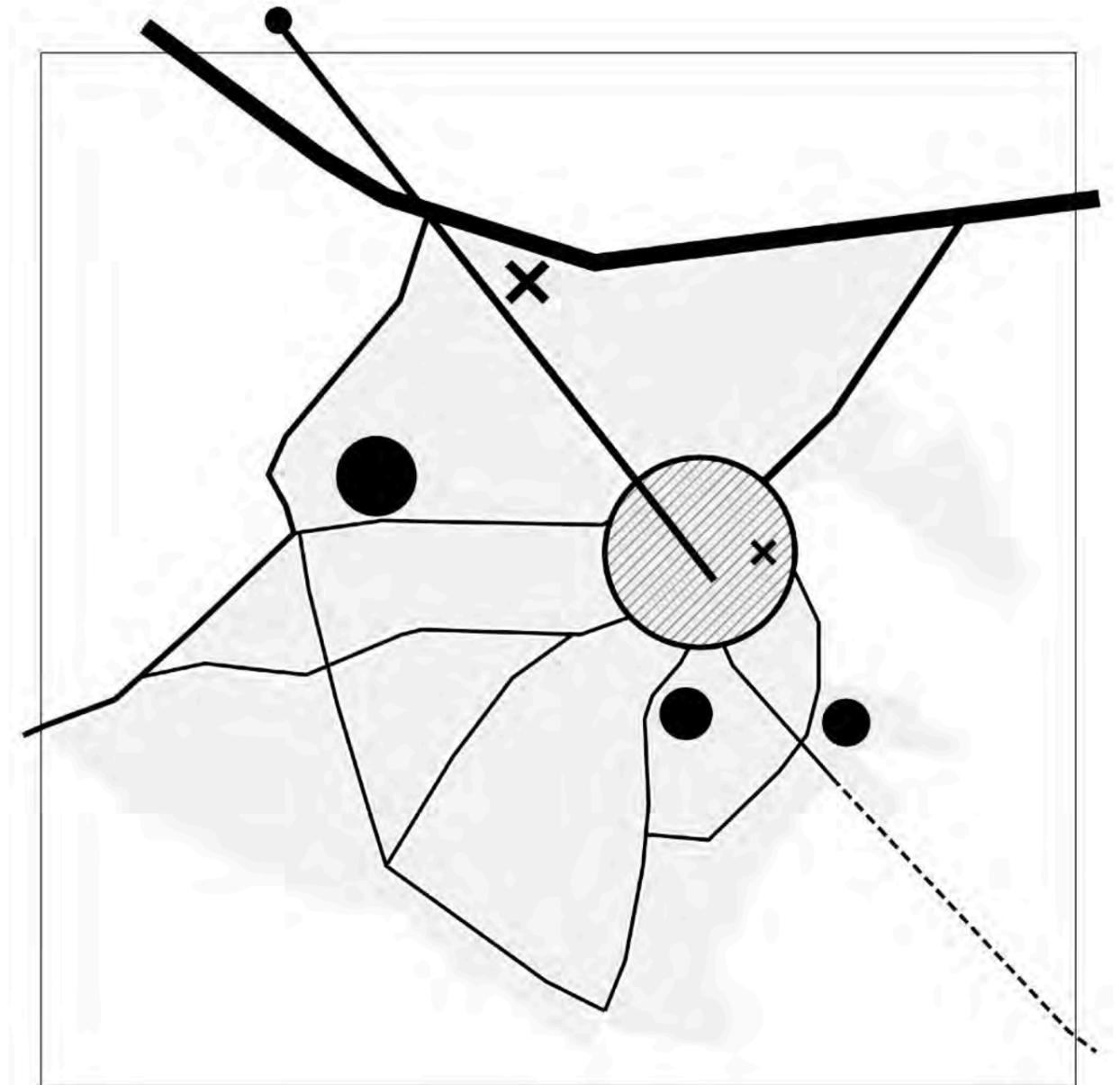


COMMUNE DE VILLENEUVE-LÈS-MAGUELONE

ÉTUDE DE DÉFINITION URBAINE THÉMATIQUE ET SECTORIELLE

Phase 1 : Diagnostic orienté
COPIE du 03 Juin 2022



Sommaire

Avant-propos

- Rappel du contexte et des objectifs de la mission
- Planning prévisionnel

De la ville singulière à la ville générique

- Permanences géographiques et grand paysage
- Valeur patrimoniale et inscription dans la continuité de l'histoire villeneuvoise
- Les dynamiques à l'oeuvre depuis les années 70

Des espaces publics fonctionnels, des équipements accueillants

- Centralité, polarités et proximités
- Typologie orientée des espaces publics
- Le paysage en ville
- La mobilité dans tous ses états

Les limites de la croissance et les potentialités

- Approche transversale des risques et de la capacité de résilience face au changement climatique
- Dimension réglementaire et nouvelles limites du développement
- Potentialités d'un urbanisme circulaire : gisements fonciers et réinvestissement urbain / immobilier

Enjeux et trajectoires possibles

- Regards des villeneuvois et synthèse des propositions
- Trajectoires possibles
- Enjeux à l'échelle communale et espaces stratégiques
- Enjeux à l'échelle de la zone agglomérée et espaces stratégiques
- Redéfinition des 3 secteurs pré-ciblés

Focus sur les secteurs

- Avenue de Palavas
- Zone d'activité et avenue de la Gare
- Secteur de la Gare
- Centralité historique

Avant-propos



1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA MISSION

Intentions de l'équipe municipale

Mettre au point un projet commun en informant et en concertant

Penser l'espace public villeneuvois au service au service de la convivialité et du lien social

Contrôler les projets de logements porter les efforts sur le logement social et la rénovation des logements vacants

Concevoir en centre-ville des espaces multi-usages

Arborer le centre-ville

Engager une réflexion sur le plan de circulation et les espaces de stationnement

Favoriser les déplacements doux

Phase 1

Définir les fondamentaux, le socle du projet

Permanences géographiques et les évolutions paysagères :

- Fondements de la croissance, évolution de la morphologie urbaine
- Traitements et usages actuels des limites, silhouette de la ville
- Approche transversale des risques inondation et du contexte hydrographique

Fonctionnement urbain, déplacements et usages actuels :

- Observation d'usages, parcours du quotidien, lieux générateurs de déplacements, ambiances et état des espaces publics
- Comptages de trafic (5) et caractérisation de l'offre de stationnement sur 1 journée et une nuit
- Caractérisation des mobilités douces et qualification de la desserte cyclable, transports en commun

Cadre bâti, foncier et les potentialités de développement / réinvestissement :

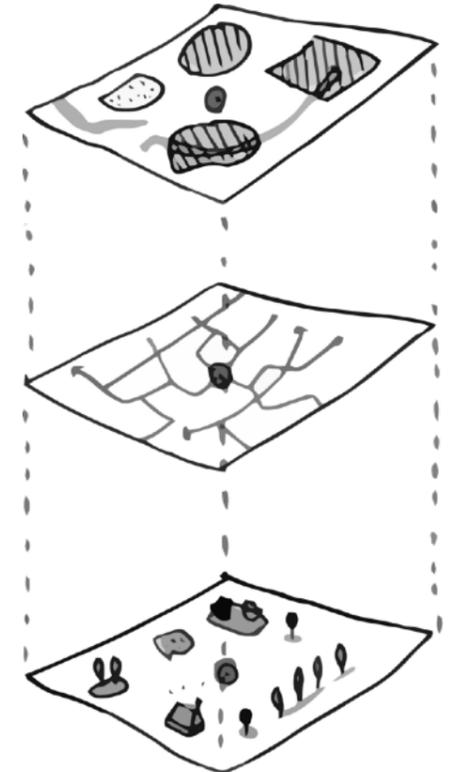
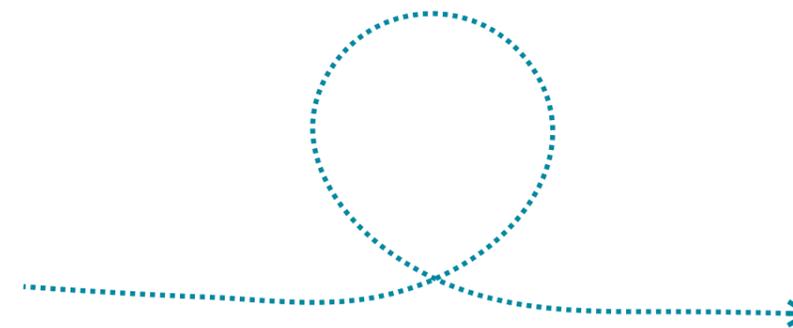
- Expertise sur les potentialités du centre ancien et sa valeur patrimoniale + analyse du marché immobilier
- Gisements fonciers ou immobiliers / lieux à préserver

Phase 2

Dessiner les lignes directrices du projet

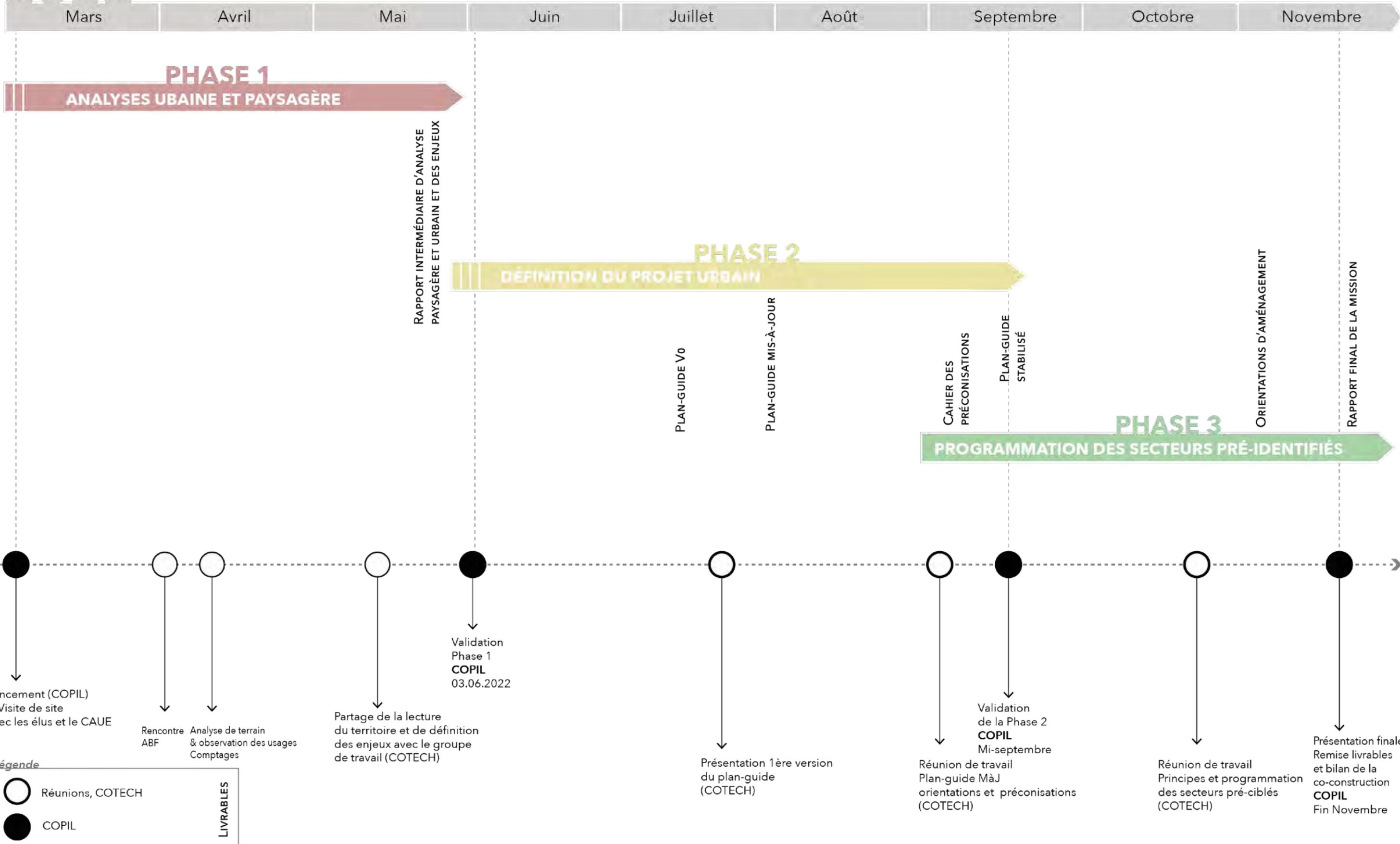
Phase 3

Programmer et décliner les secteurs pré-identifiés



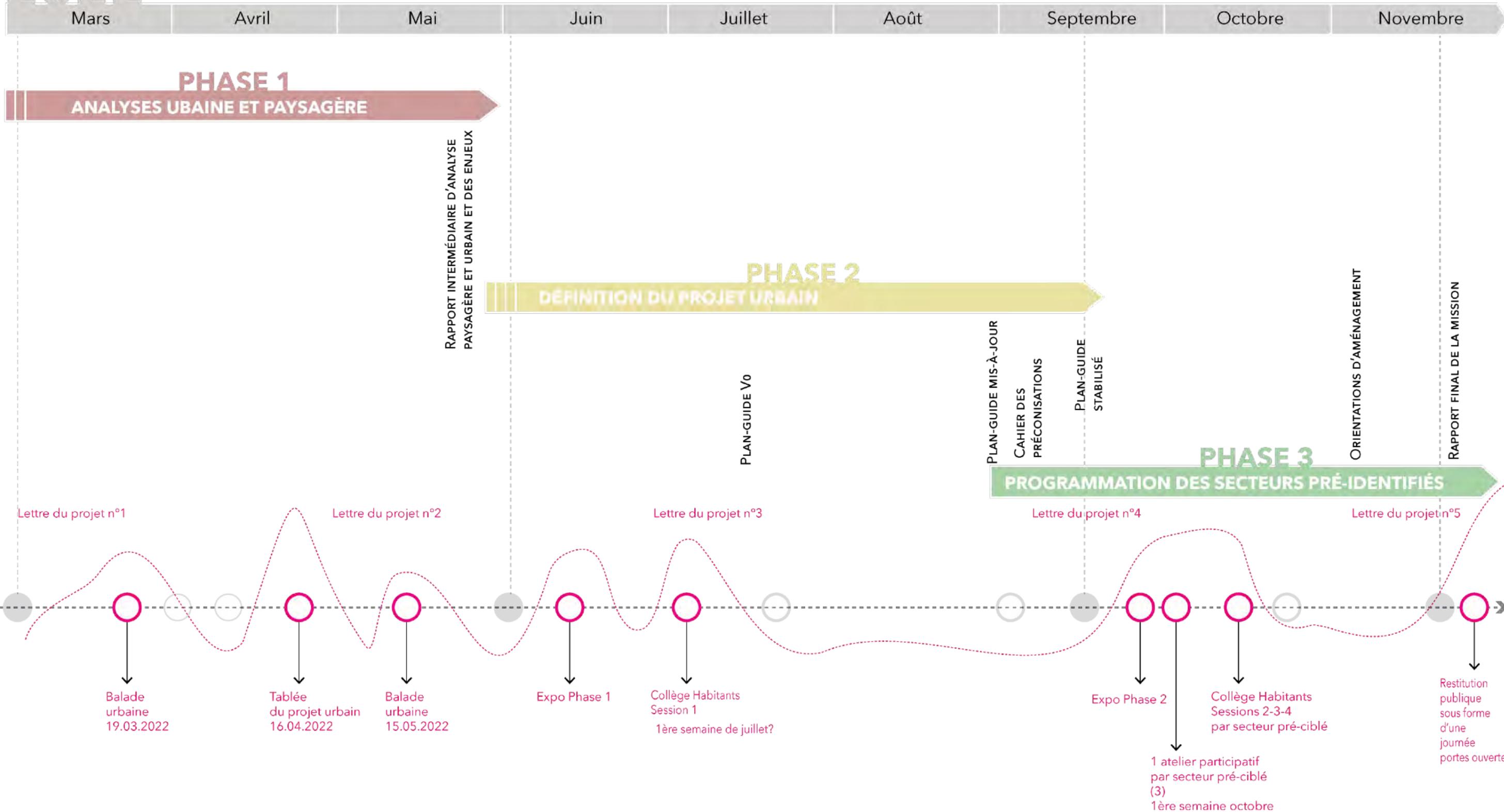
2. RAPPEL DU PLANNING DE LA MISSION

2022



2. RAPPEL DU PLANNING DE LA CO-CONSTRUCTION DU PROJET

2022



3. ANTICIPER ET AGIR DANS L'INCERTITUDE

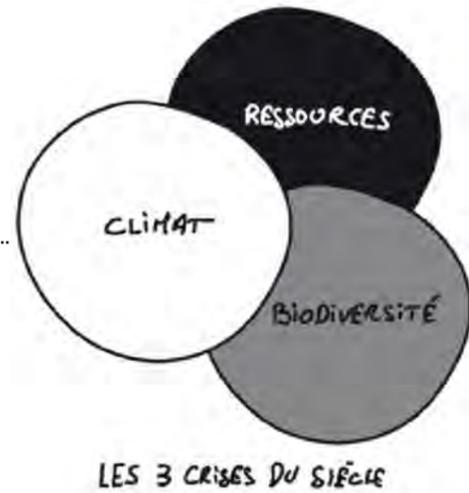
Des constats métropolitains aux objectifs nationaux

UN CHANGEMENT CLIMATIQUE DÉJÀ PERCEPTIBLE

MONTPELLIER MÉTROPOLE #CLIMACT

- + d'épisodes de forte **chaleur**
- + **0,3°C** par décennie depuis 30 ans
- + de **pluies** intenses
- + de périodes de **sécheresse**
- + 340 arrêts de **catastrophes naturelles** depuis 30 ans
- + **6 cm** environ du niveau de la mer depuis 25 ans

Quelques constats locaux



+1.1°C → +2°C → +?°C

Risques accrus pour les systèmes naturels et humains



445 m² artificialisés
en moyenne par habitants au niveau national

Consommation d'espace **divisée par 2**

Zéro artificialisation nette
Au niveau de l'Occitanie

Zéro artificialisation nette
Au niveau national

Réduction des émissions de gaz à effet de serre **-40%**

Fin des ventes de véhicules thermiques et hybrides

10.5 tonnes de CO₂ par habitant

70% des émissions de CO₂ proviennent des transports, du chauffage et de l'alimentation

2 tonnes de CO₂ par habitant

Sources : Rapport du GIEC AR6 SRADDETT Occitanie



De la ville singulière à la ville « générique »

1. PERMANENCES GÉOGRAPHIQUES ET GRAND PAYSAGE

Un territoire marqué par la présence de l'eau



❶ Le noyau villageois

2a L'Estagnol

2b + les Salins + les roubines
= système hydraulique lié à un effondrement karstique

❸ La vallée de la Mosson

❹ La ceinture 'agricole'

A En bleu, zone inondable au PPRI

Le noyau villageois est compact et installé sur un léger relief.

Autour, une ceinture d'espaces 'agricoles' (ou anciennement agricoles) qui crée une lisière avec territoire alentour marqué par la présence de l'eau :

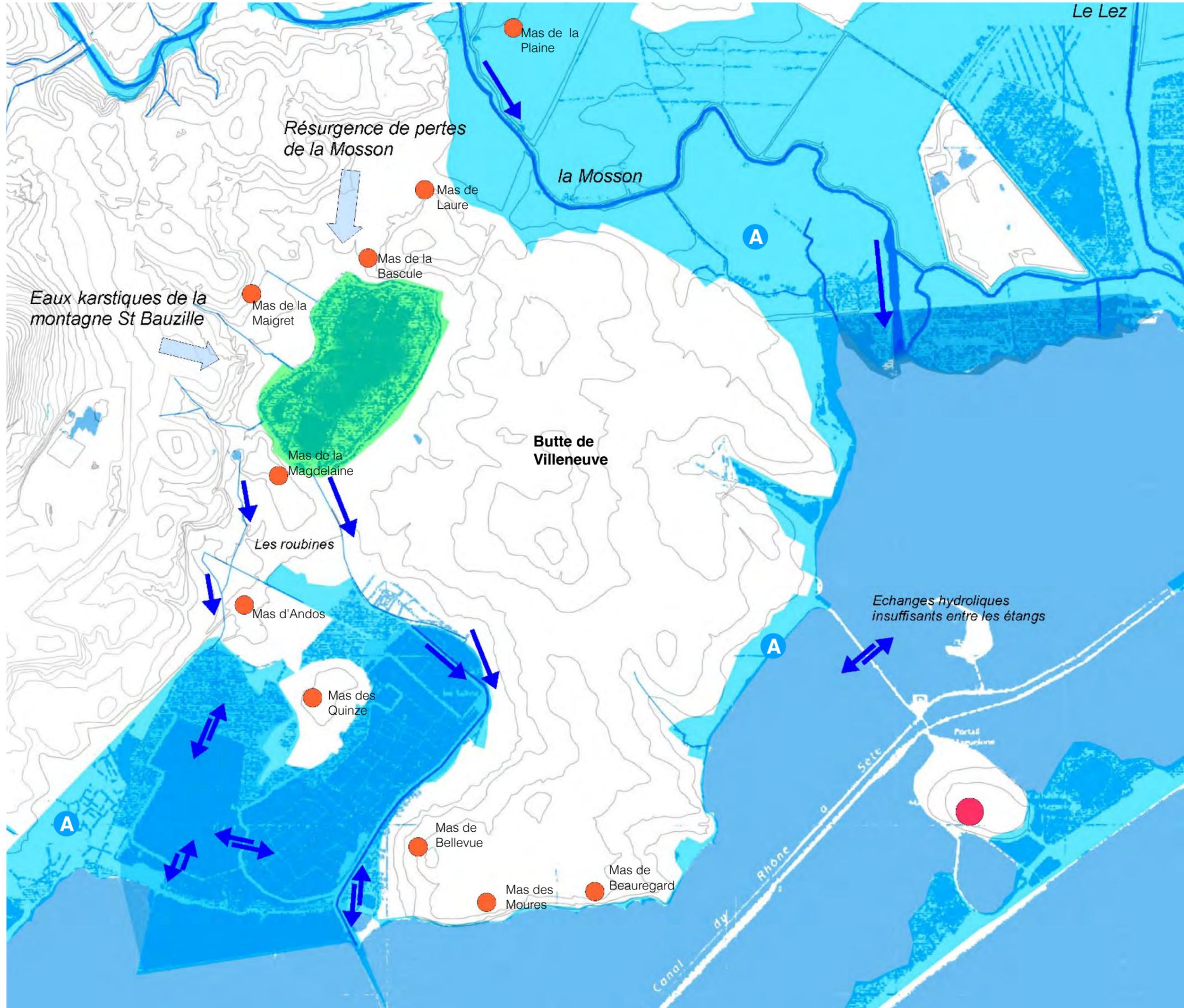
- Les étangs au sud et à l'est,
- la vallée de la Mosson au nord
- L'Estagnol et les Salins à l'ouest.

Le territoire urbain de Villeneuve-lès-Maguelone et sa ceinture agricole sont en **situation de quasi insularité**.



1. PERMANENCES GÉOGRAPHIQUES ET GRAND PAYSAGE

Le parcours des eaux, la ligne des Mas



Principes de fonctionnement des Salins (IARE, 1996) En orange, la localisation des Mas / Paule Green 2006

A En bleu, zone inondable au PPRI

Le **parcours de l'eau** est la **matrice du territoire** Villeneuveois, c'est un élément de 'culture locale' essentiel pour aborder la transformation de ce territoire. La création récente de bassins secs autour de la zone urbanisée s'inscrit dans une prise de conscience plus aigüe de ces questions.



1. PERMANENCES GÉOGRAPHIQUES ET GRAND PAYSAGE

Paysage et patrimoine naturel



a - Entrée est par la route de Palavas, marquée par le Thot et le franchissement de la Mosson

b - Passage à gué de la Mosson, en contrebas du Mas de la Passerelle par la 'route de Villeneuve'

c - Entrée nord 'historique' par le Pont de Villeneuve datant de 1778 (classé à l'inventaire des MH). La route D185E4 qui passait par la halte gare et un passage à niveau a été déviée et rabattue au sud de la gare

d - Entrée ouest créée par le raccordement de la D185 sur la D612 par un échangeur en 1989.

e - Route de Mireval accompagnant la voie de chemin de fer.

 La halte gare, 5mn de train de la gare Saint-Roch

Un territoire au coeur de la Métropole marqué par 6 entrées : 5 seuils constitués par les axes routiers et une halte gare, très proche temporellement du coeur de Montpellier (5 minutes).

A la fois indépendante de la conurbation Montpelliéraine et Ville à la forte identité territoriale, Villeneuve-lès-Maguelone est aussi dans une **très grande proximité au coeur de la métropole**.

Ce rapport au territoire géographique et humain est assez unique à l'échelle de la Métropole, ici plus qu'ailleurs, **les seuils de la Ville sont importants au quotidien**.

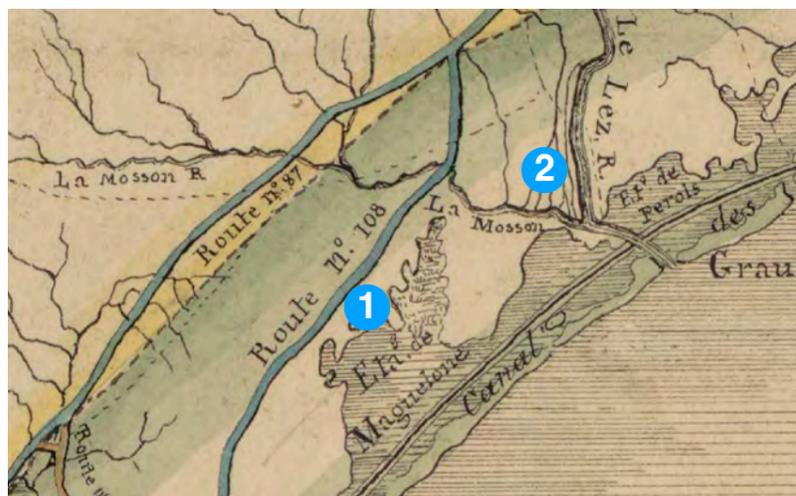


1. PERMANENCES GÉOGRAPHIQUES ET GRAND PAYSAGE

Un territoire structuré par un axe



Carte générale de la France. 092, [Montpellier]. N°92. Feuille 116 / [établie sous la direction de César-François Cassini de Thury en 1778]



Carte du département de l'Hérault indiquant le projet de répartition du service des Ponts et chaussées en quatre arrondissements d'ingénieurs / dressée par Gautron. 1830

Ici, quelques années avant la construction de la voie ferrée, on observe bien la représentation du **territoire Villeneuvois** sous la forme d'une **langue de terre, quasi-presqu'île**.

- 1 Interface Estagnol / Salins créée par la voie ferrée
- 2 Confluence de la Mosson et du Lez, modifiée lors de la création du Thot
- 1 Pont de Villeneuve
- 2 Noyaux villageois
- 3 Cathédrale de Maguelonne



Carte d'Etat Major 1866, source IGN.

Au XVIII^e siècle, la Mosson est encore formellement un affluent du Lez, et l'effondrement karstique (la doline) forme une continuité. Le village de Villeneuve-lès-Maguelonne s'inscrit alors sur un axe allant des abords du Pont de Villeneuve jusqu'à la Cathédrale. Cette route est une impasse. La création de la voie ferrée autour de 1842/48 marque une transformation profonde du paysage communal, notamment par une dissociation entre les Salins et l'Estagnol.

La voie ferrée, un peu délaissée aujourd'hui est un élément majeur et de nature anthropique, au même titre que les salins dans l'histoire Villeneuvoise.

Un territoire marqué très profondément par la création de voie ferrée (Montpellier Sète) autour de 1845 et par la création du Thot autour de 1960.



1. PERMANENCES GÉOGRAPHIQUES ET GRAND PAYSAGE

Un territoire structuré par un axe



1964, source IGN. La Place de l'église domine le ruisseau de la Capouillère et offre une vue sud-est sur les étangs, la Cathédrale et le Lido. Les rue étroites d'un village compact et tourné vers lui-même se prolongeaient ici par cette place sinueuse et la vue offerte vers le grand paysage dans la direction de l'axe central du village.



1990, malgré l'extension communale vers le sud-ouest, le belvédère au sud de la Place de l'église offrait encore il y a 30 ans, un panorama sur la cathédrale et le lido

Vers le Pont de Villeneuve, vers la gare, avant, le seul lien vers l'extérieur



1. PERMANENCES GÉOGRAPHIQUES ET GRAND PAYSAGE

Un territoire structuré par un axe



1500m de la gare à la Mairie

1400m de la Mairie à la Digue du Pilou

1500m de la digue du Pilou à la Cathédrale

L'axe **Pont de Villeneuve / Cathédrale**, devenu au milieu du XIXème l'axe de la gare à la Cathédrale est l'**axe majeur** de la construction de Villeneuve.



1. PERMANENCES GÉOGRAPHIQUES ET GRAND PAYSAGE

Un village compact transformé en ville 'diffuse'



1955, source IGN



2021, source IGN

L'expansion urbaine a été très importante à partir de 1985.

La **superficie du noyau villageois** a été **multipliée par 8 en 35 années**.

Cette conquête vers l'extérieur s'est faite par rangs successifs.

Par exemple au croisement de la rue des Aigrettes et du boulevard des Moures, deux maisons d'avant 1930 se sont ainsi retrouvées intégrées à l'habitat individuel des années 90.



Ce **modèle d'expansion** doit être aujourd'hui limité : Il est **consommateur d'espace**.

Cette consommation se fait au détriment de la **ceinture 'agricole' et 'naturelle'** entourant le noyau urbain. Cette ceinture contribuant fortement à la qualité du cadre de vie et à l'identité villageoise.

Une expansion urbaine très importante à partir de 1985. La superficie du noyau villageois a été multipliée par 8 en 35 années.

La **compacité du village** (devenue ville) est une caractéristique à préserver absolument, cela permettant de conserver un grand **rapport de proximité entre ville et 'grand paysage'**.

Du fait des futures réglementations d'urbanisme et plus généralement des politiques publiques (ZAN) cette conquête vers l'extérieur est probablement un modèle épuisé.



1. PERMANENCES GÉOGRAPHIQUES ET GRAND PAYSAGE

La ceinture agricole et naturelle

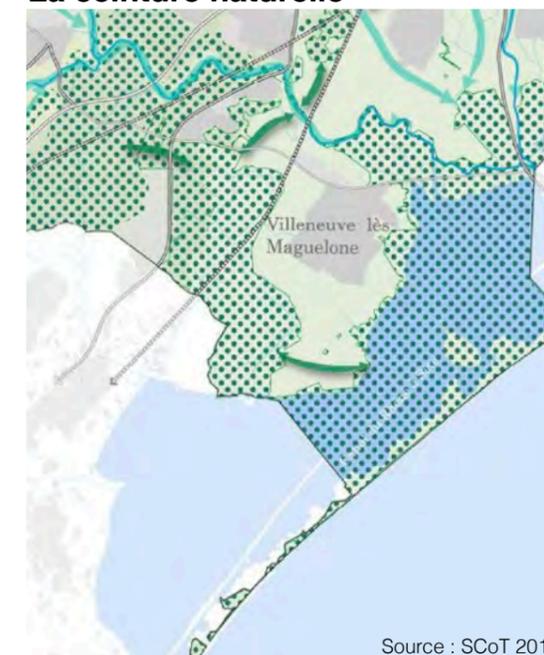


La ceinture agricole



- Valoriser la diversité et les potentiels des sols agricoles
- Terres à forte valeur agricole (AOP/IR, irrigation, potentiel global des sols fort à très fort) -P-
 - Les arcs du territoire, des vocations agricoles différenciées -R-
- Deployer la politique agroécologique et alimentaire
- Espaces supports de déploiement de la politique agricole et alimentaire -P-
 - Grands domaines supports potentiels de fermes ressources -R-

La ceinture naturelle



- Réservoir surfacique de biodiversité trame verte -P-
- Réservoir surfacique de biodiversité trame bleue -P-
- Réservoir linéaire de biodiversité trame bleue -P-
- Corridor écologique trame bleue -P-
- Corridor écologique trame verte -P-

Enjeux :

- Préserver et conforter la vocation agricole de ces espaces en assurant la pérennité de la fonction et de l'usage agricole à travers la définition durable des limites entre les espaces urbains et les espaces agro-naturels. Travailler sur les franges urbaines via l'entretien des chemins, la mise en scène des vues et la création d'aménités publiques (bancs...)
- Préserver et valoriser la valeur paysagère des espaces naturels et agricoles reconnus à travers la loi littoral, le SCoT et le futur PLUi



1. PERMANENCES GÉOGRAPHIQUES ET GRAND PAYSAGE

Une relation au contexte renforcée par un réseau de cheminements



Le territoire communal est traversé de nombreux cheminements carrossables. Ces **parcours sont globalement assez fréquentés au sud** de la ville et aux abords des étangs. Les **vues** très dégagées sur les étangs et la mer sont **emblématiques** des paysages communaux.

Ces espaces, probablement assez méconnus à l'extérieur de Villeneuve attirent peu les visiteurs extérieurs qui se limitent généralement aux abords de la Cathédrale et du Lido.

La promenade est essentiellement le fait des habitants, qui profitent ici d'un cadre de vie exceptionnel.

Ce cadre est probablement une des explications du rythme de l'arrivée de nouveaux habitants et du désir d'installation dans ce périmètre.

Ces espaces constituent de fait une part importante de 'l'espace public' de qualité de Villeneuve-lès-Maguelone.

Une **lisière urbaine franche** et un contexte géographique magnifique, permettent au citadin de marcher dans la 'campagne' en regardant la mer, à 5mn à pied de chez lui.

Ces cheminements participent à 'l'**espace public communal** : Ils en sont un élément essentiel et valorisant



1. PERMANENCES GÉOGRAPHIQUES ET GRAND PAYSAGE

Paysage et patrimoine naturel



« J'aime beaucoup mon village, je trouve qu'il y fait bon vivre grâce à sa situation géographique proche de la mer et de ses espaces naturels. Il faut les protéger. »



1. PERMANENCES GÉOGRAPHIQUES ET GRAND PAYSAGE

Paysage et patrimoine naturel



Propositions d'habitants :

- Améliorer et mettre en scène les chemins vers les étangs et la plage (signalétique, bancs, accès...)
- Créer une chasse au trésor ou un parcours pédagogique pour découvrir la biodiversité et le patrimoine architectural et paysager



2. VALEUR PATRIMONIALE ET INSCRIPTION DANS LA CONTINUITÉ DE L'HISTOIRE VILLENEUVOISE

Historique

Les premières mentions de Villeneuve-lès-Maguelone dans les textes remontent à **819**, dans un acte de donation de Louis le Débonnaire à l'évêque de Maguelone, de la ville de Villanova et de ses dépendances (*quamdā villam que est in territorio Magalonensi, cujus vocabulum es Villanova, sicuti eam Robertus comes in beneficium habuit in Cartulaire de Maguelone*, T.1., II, p.3., Tr. J.Rouquette, A.Villemagne, Montpellier, 1912). A cette même date est également mentionné le château du castrum de Villeneuve-lès-Maguelone (*castellum, castrum de Villanova in territorio Magalonensi in arch. de l'égl. de Maguelone*, H. L. I, pr. c. 53).

Au Moyen-Age, l'habitat se développe sur le continent, une ville neuve est aménagée. Au XIIe siècle, les habitants obtiennent des privilèges importants de la part de l'évêque Bérenger de Frédol.

La charte du 23 mars **1294** jette les bases d'un premier pouvoir communal. La **population commence à être à l'étroit dans les remparts** ; des habitats se développent au pied de la colline Saint-Baudille et au bord de la Mosson.

Jusqu'à la Révolution française, la vie économique des habitants s'articule autour de l'**agriculture, l'élevage, la pêche**, la culture de la **vigne** (mentionnée dès le XIIe siècle dans le cartulaire de Maguelone) mais également celle du **sel**. Autour des étangs de l'Arnel et de Vic, se développe en effet l'exploitation salinière sous le contrôle du chapitre cathédral. (...)

La vie spirituelle de la communauté s'épanouit autour de l'église Saint-Étienne, construite au XIIe siècle, alors que l'**évêché de Maguelone est transféré à Montpellier en 1536** (Eccl. S. Stephani Villanovani, 1152 (G. christ. VI, inst. c. 356)). L'**ancienne cathédrale est même démantelée sur ordre de Louis XIII en 1632** par peur qu'elle ne serve de place forte aux protestants ainsi qu'aux Espagnols et aux Anglais qui naviguent près des côtes françaises.

Un poste de surveillance est d'ailleurs aménagé au XVIIIe siècle sur le littoral afin de lutter contre les attaques des corsaires.

Cette translation du siège épiscopal confirme et ouvre une période de déclin pour la communauté. La création du port de Sète en 1666 et l'aménagement canalisé du Lez qui ruinent l'économie locale, ainsi que la persistance d'un climat ambiant malsain dû à la présence des étangs achèvent la **décrépitude du village à la veille de la Révolution française avant son renouveau au XIXe siècle**. Un rapport de l'intendant Le Nain dénombre **603 habitants en 1744 alors qu'on en comptabilisait environ 2 000 en 1610**.

À partir de 1790, la commune est dotée d'un conseil municipal et la communauté traverse la Révolution française et les changements de régimes politiques du XIXe siècle avec parfois quelques secousses. En soutien à la restauration des Bourbons, la commune décide de changer de nom pour celui de Villeneuve-Angoulême par décret royal du 18 avril 1816, faisant référence au duc d'Angoulême, fils aîné du futur Charles X. Ce nom est abandonné après l'avènement de Louis-Philippe par ordonnance du 7 janvier 1831.(...)

Les délimitations du territoire communal connaissent aussi des modifications : une partie est distraite en 1808 au profit de la commune de Fabrègues ; une autre en 1850 afin de permettre la création de la commune de Palavas-les-Flots qui bénéficient aussi d'amputations des communes de Lattes et Mauguio.

Malgré ces pertes territoriales, la population de la commune s'accroît tout au long du siècle : alors que **720 habitants sont recensés en 1793, 1633 le sont en 1901**. L'économie prospère grâce à la **réouverture des salins en 1830**. La Société des salins de Villeneuve met en place des ateliers de salaison procurant ainsi beaucoup de travail aux habitants

L'autre grand secteur d'activité est celui de la viticulture. La commune se spécialise à partir de 1840 dans le raisin de table Chasselas qui finit par représenter 70% des surfaces cultivées en vigne.

Un **marché aux raisins** s'installe sur la **place de l'église**. A partir des années **1860** cependant, le phylloxéra vient détruire le vignoble villeneuvois. Une parade est trouvée avec la **culture de la vigne sur le littoral** (le sable empêchant la propagation de la maladie). À partir de 1883, la plage de la commune est divisée en lots attribués à des vigneron dont les baux sont renouvelés régulièrement.

La physionomie du littoral s'en trouve bouleversée et entraîne des relations conflictuelles entre la municipalité et le propriétaire du domaine de Maguelone, Frédéric Fabrège. En effet, l'**accès à la plage se faisait jusqu'alors en barque**. En 1888, souhaitant aider ces exploitants vigneron, le maire envisage la **création d'un chemin reliant Villeneuve à la mer** en traversant l'île de Maguelone. Des désaccords entre le maire et le propriétaire feront retarder le projet. Ce dernier, pour marquer son territoire fait ériger une grande arche qui existe toujours aujourd'hui à l'entrée de son domaine, face au village.

Pendant cette période de développement économique, la physionomie du village se transforme profondément : les **remparts sont abattus en 1836**, la **ligne de chemin de fer est aménagée en 1839** ; une nouvelle mairie et un nouveau groupe scolaire sont aménagés au début du XXe siècle sous la mandature de Marius Bouladou. L'éclairage public se modernise avec l'acquisition de lampes réverbères en 1887 puis l'aménagement du réseau électrique par la Compagnie d'électricité de Montpellier dans les années 1910. Un terrain d'aviation est installé sur la route de Palavas en 1911 et restera actif jusqu'en 1926.(...)
Après-guerre, l'ancien monde disparaît petit à petit : les plages ne sont plus cultivées après la dernière adjudication de 1946, les **salins sont fermés en 1968**. A partir de 1969, l'ancienne cathédrale et son domaine sont administrés par l'association des Compagnons de Maguelone qui gère aujourd'hui un Établissement et Service d'Aide par le Travail (ESAT). De l'autre côté de la commune, à l'ouest, c'est une maison d'arrêt qui est inaugurée en 1990.

Par un décret du 5 août 1992, l'orthographe du nom de la commune est modifiée : un « n » est enlevé à Villeneuve-lès-Maguelonne afin de retrouver l'orthographe originelle de Maguelone. (...)

On assiste à une explosion démographique et urbanistique à partir de la fin des années 1960 où 1 797 habitants sont recensés, 5 081 en 1990 et presque 10 000 aujourd'hui. Les lotissements ont désormais remplacé les vignes mais le rachat des anciens salins par le Conservatoire du littoral en 1992 et la politique de préservation des étangs laissent espérer un développement urbanistique plus harmonieux.

Extraits augmentés de l'historique du répertoire numérique détaillé des archives de la commune de Villeneuve-Lès-Maguelone (1790- 2017), Rémi EICHHORST, Irian GOOSSENS, CDG34, 2020



2. VALEUR PATRIMONIALE ET INSCRIPTION DANS LA CONTINUITÉ DE L'HISTOIRE VILLENEUVOISE

Identifier les héritages encore en place pour valoriser le récit communal

Une occupation territoriale historique attestée et documentée

1370-1380

Atlas de cartes marines dit «Atlas Catalan» pour Charles V [Extrait]
Abraham Cresques (1325-1387)
BNF, Département des Manuscrits - ark:/12148/btv1b55002481n



1595

Partie du Languedoc, autour de Montpellier, depuis Balaruc jusqu'à Saint-Gilles
Jacques Fougeu, cartographe (1575-1645)
BNF, GED-3105 - ark:/12148/btv1b8441930q



1641

Diocèse de Montpellier
Jean Cavalier, géographe (16.-16..)
BNF, département cartes et plans, GE DD-2987 - ark:/12148/btv1b85924513



1777-1779

Carte générale de la France. 092, [Montpellier] dite Carte de Cassini
César-François Cassini de Thury, cartographe (1714-1784)
BNF, département cartes et plans, GE FF-18595 - ark:/12148/btv1b530951700



1807

Plans par masse de culture
Villeneuve-lès-Maguelone - 3 P 3415-34
AD de l'Hérault, Pierres Vives - ark:/37279/vta5596e3443f9a3/dao/0/1



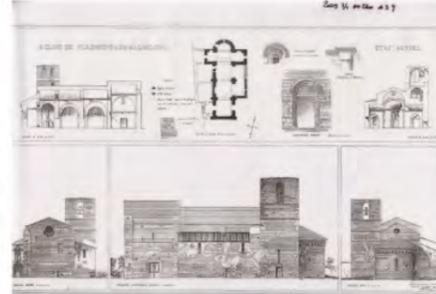
L'Église Saint Étienne



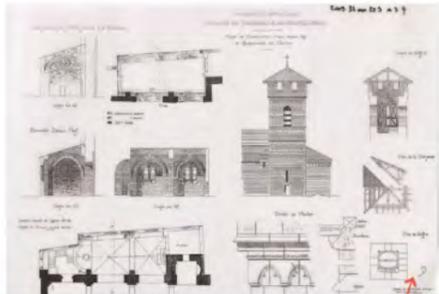
1822 Dessin de JM Amelin



1888 Photos Médéric Mieusement



1894 Etat actuel Henri Nodet



1898 Projet de construction d'une basse nef et restauration du clocher



Début XXe Photo Georges Esteve

L'Église Saint Étienne

La fontaine publique

Les permanences et évolutions



1822 Dessin de JM Amelin



Début XXe Carte postale

Les disparitions

La porte du Pilou

La porte Saint Laurent
et les remparts

La roubine
et les fossés



1822 Dessins de JM Amelin

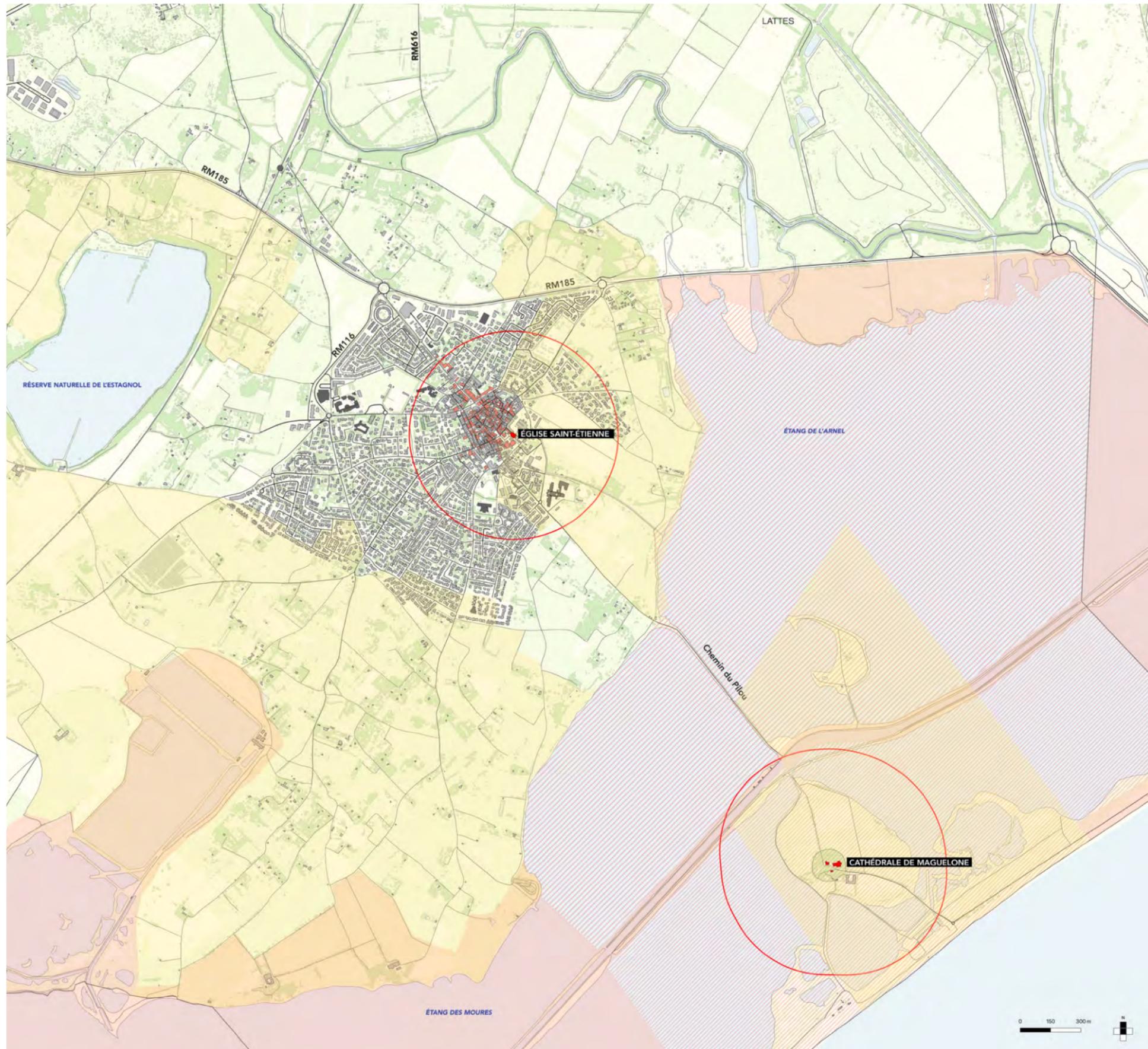


1822 Cadastre Napoléonien



2. VALEUR PATRIMONIALE ET INSCRIPTION DANS LA CONTINUITÉ DE L'HISTOIRE VILLENEUVOISE

Identifier les héritages encore en place pour valoriser le récit communal

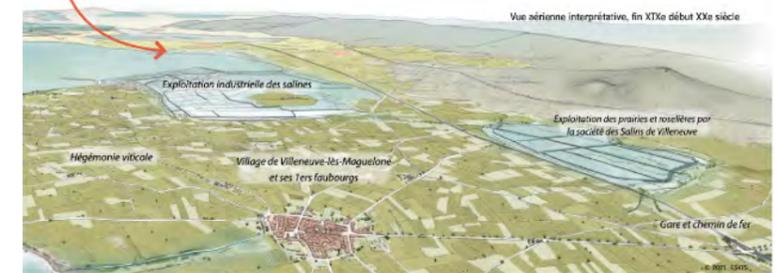


Légende

- Bâtiments classés ou inscrits
- Bâtiments remarquables
- Protection au titre des abords des monuments historiques
- Sites classés ou inscrits
- Zone de protection Monument historique
- Zone de présomption de prescription archéologique

Évolution de la tache urbaine du XIXe siècle à nos jours

Extrait du diagnostic paysager Juillet 2021
Aménagement modes doux du chemin du Pilou à Villeneuve-lès-Maguelone
 MOA 3M MOE ESKIS



Lieu	Type de classement	Date de classement	Superficie (ha)
Étangs et le bois des Aresquiers, les étangs de Vic, d'Ingril et de Pi	Classé	05/12/1978	3003,68
Étangs de l'Arnel et du Prévost	Classé SC1994080501	05/08/1994	314,05
Étang de Pierre Blanche, Prévost, Arnel et Moures	Inscrit	04/06/1942	49,8
Abords de la cathédrale de Villeneuve les Maguelone	Inscrit	25/07/1974	10,19
Abords de la cathédrale de Villeneuve les Maguelone	Zone de protection Monument historique ZP1964021301	13/02/1964	820,01



2. VALEUR PATRIMONIALE ET INSCRIPTION DANS LA CONTINUITÉ DE L'HISTOIRE VILLENEUVOISE

Identifier les héritages encore en place pour valoriser le récit communal

Quelques vestiges notables



Base de rempart, parement en pierre de taille



Passage Notre Dame, arrachement de l'ancienne porte



Rue des remparts, portion de rempart encore visible, arrachement



Linteau en accolade XVIe/XVIIe masqué par enduit couvrant

Le **centre ancien** de Villeneuve-lès-Maguelone, à l'instar de ceux dans la plupart des villes de l'aire métropolitaine de Montpellier et de l'Hérault, présente une **architecture typique du XIXe siècle et du début du XXe siècle**.

La **prospérité** liée à la réouverture des salins en 1830 et à l'activité viticole à partir de 1840 va **profondément modifier le cadre bâti issu de la période médiévale** et de la Renaissance. De l'architecture publique à la maison bourgeoise en passant par les petits immeubles d'habitation, les **façades** du cadre bâti sont pour la plupart **remaniées** à cette époque et l'**abattement des dernières fortifications encore existantes en 1836** permet la création de faubourgs caractérisés par des **alignements de belles maisons vigneronnes**, si spécifiques du paysage des bourgs héraultais.

Cependant, et c'est là une des caractéristiques du centre ancien de Villeneuve-lès-Maguelone, nombreuses sont les permanences d'architecture bien plus anciennes, notamment des XVIe et XVIIe siècle. Parfois sous forme de vestiges assimilés avec plus ou moins de pertinence à des remaniements plus récents, parfois dans leurs dispositions d'origine en quasi-totalité.

Ces **permanences dans le cadre bâti** du centre ancien, finalement assez rares à cette échelle urbaine, donnent un éclairage objectif sur la richesse et l'importance passée du bourg Villeneuvois, tout en lui conférant des ambiances évocatrices du Moyen-Age, comme on peut en retrouver dans le centre ancien de Montpellier.

A l'heure actuelle, l'**identification du bâti remarquable est générique** et ne fait en rien ressortir l'importance de ces témoins et les spécificités propres à chaque typologies bâties ni aux éléments d'architecture participant à cette identité (CF. § 3)

ENJEUX/OBJECTIFS :

Un **repérage qualitatif et gradué du bâti remarquable, par typologie de bâti**, et par éléments de qualité architecturale participant à la valeur patrimoniale de l'ensemble ;

Documentation et **valorisation des vestiges d'héritages anciens** ou partiellement disparus participant à la connaissance et à l'identité historique de la ville et permettant aux habitants de se réapproprier un récit historique ;

Une **signalétique d'interprétation** pourra opportunément accompagner cette valorisation



2. VALEUR PATRIMONIALE ET INSCRIPTION DANS LA CONTINUITÉ DE L'HISTOIRE VILLENEUVOISE

Identifier les héritages encore en place pour valoriser le récit communal

Antérieur au XVII^e siècle



Fenêtre de type gothique avec linteaux trilobés en arc brisé



Succession de portes et boutiques à arc en plein cintre, immeuble en pierre de taille

XVII^e siècle



Fenêtre à demi-croisée de type seconde Renaissance avec encadrement à nervures prismatiques surmontée d'une archivolte filante

Encadrement à bossage de porte tierce ; on peut supposer que l'entablement droit supportait un fronton ouvragé



Encadrement de porte à fronton segmentaire avec haut coupé

Encadrement de fenêtre à traverse et meneau sculptés en doucine

XVIII^e siècle



Encadrement de fenêtre à arc surbaissé

XIX^e siècle



Front bâti XIX^e avenue de la gare avec succession de belles maisons de faubourg de type vigneronne



Front bâti XIX^e avenue de Mireval avec succession de belles maisons de faubourg de type vigneronne

XX^e siècle



Décor art nouveau peints et engravés dans l'enduit au ciment naturel, motifs en relief du soubassement

« Il manque une cohérence architecturale au centre du village, il faut redonner du cachet au centre ancien et à notre patrimoine »

Propositions d'habitants :

- Mettre en place un programme de restauration des façades du centre ancien et des équipements publics, la mairie doit être exemplaire sur ce sujet
- Limiter les toits terrasse



2. VALEUR PATRIMONIALE ET INSCRIPTION DANS LA CONTINUITÉ DE L'HISTOIRE VILLENEUVOISE

Quelques dénaturations génériques et chroniques



Quinté : Ventouse de ventilation, unité de climatisation, goulottes électriques, bloc de volet roulant, descente EP en PVC



Décollement d'enduit préformulé sur base ciment portland (absence de perspiration), descente EP rectangulaire en alu



Dispositifs techniques en façade, volet roulant PVC, châssis de porte inadaptée à l'encadrement, BAL en saillance



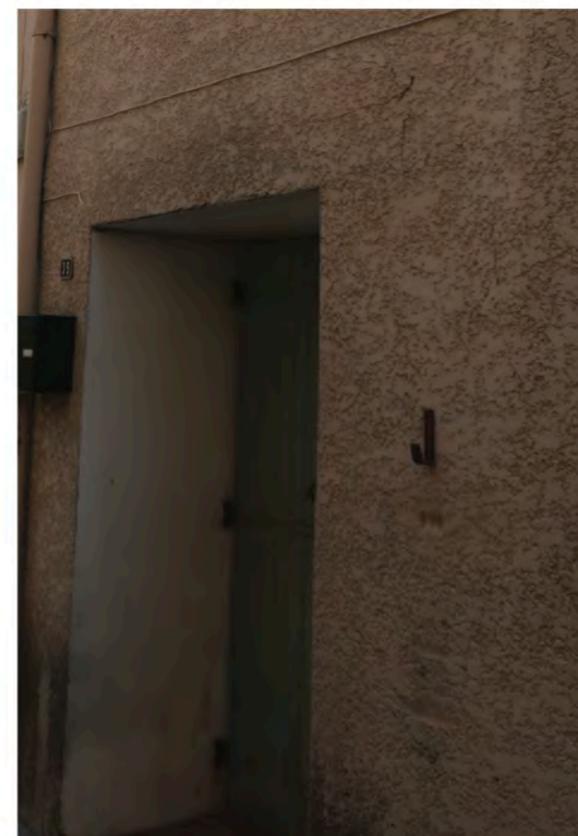
Descentes d'eaux usées en façade



Enduit en sur-épaisseur



Obturation de porte



Finition talochée écrasée d'enduit préformulé



Châssis de porte PVC / alu inadaptée à l'encadrement



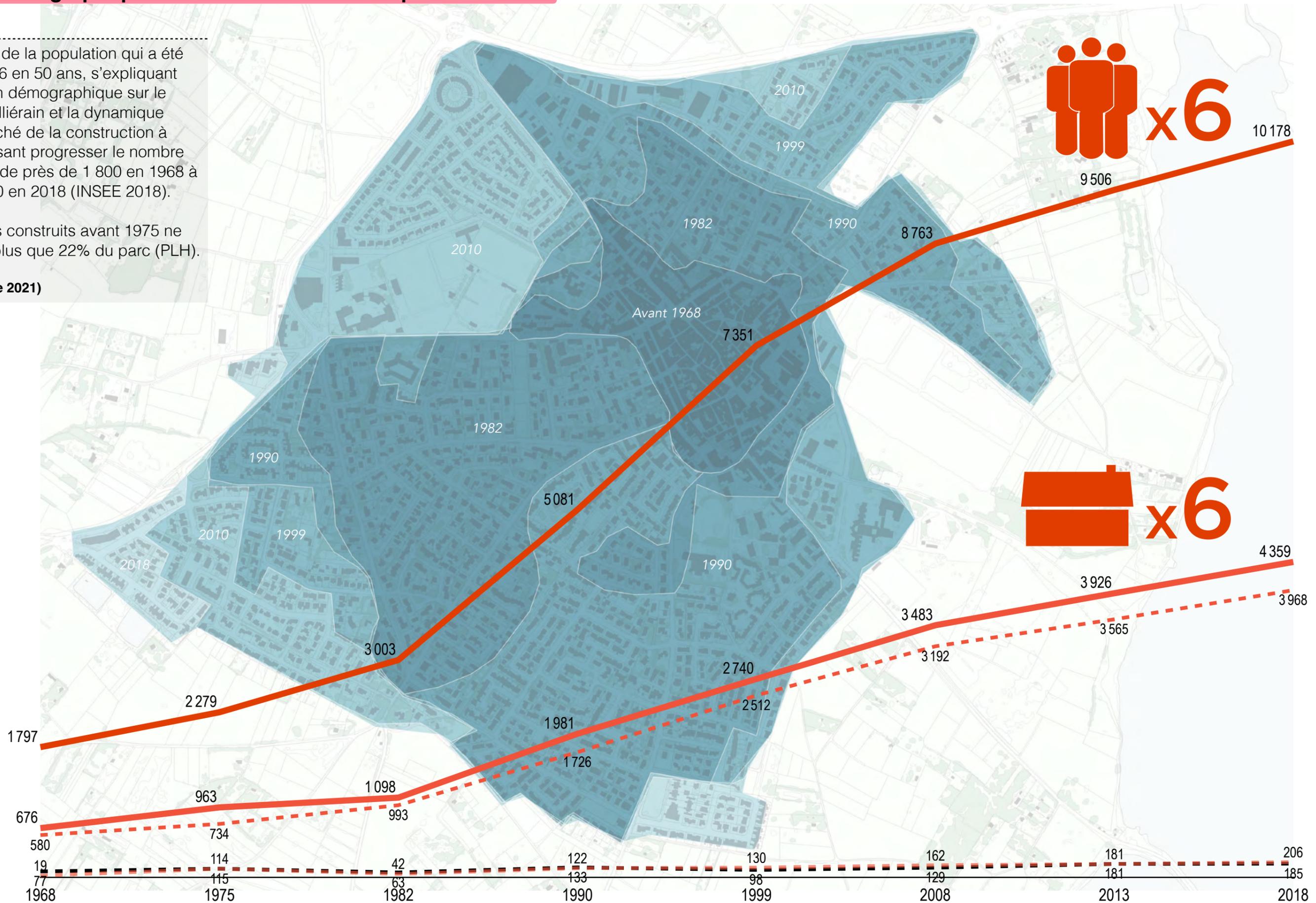
3. LES DYNAMIQUES À L'OEUVRE

Évolution démographique et de la tâche urbaine depuis 1968

Augmentation de la population qui a été multipliée par 6 en 50 ans, s'expliquant par la pression démographique sur le grand montpelliérain et la dynamique active du marché de la construction à Villeneuve, faisant progresser le nombre de logements de près de 1 800 en 1968 à plus de 10 000 en 2018 (INSEE 2018).

Les logements construits avant 1975 ne représentent plus que 22% du parc (PLH).

(source : Insee 2021)



3. LES DYNAMIQUES À L'OEUVRE

Évolution démographique et de l'offre de logements depuis 1968

1

Une population globalement aisée...

> **56%** Des ménages fiscaux imposés

Contre 54% à l'échelle de Montpellier Méditerranée Métropole

> **21 024 €** Médiane des revenus disponibles

Soit 1000 € supplémentaire qu'à l'échelle de Montpellier Méditerranée Métropole

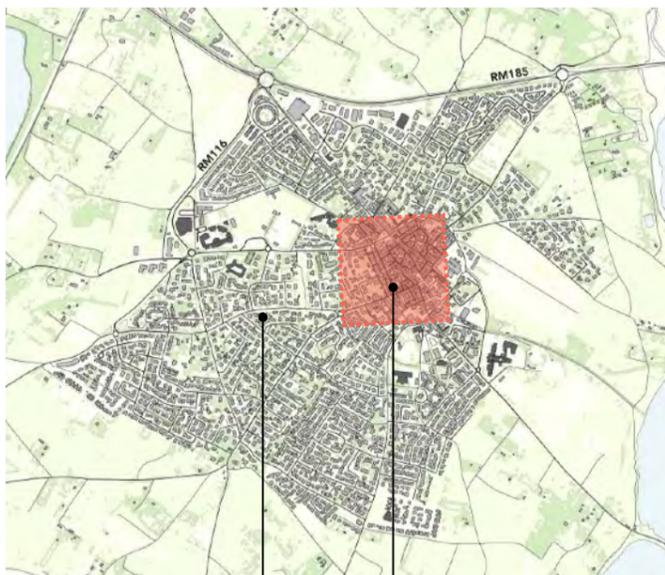
> **13,0 %** De taux de pauvreté

Soit 6,5 points de moins par rapport à Montpellier Méditerranée Métropole (19,4%)

... mais des fragilités socio-démographiques qui montrent des disparités au sein de la commune

Part des ménages pauvres

Source : Données carroyées - INSEE 2021



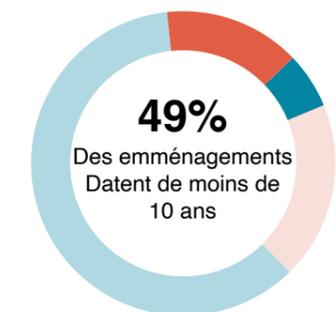
9021 habitants
86% de la population
11,9% de taux de pauvreté

1 429 habitants
14% de la population
18,4% de taux de pauvreté

2

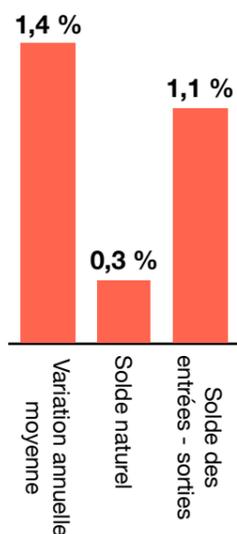
Une population qui se renouvelle par une forte part des nouveaux arrivants...

Ancienneté d'emménagement des ménages en 2018 (résidences principales)
Source : INSEE 2021



● Depuis moins de 2 ans
● De 2 à 4 ans
● De 5 à 9 ans
● 10 ans et plus

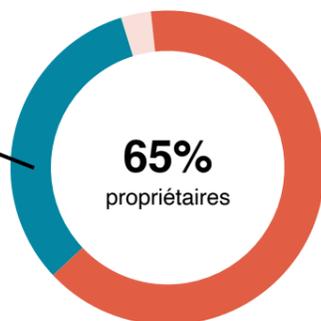
Indicateurs démographiques
Source : INSEE 2021



... avec davantage de propriétaires

Résidence principales selon le statut d'occupation en 2018
Source : INSEE 2021

Dont 11,4% vivant dans un logement HLM



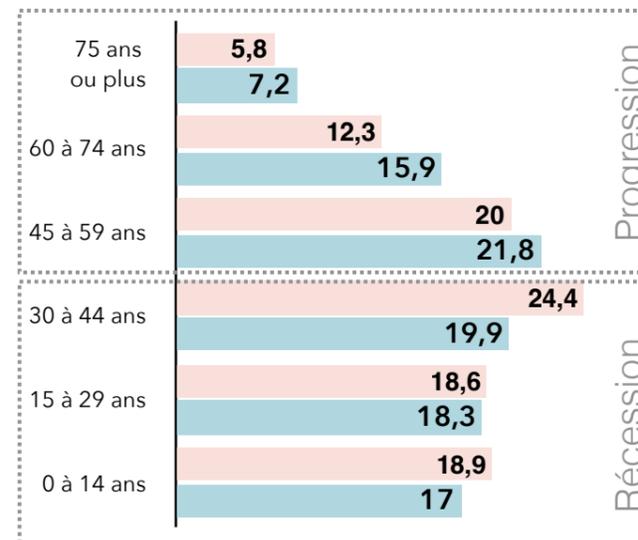
● Propriétaire
● Locataire
● Logé gratuitement

3

Vers un vieillissement de la population...

Évolution de la population par grandes tranches d'âges

Source : INSEE 2021



■ 2008 ■ 2018

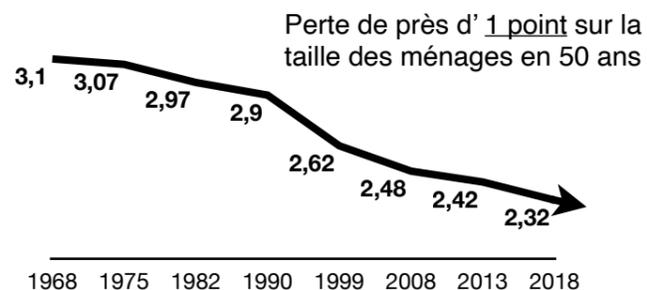
> **2,8%** D'évolution annuelle moyenne des 75 ans et plus 2010-2015

Contre 1,9% à l'échelle de Montpellier Méditerranée Métropole

... et une réduction de la taille des ménages

> **30,6%** De ménages d'une personne en 2018

Contre 24,1% en 2008



Évolution de la taille des ménages
Source : INSEE 2021

4

Une population dépendante de la voiture individuelle

> **92,2%** Des ménages ont au moins une voiture

Contre 77% à l'échelle de Montpellier Méditerranée Métropole

Et **44,5 %** En ont deux

Contre 26% à l'échelle de Montpellier Méditerranée Métropole

> **79%** Des actifs travaillent sur une autres communes

Contre 48,6% à l'échelle de Montpellier Méditerranée Métropole

Le **caractère populaire et modeste du centre historique** « villageois » transparaît dans les données socio-démographiques

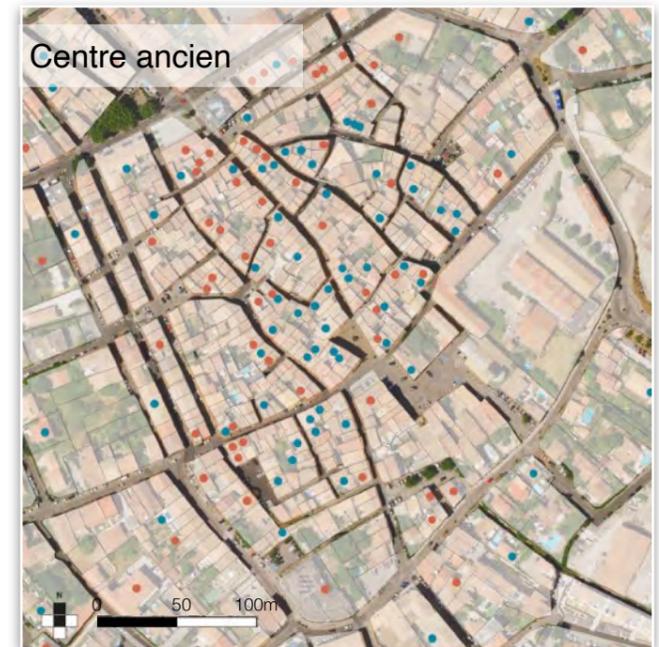
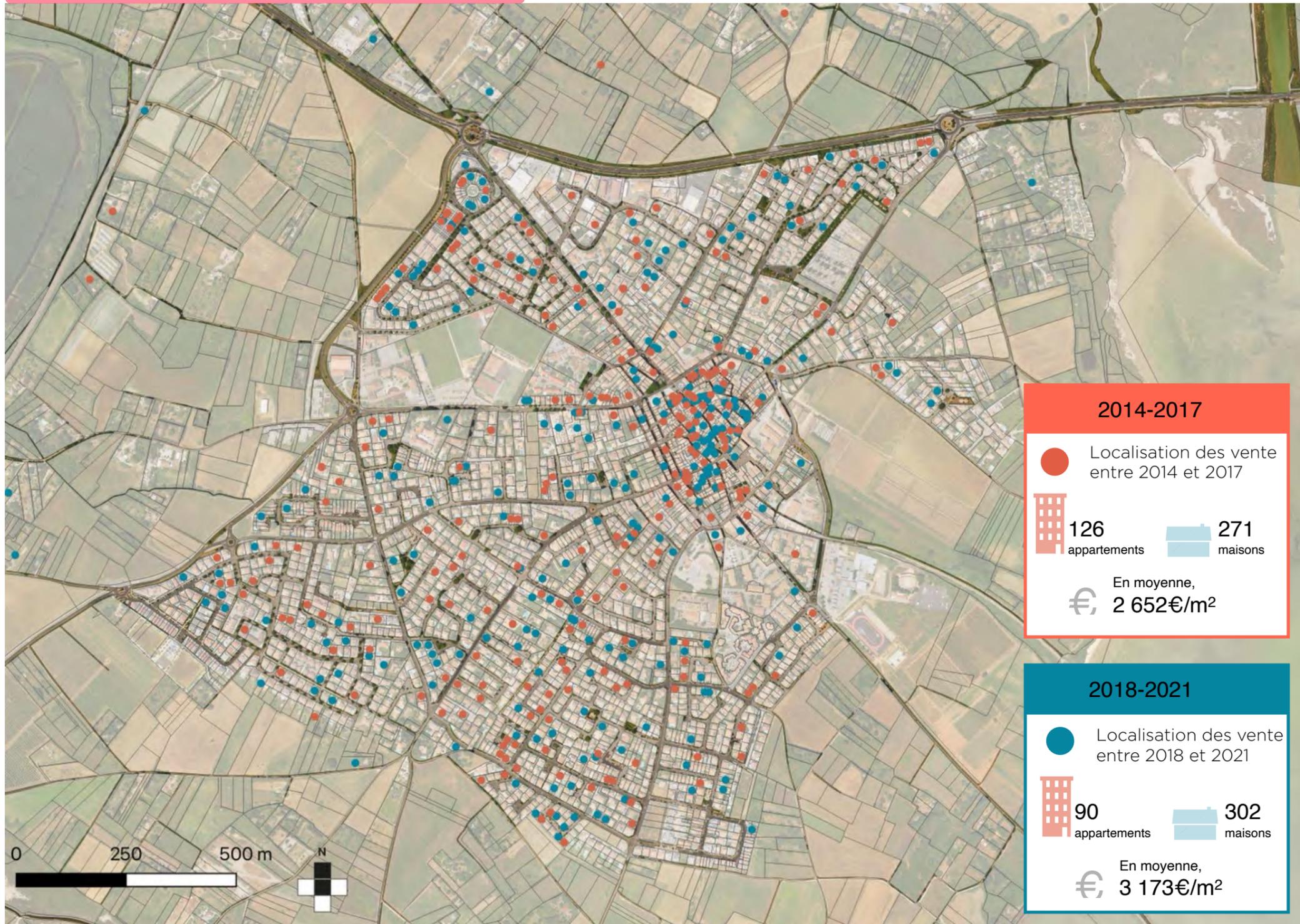
En dehors des ménages logés dans le parc public (LLS), le centre historique concentre les ménages les plus modestes

A contrario, la **médiane des revenus disponibles** est **supérieure à celle de la métropole**

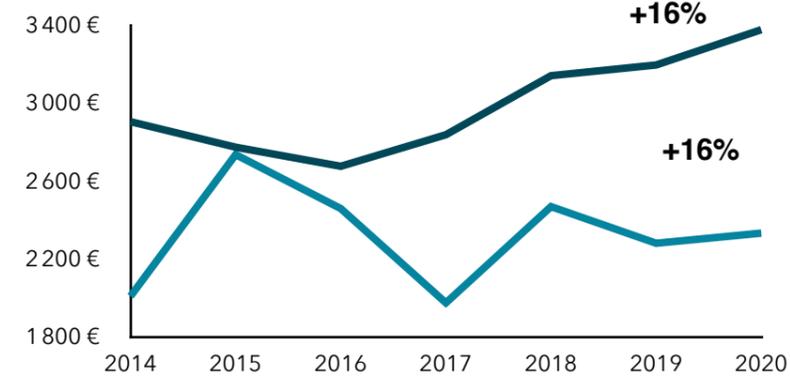


3. LES DYNAMIQUES À L'OEUVRE

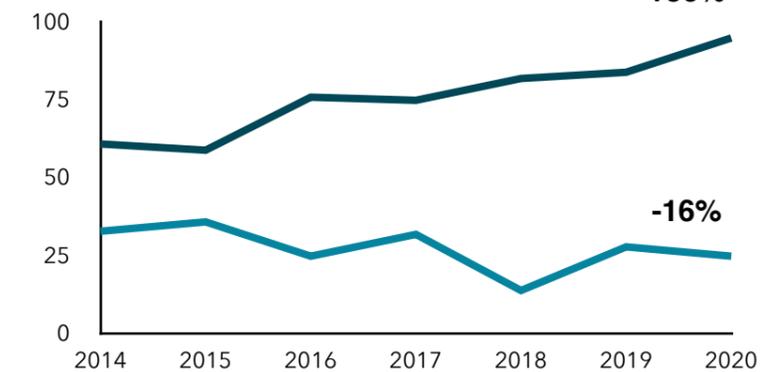
Le marché immobilier de la transaction



Prix médian au m²



Nombre de ventes



● Maisons ● Appartements

Une fluidité du marché immobilier en centre ancien

Le **centre ancien** montre une certaine fluidité de son marché immobilier et de turn over : 27% des ventes sont réalisées sur seulement 9% des résidences principales de la commune. Les **quartiers plus récents** se caractérisent davantage par une **stabilité résidentielle** : 73% des ventes sont localisées sur 91% des résidences principales.

Une carence en logements collectifs

On assiste à une **augmentation des prix à la transaction** sur Villeneuve, pour les maisons comme pour les appartements (+16% en 6 ans). Le marché de la transaction se spécialise dans la vente de maisons (+56% en 6 ans). Au contraire, il y a une **baisse du poids des logements collectifs** qui se traduit par une baisse de nombre de vente d'appartements (-16% en 6 ans).

La faible offre en logement locatif social couplée à l'évolution des prix médians des biens immobiliers entraine une **perte de capacité d'accueillir des ménages en début de trajectoire résidentielle**, notamment de jeunes ménages.

3. LES DYNAMIQUES À L'OEUVRE

Du marché de la location au marché de la relocation

Marché de la relocation

Prix médian des loyers

Selon
meilleursagents.com

Selon annonces
immobilières*



13,9 €/m²

15,8 €/m²



13,5 €/m²

12,5 €/m²

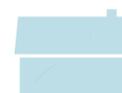
Marché de la location

Prix médian des loyers

Selon l'ADIL**



13,0 €/m²



11,3 €/m²

66%

Des locataires du parc privé
dans la Métropole de
Montpellier ont moins de
40 ans

3 ménages sur 4

s'installant sur la métropole de Montpellier
choisissent un logement locatif privé

*32 offres collectés sur Villeneuve entre avril et mai (6 maisons et 26 appartements)

** Prix du bien actuellement en location

Les niveaux de loyers dans la zone 3 de la Métropole : secteur comprenant Villeneuve

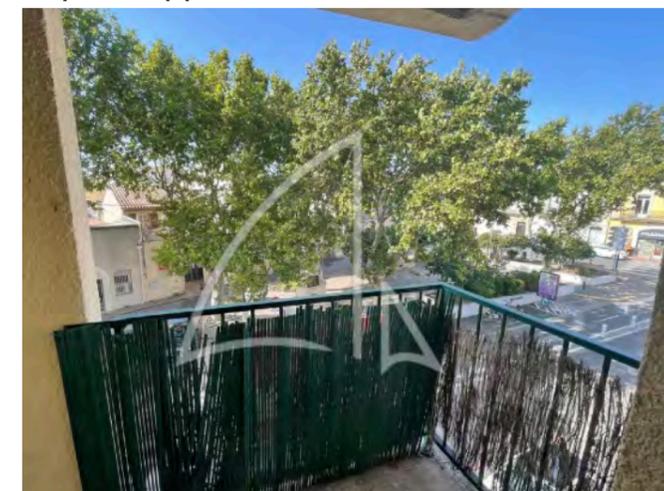
Type d'habitat	Nombre de pièces	Nombre d'enquêtes	Surface habitable moyenne	En € mensuel / m ²			En € mensuel		
				Bas	Médian	Haut	Bas	Médian	Haut
Appartements	T1	856	27	14,6 €	16,4 €	18,6 €	400 €	435 €	480 €
	T2	1 560	43	12,0 €	13,4 €	14,8 €	522 €	563 €	606 €
	T3	947	65	10,5 €	11,5 €	12,5 €	678 €	732 €	800 €
	T4 et +	208	89	9,6 €	10,6 €	11,5 €	800 €	870 €	1 038 €
	Ensemble	3 571	50	11,2 €	12,8 €	15,0 €	490 €	590 €	725 €
Maison		225	92	9,5 €	11,2 €	12,7 €	750 €	1 000 €	1 200 €
Ensemble		3 796	57	10,9 €	12,5 €	14,7 €	510 €	620 €	794 €

Exemple d'appartement récent à louer



F3 - 60 m²
970 € CC soit un loyer de 16 € / m²

Exemple d'appartement en centre ville à louer



F1 - 24 m²
450 € CC soit un loyer de 19 € / m²

+0,4%

Évolution moyenne
des loyers à la
relocation en 2020

Source : OLL de l'Hérault, 2021 /
Méthodologie ADIL34

Une **hausse des loyers est observée** lors de la remise en location d'un bien, d'au moins 1€/m² de différence (et jusqu'à 3 €/m² de différence avec les annonces immobilières) soit + 23%.

