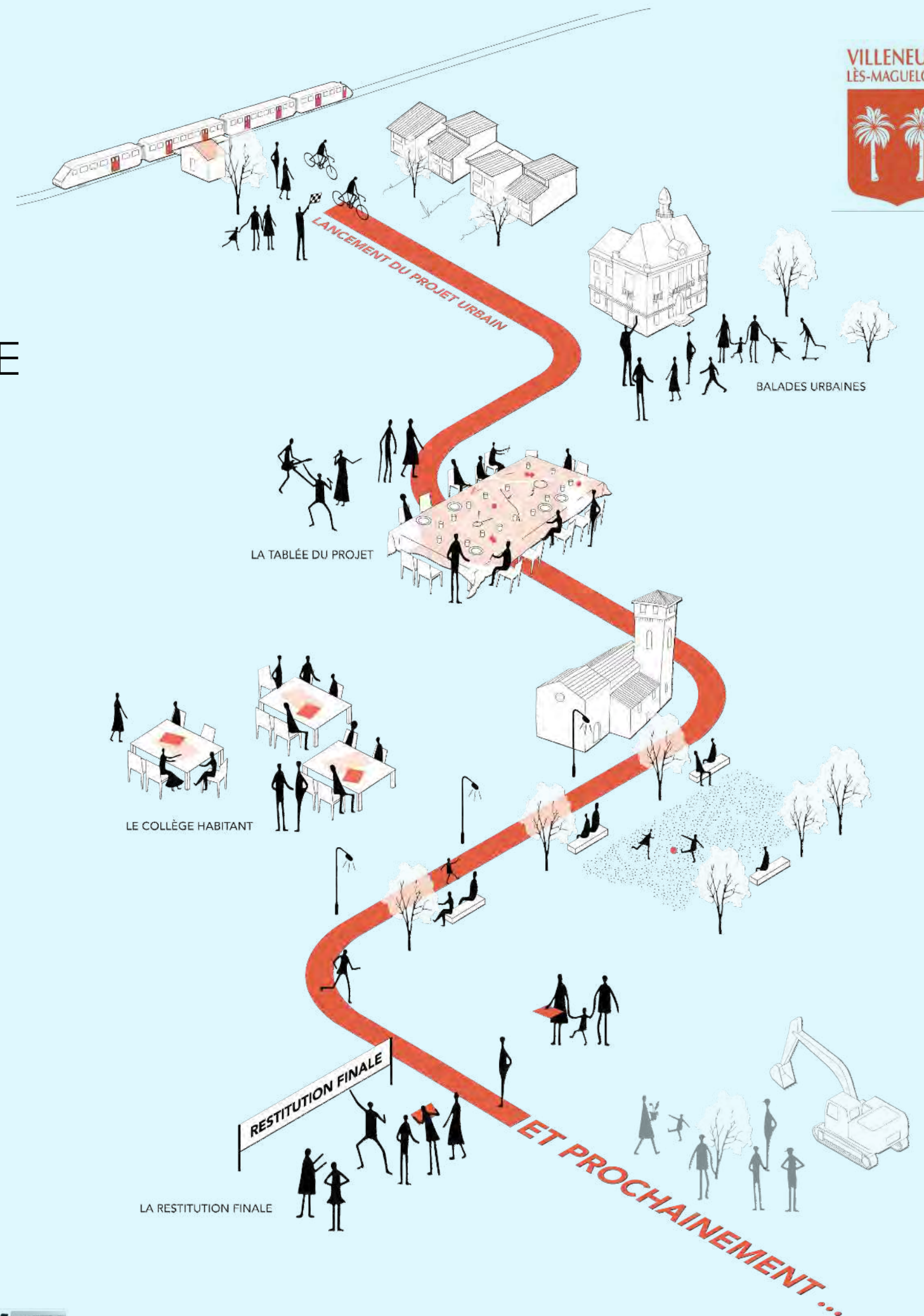




COMMUNE DE VILLENEUVE-LÈS-MAGUELONE

# ÉTUDE DE DÉFINITION URBAINE THÉMATIQUE ET SECTORIELLE

MARS 2022 à MARS 2023



## 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 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*

#### Poursuite et amplification de la co-production du projet :

- Un atelier du collège Habitant dédié aux grandes lignes du projet et au niveau d'ambition
- Rencontres avec des porteurs de projets

#### Fonctionnement urbain, espaces publics, réinvestissement urbain :

- Plan des mobilités et du stationnement
- Apaisement des espaces publics
- Renaturer et ombrager la ville

#### Mener la programmation ouverte d'un site à enjeux en parallèle de l'élaboration du projet

- Reconversion des anciens ateliers municipaux et urbanisme culturel

### Phase 3

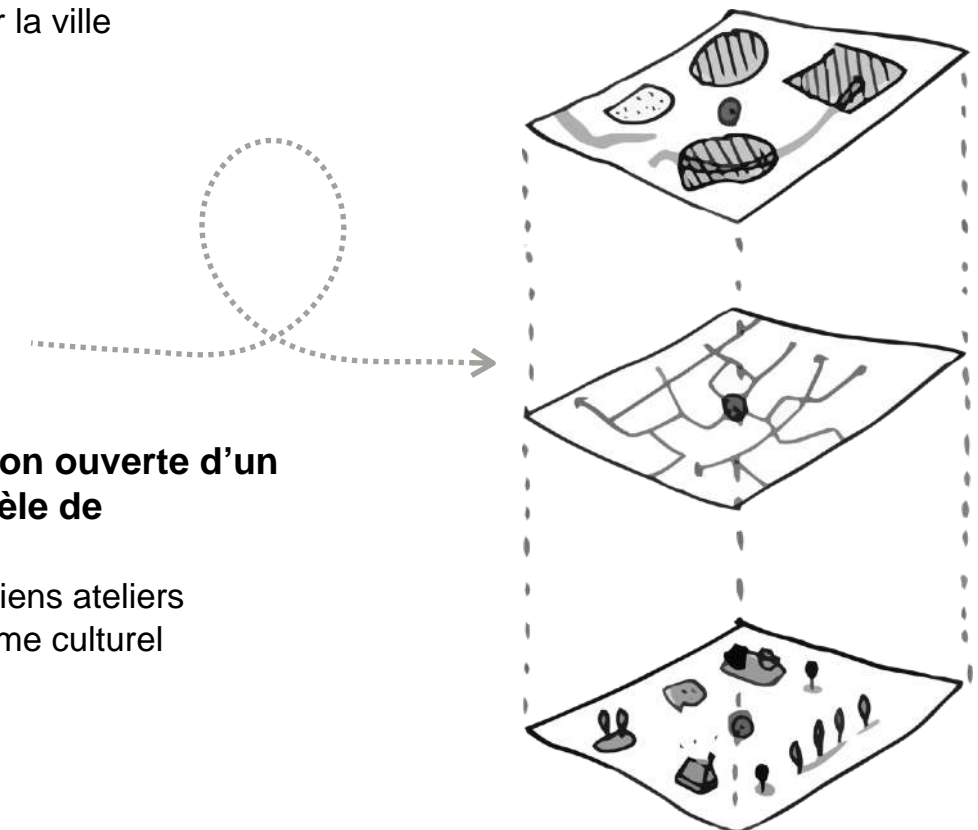
*Programmer et décliner les secteurs pré-identifiés*

#### 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.

#### Passage à l'opérationnel :

- 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



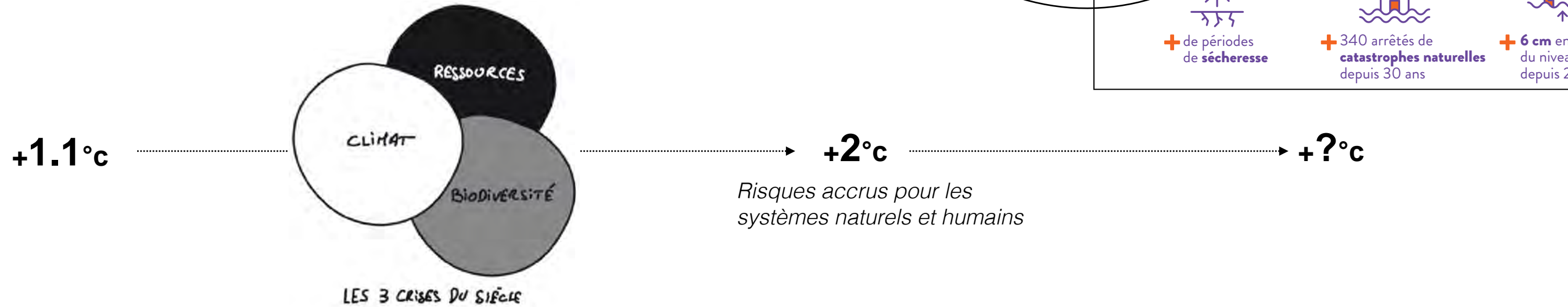
# ANTICIPER ET AGIR DANS L'INCERTITUDE

## Des constats métropolitains aux objectifs nationaux

**UN CHANGEMENT CLIMATIQUE DÉJÀ PERCEPTIBLE**

**Quelques constats locaux**

- + 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



**2022**      **2030**      **2040**      **2050**      ?

**445 m<sup>2</sup> artificialisés**  
en moyenne par habitants au niveau national

Consommation d'espace **divisée par 2**

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

**Zéro artificialisation nette**  
Au niveau de l'Occitanie

**Zéro artificialisation nette**  
Au niveau national

**Fin des ventes de véhicules**  
thermiques et hybrides

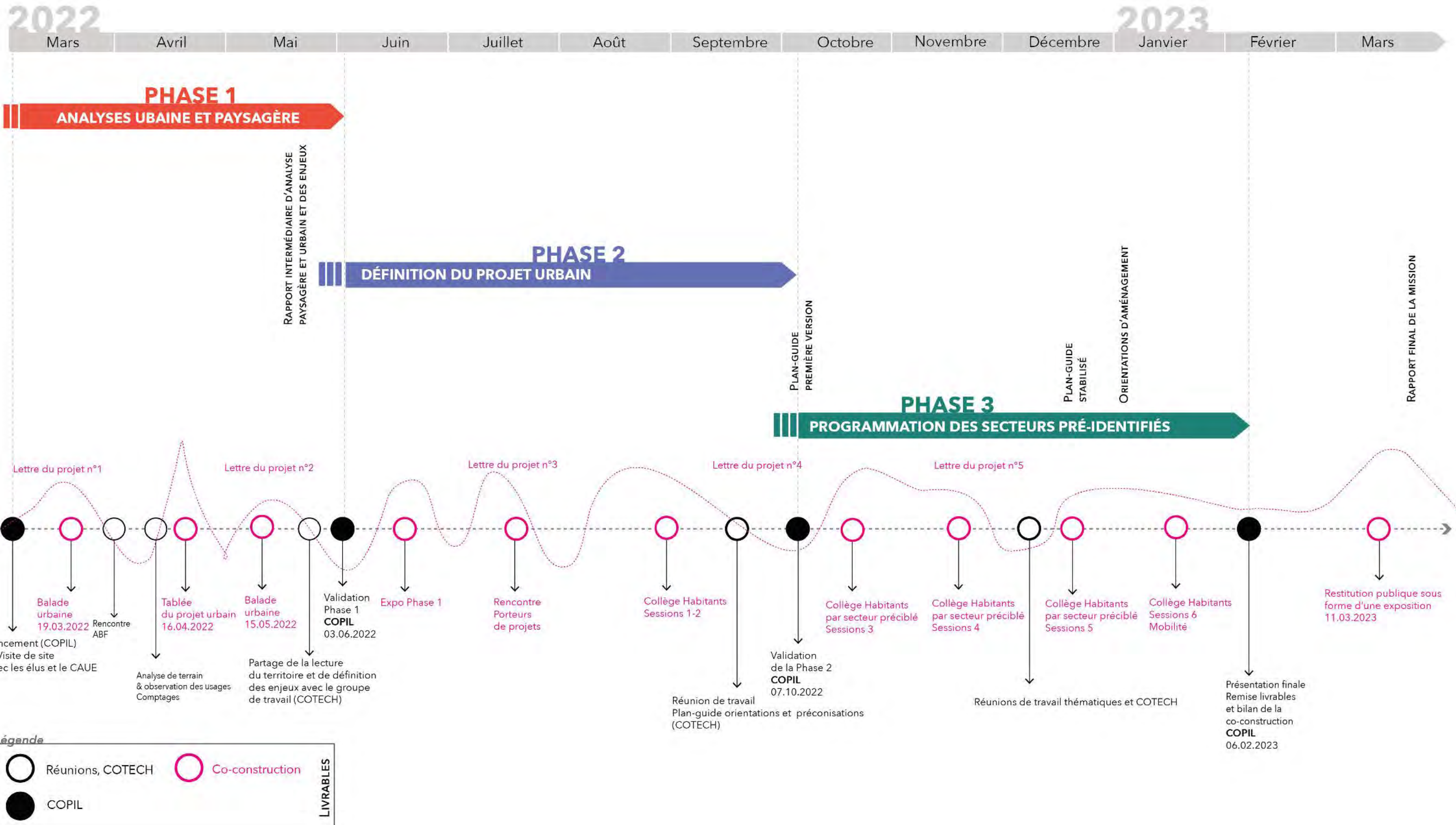
**10.5** tonnes de CO<sub>2</sub> par habitant

70% des émissions de CO<sub>2</sub> proviennent des transports, du chauffage et de l'alimentation

**2** tonnes de CO<sub>2</sub> par habitant

Sources : Rapport du GIEC AR6  
SRADDETT Occitanie

# DÉROULÉ DE LA MISSION



## PHASE 1

### ANALYSES URBAINE ET PAYSAGÈRE

PAGE 6

- 01. De la ville singulière à la ville générique
- 02. Des espaces publics fonctionnels, des équipements accueillants
- 03. Les limites de la croissance et les potentialités
- 04. Focus sur les secteurs
- 05. Enjeux

## PHASE 2

+ BILAN DE LA COPRODUCTION DU  
PROJET AVEC LES HABITANTS

### DÉFINITION DU PROJET URBAIN

PAGE 159

- 01. Des trajectoires possibles aux modes d'agir
- 02. La coproduction du projet avec les habitants
- 03. 3 axes pour définir le projet urbain

## PHASE 3

### PROGRAMMATION DES SECTEURS PRÉ-IDENTIFIÉS

PAGE 178

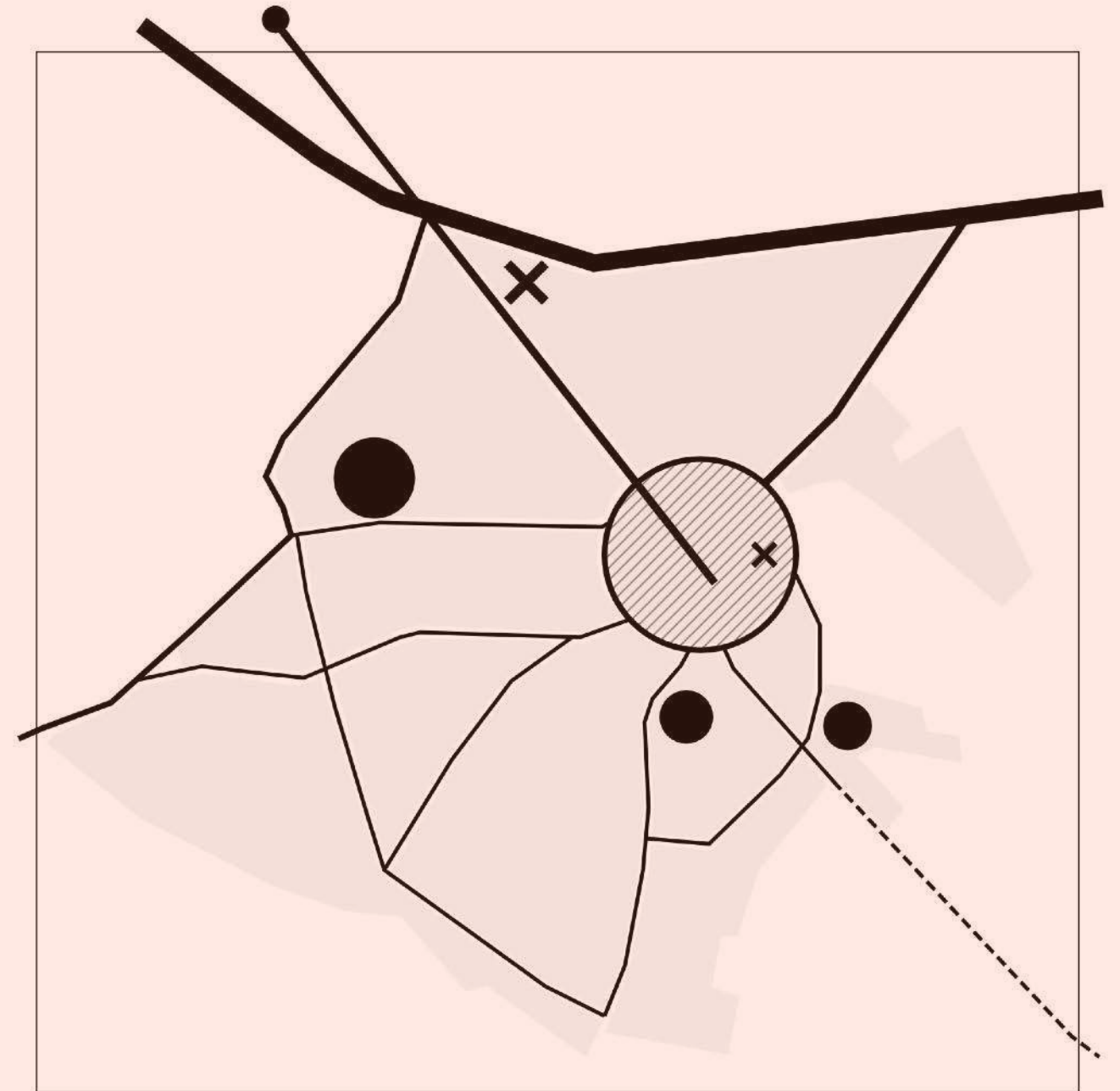
- 01. Évolution du Plan guide
- 02. Fonctionnement urbain et mobilités
- 03. Les secteurs de réinvestissement
- 04. Hors secteurs
- 05. Le Plan Guide et son déploiement

## COMMUNE DE VILLENEUVE-LÈS-MAGUELONE

# ÉTUDE DE DÉFINITION URBAINE THÉMATIQUE ET SECTORIELLE

### PHASE 1

#### ANALYSES URBAINE ET PAYSAGÈRE



## SOMMAIRE

### **01. De la ville singulière à la ville générique ... page 8**

- 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

### **02. Des espaces publics fonctionnels, des équipements accueillants ... page 37**

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

### **03. Les limites de la croissance et les potentialités ... page 87**

- La Loi Littoral
- 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

### **04. Focus sur les secteurs ... page 122**

- Secteur avenue de Palavas
- Secteur avenue de la Gare / Condamines
- Secteur Centre Historique

### **05. Enjeux ... page 155**

# 01 / DE LA VILLE SINGULIÈRE À LA VILLE « GÉNÉRIQUE »





# 01.1 / Permanences géographiques et grand paysage

# PERMANENCES GÉOGRAPHIQUES ET GRAND PAYSAGE

UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR LA PRÉSENCE DE L'EAU



- 1 Le noyau villageois
- 2a L'Estagnol
- 2b + les Salins + les roubines  
= système hydraulique lié à un effondrement karstique
- 3 La vallée de la Mosson
- 4 La ceinture 'agricole'
- A En bleu, zone inondable au PPRI

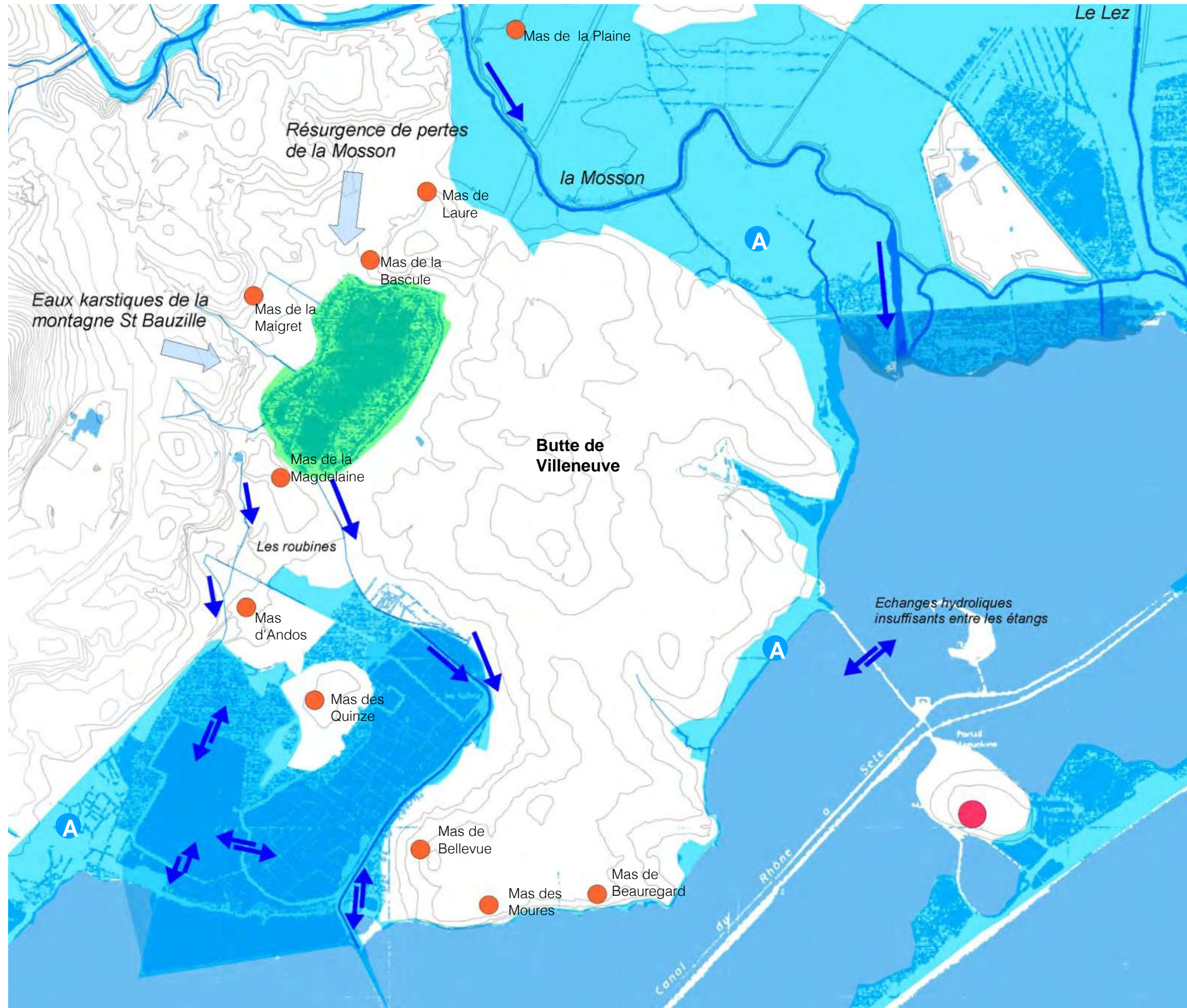
Le noyau villageois est compact et installé sur un léger relief. Autour, une ceinture d'espaces 'agricoles' (ou anciennement agricoles) qui crée une lisière avec territoire alentour marqué par la présence de l'eau :

- 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**.

# 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.

# 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.**

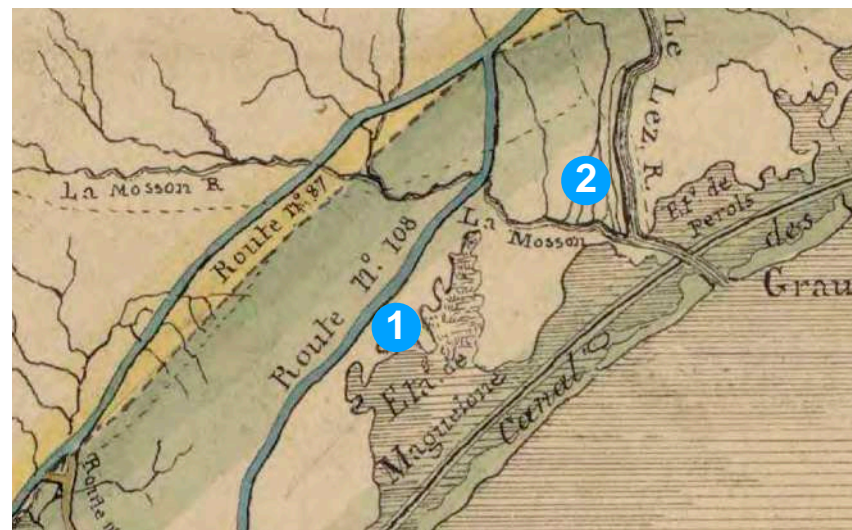
Ce rapport au territoire géographique et humain est assez unique à l'échelle de la Métropole, ici plus qu'ailleurs, **les seuils de la Ville sont importants au quotidien.**

# 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 Maguelone



Carte d'Etat Major 1866, source IGN.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la Mosson est encore formellement un affluent du Lez, et l'effondrement karstique (la doline) forme une continuité.

Le village de Villeneuve-lès-Maguelone 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.

# 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

# 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.

## PERMANENCES GÉOGRAPHIQUES ET GRAND PAYSAGE

UN VILLAGE COMPACT TRANSFORMÉ EN VILLE 'DIFFUSE'



1955, source IGN



2021, source IGN

La conquête vers l'extérieur (développement urbain) 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.



# PERMANENCES GÉOGRAPHIQUES ET GRAND PAYSAGE

## LA CEINTURE AGRICOLE ET NATURELLE

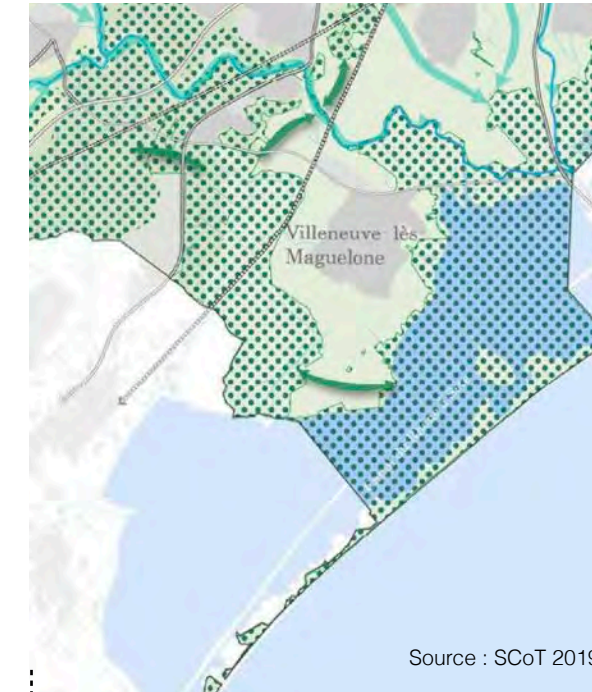


### La ceinture agricole



- Valoriser la diversité et les potentiels des sols agricoles
- Terres à forte valeur agricole (AOP, IIR, 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



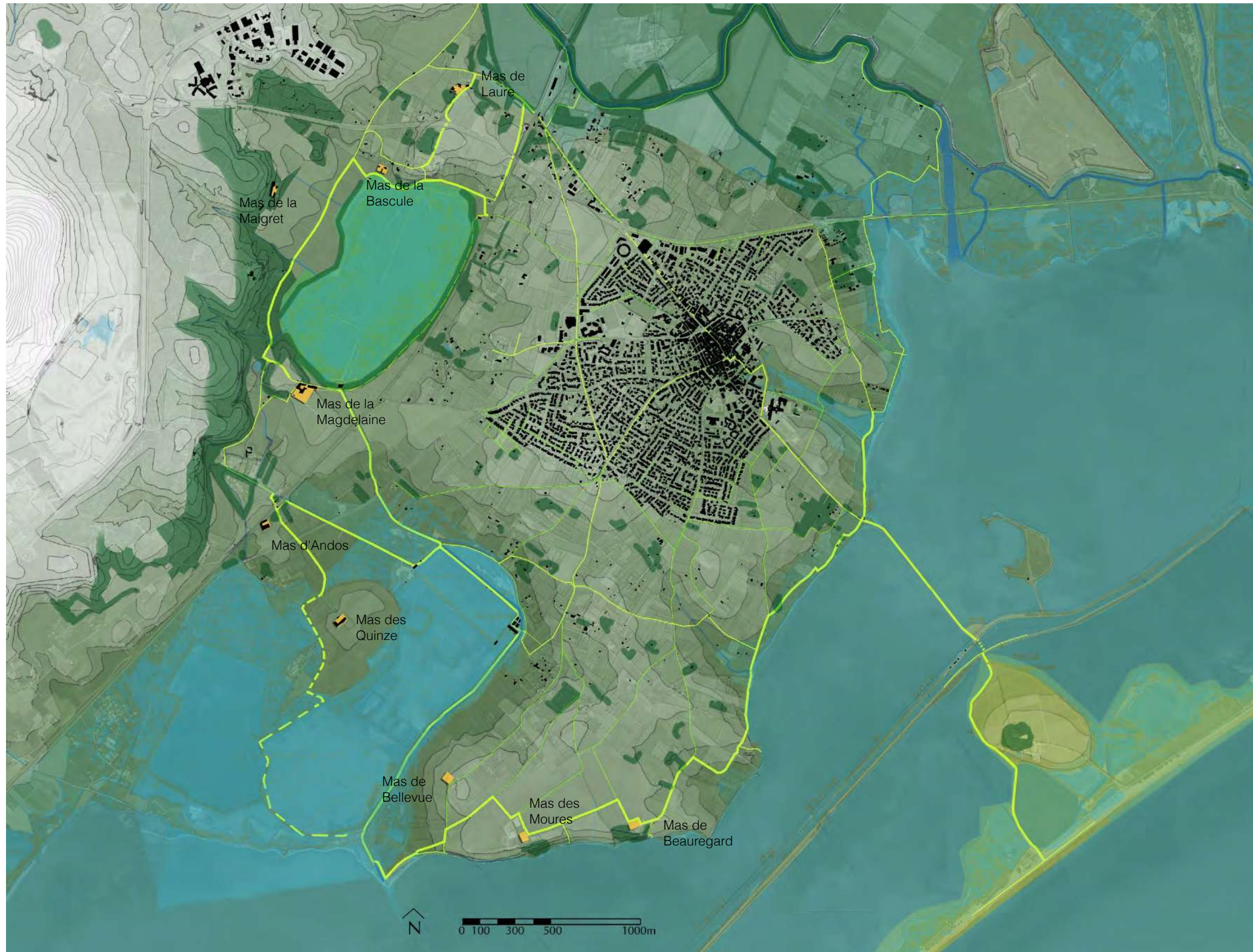
- Réservoir surfacique de biodiversité trame verte -P-
- Réservoir surfacique de biodiversité trame bleue -P-
- Réservoir linéaire de biodiversité trame bleue -P-
- Corridor écologique trame bleue -P-
- Corridor écologique trame verte -P-

### 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

## 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

# 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. »



# 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

# 01.2 / 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 bénéficie 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-Les-Maguelone (1790- 2017), Rémi EICHHORST, Irian GOOSSENS, CDG34, 2020

# 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



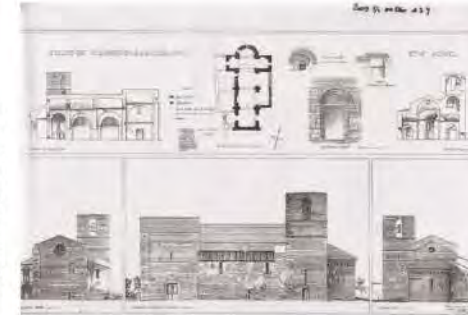
L'Église Saint Étienne



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



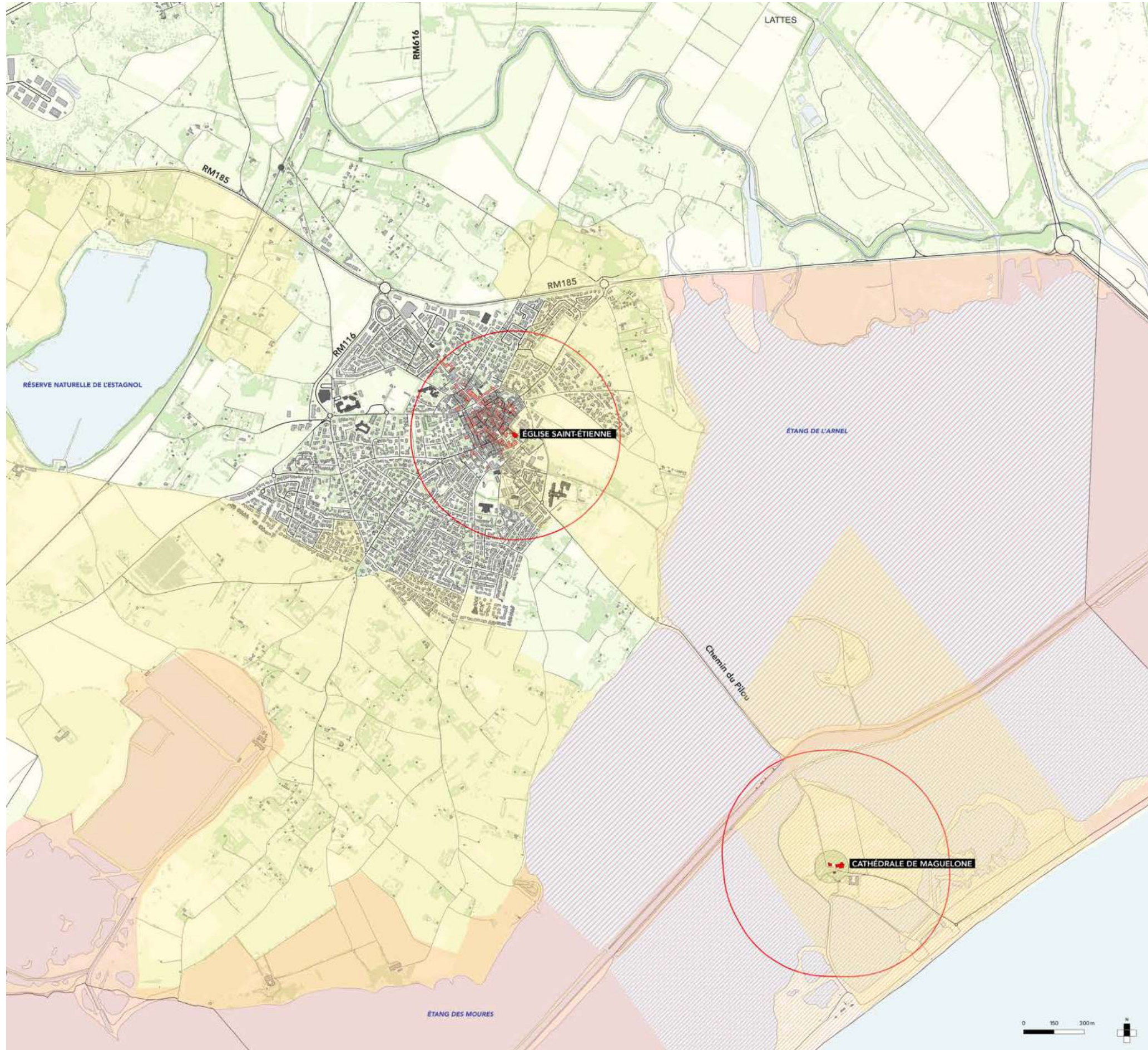
1822 Dessins de JM Amelin



1822 Cadastre Napoléonien

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

IDENTIFIER LES HÉRITAGES ENCORE EN PLACE POUR VALORISER LE RÉCIT COMMUNAL

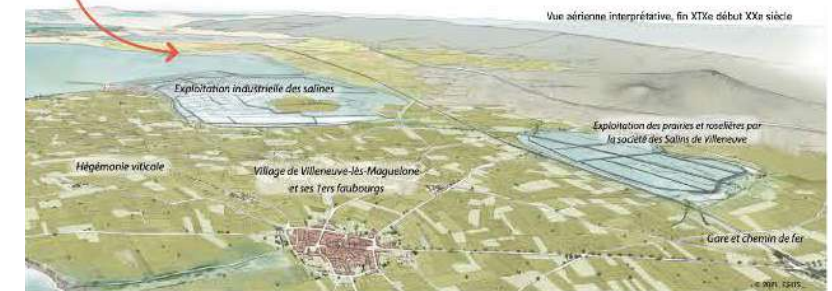


**Légende**

- 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 Mours	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



## Quelques vestiges notables



Base de rempart, parement en pierre de taille



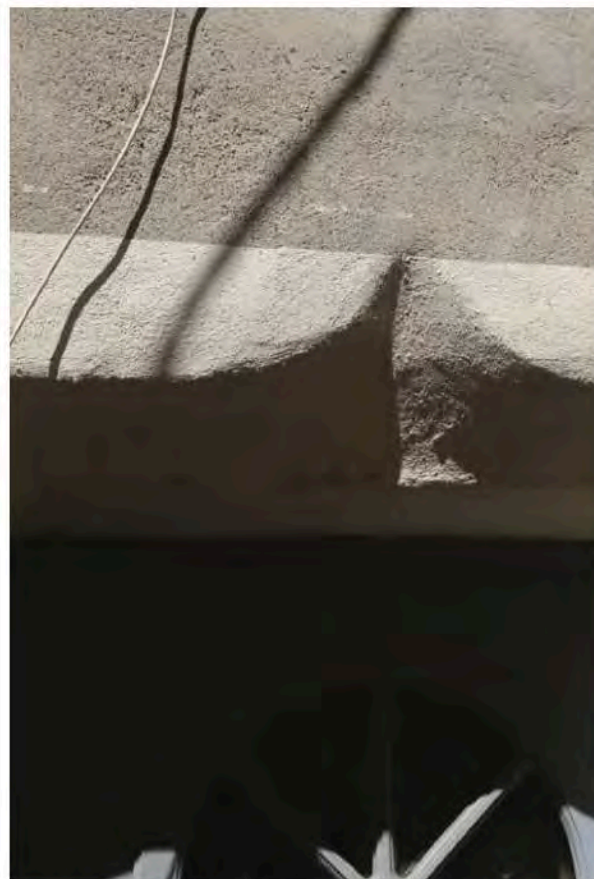
Rue des remparts, portion de rempart encore visible, arrachement

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

## IDENTIFIER LES HÉRITAGES ENCORE EN PLACE POUR VALORISER LE RÉCIT COMMUNAL



Passage Notre Dame, arrachement de l'ancienne porte



Linéaire 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

## IDENTIFIER LES HÉRITAGES ENCORE EN PLACE POUR VALORISER LE RÉCIT COMMUNAL

### Antérieur au XVII<sup>e</sup> 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

### XIX<sup>e</sup> siècle



Front bâti XIX<sup>e</sup> avenue de la gare avec succession de belles maisons de faubourg de type vigneronne

### XVII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle



Encadrement de fenêtre à arc surbaissé

### XX<sup>e</sup> siècle



Décors art nouveau peints et gravés 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

# 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



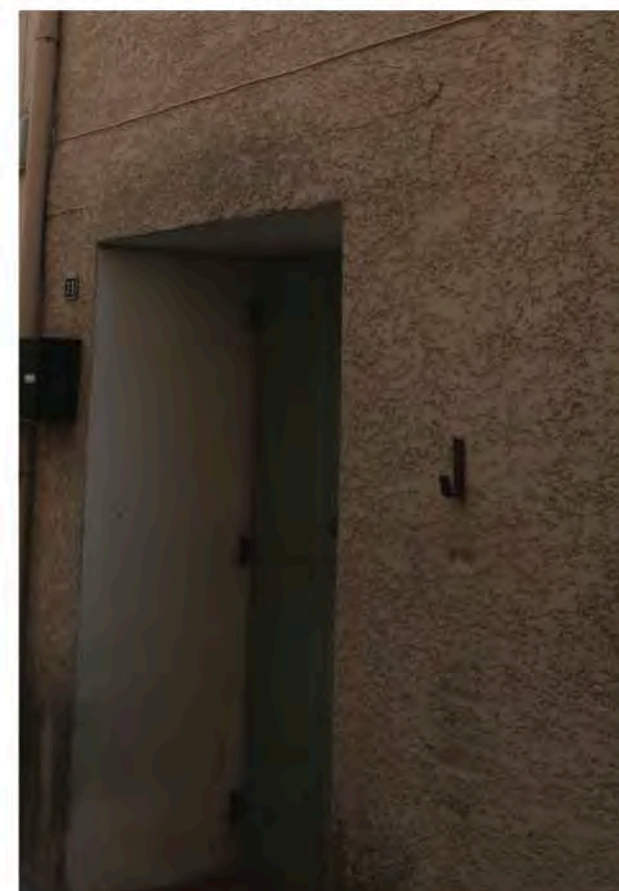
Descentes d'eaux usées en façade



Enduit en sur-épaisseur



Obturation de porte



Finition talochée écrasée d'enduit préformulé



Châssis de porte PVC / alu inadaptée à l'encadrement

# 01.3 / Les dynamiques à l'oeuvre

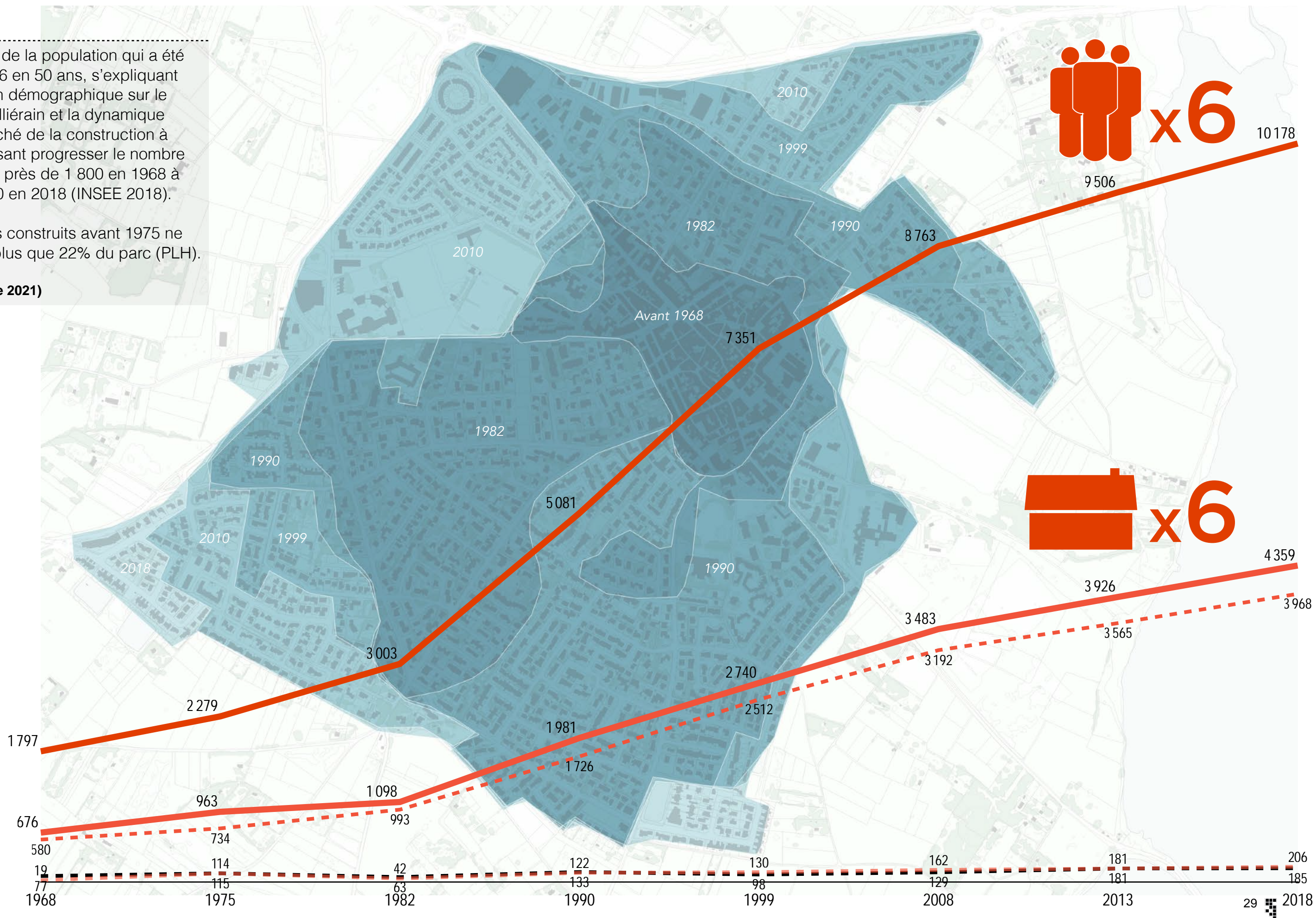
# LES DYNAMIQUES À L'OEUVRE

## 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 d'habitants 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)



# 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

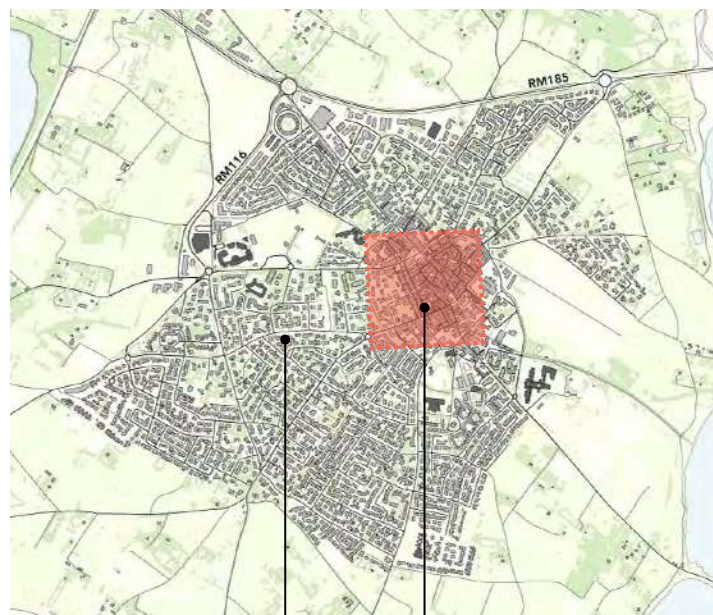
> **13,0 %** De taux de pauvreté

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



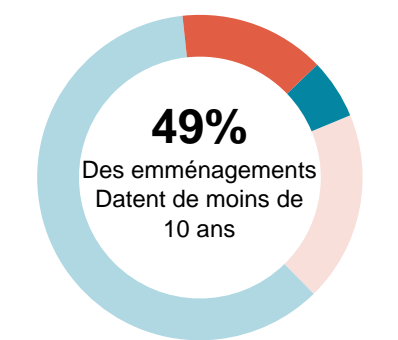
9021 habitants  
**86%** de la population  
**11,9%** de taux de pauvreté

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

2

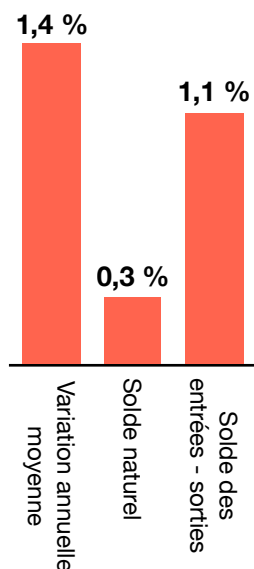
### Une population qui se renouvelle par une forte part des nouveaux arrivants...

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



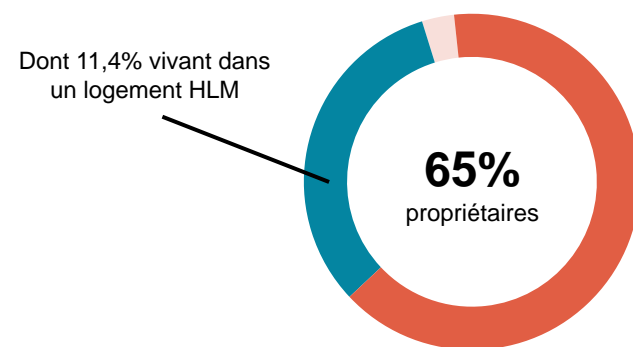
● Depuis moins de 2 ans  
● De 2 à 4 ans  
● De 5 à 9 ans  
● 10ans et plus

Indicateurs démographiques  
Source : INSEE 2021



### ... avec davantage de propriétaires

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



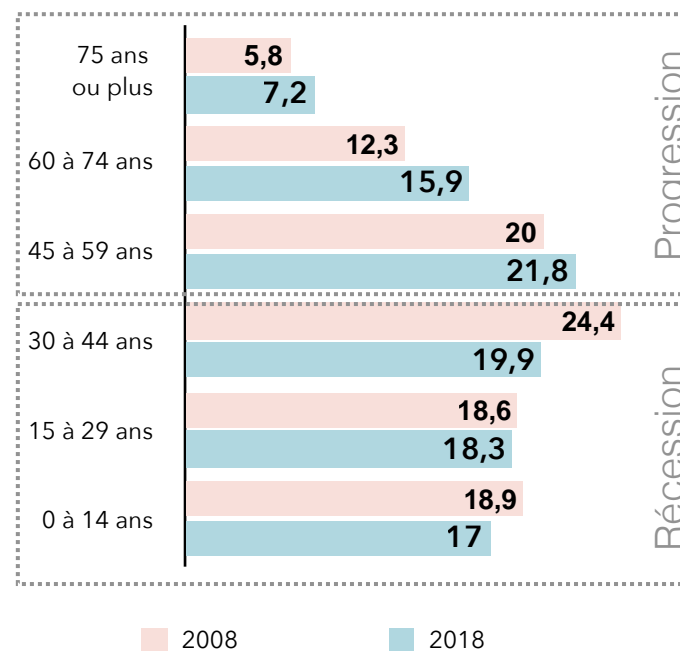
Dont 11,4% vivant dans un logement HLM

● Propriétaire  
● Locataire  
● Logé gratuitement

3

### Vers un vieillissement de la population...

Évolution de la population par grandes tranches d'âges  
Source : INSEE 2021



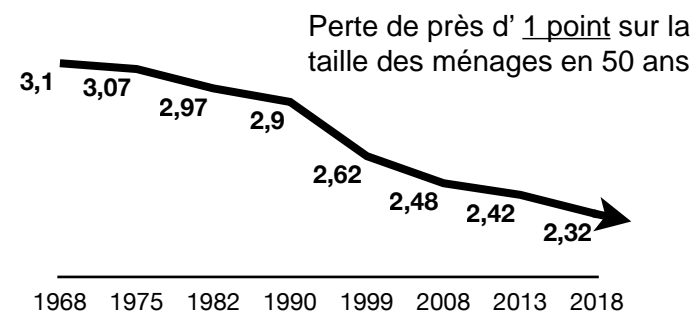
> **2,8%** D'évolution annuelle moyenne des 75 ans et plus 2010-2015

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

### ... et une réduction de la taille des ménages

> **30,6%** De ménages d'une personnes 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

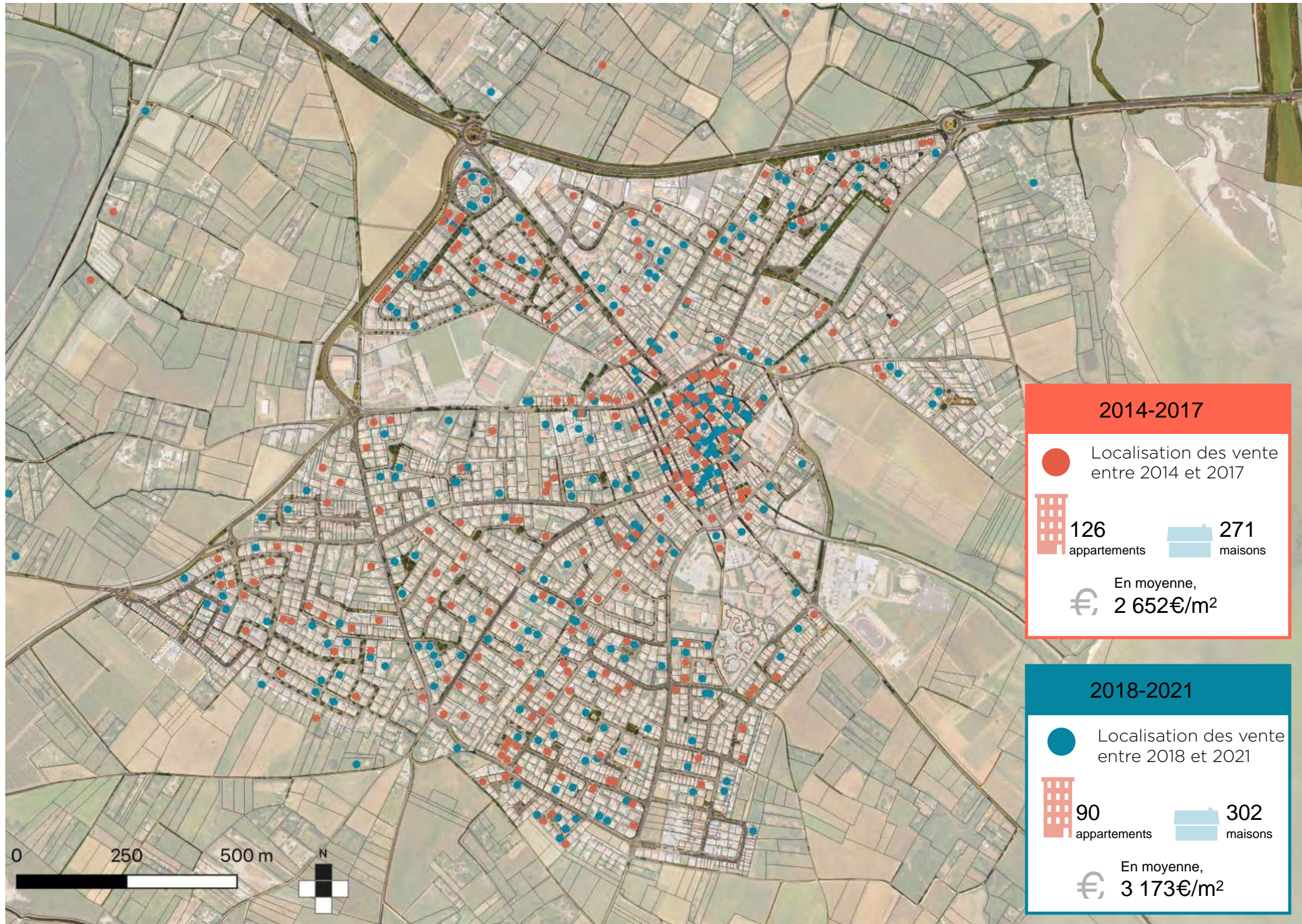
Le **caractère populaire et modeste du centre historique** « villageois » transparaît dans les données socio-démographiques

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

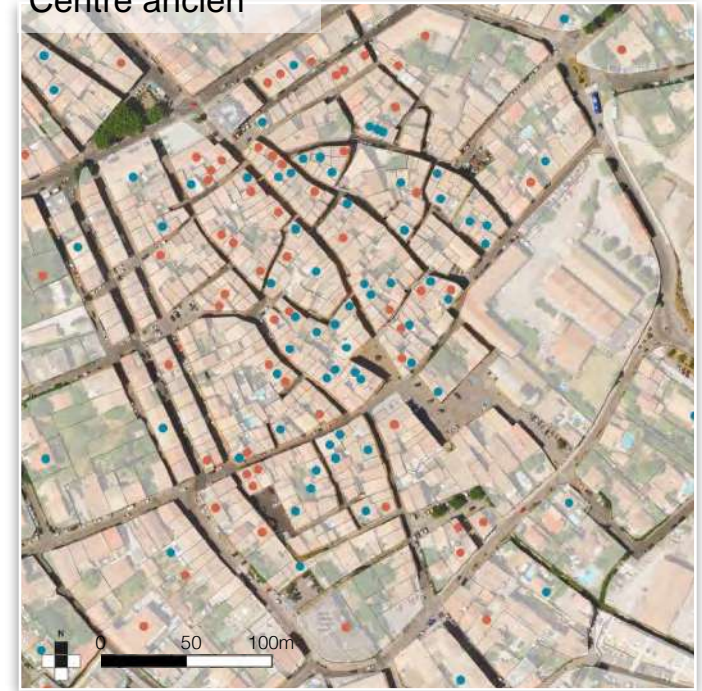
A contrario, la **médiane des revenus disponibles** est **supérieure à celle de la métropole**

# LES DYNAMIQUES À L'OEUVRE

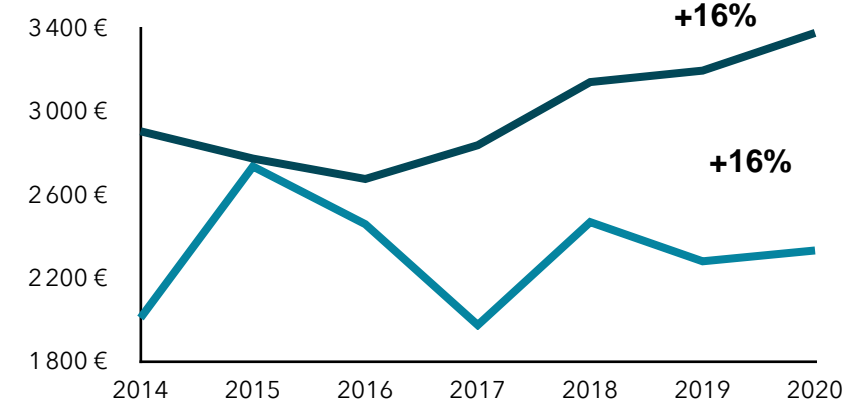
## LE MARCHÉ IMMOBILIER DE LA TRANSACTION



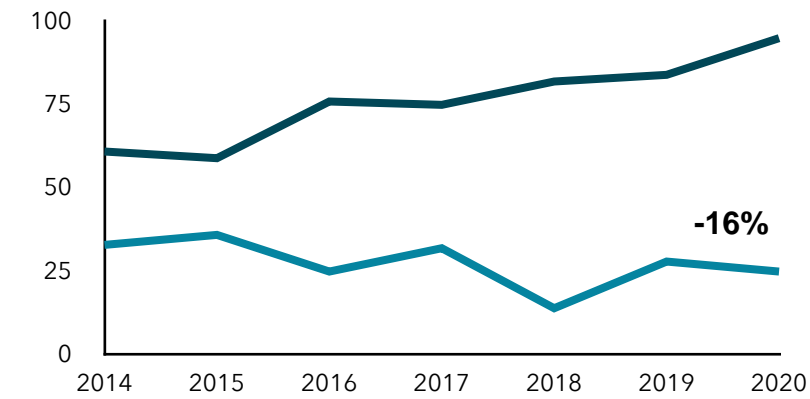
Centre ancien



Prix médian au m<sup>2</sup>



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 entraîne une **perte de capacité d'accueillir des ménages en début de trajectoire résidentielle**, notamment de jeunes ménages.

# 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 €/m<sup>2</sup>

15,8 €/m<sup>2</sup>



13,5 €/m<sup>2</sup>

12,5 €/m<sup>2</sup>

### Marché de la location

Prix médian des loyers

Selon l'ADIL\*\*



13,0 €/m<sup>2</sup>



11,3 €/m<sup>2</sup>

3 ménages sur 4

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

66%

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

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

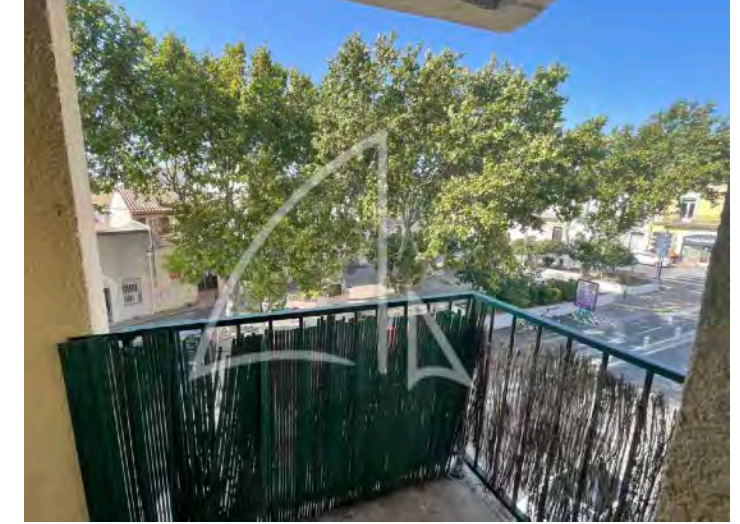
Type d'habitat	Nombre de pièces	Nombre d'enquêtes	Surface habitable moyenne	En € mensuel / m <sup>2</sup>			En € mensuel		
				Bas	Médian	Haut	Bas	Médian	Haut
Appartements	T1	856	27	14,6 €	16,4 €	18,6 €	400 €	435 €	480 €
	T2	1 560	43	12,0 €	13,4 €	14,8 €	522 €	563 €	606 €
	T3	947	65	10,5 €	11,5 €	12,5 €	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 m<sup>2</sup>  
970 € CC soit un loyer de 16 € / m<sup>2</sup>

Exemple d'appartement en centre ville à louer



F1 - 24 m<sup>2</sup>  
450 € CC soit un loyer de 19 € / m<sup>2</sup>

+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€/m<sup>2</sup> de différence (et jusqu'à 3 €/m<sup>2</sup> 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.

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

\*\* Prix du bien actuellement en location



# LES DYNAMIQUES À L'OEUVRE

## PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT ET LA 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			<b>424</b>

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

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**

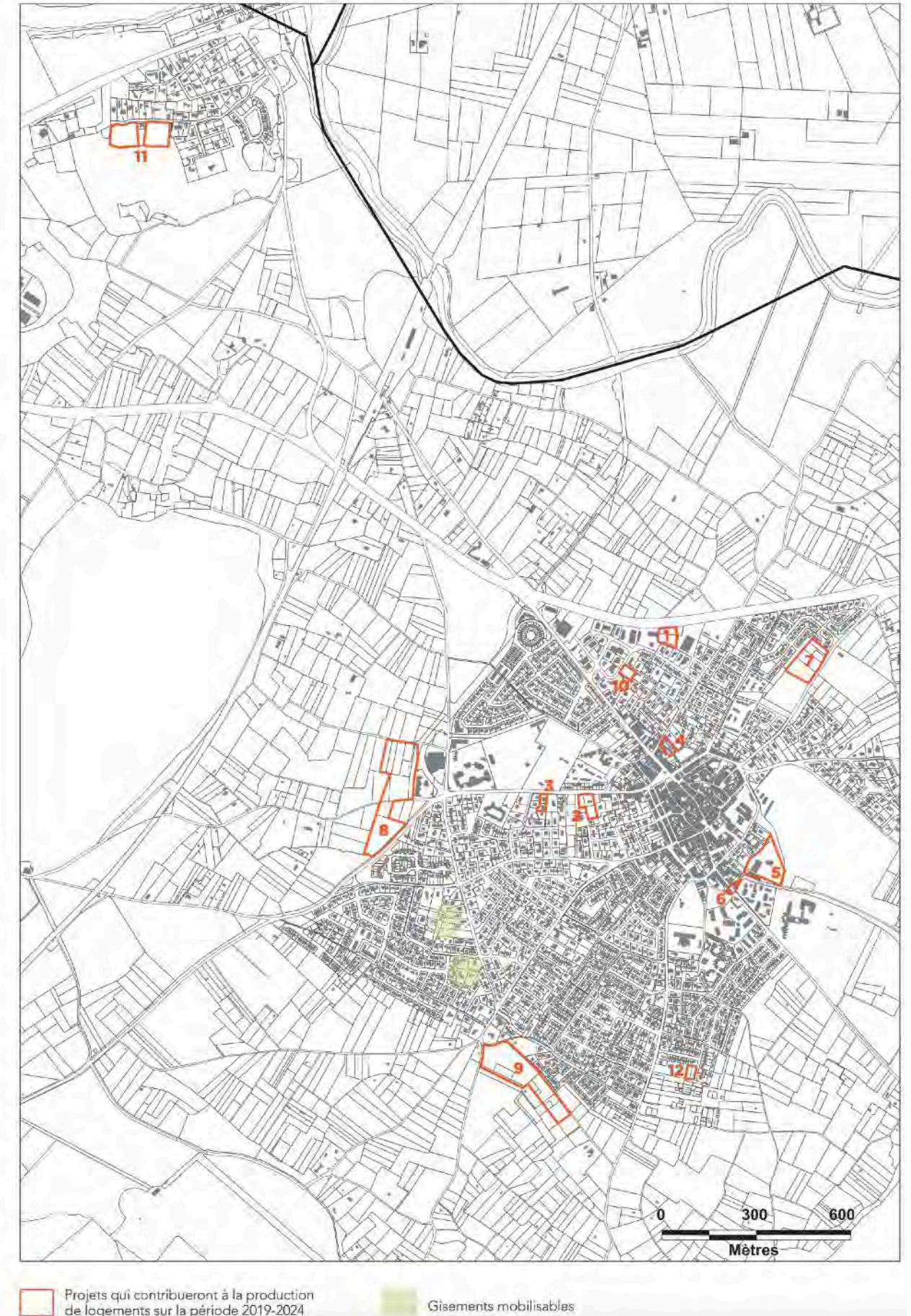
### Bilan prospectif à l'horizon 2024

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 :

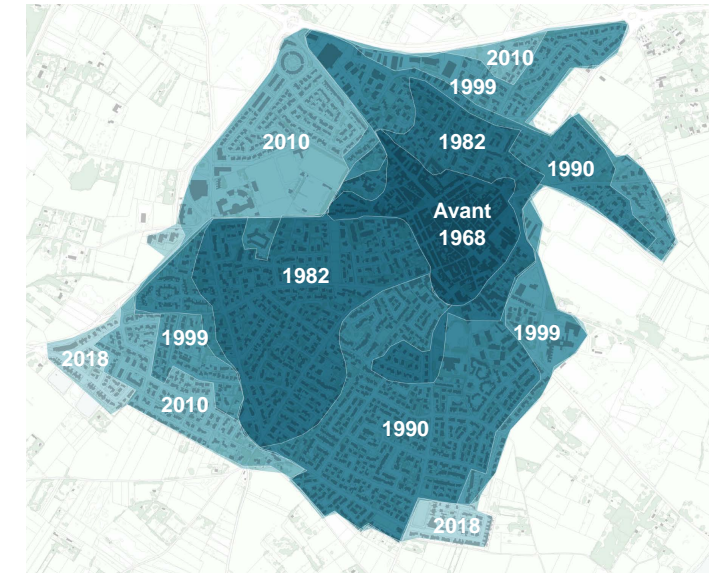
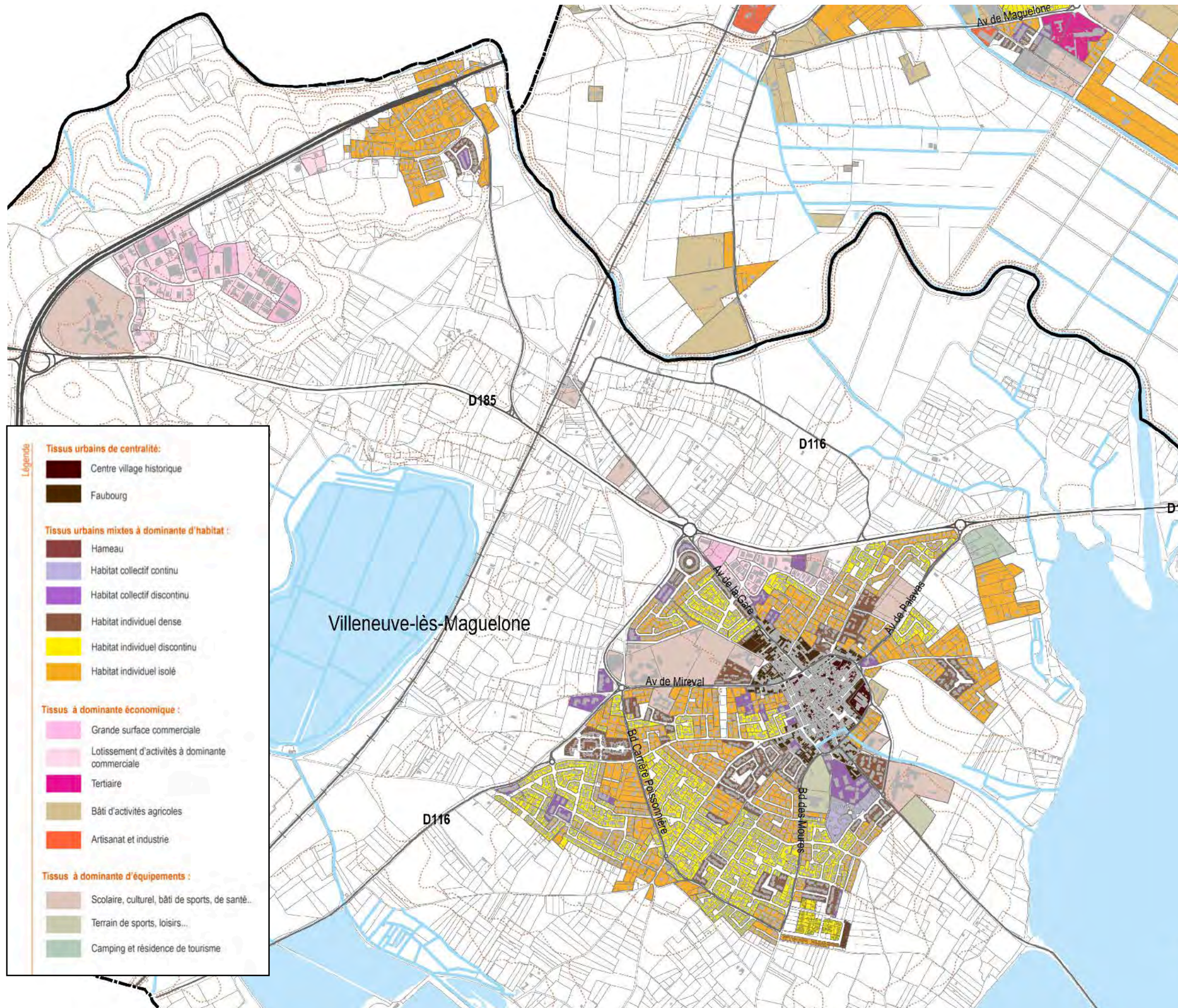
> **81% des objectifs de production de logements atteints**

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



# LES DYNAMIQUES À L'OEUVRE

## ANALYSE MORPHOLOGIQUE DES TISSUS URBAINS



Villeneuve-lès-Maguelone s'est maintenue 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).

# 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 apparait 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.

5

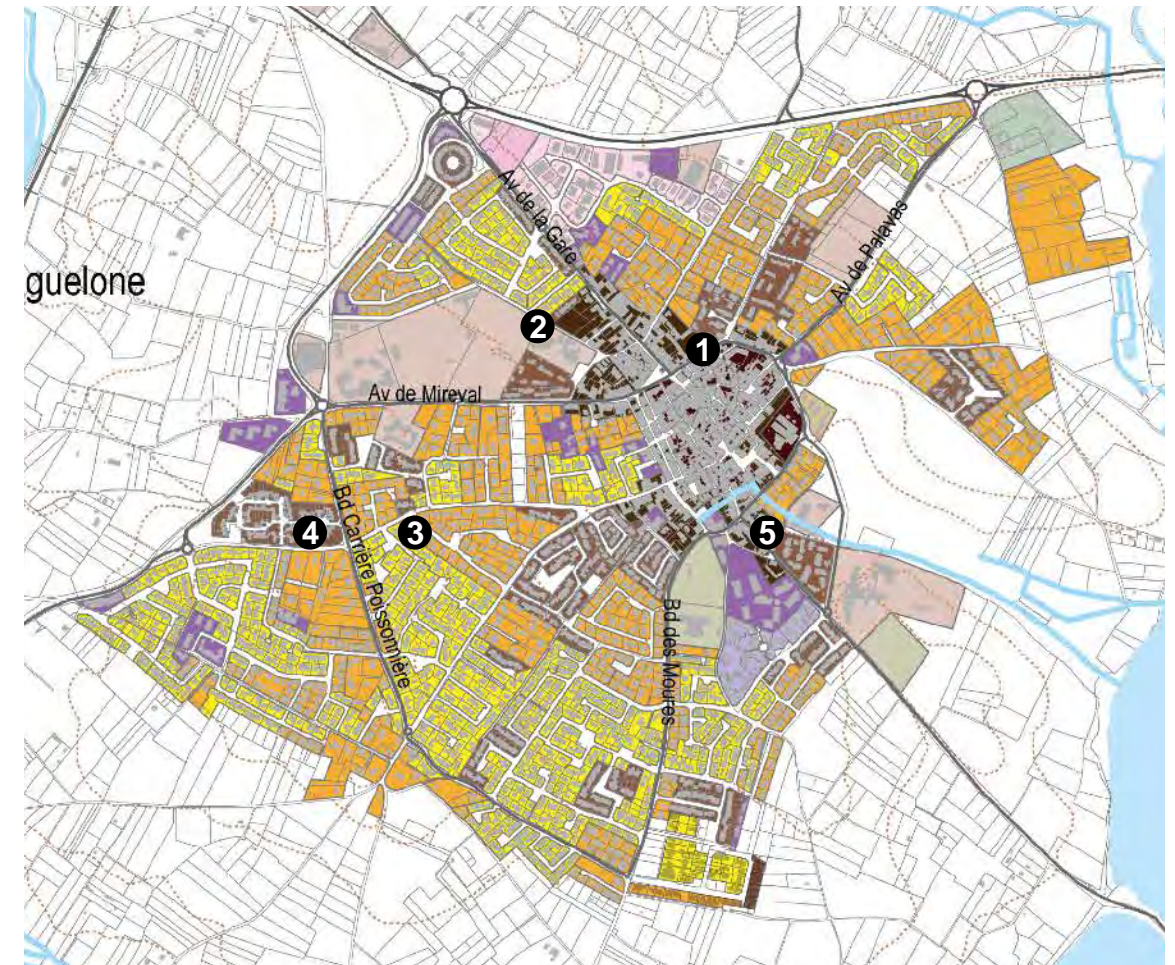


Habitat collectif

Quelques opérations ponctuelles de logements collectifs privés se sont développés 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

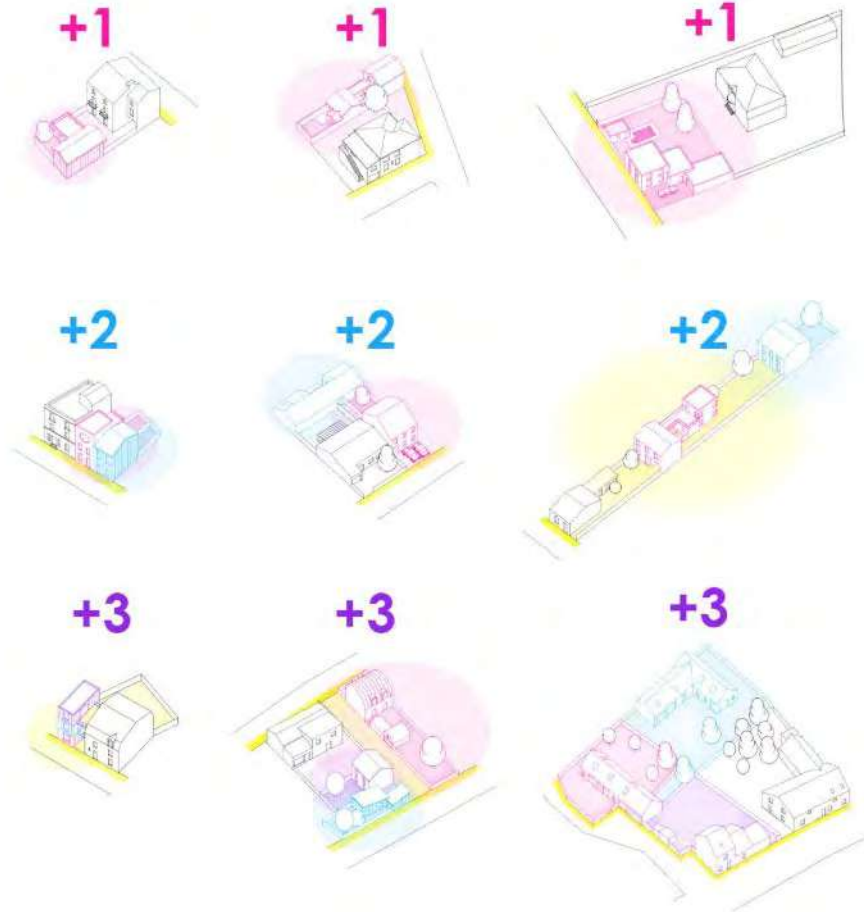
- Réhabilitation thermique par l'extérieur** et remise au norme des logements sur les résidences datant d'avant 1980
- Résidentialisation et requalification des espaces extérieurs privés



Source : PLUI, CAUE

## LES DYNAMIQUES À L'OEUVRE

TISSUS URBAINS DITS « GÉNÉRIQUES »



Enjeux

**Encadrement des potentiels de densification** de ses tissus pavillonnaires pour conserver une harmonie tout en permettant la production d'une nouvelle offre de logements sans étalement et connectée aux infrastructures existantes.

Un potentiel identifié d'une trentaine de logements intermédiaires ou individuels dans ce tissu pavillonnaire

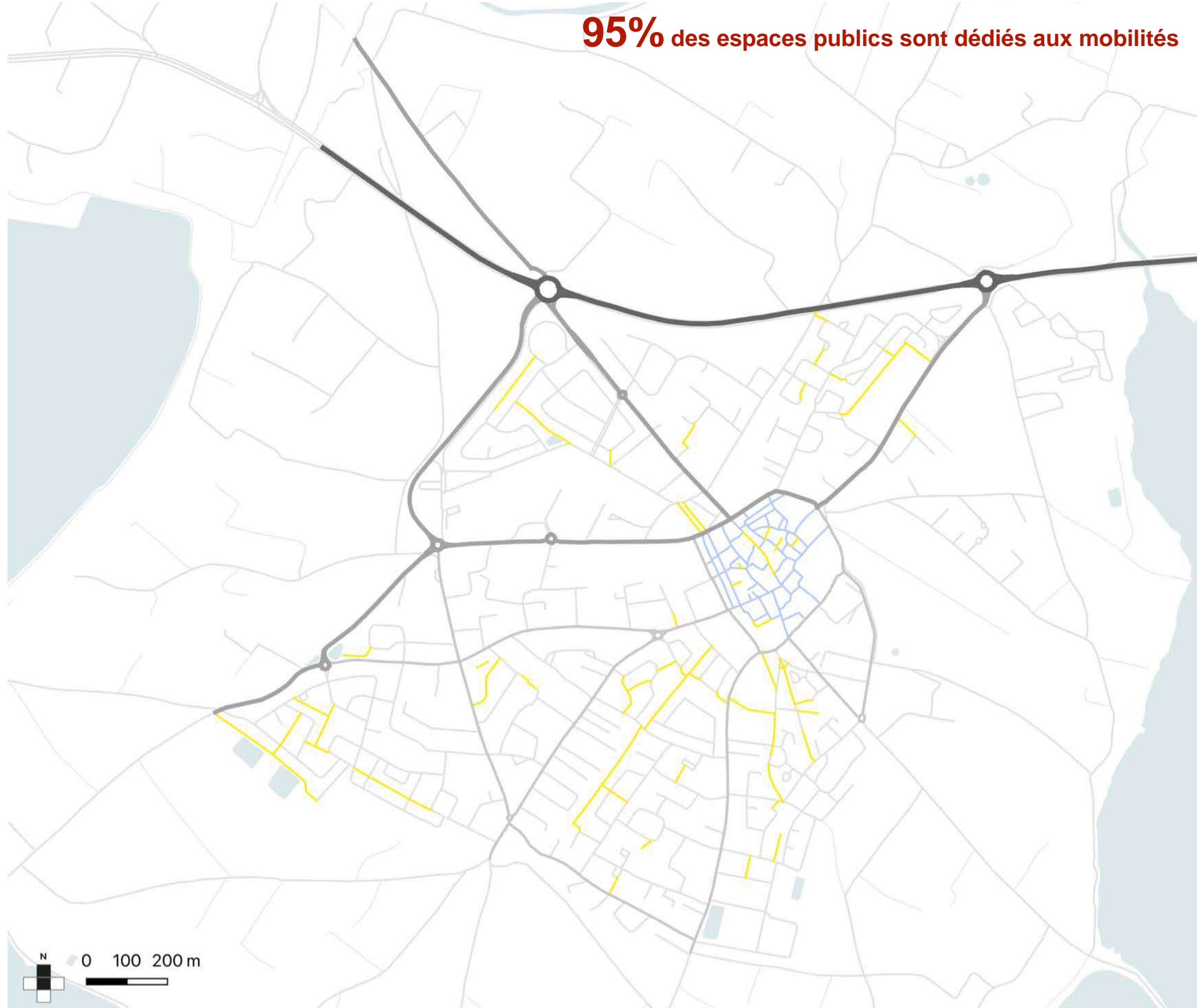
# 02 / DES ESPACES PUBLICS FONCTIONNELS, DES ÉQUIPEMENTS ACCUEILLANTS

# 02.1 / Centralité, polarités et proximités

# 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<sup>2</sup>)
- Rues piétonnes 4,8 km (14400 m<sup>2</sup>)
- Rues structurantes et secondaires 8,9 km (71200 m<sup>2</sup>)
- Rues pavillonnaires 31,5 km (252000 m<sup>2</sup>)
- + Pont de Villeneuve, ZAC Charles Martel 6,1 km ( 36 600 m<sup>2</sup>)

Total \* : 54,4 km de voies

386 600 m<sup>2</sup> dédiés à la mobilité

Nb habitant ( INSEE 2018 ) :  
10178

Soit 37,9 m<sup>2</sup>/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

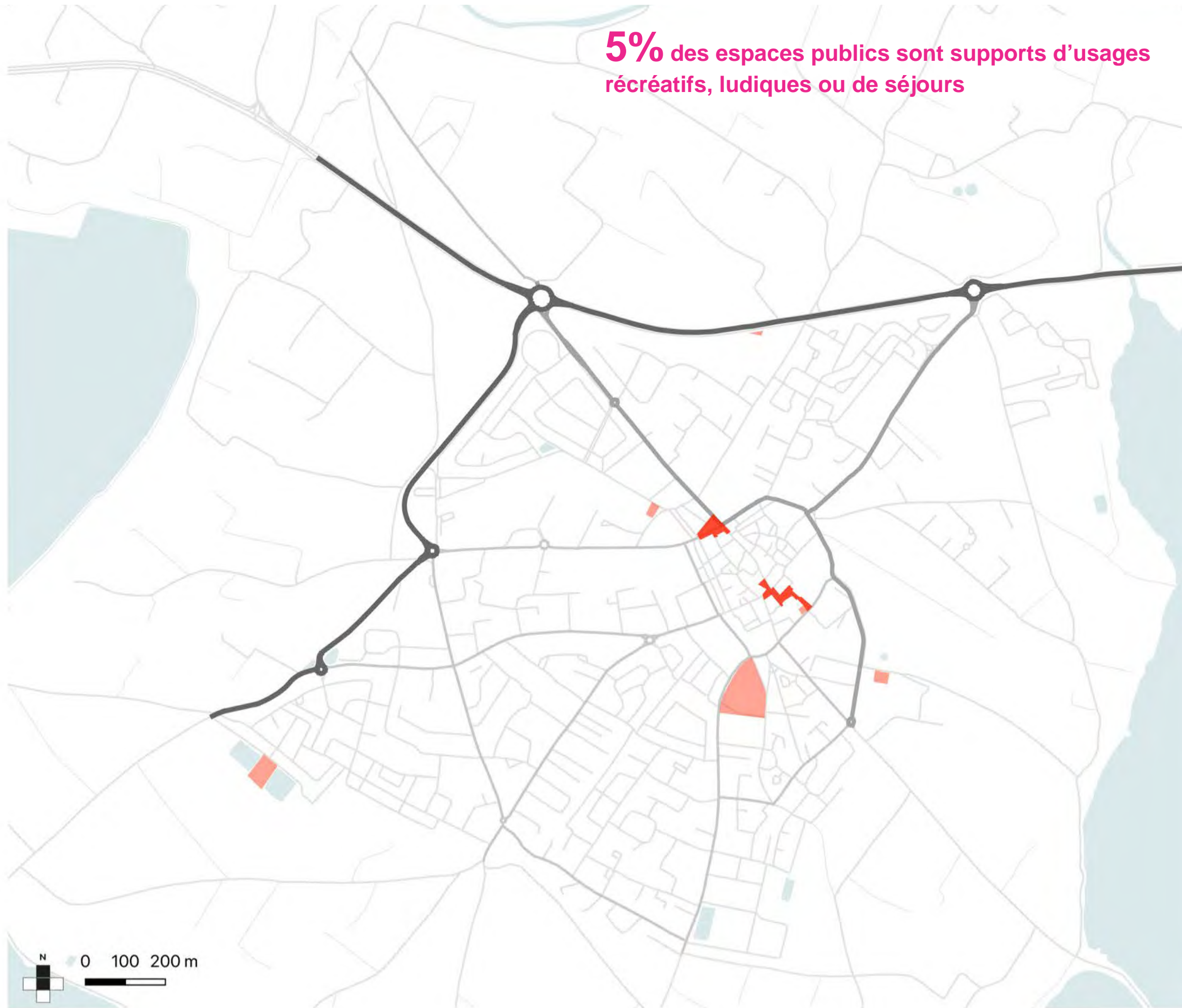
Soit **38** m<sup>2</sup>/hab

Soit **16,4 %** de la zone urbanisée

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

**2,2 ha** d'espaces publics supports d'usages sociaux

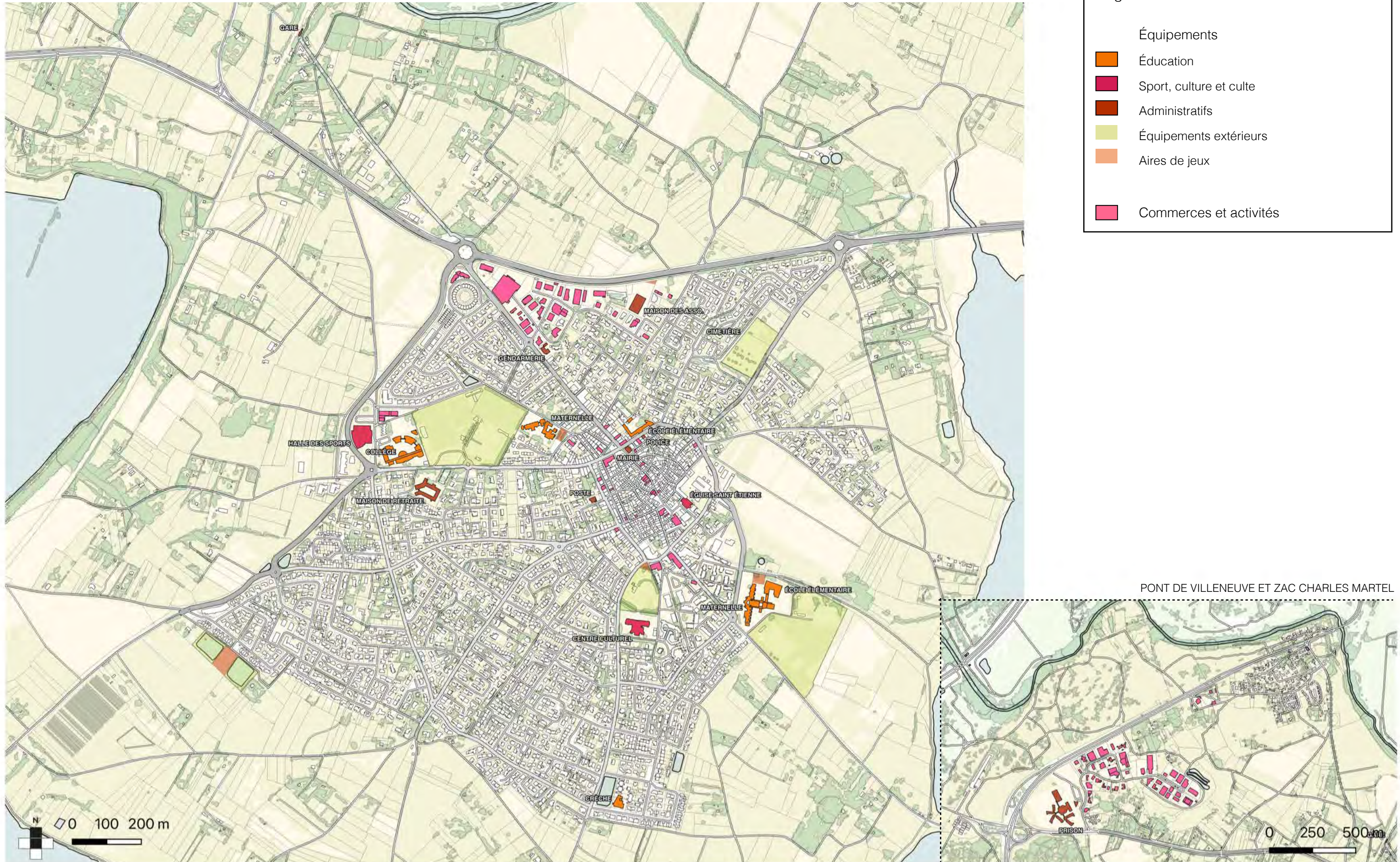
Soit **2,2 m<sup>2</sup>/hab**

Soit **moins de 1%** de la zone urbanisée



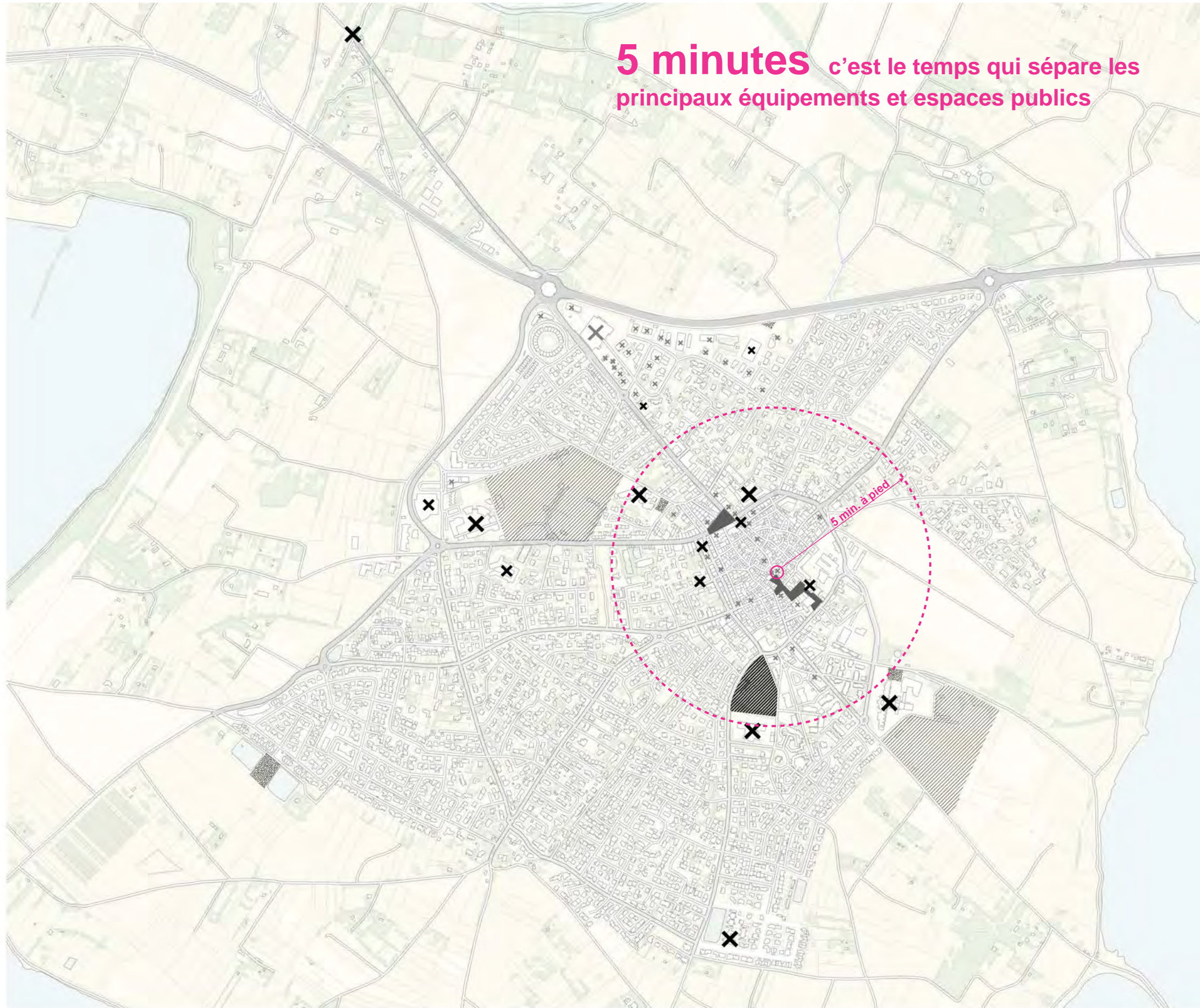
# CENTRALITÉ, POLARITÉS ET PROXIMITÉS

## LIEUX ATTRACTIFS ET D'ACTIVITÉS



# CENTRALITÉ, POLARITÉS ET PROXIMITÉS

## EQUIPEMENTS ET ESPACES PUBLICS



### Légende

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

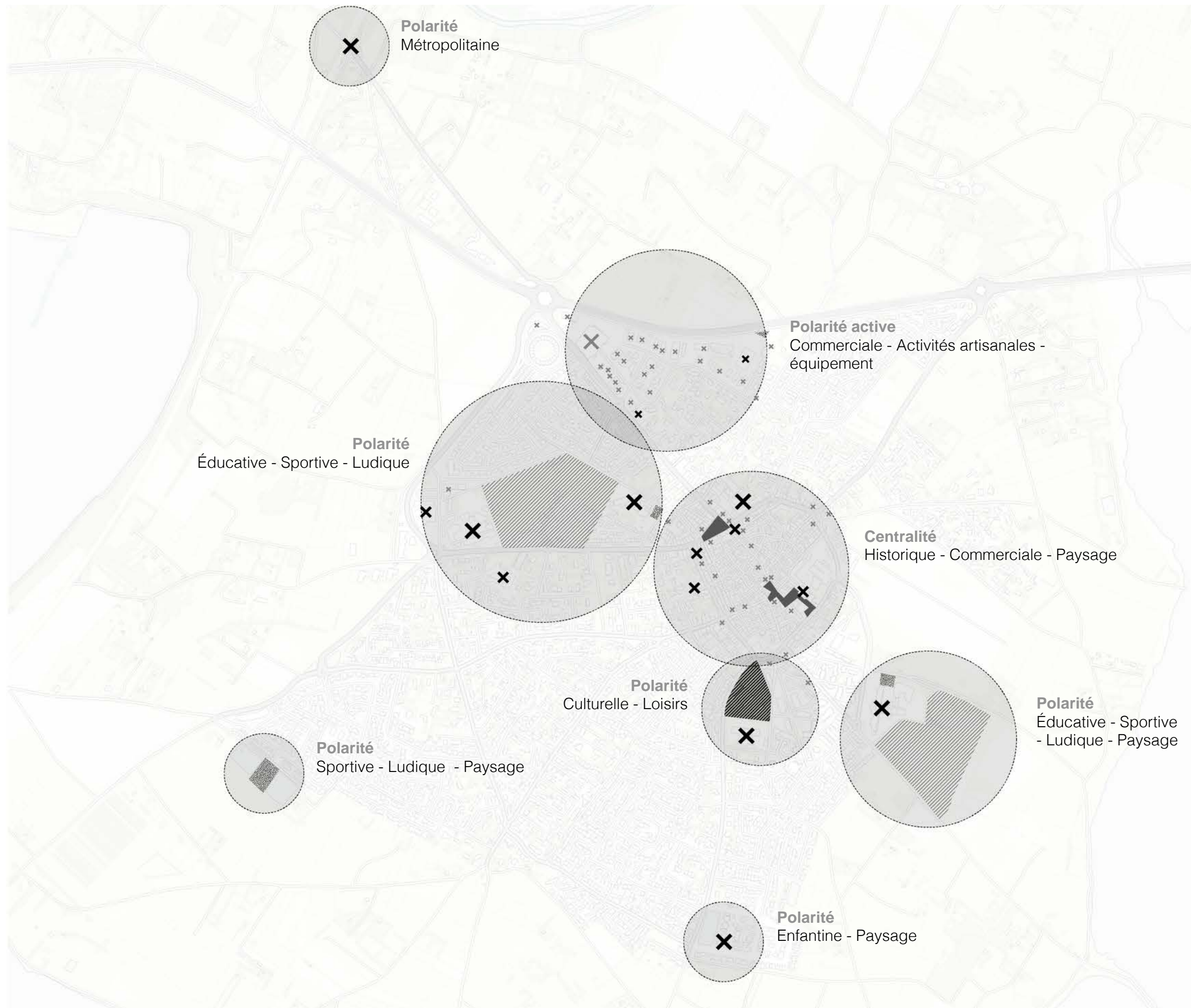
La **centralité est d'échelle villageoise** avec peu de commerces et peu d'attracteurs à l'exception du marché.

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.

# CENTRALITÉ, POLARITÉS ET PROXIMITÉS

## 7 POLARITÉS POUR UNE CENTRALITÉ FRAGILE



### Légende

- Centralité et polarités
- ✕ Équipements
- ✕ Commerces
- ▨ Parcs
- ▨ Équipements sportifs extérieurs
- Places

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.

# 02.2 / Typologie orientée des espaces publics

# TYPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

DONNER UNE « SECONDE PEAU » AUX ÉQUIPEMENTS



## Légende

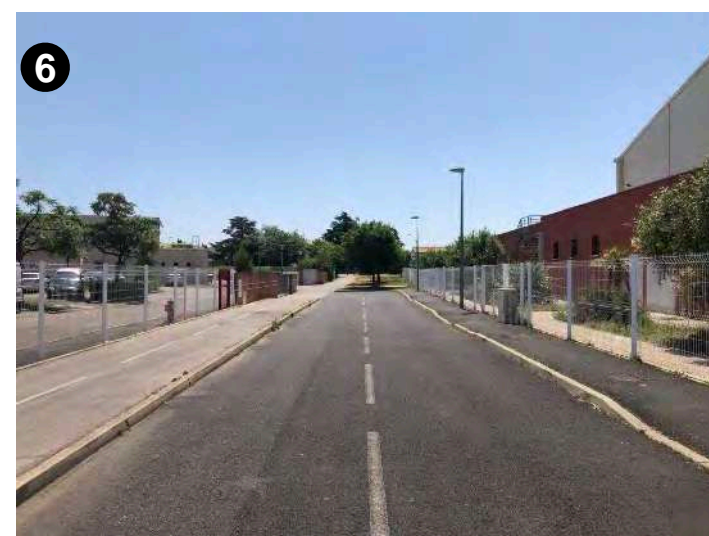
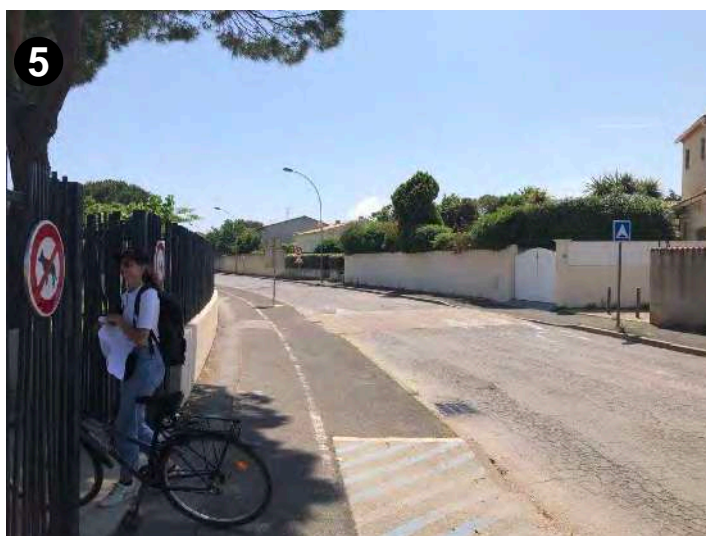
- Centralité et polarités
- ✕ Équipements
- ✕ Commerces
- ▨ Parcs
- ▨ Équipements sportifs extérieurs
- ▨ Secondes peaux équipements

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.

# TPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

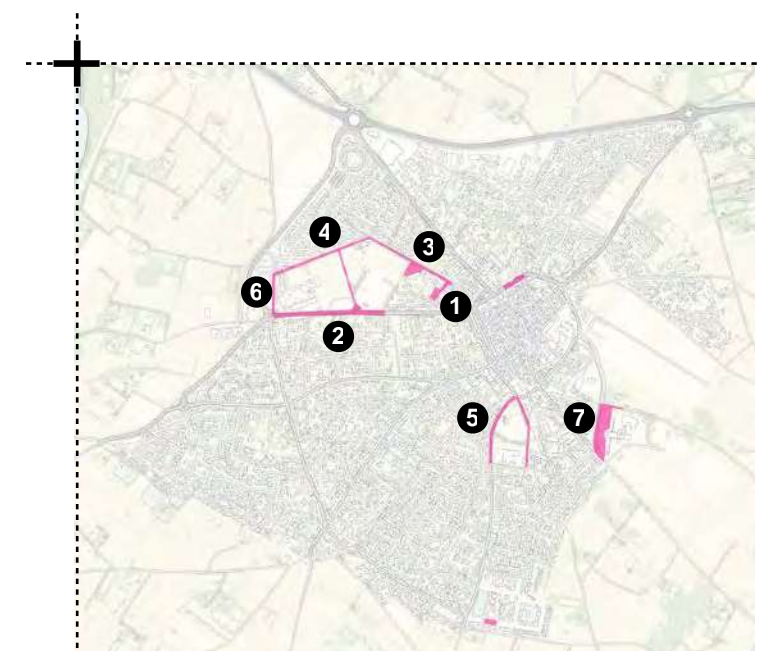
## LES ABORDS DES ÉQUIPEMENTS EN IMAGE



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 »



# TYPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

## MICRO-LIEUX ET GRANDE PROXIMITÉ RÉSIDEN- TIELLE



### Légende

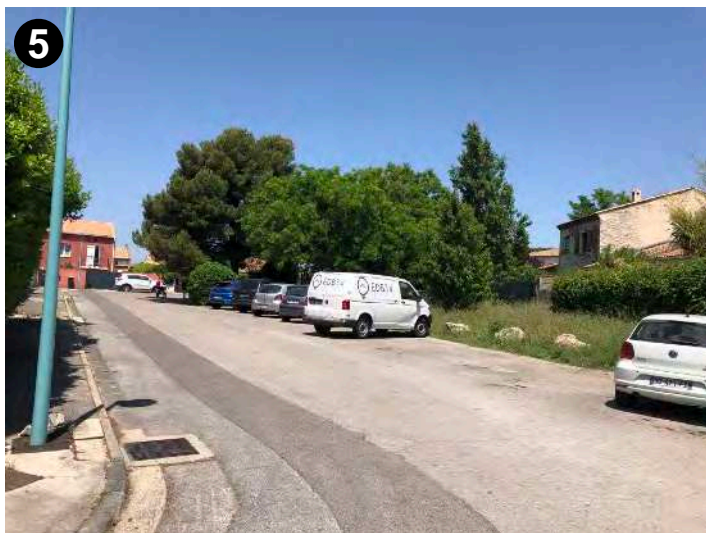
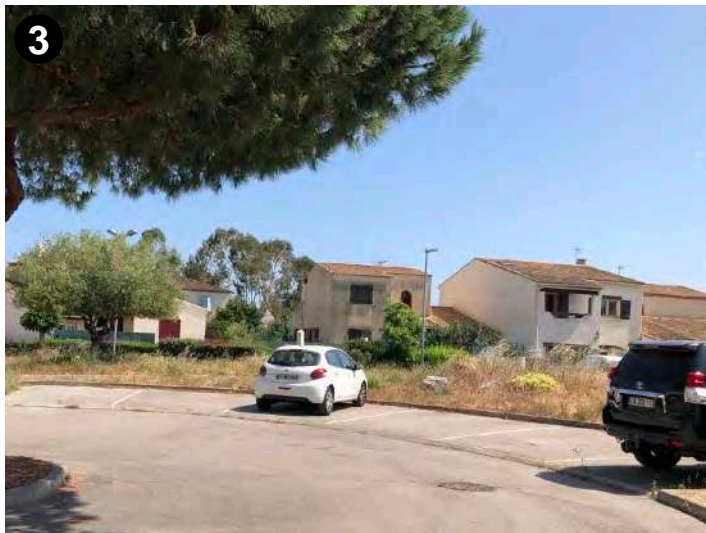
- Centralité et polarités
- Axes majeurs
- Voies structurantes
- Espaces aménagés et plantés
- Élargissements du tissu pavillonnaire

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.

# TPOLOGIE 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 »

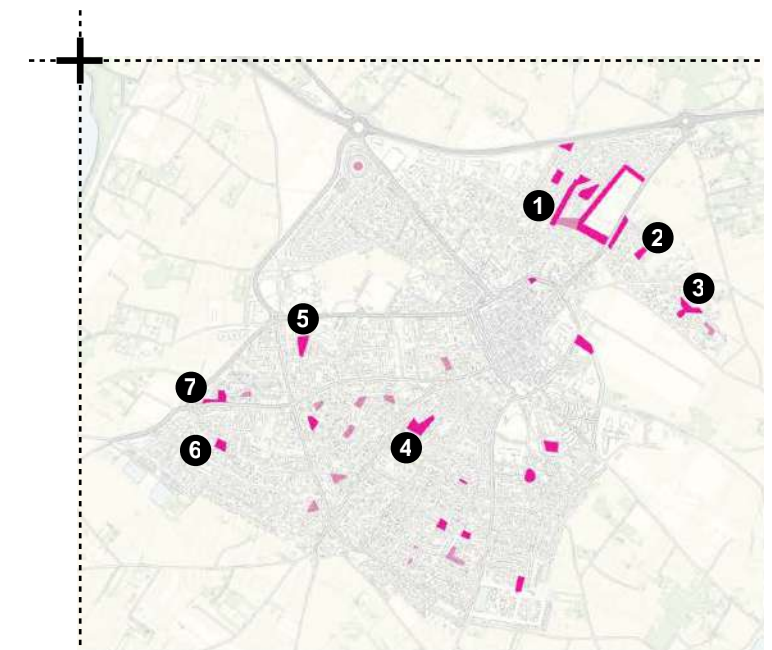


### La constellation des micros-lieux

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.





# TPOLOGIE 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.

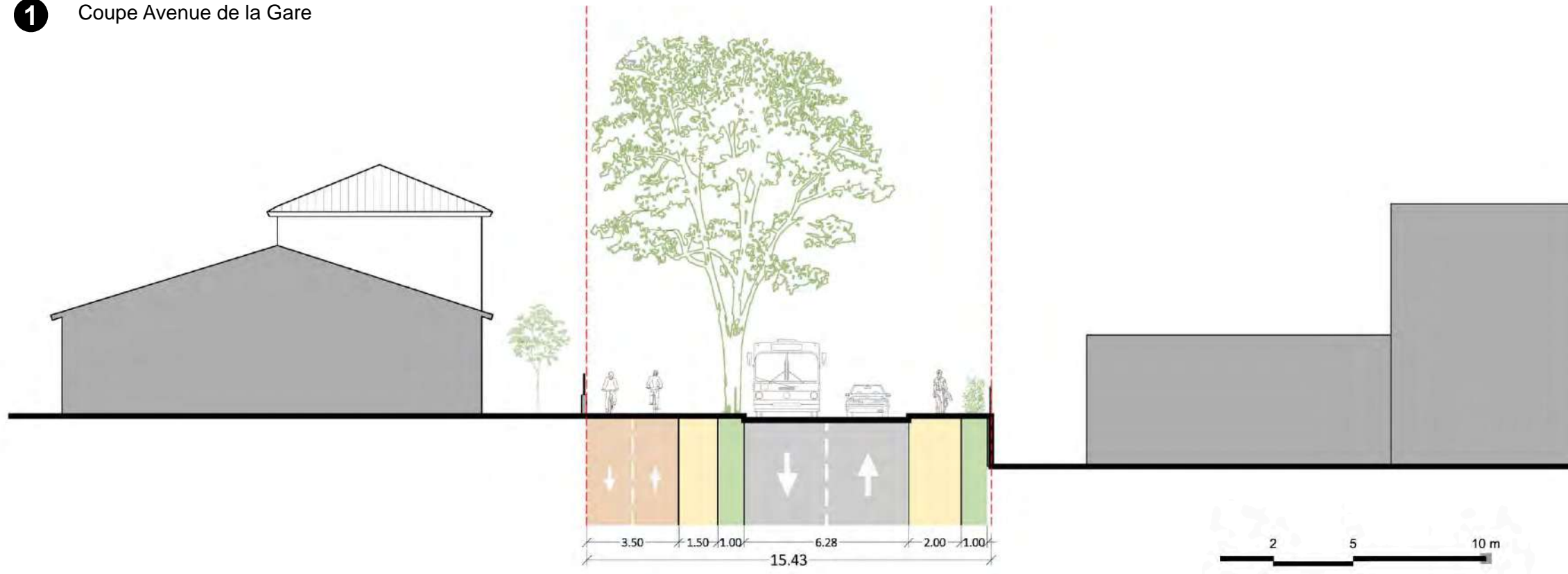
Les **voies structurantes** (Avenue de Palavas et de la Gare) jouent le rôle de **voies pénétrantes et d'entrées de ville**, elles sont le support de la desserte locale. L'avenue René Poitevin et le Boulevard des écoles sont également des voies structurantes qui **desservent les principales polarités**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

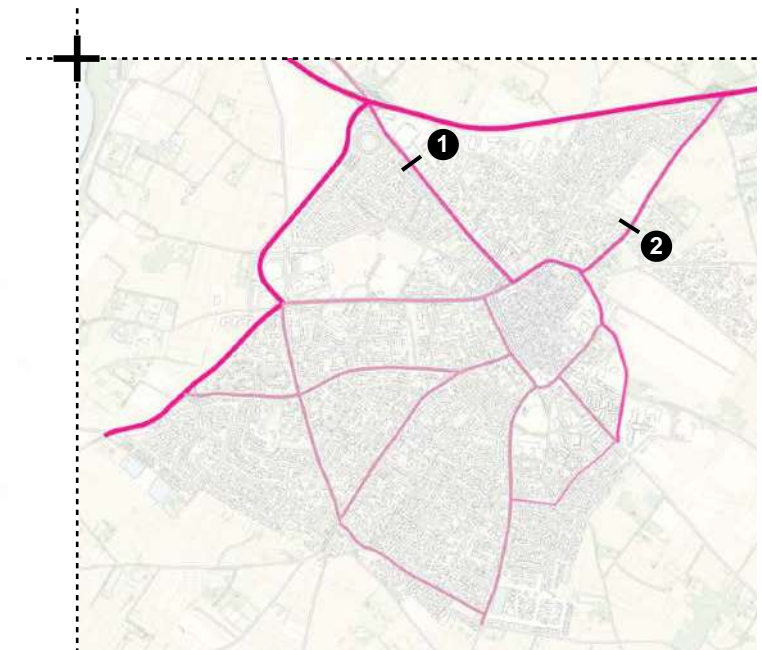
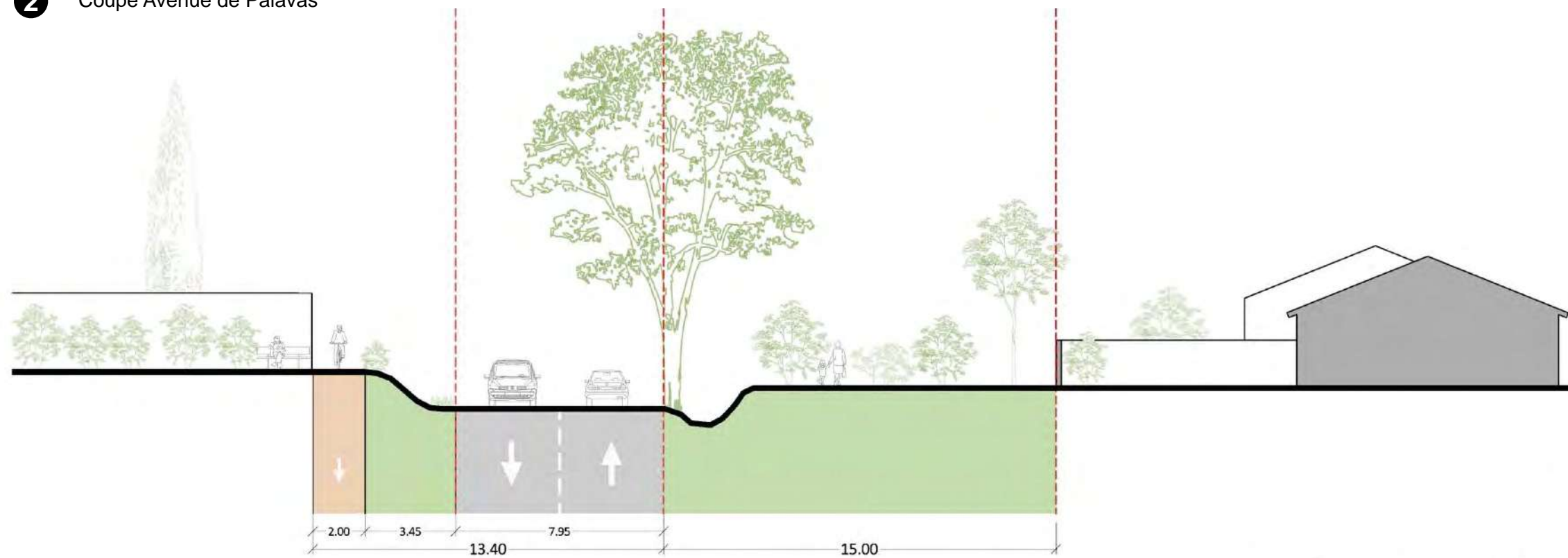
# TYOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

## LES RUES STRUCTURANTES

1 Coupe Avenue de la Gare



2 Coupe Avenue de Palavas



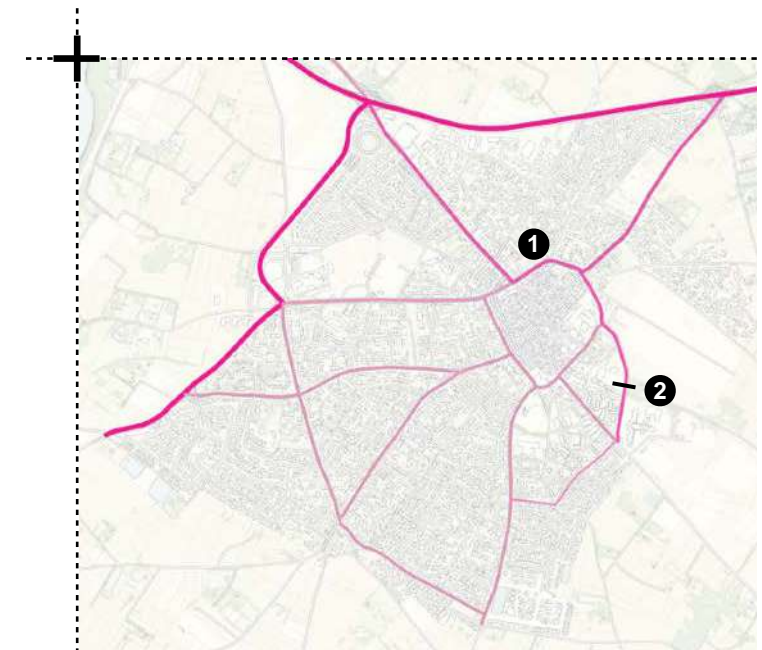
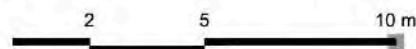
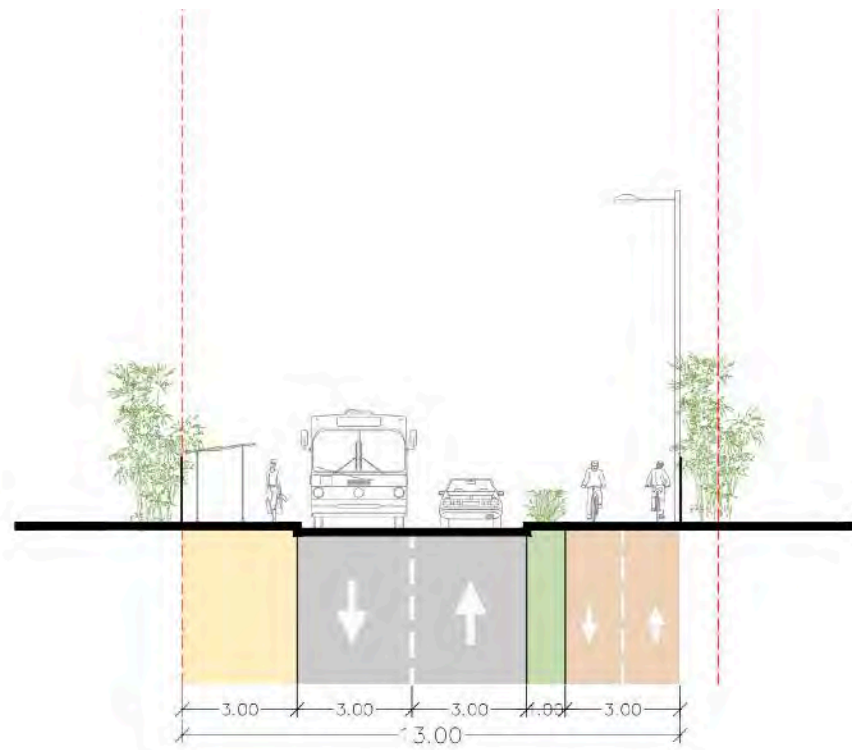
# TPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

## LES RUES STRUCTURANTES

1 Boulevard des Écoles



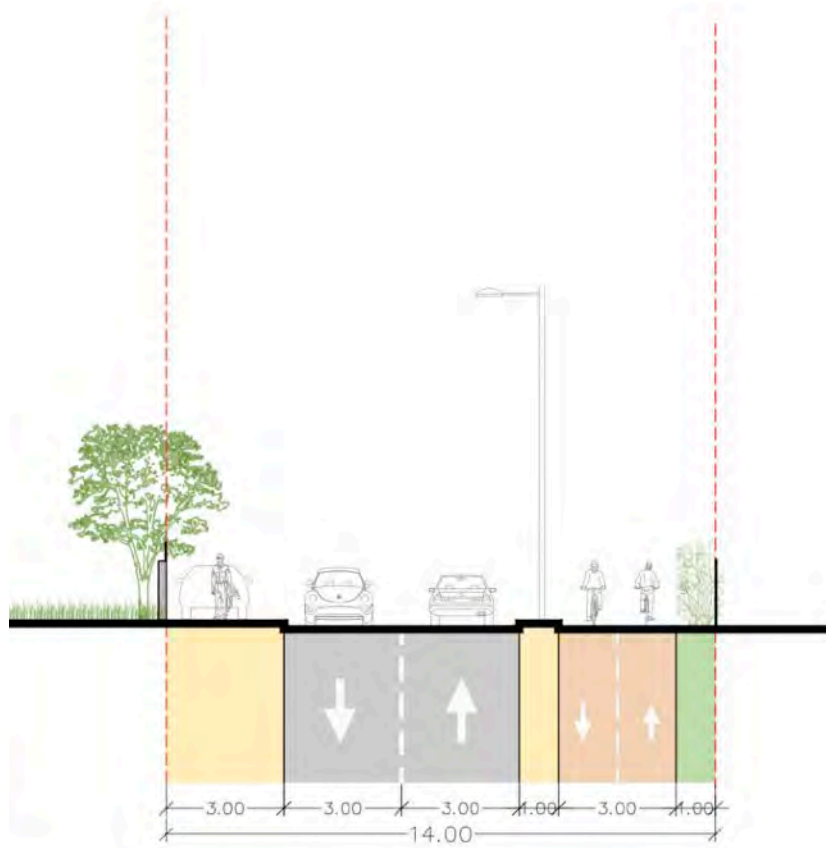
2 Coupe Avenue René Poitevin ( Ancien ateliers municipaux )



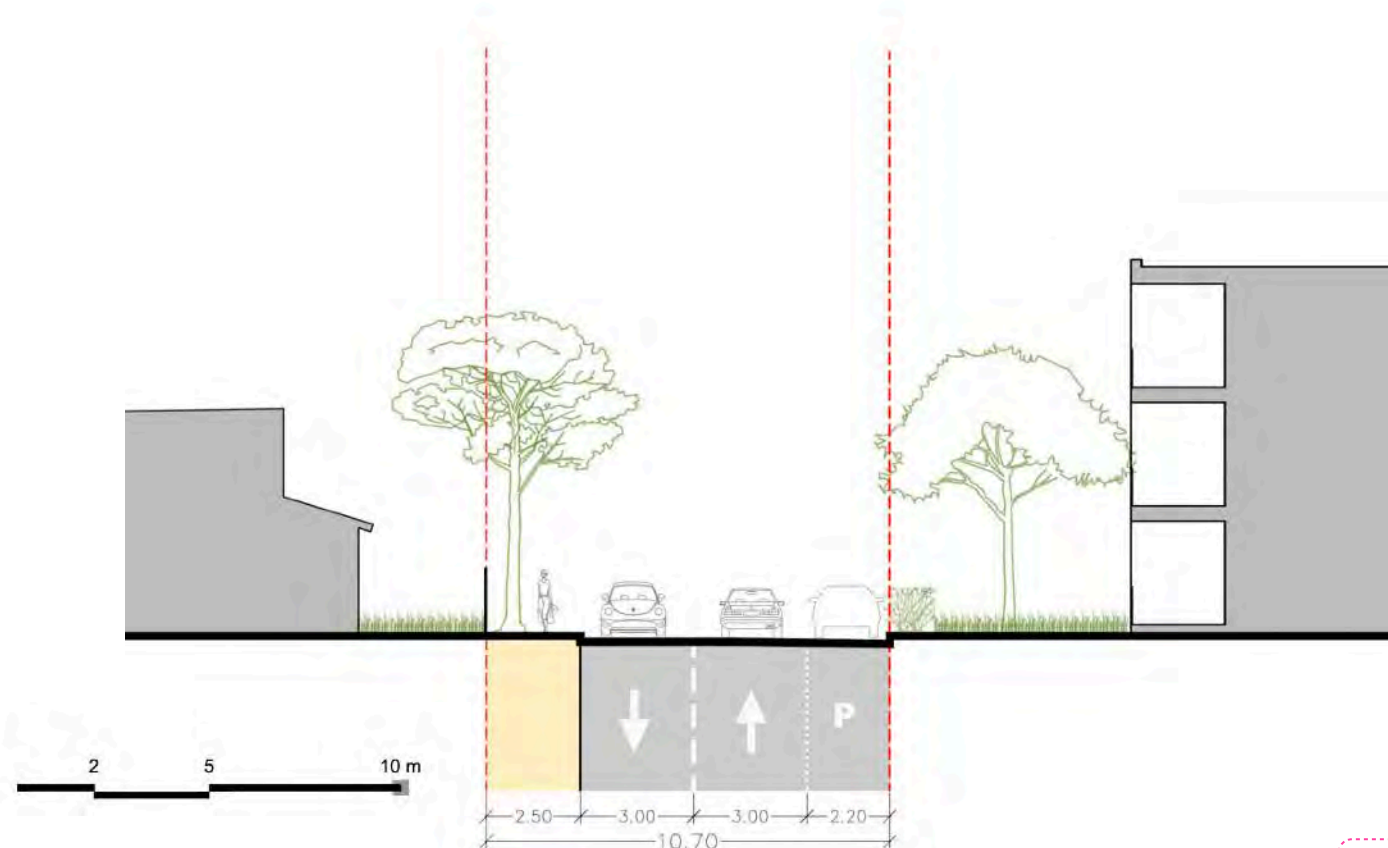
# TPOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

## LES RUES SECONDAIRES

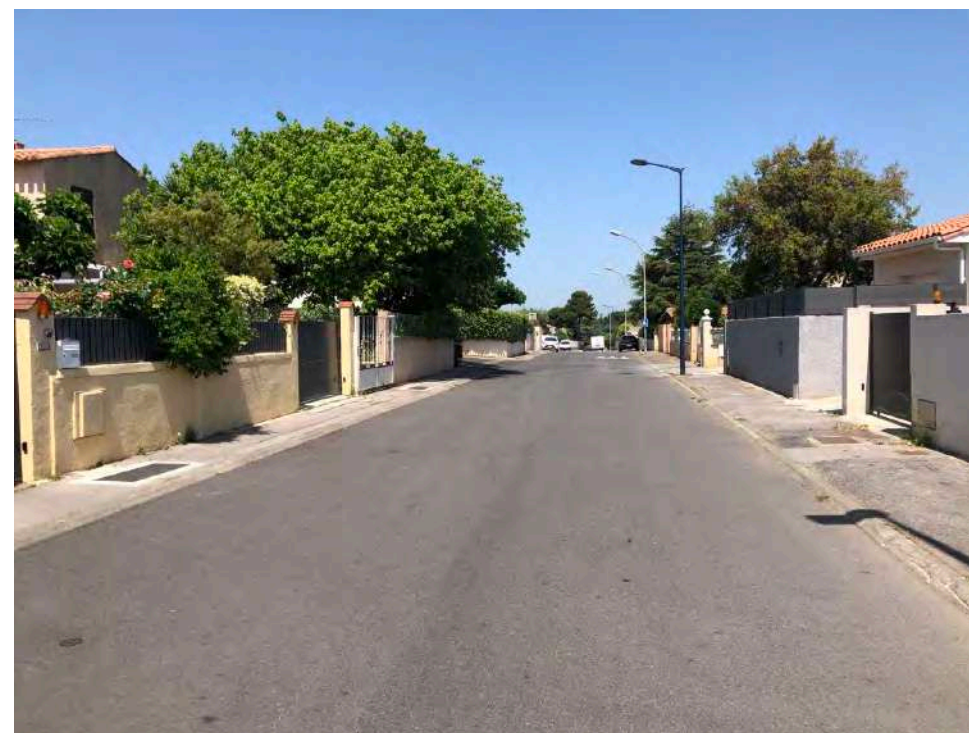
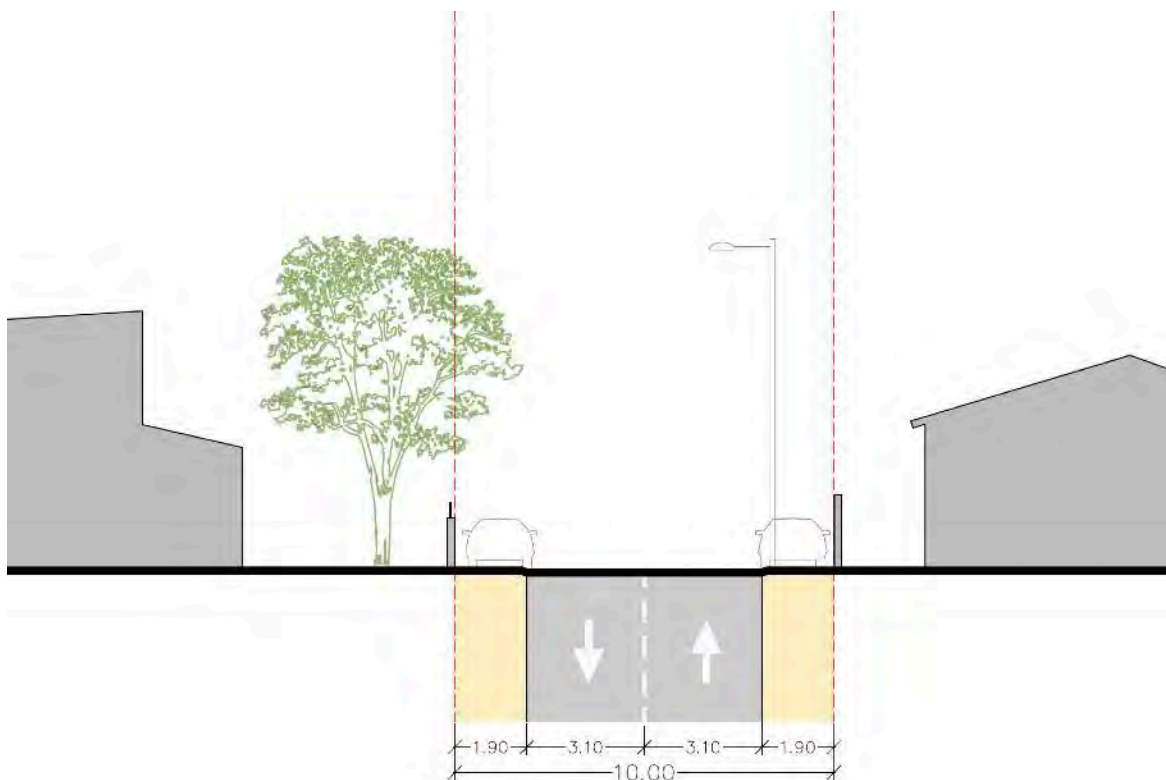
1 Coupe Avenue de Mireval, avant le giratoire du parking du Collège



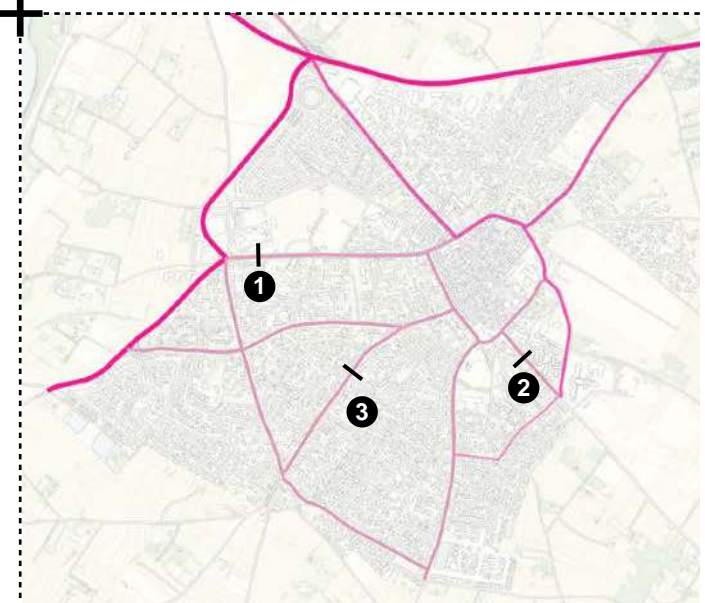
2 Chemin du Pilou, au niveau de la résidence Les Pierre Blanches



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 »



# TPOLOGIE 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**.

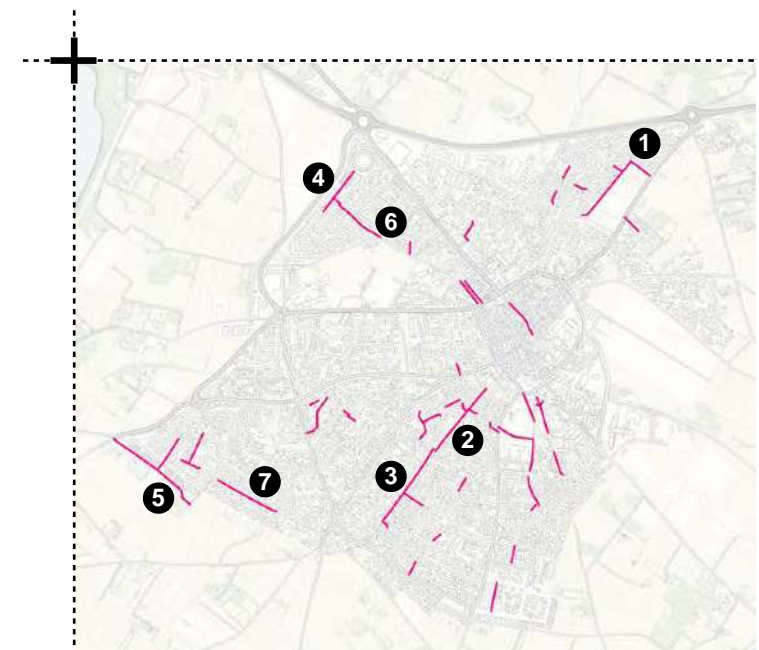
# TYOLOGIE ORIENTÉE DES ESPACES PUBLICS

## 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.**



# 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 m<sup>2</sup>**

### 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

# 02.3 / Le paysage en ville



## 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**.

## 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.



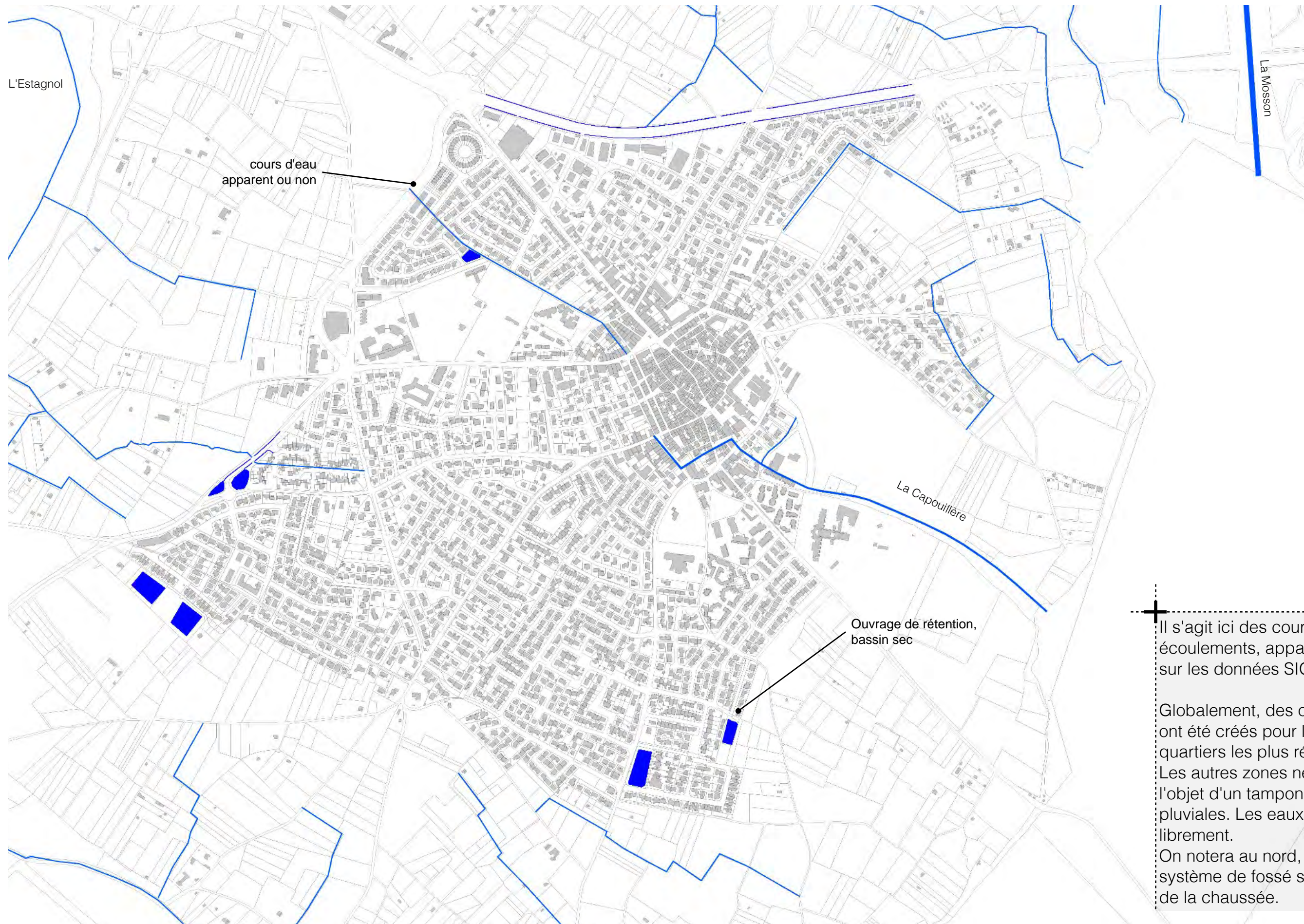
Chemin de la Mosson



Rue des tellines. Les arbres sont plantés

# 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.

## 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.**

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

## LA PERMÉABILITÉ DES ESPACES PUBLICS

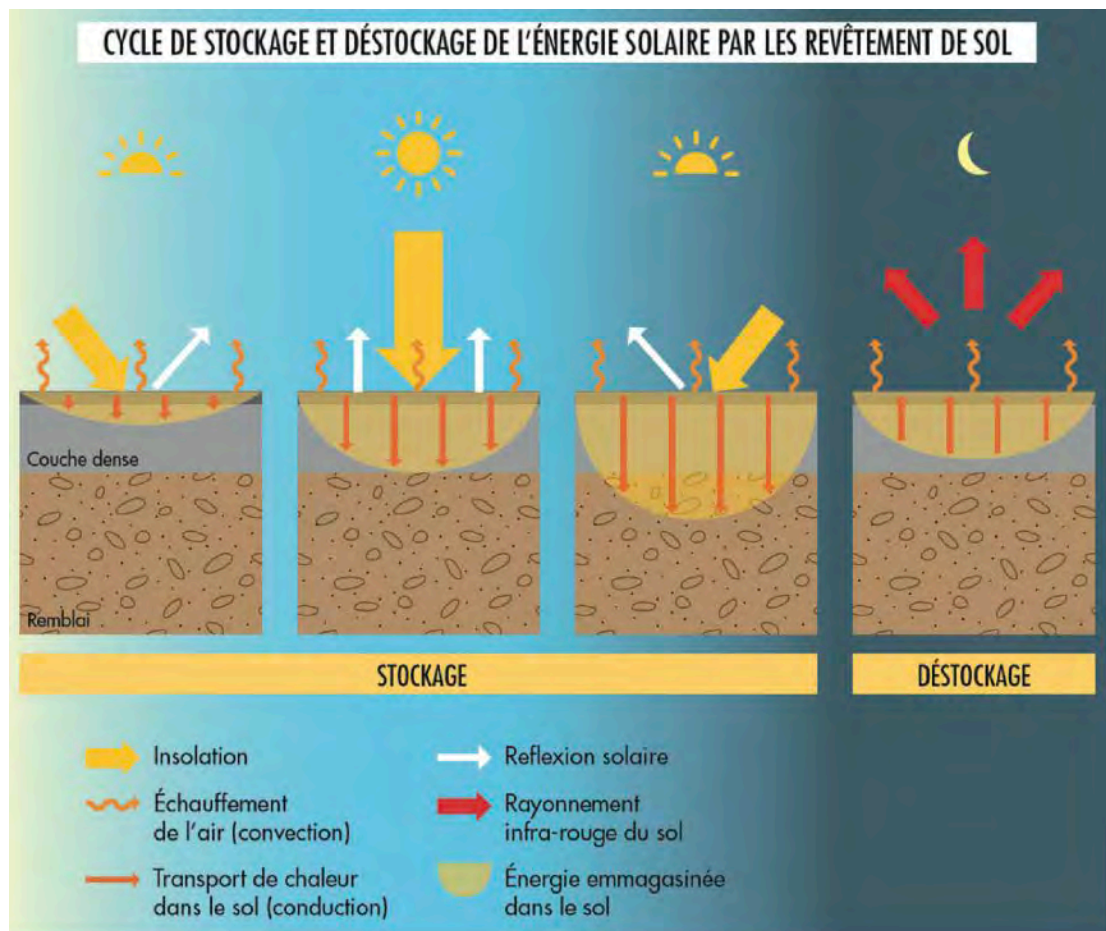
Boulevard des Carrières Pélerines



Boulevard des Salins



Boulevard des Chasselas, vue vers le sud



**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.

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

## LA PERMÉABILITÉ DES ESPACES PUBLICS

Le Grand Jardin

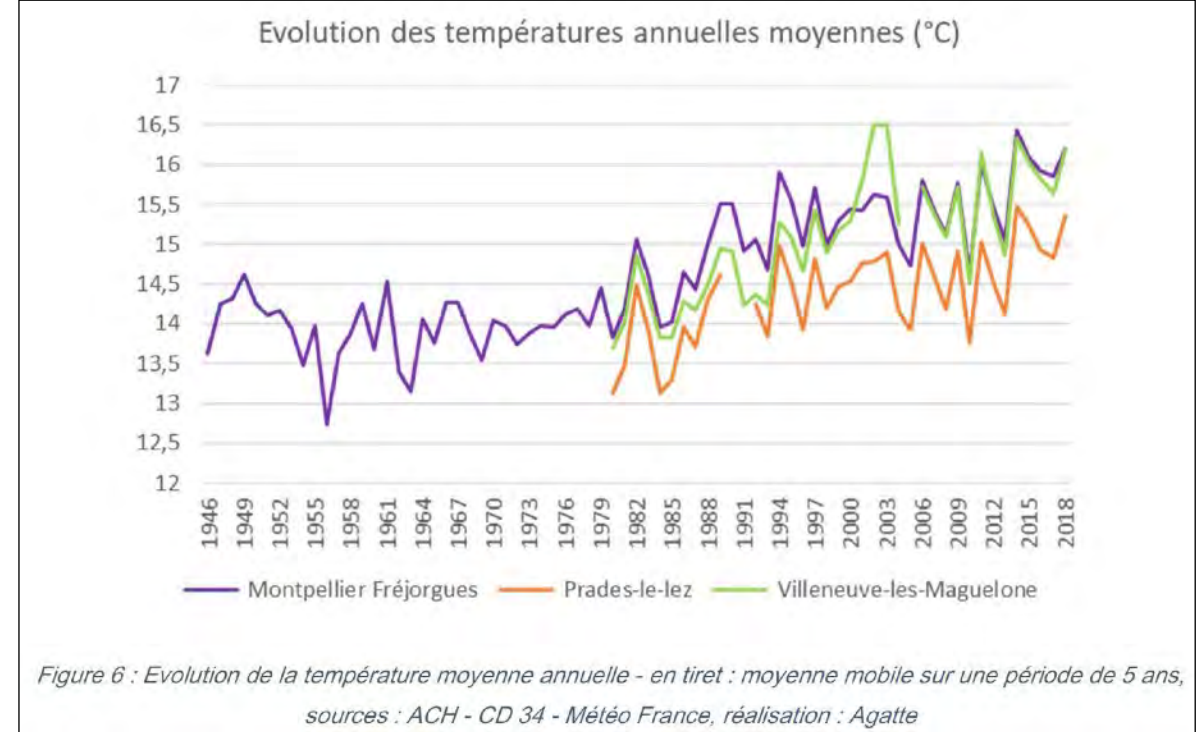


Figure 6 : Evolution de la température moyenne annuelle - en tiret : moyenne mobile sur une période de 5 ans, sources : ACH - CD 34 - Météo France, réalisation : Agatte

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

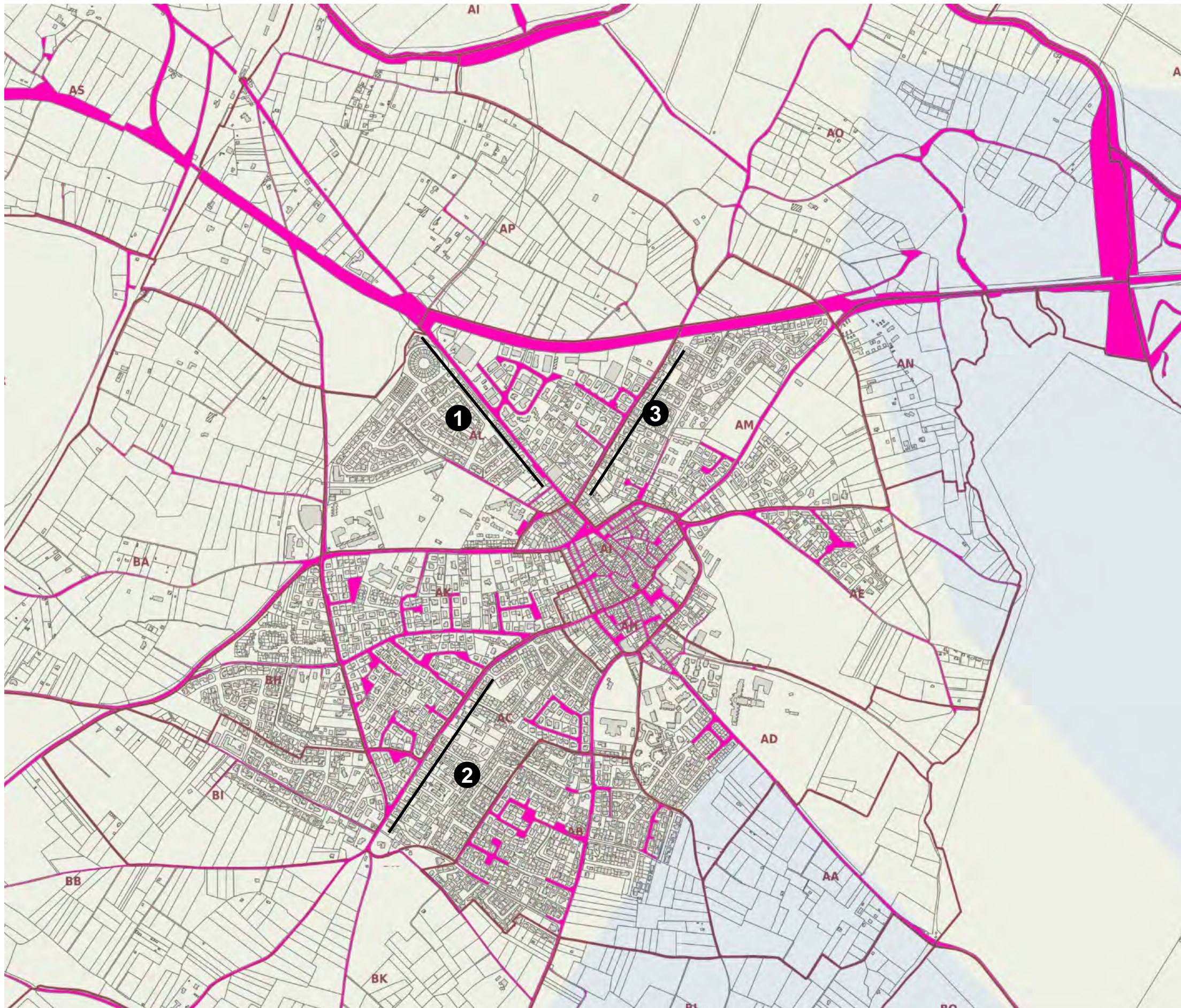


Les abords du théâtre de plein air et de la médiathèque George Sand présentent de grandes surfaces imperméabilisées utilisées pour des manifestations ponctuelles.

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

# 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.**

# 02.4 / La mobilité dans tous ses états

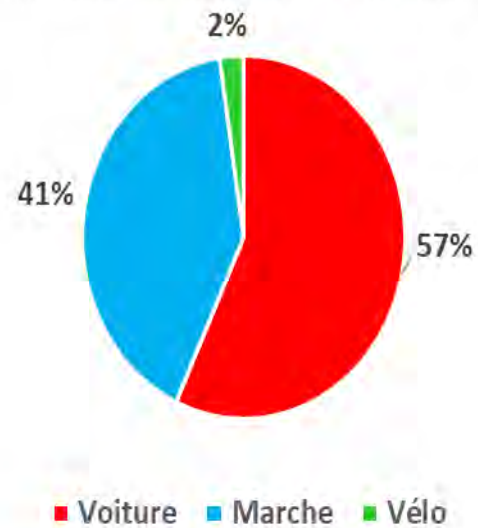


# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

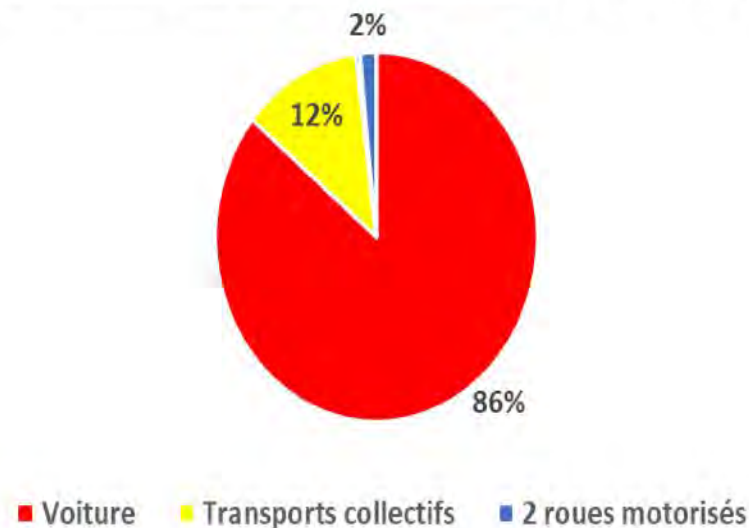
## INDICATEURS DE MOBILITÉ DES RÉSIDENTS DE VILLENEUVE LES MAGUELONE

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).

### Répartition modale des déplacements INTERNES



### Répartition modale des déplacements d'ECHANGES

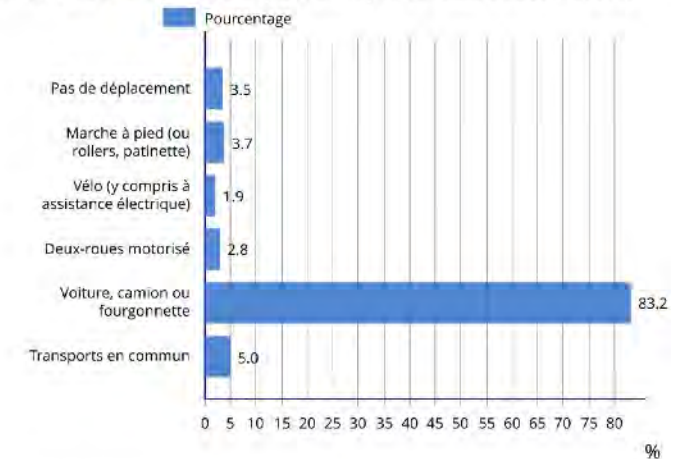


### ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

	2008	%	2013	%	2018	%
<b>Ensemble</b>	<b>3 448</b>	<b>100</b>	<b>3 701</b>	<b>100</b>	<b>3 982</b>	<b>100</b>
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).

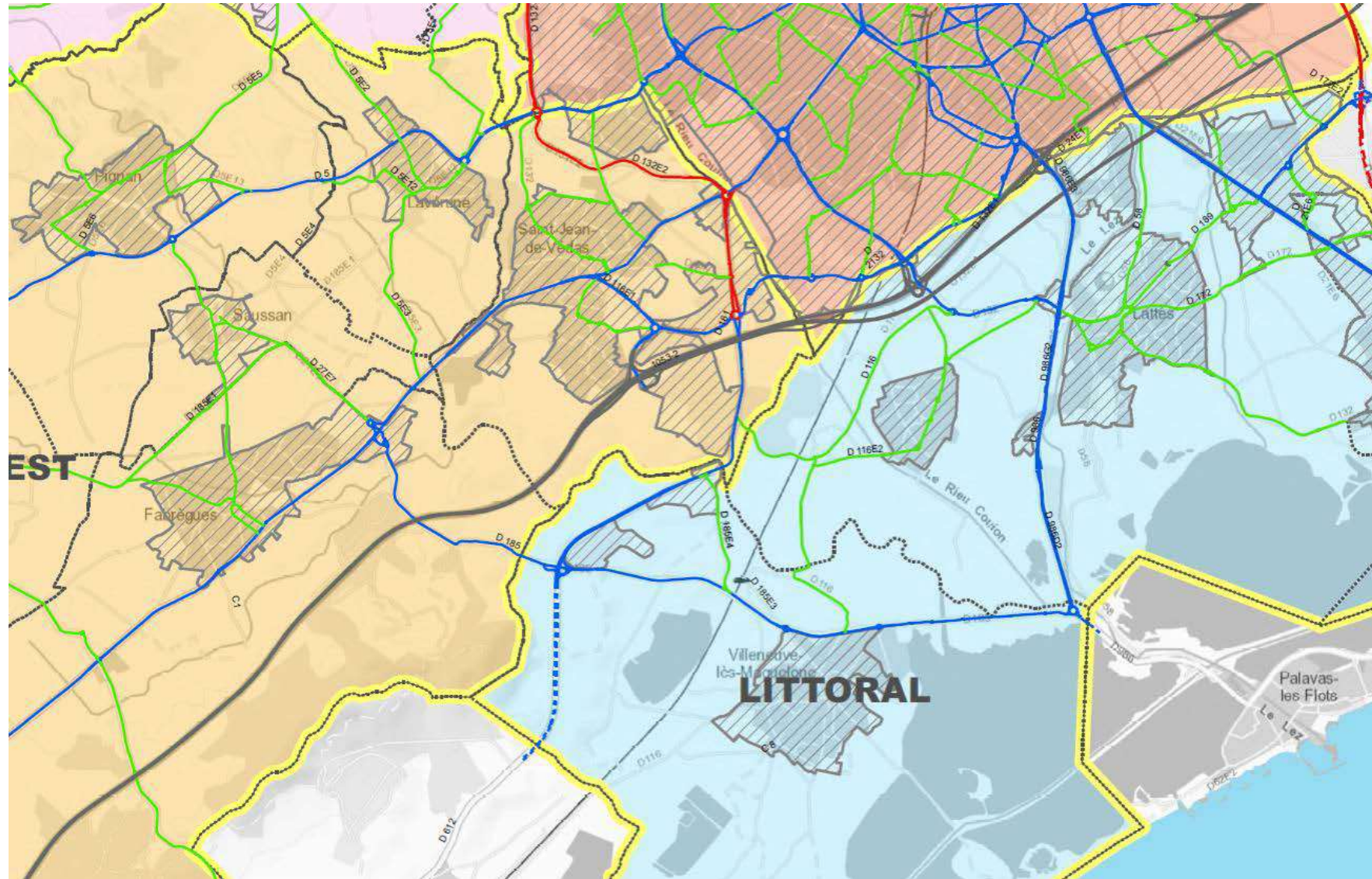
Les flux Domicile – Travail :

- **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

# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

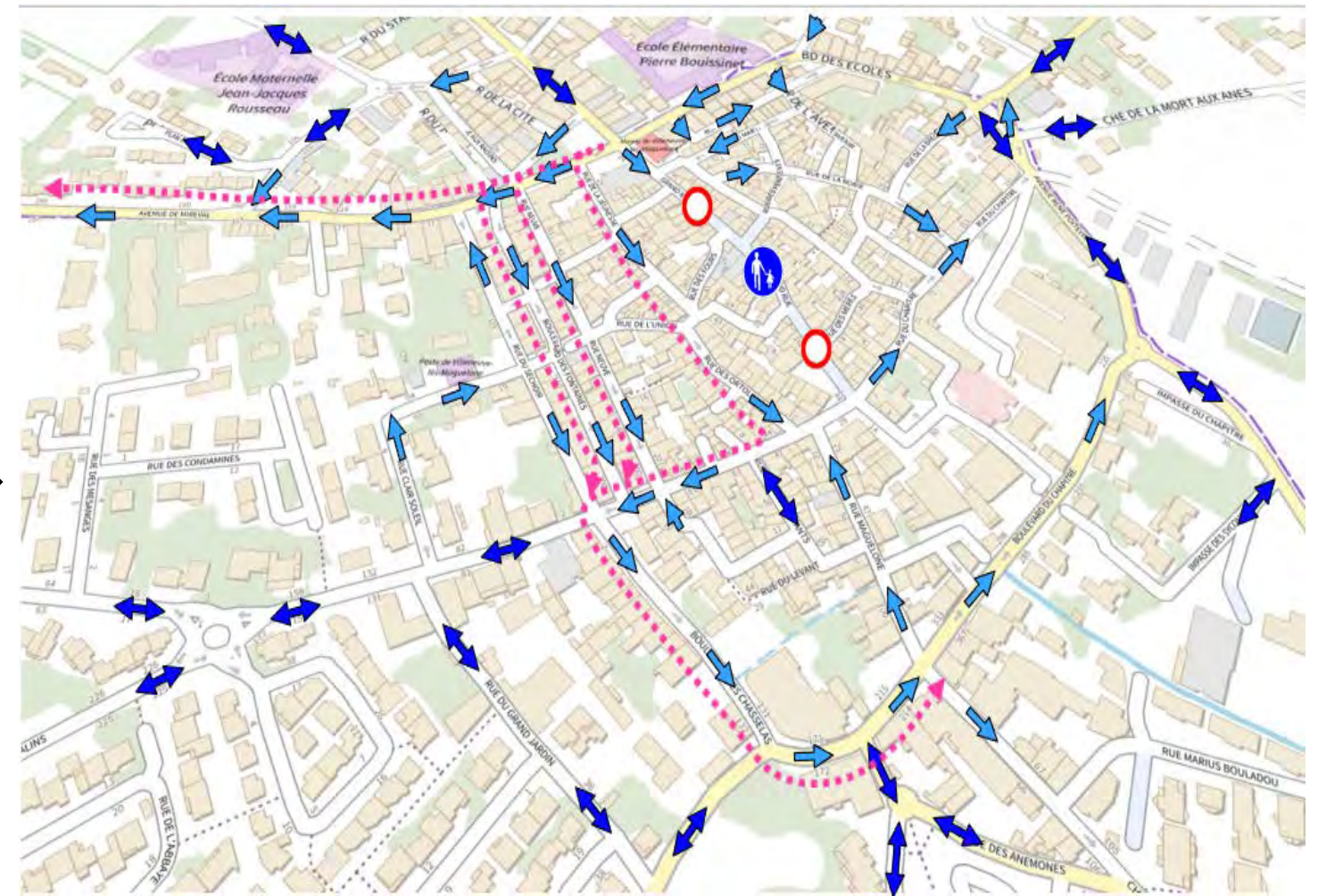
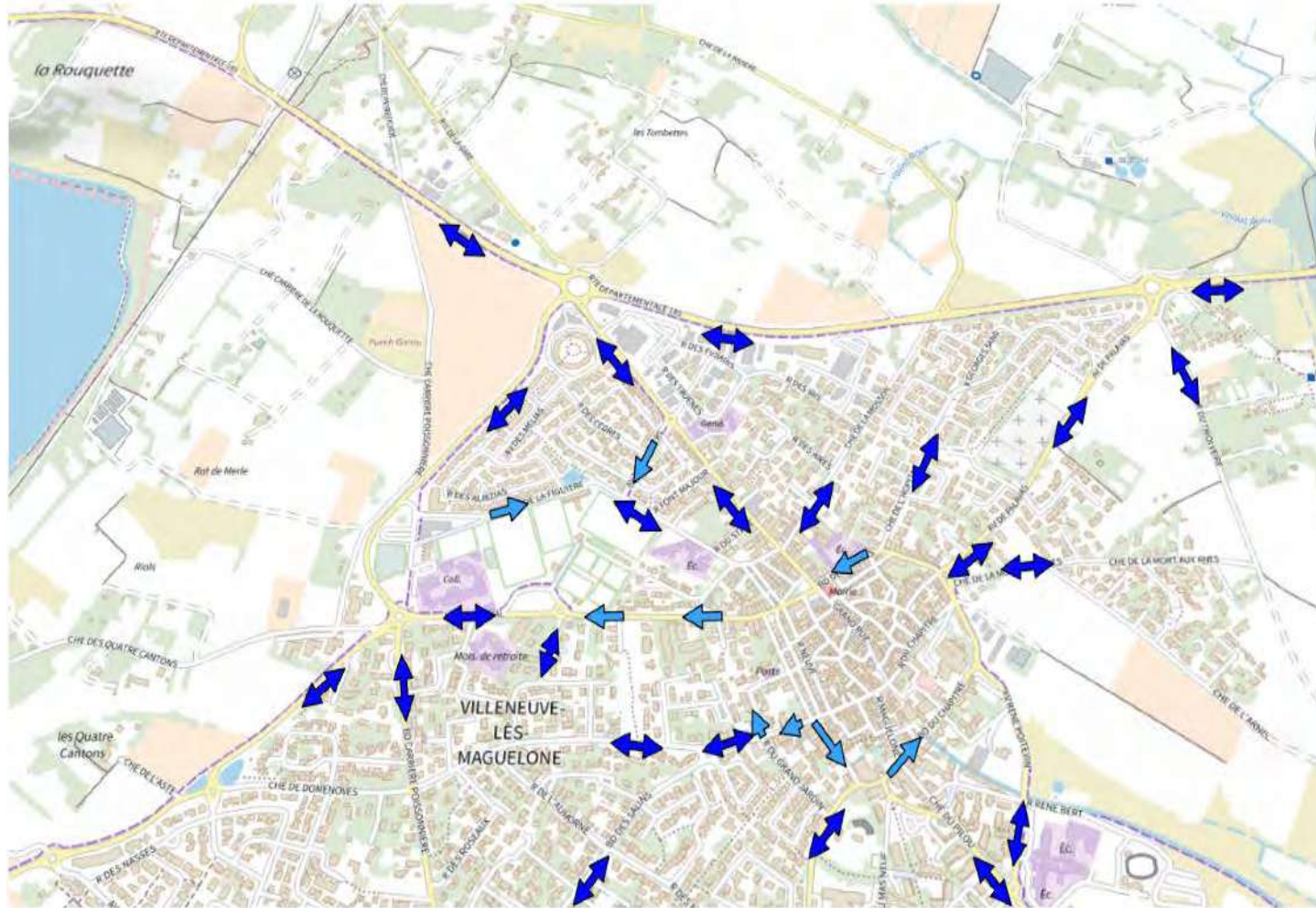
## CIRCULATIONS AUTOMOBILES - STRUCTURE DU RÉSEAU DE VOIRIE PRINCIPAL



- 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

# 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 »

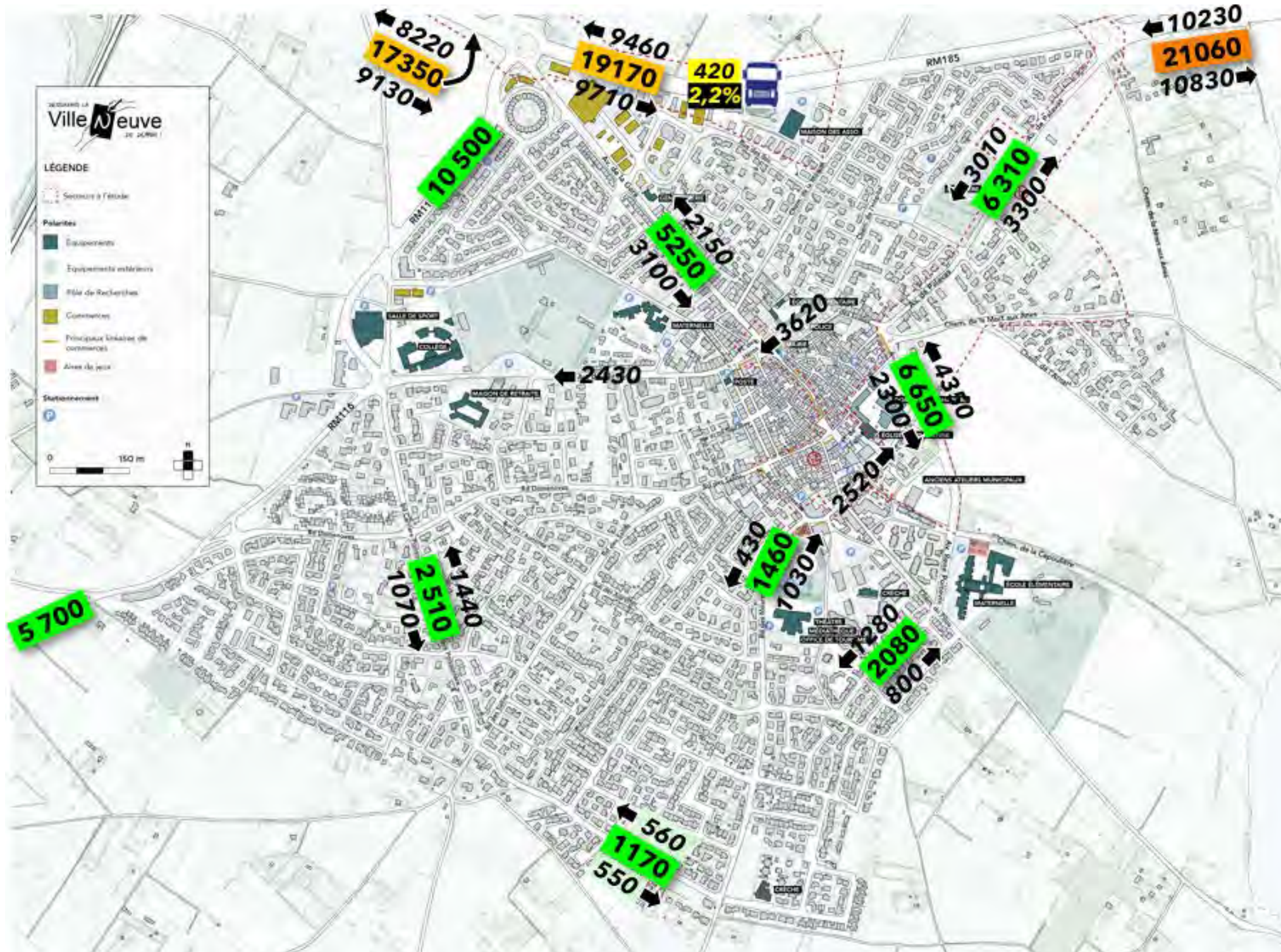
Propositions d'habitants :

- 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 jeux
- Améliorer la lisibilité des parcours automobiles autour d'une zone apaisée, sans attirer les flux de transit métropolitains (à maintenir sur la RM185)

# 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,

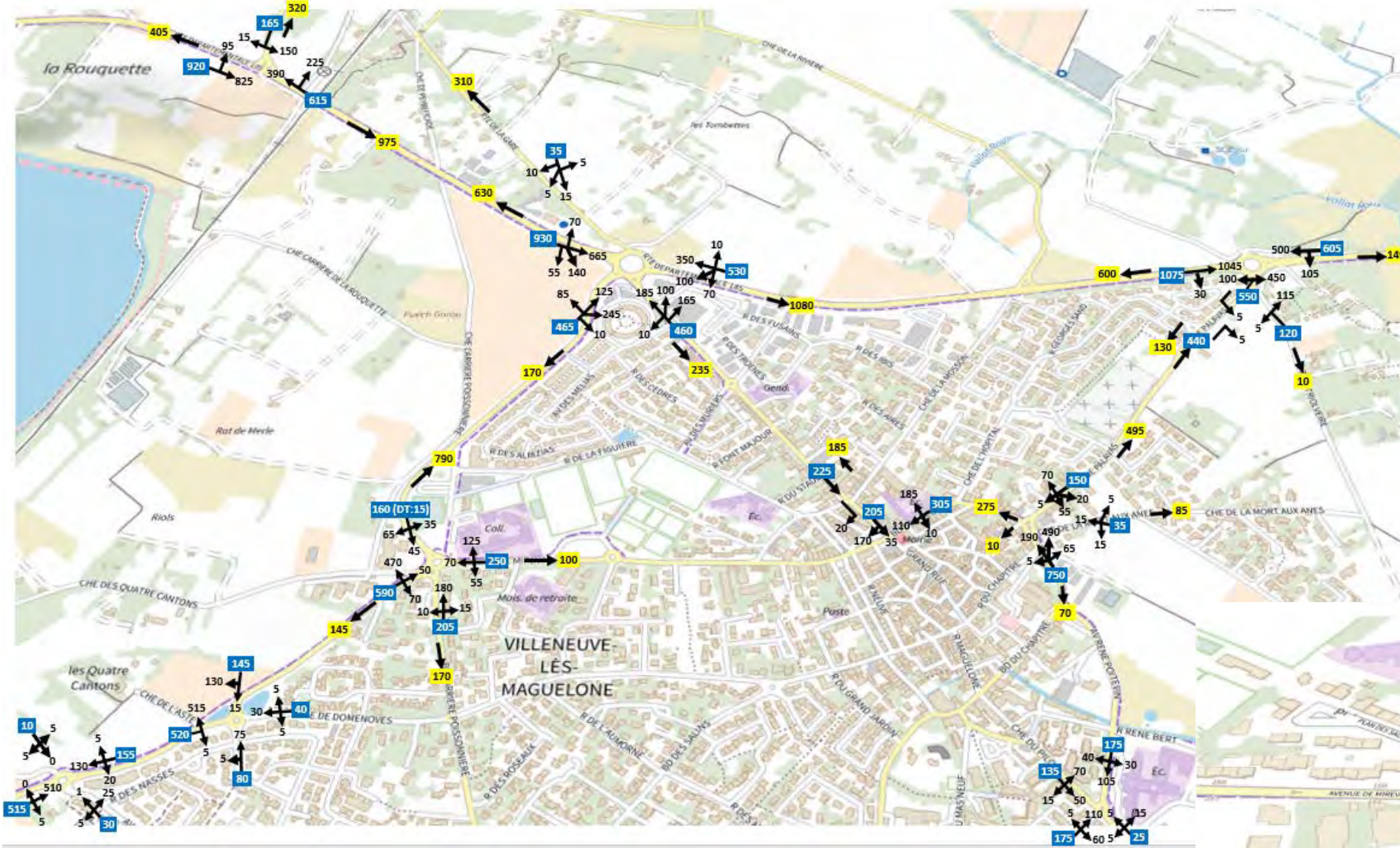
Sur l'itinéraire ceinturant le cœur de ville (centre historique) : près de 3 600 véh/jour bd des Ecoles et 2 500 véh/jour Bd du Chapitre, des flux significatifs.

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.

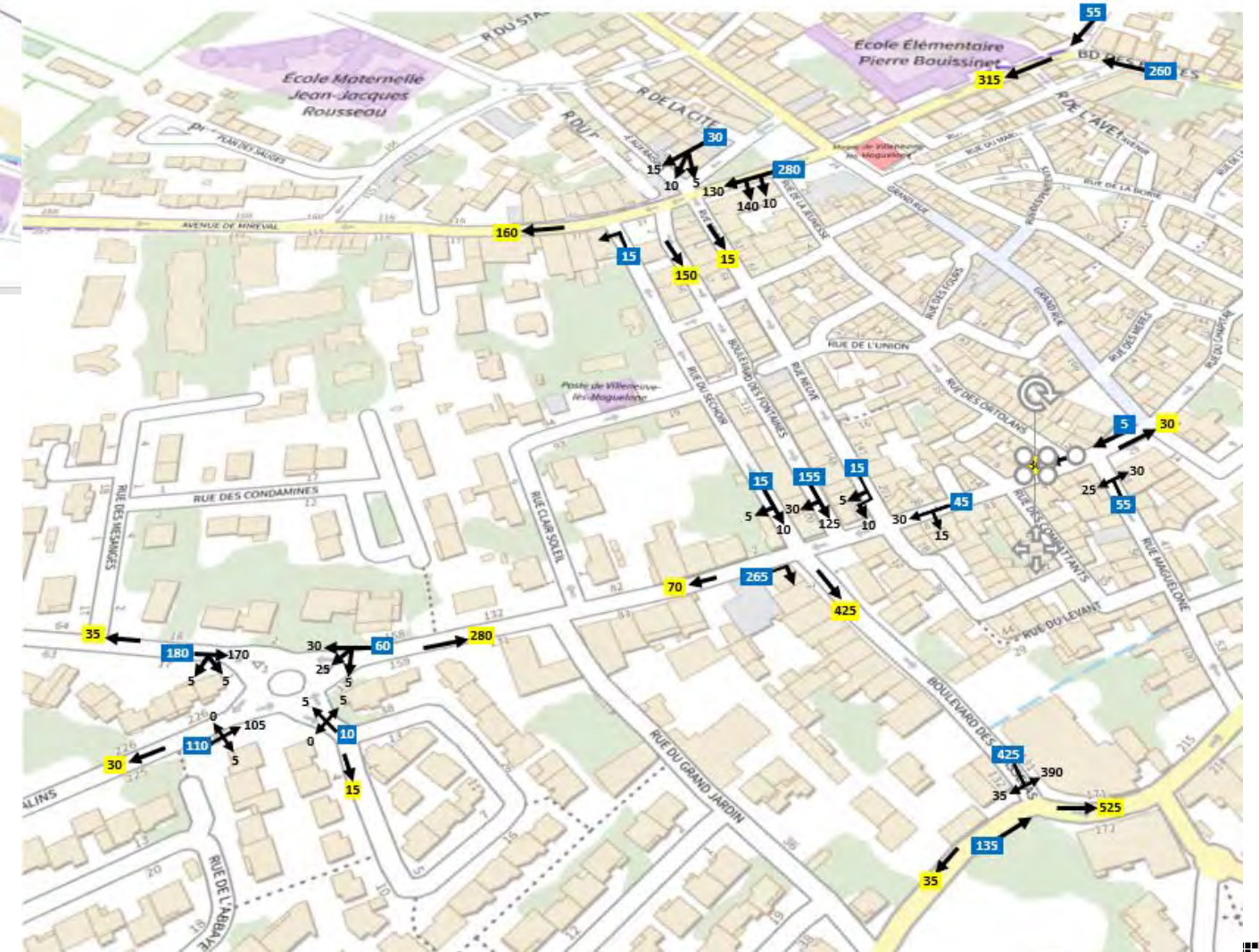
# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

## CIRCULATIONS AUTOMOBILES – DISTRIBUTION DES FLUX AUX PRINCIPAUX CARREFOURS



**Heure de Pointe du MATIN**

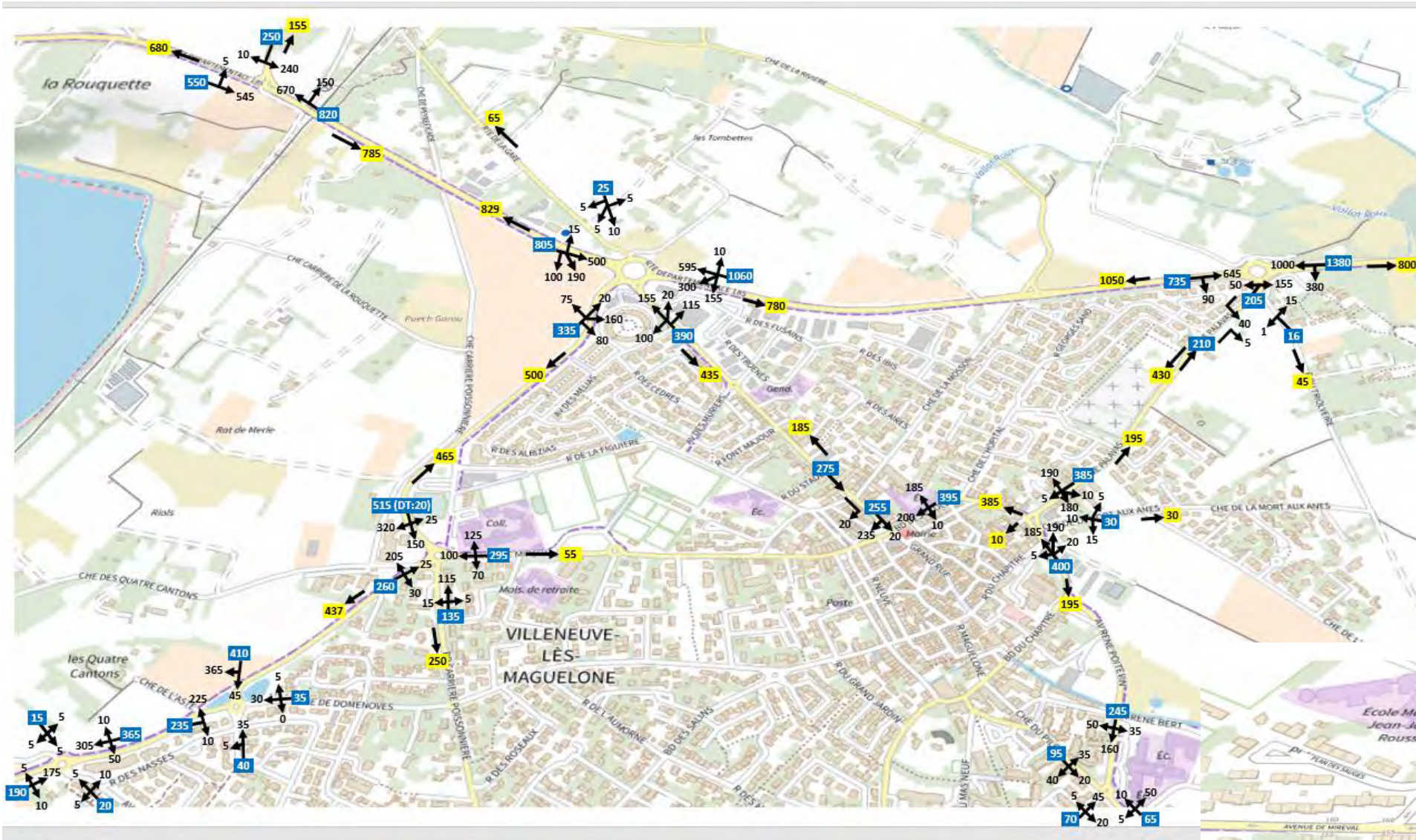
**7h45 – 8h45**



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

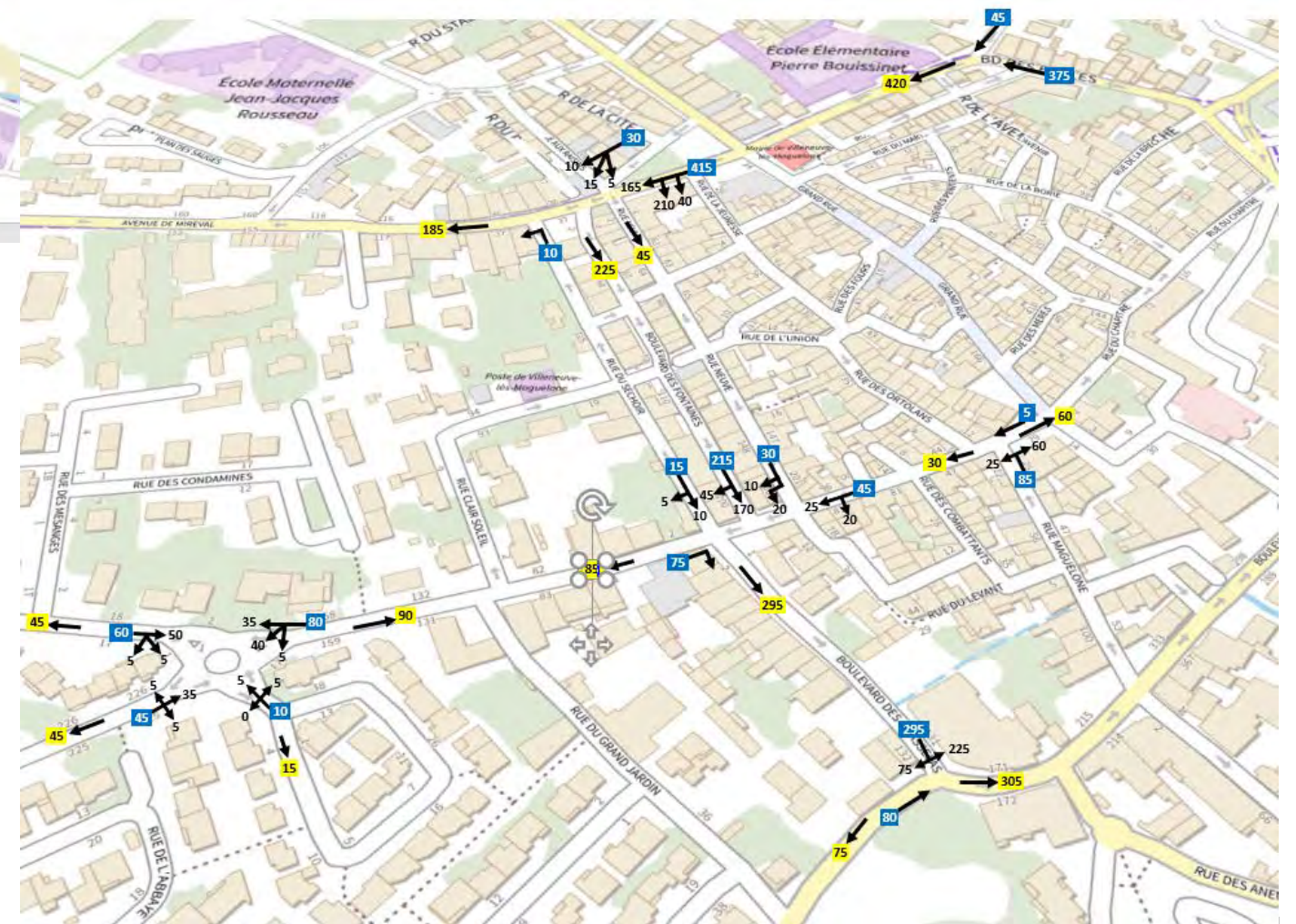
# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

## CIRCULATIONS AUTOMOBILES - COMPTAGES AUX PRINCIPAUX CARREFOURS



Heure de Pointe du SOIR

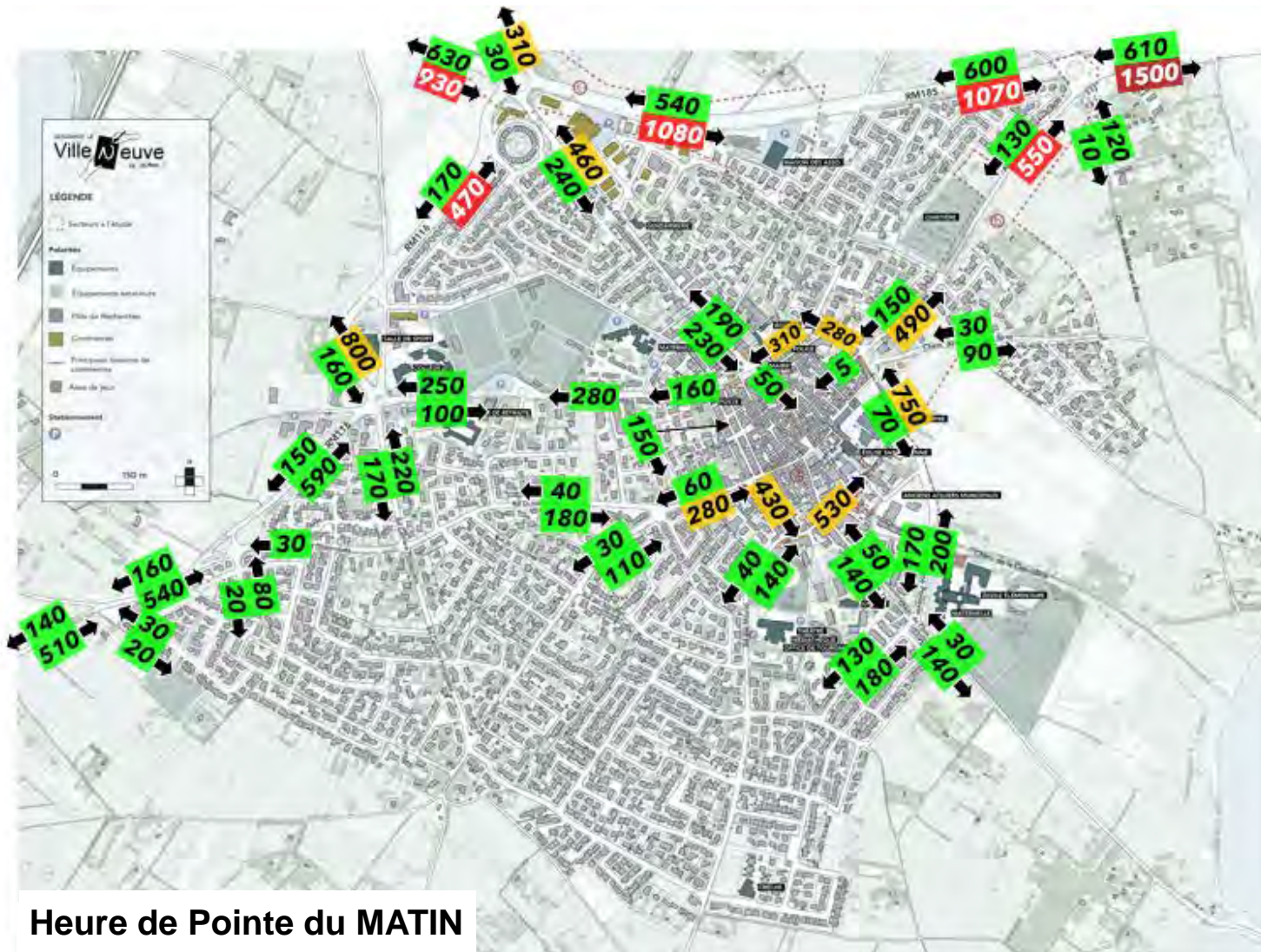
17h00 – 18h00



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

# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

## CIRCULATIONS AUTOMOBILES - TRAFICS AUX HEURES DE POINTE DU MATIN ET DU SOIR



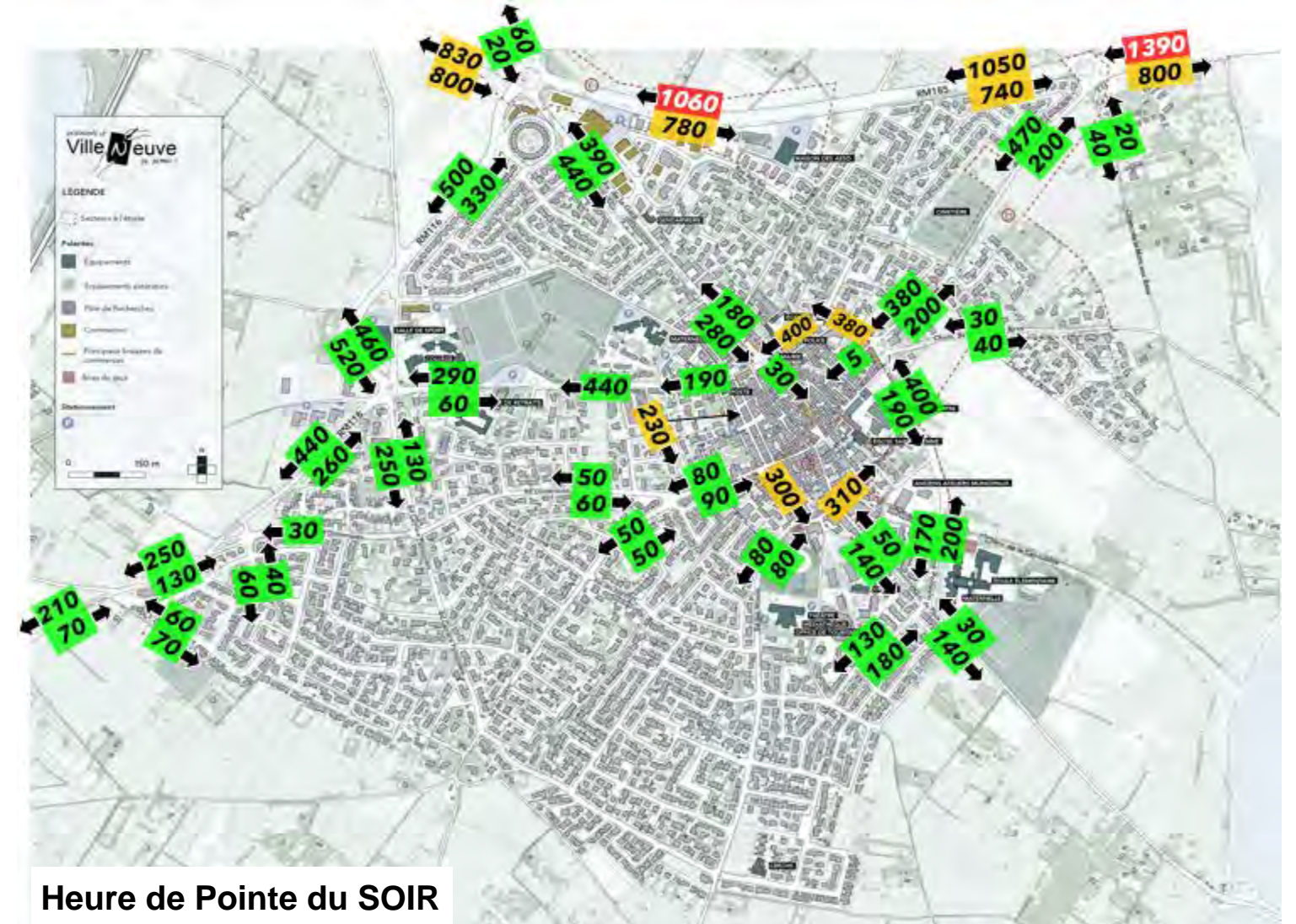
Heure de Pointe du MATIN

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

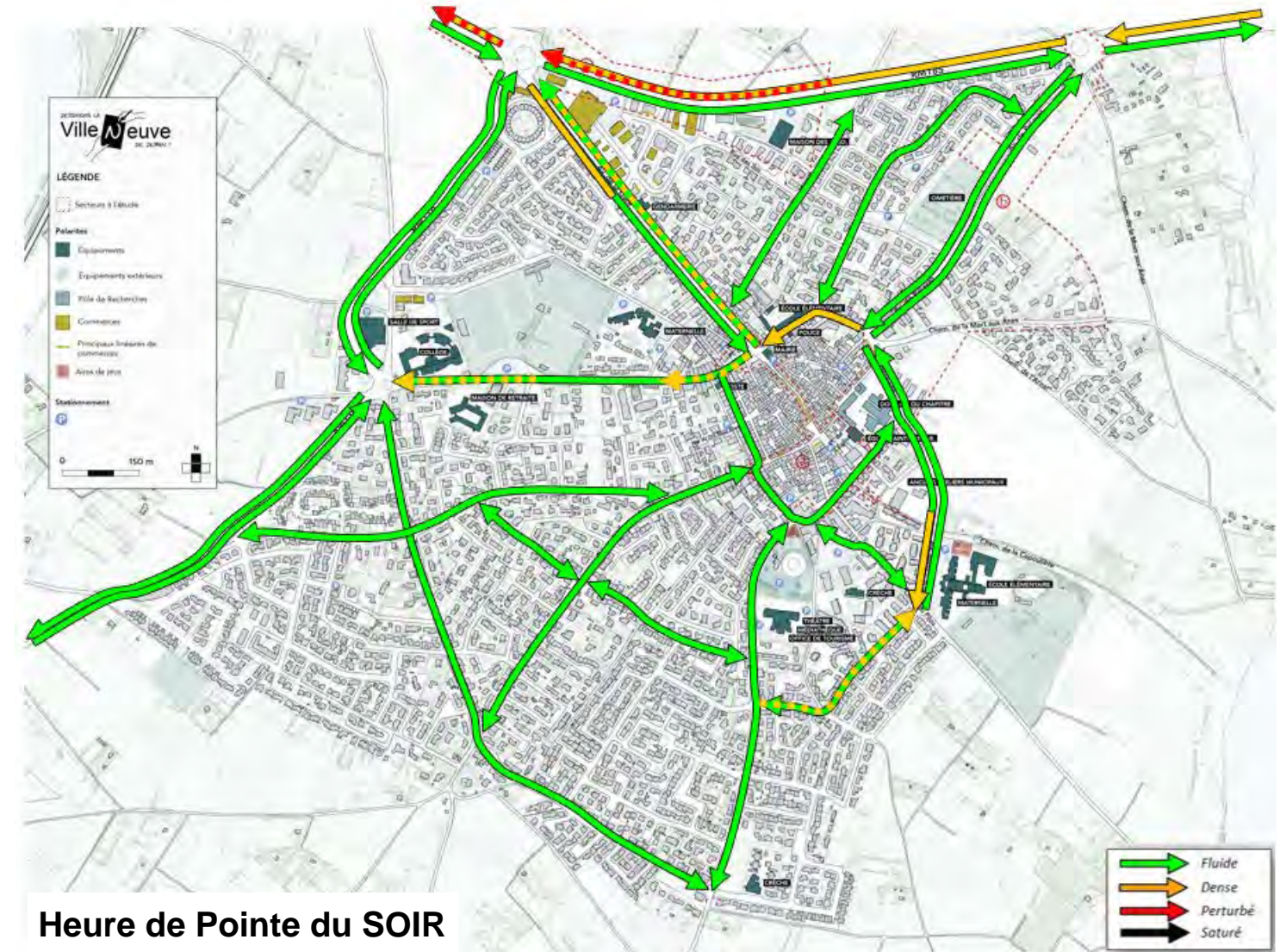
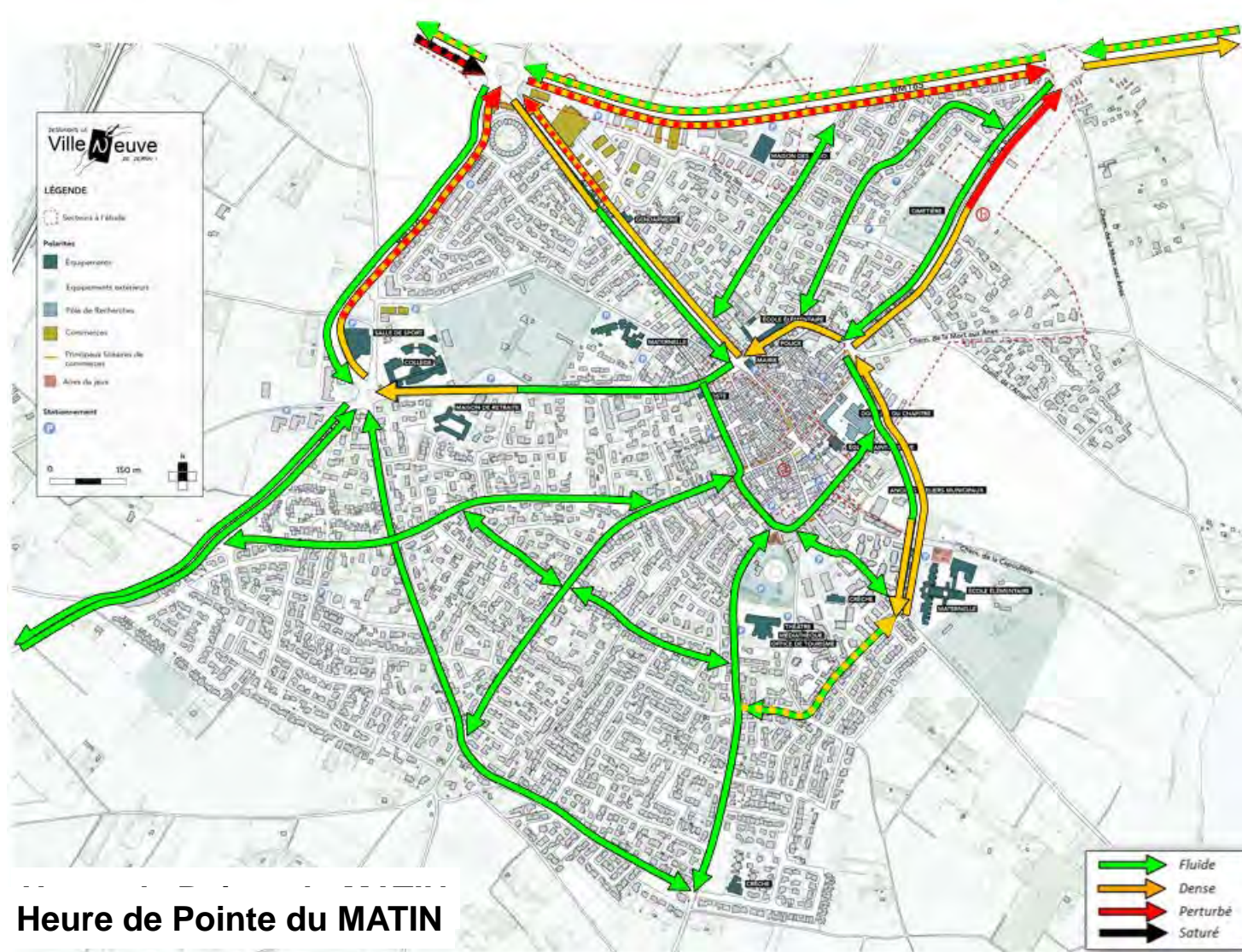
« Trop de personnes prennent leur véhicule pour acheter le pain ou déposer leurs enfants à l'école »  
 « J'aimerais que le centre du village soit piéton, avec moins de trafic de voiture »  
 « En été à 8h il est impossible de sortir de la ville »

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**

# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

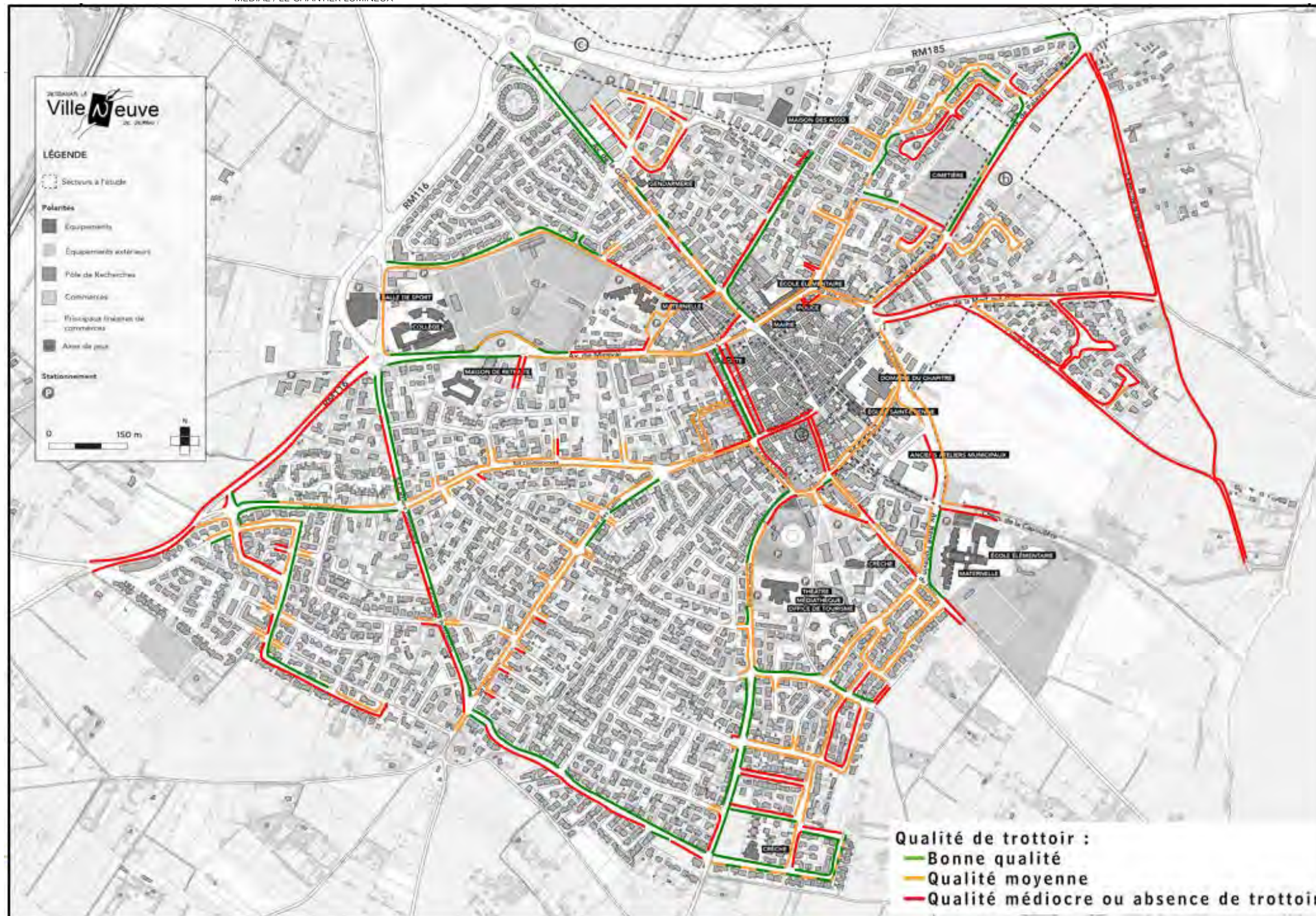
## CIRCULATIONS AUTOMOBILES – CONDITIONS DE CIRCULATION





# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

## QUALITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS



- 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 »

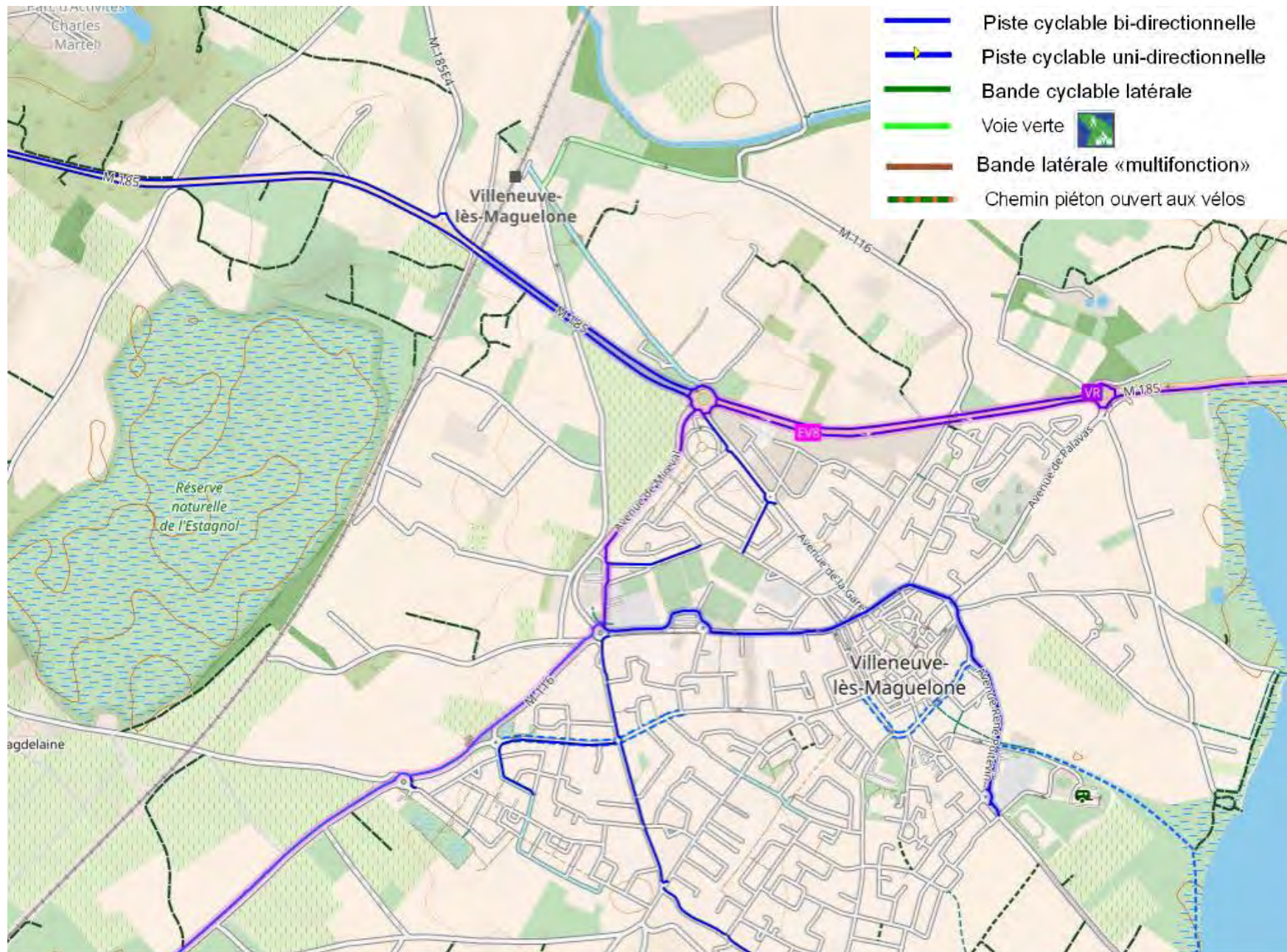
### Propositions d'habitants :

- 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

- **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

# 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 Capoullière 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.
- .....

