sous forme de panneaux.

La commune s'engage à fournir tous les documents nécessaires à la bonne réalisation de l'étude : archives, foncier communal, relevés topographiques, photographies aériennes, documents d'urbanisme, études et projets en cours. Le CAUE et les membres du groupe de travail tiendront à disposition l'ensemble des éléments d'analyse contenus dans le présent cahier des charges.

Des réunions intermédiaires seront programmées afin de vérifier l'avancement et le contenu de l'étude avec le groupe de travail. Ces réunions permettront de valider les différentes étapes de la mission, elles sont à prévoir en fin de phase d'analyse, et durant les phases de définition du projet urbain et de propositions par secteur.

• **Délais et montant d'étude**

L'étude, y compris la concertation, se déroulera sur un délai d'environ 9 mois.

Le coût prévisionnel de l'étude est estimé à environ 90 000 € HT.

• **Compétences demandées**

L'équipe retenue devra avoir, pour mener à bien l'étude, des compétences pluridisciplinaires en matière d'urbanisme et de composition urbaine, d'architecture et de patrimoine, d'espace public, de paysage et d'environnement, de programmation urbaine, de V.R.D. et d'hydraulique, de déplacements. Des compétences complémentaires dans les domaines de l'économie de la construction pourront être associées.

Des qualités de pédagogie sont requises pour animer une concertation et proposer des supports d'information (panneaux d'exposition par exemple).

Le mandataire sera architecte-urbaniste ou paysagiste-concepteur.

La municipalité accorde une forte importance à la co-construction avec les citoyens. L'établissement des orientations fera appel à la concertation et à l'association des acteurs concernés par la démarche. Une méthode de concertation, de participation des habitants, des commerçants et des usagers sera proposée par l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine (ateliers thématiques ouverts ou restreints, parcours commentés, débats, etc.)

- **Modalités de la consultation et de la sélection de l'équipe de maîtrise d'œuvre.**

Phase candidatures au terme de laquelle les candidats admis à présenter une offre seront pré-sélectionnés (4 candidats).

Pour la phase de candidature, chaque candidat aura à produire un dossier complet comprenant les pièces suivantes, telles que prévues aux articles L. 2142-1, R. 2142-3, R. 2142-4, R. 2143-3 et R. 2143-4 du Code de la commande publique :

Renseignements concernant la situation juridique de l'entreprise :

- Déclaration sur l'honneur pour justifier que le candidat n'entre dans aucun des cas d'interdiction de soumissionner
- Renseignements sur le respect de l'obligation d'emploi mentionnée aux articles L. 5212-1 à L. 5212-11 du Code du travail

Renseignements concernant la capacité économique et financière de l'entreprise :

- Déclaration concernant le chiffre d'affaires global et le chiffre d'affaires concernant les prestations objet du contrat, réalisées au cours des trois derniers exercices disponibles

Renseignements concernant les références professionnelles et la capacité technique de l'entreprise :

- Déclaration indiquant les effectifs moyens annuels du candidat et l'importance du personnel d'encadrement pour chacune des trois dernières années
- Liste des principales prestations effectuées au cours des trois dernières années, indiquant le montant, la date et le destinataire. Elles sont prouvées par des attestations du destinataire ou, à défaut, par une déclaration du candidat
- Indication des titres d'études et professionnels de l'opérateur économique et/ou des cadres de l'entreprise, et notamment des responsables de prestation de services ou de conduite des travaux de même nature que celle du contrat
- Indication des techniciens ou des organismes techniques, qu'ils soient ou non intégrés au candidat, en particulier de ceux qui sont responsables du contrôle de la qualité
- Description de l'équipement technique, des mesures employées par l'opérateur économique pour s'assurer de la qualité et des moyens d'étude et de recherche de son entreprise
- **Lettre de motivation,**
- **Organisation de l'équipe et compétences, extrait sur 2 affiches A3 recto avec 5 références adaptées à l'objet de la consultation – récente et majoritairement issu du parcours du mandataire**

Pour présenter leur candidature, les candidats utilisent soit les formulaires DC1 (lettre de candidature) et DC2 (déclaration du candidat).