Le marché de la location se tend, résultant d'un parc sur Villeneuve de plus en plus attractif mais une offre qui devient insuffisante.

À surface équivalente, une maison se loue plus chère qu'un appartement à Villeneuve-lès-Maguelone.



3. LES DYNAMIQUES À L'OEUVRE

Programme Local de l'Habitat et dynamique de construction

Les objectifs de production de logements du PLH entre 2019 et 2024 :

420 à 450 logements dont 33% de logements sociaux

Logements réalisés entre 2019 et 2021 :

341 logements dont 35 logements sociaux soit 10,26 %

Opportunités identifiées par le PLH en 2019

ID site	Dénomination	Surface (ha)	Capacité estimée de production pour le PLH 2019-2024 (nombre de logements)
1	Condamine	0,3	24
2	Sogerim	0,3	78
3	Icade	0,1	35
4	Urban Stone	0,2	21
5	Ateliers municipaux	1,1	85
6	Les lavoirs	0,1	2
7	Cimetière	1,0	40
8	Les herbiers 2	2,9	70
9	Beauregard	2,4	30
10	Gendarmerie	0,1	10
11	Terrasses des Genets	1,2	25
12	Vignes de Fred	0,1	4
Capacités de production de logements dans les projets connus			424

Projets réalisés hors opportunités PLH:

- Icade Art et Verde: 22 logements dont 7 sociaux (avenue de Mireval)
- Lotissement Parc Monteillet: 30 logements sociaux, 32 logements, 24 PSLA

Bilan prospectif à l'horizon 2024

Plusieurs projets susceptibles de contribuer à la production de logements ont été stoppés en raison des engagements de l'équipe municipale en place depuis 2020 : maîtrise du foncier et nouvelle programmation publique, limitation des projets de construction ne correspondant pas aux orientations définies et contrôle de l'extension de la ville.

Bilan quantitatif :

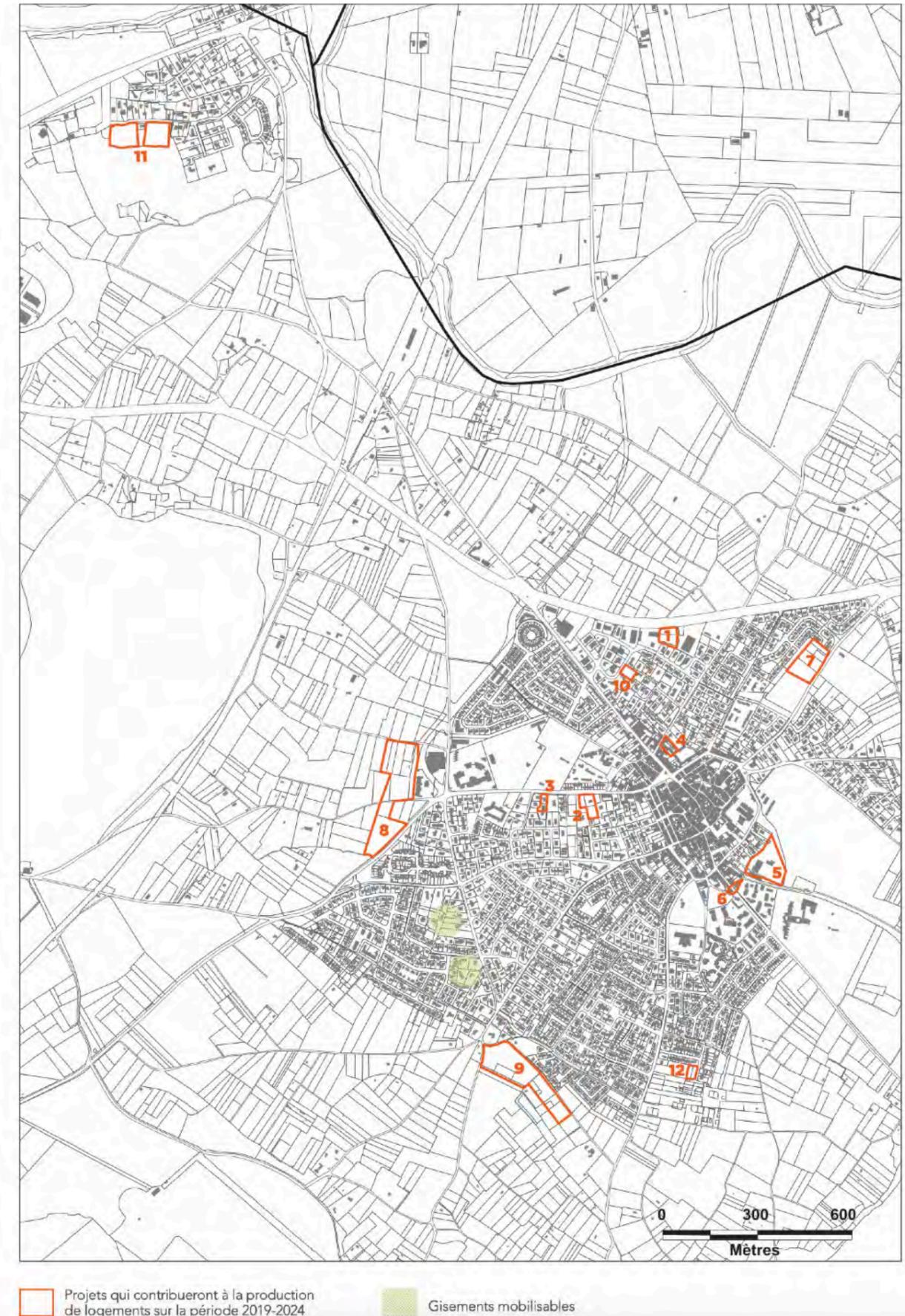
- > 81% des objectifs de production de logements atteints
- > 68% des objectifs de production de logements locatifs sociaux (soit 95 LLS en comptant les LLS du Parc de Montillet)

Qu'en est-il en 2022 ?

Réalisé : ACM 27 logements dont 27 logements sociaux
Réalisé : 78 logements dont 24 sociaux
En attente de projet
Réalisé : Urban stone 22 logements dont 7 sociaux
Changement de programmation : équipements publics sans logement
Réalisé : FDI les lavendières, 3 logements
Pas de logement souhaité par la municipalité
Pas de logement souhaité par la municipalité
Pas de logement souhaité par la municipalité
En attente d'un projet global ou de relocalisation
GGL, PC refusé, en suspens
Sans objet

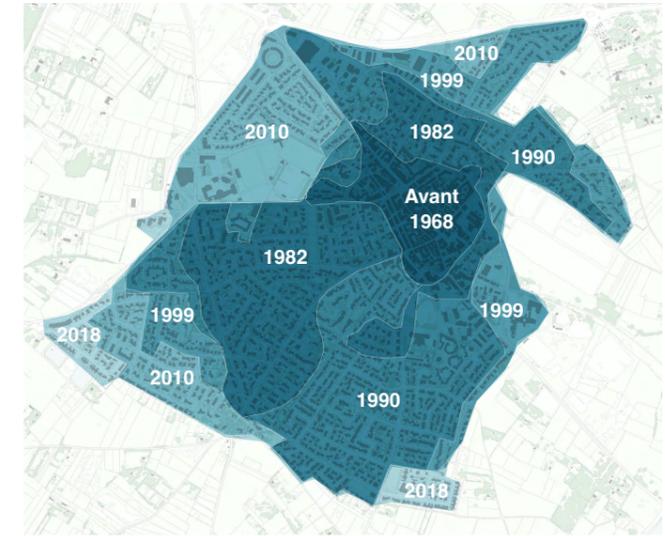
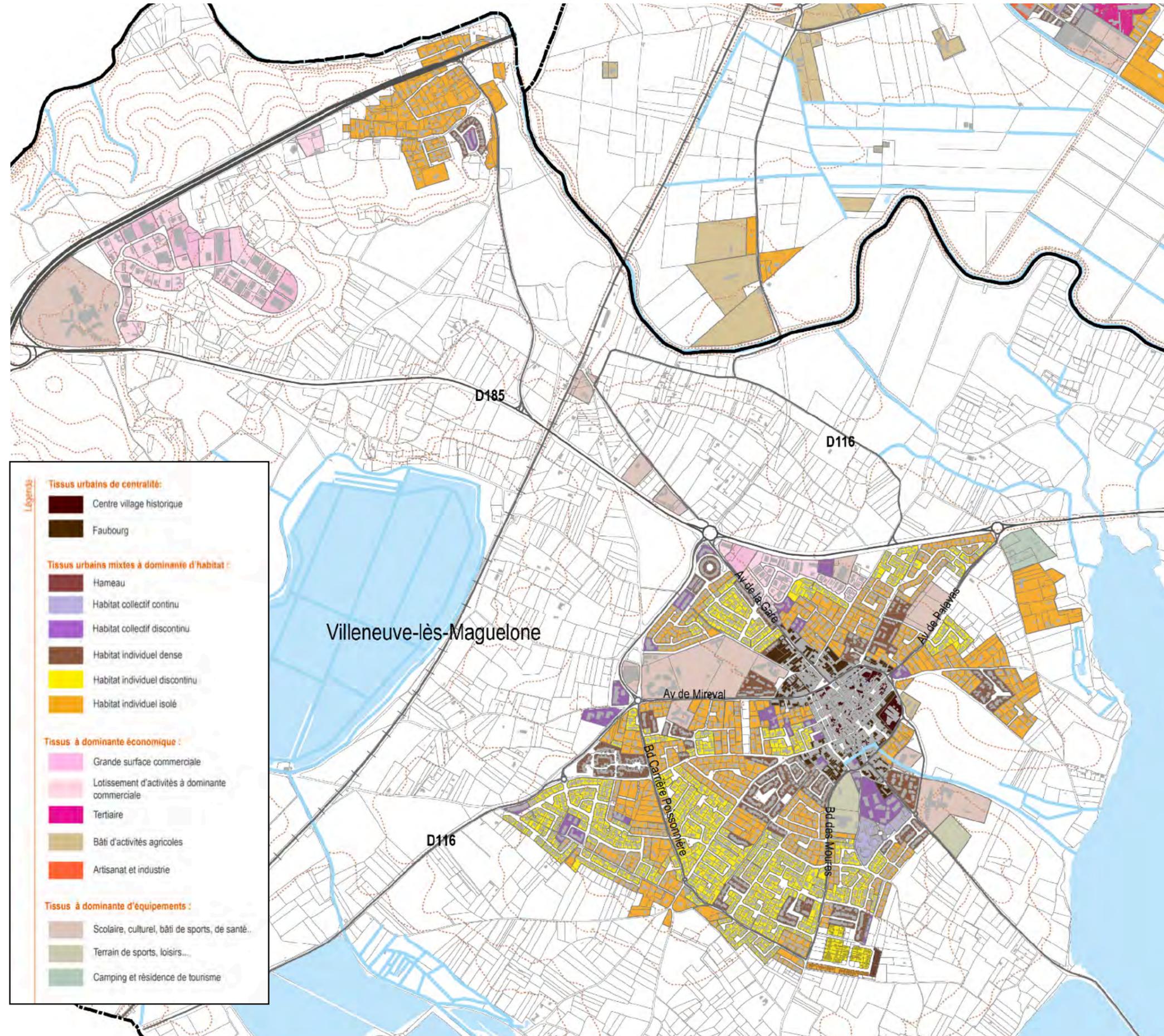
Restent mobilisables : **3, 11** et éventuellement **10** et **12**

Ces opportunités représentent une potentialité de 74 logements



3. LES DYNAMIQUES À L'OEUVRE

Analyse morphologique des tissus urbains



Villeneuve-lès-Maguelone s'est maintenu selon une **forme urbaine dense de centre historique et de faubourg** jusqu'en 1968 (tissus urbains de centralité), avant de s'étaler jusqu'à sa **superficie actuelle en seulement 50 ans** sous forme essentiellement d'habitat individuel discontinu ou isolé.

Plus récemment, des poches d'habitat collectif se sont construites, participant à remplir les dents creuses, densifier le tissu urbain et compléter l'offre en logement collectif parfois social. Les activités commerciales sont composées selon un tissu lâche dans le nord de la zone urbaine constituée. Un lotissement d'activité et un second d'habitat individuel se retrouve isolé au Nord-Ouest.

La tâche urbaine est relativement bien délimitée par les principaux axes routiers. **L'enjeu est de conserver cette forme compacte et de limiter l'étalement urbain** (notamment vers la face Est, côté mer).



3. LES DYNAMIQUES À L'OEUVRE

Analyse morphologique des tissus urbains

1



Le centre ancien

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. Les espaces de respiration y sont rares.

2



Les faubourgs

Le tissu urbain des faubourgs est caractérisé par un bâti mitoyen souvent en R+1, en alignement de la rue, le long des anciennes fortifications ou des axes de communications principaux. Le bâti est moins dense avec des parcelles plus grandes qui intègrent des jardins ou des cours.

Enjeux

- > Remise au norme et adaptation des logements à la demande actuelle (luminosité, pièces spacieuses, stationnement...)
- > Résorption de la vacance et des situations d'inconfort et d'indignité
- > Créer des espaces de respiration sur l'espace public pour compenser le manque du végétal et d'espace extérieur dans les logements

3



Habitat individuel isolé / pavillonnaire

Le tissu pavillonnaire apparaît dans les années 70 avec la démocratisation de la voiture. Il se présente sous forme de lotissements d'habitat pavillonnaire sans connexion avec l'existant. Ce tissu mono-fonctionnel résidentiel offre aux habitants des espaces privatifs conséquents.

4

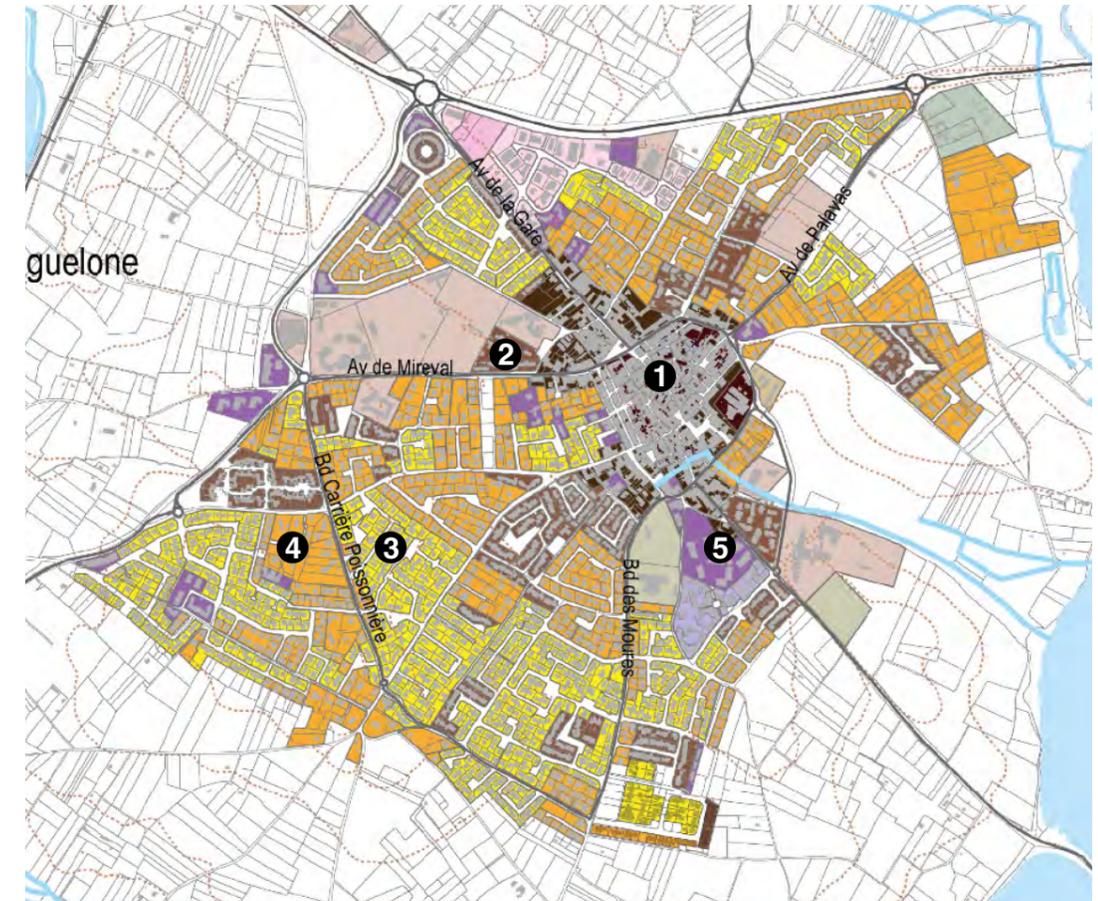


Habitat individuel dense

Le foncier devenant plus rare et coûteux, des formes plus denses d'habitat individuel se sont développées, composées de maisons mitoyennes ou en bande.

Enjeux

- Adaptation énergétique des logements** (consommation énergétique entre 120 et 200 kWhep/m2/an)
- Préservation de certains arbres et surfaces perméables** présents sur les parcelles privées



Source : PLUI, CAUE

5



Habitat collectif

Quelques opérations ponctuelles de logements collectifs privés se sont développées en périphérie. Ce tissu urbain apporte de la mixité en terme d'habitat mais aussi en terme de mixité fonctionnelle avec des commerces et services en rez-de-chaussée.

Enjeux

- Réhabilitation thermique par l'extérieur** et remise au norme des logements sur les résidences datant d'avant 1980
- Résidentialisation et requalification des espaces extérieurs privés



3. LES DYNAMIQUES À L'OEUVRE

Tissus urbains dits « génériques »



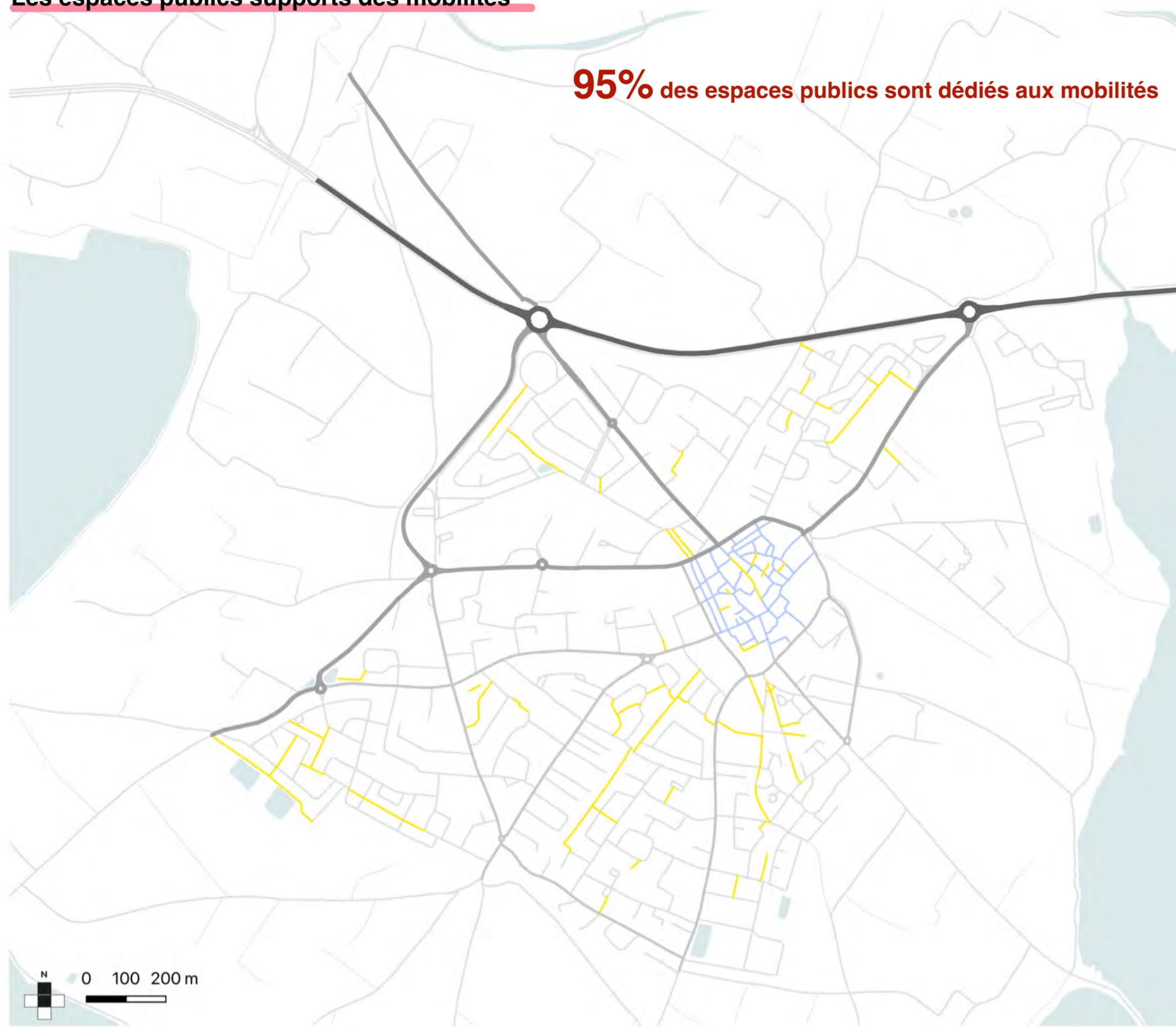
Des espaces publics fonctionnels, des équipements accueillants



1. CENTRALITÉ, POLARITÉS ET PROXIMITÉS

Les espaces publics supports des mobilités

95% des espaces publics sont dédiés aux mobilités

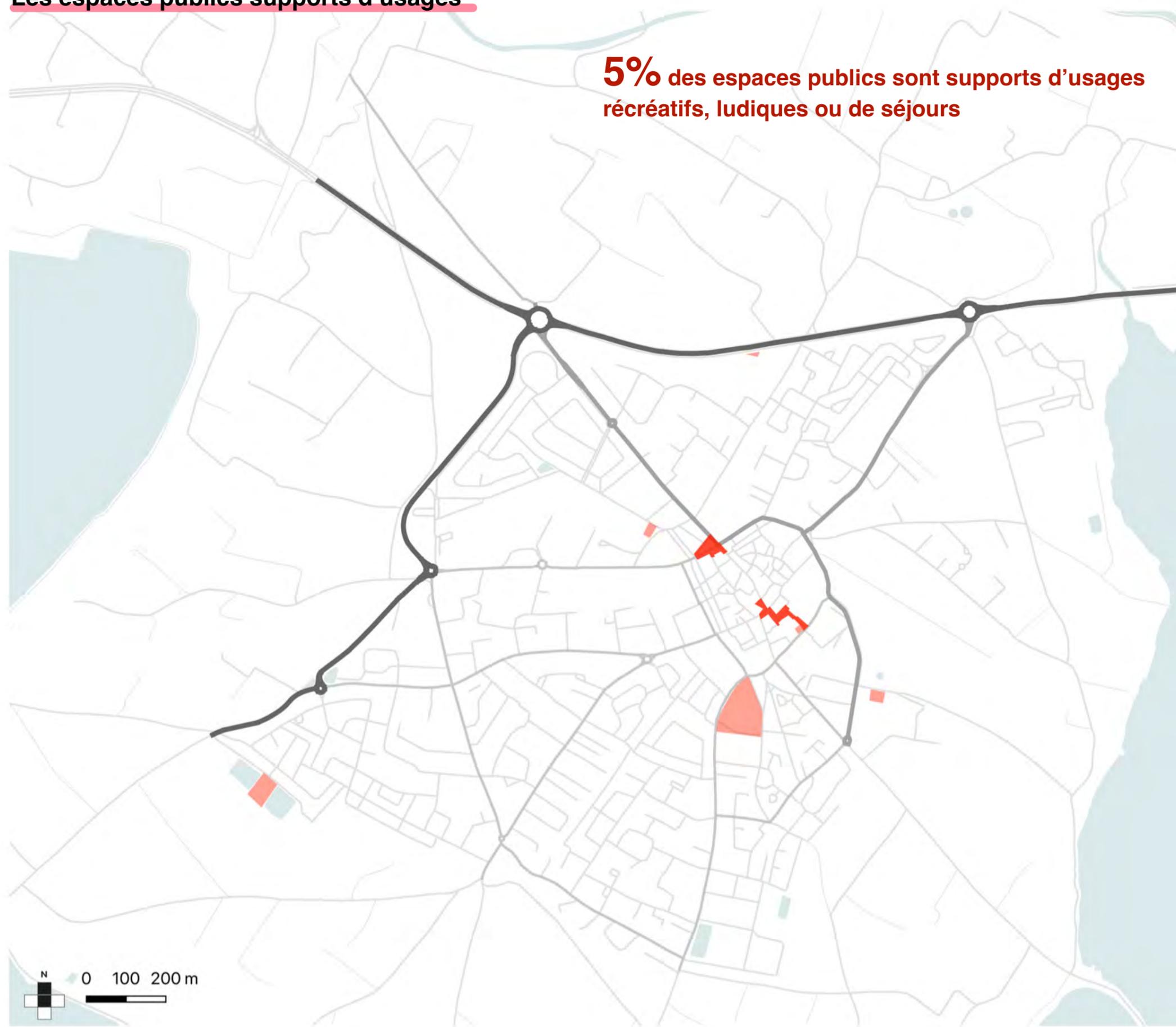


Légende	
	Rues du centre circulées 3,1 km (12400 m ²)
	Rues piétonnes 4,8 km (14400 m ²)
	Rues structurantes et secondaires 8,9 km (71200 m ²)
	Rues pavillonnaires 31,5 km (252000 m ²)
	+ Pont de Villeneuve, ZAC Charles Martel 6,1 km (36 600 m ²)
Total * : 54,4 km de voies	
386 600 m ² dédiés à la mobilité	
Nb habitant (INSEE 2018) : 10178	
Soit 37,9 m ² /hab	
* hors RM185 et RM 116, limite du PLUi (en cours) + Route de la gare	

54,4 km de voies
38,6 ha dédiés à la mobilité
Soit **38** m²/hab
Soit **16,4 %** de la zone urbanisée

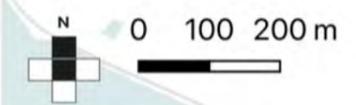
1. CENTRALITÉ, POLARITÉS ET PROXIMITÉS

Les espaces publics supports d'usages



5% des espaces publics sont supports d'usages récréatifs, ludiques ou de séjours

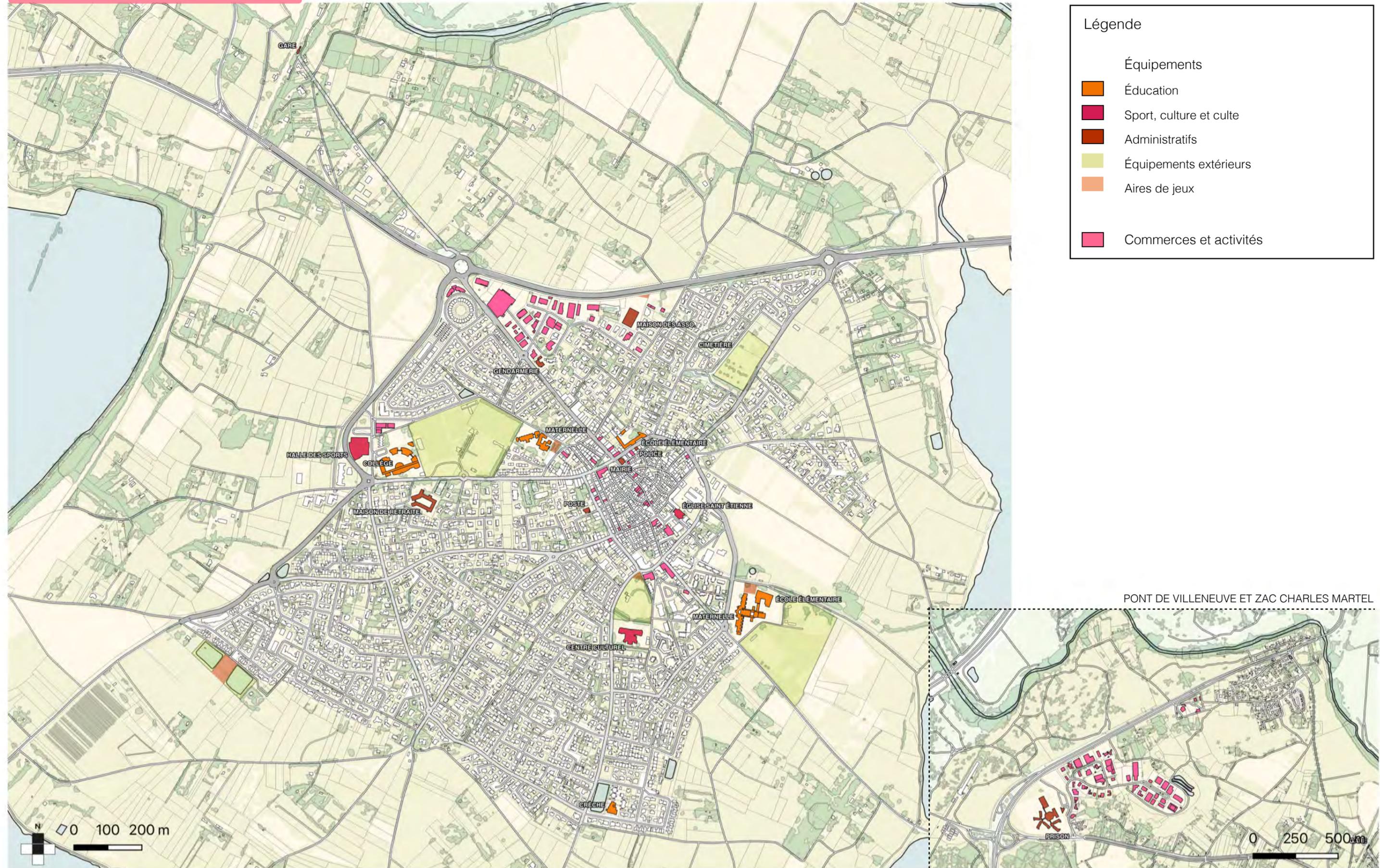
Légende	
■	Places 5 502 m ²
	La place des Héros : 2 569 m ²
	La place de l'Église : 2 933 m ²
■	Parcs, squares et aires de jeux 16 562 m ²
	Le Grand jardin : 11 567 m ²
	Total : 22 064 m ²
	Nb habitant Villeneuve (INSEE 2018) : 10178
	= 2,17 m ² /hab



2,2 ha d'espaces publics supports d'usages sociaux
Soit **2,2 m²/hab**
Soit **moins de 1%** de la zone urbanisée

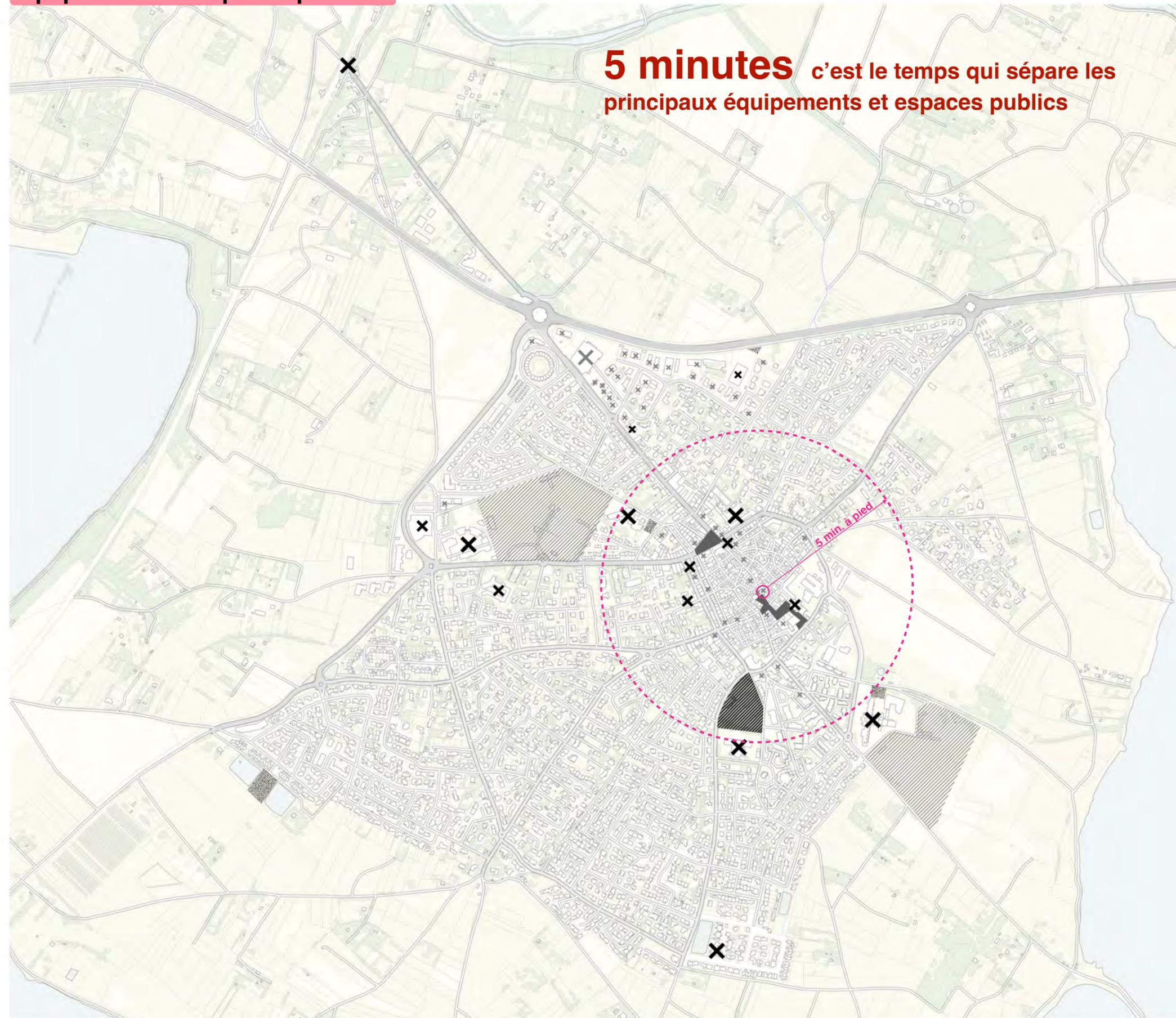
1. CENTRALITÉ, POLARITÉS ET PROXIMITÉS

Lieux attractifs et d'activités



1. CENTRALITÉ, POLARITÉS ET PROXIMITÉS

Equipements et espaces publics



Légende

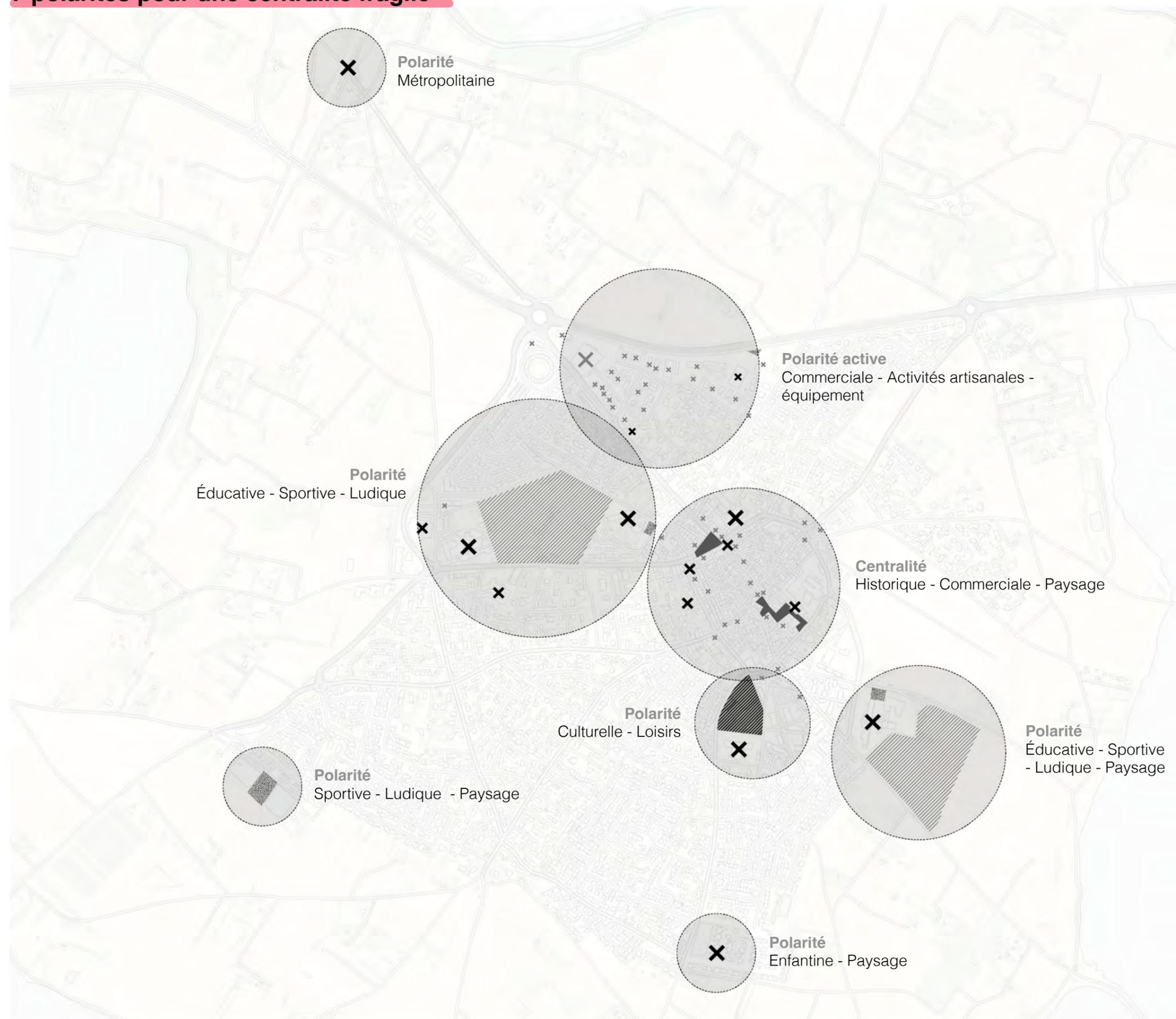
- ✕ Équipements
- ✕ Commerces et activités
- ▨ Parcs
- ▩ Équipements sportifs extérieurs
- Places

- La **centralité est d'échelle villageoise** avec peu de commerces et peu d'attracteurs à l'exception du marché.
- La **localisation des principaux équipements génèrent de nombreux déplacements** pensés à travers la voiture.
- Malgré la **proximité entre ces équipements** (5 minutes à pied), il n'existe que **peu de liens** « confortables » pour le piéton ou le cycliste.



1. CENTRALITÉ, POLARITÉS ET PROXIMITÉS

7 polarités pour une centralité fragile



Le regroupement de plusieurs équipements ou activités constituent des **polarités** qui concurrencent l'attractivité du centre ancien.

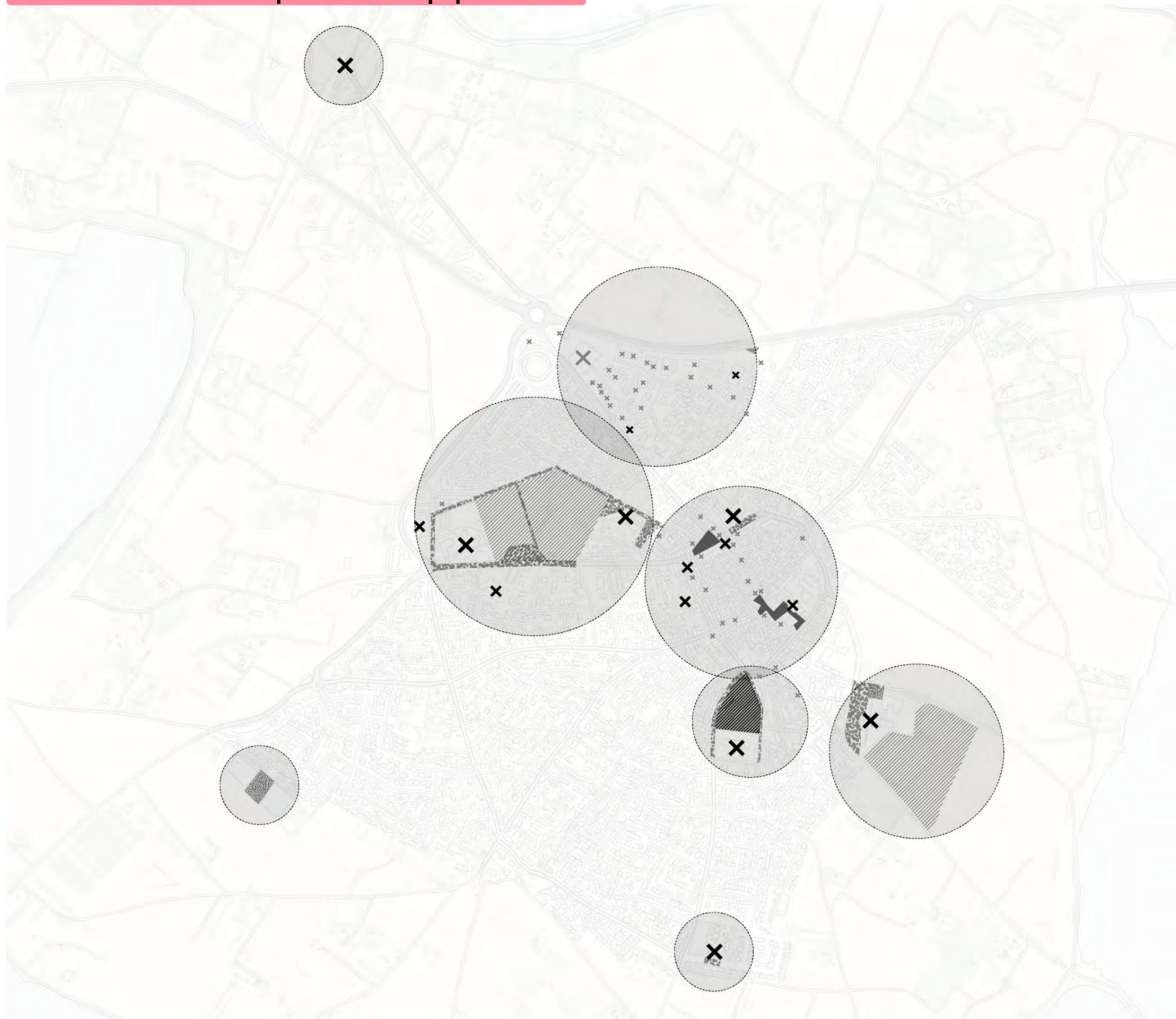
3 polarités éducatives, sportives et ludiques constituent des **lieux de vie du quotidien dont les abords sont propices au séjour.**

2 **polarités d'activités sont attractives** notamment la polarité commerciale au nord le long de la RM 185 et la ZAC Charles Martel. Elles sont **difficilement accessibles** pour les modes actifs.



2. TYPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

Donner une « seconde peau » aux équipements



Légende

- Centralité et polarités
- ✕ Équipements
- ✕ Commerces
- ▨ Parcs
- ▨ Équipements sportifs extérieurs
- ▨ Secondes peaux équipements

Travailler la seconde peau des polarités scolaires ou culturelles, c'est travailler pour les plus faibles à savoir les enfants ou les personnes à mobilité réduite donc travailler pour tous.

En requalifiant ou améliorant les espaces publics autour des polarités (seconde peau), du confort aux habitants est créé, une envie d'y séjourner, de faire une pause voire de laisser son enfant aller seul à l'école est possible.



2. TYPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

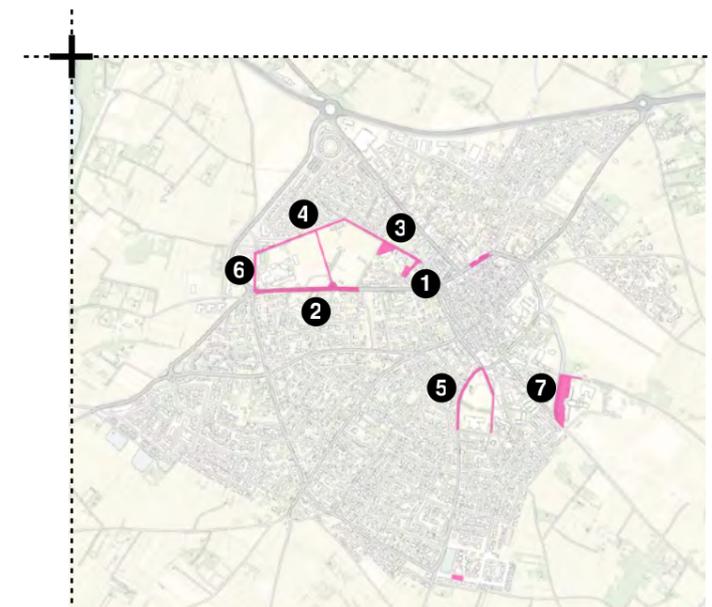
Les abords des équipements en image



Des espaces publics parfois hostiles et souvent hostiles où le piéton et le cycliste peuvent avoir la sensation de ne pas avoir leur place. L'autonomie des jeunes enfants y est parfois impossible.

Requalifier ces espaces en les pensant avec les enfants et à hauteur d'enfants pourrait être un projet ambitieux à porter.

« On se croirait au drive quand on vient chercher nos enfants »



2. TYPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

Micro-lieux et grande proximité résidentielle



Légende

- Centralité et polarités
- Axes majeurs
- Voies structurantes
- Espaces aménagés et plantés
- Élargissements du tissu pavillonnaire

Le tissu pavillonnaire de Villeneuve recèle d'une **vingtaine de micro-lieux** parfois des délaissés proches des raquettes de retournement ou des surlargeurs. Ces lieux de quelques centaines de mètres carrés sont **perméables et souvent plantés**. Il s'agit de lieux peu exploités, faiblement équipés qui pourraient être **améliorés simplement** en travaillant avec les riverains.



2. TYPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

Micro-lieux et grande proximité à valoriser

« Ce n'est pas agréable de marcher dans les zones pavillonnaires, il y fait trop chaud et il n'y a pas d'endroits pour faire des pauses à l'ombre »

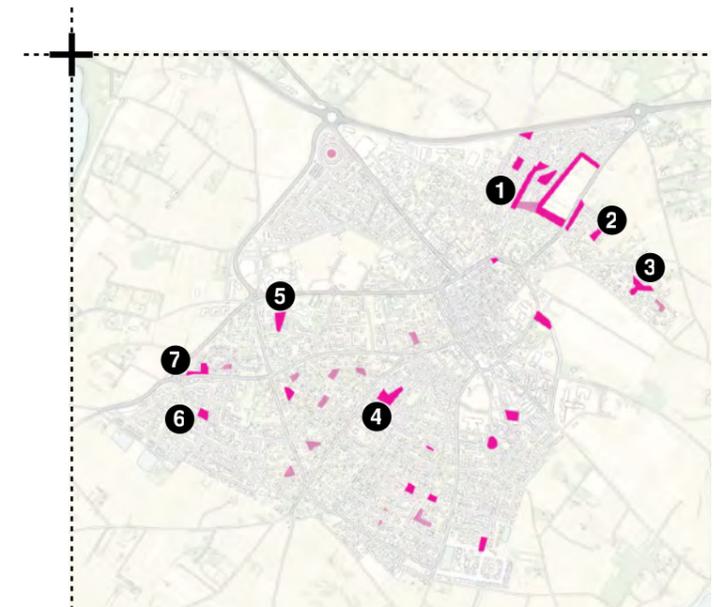


La constellation des micros-lieux

Ces micros-lieux pourraient être **inventoriés** afin d'identifier le gestionnaire : lotissement, commune, métropole, copropriété...

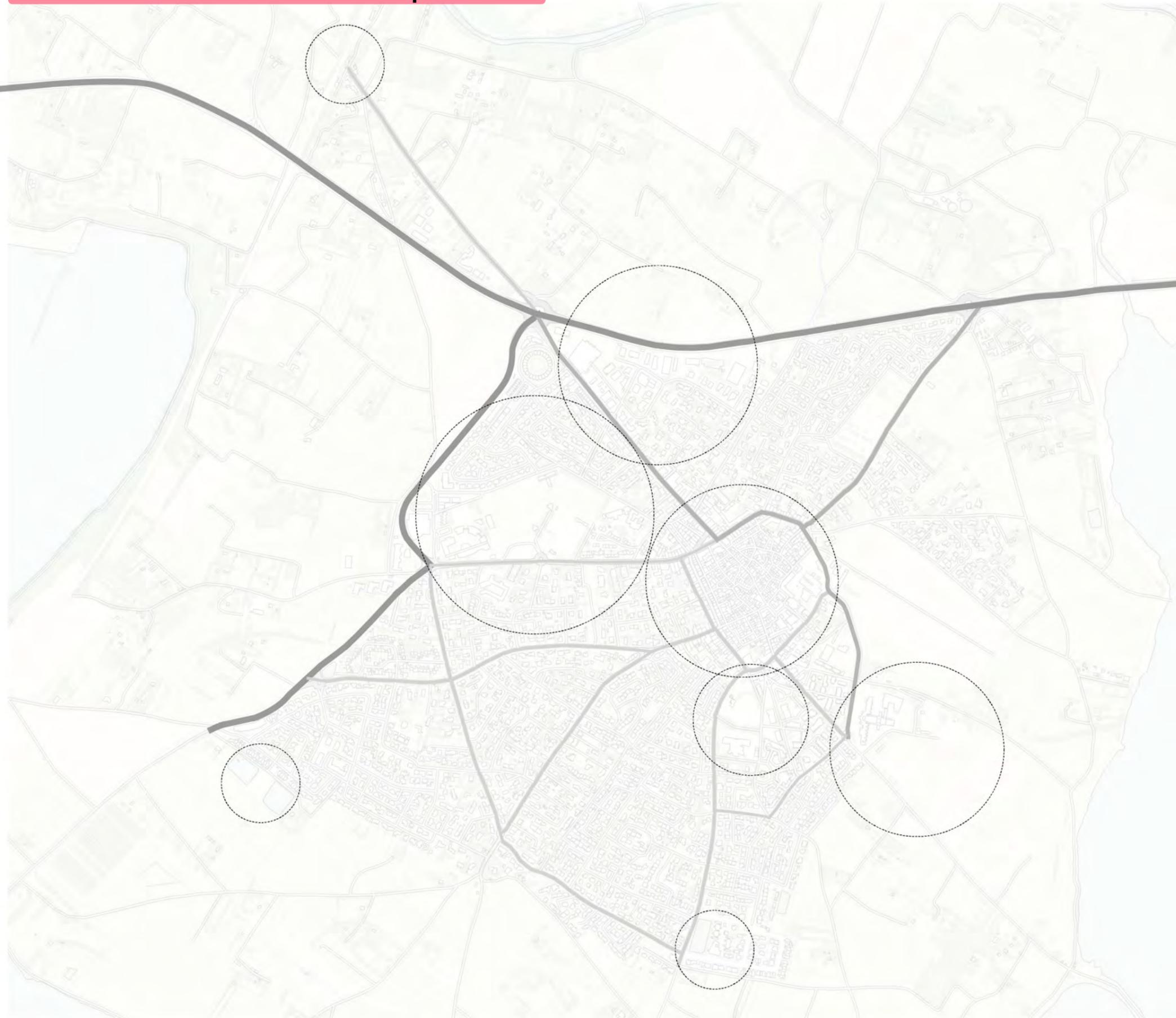
À l'issue de cet inventaire, un travail d'enquête auprès du voisinage permettrait de **comprendre les besoins ou les améliorations possibles** de ces espaces qui jalonnent le tissu pavillonnaire et sont autant de lieux **support d'une grande proximité : 10 à 20 familles vivent à moins de 200 m de chacun.**

Certains de ces micros-lieux recèlent d'une qualité paysagère indéniable.



2. TYPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

Axes structurants et liens entre les polarités



Légende

- Centralité et polarités
- Axes majeurs
- Voies structurantes
- Voies secondaires

Les **axes majeurs** que sont la RM 185 et 116 agissent comme des **limites franches** à l'urbanisation.

Les **voies structurantes** (Avenue de Palavas et de la Gare) jouent le rôle de **voies pénétrantes et d'entrées de ville**, elles sont le support de la desserte locale. L'avenue René Poitevin et le Boulevard des écoles sont également des voies structurantes qui **desservent les principales polarités** villeneuveoise et les quartiers nord et sud.

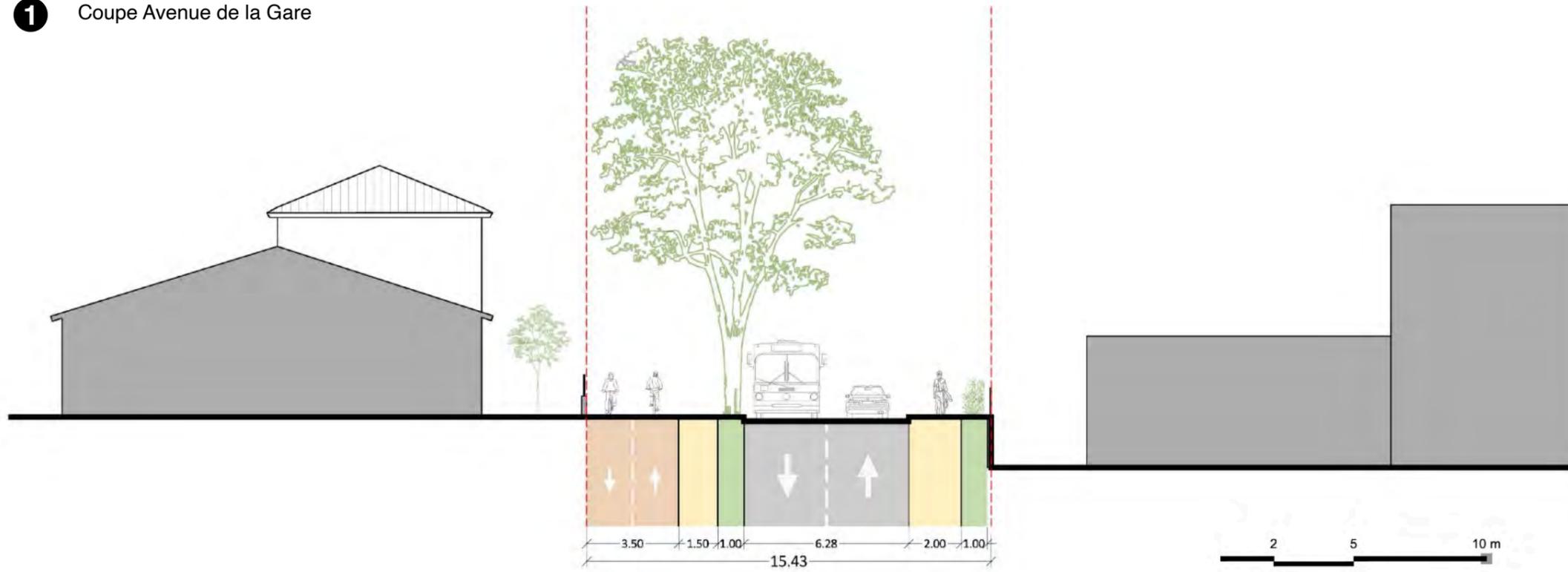
Les **voies secondaires** sont les voies qui desservent principalement le tissu pavillonnaire de l'ouest et du sud de Villeneuve. Certaines ont un **rôle urbain essentiel** au fonctionnement et **aux liens entre les polarités** comme l'avenue de Mireval ou le boulevard des Mours.



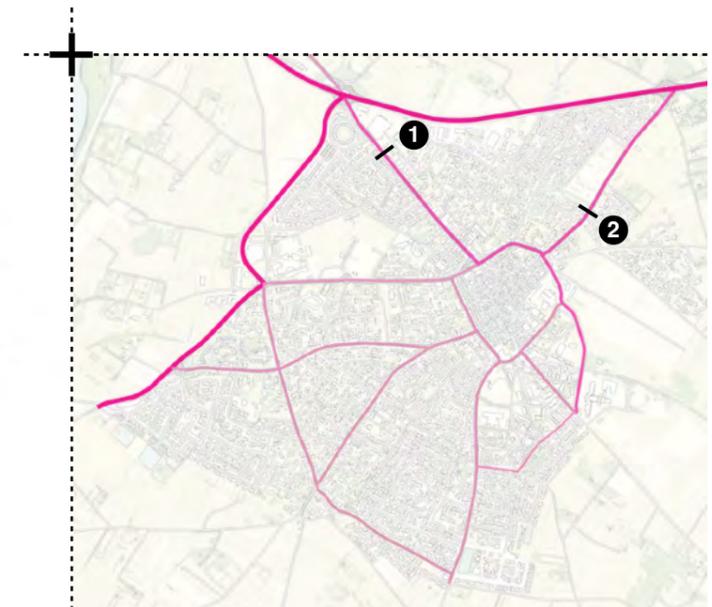
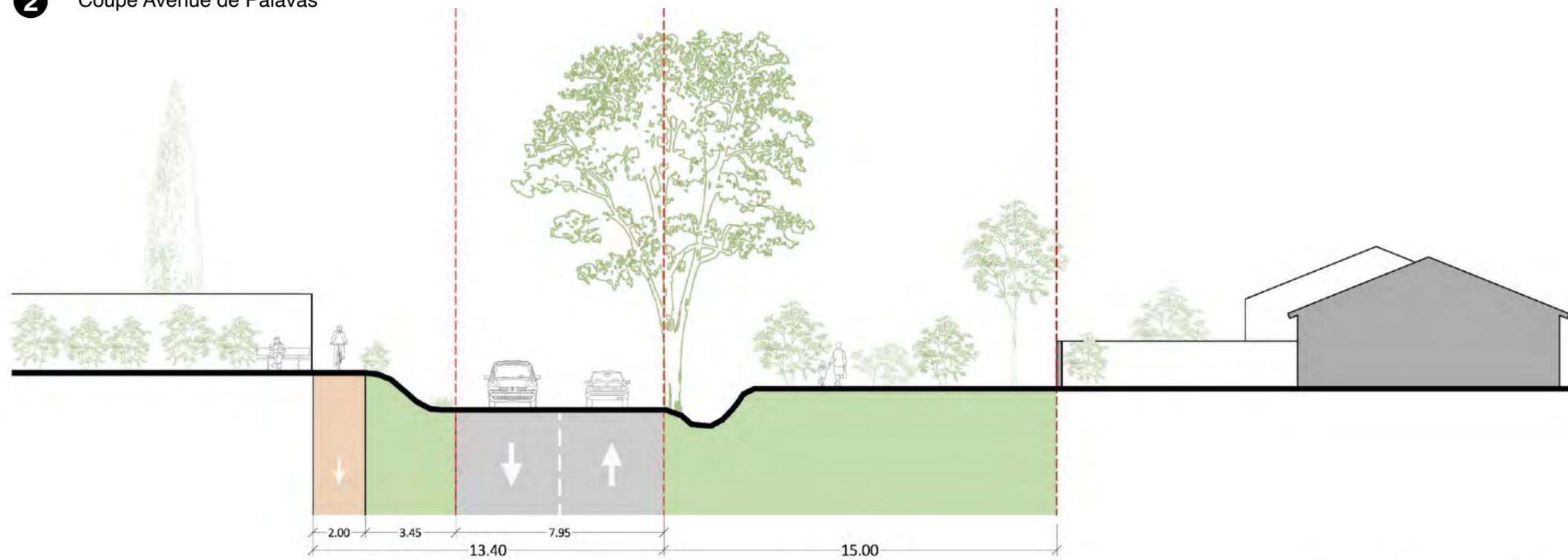
2. TYPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

Les rues structurantes

1 Coupe Avenue de la Gare



2 Coupe Avenue de Palavas



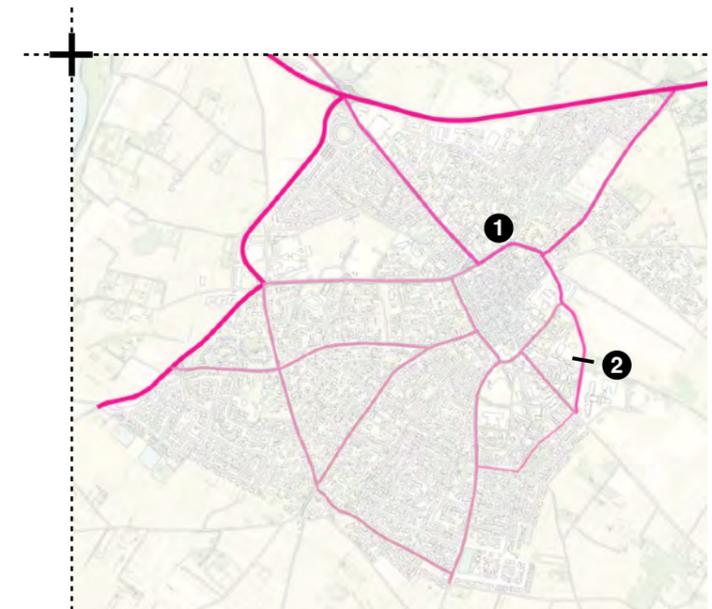
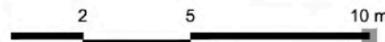
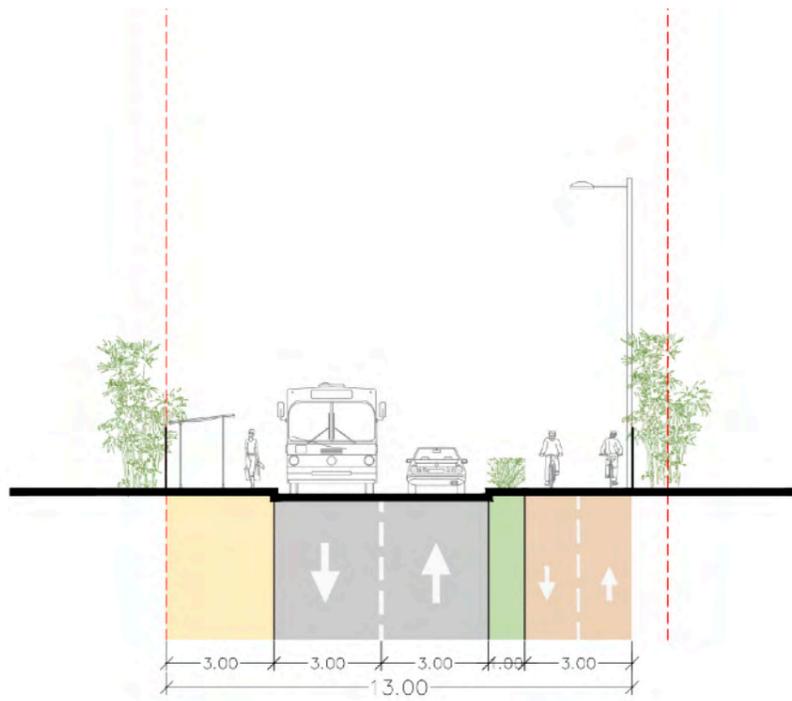
2. TYPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

Les rues structurantes

1 Boulevard des Écoles



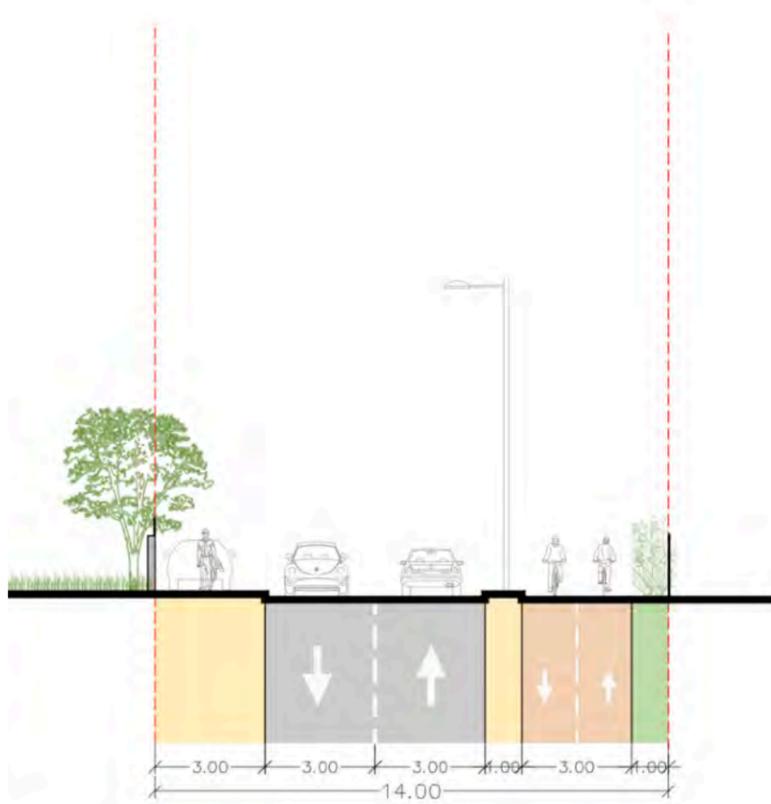
2 Coupe Avenue René Poitevin (Ancien ateliers municipaux)



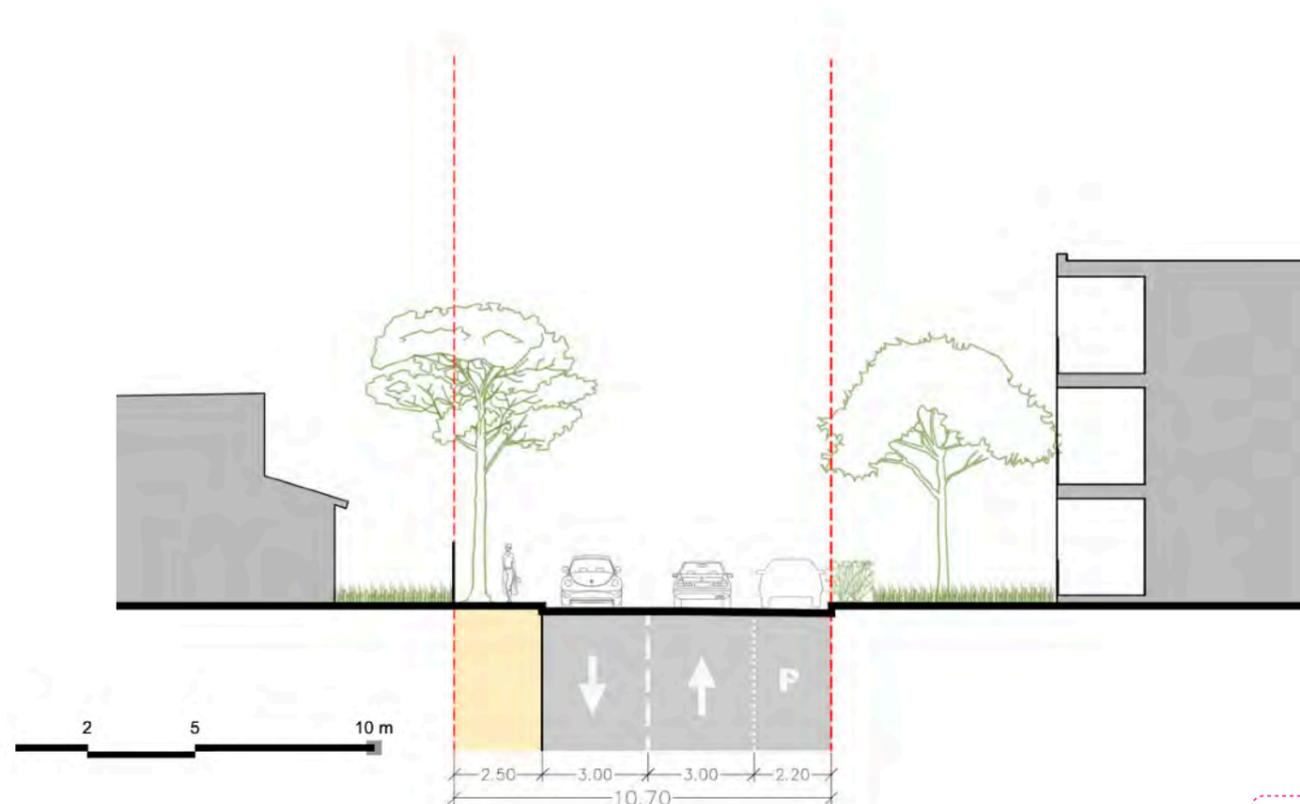
2. TYPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

Les rues secondaires

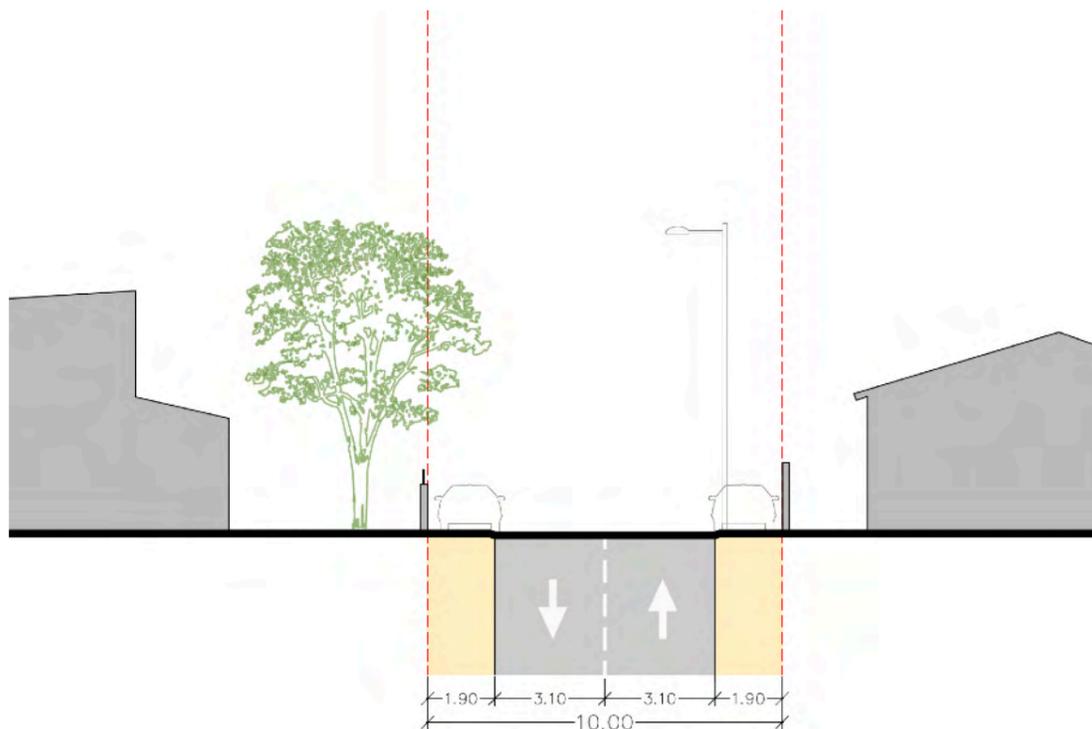
1 Coupe Avenue de Mireval, avant le giratoire du parking du Collège



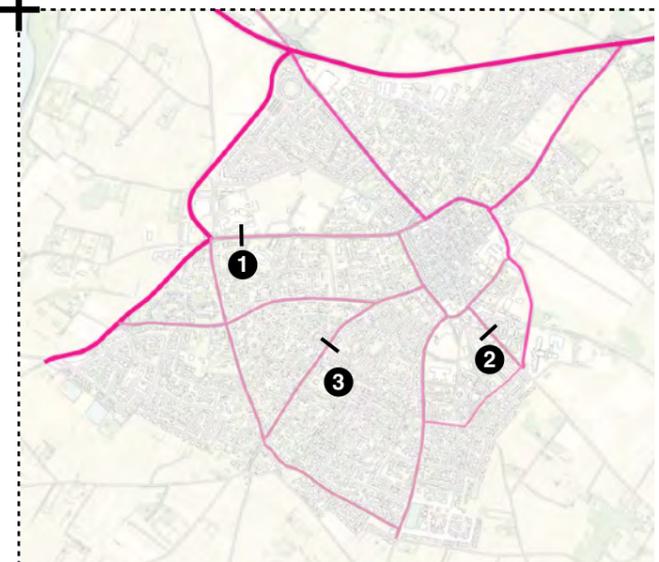
2 Chemin du Pilou, au niveau de la résidence Les Pierre Blanches



3 Coupe Boulevard des Salins, avant l'intersection avec le Boulevard Domenoves



« Il faudrait végétaliser les rues du pavillonnaire et mettre des bancs »
 « Ça devrait être obligé de se garer chez soi si on en a la possibilité et non pas sur les trottoirs »



2. TYPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

Continuités et discontinuités piétonnes



Légende

- Centralité et polarités
- Axes majeurs
- Voies structurantes
- Espaces aménagés et plantés
- Élargissement du tissu pavillonnaire
- Rues piétonnes
- - Cheminements piétons confortables

De **nombreux cheminements dédiés à la circulation piétonne** sont aménagés, cependant leur **qualité**, leur **lisibilité** et leur **connexion** aux autres rues sont **très inégales**.



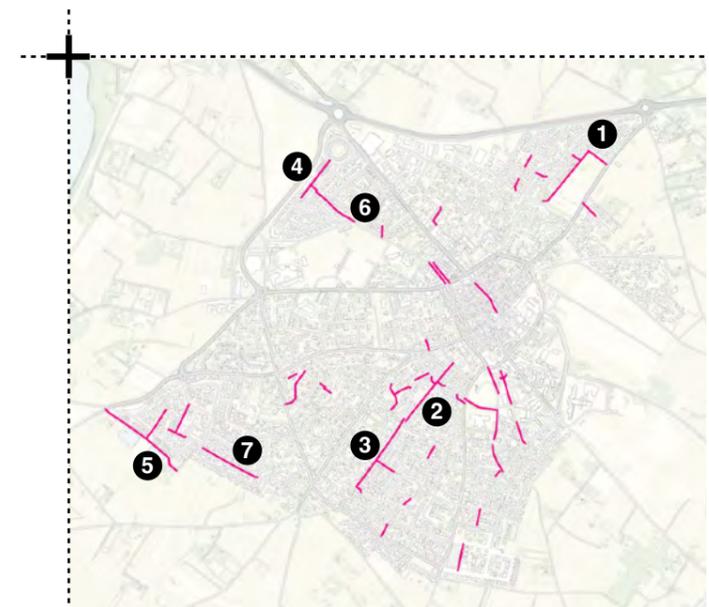
2. TYPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

Rues piétonnes discontinues et inégales

« J'utilisais beaucoup ces rues quand mes enfants étaient petits, mais il faut savoir qu'elles existent »



Rues et venelles piétonnes
Des traitements hétérogènes, peu d'aménités invitant au séjour, ces **liens piétons** sont à l'image du patchwork d'opérations dans lesquelles ils ont été aménagés.
Peu d'accès depuis les parcelles privées et un certain cloisonnement.
Le manque de lisibilité et de cohérence nuit à la fonction de desserte.
Un enjeu pourrait être d'**enrichir la texture et la qualité des trajets réalisés à pied.**



2. TYPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

Une nécessaire hiérarchisation des interventions

Ampleur des espaces publics Villeneuvois

Zone urbanisée : 236 Ha

Les espaces publics porteurs d'usage sociaux :

Places : 0,5 Ha

Parcs, aire de jeux etc.. : 1,7 Ha

Voies :

54,4 km de voies, soit 38 Ha

PRIORITÉS PROPOSÉES

Espace public, requalification lourde :

Les places du centre 5 500 m²

Espace public, réinvestissement léger:

Les secondes peaux des équipements (notamment lié à l'enfance) réinvestissement léger: 2,7 Ha

Voies structurantes : 2,5 km (Avenue de la Gare et de Palavas)

Voies de liaisons : 2 km

Continuité piétonne à retrouver : réhabiliter et sécuriser des voies pour trouver une continuité aux rues piétonnes existantes

Micro-lieux du pavillonnaire : 35 micro-lieux pouvant être valorisé pour créer des lieux de séjours



3. LE PAYSAGE EN VILLE (PLACE DE L'ARBRE, PARCOURS DE L'EAU, PERMÉABILITÉ)

La présence du végétal dans l'espace public



La présence d'arbres dans l'espace public est globalement plus importante dans les quartiers périphériques. Les arbres plantés sont souvent des **essences à petit développement** et l'ont été avec des surfaces perméables autour trop petites et probablement des fosses de plantation également trop petites. De nombreux sujets sont en **mauvais état** ou présentent des **carences de développement**.