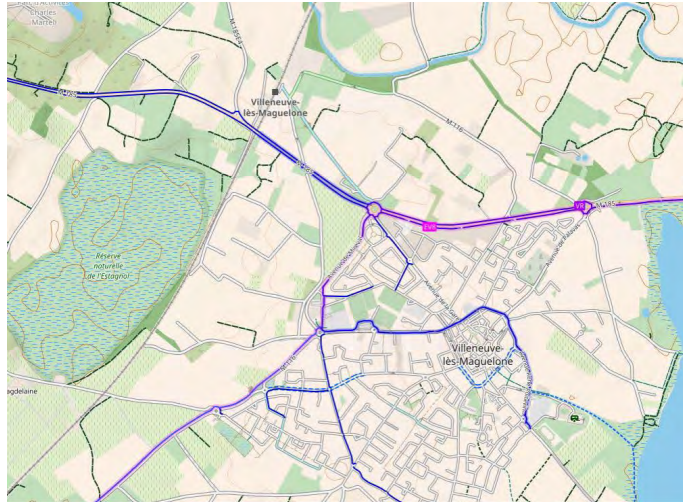
Propositions d'habitant :

- 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

# 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

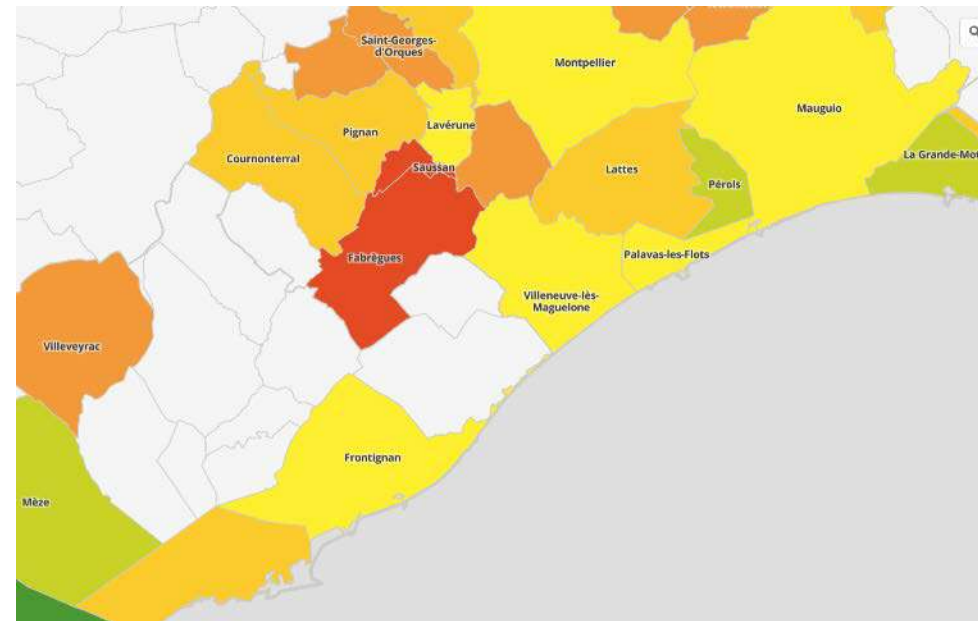
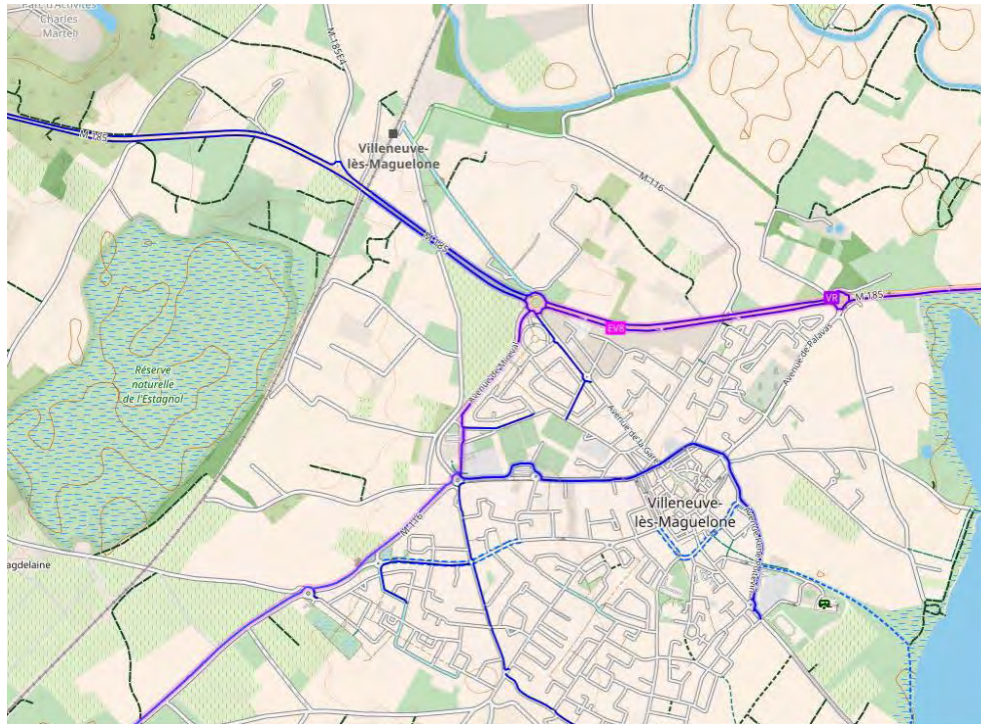


Bd C. Poissonnière et bd C. Pelerines : un itinéraire cyclable à sens unique ?

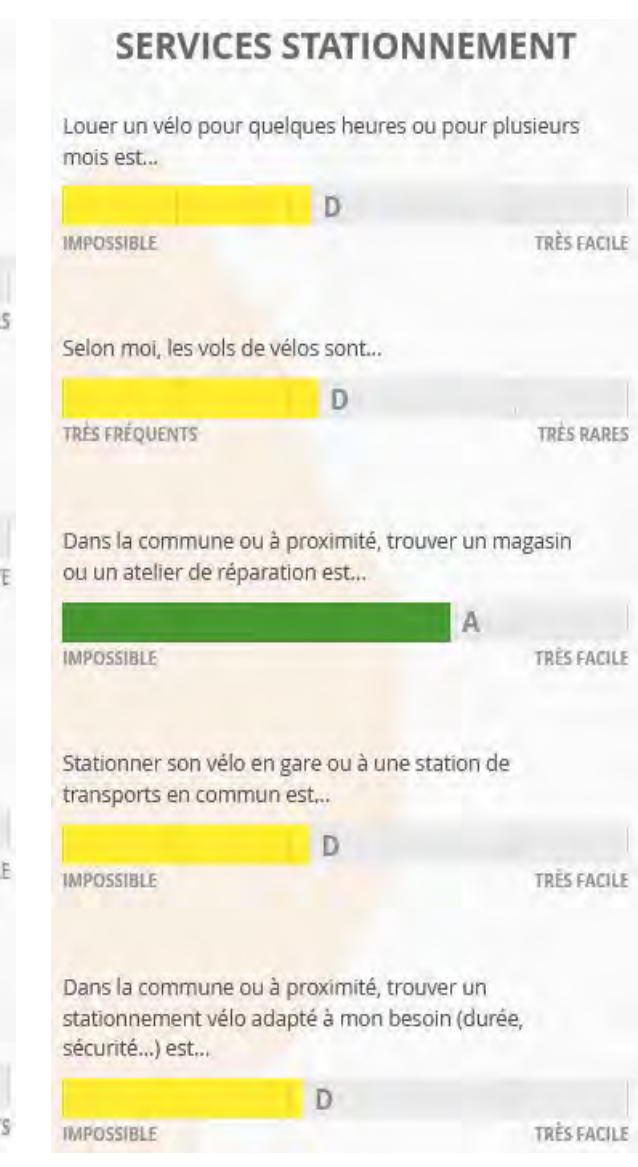
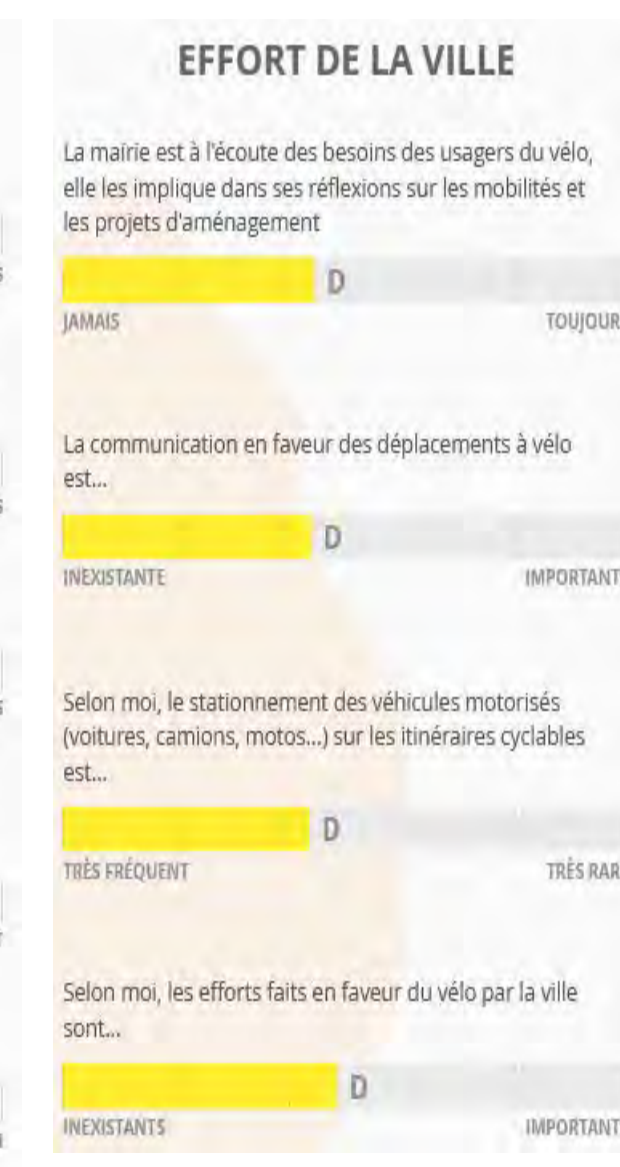
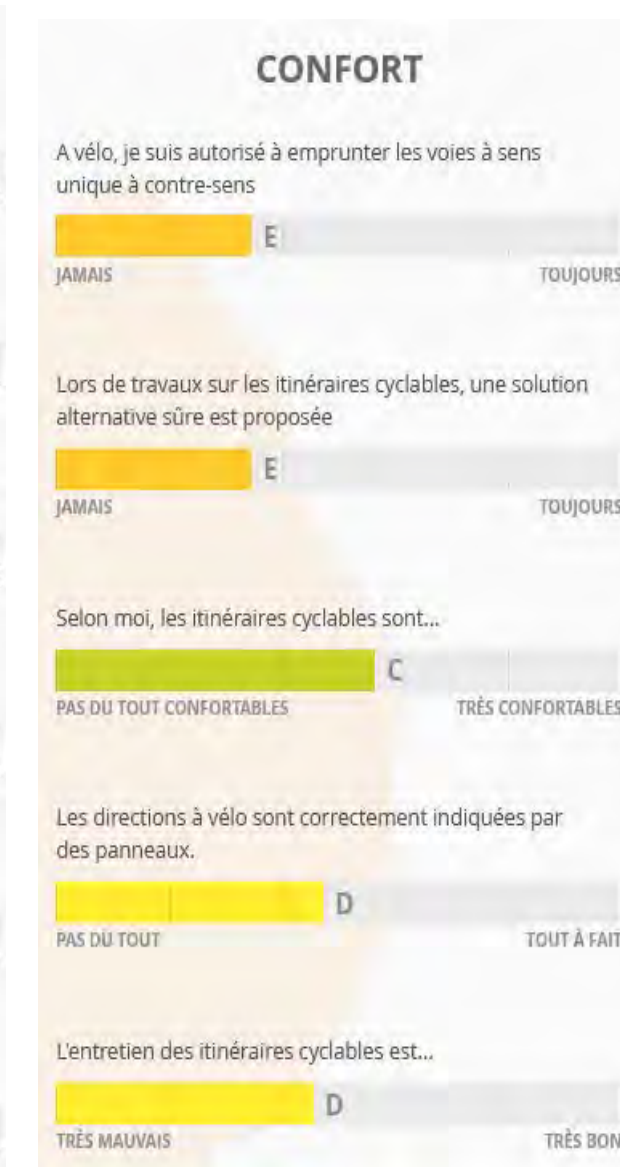
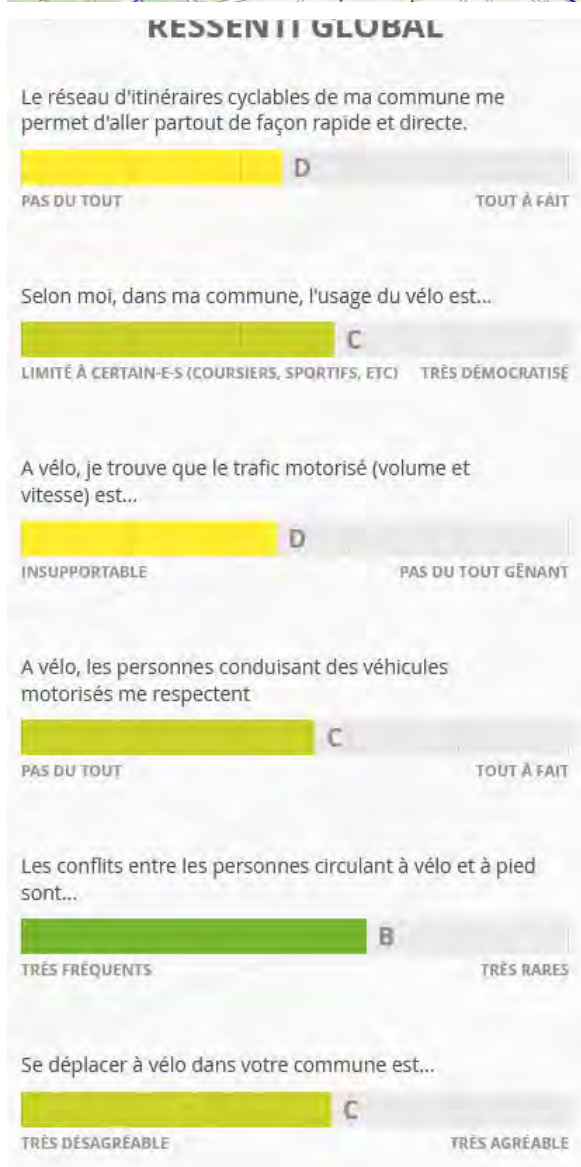


# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

## PRATIQUES CYCLABLES – LE « POINT DU VUE » DU BAROMETRE DES VILLES CYCLABLES

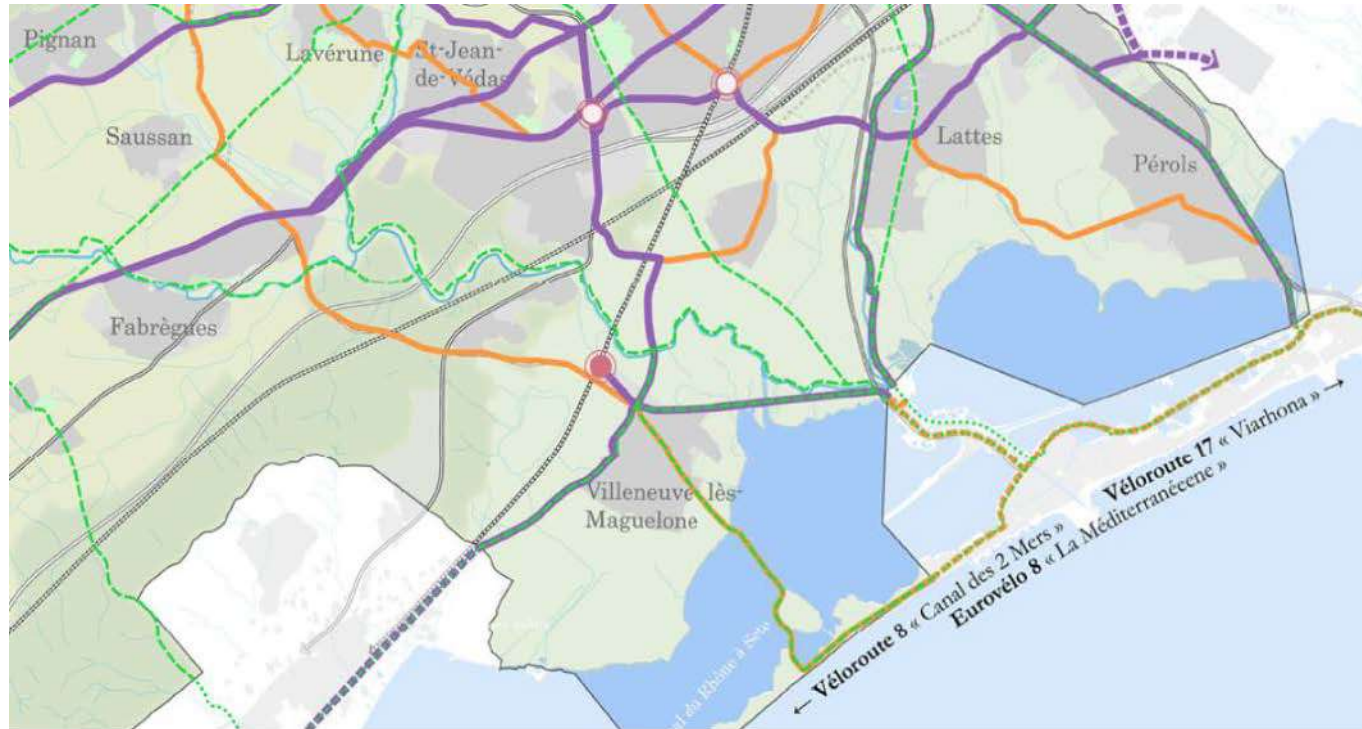


Un classement qui confirme les constats et ressentis des habitants, la nécessité d'une part d'améliorer les aménagements existants ; d'autre part d'« aller plus loin »...



# 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-lès-Maguelone



- 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-

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

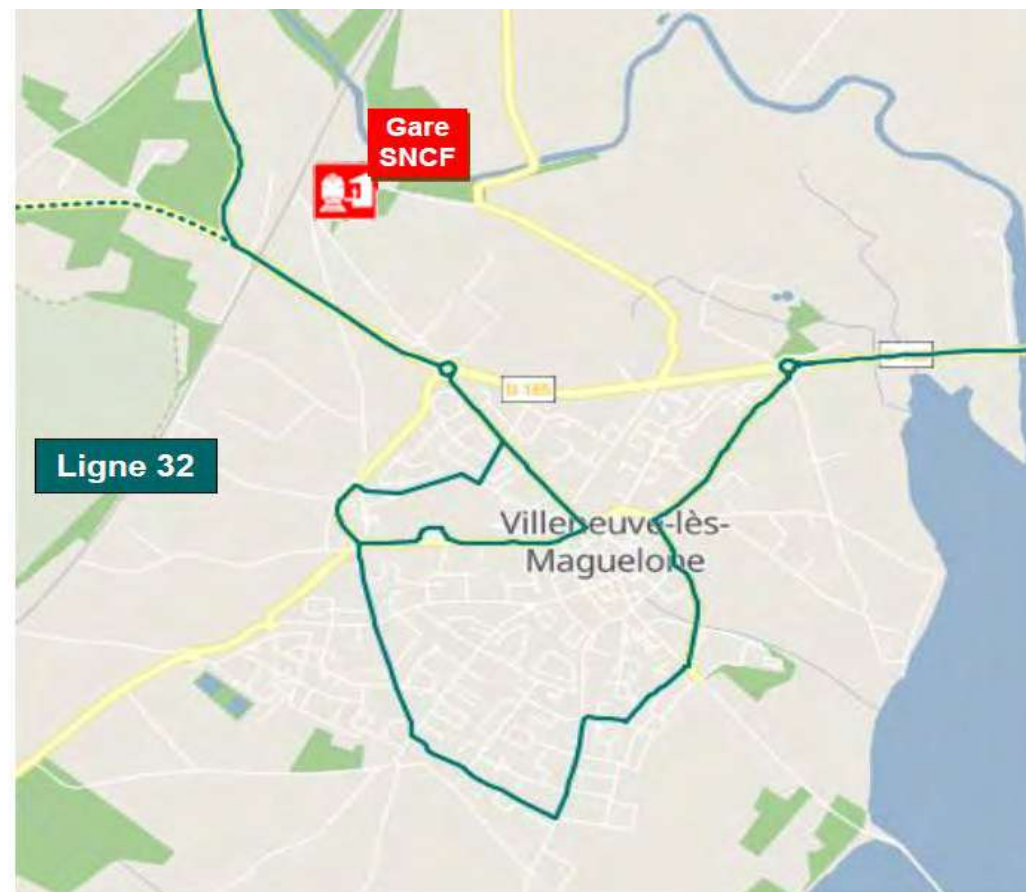


Des hypothèses, des scénarii à intégrer dans le cadre des propositions de gestion des mobilités à l'échelle du centre ville élargi.

# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

## DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN – OFFRE ACTUELLE

« On va bien plus 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	Montpellier Saint-Roch	St-Aunès	Vic Miraval	7.10	7.15	7.30	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
5.37	6.37	6.40	6.56	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	Villeneuve Lès Maguelonne	Vic Miraval	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
14.53	15.38	15.43	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 :

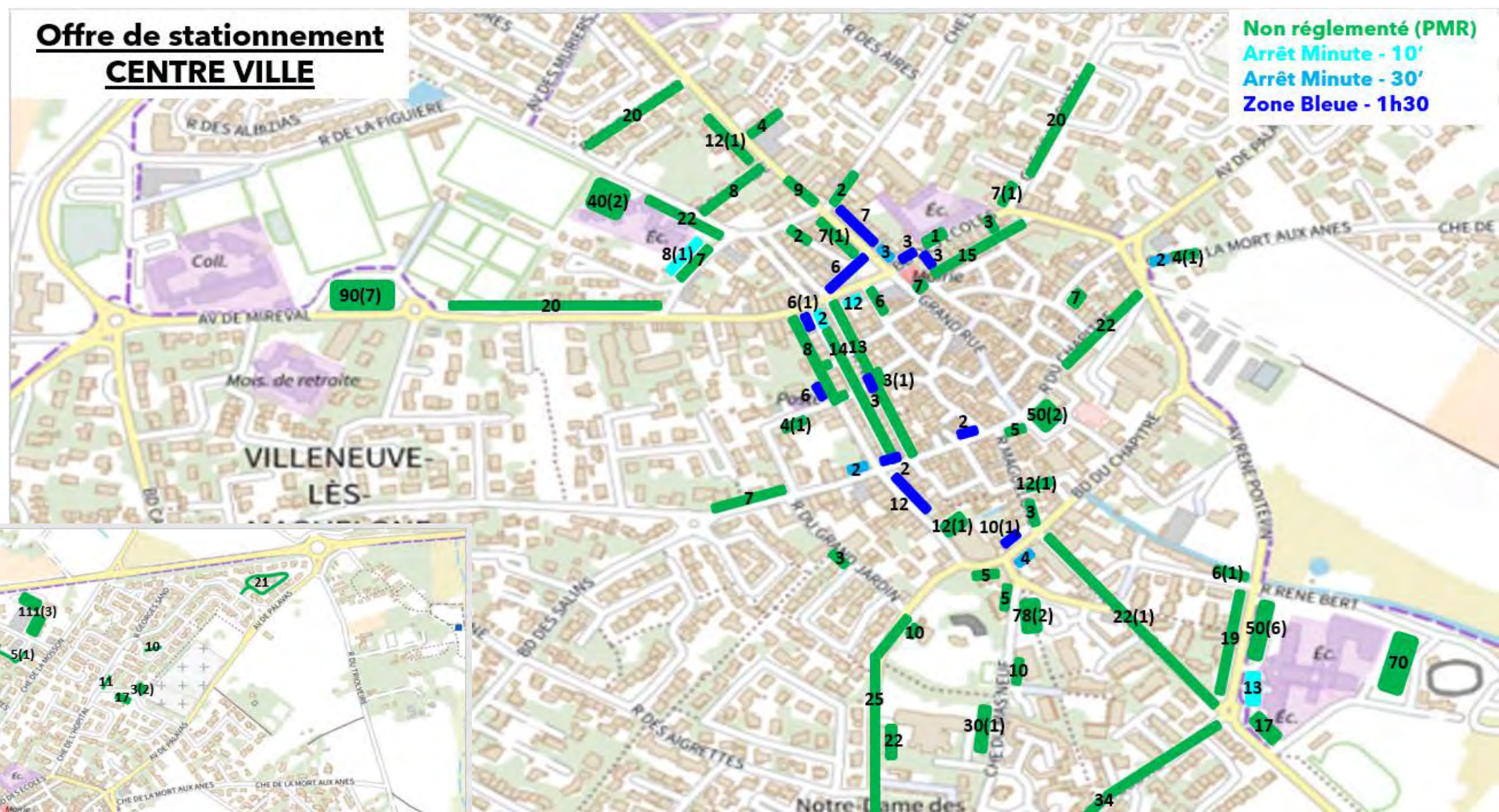
Retrouver l'ancien fonctionnement du bus, l'arrêt devant le domaine du Chapitre n'est pas pratique  
Revoir la position des arrêts de bus en particulier le 44, ajouter des zones plus proches du centre  
Pourquoi pas un bus tram, cela est programmé sur d'autres secteurs de la métropole  
Développer les 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)

# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

## STATIONNEMENT - OFFRE ACTUELLE

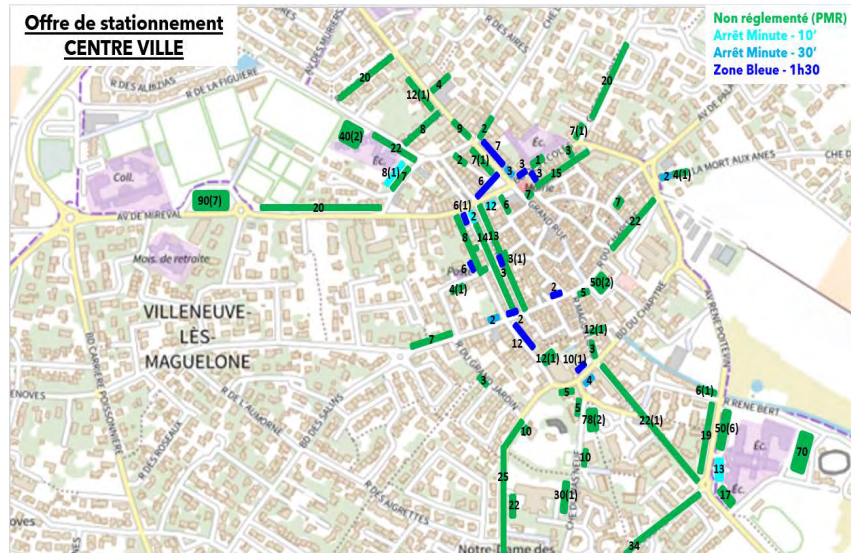
- Une offre de stationnement de **1 960 places MATERIALISEES** au sein de la zone urbanisée (hors petites voies résidentielles)
- Près de 2/3 de l'offre aménagée SUR VOIRIE
- Une offre majoritairement NON réglementée (91 % des places) + 50 places P.M.R., 46 places arrêts minute et 85 places en zone bleue
- 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.



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

# 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, réglementés, 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

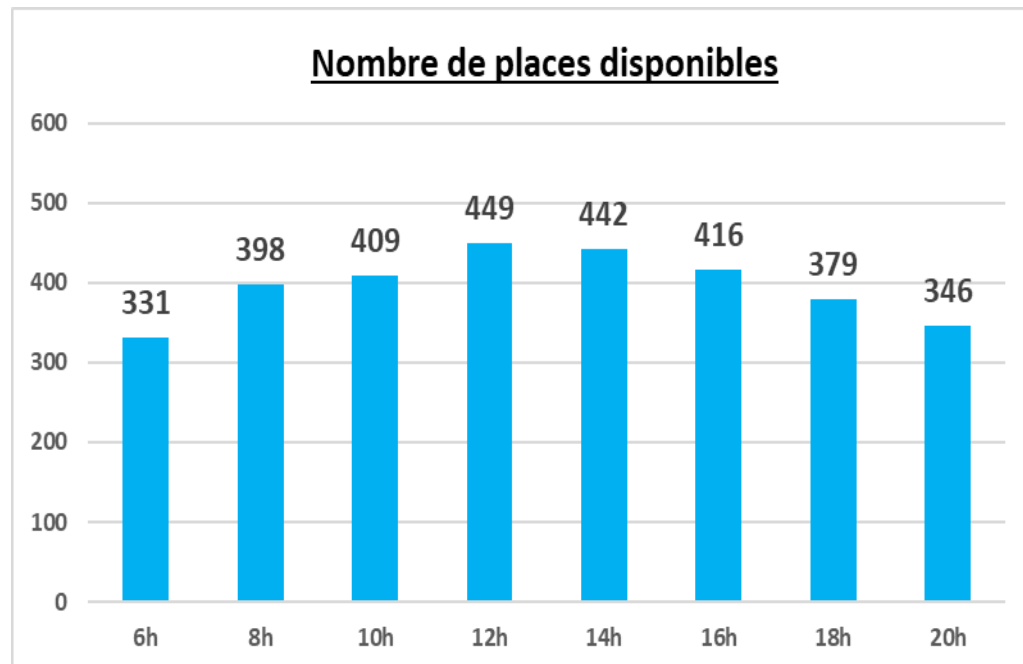
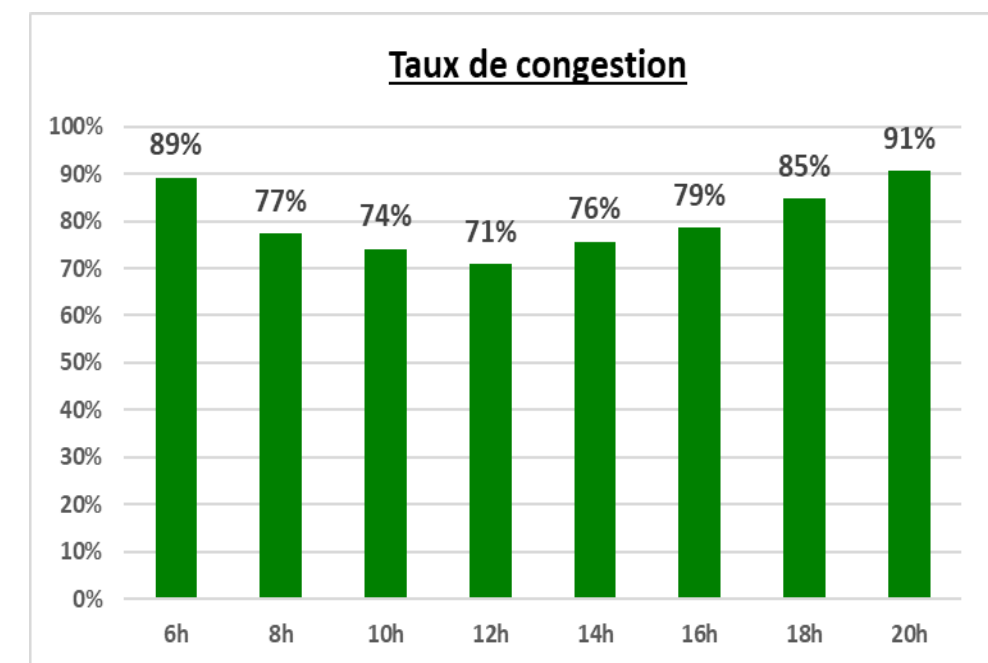
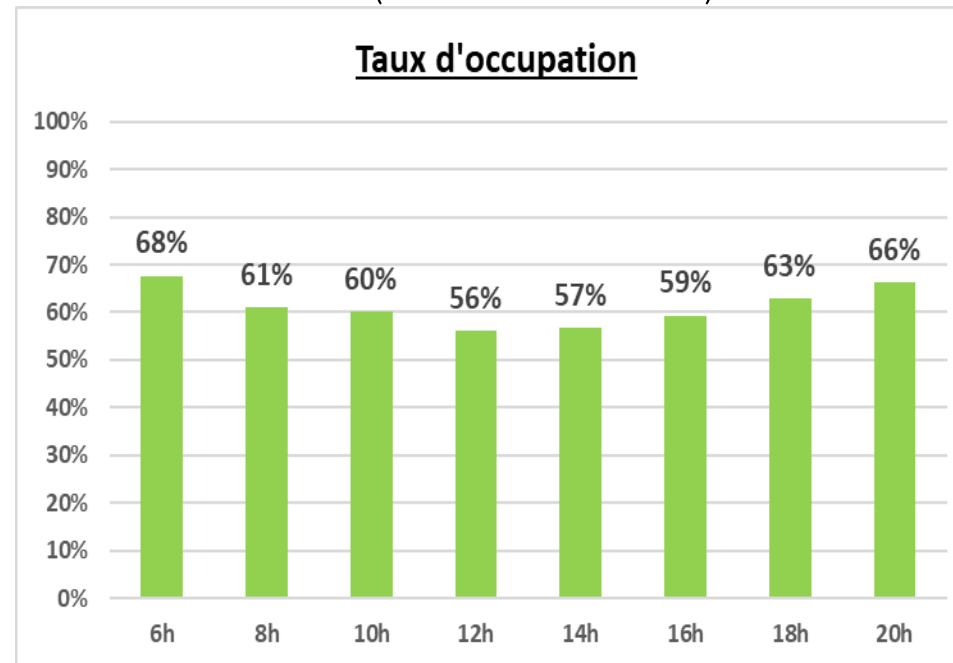
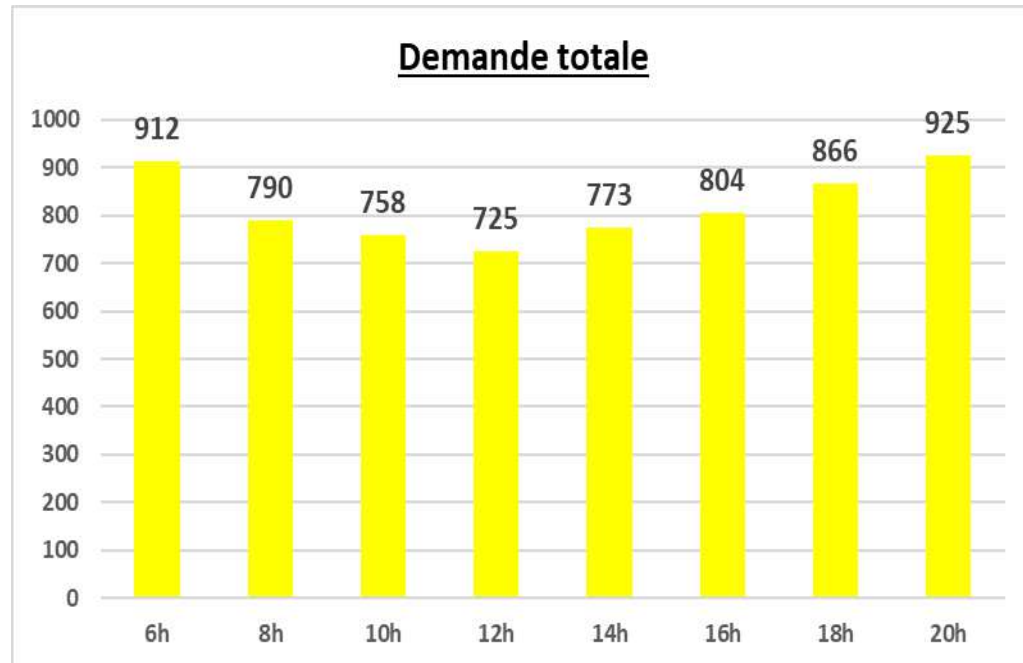


Bd des Moures : des possibilités de stationnement souvent peu utiles, à requestionner en l'absence de liaison cyclable Nord - Sud



# 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 »

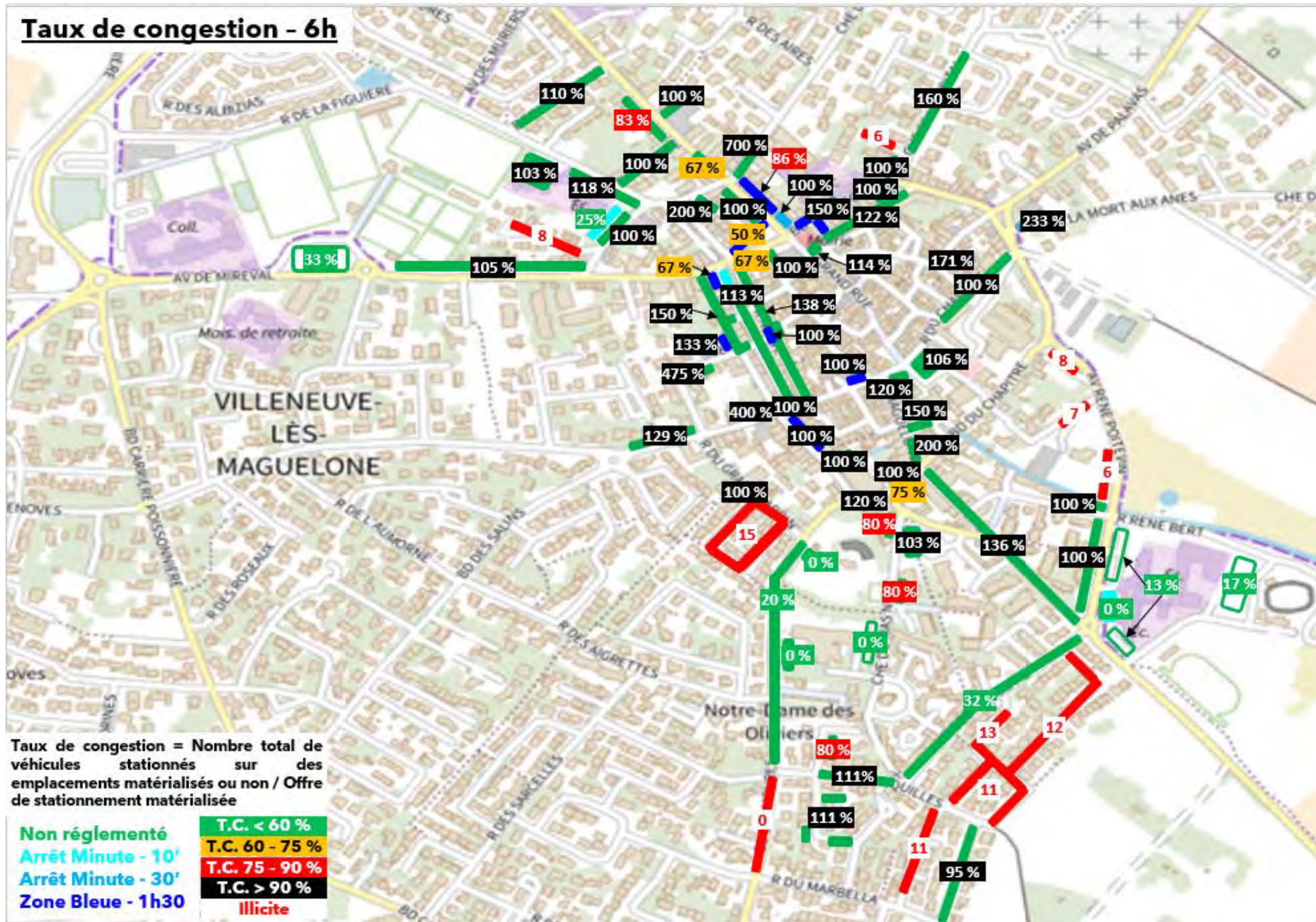
Propositions d'habitant :

- 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**

# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

## STATIONNEMENT - DEMANDE ACTUELLE (BESOINS) - PÉRIODE NOCTURNE



6h00	Offre NON réglementée	Arrêt Minute	Zone Bleue	Total
Offre TOTALE	916	46	60	1022
Demande totale LICITE	618	22	51	691
Taux d'OCCUPATION	67%	48%	85%	68%
Nombre de places DISPONIBLES	298	24	9	331
Demande totale LICITE ET ILLICITE	828	28	56	912
Taux de CONGESTION	90%	61%	93%	89%

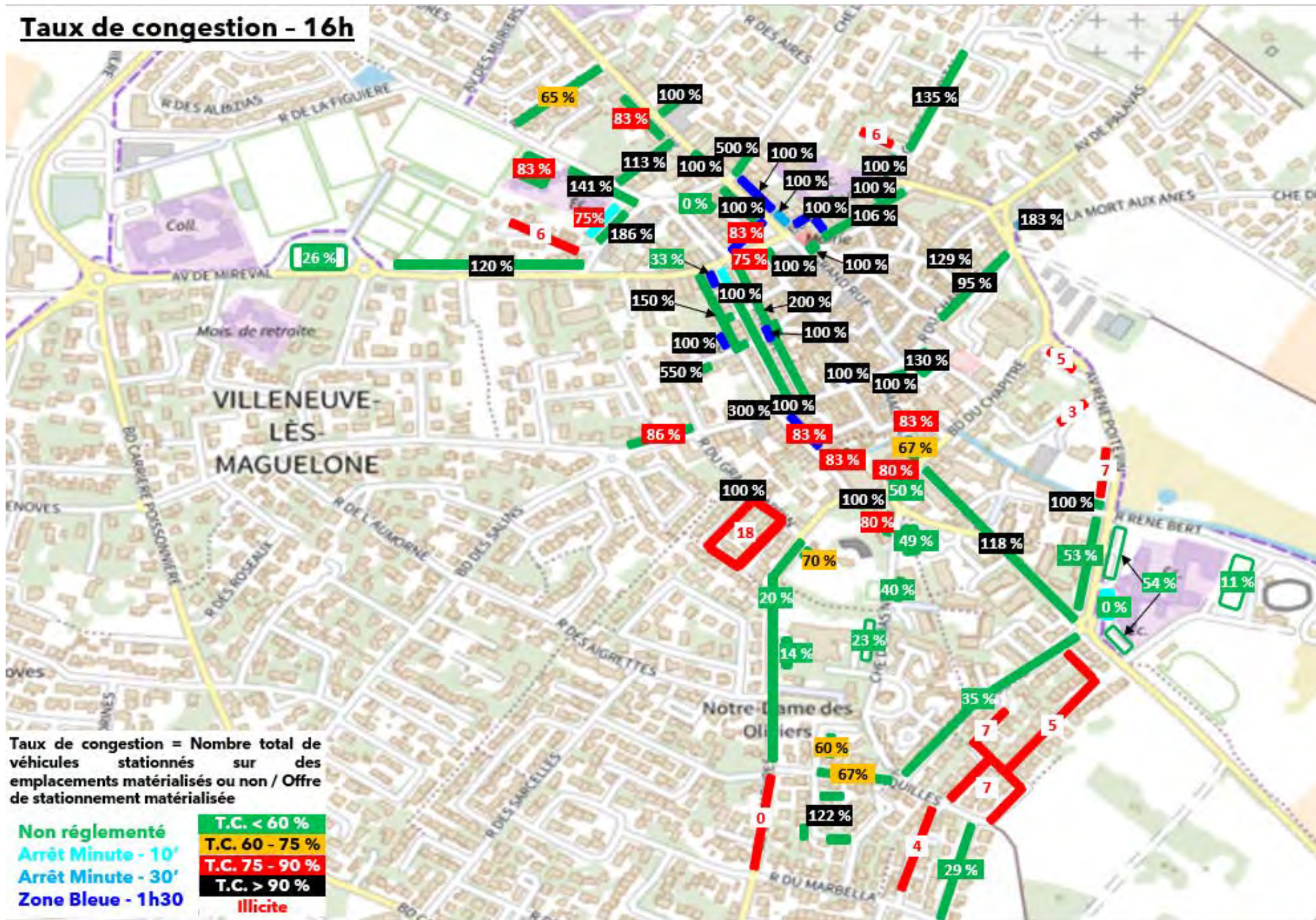
A 6h00 (période NOCTURNE) :

- Des besoins de stationnement très élevés, évalués à 910 places...mais légèrement inférieurs à l'offre actuelle (1 050),
- 220 véhicules stationnés en dehors d'emplacements matérialisés, soit 1 100 m de linéaire de voirie.

# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

## STATIONNEMENT - DEMANDE ACTUELLE (BESOINS) - PÉRIODE DIURNE

### Taux de congestion - 16h



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%

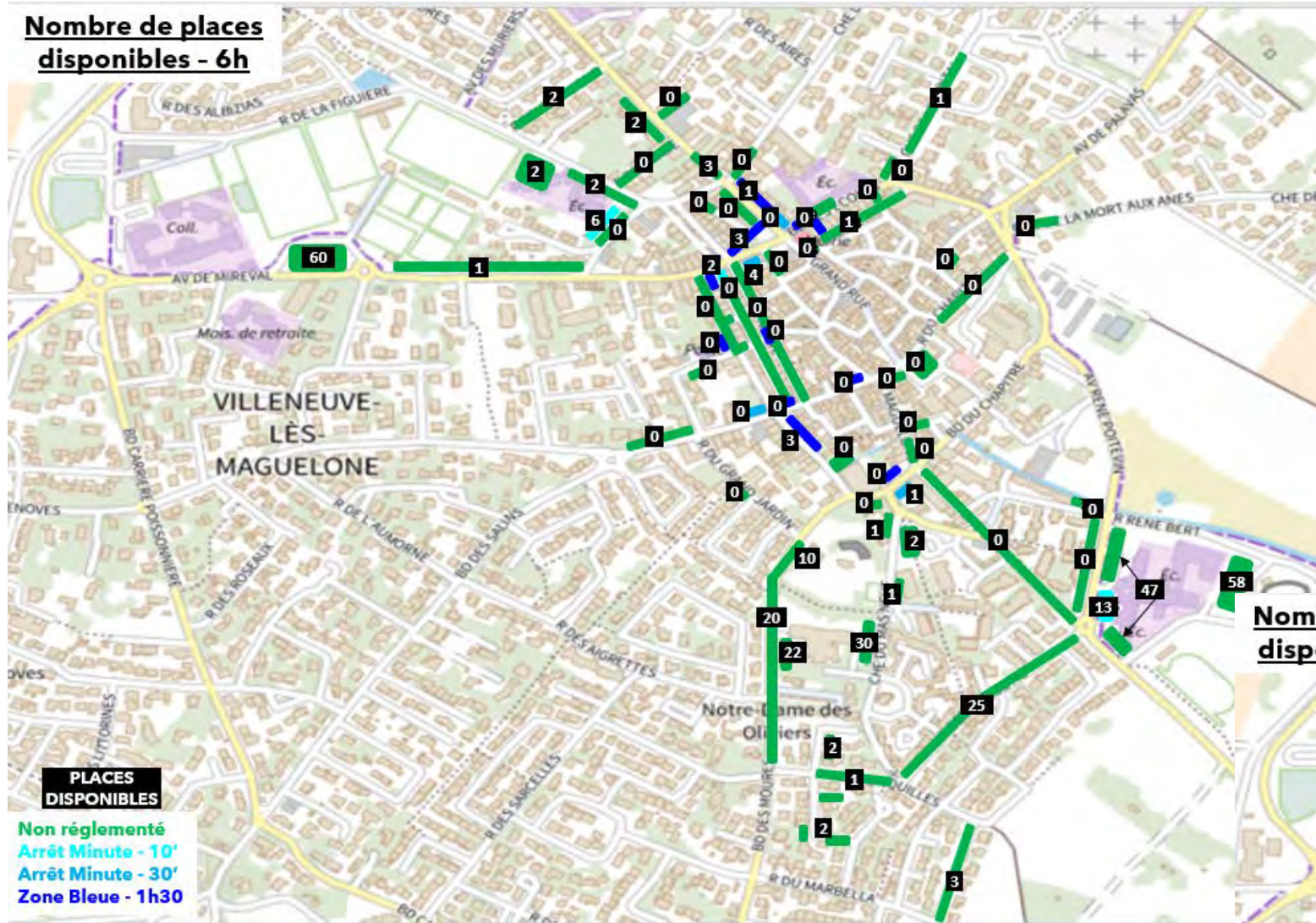
A 16h00 (période DIURNE) :

- 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.

# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

## STATIONNEMENT – DISPONIBILITES - PÉRIODE NOCTURNE

### Nombre de places disponibles - 6h



Des disponibilités significatives :

La NUIT :

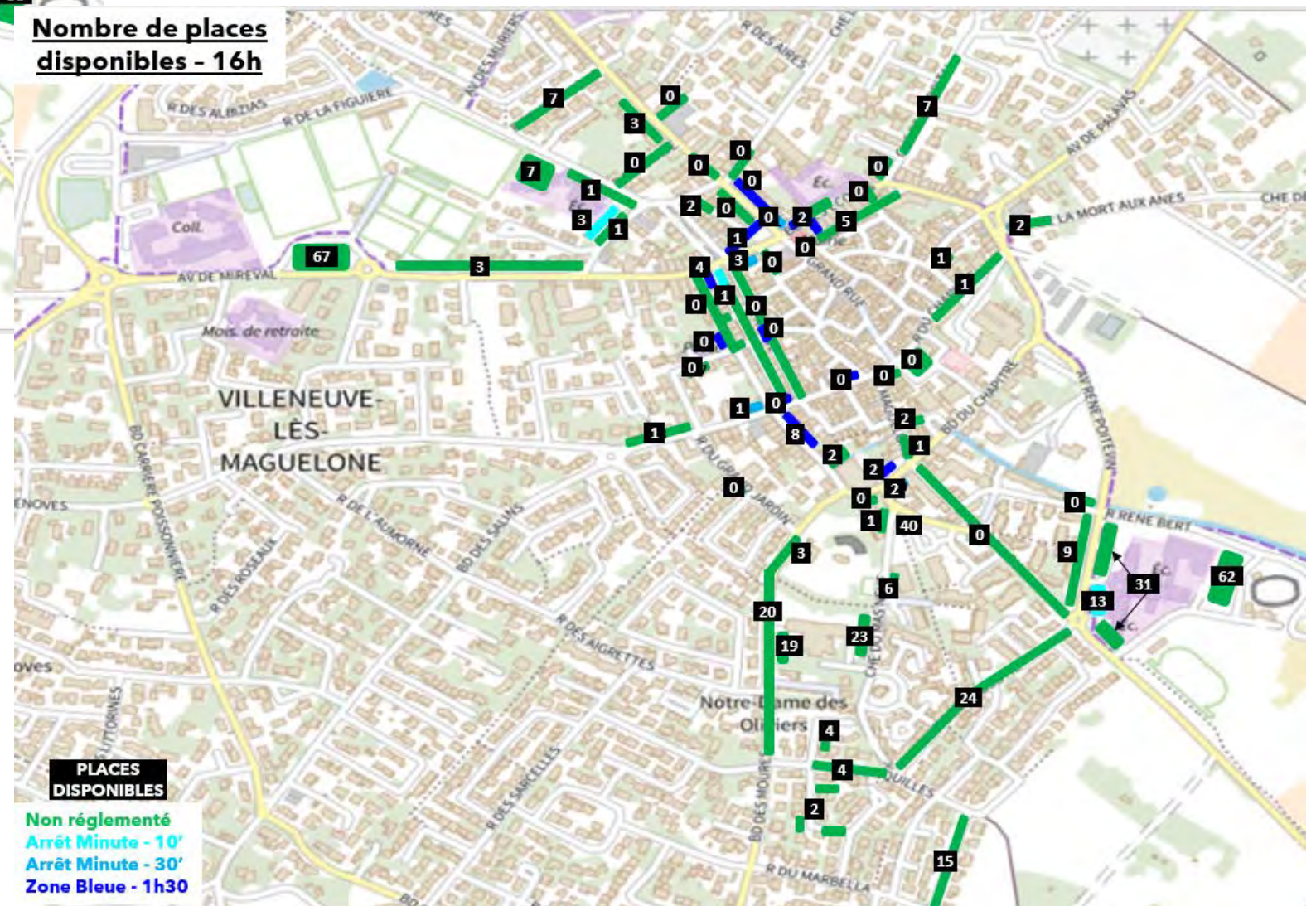
- Parkings de l'école Dolto : 50 places
- Parking du collège : 60 places
- Bd des Moures : 20 places
- Parkings Médiathèque et Théâtre : 52 places

En JOURNÉE / 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

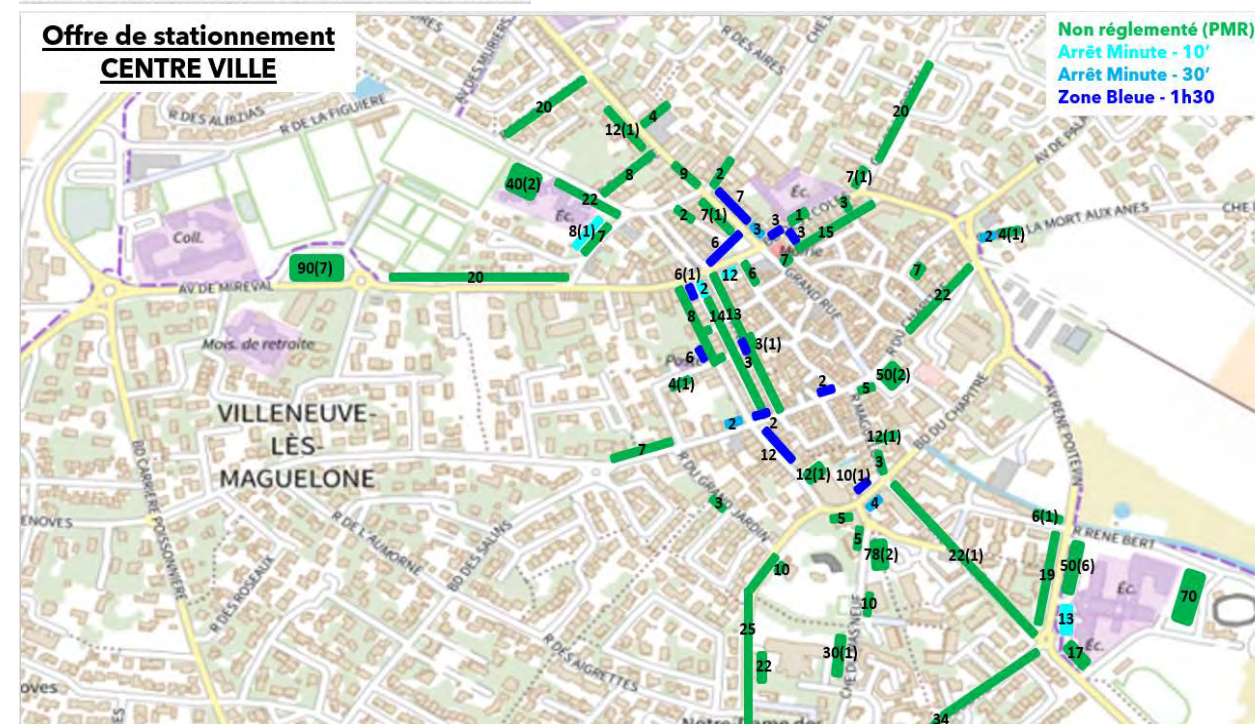
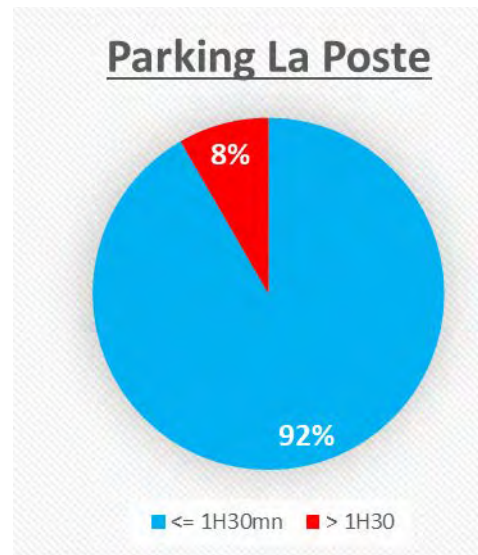
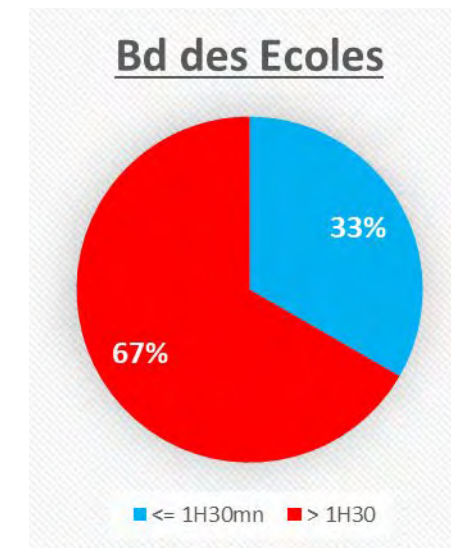
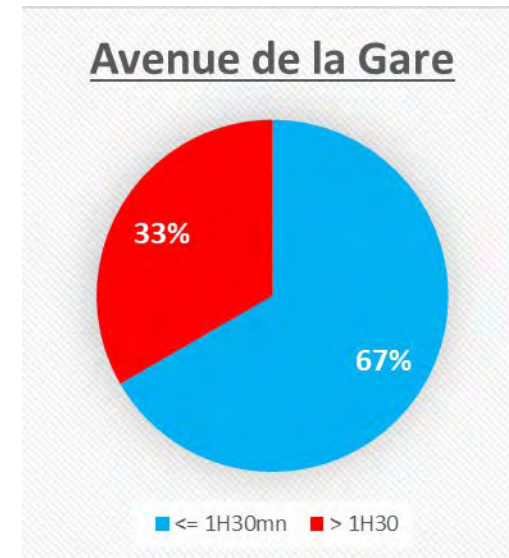
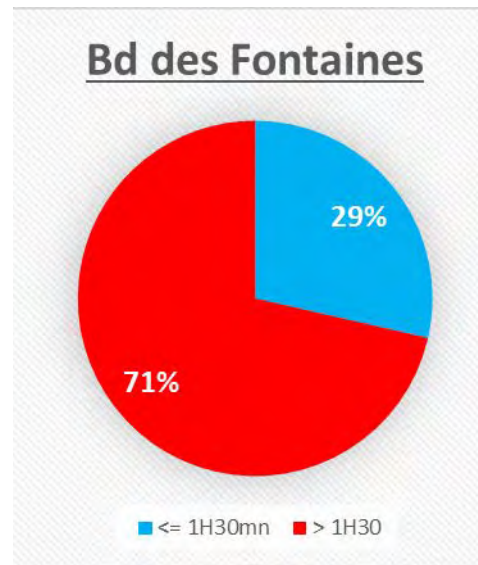
mais (très) localisées et excentrées, insuffisamment attractives (accès piéton, jalonnement, sécurité,...).

### Nombre de places disponibles - 16h

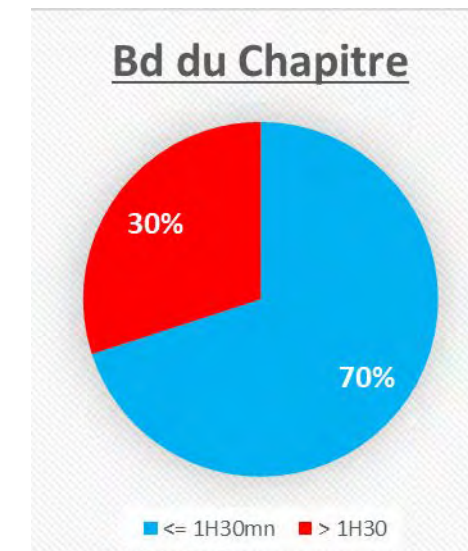
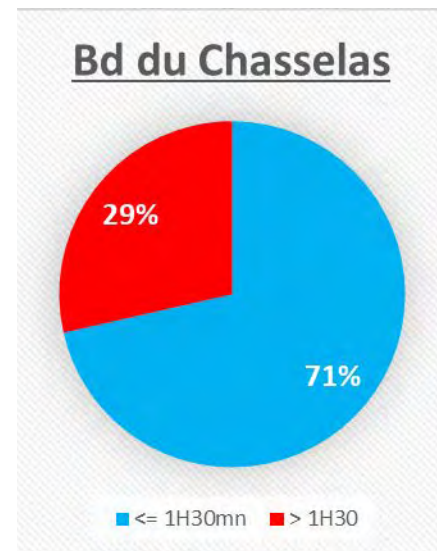
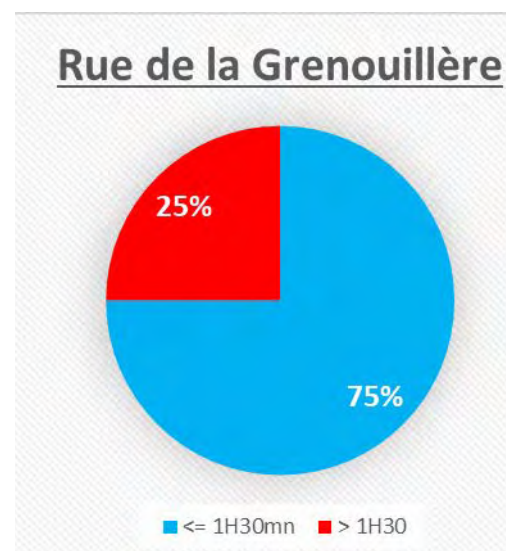


# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

## STATIONNEMENT – DUREES MOYENNES DE STATIONNEMENT – ZONES BLEUES



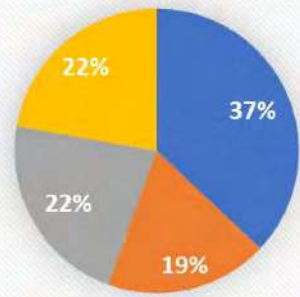
- En moyenne : 71 % des véhicules stationnent moins de 1h30 sur les places réglementées en zone bleue
- Un respect inégal suivant les secteurs : Près de 7 usagers sur 10 dépassent la durée maximale autorisée bd des Ecoles et bd des Fontaines
- Une réglementation adaptée aux secteurs concernés mais des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



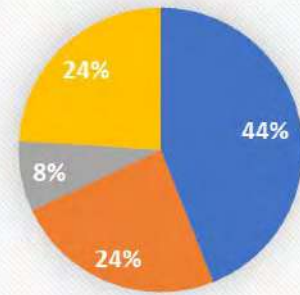
# LA MOBILITÉ DANS TOUS SES ÉTATS

## STATIONNEMENT – DUREES MOYENNES DE STATIONNEMENT – ZONES NON REGLEMENTEES

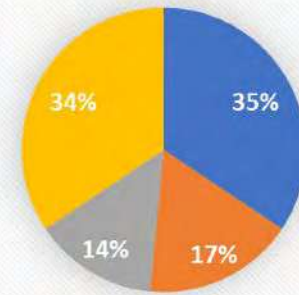
Secteur Parking Collège



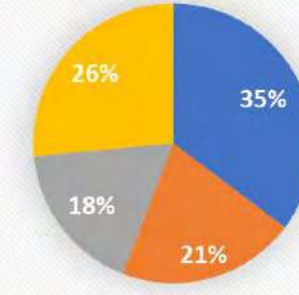
Secteur Av de Mireval



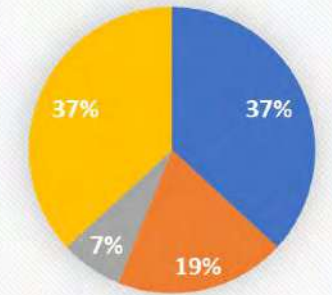
Secteur Ecole JJ. Rousseau



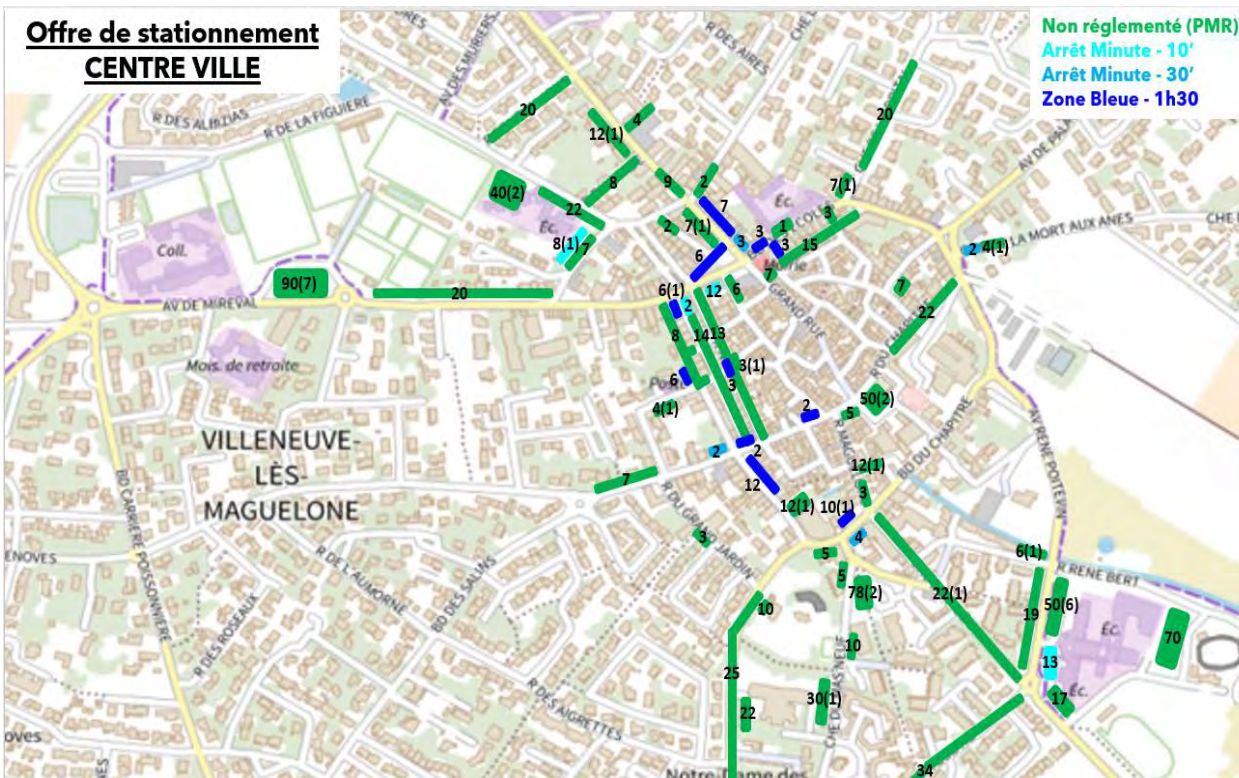
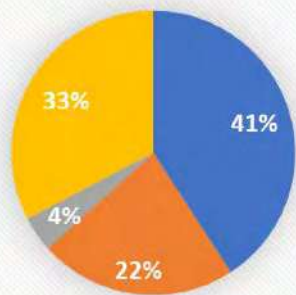
Secteur Av de la Gare



Secteur Ecole P. Bouissinet

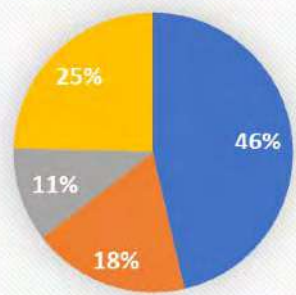


Secteur Poste

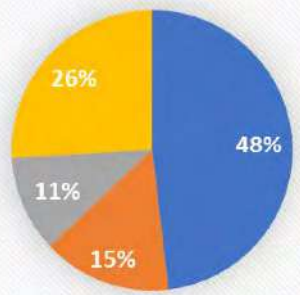


- Quel que soit le secteur : des durées de stationnement variables, traduisant des besoins multiples
- En moyenne :
  - 1/4 à 1/3 des véhicules stationnés plus de 6h → stationnement résident
  - 33 à 50 % moins de 2 heures

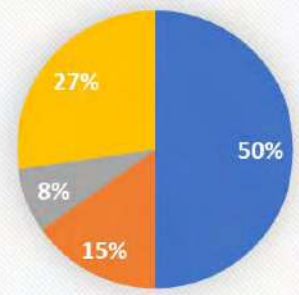
Secteur Place du Marché



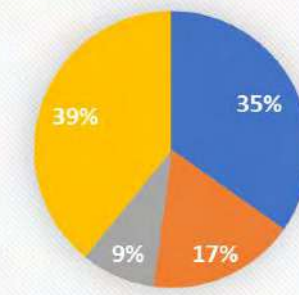
Secteur Chasselas - Chapitre



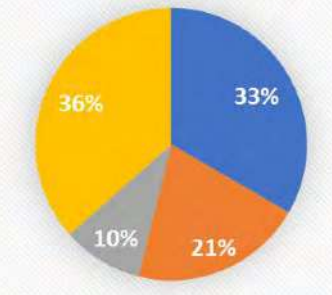
Mas Neuf



Secteur Pilou



Secteur Ecole Dolto



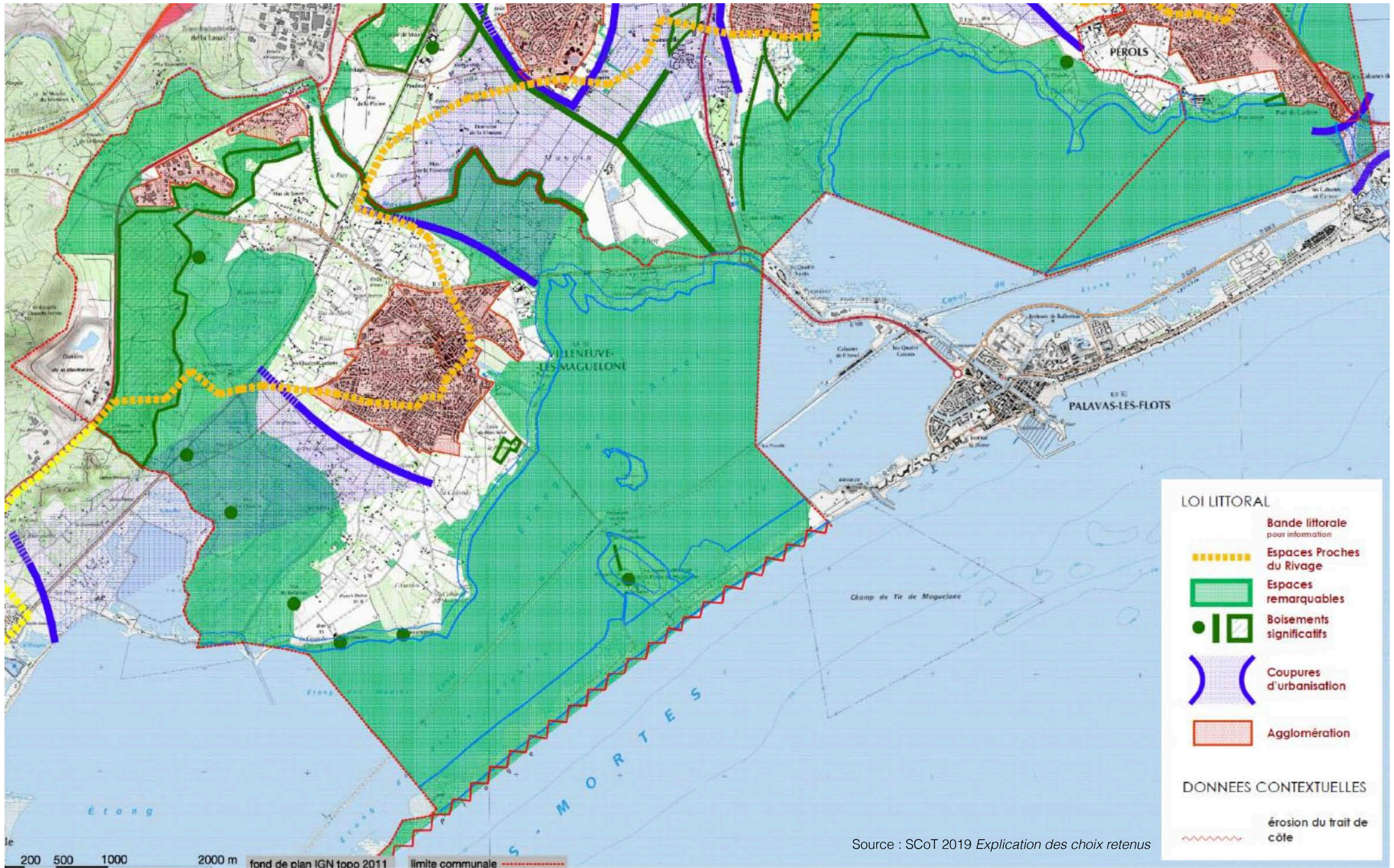
# 03 / LES LIMITES DE LA CROISSANCE ET LES POTENTIALITÉS

# 03.1/ La Loi Littoral



# LES LIMITES DE LA CROISSANCE ET LES POTENTIALITÉS

## LOI LITTORAL



# LES LIMITES DE LA CROISSANCE ET LES POTENTIALITÉS

## 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



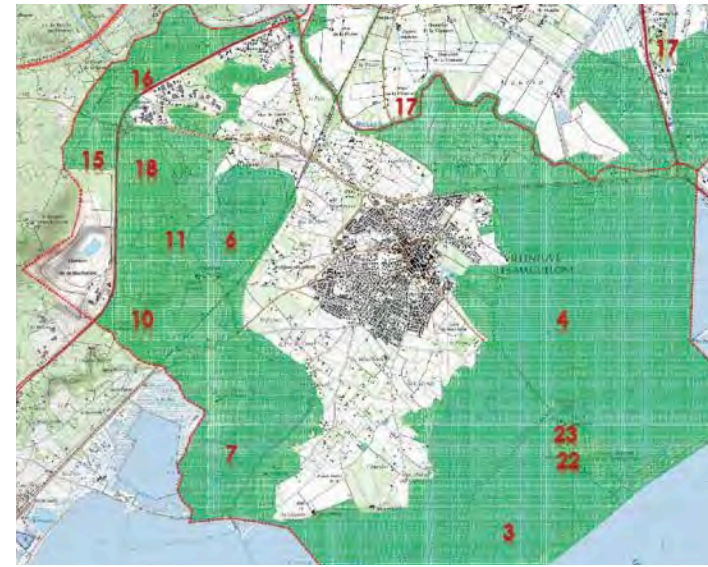
Dans les espaces proches du rivage l'article L. 121-13 du code de l'urbanisme dispose que:

- **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 nécessiterais 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



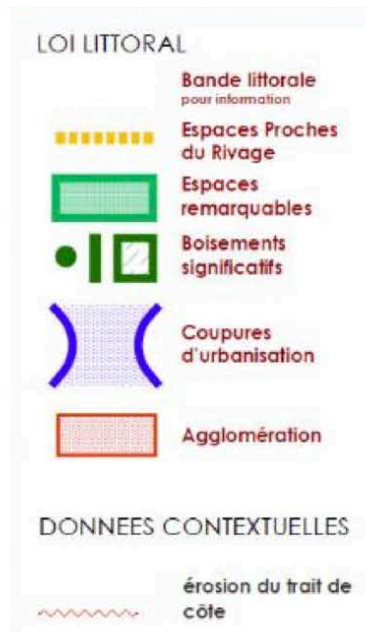
Les espaces protégés au titre de l'article L. 121-23 du code de l'urbanisme **sont soumis à une inconstructibilité de principe** sous réserve des **quelques exceptions, limitativement prévues par le code de l'urbanisme** :

- 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 modifiant 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 au réglementations associées aux **coupures d'urbanisation**, **bande littorale** et ne comporte aucun **boisements significatifs**.

# 03.2/ Approche transversale des risques et de la capacité de résilience face au changement climatique

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

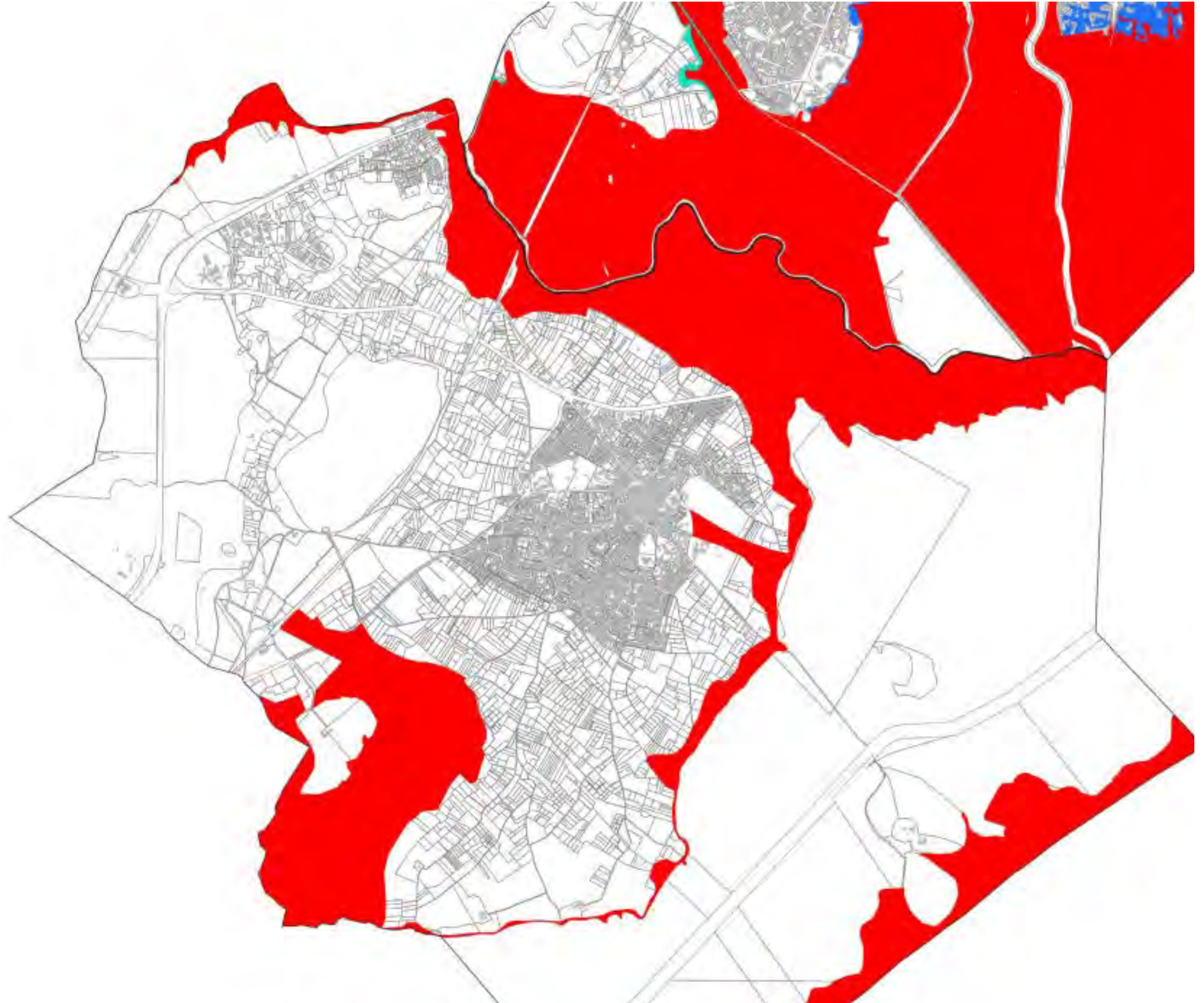
PPRI: ALÉA DÉBORDEMENT DE COURS D'EAU ET SUBMERSION MARINE

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.



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

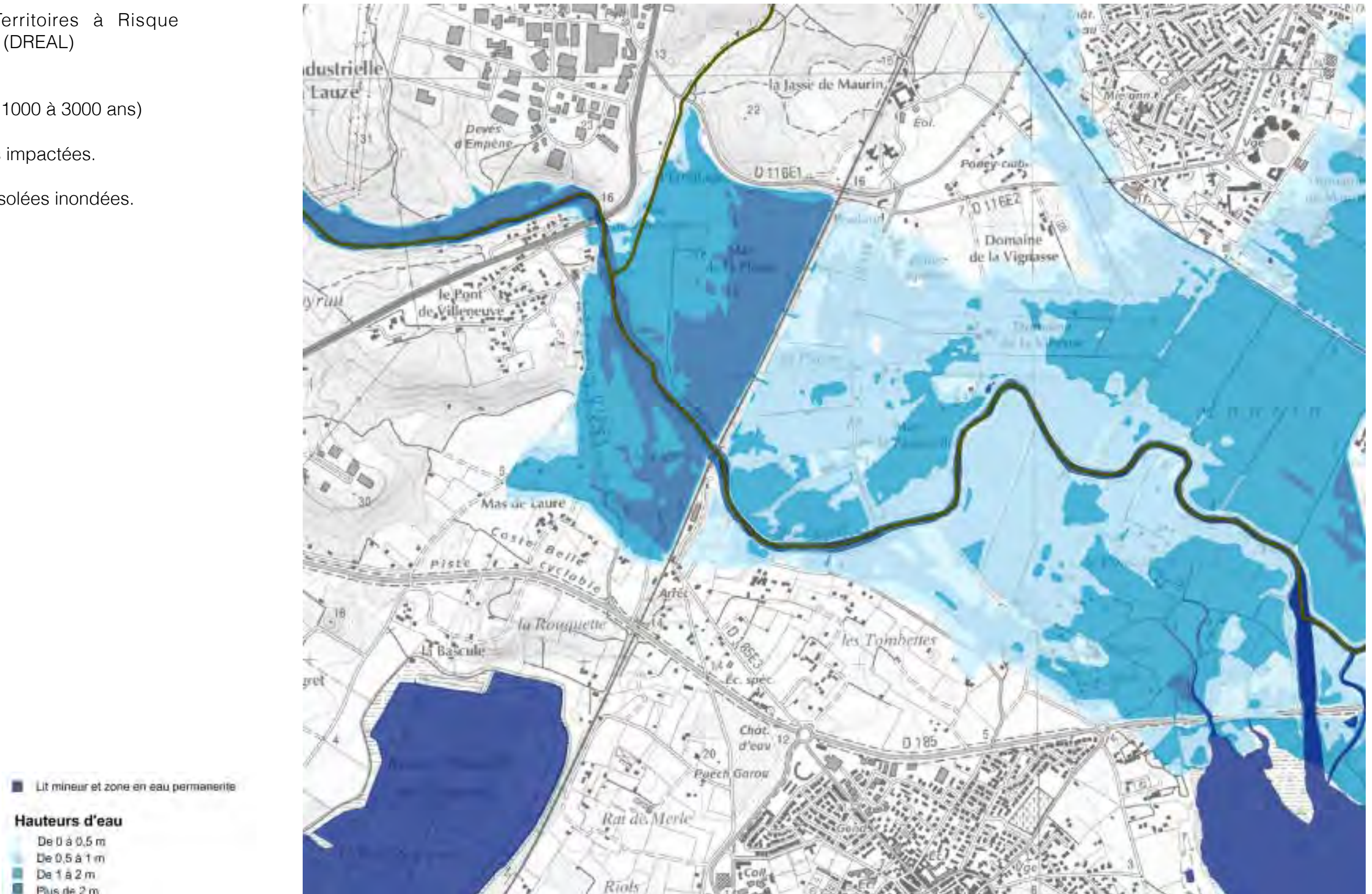
### CARTE TRI: ALÉA DÉBOREMENT DE COURS D'EAU

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.



# 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

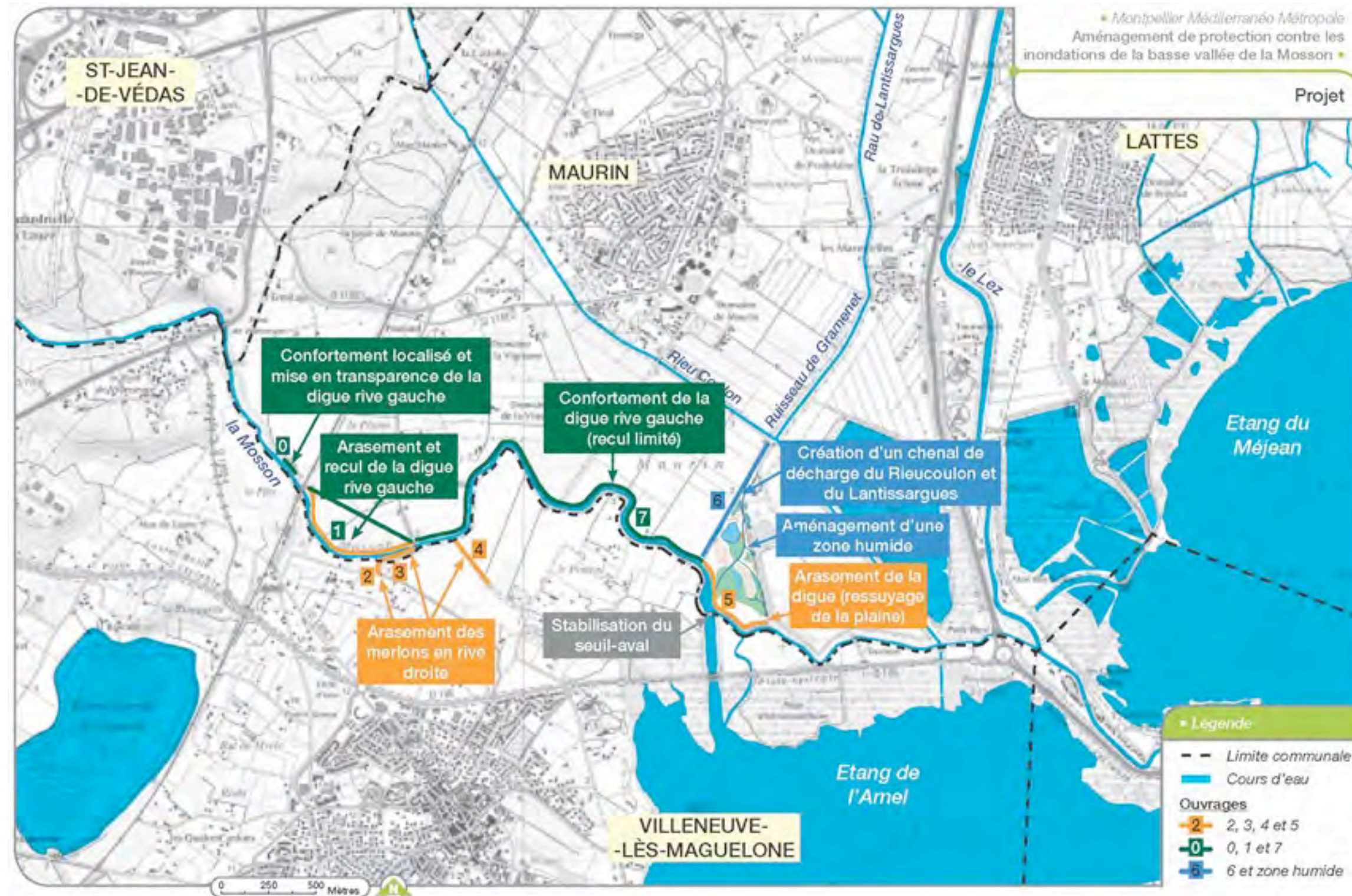
Un avenant a été labellisé par la CMI le 15/12/2016

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.

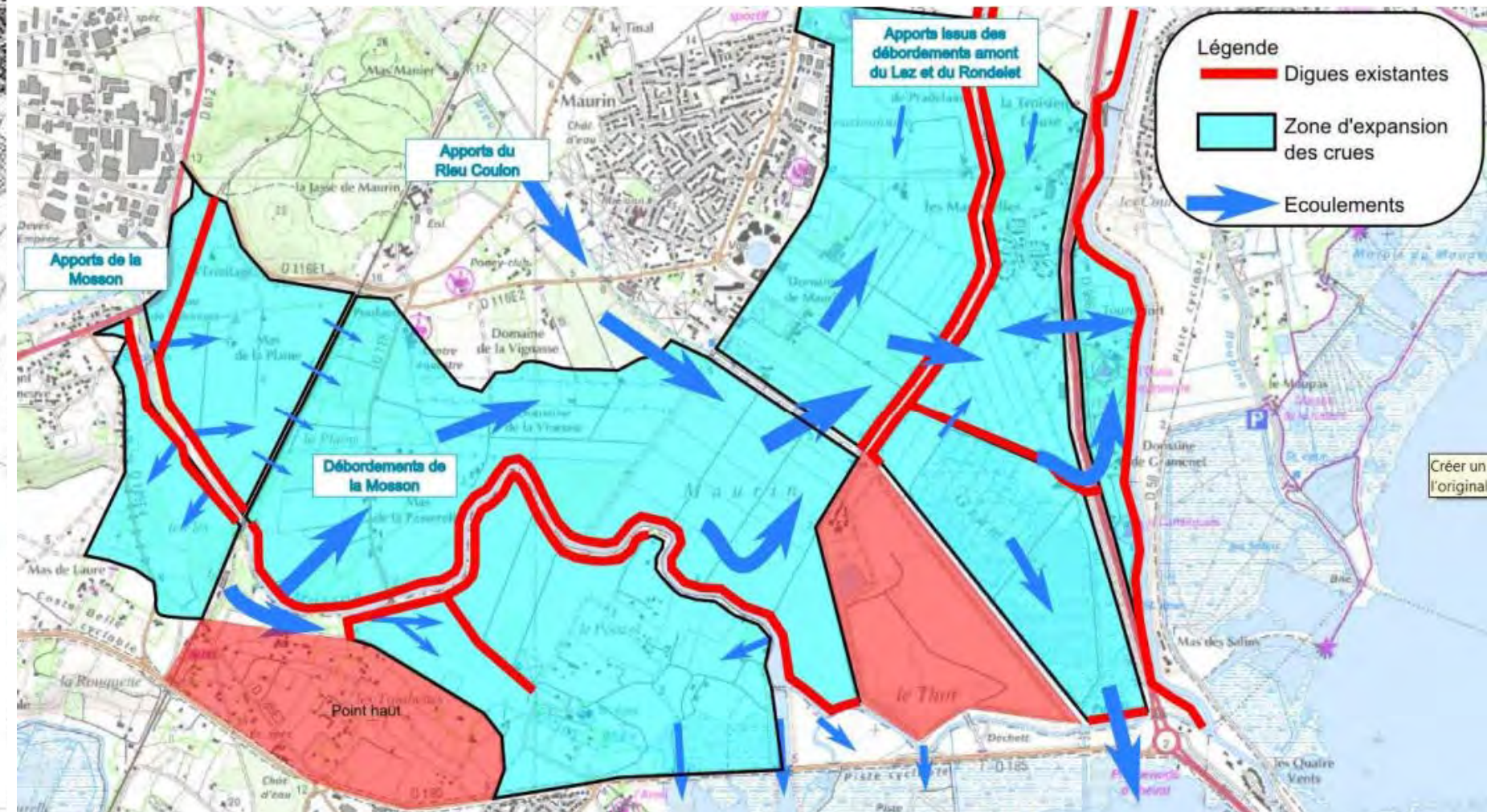
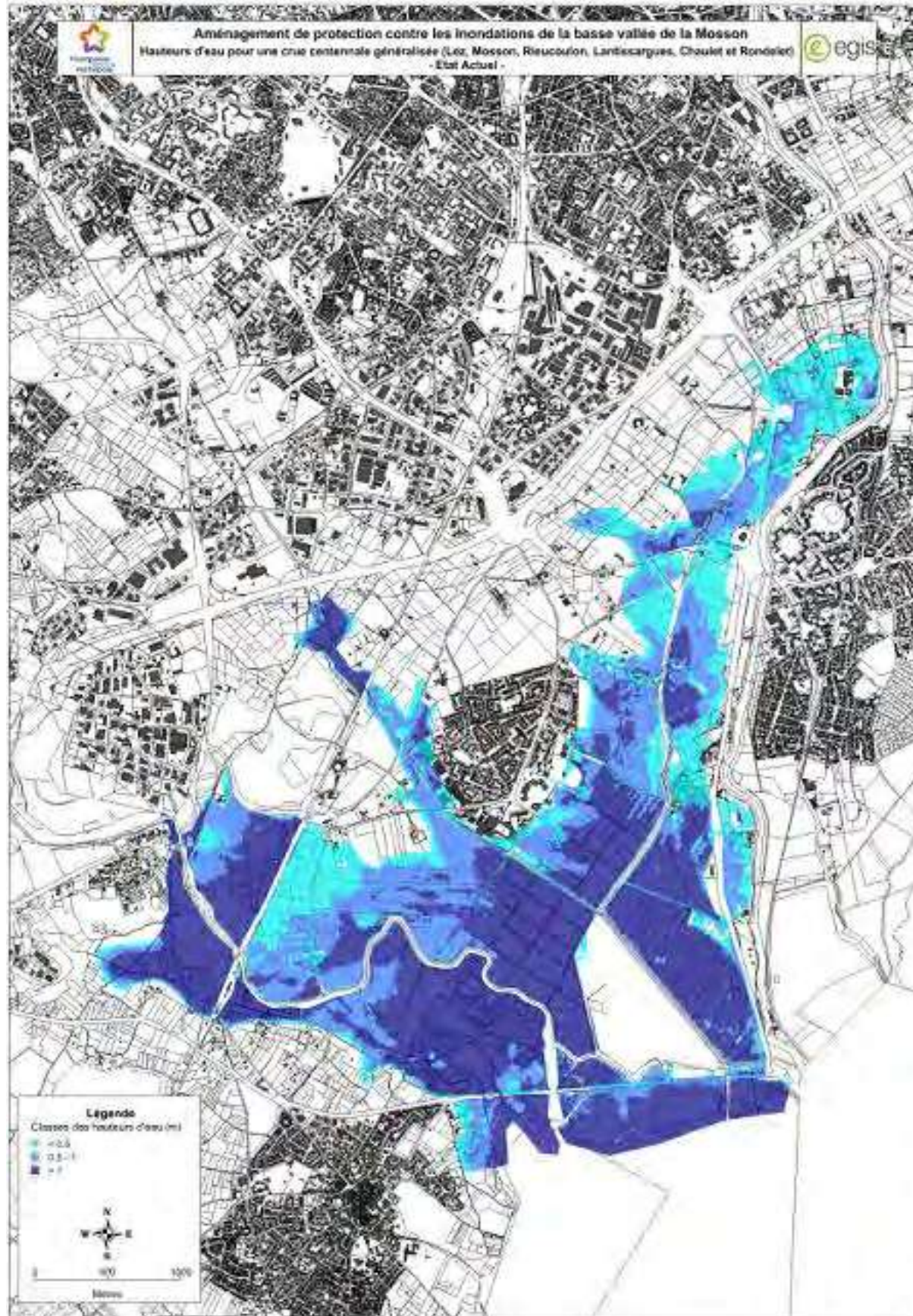
L'objectif est de favoriser la connexion entre lit mineur et lit majeur avec l'étalement des eaux en cas de crue.