Phase offres au cours de laquelle les candidats devront transmettre leur offre technique et financière.

Pour la phase d'offre, chaque candidat aura à produire un dossier complet comprenant les pièces suivantes :

- L'acte d'engagement (AE) et ses annexes
- La décomposition du prix global forfaitaire (DPGF) comprenant une proposition d'honoraires et une répartition entre co-traitant
- Note méthodologique (5 pages max) élaborée au regard du cahier des charges fourni
- Calendrier prévisionnel avec indication de la disponibilité de l'équipe pour le démarrage de l'étude

Les candidats seront invités à un entretien de 50 minutes qui se déroulera dans des conditions d'égalité de traitement et permettra d'échanger avec chacun des candidats sur :

- la composition globale de leur équipe,
- la méthode de travail et leur perception des objectifs de la commune,
- la proposition financière et le calendrier prévu

Toute pièce graphique faisant référence à un élément de projection relatif à l'objet de la consultation est à proscrire à ce stade de la consultation.

- **Analyse des candidatures et critères d'attribution de la mission d'étude :**

Phase candidatures

Les critères retenus pour la sélection des candidatures sont les suivants :

Composition et compétences de l'équipe

Moyen de mise en œuvre pour la réalisation de la mission

Valeur des références présentées

A l'issue de l'examen des candidatures, seuls les quatre candidats présélectionnés sont invités à participer à la suite de la consultation et à remettre une offre. Les autres candidats sont informés du rejet de leur candidature.

Phase offres

Les critères retenus pour la sélection des candidatures sont pondérés de la manière suivante :

- Valeur technique de l'offre (70%)

La valeur technique de l'offre s'appréciera au regard de :

1. la perception des objectifs de la commune au regard du cahier des charges (30%)
2. la méthodologie de travail proposée par le candidat (30%)
3. la composition et de l'organisation de l'équipe et du planning (10%).

- Prix des prestations (30%)

- **Calendrier de la consultation**

- publication de la consultation : 25 octobre 2021,
- date limite de réception des candidatures : 25 novembre 2021 à 11 heures,
- envoi des pièces administratives nécessaires aux 4 candidatures pré-sélectionnées semaine 49,
- date limite de réception des offres : 07 janvier 2022 à 11 heures,
- entretiens avec les équipes pré-sélectionnées courant semaine 3 - 2022.

- **Renseignements complémentaires**

Les renseignements d'ordre administratif et technique peuvent être obtenus en déposant vos questions sur la plate-forme de dématérialisation des marchés : <https://marches.montpellier3m.fr/?page=entreprise>.
EntrepriseHome.

- **Organisme chargé des procédures de recours**

Tribunal Administratif de Montpellier
6 rue Pitot 34063 MONTPELLIER CEDEX 2
Tel : 0467548100
Courriel : greffe.ta-montpellier@juradm.fr

- **Composition du groupe de travail**

- les services de l'Etat : UDAP, DREAL, DDTM,
- le Conseil Départemental représenté par le service urbanisme prospective,
- la métropole Montpellier 3M
- la commune, représentée par Madame le Maire et les élus concernés,
- le CAUE de l'Hérault,
- l'équipe retenue.

- **Rôle du CAUE de l'Hérault**

Le CAUE de l'Hérault a été missionné par la municipalité, dans le cadre d'une convention, pour qu'il l'accompagne tout au long de la démarche. Dans un premier temps, le CAUE est chargé d'assurer le suivi de la mission d'étude de définition urbaine, confiée à l'équipe retenue en participant aux différentes phases. Il assurera l'articulation avec les différents projets que la municipalité souhaite mener en parallèle ou suite à l'étude : intégration des résultats à la révision PLU, projets opérationnels, interventions sur les espaces publics, ce en partenariat continu avec les services de la métropole Montpellier 3M et du Conseil Départemental de l'Hérault.

CAUE de l'Hérault
19 rue Saint Louis
34000 Montpellier
tél : 04 99 133 700

34
— Hérault
c | a.u.e
Conseil d'architecture, d'urbanisme
et de l'environnement