Les grands axes structurants sont globalement peu ou pas plantés à part l'avenue de la Gare et l'avenue de Palavas.

Ainsi les espaces publics ou assimilés présentent souvent **peu d'espaces ombragés**. Il y a là de **forte possibilités d'améliorer la qualité de l'espace public**, notamment le long de la D116, du **boulevard des Salins** ou du **boulevard des Moures**.



3. LE PAYSAGE EN VILLE (PLACE DE L'ARBRE, PARCOURS DE L'EAU, PERMÉABILITÉ)

La présence du végétal dans l'espace public



Au sud, chemin du Mas du Pilou. Les espaces publics végétalisés forment une lisière entre les maisons et le territoire agricole. Ce ré-investissement dans l'espace public dessine une limite urbaine.



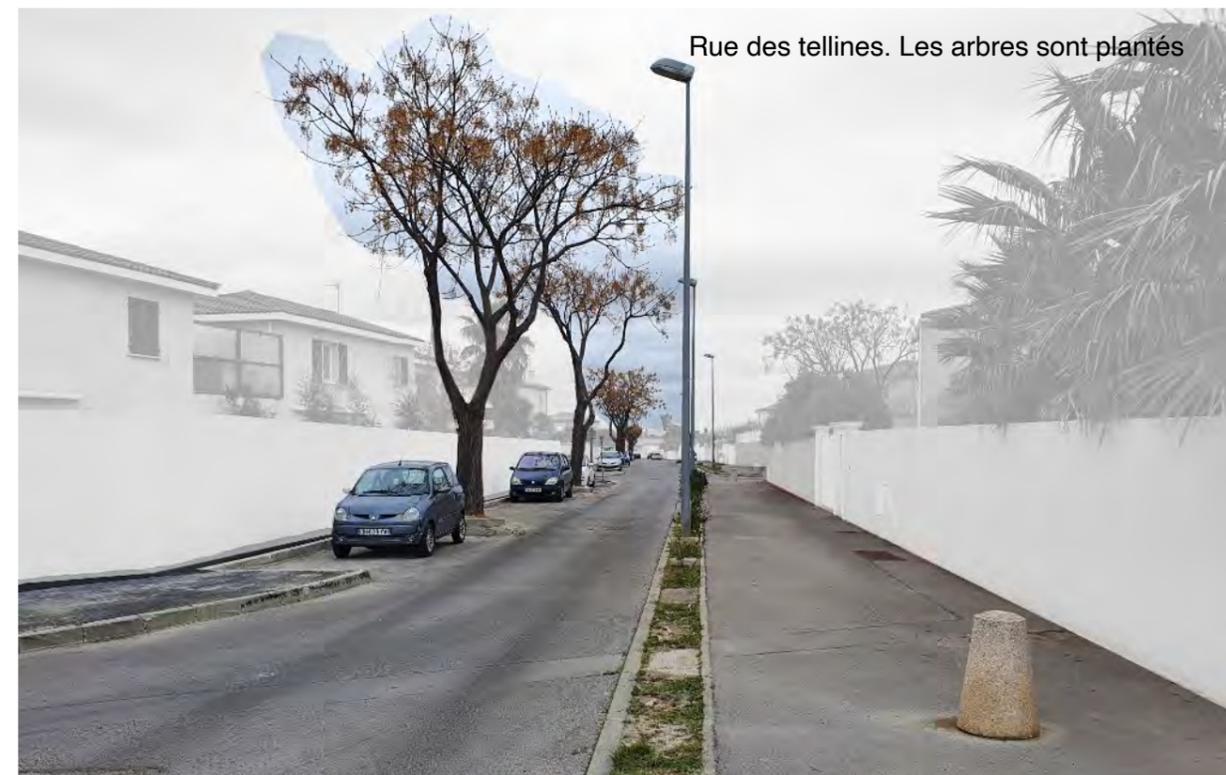
Arbre planté en voirie ayant une surface perméable en pied beaucoup trop faible. Par ailleurs on observe de nombreux arbres peu développés du fait de fosses de plantation trop modestes



Pin parasol offrant une belle ombre absolument nécessaire pour les piétons. Les trottoirs et cheminements proposent en général peu d'ombre dès que l'on s'éloigne du centre ancien. Il faudrait idéalement un **point d'ombre tous les 20 à 30m** pour rendre les cheminements plus supportables pendant la période estivale.



Chemin de la Mosson

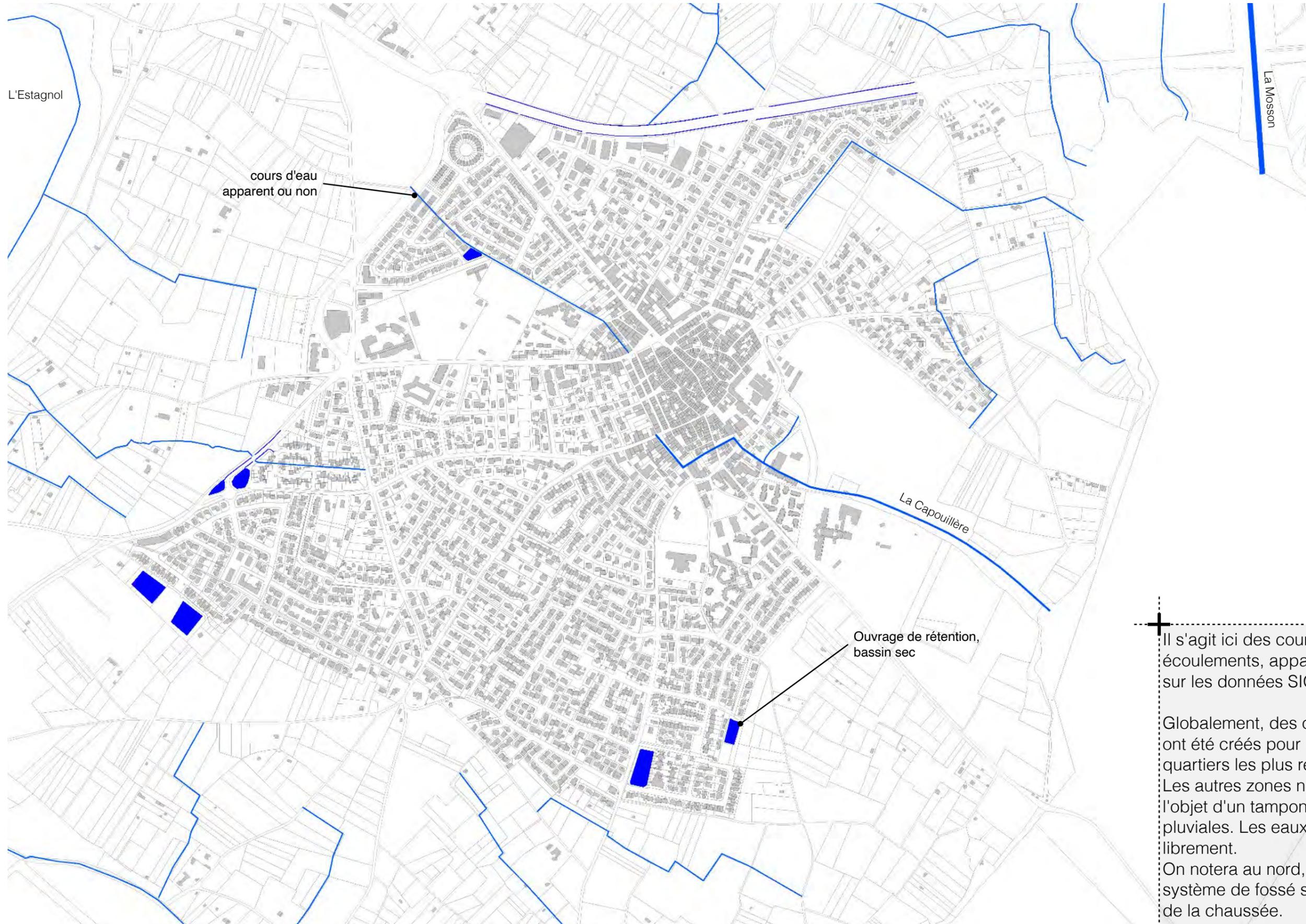


Rue des tellines. Les arbres sont plantés



3. LE PAYSAGE EN VILLE (PLACE DE L'ARBRE, PARCOURS DE L'EAU, PERMÉABILITÉ)

La présence de l'eau



Il s'agit ici des cours d'eau et écoulements, apparents et busés figurant sur les données SIG de la Métropole.

Globalement, des ouvrages de rétention ont été créés pour les besoins des quartiers les plus récents.

Les autres zones ne semblent pas faire l'objet d'un tamponnement des eaux pluviales. Les eaux s'écoulent ainsi librement.

On notera au nord, le long de la RD, un système de fossé situé de part et d'autre de la chaussée.



3. LE PAYSAGE EN VILLE (PLACE DE L'ARBRE, PARCOURS DE L'EAU, PERMÉABILITÉ)

La présence de l'eau

Ruisseau de la Capouillère



Bassin sec, nouveau quartier, boulevard des Moures.



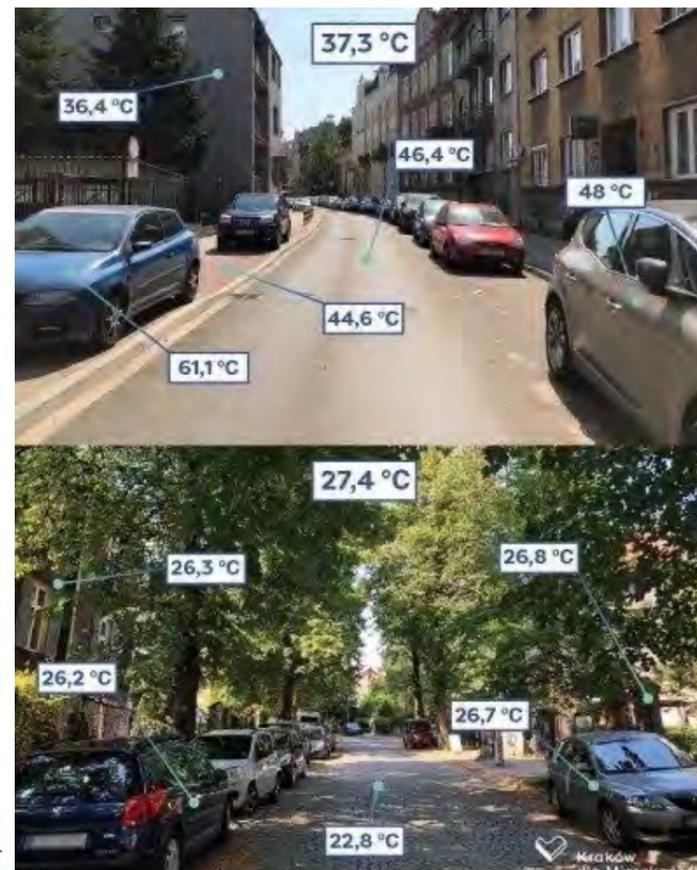
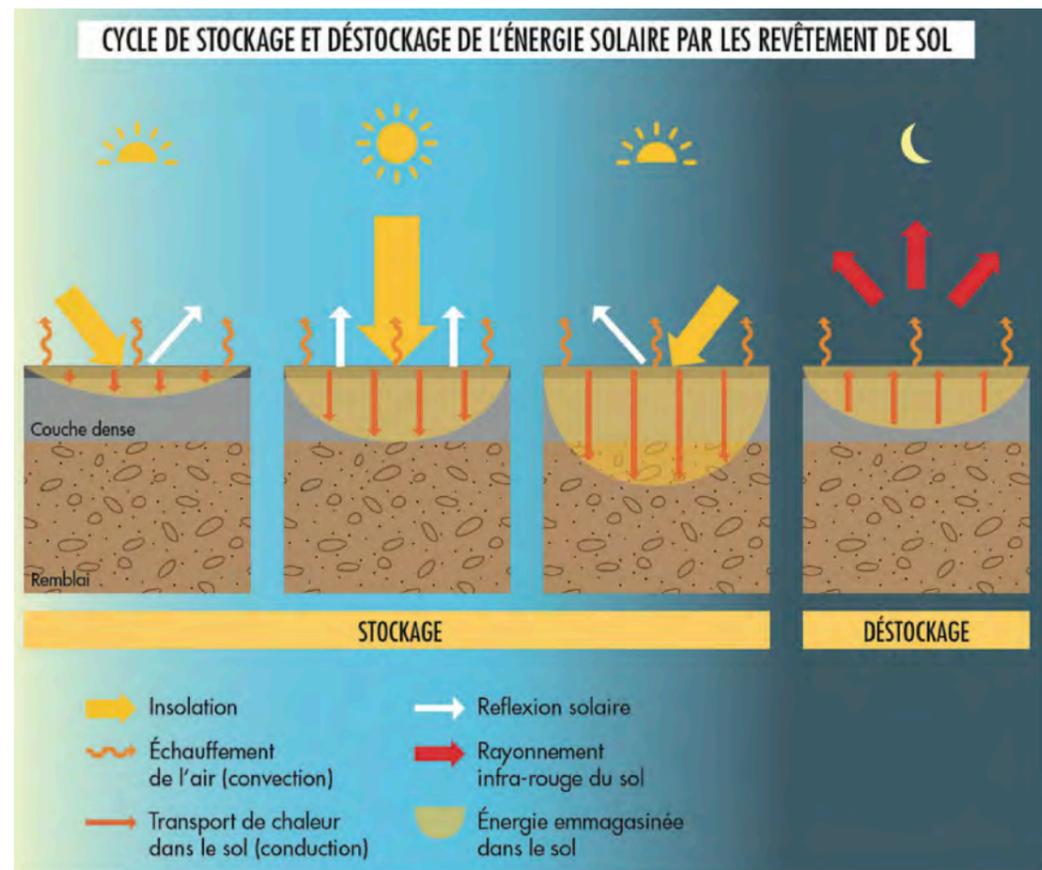
L'eau vive, présente essentiellement à travers le ruisseau de Capouillère **n'est pas valorisée.**

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales sont depuis quelques années traités avec un effort d'intégration en forme de bassin sec. **Cet effort pourrait être prolongé avec des ouvrages plus intégrés à l'espace public.**



3. LE PAYSAGE EN VILLE (PLACE DE L'ARBRE, PARCOURS DE L'EAU, PERMÉABILITÉ)

La perméabilité des espaces publics



La fonction automobile a pris le dessus sur l'espace public.

Notamment les axes routiers les plus importants au sud, (boulevard des Salins et boulevard des Moures par exemple) sont exclusivement composés d'enrobé sur la totalité de la largeur d'espace public, à l'exception de quelques zones plantées.

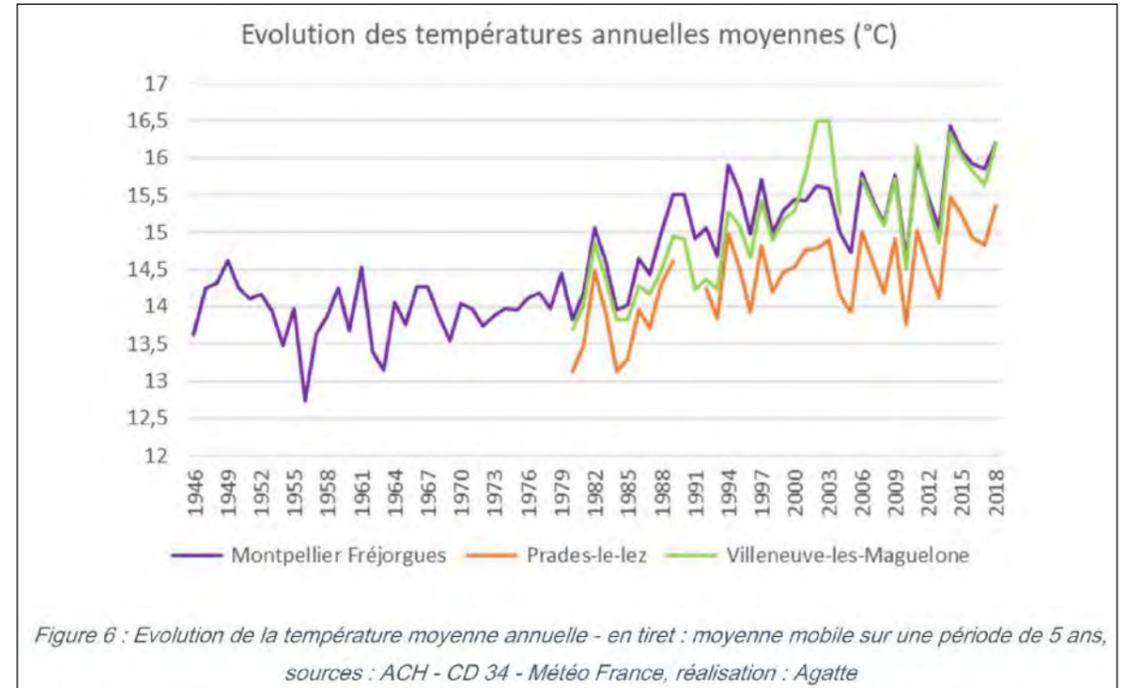
Ces emprises publiques sont imperméabilisées à 95%, sans ombrage.

En été, la chaleur emmagasinée la journée par l'enrobé noir est restituée la nuit.



3. LE PAYSAGE EN VILLE (PLACE DE L'ARBRE, PARCOURS DE L'EAU, PERMÉABILITÉ)

La perméabilité des espaces publics



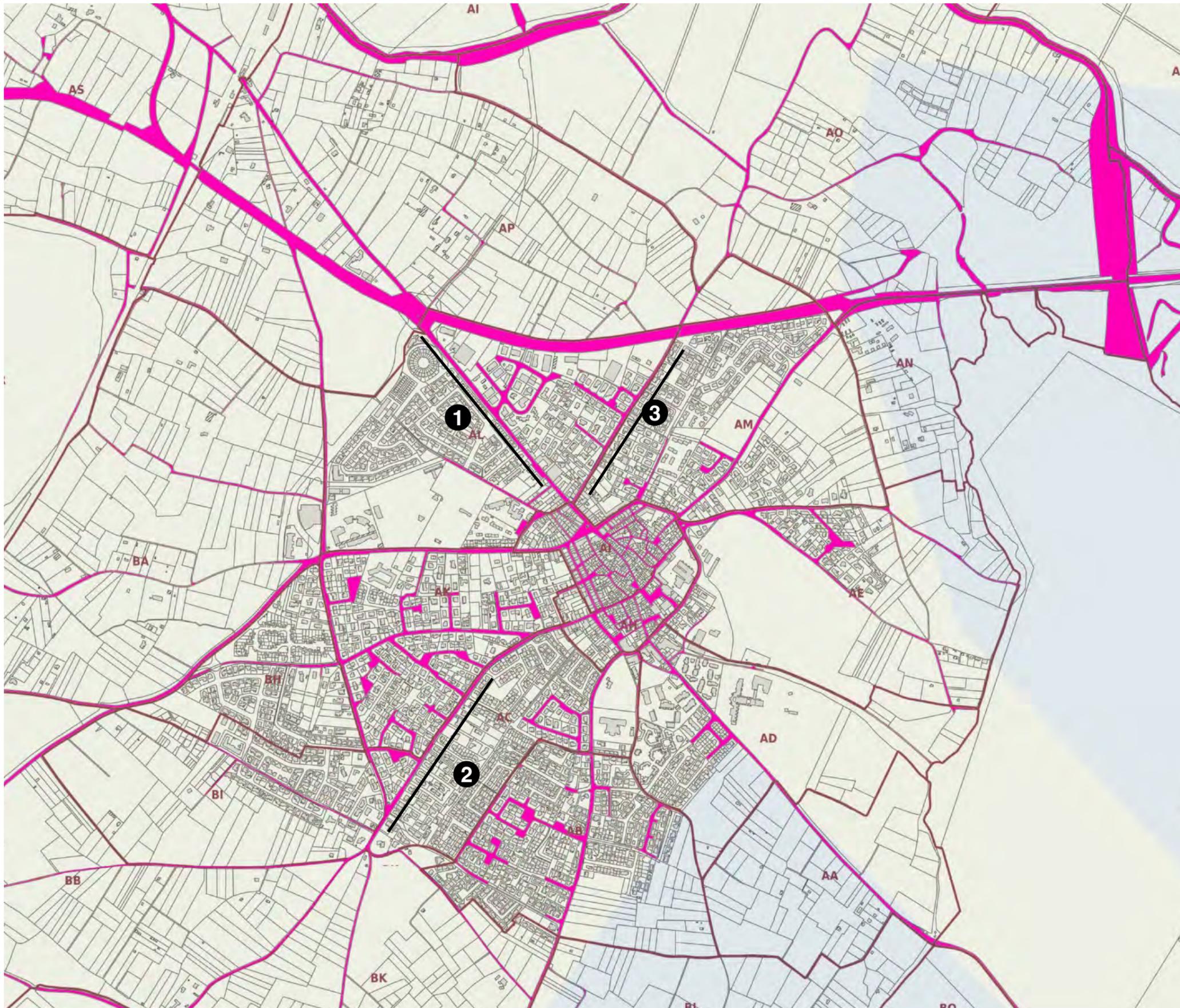
Extrait de Plan Climat Air Énergie Territorial (3M, 2020)



Les abords du théâtre de plein air et de la médiathèque George Sand présentent de grandes surfaces imperméabilisées utilisées pour des manifestations ponctuelles. La **désimpermeabilisation** des sols serait un **levier efficace d'amélioration de la qualité du cadre de vie**. Cela pourrait prendre la forme d'un fascicule d'idées et de bonnes pratiques. Des objectifs quantitatifs pourraient être fixés comme c'est le cas pour les espaces privés dans le cadre d'un dépôt de permis de construire

3. LE PAYSAGE EN VILLE (PLACE DE L'ARBRE, PARCOURS DE L'EAU, PERMÉABILITÉ)

Le problème du statut des espaces : Espaces publics ou espaces privés de lotissements?



En rose le domaine public, non cadastré.
Source Cadastre (non actualisé avec les opérations récentes au sud)

Des rues ont-elles été rétrocedées?
Question primordiale de la domanialité, de la gestion de l'espace public, de ses limites avec les espaces privés collectifs, des servitudes, de l'adressage etc.

1 Avenue de la gare, sur le côté sud-ouest, une façade privée de 550m de longueur entre l'avenue de Mireval et la rue du Stade.
Il est clair que cet aspect est une des cause du traitement de l'avenue de la gare, au moins dans partie nord ou aucun bâtiment n'est adressé sur cet axe 'historique' et important.

2 Le quartier situé à l'est du boulevard des Salins, quel est le statut de ces espaces ? Qui entretien ?

3 De même à l'est du chemin de la Mosson, , quel est le statut de ces espaces ? Qui entretien?

La morphologie des espaces publics existants est probablement largement la résultante du processus ayant été à leur origine. Le développement communal par le truchement de procédures juxtaposés de lotissement rend difficile la constitution d'une trame d'espaces publics de qualité support d'une vie citoyenne variée.

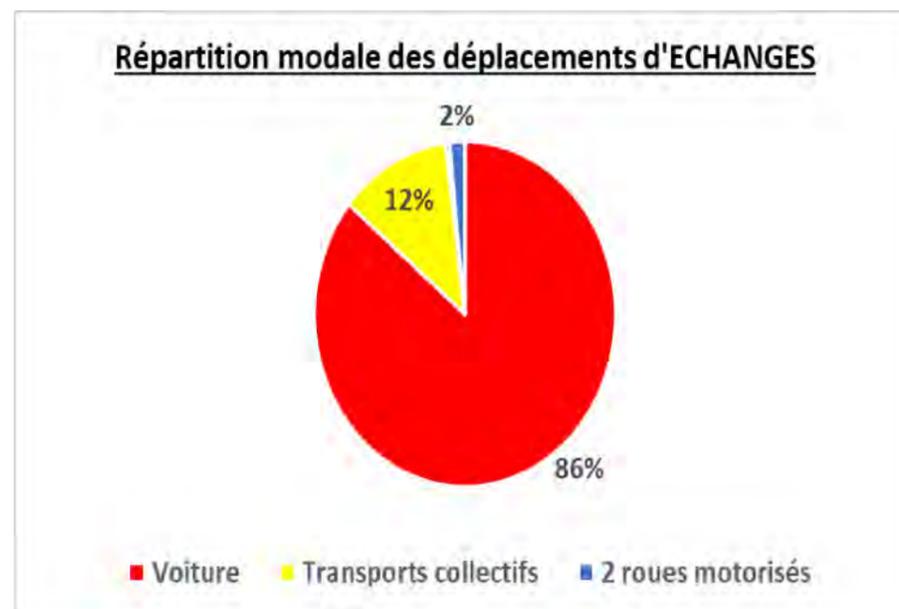
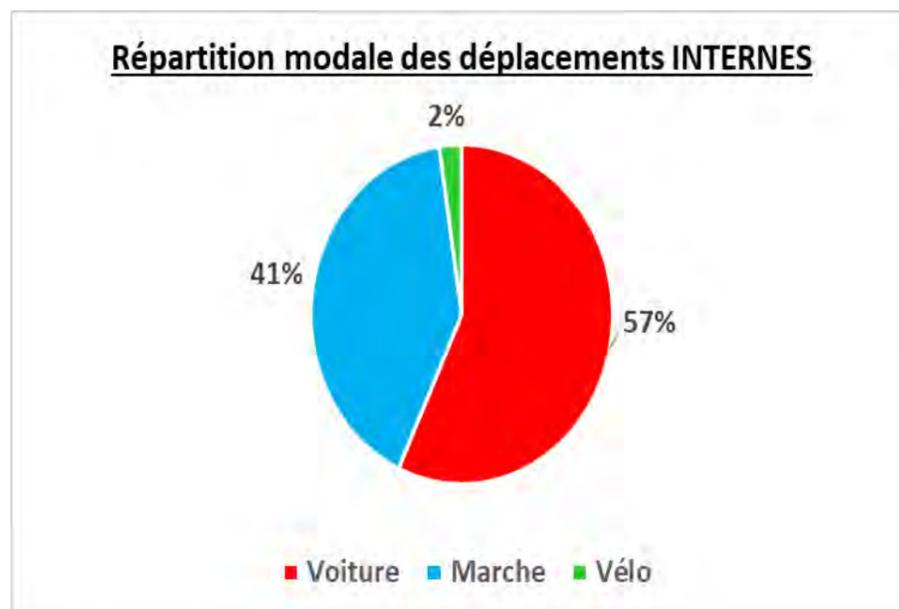
Trop souvent, l'espace public a été ici conçu pour faire circuler les véhicules.



4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Indicateurs de mobilité des RÉSIDENTS DE VILLENEUVE LES MAGUELONE

Méthode : Ont été extraits de l'Enquête Globale Déplacements réalisée en 2014 sur le Département de l'Hérault les indicateurs de mobilité et de déplacements sur le territoire « Littoral » de 3M, et pour certains d'entre eux sur la commune de Villeneuve les Maguelone. NB : Il s'agit d'indicateurs évalués sur la base d'enquêtes réalisées en 2013 et pouvant faire l'objet d'évolutions depuis (renforcement de l'usage des modes actifs).

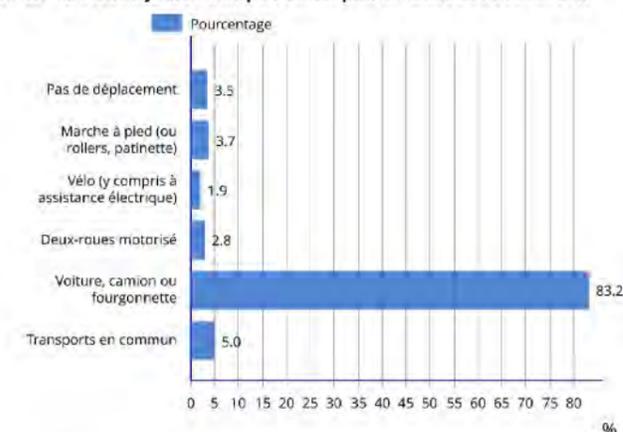


ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	3 448	100	3 701	100	3 982	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	857	24,9	886	23,9	832	20,9
dans une commune autre que la commune de résidence	2 591	75,1	2 815	76,1	3 150	79,1

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi
Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021.

- **36 000 à 38 000 déplacements quotidiens** générés par les résidents de Villeneuve-lès-Maguelone,
- Des ménages très largement motorisés (92 %), dont 44 % possèdent deux véhicules ou plus
- Dans un contexte de ménages multi motorisés : **25 % ne possèdent pas d'emplacement réservé de stationnement...**
- Déplacements quotidiens internes / intra communaux :
 - 15 000 mouvements quotidiens
 - un usage majoritaire de la Voiture Particulière (57 %) mais un **mode piéton (très) significatif**,
 - un « équilibre proche » entre VP et modes actifs (57 / 43)
- Les déplacements d'échanges :
 - une dispersion significative mais sur des inter distances modérées, inférieures à 10/15 km : **38 % en lien avec la commune de Montpellier**, 40 % sur les autres communes limitrophes (Frontignan, Mireval, St Jean de Védas, Palavas, Lattes, Pérols) et 22 % répartis sur les autres territoires
 - un recours généralisé et « logique » à la Voiture Particulière, utilisée dans près de 9 déplacements sur 10,
 - une part T.C. liée aux déplacements en bus (scolaires) et en train, logiquement en relation avec Montpellier (secondairement avec Frontignan).

Les flux Domicile – Travail :

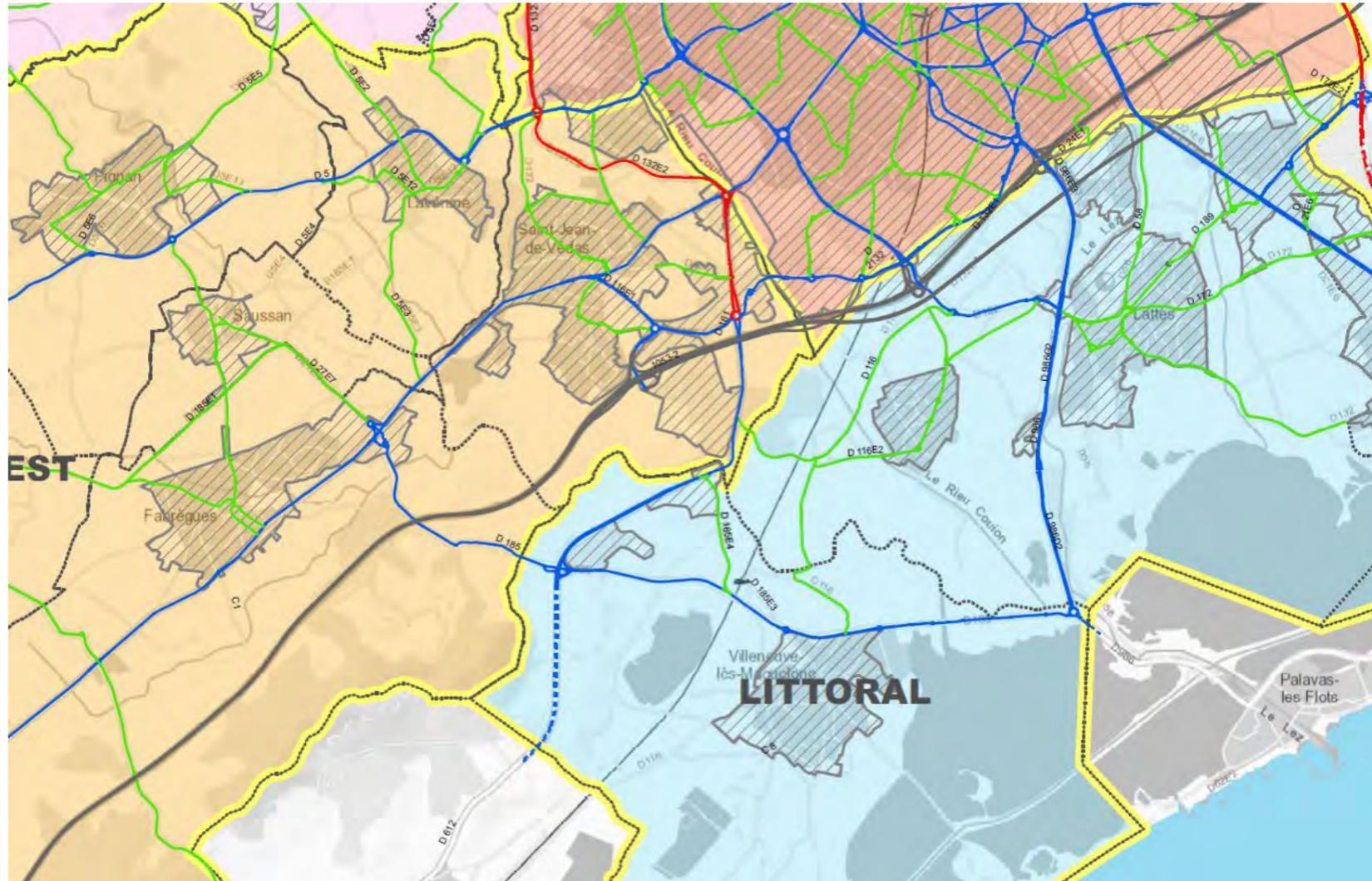
- **8 actifs sur 10 sortent de Villeneuve-lès-Maguelone**
- Plus de 80 % assurés en voiture particulière,
- Une part Modes Actifs / Transports en Commun qui reste pour l'heure (très) secondaire assurant à peine 11 % des déplacements.
- Quatre destinations principales : Montpellier (40 %), Villeneuve (21 %), St Jean de Védas (10 %) et Sète (9 %)

- **Conforter-renforcer les usages piétons** pour les déplacements internes à Villeneuve les Maguelone
- **Développer la part modale du vélo pour les déplacements internes et d'échange** suivant un rayon d'action de 5/8 km



4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Circulations automobiles - Structure du réseau de voirie principal

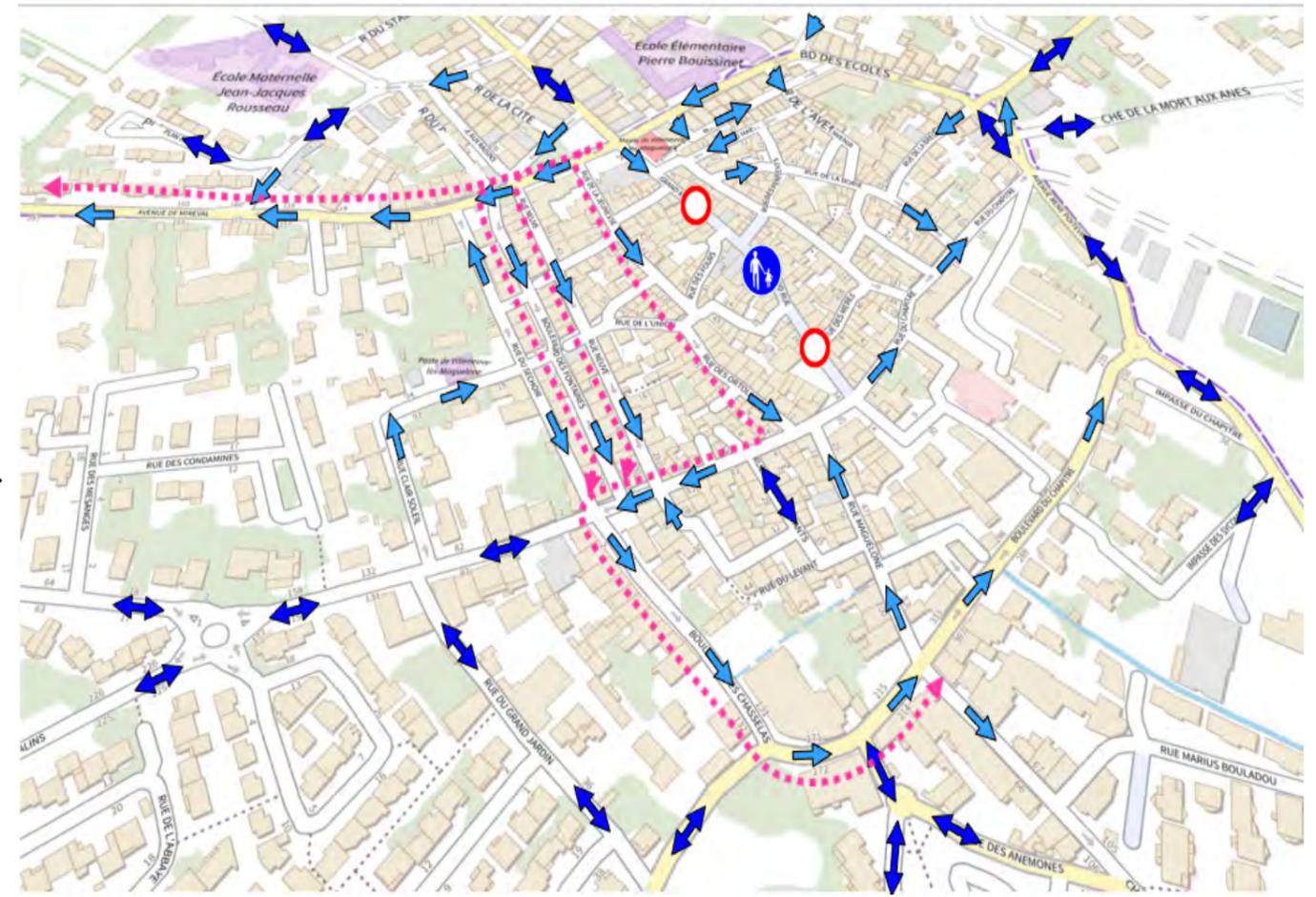
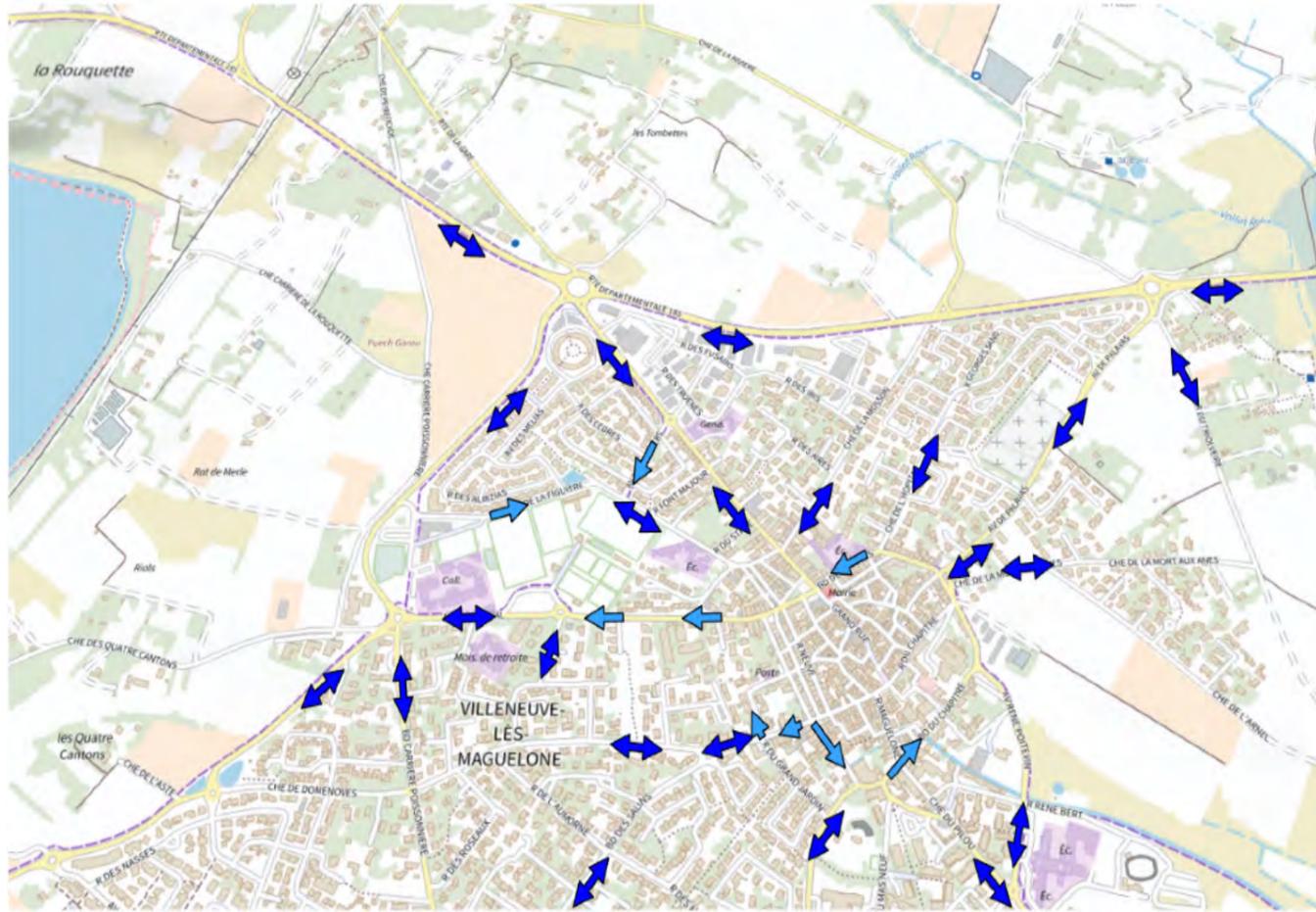


- RESEAU DE NIVEAU 1 SUPERSTRUCTURANT**
Contournement et transit externe
- RESEAU DE NIVEAU 2 PRIMAIRE**
Transit interne, grandes pénétrantes
- RESEAU DE NIVEAU 3 SECONDAIRE**
Accès rapide au réseau primaire et au réseau superstructurant



4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Circulations automobiles - Schéma de circulation ACTUEL



Un **plan de circulation** caractérisé par :

- Des voiries structurantes à double sens : RM185 au nord, RM116 à l'ouest, av de la Gare, av de Palavas, av Poitevin,.....
- Des axes de desserte des quartiers résidentiels périphériques du centre ville également à double sens : bd Carrière Poissonnière, bd des Moures,....
- Autour du centre historique :
 - Des voiries majoritairement à sens unique compte tenu des caractéristiques géométriques de la trame viaire,
 - **Un schéma de circulation, articulé suivant un sens antihoraire** via les axes Bd des Ecoles → Av de Mireval au nord et bd du Chapitre au sud,
 - Trois voiries Nord → Sud traversant le cœur de ville, en lien avec la boucle circulatoire,
 - Un **plan de circulation peu lisible et perfectible dans son fonctionnement et sa logique.**
- Un centre historique / cœur de ville accessible en voiture mais protégé, à l'écart des principaux flux de circulation et un axe piéton : la Grand Rue

« La ville est limitée à 2 entrées et 2 sorties »

Propositions d'habitants :

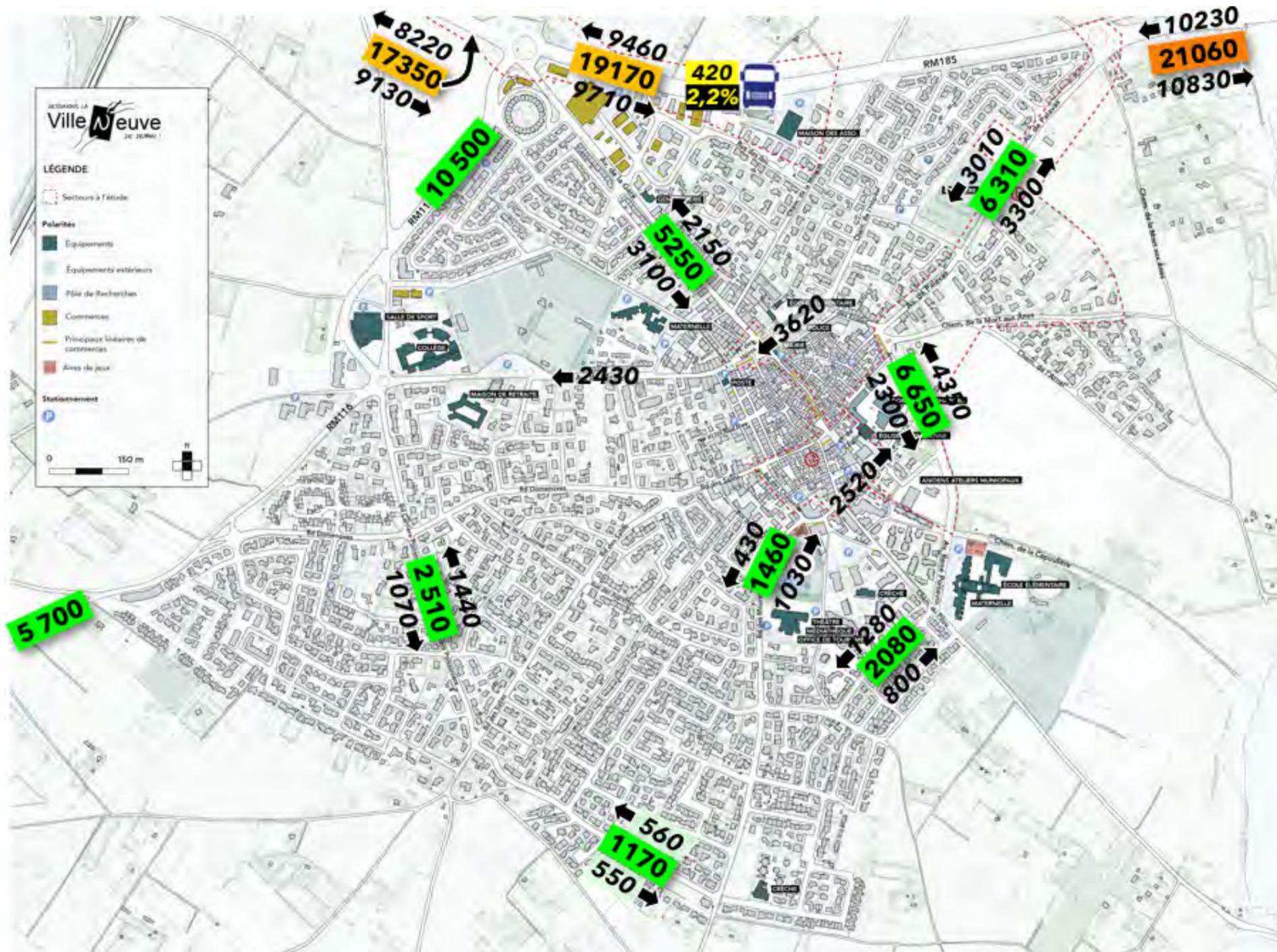
- Ne pas mettre l'avenue de Palavas à sens unique pour que le Chemin de la Mort aux Ânes ne soit pas envahi par les voitures
- Mettre des sens uniques sur les axes intérieurs structurants au profit de la piste cyclable
- Mettre le chemin de la Mosson en sens unique. Sortie dangereuse, aucune lisibilité
- Modification du schéma de circulation pour éviter le transit et les traversées du centre-ville

- Adapter le plan de circulation pour sécuriser les modes actifs,
- Ne pas faciliter les itinéraires automobiles au sein de la (future) zone apaisée, entre la Place des Héros et l'aire de jeu
- Améliorer la lisibilité des parcours automobiles autour d'une zone apaisée, sans attirer les flux de transit métropolitains (à maintenir sur la RM185)



4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Circulations automobiles - TRAFICS JOURNALIERS



Une commune desservie par **deux axes métropolitains** :

- Principalement la RM185, axe Est - Ouest aux trafics élevés, proches de 20 / 21 000 véhicules/jour deux sens
- Plus secondairement la RM116, depuis/vers l'agglomération sétoise, enregistrant 5 700 véhicules/jour deux sens.

Une zone urbanisée raccordée aux RM185 et RM116 par :

- **Deux radiales Est et Ouest** Av de Palavas - Av de la Gare, aux trafics modérés de **5 000 à 6 500 véhicules/jour**,
- et des accès complémentaires en frange Ouest,
- Un itinéraire « **Avenue R. Poitevin** » en limite Est enregistrant **6 à 7 000 véhicules/jour deux sens**.

Des axes de desserte du centre ville présentant des trafics modérés, inférieurs à 5 000 véhicules/jour,

Sur l'itinéraire ceinturant le cœur de ville (centre historique) : près de 3 600 véh/jour bd des Ecoles et 2 500 véh/jour Bd du Chapitre, des flux significatifs.

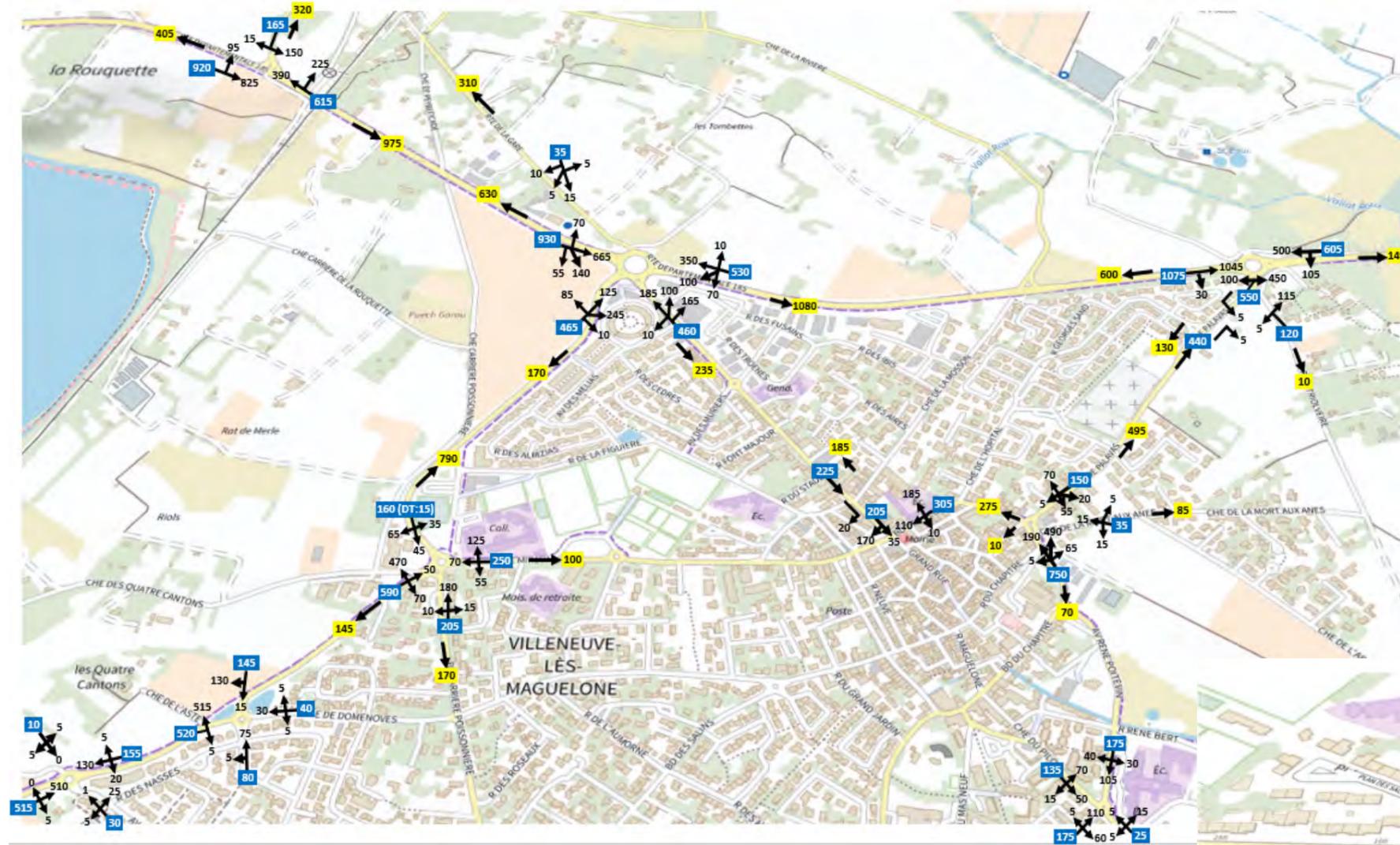
Quotidiennement : **17 à 19 000 véhicules entrent et sortent de Villeneuve-lès-Maguelone** dont 2/3 par les avenues de la Gare et de Palavas, un flux automobile cohérent avec le poids démographique de la commune (près de 10 500 habitants).

- **Stabiliser / Maîtriser les trafics sur les voiries principales de desserte** de la zone urbanisée,
- **Limiter les trafics sur le bd des Ecoles et le bd du Chapitre** et **valoriser l'itinéraire « Poitevin » en limite Est** du centre ville.

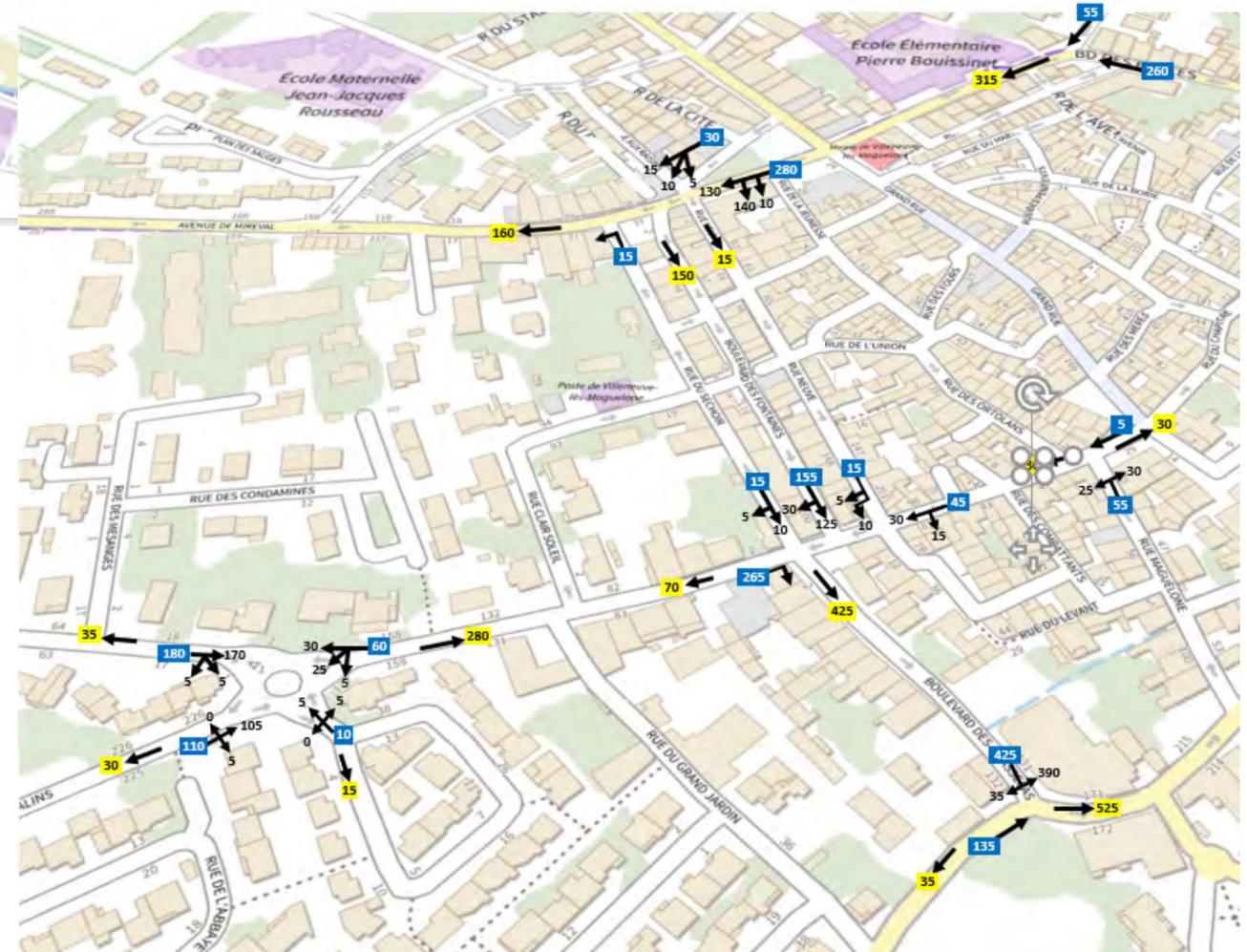


4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Circulations automobiles – DISTRIBUTION DES FLUX AUX PRINCIPAUX CARREFOURS



Heure de Pointe du MATIN
7h45 – 8h45

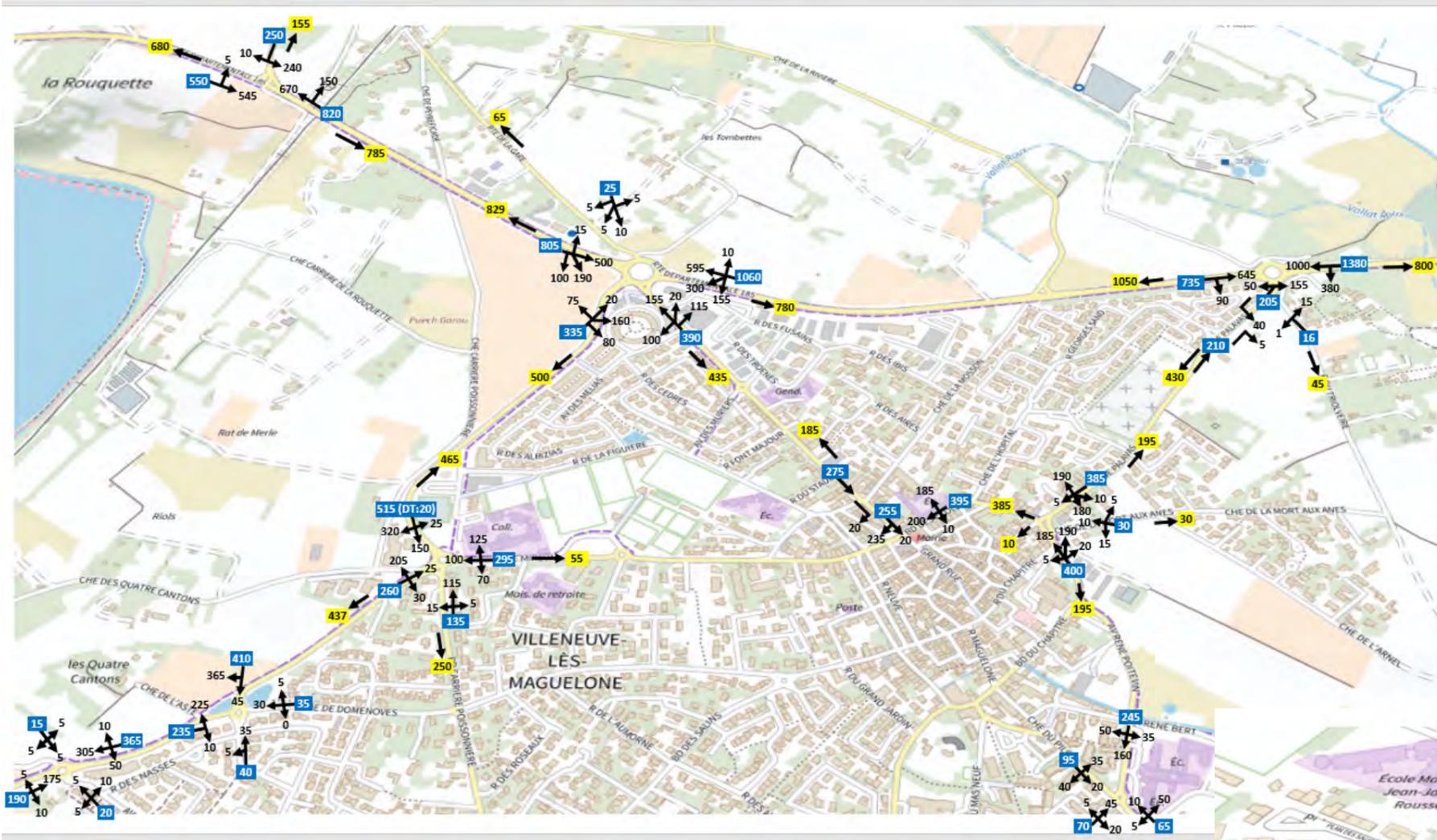


Source : Synthèse des comptages directionnels 3M (09/2021) et Horizon Conseil (04/2022), volumes exprimés en uvp, arrondis à 0/5.

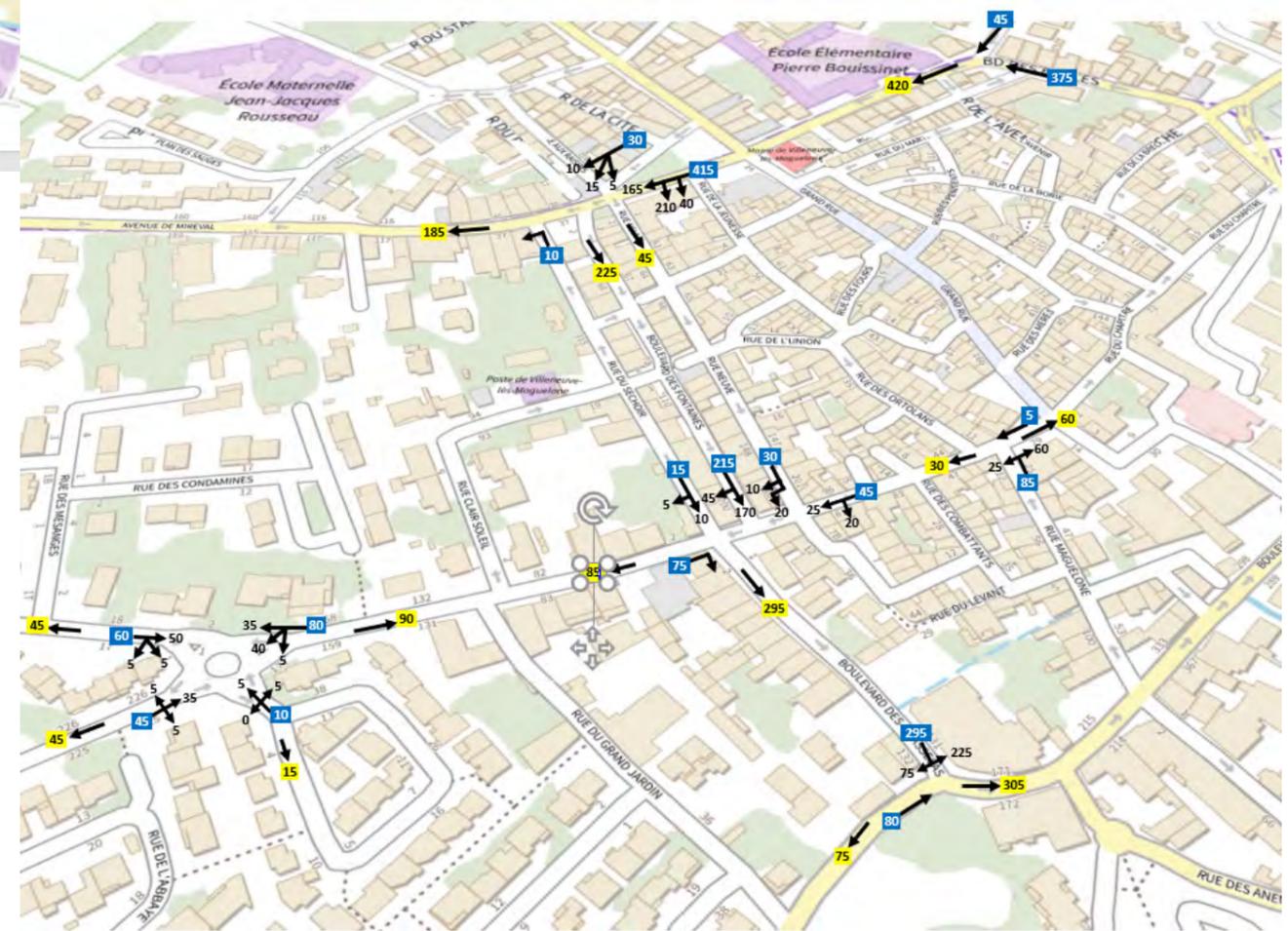


4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Circulations automobiles - Comptages aux principaux carrefours



Heure de Pointe du SOIR
17h00 – 18h00

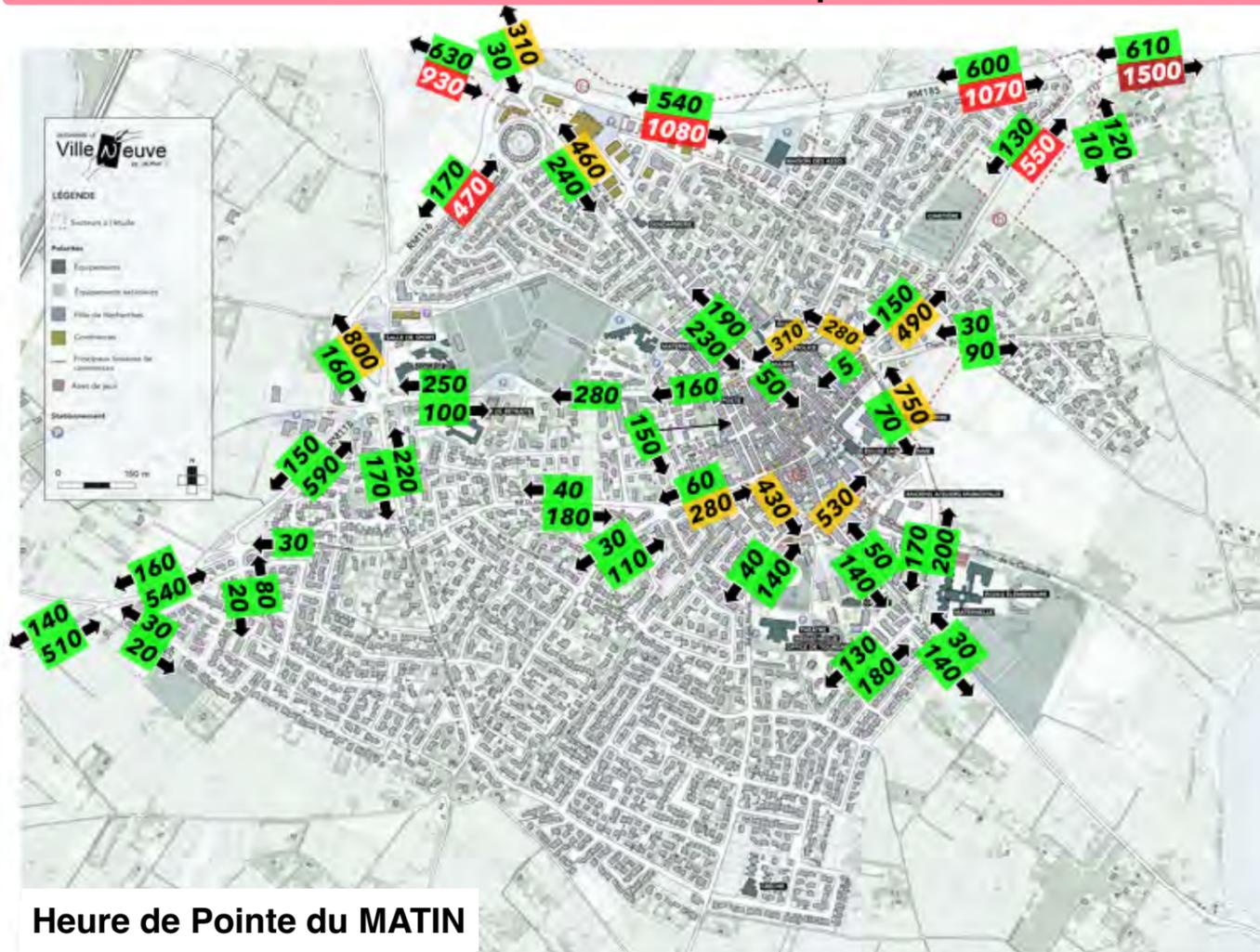


Source : Synthèse des comptages directionnels 3M (09/2021) et Horizon Conseil (04/2022), volumes exprimés en uvp, arrondis à 0/5.



4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Circulations automobiles - Trafics aux heures de pointe du matin et du soir



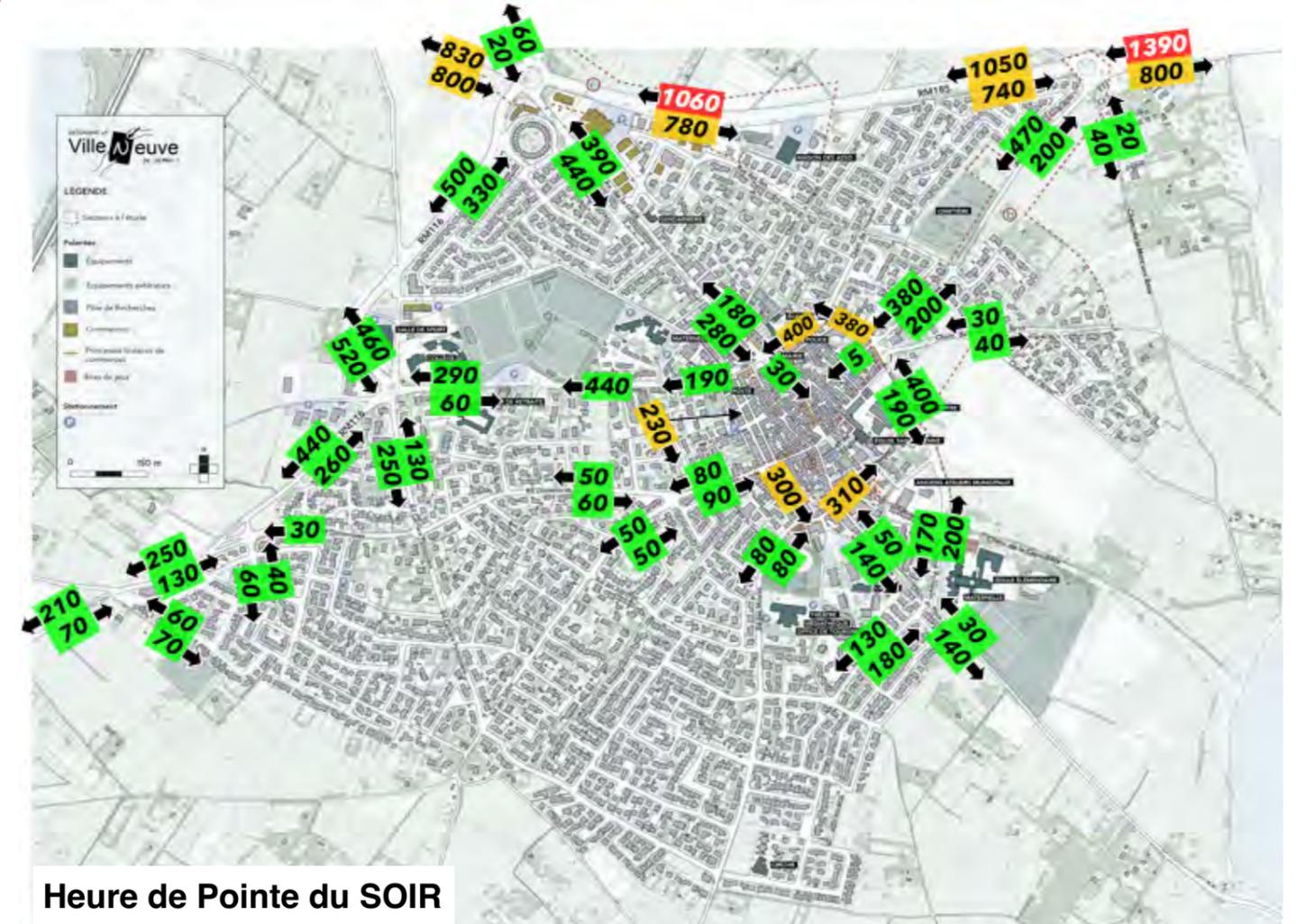
Heure de Pointe du MATIN

Des trafics logiquement élevés sur la RM185, en direction de Palavas / RD986 le matin, dans les deux sens en H.P.S,

Sur les autres voiries de desserte du centre ville et des quartiers résidentiels : des trafics compatibles avec le gabarit des voiries excepté :

- Bd des Ecoles, entre le chemin de l'Hôpital et la place des Héros,
- Bd des Fontaines et du Chasselas en traversée du cœur de ville,
- Bd du Chapitre

Des volumes significatifs sur des voiries peu ou insuffisamment sécurisées.