- 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



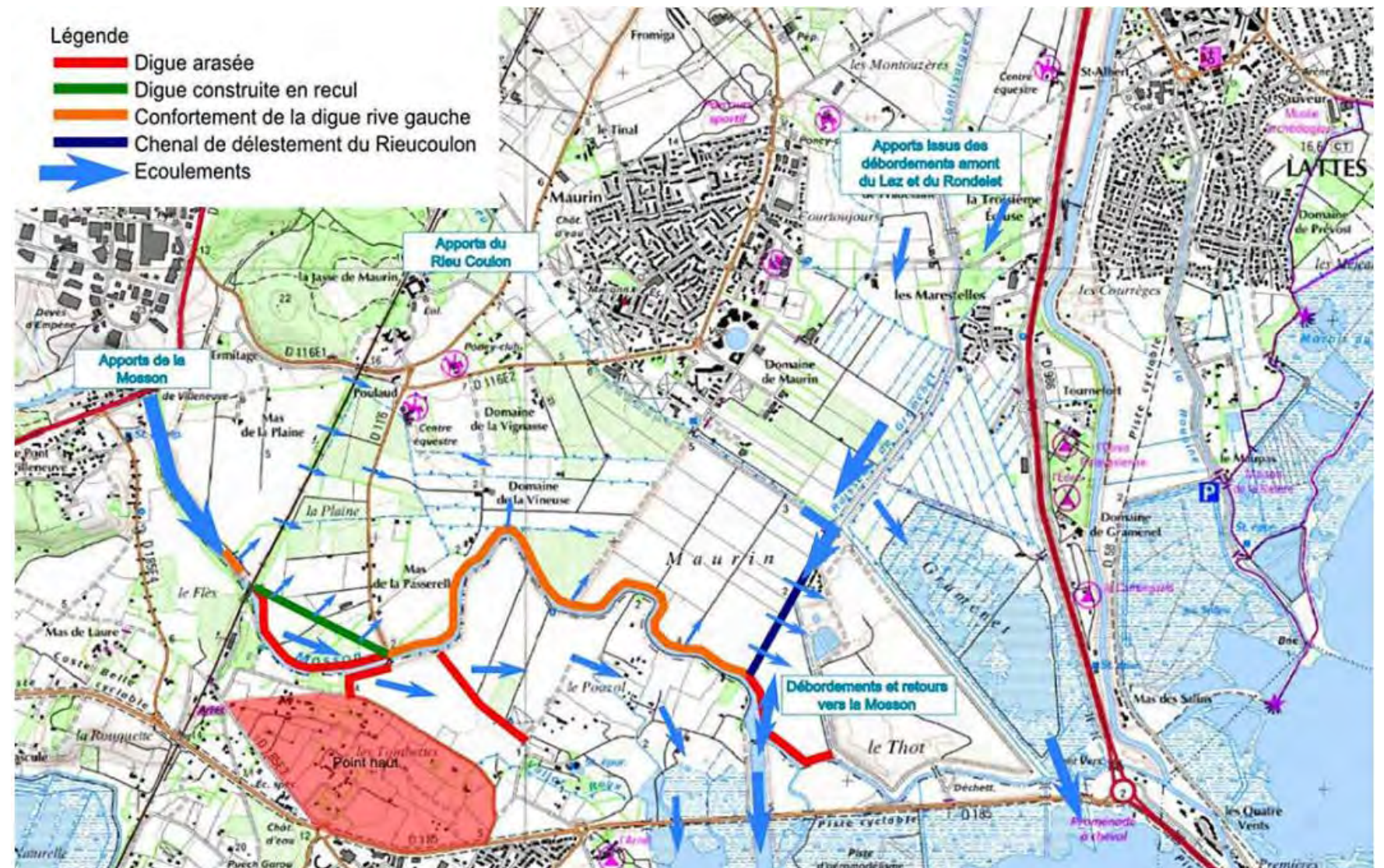
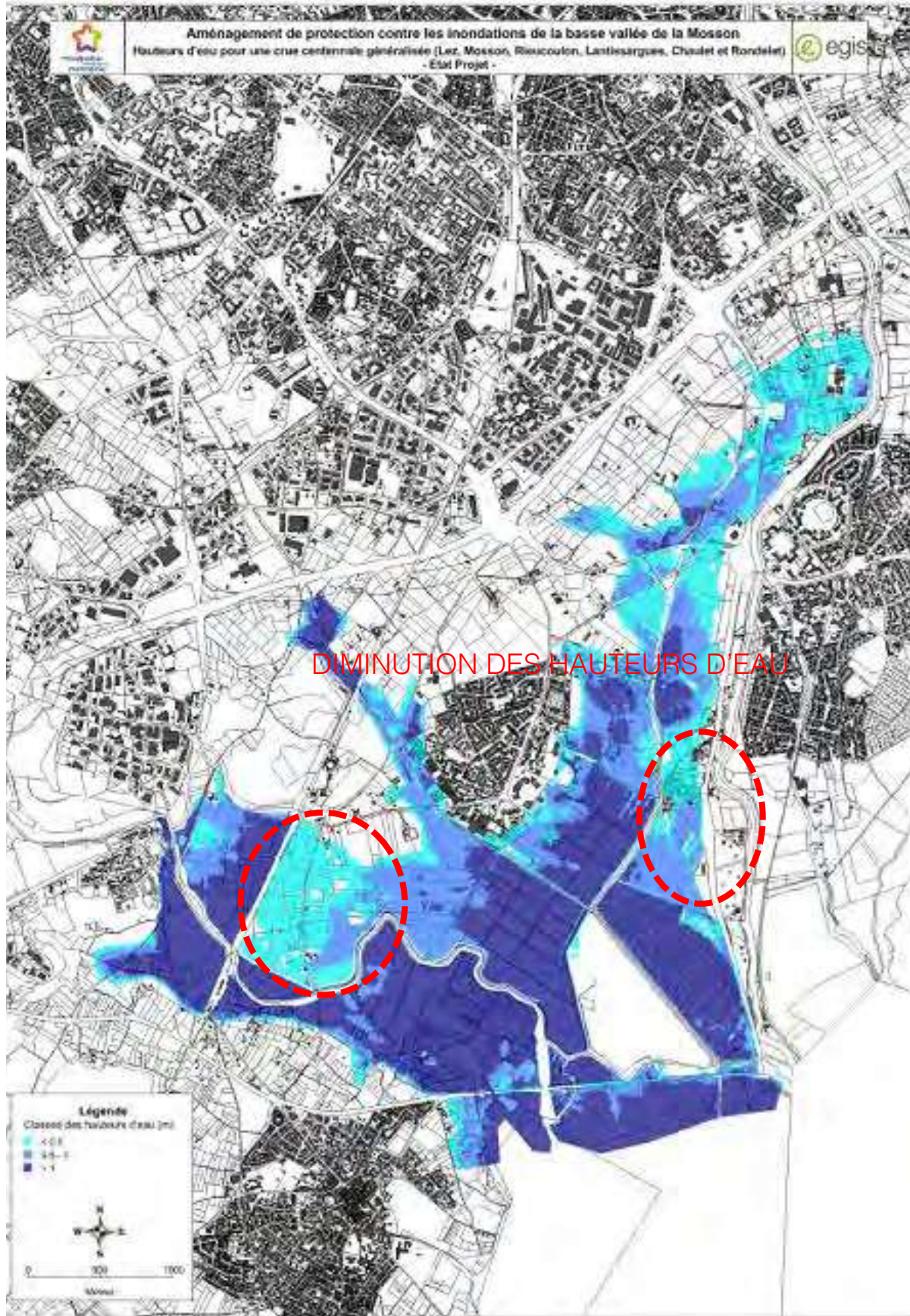
# APPROCHE TRANSVERSALE DES RISQUES ET DE LA CAPACITÉ DE RÉSILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

## ALÉA DÉBORDEMENT DE COURS D'EAU: PAPI



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

## ALÉA DÉBORDEMENT DE COURS D'EAU: PAPI





## 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)

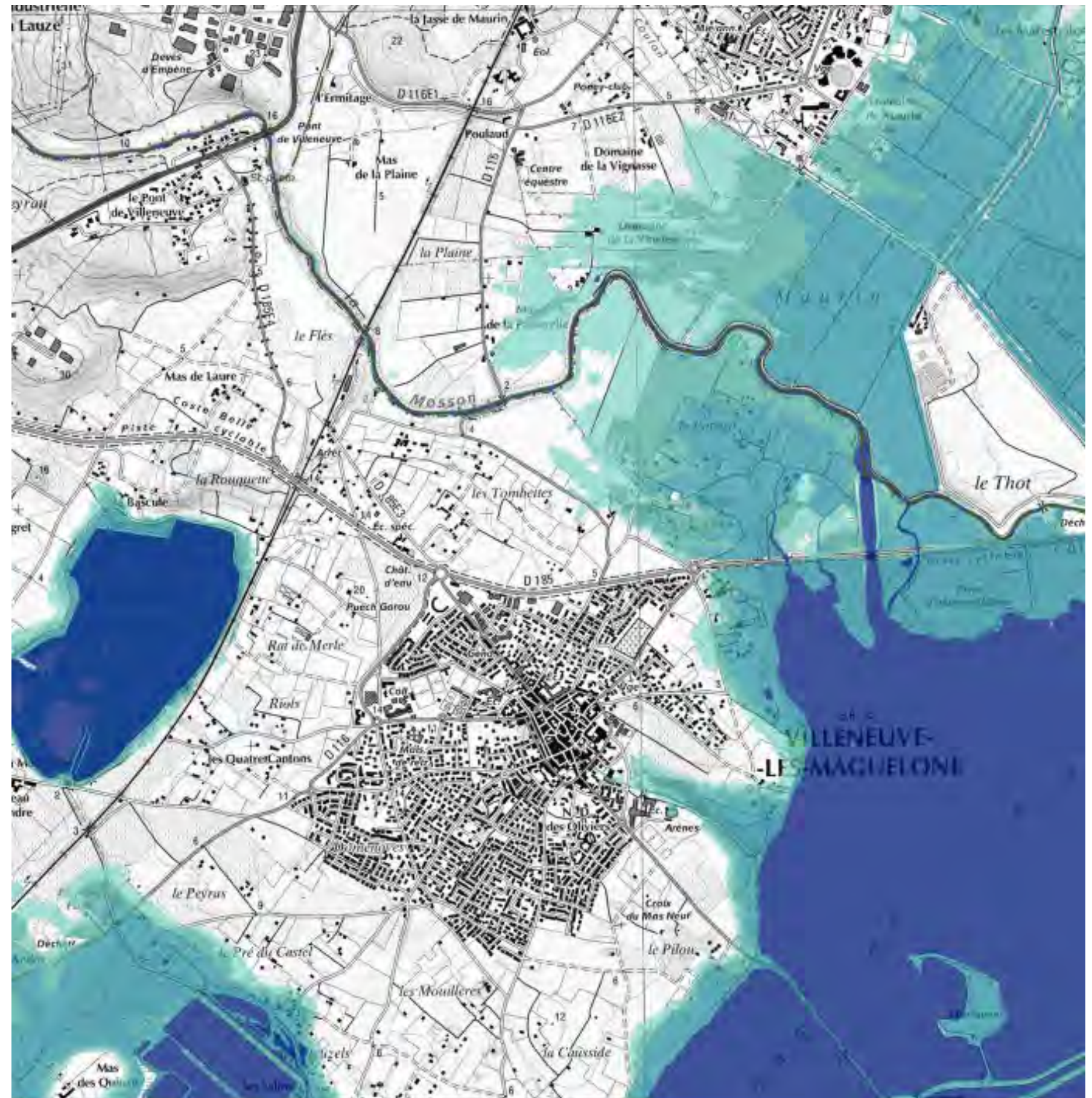
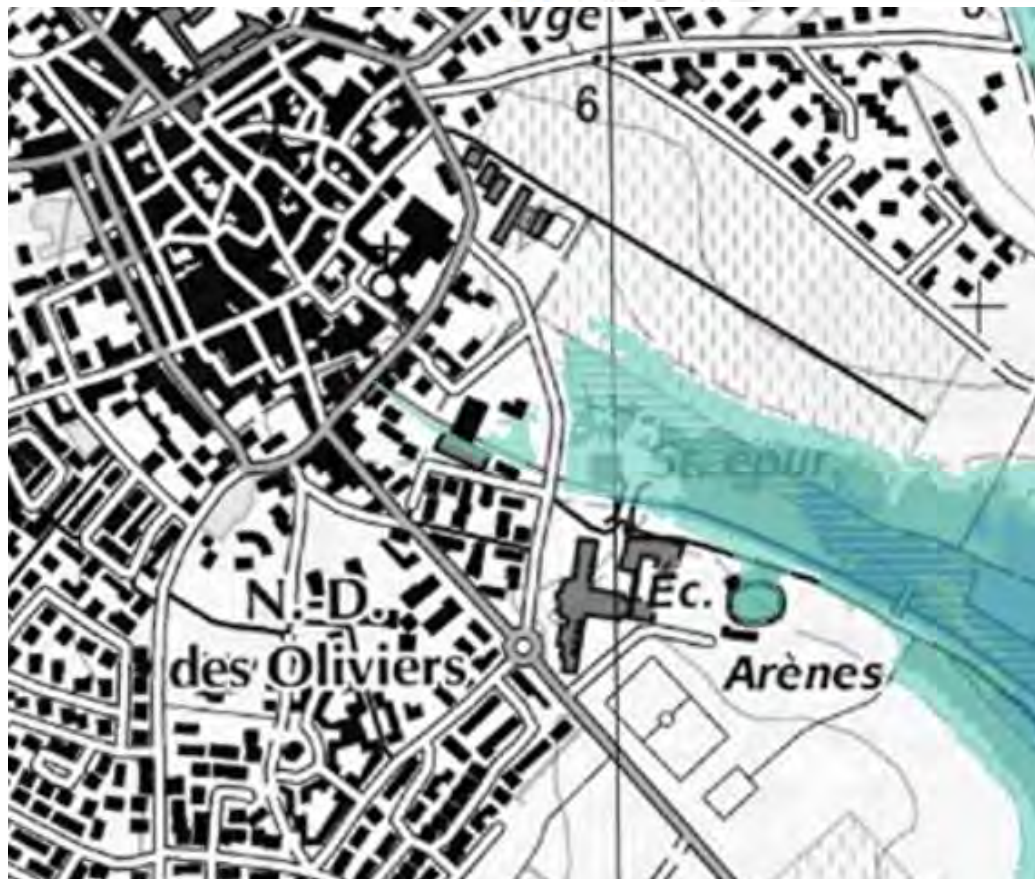
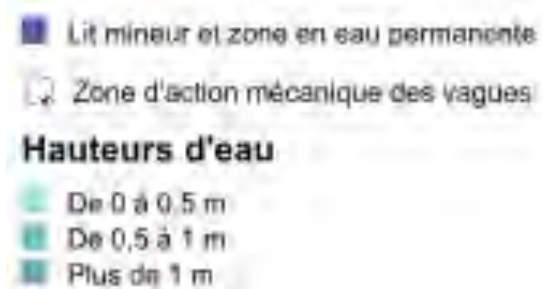
Scénario moyen (T = 100 à 300  
ans) avec prise en compte du  
changement climatique

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

Nouvelle modélisation des aléas  
en cours par la Métropole



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

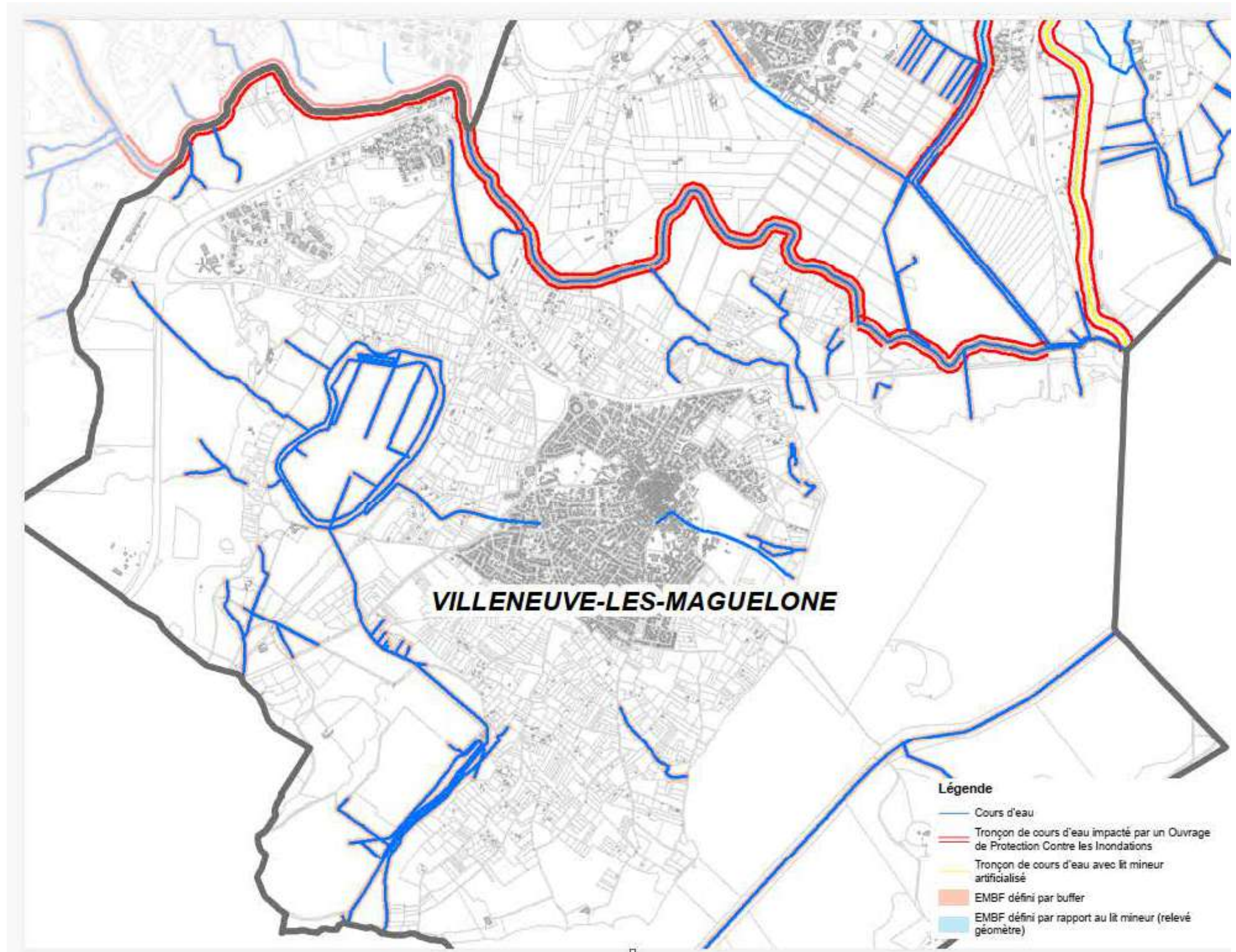
### ALÉA DE DÉBORDEMENT: COURS D'EAU ET EMBF

Plusieurs cours d'eau sur Villeneuve-lès-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.



# APPROCHE TRANSVERSALE DES RISQUES ET DE LA CAPACITÉ DE RÉSILIENCE 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...

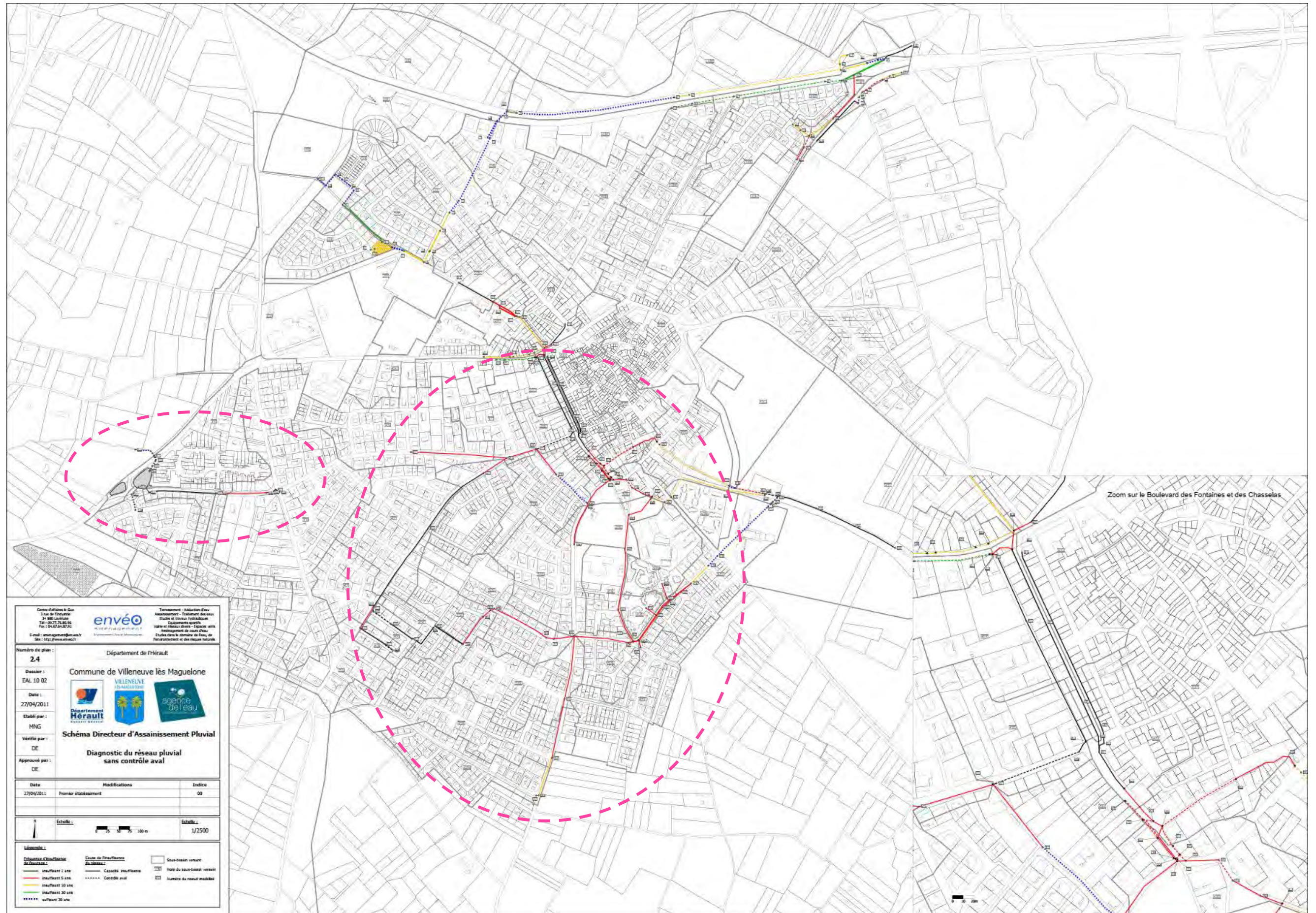
La capacité d'évacuation de la Capouillère est faible du fait de sections limitées, de pentes faibles et de l'incidence aval de l'Etang de l'Arnel (incidence moindre).

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.



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

## SCHÉMA DIRECTEUR PLUVIAL COMMUNAL: RUISSELLEMENT



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

SCHÉMA DIRECTEUR PLUVIAL COMMUNAL: RUISSELLEMENT, LES 2 POINTS DURS



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

## SCHÉMA DIRECTEUR PLUVIAL COMMUNAL: RUISSELLEMENT

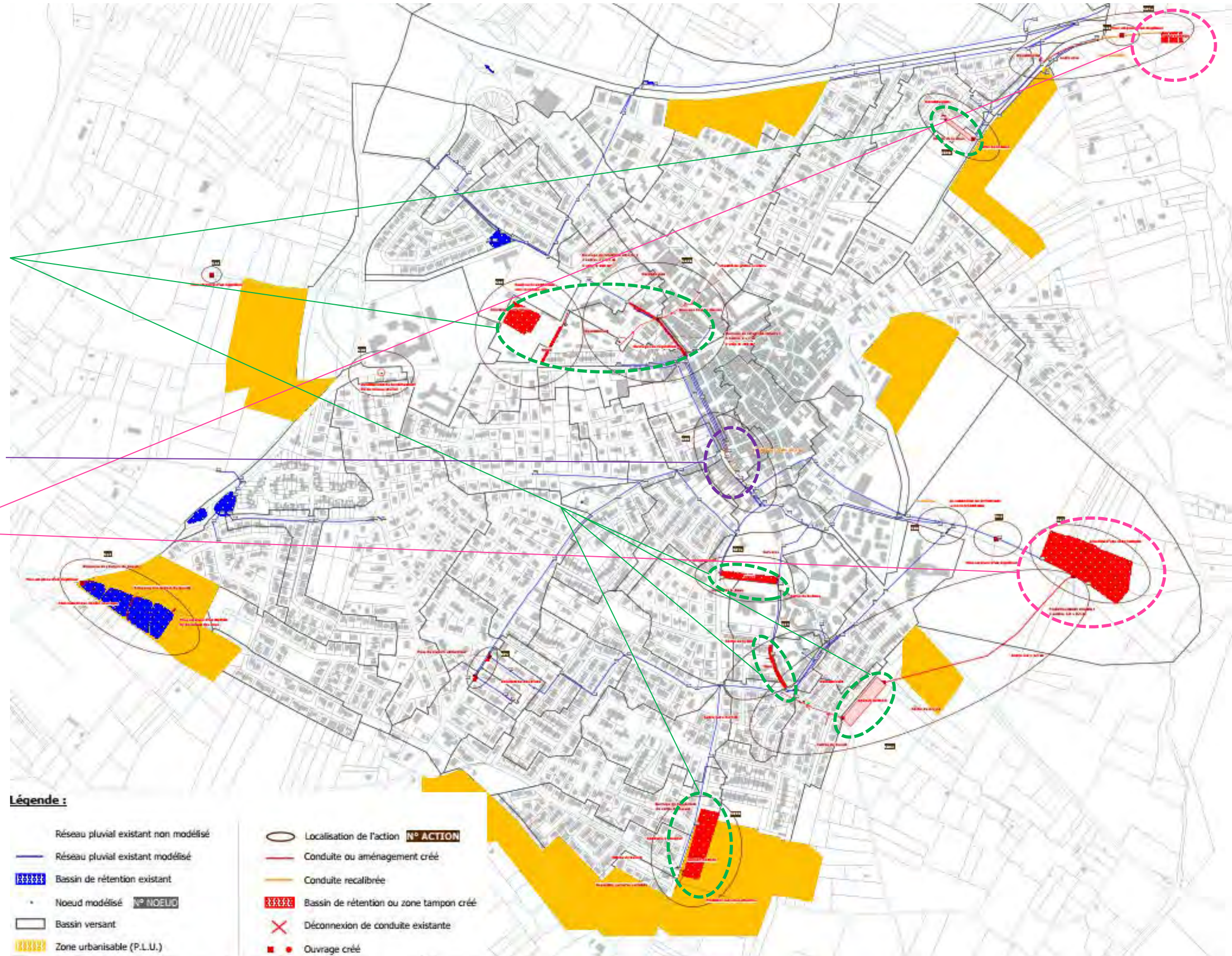
Etude ENVEO 2011-2012  
Aménagements projetés

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



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

## SCHÉMA DIRECTEUR PLUVIAL COMMUNAL: ZONAGE RÉGLEMENTAIRE

### Légende :

Zones définies par le zonage pluvial

	Zone 1		Zone 4a
	Zone 2		Zone 4b
	Zone 3a		Zone 5a
	Zone 3b		Zone 5b

### Règles de dimensionnement des mesures compensatoires

#### Zone 1 :

En cas d'imperméabilisation ou de couverture des sols de plus de 200 m<sup>2</sup> :  
o volume de rétention : 140 l/m<sup>2</sup> imperméabilisé existant et nouveau,  
o débit de fuite maximum avant activation de la surverse : 60 l/s/ha aménagé.

#### Zone 2 :

En cas d'imperméabilisation ou de couverture des sols de plus de 50 m<sup>2</sup> :  
o volume de rétention : 160 l/m<sup>2</sup> imperméabilisé existant et nouveau,  
o débit de fuite maximum avant activation de la surverse : 45 l/s/ha aménagé.

#### Zones 3a et 3b :

En cas de construction ou d'aménagement dans cette zone, une étude hydraulique doit être réalisée afin de déterminer les mesures compensatoires à adopter.

### Majorité de la zone agglomérée

#### Zone 4a :

Le rejet direct des eaux de lotissements et ZAC, sur le domaine public ou dans le réseau pluvial communal est interdit sans mise en place en amont du rejet de dispositifs type rétention, dispersion ou structures d'infiltration:

o volume de rétention : 180 l/m<sup>2</sup> imperméabilisé existant et nouveau,  
o débit de fuite maximum avant activation de la surverse : 30 l/s/ha aménagé.

#### Zone 4b :

Le rejet direct des eaux de lotissements et ZAC, sur le domaine public ou dans le réseau pluvial communal est interdit sans mise en place en amont du rejet de dispositifs type rétention, dispersion ou structures d'infiltration:

o volume de rétention : 160 l/m<sup>2</sup> imperméabilisé existant et nouveau,  
o débit de fuite maximum avant activation de la surverse : 45 l/s/ha aménagé.

#### Zone 5a :

Le rejet direct des eaux de lotissements et ZAC, sur le domaine public ou dans le réseau pluvial communal est interdit sans mise en place en amont du rejet de dispositifs type rétention, dispersion ou structures d'infiltration:

o volume de rétention : 160 l/m<sup>2</sup> imperméabilisé existant et nouveau,  
o débit de fuite maximum avant activation de la surverse : 45 l/s/ha aménagé.

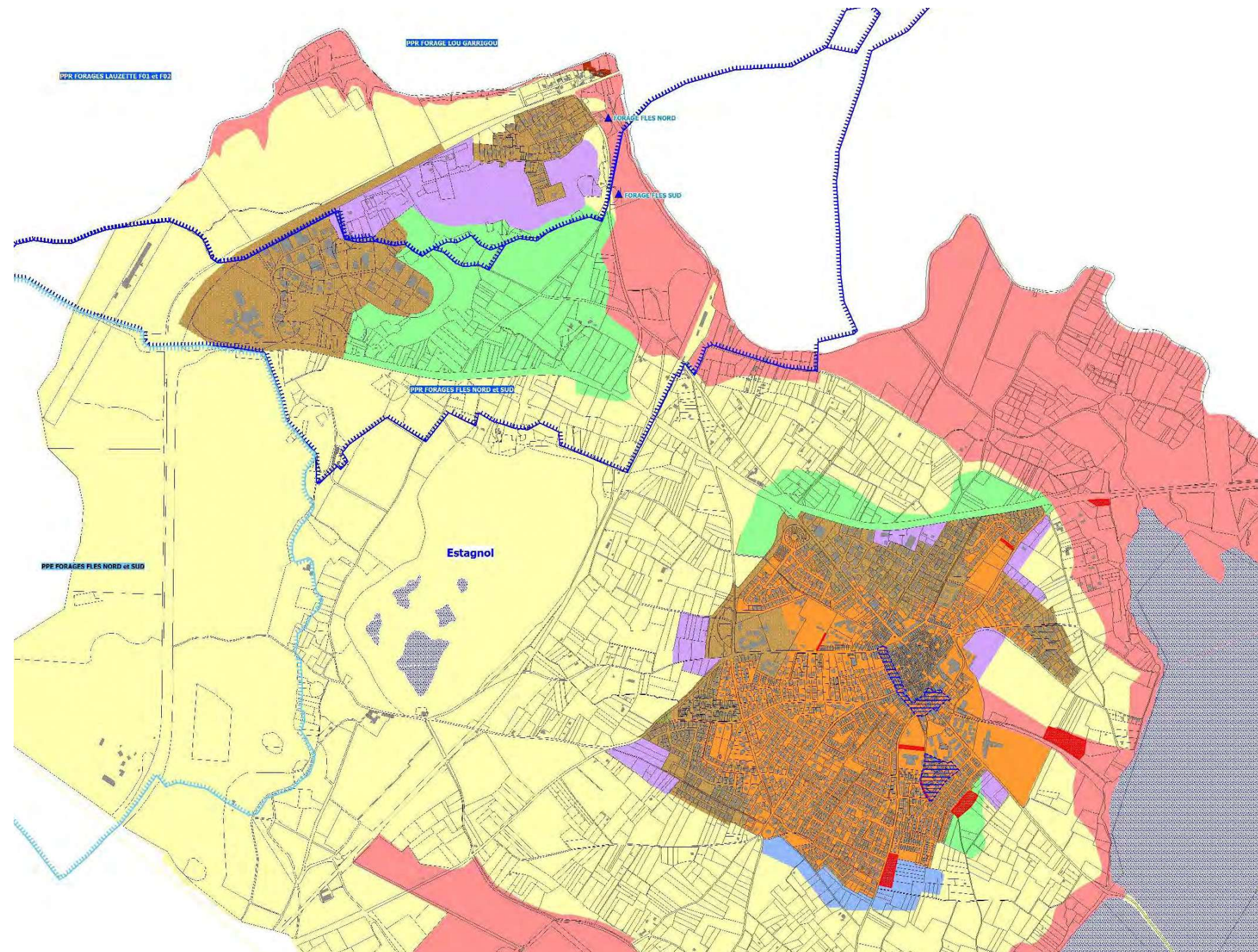
#### Zone 5b :

Rejet vers une zone naturelle ou agricole :

o volume de rétention : 160 l/m<sup>2</sup> imperméabilisé existant et nouveau,  
o débit de fuite maximum avant activation de la surverse : 45 l/s/ha aménagé.

Rejet vers une zone urbaine sur dérogation accordée par la commune :

o volume de rétention : 180 l/m<sup>2</sup> imperméabilisé existant et nouveau,  
o débit de fuite maximum avant activation de la surverse : 30 l/s/ha aménagé.

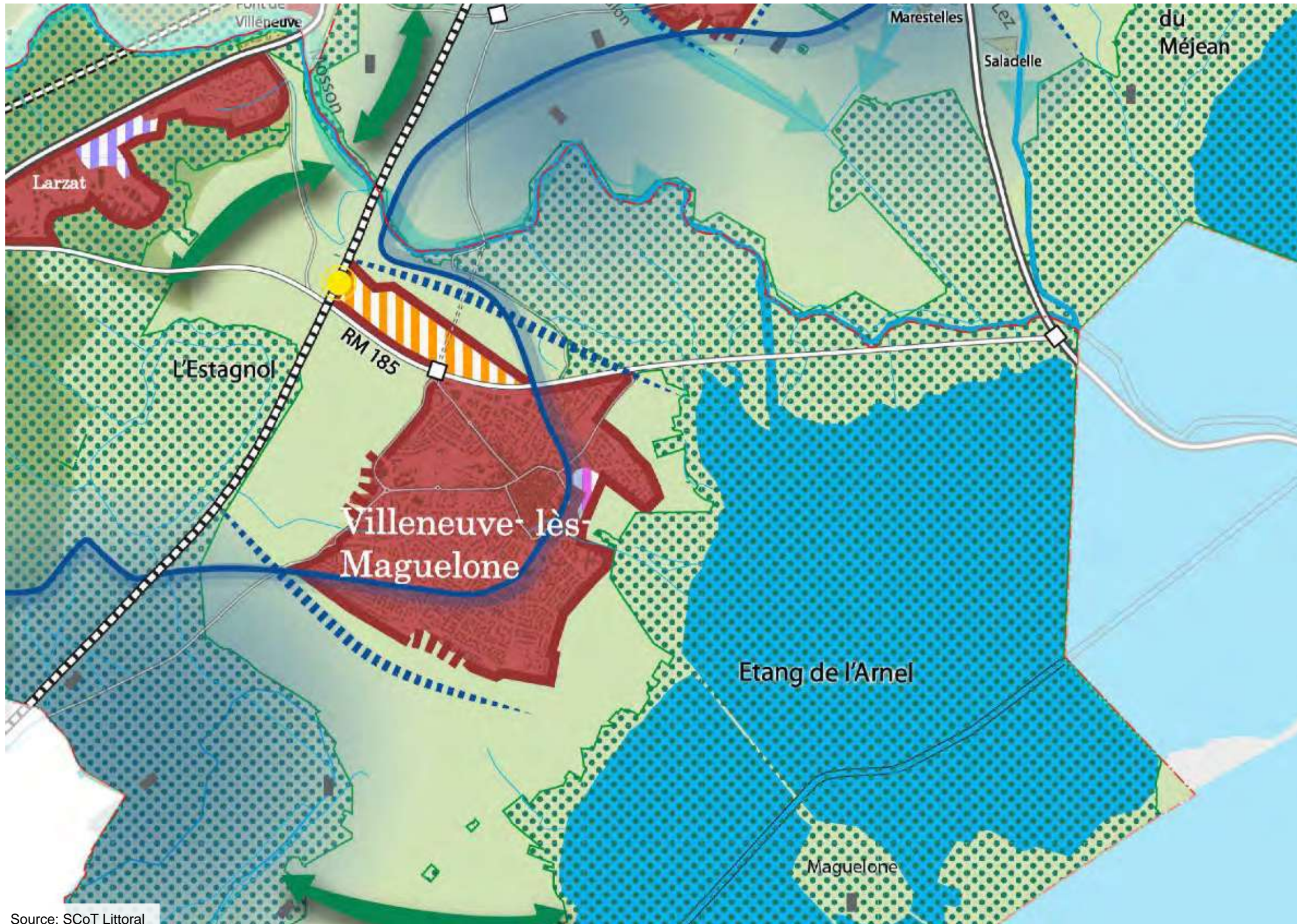


# 03.3/ Dimension réglementaire et nouvelles limites du développement : SCoT, PLU- PLUi, Protection patrimoniale



# 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.



# 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.



### 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.

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

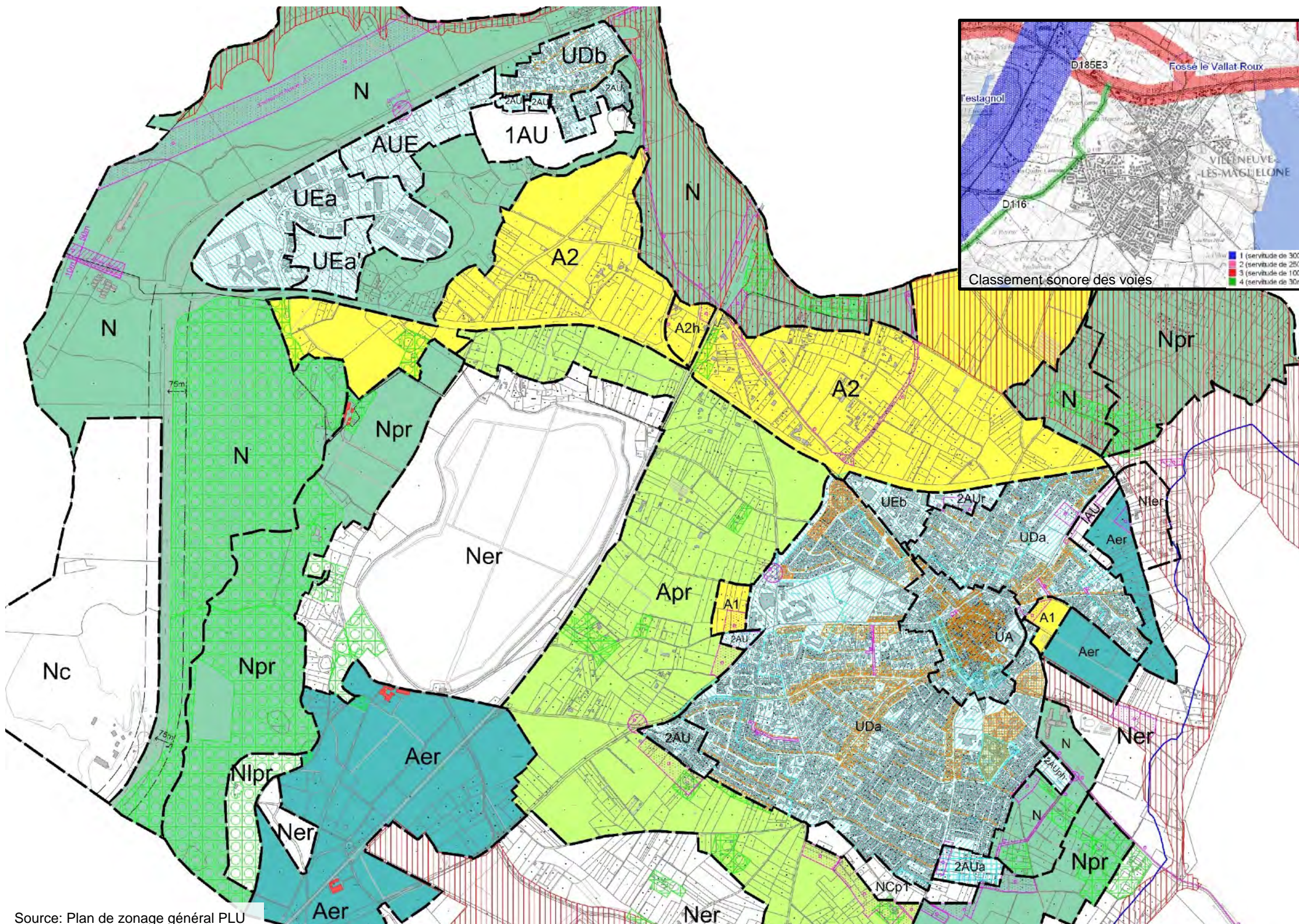
- Les limites urbaines devront être structurées de manière stricte et définitive, avec un cadre bâti de grande qualité, valorisant les vues sur le grand paysage, notamment sur la vallée de la Mosson.

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.

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

## LE PLU



Source: Plan de zonage général 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
	Secteurs bénéficiant de règles spécifiques de hauteurs maximales autorisées
	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

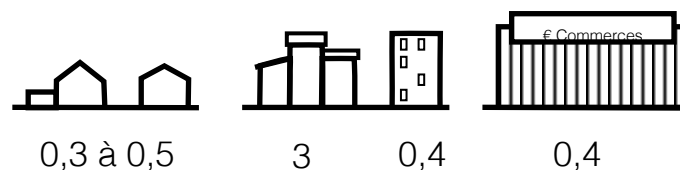
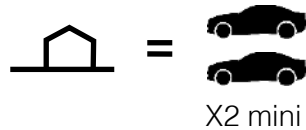
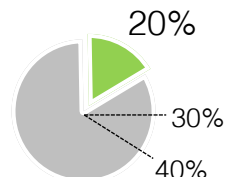
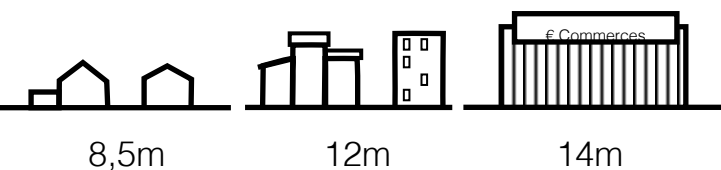
	Emplacements Réservés
	Emplacements Réservés (Zones d'études)
	Zone inondable rouge naturelle (R)
	Zone inondable rouge urbanisée (Ru1)
	Espaces Bolsés Classés

Les hauteurs de 8,5 à 14m

La pleine terre

Stationnement

La densité du bâti (COS)



# 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
<b>UA</b>	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 <sup>2</sup> de SDP, 2 au-delà de 50m <sup>2</sup> de SDP - collectif: 1/ logement dont SDP ≤ 50m <sup>2</sup> 2 / logement dont SDP > 50m <sup>2</sup> Bureaux: 1 pour 60m <sup>2</sup> de SDP		3
<b>UDa</b>	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 <sup>2</sup> de SDP et 2 minimum / logement - collectif: 1/ logement dont SDP ≤ 50m <sup>2</sup> 2 / logement dont SDP > 50m <sup>2</sup> Bureaux, commerces: 1 pour 60m <sup>2</sup> de SDP	> 20 à 30% du terrain (% définit dans les documents graphiques par secteur).	0,4
<b>UEb</b>	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 <sup>2</sup> de SDP - Aires dédiées aux 2 roues: 0,8m <sup>2</sup> pour 60m <sup>2</sup> de SDP, et minimum 6m <sup>2</sup>	> 20 %	0,4
<b>2AU</b>	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 <sup>2</sup> de SDP et 2 minimum / logement - collectif: 1/ logement dont SDP ≤ 50m <sup>2</sup> 2 / logement dont SDP > 50m <sup>2</sup> Bureaux, commerces: - 1 pour 60m <sup>2</sup> de SDP	> 20 %	
<b>2AUr</b>	Secteur spécifique réinvestissement urbain	Condamines						
<b>1AU</b>	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	
<b>A1</b>	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 <sup>2</sup> de SDP	Sans objet	
<b>A2</b>	Zones agricoles, avec bâtiments agricoles éloignés des zones urbaines	Plaine située au nord de la RD185						
<b>Apr</b>	Zones agricoles, comprises dans les Espaces Proches du Rivages							
<b>Aer</b>	Zones agricoles, comprises dans les Espaces Remarquables	L'Arnel, domaine du Chapitre, l'Aucelas, Mas de Bellevue, ...						

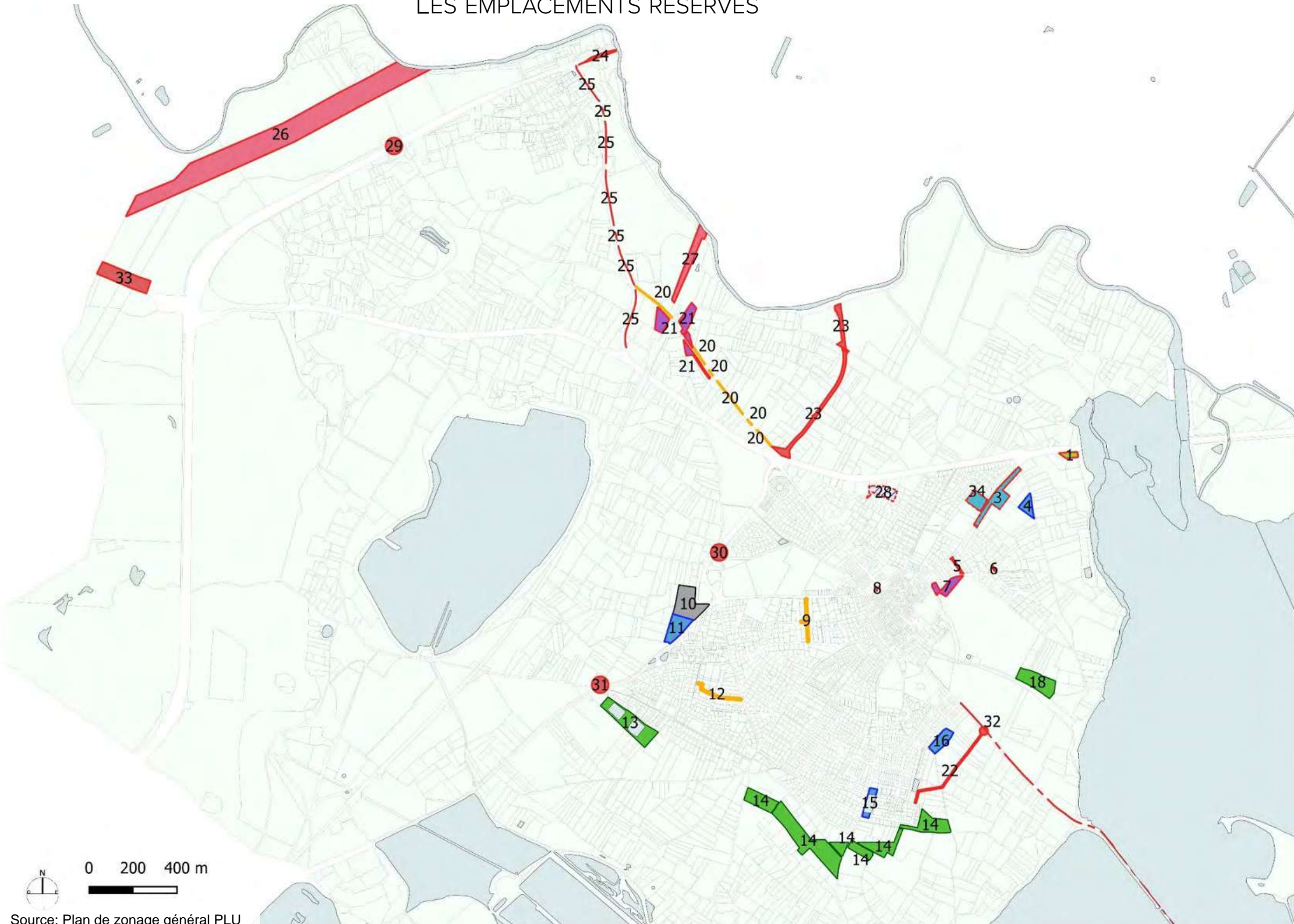
# DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUI, PROTECTION PATRIMONIALE

## 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
<b>UDb</b>	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 <sup>2</sup> de SDP et 2 minimum / logement - collectif: 1/ logement dont SDP ≤ 50m <sup>2</sup> 2 / logement dont SDP > 50m <sup>2</sup> Bureaux, commerces: - 1 pour 60m <sup>2</sup> de SDP	> 20 %	0,3
<b>UEa</b>	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 <sup>2</sup> de SDP - Aires dédiées aux 2 roues: 0,8m <sup>2</sup> pour 60m <sup>2</sup> de SDP, et minimum 6m <sup>2</sup>	> 20 %	0,4
<b>1AU</b>	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	
<b>2AU</b>	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 <sup>2</sup> de SDP et 2 minimum / logement - collectif: 1/ logement dont SDP ≤ 50m <sup>2</sup> 2 / logement dont SDP > 50m <sup>2</sup> Bureaux, commerces: - 1 pour 60m <sup>2</sup> de SDP	> 20 %	
<b>AUE</b>	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 <sup>2</sup> de SDP - Aires dédiées aux 2 roues: 0,8m <sup>2</sup> pour 60m <sup>2</sup> de SDP, et minimum 6m <sup>2</sup>	> 20 %	0,5

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

## LES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS



Source: Plan de zonage général PLU

### 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

- Types d'emplacements réservés
- Nature
  - Bâtiment
  - Parking
  - RFF
  - Voirie
  - Équipement public
  - Aménag. modes doux
  - Divers
  - Bassin
  - Garder
  - LGV
  - Liaisons piétonnes
  - Réalisés

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

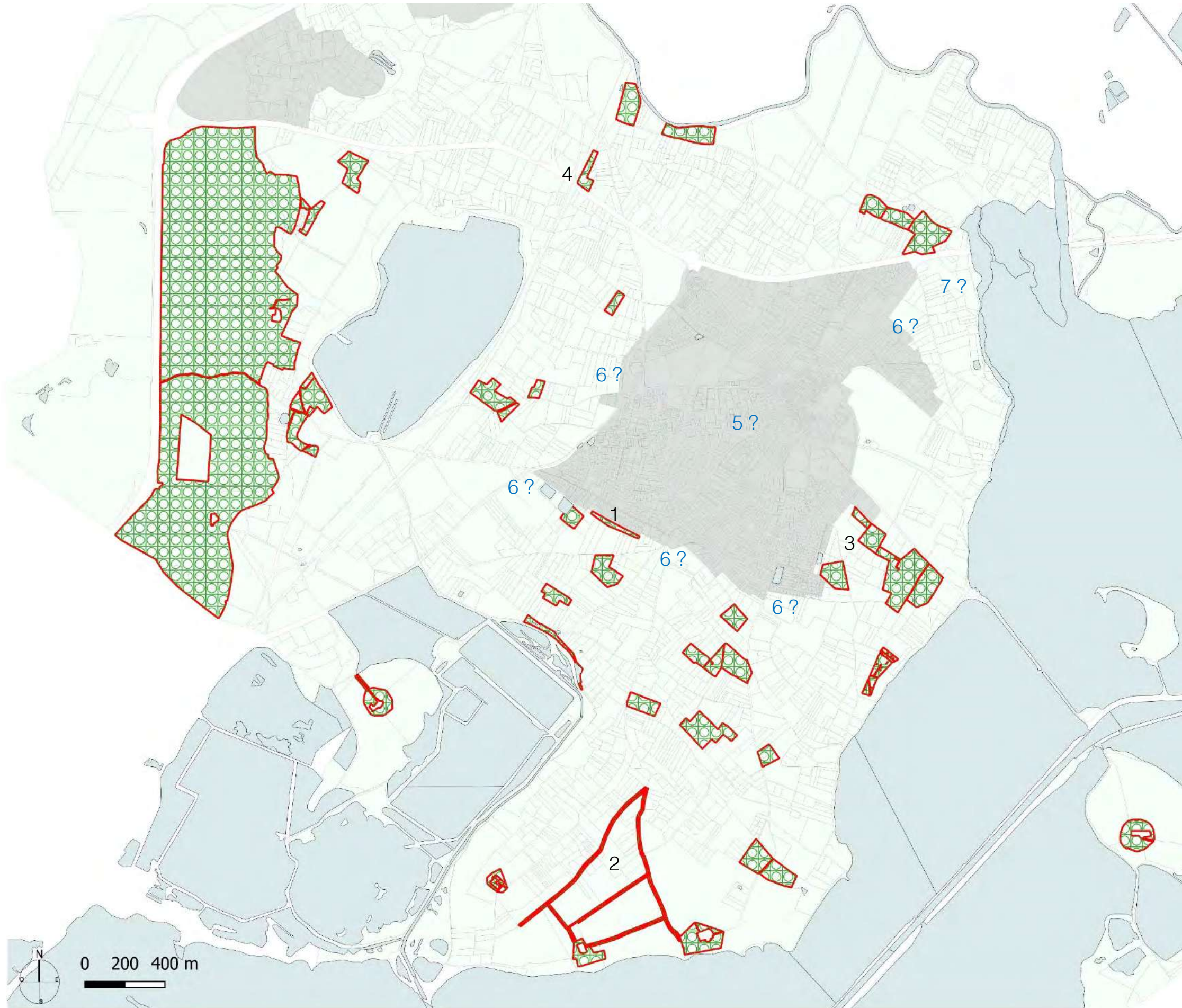
### Secteurs « Zone d'activité Condamines » et « centre ancien »

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

# 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

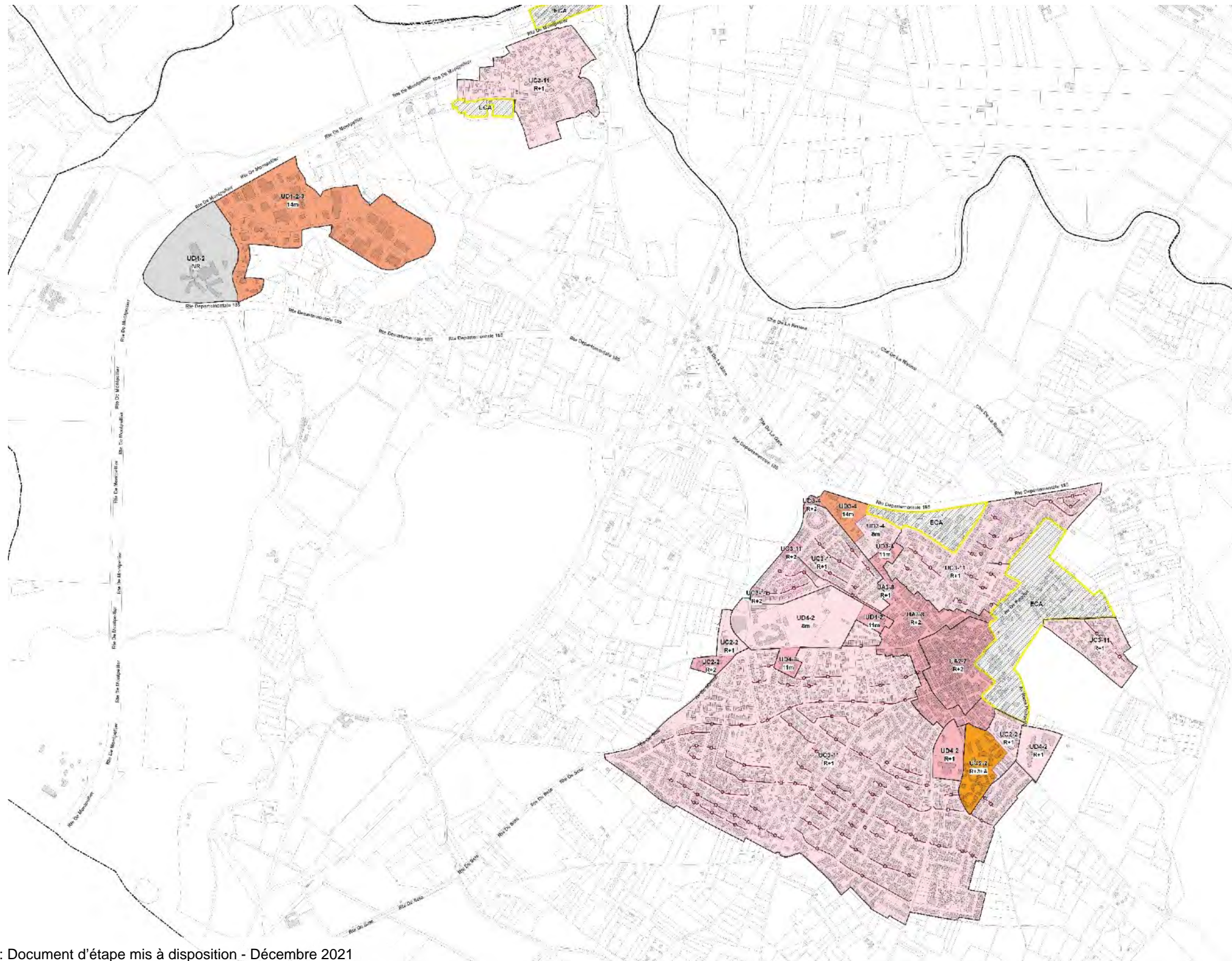
### Enjeux

Travailler finement les classements au PLUi des EVP 1 et 2 et des EBC, dans la zone urbaine mais également en identifiant les sujets ou masses végétales marquantes en limite urbaine

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

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

## LE PLUI – HAUTEURS MAXIMALES



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.

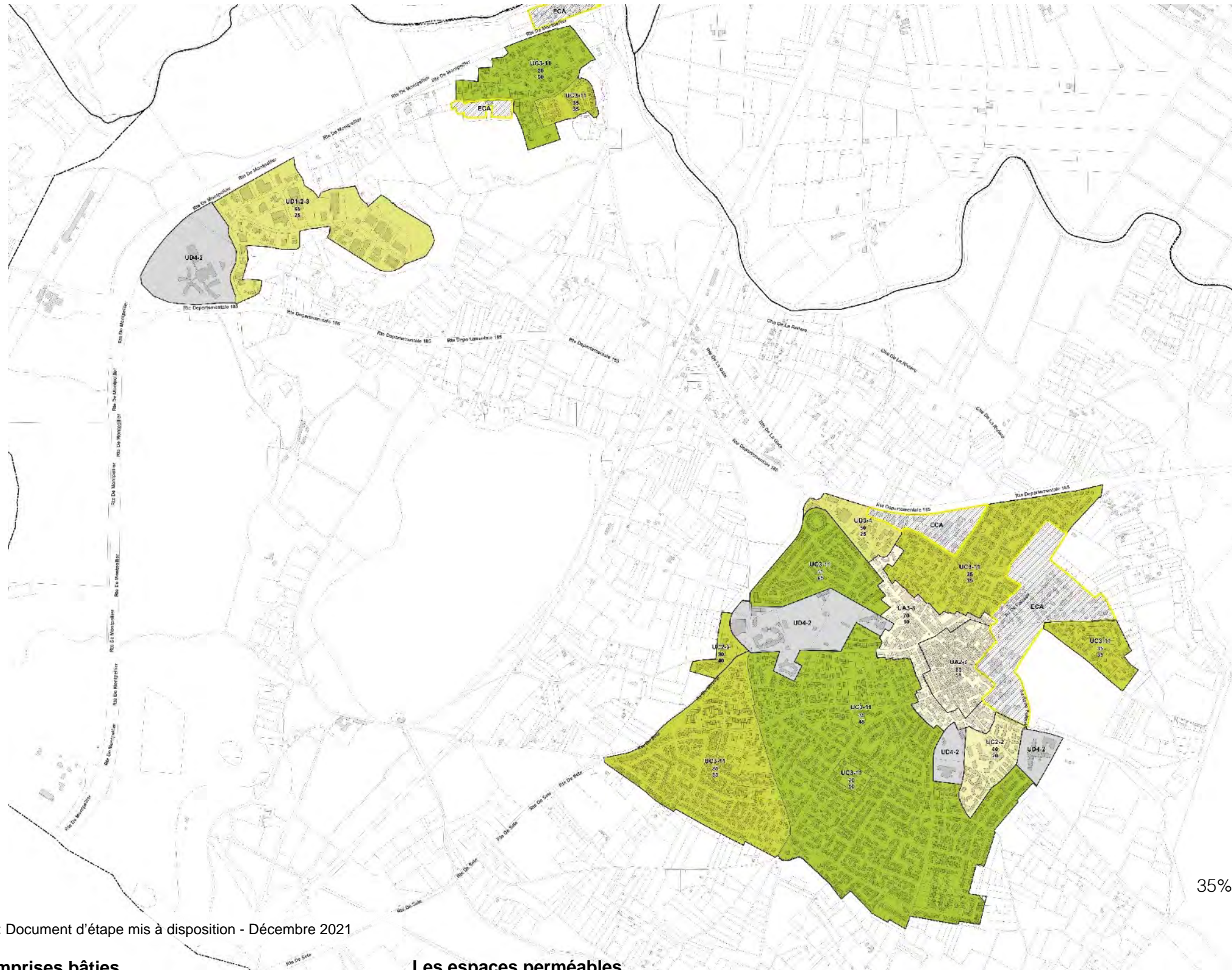
### Enjeux

Les hauteurs inscrites au PLUi traduisent une volonté d'apaisement des opérations de densification des tissus pavillonnaires, il s'agira de permettre une densification harmonieuse avec le tissu individuel sans créer des ruptures d'échelles



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

## LE PLUI – EMPRISES BÂTIES ET ESPACES PERMÉABLES



### Zonage

- Limite de zone
- ▨ eca - Secteur en cours d'analyse

### Espaces perméables minimum (%)

- NR (Non réglementé)
- 5 - 10
- 15 - 20
- 25 - 30
- 35 - 40
- 45 - 50
- 55 - 60
- 65 - 70
- 75 - 80
- 85 - 90
- 95 - 100
- Espace perméable (%) et Emprise bâtie (%) définies au règlement écrit

### Emprièses Bâties / Espaces Perméables :

L'Emprise Bâtie (EB) maximale peut être réglementée à l'échelle de la surface :

- de l'Unité Foncière (UF) ;
- de la Bande Principale (BP) ;
- de la Bande Secondaire (BS).

L'Emprise Bâtie doit être inférieure ou égale au pourcentage indiqué au règlement graphique.

L'Espace Perméable (EP) minimal peut être réglementé à l'échelle de la surface :

- de l'Unité Foncière (UF) ;
- de la Bande Principale (BP) ;
- de la Bande Secondaire (BS).

L'Espace Perméable doit être supérieur ou égal au pourcentage indiqué au règlement graphique.

<b>EB max :</b>	UF	Bp	Bs
<b>EP min :</b>	UF	Bp	Bs

L'Unité foncière (UF), l'espace perméable (EP), l'emprise bâtie (EB), la Bande Principale (BP) et la Bande Secondaire (BS) sont définies au lexique du règlement écrit.

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

### Les emprises bâties

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

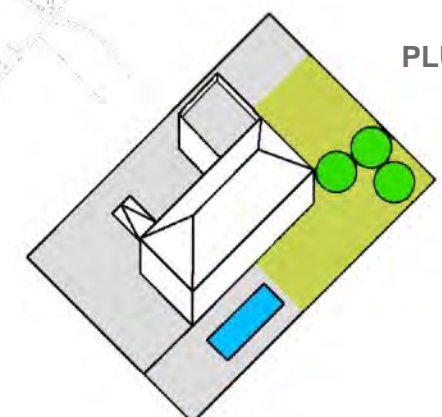
Dans le PLUi, les emprises bâties maximales sont indiquées.

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

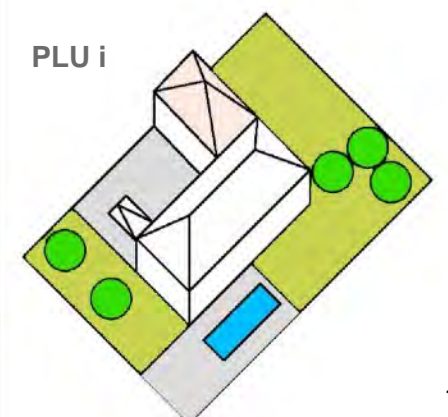
Dans le PLU, un pourcentage de pleine terre minimum était indiqué. Dans le PLUi, cela se traduit pas des « Espaces perméables minimum ». Alors que la réglementation de pleine terre minimum s'élevait à 30% au plus haut dans le PLU, l'ambition du PLUi sur ce sujet est plus importante: les espaces perméables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

35% d'espaces perméables



PLU

50% d'espaces perméables



PLU i

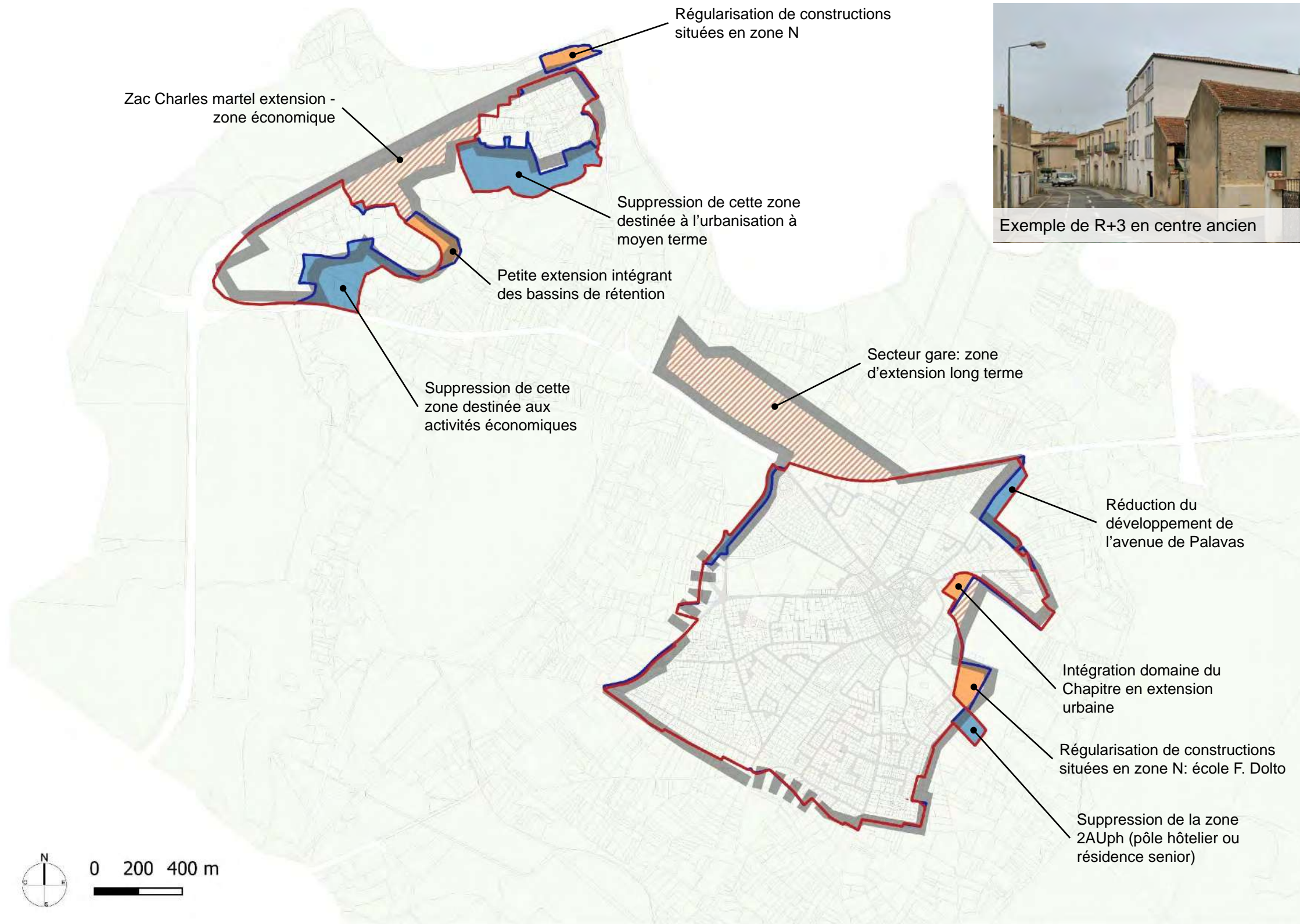
# DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUI, PROTECTION PATRIMONIALE

## 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
<b>UA2-7</b>	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
<b>UA3-8</b>	Tissu de faubourgs datant de la fin du 19 <sup>ème</sup> ou début 20 <sup>ème</sup>	Extension de la ville historique	A l'alignement	Non réglementé	Essentiellement R+2, petite zone en R+1	> 10%	Non défini
<b>UC2-2</b>	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
<b>UC3-11</b>	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
<b>UD3-4</b>	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
<b>UD4-2</b>	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
<b>UD1-2-3</b>	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

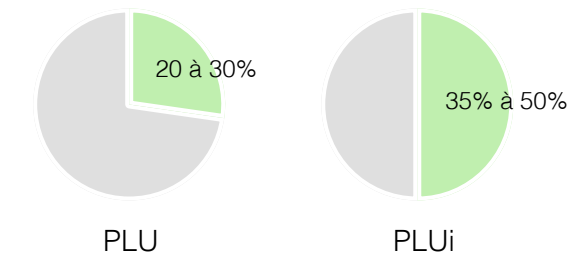
# DIMENSION RÉGLEMENTAIRE ET NOUVELLES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT : SCOT, PLU- PLUi, PROTECTION PATRIMONIALE

SCOT, PLU, PLUi



Du PLU au PLUi

Des espaces perméables plus ambitieux pour les secteurs pavillonnaires



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



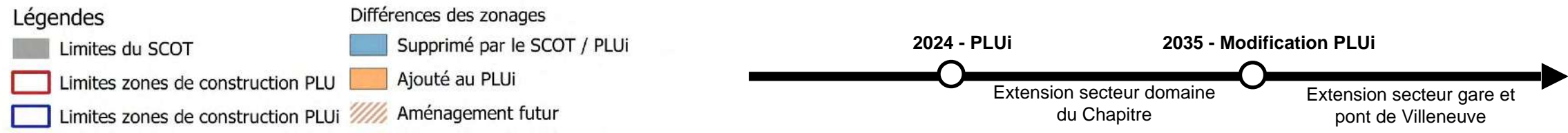
## Les enjeux du SCOT:

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

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

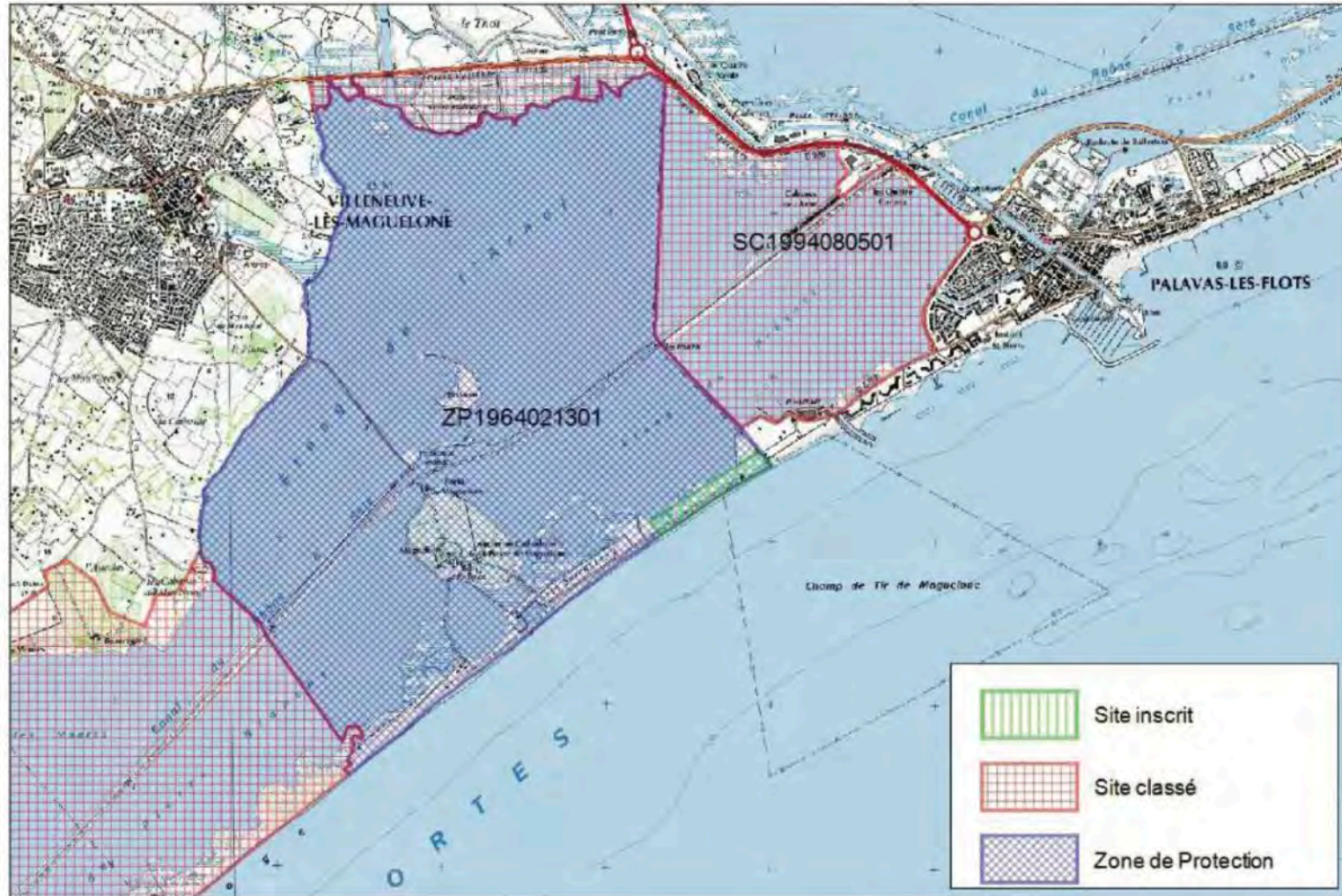
## Le secteur gare

- 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



# 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. ».

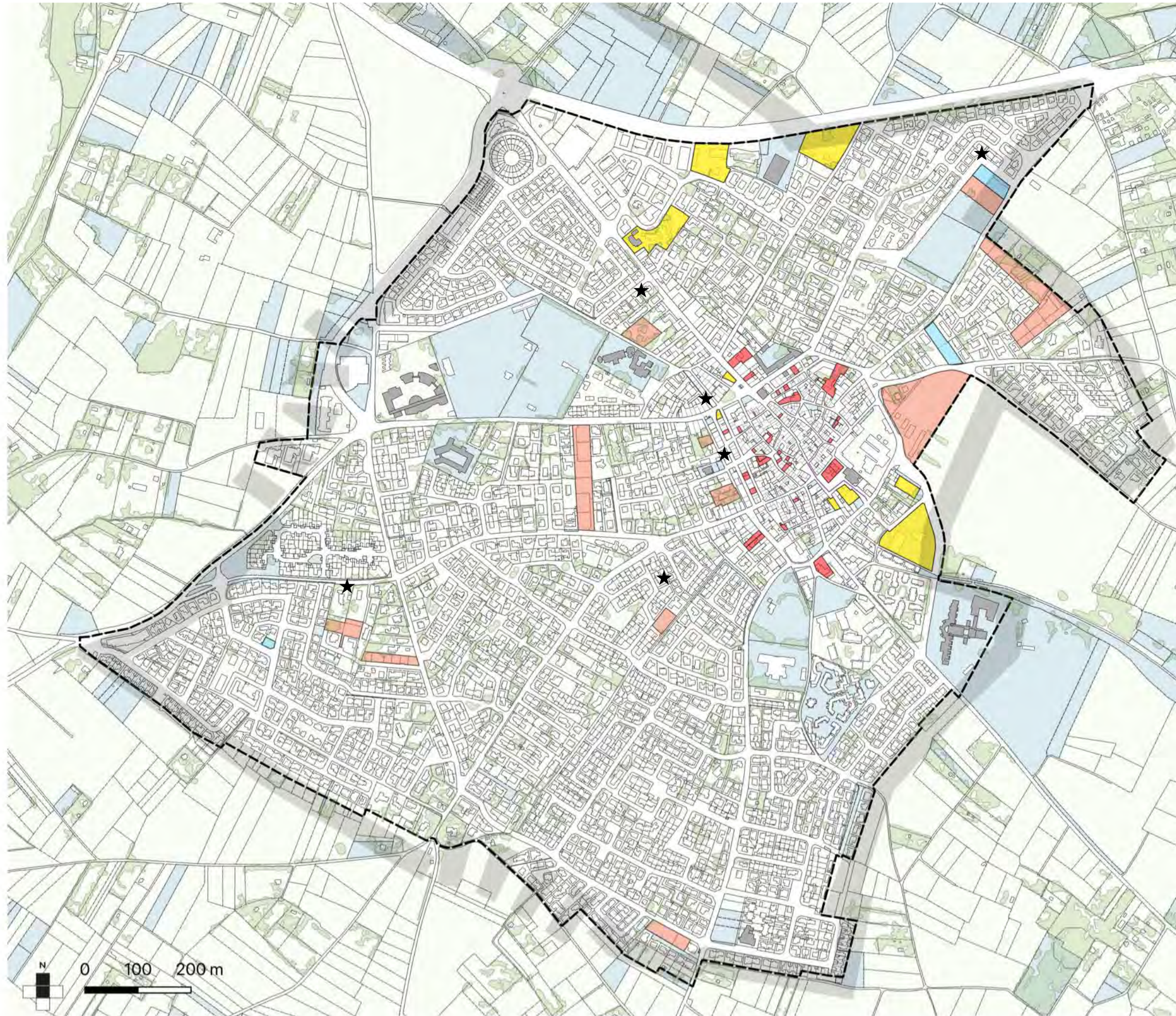
La Loi LCAP abroge à son tour les lois précédentes : « Les zones de protection créées en application des articles 17 à 20 et 28 de la loi du 2 mai 1930 ayant pour objet de réorganiser la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque 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).

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

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** m<sup>2</sup> potentiellement mutables à moyen terme

**9 896** m<sup>2</sup> de parcelles privées non bâties à préserver

**7536** m<sup>2</sup> de foncier communal mobilisable pour une programmation variée : équipement, espaces publics, logement

**Environ 20 logements** vacants à réinvestir en centre ancien

**Entre 30 et 40 logements individuels** en division parcellaire ou extension et surélévation dans le tissu pavillonnaire constitué au sud et sud-ouest de la zone agglomérée

# 03.4/ Potentialités d'un urbanisme circulaire : gisements fonciers et réinvestissement urbain

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

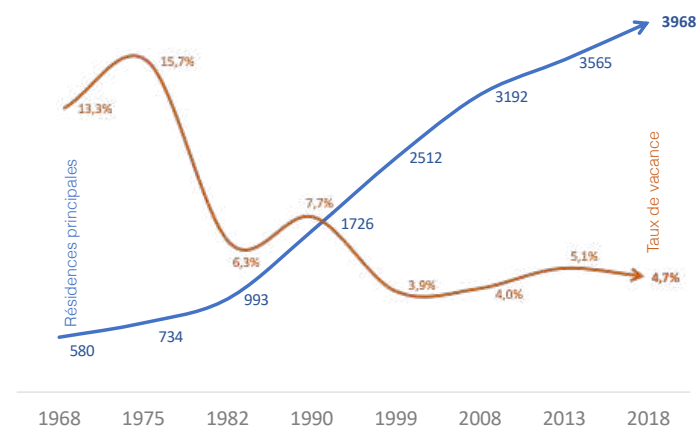
## FOCUS SUR LES POTENTIELS DE RÉHABILITATION DU CENTRE HISTORIQUE

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<sup>ème</sup>, début 20<sup>ème</sup>



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<sup>ème</sup>



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 cœur d'îlot ou cours intérieure

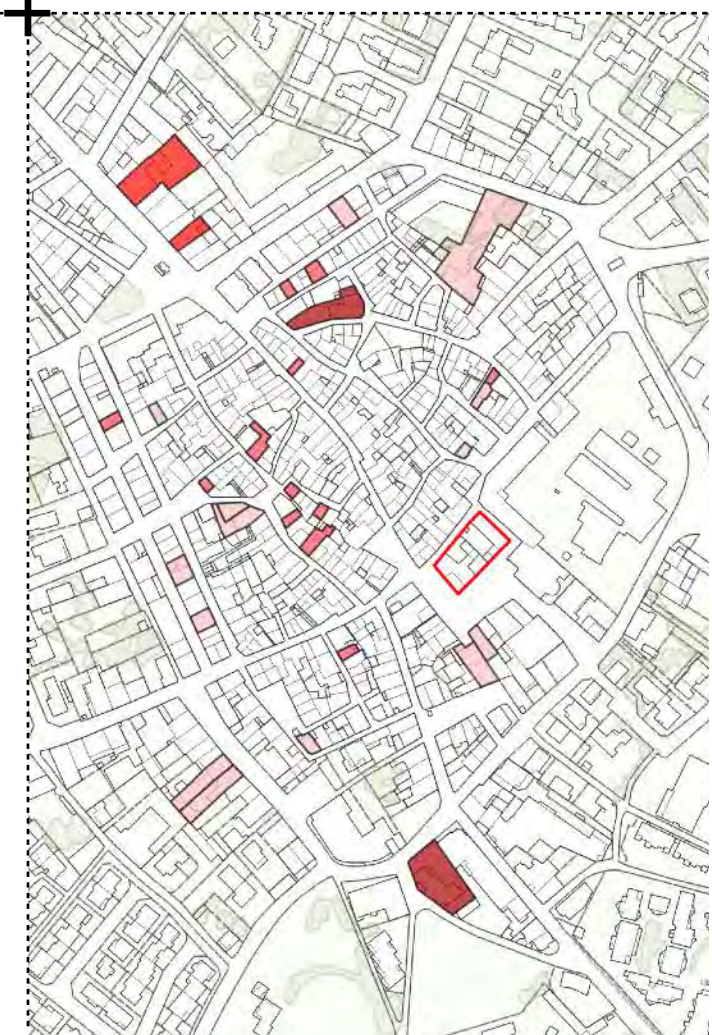
**Des travaux généralement lourds et une « habitabilité » souvent médiocre en rez-de-chaussée. Des dispositifs d'amélioration de l'habitat permettraient de « fluidifier » la remise sur le marché en garantissant la qualité de la réhabilitation.**

### Légende

Bâtiment vacant (réinvestissement/ réhab.)

- La maison de maître ou ensemble immobilier (2)
- La maison de faubourg 19<sup>ème</sup>, début 20<sup>ème</sup> (2)
- La maison de ville en centre ancien, 16-17<sup>ème</sup> (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**



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

## FOCUS SUR LES POTENTIELS DE RÉHABILITATION DU CENTRE HISTORIQUE

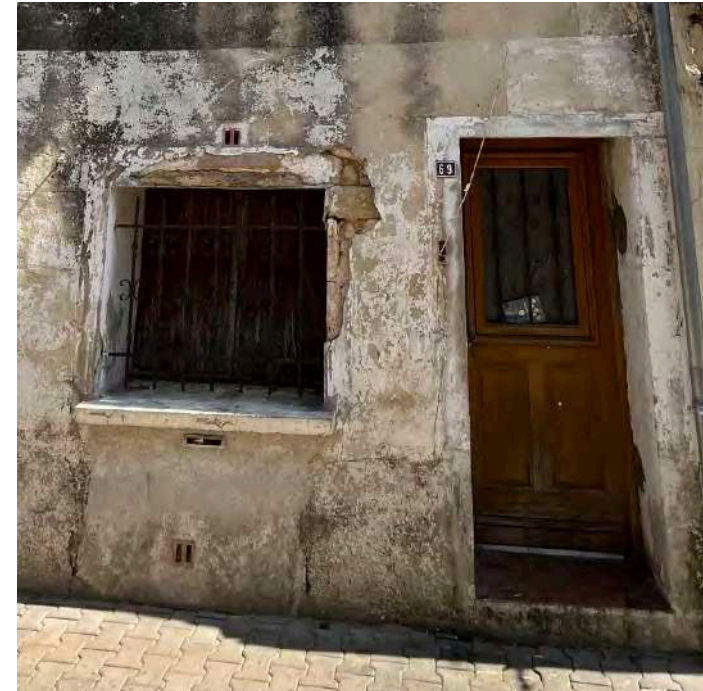
3

### 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).



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

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.

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

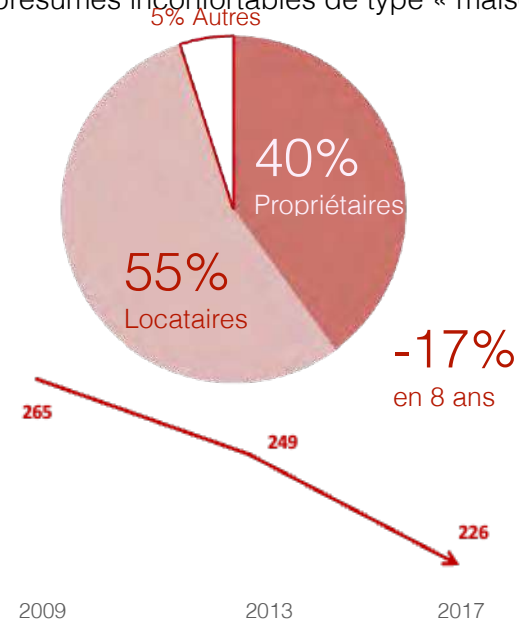
6

### 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...

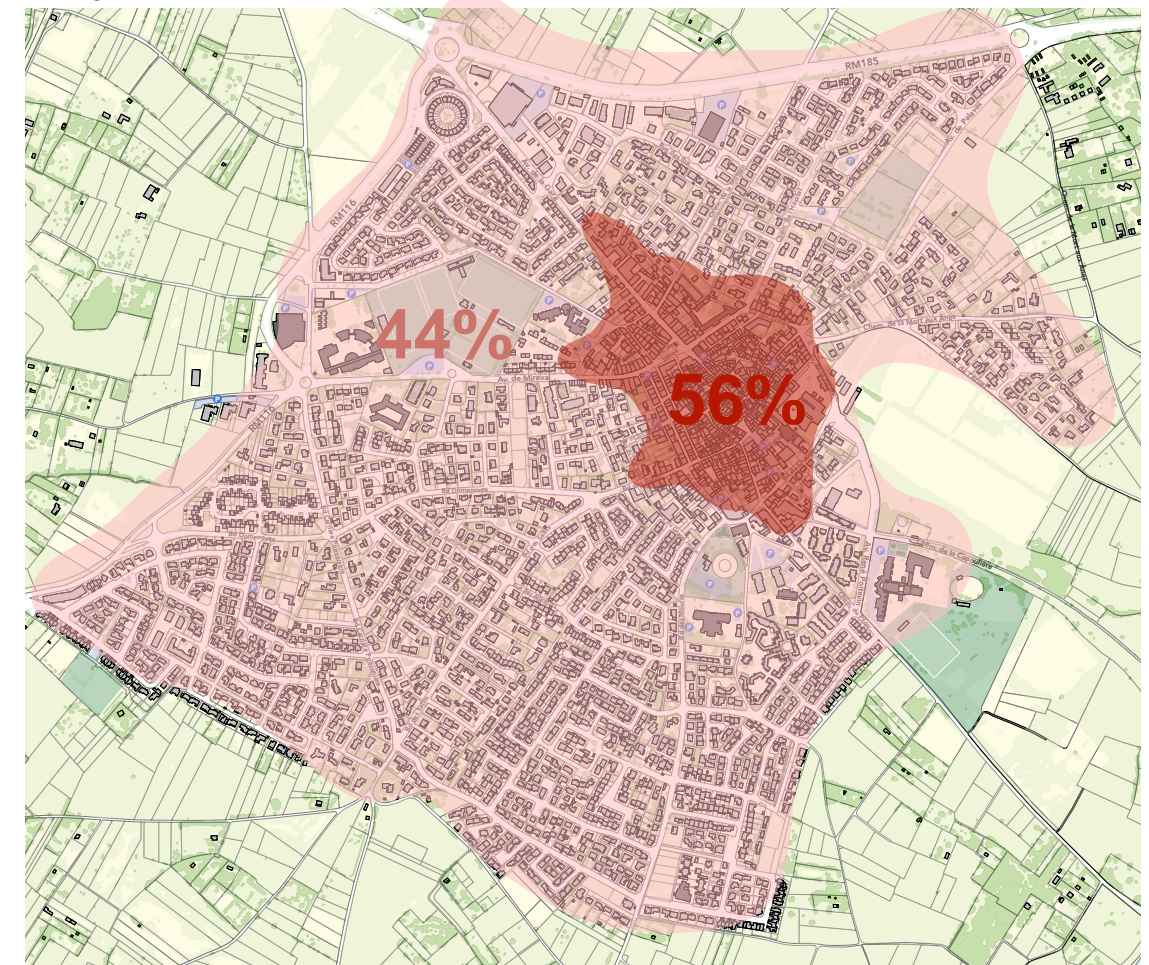
Plus de 200 ménages susceptibles de se tourner vers un « parc social de fait »



< Le parc indigne selon le statut d'occupation

< L'évolution du parc potentiellement indigne

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



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



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

Accueillir sans artificialiser

Développer une  
entrée de ville apaisée

Encadrer le réinvestissement  
du tissu d'activités en lien  
avec la ZAC C. Martel

Lutter contre l'indécence et  
réinvestir les biens vacants

Ouvrir le centre  
par un nouveau  
lieu de vie

Préserver les qualités paysagères  
de certaines parcelles

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!!**

# 04 / FOCUS SUR LES SECTEURS







# 04.1 / Secteur avenue de Palavas

# 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,

# 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

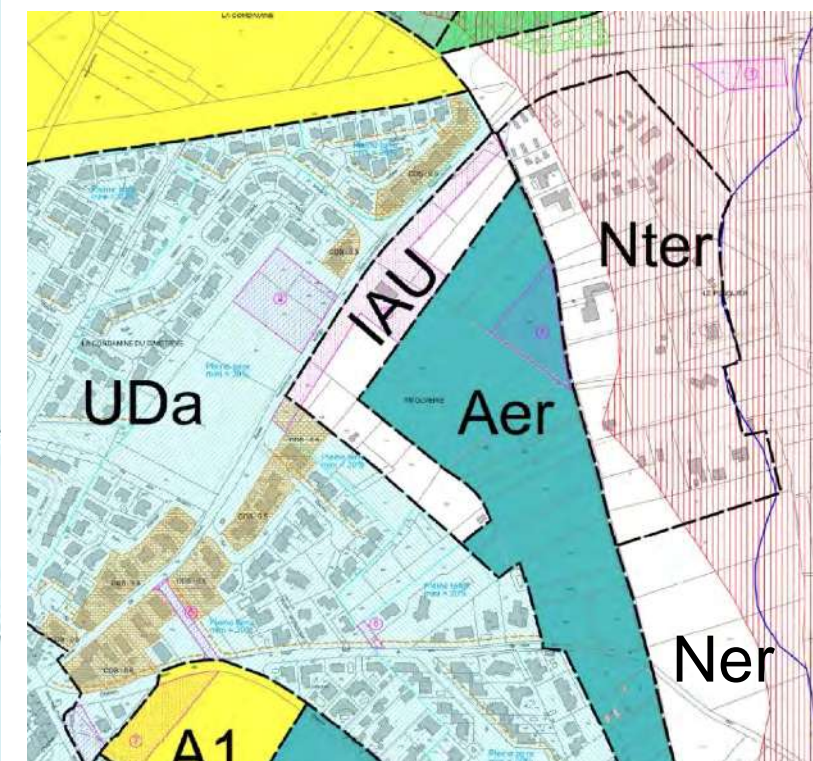
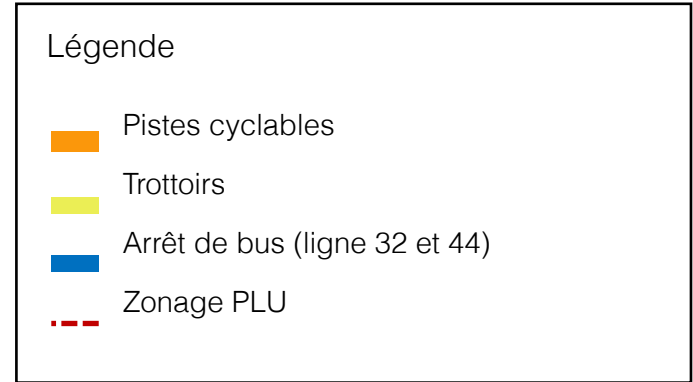
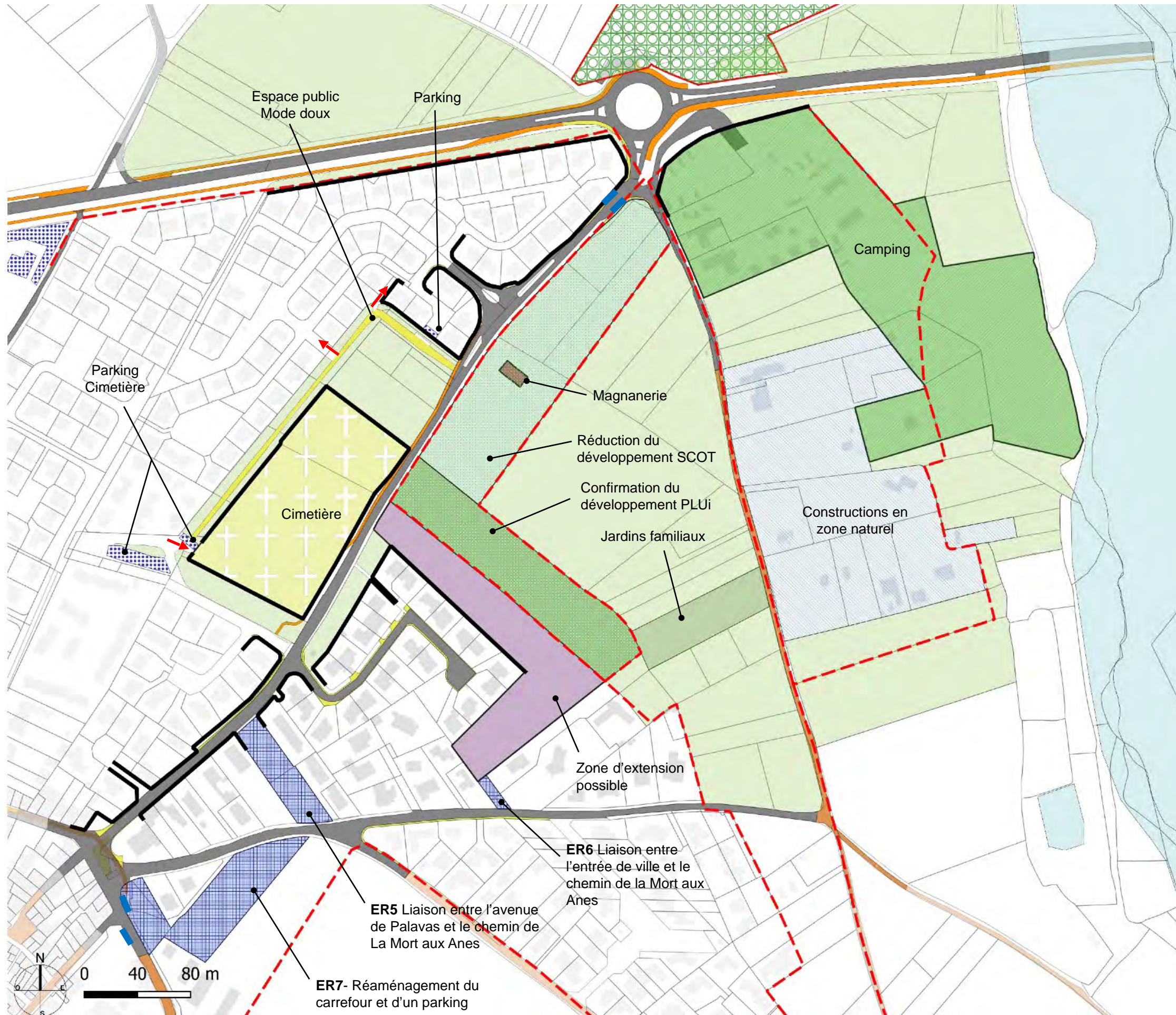


4. Chemin de la Mort aux Ânes  
- Utilisé lors des embouteillages sur l'avenue de Palavas

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

# SECTEUR AVENUE DE PALAVAS

## PLAN D'ENSEMBLE



PLU plan de zonage

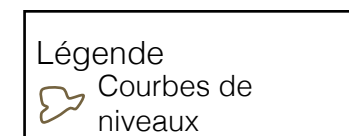
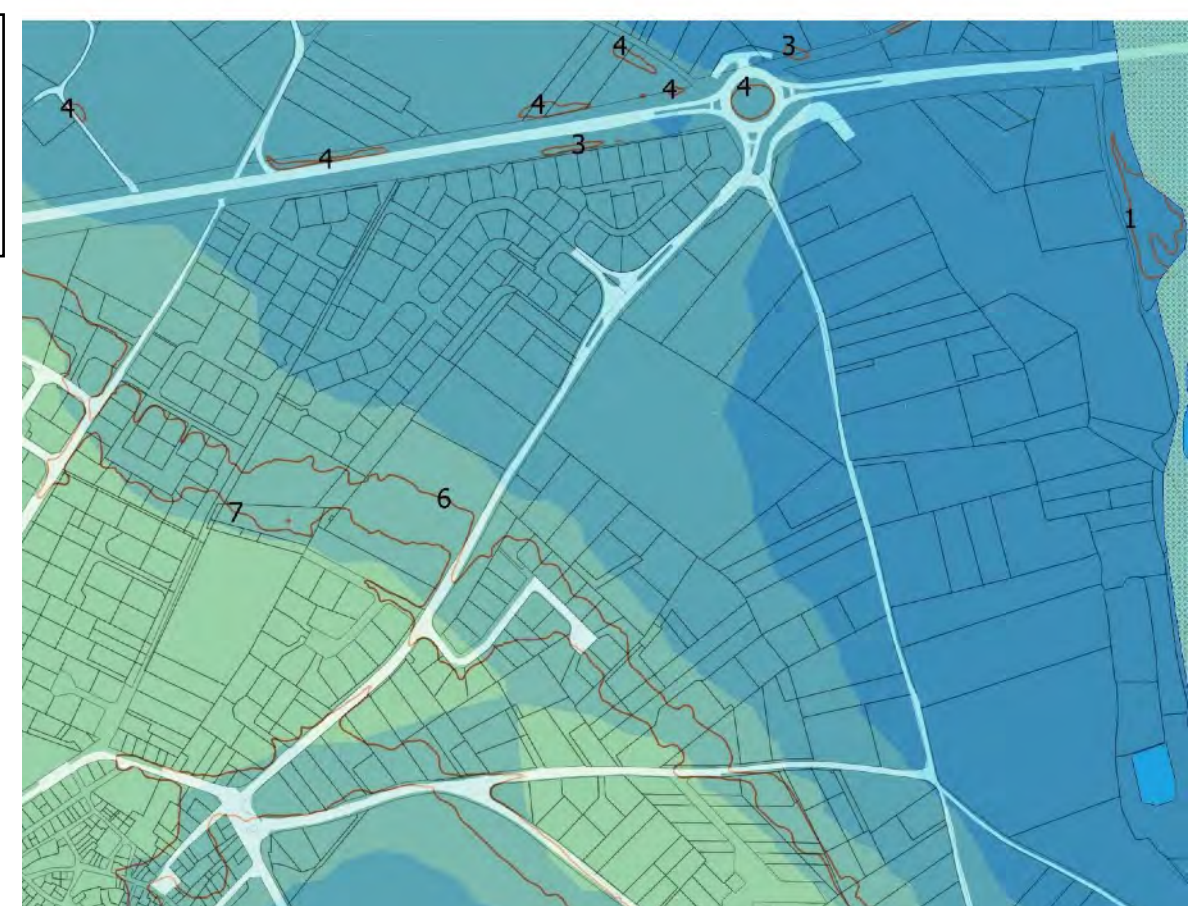
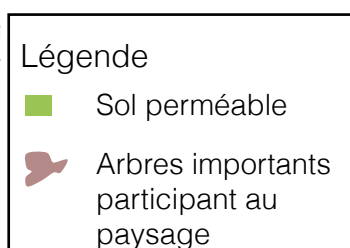
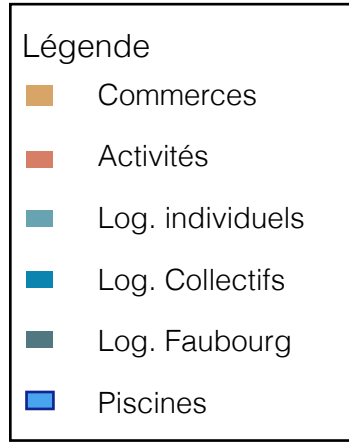
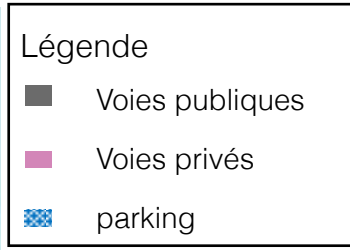
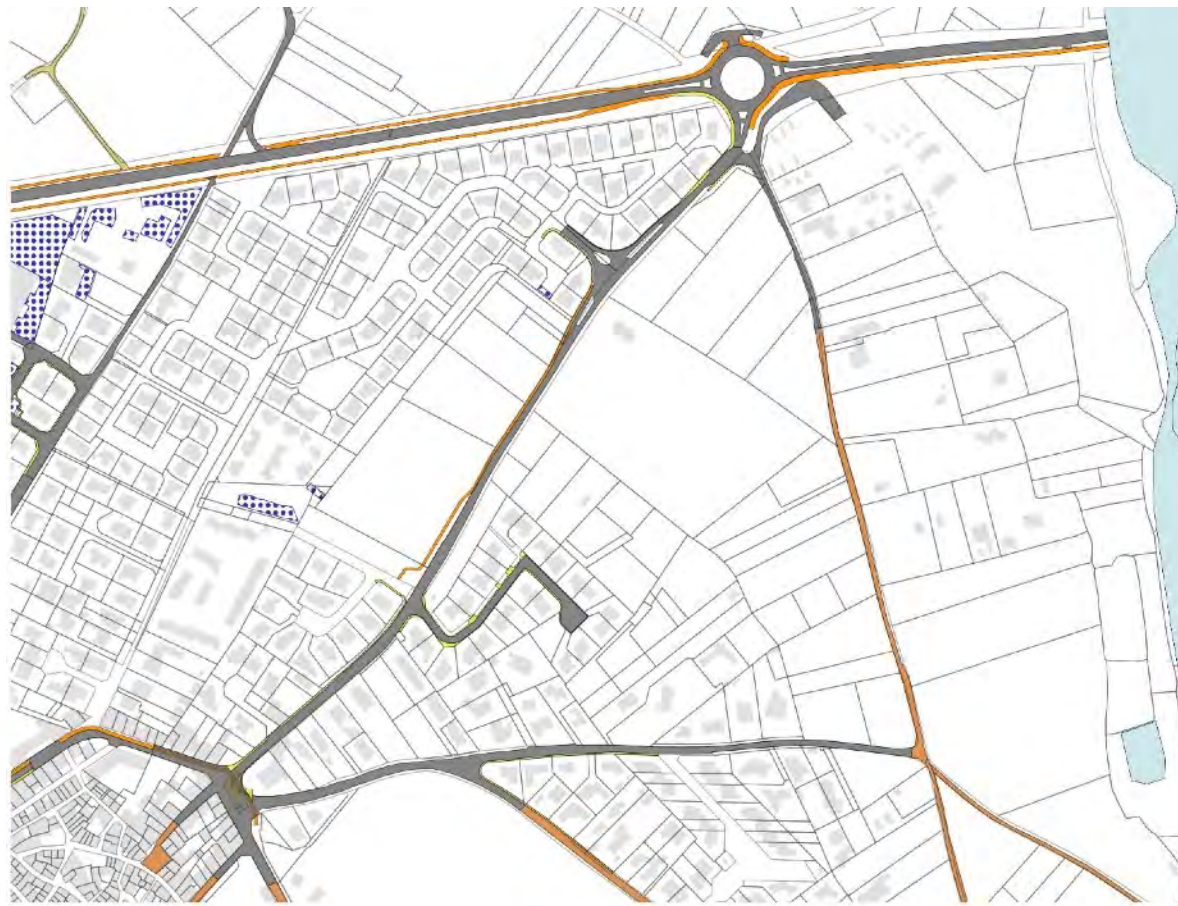
**Nter** Zones naturelles touristiques dans les espaces remarquables (Loi Littoral)