Heure de Pointe du SOIR

« Trop de personnes prennent leur véhicule pour acheter le pain ou déposer leurs enfants à l'école »
 « J'aimerais que le centre du village soit piéton, avec moins de trafic de voiture »
 « En été à 8h il est impossible de sortir de la ville »

Propositions d'habitant :

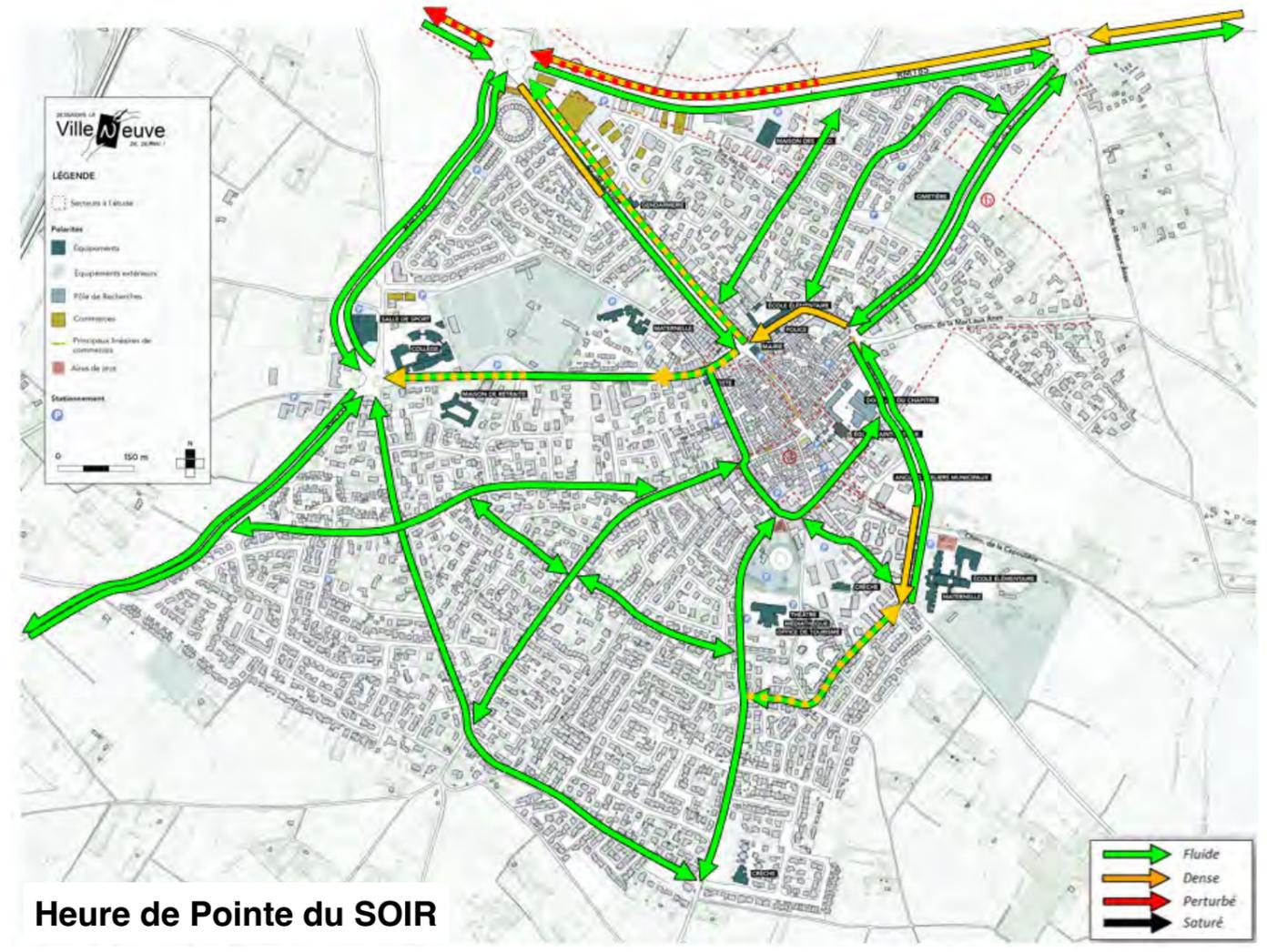
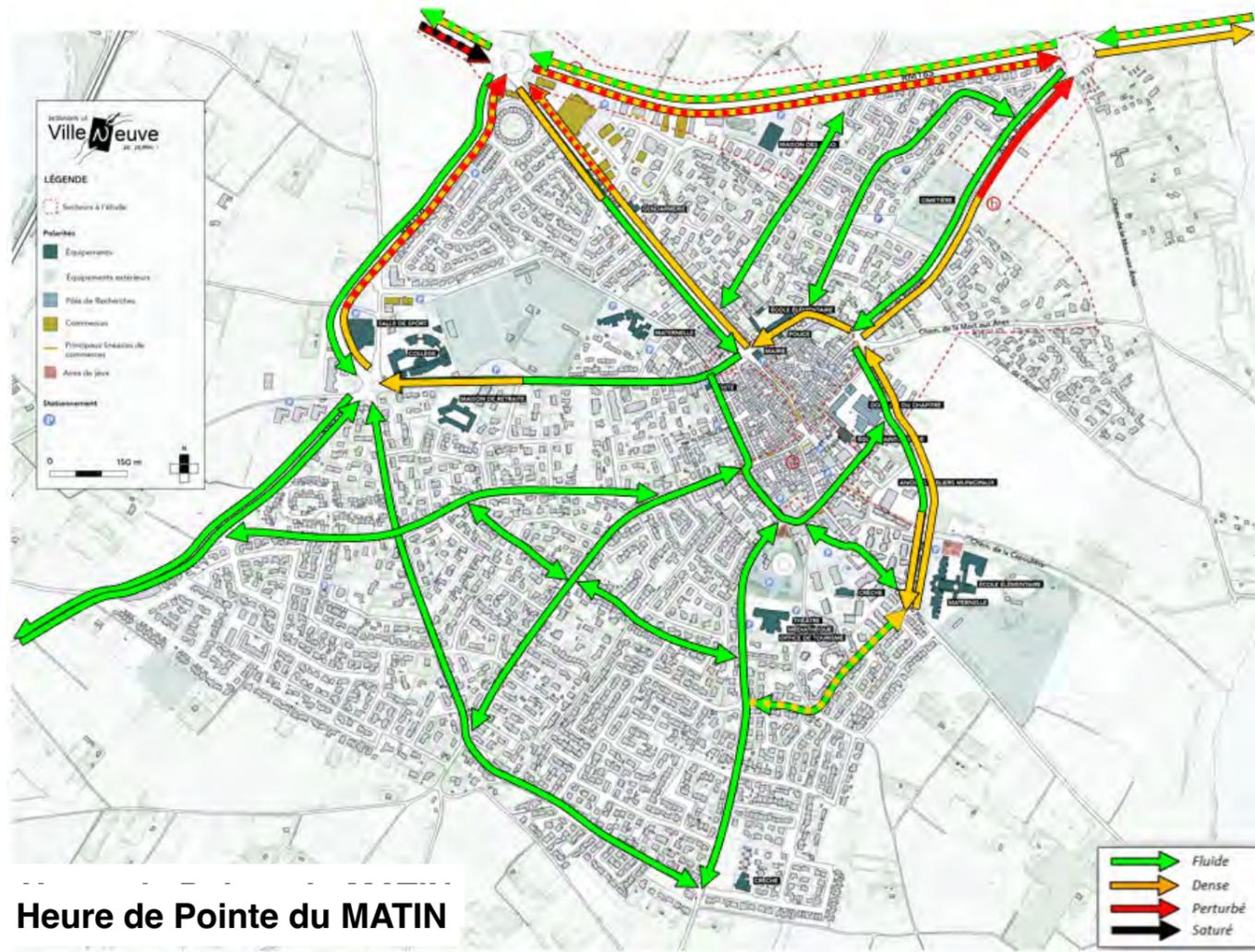
- Éviter que les voitures contournent les bouchons de l'entrée de ville par le chemin de la Mort aux Anes

- **Restreindre / SANS INTERDIRE les parcours automobiles en cœur de ville**, au sein de la zone apaisée : place du Marché, bd des Fontaines, bd du Chasselas,
- **Limiter les trafics sur les boulevards de ceinture du cœur de ville** : bd des Ecoles et bd du Chapitre
- **Limiter l'usage du chemin de la Mort aux Anes** à la desserte riveraine.
- **RM185e3 : des usages automobiles de transit à maîtriser**



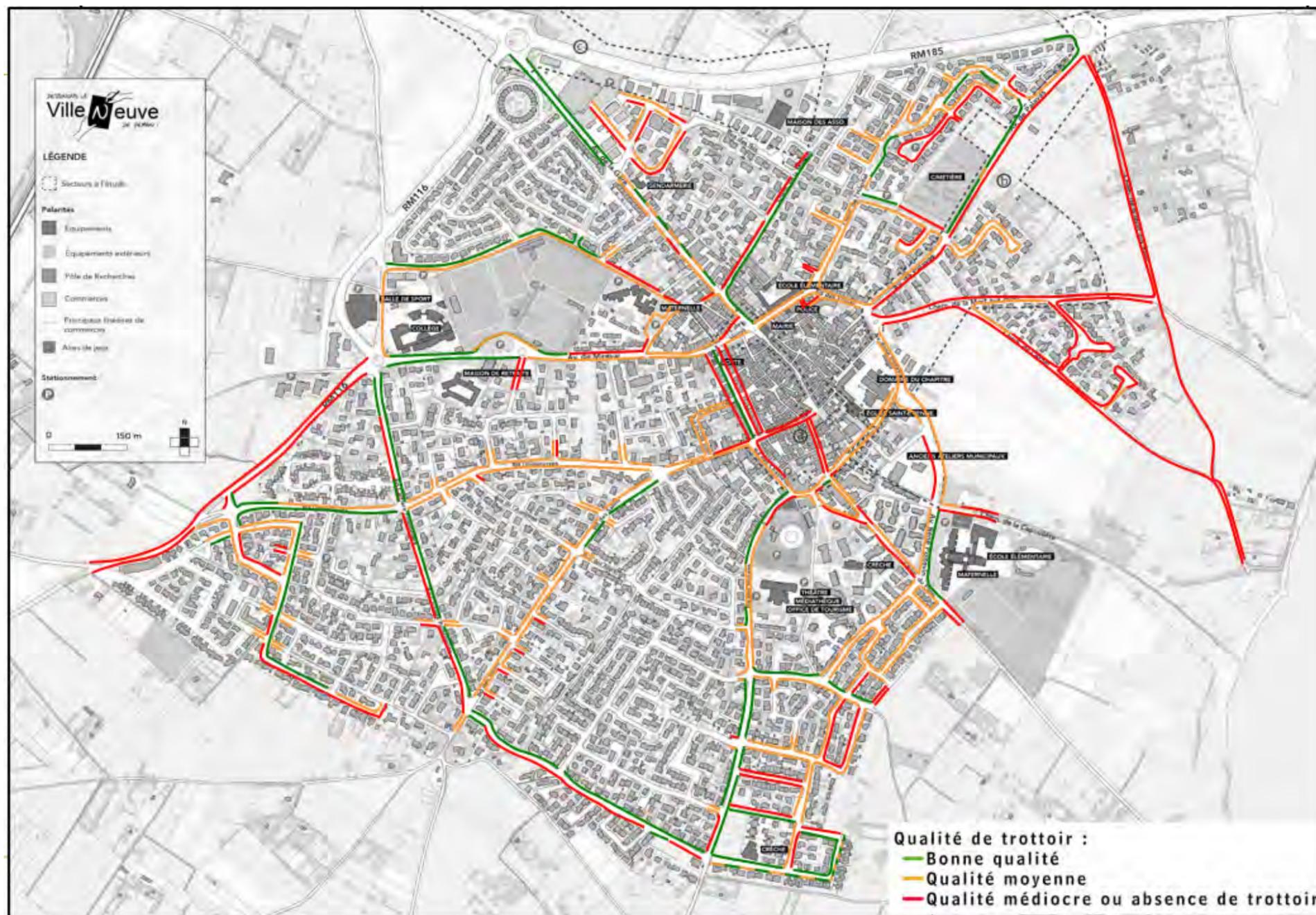
4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Circulations automobiles – CONDITIONS DE CIRCULATION



4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Qualité des cheminements piétons



Propositions d'habitant :

- Grand Rue : Sécuriser la sortie sur la place du marché
- Capoulière – Pilou : Cheminement piéton et vélo plus qualitatif, limiter la présence de voitures, présentes notamment à cause de la maternelle, pouvoir suivre la Capoulière jusqu'à la plage à pied et à vélo, améliorer les indications pour l'accès au chemin et dans le chemin (des touristes se perdent), petit train, bus, barques vers la plage ?
- Av de Palavas : améliorer les trottoirs étroits, avec des obstacles et des trous, à sens unique pour récupérer la place d'un piste cyclable et trottoirs
- Sécuriser l'accès à la plage depuis les ateliers municipaux, un trottoir en plus de la piste cyclable
- Chemin du Pilou réservé aux modes doux et mettre le parking en amont
- Créer des zones de rencontre à 10 ou 20 km heures, pour une voirie partagée et apaisée

- A l'échelle communale : une qualité d'itinéraires piétons très variable...et globalement perfectible (de qualité moyenne)
- Quelques axes dotés de cheminements piétons sécurisés (et unilatéraux) : chemin de la Mosson, av de la gare en approche du giratoire de connexion à la RM185, av de Palavas sur une section, bd des Fontaines, av de Mireval sur la section Ouest, bd Carrières Poissonnière et Pélerines, bd des Moures sur quelques tronçons,
- Un cœur de ville (centre historique) favorable aux déplacements piétons car très peu circulé, malgré un traitement peu qualitatif des espaces publics,
- Autour du cœur de ville : des cheminements piétons de qualité moyenne à médiocre le long de voiries peu aménagées, largement dédiées aux usages automobiles, en circulation ou en stationnement,
- Une accessibilité piétonne aux principaux pôles d'attraction, équipements, commerces,.. perfectible sur un territoire à l'échelle des déplacements piétons (internes) sur des trajets majoritairement inférieurs à 10 mn,
- Des itinéraires piétons « dédiés » existants mais à valoriser.

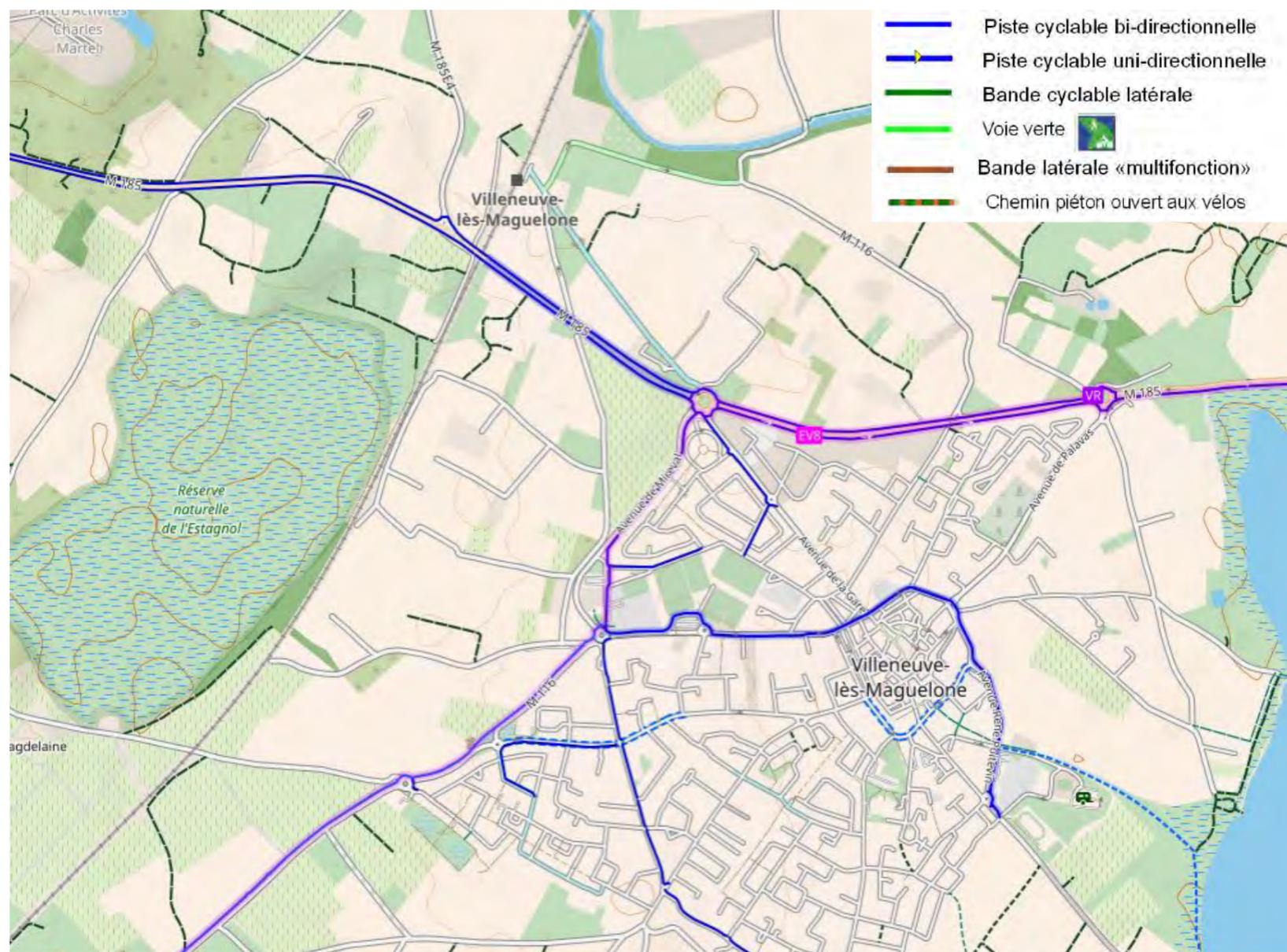
« Les trottoirs sont souvent impraticables et occupés par les voitures »

- **Un réseau viaire à valoriser, à partager**
- **Plus de déplacements à pied sur des trajets de 5 à 10 mn !**
- **Des entrées de ville mieux sécurisées, plus qualitatives,**
- **Des vitesses à maîtriser :** 30 km/h maxi,
- **Des espaces publics apaisés et sécurisés,**
- Avenue de la Gare : concilier dessertes automobiles et sécurité des modes actifs
- Place des Héros : sécuriser des usages multiples (piétons, cyclistes, automobilistes,...), améliorer la cohabitation entre les modes, développer les stationnements Vélos
- Carrefour du Chapitre : Qualité, lisibilité et sécurité pour tous
- Av de Palavas : Confort piéton et vitesses maîtrisées



4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Itinéraires cyclables ACTUELS



Un territoire accessible par **deux itinéraires cyclables structurants**, s'adossant à la RM185 et à la RM116 depuis/vers Mireval, sur lesquels se raccordent :

Un axe cyclable Est - Ouest traversant la zone urbanisée av de Mireval - bd des Ecoles - bd du Chapitre - av Poitevin, reliant la RM116 à l'ouest au chemin de la Capoullièrre à l'est

Un itinéraire Nord - Sud sur les axes Carrière Poissonnière et Carrière Pèlerines

Quelques aménagements complémentaires : section « Nord » de l'avenue de la Gare, av des Muriers, rue de la Figuière, bd Domenoves

Des cheminements cyclables de qualité moyenne voire médiocre en termes de qualité de revêtement, de lisibilité de l'itinéraire, de typologie d'aménagement (bande ? Piste ? Voie verte ?), de jalonnement, de sécurité en section courante et en traversée de carrefour.....

Secteurs conflictuels ou potentiellement conflictuels :

- Place des Héros
- Giratoires sur la RM185
- av de la gare, av de Mireval, bd des Ecoles, carrefour Palavas/Ecole/Poitevin.
-

Propositions d'habitant :

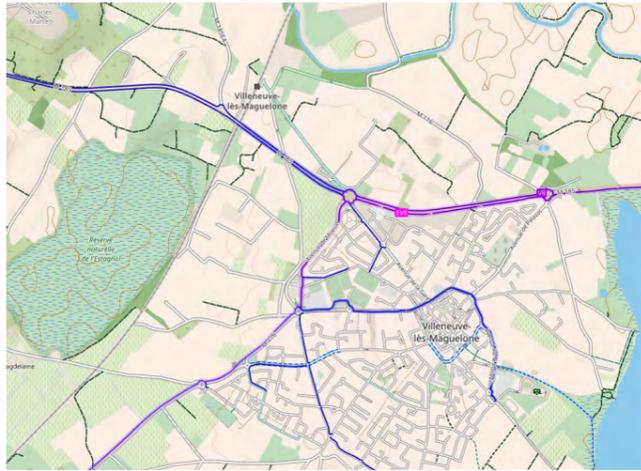
- Av de Palavas : Continuité de la piste cyclable, par rue des Peupliers et François Mitterrand ?
- Chemin de Gare : plus d'intermodalité, de sécurité pour les vélos
- Secteur des ateliers municipaux : adapter/aménager la piste cyclable, il n'y a pas moyen de traverser
- Créer de nouvelles pistes cyclables pour circuler en toute sécurité
- Mieux entretenir la pistes cyclable existantes
- Un travail important est à faire sur la signalisation pour rendre plus visible les alternatives à la voiture
- Plus de Vélib à différents endroits de la ville

- **Plus de déplacements à vélo sur des trajets de 5 à 10 mn !**
- **Des aménagements cyclables existants à améliorer**, à prolonger
- Des continuités cyclables sur les axes de desserte locale/riveraine
- **Qualité, lisibilité et sécurité pour tous** au carrefour du Chapitre
- Une liaison cyclable à sécuriser de part et d'autre de la RM185



4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Itinéraires cyclables ACTUELS - UNE SIGNALISATION, UN JALONNEMENT PERFECTIBLES, DES TRAVERSEES DE CARREFOURS PEU LISIBLES



Le long de la RM185 au carrefour de la RM116



Traversée des giratoires RM185 / av de Palavas / RM116 :



Av de la gare au croisement de la rue des Mélias



Av de la gare au croisement de l'avenue des Muriers



« Basculement » sur l'av de Mireval



Place des Héros – Multiplicité des usages, perte de lisibilité et de sécurité de l'itinéraire cyclable



Des traversées multiples au carrefour Ecoles/Palavas/Poitevin



Av de Poitevin : une piste cyclable bidirectionnelle transformée en voie verte → une typologie d'aménagement à clarifier

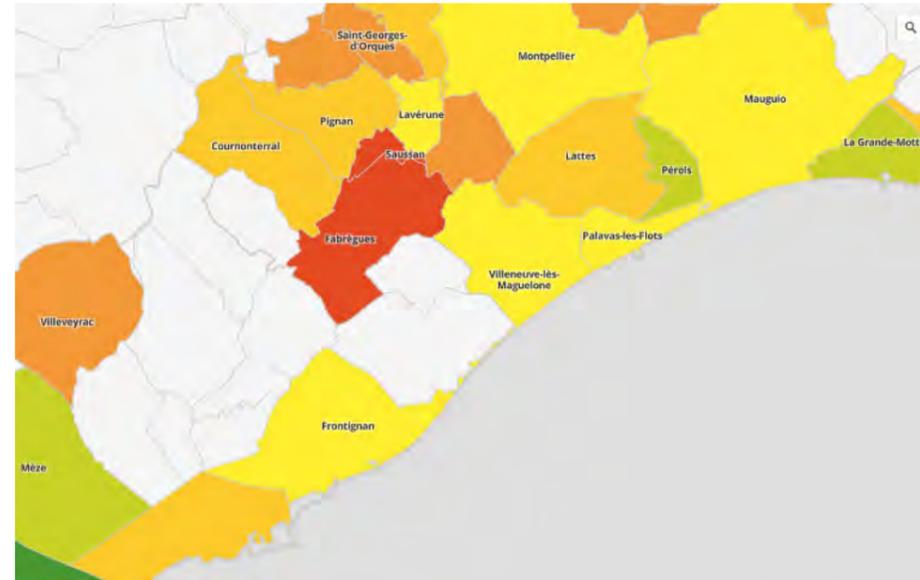
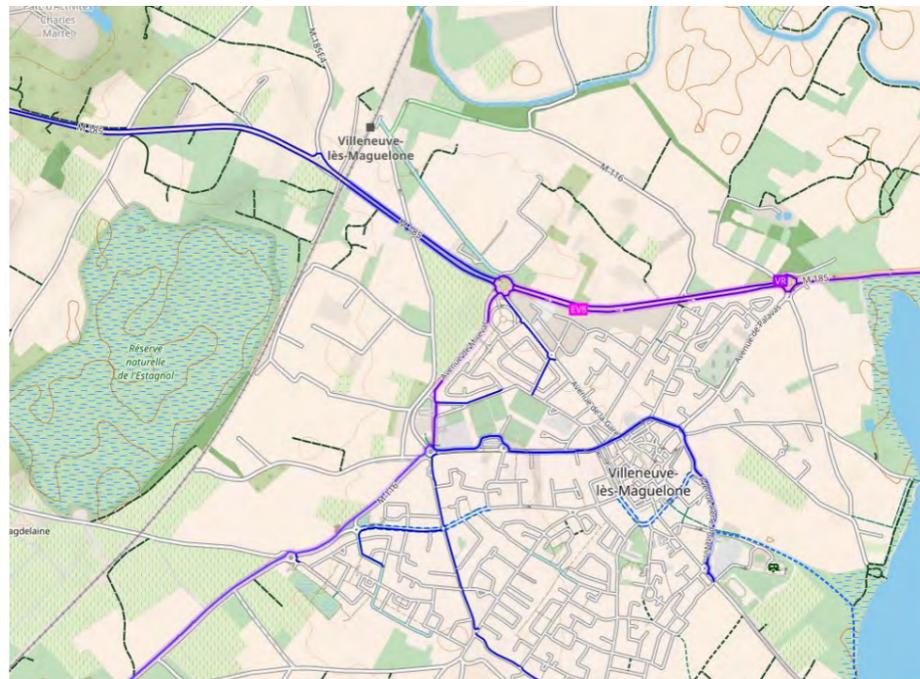


Bd C. Poissonnière et bd C. Pelerines : un itinéraire cyclable à sens unique ?

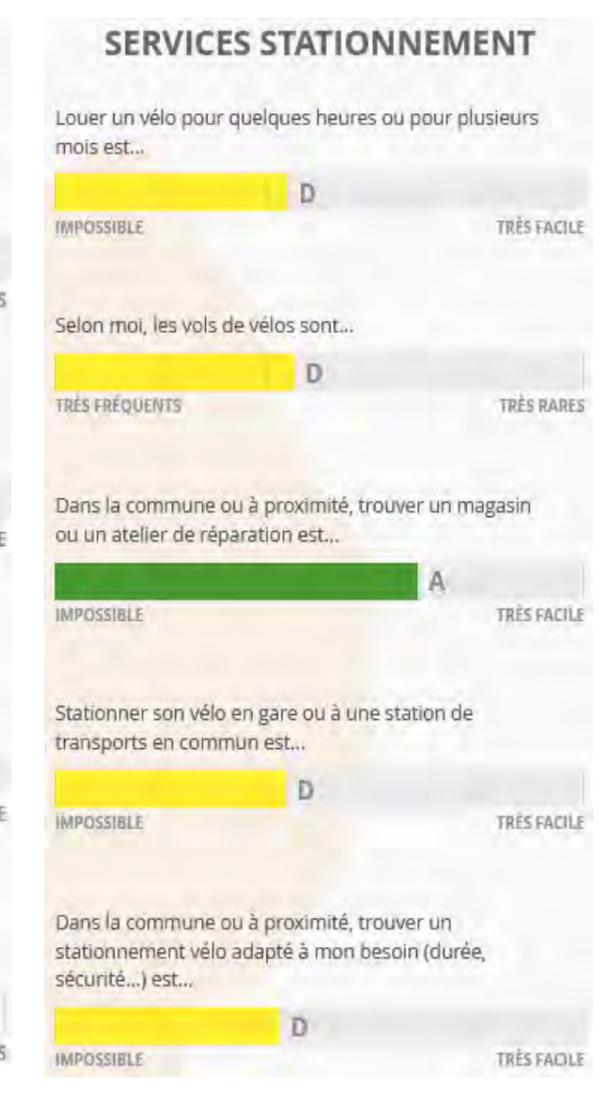
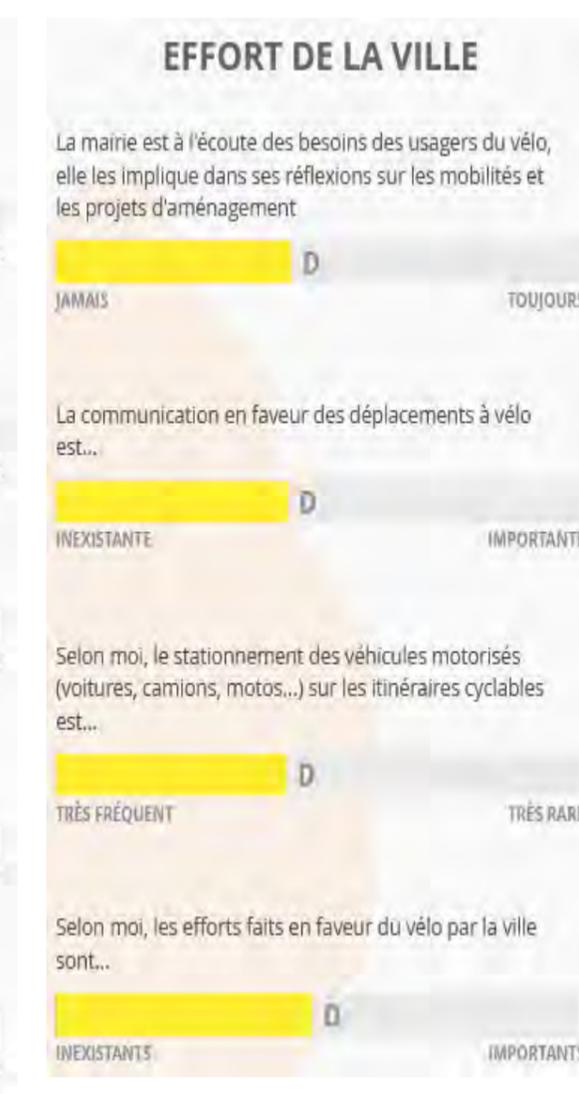
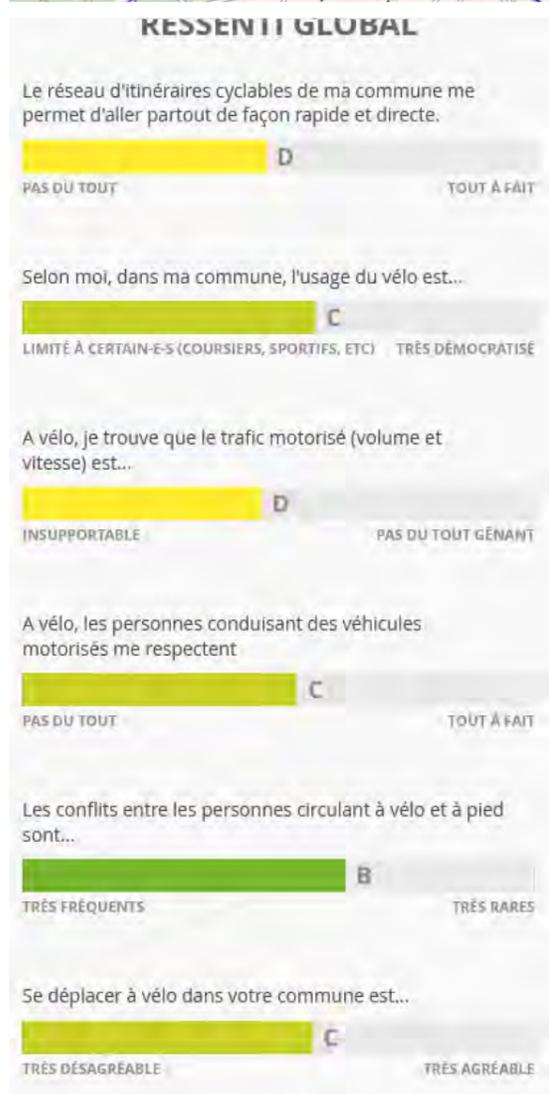


4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Pratiques CYCLABLES – LE « POINT DU VUE » DU BAROMETRE DES VILLES CYCLABLES



Un classement qui confirme les constats et ressentis des habitants, la nécessité d'une part d'améliorer les aménagements existants ; d'autre part d'« aller plus loin »...



4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Itinéraires cyclables – SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES



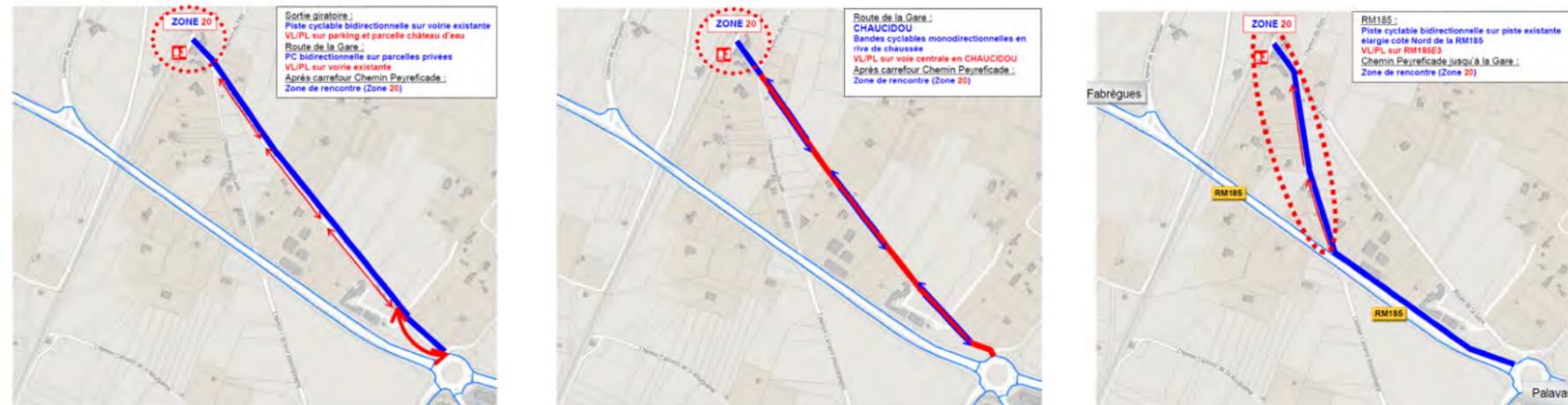
Deux itinéraires cyclables existants le long des RM185 et RM116 intégrés au réseau MAGISTRAL

Un itinéraire à aménager entre le futur PEM Gare et le centre-ville de Villeneuve-lès-Maguelone, classé dans le réseau magistral du Schéma Directeur des Mobilités Actives de 2018 et à vocation à intégrer le futur Réseau Express Vélos identifié dans la stratégie Mobilités 2025 → Plusieurs hypothèses évoquées par les services de la Métropole

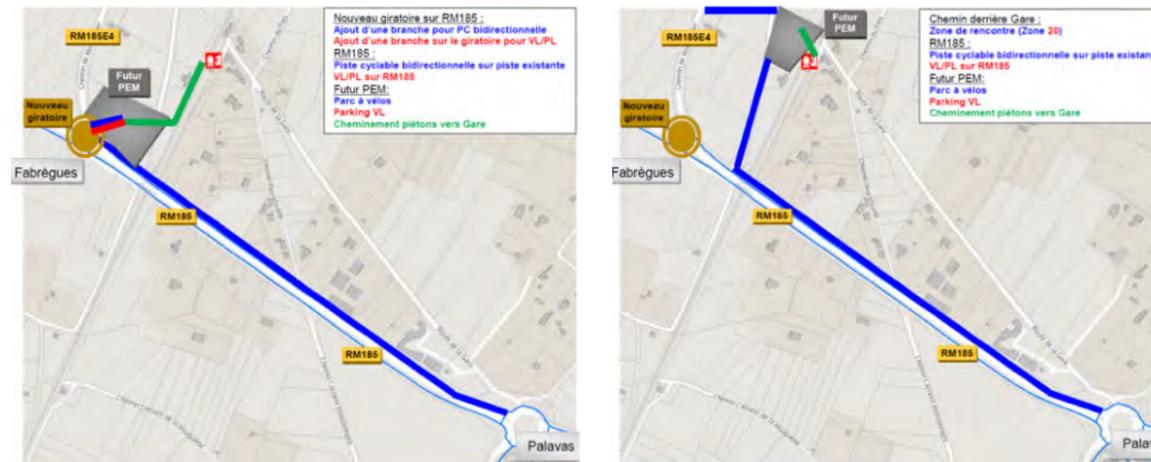
Hypothèses - Liaison RM185 – Centre ville de Villeneuve les Maguelone



Hypothèses - Liaison Gare/futur P.E.M. - RM185



- Réseau magistral -P-
- - - - - Réseau magistral hors Métropole
- Réseau de liaison -P-
- - - - - Réseau de liaison hors Métropole
- Axes touristiques -P-
- - - - - Axes touristiques hors Métropole
- PEM régionaux et/ou métropolitains -P-



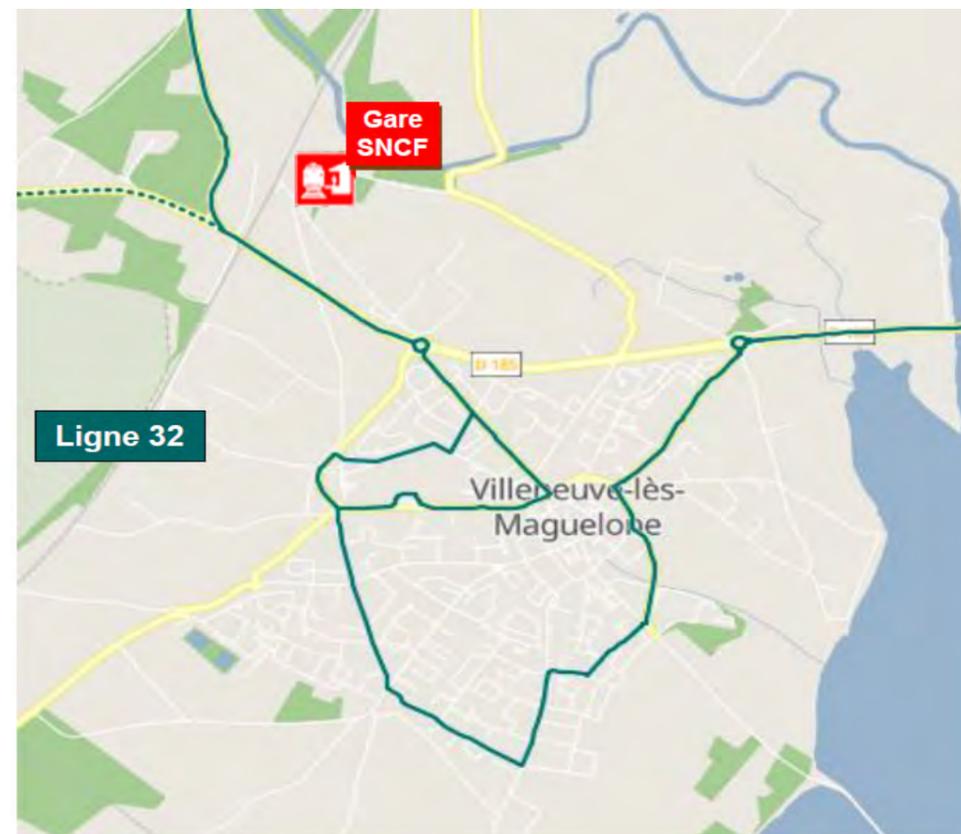
Des hypothèses, des scénarii à intégrer dans le cadre des propositions de gestion des mobilités à l'échelle du centre ville élargi.



4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Desserte en TRANSPORTS EN COMMUN – OFFRE ACTUELLE

« On va bien plus en vite en voiture c'est pour ça qu'on prend pas les transports »



Une desserte en transports en commun assurée par :

- le réseau métropolitain Bus de la T.A.M. :
 - une ligne interne n'offrant que trois services quotidiens par sens,
 - une ligne (32) assurant une liaison avec le réseau de tramway, à Montpellier Garcia Lorca (T4) et à St Jean le Sec (T2), offrant un nombre de courses modeste.
- le réseau ferroviaire régional LIO à partir de la gare de Villeneuve les Maguelone : 12 T.E.R. par jour, une desserte largement orientée et convenable en direction de Montpellier le matin et, plus limitée en retour le soir vers Villeneuve.

Réseau	Ligne	Origine - Destination	Nombre de courses / jour / sens	Fréquence moyenne / sens
T.A.M.	32	Montpellier Garcia Lorca - Villeneuve-lès-Maguelone - Saint-Jean le Sec	27	1 bus toutes les 20 à 30 mn env
T.A.M.	44	Villeneuve-lès-Maguelone : Arnel - Gare de Villeneuve-lès-Maguelone	3	
TER Lio		Sète - Montpellier - Lunel	12	6 TER en H.P.M. vers Montpellier, 4 TER en H.P.S. depuis Montpellier

Villeneuve Lès Maguelonne	5.37	6.37	6.40	7.06	7.33	7.34	7.38	7.39	7.47	8.08	8.06	8.06	8.32	8.54	8.57	9.02	9.06	9.29	9.46	10.08
---------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

Montpellier Saint-Roch	14.53	15.06	15.32	15.54	16.04	16.22	16.52	17.08	17.11	17.24	17.33	17.33	17.59	17.59	18.10	18.09	18.26	18.34	18.31	18.53	18.53	18.54	19.07	19.36	19.53	20.08
------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

- Halte ferroviaire de Villeneuve les Maguelone :
 - un niveau d'équipement minimaliste (traversée à niveau des voies),
 - une desserte T.C. perfectible :
 - Sur les 6 T.E.R. du matin EN DIRECTION de Montpellier : seuls 3 sont en correspondance avec la ligne 44
 - Sur les 4 T.E.R. du soir DEPUIS Montpellier : 3 en correspondance avec la ligne 44
 - Une fréquentation de quelques dizaines de voyageurs par jour ...et un potentiel estimé à 450 passagers/jour

Propositions d'habitant :
 Retrouver l'ancien fonctionnement du bus, l'arrêt devant le domaine du Chapitre n'est pas pratique
 Revoir la position des arrêts de bus en particulier le 44, ajouter des zones plus proches du centre
 Pourquoi pas un bus tram, cela est programmé sur d'autres secteurs de la métropole
 Développer les dessertes de bus, trop peu de passage et pas assez en fin de journée

- Court terme**, en attendant la réalisation du P.E.M. : **une desserte BUS de la gare à renforcer**, calée sur la desserte ferroviaire régionale,
- Moyen terme** : **une desserte BUS de la gare à développer** suivant l'offre projetée
- Futur P.E.M.** : **un accès automobile par la RM185e4**
- Une offre T.C. de Villeneuve les M à requestionner** suivant les usages actuels et futurs (souhaités) et les évolutions du plan de circulation (auto)

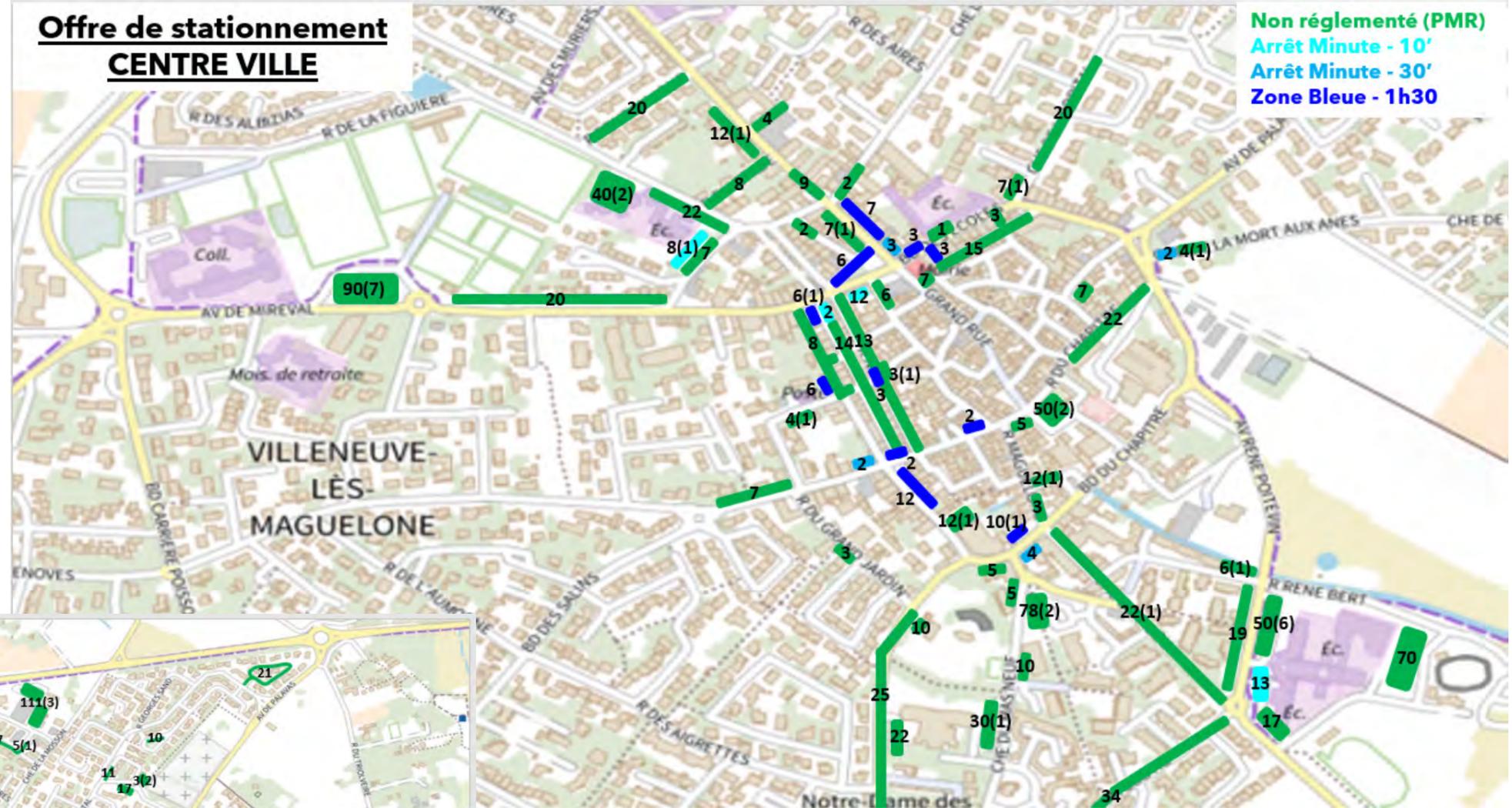


4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

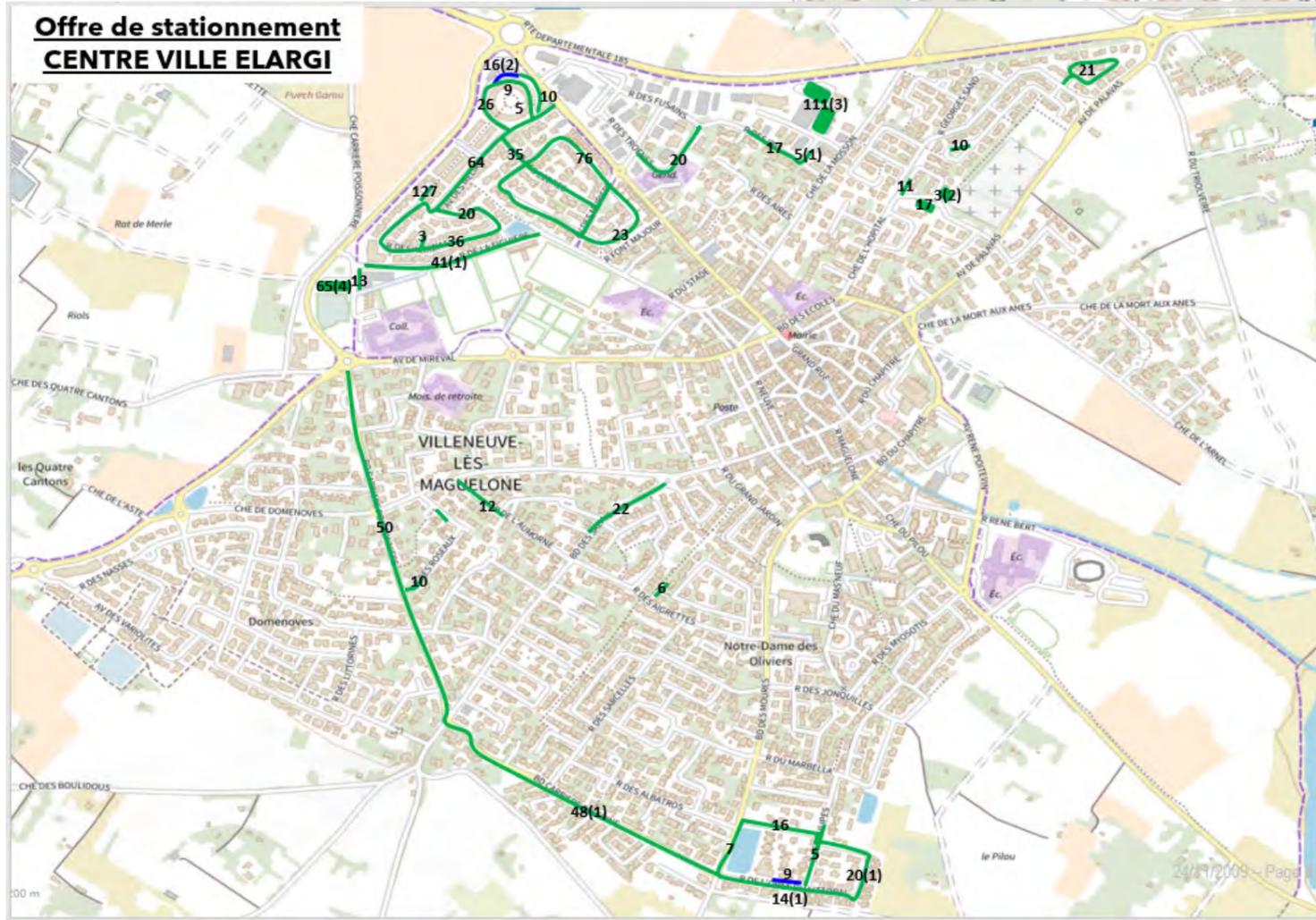
Stationnement - Offre ACTUELLE

- Une offre de stationnement de **1 960 places MATERIALISEES** au sein de la zone urbanisée (hors petites voies résidentielles)
- Près de 2/3 de l'offre aménagée SUR VOIRIE
- Une offre majoritairement NON réglementée (91 % des places) + 50 places P.M.R., 46 places arrêts minute et 85 places en zone bleue
- Autour du cœur de ville, à moins de **7/8 mn maxi à pied de la place des Héros** :
 - **1 050 places** dont 46 places arrêts minute et 60 places en zone bleue,
 - 9 places sur 10 sur voirie, générant une omniprésence de la voiture (représentant un linéaire de 4,8 km !), renforçant la suroccupation des espaces publics par les véhicules en stationnement.

Offre de stationnement CENTRE VILLE



Offre de stationnement CENTRE VILLE ELARGI

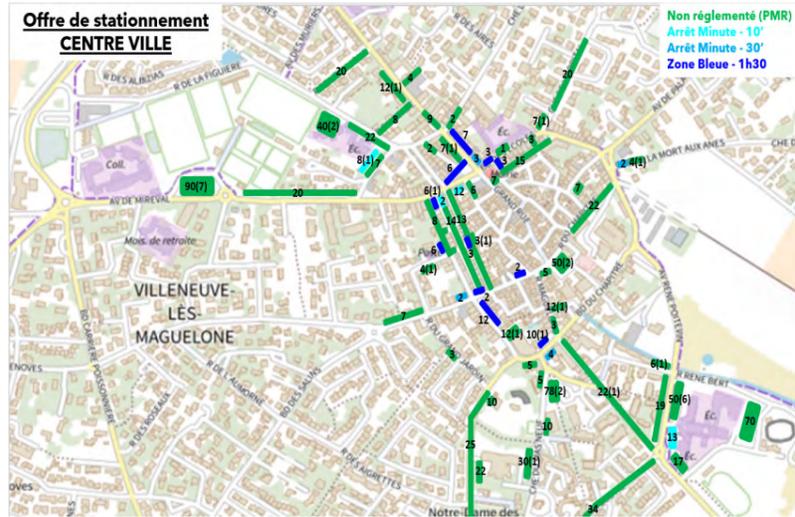


Propositions d'habitant :
 Aménagement d'aires de covoiturage, en lien avec le service Rézo Pouce



4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Stationnement – PRATIQUES ACTUELLES



La Place du Marché : un parking « avant tout »



Ch de l'Hôpital : un « parking » du centre ville...



Carrefour Mireval / Fontaines : un espace avant tout « fonctionnel »



Carrefour Salins / Chasselas / Grenouillère : des besoins de stationnement à maintenir, réglementées, une offre à mieux matérialiser, tenant compte des autres usagers



Parking du collège : Des capacités à valoriser



En cœur de ville - rue Neuve : priorité donnée aux véhicules en stationnement et en circulation



Av de la Gare : des pratiques de stationnement diverses, riveraines, en lien avec les commerces et services,... à maintenir sur cet axe dépourvu d'aménagement sécurisé en faveur des cyclistes → des choix en perspective



Débouché du chemin de la Mort aux Anes : des stationnements nombreux.... et des piétons au milieu de la chaussée



Bd des Salins : trottoirs à minima, double sens de circulation, stationnements latéraux...des usages multiples peu compatibles avec les emprises disponibles

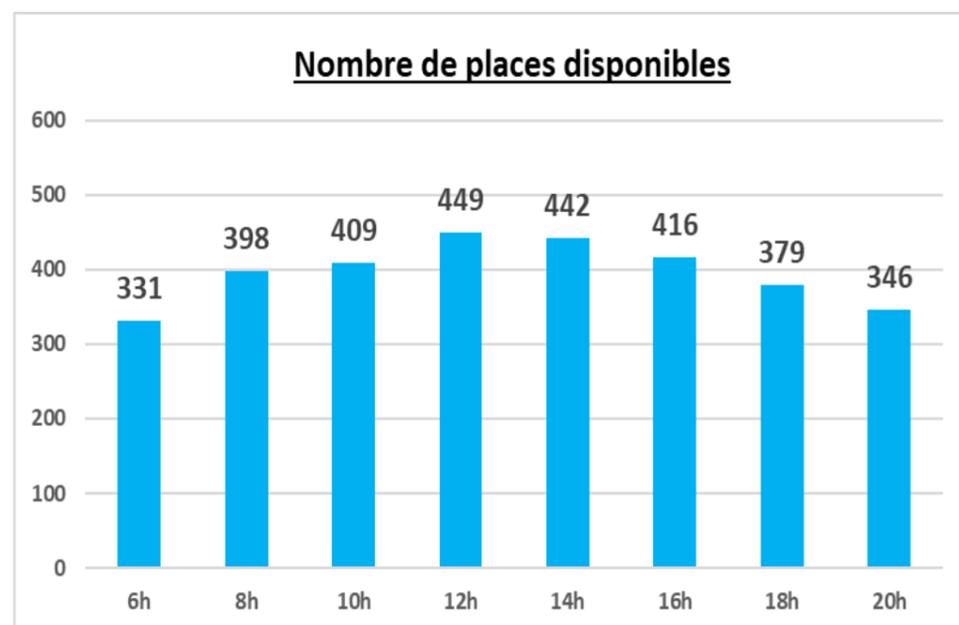
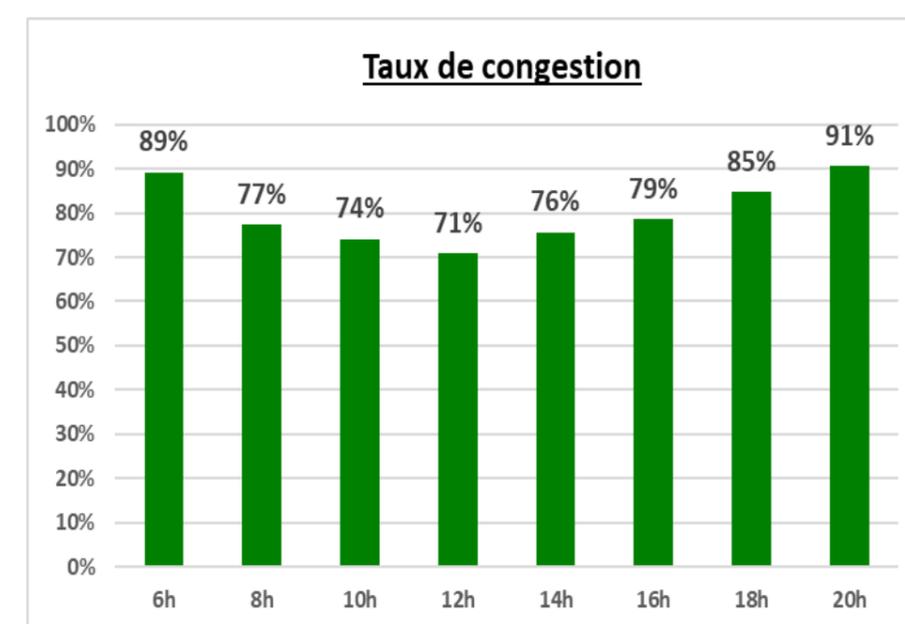
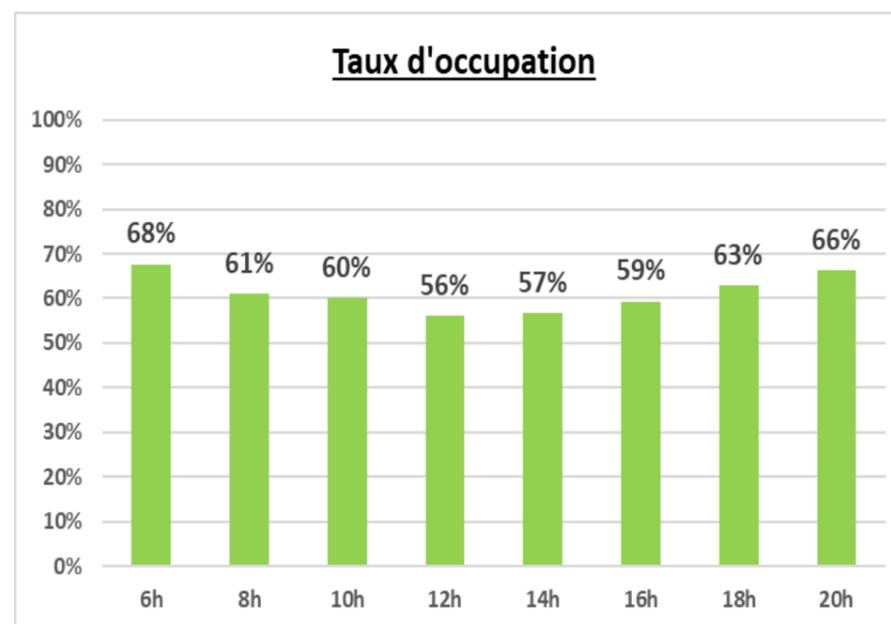
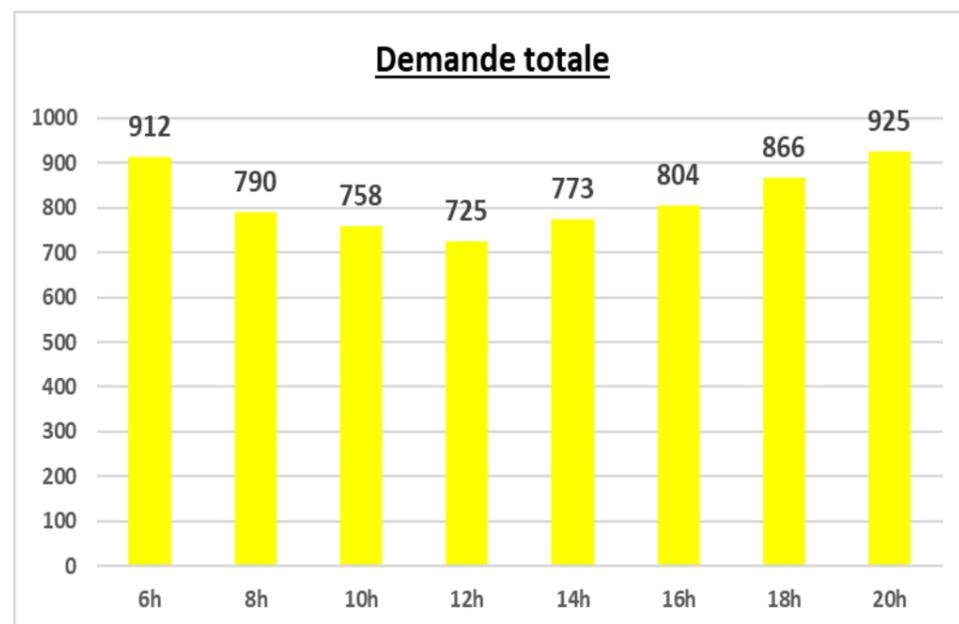


Bd des Moures : des possibilités de stationnement souvent peu utiles, à questionner en l'absence de liaison cyclable Nord - Sud



4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Stationnement – SYNTHÈSE DE LA DEMANDE DE STATIONNEMENT A 7 / 8 MN MAXI DE LA PLACE DES HEROS (CENTRE VILLE)



Sur un secteur intégrant une offre de 1 050 places de stationnement MATERIALISEES :

- Des besoins évalués entre 720 places en journée et près de 930 places en période nocturne → une demande maximale la nuit, en lien avec les résidents
- Des taux d'occupation modérés, compris entre 56 et 68 % et des taux de congestion nettement plus élevés, variant entre 71 et 91 %, traduisant de nombreux stationnements en dehors d'emplacements matérialisés → 150 véhicules en journée jusqu'à 250 véhicules en période nocturne !
- Une concentration de la demande de stationnement au plus près des destinations finales.....et des disponibilités significatives évaluées entre 330 et 450 places, supérieures au volume de véhicules mal stationnés.

Place du Marché : « Les riverains au sens large se garent sur la Place de l'Église, faire attention à ne pas retirer trop de stationnement », « trop de places prises par les stationnements, même les riverains le déplorent, ils seraient prêts à « marcher 5 min de plus mais il faudrait des arrêts minutes »

Propositions d'habitant :

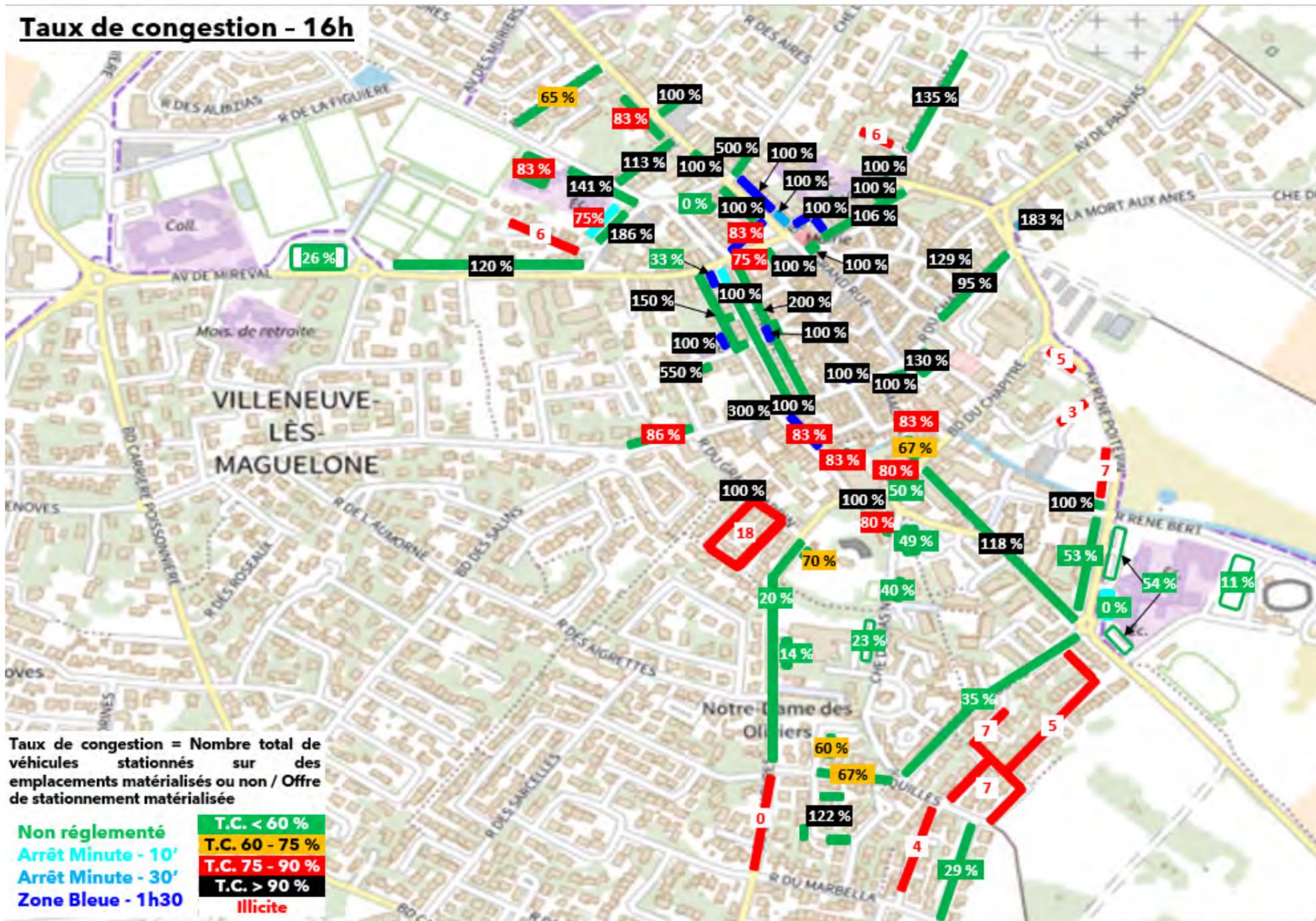
- Place du Marché : moins de voitures, stationnement et plus de place pour les piétons, créer un parking à l'extérieur du centre historique avec des navettes pour accéder au centre
- Mettre en place une navette
- Empêcher le stationnement des voitures dans le centre, il est anarchique et dangereux.

- **Stationner MOINS et MIEUX !**
- Aux abords du centre historique : une offre sur voirie rationalisée, plus lisible et matérialisée (qualitative), gratuite mais réglementée sur les secteurs cibles: place des Héros, place du Marché,
- **Des parkings à valoriser** (collège), **à développer** (secteur du Chapitre/S.T.)
- **Sensibiliser pour maîtriser les pratiques de stationnement**



4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Stationnement - DEMANDE ACTUELLE (BESOINS) - Période DIURNE



16h00	Offre NON réglementée	Arrêt Minute	Zone Bleue	Total
Offre TOTALE	916	46	60	1022
Demande totale LICITE	542	22	42	606
Taux d'OCCUPATION	59%	48%	70%	59%
Nombre de places DISPONIBLES	374	24	18	416
Demande totale LICITE ET ILLICITE	728	28	48	804
Taux de CONGESTION	79%	61%	80%	79%

A 16h00 (période DIURNE):

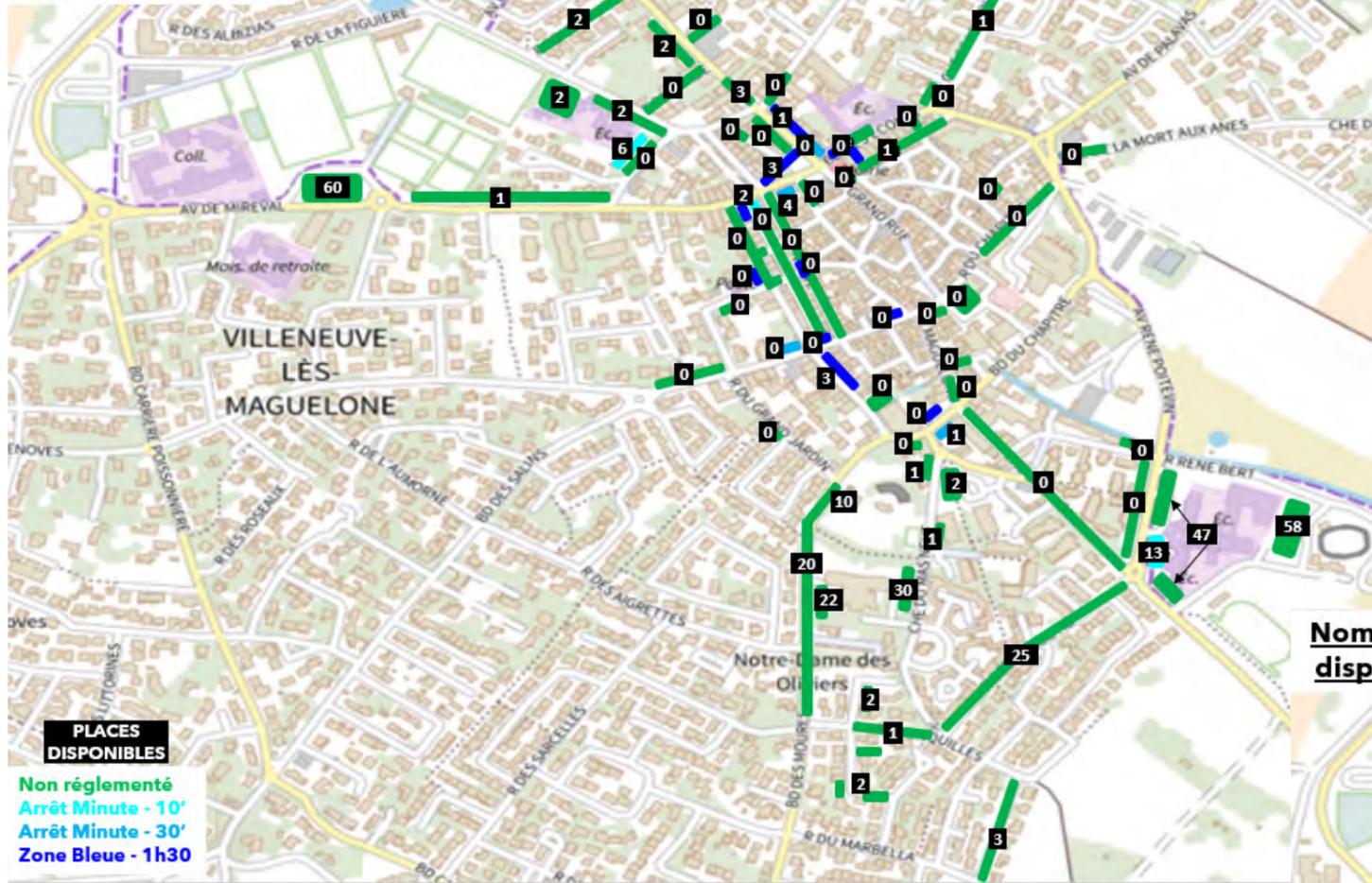
- Des besoins de stationnement évalués à 800 places, nettement inférieurs à l'offre actuelle (1 050),
- Près de 200 véhicules stationnés en dehors d'emplacements matérialisés.



4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Stationnement – DISPONIBILITES - Période NOCTURNE

Nombre de places disponibles - 6h



Des disponibilités significatives :

La NUIT :

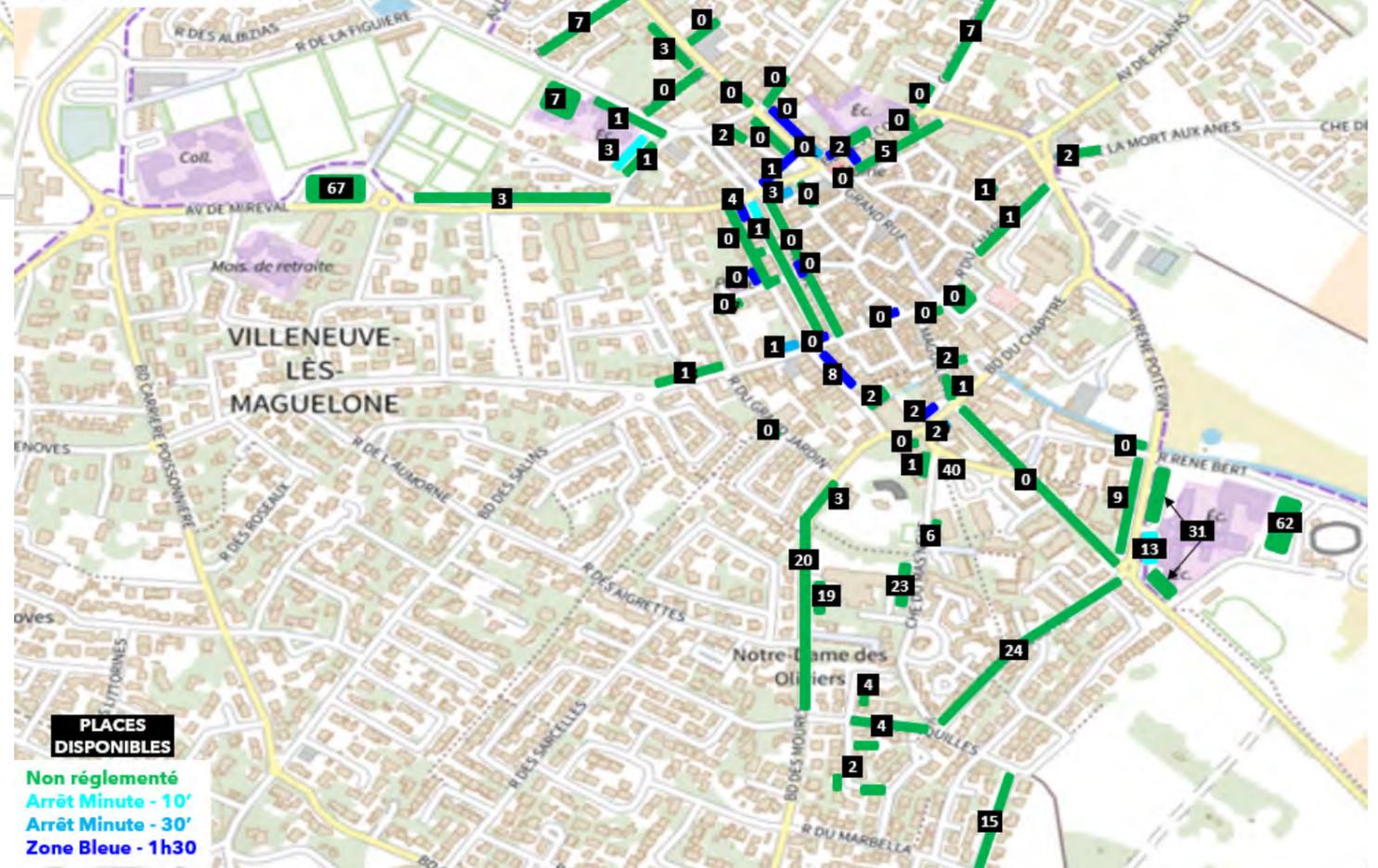
- Parkings de l'école Dolto : 50 places
- Parking du collège : 60 places
- Bd des Moures : 20 places
- Parkings Médiathèque et Théâtre : 52 places

En JOURNEE / APRES MIDI :

- Parkings de l'école Dolto : 31 places
- Parking du collège : 67 places
- Bd des Moures : 20 places
- Parkings Médiathèque et Théâtre : 42 places

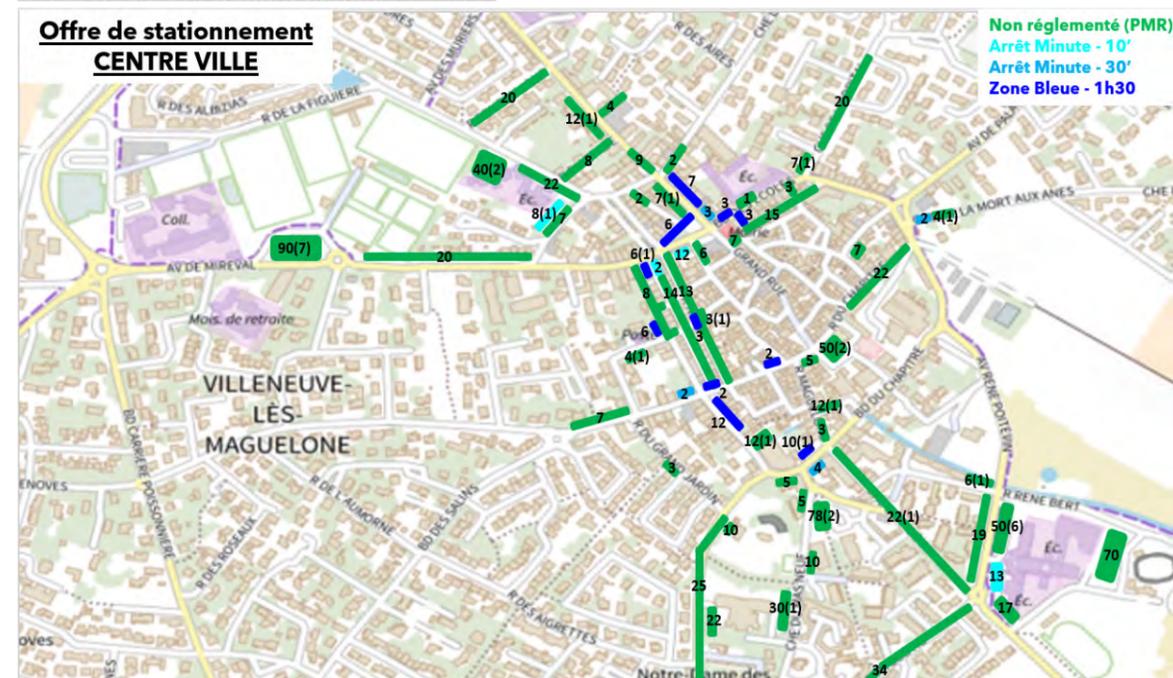
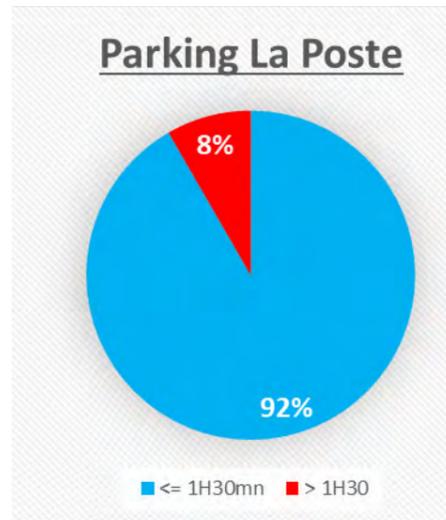
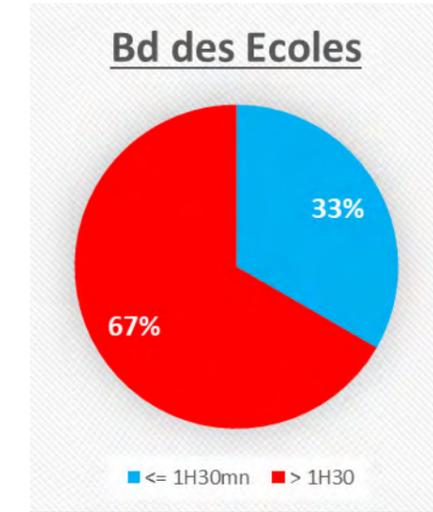
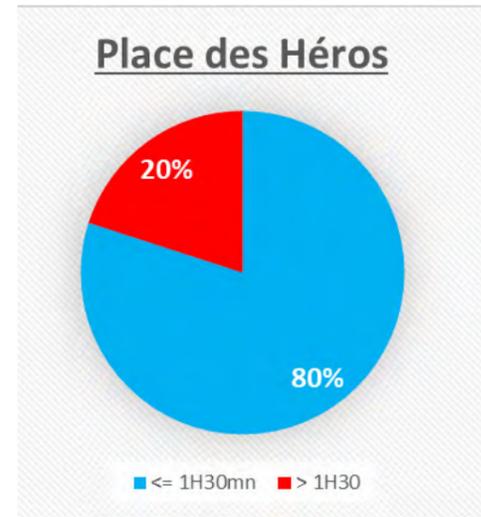
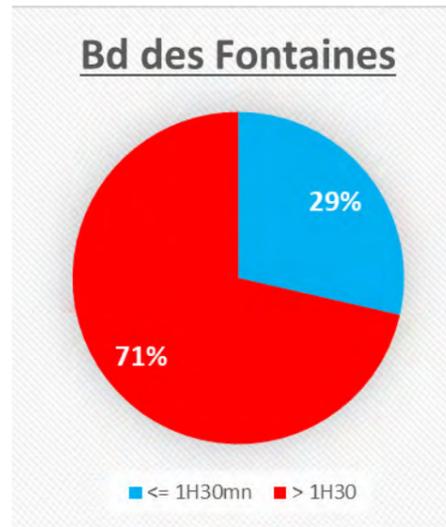
mais (très) localisées et excentrées, insuffisamment attractives (accès piéton, jalonnement, sécurité,...).

Nombre de places disponibles - 16h

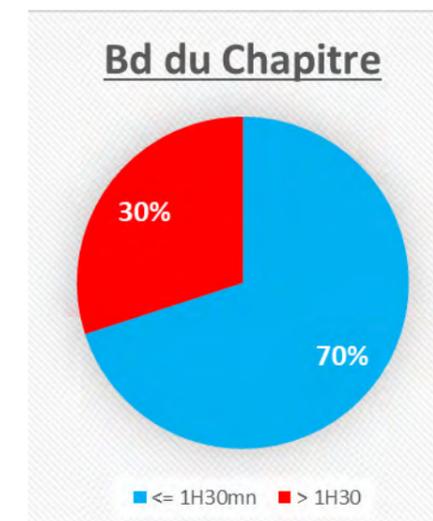
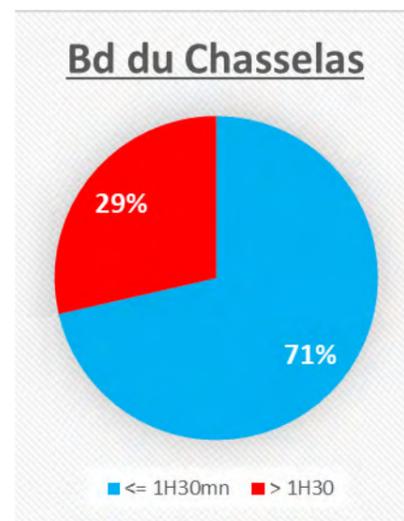
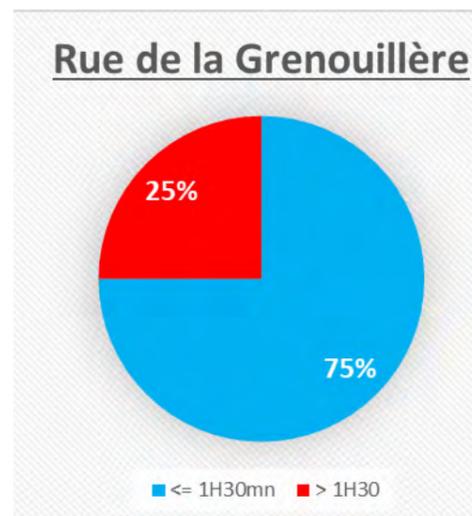


4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Stationnement – DUREES MOYENNES DE STATIONNEMENT – ZONES BLEUES



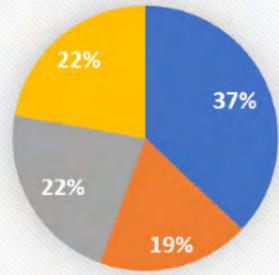
- En moyenne : 71 % des véhicules stationnent moins de 1h30 sur les places réglementées en zone bleue
- Un respect inégal suivant les secteurs : Près de 7 usagers sur 10 dépassent la durée maximale autorisée bd des Ecoles et bd des Fontaines
- Une réglementation adaptée aux secteurs concernés mais des marges de progression pour améliorer la rotation des véhicules ...et donc la disponibilité de places de stationnement (offre).



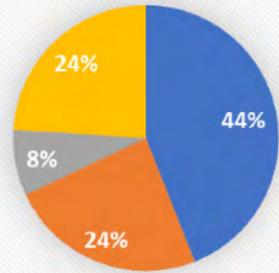
4. LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

Stationnement – DUREES MOYENNES DE STATIONNEMENT – ZONES NON REGLEMENTEES

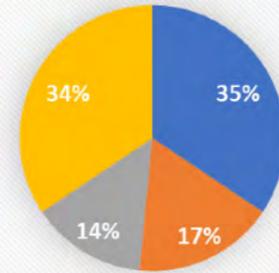
Secteur Parking Collège



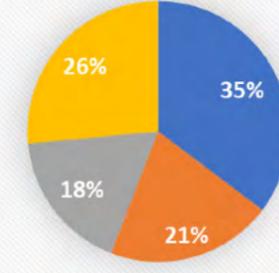
Secteur Av de Mireval



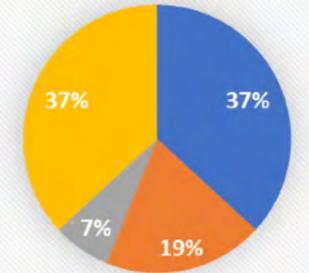
Secteur Ecole JJ. Rousseau



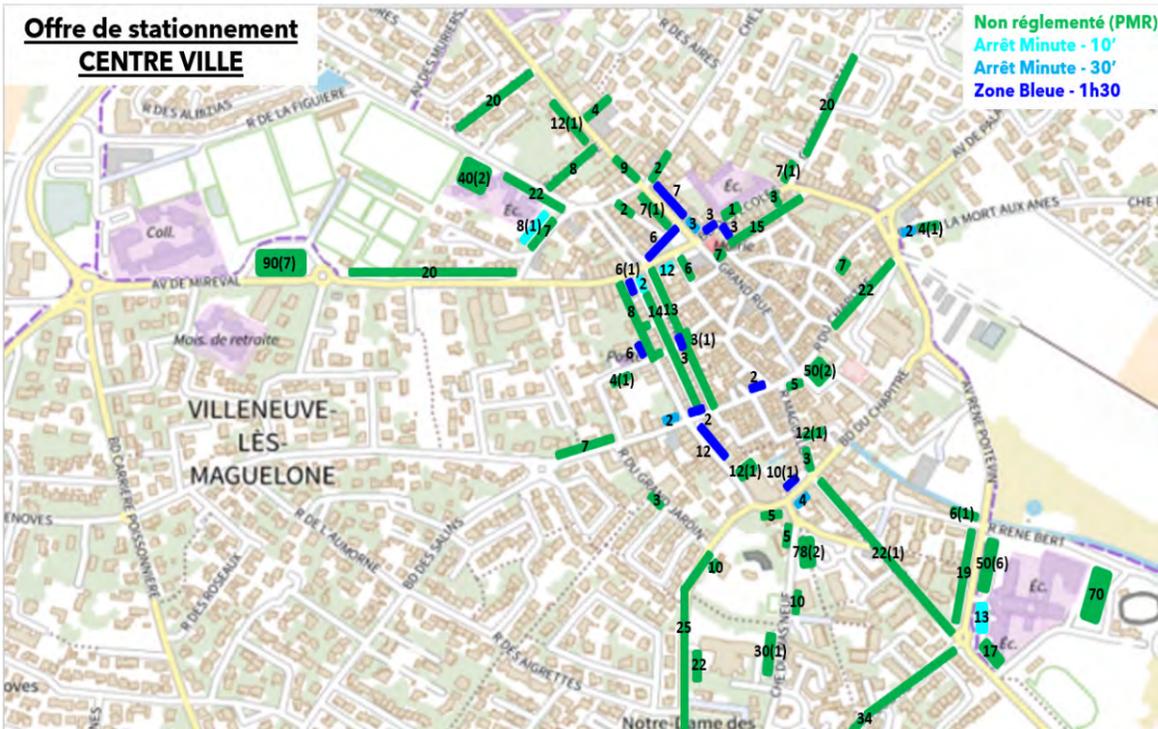
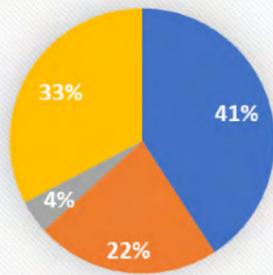
Secteur Av de la Gare



Secteur Ecole P. Bouissinet

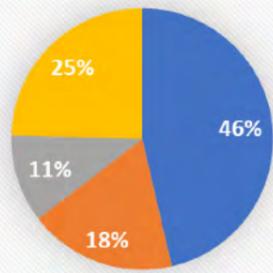


Secteur Poste

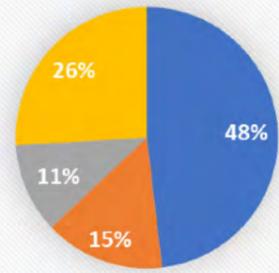


- Quel que soit le secteur : des durées de stationnement variables, traduisant des besoins multiples
- En moyenne :
 - 1/4 à 1/3 des véhicules stationnés plus de 6h → stationnement résident
 - 33 à 50 % moins de 2 heures

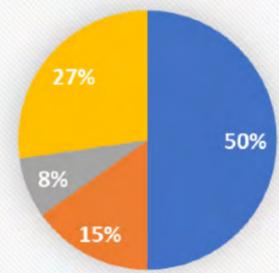
Secteur Place du Marché



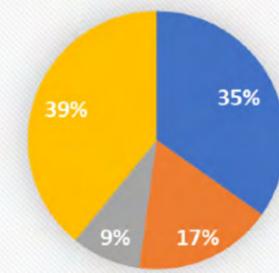
Secteur Chasselas - Chapitre



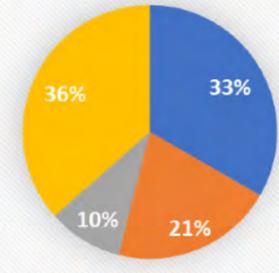
Mas Neuf



Secteur Pilou



Secteur Ecole Dolto

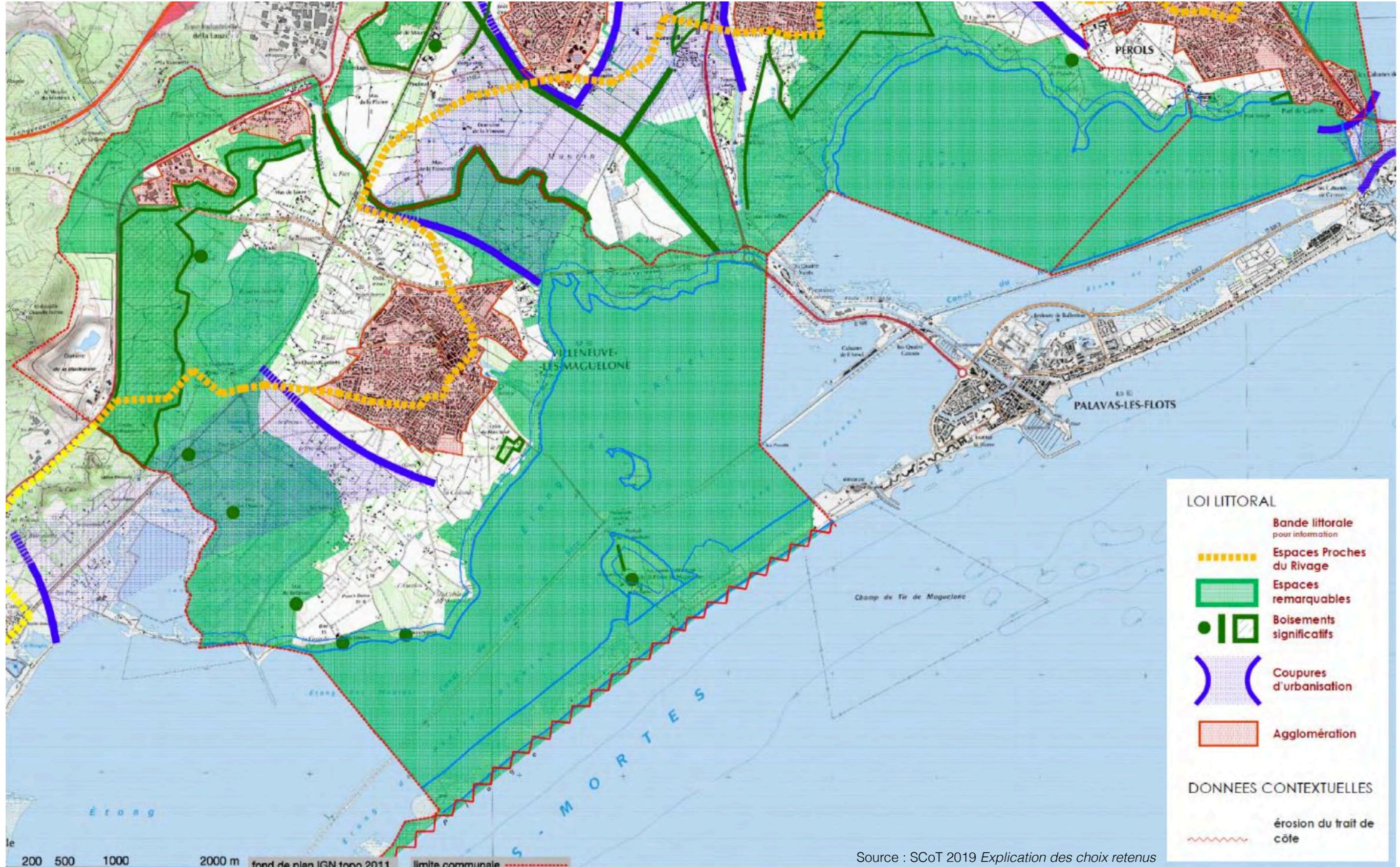


Les limites de la croissance et les potentialités



1. LES LIMITES DE LA CROISSANCE

Loi Littoral



1. LES LIMITES DE LA CROISSANCE

Loi Littoral

Agglomération



Conformément au premier alinéa de l'article L. 121-8 du code de l'urbanisme, dans les communes littorales, **l'extension de l'urbanisation doit se réaliser en continuité des agglomérations et des villages**, c'est-à-dire avec les zones déjà urbanisées caractérisées par un nombre et une densité significatives de constructions.

En revanche, **aucune construction ne peut être autorisée, même en continuité avec d'autres, dans les zones d'urbanisation diffuse éloignées de ces agglomérations et villages.**

Il existe des **dérogations au principe d'extension de l'urbanisation en continuité** :

- Les constructions ou installations nécessaires aux activités agricoles ou forestières ou aux cultures marines, et dans certains cas les logements de fonction associés
- Les installations, constructions et ouvrages dont la localisation répond à une nécessité technique impérative
- Les stations d'épuration d'eaux usées
- Les ouvrages nécessaires à la production d'électricité à partir d'énergies renouvelables dans les petits territoires insulaires

Espaces Proches de Rivage



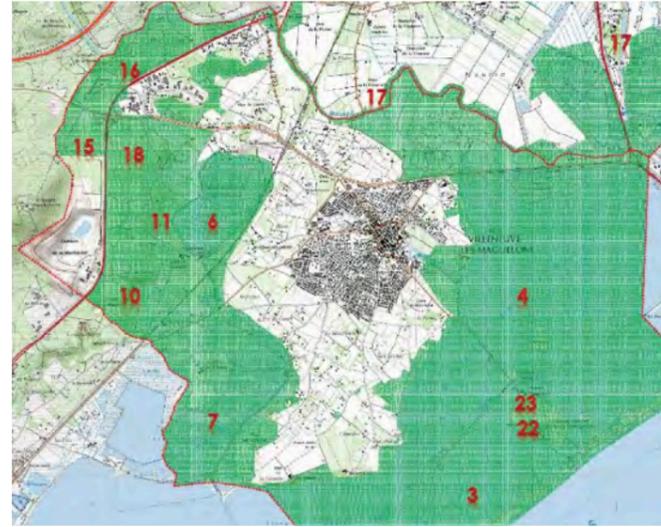
Dans les espaces proches du rivage l'article L. 121-13 du code de l'urbanisme dispose que:

- **L'extension de l'urbanisation doit être limitée.**
- Une extension limitée de l'urbanisation peut être réalisée si elle est **justifiée dans le PLU** selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activité économique.
- Une extension limitée de l'urbanisation est également possible si elle est **prévue dans un document de planification plus large** ou en l'absence de ces documents **avec l'accord du représentant de l'Etat.**

Certains sites prioritaires à enjeux identifiés par le projet urbain sont concernés pas la réglementation de la loi littoral sur les Espaces Proches du Rivage :

- **Les anciens ateliers municipaux** (en espace urbanisé) **Point de vigilance** : Les projets sur cette parcelle devront être justifiés lors de la déposition du permis de construire. Ils pourraient relever d'une extension de l'urbanisation si considérés comme renforçant de manière significative l'urbanisation des quartiers périphériques ou modifiant de manière importante les caractéristiques du quartier.
- **Les terrains de l'INRA** (en espace non urbanisé) **Point de vigilance** : Construire sur ces parcelles relève d'une extension de l'urbanisation en espaces proche du rivage au sens de la loi littoral. Ce qui nécessiterait que cela justifié par le PLU ou d'autres documents de planification. Actuellement classé zone agricole au PLU, cela est à inclure dans la réflexion sur le PLUi en cours.

Espaces remarquables



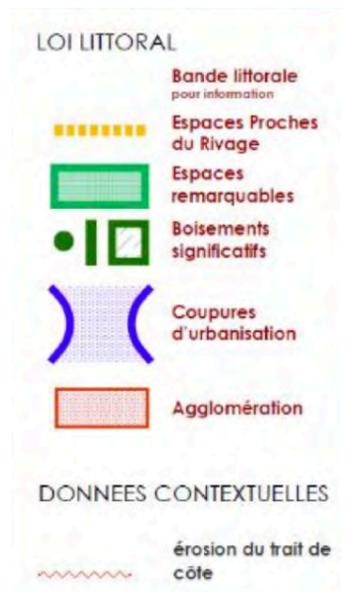
Les espaces protégés au titre de l'article L. 121-23 du code de l'urbanisme **sont soumis à une inconstructibilité de principe** sous réserve des **quelques exceptions, limitativement prévues par le code de l'urbanisme** :

- les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés
- les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public
- les postes d'observation de la faune ainsi que les équipements démontables liés à l'hygiène et à la sécurité tels que les sanitaires et les postes de secours
- Les aires de stationnement
- La réfection des bâtiments existants et l'extension limitée des bâtiments et installations nécessaires à l'exercice d'activités économiques
- Les aménagements nécessaires à l'exercice des activités agricoles, pastorales et forestières
- Dans les zones de pêche, de cultures marines ou lacustres, de conchyliculture, de saliculture et d'élevage d'ovins de prés salés, les constructions et aménagements exigeant la proximité immédiate de l'eau liés aux activités traditionnellement implantées dans ces zones
- Les aménagements nécessaires à la gestion et à la remise en état d'éléments de patrimoine bâti

Un des enjeux identifié par le projet urbain au sein des espaces remarquables en périphérie de la zone agglomérée est la mise en place de boucles de chemins piétons et cyclables.

Extensions de l'urbanisation au sens de la loi littoral

- **dans les espaces urbanisés**, constituent des extensions de l'urbanisation les opérations qui étendent ou renforcent de manière significative l'urbanisation des quartiers périphériques ou modifient de manière importante les caractéristiques d'un quartier (CE, 7 février 2005, Société Soleil d'Or, no 264315);
- **dans les espaces non urbanisés**, toute construction sera constitutive d'une extension de l'urbanisation



Sources : SCoT 2019, Loi Littoral 1986

La zone agglomérée et le secteur de la gare concernés par le projet urbain ne sont pas soumis aux réglementations associées aux **coupures d'urbanisation**, **bande littorale** et ne comporte aucun **boisements significatifs**.



1. APPROCHE TRANSVERSALE DES RISQUES ET DE LA CAPACITÉ DE RÉSILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

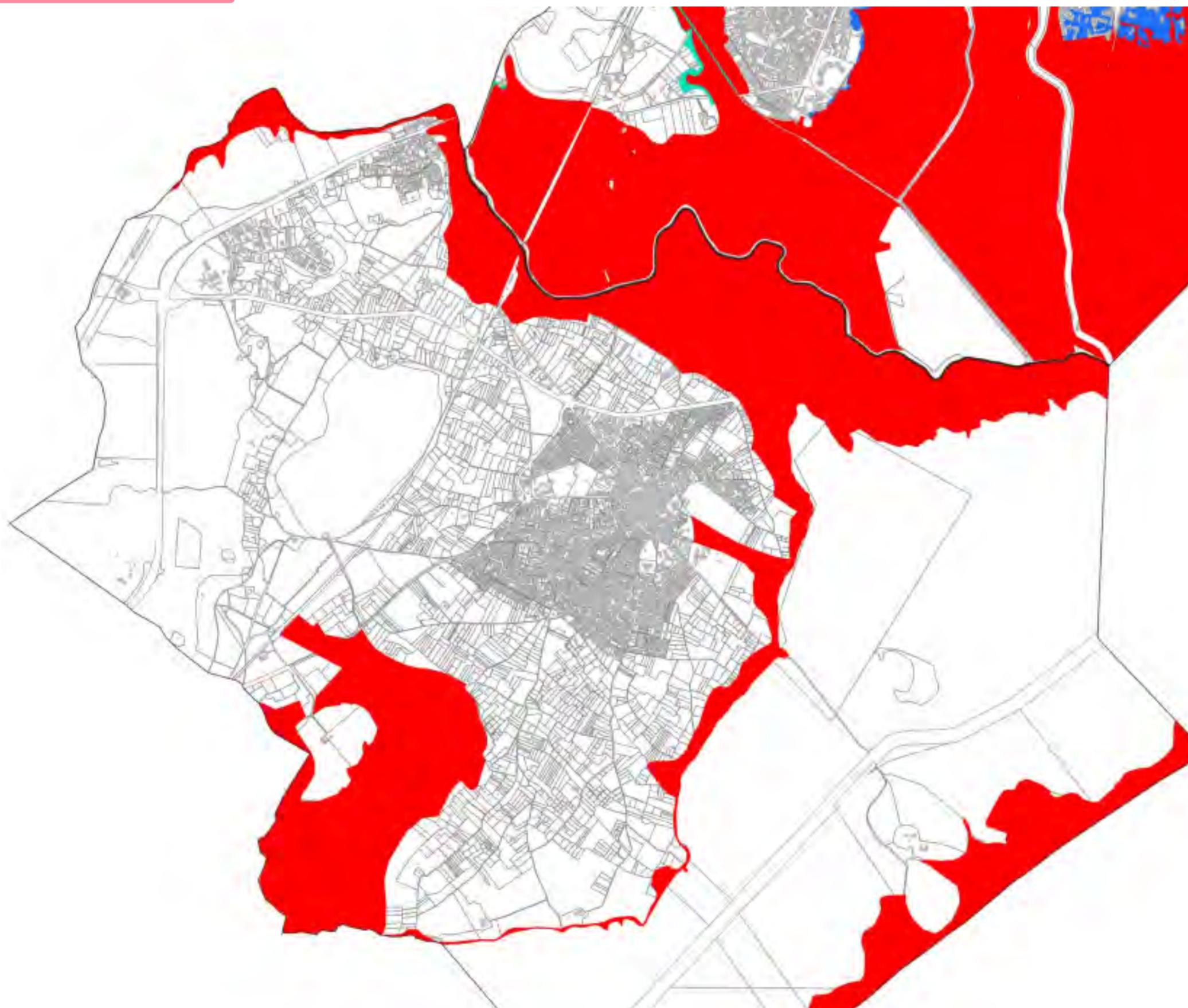
PPRI: Aléa Débordement de cours d'eau et submersion marine

PPRI de la Basse Vallée de la Mosson
Approbation le 18-02-2002

Pas de zones inondables en centre urbain.

Quelques mas, mazets et campings inondés sur le secteur du Pont de Villeneuve et de manière isolée à l'Ouest, au Sud et à l'Est.

Des zones inondables sont identifiées le long de la Capouillère sans impacter le tissu urbain.



1. APPROCHE TRANSVERSALE DES RISQUES ET DE LA CAPACITÉ DE RÉSILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

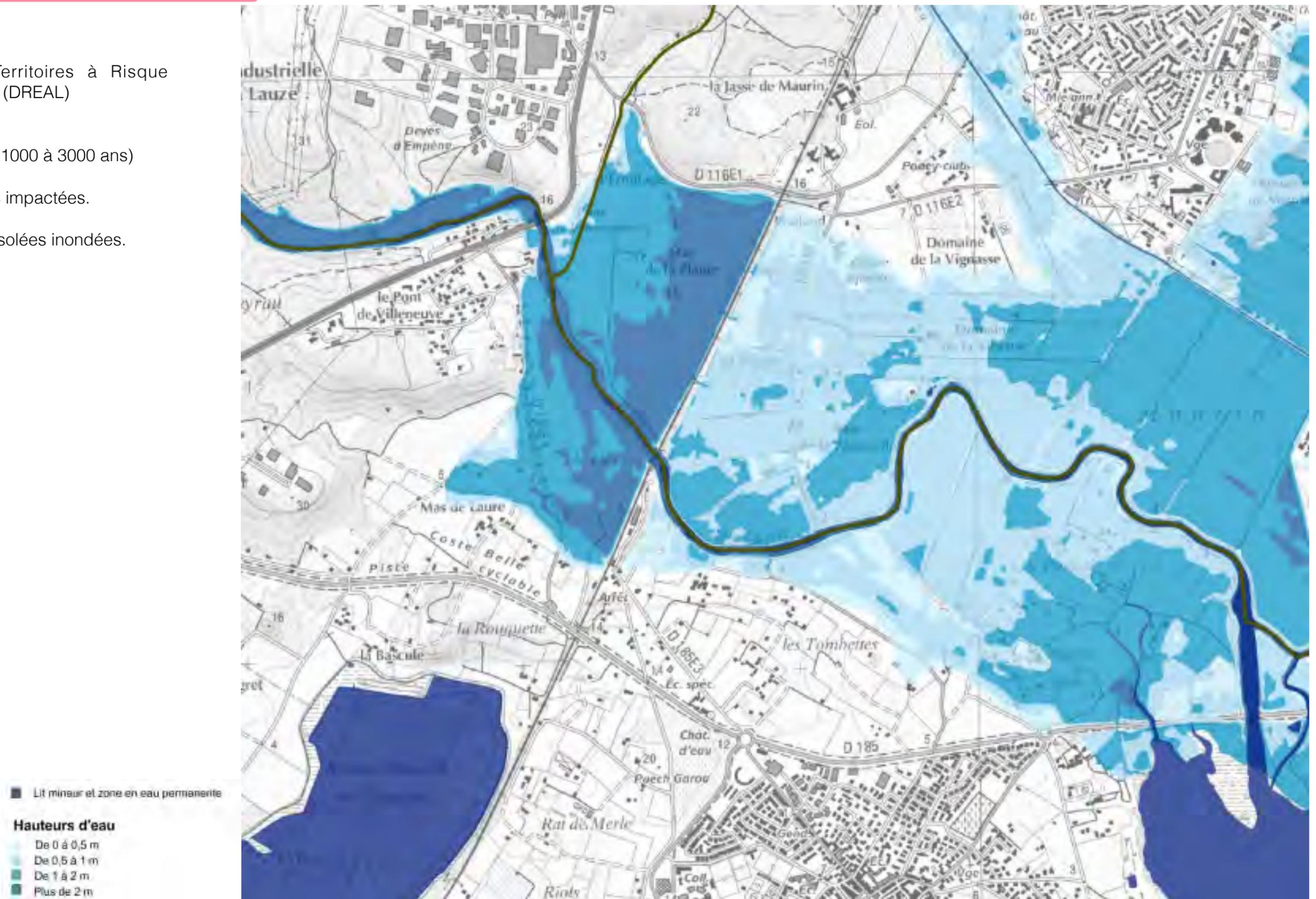
Carte TRI: Aléa Débordement de cours d'eau

Cartographie des Territoires à Risque Important d'inondation (DREAL)

Scénario extrême (T = 1000 à 3000 ans)

Pas de zones urbaines impactées.

Quelques habitations isolées inondées.



1. APPROCHE TRANSVERSALE DES RISQUES ET DE LA CAPACITÉ DE RÉSILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Aléa Débordement de cours d'eau: PAPI

PAPI 2 2015-2020

Labellisé par la Commission Mixte Inondation le 09/07/2015 et signé (convention) le 11/12/2015

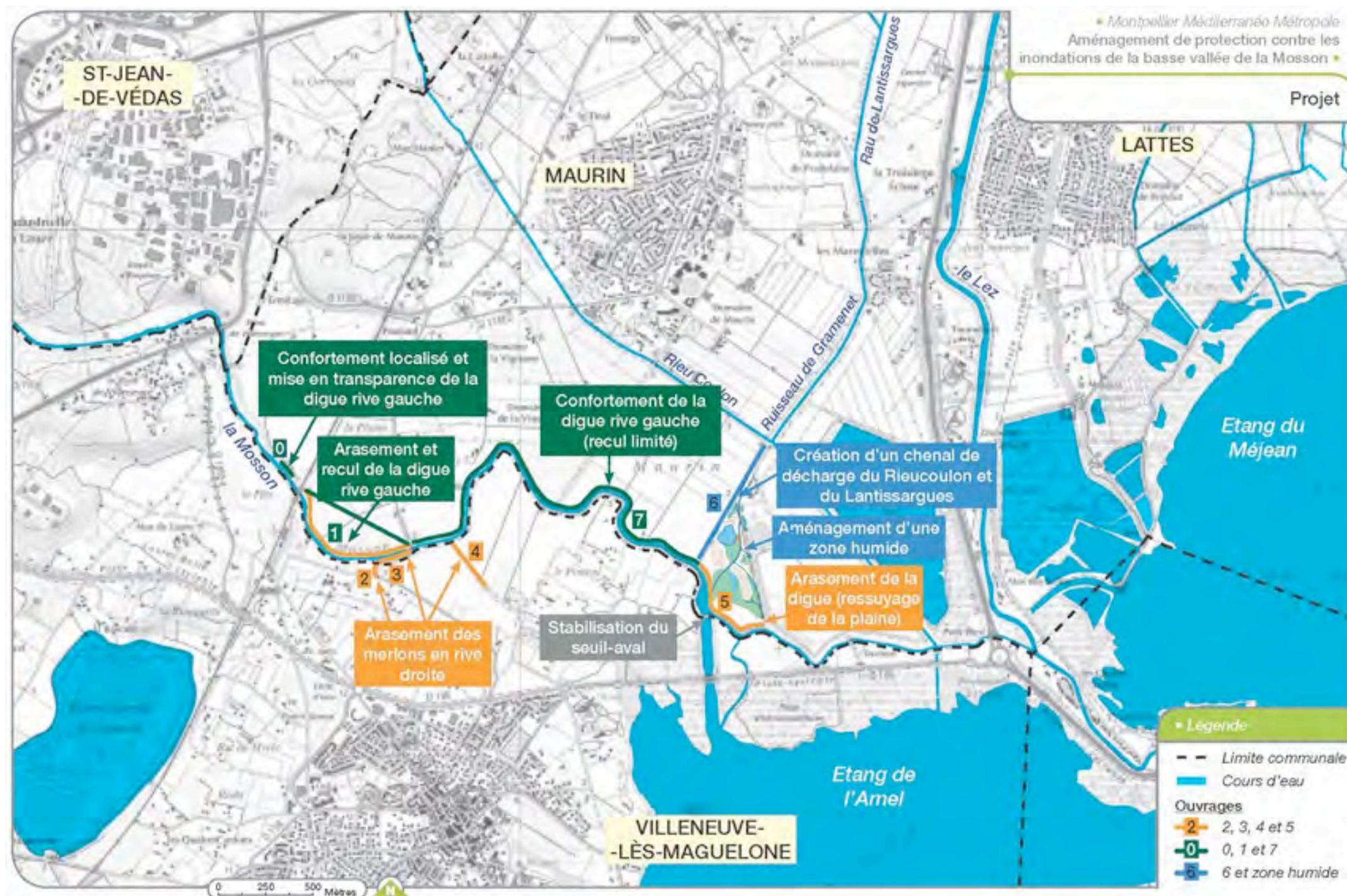
Un avenant a été labellisé par la CMI le 15/12/2016

La basse vallée de la Mosson fait l'objet d'une action 7.1. visant à réaliser des aménagements de protection contre les inondations.

Les secteurs habités à protéger portent sur les quartiers des Marestelles et des Saladelles à Lattes.

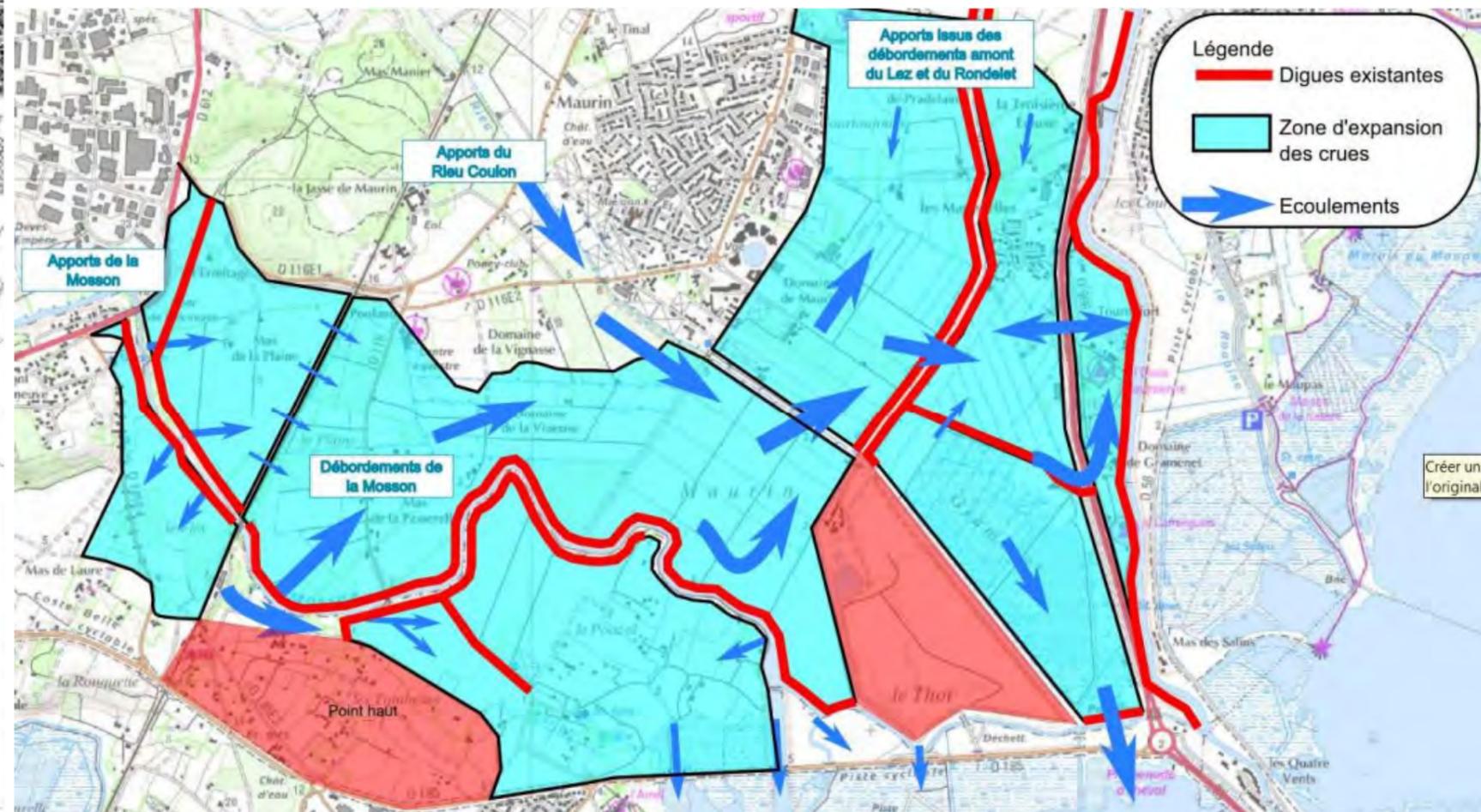
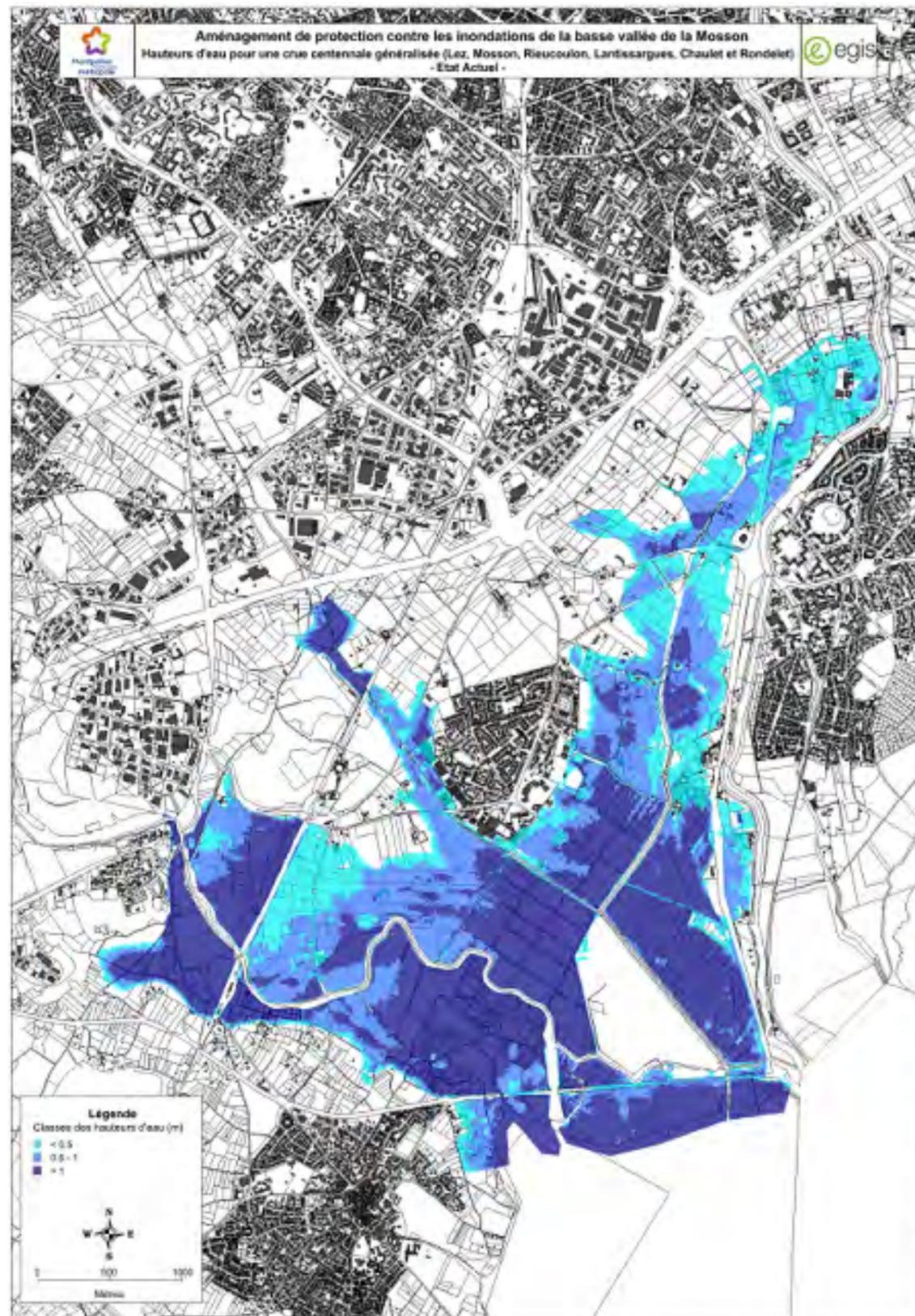
L'objectif est de favoriser la connexion entre lit mineur et lit majeur avec l'étalement des eaux en cas de crue.

- Arasement de certaines digues notamment en rive droite;
- Confortement de digues en rive gauche avec mise en place d'ouvrage de transparence;
- Création d'un chenal de décharge sur le Rieucoulon



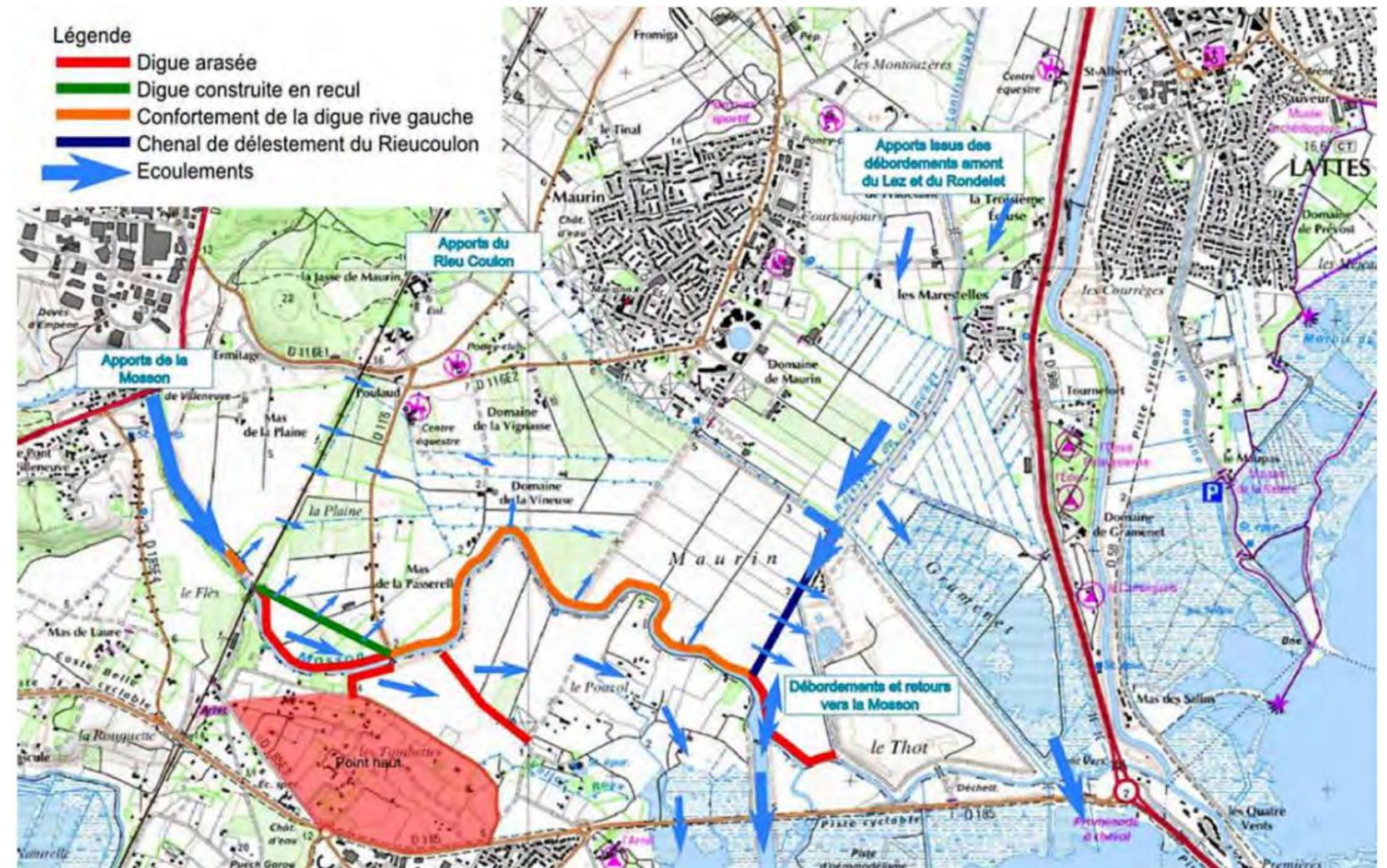
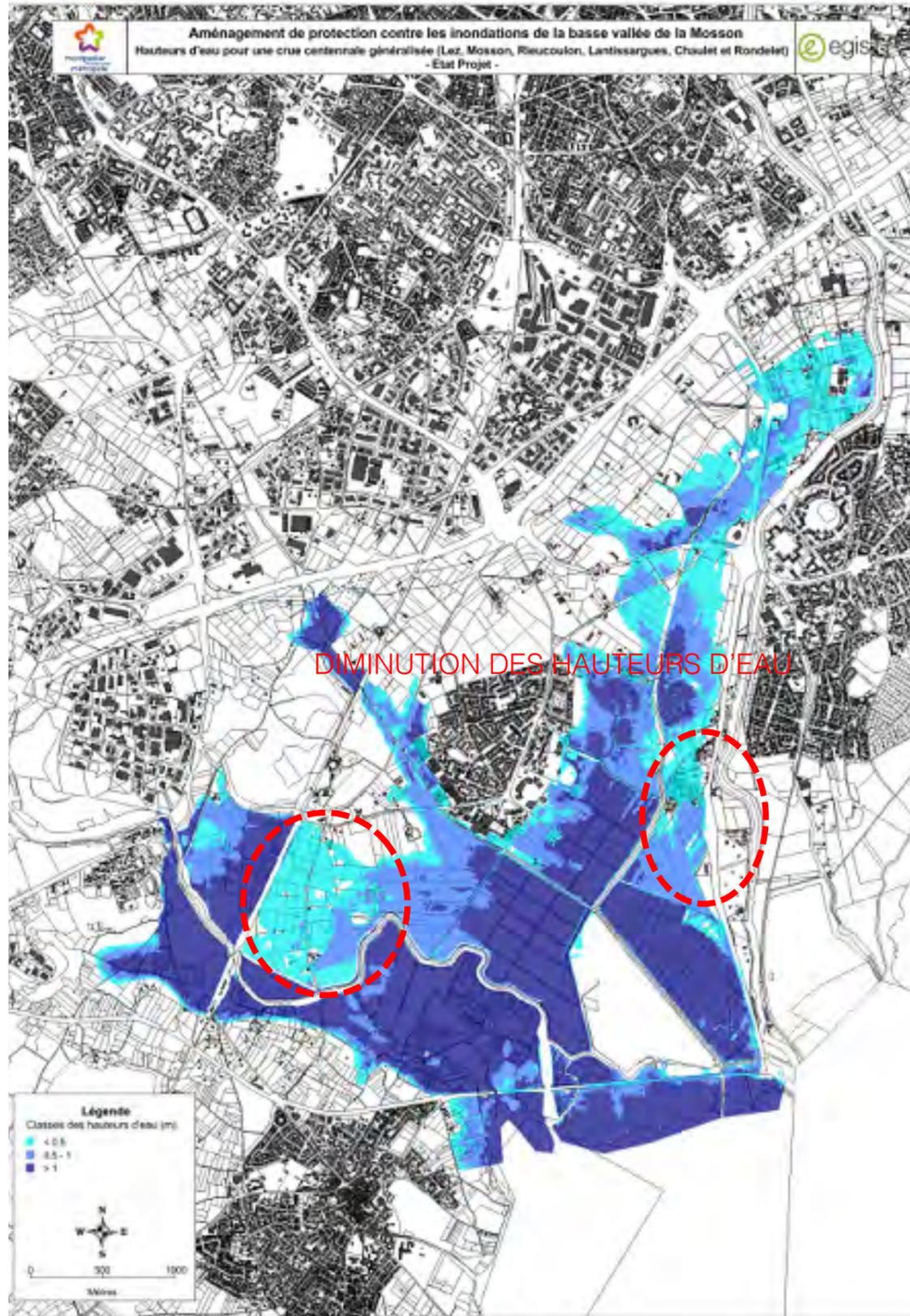
1. APPROCHE TRANSVERSALE DES RISQUES ET DE LA CAPACITÉ DE RÉSILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Aléa Débordement de cours d'eau: PAPI



1. APPROCHE TRANSVERSALE DES RISQUES ET DE LA CAPACITÉ DE RÉSILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Aléa Débordement de cours d'eau: PAPI



1. APPROCHE TRANSVERSALE DES RISQUES ET DE LA CAPACITÉ DE RÉSILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Carte TRI: Aléa Submersion marine

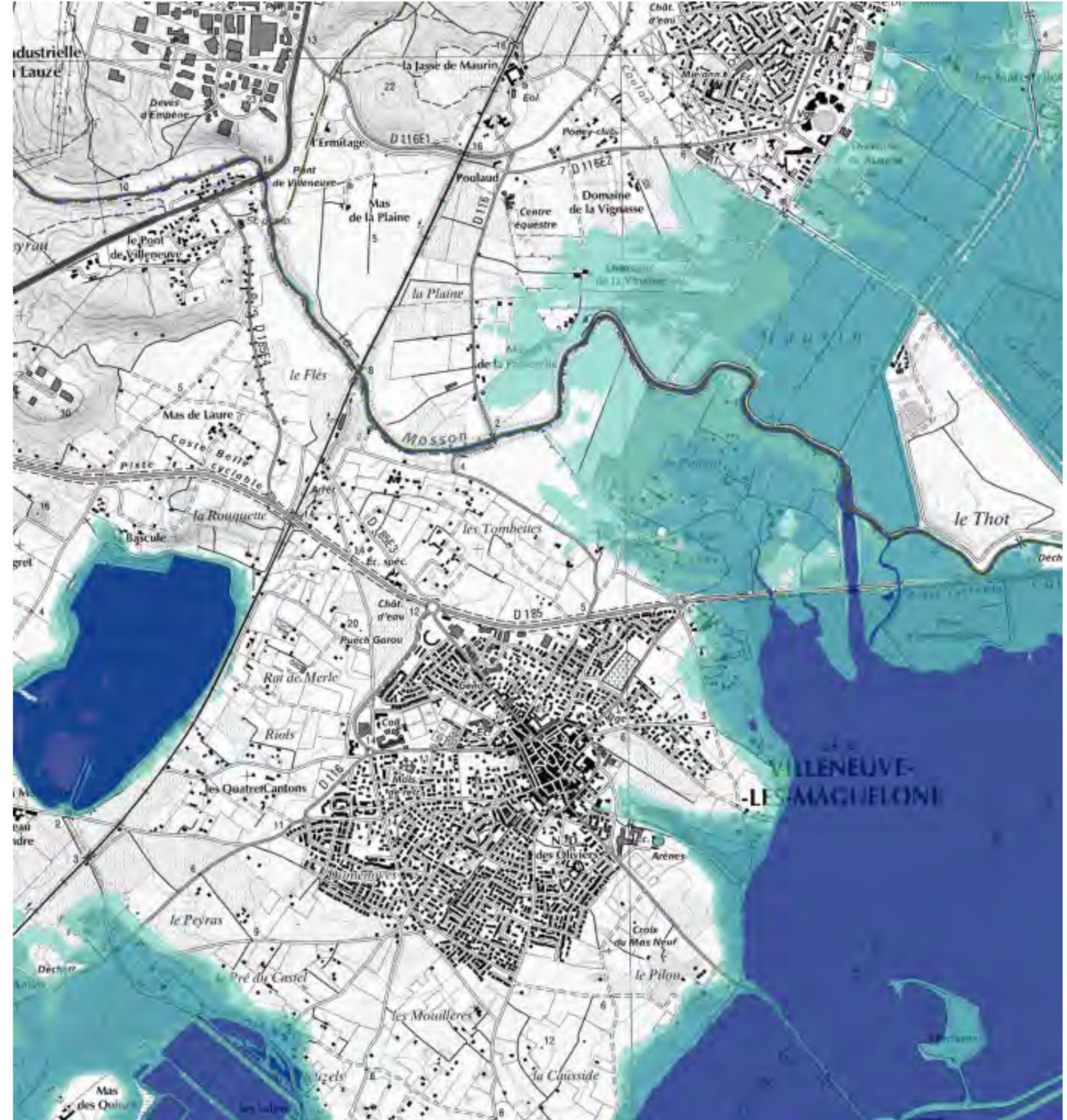
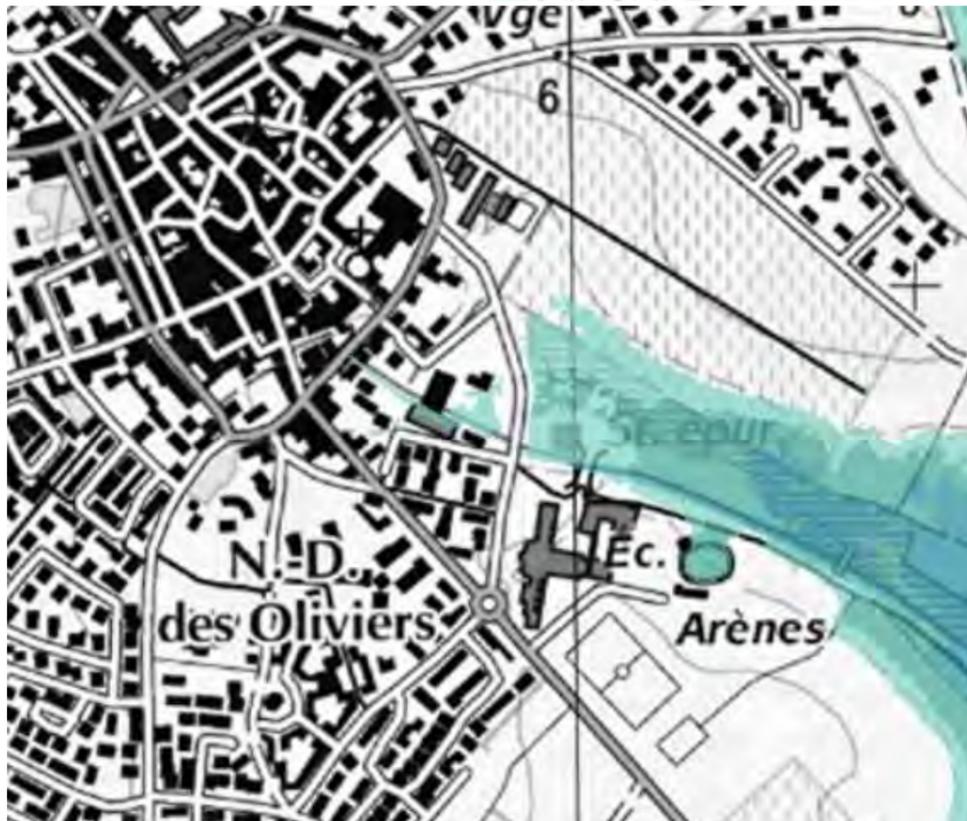
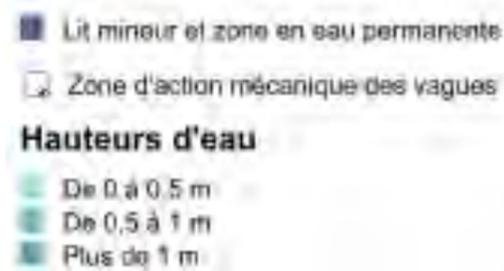
Cartographie des Territoires à Risque Important d'inondation (DREAL)

Scénario moyen (T = 100 à 300 ans) avec prise en compte du changement climatique

PHE: 2.40 m NGF

La zone d'étude (a) est partiellement impactée en partie basse à proximité de la Capouillère

Sont inondées: Les Arènes, partiellement les ateliers communaux



1. APPROCHE TRANSVERSALE DES RISQUES ET DE LA CAPACITÉ DE RÉSILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

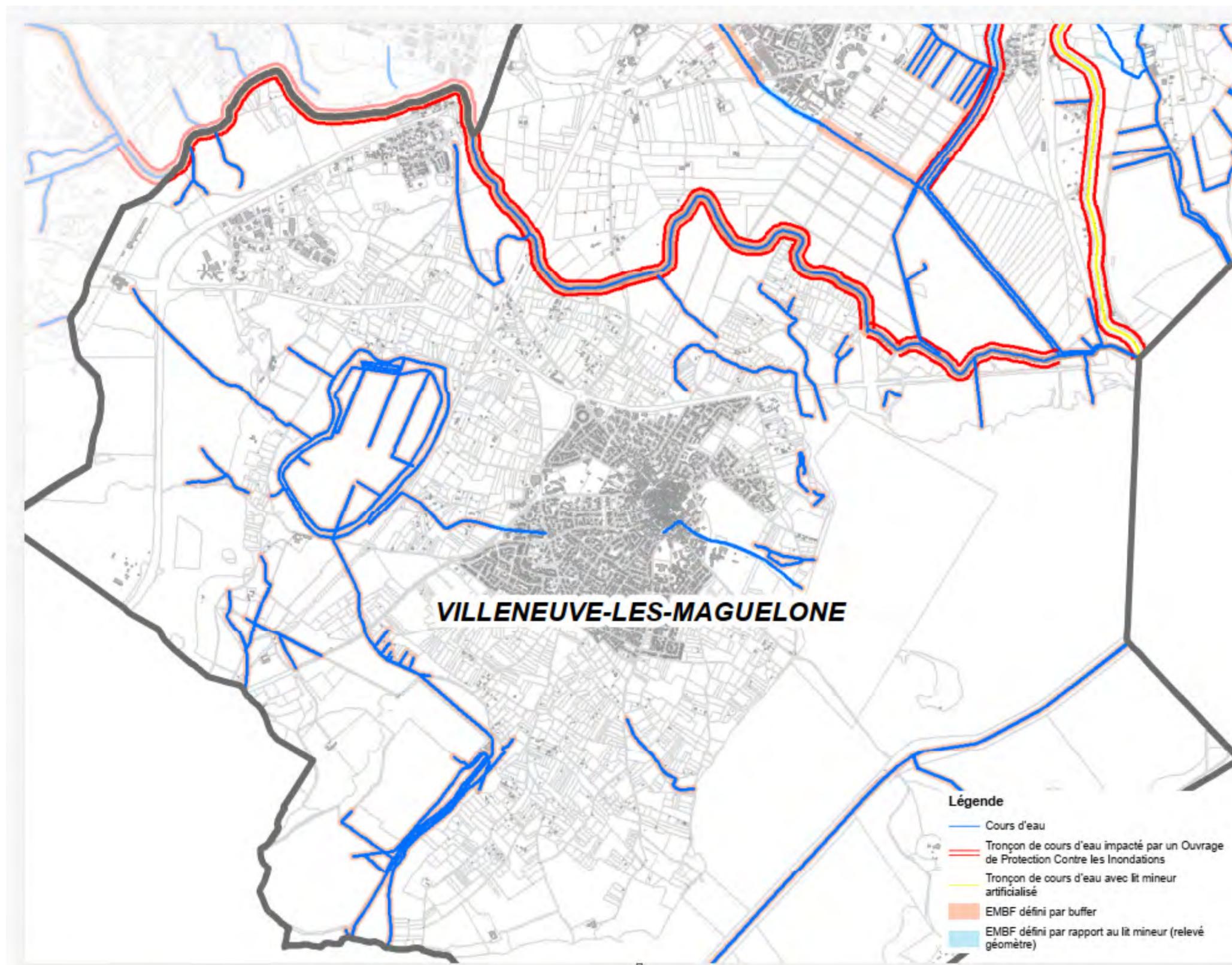
Aléa de débordement: cours d'eau et EMBF

Plusieurs cours d'eau sur Villeneuve les Maguelone:

- La Capouillère
- Le Vallat Roux
- Le Vallat de la Bouffie
- Rau de la Canabière
- Rau de l'Amour
- L'Estagnol

3M a établi l'EMBF (Espace Minimum de Bon Fonctionnement) des cours d'eau

A ce jour, la Capouillère n'est pas concernée



1. APPROCHE TRANSVERSALE DES RISQUES ET DE LA CAPACITÉ DE RÉILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Schéma Directeur pluvial communal: Ruissellement

Etude ENVEO 2011-2012:
Diagnostic

Plan du réseau pluvial:

- Omniprésence des collecteurs enterrés dans le tissu urbain;
- La gestion superficielle des eaux (fossés, canaux) est reléguée en périphérie des zones urbanisées le long des axes de circulation ainsi que la Capouillère sur la partie Sud du centre-ville

Diagnostic:

- Les principales insuffisances se concentrent sur la moitié Sud de la commune;
- Les voies concernées par des débordements « fréquents » ($T < 10$ ans) sont: Bd des Fontaines, Bd des Salins, Bd des Chasselas, Bd Doménoves, rue Montfleury...

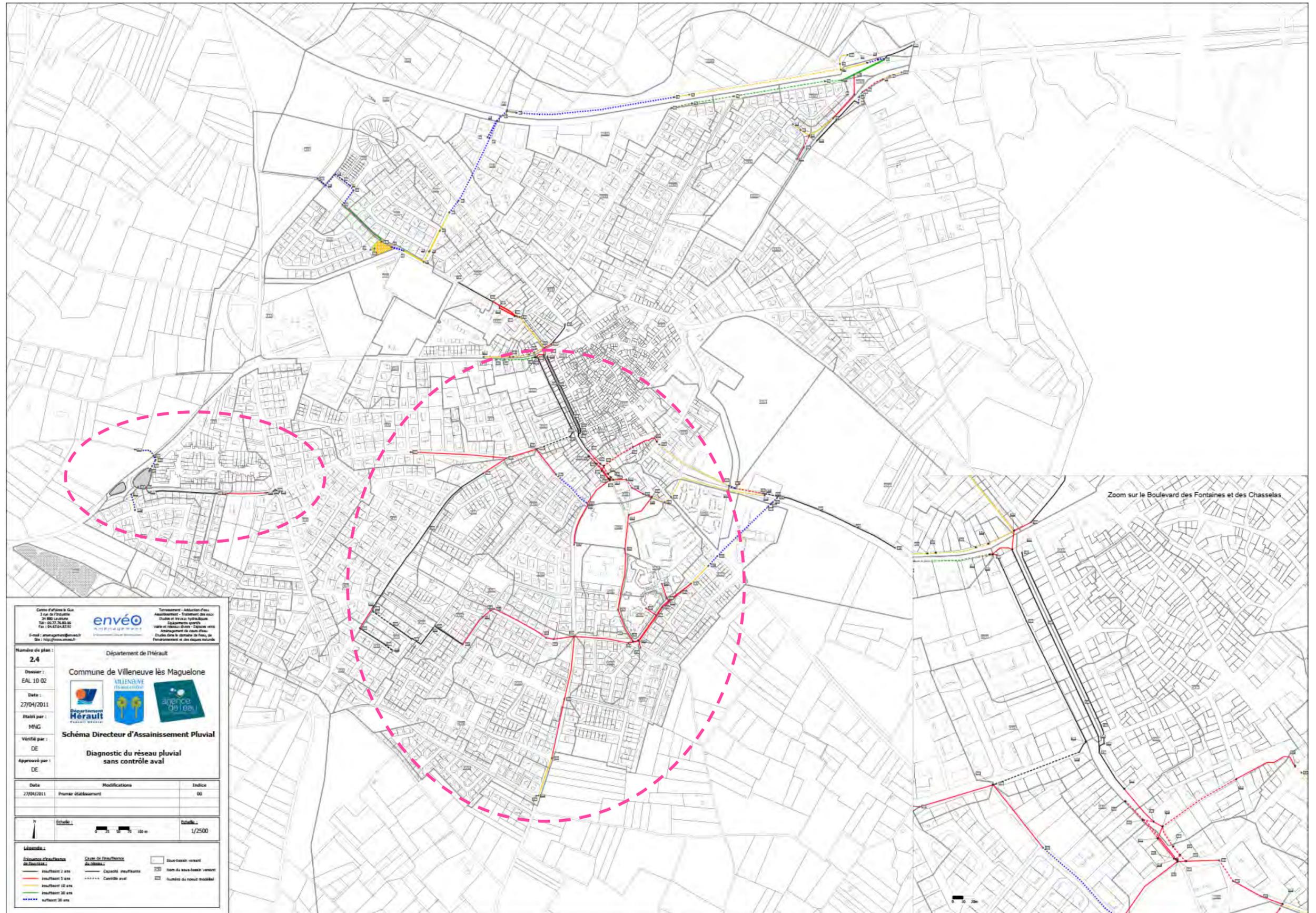
La capacité d'évacuation de la Capouillère est faible du fait de sections limitées, de pentes faibles et de l'incidence aval de l'Etang de l'Arnel (incidence moindre).

D'un point de vue qualitatif, si les volumes de polluants rejetés par le réseau EP de la commune sont faibles (cf; Sch. Dir. Pluvial), les forts enjeux en aval (Etang de l'Arnel) soulignent un point de vigilance notoire.



1. APPROCHE TRANSVERSALE DES RISQUES ET DE LA CAPACITÉ DE RÉILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Schéma Directeur pluvial communal: Ruissellement



1. APPROCHE TRANSVERSALE DES RISQUES ET DE LA CAPACITÉ DE RÉSILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Schéma Directeur pluvial communal: Ruissellement



1. APPROCHE TRANSVERSALE DES RISQUES ET DE LA CAPACITÉ DE RÉSILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Schéma Directeur pluvial communal: Ruissellement

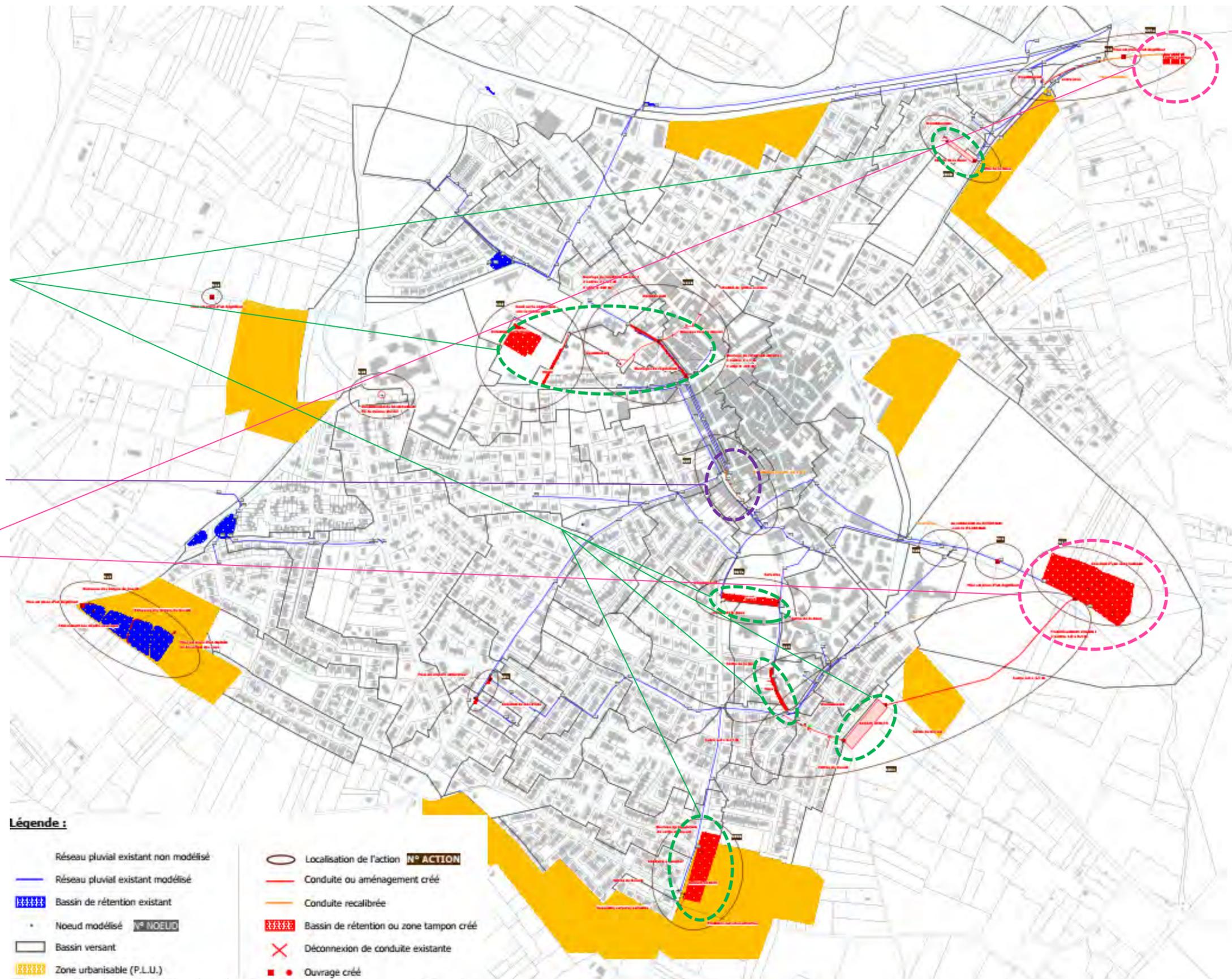
Etude ENVEO 2011-2012
Aménagements projetés

Aspect quantitatif:

- Difficulté de recalibrage des réseaux: Linéaires importants, faibles pentes et influence aval des étangs limitant leur efficacité
- Mise en place de nombreux ouvrages de rétention pour réduire les apports vers les réseaux
- Déconnexion de réseaux pour faciliter l'alimentation des ouvrages de rétention et/ou privilégier des exutoires moins saturés
- Quelques tronçons de réseaux recalibrés notamment sur le Bd des Chasselas.

Aspect qualitatif:

- Mise en place de bassins tampon



1. APPROCHE TRANSVERSALE DES RISQUES ET DE LA CAPACITÉ DE RÉSILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Schéma Directeur pluvial communal: Zonage réglementaire

PLUi: Montpellier Méditerranée Métropole

Mise en place d'un zonage portant sur la compensation à l'imperméabilisation sur le territoire métropolitain

- Ratio compensatoire très fort sur la majorité du tissu urbain existant: 190 l/m² imperméabilisé et débit de fuite = Q2 actuel)
- Ratio de 120 l/m² et débit de fuite = Q5 actuel sur le reste du territoire communal

LEGENDE

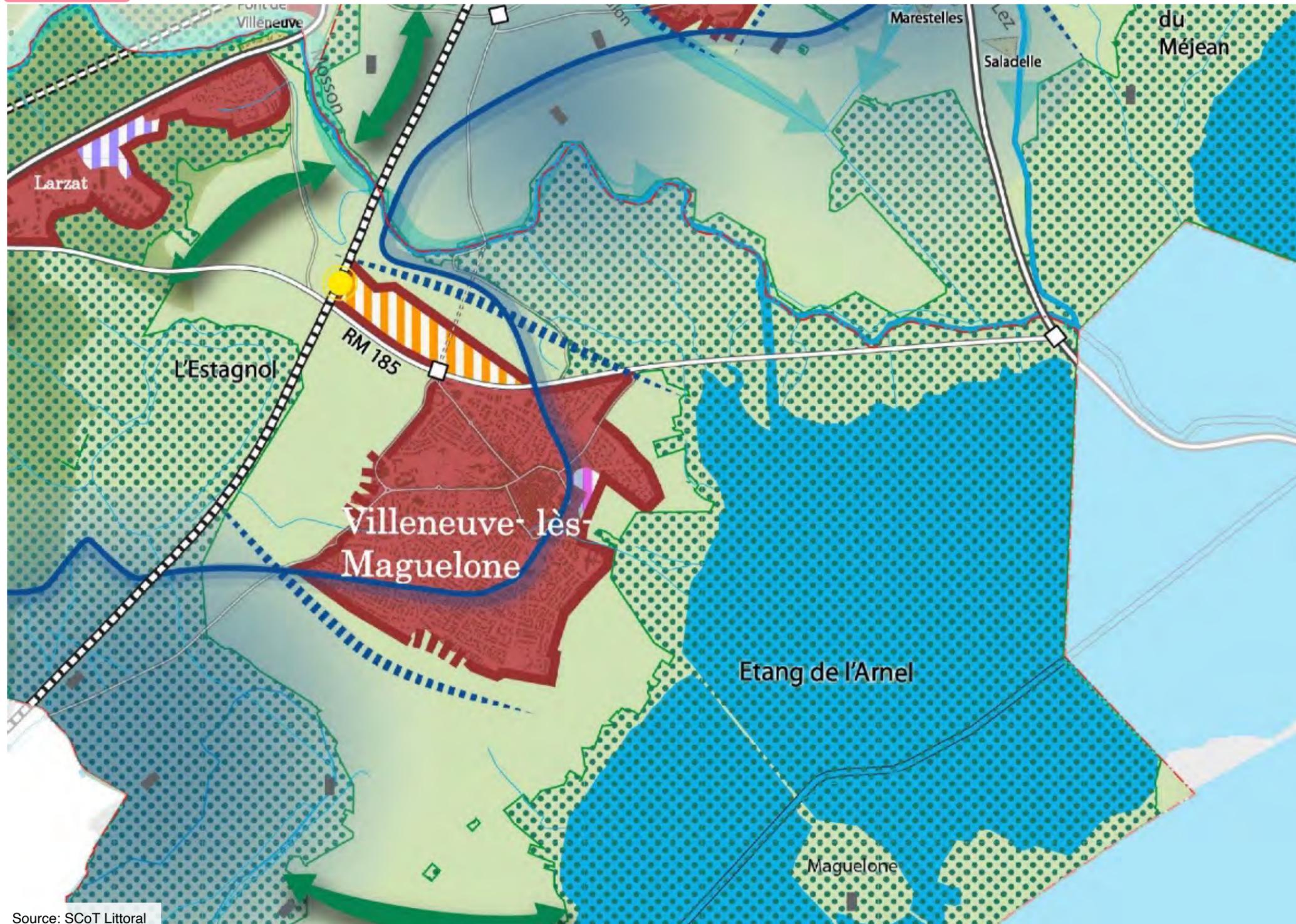
ZONAGE PLUVIAL

- Règle générale : stockage-restitution d un volume de 120 l/m² imperméabilisé avec un débit de fuite Q5 actuel ou 110 l/s/ha
- Zone 1 : stockage-restitution d un volume de 150 l/m² imperméabilisé avec un débit de fuite Q5 actuel ou 110 l/s/ha
 - Zone 2 : stockage-restitution d un volume de 190 l/m² imperméabilisé avec un débit de fuite Q2 actuel ou 70 l/s/ha
 - Zone 3 : stockage-restitution d un volume de 240 l/m² imperméabilisé avec un débit de fuite Q2 actuel ou 70 l/s/ha



2. DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCoT, PLU- PLUi, PROTECTION PATRIMONIALE

Le SCoT



Source: SCoT Littoral



Les espaces proches du rivages

Au sein de ces espaces, l'extension de l'urbanisation est limitée. Ce principe s'applique aux extensions urbaines mais aussi à l'évolution de l'urbanisation existante ou engagée. Le secteur du Chapitre est particulièrement concerné.

Espaces remarquables

Réservoir de biodiversité faisant l'objet d'une préservation renforcée.

Les coupures d'urbanisation

Certains espaces présentent un caractère naturel et permettent d'éviter l'établissement d'une conurbation entre les agglomérations de Villeneuve-lès-Maguelone, Maurin, ... le SCoT insiste sur leur préservation.



Les limites urbaines

Les limites urbaines dessinées par le SCoT sont larges, et laissent actuellement une « marge » de constructibilité. Ces limites devront être précisées, définitives et travaillées avec un traitement paysager particulièrement qualitatif.



3 extensions urbaines

Le SCoT propose une seule grande zone d'extension urbaine. Elle se situe au nord de la RM 185 à proximité du futur PEM. Une autre petite zone d'extension est proposée au domaine du Chapitre.



2. DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUi, PROTECTION PATRIMONIALE

Le SCOT – Pôle urbain du PEM de Villeneuve-lès-Maguelone

Dans la perspective de la réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) et du renforcement du trafic ferroviaire régional, la gare devra devenir un point d'appui du réseau armature, en améliorant son accessibilité et en optimisant ses fonctions intermodales.



Schéma illustratif des orientations relatives à la polarité urbaine du PEM de Villeneuve - Source: SCOT Documentation d'orientation et d'objectifs

Créer un véritable lien depuis et vers la gare

- Inscrire la gare dans le prolongement des tissus existants et dans le fonctionnement urbain de la commune. L'axe historique devra être requalifié pour concilier à la fois l'accessibilité multimodale au PEM et l'urbanité des espaces publics
- Requalifier une séquence de la R185 jouant le rôle d'interface entre la ville et le nouveau quartier permettant notamment d'apaiser la circulation automobile.

S'appuyer sur le site d'extension urbaine disponible pour répondre aux besoins actuels

- Valoriser le fonctionnement du PEM en localisant à proximité immédiate un ensemble de services et commerces adaptés, répondant notamment aux besoins du quotidien.
- Répondre aux besoins en logements, notamment sociaux, sur l'un des rares sites potentiels d'extension de la commune

Traiter les relations aux espaces agro-naturels

- Les limites urbaines devront être structurées de manière stricte et définitive, avec un cadre bâti de grande qualité, valorisant les vues sur le grand paysage, notamment sur la vallée de la Mosson.

S'appuyer sur le PEM pour faciliter l'accès aux sites remarquables de Villeneuve

- Un réseau de chemins pédestres et de pistes cyclables au départ de la gare pourrait être structuré dans cette optique.