**Ner** Zones naturelles dans les espaces remarquables (Loi Littoral)

**Aer** Zones agricoles, comprises dans les Espaces Remarquables

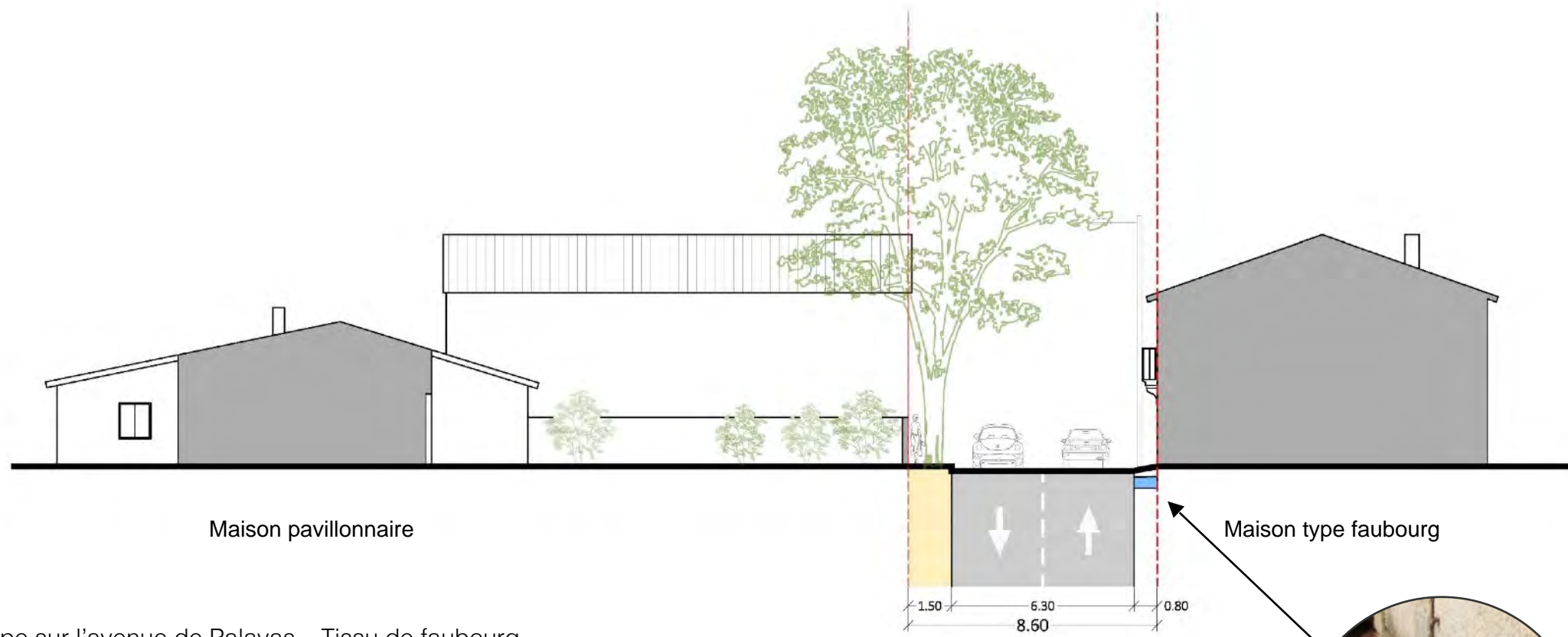
# SECTEUR AVENUE DE PALAVAS

## PLANS THÉMATIQUES



# SECTEUR AVENUE DE PALAVAS

## COUPES



Maison pavillonnaire

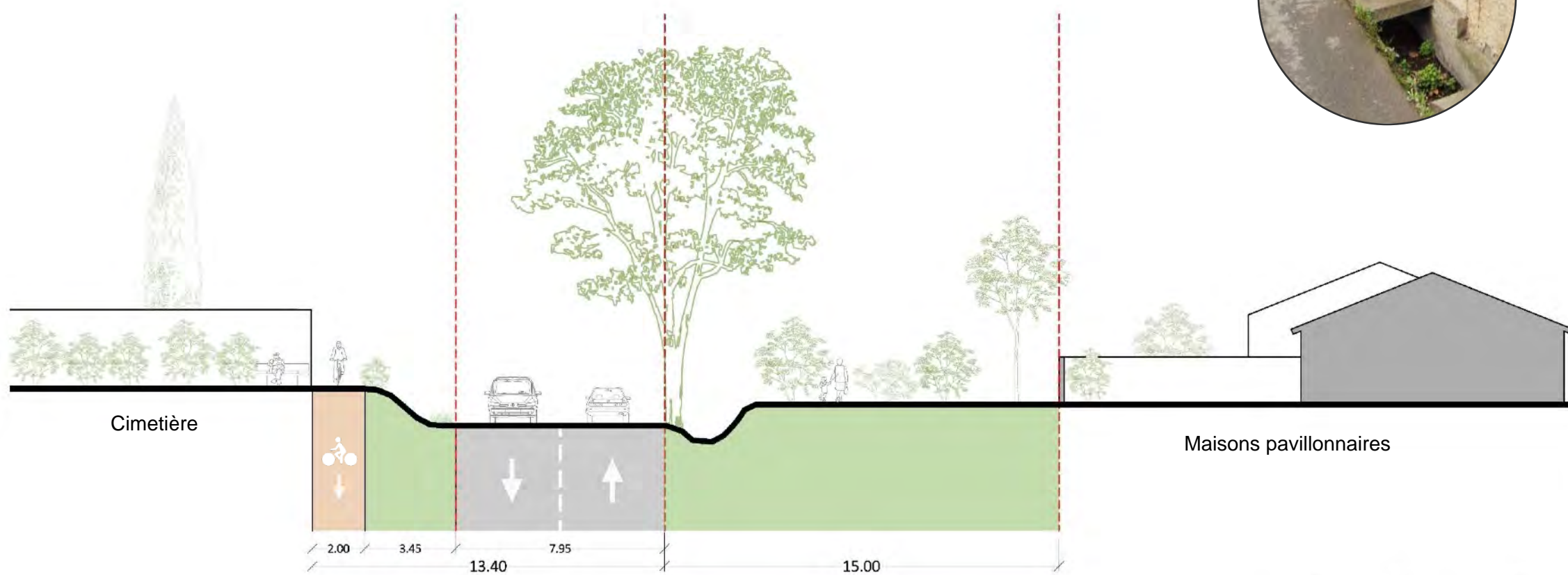
Maison type faubourg

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



Accès piéton au quartier pavillonnaire

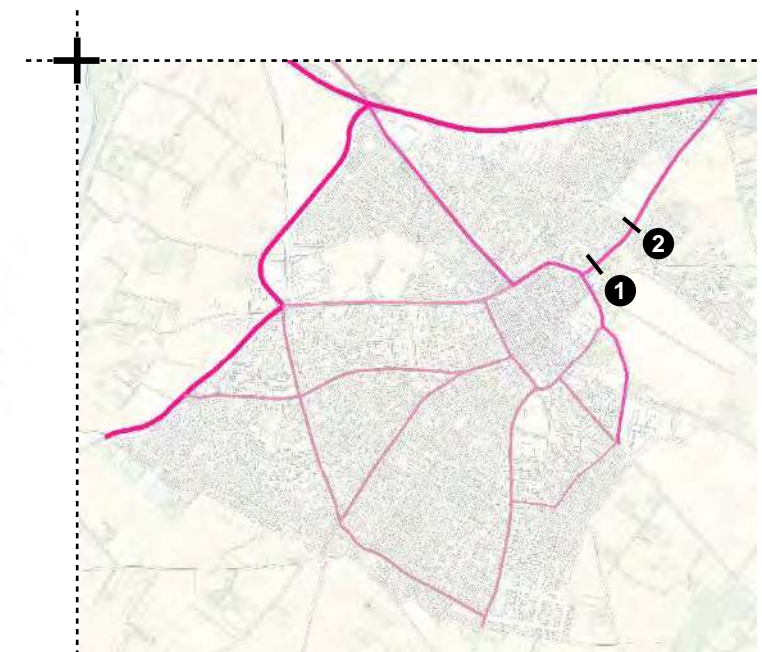
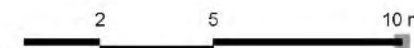
« On a des chemins piétons ou cyclables qui s'arrêtent nets, qui ne mènent nulle part »



Cimetière

Maisons pavillonnaires

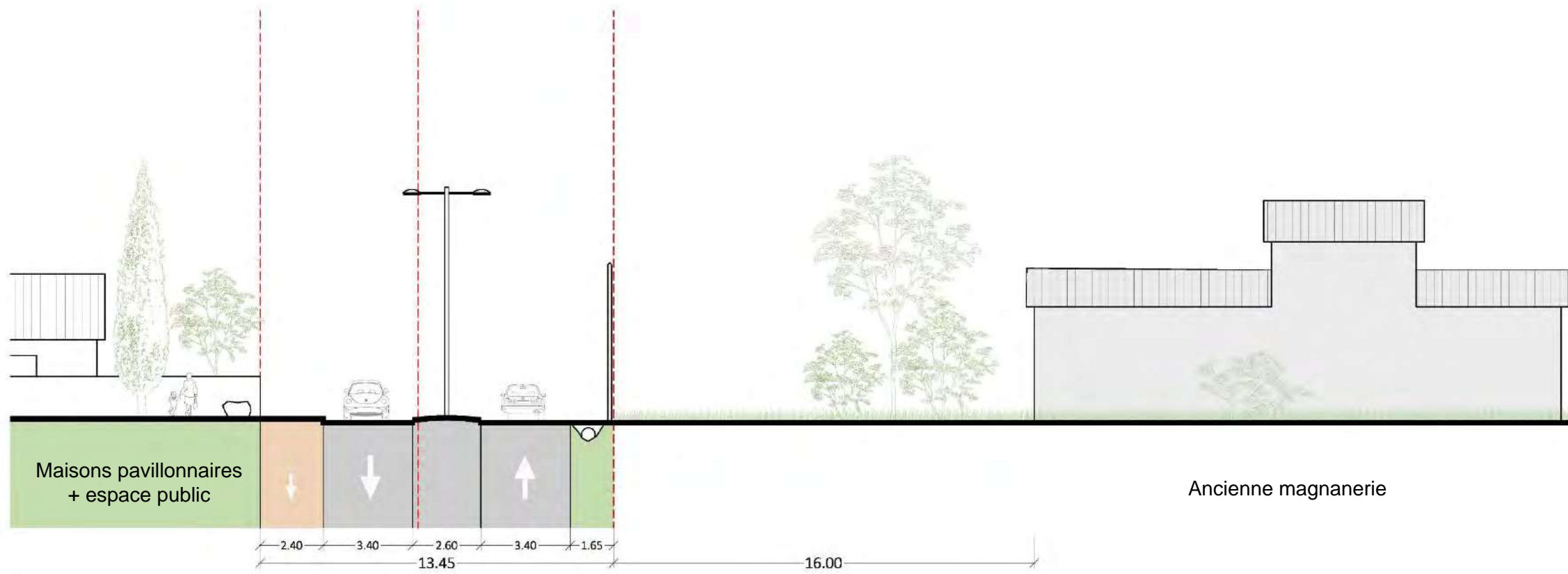
2. Coupe sur l'avenue de Palavas – Tissu pavillonnaire





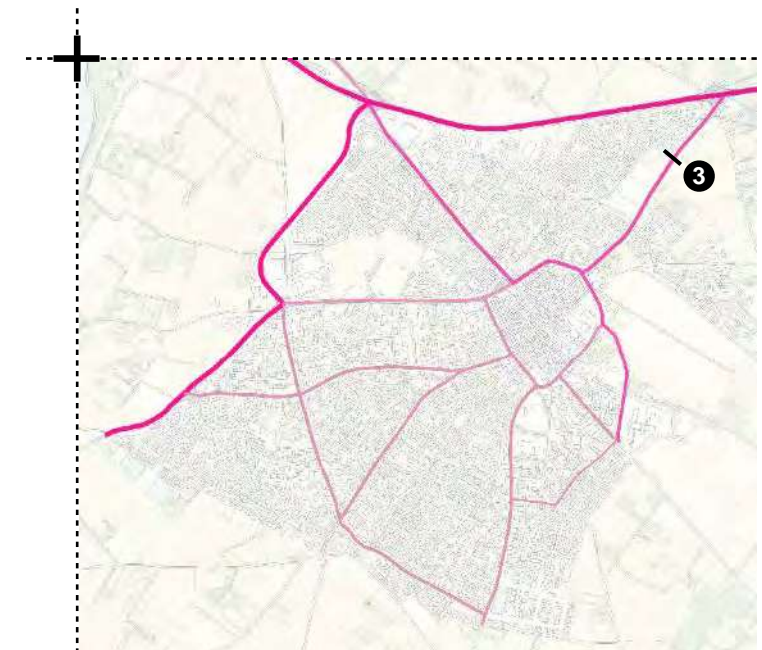
# SECTEUR AVENUE DE PALAVAS

## COUPE



Pavillonnaires et espace public

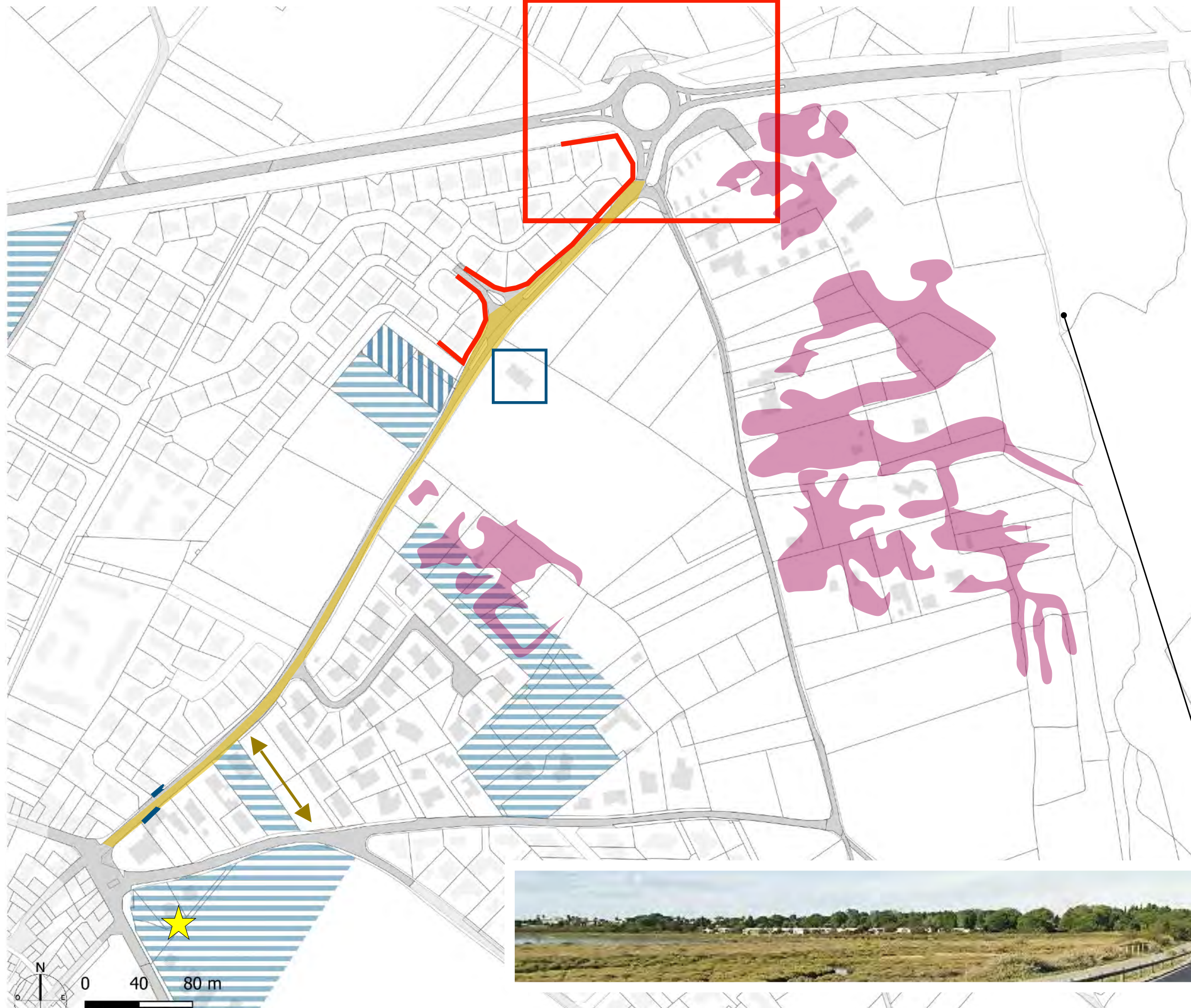
3. Coupe 1/200 sur l'avenue de Palavas – Tissu pavillonnaire



# SECTEUR AVENUE DE PALAVAS

## PLAN DES ENJEUX

Traiter l'entrée de la ville



### 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 de clôture « antibruit » en entrée de ville

Valorisation du paysage naturel et de la limite urbaine  
autour du camping



# 04.2 / Secteur avenue de la Gare / Condamines







# SECTEUR AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## PLAN D'ENSEMBLE

Vers la  
gare



### 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

## SECTEUR AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES



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 »

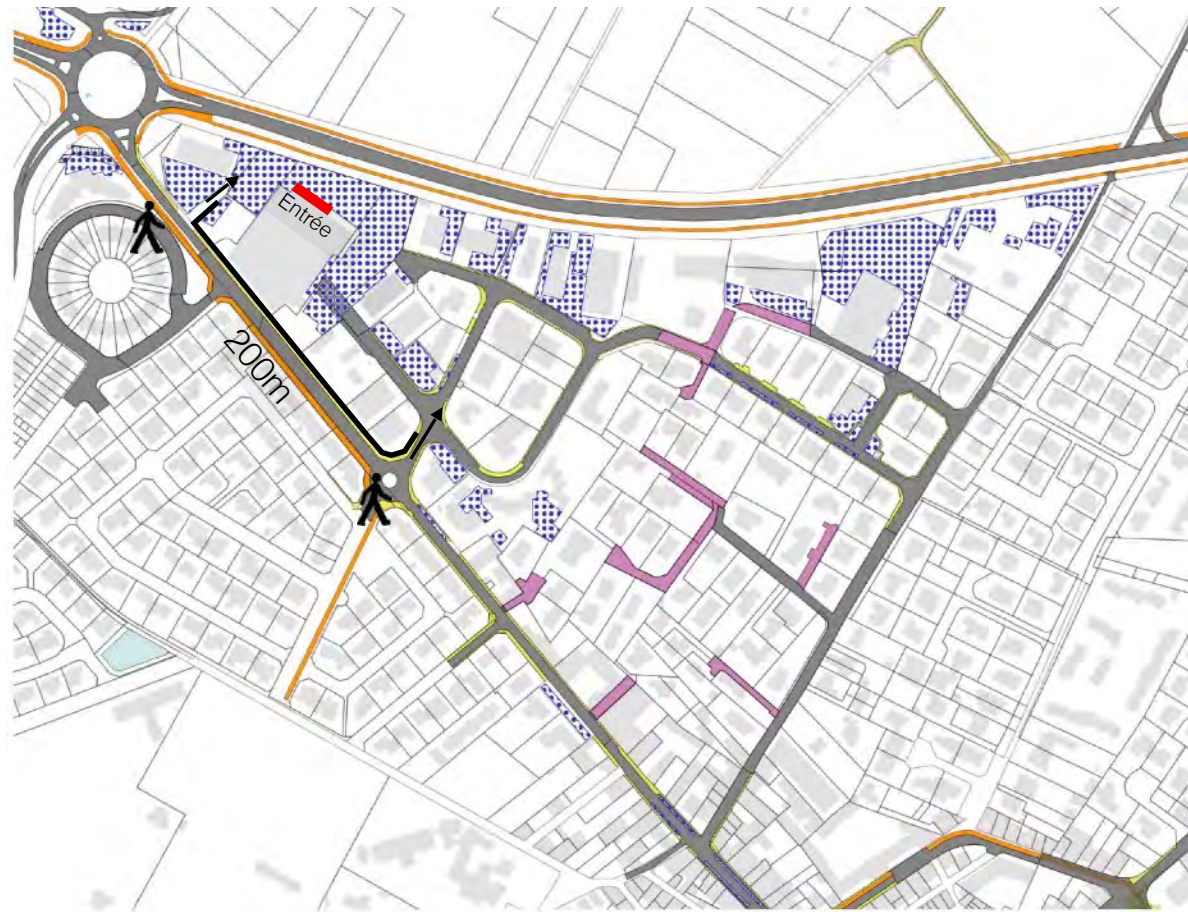
« Ce quartier est un peu anarchique »

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

# SECTEUR AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## 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
- Equipements
- 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 niveaux

7m entre la mairie et le rond-point

# SECTEUR AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

Coupes 1/200 sur la Route Métropolitaine 185



## SECTEUR AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

### AVENUE DE LA GARE



1. Avenue de la gare, sens de sortie du centre ancien
- Tissu de faubourgs fin 19<sup>ème</sup> début 20<sup>ème</sup>
  - 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 »

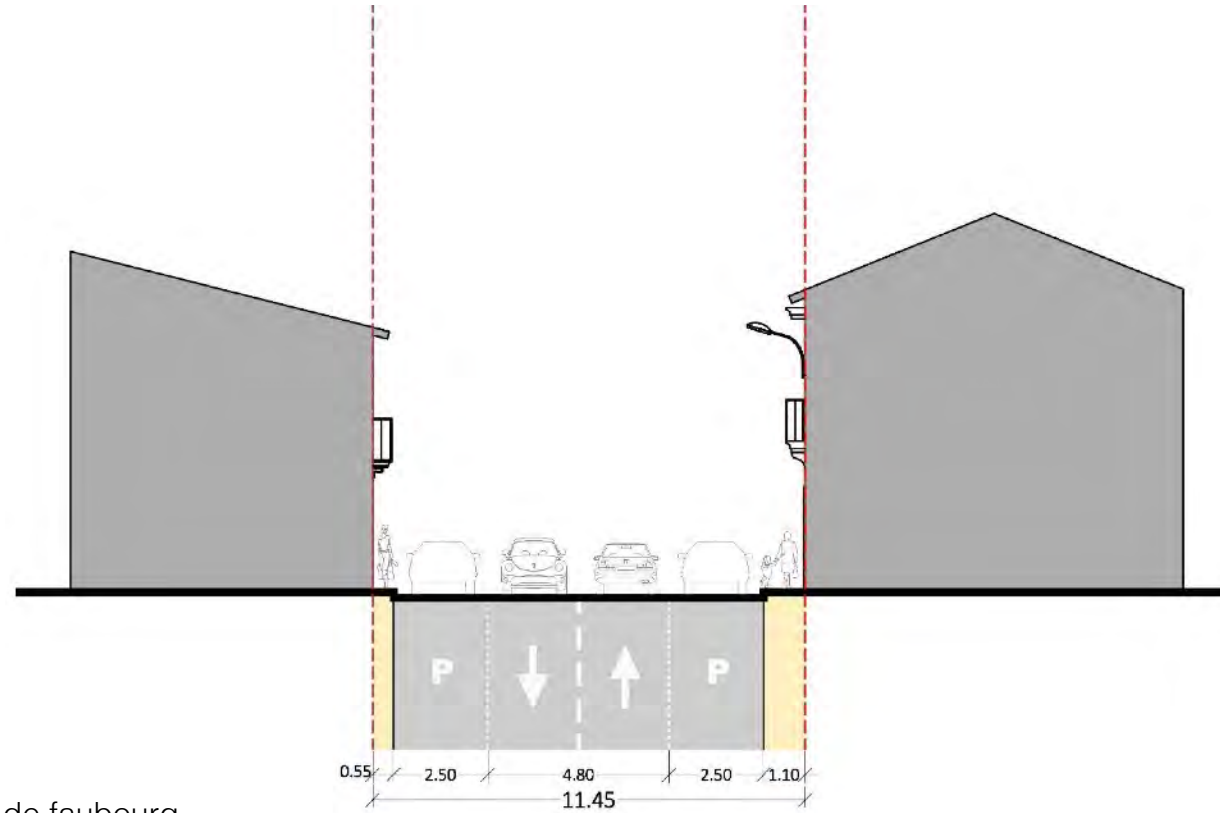
Propositions d'habitants :

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

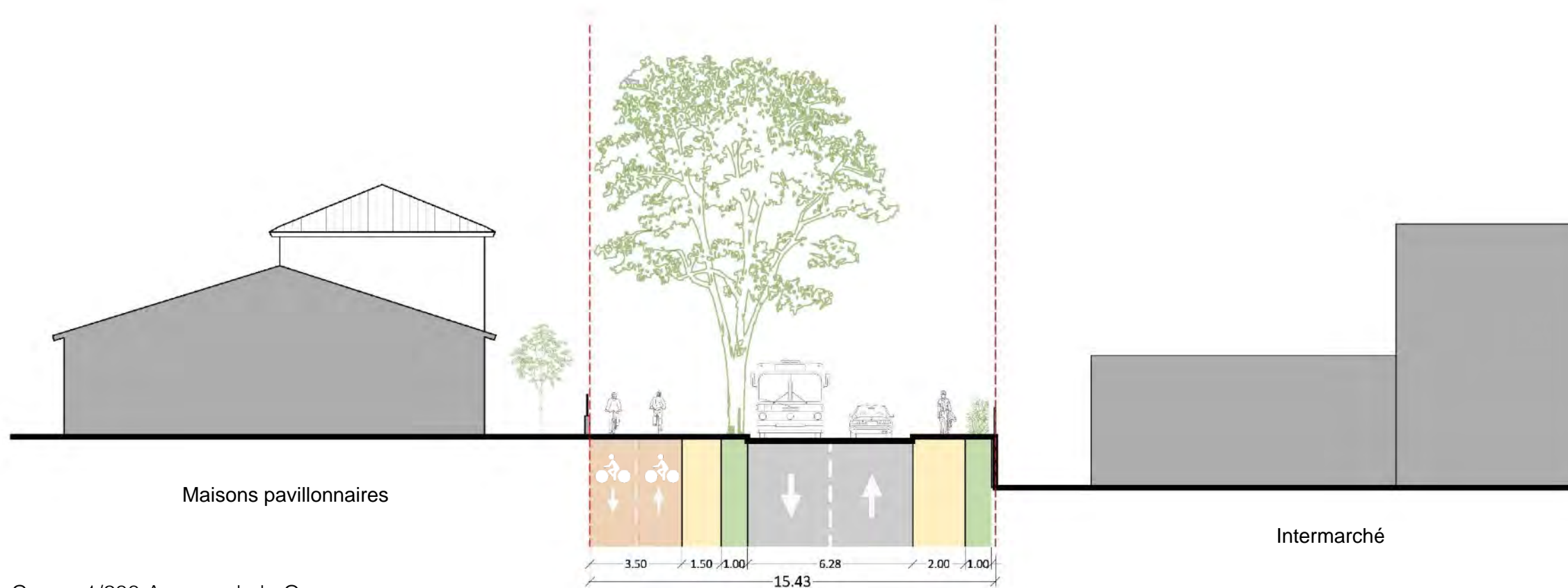


# SECTEUR AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## COUPES



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



Maisons pavillonnaires

Intermarché

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



Tissu de faubourg de l'avenue de la Gare



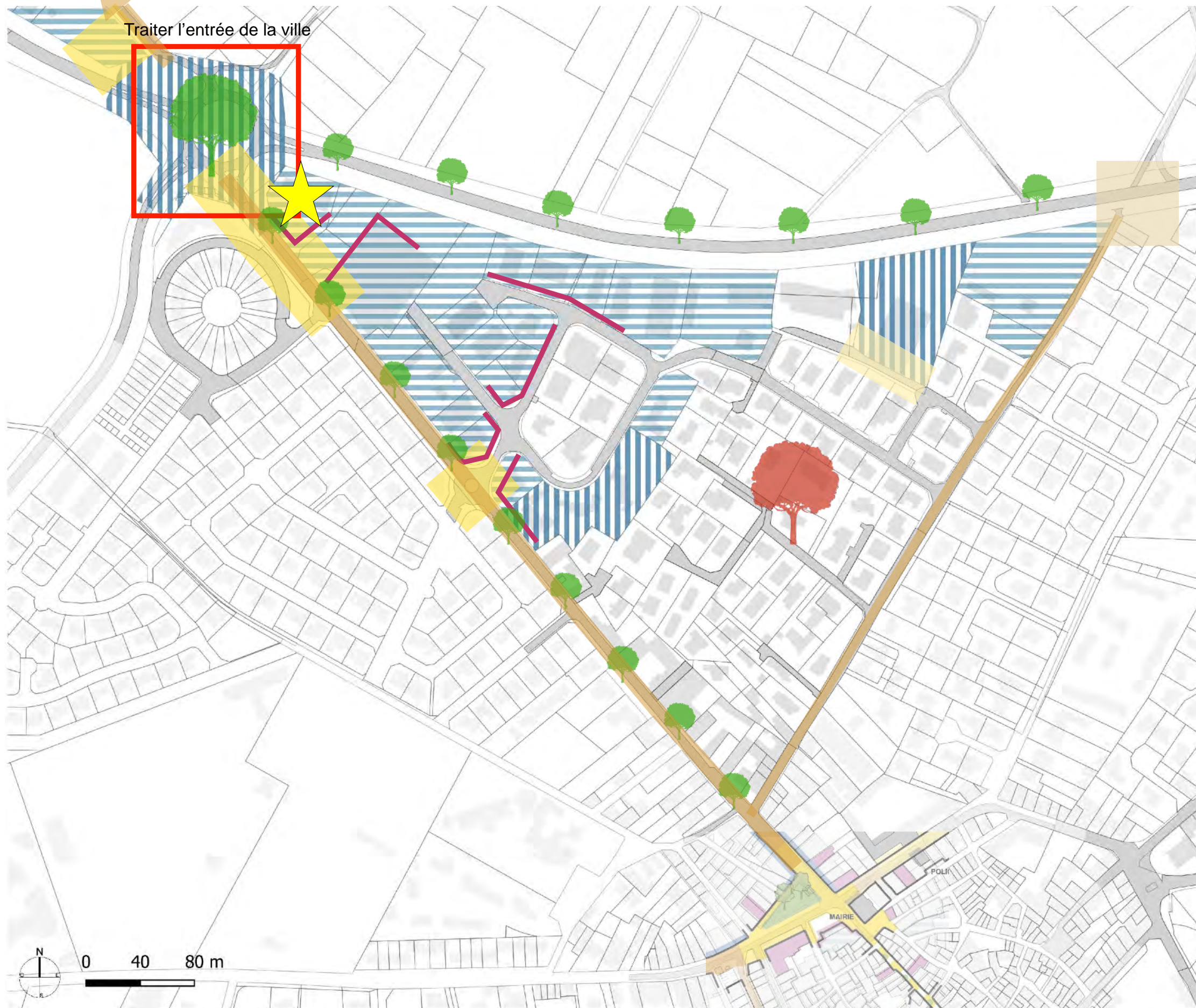
Arrêt de bus devant Intermarché

« 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

# SECTEUR AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## 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

# SECTEUR AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## 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

## SECTEUR AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES



Chemin de  
Peyreficade

1. La route de la gare



2. Les ateliers de la gare



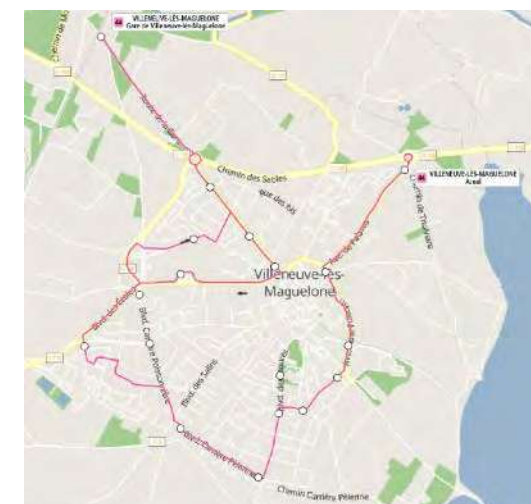
Vue aérienne



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



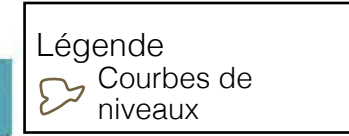
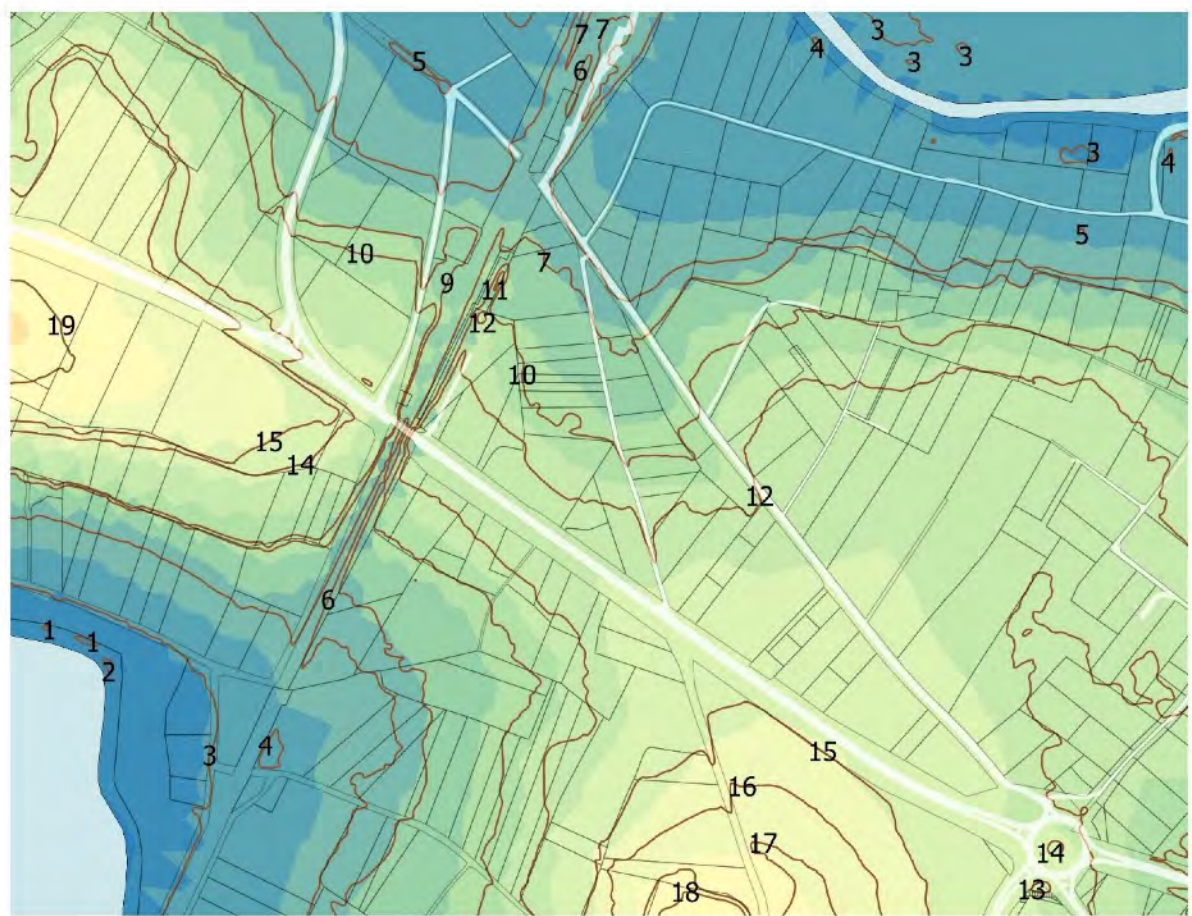
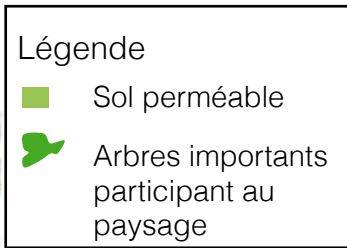
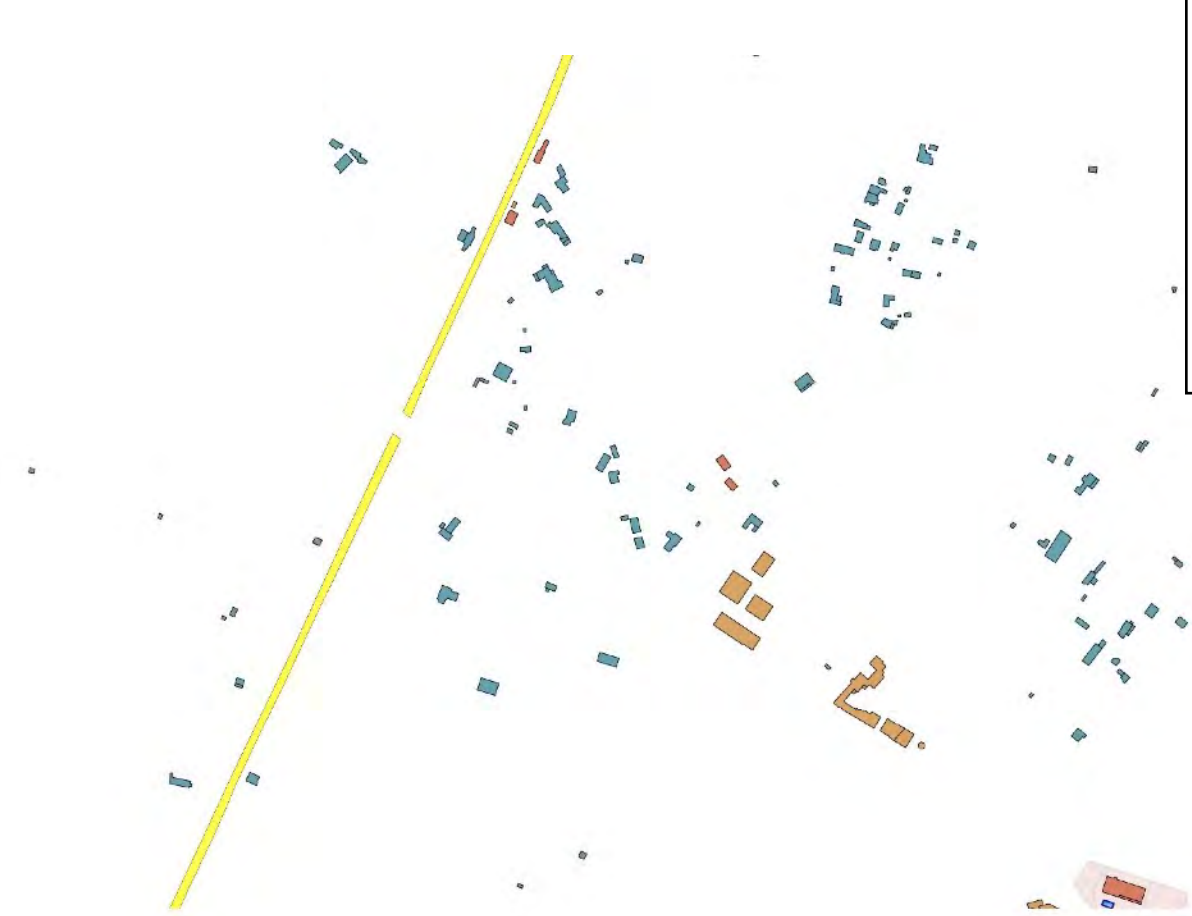
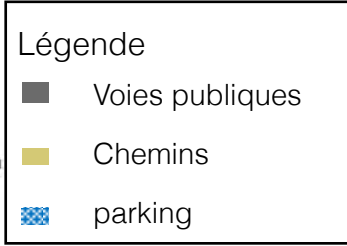
Parcours de la ligne 44 vers la gare

« 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

# SECTEUR AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## PLANS THÉMATIQUES

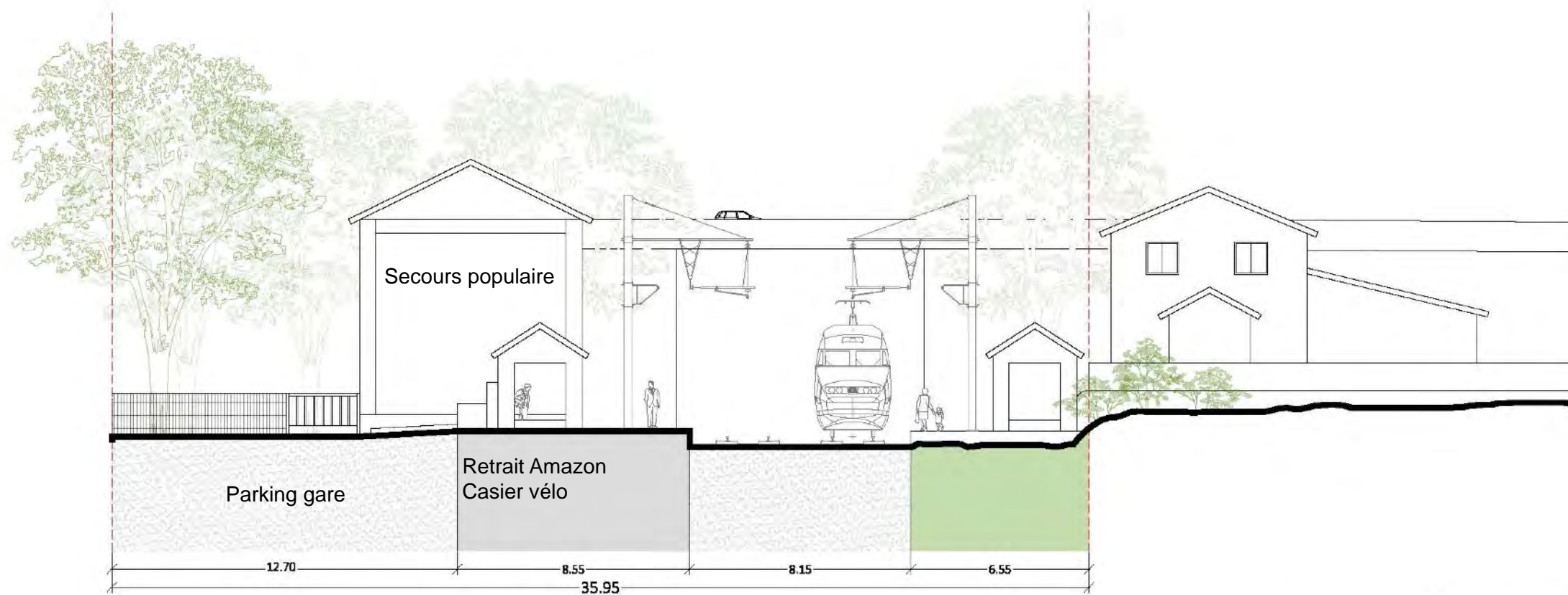


# SECTEUR AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

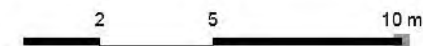
## COUPES



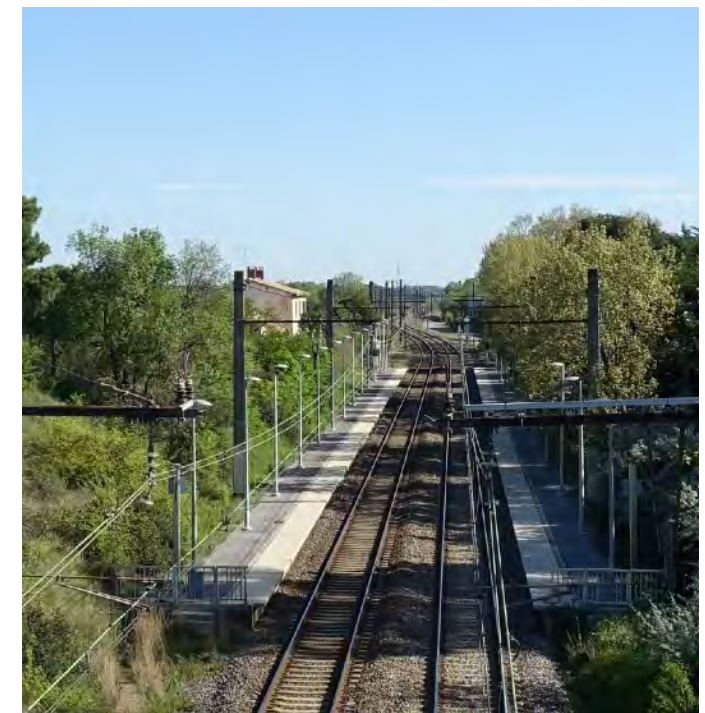
Coupe 1/200 en arrivant à la gare



Coupe 1/200 de la gare



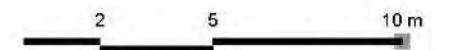
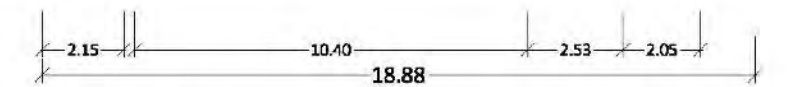
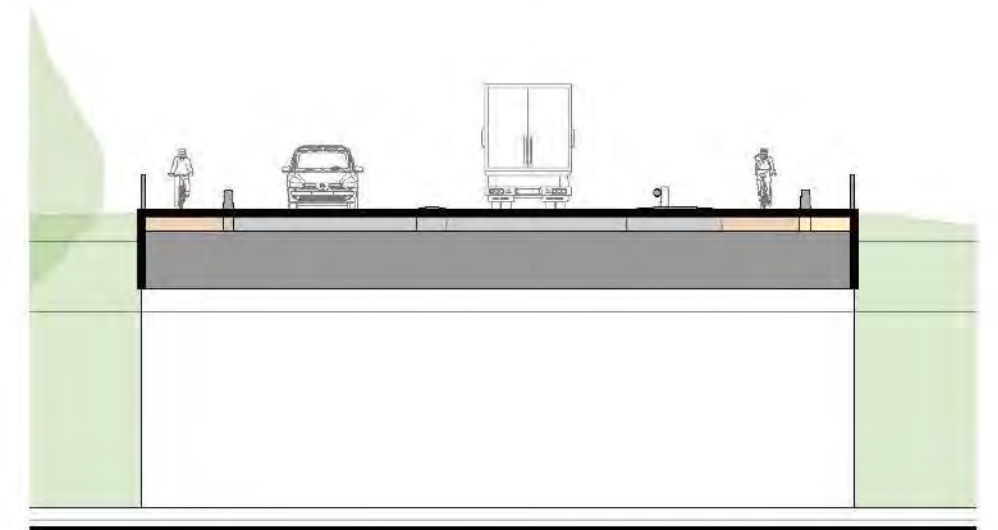
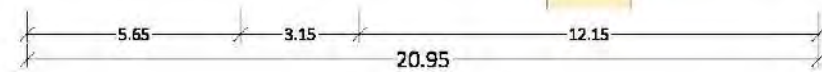
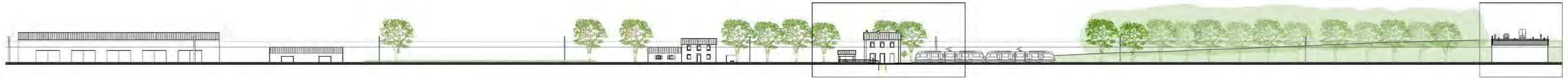
De la gare vers Villeneuve

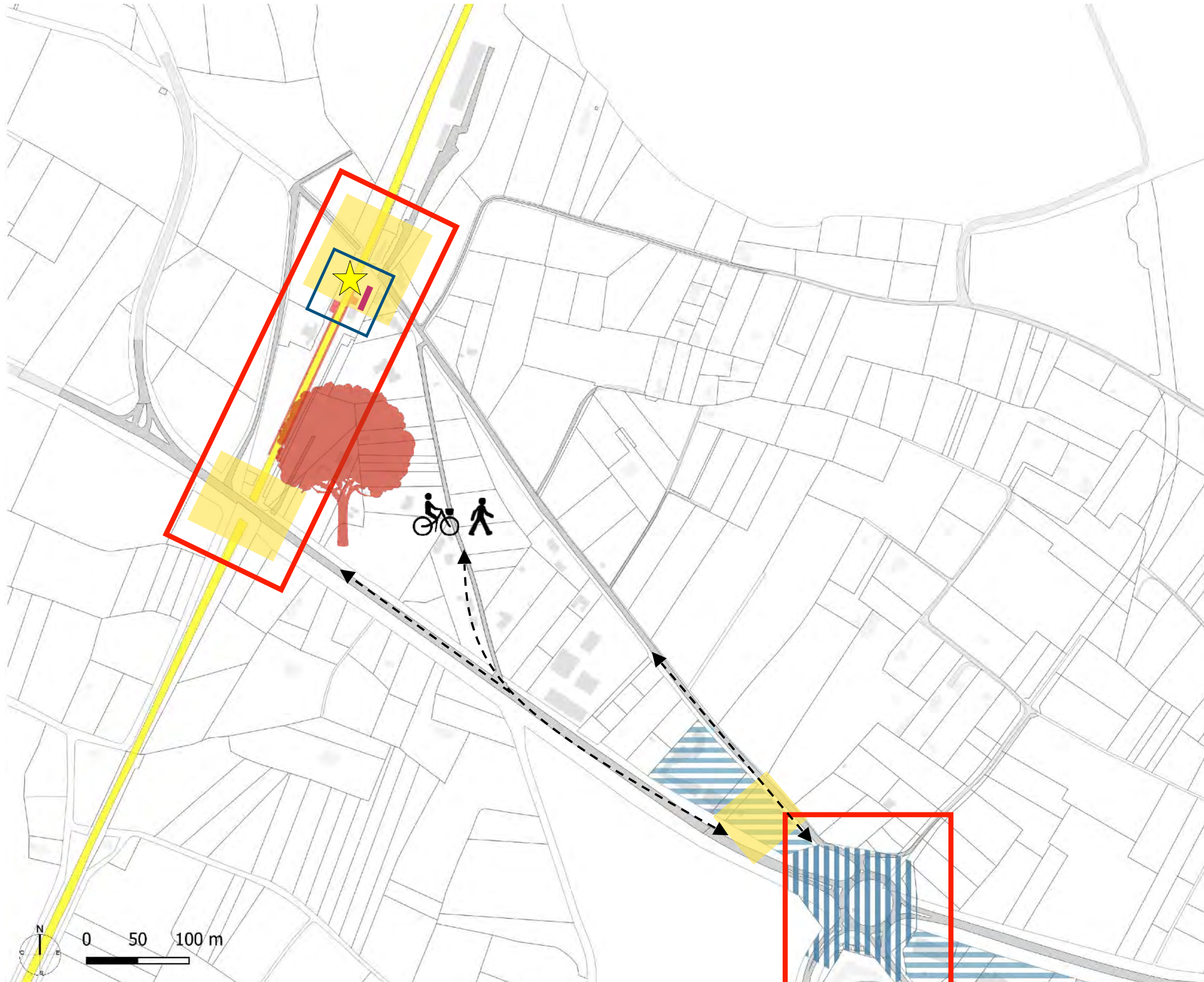


Les quais de la gare vus depuis la RM 185

# SECTEUR AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## COUPES





### 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...



# 04.3 / Secteur Centre Historique

## SECTEUR CENTRE HISTORIQUE

### POTENTIALITÉS IDENTIFIÉES DU SECTEUR



1 L'îlot du Presbytère

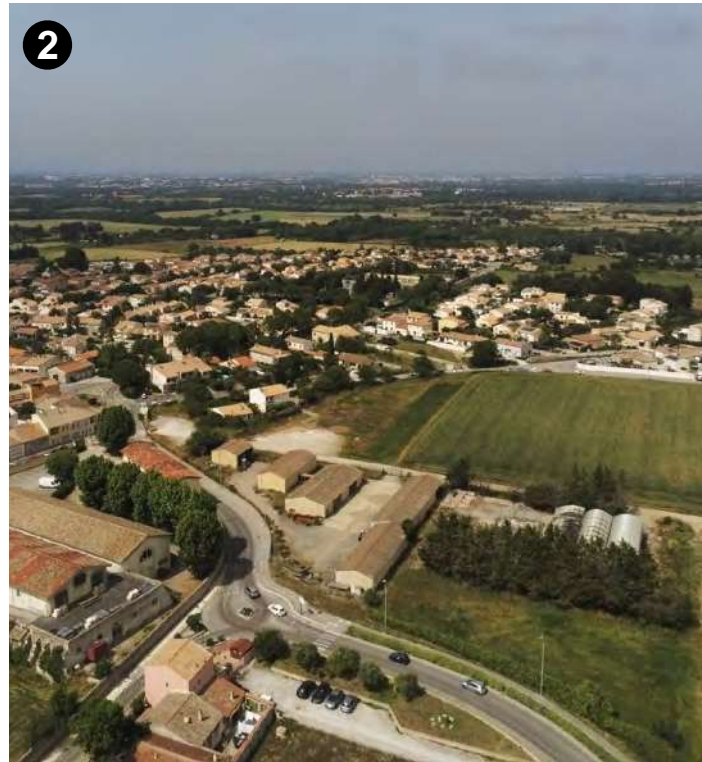
.....  
Parcelles AH 92-93  
Foncier communal  
Surface : 897m<sup>2</sup>

#### 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 m<sup>2</sup> ( 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 m<sup>2</sup>

#### Enjeux :

- Élargir le centre villageois par un nouveau lieu de vie à l'échelle de la ville
- Etudier 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

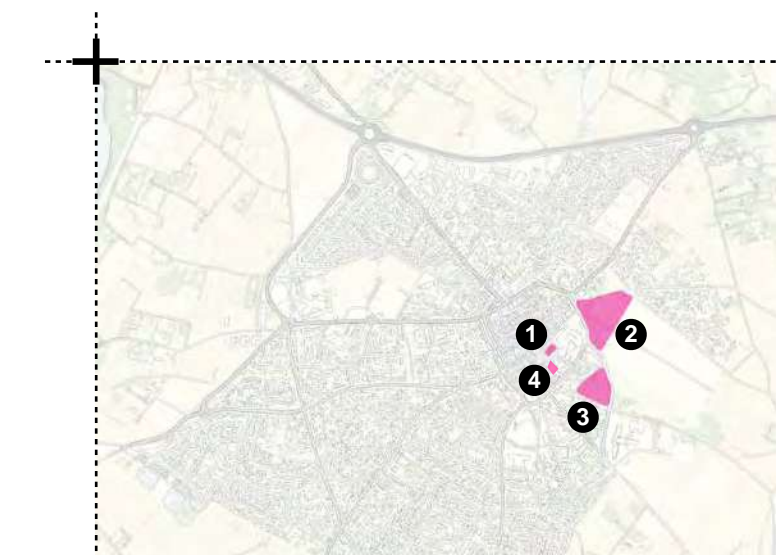


4 Un projet privé à l'étude

.....  
Parcelle AH 183  
Foncier privé  
Surface : 837 m<sup>2</sup>

#### Enjeux :

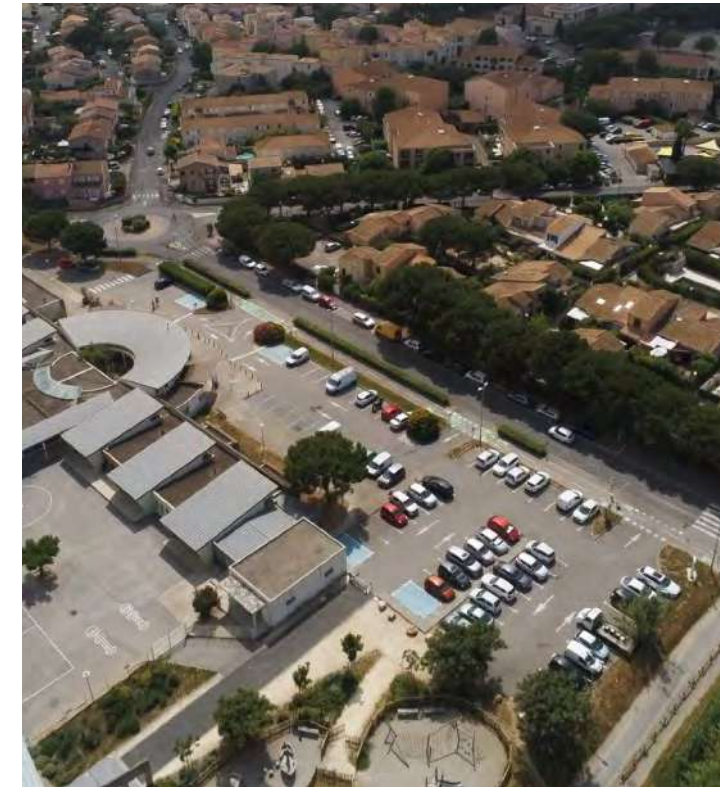
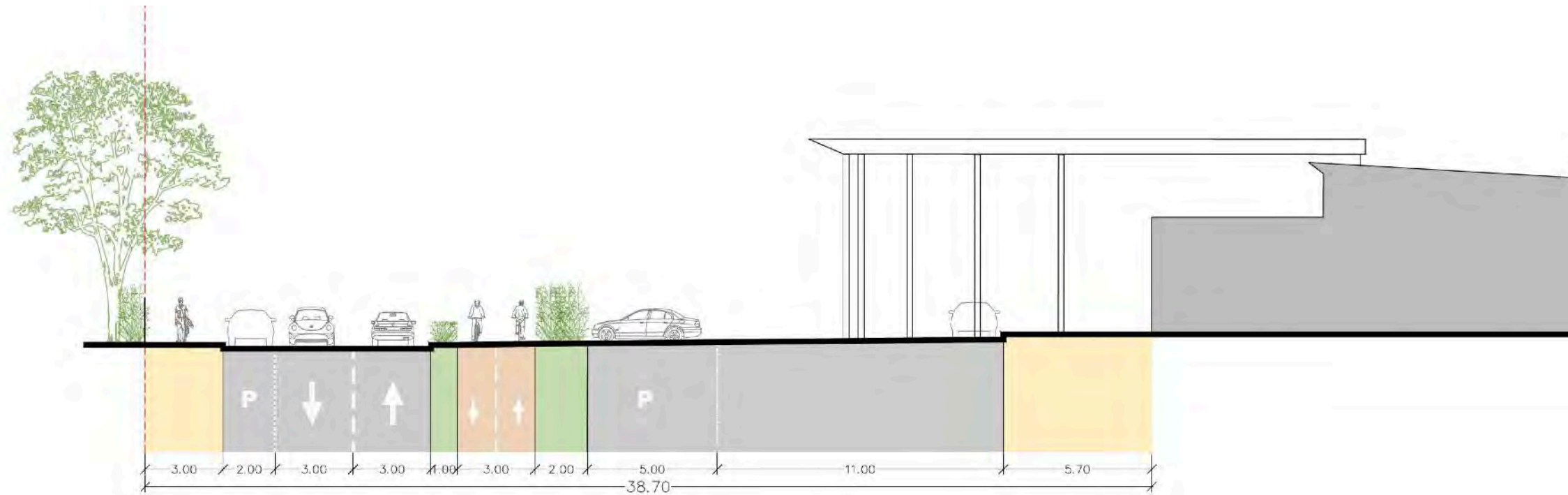
- Réintroduire des commerces de proximité dans le centre ancien
- Encourager des initiatives privées bénéfiques à la dynamisation du centre ville



## SECTEUR CENTRE HISTORIQUE

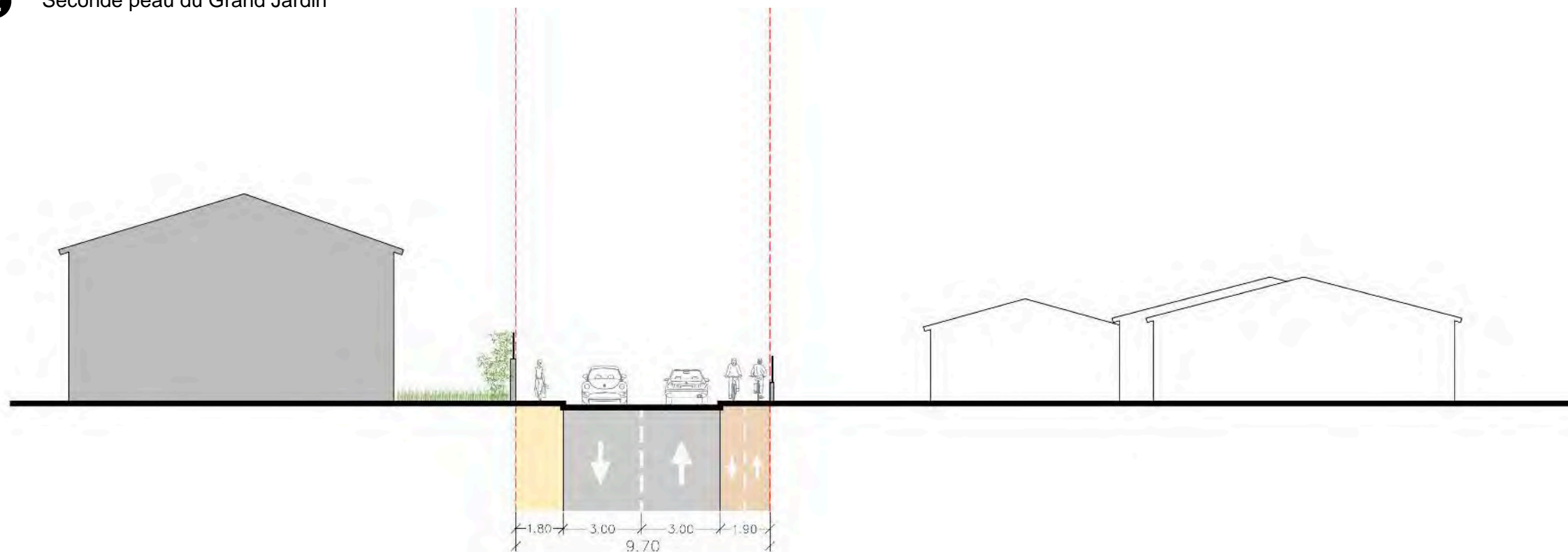
### COUPES À PROXIMITÉ DES ÉQUIPEMENTS DU SECTEUR

#### 1 Parvis et parking de l'école Françoise Dolto

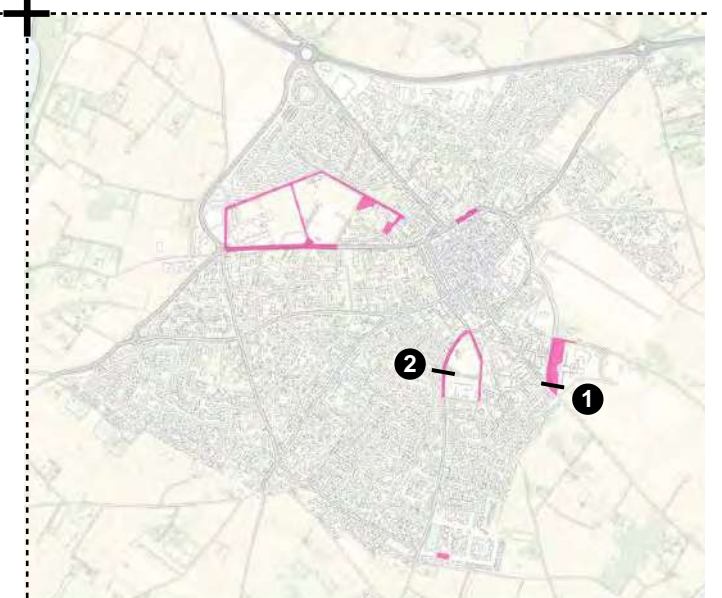


« Les enfants sont déposés en voiture à l'école et après les parents vont directement au travail, ils n'ont pas le temps de les emmener à pied »

#### 2 Seconde peau du Grand Jardin



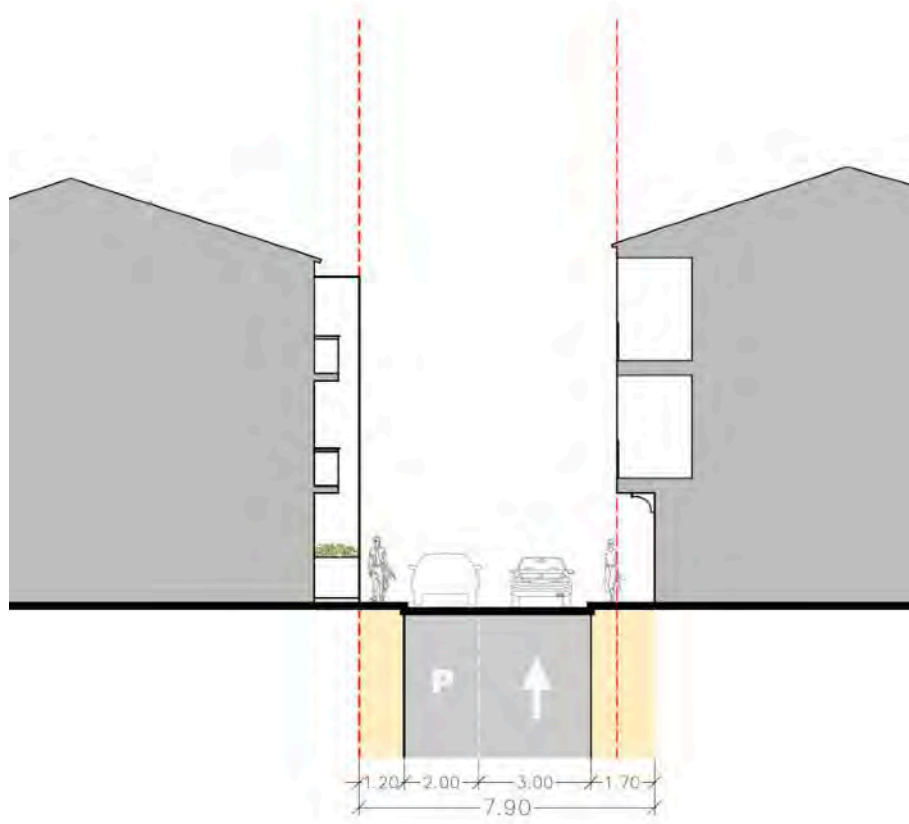
Propositions d'habitants :  
- Piétonner les rues devant les écoles  
- Encourager les gens à accompagner leurs enfants à pied



# SECTEUR CENTRE HISTORIQUE

## COUPES DE VOIES SECONDAIRES

1 Chemin du Pilou / Rue Maguelone



3 Boulevard des Salins

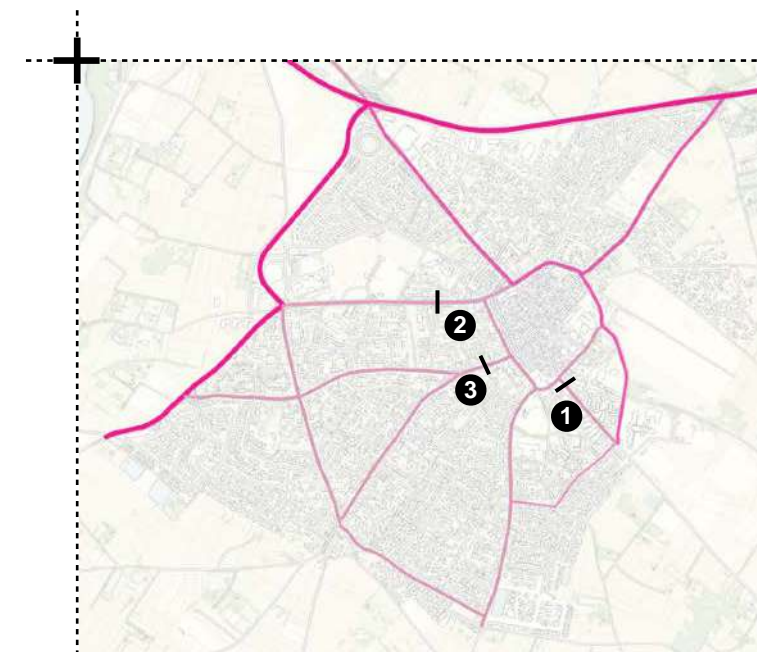


2 Avenue de Mireval



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

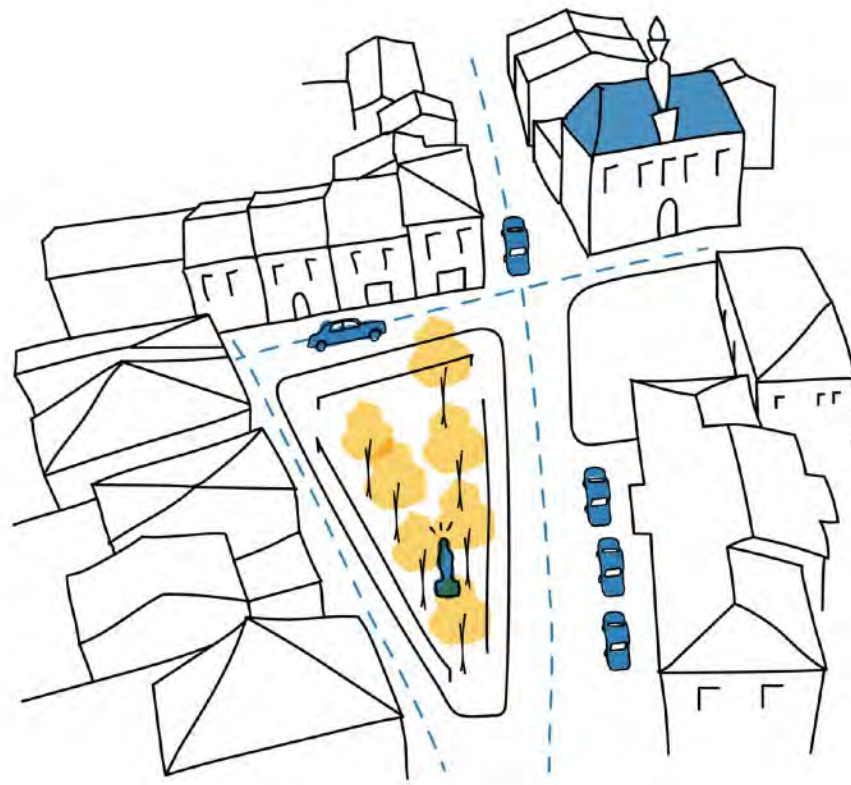
Propositions d'habitants :  
- Mettre en place des limites de vitesses et des espaces partagés sur les axes structurants desservant le centre ville



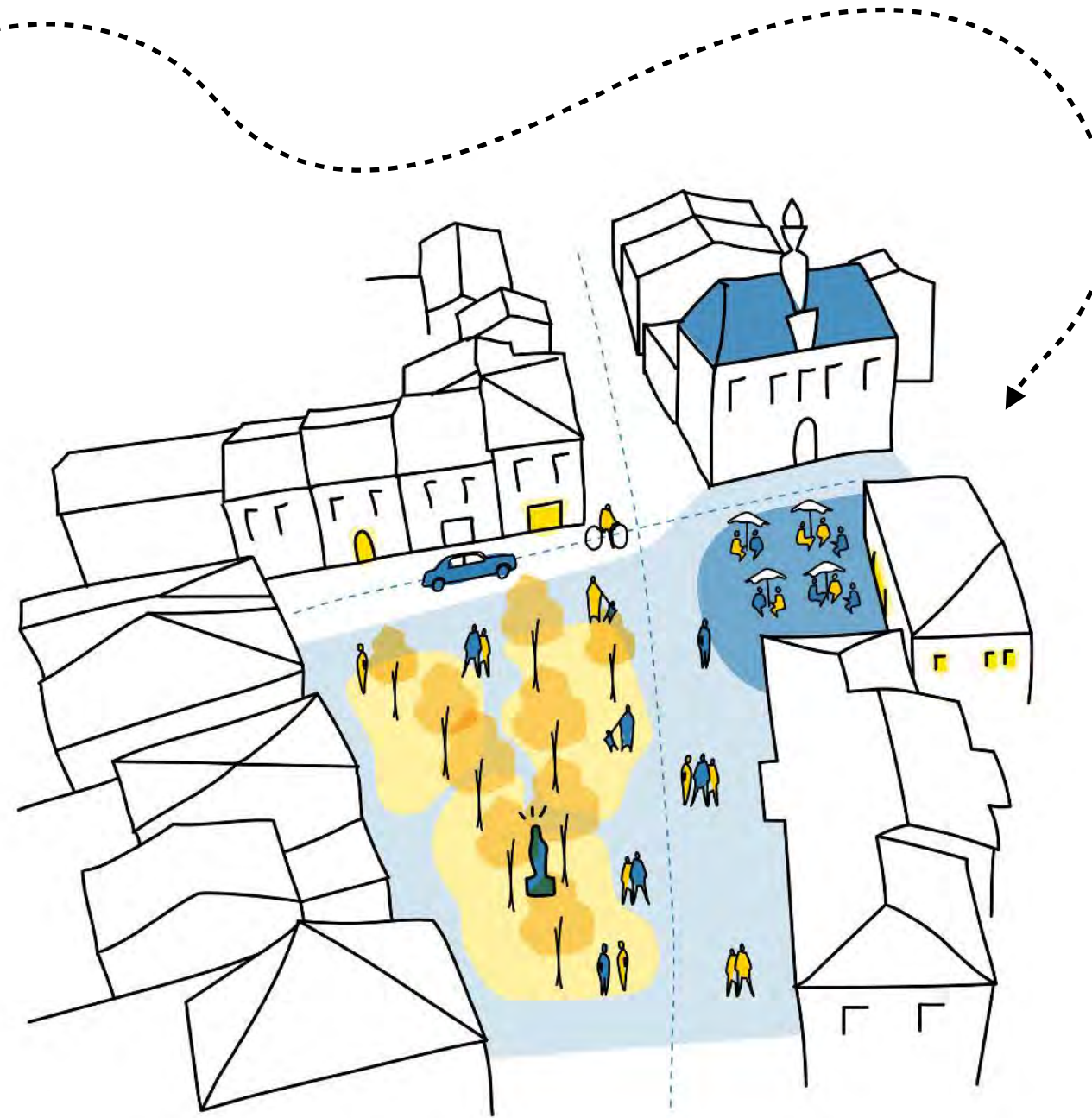
## SECTEUR CENTRE HISTORIQUE

### LES ENJEUX POUR LE PARVIS DE LA MAIRIE ET LA PLACE DES HÉROS

Schéma inspiré par l'agence Monono - 2022



Place fin du XX<sup>ème</sup> siècle



Place du XXI<sup>ème</sup> 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 - Mai 2022

#### Parvis de la Mairie, Place des Héros

Linéaire de voies : **180 m**

Surface : **2 569 m<sup>2</sup>**

Part utilisée par la voiture: **1289m<sup>2</sup>** soit environ **50%**

## SECTEUR CENTRE 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, évènements, 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 »



## SECTEUR CENTRE 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<sup>ème</sup> siècle



Place début du XX<sup>ème</sup> siècle



Place fin du XX<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> siècle?

### Place de l'Église et du Marché

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

Surface : **2 933 m<sup>2</sup>**

Part utilisée par la voiture : **2240 m<sup>2</sup>** 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) ;

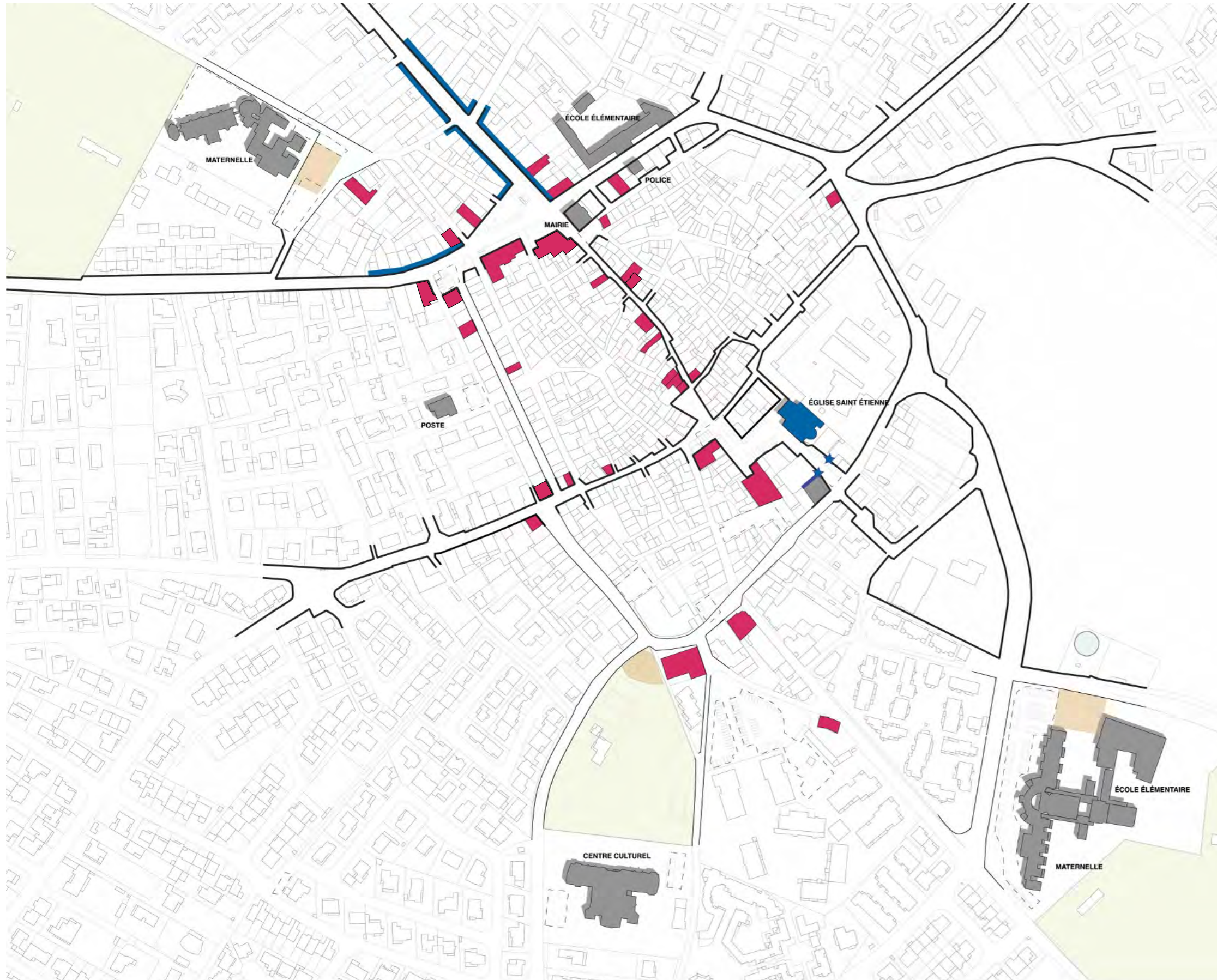
Plus que des orientations, un **véritable projet de recomposition** de cette séquence d'espaces publics est à réaliser : **l'ancienne place du château** est susceptible de devenir une vraie **centralité publique** dans le cadre de vie Villeneuvois mais également une opportunité pour la création d'un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

# SECTEUR CENTRE HISTORIQUE

ÉTAT 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

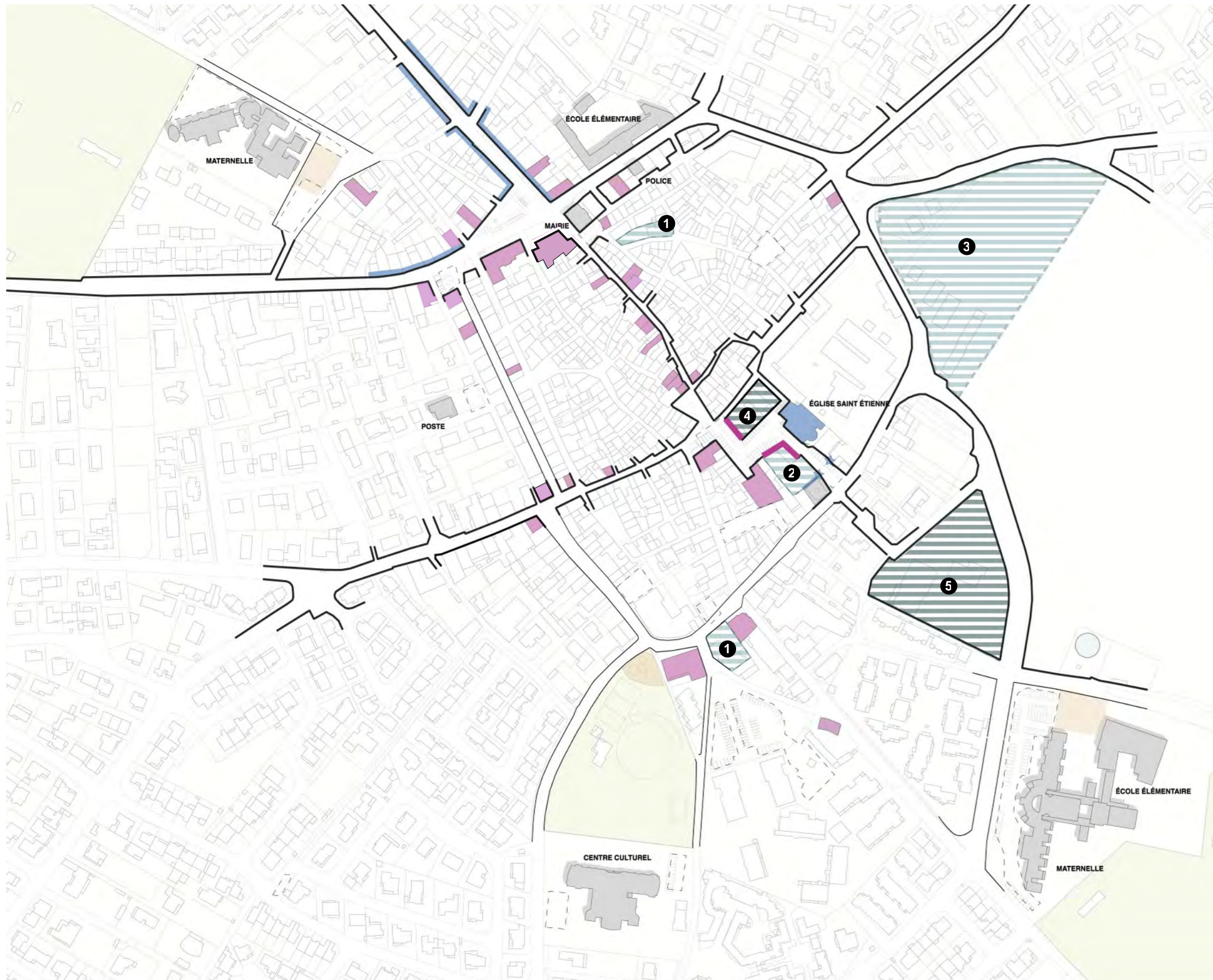
### OFFRE COMMERCIALE

- Commerces



# SECTEUR CENTRE HISTORIQUE

ENJEUX : POTENTIALITÉS, OPPORTUNITÉS



## Légende

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

## SECTEUR CENTRE 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

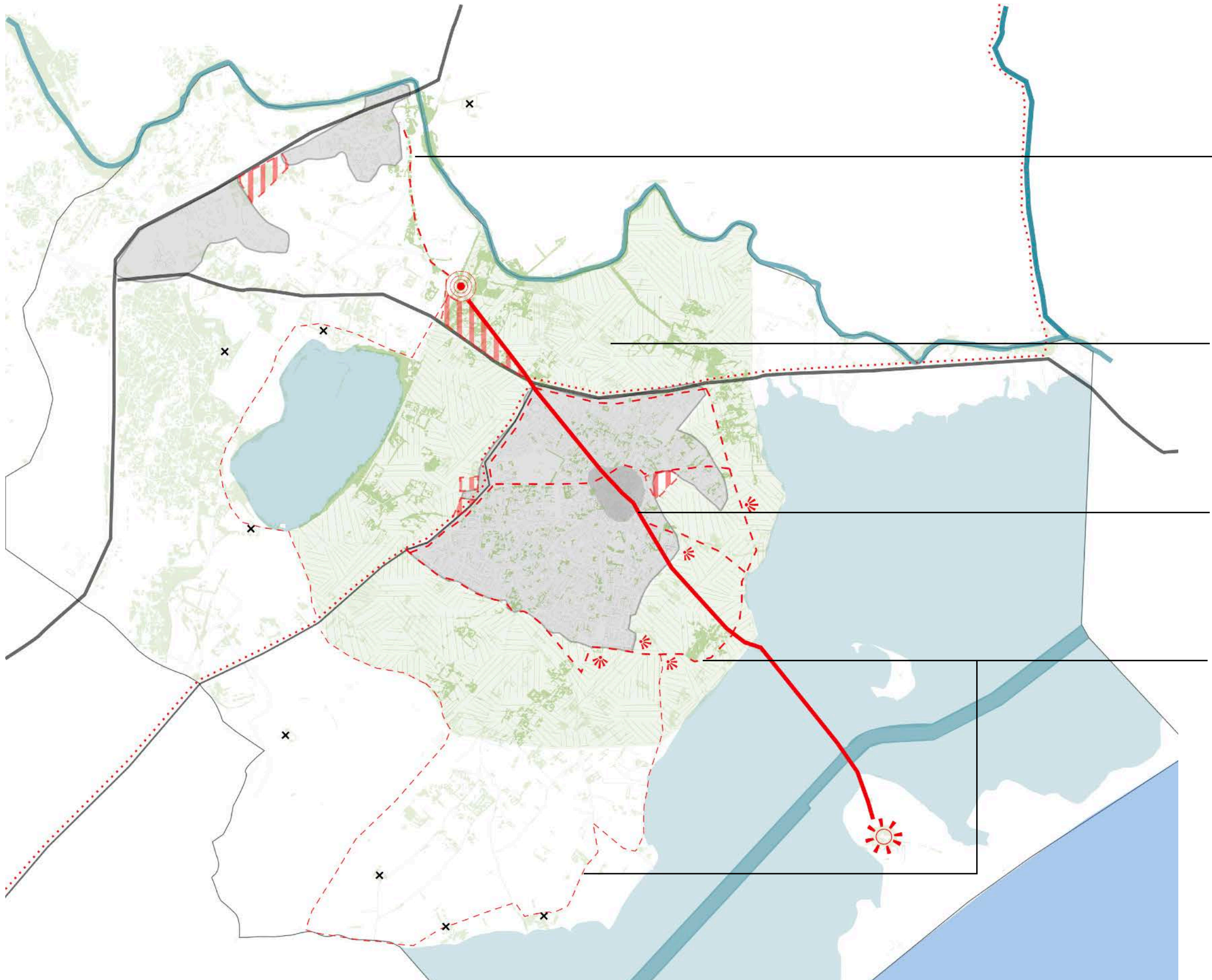
- Plan de circulation à adapter pour apaiser les déplacements
- Travail sur la mobilité

Le stationnement est à régler

# 05 / ENJEUX

## ENJEUX

### 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 urbaines en préservant les espaces jardinés, les terres agricoles et certains boisements véritables motifs paysagers

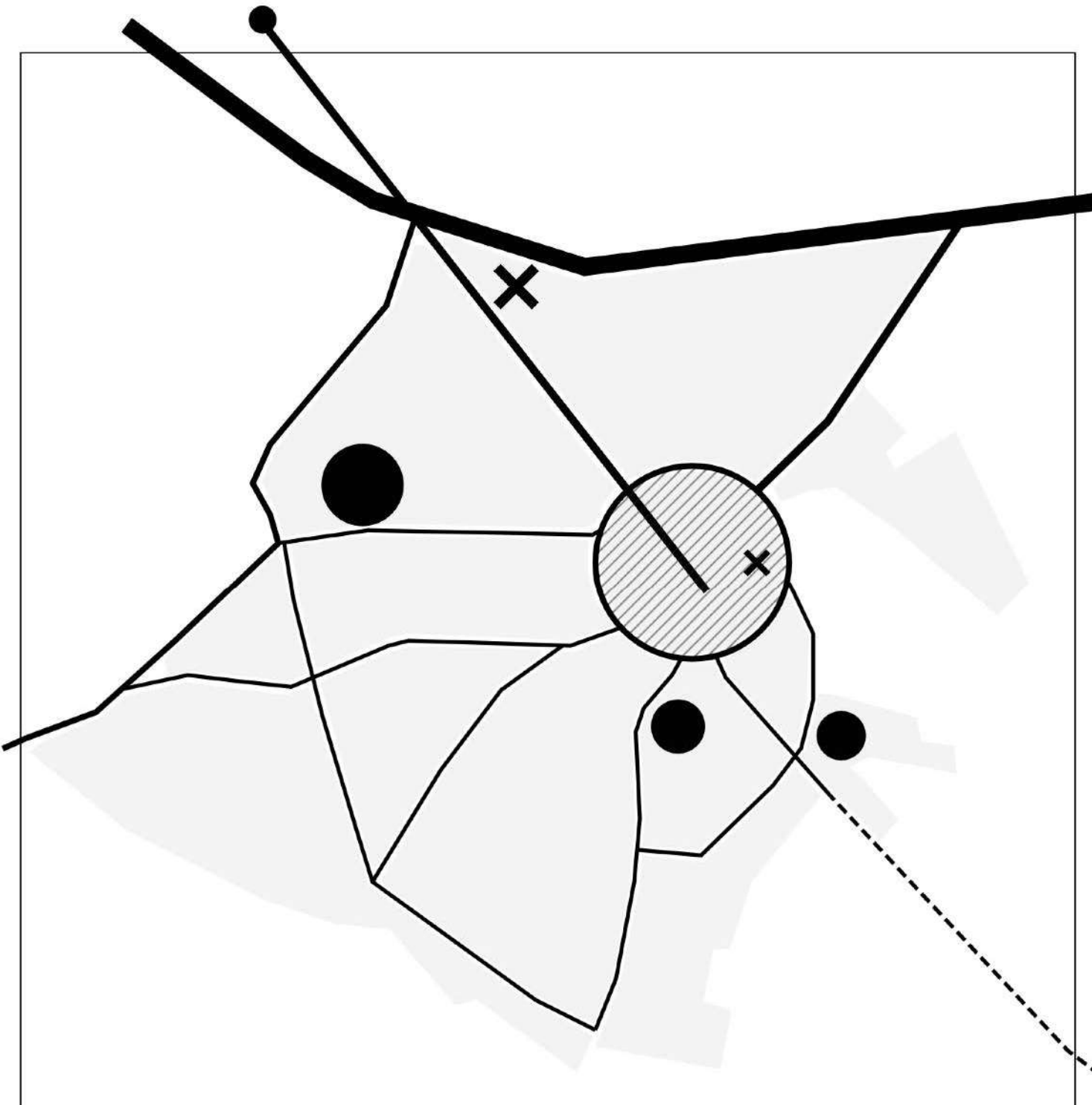
Un axe historique qui s'étire entre la gare et la cathédrale reliant les potentialités de réinvestissement et de développement maîtrisé

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

## ENJEUX

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

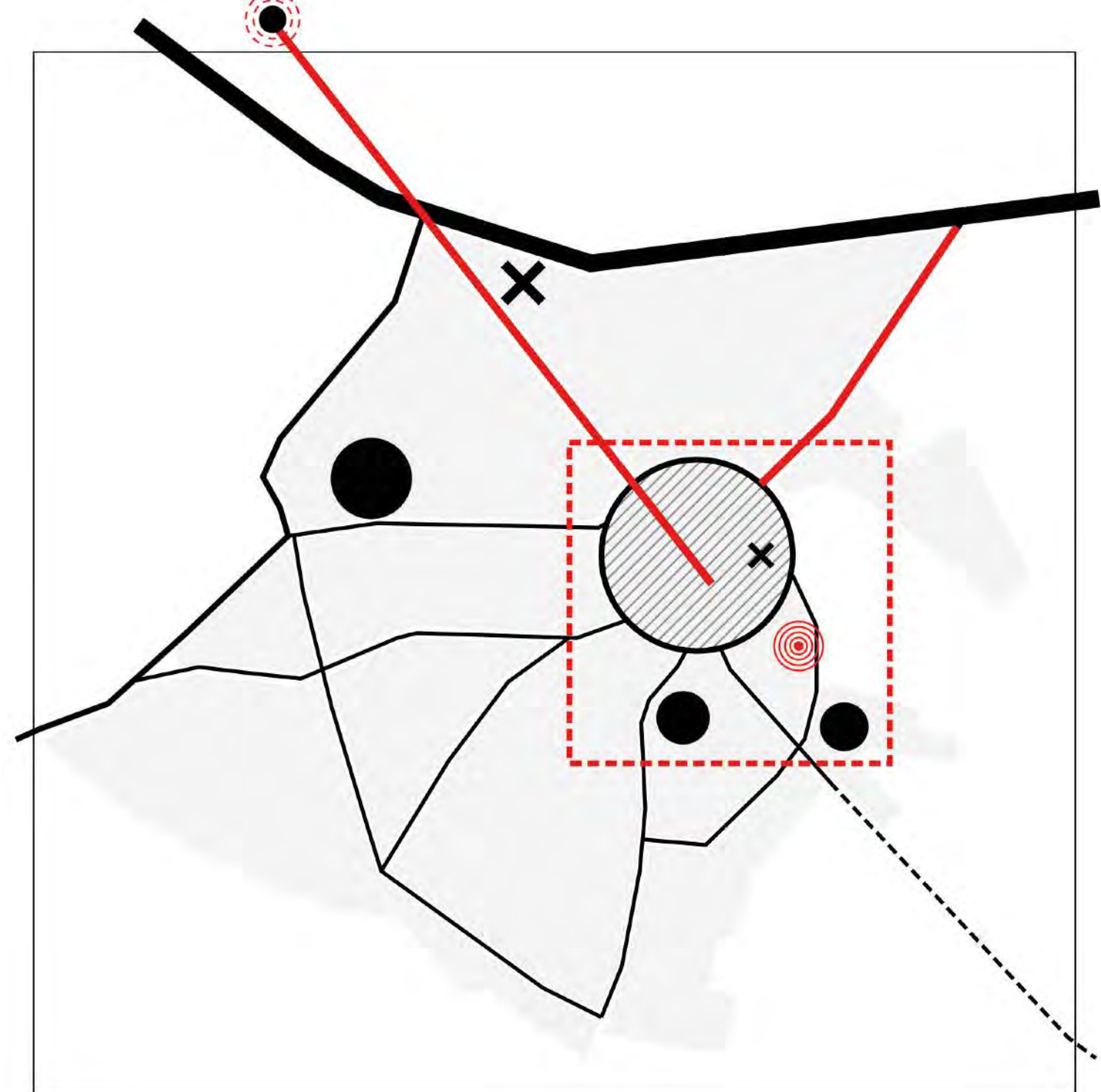
DE LA VILLENEUVE FONCTIONNELLE...



**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**

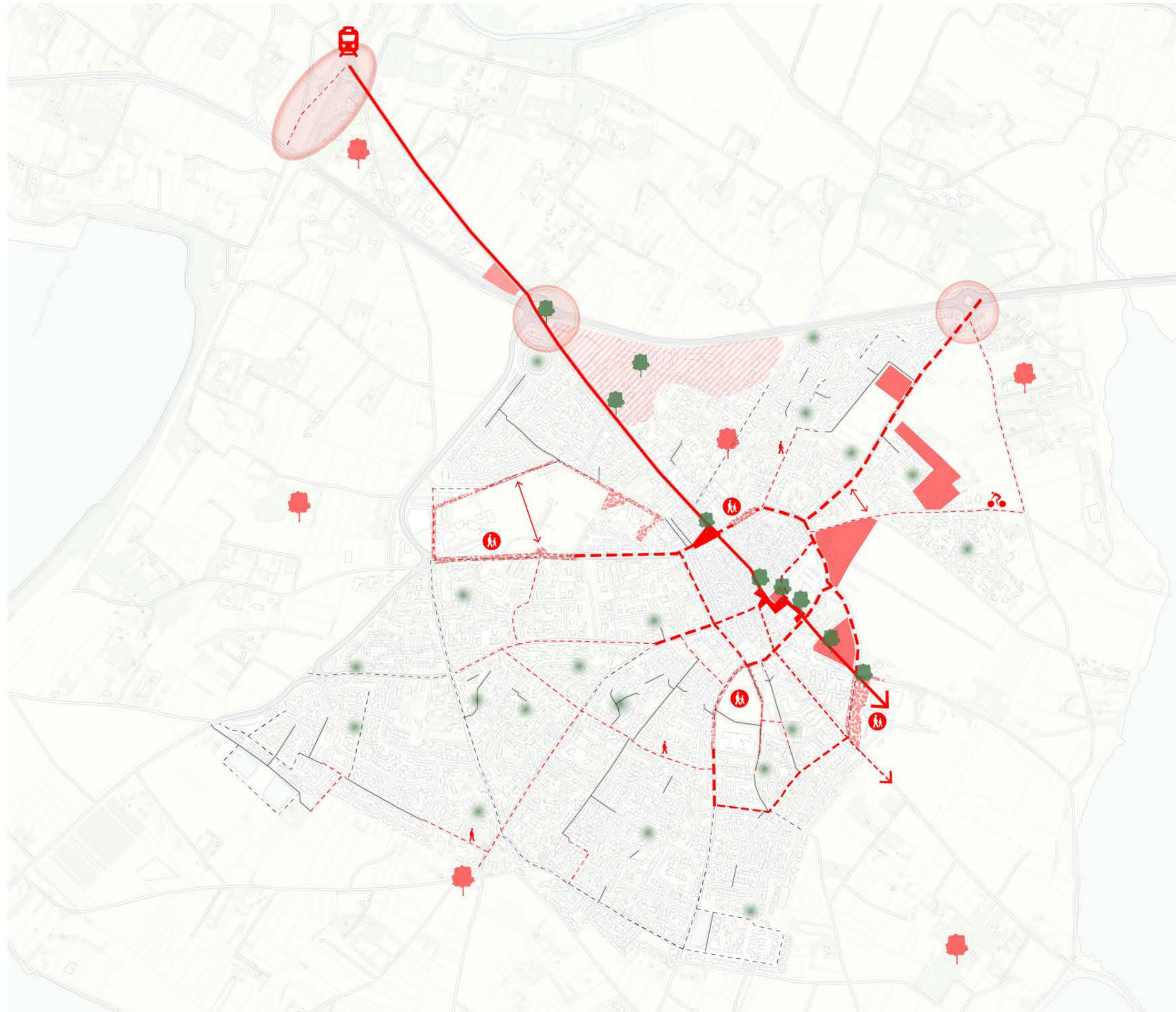
**Un axe historique du réinvestissement urbain**

**Des entrées de ville apaisées**

**Un futur PEM marquant la proximité métropolitaine et le développement maîtrisé**

# ENJEUX

## ENJEUX À L'ÉCHELLE DE LA ZONE AGGLOMÉRÉE : POUR UNE 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

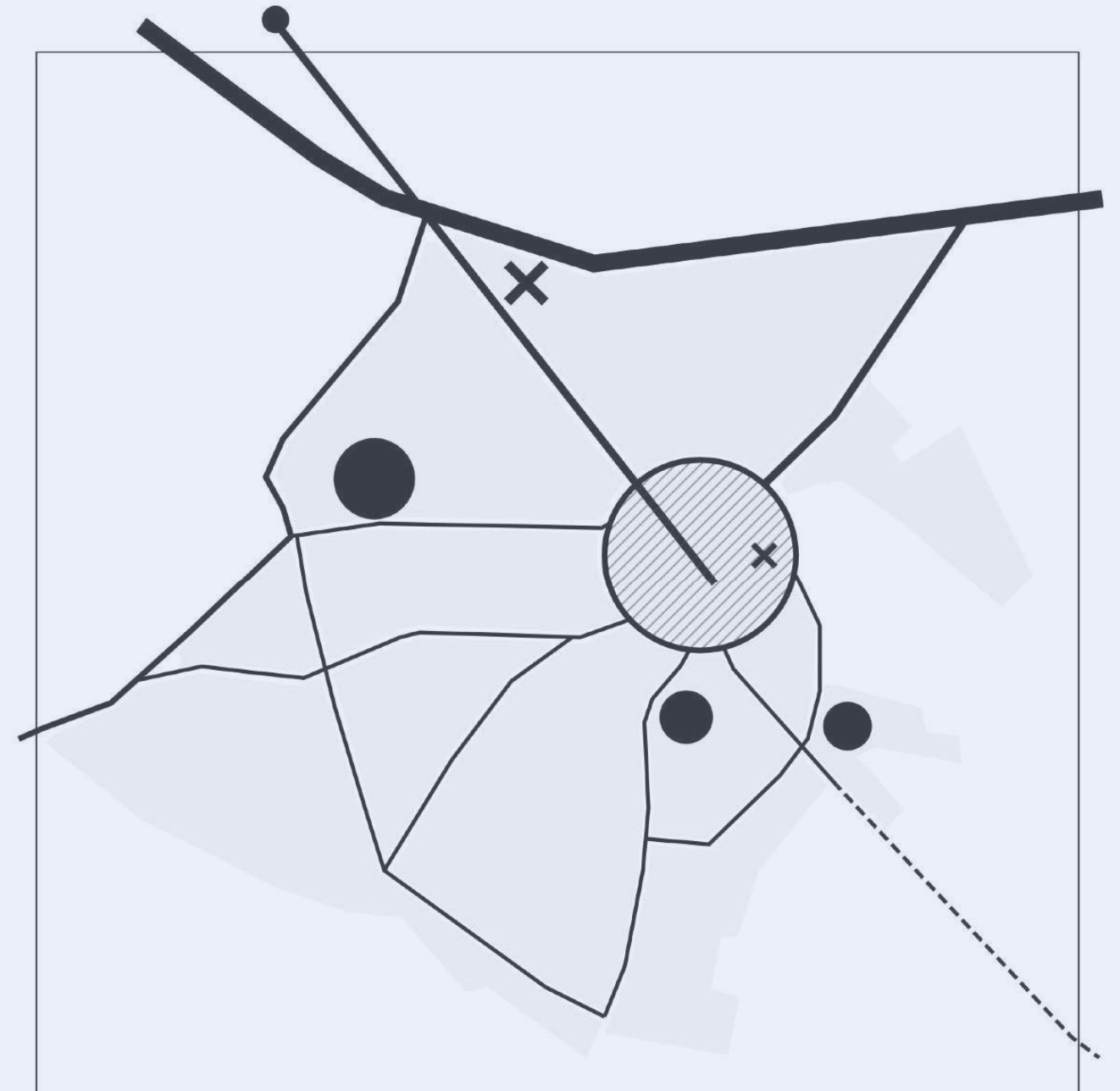
## COMMUNE DE VILLENEUVE-LÈS-MAGUELONE

# ÉTUDE DE DÉFINITION URBAINE THÉMATIQUE ET SECTORIELLE

## PHASE 2

### DÉFINITION DU PROJET URBAIN

+ BILAN DE LA COPRODUCTION DU PROJET  
AVEC LES HABITANTS



## SOMMAIRE

### **01. Des trajectoires possibles aux modes d'agir ... page 161**

- Du travail d'enquête aux grandes lignes du projet
- L'équation à résoudre pour faire « atterrir » le projet
- Outils / dispositifs mobilisables

### **02. La coproduction du projet avec les habitants ... page 166**

- De la concertation à la coproduction
- La coproduction au-delà de la mission
- La restitution finale

### **03. 3 axes pour définir le projet urbain ... page 170**

- La Villeneuve de demain est déjà-là
- La Villeneuve de demain est verte et résiliente
- La Villeneuve de demain est apaisée et conviviale
- Les indispensables du projet urbain
- Première version du plan guide



# 01 / DES TRAJECTOIRES POSSIBLES AUX MODES D'AGIR

## DES TRAJECTOIRES POSSIBLES AUX MODES D'AGIR

### DU TRAVAIL D'ENQUÊTE AUX GRANDES LIGNES DU PROJET

L'articulation entre la réflexion technique et le dispositif participatif

#### **Poursuite des enquêtes de terrain**

Visites de biens immobiliers appartenant à la collectivité

Poursuite des arpentages de terrain sur l'espace public

Echanges avec les services

*Comprendre les vulnérabilités, les leviers*

#### **Rencontres avec des porteurs de projet**

Projets liés au logement

Projets associatifs

Projets commerciaux

*Saisir les dynamiques et opportunités*

#### **Mise en oeuvre du Collège Habitant**

Appel à manifestation d'intérêt

Tirage au sort de 30 volontaires

Animation d'une réunion d'information et  
plusieurs ateliers participatifs

*Mettre en commun les savoirs expérimentiels*

#### **Echanges équipe pluridisciplinaire**

Recherche d'un récit fédérateur

Identification des lieux névralgiques

Approche systémique des axes de projet

*Croiser les visions techniques*

#### **Composer le projet autour de 3 axes**

Hiérarchiser les destinations

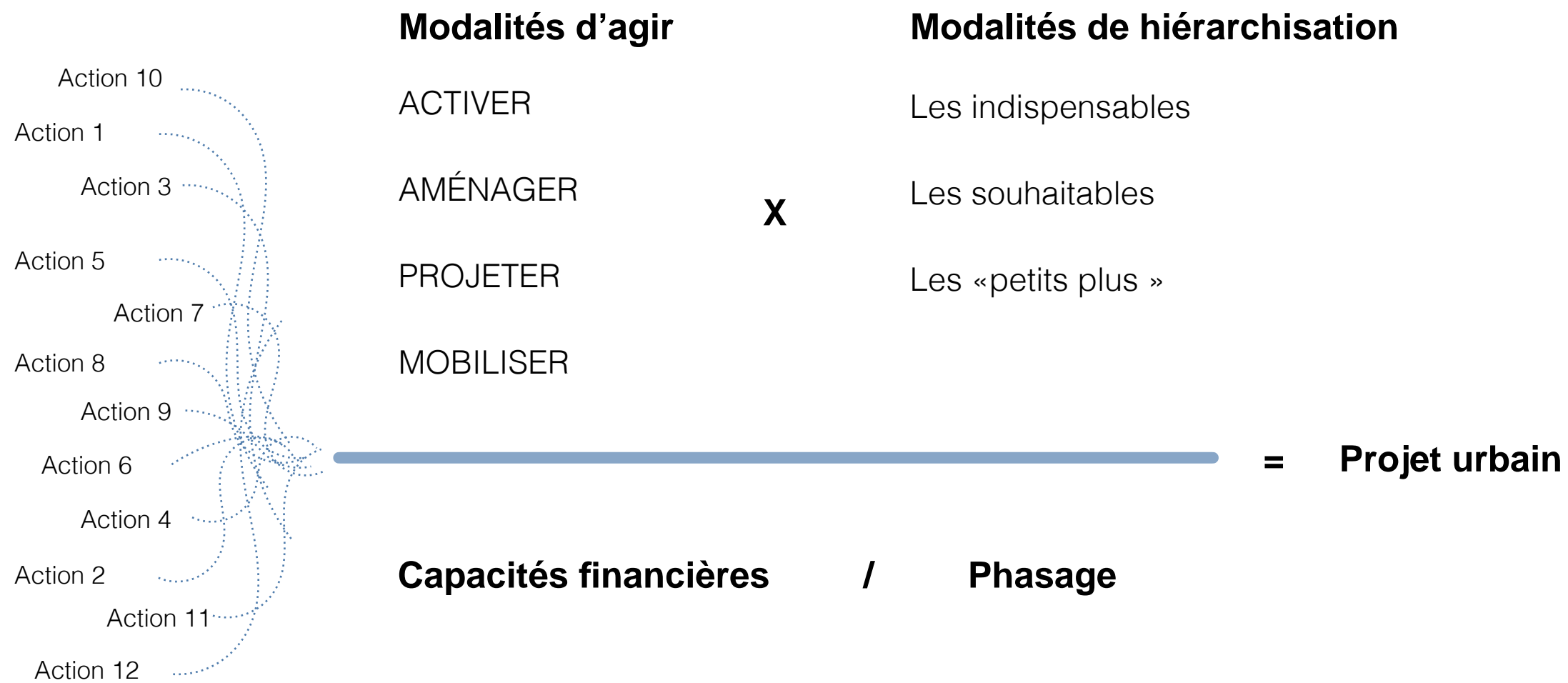
Proposer des pistes de réflexion

Identifier des outils et des modes d'agir

*Construire une vision de la Villeneuve de demain*

## DES TRAJECTOIRES POSSIBLES AUX MODES D'AGIR

L'ÉQUATION À RÉSOUDRE POUR FAIRE « ATERRIR » LE PROJET



Les fondements du projet urbain de Villeneuve-lès-Maguelone reposent sur la volonté des élus villeneuvois de co-construire la réflexion à partir et avec les habitants volontaires. Cette démarche s'est traduite par la mise en place de ballades urbaines, tablee du projet, lettres du projet, exposition, réunion publique puis la création d'un collège habitant composé de 30 volontaires.