Prescriptions spécifiques au PEM:

- Améliorer les accès qui sont aujourd'hui insuffisants par :
 - * l'aménagement et l'agrandissement du parking existant,
 - * le développement d'un itinéraire pour les modes actifs à partir de ce PEM vers le centre de Villeneuve et ses quartiers les plus denses, et vers les autres communes environnantes
- Intégré dans un environnement urbain protégé, il devra faire l'objet d'un développement urbain contrôlé

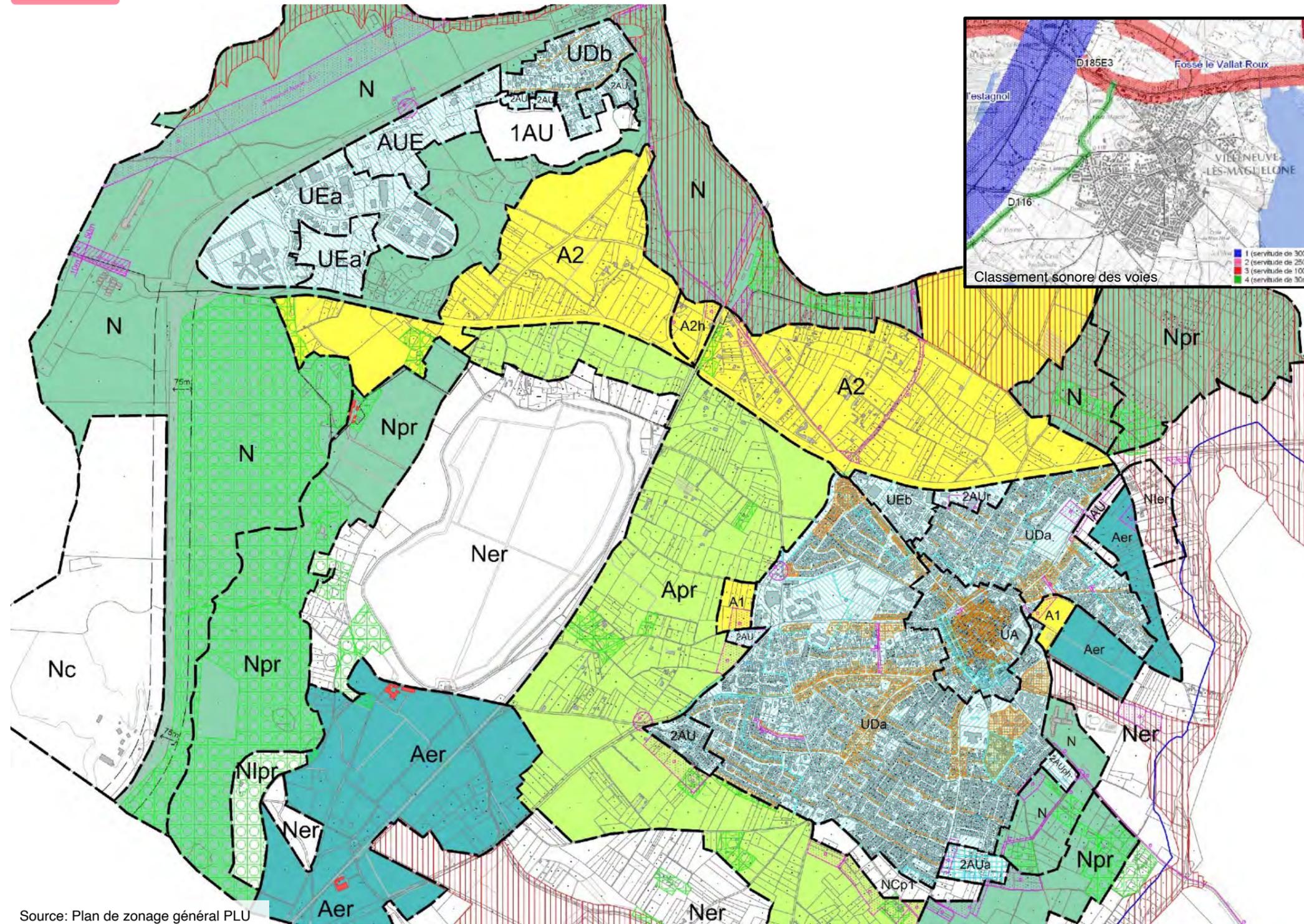
Recommandations :

- La conception du PEM devra intégrer des services du quotidien en proximité immédiate de cette gare.
- Ce PEM devra être intégré à la révision du futur PDU et sa montée en puissance devra être accompagnée, notamment en terme d'offre ferroviaire.



2. DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUi, PROTECTION PATRIMONIALE

Le PLU



ZONES URBAINES ET A URBANISER

- UA** Zone urbaine centrale et patrimoniale
- UDa** Zone urbaine à vocation d'habitat secteur Maguelone ville
- UDb** Zone urbaine à vocation d'habitat secteur Pont de Villeneuve
- UEa** Zones urbaines à vocation économique secteur Larzat
- UEb** Zone urbaine à vocation économique secteur Condomines
- UEc** Zone urbaine à vocation économique secteur Chapitre
- 1AU** Zones à urbaniser bloquées à vocation d'habitat
- 2AU** Zones à urbaniser à vocation d'habitat
- 2AUph** Zones à urbaniser à vocation hôtelière
- AUE** Zones à urbaniser à vocation économique

APPROCHE MORPHOLOGIQUE

- Bât remarquable**
- Hmax** Secteurs bénéficiant de règles spécifiques de hauteurs maximales autorisées
- COS** Secteurs bénéficiant de règles spécifiques de densité
- Secteurs où ne sont admis que les aménagements ne créant pas de surface de plancher supplémentaire
- Recul minimal d'implantation des constructions par rapports aux voies ou emprises publiques = 5m
- Secteurs où une surface minimale de 20% du terrain d'assiette doit être maintenue en pleine terre
- Secteurs où une surface minimale de 30% du terrain d'assiette doit être maintenue en pleine terre
- Secteurs où une surface minimale de 40% du terrain d'assiette doit être maintenue en pleine terre
- 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

ZONES AGRICOLES ET NATURELLES

- A1** Zones agricoles en accroche sur le tissu urbain
- A2** Zones agricoles éloignées du tissu urbain
- A2h** Zone agricole pouvant recevoir un hameau nouveau intégré à l'environnement
- Apr** Zones agricoles dans les espaces proches du rivage (Loi Littoral)
- Aer** Zones agricoles dans les espaces remarquables (Loi Littoral)
- N** Zones naturelles
- Npr** Zones naturelles dans les espaces proches du rivage (Loi Littoral)
- Ner** Zones naturelles dans les espaces remarquables (Loi Littoral)
- Nter** Zones naturelles touristiques dans les espaces remarquables (Loi Littoral)
- Nc** Zones naturelles à vocation d'exploitation de carrières
- Bande des 100 m (Loi Littoral)

PRESCRIPTIONS ET SERVITUDES

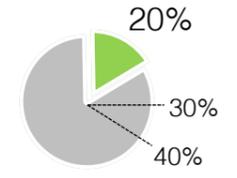
- Emplacements Réservés
- Emplacements Réservés (Zones d'études)
- Zone inondable rouge naturelle (R)
- Zone inondable rouge urbanisée (Ru1)
- Espaces Bolsés Classés

Source: Plan de zonage général PLU

Les hauteurs de 8,5 à 14m



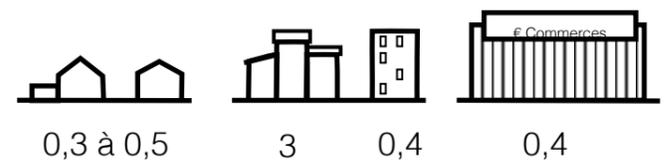
La pleine terre



Stationnement



La densité du bâti (COS)



2. DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUi, PROTECTION PATRIMONIALE

Le PLU

Zones principales de l'étude		Localisation	Art. 6 – Voies et emprises publiques	Art. 7 – Limites séparatives	Art. 10 – Hauteurs	Art. 12 – Stationnement	Art. 13 – Pleine terre	COS
UA	Zone de bâti dense et continu, où l'habitat, les activités et services divers se côtoient. Intérêt patrimonial.	Centre historique	A l'alignement	Sur une profondeur de 12m: constructions édifiées en ordre continu	12m	Habitat : - individuel: 1 pour 50m ² de SDP, 2 au-delà de 50m ² de SDP - collectif: 1/ logement dont SDP ≤ 50m ² 2 / logement dont SDP > 50m ² Bureaux: 1 pour 60m ² de SDP		3
UDa	Zones déjà urbanisés, avec un tissu bâti assez dense	Périphérie du centre de l'agglomération	Recul > 3m Des implantations autres peuvent être admises lorsqu'il s'agit de constructions groupées	L ≥ à H/2 et au minimum L ≥ à 3m Sauf si opérations groupées	8,5m	Habitat : - individuel: 1 pour 50m ² de SDP et 2 minimum / logement - collectif: 1/ logement dont SDP ≤ 50m ² 2 / logement dont SDP > 50m ² Bureaux, commerces: 1 pour 60m ² de SDP	> 20 à 30% du terrain (% définit dans les documents graphiques par secteur).	0,4
UEb	Zones destinées à recevoir des activités économiques	Zone d'activité de la Condamine	Recul > 25m sur départementales Recul > 10m sur autres voies Pour les bureaux: > 35m > 15m	L ≥ à 5m	10m	Habitat : - 2 / logement Bureaux, commerces: 1 pour 60m ² de SDP - Aires dédiées aux 2 roues: 0,8m ² pour 60m ² de SDP, et minimum 6m ²	> 20 %	0,4
2AU	Zones destinées à être urbanisées (principalement habitat) sous forme d'opération d'ensemble et soumises aux orientations d'aménagement.	Domenoves Estagnol	Recul > 3m Des implantations autres peuvent être admises lorsqu'il s'agit de constructions groupées	L ≥ à 3m Implantation en limite admise sous conditions	8,5m	Habitat : - individuel: 1 pour 50m ² de SDP et 2 minimum / logement - collectif: 1/ logement dont SDP ≤ 50m ² 2 / logement dont SDP > 50m ² Bureaux, commerces: - 1 pour 60m ² de SDP	> 20 %	
2AUr	Secteur spécifique réinvestissement urbain	Condamines						
1AU	Zones destinées à être ouvertes à l'urbanisation à moyen terme (principalement habitat) sous forme d'opérations d'ensemble et soumis à orientations d'aménagement	Avenue de Palavas	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	
A1	Zones agricoles, avec bâtiments agricoles en accroche sur les zones urbaines	Domaine du Chapitre Plaine de l'Estagnol	Constructions compatibles avec voisinage des habitations: - recul > 25m par rapport à l'axe des départementales - recul > 10m par rapport à l'axe des autres voies Constructions incompatibles: - recul > 50m	Constructions compatibles avec voisinage des habitations: L ≥ 15m Constructions incompatibles: L ≥ 50m	8,5m sauf dispositions particulières prévues par les orientations d'aménagement	Bureaux, commerces: - 1 pour 60m ² de SDP	Sans objet	
A2	Zones agricoles, avec bâtiments agricoles éloignés des zones urbaines	Plaine située au nord de la RD185						
Apr	Zones agricoles, comprises dans les Espaces Proches du Rivages							
Aer	Zones agricoles, comprises dans les Espaces Remarquables	L'Arnel, domaine du Chapitre, l'Aucelas, Mas de Bellevue, ...						



2. DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUi, PROTECTION PATRIMONIALE

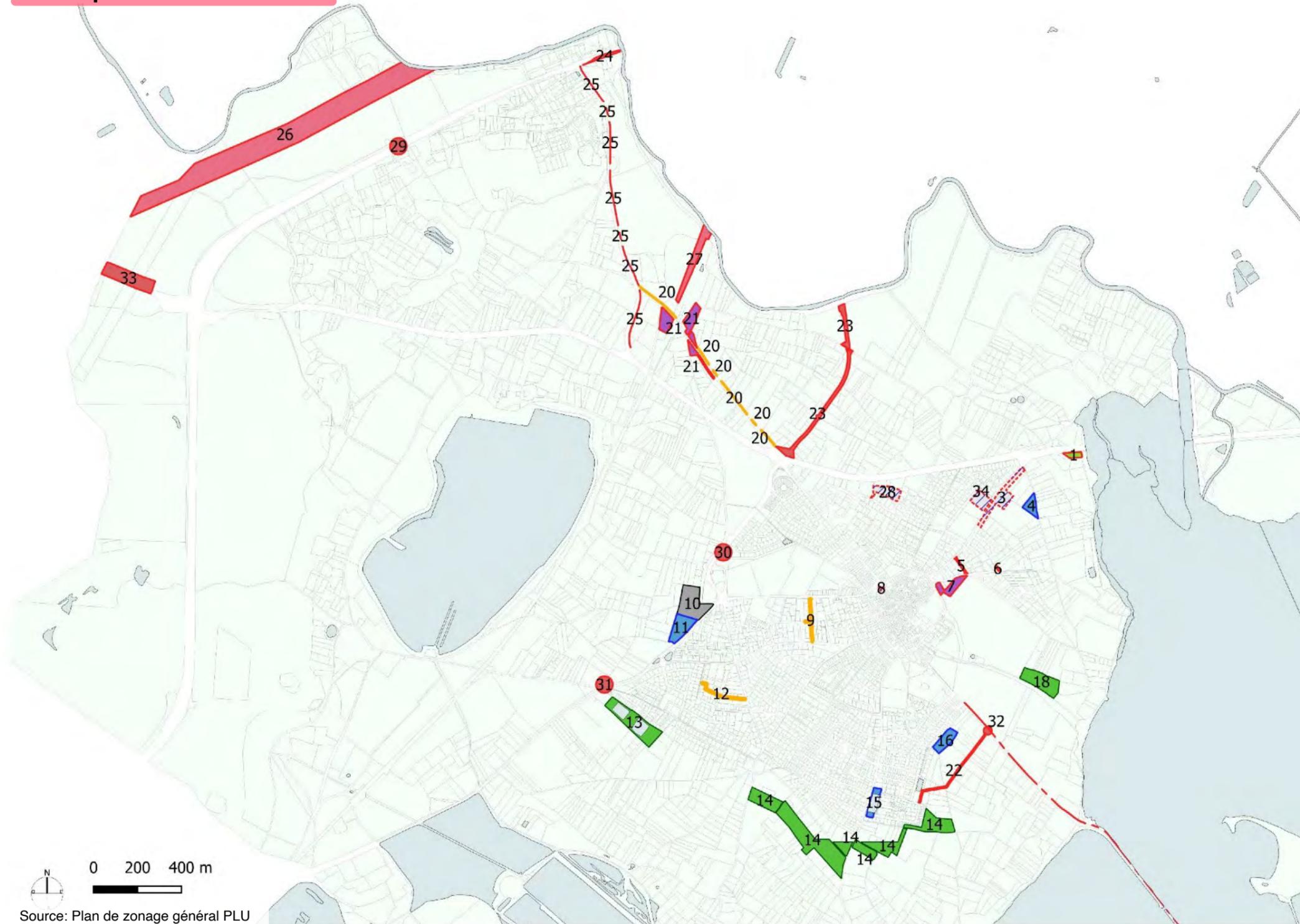
Le PLU

Zones secteur pont de Villeneuve		Localisation	Art. 6 – Voies et emprises publiques	Art. 7 – Limites séparatives	Art. 10 – Hauteurs	Art. 12 – Stationnement	Art. 13 – Pleine terre	COS
UDb	Zones déjà urbanisés, avec un tissu bâti à densifier	Pont de Villeneuve	Recul > 3m	L ≥ à H/2 et au minimum L ≥ à 3m	8,5m	Habitat : - individuel: 1 pour 50m ² de SDP et 2 minimum / logement - collectif: 1/ logement dont SDP ≤ 50m ² 2 / logement dont SDP > 50m ² Bureaux, commerces: - 1 pour 60m ² de SDP	> 20 %	0,3
UEa	Zone destinée à recevoir principalement des activités économiques avec bâtiments hauts, dont industriel	Zone d'activités de Larzat	Recul > 25m sur départementales Recul > 10m sur autres voies Pour les bureaux: > 35m > 15m	L ≥ à 5m	14m	Habitat : - 2 / logement Bureaux, commerces: - 1 pour 60m ² de SDP - Aires dédiées aux 2 roues: 0,8m ² pour 60m ² de SDP, et minimum 6m ²	> 20 %	0,4
1AU	Zones destinées à être ouvertes à l'urbanisation à moyen terme sous forme d'opérations d'ensemble et soumis à orientations d'aménagement, destinées à recevoir principalement de l'habitat	Pont de Villeneuve	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	
2AU	Zones destinées à être urbanisées sous forme d'opération d'ensemble et soumises aux orientations d'aménagement. Zones mixtes destinées à recevoir principalement de l'habitat.	Pont de Villeneuve	Recul > 3m Des implantations autres peuvent être admises lorsqu'il s'agit de constructions groupées	L ≥ à 3m Implantation en limite admise sous conditions	8,5m	Habitat : - individuel: 1 pour 50m ² de SDP et 2 minimum / logement - collectif: 1/ logement dont SDP ≤ 50m ² 2 / logement dont SDP > 50m ² Bureaux, commerces: - 1 pour 60m ² de SDP	> 20 %	
AUE	Zones destinées à être urbanisées à court/moyen terme, soumis à orientations d'aménagement. Zones destinées à recevoir principalement des activités économiques.	Extension de la zone d'activités du Larzat	Recul > 25m par rapport à l'axe des départementales Recul > 10m par rapport à l'axe des autres voies Pour les bureaux: > 35m > 15m	L ≥ à 5m	14m	Bureaux, commerces: - 1 pour 60m ² de SDP - Aires dédiées aux 2 roues: 0,8m ² pour 60m ² de SDP, et minimum 6m ²	> 20 %	0,5



2. DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUi, PROTECTION PATRIMONIALE

Les emplacements réservés



Liste des emplacements réservés

- 1- Zone tampon
- 3- Aménagement de l'avenue de Palavas et restauration de l'ancienne magnanerie
- 4- Aménagement d'un bassin de rétention
- 5- Liaison entre l'avenue de Palavas et le chemin de La Mort aux Anes
- 6- Liaison entre l'entrée de ville et le chemin de la Mort aux Anes
- 7- Réaménagement du carrefour et d'un parking
- 8- Aménagement d'un parvis devant l'hôtel de ville
- 9- Liaison entre l'avenue de Mireval et le boulevard Domenoves
- 10- Pôle d'équipements publics et logement social
- 11- Aménagement d'un bassin de rétention
- 12- Liaison entre la rue du Puits du Fabre et le boulevard Carrière Poissonnière
- 13- Aménagement paysager
- 14- Aménagement paysager
- 15- Aménagement d'un bassin de rétention
- 16- Aménagement d'un bassin de rétention
- 17- Elargissement du chemin du Pilou pour la création d'une piste cyclable
- 18- Création d'une zone tampon
- 19- Aménagement d'un parking (hors plan)
- 20- Elargissement de l'avenue de la gare et du chemin du Plan de Cheyrau à Villeneuve-lès-Maguelone pour la création d'une piste cyclable
- 21- Aménagement de parkings autour de la gare
- 22- Liaison voirie entre la zone Sud Arnel et le chemin du Pilou
- 23- Aménagement d'un barreau routier entre la RD185 et la RD116 (Bénéficiaire Département)
- 24- Finition de la mise en 2x2 voies de la RD612
- 25- Elargissement et aménagement d'une piste cyclable sur la RD185 pour la création d'une piste cyclable (Bénéficiaire Département)
- 27- Contournement Nîmes Montpellier (Bénéficiaire RFF)
- 28- Logement social
- 30- Etude pour l'aménagement d'un giratoire
- 31- Etude pour l'aménagement d'un giratoire
- 32- Etude pour l'aménagement d'un carrefour
- 34- extension cimetière > logements

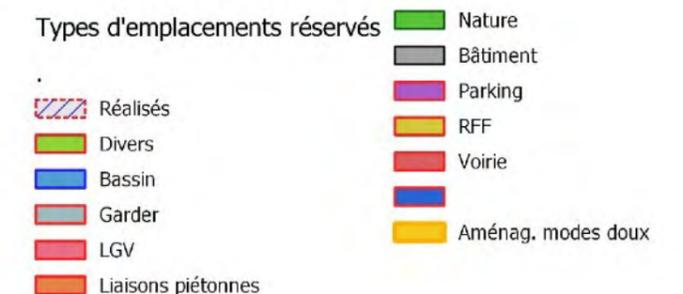
Les **emplacements réservés** offrent une vision prospective de la commune. Beaucoup sont **obsolètes** et doivent être mis à jour dans le PLUi. Une grande partie d'entre eux seront questionnés dans le cadre de l'étude (en vert clair dans la liste) et de nouveaux devront être inscrits.

Secteurs « axe avenue de Palavas » et secteur « axe gare »
De nombreux ER sont posés sur ces secteurs d'enjeux. Ce sont eux qui seront le plus questionnés, précisés, modifiés dans le cadre de l'étude.

Questionner des ER

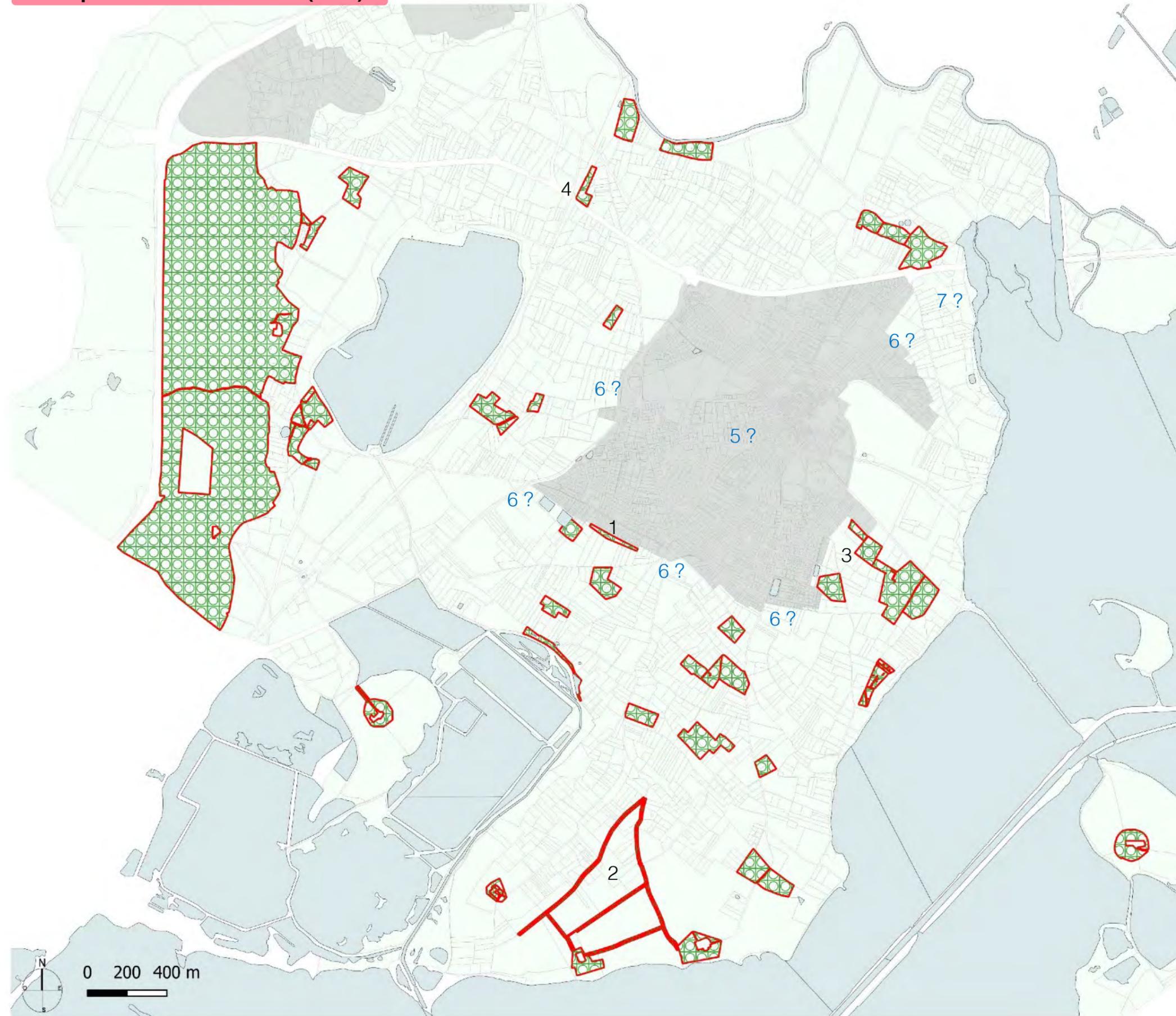
Secteurs « Zone d'activité Condamines » et « centre ancien »
Ces deux grands périmètres d'enjeux ne portent presque aucun ER actifs, excepté en accroche du centre ancien par l'avenue de Palavas (5 et 7).

Créer des ER



2. DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUi, PROTECTION PATRIMONIALE

Les Espaces Boisés Classés (EBC)



Espace Boisé Classé

Les EBC sont les seules protections paysagères utilisées dans le PLU. Aucun EBC n'est présent dans la zone urbaine. Ils sont associés à de grands domaines agricoles, des mas et des grandes entités paysagères.

- 1 - EBC inscrit pour construire une limite urbaine
- 2 - EBC accompagnant des voies des « domaines lacustres »



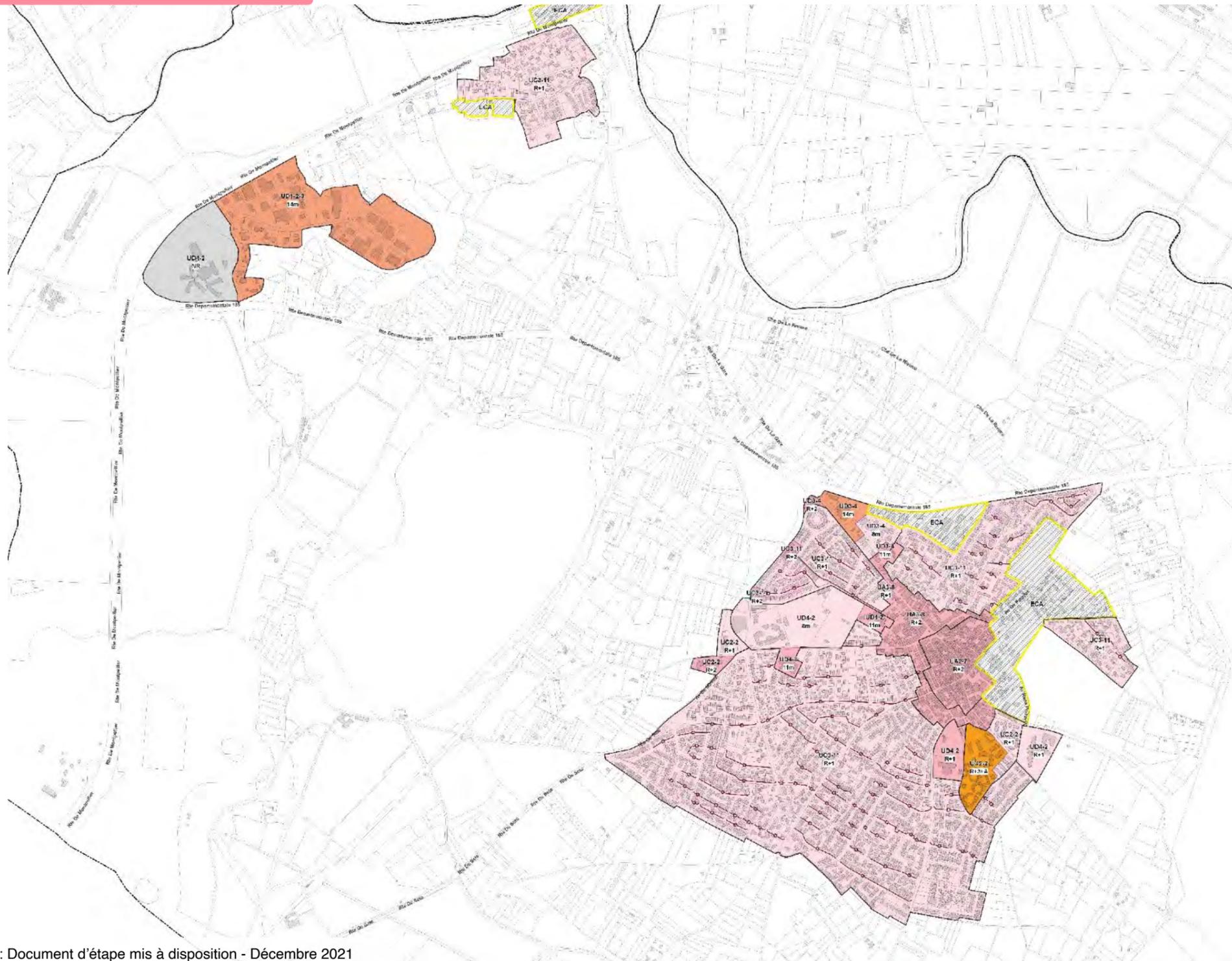
- 3 - EBC pouvant gêner la création de la liaison voirie entre la zone Sud Arnel et le chemin du Pilou ER N°22
- 4 - EBC pouvant gêner les aménagements du futur PEM
- 5 - Question d'inscription d'EBC en zones urbanisées
- 6 - Question d'inscription d'EBC en frange des zones urbanisées
- 7 - Question d'inscription d'EBC sur le Camping

« Il y a quelques très beaux jardins dans le centre, c'est important de les garder »



2. DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUi, PROTECTION PATRIMONIALE

Le PLUi – Hauteurs maximales



Zonage

-  Limite de zone
-  ECA - Secteur en cours d'analyse
-  Limite de référence fixe
-  Limite de référence minimale

Hauteurs maximales

-  NR
 -  RdC / R+1
 -  R+2
 -  R+3
 -  R+4 / R+5
 -  R+6 / R+7
 -  R+8 / R+9
 -  R+ 10 et plus
- NR = non réglementé

Source: Document d'étape mis à disposition - Décembre 2021

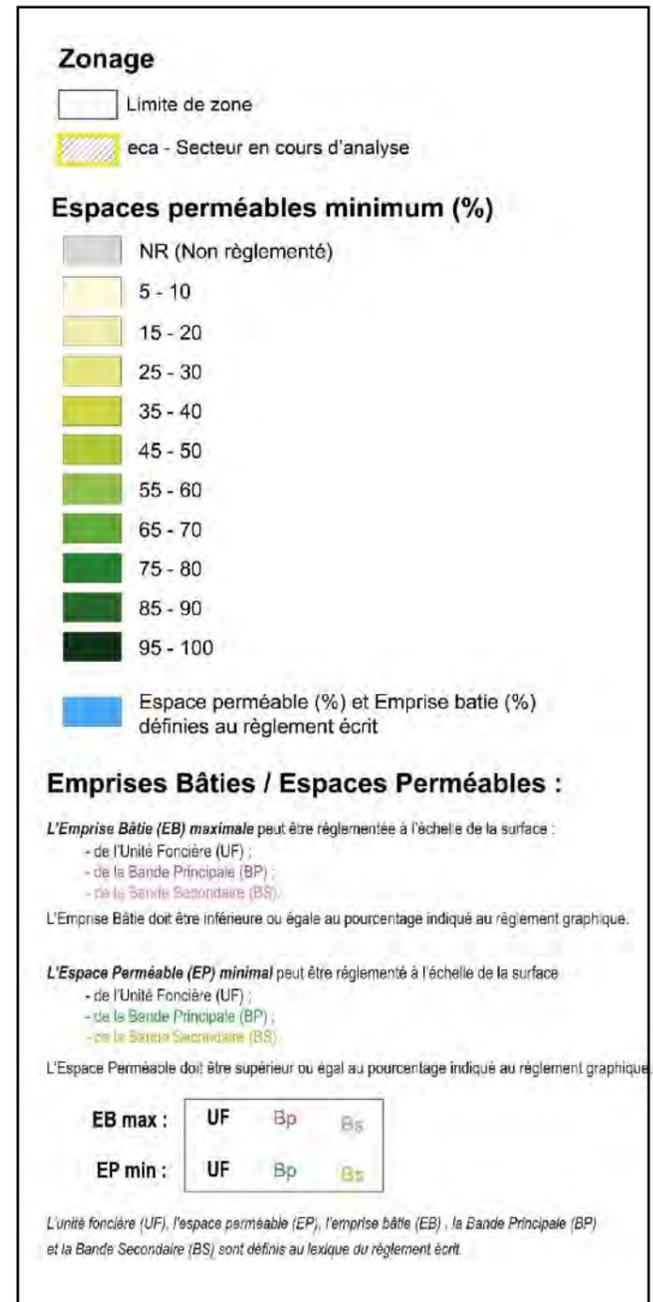
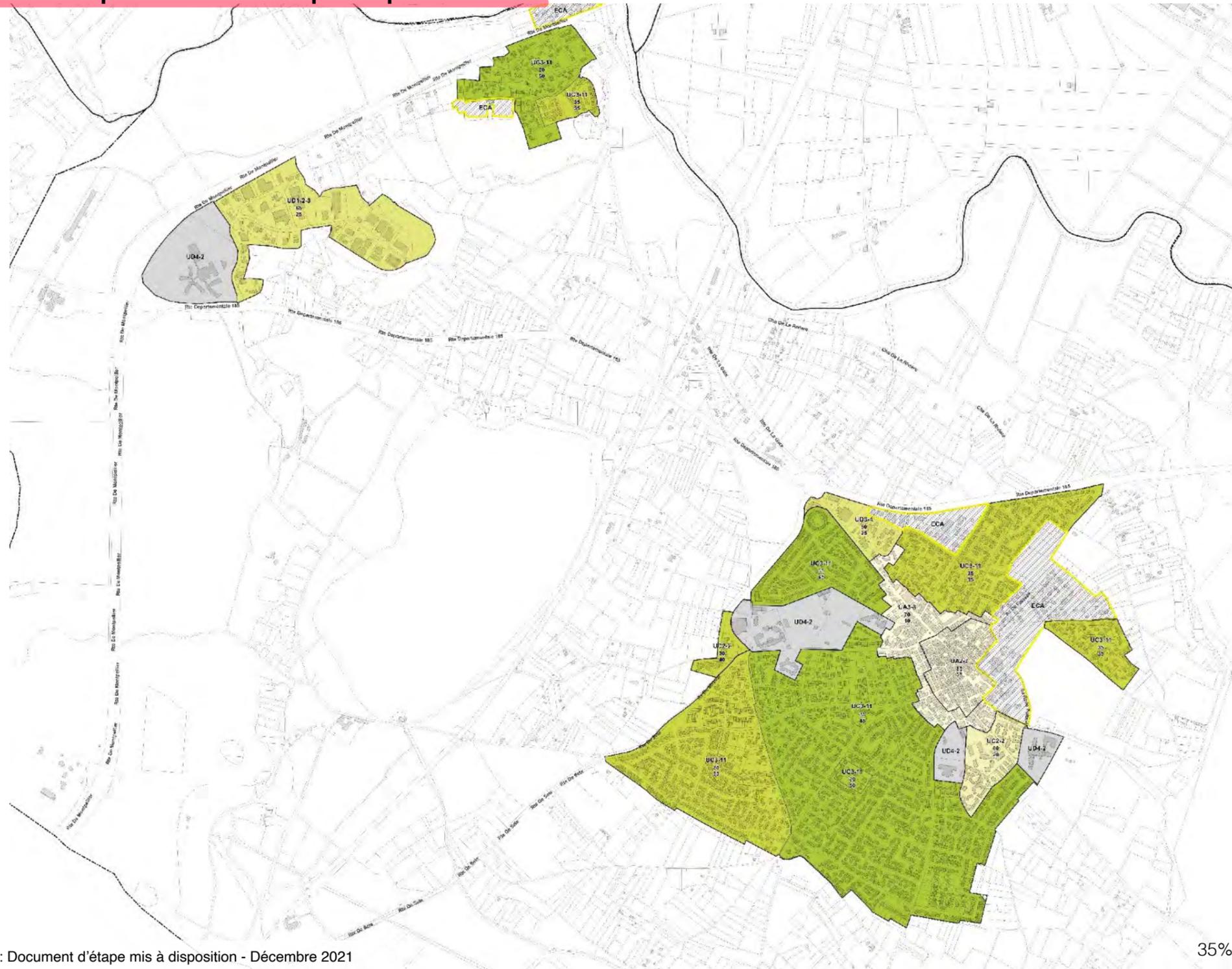
Les hauteurs

Les hauteurs sont peu modifiées entre le PLU et le PLUi, hormis pour le centre ancien qui passe de 12m à R+2. Sur les autres secteurs, quelques exceptions ponctuelles où du R+2 remplace du R+1, et dans le secteur d'activité de la Condamine où la hauteur autorisée passe de 10 à 14m.



2. DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUi, PROTECTION PATRIMONIALE

Le PLUi – Emprises bâties et espaces perméables



Source: Document d'étape mis à disposition - Décembre 2021

Les emprises bâties

L'emprise au sol n'était pas réglementée dans le PLU.

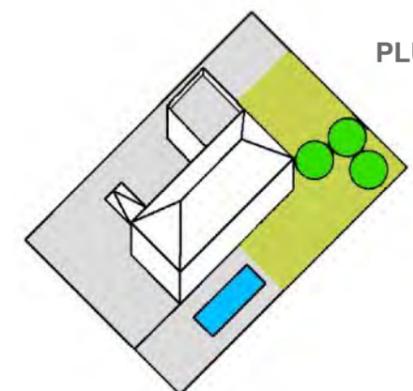
Dans le PLUi, les emprises bâties maximales sont indiquées.

Dans les zones pavillonnaires, elles vont de 20 à 35%, alors que dans le centre historique elles vont de 70 à 85% maximum.

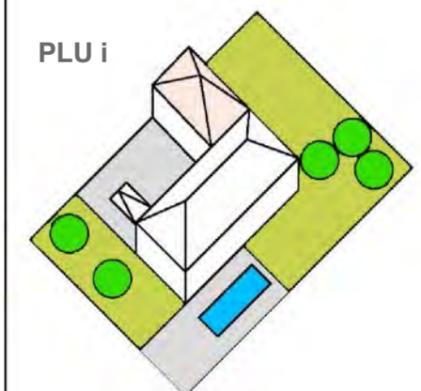
Les espaces perméables

Dans le PLU, un pourcentage de pleine terre minimum était indiqué. Dans le PLUi, cela se traduit par des « Espaces perméables minimum ». Alors que la réglementation de pleine terre minimum s'élevait à 30% au plus haut dans le PLU, l'ambition du PLUi sur ce sujet est plus importante: les espaces perméables s'élève jusqu'à 50% sur certains secteurs.

35% d'espaces perméables



50% d'espaces perméables



2. DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUi, PROTECTION PATRIMONIALE

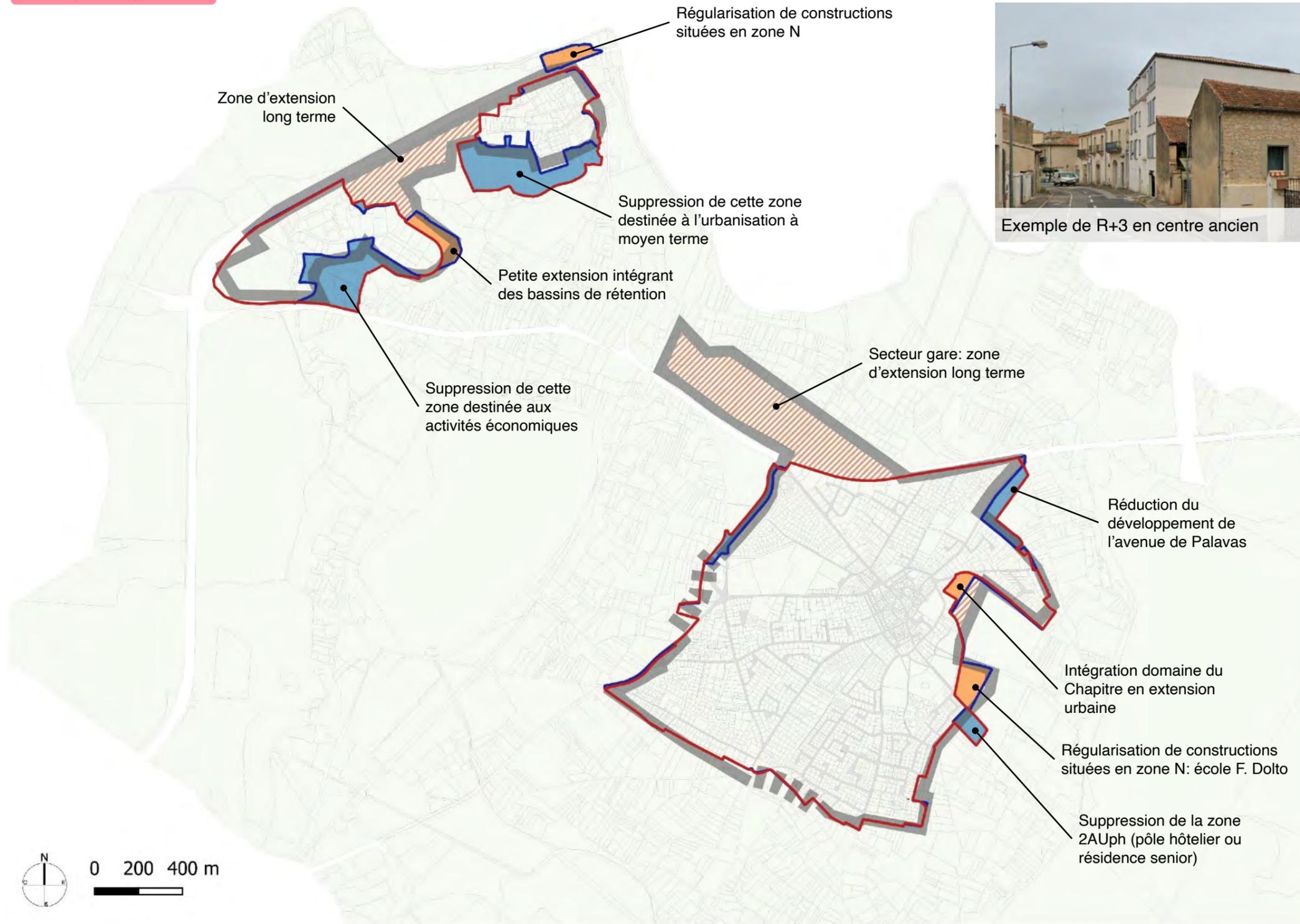
Le PLUi

Zones principales de l'étude		Localisation	Art. 5 – Voies et emprises publiques	Art. 6 – Limites séparatives	Art. 8 – Hauteurs selon règlement graphique	Art. 11 – Espaces perméables	Art. 12 – Stationnement
UA2-7	Centralité de bourg, composé d'un tissu urbain dense, compact, et regroupant une mixité des fonctions urbaines. Intérêt patrimonial	Centre historique	A l'alignement	En bande principale (12mètres): constructions implantées en limites séparatives. En bande secondaire: $L \geq H/2$ avec minimum de 3m	R+2	> 5%	Non défini
UA3-8	Tissu de faubourgs datant de la fin du 19 ^{ème} ou début 20 ^{ème}	Extension de la ville historique	A l'alignement	Non réglementé	Essentiellement R+2, petite zone en R+1	> 10%	Non défini
UC2-2	Tissus urbains mixtes à vocation principalement résidentielle, à dominante d'habitat collectif et de morphologie urbaine discontinue.	Début chemin du Pilou, chemin des 4 cantons	Recul > 5m	$L \geq H/2$ avec minimum de 3m	Du R+1 au R+3+A	> 20 à 40%	Non défini
UC3-11	Tissus urbains mixtes, à vocation principalement résidentielle, à dominante d'habitat individuel, intermédiaire ou collectif de faible hauteur et de morphologie urbaine à dominante continue à l'îlot, la rue ou le quartier.	Ensemble des secteurs pavillonnaires de Villeneuve et pont de Villeneuve	Recul > 3m	Les constructions peuvent être implantées sur une limite séparative au plus ; dans tous les cas de retrait, les constructions doivent respecter $L \geq H/2$ avec un minimum de 3 mètres.	R+1	> 35 à 50%	Non défini
UD3-4	Zones commerciales monofonctionnelles dont les spécificités rendent impropres à une mutation au bénéfice de la mixité urbaine.	Zone d'activité de la Condamine	A l'alignement ou avec recul > 5m		14m	> 25%	Non défini
UD4-2	Grandes unités foncières appartenant à des propriétaires à caractère institutionnel	Ecoles, collège, théâtre, médiathèque, terrains de sport, prison	Recul > 10m	$L \geq 10m$	8m R+1	Non réglementé	Non défini
UD1-2-3	Secteur affecté aux polarités économiques d'équilibre à dominante d'activité qui ne peut pas accueillir de pôles de services mutualisés, et dans lequel les constructions destinées aux bureaux et à l'hébergement hôtelier et touristique sont interdites.	Zone d'activité voisine de la prison	Recul > 5m Bureaux peuvent être implantées à l'alignement	En limites séparatives ou recul 3m	14m	> 25%	Non défini



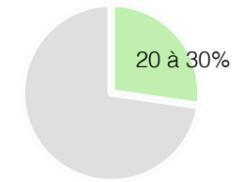
2. DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUi, PROTECTION PATRIMONIALE

SCOT, PLU, PLUi

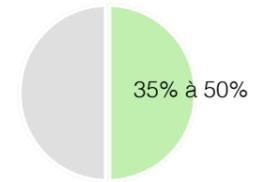


Du PLU au PLUi

Des espaces perméables plus ambitieux pour les secteurs pavillonnaires



PLU



PLUi

Des hauteurs peu modifiées, et le centre ancien qui passe de 12m à R+2



Les enjeux du SCOT:

Préserver les espaces naturels qui évitent la conurbation entre Villeneuve et les villes voisines.

Les **limites urbaines** devront être précisées, définitives, et travaillées avec un traitement paysager particulièrement qualitatif.

Le secteur gare

- Créer un PEM qui améliore les accès et le stationnement
- Créer un lien depuis et vers la gare, et apaiser la traversée de la RM 185
- Proposer des services et commerces du quotidien
- S'appuyer sur le PEM pour développer les modes doux vers les sites remarquables
- Répondre aux besoins en logements

Légendes

■ Limites du SCOT

■ Limites zones de construction PLU

■ Limites zones de construction PLUi

Différences des zonages

■ Supprimé par le SCOT / PLUi

■ Ajouté au PLUi

■ Aménagement futur

2024 - PLUi

2035 - Modification PLUi

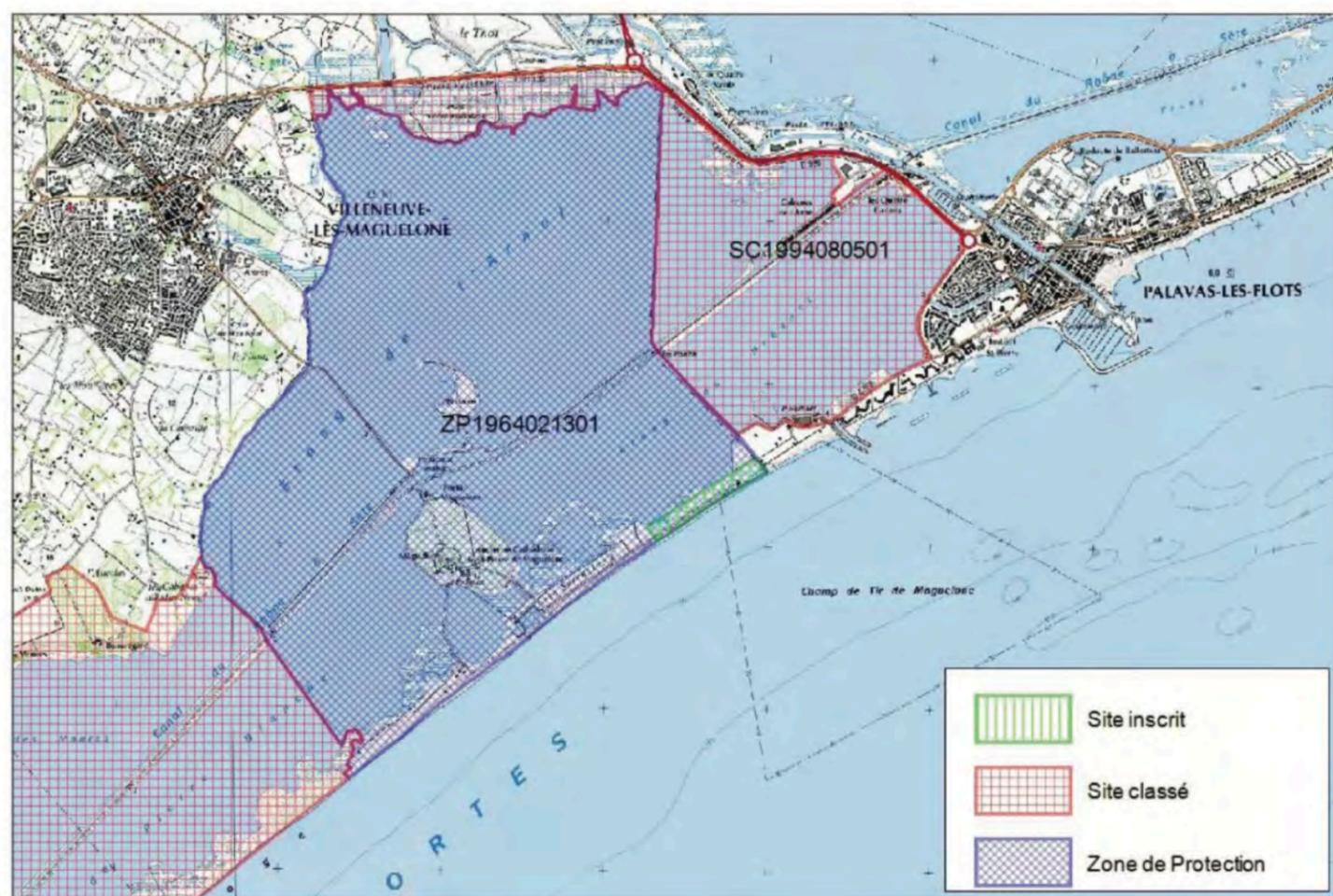
Extension secteur domaine du Chapitre

Extension secteur gare et pont de Villeneuve



2. DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUI, PROTECTION PATRIMONIALE

La zone de protection liée au monument historique classé : ancienne cathédrale de Maguelone



Localisation :

- Parcelles concernées : Section D : n°84 à 86 inclus – 89 et 90 ;
- Parcelles concernées : Section E : n°22bis – 23 à 56 inclus – 61 à 66 inclus et 104 à 107 inclus ;

Superficie :

- 820.01 Ha

Effet de la servitude :

- Cf. Décret Ministériel du 13 Février 1964

Personnes ressources :

- Préfet de département / Inspecteur des Sites / Architecte des Bâtiments de France /
- Commission départementale des sites, perspectives et paysages / Commission supérieure des sites, perspectives et paysages
- Préfecture / DREAL Occitanie / UDAP34
- Ministère de la Transition Ecologique

ENJEUX / OBJECTIFS :

Actualisation de la **servitude par transformation en Site Classé** (ou en Périmètre Délimité des Abords) venant se connecter aux servitudes SC existantes de part et d'autres de la Zone de Protection actuelle (voir la référence du Trou de Serrure du Château de Versailles actualisée par la loi LCAP).

L'actualisation permettrait, en outre, d'**intégrer les deux Sites Inscrits « Abords de la cathédrale de Villeneuve-lès-Maguelone (25/07/1974) » et « Etang de Peyre Blanque, des Prevost et de l'Arnel (04/06/1942) »**. Ces deux sites sont destinés, en l'état actuel, ou à être classés, ou à bénéficier d'une mesure de protection au titre du Code du Patrimoine PDA/SPR) ou à disparaître au 1er Janvier 2026 (article 168 de la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, codifié à l'article L. 341- 1-2 du code de l'environnement).

Cette actualisation assurerait ainsi par une **rationalisation/simplification des protections** (et donc des interlocuteurs), un ensemble de cohérence, réglementé de manière homogène, autour du MH classé ancienne Cathédrale de Maguelone tant au motif des abords proches du MH qu'au motif du site naturel des étangs constituant l'écrin paysager de ses abords.

source : résumé non technique / enquête publique unique préalable à la déclaration d'intérêt général valant déclaration au titre de la législation sur l'eau, dans le cadre de la protection du Lido de Villeneuve les Maguelone, des travaux de protection et de préservation du littoral de la commune de Villeneuve les Maguelone (secteurs n° 1 : du Grau du Prevost à la cathédrale de Maguelone et n°2 : Façade maritime de la cathédrale de Maguelone), présentée par la commune de Villeneuve les Maguelone – 29.07.2013

L'instauration de la servitude particulière de la Zone de Protection autour de l'ancienne Cathédrale de Maguelone (classée MH liste de 1840) est issue de l'article 17 de la loi de 1930 sur les Sites :

« Autour des monuments naturels et des sites inscrits (Une zone de protection peut aussi être établie autour des monuments historiques classés (art. 28 de la loi du 2 mai 1930)) sur la liste prévue à l'article 4 de la présente loi ou classés, il peut être établi une zone de protection (...) ».

Les articles référents de la loi de 1930 (articles 17 à 20 et l'article 28 de la loi du 2 mai 1930) ont été abrogés par La Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et

l'Etat dite « loi Defferre », avec l'exception suivante : « Toutefois, les zones de protection créées en application des articles précités de la loi du 2 mai 1930 précitée continuent à produire leurs effets jusqu'à leur suppression ou leur remplacement par des zones de protection du patrimoine architectural et urbain. ».

La Loi LCAP abroge à son tour les lois précédentes : « Les zones de protection créées en application des articles 17 à 20 et 28 de la loi du 2 mai 1930 ayant pour objet de réorganiser la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque continuent à produire leurs effets jusqu'à leur suppression ou leur remplacement par des

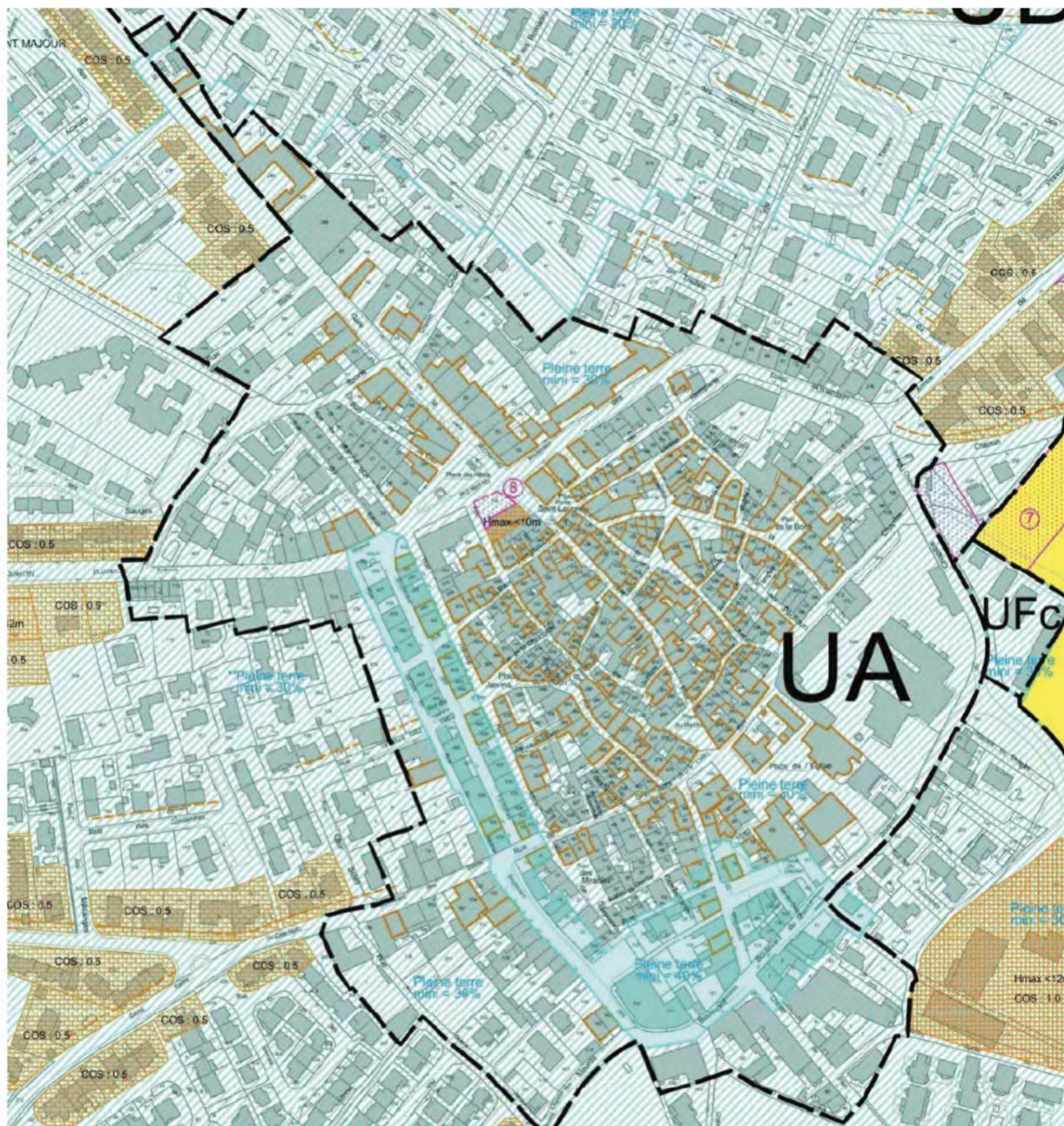
zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ou des aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine. »

Ainsi, les modifications successives du Code du Patrimoine en 1983, 2004, 2010 et 2016 relatives à cette disposition, notamment de l'article L642-6 (Ordonnance n° 2004-178 du 20 février 2004 relative à la partie législative du code du patrimoine) et de l'article L642-9 (LOI n°2016-925 du 7 juillet 2016 - art. 77) tendent à rendre illisible la situation réglementaire actuelle de l'ensemble du secteur et plus généralement sa gestion (acteurs / interlocuteurs référents).



2. DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUi, PROTECTION PATRIMONIALE

La réglementation relative à la qualité du centre ancien (PLU)



source : Plan de zonage du PLU de Villeneuve-les-Maguelone – Secteur Centre-Ville – 29.03.2013

L'actuel PLU, document d'urbanisme applicable jusqu'à l'approbation du futur PLUi de la Métropole de Montpellier, propose des dispositions réglementaires de prise en compte et de protection du patrimoine architectural et urbain au titre de l'article L123.1.5 – III-2° du Code de l'Urbanisme, permettant « d'identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles,

espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment pour la préservation, le maintien ou la remise en état des continuités écologiques et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation. »

Pour rappel le règlement de la zone UA stipule que : « La zone UA recouvre des espaces de la commune déjà urbanisés où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter. Il s'agit d'une zone de bâti dense et continu, où l'habitat, les activités et services divers se côtoient. Dans l'ensemble, le tissu présente un intérêt patrimonial, une identité architecturale et urbaine à préserver et à conforter. La zone UA comporte des secteurs identifiés en raison de la présence de bâti remarquable : Il s'agit en général de bâti ancien patrimonial qui appelle à être mis en valeur. »

CONSTAT :

L'identification du bâti remarquable est générique et ne fait en rien ressortir les spécificités propres à chaque typologies bâties ni aux éléments d'architecture faisant patrimoine dans le centre ancien de la ville. L'identité architecturale et urbaine énoncée n'est pas définie et le repérage porté au plan de zonage apparaît à la fois excessif, subjectif et non hiérarchisé. Les prescriptions réglementaires qui s'appliquent sont elles aussi également génériques, parfois contraignantes à l'excès, parfois inadaptées. Elles reflètent finalement bien peu un souci d'identification des spécificités architecturales et urbaines constitutives des héritages en présence et participant, comme avancé, à l'identité du centre ancien.

De nombreuses dispositions dénaturantes et dévalorisant la valeur patrimoniale d'ensemble jalonnent les ruelles du centre ancien (dispositifs techniques en façade, matériaux non au bâti ancien, mises en œuvre génériques et banalisantes, ...)

Au niveau réglementaire plusieurs axes sont possibles :

Par la **création d'une servitude de SPR** permettant une réglementation adaptée et spécifique de la qualité architecturale sur le bâti dit « patrimonial » ;

Par l'**intégration dans le PLUi d'une « coloration patrimoniale »** en s'appuyant sur :

o La **délimitation de zones ou de secteurs patrimoniaux**, avec une **identification des biens et ensembles remarquables au titre de l'article L. 151-19**, l'indication éventuelle des catégories de biens répertoriés et des documents qui permettent de les identifier et de les localiser (liste, documents graphiques).

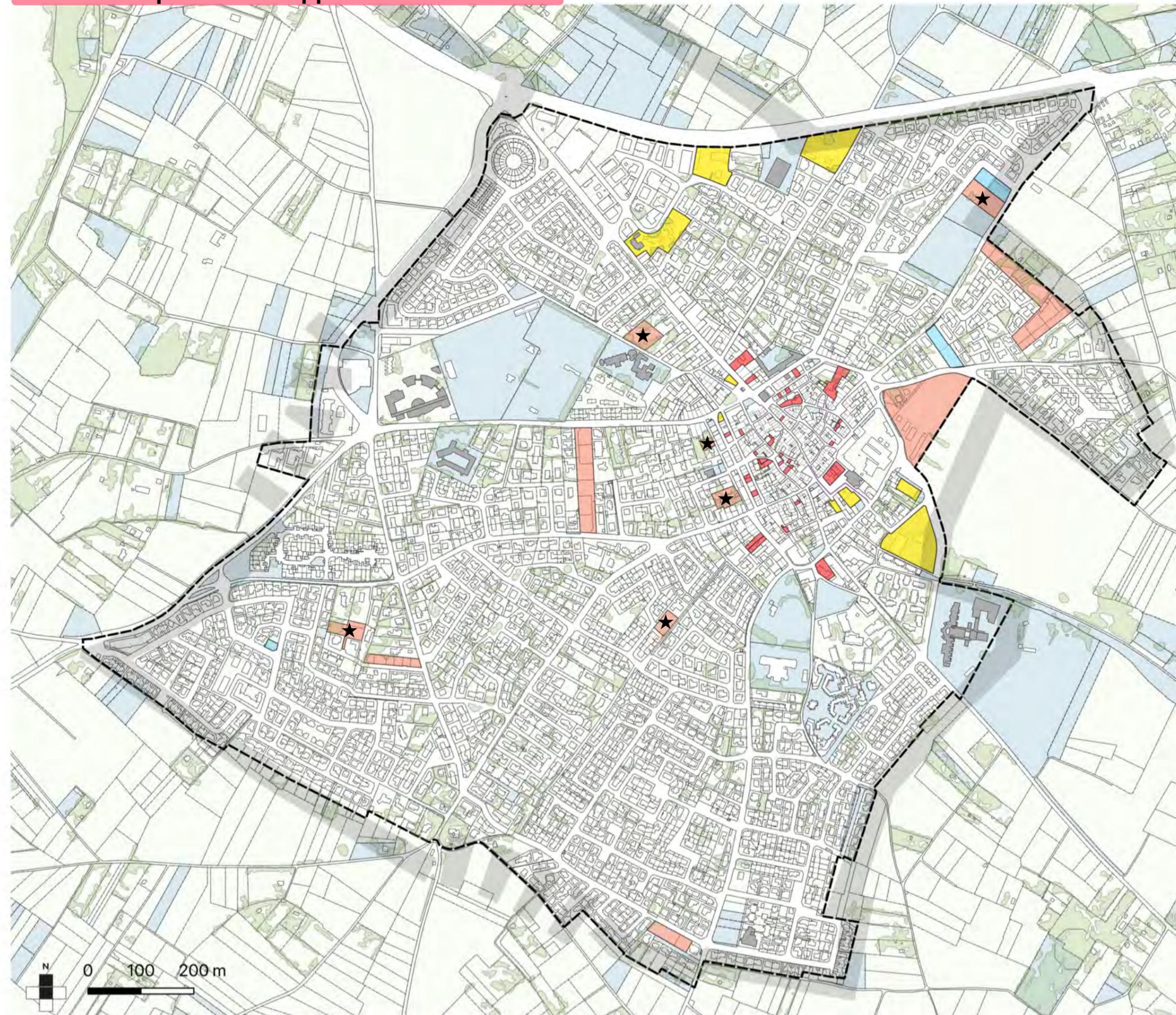
o Des **prescriptions réglementaires qualitatives** applicables à tous les ensembles ou tous les éléments (élément par élément) ou par catégorie (typologies) touchant notamment à la qualité architecturale du bâti dit « patrimonial » ; Le règlement devra aussi contenir une **annexe patrimoniale dès lors qu'il fait usage de l'article L. 151-19** : liste des éléments et ensembles répertoriés mais aussi d'une série de fiches d'analyse de chaque bien,

o Elaboration d'une **charte ou cahier de recommandations architecturales et urbaines** à annexer au PLU/PLUi, venant à la fois illustrer spécifiquement les règles qualitatives et permettant d'accompagner les travaux de manière opérationnelle



3. POTENTIALITÉS D'UN URBANISME CIRCULAIRE : GISEMENTS FONCIERS ET RÉINVESTISSEMENT URBAIN / IMMOBILIER

Identifier et qualifier les opportunités foncières



Légende

- Limite PLUi (en cours)
- Limite SCoT 2019

Types d'opportunité

- Densifiable sous conditions
- Foncier communal non bâti
- Foncier privé non bâti
- ★ Foncier privé non bâti à préserver
- Mutable
- Bâtiment vacant (réinvestissement/ réhab.)
- Foncier communal

24 741 m² potentiellement mutables à moyen terme

9 896 m² de parcelles privées non bâties à préserver

7536 m² de foncier communal mobilisable pour une programmation variée : équipement, espaces publics, logement

Environ 20 logements vacants à réinvestir en centre ancien

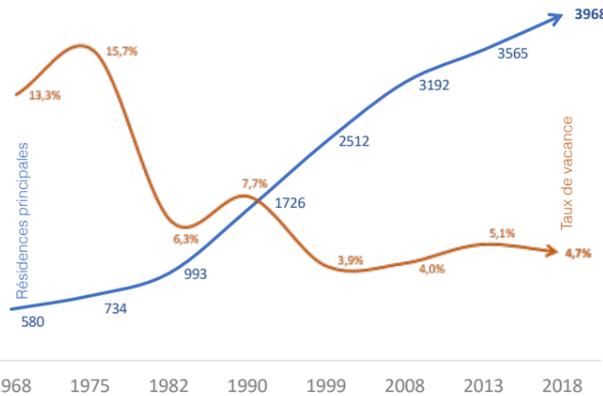
3. POTENTIALITÉS D'UN URBANISME CIRCULAIRE : GISEMENTS FONCIERS ET RÉINVESTISSEMENT URBAIN / IMMOBILIER

Focus sur les potentiels de réhabilitation du centre historique

1

Une raréfaction du parc vacant..dans un marché immobilier très réactif

> **4,7%** De logements vacants selon l'INSEE, (Contre 7,6% pour le territoire de Montpellier Métropole). Cette proportion n'a cessé de baisser depuis les 50 dernières années (6,1% selon les données LOVAC issue des services fiscaux).



Une vacance qui se stabilise autour 180 logements (selon INSEE) et 250 selon Lovas (dont seulement **56 vacants depuis plus de 2 ans**) : une vacance que nous pouvons qualifier « **d'incompressible** », nécessaire à la fluidité des marchés

> **30** Immeubles ou ensembles immobiliers repérés comme potentiellement vacants structurellement dans le centre ancien et les premiers faubourgs.

Une vacance dite frictionnelle (biens en cours de transaction, location, en travaux...) quasi inexister (4 biens repérés à la vente), témoignant d'une véritable vivacité des marchés immobiliers.

2

Les différents visages de la vacance...

4 grands types de biens vacants ont pu être identifiés en centre historique. Chacun de ces types conditionne

La maison de faubourg 19^{ème}, début 20^{ème}



2 immeubles recensés > 4 logements potentiels

Située dans les premières extensions du centre historique, en R+1 parfois surmontée de combles aménageables ; une partie du rez-de-chaussée occupée garage. Disposant d'un foncier disponible à l'arrière.

Des mutations souvent compromises par des situations juridiques complexes (indivision, successions vacantes, etc.)

La maison de maître ou ensemble immobilier



2 ensembles recensés > 10 logements potentiel

Grosses opportunités immobilières et foncières. Biens souvent organisés en ensembles bâtis (bâti principal noble, les bâtis annexes, remises, etc.). Bâti à forte valeur patrimoniale & historique

Des biens souvent sujet à un attachement ou « rétention familiale »... Une captation de ces biens qui s'inscrit dans le temps long et nécessitant un démarche volontariste de portage foncier

La remise ou bâti agricole désaffecté ou sous-exploité



14 bâtis recensés > 6 logements potentiels en changement d'usage

Patrimoine agricole aujourd'hui abandonné ou sous-utilisé, localisé à proximité du centre historique. Bâti généralement de plain pied, présentant un potentiel d'évolution / restructuration important.

Des contraintes techniques et un état du bâti nécessitant des interventions lourdes s'apparentant à de la reconstruction. Des parcelles présentant un potentiel foncier constructible

La maison de ville en centre ancien, 16-17^{ème}



12 ensembles recensés > 12 logements potentiels

La maison mitoyenne située dans l'enceinte historique, sur 2 niveaux (disposant parfois de combles aménageables). Un faible linéaire de façade et une occupation au sol relativement réduite. Donnant généralement sur un petit coeur d'îlot ou cours intérieure

Des travaux généralement lourds et une « habitabilité » souvent médiocre en rez-de-chaussée. Des dispositifs d'amélioration de l'habitat permettraient de « fluidifier » la remise sur le marché en garantissant la qualité de la réhabilitation.

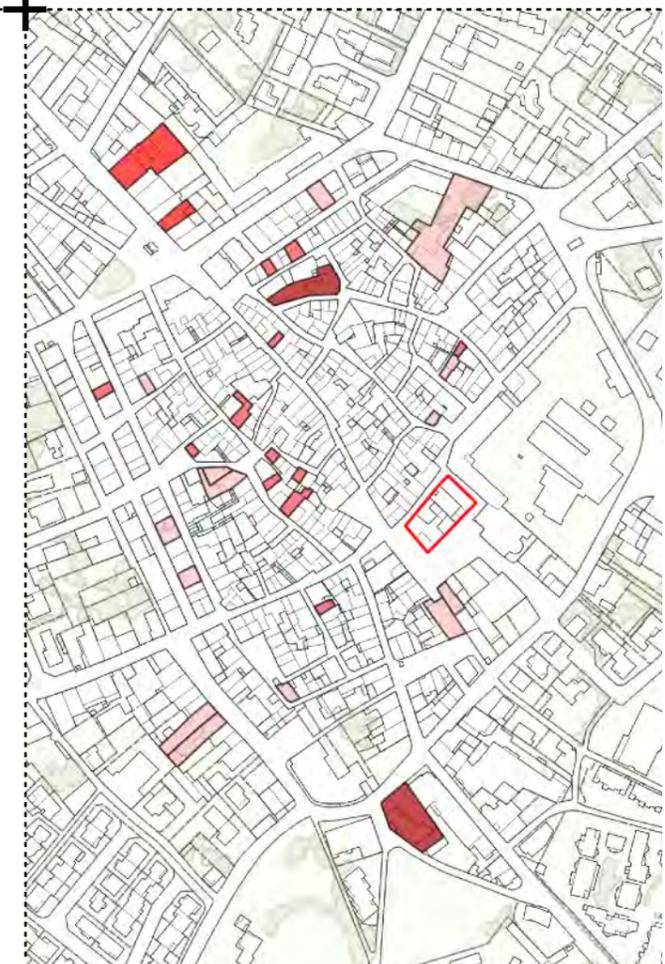
Légende

Bâtiment vacant (réinvestissement/ réhab.)

- La maison de maître ou ensemble immobilier (2)
- La maison de faubourg 19^{ème}, début 20^{ème} (2)
- La maison de ville en centre ancien, 16-17^{ème} (12)
- La remise ou bâti agricole désaffecté ou sous-exploité (14)
- Patrimoine institutionnel (1)

30 bâtis recensés > autour de 20 logements potentiels, en réhabilitation

14 bâtis agricoles présentant des opportunités de reconstruction



3. POTENTIALITÉS D'UN URBANISME CIRCULAIRE : GISEMENTS FONCIERS ET RÉINVESTISSEMENT URBAIN / IMMOBILIER

Focus sur les potentiels de réhabilitation du centre historique

3

Un parc potentiellement indigne persistant dans le centre historique...

> **226** Logements potentiellement indignes

(Source ANAH). Les phénomènes d'habitat indigne restent à des niveaux relativement importants (6,6% des résidences principales privées, contre 3,2% pour le territoire de la métropole)

Un phénomène majoritairement concentré dans le parc ancien (antérieur à 1949) où la configuration et la morphologie influent sur habitabilité des logements : 126 logements potentiellement indignes parmi les 500 résidences principales du centre ancien (25% soit 1 logement sur 4).



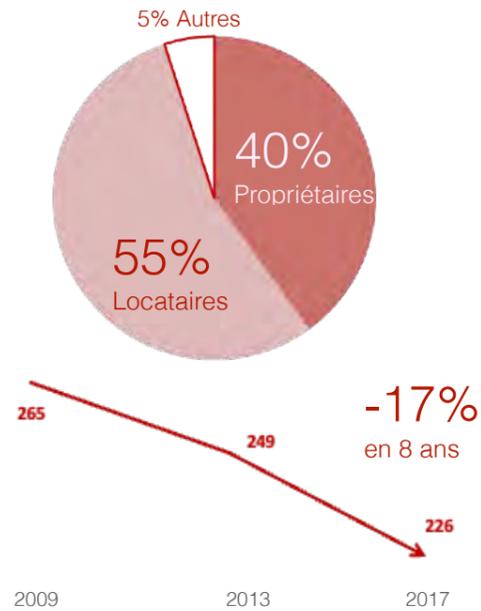
4

Un parc potentiellement indigne persistant dans le centre historique...

> **90** Propriétaires occupants vivant dans un

parc potentiellement indigne : une part significative de ménages modestes, souvent âgés et installés depuis longtemps dans le centre historique.

Biens présumés inconfortables de type « maison de ville », dans le coeur historique (secteur de la Grand Rue, rue de la Chapelle)



< Le parc indigne selon le statut d'occupation

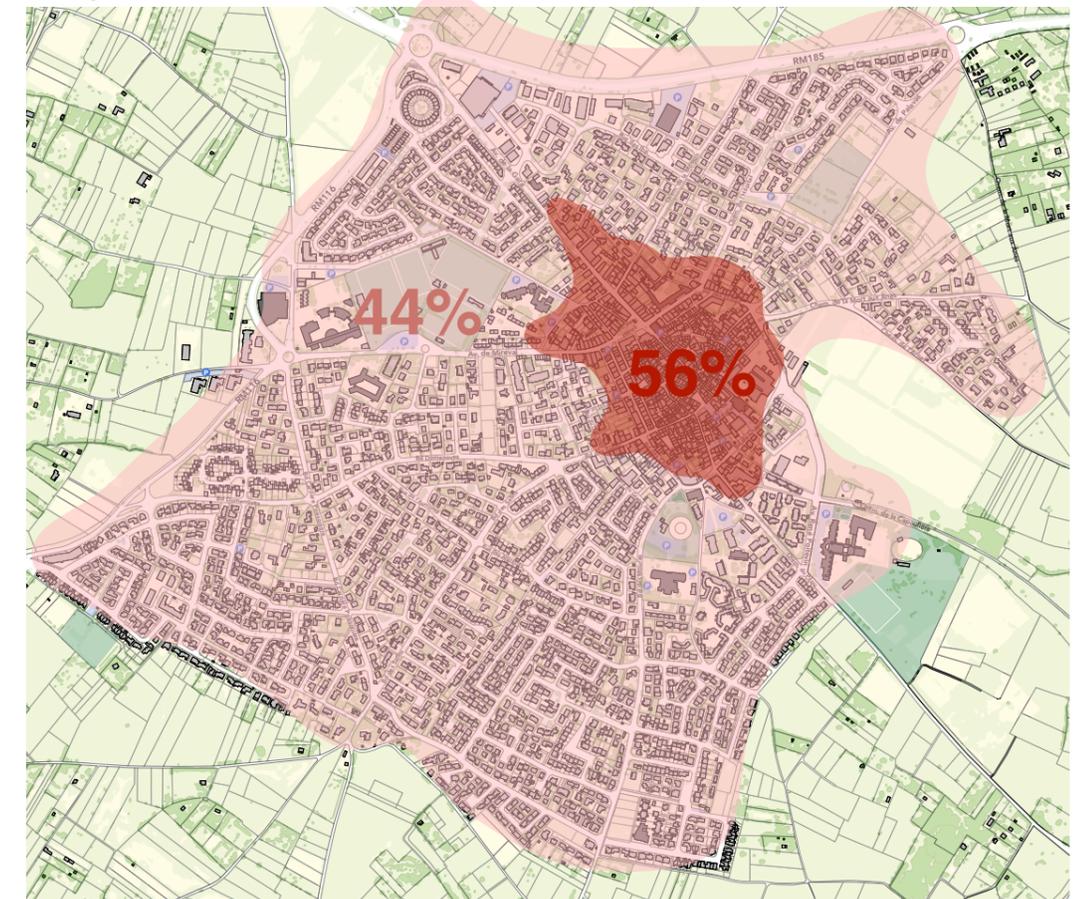
5

Des perspectives encourageantes...