La matière riche collectée voire co-produite notamment avec le collège habitant, les services et les élus nécessite d'être expertisée, hiérarchisée puis phasée pour rendre réel et opérationnel le projet urbain.

Nous proposons ci-contre une synthèse forcément réductrice de l'équation que nous devons résoudre pour trouver un atterrissage opérationnel à la vision moyen terme.

## DES TRAJECTOIRES POSSIBLES AUX MODES D'AGIR

### OUTILS / DISPOSITIFS MOBILISABLES

#### ACTIVER

Des petits projets d'espaces publics

Amplifier la micro végétalisation du centre-ville

Engager des projets de manière transitoire et légère

Tester des évolutions de sens de circulation

#### AMÉNAGER

Lancer les études de MOE pour les espaces publics prioritaires

Réinvestir les îlots du Presbytère et des anciens ateliers municipaux

#### MOBILISER

Identifier les acteurs à mobiliser pour l'opération d'ensemble

Identifier les acteurs pour porter des projets de réhabilitation de logements en centre-ville à vocation sociale

Mobiliser les dispositifs métropolitains concernant la rénovation énergétique du logement

#### ENCADRER

Charte de qualité du logement, support d'un urbanisme négocié pour les projets de réinvestissement ou de densification

Mission d'architecte conseil pour l'accompagnement du dispositif façades et permanence architecturale

#### PROJETER

Poursuivre le dialogue avec l'INRA pour établir un projet partenarial autour du Domaine du Chapitre et de l'avenue René Poitevin

Anticiper la mutation des entrées de ville

Projeter un futur PEM autour de la gare et une programmation singulière du secteur

## DES TRAJECTOIRES POSSIBLES AUX MODES D'AGIR

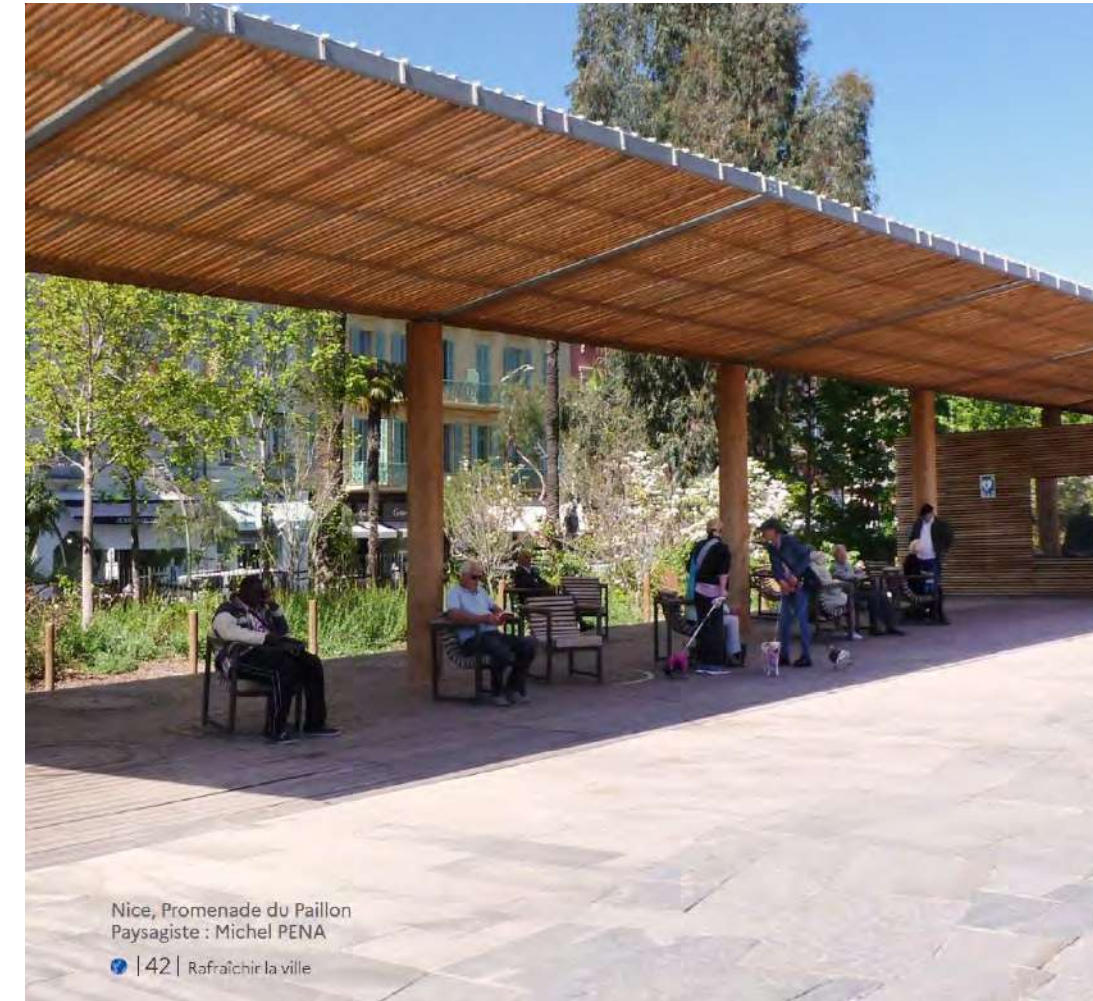
### LES MODES D'AGIR SUR LES ESPACES PUBLICS

#### Les objectifs :

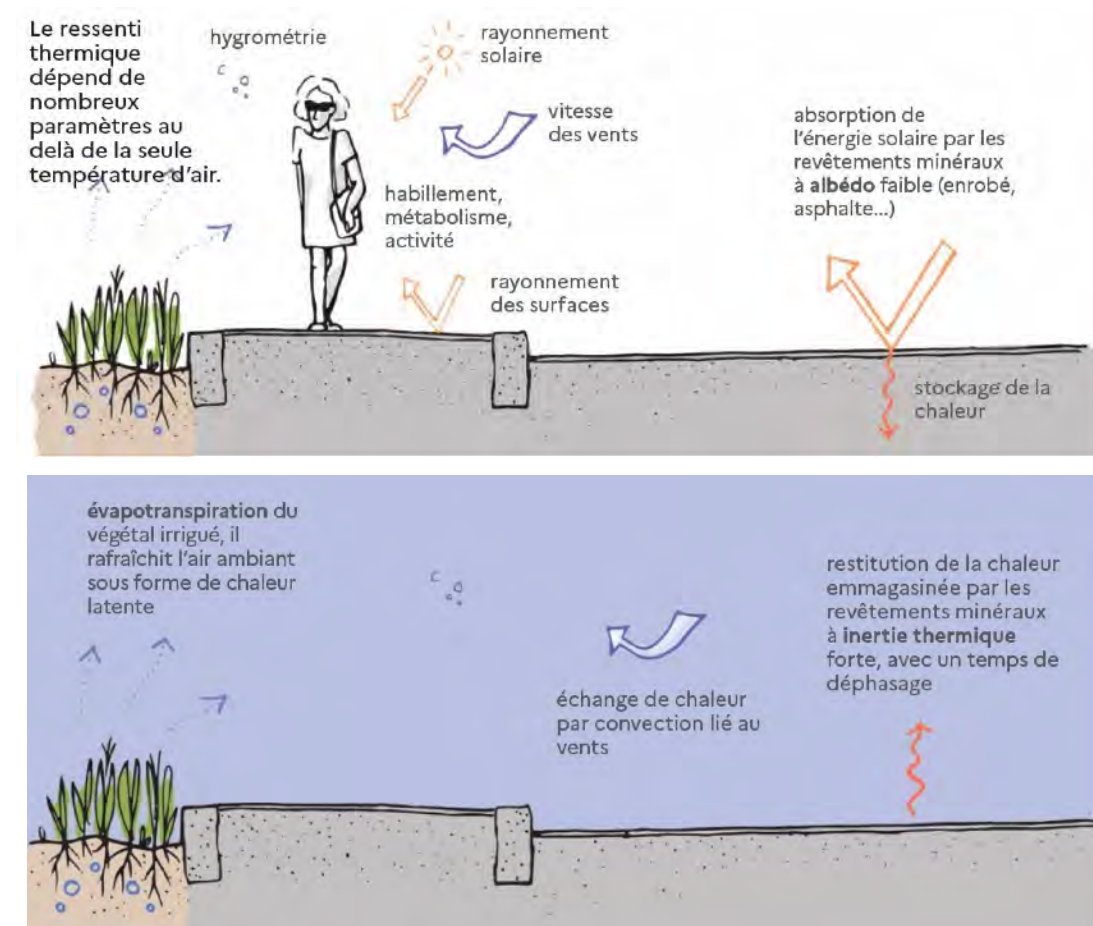
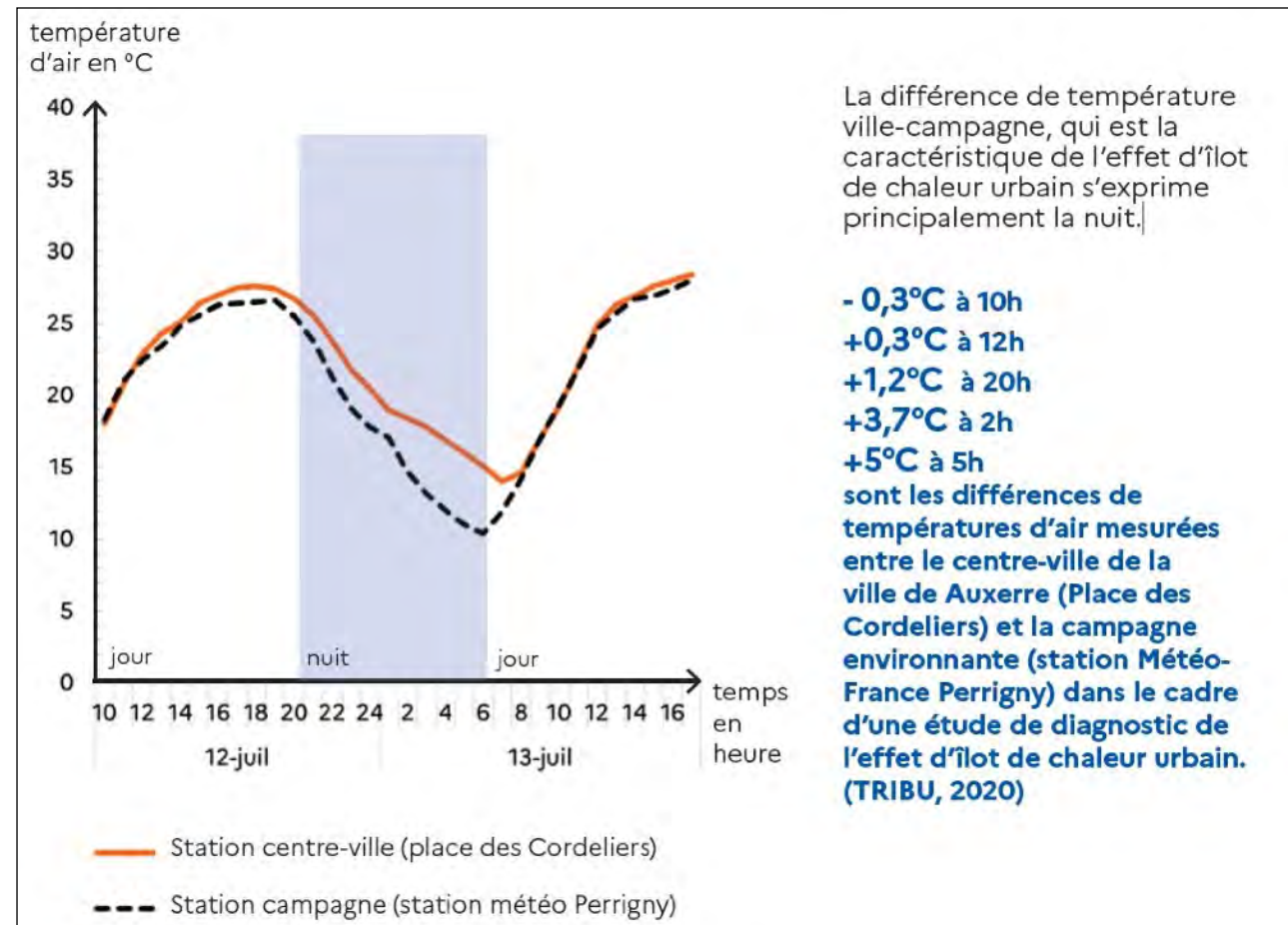
- Améliorer le confort des espaces publics, en terme d'ombre, de mobiliers, de lisibilité.
- Limiter le phénomène 'd'îlot de chaleur'
- Améliorer la continuité des parcours et la sécurité des déplacements mode doux
- Améliorer la gestion des eaux pluviales en limitant les rejets aux réseaux

#### Les moyens :

- Mettre en place une strate arborée d'arbres à moyen/ grand développement
- Dés-imperméabiliser sensiblement les espaces publics pour redonner une place au végétal dans la ville, lutter contre le phénomène d'accumulation de chaleur des sols en été et limiter la gestion des eaux pluviales dans les réseaux
- Redonner aux piétons et aux cycles une priorité sur les véhicules motorisés, en revoyant le plan de déplacements automobile aux profits d'un *plan de déplacements des piétons et des cycles*



Ces images sont toutes extraites du guide de l'Ademe 'Rafraîchir les Villes', édité par le CEREMA



# 02 / LA COPRODUCTION DU PROJET AVEC LES HABITANTS

# LA COPRODUCTION DU PROJET AVEC LES HABITANTS

## DE LA CONCERTATION À LA COPRODUCTION

### 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

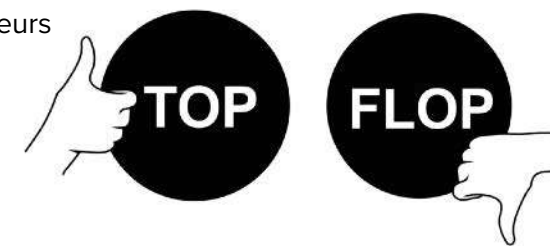
50 habitants mobilisés et 6 animateurs  
2h d'échanges  
10 cartes de synthèse réalisées par les participants et regroupant les lieux à améliorer, les propositions.



### Tablee du projet urbain du 16 avril

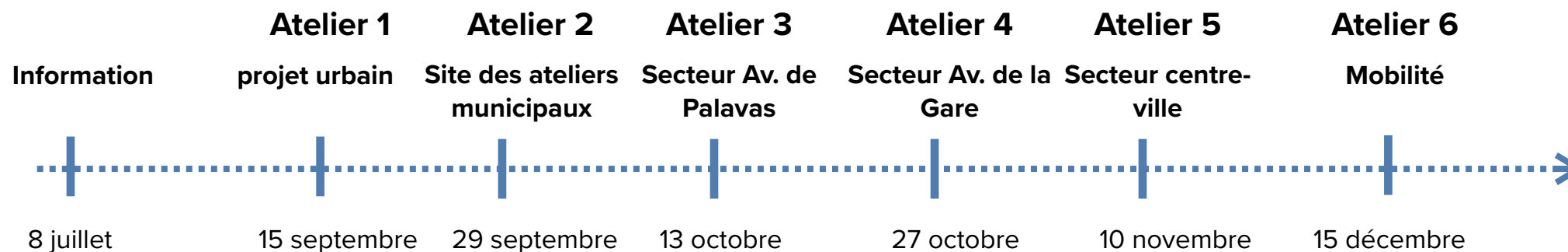
À l'échelle de la commune

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



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

## 6 TEMPS DU COLLÈGE HABITANT EN 2022



Un collège habitant tiré au sort sur la base de 70 volontaires

Avis consultatif du collège Habitant sur la base d'un consensus ou identification de sujets qui font débat



# LA COPRODUCTION DU PROJET AVEC LES HABITANTS

## LA COPRODUCTION AU DELÀ DE LA MISSION

### Principaux avis et propositions du collège habitant

1. Charte de qualité pour encadrer les constructions privées (harmonie et durabilité)
2. Parking de co-voiturage Château d'eau
3. Un nouveau marché dominical
4. Requalification du giratoire de l'école Françoise Dolto
5. Cohabitation voiture et modes actifs à travailler sur le chemin du Pilou
6. Opération de réinvestissement sur le secteur de la Condamines et mixité des programmes
7. Débat sur la densification de l'avenue de Palavas
8. Des logements accessibles en centre ville pour les personnes âgées
9. 1 axe historique à prolonger et doubler jusqu'à la cathédrale avec le boulevard Chasselas, des Salins, le rue Maguelone et le chemin du Pilou
10. Anciens Ateliers, un aménagement des espaces publics progressifs selon l'activation et le projet d'équipement public. Débat sur l'intérêt de construire des logements sur le site
11. Amélioration du réseau cyclable dans la zone agglomérée (Collège > centre ville et Collège > école Dolto) mais également vers le quartier du Pont de Villeneuve, la gare et le long de la RM 185 (au sud) + nouvelle piste vers Montpellier (réseau REV)
12. Projet de PEM et son parking + synchronisation des horaires avec le TER

### Les suites envisagées...

#### Groupe de travail projet urbain ouvert aux élus de l'opposition

16 janvier 2023

1er Groupe de travail axé sur la question du phasage des requalifications d'espaces publics au sein du secteur centre



#### Groupe de travail à venir

Les secteurs de réinvestissement urbain et leur transcription dans le PLUi

#### Collège habitant #7

Retour sur les arbitrages des élus suite aux avis du collège



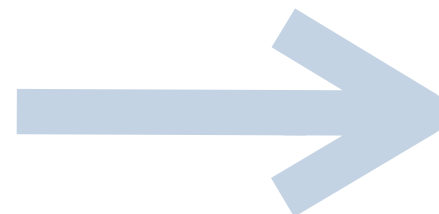
#### Collège habitant #8

Avis et retour sur la mise en oeuvre de la charte de qualité du logement



#### Collège habitant #9

Avis sur les phases Esquisse des travaux de la place de l'église



#### Vers des actions transitoires participatives

L'activation des anciens ateliers municipaux par le Tiers-Lieu de la Lisière pourrait faire l'objet d'activation sur les espaces publics : plantations d'arbres, de jeunes plants, peinture au sol...





## LA COPRODUCTION DU PROJET AVEC LES HABITANTS RESTITUTION FINALE

### Restitution finale du 11 mars 2023

À l'échelle de la commune, et des trois secteurs pré-identifiés

180 habitants mobilisés  
4 animateurs  
3h30 d'échanges  
1 apéro

La restitution finale de l'étude urbaine s'est déroulée le samedi 11 mars 2023 au centre culturel Béranger de Fré dol. Un parcours d'exposition ainsi que des tables thématiques ont permis à l'ensemble des habitants de prendre connaissance des conclusions de l'étude urbaine et d'échanger avec l'équipe et les élus présents.

Une des tables a été animée par les membres du Collège habitant, qui ont pu présenter leur vision de la coproduction du projet urbain et faire part de leurs contributions à l'étude.



La mise en oeuvre proposée dans le cadre du projet urbain de Villeneuve-lès-Maguelone est un trajet de développement\*. Un mode de phasage qui repose sur l'idée que l'avenir est incertain.

Le projet part du principe que les facteurs essentiels qui régissent l'aménagement urbain d'une commune comme Villeneuve-lès-Maguelone par exemple les alternances politiques, les capacités financières, coûts des matériaux, le contexte international ou les opportunités sont impossibles à prévoir. Un projet urbain ne peut donc contrôler le processus de fabrication de la ville, surtout pas à long terme.

En revanche, le plan-guide peut proposer un cadre directeur qui trace les grandes lignes du développement territorial à venir puis s'adapter, évoluer et saisir les opportunités du moment.

Ces grandes lignes proposées sont les 3 axes que nous développons dans la partie suivante : la Villeneuve de demain est « déjà-là » / « apaisée et conviviale » / « verte et résiliente ».

Le projet urbain de Villeneuve-lès-Maguelone propose donc la modification et l'adaptation de ce qui existe déjà sans prétendre créer une nouvelle Villeneuve.

\*au sens de Marcel Smets (architecte-urbaniste).

*Recomposer la Villeneuve de demain...*

*Autour de 3 axes porteurs de valeurs : la préséance de l'existant, du vivant et de l'hospitalité*

# 03 / 3 AXES POUR DÉFINIR LE PROJET URBAIN

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<sup>ème</sup> siècle**.

Ces 4 trajectoires, après des échanges auprès des élus, ont évolué **en trois axes, trois ambitions qui définissent le projet urbain** :

**La Villeneuve de demain est déjà là,**

**La Villeneuve de demain est verte et résiliente**

**et La Villeneuve de demain est conviviale, apaisée et à hauteur d'enfants**

## 3 AXES POUR DÉFINIR LE PROJET URBAIN

PLUSIEURS TRAJECTOIRES POUR CHANGER DE MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT

### 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... 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... conviviale et apaisée

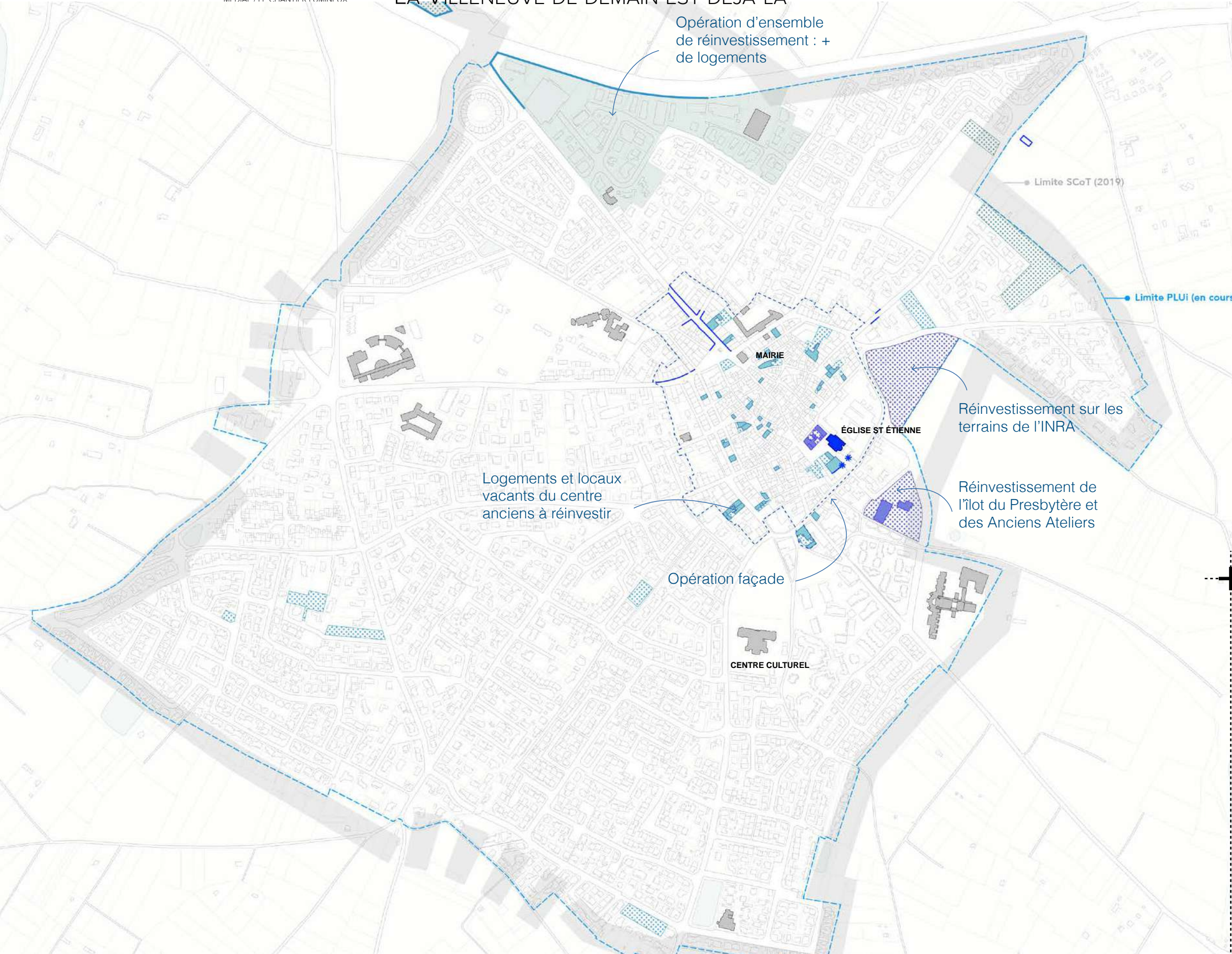
- Libérer certaines rues et places emblématiques de l'occupation automobile pour les rendre appropriables par chacun, activer le socle de rez-de-chaussée, valoriser les opportunités de projets privés ou publics
- Créer un réseau de pistes cyclables à partir des pistes existantes et rendre possible la 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... 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 », piétonnisation totale ou partielle aux abords d'écoles maternelles et primaires
- Proposer des requalifications de rues « ludiques », de rues où l'on peut séjourner quelques minutes

## 3 AXES POUR DÉFINIR LE PROJET URBAIN

LA VILLENEUVE DE DEMAIN EST DÉJÀ-LÀ



### LÉGENDE

- Patrimoine à préserver et mettre en scène
- Alignement de façades patrimoniales à valoriser
- Périmètre d'une opération façade à établir ?
- Opportunités foncières ou de réinvestissements à forts enjeux, à maîtriser ou aménager par la commune
- Opportunités foncières à enjeux à concéder à un aménageur ?
- Opération d'ensemble
- Potentiel de densification ou de réinvestissement, à encadrer par une charte de qualité?

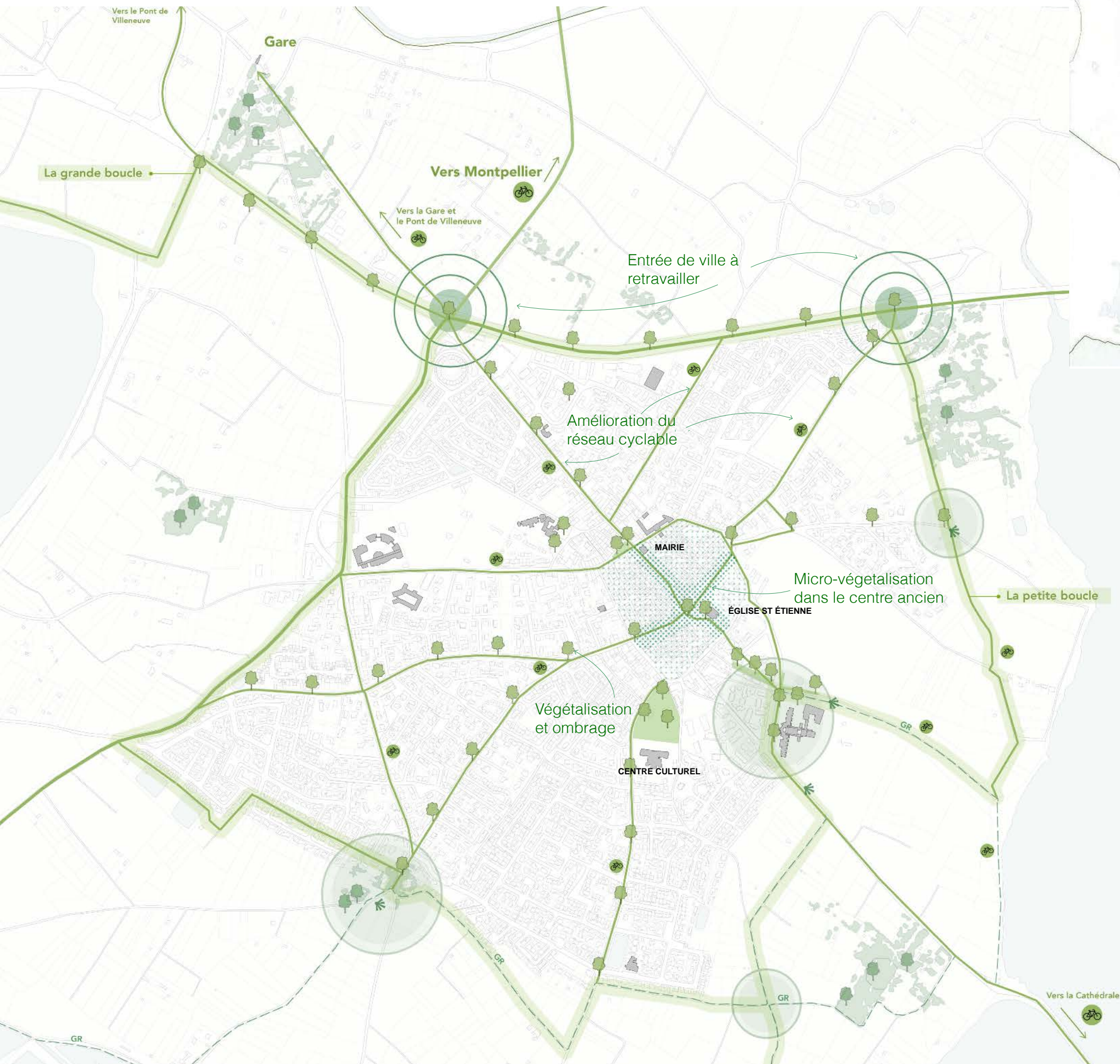
### La présence de l'existant

- Prioriser l'urbanisme circulaire pour limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels
- Diversifier les formes urbaines et les typologies d'habitat au sein de la zone agglomérée pour permettre un développement maîtrisé de l'offre de logements
- Tirer parti d'opportunités foncières et de réinvestissement, réduire la vacance
- Assurer la qualité et la cohérence des nouvelles opérations privées
- Mettre en scène et préserver le patrimoine bâti



# 3 AXES POUR DÉFINIR LE PROJET URBAIN

## LA VILLENEUVE DE DEMAIN EST VERTE ET RÉSILIENTE



- Boucles de chemins à aménager et signaler
- Axes cyclistes et piétons à sécuriser, apaiser et signaler
- Points de connexions stratégiques entre la zone agglomérée et le grand paysage à aménager et signaler
- Entrées de ville
- Renaturation et ombrage
- Micro-végétalisation
- Masses boisées existantes à préserver
- Vues sur le grand paysage à mettre en scène

### La présence du vivant

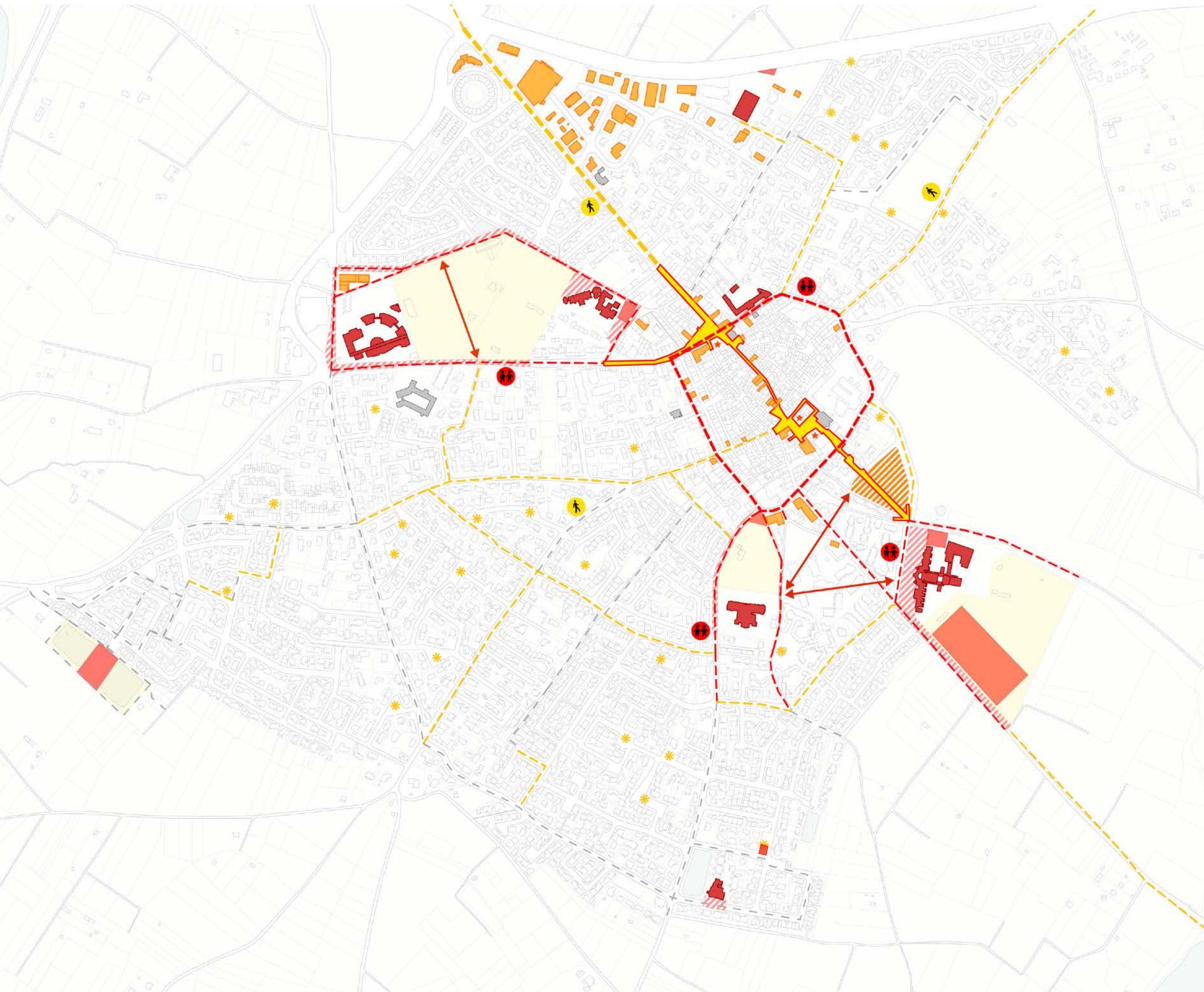
Améliorer le réseau cyclable au sein de la zone agglomérée, vers les étangs/Salins et vers la métropole

Connecter la zone agglomérée au grand paysage par des itinéraires de promenades, signalisation et aménités

Généraliser la présence d'arbres en ville qu'ils soient sur l'espace privé ou public pour lutter contre les îlots de chaleur et limiter les impacts du réchauffement climatique. Préserver les arbres existants (EVP au PLUi) sur les espaces privés pour affirmer la limite urbaine

## 3 AXES POUR DÉFINIR LE PROJET URBAIN

LA VILLENEUVE DE DEMAIN EST APAISÉE ET CONVIVIALE ET À HAUTEUR D'ENFANT



### LÉGENDE

- Cheminements piétons « à hauteur d'enfant »
- - - Cheminements piétons à apaiser et sécuriser
- ↔ Connexions à établir
- Équipements d'éducation et de loisirs
- ▨ Seconde peaux des équipements
- Aire de jeux
- \* Micro-lieux : élargissement du tissu pavillonnaire à aménager et valoriser
- Axe historique des espaces publics à prolonger
- Commerces et activités
- ★ Socles actifs potentiels

### L'hospitalité de l'espace public

Redynamiser le centre ancien et l'étendre par de nouveaux lieux de vie.

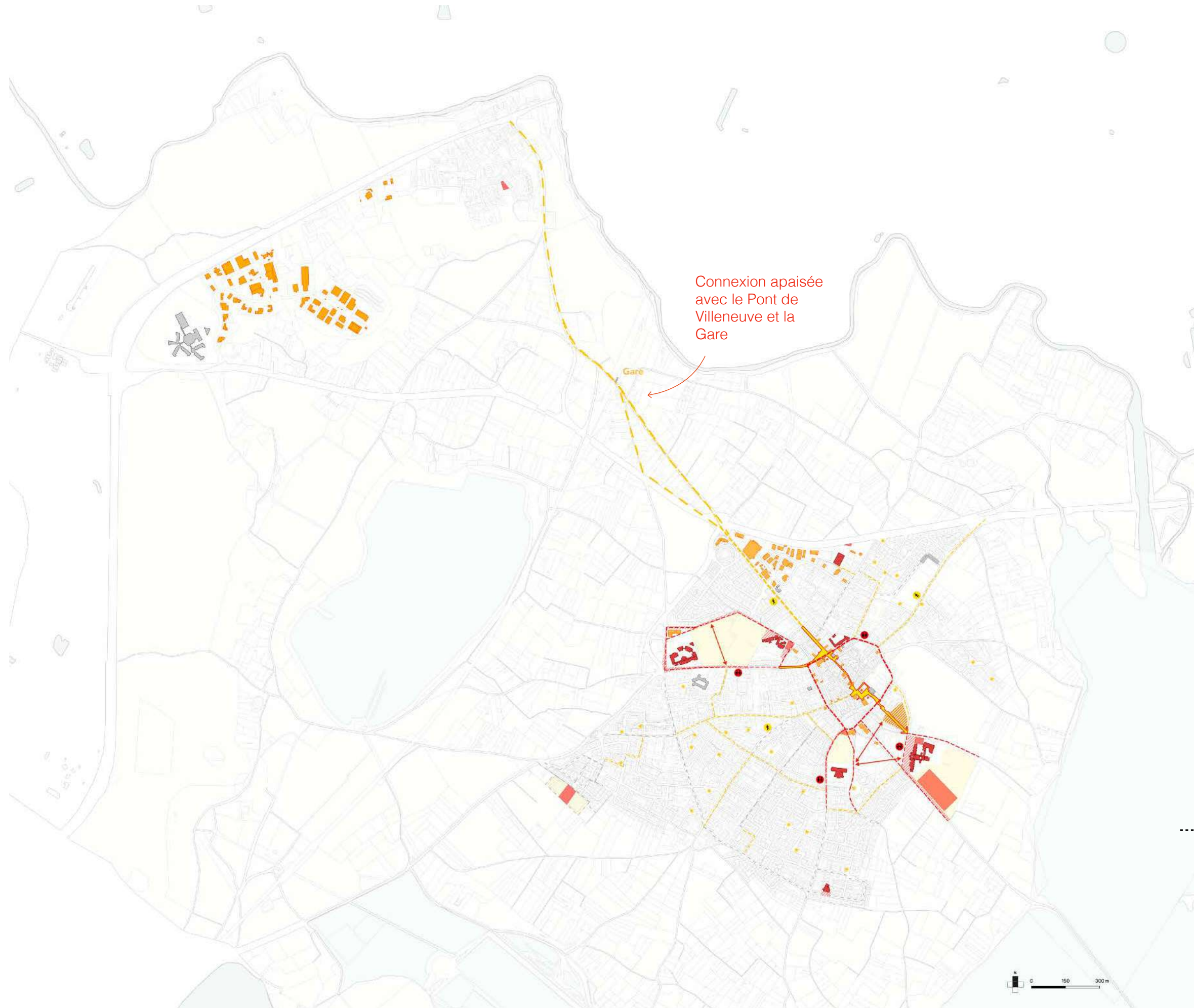
Réaménager les places historiques

Améliorer les trajets quotidiens des modes actifs entre les différentes polarités et les zones pavillonnaires

Améliorer l'accès et les abords des équipements, en particuliers ceux lié à l'enfance

## 3 AXES POUR DÉFINIR LE PROJET URBAIN

LA VILLENEUVE DE DEMAIN EST APAISÉE ET CONVIVIALE ET À HAUTEUR D'ENFANT



### LÉGENDE

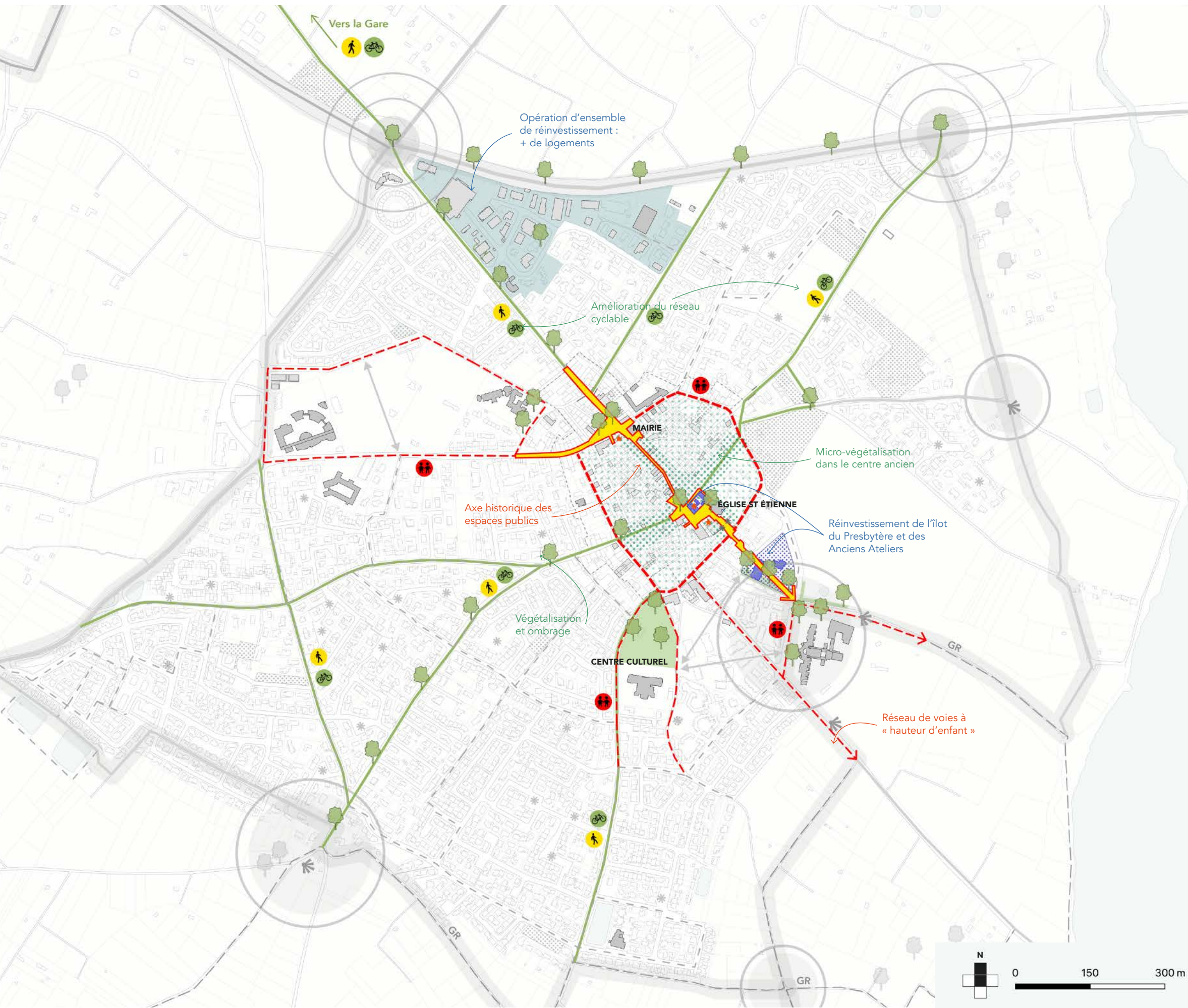
- Cheminements piétons « à hauteur d'enfant »
- Cheminements piétons à apaiser et sécuriser
- ↔ Connexions à établir
- Équipements d'éducation et de loisirs
- ▨ Seconde peaux des équipements
- Aire de jeux
- \* Micro-lieux : élargissement du tissu pavillonnaire à aménager et valoriser
- Axe historique des espaces publics à prolonger
- Commerces et activités
- ★ Socles actifs potentiels

### L'hospitalité de l'espace public

Connexion apaisée pour les modes actifs avec le Pont de Villeneuve et la Gare

# 3 AXES POUR DÉFINIR LE PROJET URBAIN

## LES INDISPENSABLES DU PROJET URBAIN



### LES INDISPENSABLES :

#### La Villeneuve de demain est déjà-là

- Opération d'ensemble de réinvestissement entre la RM185 et l'avenue de la gare
- Réinvestissement de l'îlot du Presbytère et des Anciens Ateliers, programmation mixte à définir (équipements, stationnements, activités, services, logements, ...)

#### La Villeneuve de demain est conviviale, apaisée et à hauteur d'enfant

- Axe historique des espaces publics à réaménager, redynamiser : Avenue de la gare et de Mireval au contact de la Place des héros, Place des Héros, grand Rue, Place de l'église, à prolonger jusqu'aux anciens ateliers et l'École Françoise Dolto
- Réseau de voies à « hauteur d'enfant » autour du centre ancien et vers les pôles éducatifs et de loisirs (Boulevards des Écoles, Renée Poitevin, Boulevard du Chapitre, Boulevard des Mours, Avenue de Mireval etc...)

#### La Villeneuve de demain est verte et résiliente

- Végétalisation et ombrage
- Amélioration du réseau cyclable au sein de la zone agglomérée, connexion entre le centre ancien et la gare pour les modes actifs
- Renaturation du Grand Jardin

**Les indispensables du projet urbain sont les actions ou secteurs de projets dont la Villeneuve de demain ne peut se passer.** Ils ont été pré-identifiés suite au diagnostic et à la première phase de concertation habitante, puis validés et complétés auprès du Collège habitant.

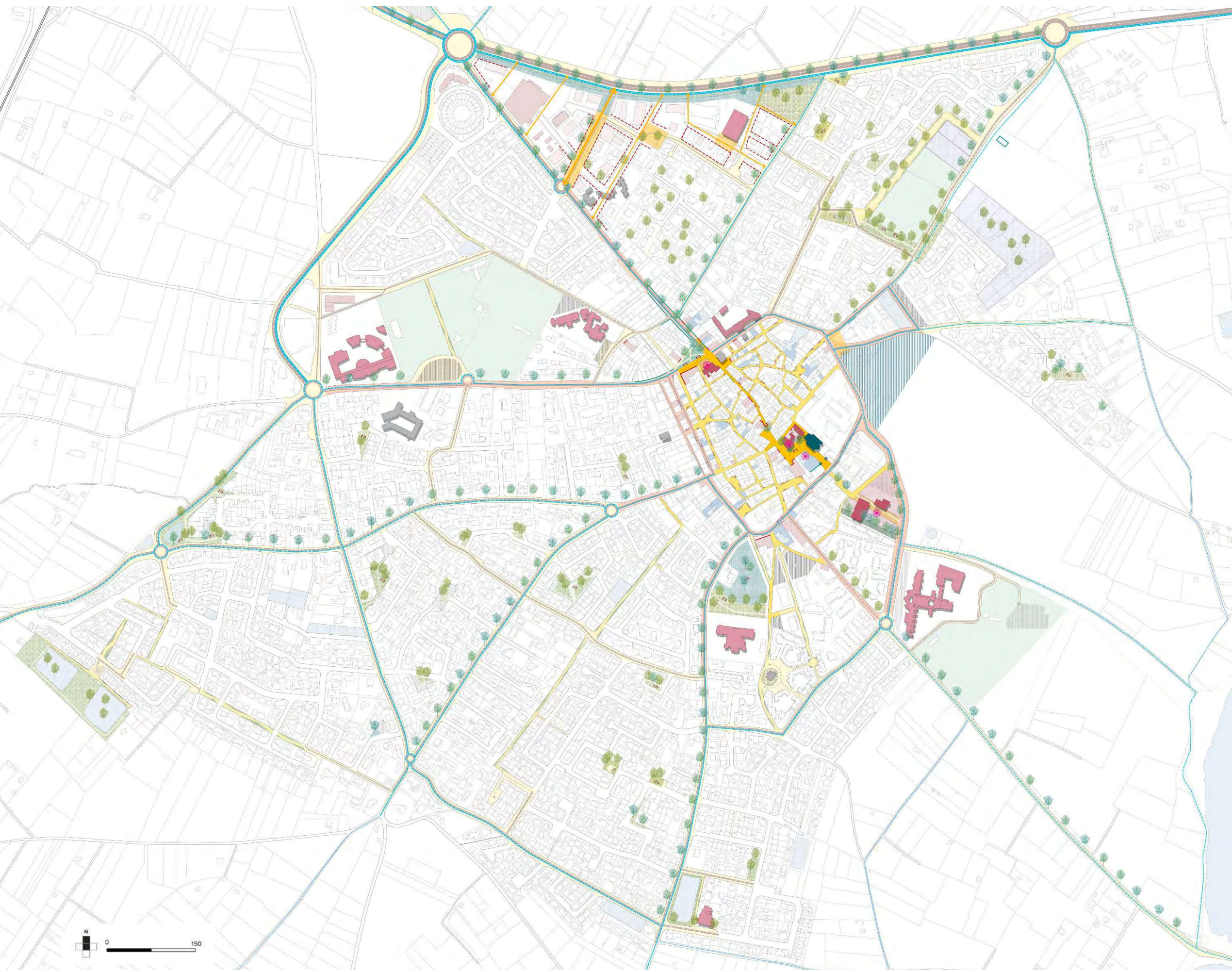
Les indispensables du projet urbain s'appuient sur l'axe historique fort et prolongé qui agit comme un connecteur de l'ensemble des actions développées : réhabilitation, végétalisation, changement des sens de circulation, apaisement des espaces publics, ouverture.

Il est suffisamment fort pour permettre un réinvestissement de certains tissus urbains en limitant l'artificialisation des sols tout en s'inscrivant harmonieusement dans le paysage urbain.



# ÉVOLUTION DU PLAN GUIDE - 2030

## PLAN GUIDE - PREMIÈRE VERSION AVANT PHASE 3



### LÉGENDE

- Zone de rencontre
- Zone 30 qualitative
- Trottoir confortable
- Venelle piétonne
- Voie sens unique
- Voie double sens
- Voie en impasse
- Piste cyclable sens unique
- Piste cyclable double sens
- Places réaménagées
- Micro-végétalisation
- Nouveaux espaces publics à étudier
- Connexions mode doux à étudier
- Alignement de façades patrimoniales
- Patrimoine à mettre en scène
- Socle actif potentiel
- Commerces
- Équipements liés à l'éducation et aux loisirs
- Équipements
- Opportunités foncières ou de réinvestissements à forts enjeux, à maîtriser ou aménager par la commune
- Potential de densification ou de réinvestissement, à encadrer par une charte de qualité
- Opération d'ensemble
- Opportunités foncières à enjeux
- Fronts bâtis potentiels
- Projet partenarial avec l'INRA à étudier
- Parcelle à étudier pour déplacement de la gendarmerie
- Sentiers
- Végétation existante
- Végétation à planter

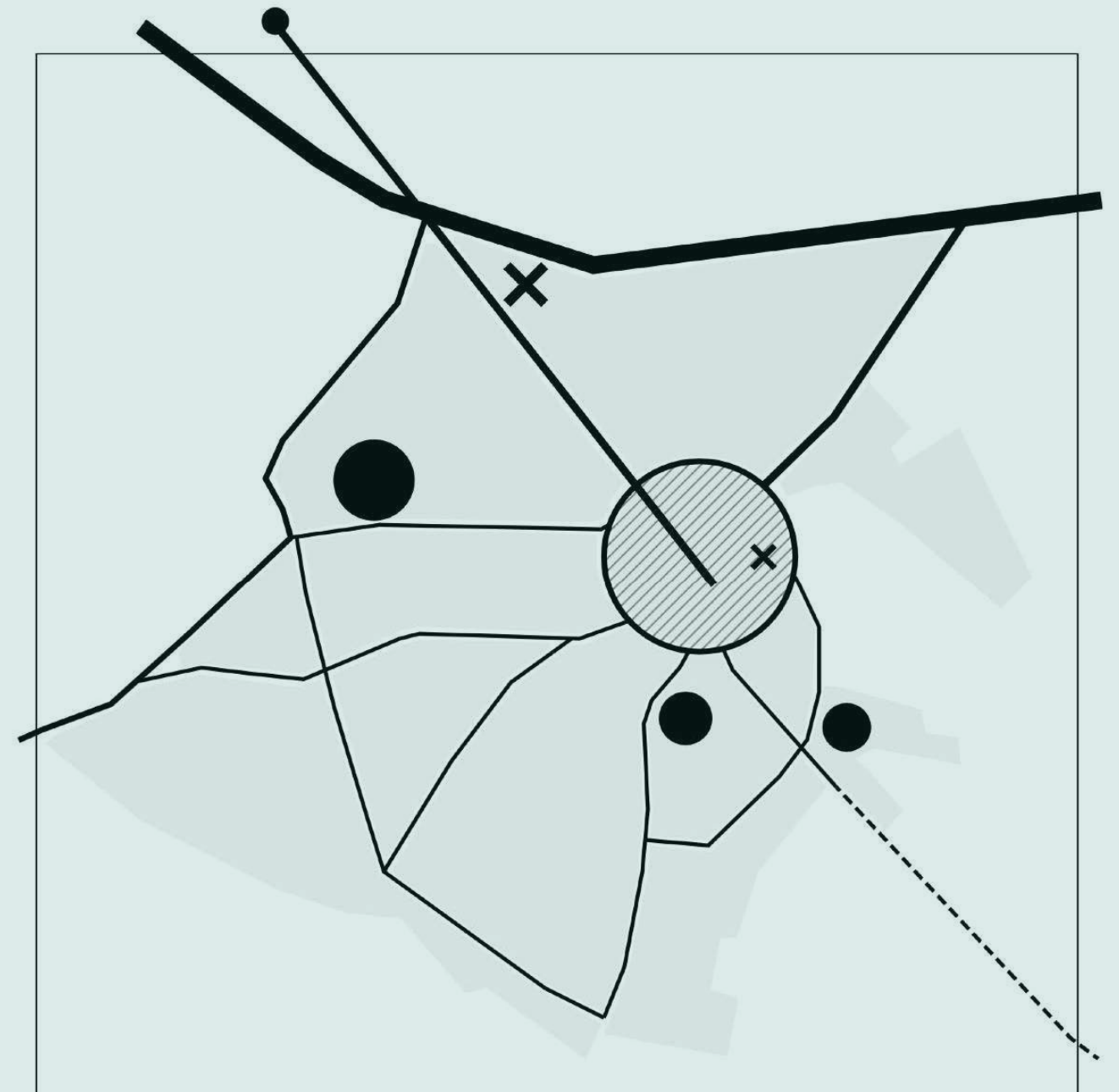


# COMMUNE DE VILLENEUVE-LÈS-MAGUELONE

## ÉTUDE DE DÉFINITION URBAINE THÉMATIQUE ET SECTORIELLE

### PHASE 3

#### PROGRAMMATION DES SECTEURS PRÉ-IDENTIFIÉS



## SOMMAIRE

### **01. Évolution du Plan guide ... page 180**

### **02. Fonctionnement urbain et mobilités ... page 182**

- Limites de la zone agglomérée et espaces publics
- Réseau cyclable et cheminements piétons - améliorations proposées
- Schéma de circulation - évolutions proposées
- Stationnement - évolutions proposées

### **03. Les secteurs de réinvestissement ... page 189**

- Secteur avenue de Palavas
- Secteur avenue de la Gare / Condamines
- Secteur centre : espaces publics et îlot du Presbytère
- Les anciens ateliers municipaux

### **04. Hors secteurs ... page 244**

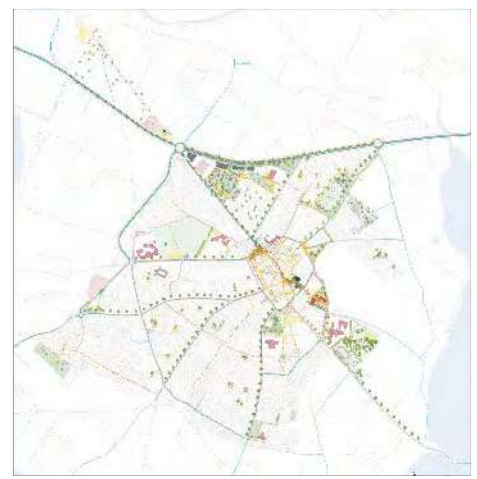
- Les Boulevards
- Le Parc des Sports
- Le Grand Jardin

### **05. Le Plan Guide et son déploiement ... page 258**

# 01 / ÉVOLUTION DU PLAN GUIDE

# ÉVOLUTION DU PLAN GUIDE - 2030

## PLAN GUIDE ACTUALISÉ ET AUGMENTÉ



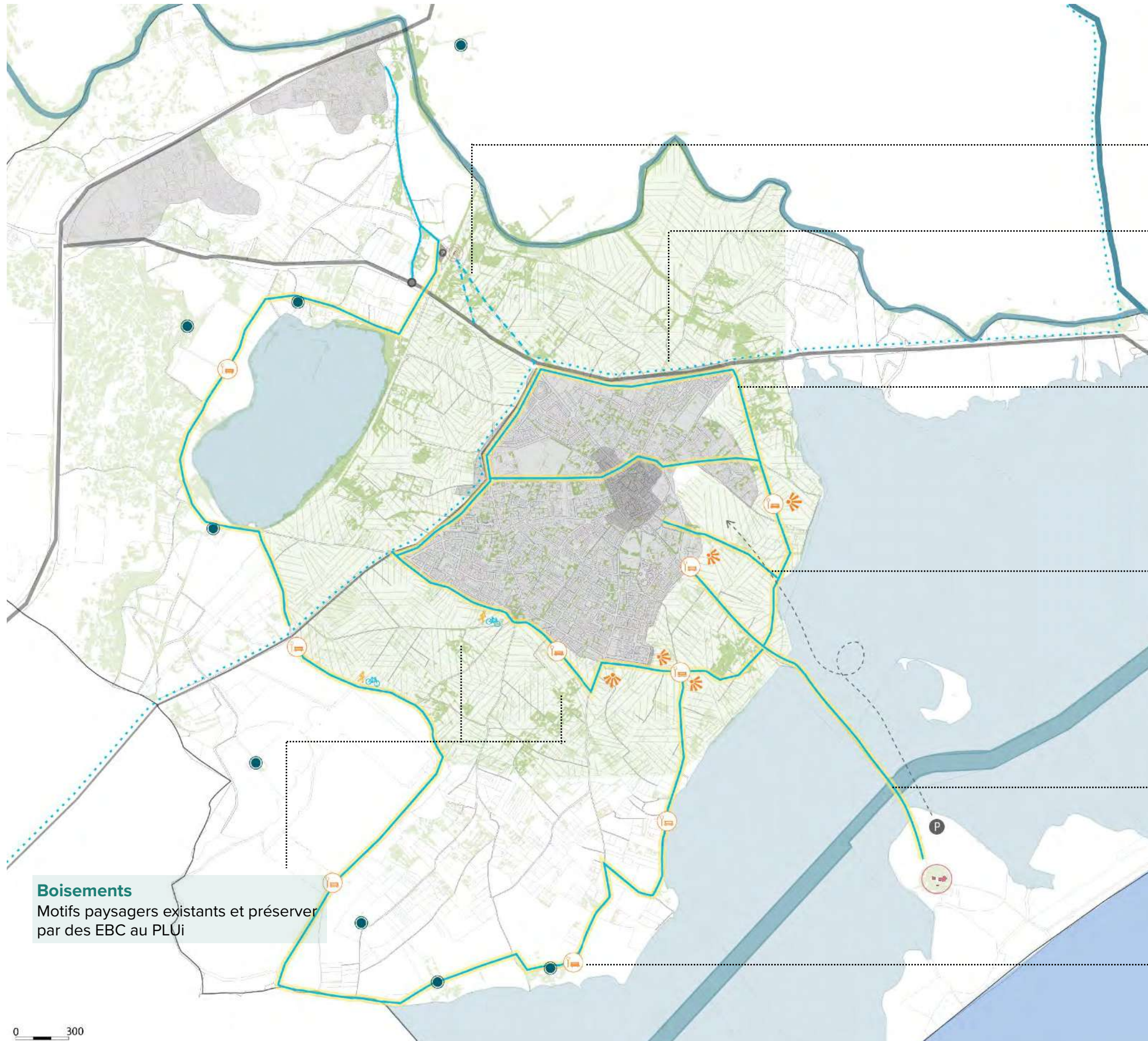
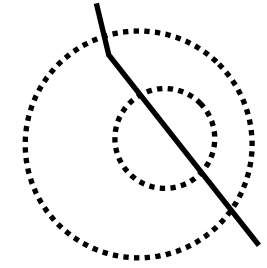
### LÉGENDE

- Zone de rencontre circulée
- Zone 30 qualitative
- Zone 30
- Venelle piétonne
- Voie sens unique
- Voie double sens
- Voie en impasse
- Piste cyclable sens unique
- Piste cyclable double sens
- Places ou rues piétonnes réaménagées
- Micro-végétalisation
- Nouveaux espaces publics à étudier
- Alignement de façades patrimoniales
- Patrimoine à mettre en scène \*
- Socle actif potentiel
- Commerces
- Équipements liés à l'éducation et aux loisirs
- Équipements
- Opportunités de réinvestissement en équipement public
- Réinvestissement sous forme de programme de logements ou de densification
- Réinvestissement sous forme d'activités économiques et ou commerciale
- Opération d'ensemble
- Réserves foncières équipement publics ou projet d'intérêt collectif ★ sous conditions
- Projet partenarial avec l'INRA à étudier
- Sentiers
- Végétation existante
- Végétation à planter

# 02 / FONCTIONNEMENT URBAIN ET MOBILITÉS

# FONCTIONNEMENT URBAIN ET MOBILITÉS

## LIMITES DE LA ZONE AGGLOMÉRÉE ET ESPACES PUBLICS



### Accès à la gare

Action transitoire de sécurisation des accès piéton et cycliste à la gare

### Plantations

Recréer un alignement d'arbres de haute tige le long de la RM 185 pour marquer la limite franche entre la zone urbanisée et la zone agricole

### La boucle des proximités

Mise en place de signalétiques, équipement des points de vue et aménités type tables de pique-nique, bancs... Une limite préservée car pratiquée

- + incitation des propriétaires privés au maintien des cultures
- + plantation d'arbres champêtres aux abords des chemins et petites routes le long de la boucle par la commune : des arbres fruitiers par exemple donneraient une connotation comestible à cette boucle

### Chemin de la Capoulière

Lien direct entre le chemin de la Capoulière et le centre historique (place de l'église) grâce à la traverse du site des anciens ateliers + renaturation de la séquence de la Capoulière dans le site des anciens ateliers et traitement paysager à l'ouest en lien avec l'activité agricole

### Axe du chemin du Pilou

Requalification du parking et déplacement proche de la zone agglomérée + aménagement du chemin pour les modes actifs en priorité et phasage des aménagements avec la rue de Maguelone

### La boucle du grand paysage

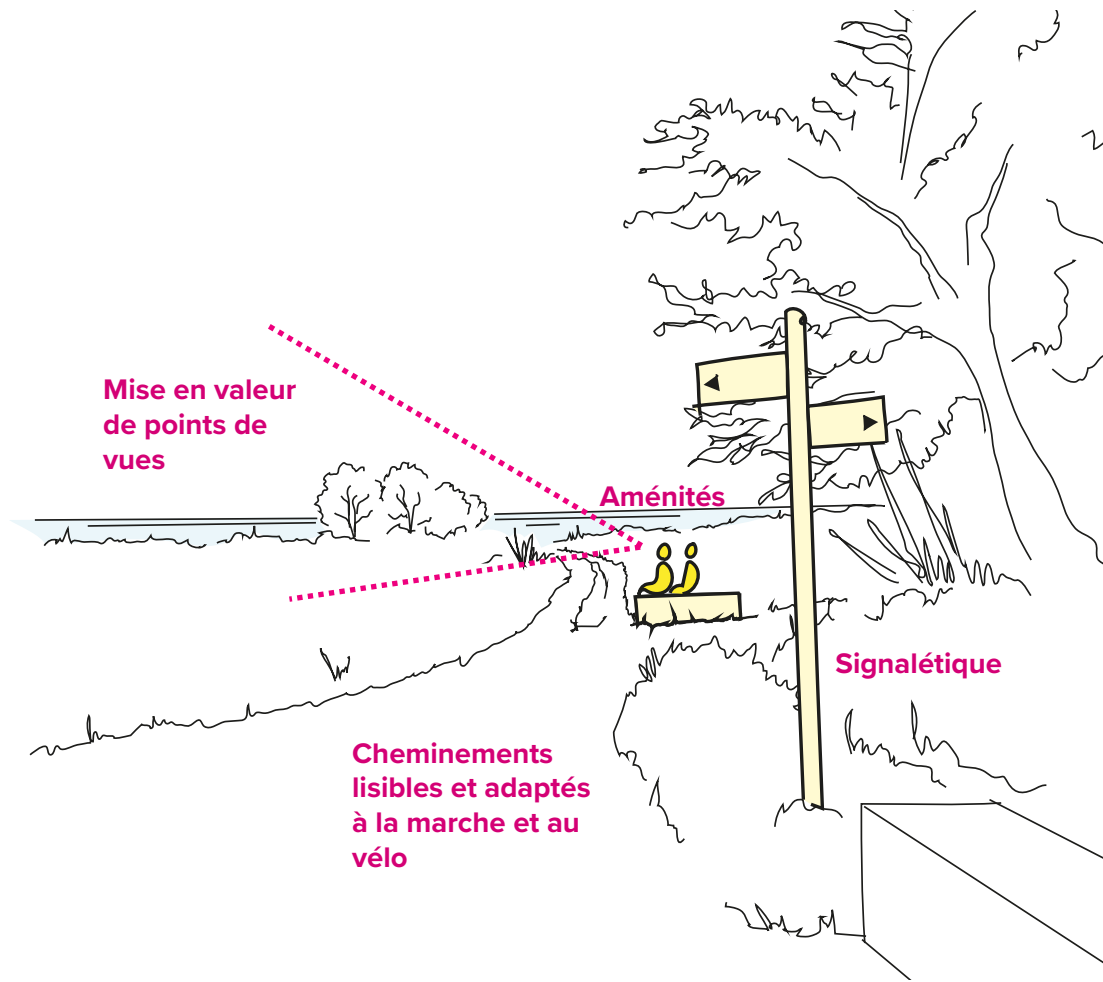
Mise en place de signalétiques, mise en valeur des points de vue, protection des arbres significatifs, aménagements légers liés aux pratiques de la randonnée et du cyclotourisme.

### Boisements

Motifs paysagers existants et préserver par des EBC au PLUi

# FONCTIONNEMENT URBAIN ET MOBILITÉS

## LIMITES DE LA ZONE AGGLOMÉRÉE ET ESPACES PUBLICS



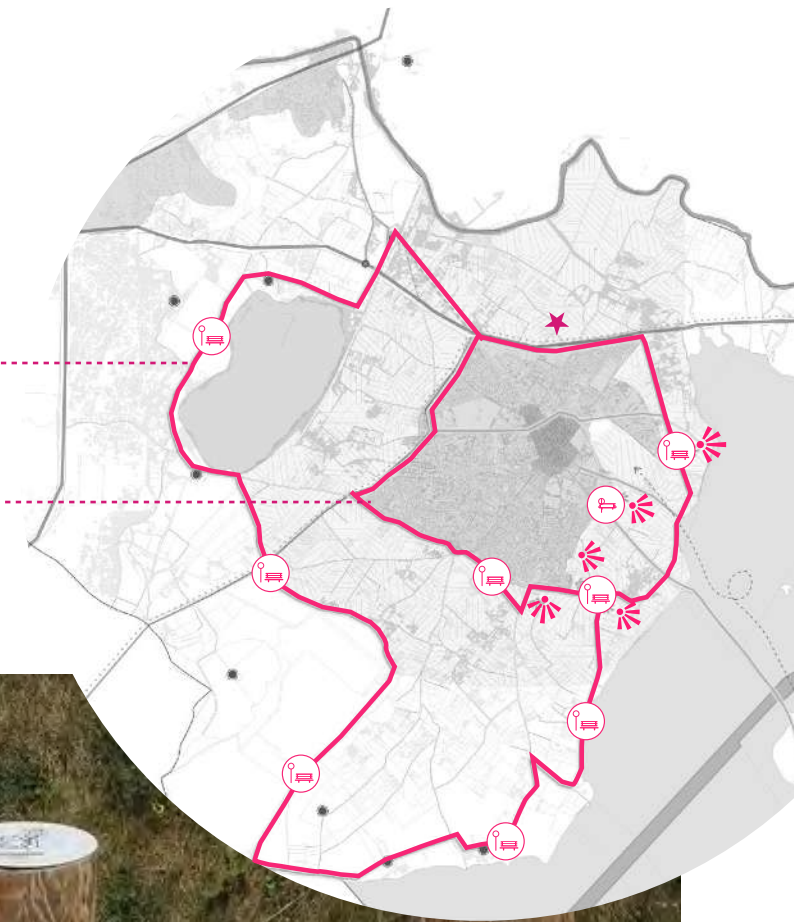
### 2 boucles de chemins à aménager

#### La grande boucle

Connexion aux étangs et au grand paysage

#### La petite boucle

En frange urbaine



**Améliorer le tracé des chemins :** La continuité des chemins doit être claire et lisible, tout en limitant l'impact sur l'environnement

**Ajouter de la signalisation :** Installer des panneaux de signalisations tout au long des parcours et particulièrement aux intersections

#### Plus Aménités :

- Des bancs pour offrir des lieux de repos et mettre en valeur des points de vues singuliers
- Des tables de pique-nique
- Eventuellement des panneaux d'informations sur l'environnement naturel et les particularités du site

**Entretien régulièrement :** Maintenir les chemins en bon état pour assurer le confort et la sécurité, entretien régulier

L'ajout de ces aménités ne doit pas avoir un impact trop important sur le paysage, ni perturber l'expérience des marcheurs et des cyclistes. **L'emplacement et le type de mobilier doivent être choisis soigneusement pour s'intégrer harmonieusement au sein des espaces naturels.**





# FONCTIONNEMENT URBAIN ET MOBILITÉS

## LIMITES DE LA ZONE AGGLOMÉRÉE ET ESPACES PUBLICS

Exemple de typologie de franges rurales  
(source : AURCA 2012)



Frange urbaine existante non qualifiée



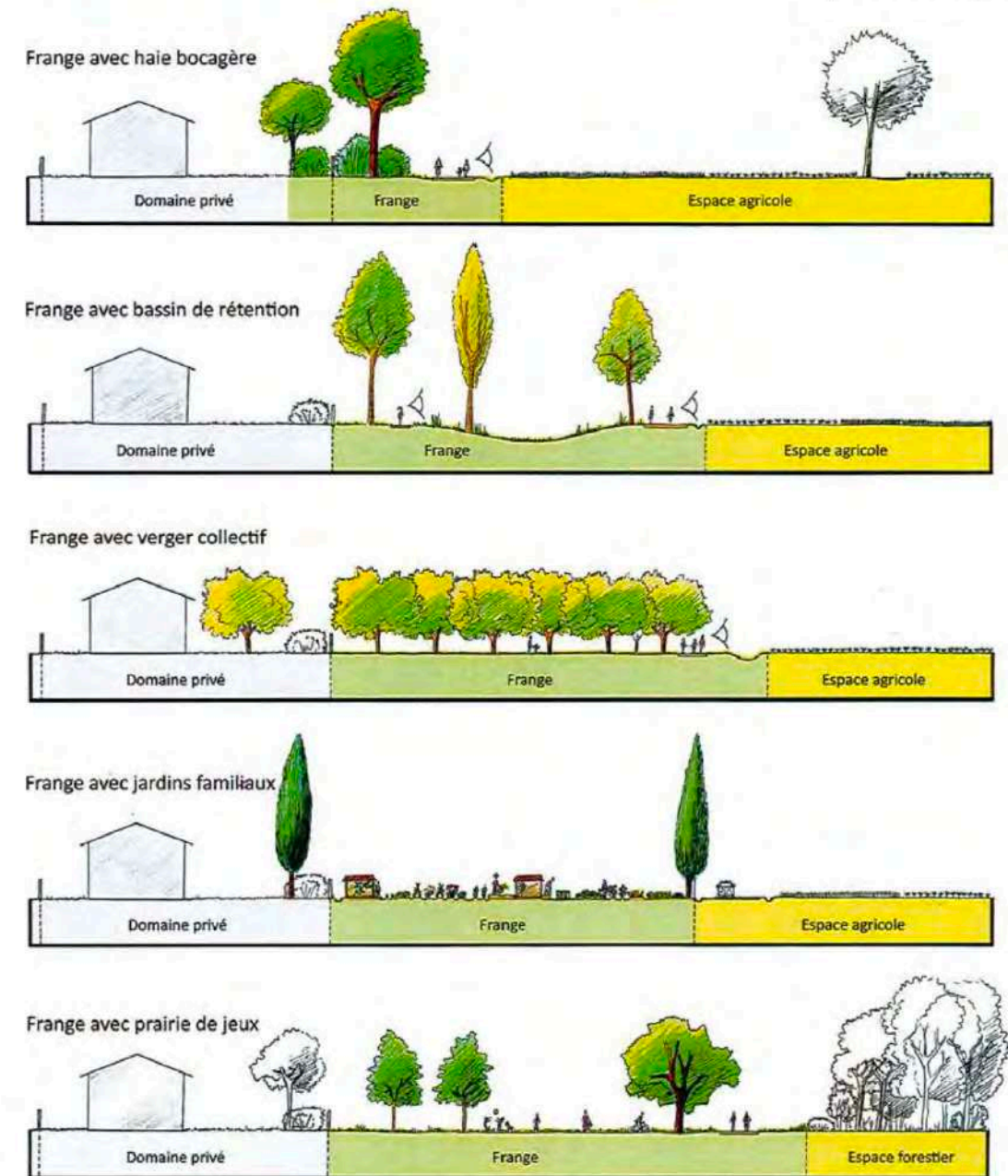
Frange urbaine existante qualifiée, avec une haie paysagère et un cheminement piéton donnant vue vers les espaces agricoles et le grand paysage



Frange urbaine existante qualifiée, avec une aire de jeux, des bassins de rétention et un cheminement piéton

Les espaces de transition entre la zone agglomérée et les espaces naturels et agricoles doivent faire l'objet de réflexions spécifiques pour constituer des limites urbaines durable et qualifiées. Cet espace doit assurer une bonne cohabitation entre les usages inhérents aux différents types d'espaces de part et d'autre de la frange. La valorisation de ces franges peut passer par :

- Travailler la perméabilité entre les espaces urbains et ruraux de part et d'autre de la frange, en favorisant l'accès de l'un à l'autre
- Établir des liens avec les cheminements piétons, voies vertes et pistes cyclables existantes, faire de la limite un lien
- Donner de l'épaisseur à la limite
- Y développer des usages

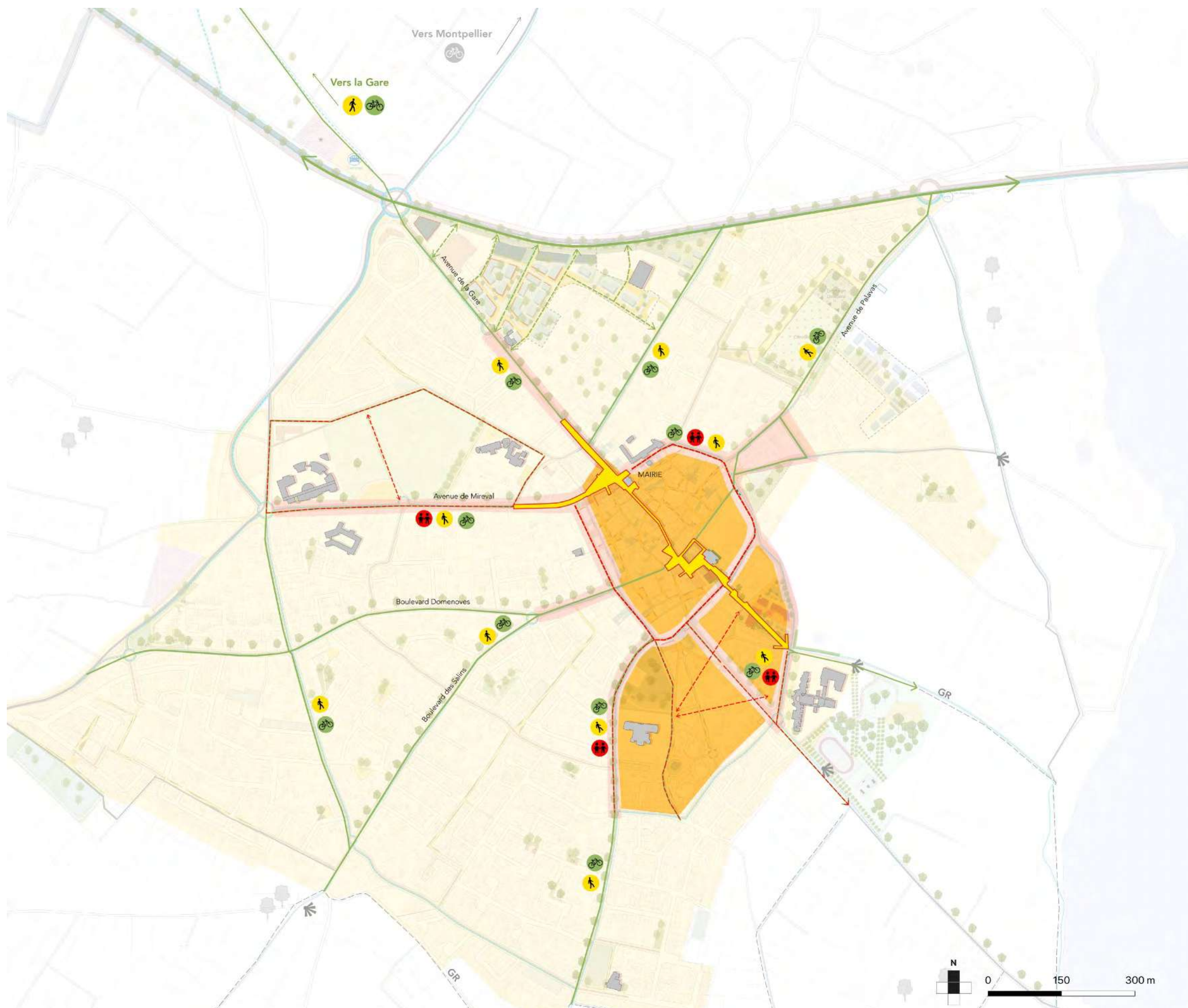


Différents projets peuvent donner du sens et de l'épaisseur aux franges :

- Dans le secteur sud et sud-est de la zone agglomérée, les jardins familiaux ou les petites parcelles agricoles pourraient être accompagnées d'arbres fruitiers ou d'arbres champêtres comme des amandiers le long de la boucle des proximités
- Une palette d'arbres champêtres préconisés pour les abords des chemins et routes communales de Villeneuve-lès-Maguelone : Prunus amygdalus, Amandier / Sorbus domestica, Cormier / Ficus carica, Figuier / Fraxinus angustifolia, Frêne à feuille étroite / Tamaris gallica, Tamaris
- Les bassins de rétention paysagés, les noues et les aires de jeux qui les accompagnent qualifient une autre séquence de la limite sud-ouest
- Des équipements sportifs, culturels, aires de jeux participeraient à la pratique de ces limites donc à leur respect...



# FONCTIONNEMENT URBAIN ET MOBILITÉS

## RÉSEAU CYCLABLE ET CHEMINEMENTS PIÉTONS - AMÉLIORATIONS PROPOSÉES




### Instauration de la zone 30

- A l'échelle de la zone agglomérée, intégrant majoritairement des double sens cyclables
- Un traitement en zone 30 très qualitatif pour les boulevards ceinturant le centre ancien


-  Zone 30
-  Zone 30 qualitative


### Création d'une zone de rencontre

- Une zone de rencontre à l'intérieur du centre ancien et pour certaines rues au profil étroit
- Une meilleure intégration des déplacements doux
- La nécessité de limiter le stationnement sur voirie

-  Zone de rencontre

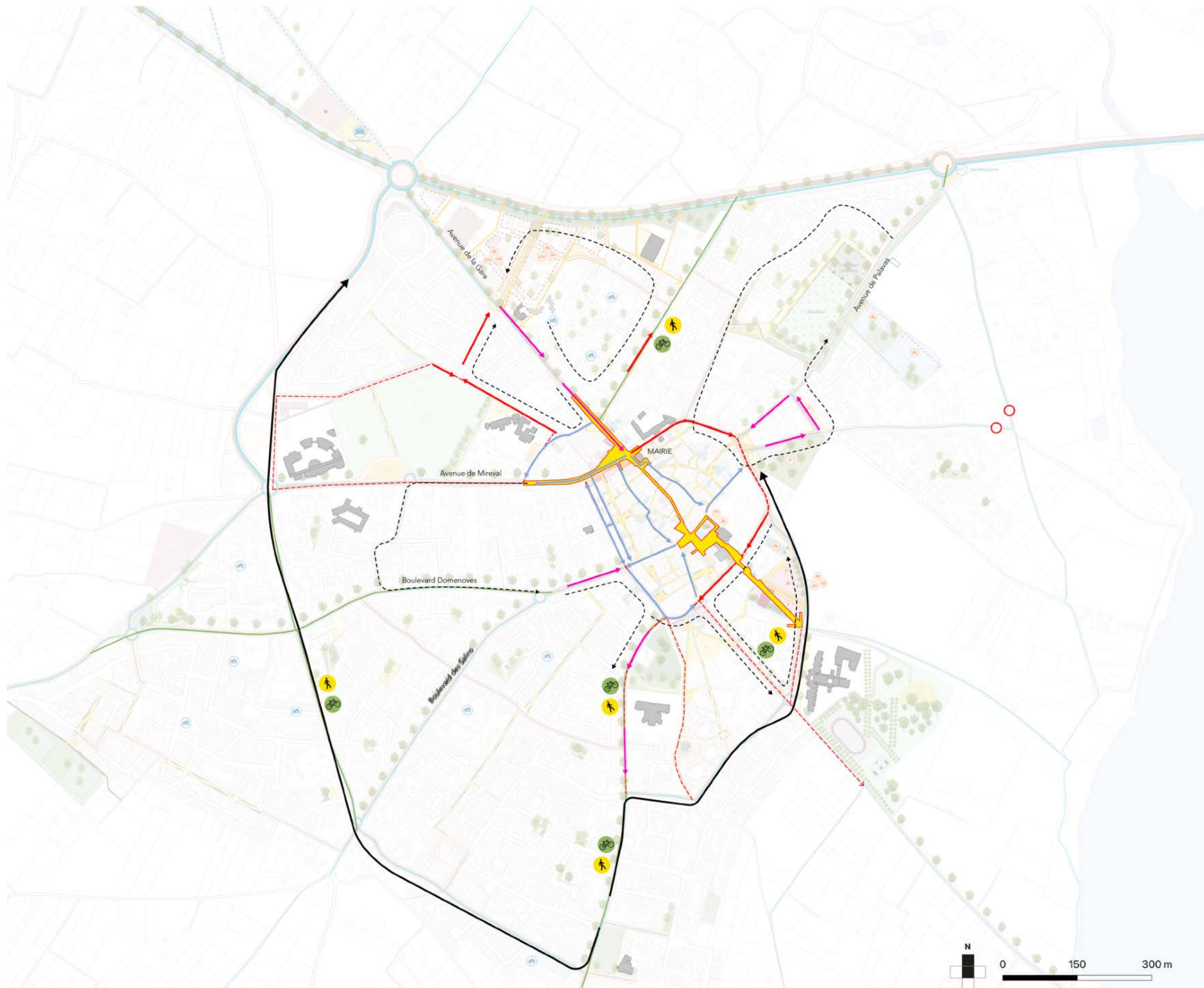
-  Axes piétons et cycles à apaiser

-  Cheminement à « hauteur d'enfant »

-  Axe historique des espaces publics à réaménager en donnant la priorité aux modes actifs

# FONCTIONNEMENT URBAIN ET MOBILITÉS

## SCHÉMA DE CIRCULATION - ÉVOLUTIONS PROPOSÉES



### Les nouveaux sens de circulation proposés

- A court terme : av de la Gare, au débouché de l'avenue de Palavas, en lien avec un chemin de la Mort au Anes dédié aux usagers locaux, Bd des Salins et bd des Moures
- A moyen terme, pour apaiser davantage le centre ville et renforcer la qualité de vie : Inversion du bd des Ecoles et du bd du Chapitre pour « neutraliser » le bd circulaire → Mise en place de boucles circulatoires locales pour irriguer les îlots/quartiers, renforcement de l'usage des boulevards extérieurs avec aménagements sécuritaires

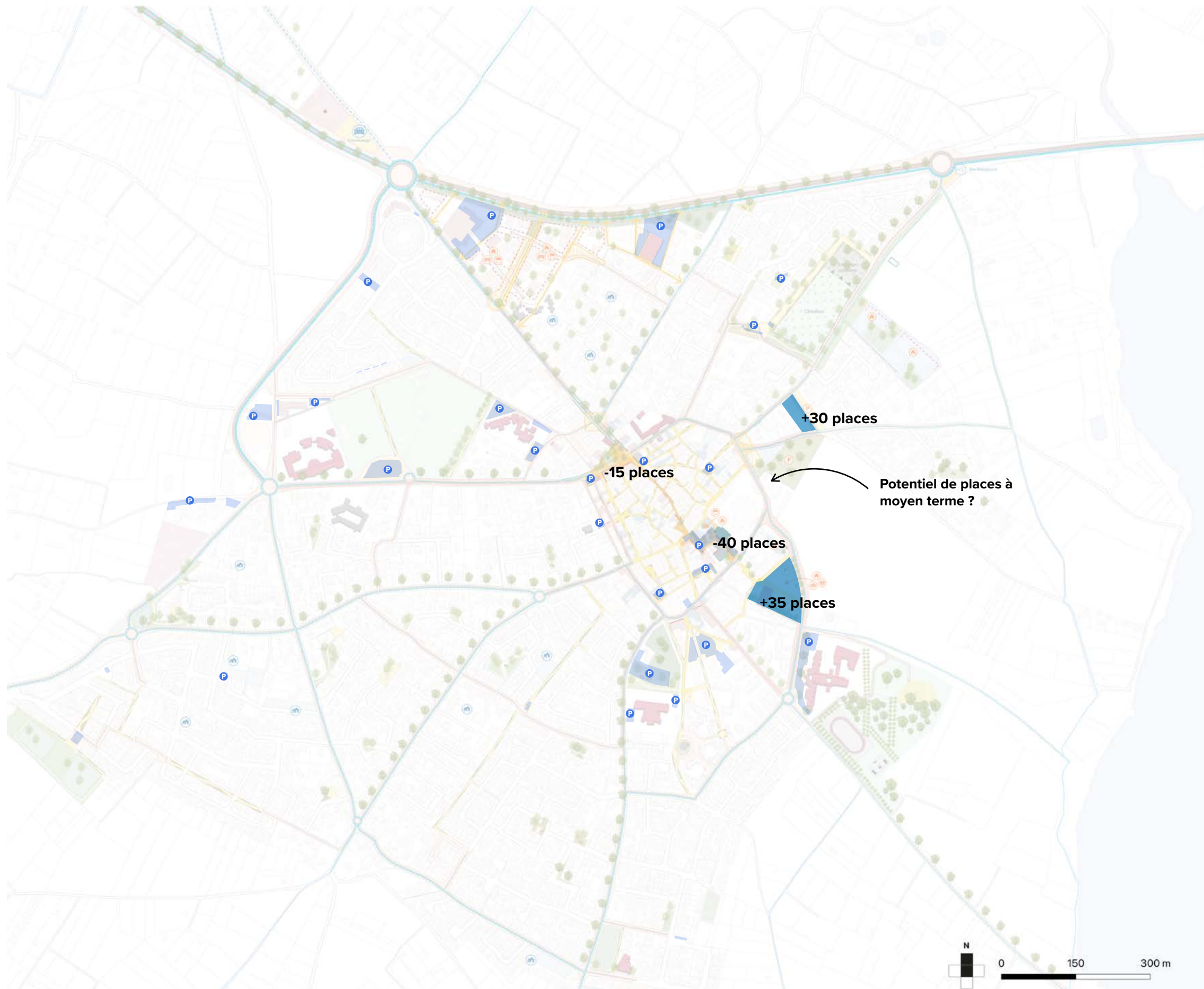
Phases de test :

Les modifications du plan de circulation pourront être éprouvées par des phases de test, notamment les aménagements aux abords de la place des Héros : Sens unique sur la partie sud de l'avenue de la gare, inversion du sens de circulation boulevard des Écoles. De minimum 3 mois, ces tests permettront de vérifier le bien fondé et le bon fonctionnement des évolutions proposées avant de les rendre définitives.

- ➡ Sens unique existant
- ➡ COURT terme
- ➡ MOYEN terme
- ⋯ Boucles locales
- ↔ Itinéraires principaux

# FONCTIONNEMENT URBAIN ET MOBILITÉS

## STATIONNEMENT - ÉVOLUTIONS PROPOSÉES



### La stratégie des petites poches de stationnement et de la valorisation des capacités existantes disponibles

- Neutralisation du stationnement Place de l'Église → des besoins de l'ordre de 50 places environ à repositionner : parking du ch de la Mort aux Anes (+30 pl) + Projet sur la parcelle des anciens ateliers municipaux et l'avenue René Poitevin (+35 pl) + capacités disponibles à proximité de l'école Dolto (aires de stationnement à 5 mn à pied)
- Neutralisation du stationnement Place des Héros → 60/65 places disponibles au parking du collège et extension – renforcement de la zone de stationnement réglementée pour favoriser les stationnements de courte durée et donc accroître l'offre

Comme pour un objet qui est plus complexe à réparer que d'en acheter un neuf, le recyclage urbain est une démarche nécessitant davantage de créativité, de temps, de moyens et de proximité entre les acteurs.

Cette complexité, digne d'intérêt, implique notamment :

- de s'intégrer dans un cadre de vie existant, son histoire, sa singularité
- de porter une réflexion toute particulière à la qualité des formes urbaines et des espaces de respiration
- de travailler dans la « maille fine », à des échelles peu explorées par la planification urbaine ;
- de penser urbanisme circulaire pour s'adapter à l'évolution continue des usages et gérer efficacement les ressources.

Au-delà du projet urbain, ce recentrage du développement au sein de l'enveloppe urbaine existante nécessite de nombreuses adaptations, comme les outils d'aménagements, les financements, l'équilibre financier...