> **-17%** Des phénomènes qui tendent à se résorber ces dernières années... Conséquence d'un marché plus tendu et d'un réinvestissement amorcé.

Néanmoins des situations qui persistent, notamment parmi les propriétaires occupants aux revenus modestes

La répartition du parc potentiellement indigne... Des gisements très concentrés sur la partie ancienne



< L'évolution du parc potentiellement indigne

6

Et la demande en logement social ?

> **2 demandes sur 3** insatisfaites

Parmi les 488 logements HLM (13% des résidences principales), 113 ont été attribués au cours de l'année 2021 pour 318 demandes...

Plus de 200 ménages susceptibles de se tourner vers un « parc social de fait »

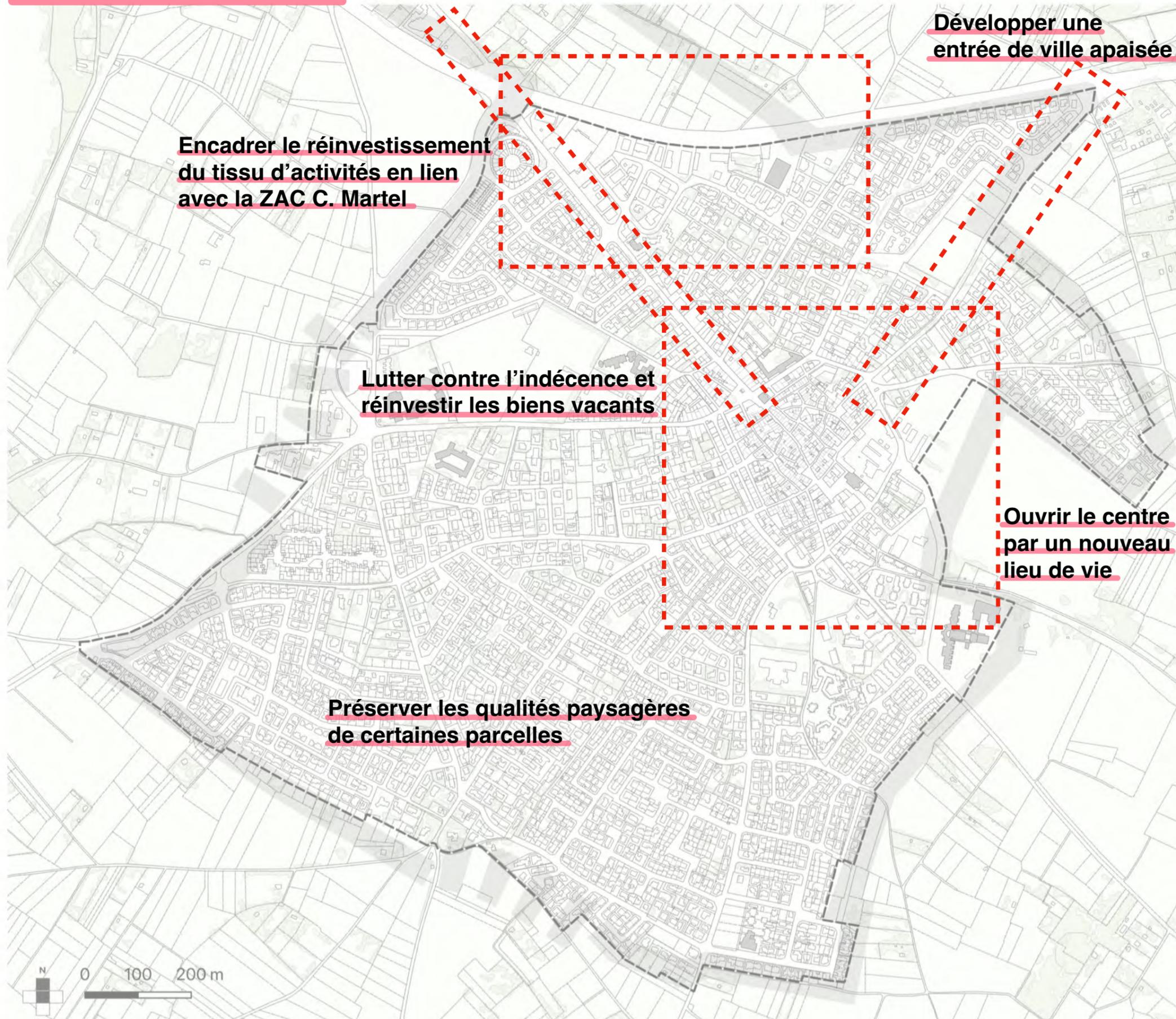


< Un programme social dans l'ancien, Résidence place des Héros ACM



3. POTENTIALITÉS D'UN URBANISME CIRCULAIRE : GISEMENTS FONCIERS ET RÉINVESTISSEMENT URBAIN / IMMOBILIER

Accueillir sans artificialiser



Travailler dans l'enveloppe urbaine existante oblige à penser la ville du partage et de l'inclusion.

La ville existante doit être la ville de tous les possibles.

La Villeneuve de demain est déjà-là!!



Enjeux et trajectoires possibles



1. REGARDS DES VILLENEUVOIS ET PREMIÈRE SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS

Croiser les regards pour faire avancer le projet

Pourquoi un projet urbain?

Le projet urbain désigne le dessein des élus locaux pour leur ville, appuyé sur une vision prospective et globale de son développement et appréhendé dans une logique de long terme.

C'est donc un **projet d'ensemble**.

Pour autant, celui-ci doit trouver sa traduction concrète, de manière progressive, au travers d'actions publiques (équipements, espaces publics...) mais aussi d'interventions privées plus ou moins complexes (offre de logements, activités commerciales...).

C'est donc un **ensemble de projets**.

L'une des missions de l'équipe d'urbanistes, en charge du projet urbain, est d'**identifier les problématiques, les lieux** et les occasions où les habitants ont envie d'être ensemble.

Pour comprendre et tenter de décèler toutes les composantes - paysagères, urbaines et humaines - de Villeneuve-lès-Maguelone, une **large palette d'outils** a été utilisée :

- observations,
- analyse cartographique,
- enquête de terrain
- questionnaires,
- balades urbaines et tablee du projet
- réunions avec les services etc.

De concerter, de **co-construire** un projet cohérent à l'échelle de la ville et d'une dizaine d'années...

Puis de **passer à l'action** !!

En imaginant des projets d'aménagements malins qui peuvent être synonymes d'**amélioration de l'environnement au sens large et du cadre de vie**.

Du diagnostic aux propositions

PHASE 1 - DIAGNOSTIC

Un diagnostic à l'échelle de Villeneuve-lès-Maguelone et plus particulièrement du tissu urbain constitué : analyse de ses composantes, des circulations, des lieux de vie, des espaces publics, de la place de l'arbre...

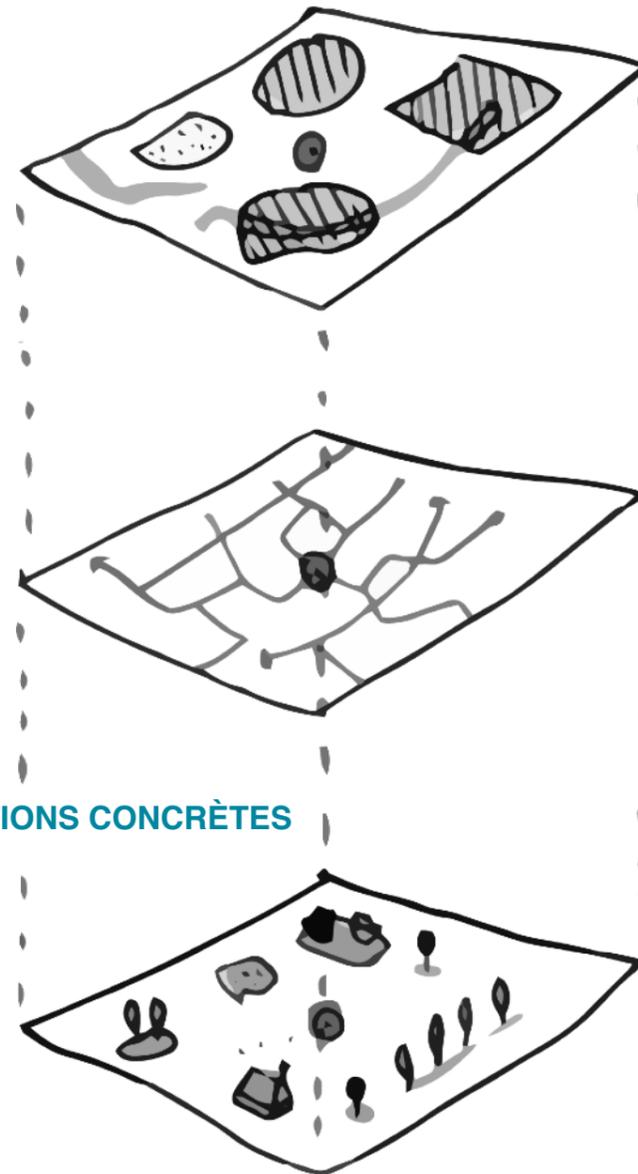
Travail fondé sur une approche spatiale, sensible et collective.

PHASE 2 - DÉFINITION DU PROJET URBAIN

La définition du projet urbain à l'horizon 2035 qui présentera des scénarios ou trajectoires possibles pour la Villeneuve de demain, en s'attachant à identifier les espaces prioritaires d'intervention. Après le travail itératif et partenarial des scénarios, un plan-guide donnera la vision d'ensemble pour guider l'action de la collectivité, telle une feuille de route.

PHASE 3 - SECTEURS CIBLÉS ET PROPOSITIONS CONCRÈTES

Les grandes orientations retenues à l'issue de la phase précédente ainsi que les secteurs prioritaires d'intervention feront l'objet de propositions concrètes et illustrées. L'objectif de cette phase est le passage au calibrage pré-opérationnel des propositions sur des sites « démonstrateurs » et supports d'échanges avec les habitants et le collège habitants



S'appuyer sur les atouts et les singularités de Villeneuve,

Pour déployer et rendre concret les envies des habitants et les intentions des élus, la multitude de ressources et de potentialités dont regorge Villeneuve sera mobilisée et mise en avant, notamment :

+ **le rapport aux espaces agricoles, naturels, aux grands paysages et notamment aux étangs et à la mer**

+ **la valeur patrimoniale qui participe à la Villeneuve de demain**

+ **le chapelet de places et placettes du centre ancien à rendre plus accueillantes**

+ **les 800 enfants scolarisés à Villeneuve en améliorant le confort des abords des équipements scolaires, culturels, ludiques ou sportifs**

+ **le réseau de petites rues et venelles comme autant de liens entre les quartiers**

+ **la richesse culturelle et associative comme support de convivialité, de rencontres et de lieux de vie**

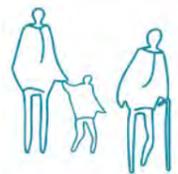


1. REGARDS DES VILLENEUVOIS ET PREMIÈRE SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS

Croiser les regards pour faire avancer le projet

Une démarche au service d'une meilleure qualité de projet

Un projet urbain comme celui de Villeneuve-lès-Maguelone se caractérise par une démarche intense mais qui peut paraître longue et complexe aux habitants. La démarche participative imaginée par l'équipe La Strada « **Dessignons la Villeneuve de demain** » doit agir comme un moteur au service du projet et non comme un frein.



Balade urbaine du 19 mars

Secteur centre historique, avenue de Palavas et Avenue François Mitterrand

120 habitants mobilisés et 6 animateurs
2h15 d'échanges
6 thématiques abordées
140 envies exprimées

Balade urbaine du 14 mai

Secteur Avenue de la Gare, rue des Ibis, chemin de la Mosson

50 habitants mobilisés et 6 animateurs
2h d'échanges
10 cartes de synthèse réalisées par les participants et regroupant les lieux à améliorer, les propositions.

Tablée du projet urbain du 16 avril

À l'échelle de la commune

150 habitants mobilisés et 7 animateurs
2h d'échanges
116 bulletins remplis



Quelques propositions issues des participants

Plus de **350 propositions** issues de la tablée du projet et des balades urbaines ont été synthétisées en 3 mois :

5 grands thèmes récurrents

Amélioration des espaces publics



« Réaménager les places emblématiques de Villeneuve-lès-Maguelone pour en faire des lieux d'échange, des lieux de vie en coeur de ville »

« Planter des arbres, végétaliser les espaces minéraux en priorité dans les parcs pour enfants »

Mobilités et stationnement

« Limiter l'emprise du stationnement dans le vieux village, trop de personnes prennent leur véhicule pour acheter le pain ! »

Paysage, patrimoine et rapport aux espaces naturels / agricoles

« Repenser le plan de circulation, plus de sens unique et améliorer la signalétique »

Cadre de vie

« Relancer un programme de restauration des façades couplé à des matériaux de qualité pour les places »

Développement de Villeneuve et l'offre de logements

« Protéger les espaces naturels et agricoles qui entourent Villeneuve, aménager les promenades, points de vues et mettre plus de bancs »

« Plus de commerces en centre-ville, un marché plus important et réouvrir l'ancien café des fleurs pour retrouver de la convivialité »

« Maintenir et enrichir l'offre culturelle »

« Réguler la croissance communale »

« Diversifier l'offre d'habitat pour la rendre accessible à tous »

« Des logements plus durables, mieux intégrés et de l'habitat participatif »



Les prochaines étapes

Plusieurs médiums ont été utilisés pour informer, récolter, échanger avec le plus grand nombre : deux balades urbaines, tablée du projet, questionnaire en ligne, des lettres du projet.

Un bilan de cette première phase d'état des lieux permet de constater la forte mobilisation et implication de plusieurs centaines d'habitants.

Les objectifs en matière de co-construction fixés pour la prochaine étape :

- Constituer un collège habitants pour suivre et donner un avis consultatif dès les scénarios (basé sur un panel représentatif et partiellement tiré au sort, environ 30 personnes)
- Préparer les futurs ateliers participatifs avec les habitants des secteurs prioritaires

Les défis à relever pour le projet urbain :

- Poursuivre la co-construction au-delà du projet urbain notamment dans les phases pré-opérationnelles ou de gestion de certains espaces
- Accepter que tous les habitants ne se sentent pas en position de donner leur avis
- Conserver une stratégie claire et ambitieuse à long terme en répondant aux besoins du quotidien rapidement



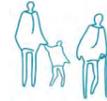
1. REGARDS DES VILLENEUVOIS ET PREMIÈRE SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS

Croiser les regards pour faire avancer le projet

Des événements à rythme régulier tout au long de l'étude

2 balades urbaines

Pour échanger in-situ avec les habitants sur leurs attentes et envies pour le projet urbain




1 tableé du projet

Un événement festif pour travailler ensemble autour d'un repas partagé




À venir :

Une exposition ouverte à tous relatant cette première phase du projet urbain !!

Une communication continue



1 adresse mail

dessinonsvilleneuve@gmail.com
Pour permettre à un plus large panel d'habitants de s'exprimer



Des articles dans des journaux locaux

2 article dans le Midi libre
1 article dans le Portail
Pour communiquer et mobiliser



1 lettre du projet par mois

Déposée directement dans les boîtes aux lettres, pour communiquer sur l'avancement du projet urbain et sur les futurs évènements



2. TRAJECTOIRES POSSIBLES

Plusieurs trajectoires pour changer de modèle de développement

Il y a 30 ans, Villeneuve-lès-Maguelone était encore un village, aujourd'hui avec ses 10 000 habitants et ses équipements, elle est pleinement la **ville littorale de la métropole montpelliéraine**.

Après le siècle de l'accélération et de la foi en la croissance, nous entamons le siècle de l'incertitude.

C'est la fin de la ville facile mais le début d'une nouvelle aventure!

Les villes émergent, s'épanouissent, se rétractent, se transforment. Certaines se métamorphosent. D'autres développent des stratégies de résilience en réponse à des chocs.

Toutes doivent vite négocier des mutations profondes pour **faire face aux défis écologiques et sociaux du XXI^{ème} siècle**.

La Villeneuve de demain est... déjà-là

À l'horizon 2050, 20% reste à construire / 80% est déjà-là

- Limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels en donnant la priorité à l'urbanisme circulaire
- Favoriser la réhabilitation des logements vacants, l'adaptation des logements existants et le réinvestissent des espaces déjà artificialisés.
- Diversifier les formes urbaines et les typologies d'habitat, par exemple en concevant des bâtiments neufs évolutifs et abordables

La Villeneuve de demain est... conviviale et apaisée

- Libérer certaines rues et places emblématiques de l'occupation automobile pour les rendre appropriables par chacun, activer le socle de rez-de-chaussée, valoriser les opportunités de projets privés ou publics
- Créer un réseau de pistes cyclables à partir des pistes existantes et rendre possible la ville à vélo
- Réinventer les modalités de dialogue autour de proximités à l'échelle du voisinage ou de la métropole (PEM)
- Signaler et équiper les boucles de chemins, parcourant la ceinture verte, véritables « espace public communal »

La Villeneuve de demain est... verte et résiliente

- Désimperméabiliser les sols urbains et favoriser la pleine terre dans les nouveaux aménagements
- Généraliser la présence d'arbres en ville qu'ils soient sur l'espace privé ou public et lutter contre les îlots de chaleur
- Remailler les réseaux du végétal et de l'eau pour limiter les impacts du réchauffement climatique

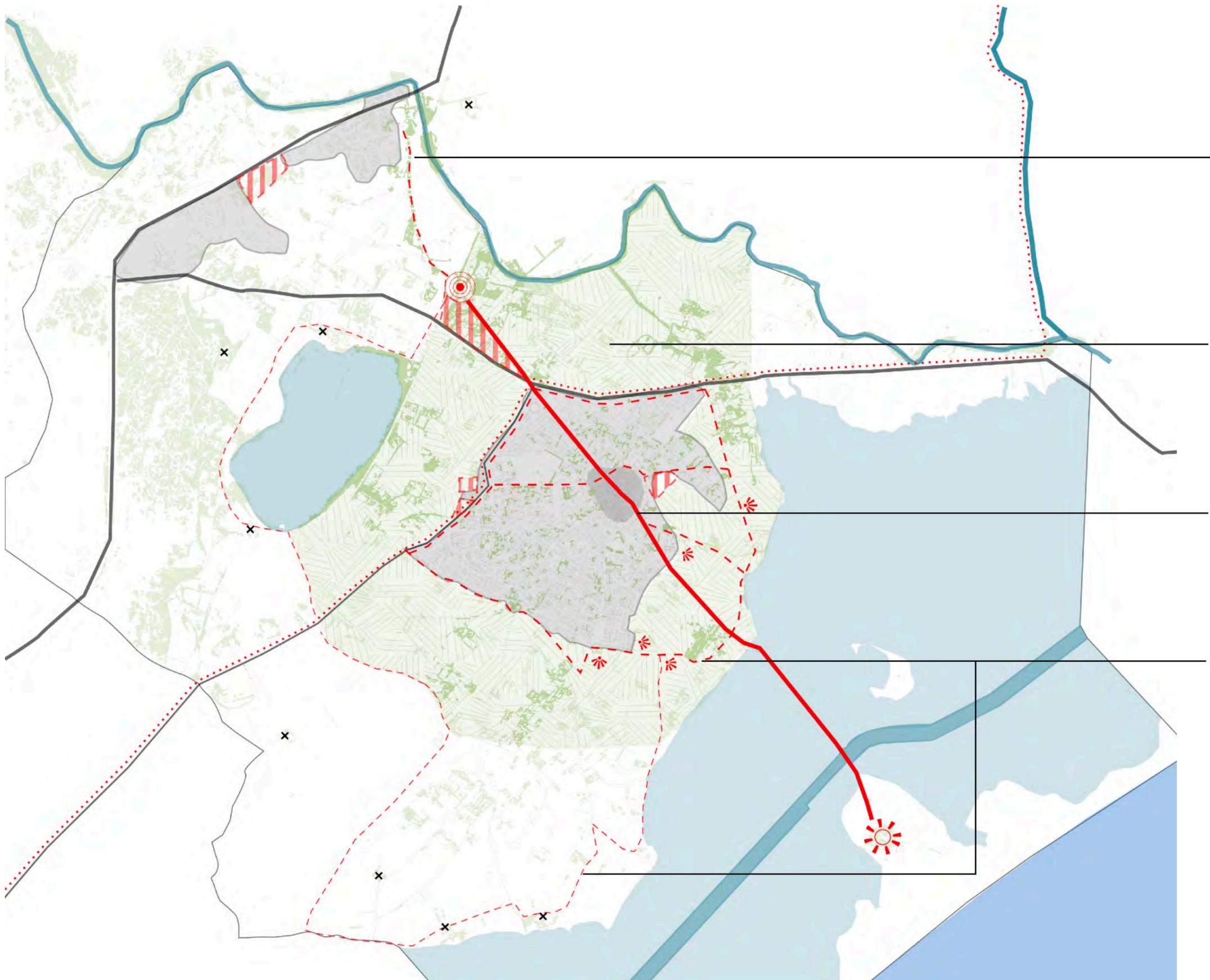
La Villeneuve de demain est... à hauteur d'enfants

- Créer des « secondes peaux » aux équipements notamment scolaires pour sécuriser les trajets des enfants mais également ceux des plus faibles : personnes à mobilité réduite, personnes âgées, piétons...
- Tester le principe des rues aux écoles
- Proposer des requalifications de rues « ludiques », de rues où l'on peut séjourner quelques minutes



2. ENJEUX À L'ÉCHELLE COMMUNALE

Villeneuve insulaire et singulière



Un nouveau lien entre la gare et le quartier du Pont de Villeneuve à trouver

Poursuivre le traitement de la frange en espaces publics de détente pour qualifier les limites de l'urbanisation

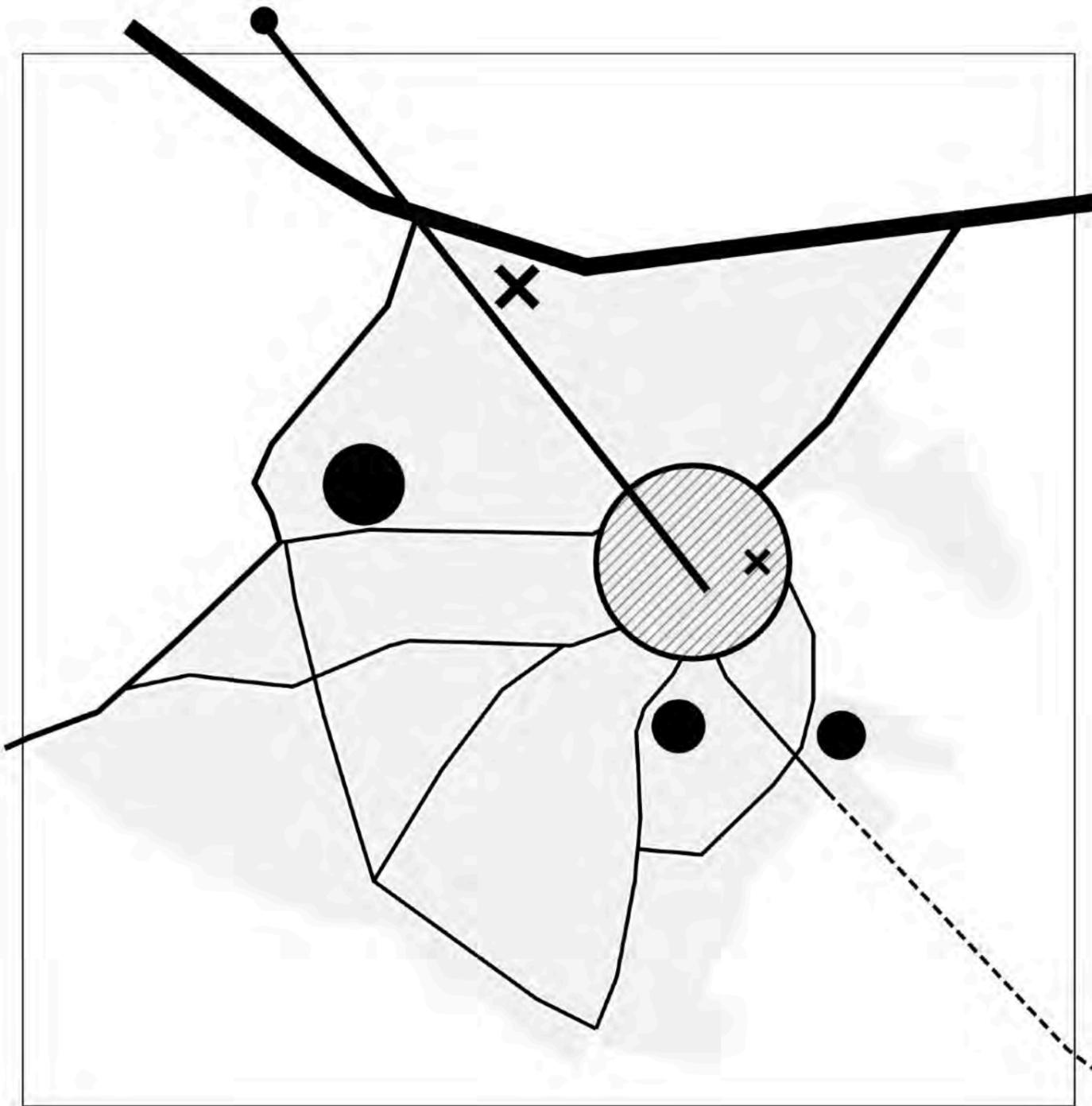
Un axe historique qui s'étire entre la gare et la cathédrale reliant les potentialités de réinvestissement et de développement maîtrisé

Mettre en scène 2 boucles (piétons / cyclistes) autour de Villeneuve :
- boucle de la petite ceinture et ses vues
- boucle du grand territoire



3. ENJEUX À L'ÉCHELLE DE LA ZONE AGGLOMÉRÉE ET ESPACES STRATÉGIQUES

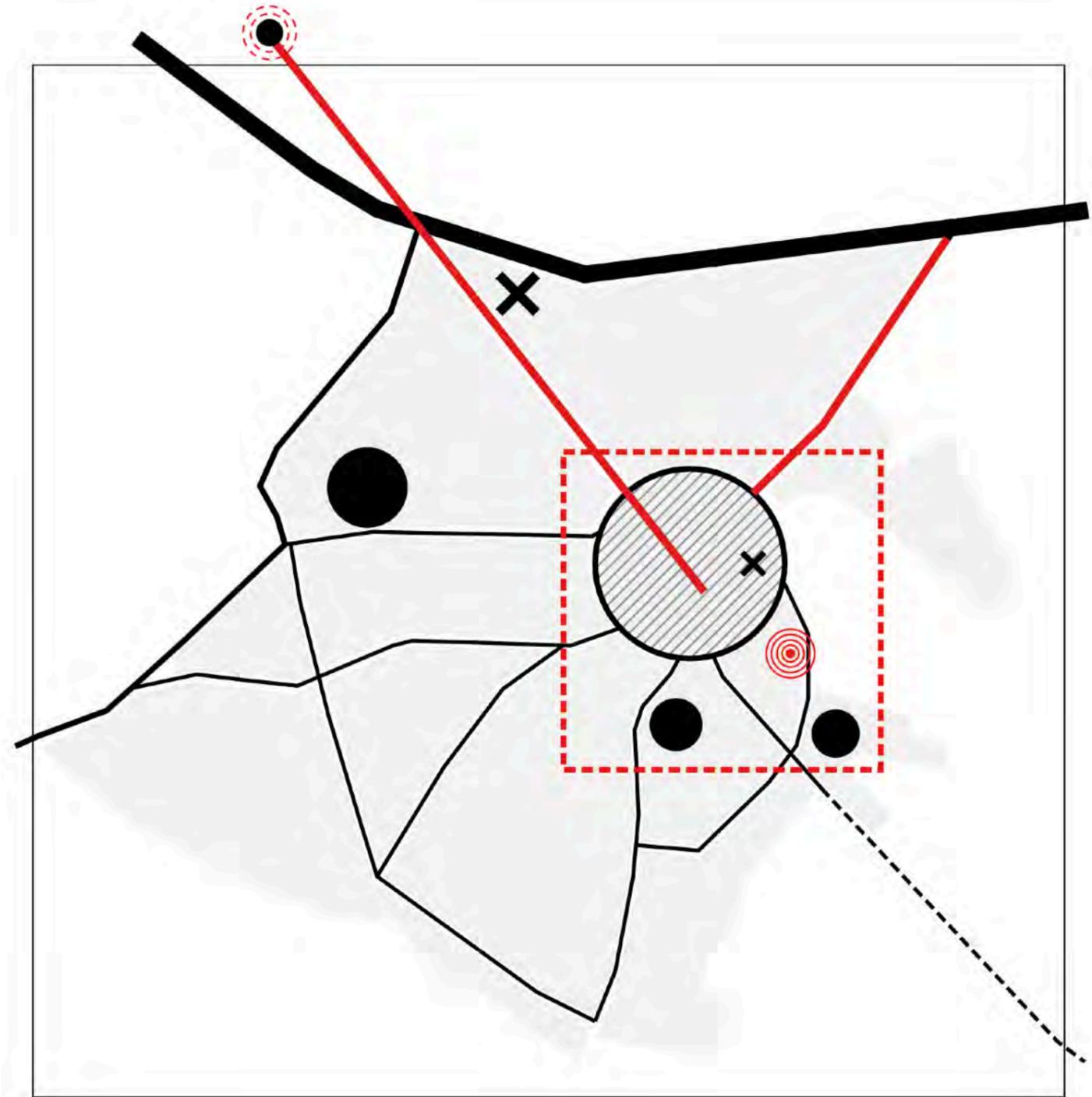
De la Villeneuve fonctionnelle...



Multipolarité « subie » de la ville agglomérée de Villeneuve issue d'un **développement urbain rapide** (50 ans) qui est lié à de multiples facteurs exogènes :

- essor de la voiture individuelle,
- abondance et faible coût des énergies fossiles
- encouragement à la France des petits propriétaires
- planification urbaine par zonage
- métropolisation de l'aménagement des territoires

...à la Villeneuve des proximités



Une centralité conviviale et active qui intègre les polarités comme des lieux de vie

Un axe historique du réinvestissement urbain

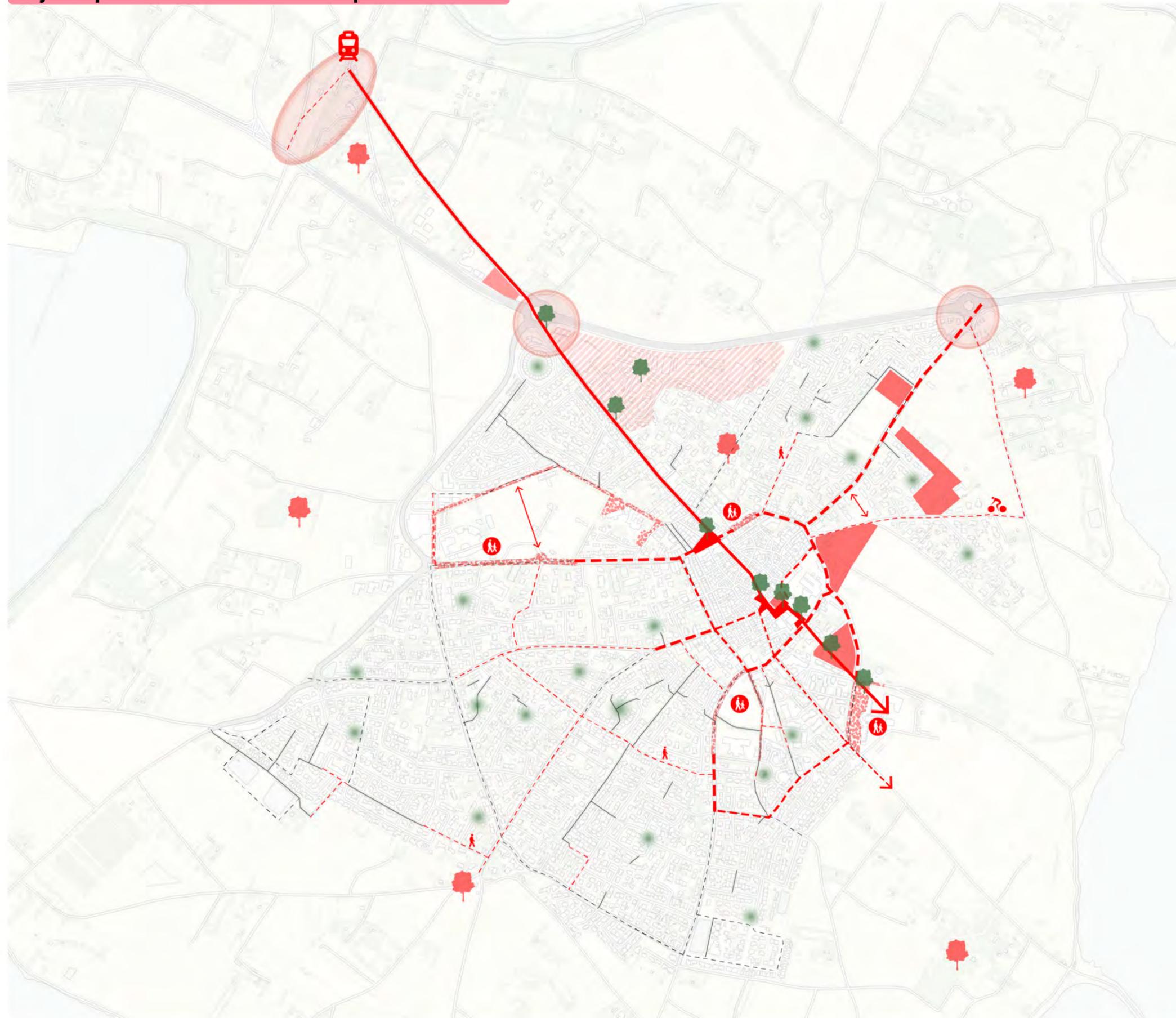
Des entrées de ville apaisées

Un futur PEM marquant la proximité métropolitaine et le développement maîtrisé



3. ENJEUX À L'ÉCHELLE DE LA ZONE AGGLOMÉRÉE ET ESPACES STRATÉGIQUES

Enjeux pour la Villeneuve des proximités



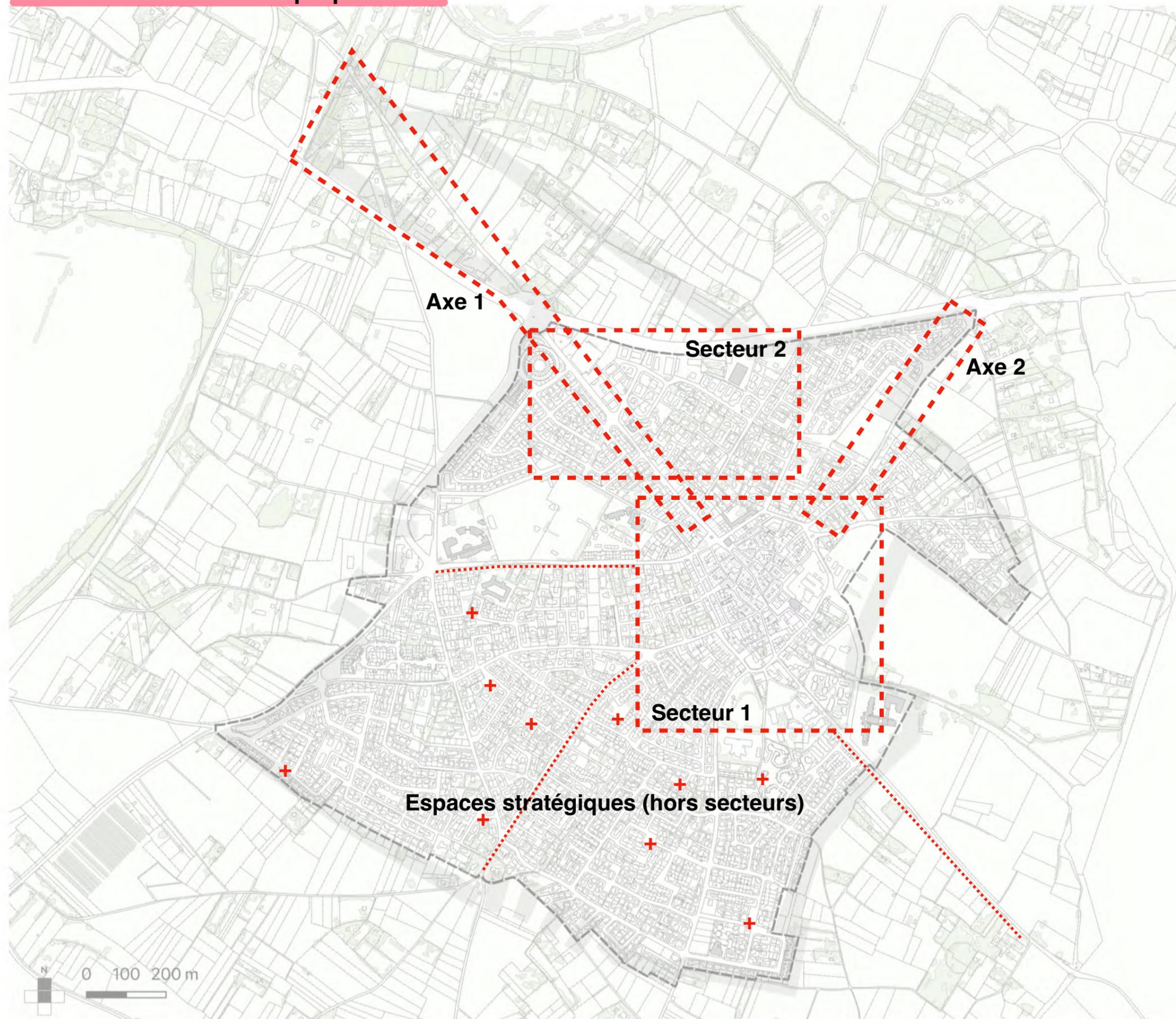
Légende

- Rue piétonne
 - - Cheminement piéton confortable
- Enjeux**
- Réviser la circulation, aménager et sécuriser pour les modes actifs (piétons et les cycles)
 - - Trouver des continuités piétonnes et cyclables à partir des rues piétonnes existantes
 - Fonciers non bâtis mutables
 - ▨ Secteurs à enjeux de réinvestissements
 - Places à réinvestir et réaménager
 - 🌳 Renaturation / ombre
 - 🌳 Conservation du patrimoine boisé
 - 👤 Secondes peaux des équipements
 - 👤 Mettre en scène les entrées de ville
 - 🌳 Micro-lieux du pavillonnaire à valoriser



1. REDÉFINITION DES 3 SECTEURS PRÉ-CIBLÉS

Nouvelles délimitations proposées



2 secteurs de grande ampleur

2 axes structurants

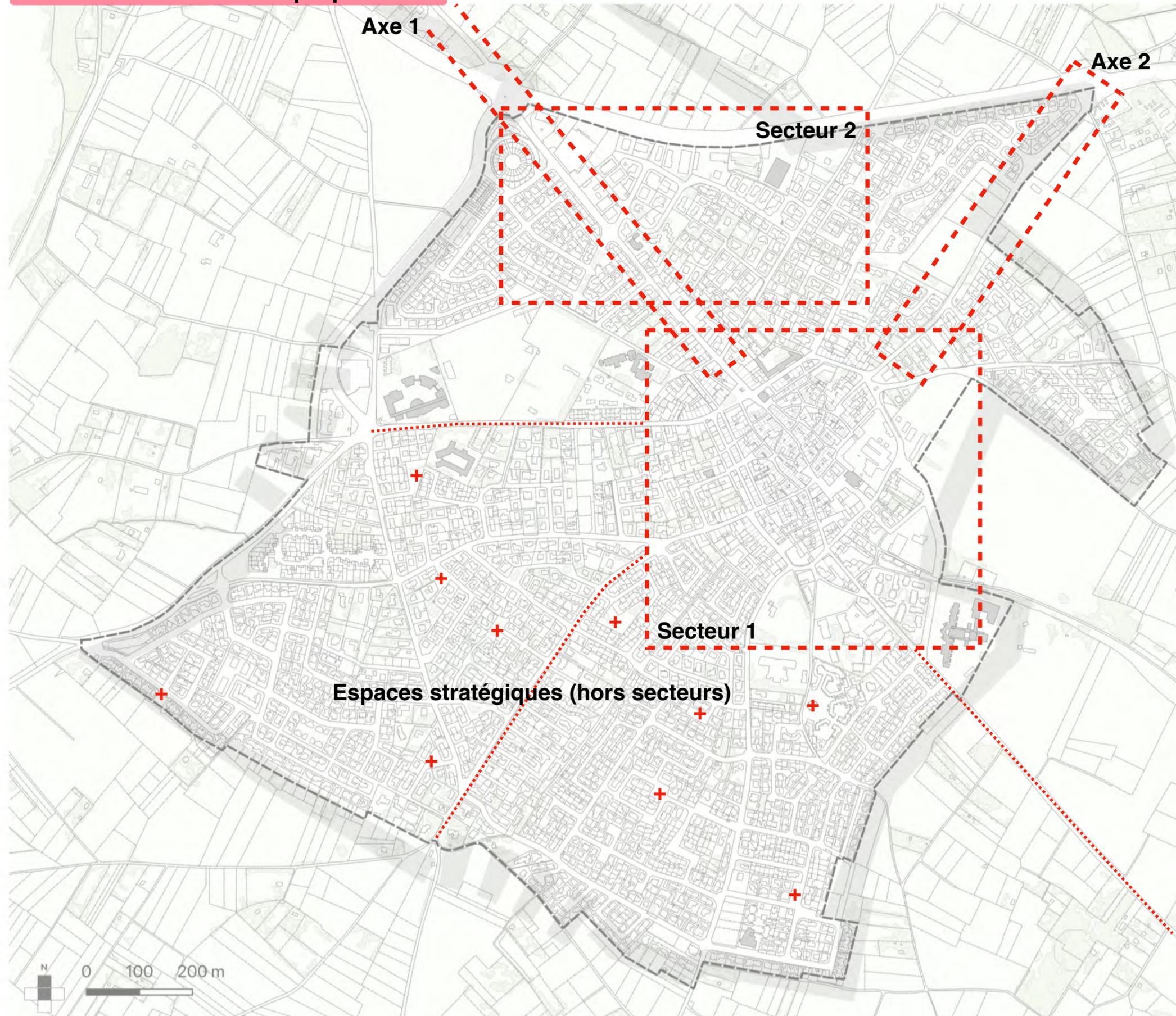
3 voies secondaires

Une constellation d'espaces de proximité dans le tissu pavillonnaire



1. REDÉFINITION DES 3 SECTEURS PRÉ-CIBLÉS

Nouvelles délimitations proposées



2 secteurs de grande ampleur

2 axes structurants

3 voies secondaires

Une constellation d'espaces de proximité dans le tissu pavillonnaire



Focus sur les secteurs identifiés

Avenue de Palavas

Zone d'activité et avenue de la Gare

Secteur de la Gare

Centralité historique

1. SECTEUR AVENUE DE PALAVAS

Plan d'ensemble



Légende

-  Pistes cyclables
-  Trottoirs
-  Arrêt de bus (ligne 32 et 44)
-  Arbres importants participants au paysage
-  Secteur logement
-  Zonage

L'avenue de Palavas:

Ce secteur est l'entrée de ville principale depuis Montpellier, desservant aussi bien le centre ancien, que le sud de la ville et la plage.

Les objectifs principaux de ce secteur sont:

- Créer une véritable entrée de ville
- Développer les modes actifs
- Penser le devenir des terrains libres
- Repenser l'articulation entre l'avenue de Palavas et le centre ancien
- Proposer des parkings périphériques pour délester le centre ancien du stationnement.
- Préserver le paysage

« Ce n'est pas une entrée de ville »

« Les trottoirs sont impraticables »

Propositions d'habitants :

- Sur la zone à urbaniser, mettre un espace de coworking pour éviter d'être une ville dortoir.
- Proposer des alternatives à la voiture: covoiturage ? Rézo-pouce?
- Exploiter les espaces publics: équipements sportifs, espaces canins, bancs, jeux pour enfants,



1. SECTEUR AVENUE DE PALAVAS

Avenue de Palavas



1. Avenue de Palavas depuis le centre
- Cheminements doux très compliqués



2. Avenue de Palavas le long du cimetière
- Démarrage d'une piste cyclable



3. Parcelles non bâties le long de l'avenue de Palavas



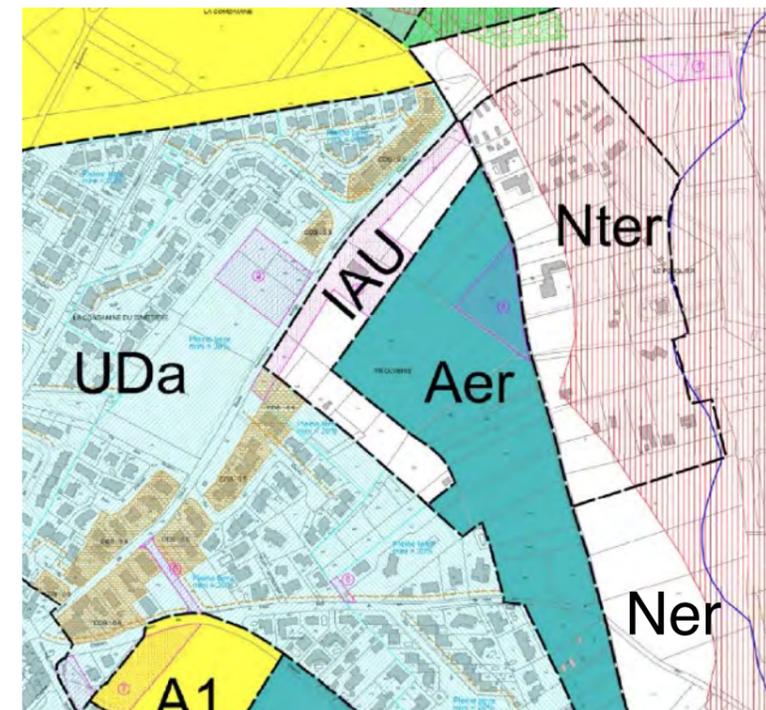
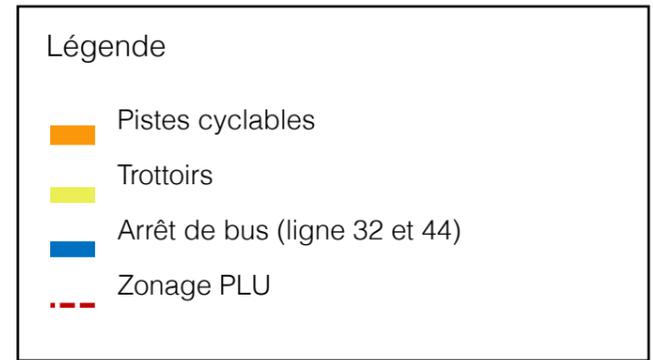
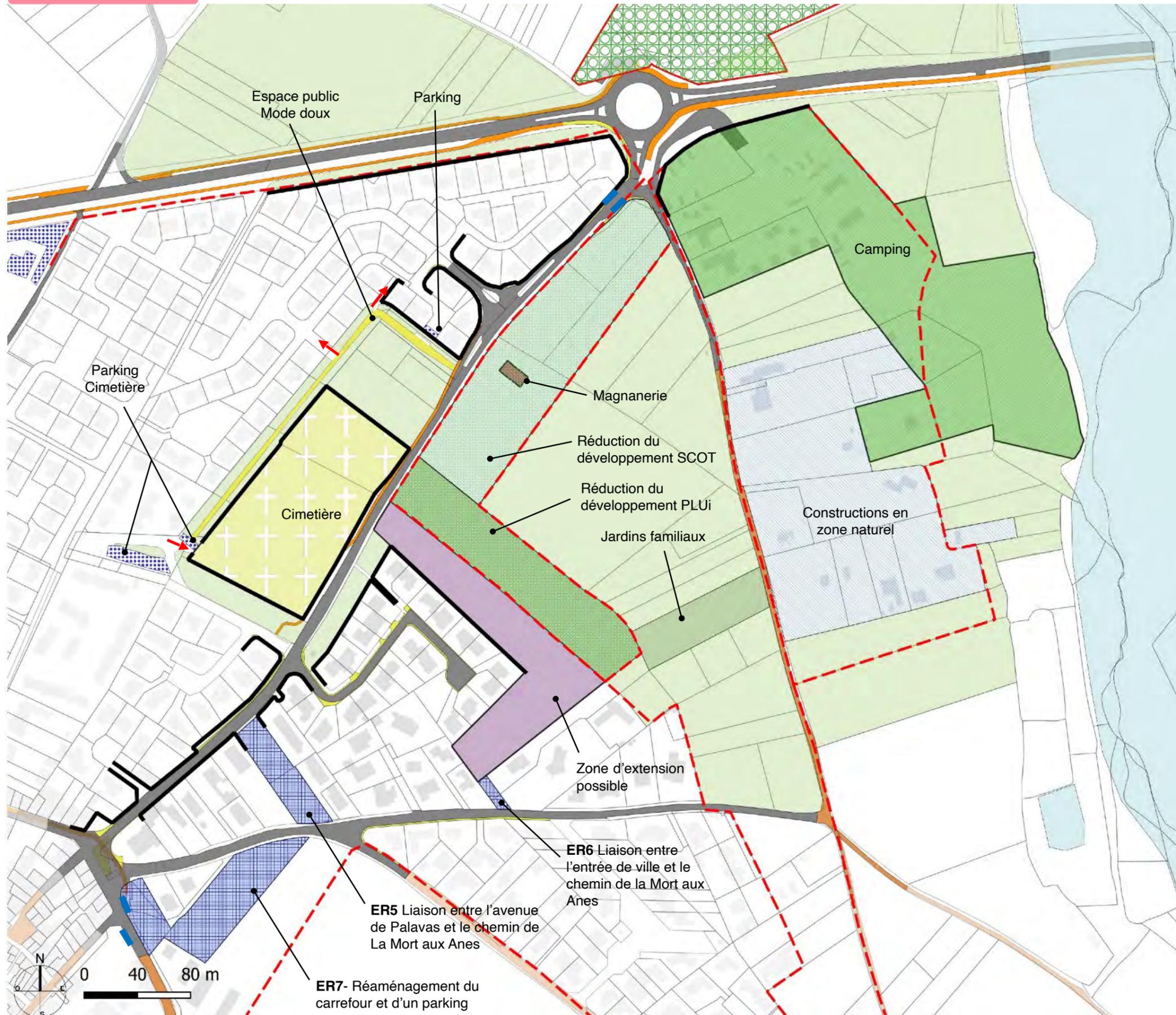
4. Chemin de la Mort aux Ânes
- Utilisé lors des embouteillages sur l'avenue de Palavas

« Il faudrait conserver l'avenue à double sens pour éviter de rabattre la circulation sur le chemin de la Mort aux Ânes »



1. SECTEUR AVENUE DE PALAVAS

Plan d'ensemble



PLU plan de zonage

Nter Zones naturelles touristiques dans les espaces remarquables (Loi Littoral)

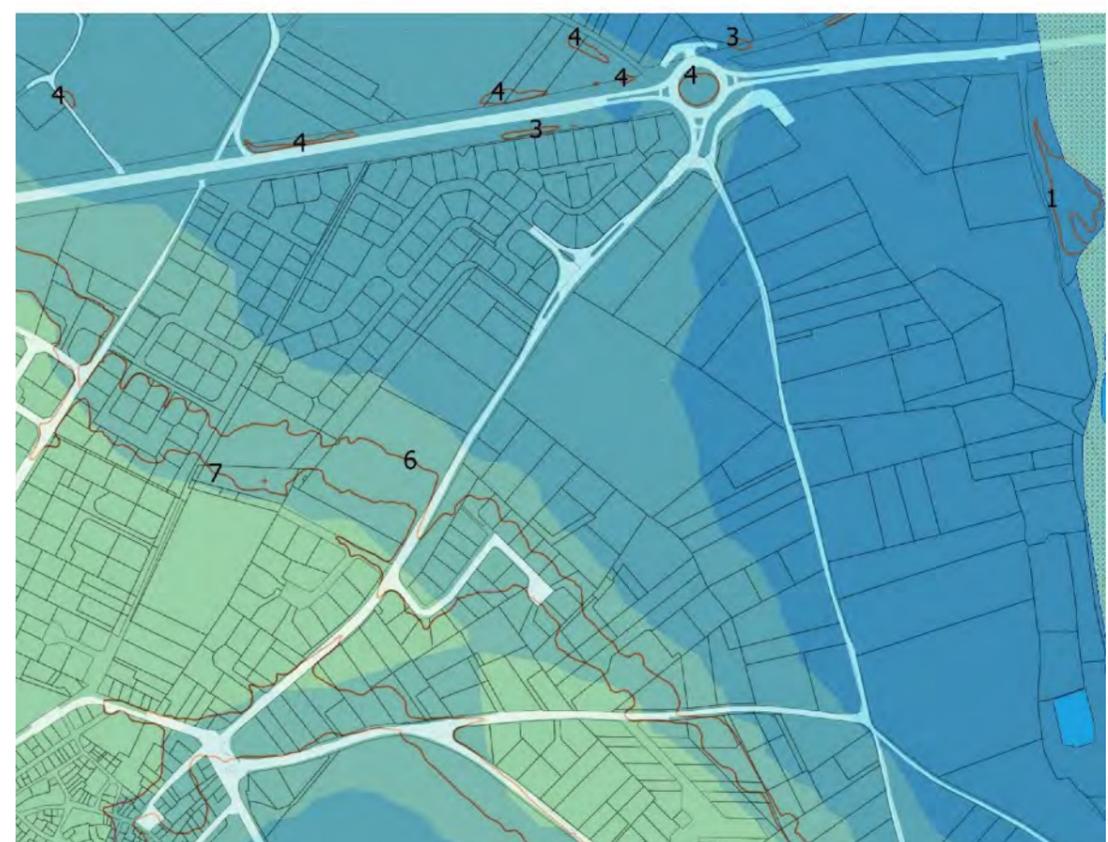
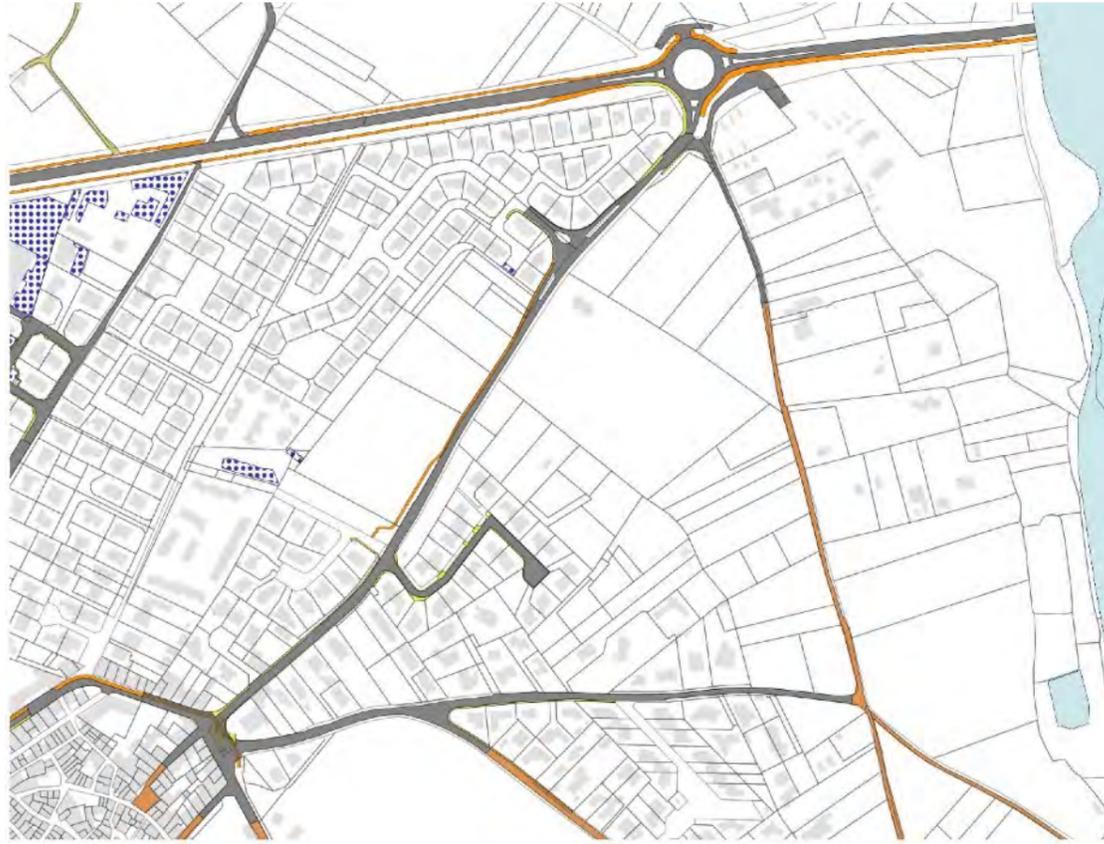
Ner Zones naturelles dans les espaces remarquables (Loi Littoral)

Aer Zones agricoles, comprises dans les Espaces Remarquables



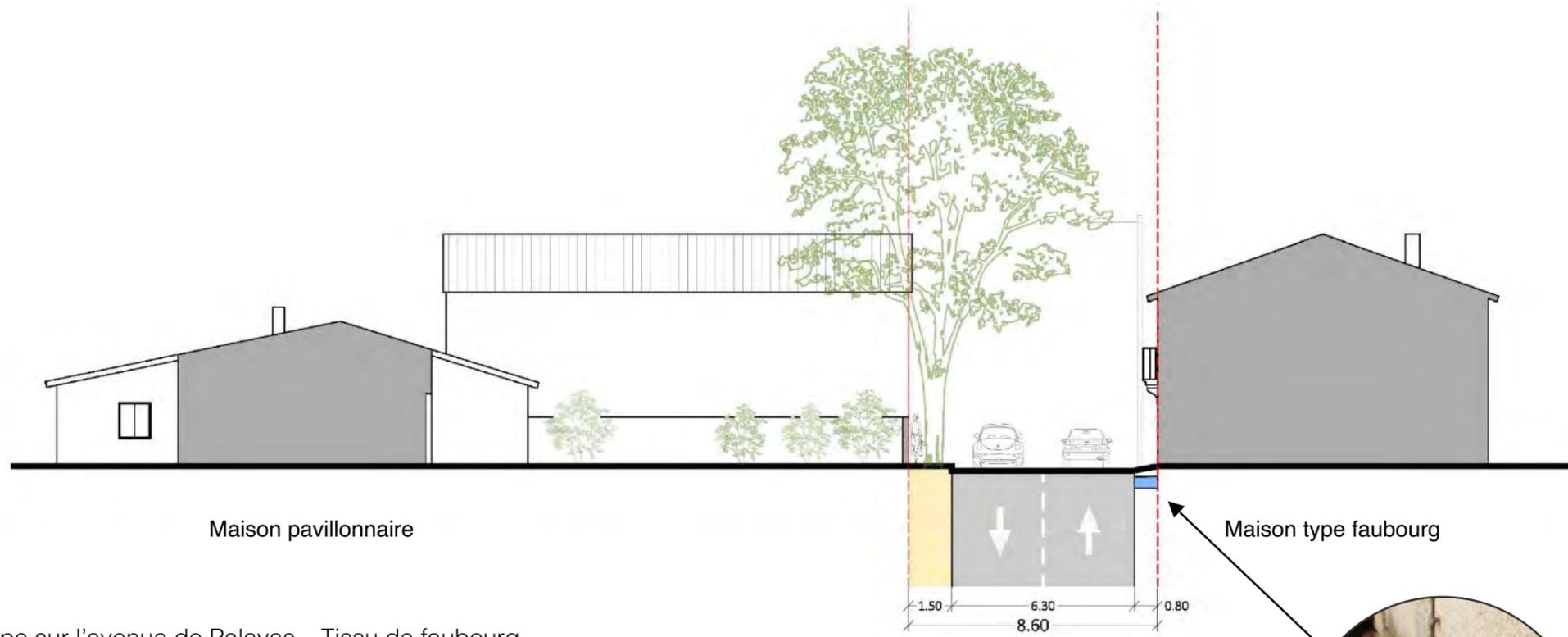
1. SECTEUR AVENUE DE PALAVAS

Plans thématiques



1. SECTEUR AVENUE DE PALAVAS

Coupes

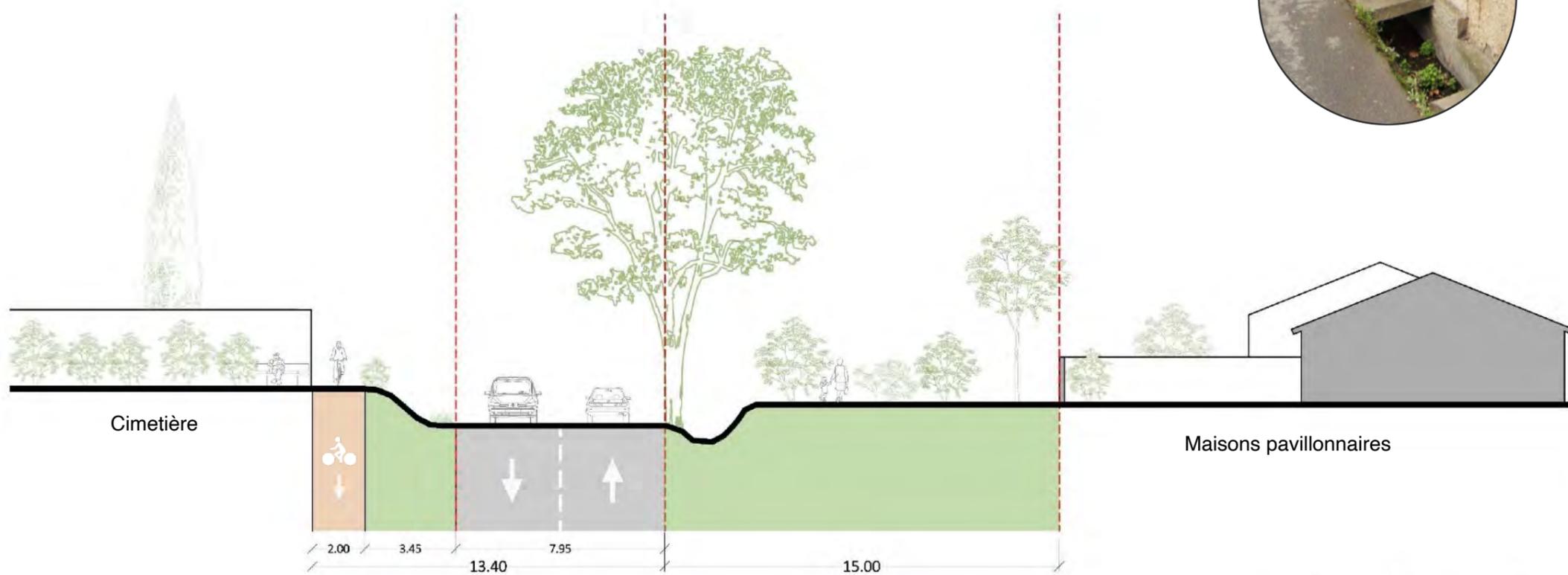


1. Coupe sur l'avenue de Palavas – Tissu de faubourg

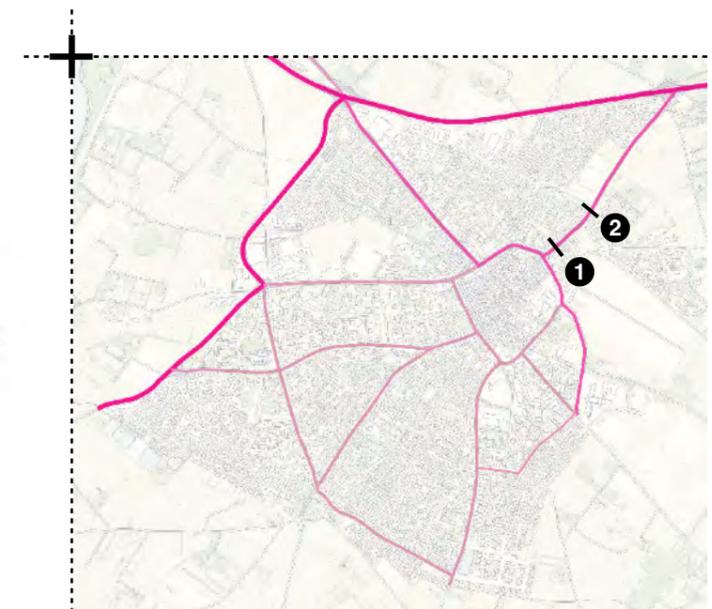


Accès piéton au quartier pavillonnaire

« On a des chemins piétons ou cyclables qui s'arrêtent nets, qui ne mènent nulle part »

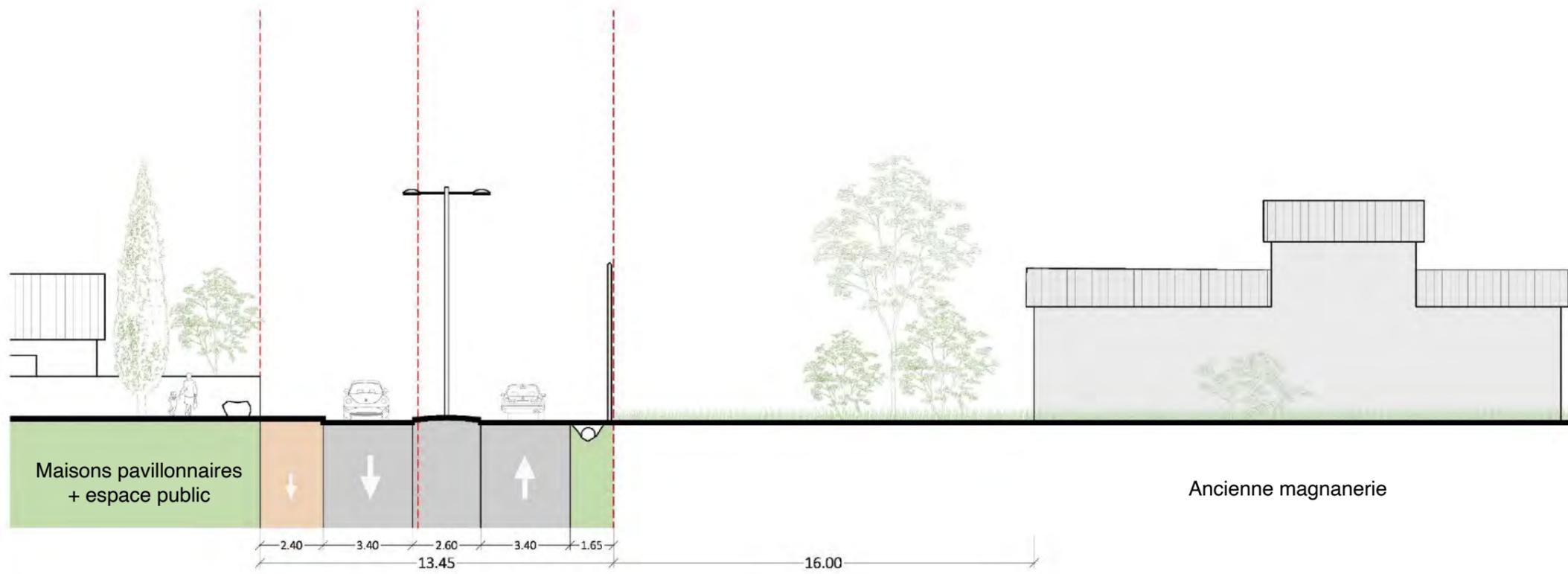


2. Coupe sur l'avenue de Palavas – Tissu pavillonnaire



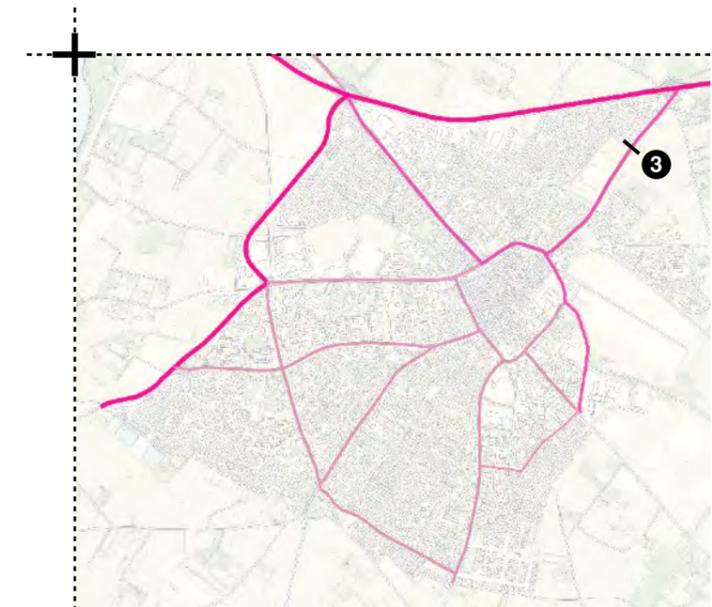
1. SECTEUR AVENUE DE PALAVAS

Coupe



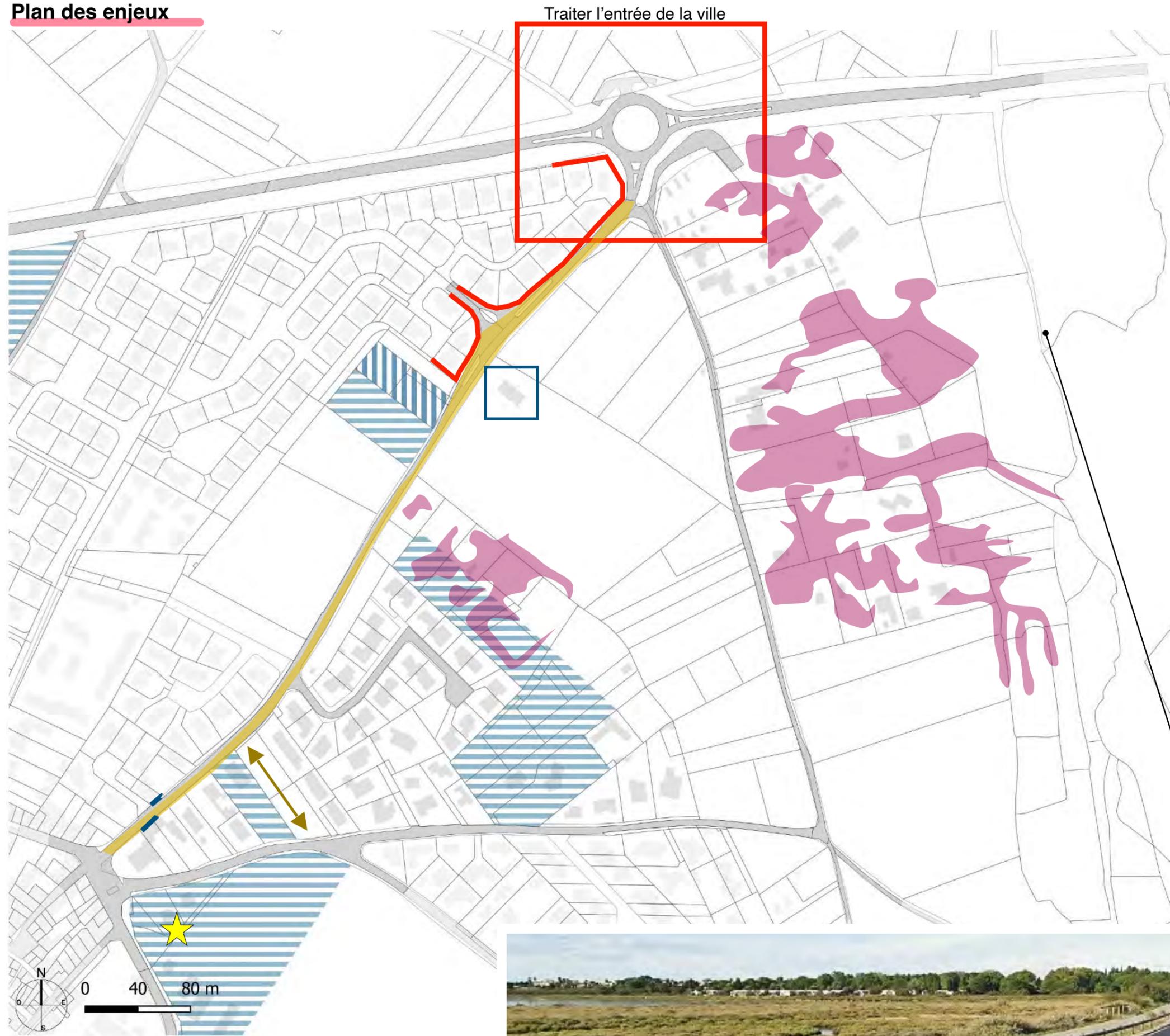
Pavillonnaires et espace public

3. Coupe 1/200 sur l'avenue de Palavas – Tissu pavillonnaire



1. SECTEUR AVENUE DE PALAVAS

Plan des enjeux



Légende

- Potentialité publique
- Potentialité privée
- Façade patrimoniale à revaloriser
- Façade des murs des pavillons à traiter
- Plan de circulation à adapter
- Entrée de la ville
- Renouvellement de l'espace public
- Conservation du patrimoine boisé
- Renaturation
- Potentialité de socles actifs
- Enjeux urbain fort



Mur antibruit en entrée de ville

Valorisation du paysage naturel autour du camping



2. SECTEUR ZONE D'ACTIVITÉ ET AVENUE DE LA GARE

Plan d'ensemble



Légende

-  Pistes cyclables
-  Trottoirs
-  Arrêt de bus (ligne 32 et 44)
-  Secteur activité / commerces
-  Secteur logement
-  Secteur en cours d'analyse au PLUi

Zone d'activité Condamine, avenue de la Gare

Ce secteur porte deux enjeux liés:

- Le réinvestissement du triangle RM 185 / chemin de la Mosson / Avenue de la Gare
- Le lien centre-ville / Gare, où il s'agira essentiellement de réfléchir aux questions de circulation pour permettre une continuité de modes doux jusqu'au centre ville.

« La piste cyclable de l'avenue de la Gare est super mais si elle continue pas jusqu'au centre elle n'est pas très utile. »

Propositions d'habitants :

- Mettre une partie de l'avenue à sens unique pour prolonger la piste cyclable



2. SECTEUR ZONE D'ACTIVITÉ ET AVENUE DE LA GARE



1. La gendarmerie à droite



2. Secteur mixte activités / logements



3. Maison des associations



4. Le chemin de la Mosson vers la RM 185: impasse pour les voitures, passage pour vélo/piéton



Vue aérienne



5. Parc pour enfants à côté de la maison des associations

« Beaucoup d'assistantes maternelles viennent à ce parc au bord de la RM car c'est le seul »

« Ce quartier est un peu anarchique »

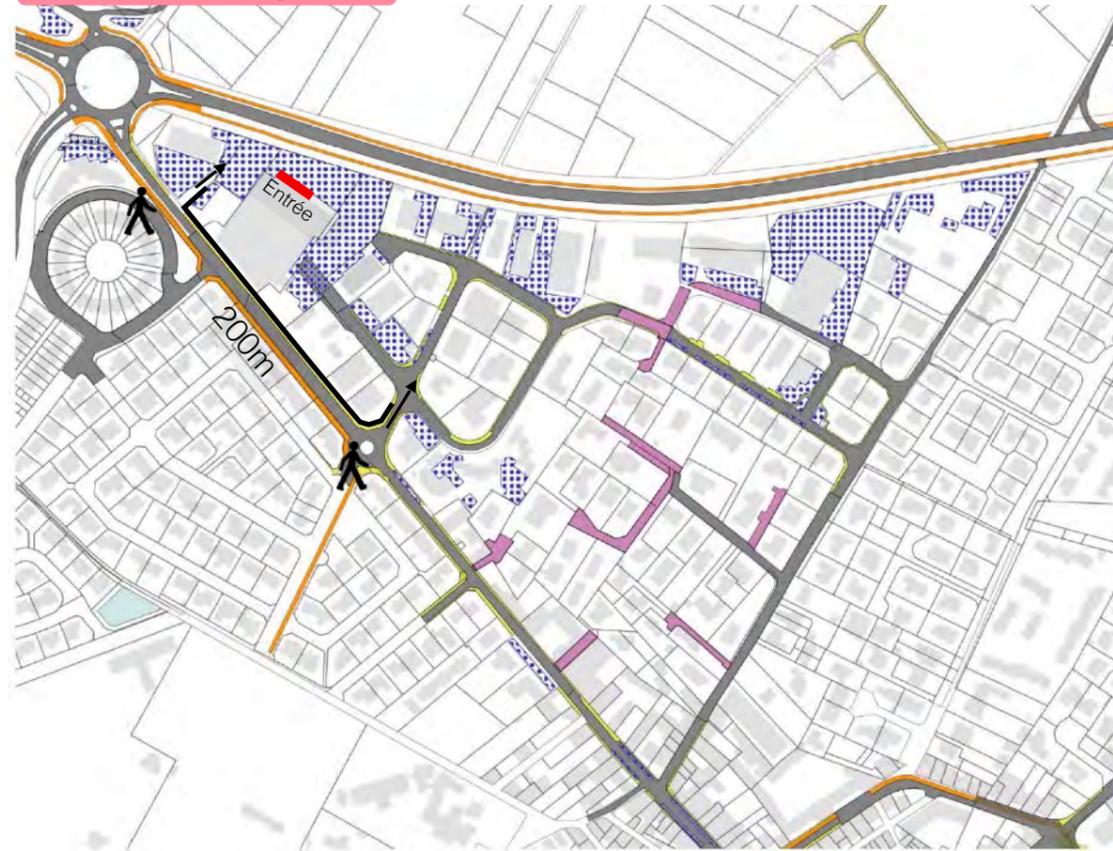
Propositions d'habitants :

- Créer un vrai parc pour les enfants, plus adapté
- Maintenir des activités mais créer aussi du logement
- Encourager le stationnement dans le parking plutôt que sur les trottoirs



2. SECTEUR ZONE D'ACTIVITÉ ET AVENUE DE LA GARE

Plans thématiques



- Légende
- Voies publiques
 - Voies privés
 - parking

La voiture omniprésente au détriment du piéton l'Intermarché regarde la RM 185 et l'accès piéton ou vélo est compliqué.