# 03 / LES SECTEURS DE RÉINVESTISSEMENT

## LES SECTEURS DE RÉINVESTISSEMENT

### UN AXE DU RÉINVESTISSEMENT URBAIN : AVENUE DE LA GARE




#### L'axe du réinvestissement

L'axe de l'Avenue de la Gare jusqu'à l'avenue René Poitevin rassemble les secteurs de réinvestissement suivants :

- La pointe nord d'entrée de ville
- Le secteur commercial et artisanal
- Le secteur historique avec l'îlot du Presbytère
- Les anciens ateliers municipaux

Il s'agit du réinvestissement des espaces publics structurants, de la réactivation du bâti existant, du réinvestissement et densification de certains tissus urbains

 Périmètre du Droit de Préemption Urbain Renforcé proposé

## LES SECTEURS DE RÉINVESTISSEMENT

### UNE ENTRÉE DE VILLE EN DEVENIR : AVENUE DE PALAVAS



#### L'entrée de ville de l'Avenue de Palavas

L'axe de l'Avenue de Palavas comprend le dernier secteur d'extension urbaine, une réserve foncière et l'une des entrées de ville de Villeneuve :

- L'entrée nord-est de la ville
- Le site d'extension urbaine
- La réserve foncière à étudier avec l'INRA
- Le carrefour Avenue Palavas / René Poitevin / Boulevard des écoles

# LES SECTEURS DE RÉINVESTISSEMENT

## BILAN DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS À HORIZON 2030

### Objectifs du PLH :

420 à 450 logements  
dont 33% de logements sociaux  
(Soit 140 à 150 logements sociaux)

### Bilan quantitatif 2019-2021 :

> 81% des objectifs de production de logements atteints : 341 logements  
> 68% des objectifs de production de logements sociaux : 95 LLS en comptant l'opération du Parc de Montillet)

### Reste à produire d'ici 2024 :

55 logements sociaux

### Capacité de production :

> Construction de 30 à 40 logements envisagé d'ici 2024, **91% des objectifs de production de logements atteints**

> En imaginant que l'on produise 100% de LLS d'ici 2024, **le déficit varie entre 5 et 25 logements sociaux**



### Avenue de la Gare

193 logements collectifs

### Avenue de Palavas

46 à 53 logements individuels groupés

### Résorption vacance

10 logements en réhabilitation

### Îlot Presbytère

4 à 6 logements en réhabilitation

### Secteur Anciens Ateliers

15 à 24 logements collectifs (RJA)  
+ 6 logements individuels groupés

### BIMBY / DENSIFICATION TISSU PAVILLONNAIRE

30- 40 logements individuels / intermédiaires en densification type BIMBY (encadrement nécessaire par une charte de la qualité du logement)

### Bilan Horizon 2040 :

Environ 300 logements

**Dont 30 à 40 mise en chantier d'ici fin 2024**



# LES SECTEURS DE RÉINVESTISSEMENT

L'ÉQUATION COMPLEXE DU RÉINVESTISSEMENT URBAIN

FAIRE MIEUX AVEC MOINS DE FONCIER

## BESOINS

EQUIPEMENTS



LOGEMENTS



MOBILITÉS ACTIVES



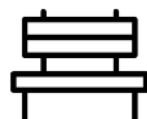
TERRES CULTIVÉES



BIODIVERSITÉ

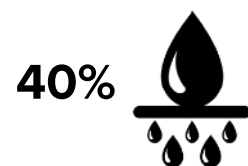


AMÉNITÉS



## DÉFIS

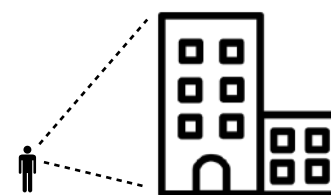
PERMÉABILITÉ DES SOLS



ÎLOT DE FRAICHEUR



DENSITÉ ET HAUTEURS « ACCEPTABLES »



PAS DE PARKING SOUTERRAIN



ABSENCE DE FONCIER COMMUNAL



COUT DU FONCIER À RÉINVESTIR



PROJET COMPLEXE  
PROJET À MOYEN / LONG TERME  
PROJET EN RECHERCHE D'UN  
ÉQUILIBRE FINANCIER

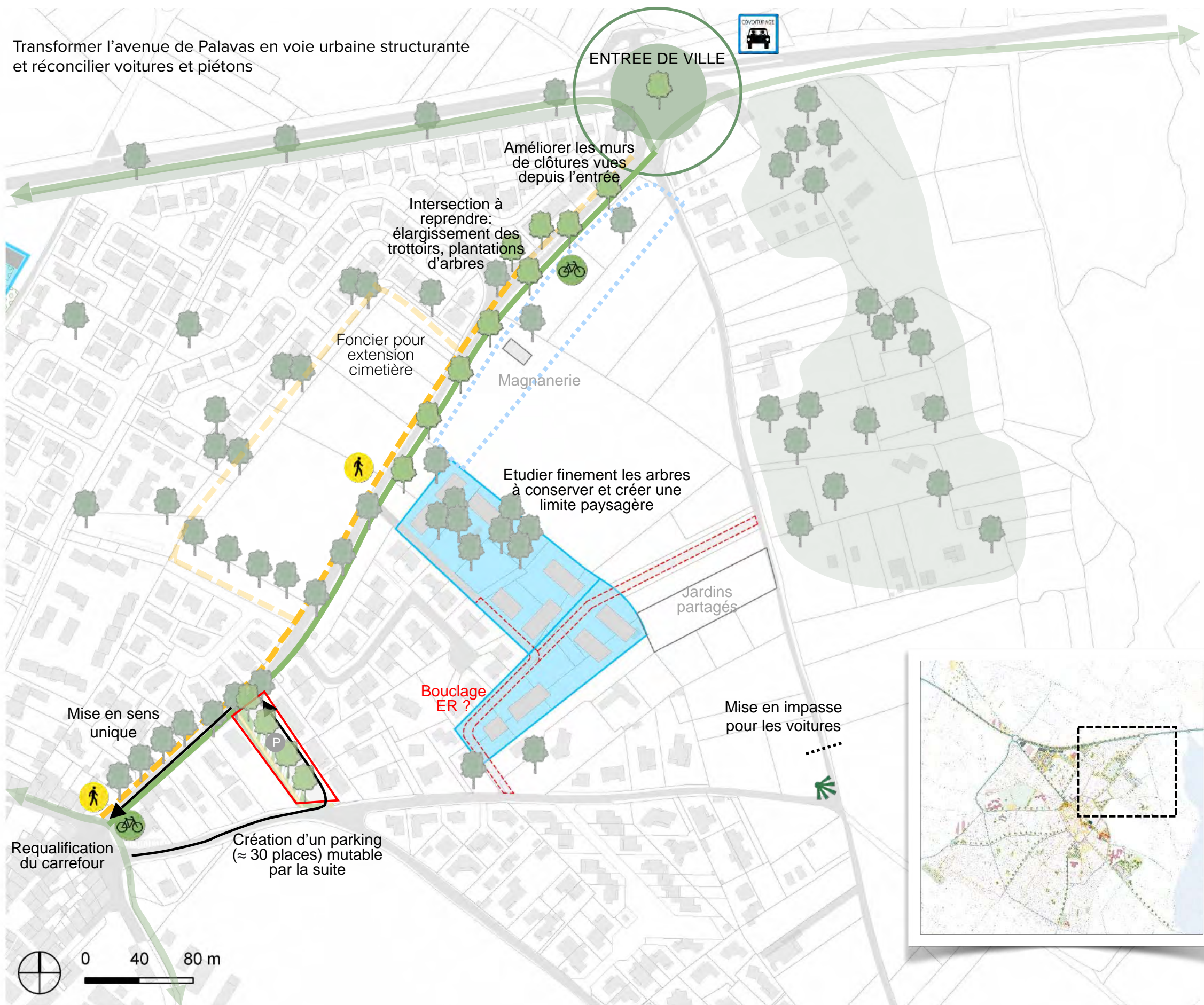
C'EST LA FIN DE LA VILLE FACILE

# 03.1 / Secteur avenue de Palavas

# SECTEUR DE L'AVENUE DE PALAVAS

## LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Transformer l'avenue de Palavas en voie urbaine structurante et réconcilier voitures et piétons




### La requalification de l'Avenue de Palavas


- Une piste cyclable continue du giratoire au centre ville est créée
- Le cheminement piéton est amélioré
- L'entrée de ville est requalifiée par la création de la piste cyclable et la plantation d'arbres
- Un parking est créé à quelques minutes à pied du centre
- La magnanerie est valorisée

### La réalisation de logements


- Une typologie d'habitat groupé est réalisée en R+1 / R+2 sur le groupement de parcelles

### Programmation


 Dominante logements / réinvestissement


 Constructibilité à envisager en révision du SCoT pour requalifier l'entrée de ville


### La Villeneuve de demain est conviviale, apaisée et à hauteur d'enfant


 Cheminements piétons à créer ou apaiser

### La Villeneuve de demain est verte et résiliente

 Renaturation et ombrages

 Végétations existantes à préserver

 Axes cyclables existants

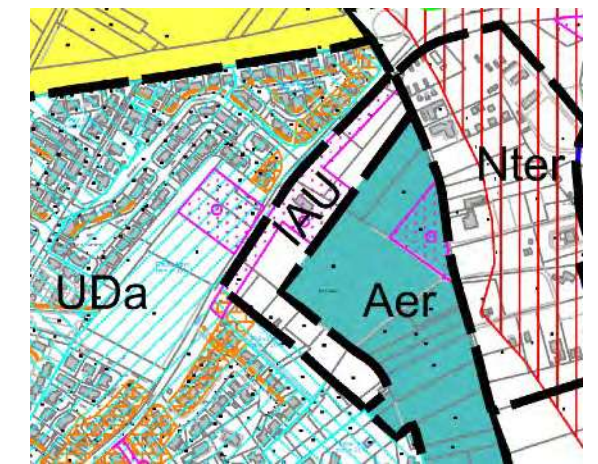
 Axes modes doux à créer ou apaiser

# SECTEUR DE L'AVENUE DE PALAVAS

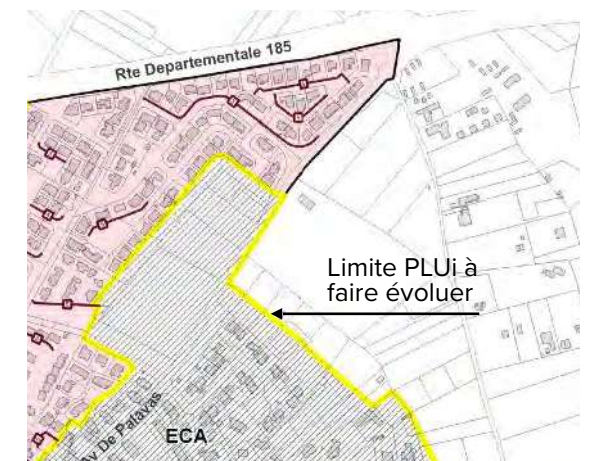
## LES PRINCIPES DE COMPOSITION ET DE FORME URBAINE



RAPPEL PLU / PLUi



PLU



PLUi

-  Arrêts de bus
-  Axes cyclables existants
-  Axes cyclables à créer
-  Axes piétons existants
-  Axes piétons / voies partagées à créer
-  Végétation existante des espaces publics
-  Renaturation
-  Arbres existants
-  Arbres plantés
-  Programme de logements:  
R+2 max  
R+1 max

# SECTEUR DE L'AVENUE DE PALAVAS

## LES PRINCIPES DE COMPOSITION ET DE FORME URBAINE

EXISTANT



1. Arbres à préserver



2. Valoriser les franges et le rapport au paysage



3. Accès privé existant avec emplacement réservé

# SECTEUR DE L'AVENUE DE PALAVAS

## LES PRINCIPES DE COMPOSITION ET DE FORME URBAINE

### PROJET



### EXEMPLES DE TYPOLOGIES



Atelier du Rouget



Atelier EGR

EXM architectes



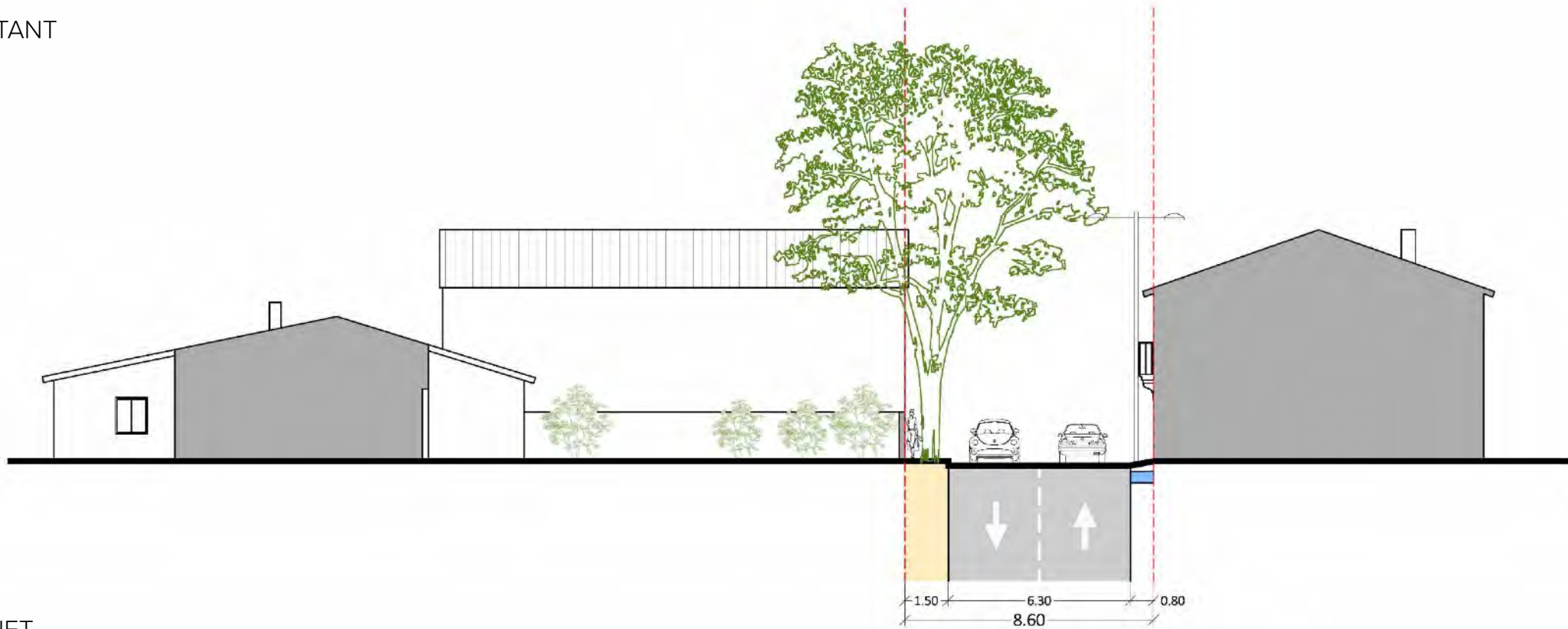
Habitat groupé

# SECTEUR DE L'AVENUE DE PALAVAS

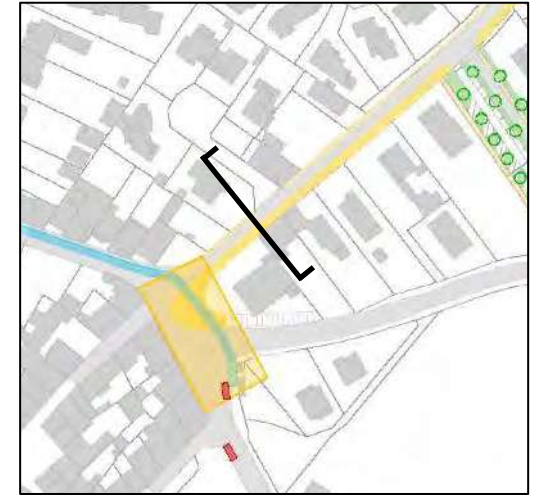
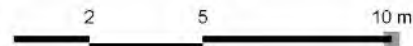
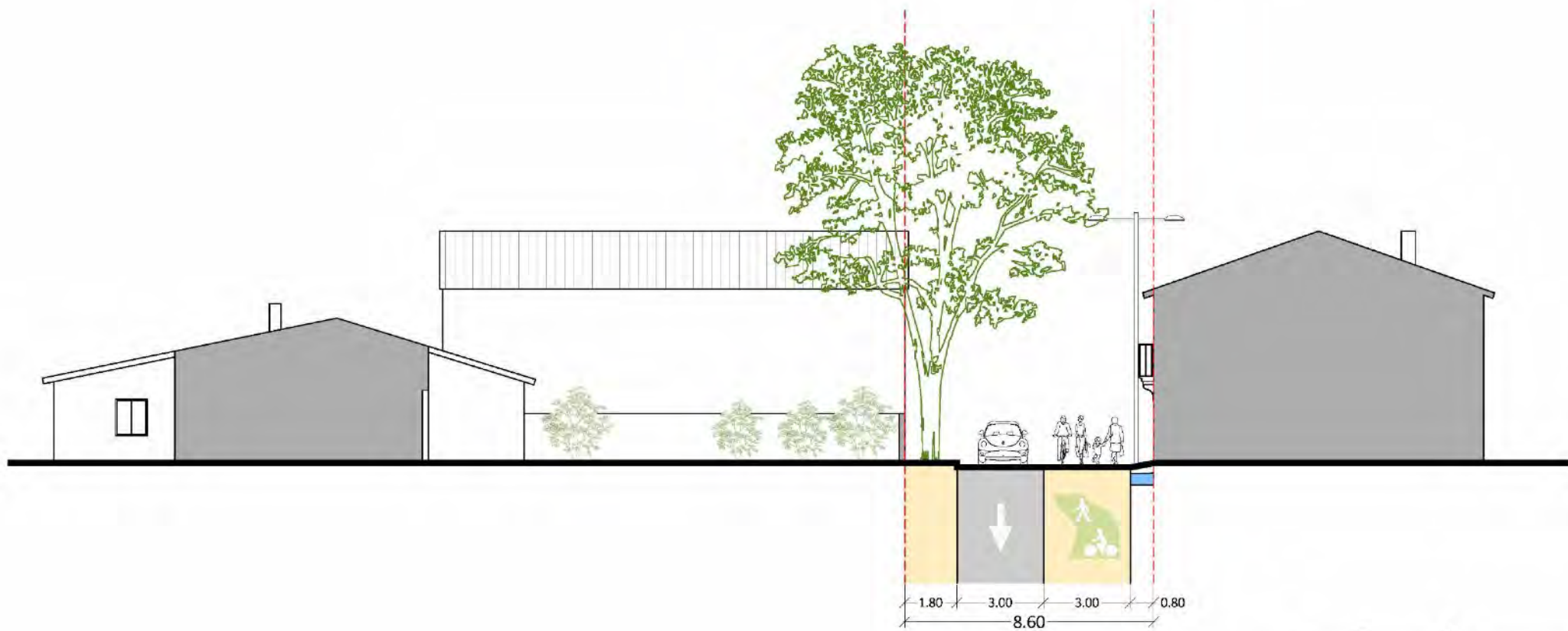
## LES PRINCIPES DE RESTRUCTURATION DES ESPACES PUBLICS

COUPE AVENUE DE PALAVAS – CRÉATION D'UNE VOIE PARTAGÉE POUR LES MODES DOUX AU SUD DE L'AVENUE

EXISTANT



PROJET

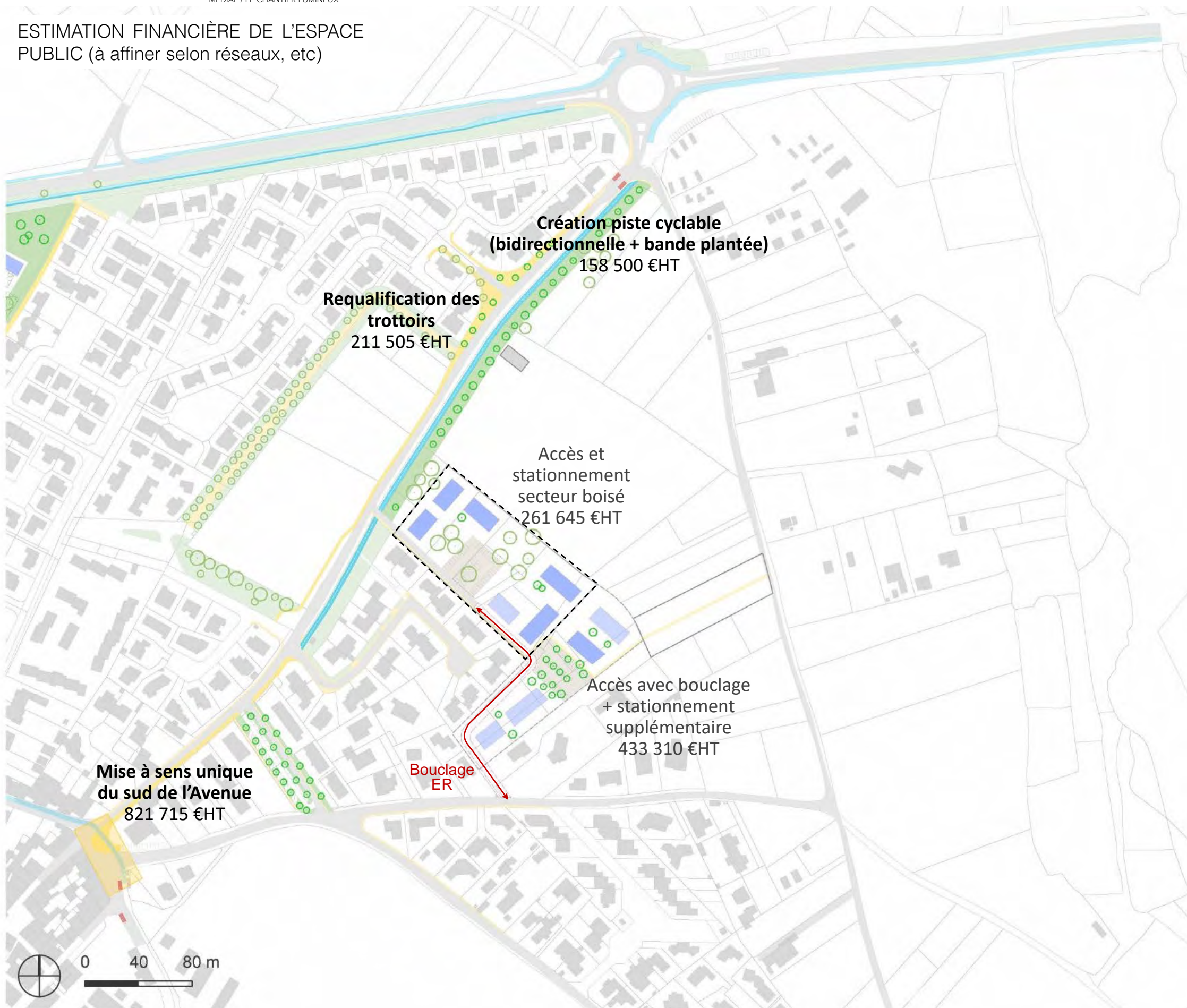


Avenue de Palavas – Etat existant

# SECTEUR DE L'AVENUE DE PALAVAS

## LA FAISABILITÉ OPÉRATIONNELLE ET FINANCIÈRE

ESTIMATION FINANCIÈRE DE L'ESPACE PUBLIC (à affiner selon réseaux, etc)



### PHASAGE

#### Phase 1: Projets à court / moyen terme

- Construction de logements sur le premier secteur boisé sur les parcelles au nord-est de la rue du Courlis
- Mise en sens unique du sud de l'Avenue de Palavas, et bouclage par voie créée avec stationnement
- Requalification des trottoirs à l'intersection des Avenues de Palavas et François Mitterrand
- Mise en valeur des murs de clôtures à l'entrée de l'Avenue de Palavas

#### Phase 1 bis:

- Poursuite de la construction de logements **si bouclage**

#### Phase 2: Projets à long terme

- Réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle avec plantations en accompagnement
- Requalification du carrefour qui connecte les avenues de Palavas et René Poitevin
- Réinvestissement possible de la pointe sud (et mutation du parking possible)

### ESTIMATION DE LA SDP

#### Secteur boisé

Surface parcelles 9835m <sup>2</sup>			
étages	S. Brute	surfaces en moins	
RDC	1810	0,68	1231
R+1	1600	0,68	1088
R+2	550	0,68	374
<b>TOTAL</b>	<b>3410</b>		<b>2693</b> m <sup>2</sup>

Potentiel de 28 à 31 logements  
Besoin en stationnement : 62 places

#### Parcelles supplémentaires

Surface parcelles 9835m <sup>2</sup>			
étages	S. Brute	surfaces en moins	
RDC	1276	0,68	868
R+1	1100	0,68	748
R+2	350	0,68	238
<b>TOTAL</b>	<b>2376</b>		<b>1854</b> m <sup>2</sup>

Potentiel de 18 à 22 logements  
Besoin en stationnement : 44 places

Pour construire sur l'ensemble, la mise en place d'un bouclage est nécessaire





### PRESCRIPTIONS

Typologies:  
R+1 à R+3

Traitement des limites:  
Murs interdits, perméabilité avec le  
paysage  
Alternance bâti / végétation  
Connexions de chemins

### PLUI – PROPOSITIONS

#### Zone 1

- Habitat individuel, intermédiaire ou petit collectif de faible hauteur
- R+1 à R+2
- Espace perméable minimum: 50%
- Espaces verts à protéger : A partir d'une analyse plus fine des sujets, classement en EVP des espaces boisés qualitatifs

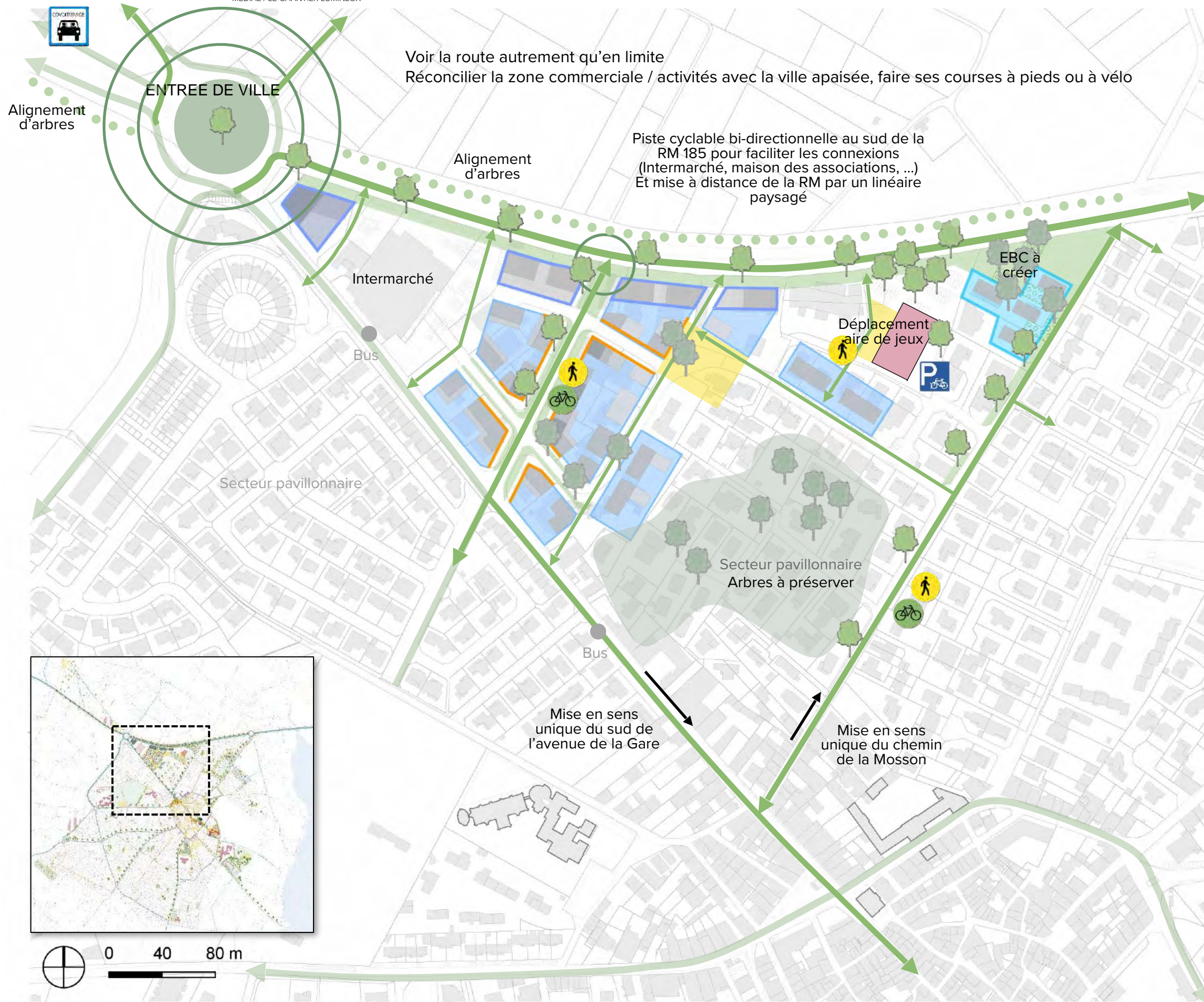
#### Zone 2 :

- Tissu faubourg
- R+3
- Espace perméable minimum: 35%

# 03.2 / Secteur avenue de la Gare / Condamines

# SECTEUR DE L'AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Le réinvestissement du triangle RM 185 / chemin de la Mosson / Avenue de la Gare  
Projet d'ensemble souhaité

- La zone d'activités est à requalifier afin d'optimiser le foncier et d'offrir une entrée de ville plus qualitative
- Le pavillonnaire est préservé, mais quelques secteurs peuvent être densifiés (notamment sur l'actuelle parcelle de la gendarmerie)
- Plusieurs zones mixtes sont à développer avec de l'activité en rez-de-chaussée et du logement en étage
- Une polarité commerciale est créée en lien avec la ville

Le développement de modes doux jusqu'au centre ville

- Une démarche d'intégration de la RM 185 à la ville avec une façade urbaine adaptée et des connexions
- Un maillage fort avec la ville « Je vais faire mes courses à pieds ou en vélo / poussette »

### Programmation

- Secteur d'activités
- Secteur mixte activités / logements
- Secteur de logements

La Villeneuve de demain est conviviale, apaisée et à hauteur d'enfant

- Equipements d'éducation et de loisirs
- Commerces en RDC

La Villeneuve de demain est verte et résiliente

- Renaturation et ombrages
- Végétations existantes à préserver
- Axes cyclables existants
- Axes modes doux à créer ou apaiser

# SECTEUR DE L'AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## LES PRINCIPES DE COMPOSITION ET DE FORME URBAINE



### RAPPEL PLU / PLUi



- PLUi
- Arrêts de bus
  - Axes cyclables existants
  - Axes cyclables à créer
  - Axes piétons existants
  - Axes piétons / voies partagées à créer
  - Placette / Aire de jeux / Terrain de pétanque
  - Végétation existante des espaces publics
  - Renaturation
  - Arbres existants
  - Arbres plantés
  - Réinvestissement sous forme d'activités économiques
  - Réinvestissement programme mixte
  - Réinvestissement programme de logement
  - Parking aérien
  - BIMBY

## SECTEUR DE L'AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

### LES PRINCIPES DE COMPOSITION ET DE FORME URBAINE

#### EXISTANT



Secteur Intermarché: modes doux peu valorisés  
Stationnement vélo Intermarché à rendre  
opérant: places supplémentaires devant l'entrée,  
places dédiés vélos cargos, livraison à vélo, ...



Absence de connexion d'Intermarché avec  
l'avenue de la Gare et ses arrêts de bus



Faire de la maison des associations un lieu  
attractif

# SECTEUR DE L'AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## LES PRINCIPES DE COMPOSITION ET DE FORME URBAINE

### PROJET



### REFERENCES CENTRALITES EN R+4

#### BIMBY

« Build in my backyard »



Exemple d'une parcelle propice à une densification (grande parcelle : 1665m<sup>2</sup>, RDC actuellement)

## SECTEUR DE L'AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

### LES PRINCIPES DE COMPOSITION ET DE FORME URBAINE

VUE DEPUIS LA RM 185 – Etat actuel



## SECTEUR DE L'AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

### LES PRINCIPES DE COMPOSITION ET DE FORME URBAINE

VUE DEPUIS LA RM 185 – Projet en R+2 et R+3 avec bande de recul végétalisée et parking



Parking aérien à Soissons près de l'abbaye Jacques Ferrier



Parking clinique Beausoleil à Montpellier  
BPA





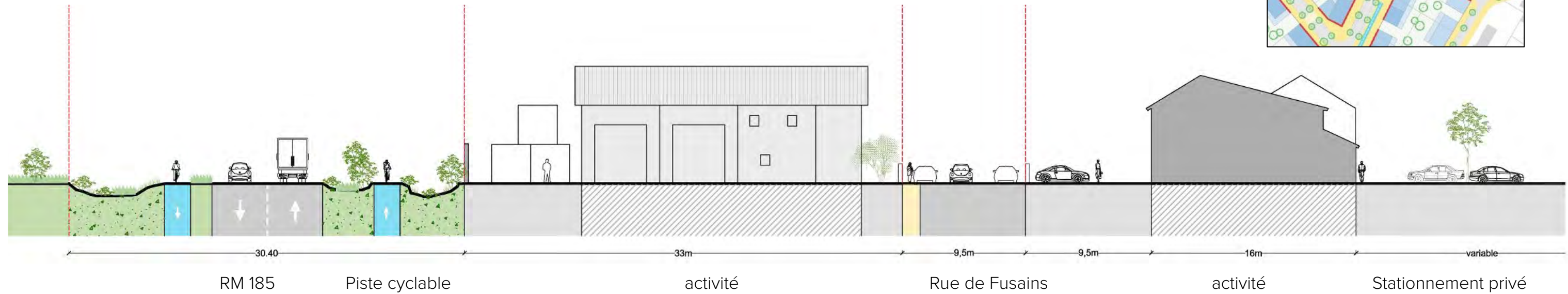
# SECTEUR DE L'AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## LES PRINCIPES DE COMPOSITION ET DE FORME URBAINE

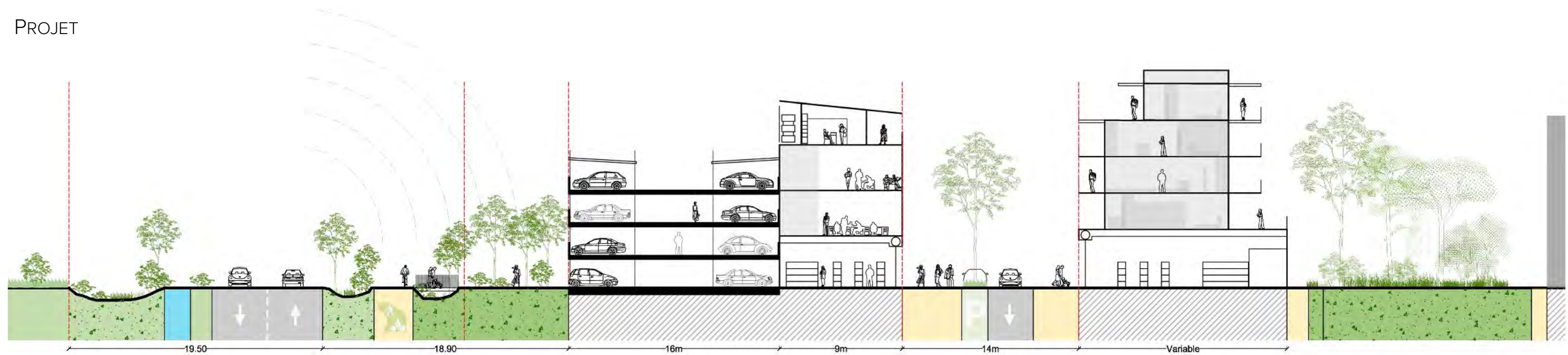


### COUPE RM 185 – NOUVELLE COMPOSITION URBAINE

#### EXISTANT



#### PROJET



RM 185

Réappropriation de la rive de la ville  
déplacement et biodiversité

Foissonner le stationnement  
commerce / activité / logement

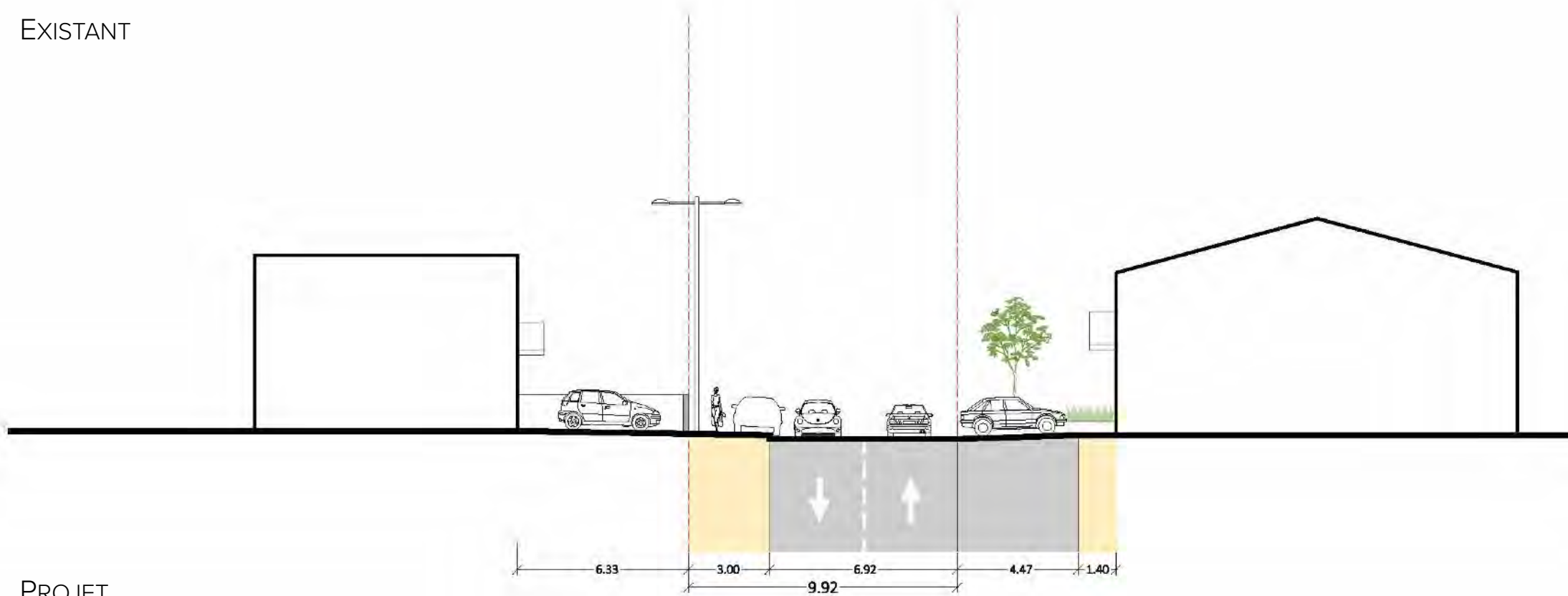
Un espace public  
approprié à tous les  
usages

Commerces / logement  
mixité

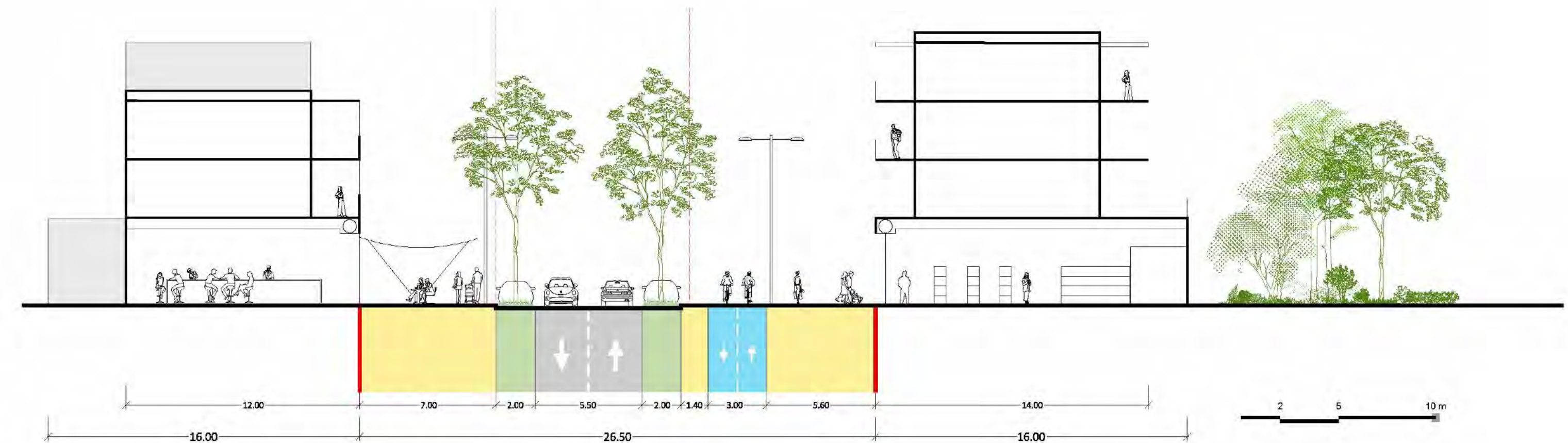
Cœur d'îlot contemplatif,  
rafraichissant et favorable à la  
biodiversité

### COUPE RUE DES PLATANES – CRÉATION D'UNE POLARITÉ COMMERCIALE

EXISTANT



PROJET



# SECTEUR DE L'AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## LES PRINCIPES DE RESTRUCTURATION DES ESPACES PUBLICS



# SECTEUR DE L'AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## LA FAISABILITÉ OPÉRATIONNELLE ET FINANCIÈRE



### PHASAGE

Phase 1: Actions à court terme et premiers réinvestissements

#### Réconciliation urbaine

- Augmenter le stationnement vélo (maison des associations et Intermarché en priorité)
- Connecter arrêts de bus – Intermarché
- Débuter la plantation d'arbres sur le parking
- Réaliser l'aire de jeux
- Réaliser des premières connexions douces avec la piste cyclable de la RM 185
- Mise en sens unique du sud de l'avenue de la gare, suppression du giratoire et réalisation d'une voie cyclable unidirectionnelle

#### Opérationnel

- Requalifier la pointe nord ouest du secteur pour valoriser l'entrée de ville
- Réinvestir la parcelle 0012 avec le départ de l'entreprise et créer une entrée logements ACM
- Réinvestir les parcelles du stationnement caravanes actuel en préservant les arbres

#### Réglementaire

Approbation du PLUi avec une OAP dédiée ou PAPAG

### ESTIMATION DE LA SDP

#### Activités

étages	S. Brute	surfaces en moins	
RDC	1930	0,85	1641
R+1	1090	0,85	927
R+2	1090	0,85	927
R+3	230	0,85	196
<b>TOTAL</b>	<b>4340</b>		<b>3689</b> m <sup>2</sup>

#### Logements

étages	S. Brute	surfaces en moins	
RDC	820	0,68	558
R+1	790	0,68	537
R+2	700	0,68	476
<b>TOTAL</b>	<b>2310</b>		<b>1571</b> m <sup>2</sup>

Potentiel de 25 logements

Besoin en stationnement : géré sur la parcelle

# SECTEUR DE L'AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## LA FAISABILITÉ OPÉRATIONNELLE ET FINANCIÈRE



### PHASAGE

- Phase 2: Poursuite du réinvestissement
- Réinvestissement de parcelles d'activités le long de la RM + nouvelle connexion avec la piste cyclable et aménagement de l'espace public
  - Réinvestissement des parcelles 112 à 116
  - Réinvestissement des deux parcelles d'entrées du secteur (garage Renault)
  - Mise en sens unique du chemin de la Mosson

### ESTIMATION DE LA SDP

Activités			
étages	S. Brute	surfaces en moins	
RDC	2465	0,85	2095
<b>TOTAL</b>	<b>2465</b>		<b>2095</b> m <sup>2</sup>

Logements			
étages	S. Brute	surfaces en moins	
R+1	2090	0,68	1421
R+2	1745	0,68	1187
R+3	1500	0,68	1020
R+4	400	0,68	272
<b>TOTAL</b>	<b>5735</b>		<b>3900</b> m <sup>2</sup>

Potentiel de 63 logements

Stationnement géré en parking aérien  
(environ 160 places)

# SECTEUR DE L'AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

## LA FAISABILITÉ OPÉRATIONNELLE ET FINANCIÈRE



### PHASAGE

#### Phase 3: Le secteur à terme

- Réinvestissement des parcelles de la gendarmerie et connexion avec le pavillonnaire
- Réinvestissement des dernières parcelles d'activités entre la rue des Troènes et la rue des Platanes avec affirmation d'une centralité commerciale
- Aboutissement des aménagements de l'espace public, avec une place importante pour les modes doux
- Eventuellement, réinvestissement des parcelles de la rue des Ibis

### ESTIMATION DE LA SDP

Activités			
étages	S. Brute	surfaces en moins	
RDC	4655	0,85	3957
<b>TOTAL</b>	<b>4655</b>		<b>3957</b> m <sup>2</sup>

Logements			
étages	S. Brute	surfaces en moins	
R+1	3145	0,68	2139
R+2	3145	0,68	2139
R+3	2850	0,68	1938
R+4	507	0,68	345
<b>TOTAL</b>	<b>9647</b>		<b>6560</b> m <sup>2</sup>

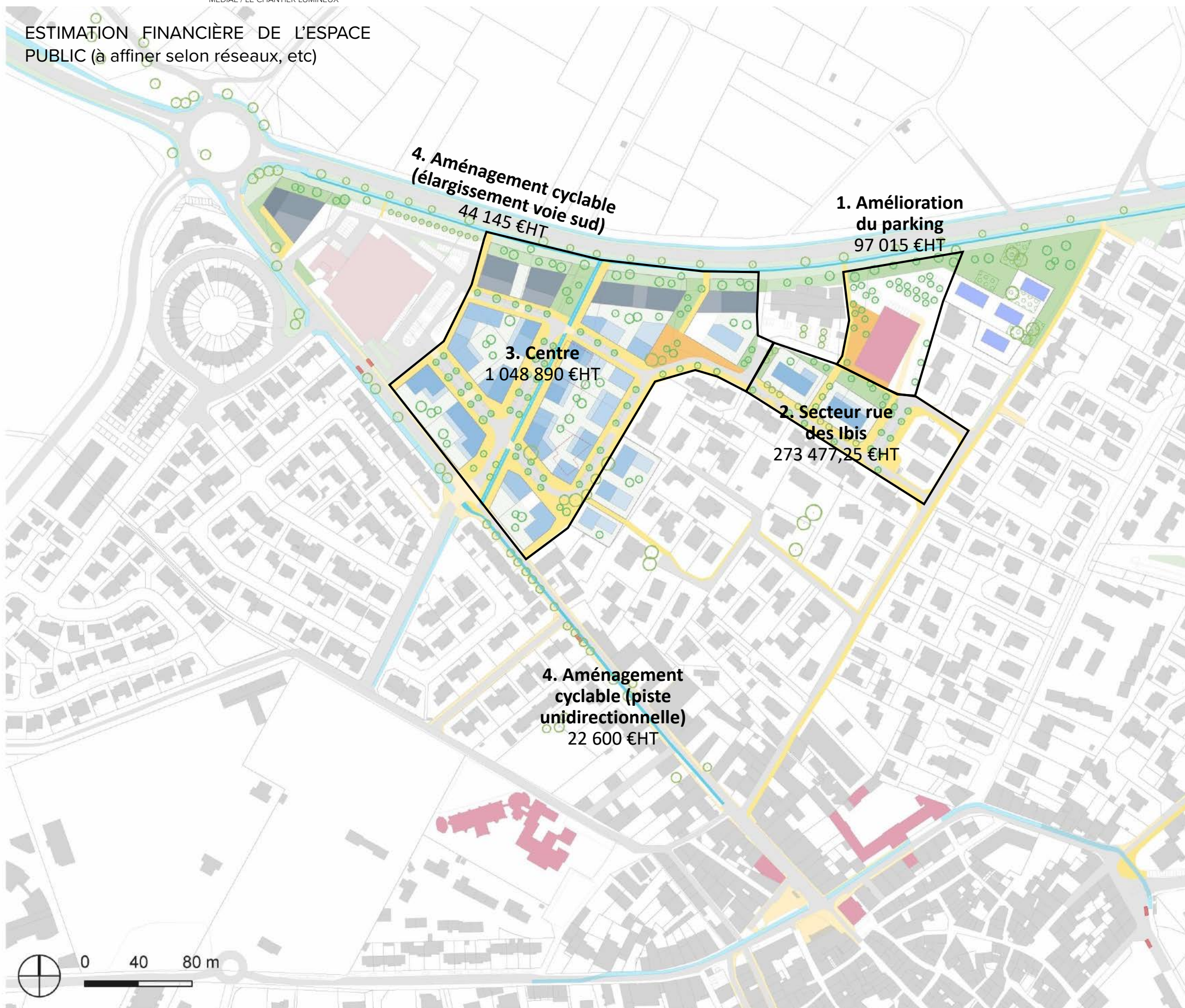
Potentiel de 105 logements

Stationnement géré en parking aérien  
(environ 160 places)

# SECTEUR DE L'AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

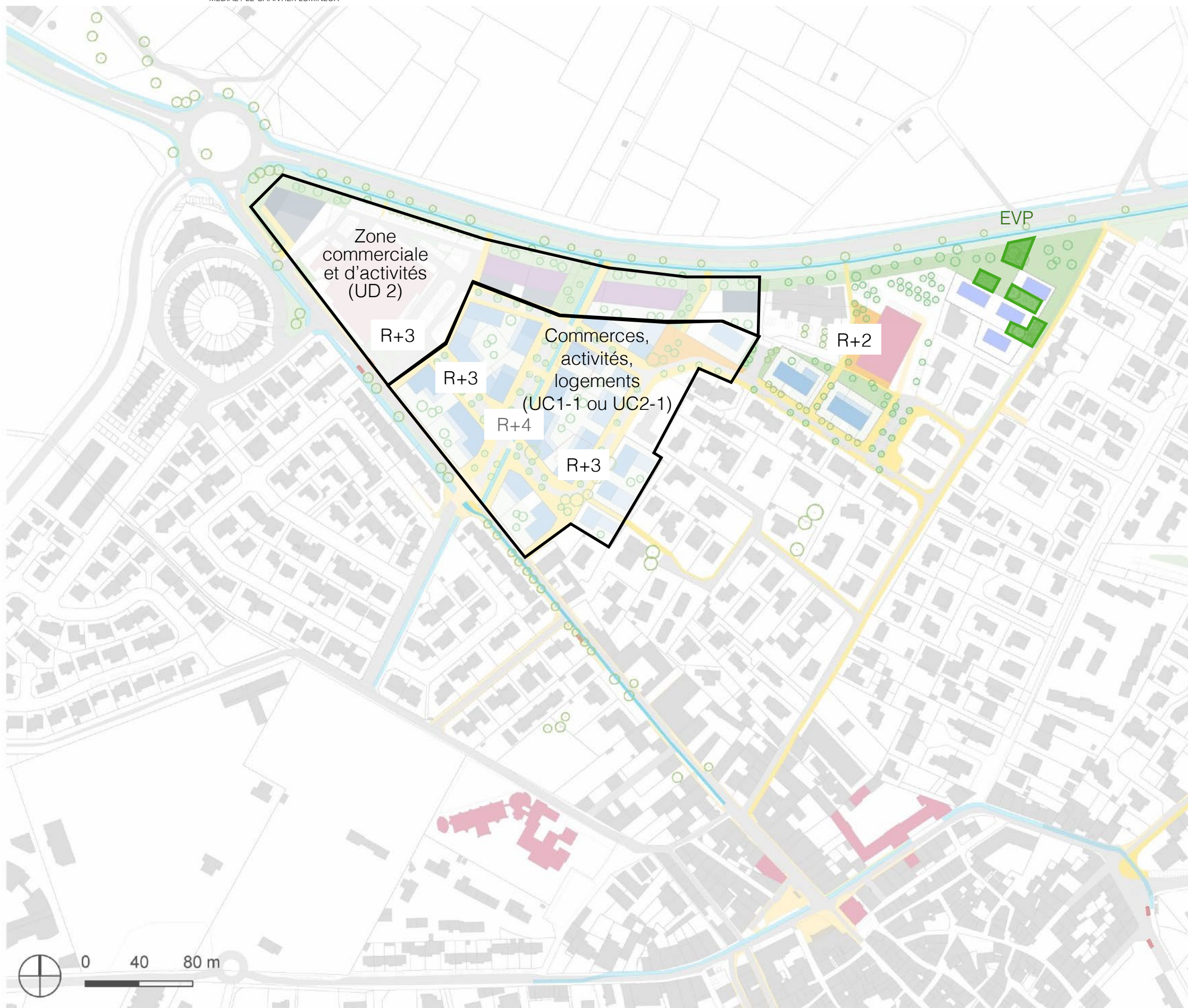
## LA FAISABILITÉ OPÉRATIONNELLE ET FINANCIÈRE

ESTIMATION FINANCIÈRE DE L'ESPACE  
PUBLIC (à affiner selon réseaux, etc)

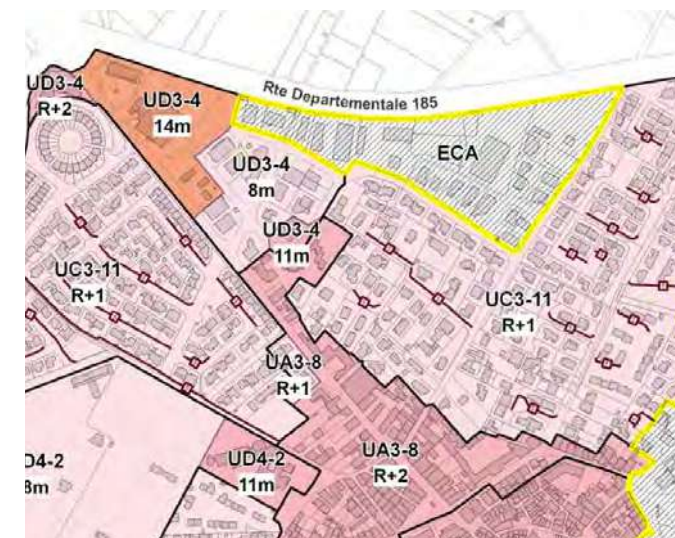


## SECTEUR DE L'AVENUE DE LA GARE / CONDAMINES

LA FAISABILITÉ OPÉRATIONNELLE ET FINANCIÈRE



### PLUI ACTUEL



### PLUI – PROPOSITIONS

Secteur entrée de ville

- Commerces et activités (UD 2)
- R+3
- Espace perméable minimum: 25%

Centralité

- Programme mixte commerces, activités, logements
- R+4 ponctuel
- Espace perméable: 50%





#### L'existant :

- Chemin très fortement minéralisé
- Des espaces pour les piétons non normalisés (accessibilité PMR, absence de passages piétons ou marquage, trottoir au nord (à gauche sur la photo) trop étroit) et de ce fait peu sécurisant
- Absence d'ombre



#### Les améliorations envisageables :

- environ 20% de la surface dés-imperméabilisée
- Un tamponnement des eaux pluviales en surface et une gestion alternative de 100% des eaux courantes
- Remise au norme des marquages
- Des revêtement de chaussée clairs pour limiter la température des sols en été et donner aux espaces un caractère plus piéton



#### L'existant :

- Une voirie avec de faibles accotements enherbés
- Largeur 5,5m à 6m, profil exclusivement routier
- Végétation cantonnée aux marges



#### Projet envisageable à long terme.

**À court terme :** identifier en premier lieu l'accès à sécuriser pour l'accès à la gare, le chemin Peyreficade ou la route de la Gare. L'aménagement d'un chaussidou sur l'une de ces voies permettrait de ralentir la voiture et de sécuriser les modes actifs par un aménagement simple

#### Les améliorations envisageables :

- Un élargissement des espaces plantés pour un confortement de la végétation
- Un tamponnement des eaux pluviales en surface et une gestion alternative de 100% des eaux courantes
- Le double sens et la circulation cycles sont gérés par un chaussidou qui se prolonge jusqu'à la gare
- Des revêtements de chaussée clairs pour limiter la température des sols en été et donner aux espaces un caractère plus piéton

# 03.3 / Secteur centre : espaces publics et îlot du Presbytère

## SECTEUR CENTRE

UN AXE HISTORIQUE DES ESPACES PUBLICS EMBLÉMATIQUES APAISÉS



## SECTEUR CENTRE

LA GRAND'RUE ET LE CHAPELET DE PLACES DU MARCHÉ ET DE L'ÉGLISE














## SECTEUR CENTRE

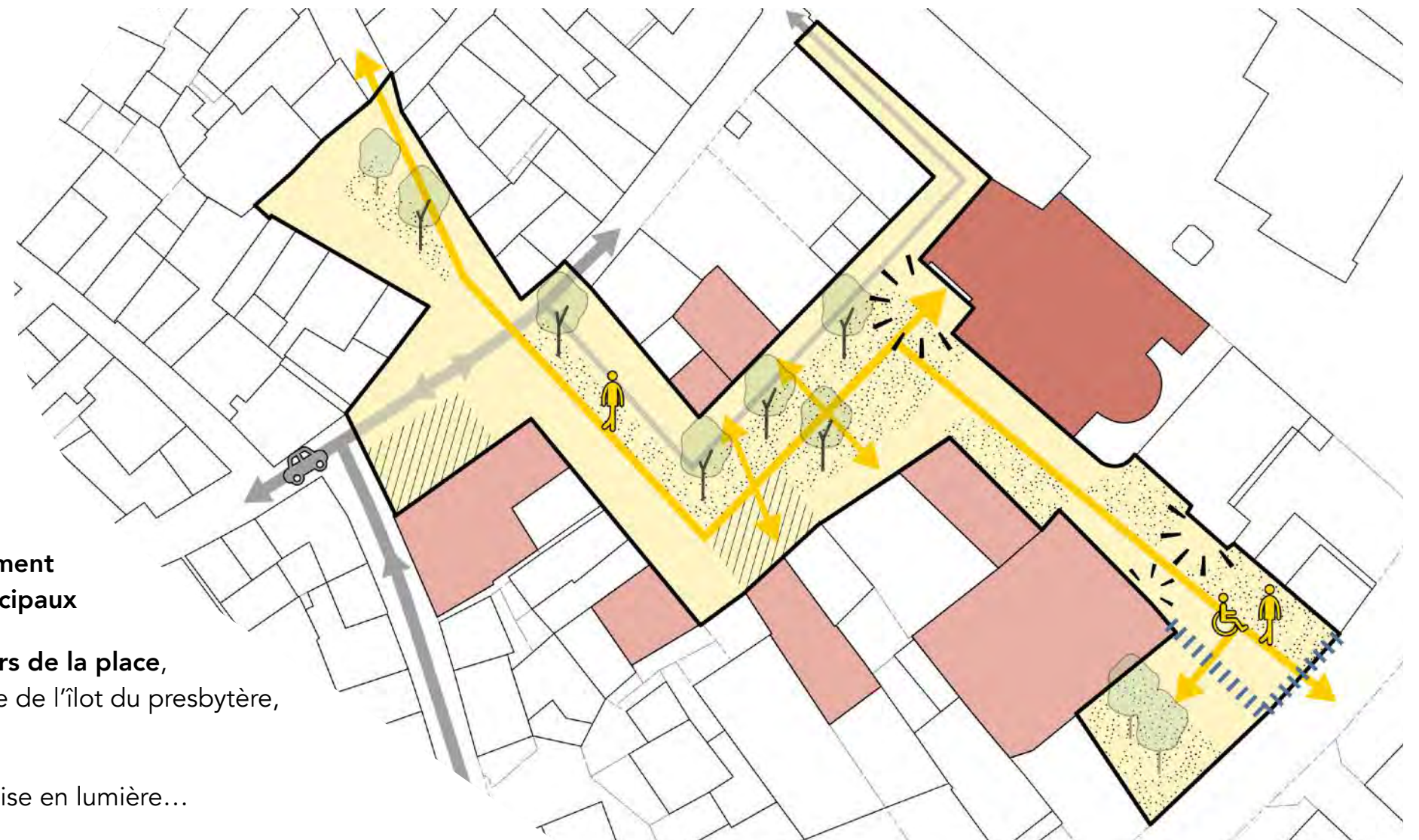
### LES PLACES DU MARCHÉ ET DE L'ÉGLISE : LES INVARIANTS

- **Redonner majoritairement la place aux piétons**, limiter la circulation des véhicules à la frange de la place (excepté les accès pour les riverains), **conservation d'une dizaine de place minute**
- **Cheminement facilités par une place toute à niveau et un sol adapté à la marche**
- **Perméabilité et renaturation, 20% minimum de la place, ombrage 30% de canopée minimum**
- Terrasses plus généreuses (terrasse actuelle du petit troc 45m<sup>2</sup> et bar tabac 45m<sup>2</sup>)
- **Mise en valeur l'entrée de l'église, la trace des anciens remparts** notamment par un traitement qualitatif au sol, une mise en lumière..
- **Guider les cheminements à travers le chapelet de places, notamment vers le boulevard du Chapitre et le site des anciens ateliers municipaux**
- **Faciliter l'accès et les connexions entre les futurs pôles attracteurs de la place**, les halles gourmandes, les commerces implantés en rez-de-chaussée de l'îlot du presbytère, l'Église...
- **Augmenter les aménités de la place** : banc, stationnement vélo, mise en lumière...
- **Connexion vers le boulevard du Chapitre à mettre en scène grâce à un élargissement de l'escalier**
- **Palette de matériaux simple en cohérence avec le caractère villageois de la place et en harmonie avec les aménagements de la Place des Héros et de la Grand' Rue**

#### À étudier

- **Implantation des 50 forains du marché dominical**
- **Connexion PMR vers le boulevard du Chapitre et le site des anciens atelier**
- **Intégration et ouverture du square Berthès** comme un prolongement de la place de l'Église

	Équipement		Espace modulable pour l'implantation du marché et de terrasses
	Commerces et services		Espaces majoritairement perméables
	Voirie sens unique		Patrimoine à mettre en valeur
	Cheminements piétons à favoriser		Arbre à planter
	Dénivelé à franchir (1,5m)		Arbre à conserver
	Une grande place traversée		



# SECTEUR CENTRE

## LES PLACES DU MARCHÉ ET DE L'ÉGLISE

Surface d'espace public à aménager :  
**3230 m<sup>2</sup>**

**Avant :** un parking



**Projet :** une place animée qui relie



- Services
- Commerces
- Équipements
- Stationnement minute

Une nouvelle offre de logements réhabilités et de commerces  
Redonner la place aux piétons et guider les cheminements vers la Grand'Rue et le site des anciens ateliers municipaux,  
Cheminements facilités par une place à niveau et un sol facile  
Perméabilité et renaturation, 20% minimum de la place, ombrage 30% de canopée minimum  
Terrasses plus généreuses  
Mise en valeur l'entrée de l'église, des anciens remparts et du caractère villageois de la place

### FONCTIONNEMENT ET PLANTATIONS



## SECTEUR CENTRE

### LES PLACES DU MARCHÉ ET DE L'ÉGLISE

Surface d'espace public à aménager :  
**3230 m<sup>2</sup>**

**Avant :** un parking



**Projet :** une place animée qui relie



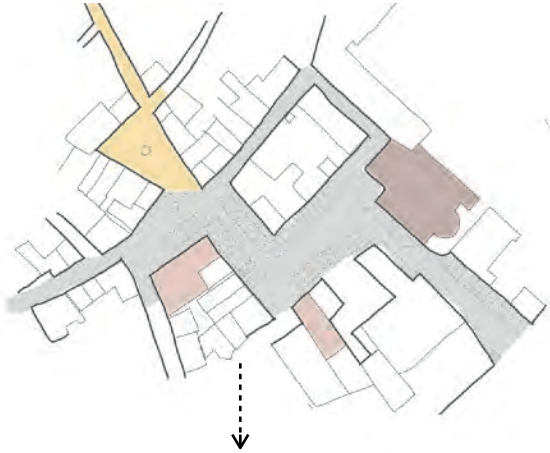
- Services
- Commerces
- Équipements
- Stationnement minute

#### MATÉRIALITÉS





**Avant :** un parking



**Projet :** une place animée qui relie



- Services
- Commerces
- Équipements
- Stationnement minute

## SECTEUR CENTRE


LES PLACES DU MARCHÉ ET DE L'ÉGLISE : AMBIANCES RECHERCHÉES

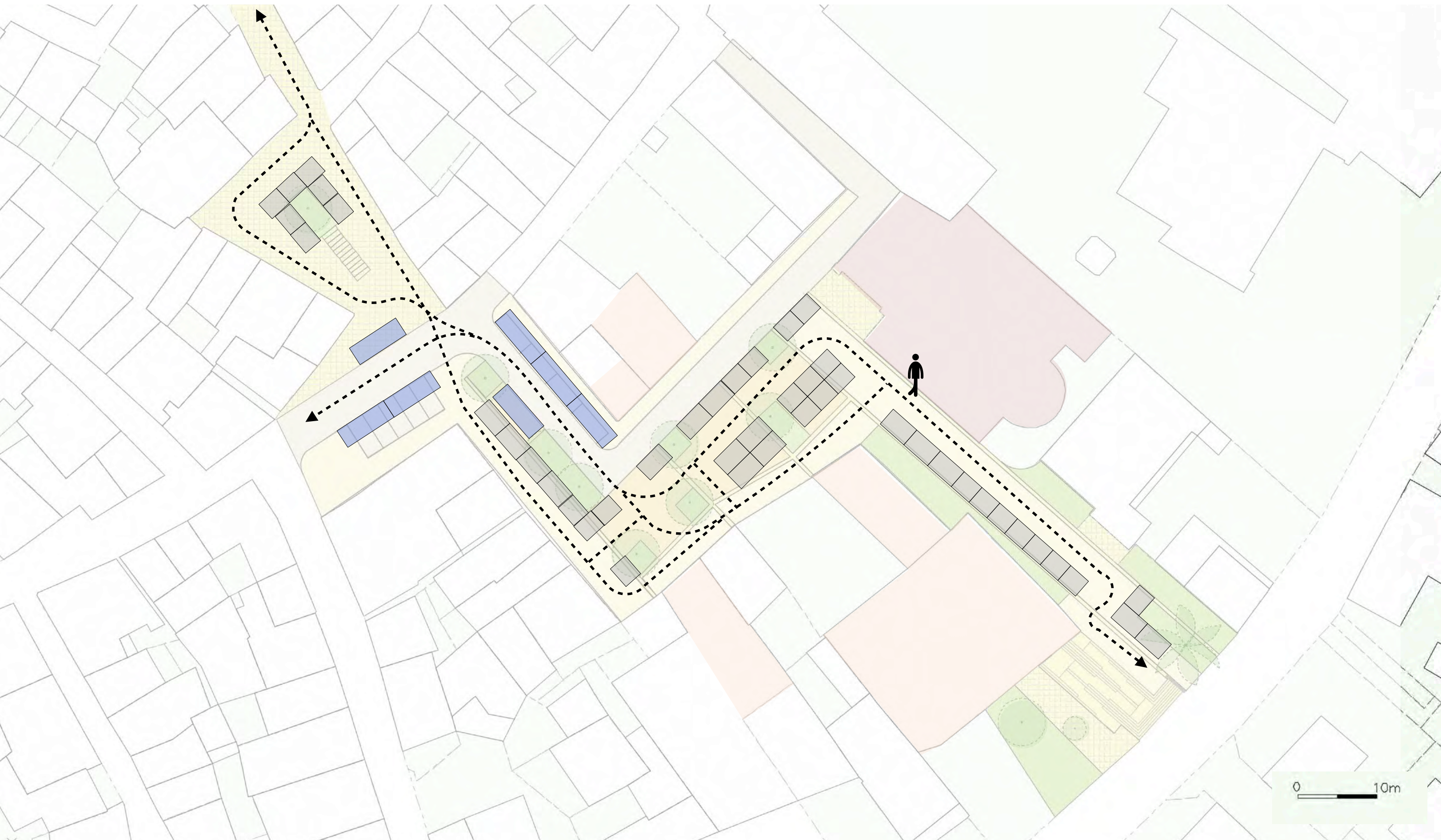


## SECTEUR CENTRE

PLACE DE L'ÉGLISE, HYPOTHÈSE D'IMPLANTATION DU MARCHÉ DOMINICAL

 7 food trucks (7 m de long)

 46 emplacements de type stands (3, 4 mètres)



0 10m

# SECTEUR CENTRE

## L'ÎLOT DU PRESBYTÈRE - EXISTANT



**RDC**

**Maison A (parcelle 91)**

RDC	46 m <sup>2</sup>
R+1	46 m <sup>2</sup>
	<b>92 m<sup>2</sup></b>

**Maison B (parcelle 92)**

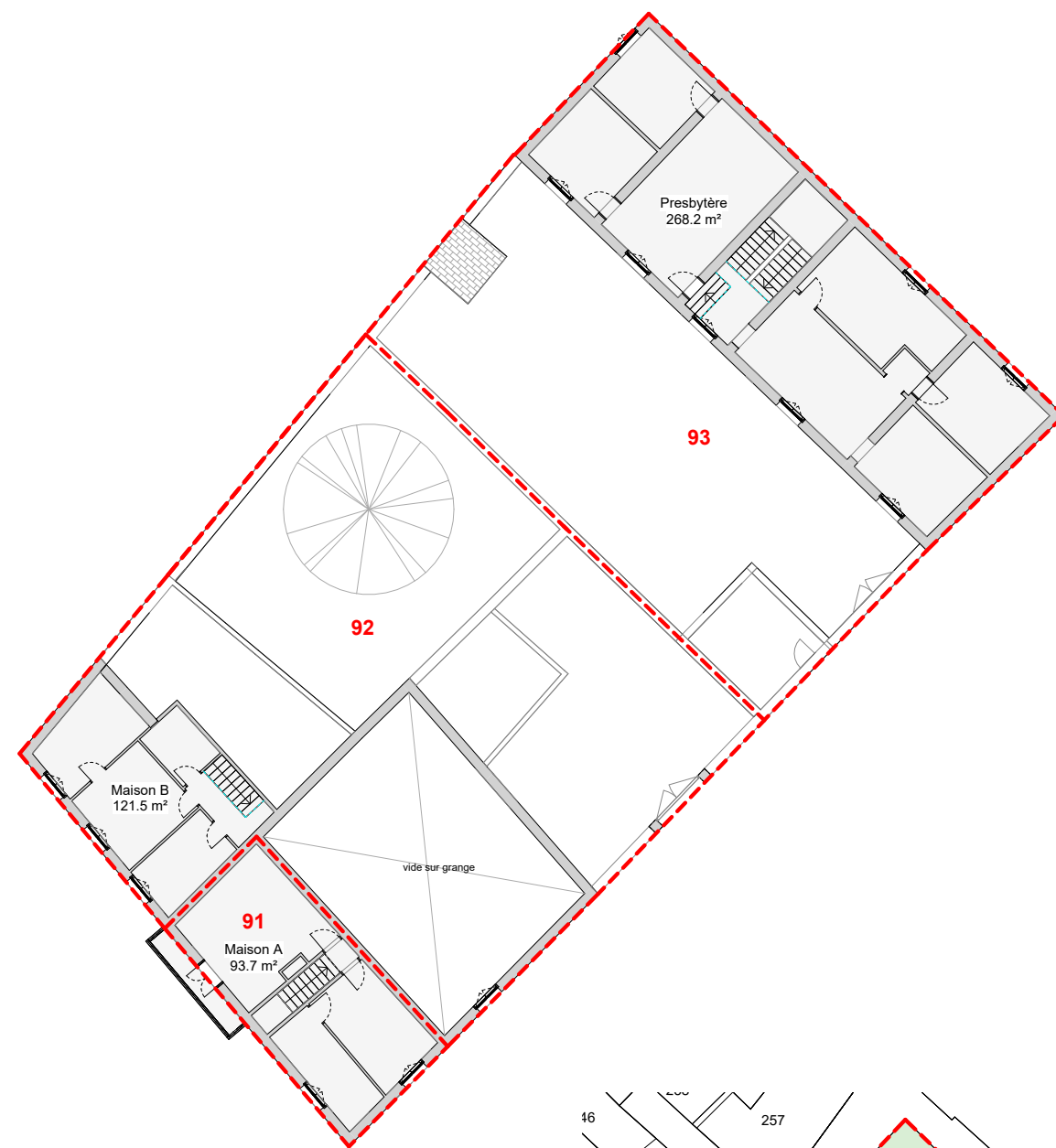
RDC	78 m <sup>2</sup>
R+1	44 m <sup>2</sup>
	<b>122 m<sup>2</sup></b>

Grange	85 m <sup>2</sup>
Jardin	116 m <sup>2</sup>
Jardin (ruine)	92 m <sup>2</sup>

**Presbytère (parcelle 93)**

RDC (dont caves)	135 m <sup>2</sup>
R+1	135 m <sup>2</sup>
	<b>270 m<sup>2</sup></b>

Jardin	173 m <sup>2</sup>
Abris + local	18 m <sup>2</sup>



**R+1**

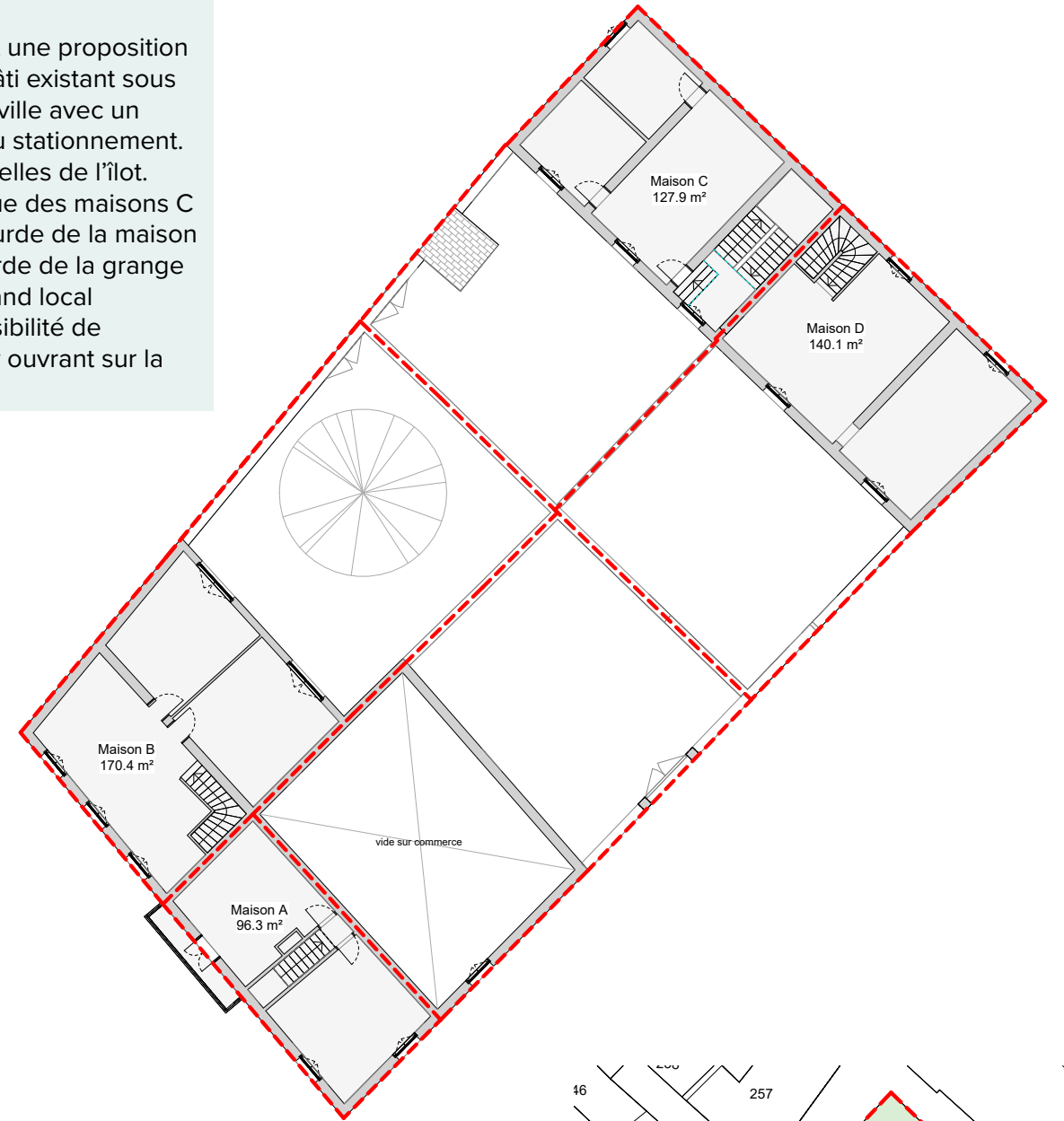
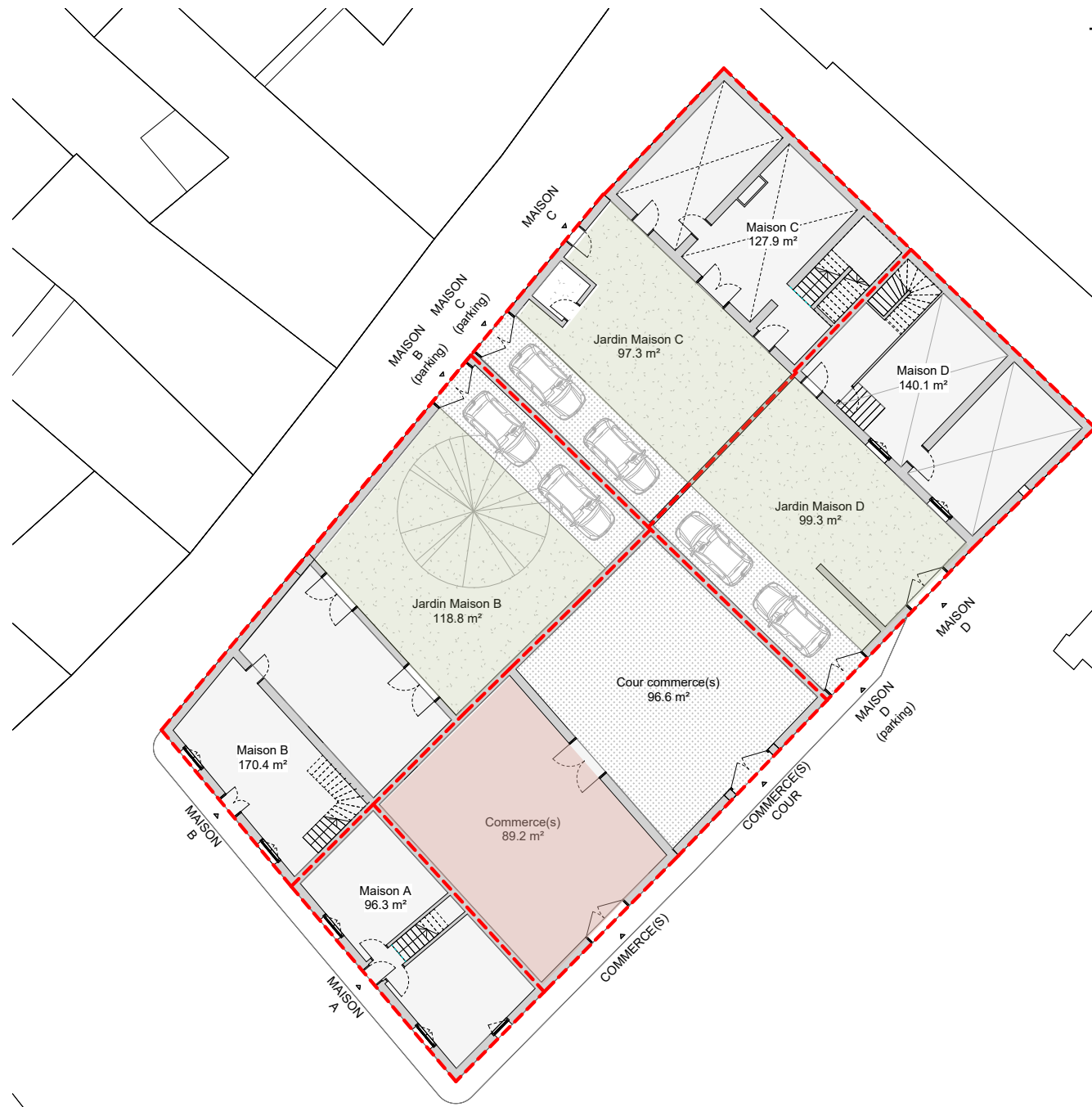


# SECTEUR CENTRE

## L'ÎLOT DU PRESBYTÈRE - SCÉNARIO 1 : 4 MAISONS DE VILLE ET UN COMMERCE

### Maisons de ville et commerces

Scénario développant une proposition de réhabilitation du bâti existant sous forme de maisons de ville avec un espace extérieur et du stationnement. Découpage en 5 parcelles de l'îlot. Réhabilitation classique des maisons C et D. Réhabilitation lourde de la maison B. Restructuration lourde de la grange pour création d'un grand local commercial avec possibilité de mezzanine + une cour ouvrant sur la place.



### RDC

#### Maison A

RDC	48 m <sup>2</sup>
R+1	48 m <sup>2</sup>
	<b>96 m<sup>2</sup></b>

#### Maison B

RDC	85 m <sup>2</sup>
R+1	85 m <sup>2</sup>
	<b>170 m<sup>2</sup></b>
Jardin	118 m <sup>2</sup>
Parking	2

#### Maison C

RDC	63 m <sup>2</sup>
R+1	65 m <sup>2</sup>
	<b>128 m<sup>2</sup></b>
Jardin	97 m <sup>2</sup>
Parking	2

#### Maison D

RDC	66 m <sup>2</sup>
R+1	74 m <sup>2</sup>
	<b>140 m<sup>2</sup></b>
Jardin	99 m <sup>2</sup>
Parking	2

### R+1

#### Commerce

RDC	<b>89 m<sup>2</sup></b>
Cour	97 m <sup>2</sup>
Parking	3 max

Estimation coût réhabilitation lourde :

**96 000 euros HT**

Surface de plancher : **96 m<sup>2</sup>**

Estimation coût restructuration lourde :

**170 000 euros HT**

Surface de plancher : **170 m<sup>2</sup>**

Estimation coût réhabilitation lourde :

**128 000 euros HT**

Surface de plancher : **128 m<sup>2</sup>**

Estimation coût réhabilitation lourde :

**140 000 euros HT**

Surface de plancher : **187 m<sup>2</sup>**

Estimation coût construction neuve :

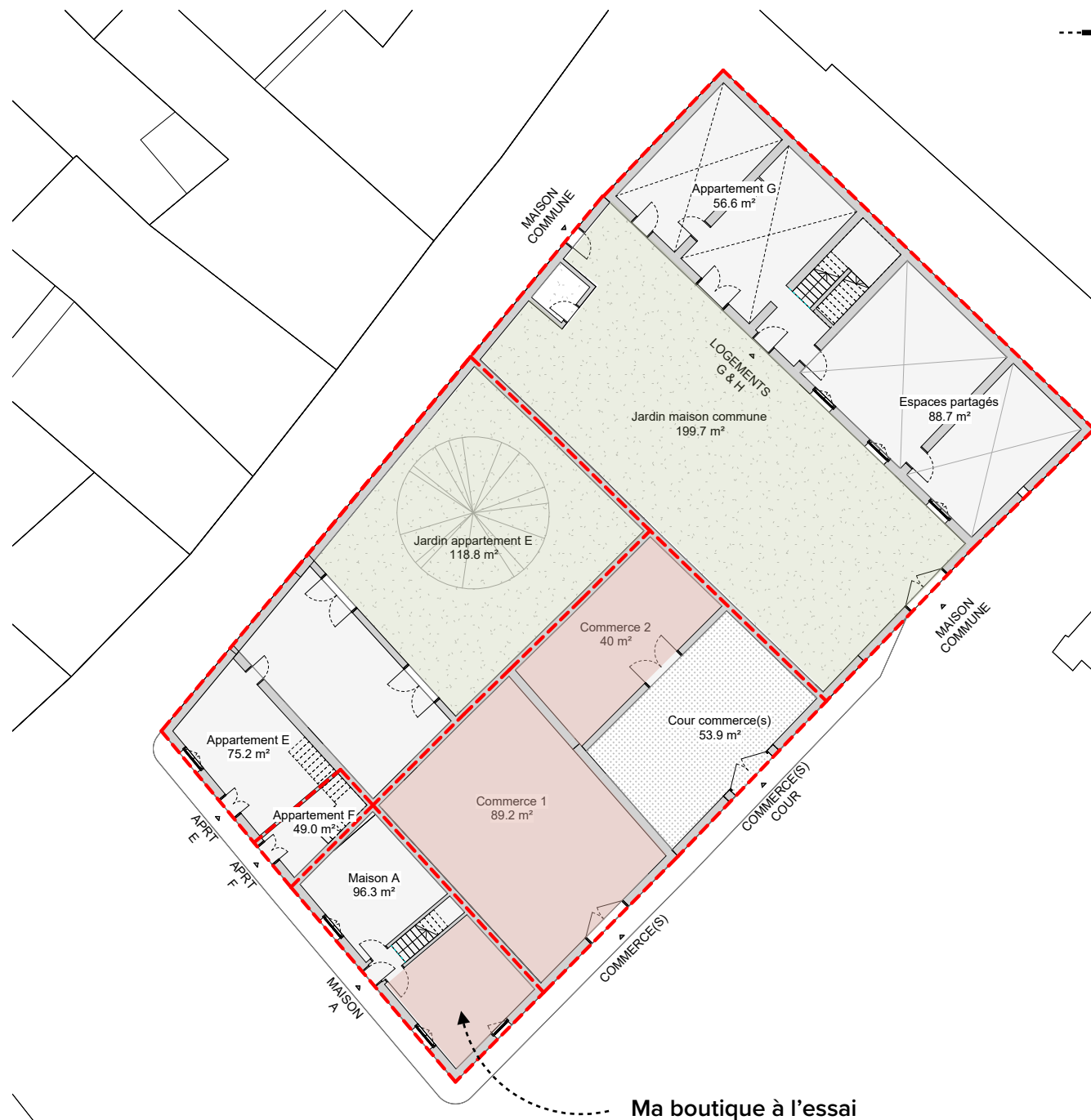
**160 000 euros HT**

Surface de plancher : **89 m<sup>2</sup>**



# SECTEUR CENTRE

## L'ÎLOT DU PRESBYTÈRE - SCÉNARIO 2 : 6 APPARTEMENTS ET 3 COMMERCES



### RDC

#### Maison A

RDC 48 dont  
20 m² de commerce  
R+1 (appart) 48 m²  
**96 m²**

#### Appartement E

RDC **75 m²**  
Jardin 119 m²

#### Appartement F

RDC 10 m²  
R+1 39 m²  
**49 m²**  
Terrasse 46 m²

#### Maison Commune

Appartement G 57 m²  
Appartement H 56 m²  
Appartement I 74 m²  
Espaces partagés 89 m²  
**276 m²**  
Jardin 199 m²

#### Commerces

RDC **89 m²**  
Rez de cour **40 m²**  
Cour 57 m²

Estimation coût réhabilitation  
lourde :

**96 000 euros HT**

Surface de plancher : **96 m²**

Estimation coût restructuration  
lourde :

**105 000 euros HT**

Surface de plancher : **75 m²**

Estimation coût construction  
neuve :

**88 000 euros HT**

Surface de plancher : **49 m²**

Estimation coût réhabilitation  
lourde :

**187 000 euros HT**

Surface de plancher : **187 m²**

Estimation coût construction  
neuve :

**232 000 euros HT**

Surface de plancher : **129 m²**

### 6 Appartements et 3 commerces

Scénario développant une proposition de restructuration plus lourde du bâti existant sous forme d'appartements avec espaces communs partagés.

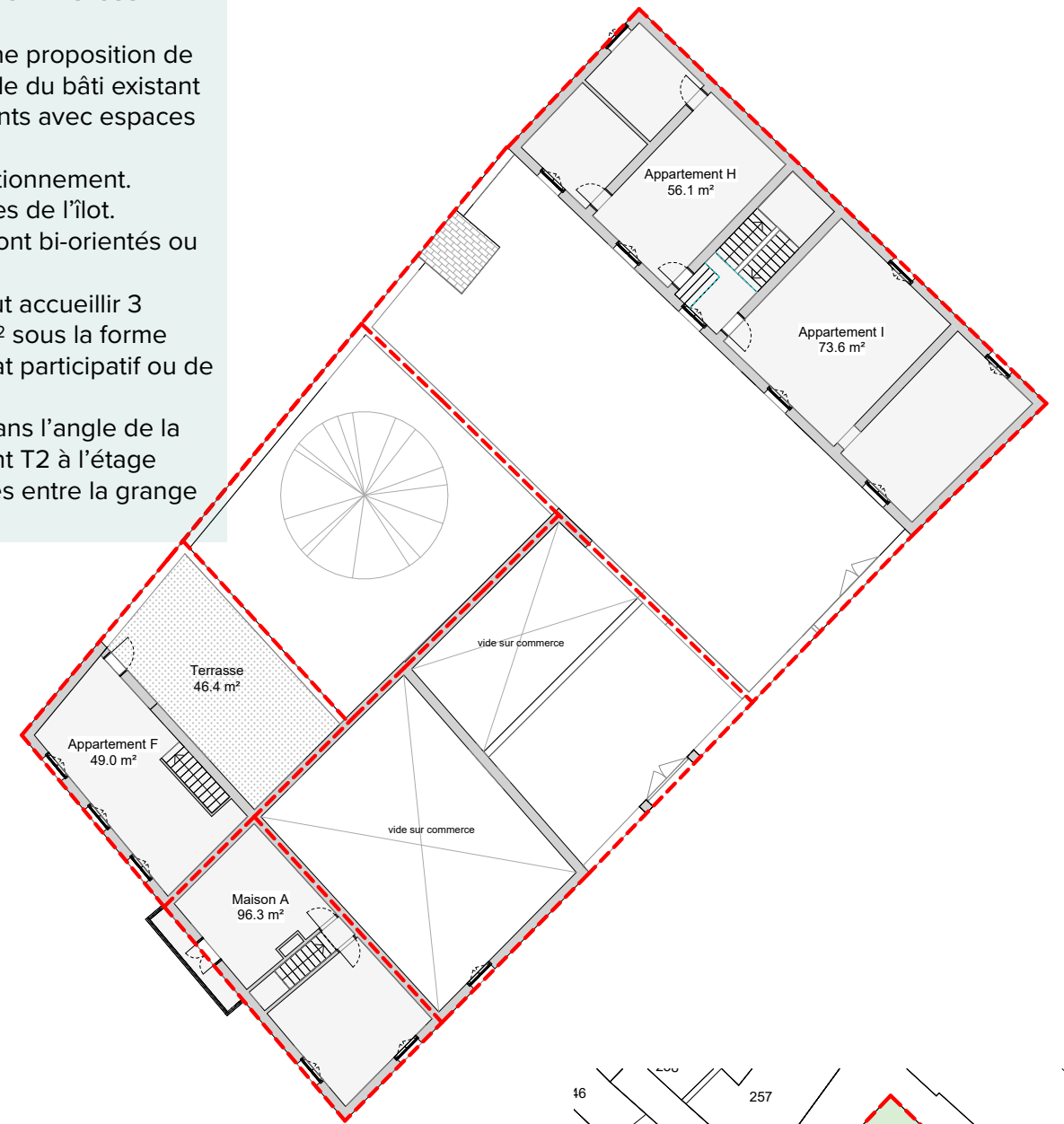
Gestion déportée du stationnement.

Découpage en 4 parcelles de l'îlot.

Tous les appartements sont bi-orientés ou traversants.

La maison commune peut accueillir 3 logements de 56 à 74 m² sous la forme d'un programme d'habitat participatif ou de LLS.

Une boutique à l'essai dans l'angle de la maison 1 et 1 appartement T2 à l'étage 2 commerces développés entre la grange et la cour



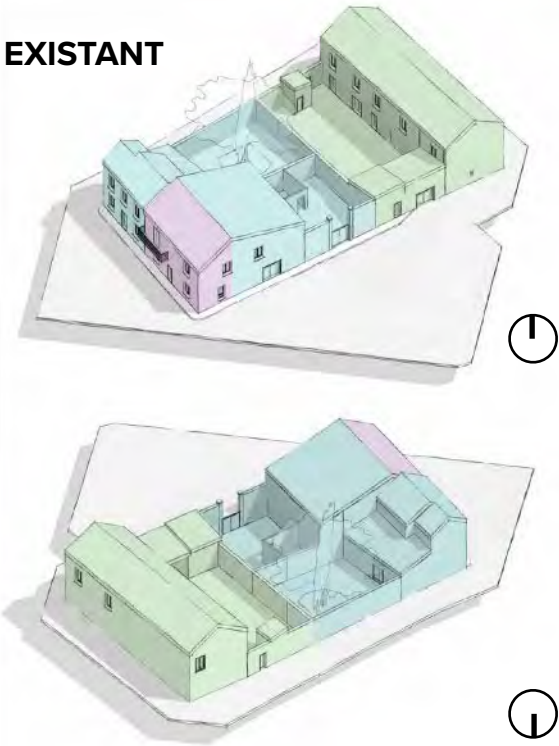
### R+1



# SECTEUR CENTRE

## L'ÎLOT DU PRESBYTÈRE - SYNTHÈSE DES SCÉNARIOS

EXISTANT



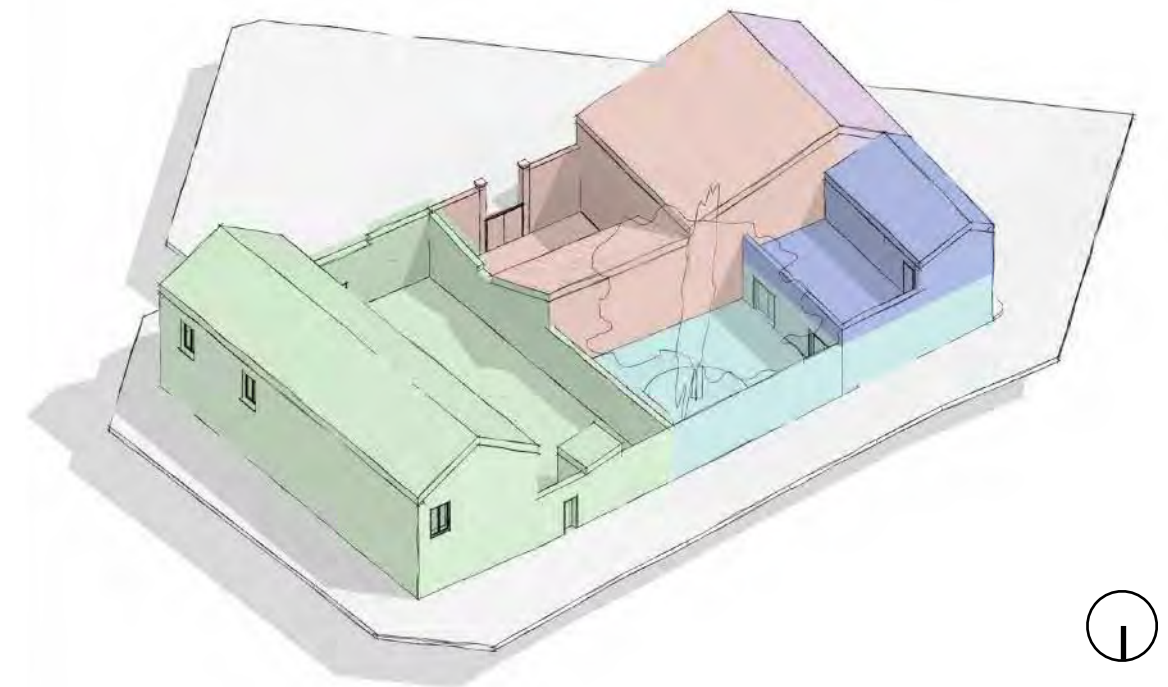
SCÉNARIO 1



SCÉNARIO 2



- Maison A
- Maison B
- Presbytère



- Maison A
- Maison B
- Commerce(s)
- Maison C
- Maison D

- Maison A
- Appartement E
- Appartement F
- Commerce(s)
- Maison commune (appartements G, H et I)

## SECTEUR CENTRE

### LA GRAND'RUE

Surface d'espace public à aménager :  
**1140 m<sup>2</sup>**

Hors surface Place du marché (optionnel)  
et rues adjacentes

Estimation des coûts des aménagements  
de surface : **215 000 € HT**

Estimation sommaire  
hors réseaux humides et secs  
Hors coûts MOE



Micro-fosse avec grimpante



Fosse avec grimpante et couvre-sol



Jasmin blanc



Rosier grimpant



Passiflore



Plumbago du Cap

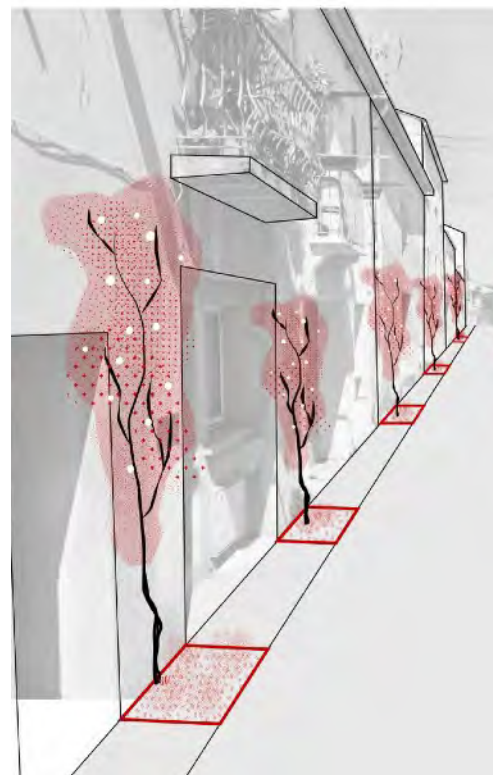


Jasmin d'hiver



Bougainvillier

Végétalisation thématique des rues  
adjacentes



#### Invitation à entrer en coeur de ville

L'aménagement de la Grand' Rue à partir  
d'un matériaux noble comme le pavé  
pierre doit s'accompagner d'une triple  
stratégie :

- Accompagnement / soutien à la  
requalification des façades et des  
devantures
- Réactivation de quelques locaux en  
rez-de-chaussée vacants pour  
retrouver un parcours marchand  
jusqu'à la place de l'église
- Amplification de la végétalisation de la  
Grand'Rue et des rues adjacentes par  
une alternance de micro végétalisation  
et de fosses de plantation en pied de  
façade. Stratégie avec les grimpantes  
aux inflorescences thématiques pour  
donner une couleur aux rues de  
Villeneuve et créer un maillage végétal  
dans le coeur de ville



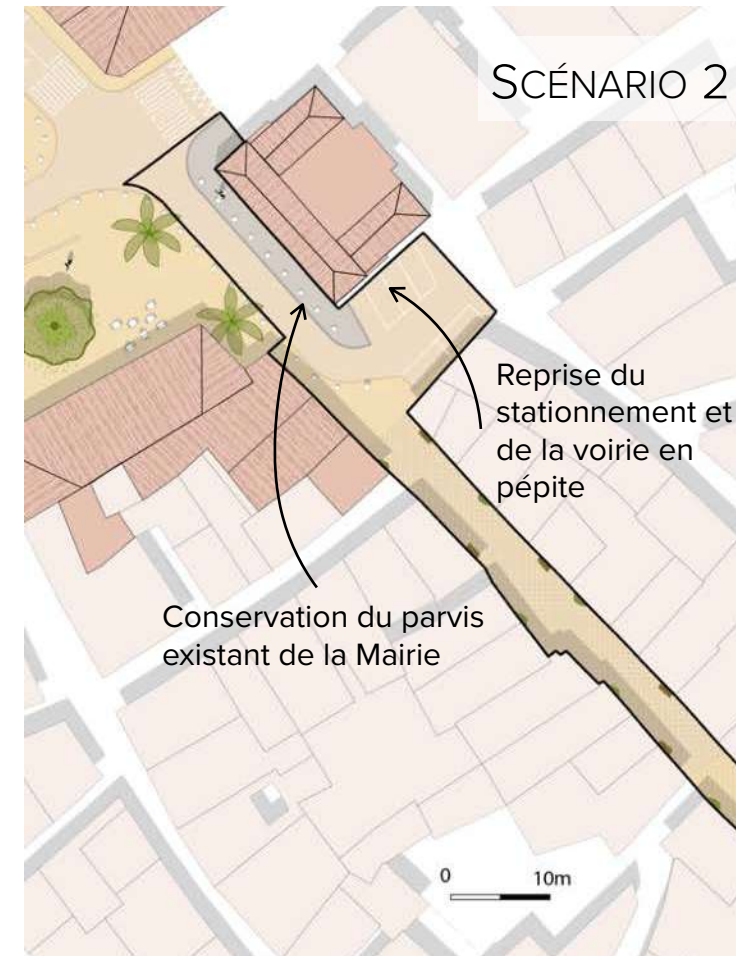
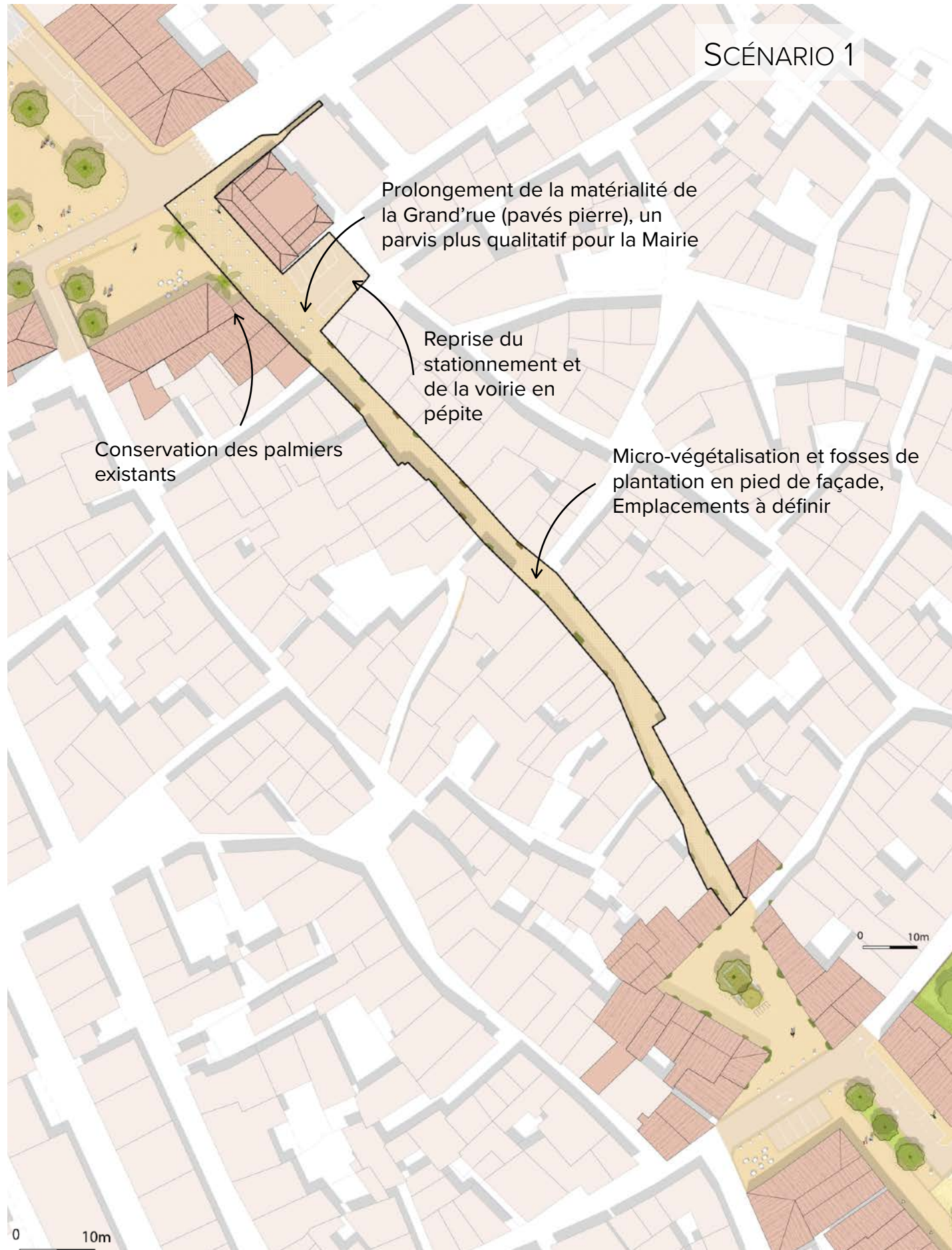
## SECTEUR CENTRE

### LA GRAND'RUE

Surface d'espace public à aménager :  
**1140m<sup>2</sup> (scénario 2 1112m<sup>2</sup>)**

Estimation des coûts des aménagements  
de surface : **215 000 € HT**

Estimation sommaire  
hors réseaux humides et secs  
Hors coûts MOE





## SECTEUR CENTRE

### LA PLACE DES HÉROS : LES INVARIANTS

- **Élargissement et unification de la place des Héros**
- **Faciliter les traversées piétonnes** entre le parvis de la mairie et la place, et les traversées de l'avenue de Mireval, tout à niveau
- **Mise en sens unique du sud l'avenue de la Gare** et changement de sens de circulation du Boulevard des Écoles pour permettre la requalification de la Place des Héros
- **Suppression de la voie de circulation** le long du centre médical et du pôle famille et **agrandissement de la place**
- **Piste cyclable bi-directionnelle en site propre sur l'avenue de Mireval**
- **Piste cyclable uni-directionnelle ou double sens cyclable sur l'avenue de la gare** (largeur trop étroite pour une bi-directionnelle et la conservation d'un rang de stationnement)
- Simplifier les aménagements et **désimperpermabiliser la place, 10% minimum** de la place
- Retrouver **un alignement d'arbre sur Mireval** et **planter le parvis de la brasserie**
- **Conservation des platanes existants et agrandissement de leurs fosses**
- **Amélioration de l'espace public à l'avant de la boulangerie et de l'espace jeunesse en continuité de la place**
- **Voie d'accès à aménager pour les résidents de la rue de la Cité**
- **Passage de l'ensemble du stationnement conservé en stationnement minute** pour augmenter la rotation
- Conservation d'une trentaine de place sur l'ensemble la surface à réaménager



Surface d'espace public à aménager : 4164 m<sup>2</sup>

Équipement

Commerces et services

Une grande place traversée

Espace modulable pour l'implantation du marché et de terrasses

Espace majoritairement perméable

Voirie sens unique

Piste cyclable uni-directionnelle

Piste cyclable bi-directionnelle

Chemins piétons à favoriser

Patrimoine à mettre en valeur

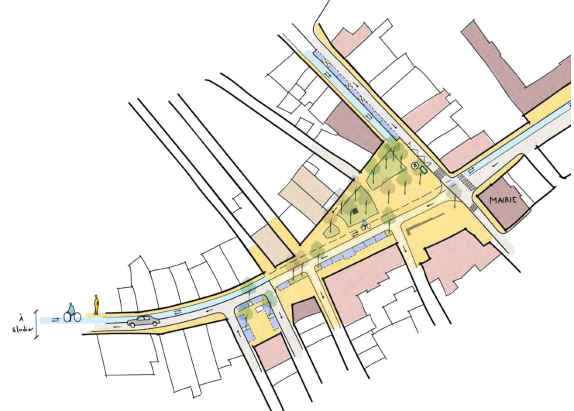
Arbre à planter

Arbre à conserver

**Avant :** deux placettes circulées



**Projet :** une place urbaine qui unifie



- Services
- Commerces
- Équipements
- Stationnement minute

- Élargissement et unification de la place des Héros
- Traversées piétonnes facilitées
- Mise en sens unique de l'avenue de la Gare et changement de sens de circulation du Boulevard des Écoles
- Suppression d'une voie de circulation au nord de la place
- Piste cyclable bi-directionnelle sur l'avenue de Mireval et unidirectionnelle Av. de la Gare
- Simplification des aménagements et désimperméabilisation
- Mise en stationnement minute

## SECTEUR CENTRE

### LA PLACE DES HÉROS : LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

#### FONCTIONNEMENT ET PLANTATIONS

Surface d'espace public à aménager :  
**4240 m<sup>2</sup>**

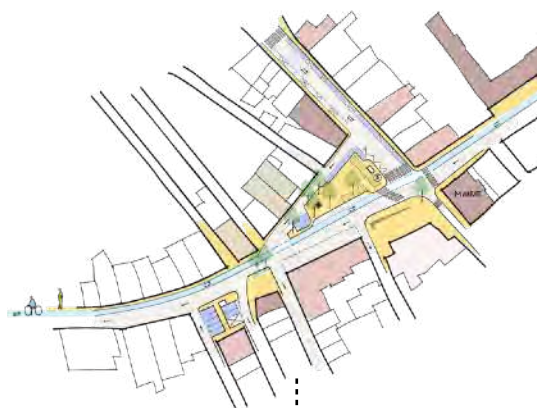
Surface intégrant l'avenue de la Gare au droit de la rue des Sports et du Chemin de la Mosson

Coût des aménagements de surface :  
**570 000 € HT**

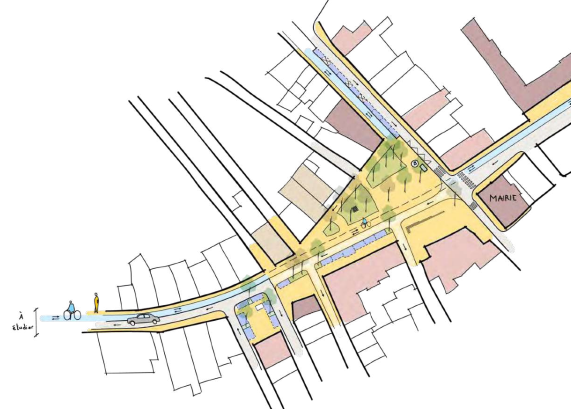
Estimation sommaire  
hors réseaux humides et secs  
Hors coûts MOE



Avant : deux placettes circulées



Projet : une place urbaine qui unifie



- Services
- Commerces
- Équipements
- Stationnement minute

- Élargissement et unification de la place des Héros
- Traversées piétonnes facilitées
- Mise en sens unique de l'avenue de la Gare et changement de sens de circulation du Boulevard des Écoles
- Suppression d'une voie de circulation au nord de la place
- Piste cyclable bi-directionnelle sur l'avenue de Mireval et unidirectionnelle Av. de la Gare
- Simplification des aménagements et désimperméabilisation
- Mise en stationnement minute

## SECTEUR CENTRE

### LA PLACE DES HÉROS : LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

#### MATÉRIALITÉS

Surface d'espace public à aménager :  
**4240 m<sup>2</sup>**

Surface intégrant l'avenue de la Gare au droit  
de la rue des Sports et du Chemin de la  
Mosson

Coût des aménagements de surface :  
**570 000 € HT**

Estimation sommaire  
hors réseaux humides et secs  
Hors coûts MOE



## SECTEUR CENTRE

### LES MATÉRIALITÉS PROPOSÉES

#### Emmarchement et mobilier en pierre

Matériau noble, continuité et harmonie avec le patrimoine bâti existant et les sols, durable avec peu d'entretien

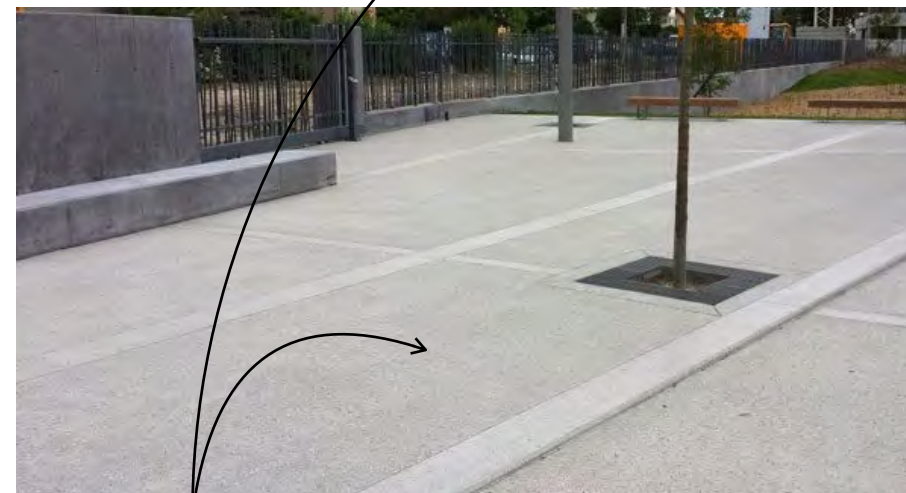


Sol pavé sur l'ensemble du linéaire de la Grand'rue avec fil d'eau central ou latéral  
Référence : Atelier SITES

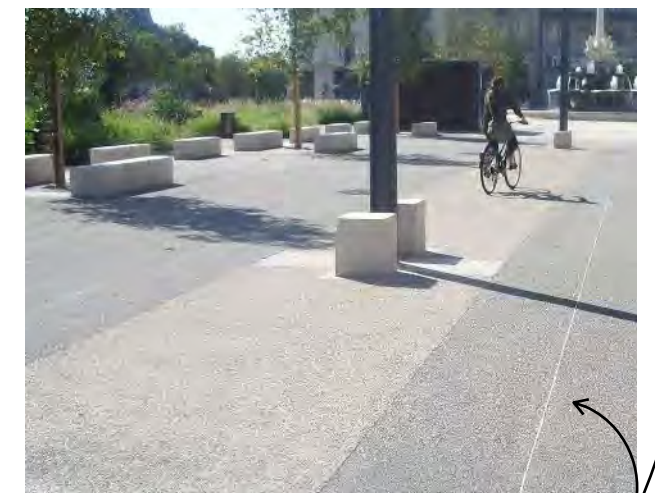
Un cœur de place planté en stabilisé mécanique



**Stabilisé mécanique :**  
Mélange de sables et de graves, compacté mécaniquement, adapté aux aires de jeux, square, et cheminement piéton. Revêtement perméable



**Béton sablé ou désactivé pour les trottoir et espaces non circulés**



**Enrobé grenailé ou enrobé et résine pépite pour les voies :**

## SECTEUR CENTRE

### LE PHASAGE PROPOSÉ DE LA REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS

#### PHASAGE

**1. Place de l'Église et du Marché +**  
aménagement transitoire anciens  
ateliers phase 1, (compensation du  
stationnement + ouverture La Lisière)

**1 bis.** Aménagements temporaires  
place des Héros et test sur 3 mois  
des principes de circulation

**2. Grand' Rue**

**2 bis.** Anciens ateliers phase 2 (axe  
piéton + plantations)

**3. Place des Héros**

**3 bis.** Anciens ateliers phase 3  
(autour du pôle de services à la  
personne)

#### AVANTAGES / INCONVENIENTS

##### • Place de l'église

- Couplage de la requalification d'espace public avec le projet privé de Halles
- Effet levier pour la restructuration de l'îlot du presbytère (socle actif 2 commerces + 6 logements)
- Fort impact dans la logique d'agrandissement du coeur de ville
- Compensation en amont des places de stationnement sur le site des anciens ateliers municipaux

##### • Grand'Rue et place du marché

- Intervention de surface et désimperméabilisation
- Faible superficie et fort impact
- Lien entre les 2 places du coeur de ville

##### • Place des Héros

- Fort impact et visibilité
- Complexité technique : réseaux + topographie
- Changement des sens de circulation et articulation avec l'avenue de Mireval + Bus
- Perte de places de stationnement



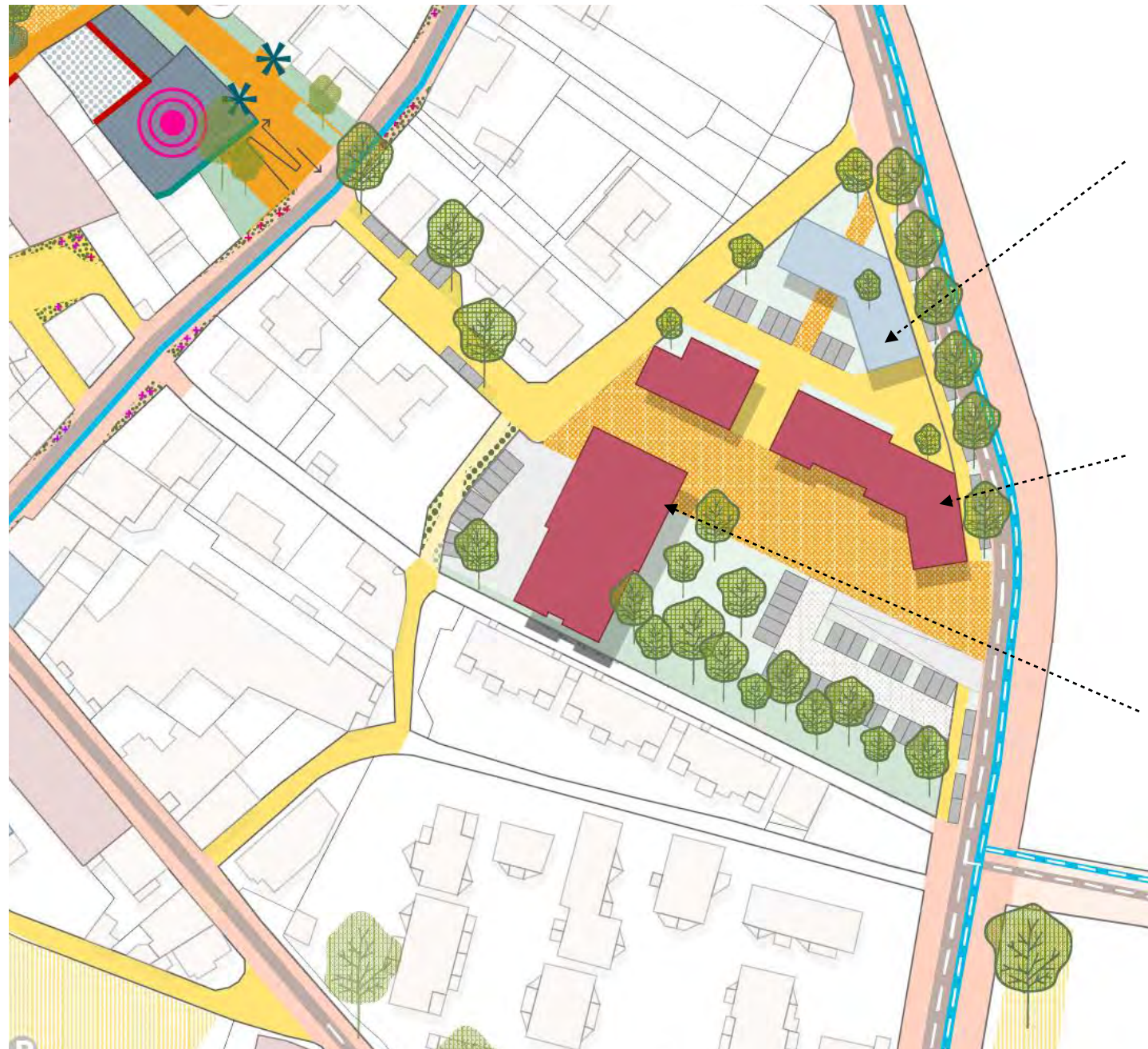
# 03.4 / Les anciens ateliers municipaux

# LES ANCIENS ATELIERS MUNICIPAUX

## 2 VARIANTES PROGRAMMATIQUES

Programmation en cours de stabilisation, pour prendre en compte l'aléa ruissellement et les risques inondations

### VARIANTE 1



Surface de la parcelle : 7536 m<sup>2</sup>

Cette parcelle communale, proche du centre et de l'entrée de ville, cristallise de nombreux enjeux. Elle a le potentiel d'étendre le centre par un nouveau lieu de vie et de prolonger l'axe historique jusqu'à l'école Françoise Dolto et vers les Étangs.