- Station service
Occasion
Garage Renault
Garage Peugeot
Meca Trouve
Contrôle technique

- Légende
- Commerces
 - Activités
 - Log. individuels
 - Log. Collectifs
 - Log. Faubourg
 - Piscines

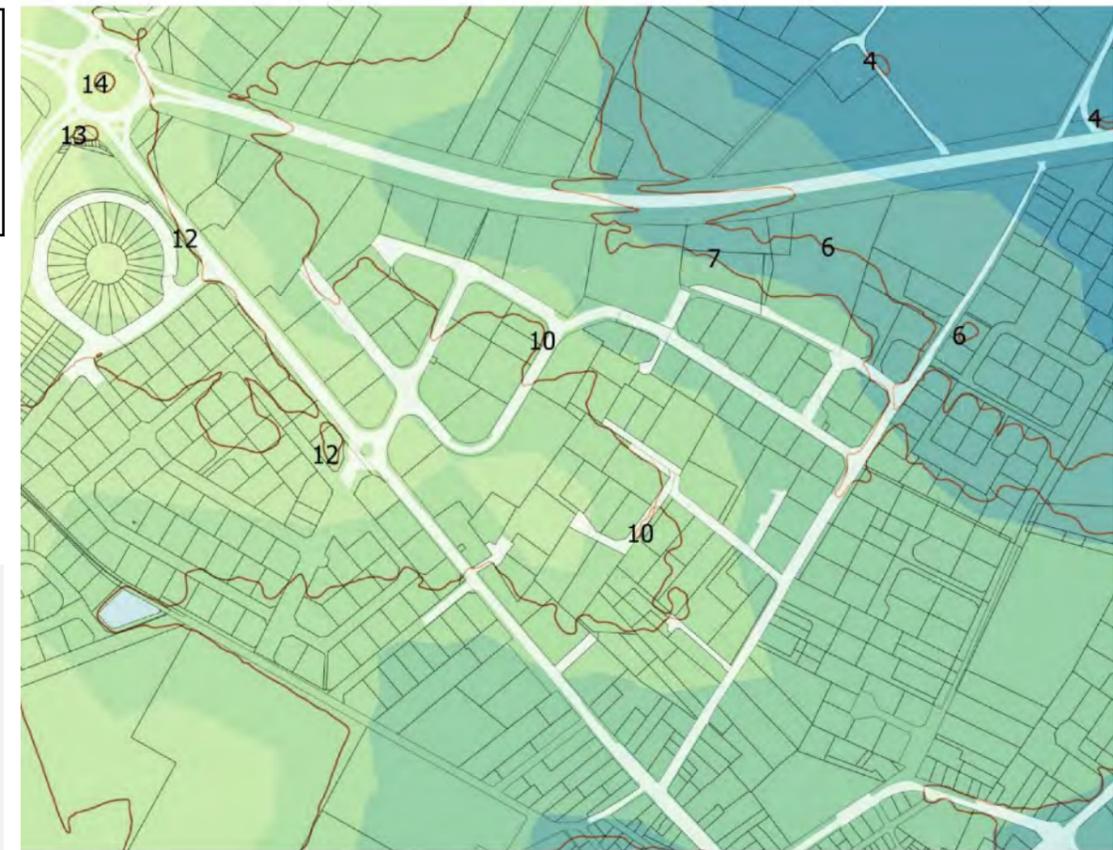
Beaucoup d'activités sont en lien avec la voiture. L'Intermarché, locomotive de la zone vient de réaliser des travaux.



- Légende
- Sol perméable
 - Arbres importants participant au paysage



La partie activités / commerces est imperméabilisée.
Le cœur de la zone pavillonnaire reste encore boisée.



- Légende
- Courbes de niveau

7m entre la mairie et le rond-point



2. SECTEUR ZONE D'ACTIVITÉ ET AVENUE DE LA GARE

Coupes 1/200 sur la Route Métropolitaine 185



2. SECTEUR ZONE D'ACTIVITÉ ET AVENUE DE LA GARE

Avenue de la gare



1. Avenue de la gare, sens de sortie du centre ancien
- Tissu de faubourgs fin 19^{ème} début 20^{ème}
 - Trottoirs étroits et pas de circulation cyclable
 - Stationnement longitudinal de chaque côté



2. Avenue de la gare - D'un côté constructions des années 2000, de l'autre, tissu de faubourgs,.



3. Avenue de la gare vers le giratoire de la RM185
- Tronçon de l'avenue de la gare qui bénéficie d'une piste cyclable



4. Bâtiments voisins de l'Intermarché
- Accès secondaire au parking Intermarché



Vue aérienne

« L'avenue est une autoroute aux heures de sorties scolaires »

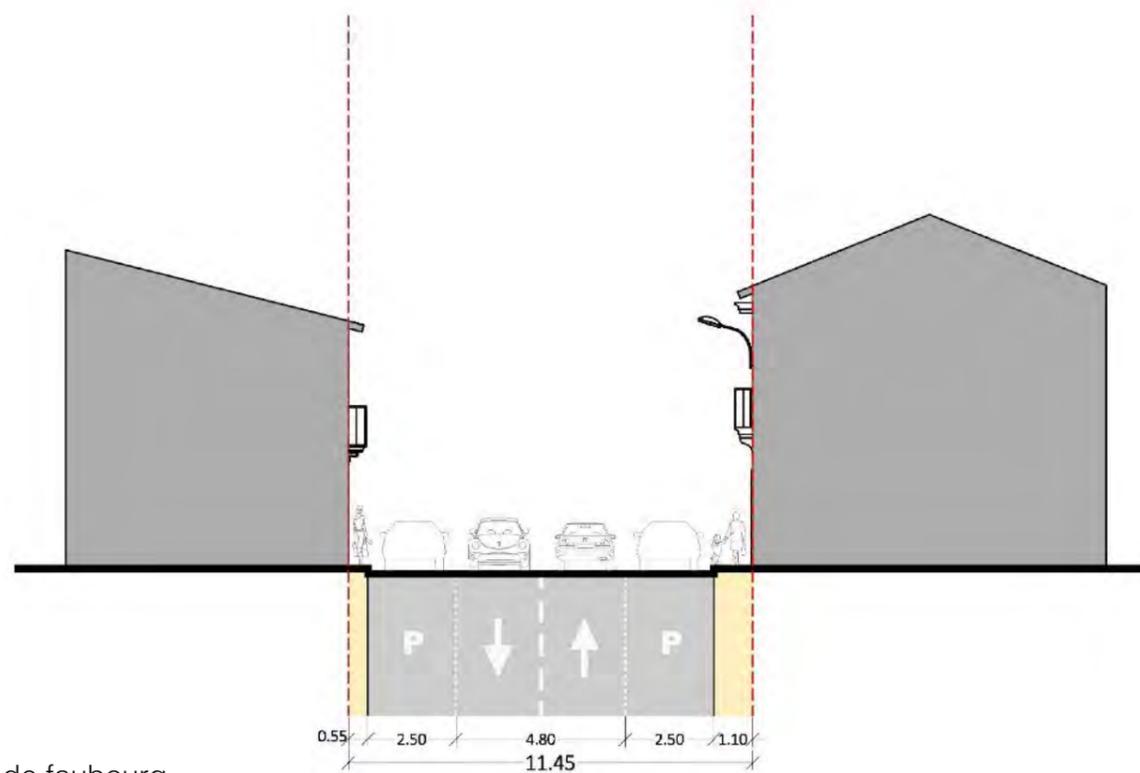
Propositions d'habitants :

- Développer les modes doux sur le tronçon manquant (faubourg)
- Montrer l'efficacité du parcours piéton (signalétique avec durées piétons)

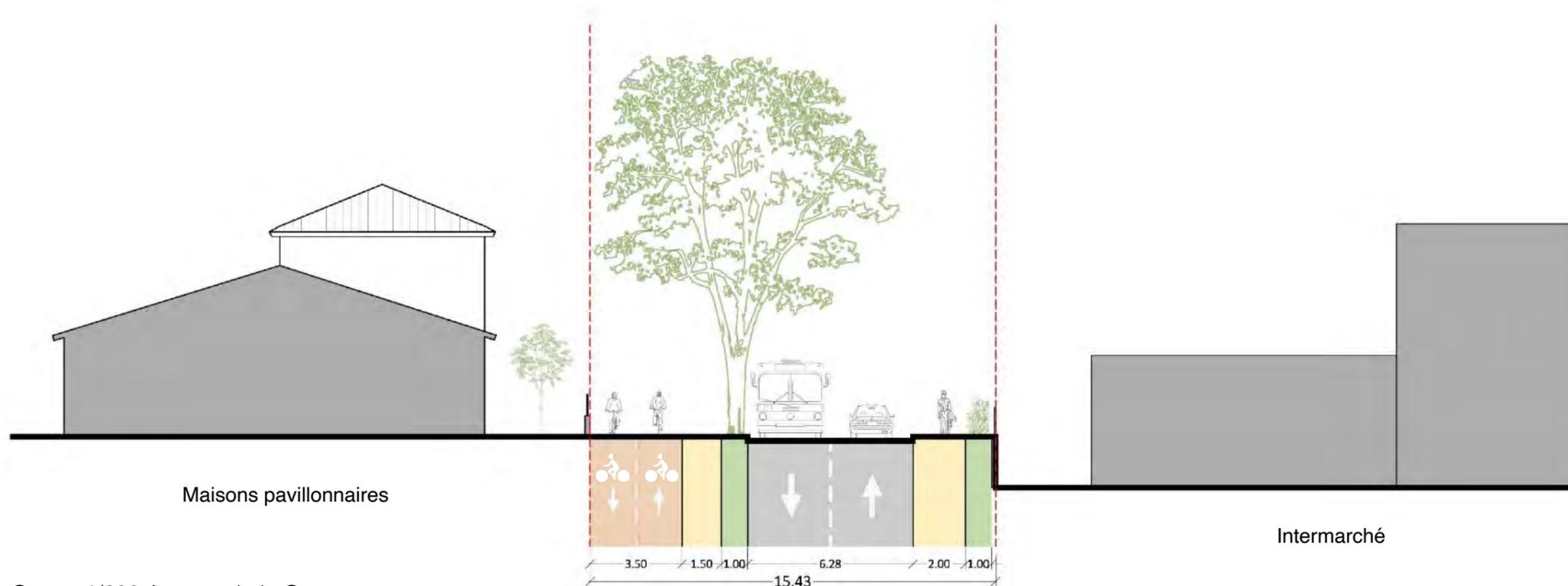


2. SECTEUR ZONE D'ACTIVITÉ ET AVENUE DE LA GARE

Coupes



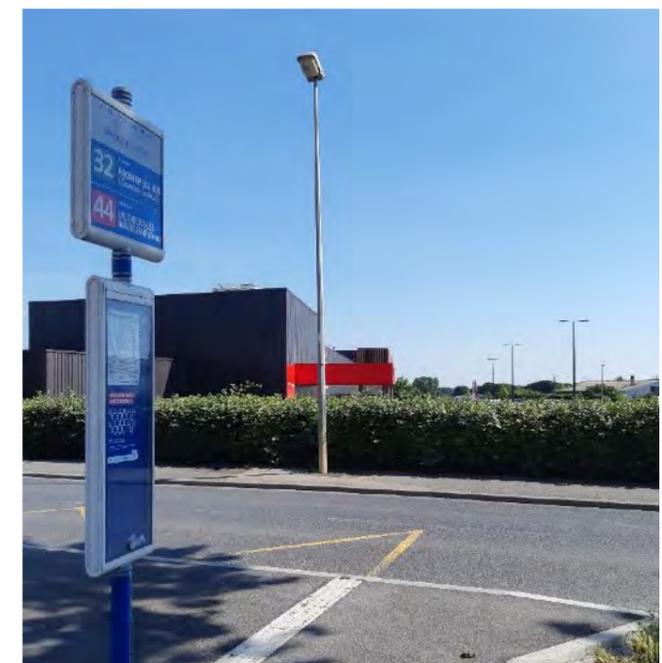
Coupe 1/200 Avenue de la Gare - Tissu de faubourg



Coupe 1/200 Avenue de la Gare
Tissu pavillonnaire + Intermarché



Tissu de faubourg de l'avenue de la Gare



Arrêt de bus devant Intermarché

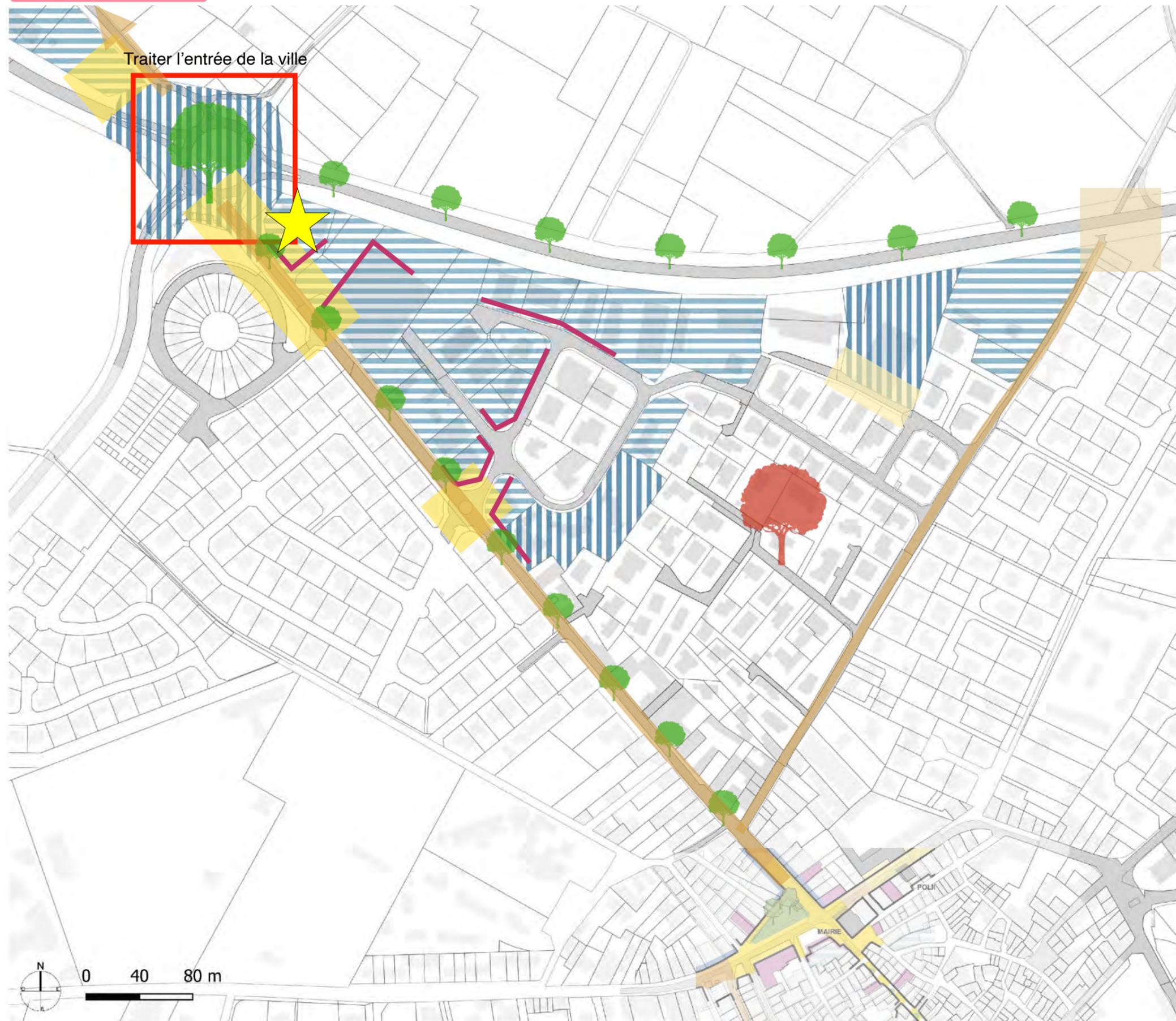
« Quand on vient en bus à Intermarché, il n'y a pas d'accès direct, alors qu'il y a souvent des personnes âgées »

Propositions d'habitants :
- Créer un accès direct à Intermarché et au centre médical du Clos des Vignes



2. SECTEUR ZONE D'ACTIVITÉ ET AVENUE DE LA GARE

Plan des enjeux



Légende

- ▨ Potentialité publique
- ▨ Potentialité privée
- Façade patrimoniale à revaloriser
- Façade des murs des pavillons à traiter
- Plan de circulation à adapter
- ▭ Entrée de la ville
- ★ Renouvellement de l'espace public
- 🌳 Conservation du patrimoine boisé
- 🌳 Renaturation
- 🌳 Potentialité de socles actifs
- ★ Signal urbain à créer

« Quand on vient en bus à Intermarché, il n'y a pas d'accès direct, alors qu'il y a souvent des personnes âgées »

Propositions d'habitants :
- Créer un accès direct à Intermarché et au centre médical du Clos des Vignes



3. SECTEUR GARE

Plan d'ensemble



Légende

- Pistes cyclables
- Quais
- Voie ferrée
- Arrêt de bus (ligne 44)
- EBC
- Arbres importants participants au paysage
- Château d'eau

Gare

Ce secteur amené à se développer à plus long terme, a plusieurs objectifs:

- Requalifier la RM 185 pour améliorer son franchissement
- Améliorer les déplacements doux sur la route de la gare.
- Aménager les abords de la gare, dans l'idée d'un futur PEM.
- Interroger el devenir des bâtiments communaux et SNCF

« La gare n'est pas attractive »
« Il n'y a pas de signalétique depuis la gare pour aller au centre de Villeneuve »

Propositions d'habitants :

- Proposer à côté du food truck des ventes de producteurs locaux
- Proposer des vélomagg à la gare pour les visiteurs



3. SECTEUR GARE



1. La route de la gare



2. Les ateliers de la gare



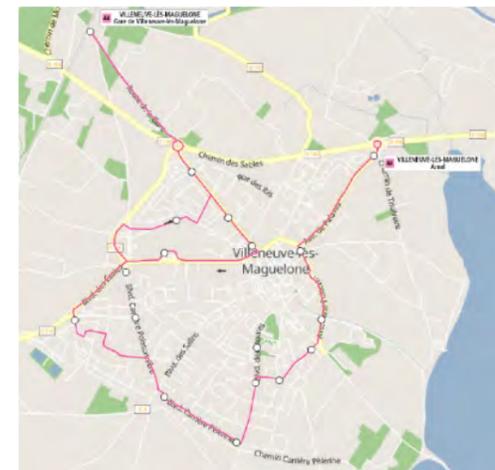
Vue aérienne



3. La gare et l'ancien bâtiment utilisé par le secours populaire



Les équipements de la gare: billetterie, box vélo, retrait colis Amazon, borne de rechargement voiture électrique, arrêt de bus 44



Parcours de la ligne 44 vers la gare

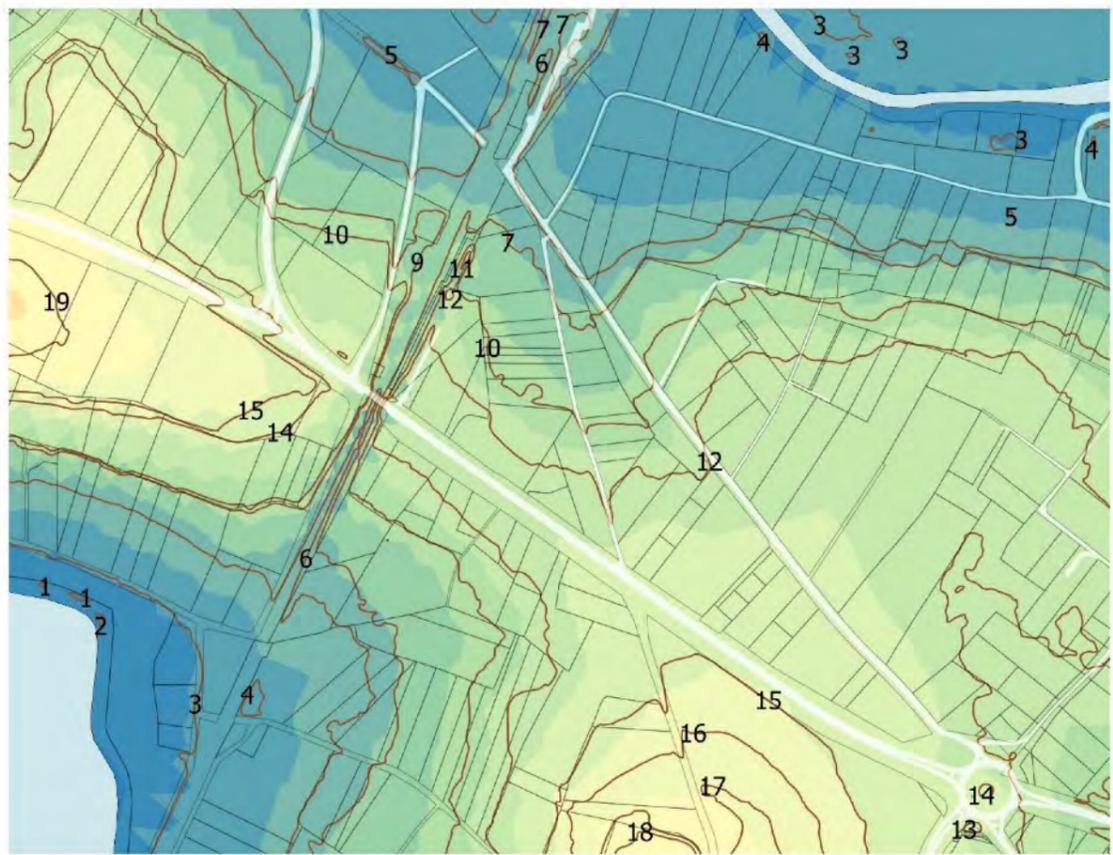
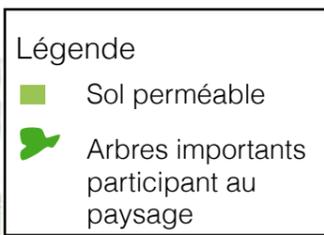
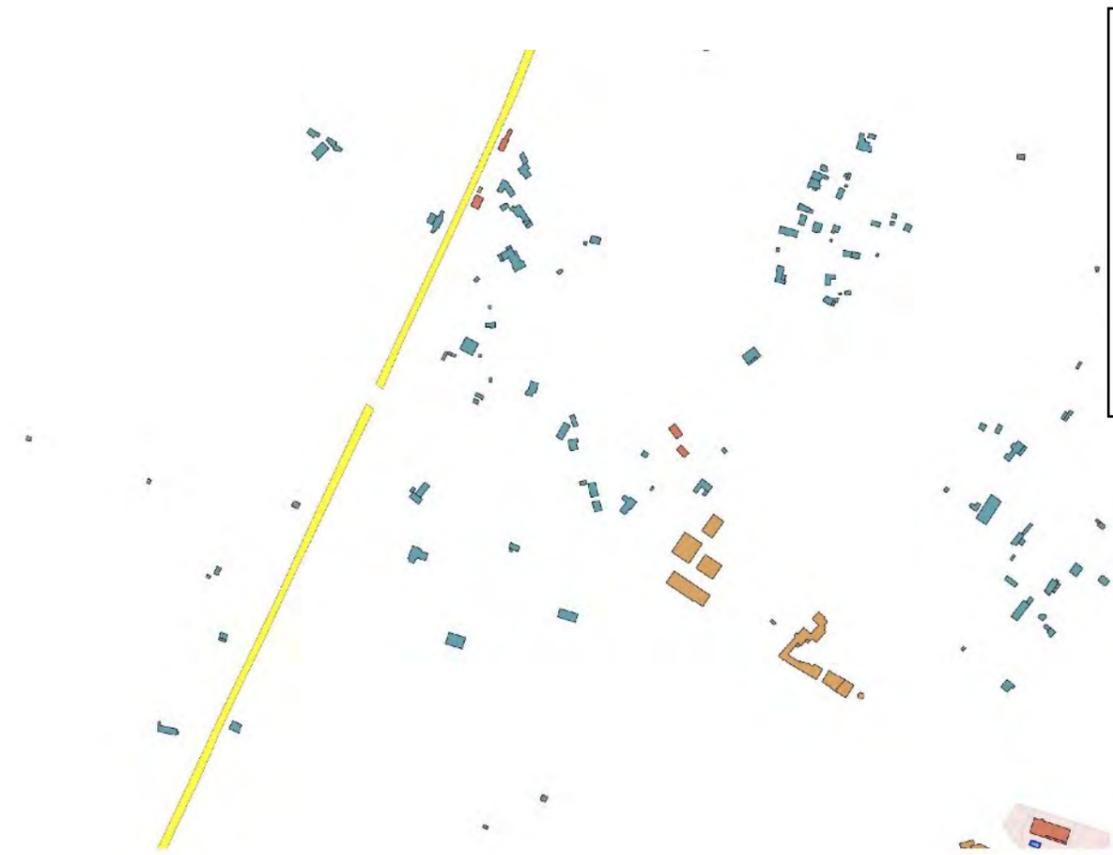
« Le bus 44 est trop lent, pas assez direct pour aller à gare, je passe plus de temps dans le bus que dans le train »

Propositions d'habitants :
- Augmenter les fréquences de train et de bus, améliorer l'accès à la gare



3. SECTEUR GARE

Plans thématiques

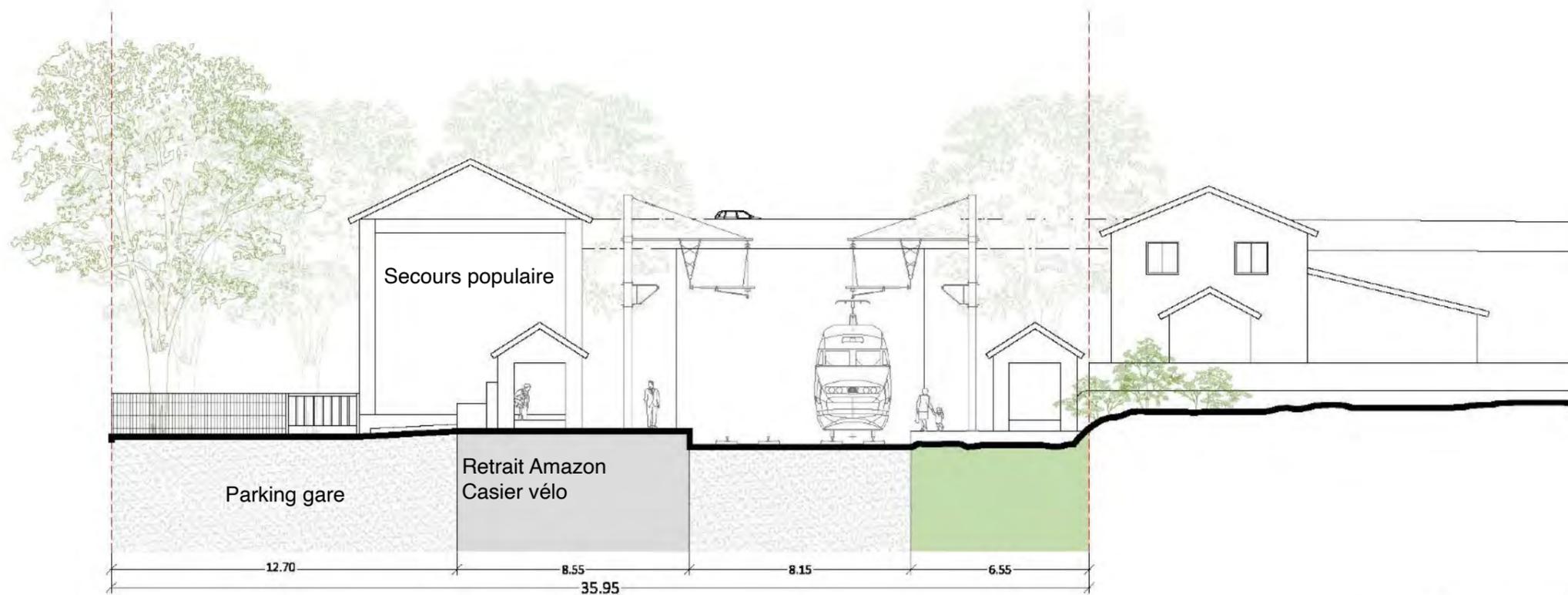


3. SECTEUR GARE

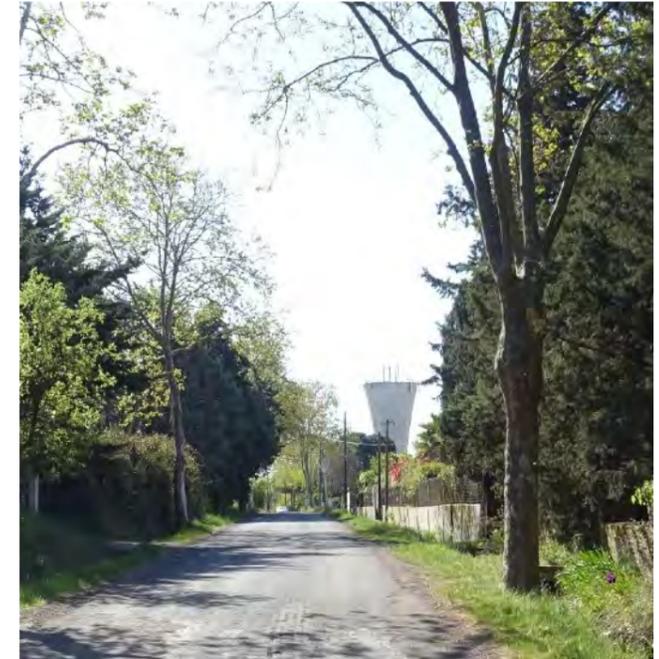
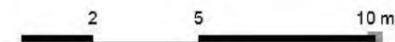
Coupes



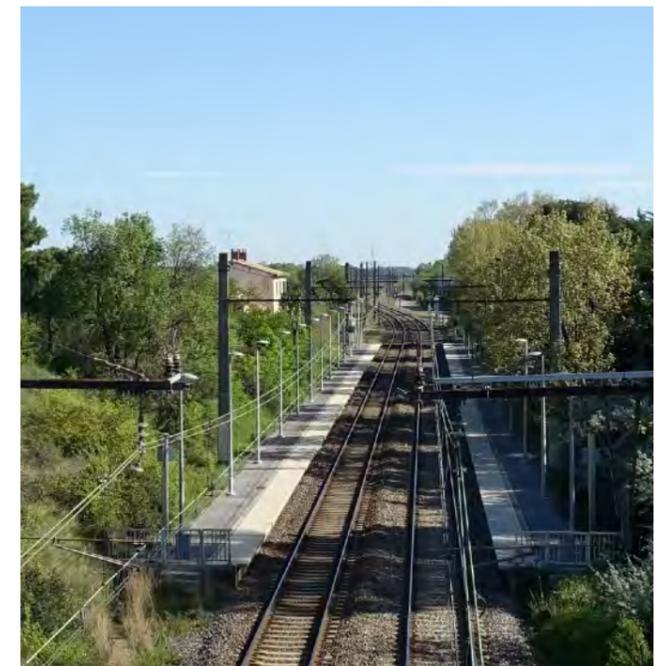
Coupe 1/200 en arrivant à la gare



Coupe 1/200 de la gare



De la gare vers Villeneuve

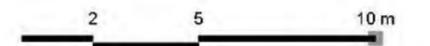
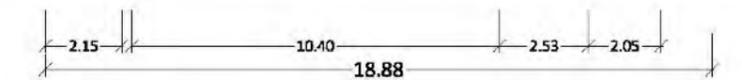
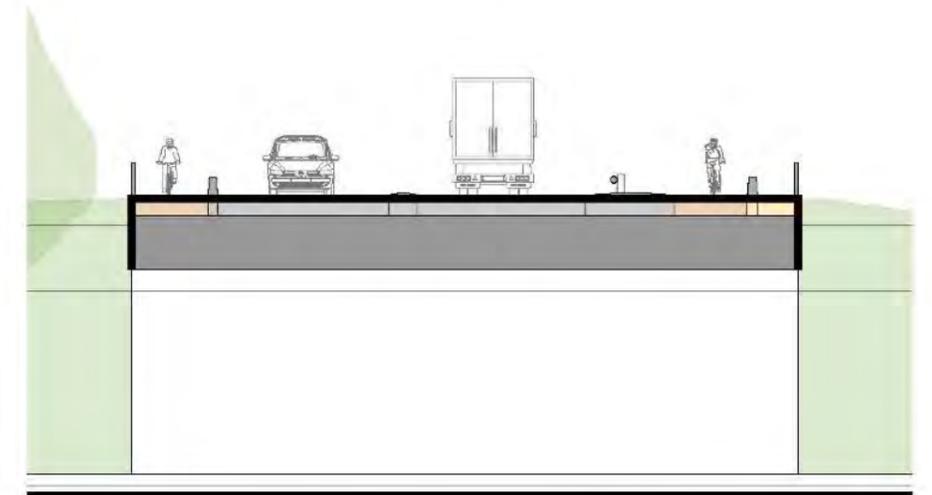
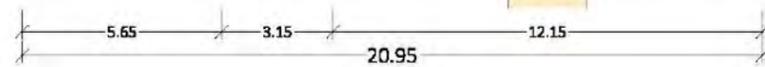
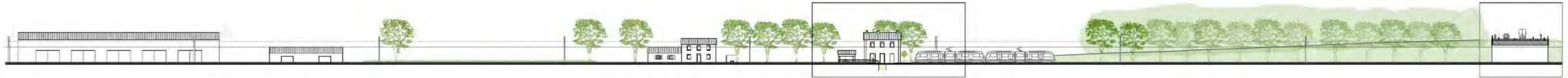


Les quais de la gare vus depuis la RM 185



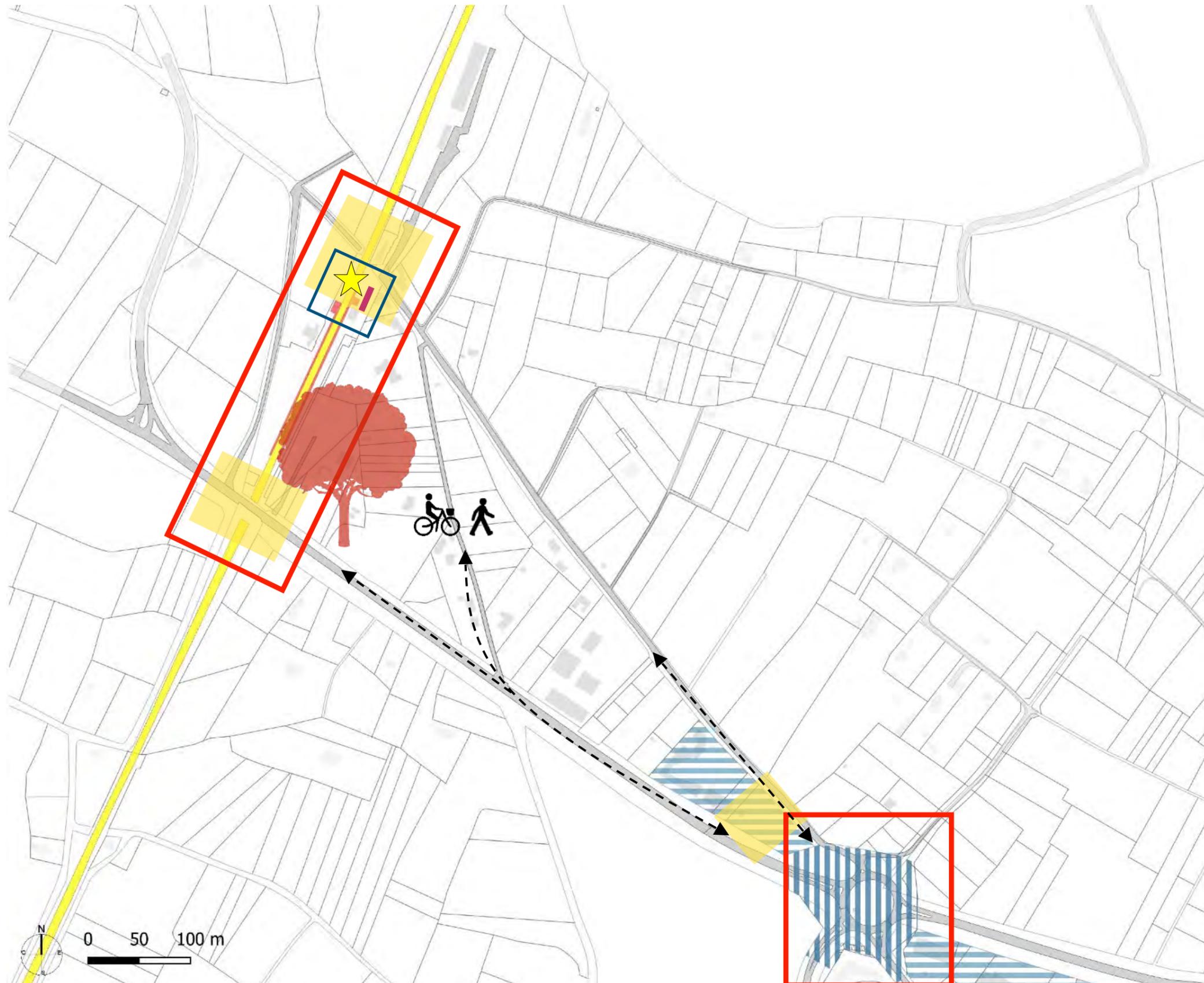
3. SECTEUR GARE

Coupes



3. SECTEUR GARE

Enjeux 2022



Légende

- Potentialité publique
- Potentialité privée
- Façade patrimoniale à revaloriser
- Façade des murs des pavillons à traiter
- Plan de circulation à adapter
- Entrée de la ville
- Renouvellement de l'espace public
- Conservation du patrimoine boisé
- Renaturation
- Potentialité de socles actifs
- Signal urbain à créer

- Allez à la gare en vélo
- Sécuriser et éclairer la route
- Signalétique
- Préserver la qualité paysagère
- Préparer le futur PEM

Enjeux long terme 2035...



4. CENTRALITÉ HISTORIQUE

Potentialités identifiées du secteur



1 L'îlot du Presbytère

.....
Parcelles AH 92-93
Foncier communal
Surface : 897m²

Enjeux :

- Valorisation et réinvestissement du patrimoine bâti communal
- Réintroduire des commerces de proximité ou des activités dans le centre ancien

Propositions d'habitants :

- Une résidence artistique
- Logements sociaux avec commerces en RDC
- Un centre social, c'est un lieu fédérateur
- Le détruire pour agrandir la place et dégager la vue
- Mettre en place une charte pour les belles façades de cet îlot et le reste du centre



2 Le Domaine du Chapitre

.....
Parcelles AE 236 à 239 et une partie de l'AE 211 à définir
Foncier privé
Surface : 14792 m² (à définir)

Enjeux :

- Potentiel de stationnement proche du centre
- Une des rares zones encore urbanisables au PLUi, mais sur un foncier privé exploité par l'INRAE

« Ça ressemble à une décharge »

« Les événements organisés par le Domaine du Chapitre sont supers, il en faudrait plus »

« J'adore le moment des Palabrasives »



3 Les anciens ateliers municipaux

.....
Parcelle AE 243
Foncier communal
Surface : 7536 m²

Enjeux :

- Élargir le centre villageois par un nouveau lieu de vie à l'échelle de la ville
- Étudier une programmation variée, plurielle et répondant aux attentes des habitants

« C'est un gros potentiel, beaucoup de surface, proche de l'entrée de ville et du centre »

Propositions d'habitants :

- Un parking
- Halle couverte pour le marché
- Espace artistique, musiciens
- Équipement
- Bâtiment associatif / culturel

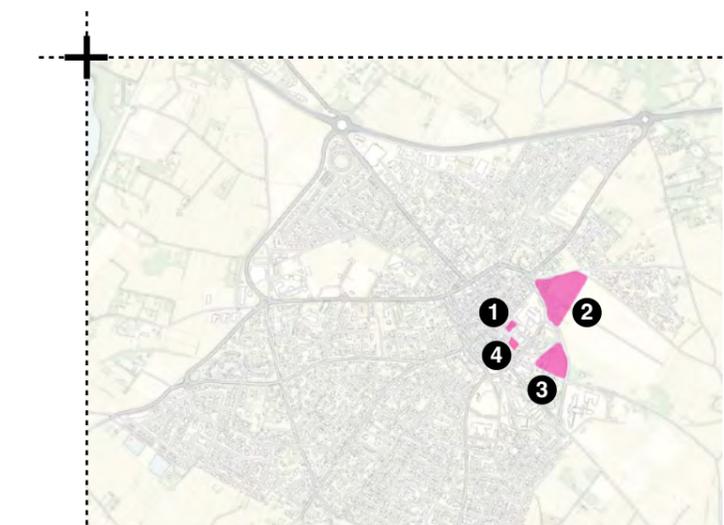


4 Un projet privé à l'étude

.....
Parcelle AH 183
Foncier privé
Surface : 837 m²

Enjeux :

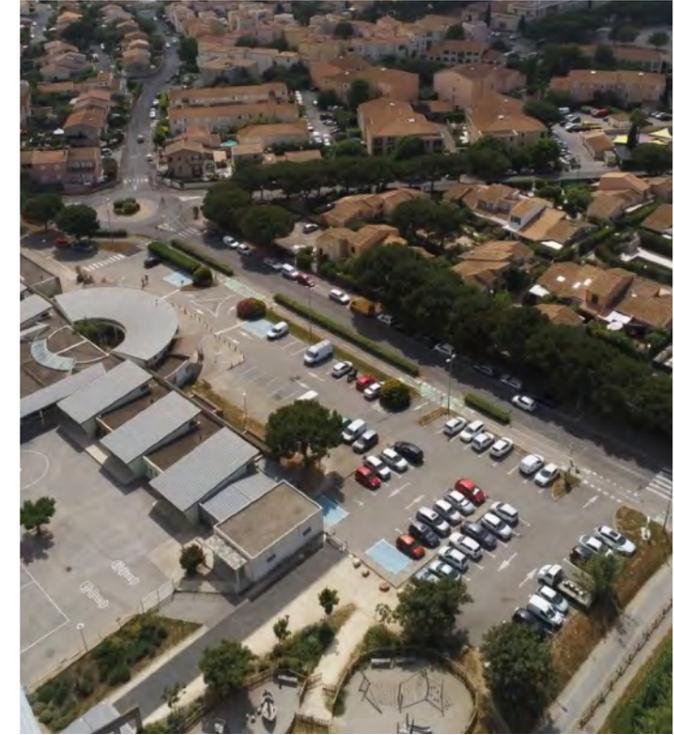
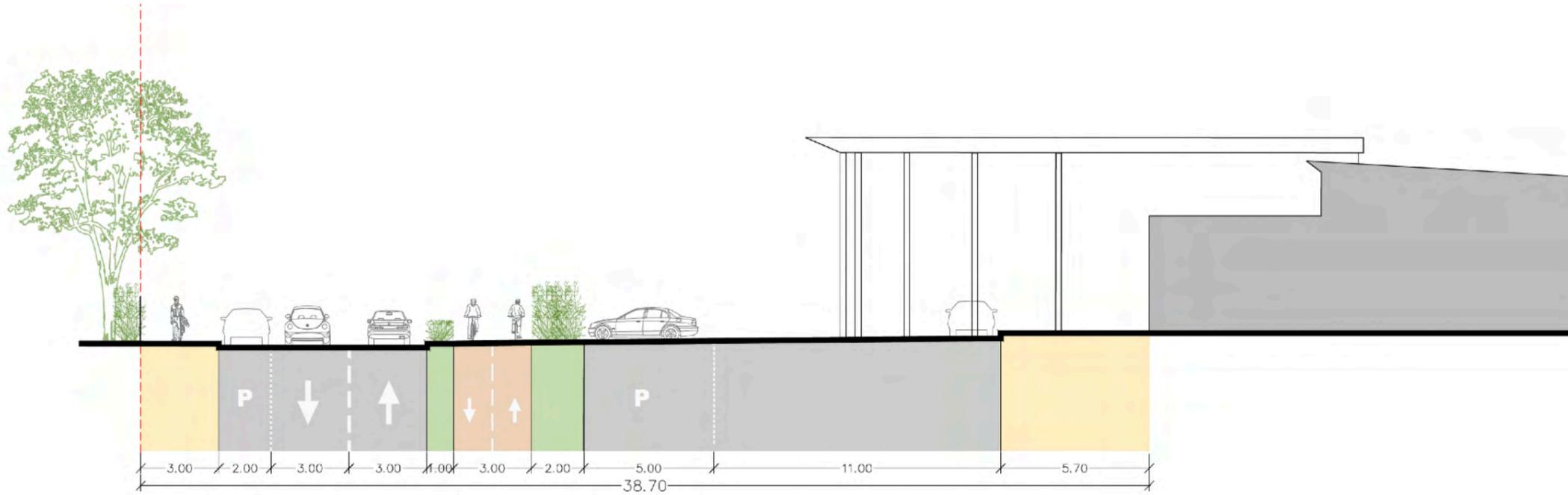
- Réintroduire des commerces de proximité dans le centre ancien
- Encourager des initiatives privées bénéfiques à la dynamisation du centre ville



4. CENTRALITÉ HISTORIQUE

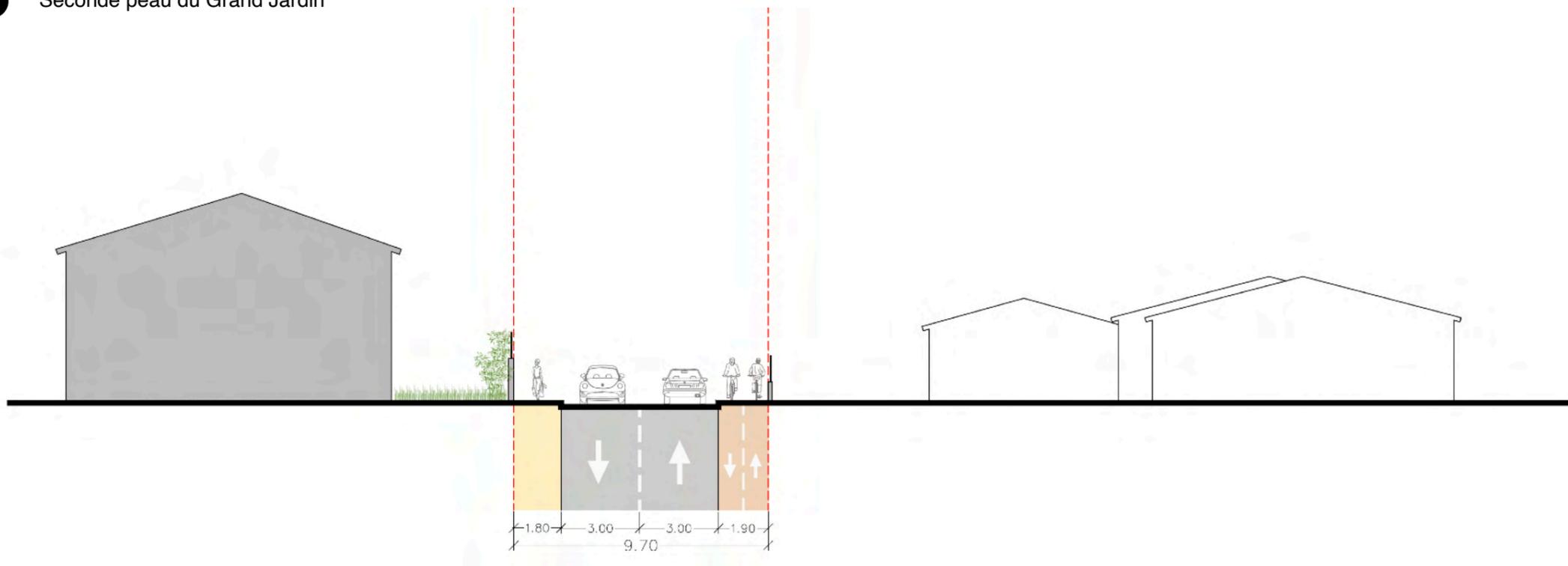
Coupes à proximité des équipements du secteur

1 Parvis et parking de l'école Françoise Dolto

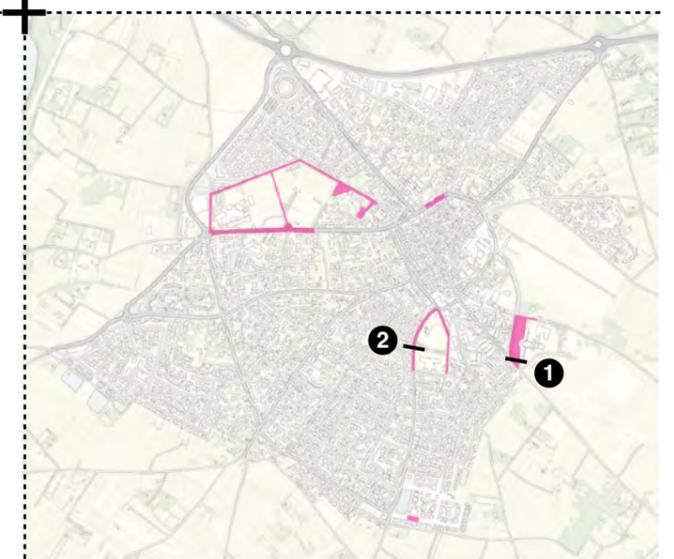


« Les enfants sont déposés en voiture à l'école et après les parents vont directement au travail, ils n'ont pas le temps de les emmener à pied »

2 Seconde peau du Grand Jardin



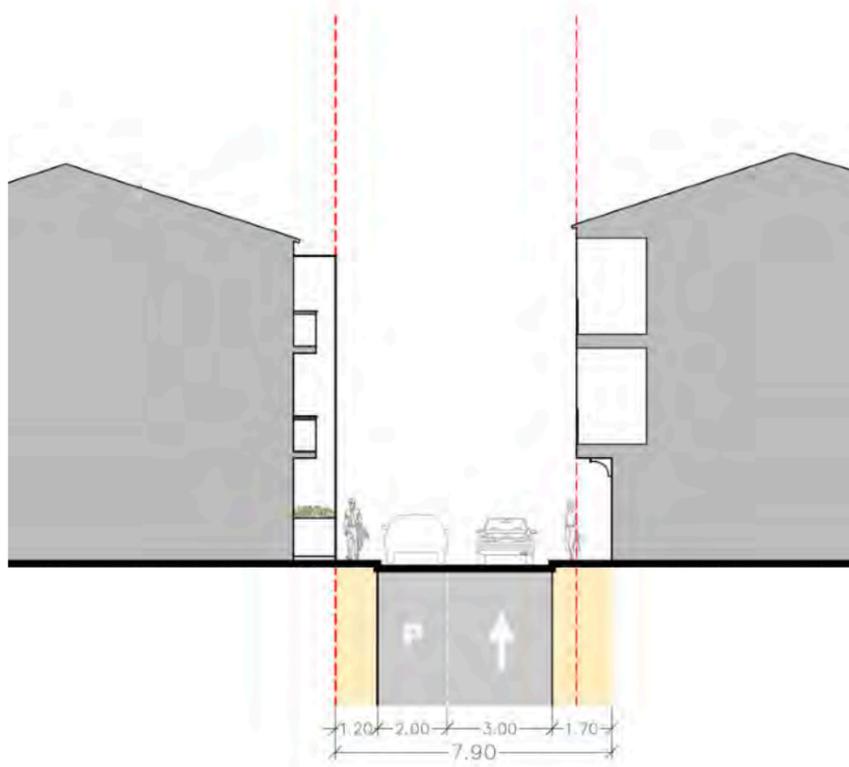
Propositions d'habitants :
 - Piétonniser les rues devant les écoles
 - Encourager les gens à accompagner leurs enfants à pied



4. CENTRALITÉ HISTORIQUE

Coupes de voies secondaires au rôle

1 Chemin du Pilou / Rue Maguelone



2 Avenue de Mireval

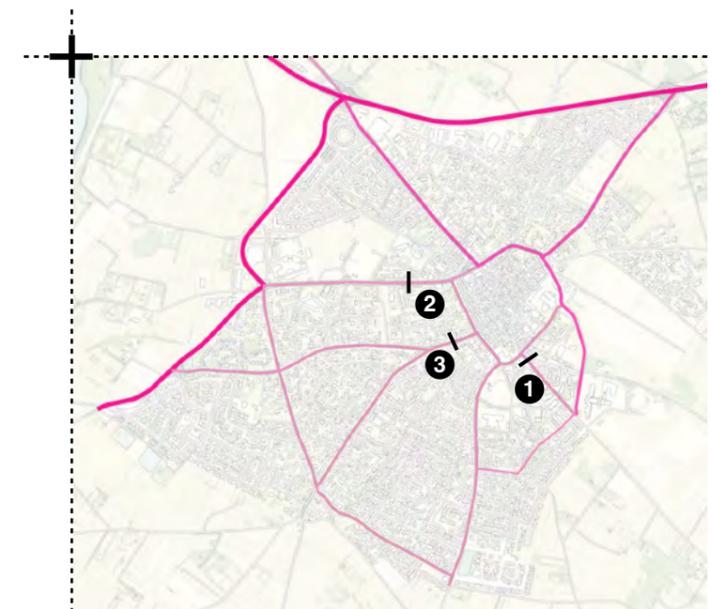


3 Boulevard des Salins



« Il faut mieux indiquer le Chemin du Pilou et la plage depuis le centre, les touristes se perdent !! »

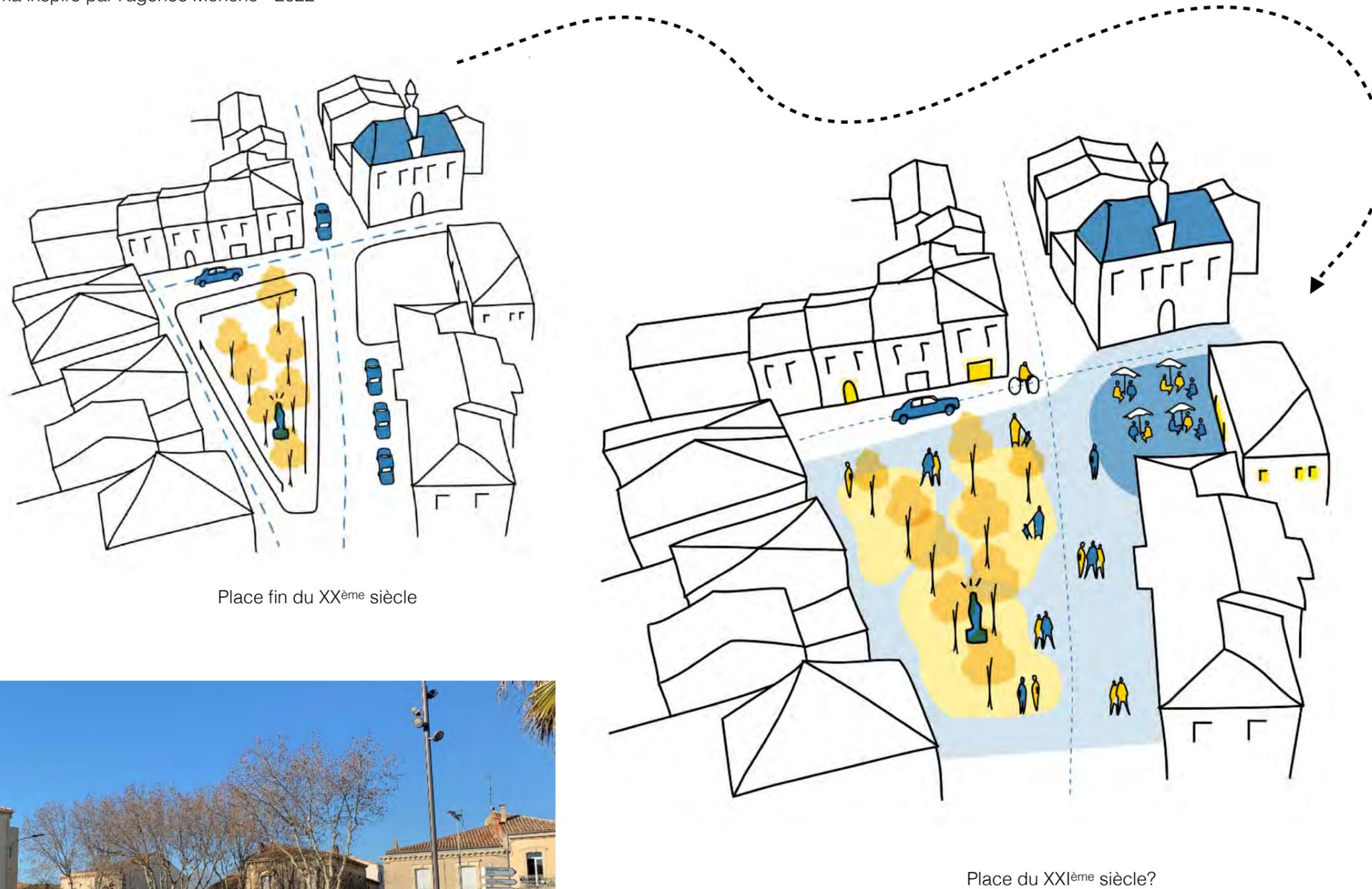
Propositions d'habitants :
- Mettre en place des limites de vitesses et des espaces partagés sur les axes structurants desservant le centre ville



4. CENTRALITÉ HISTORIQUE

Les enjeux pour le parvis de la Mairie et la Place des Héros

Schéma inspiré par l'agence Monono - 2022



Place fin du XX^{ème} siècle

Place du XXI^{ème} siècle?

« Il manque une place emblématique qui apporterait de la fierté aux Villeneuvois »

« Rafraîchir la Grand rue qui semble vieillotte et qu'on a laissé décrépir. »

Propositions d'habitants :
- Améliorer et sécuriser la cohabitation vélo / voiture / piétons, meilleure lisibilité (signalisation, marquage au sol...)

Parvis de la Mairie, Place des Héros

Linéaire de voies : **180 m**

Surface : **2 569 m²**

Part utilisée par la voiture: **1289m²** soit environ **50%**



Parvis de la Mairie, Place des Héros - Mai 2022



4. CENTRALITÉ HISTORIQUE

Les places de l'église et du marché



Places du marché et de l'église - Mai 2022

CONSTATS :

Une séquence d'espaces publics peu identifiable et phagocytée par le stationnement automobile qui limite tout à la fois la valorisation de l'Église et de ses abords et les usages traditionnels à toute place en centre ancien (circulation piétonnière, marchés, événements, terrasses de café et restaurants, ...) susceptibles de favoriser la qualité du cadre de vie et le développement d'activités commerciales intramuros; Le traitement et les aménagements de ces espaces publics sont le

reflet de leur usage actuel et donc peu qualitatif voire inexistants, contribuant à dévaloriser les fronts bâtis les délimitant et plus généralement l'image d'un centre historique potentiellement qualitatif.

L'axe de circulation traversant et prépondérant rue du chapitre / rue de la grenouillère ainsi que la circulaire rue Jean Vidal / rue du chapitre / place de l'église limite le développement potentiel de l'îlot du presbytère et de la séquence des places ;



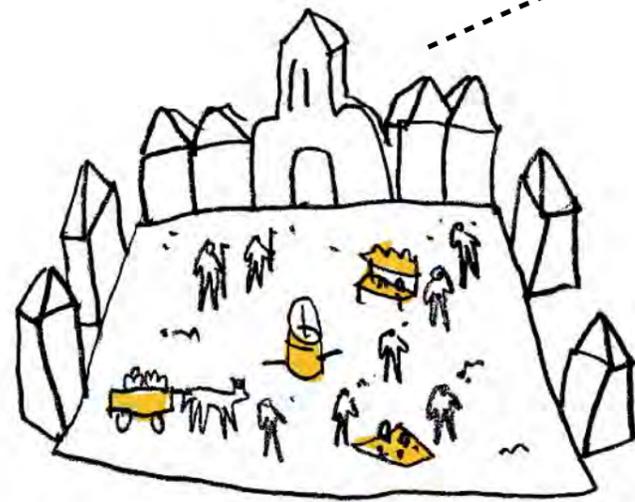
« On ne trouve pas facilement la place de l'Église si on ne connaît pas »



4. CENTRALITÉ HISTORIQUE

Les enjeux pour les places de l'église et du marché : Faire de la place !

Schéma produit par l'agence Monono - 2022



Place début du XIX^{ème} siècle



Place début du XX^{ème} siècle



Place fin du XX^{ème} siècle

« Il faudrait faire de la place de l'Église un vrai lieu d'échange, avec une fontaine, l'ouverture du jardin du presbytère, et un départ de randonnée »

« Il faudrait uniformiser les sols, ça manque de jolis pavés »

Propositions d'habitants :

- Moins de voitures, stationnement et plus de place pour les piétons, ralentir la circulation, limiter l'accès voiture aux riverains
- Un centre ville ombragé, calme et accueillant
- Sécuriser la sortie de la Grand Rue sur la place du marché



Place du XXI^{ème} siècle?

Place de l'Église et du Marché

Parcours piéton entre place du marché et belvédère : **165 m**

Surface : **2 933 m²**

Part utilisée par la voiture : **224 m²** soit environ **76,5 %**

Part perméable : **0%**

ENJEUX / OBJECTIFS :

Les intentions du projet de vie en centre ancien sont à affirmer ;
Les circulations véhiculaires sont à redéfinir dans un **projet de mobilité centre ancien plus global**, notamment en ce qui concerne l'axe rue du chapitre/rue de la grenouillère et les adjacentes (desserte local vs voie circulée) ;

Plus que des orientations, un **véritable projet de recomposition** de cette séquence d'espaces publics est à réaliser : **l'ancienne place du château** est susceptible de devenir une vraie **centralité publique** dans le cadre de vie Villeneuvois mais également une opportunité pour la création d'un secteur affirmé de nature urbaine ;

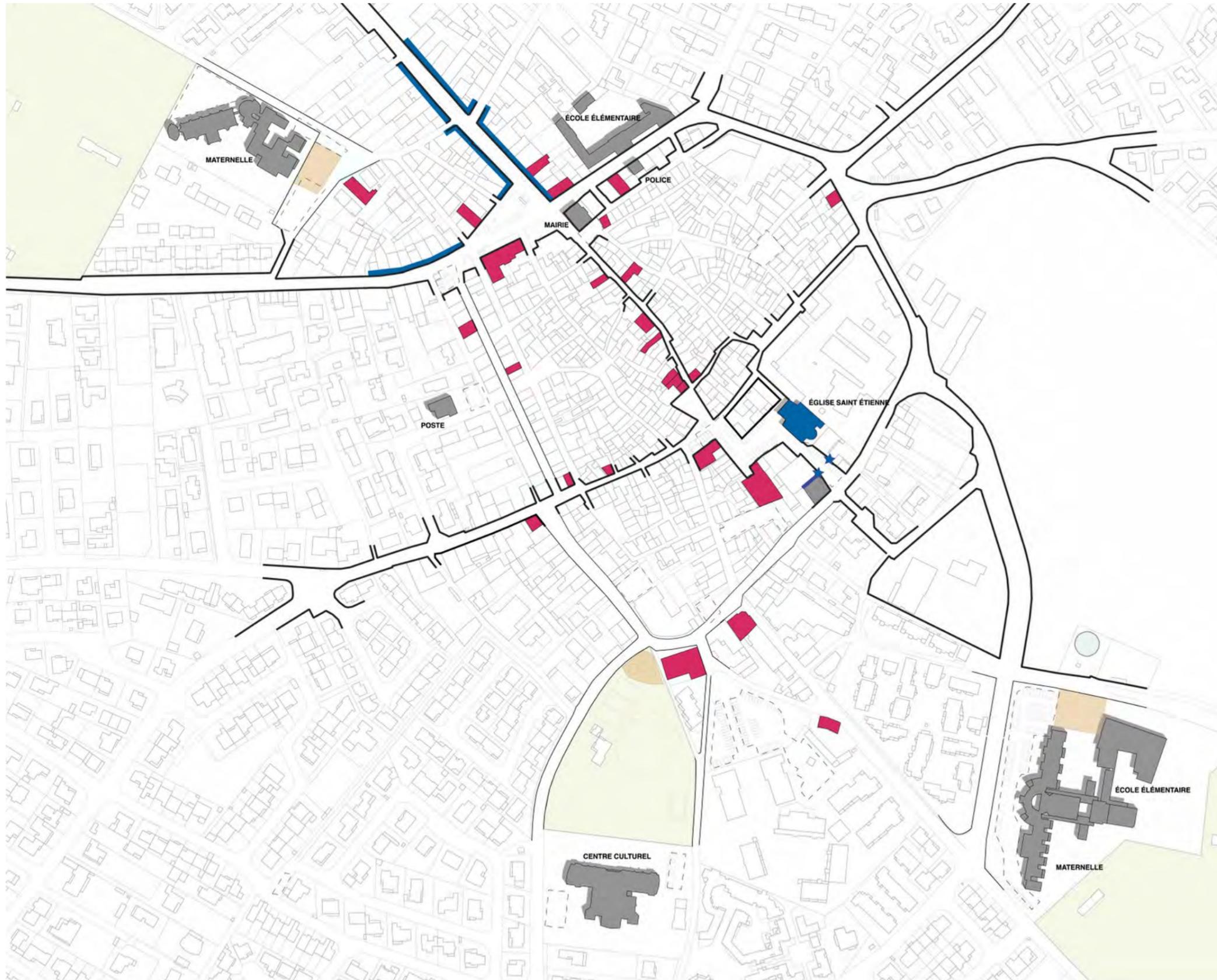
La programmation sur ces espaces dans le cadre de l'étude urbaine pourront opportunément venir nourrir une **future OAP du PLUi** ... Ou susciter le **lancement d'un concours sur ce projet de recomposition** pouvant opportunément donner un coup de projecteur sur le renouveau urbain Villeneuvois et donner une **forte lisibilité** à l'action municipale ;

L'**îlot du presbytère** doit **conserver son emprise et son enceinte** pour éviter une dilatation trop importante de l'espace non-bâti dans ce secteur de ville ;



4. CENTRALITÉ HISTORIQUE

Etat des lieux : ce qui existe, ce qui subsiste en 2022



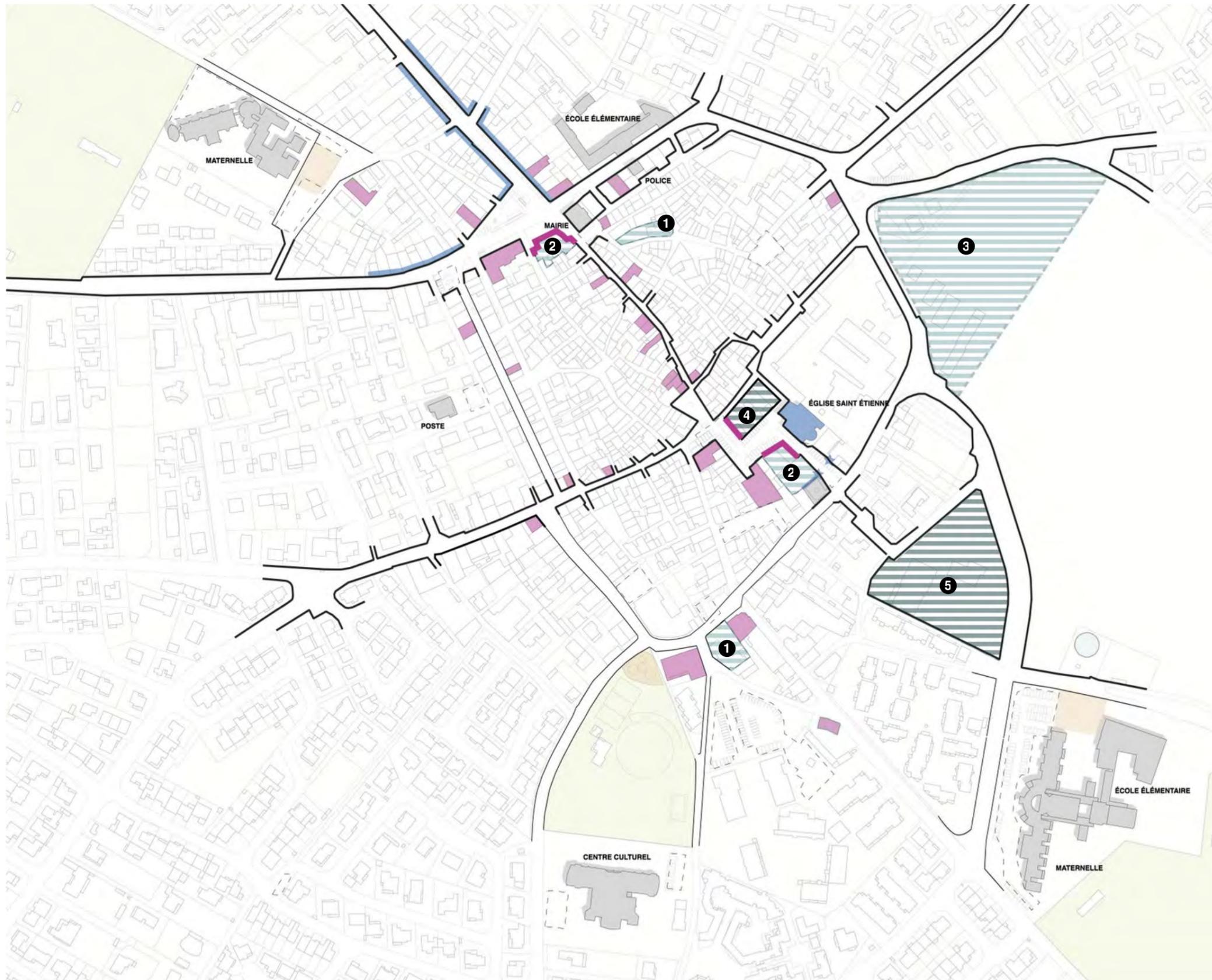
Légende

- VALEUR PATRIMONIALE
 - Patrimoine à mettre en scène
 - Façades patrimoniales à revaloriser
- OFFRE D'ÉQUIPEMENT
 - Équipements
 - Aires de jeux
 - Équipements extérieurs
- OFFRE COMMERCIALE
 - Commerces



4. CENTRALITÉ HISTORIQUE

Enjeux : potentialités, opportunités



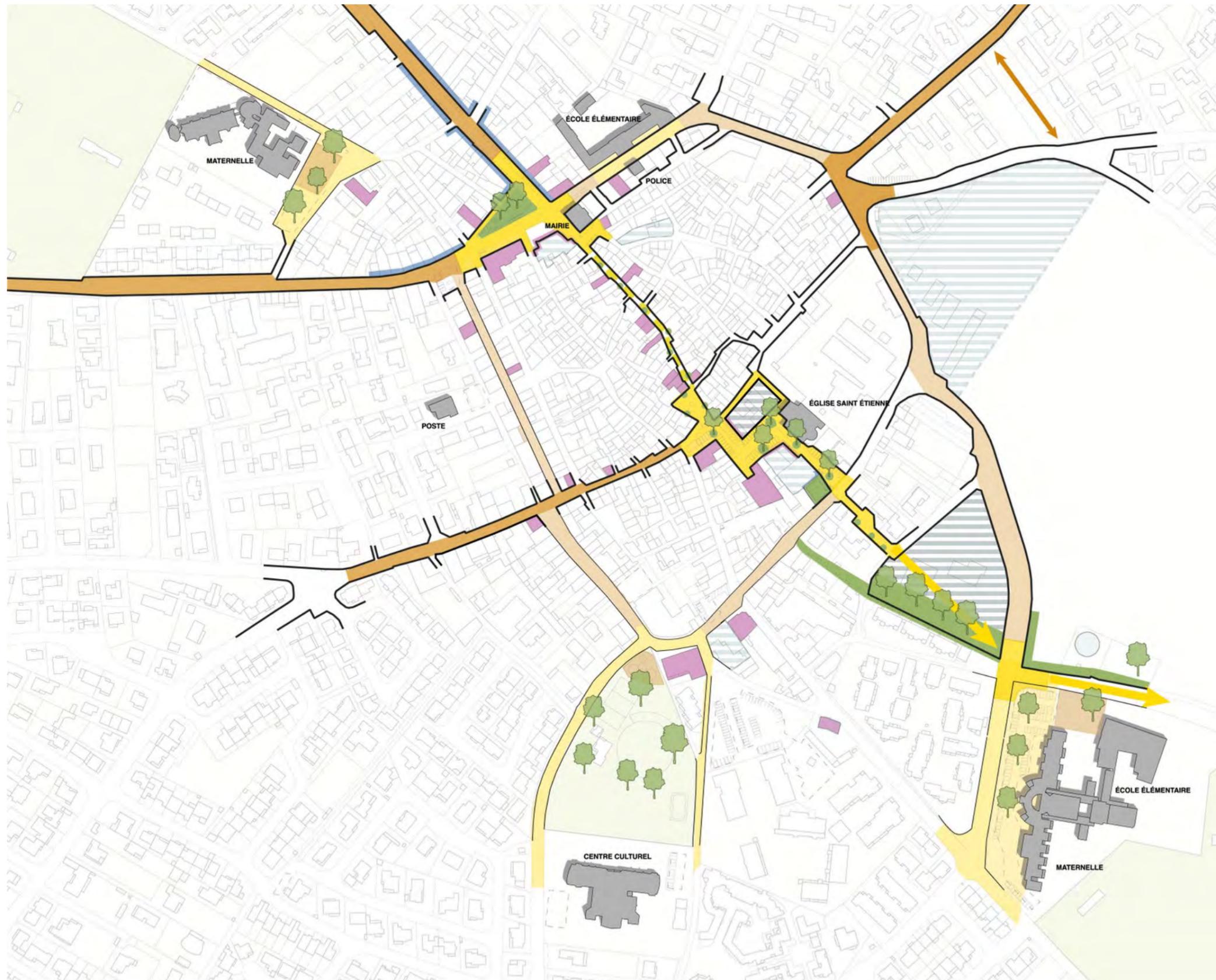
Légende

- POTENTIALITÉ PRIVÉE**
 - 1** Bâties vacants à réhabiliter en bâtiments de qualité
 - 2** Projet privé, opportunité à saisir pour réactiver l'offre commerciale
 - 3** Terrain privé stratégique à intégrer dans la réflexion sur le devenir de Villeneuve
- POTENTIALITÉ PUBLIQUE**
 - 4** Programmation mixte, socle actif, logements vacants et îlot activable du Presbytère !!
 - 5** Trésors/ réserve du projet de vie d'une centralité élargie
- POTENTIALITÉ DE SOCLES ACTIFS**
Commerces de proximité, services ou associations



4. CENTRALITÉ HISTORIQUE

Enjeux : Espace public, mobilité, ce qui relie !



Légende

ESPACES PUBLICS

- Renouvellement de l'espace public
- Réinvestissement léger des secondes
peaux des équipements
- Renaturation
- Plantations, îlots de fraîcheurs

MOBILITÉ

- Plan de circulation à adapter pour
apaiser les déplacements
- Travail sur la mobilité

Le stationnement est à régler