Les aménagements à mettre en place sur cette parcelle doivent être le plus sobre possible et réversibles. La conservation du bâtiment principal existant est donc à prioriser.

Programme RJA 600 m <sup>2</sup> sdp	
Logements Jeunes actifs	15

Équipement public 1280 m <sup>2</sup> sdp	
Pôle services à la personne	760 m <sup>2</sup>
Salle du conseil municipal	220 m <sup>2</sup>
Police municipale	300 m <sup>2</sup>

La Lisière (Tiers-lieu) 1050 m <sup>2</sup> sdp	
Cuisine solidaire	150 m <sup>2</sup>
Centre de formation	400 m <sup>2</sup>
Espace Tiers-lieu	500 m <sup>2</sup>

Besoin en stationnement mutualisé Lisière et services publics	15 places
Besoin en compensation stationnement centre-ville	35 places
Besoin de stationnement pour la résidence Jeunes actifs	15 places

Une perméabilité piétonne à travers le site pour prolonger l'axe historique vers la Capoulière et les écoles

Ouvrir le site sur la ville et marquer l'avenue Poitevin

Un accès véhicule maintenu pour limiter des travaux et un parking planté à l'intérieur du site

Une réhabilitation des bâtiments des anciens ateliers (avec transparence visuelle ou démolition partielle pour une traversée magistrale)

Une mise à distance de 10m le long de la Capoulière et la renaturation de cette zone tampon

Une requalification de l'avenue René Poitevin et du carrefour de la Capoulière

Estimation coût construction équipement public : **2 800 000 euros HT**  
Surface de plancher : **1280 m<sup>2</sup> + 220 m<sup>2</sup>**  
**de salles dédiées au Tiers lieu**

Hors coûts MOE

Surface d'espace public à aménager : **6170 m<sup>2</sup>**

Surface intégrant la création de stationnement sur l'avenue René Poitevin et d'in trottoir et la reprise de l'impasse des sycomores pour accès au site

Coût des aménagements de surface : **375 000 € HT**

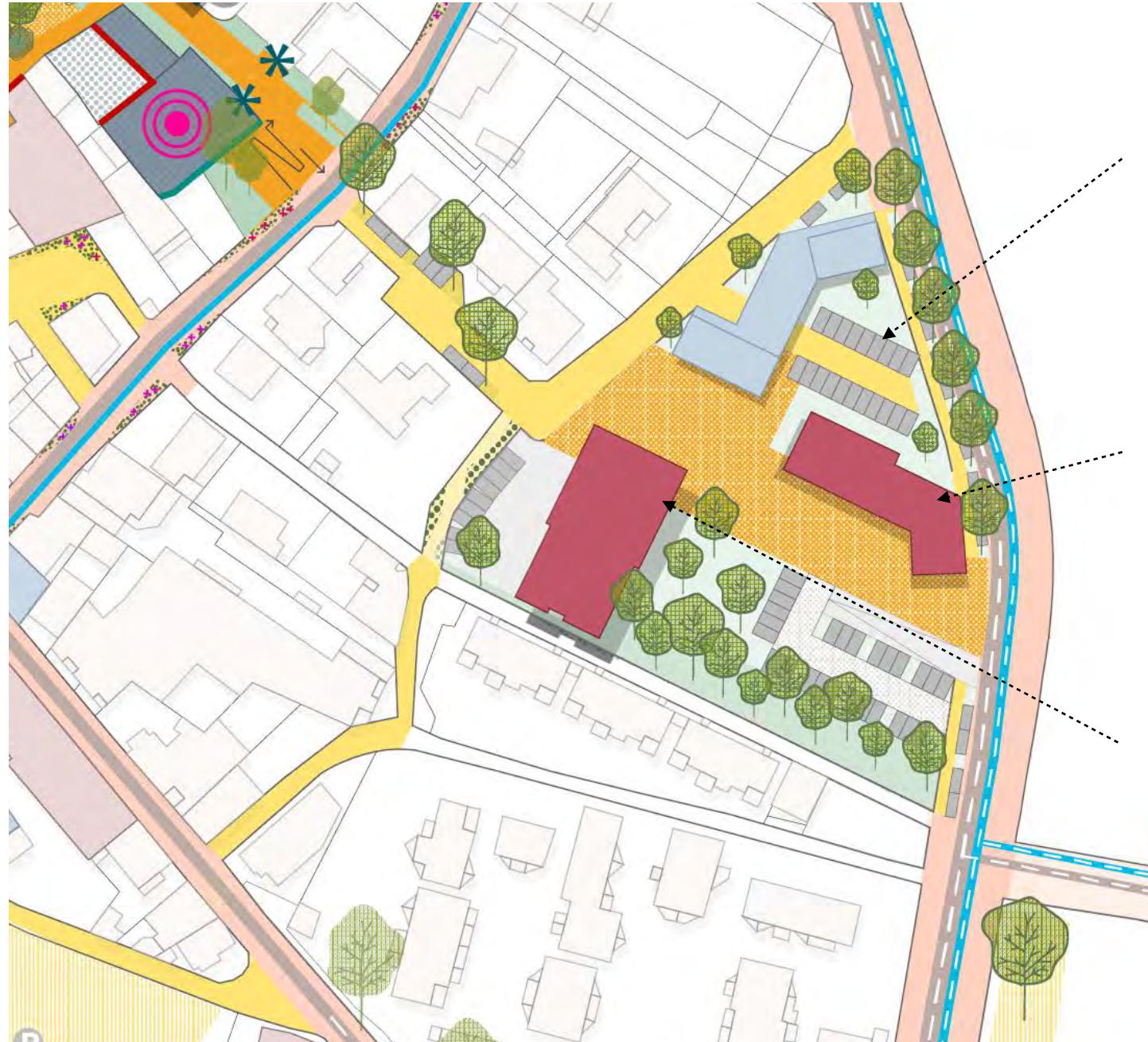
Estimation sommaire  
hors réseaux humides et secs  
Hors coûts MOE

# LES ANCIENS ATELIERS MUNICIPAUX

## 2 VARIANTES PROGRAMMATIQUES

Programmation en cours de stabilisation, pour prendre en compte l'aléa ruissellement et les risques inondations

### VARIANTE 2



Programme RJA 1030 m <sup>2</sup> sdp	
Logements Jeunes actifs	24

Équipement public 910 m <sup>2</sup> sdp	
Pôle services à la personne	610 m <sup>2</sup>
Police municipale	300 m <sup>2</sup>

La Lisière (Tiers-lieu) 775 m <sup>2</sup> sdp	
Cuisine solidaire	150 m <sup>2</sup>
Centre de formation	400 m <sup>2</sup>
Espace Tiers-lieu	225 m <sup>2</sup>

Besoin en stationnement mutualisé Lisière et services publics	17 places
Besoin en compensation stationnement centre-ville	35 places
Besoin de stationnement pour la résidence Jeunes actifs	24 places

Une variante plus économe en nouvelles constructions en supprimant le bâtiment (1) qui implique les modifications suivantes :> Implantation de la salle du conseil municipal à la Mairie

> Un espace complémentaire de 275 m<sup>2</sup> à trouver pour l'espace Tiers-lieu : un chapiteau de manière ponctuelle, une nouvelle construction à l'arrière du bâtiment de la Lisière, un espace à trouver ou une extension au centre culturel Bérenger de Fré dol.

Estimation coût construction équipement public : **1 700 000 euros HT**  
Surface de plancher : **910 m<sup>2</sup>**

Hors coûts MOE

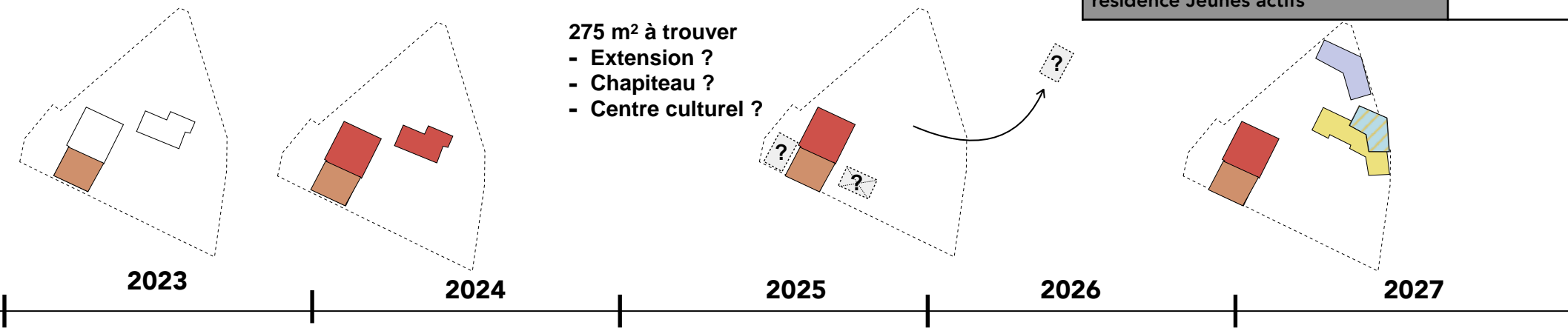
Surface d'espace public à aménager : **5 610 m<sup>2</sup>**

Surface intégrant la création de stationnement sur l'avenue René Poitevin et d'in trottoir et la reprise de l'impasse des sycomores pour accès au site

Coût des aménagements de surface : **340 000 € HT**

Estimation sommaire  
hors réseaux humides et secs  
Hors coûts MOE

275 m<sup>2</sup> à trouver  
- Extension ?  
- Chapiteau ?  
- Centre culturel ?



Avril 2023  
Installation de TSV

Automne 2023  
Fin de l'installation de la Lisière

Fin 2025  
Démolition du petit bâtiment  
275 m<sup>2</sup> complémentaire à trouver pour la Lisière

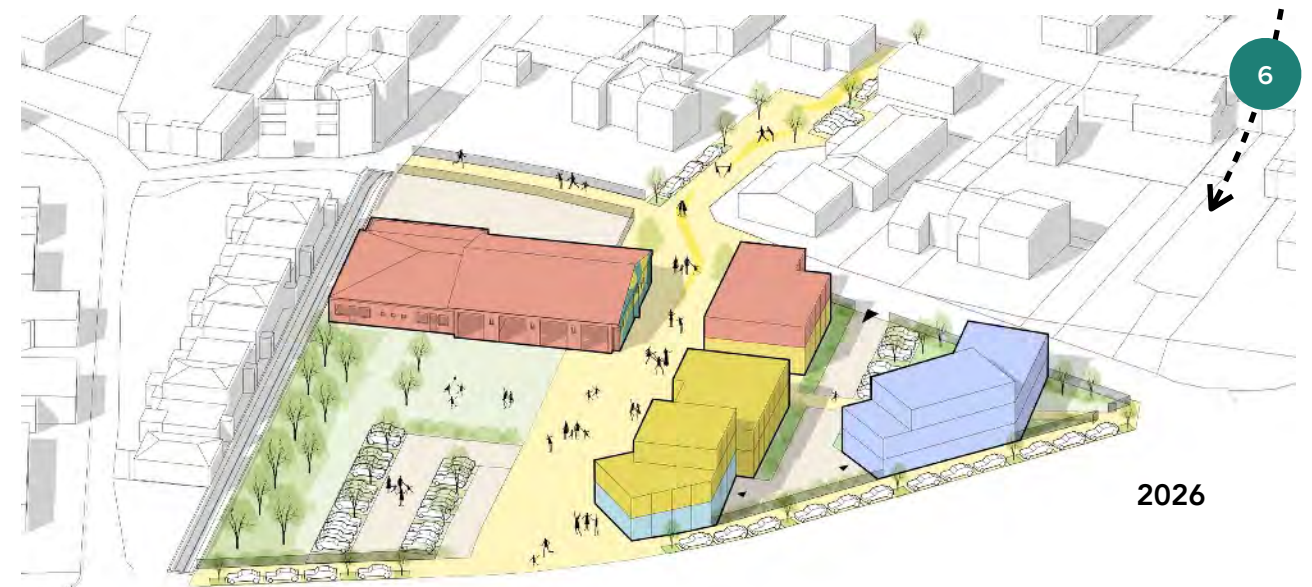
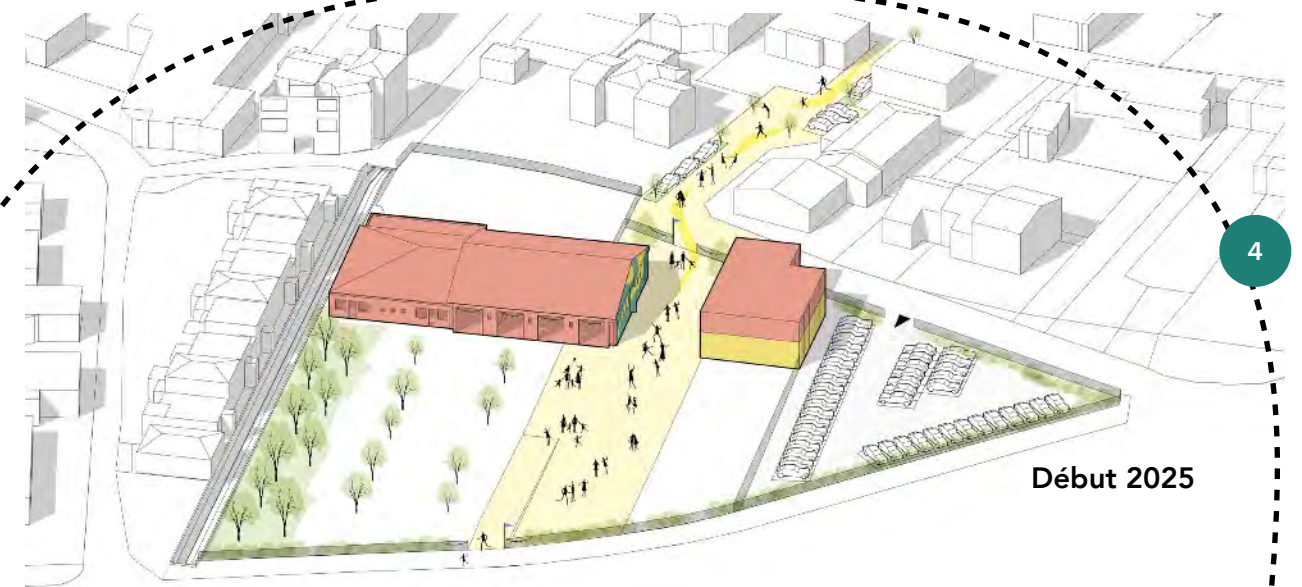
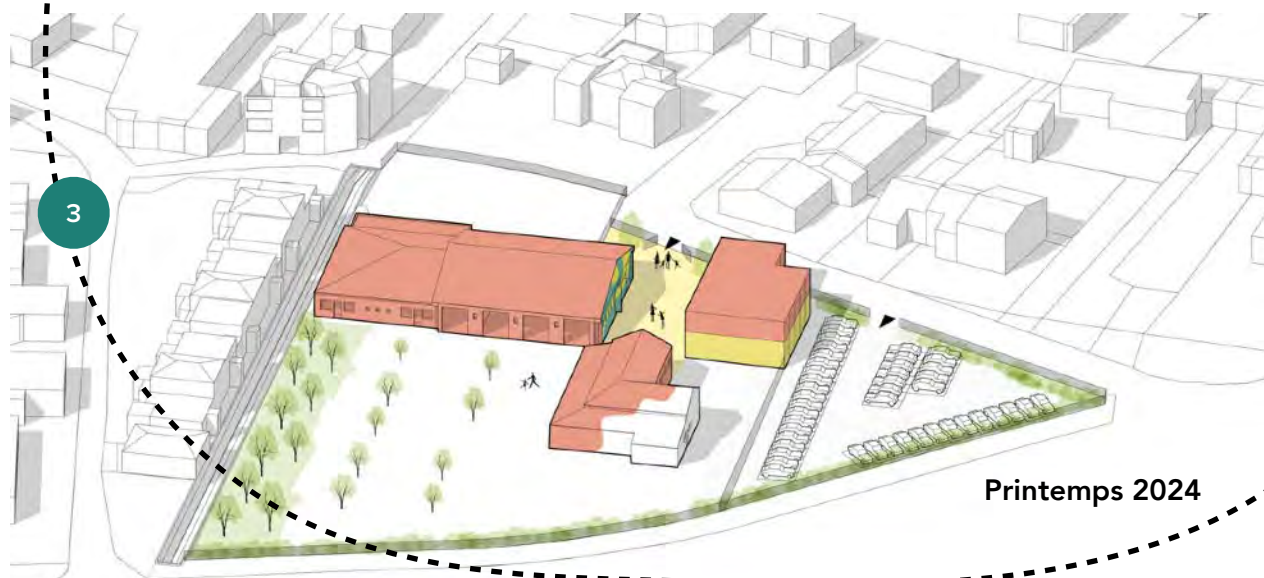
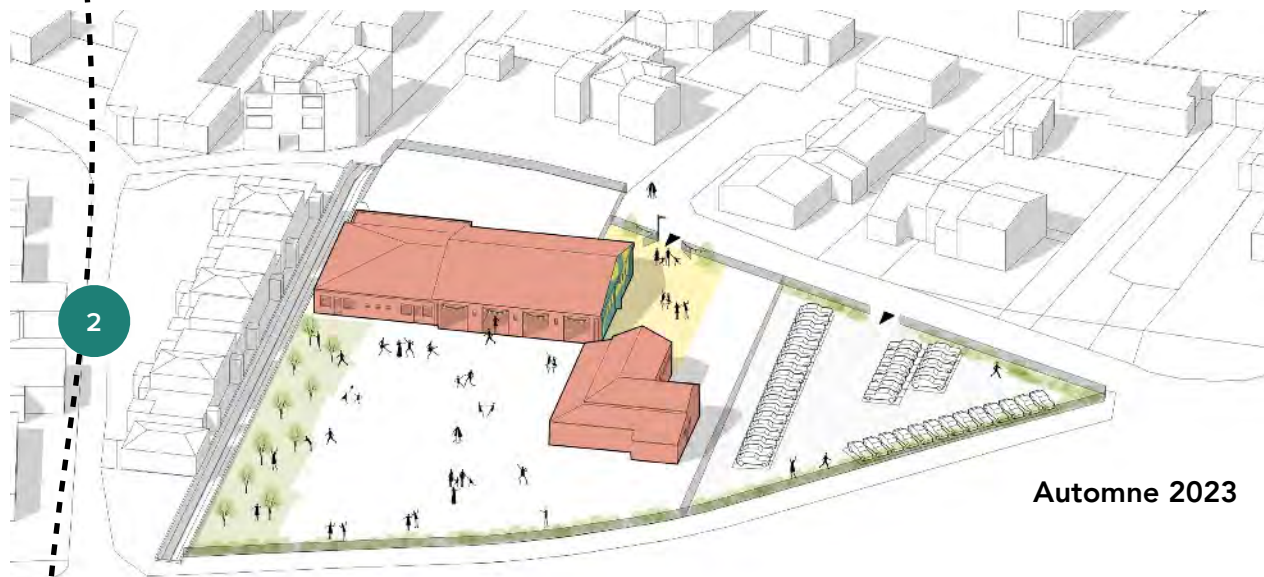
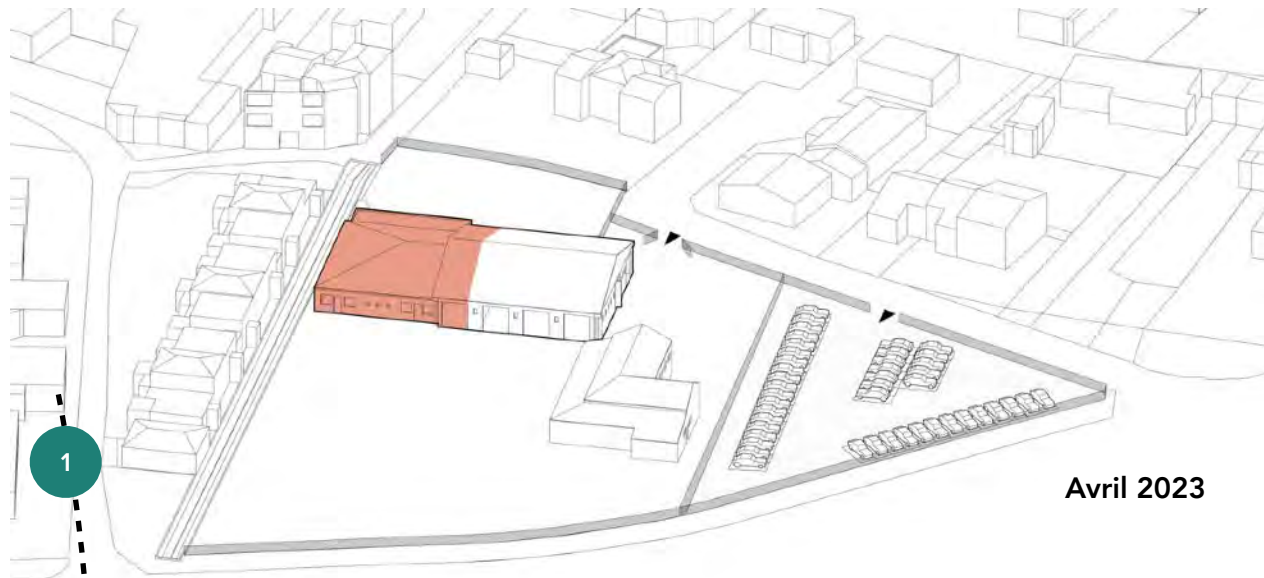
2026  
Construction du Pôle de Services à la personne et de la Police Municipale + Logements



# LES ANCIENS ATELIERS MUNICIPAUX

## TEST DE DÉPLOIEMENT OPÉRATIONNEL

Programmation en cours de stabilisation, pour prendre en compte l'aléa ruissellement et les risques inondations

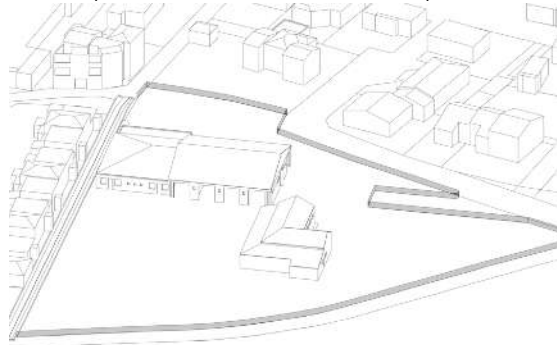


# LES ANCIENS ATELIERS MUNICIPAUX

## SCÉNARIO 1

Programmation en cours de stabilisation, pour prendre en compte l'aléa ruissellement et les risques inondations

**Avant :** une parcelle de 7 500 m<sup>2</sup>,  
aux portes du centre historique



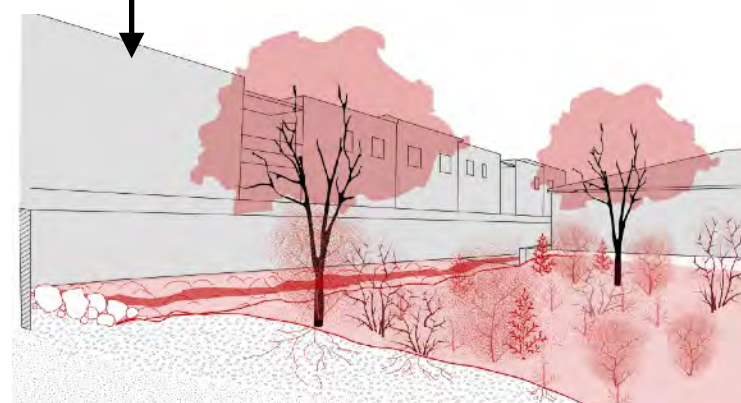
**Projet :** une parcelle qui s'ouvre sur  
la ville et le grand paysage  
Tiers-Lieu, un pôle des solidarités et  
une résidence Jeunes actifs



**Un pôle de services conséquent qui domine les vocations du site avec le tiers lieu de la Lisière**



Renaturation de la Capoulière



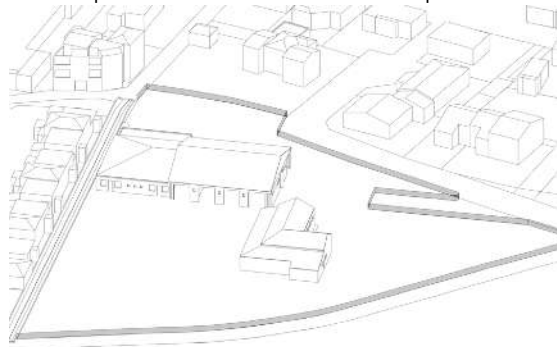
- Site bordé par le ruisseau de la Capoulière, dernière « pépite » maîtrisée par la commune
- Un nouveau lieu de vie pour les villeneuvois
- Programmation ouverte travaillée avec les porteurs de projet du Tiers Lieu La Lisière et les services de la collectivité
- Site adapté pour une démarche d'urbanisme transitoire
- Un aménagement du site par étape et dans un esprit de modularité des espaces.

# LES ANCIENS ATELIERS MUNICIPAUX

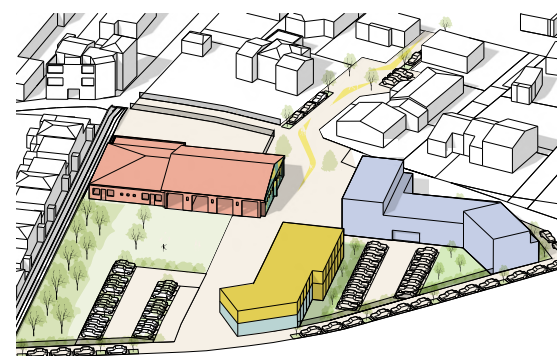
## SCÉNARIO 2

Programmation en cours de stabilisation, pour prendre en compte l'aléa ruissellement et les risques inondations

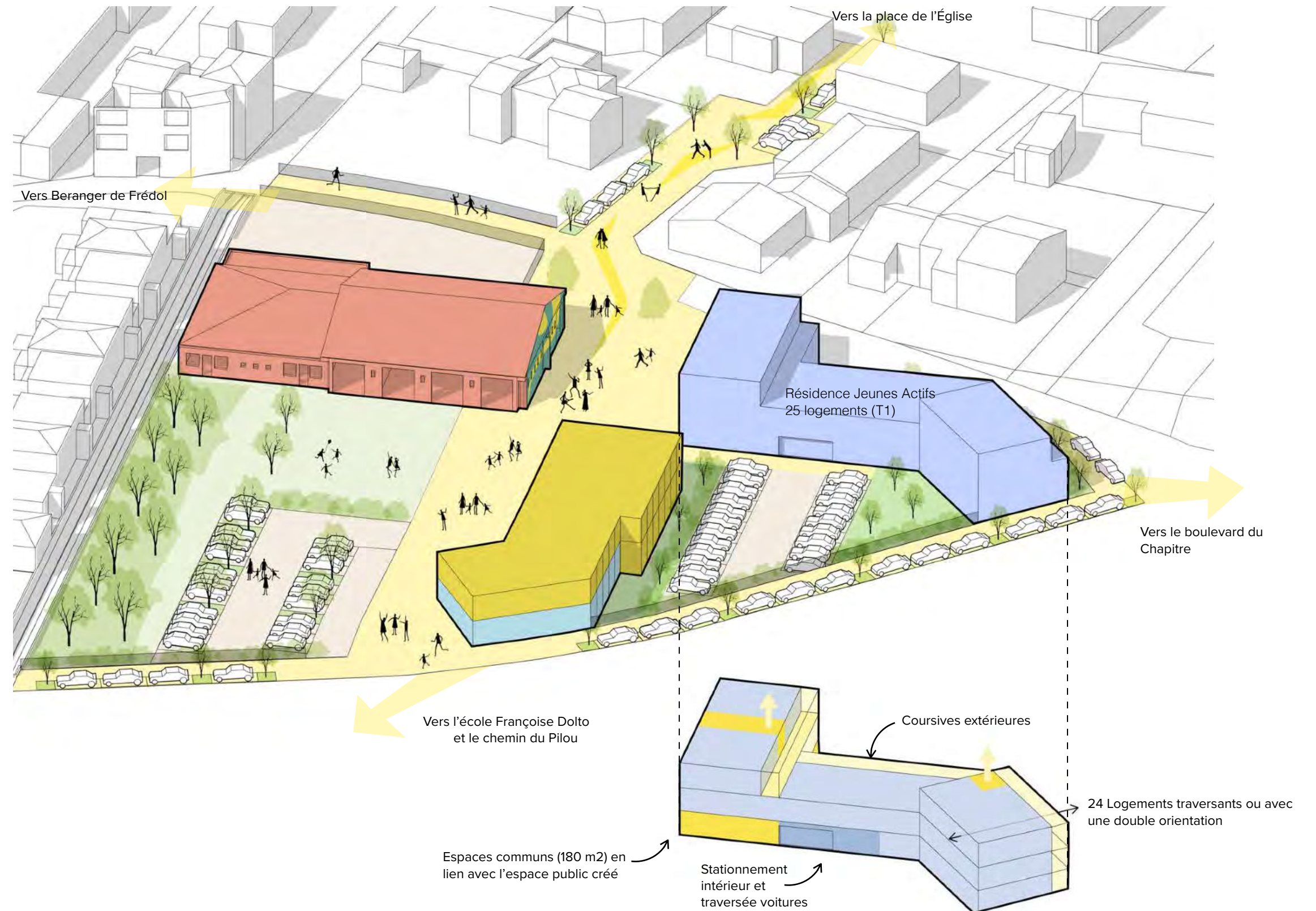
**Avant :** une parcelle de 7 500 m<sup>2</sup>,  
aux portes du centre historique



**Projet :** une parcelle qui s'ouvre sur  
la ville et le grand paysage  
Tiers-Lieu, un pôle des solidarités et  
une résidence Jeunes actifs



**Des vocations plus équilibrées entre équipements publics, Tiers-Lieu et logements jeunes actifs**



# 04 / HORS SECTEURS

# LES BOULEVARDS

## BOULEVARD DES MOURES



### Principes projetés :

- 28% de la surface de chaussée est désimperméabilisée
- Les surfaces plantées peuvent être en creux et participer ainsi au tamponnement des eaux pluviales.
- Ces espaces en creux servent de nouveau collecteur des EP à la place des caniveaux, par le biais de grilles avaloirs mises en place en surverse
- Mettre aux norme PMR les traversées / intersections
- Cout estimé à 700€ HT / ml de rue hors réfection du tapis de la chaussée

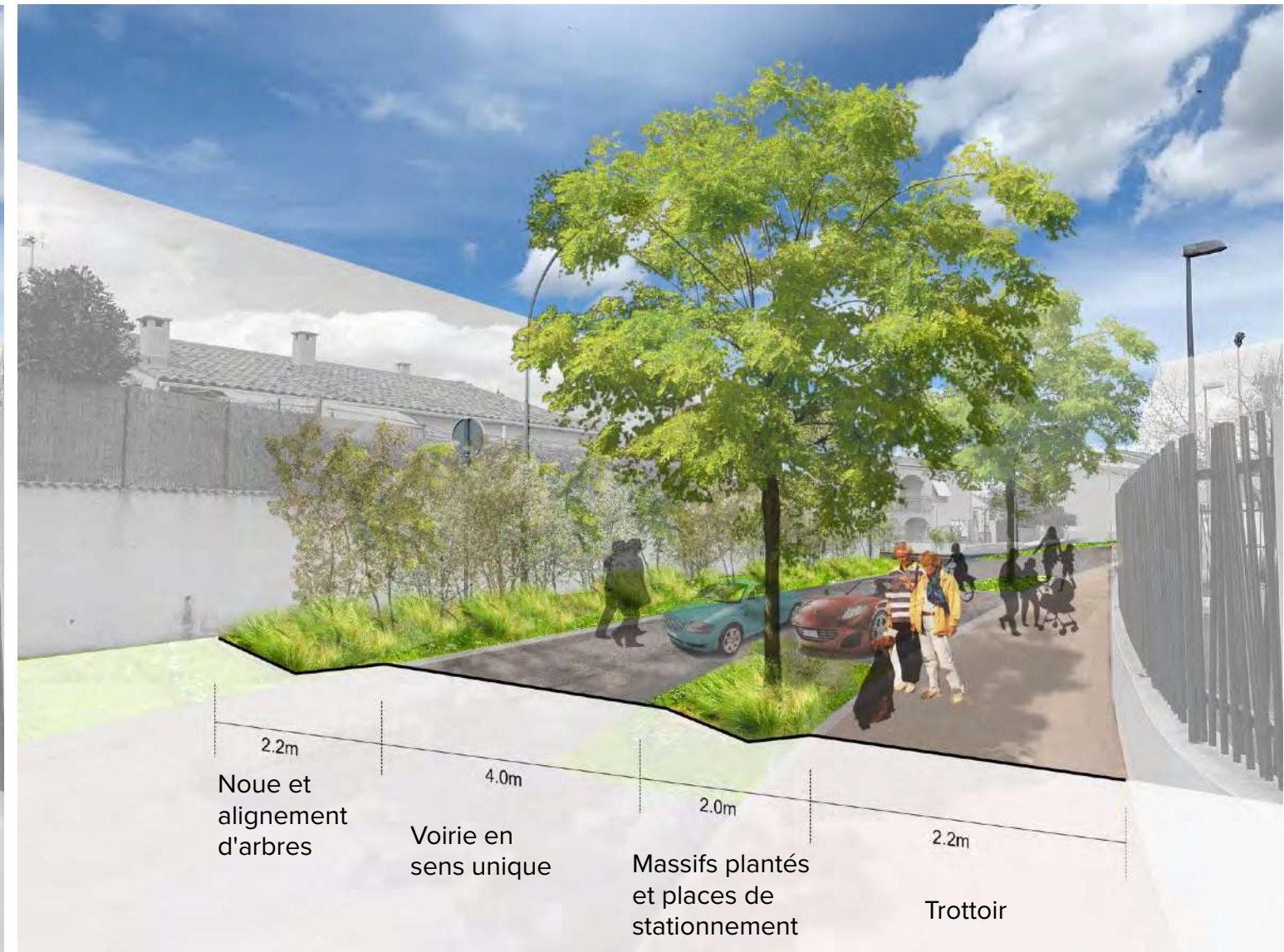
### Ce profil participe :

- à rendre l'espace public plus praticable pour les piétons en créant de l'ombre
- à limiter l'impact de fortes précipitations sur la saturation des réseaux EP,
- à limiter le stockage de chaleur par les revêtement de voirie en saison estivale

Les principes pour accompagner la mise en sens unique du Boulevard



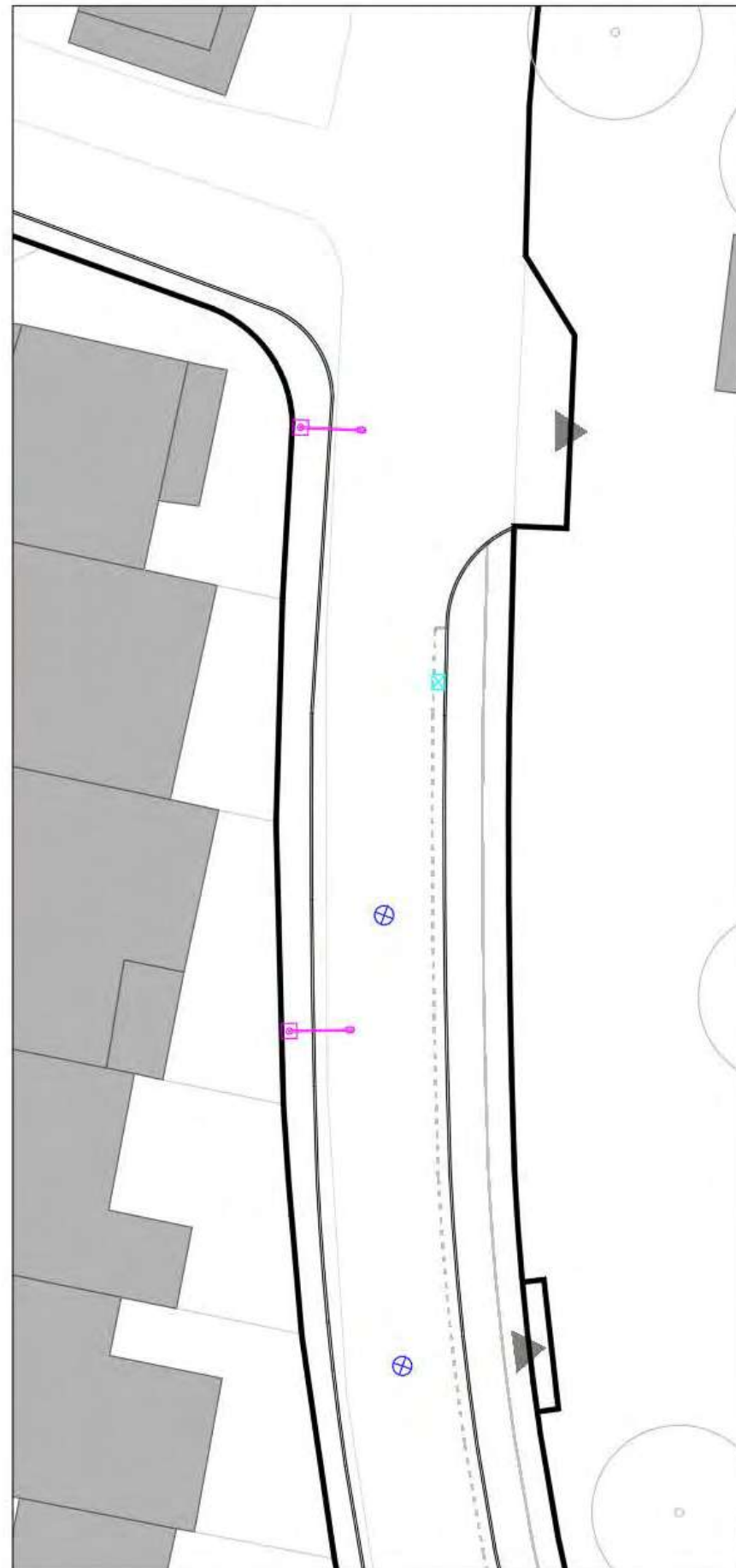
État des lieux



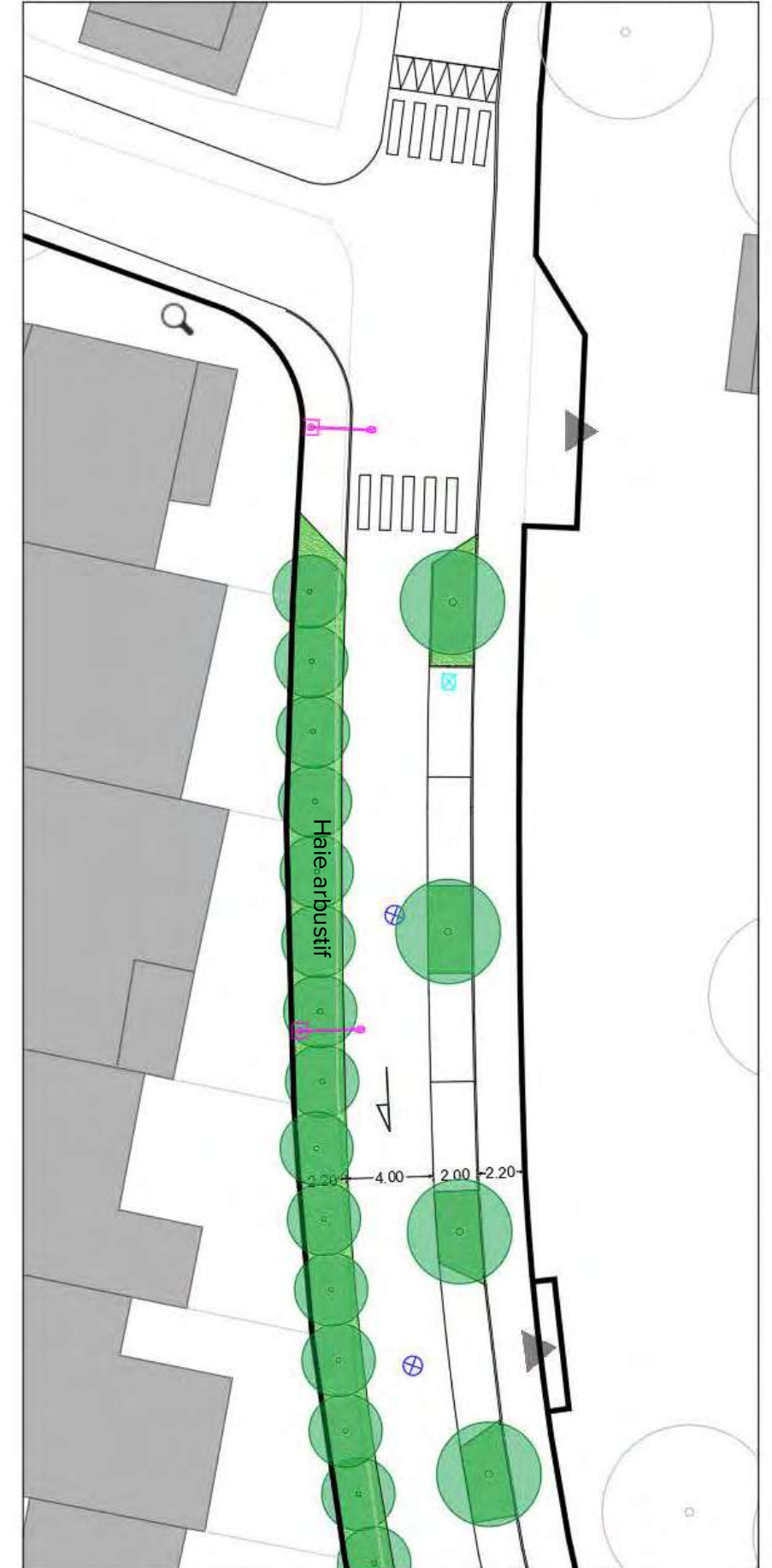
Boulevard des Moures aux abords du Centre Culturel

# LES BOULEVARDS

## BOULEVARD DES MOURES



Existant



Principe projeté

# LES BOULEVARDS

## BOULEVARD DES SALINS



### Principes projetés :

- 25% de la surface de chaussée est désimperméabilisée
- Les surfaces plantées peuvent être en creux et participer ainsi au tamponnement des eaux pluviales.
- Ces espaces en creux servent de nouveau collecteur des EP à la place des caniveaux, par le biais de grilles avaloirs mises en place en surverse
- Mettre aux norme PMR les traversées / intersections
- Cout estimé à 750€ HT / ml de rue hors réfection du tapis de la chaussée

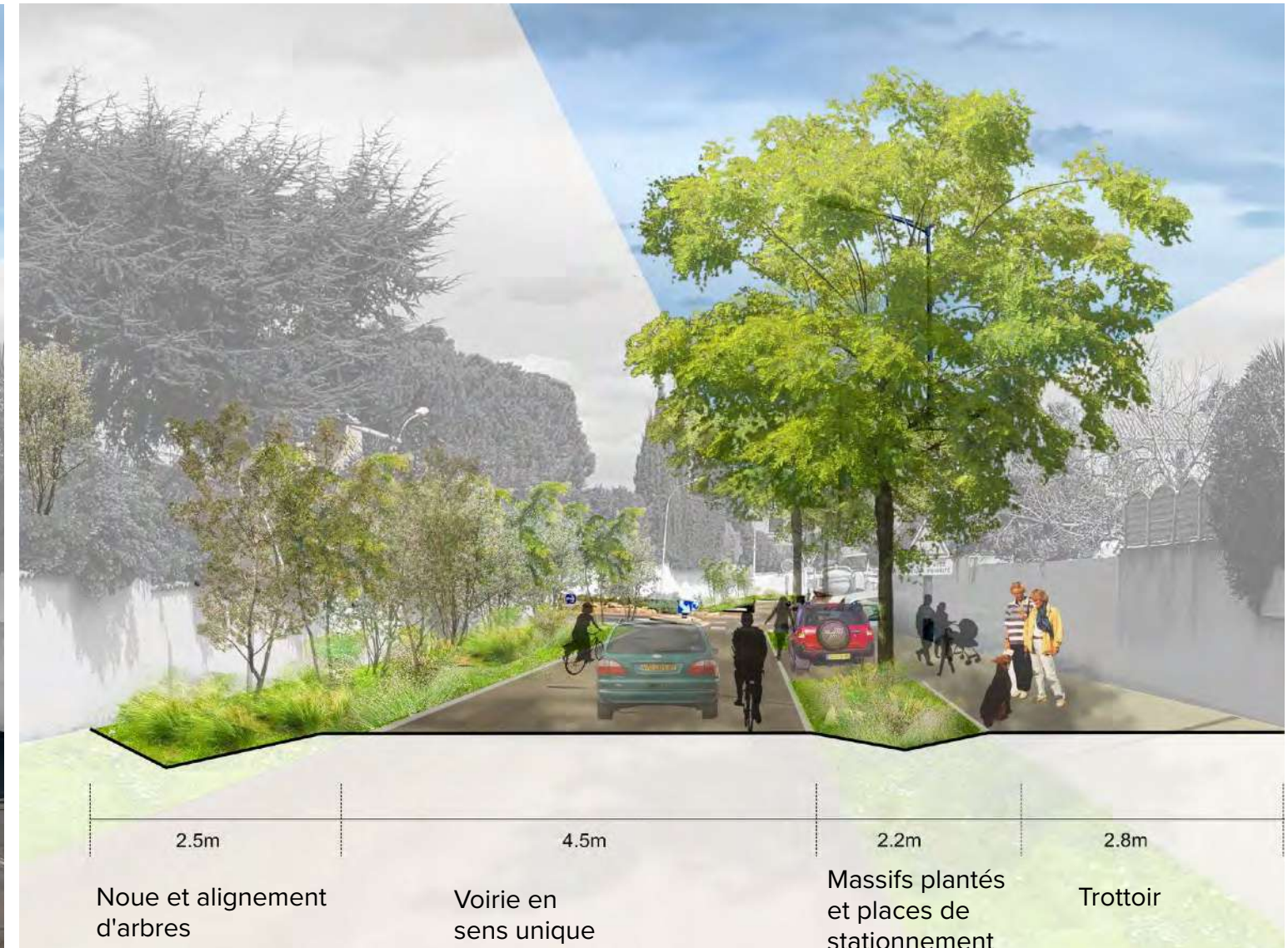
### Ce profil participe :

- à rendre l'espace public plus praticable pour les piétons en créant de l'ombre
- à limiter l'impact de fortes précipitations sur la saturation des réseaux EP,
- à limiter le stockage de chaleur par les revêtement de voirie en saison estivale

Les principes pour accompagner la mise en sens unique du Boulevard



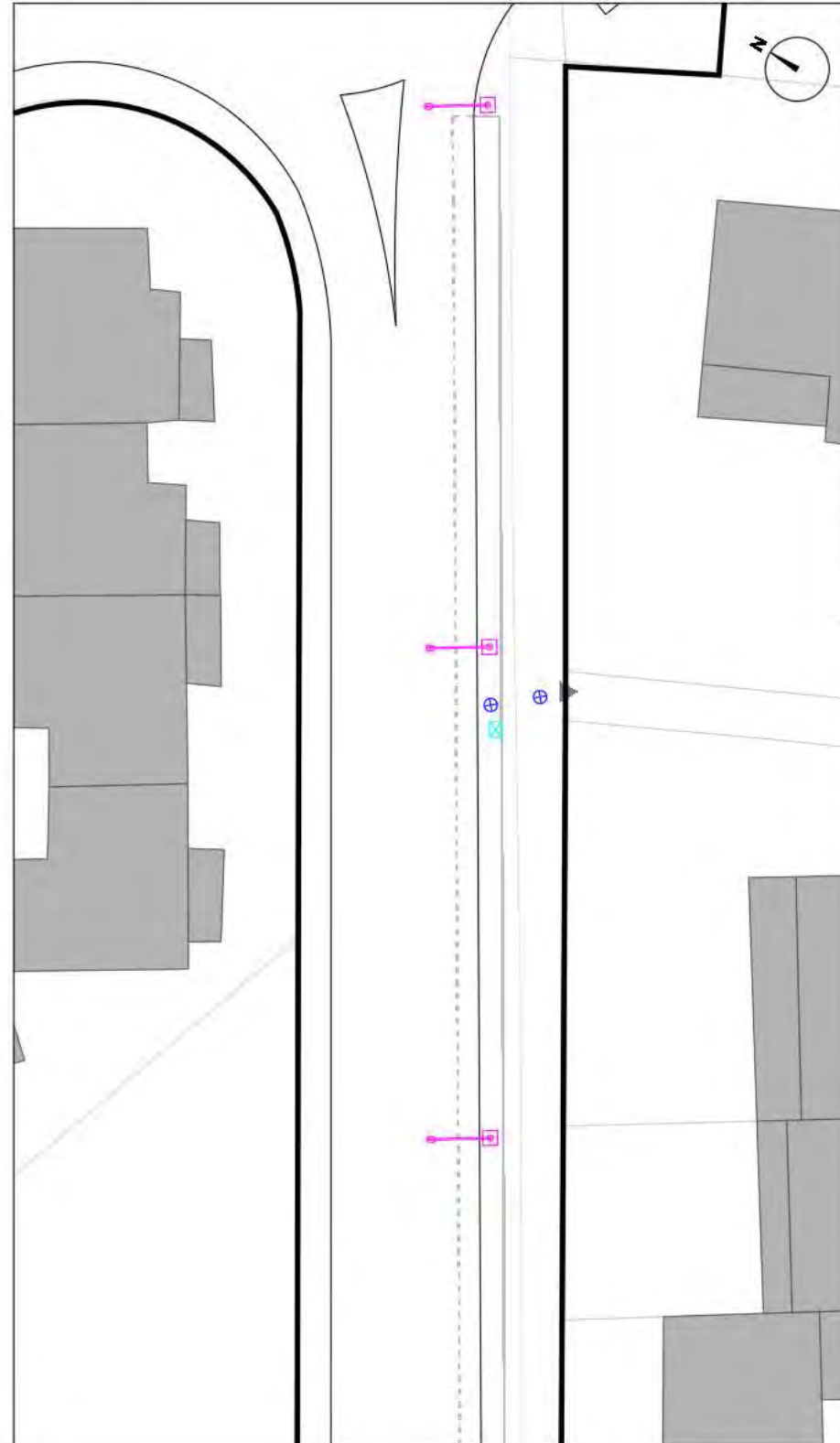
État des lieux



Boulevard des Salins végétalisé

# LES BOULEVARDS

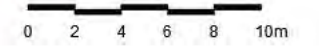
## BOULEVARD DES SALINS



Existant



Principe projeté





## LES BOULEVARDS

### BOULEVARD DES SALINS



#### Principes projetés :

- 18% de la surface de chaussée est désimperméabilisée
- Les surfaces plantées peuvent être en creux et participer ainsi au tamponnement des eaux pluviales.
- Ces espaces en creux servent de nouveau collecteur des EP à la place des caniveaux, par le biais de grilles avaloirs mises en place en surverse
- Le chaucidou est une réponse pour limiter le caractère routier de cette voirie tout en améliorant le confort des piétons et des cycles
- Mettre aux normes PMR les traversées / intersections
- Coût estimé à 850€ HT / ml de rue hors réfection du tapis de la chaussée

#### Ce profil participe :

- à rendre l'espace public plus praticable pour les piétons en créant de l'ombre
- à limiter l'impact de fortes précipitations sur la saturation des réseaux EP,
- à limiter le stockage de chaleur par les revêtements de voirie en saison estivale
- à améliorer le confort des piétons et des cycles

Les principes pour accompagner la mise en sens unique du Boulevard



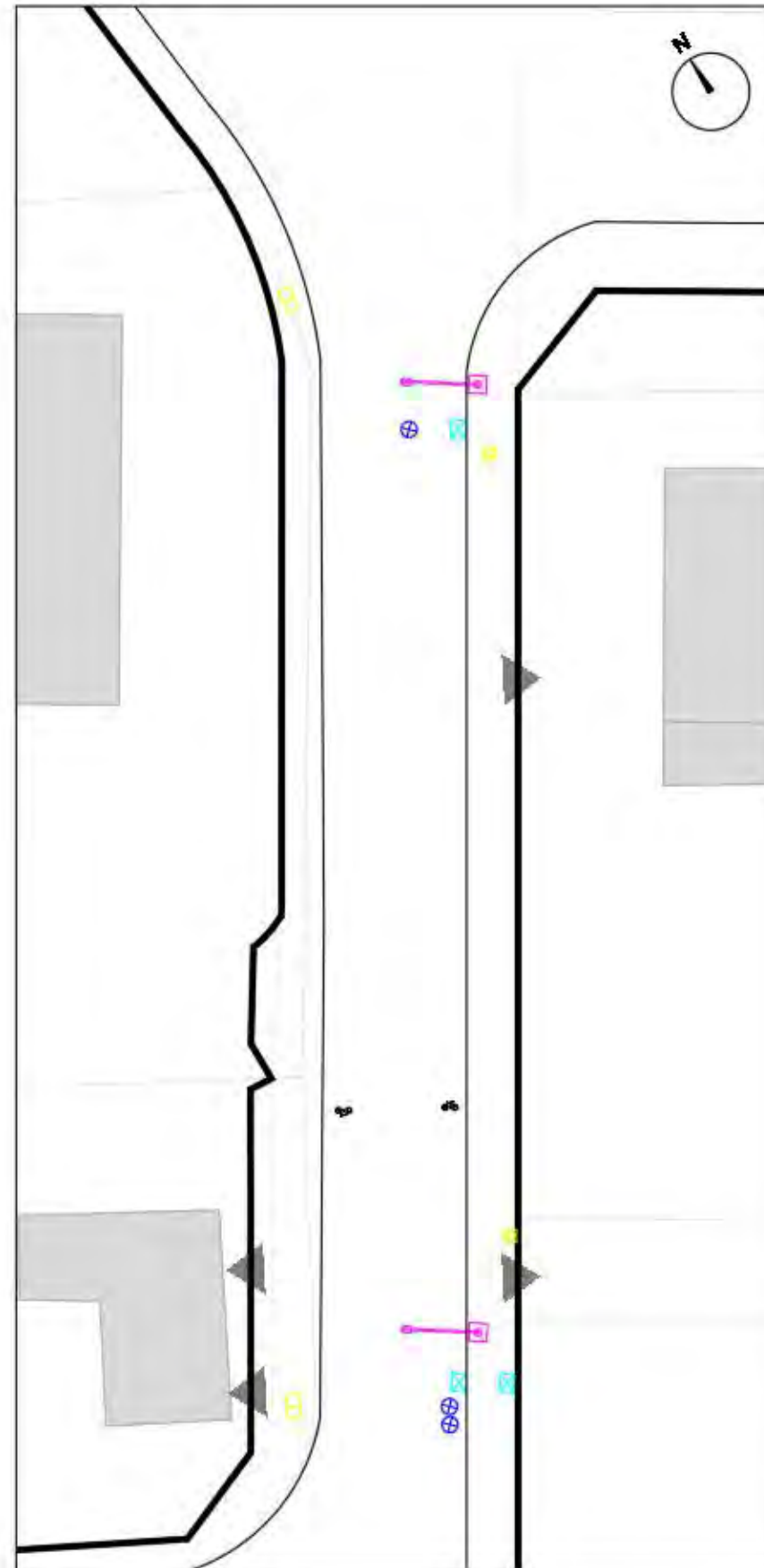
État des lieux



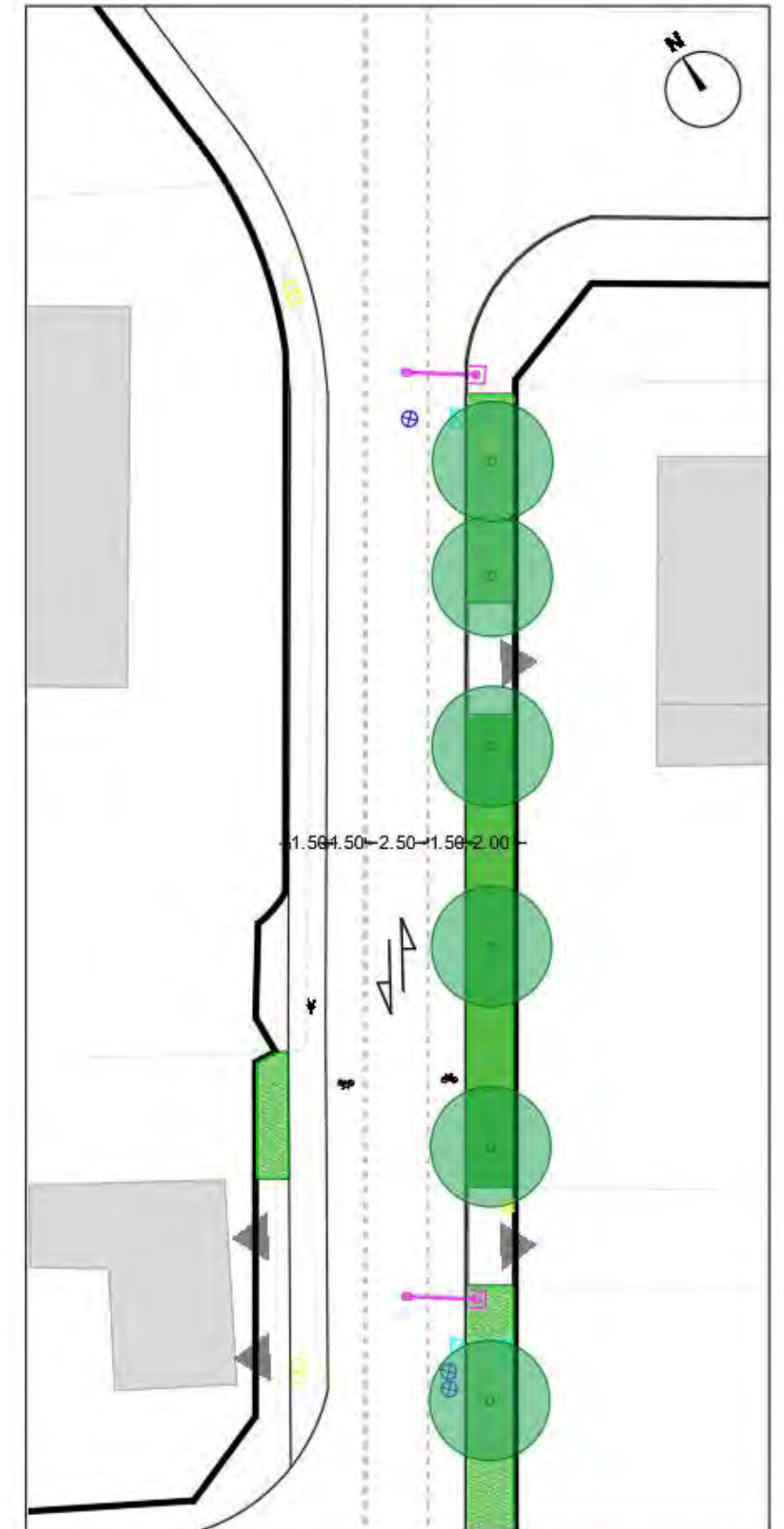
Boulevard des Salins (sud) - entrée de ville

# LES BOULEVARDS

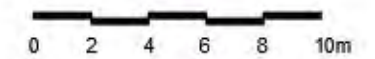
## BOULEVARD DES SALINS



Existant



Principe projeté



# LES BOULEVARDS

## BOULEVARD DES SALINS

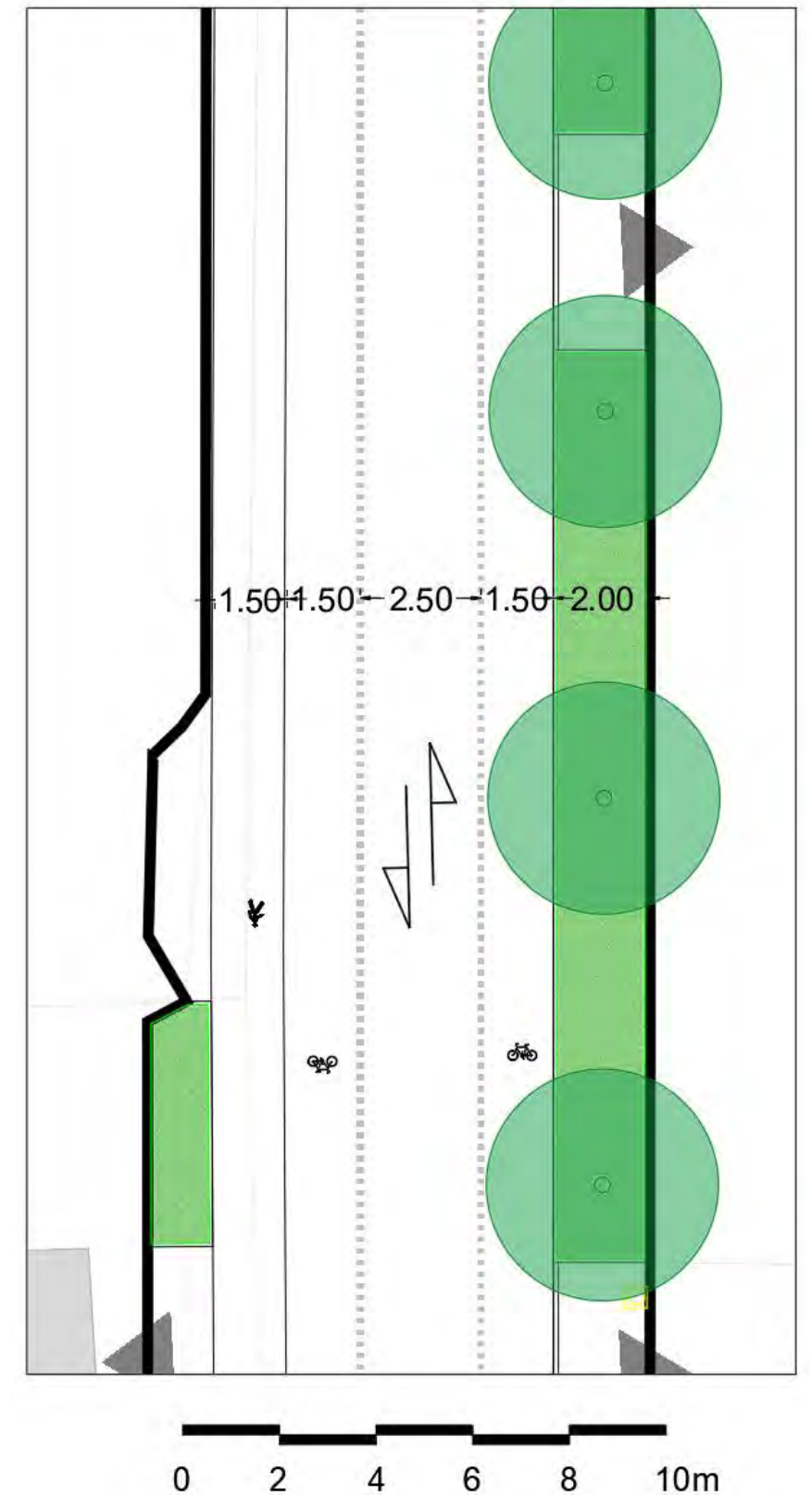


### Principes projetés :

- 18% de la surface de chaussée est désimperméabilisée
- Les surfaces plantées peuvent être en creux et participer ainsi au tamponnement des eaux pluviales.
- Ces espaces en creux servent de nouveau collecteur des EP à la place des caniveaux, par le biais de grilles avaloirs mises en place en surverse
- Le chaussidou est une réponse pour limiter le caractère routier de cette voirie tout en améliorant le confort des piétons et des cycles
- Mettre aux norme PMR les traversées / intersections
- Cout estimé à 850€ HT / ml de rue hors réfection du tapis de la chaussée

### Ce profil participe :

- à rendre l'espace public plus praticable pour les piétons en créant de l'ombre
- à limiter l'impact de fortes précipitations sur la saturation des réseaux EP,
- à limiter le stockage de chaleur par les revêtement de voirie en saison estivale
- à améliorer le confort des piétons et des cycles



# HORS SECTEURS

## AVENUE DE MIREVAL : PISTES DE RÉFLEXION

Nord

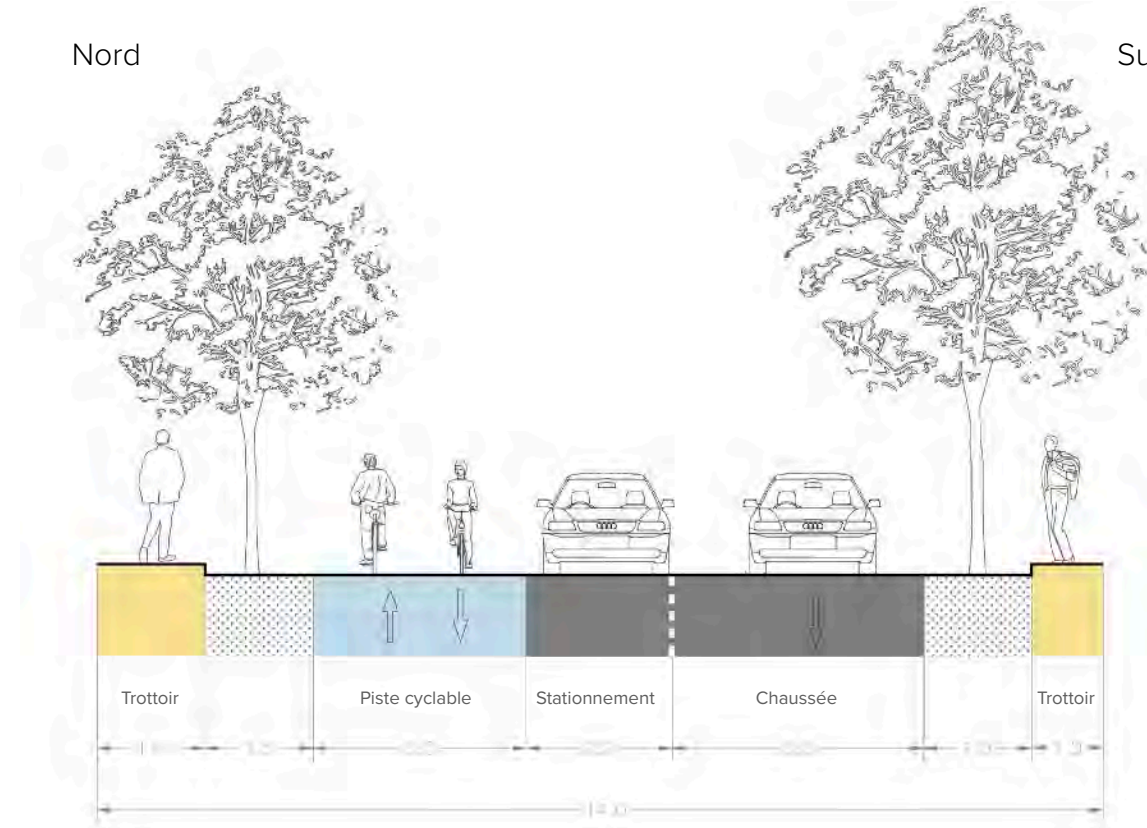
Sud



Av. de Mireval - Existant

Nord

Sud



Av. de Mireval - Esquisse

Nord

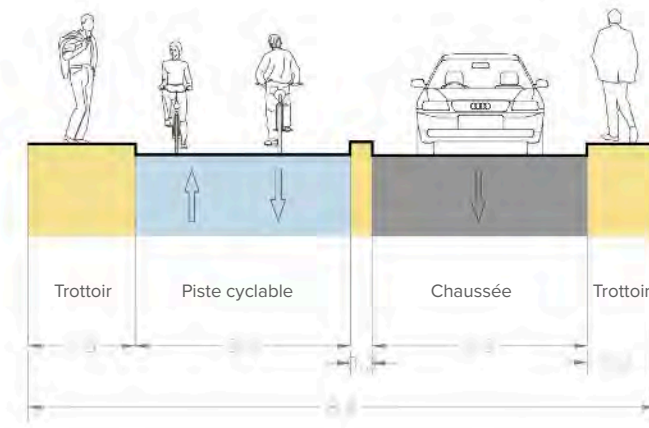
Sud



Av. de Mireval - Existant, partie la plus contrainte

Nord

Sud



Av. de Mireval - Esquisse, partie la plus contrainte

### INVARIANTS :

- Sécurisation des modes actifs, priorité aux cycles
- Piste cyclable bi-directionnelle en site propre sur l'avenue de Mireval, continue et au nord, pour un aménagement plus lisible et sécurisé

## HORS SECTEURS

### EXEMPLE : RUE DES TELLINES



#### L'existant :

- Une rue très fortement minéralisée
- Des espaces pour les piétons non normalisés (accessibilité PMR, absence de passages piétons ou marquage, trottoir au nord (à gauche sur la photo) trop étroit) et de ce fait peu sécurisant
- Végétation stressée du fait des surfaces de terre végétale très faible

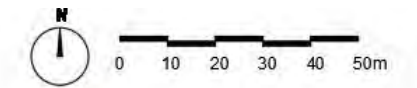


#### Les améliorations envisageables :

- environ 30% de la surface des-imperméabilisée
- Un tamponnement des eaux pluviales en surface et une gestion alternative de 100% des eaux courantes
- Remise au norme des marquages
- Des revêtement de chaussée clairs pour limiter la température des sols en été et donner aux espaces un caractère plus piéton

# HORS SECTEURS

## LE PARC DES SPORTS : PLAN MASSE



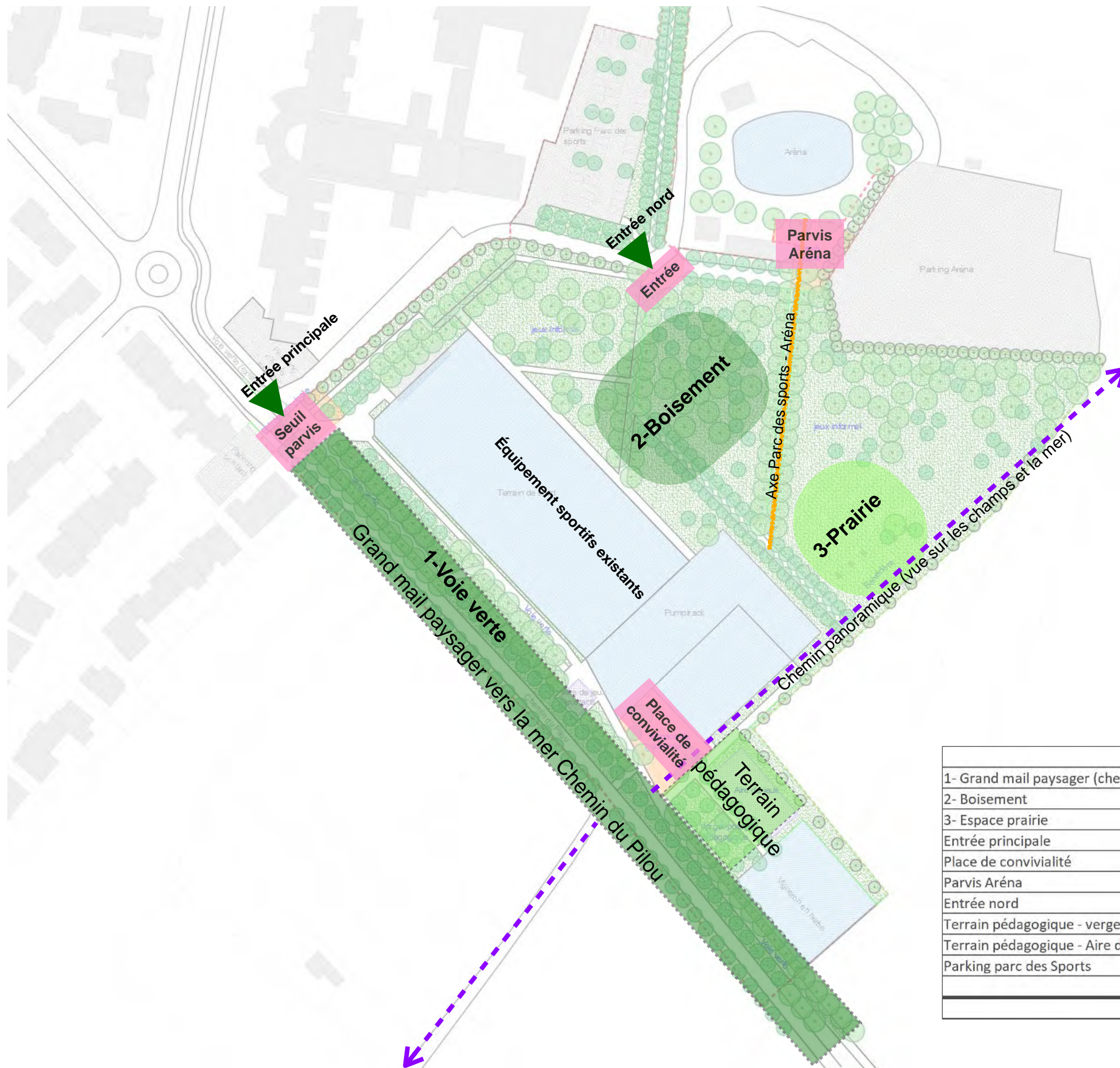
- Equipements existants
- Aire de jeux
- Lieu de rencontre
- Parking
- Espace vert
- Arbres en grand développement
- Arbres en moyen développement
- Arbres cépées / arbres en petits développement
- Périmètre

### Principes projetés :

- Mettre en valeur les équipements existants par une végétalisation des abords
- Unifier l'ensemble de ces équipements en créant un 'parc des sports'
- Ces travaux pourraient être réalisés par phases successives pour lisser les dépenses
- On privilégiera la plantation rapide d'arbres en faible taille (on pourra envisager des jeunes plans) afin de préparer les phases suivantes à moindre coût et favoriser une bonne reprise des végétaux.

# HORS SECTEURS

## LE PARC DES SPORTS : SCHÉMA DIRECTION ET COÛTS D'AMÉNAGEMENT



**Surface d'intervention totale : 27 906m<sup>2</sup>**

- 1- Grand mail paysager (chemin du Pilou) : 6100m<sup>2</sup>
- 2- Boisement : 14110m<sup>2</sup>
- 3- Espace prairie : 2450m<sup>2</sup>

- Entrée principale : 285m<sup>2</sup>
- Place de convivialité : 550m<sup>2</sup>
- Parvis Aréna : 400m<sup>2</sup>
- Entrée nord : 105m<sup>2</sup>

- Terrain pédagogique - verger et potager : 700m<sup>2</sup>
- Terrain pédagogique - Aire de jeux : 400m<sup>2</sup>

Parking parc des Sports : 2710m<sup>2</sup>

	Surface m <sup>2</sup>	€/m <sup>2</sup>	Total € HT
1- Grand mail paysager (chemin du Pilou)	6100	50	305 000,00 €
2- Boisement	14110	15	211 650,00 €
3- Espace prairie	2450	5	12 250,00 €
Entrée principale	285	140	39 900,00 €
Place de convivialité	550	100	55 000,00 €
Parvis Aréna	400	150	60 000,00 €
Entrée nord	105	110	11 550,00 €
Terrain pédagogique - verger et potager	700	65	45 500,00 €
Terrain pédagogique - Aire de jeux	400	110	44 000,00 €
Parking parc des Sports	2710	80	216 800,00 €
<b>Total € HT</b>			<b>1 001 650,00 €</b>

## HORS SECTEURS

### LE PARC DES SPORTS : PISTES DE RÉFLEXION



Amener de l'ombrage aux abords des terrains sportifs et ludiques



Animer des espace par les activités pédagogiques et écologiques



Créer un axe arboré vers la mer



Préserver la vue panoramique sur le paysage rural



## HORS SECTEURS

### LE GRAND JARDIN



#### L'existant :

- Des espaces très fortement minéralisés
- Végétation peu présente
- Des espaces vastes peu utilisés hors du temps des manifestations



#### Les améliorations envisageables :

- La **création d'un parc** autour de l'aire de jeux et des terrains de pétanques : Une grande partie de la surface des-imperméabilisée et largement végétalisée.
- Sur la zone du marché aux puces, la plantation d'arbres sur une trame pour offrir de l'ombre sans altérer la modularité de l'espace (Nécessité de laisser de l'espace pour l'installation d'une scène ou un chapiteau? Mettre les pieds d'arbres en hauteur par rapport à la surface minérale pour permettre le nettoyage aisé à grandes eaux, etc).
- Les principes de plantation présentés ci-dessus, devront être compatibles avec la nécessaire modularité des espaces publics (chapiteaux, foires, marchés...)

Le projet urbain de Villeneuve-lès-Maguelone prend tout son sens dans un emboîtement d'échelles et de compétences. Il se positionne à la fois comme le lieu de mise en cohérence des politiques qui relèvent de la Ville ou de la Métropole et comme une offre d'orientation à destination du PLUi en cours d'élaboration, de la lutte contre l'artificialisation des sols, la rénovation énergétique, la mixité sociale. C'est la **stratégie combinée de l'aménagement de l'espace, de l'habitat et des mobilités**.

La question du déploiement est autant celle des capacités à faire que de la coordination des actions / maîtrises d'ouvrage ou des outils disponibles à mobiliser.

Il est proposé de mettre en oeuvre et de déployer la vision collective d'une Villeneuve de demain, selon 3 temps :

- Le **temps court de l'activation, expérimentation de nombreux « petits projets »** qui rendent service aux villeneuvois et d'un projet prioritaire qui fait sens et ancre durablement le projet urbain dans la nouvelle étape de réalisation - Horizon 2025
- Le **temps de l'amplification des actions** où les projets indispensables et souhaitables structurants sont livrés - Horizon 2030
- Le **temps long** de l'urbanisme et de la vision complète développée par le projet urbain - Horizon 2040

Ces trois horizons de déploiement permettent une transition entre la planification antérieure de Villeneuve-lès-Maguelone et la **stratégie de développement ouvert initiée par le projet urbain**.

# 05 / LE PLAN GUIDE ET SON DÉPLOIEMENT

# LE PLAN GUIDE ET SON DÉPLOIEMENT

## 1ÈRE ÉTAPE DU CHANGEMENT : EXPÉRIMENTER ET IMPULSER (2023-2026)



### LÉGENDE

-  Zone de rencontre
-  Zone 30 qualitative
-  Trottoir confortable
-  Venelle piétonne
-  Voie sens unique
-  Voie double sens
-  Voie en impasse
-  Piste cyclable sens unique
-  Piste cyclable double sens
-  Places réaménagées
-  Micro-végétalisation
-  Nouveaux espaces publics à étudier
-  Connexions mode doux à étudier
-  Alignement de façades patrimoniales
-  Patrimoine à mettre en scène
-  Socle actif potentiel
-  Commerces
-  Équipements liés à l'éducation et aux loisirs
-  Équipements
-  Opportunités foncières ou de réinvestissements à forts enjeux, à maîtriser ou aménager par la commune
-  Potentiel de densification ou de réinvestissement, à encadrer par une charte de qualité
-  Opération d'ensemble
-  Opportunités foncières à enjeux
-  Fronts bâtis potentiels
-  Projet partenarial avec l'INRA à étudier
-  Parcelle à étudier pour déplacement de la gendarmerie
-  Sentiers
-  Végétation existante
-  Végétation à planter

# LE PLAN GUIDE ET SON DÉPLOIEMENT

## 2ÈME ÉTAPE DU CHANGEMENT : AMPLIFIER (2026-2030)



### LÉGENDE

-  Zone de rencontre
-  Zone 30 qualitative
-  Trottoir confortable
-  Venelle piétonne
-  Voie sens unique
-  Voie double sens
-  Voie en impasse
-  Piste cyclable sens unique
-  Piste cyclable double sens
-  Places réaménagées
-  Micro-végétalisation
-  Nouveaux espaces publics à étudier
-  Connexions mode doux à étudier
-  Alignement de façades patrimoniales
-  Patrimoine à mettre en scène
-  Socle actif potentiel
-  Commerces
-  Équipements liés à l'éducation et aux loisirs
-  Équipements
-  Opportunités foncières ou de réinvestissements à forts enjeux, à maîtriser ou aménager par la commune
-  Potentiel de densification ou de réinvestissement, à encadrer par une charte de qualité
-  Opération d'ensemble
-  Opportunités foncières à enjeux
-  Fronts bâtis potentiels
-  Projet partenarial avec l'INRA à étudier
-  Parcelle à étudier pour déplacement de la gendarmerie
-  Sentiers
-  Végétation existante
-  Végétation à planter

# LE PLAN GUIDE ET SON DÉPLOIEMENT

## 3ÈME ÉTAPE DU CHANGEMENT : ENGAGER L'AVENIR (2030-2040)

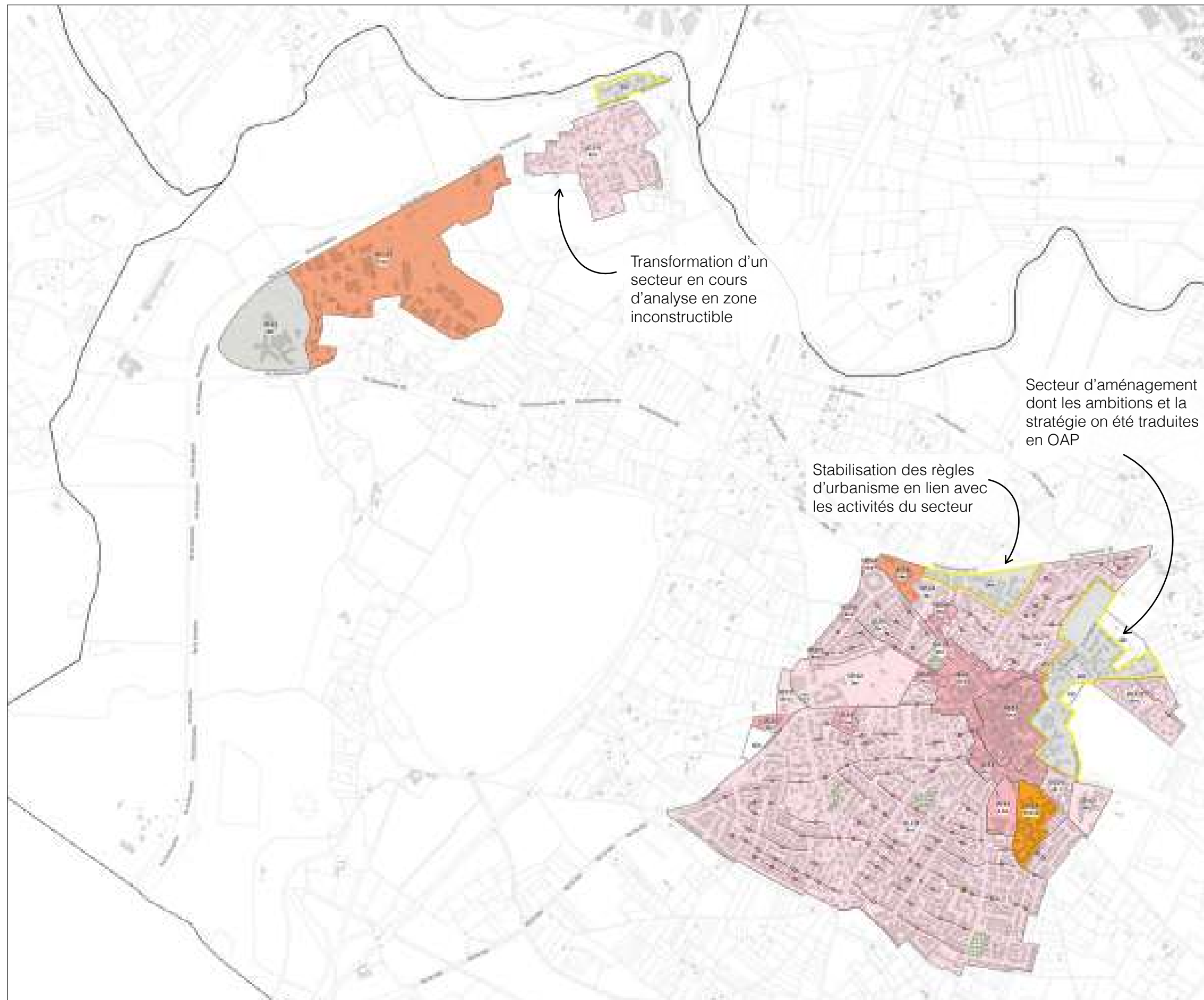


### LÉGENDE

- Zone de rencontre
- Zone 30 qualitative
- Trottoir confortable
- Venelle piétonne
- Voie sens unique
- Voie double sens
- Voie en impasse
- Piste cyclable sens unique
- Piste cyclable double sens
- Places réaménagées
- Micro-végétalisation
- Nouveaux espaces publics à étudier
- Connexions mode doux à étudier
- Alignement de façades patrimoniales
- Patrimoine à mettre en scène
- Socle actif potentiel
- Commerces
- Équipements liés à l'éducation et aux loisirs
- Équipements
- Opportunités foncières ou de réinvestissements à forts enjeux, à maîtriser ou aménager par la commune
- Potentiel de densification ou de réinvestissement, à encadrer par une charte de qualité
- Opération d'ensemble
- Opportunités foncières à enjeux
- Fronts bâtis potentiels
- Projet partenarial avec l'INRA à étudier
- Parcelle à étudier pour déplacement de la gendarmerie
- Sentiers
- Végétation existante
- Végétation à planter

# ÉVOLUTION DU PLU EN COURS

## HAUTEURS MAXIMALES



PLU en cours (mise à disposition du 22 décembre 2022)

### 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

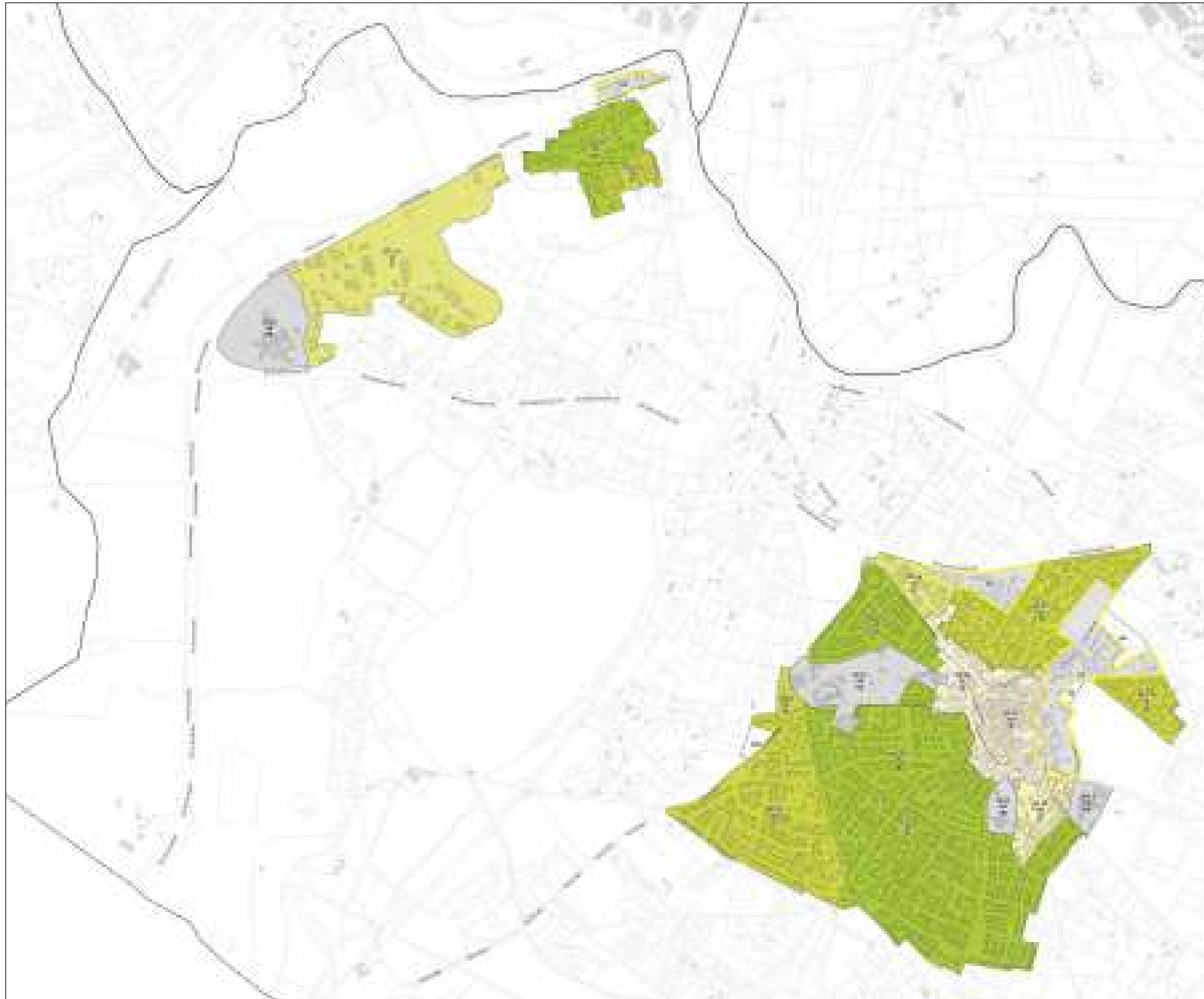
NR = non réglementé

### Patrimoine végétal

- ▨ Espaces boisés classés (EBC)
- ▨ Espaces boisés classés (EBC) au titre de la Loi Littoral
- ▨ Espaces verts à protéger (type 1)
- ▨ Espaces verts à protéger (type 2)
- Arbre notable isolé
- Haies

# ÉVOLUTION DU PLU EN COURS

## EMPRISES BÂTIES ET ESPACES PERMÉABLES



PLUi en cours (mise à disposition du 22 décembre 2022)

### Zonage

- Limite de zone
- eca - Secteur en cours d'analyse
- Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement Global

### Espaces perméables minimum (%)

- NR (Non réglementé)
- 5 - 10
- 15 - 20
- 25 - 30
- 35 - 40
- 45 - 50
- 55 - 60
- 65 - 70
- 75 - 80
- 85 - 90
- 95 - 100

- Emprise variable selon la taille de la parcelle

### Emprises Bâties / Espaces Perméables :

L'Emprise Bâtie (EB) maximale peut être réglementée à l'échelle de la surface :

- de l'Unité Foncière (UF) ;
- de la Bande Principale (BP) ;
- de la Bande Secondaire (BS) ;

L'Emprise Bâtie doit être inférieure ou égale au pourcentage indiqué au règlement graphique.

L'Espace Perméable (EP) minimal peut être réglementé à l'échelle de la surface :

- de l'Unité Foncière (UF) ;
- de la Bande Principale (BP) ;
- de la Bande Secondaire (BS) ;

L'Espace Perméable doit être supérieur ou égal au pourcentage indiqué au règlement graphique.

EB max :	UF	Bp	Bs
EP min :	UF	Bp	Bs

L'Unité foncière (UF), l'espace perméable (EP), l'emprise bâtie (EB), la Bande Principale (BP) et la Bande Secondaire (BS) sont définis au lexique du règlement écrit.

## Le projet urbain de la Villeneuve de demain...

**C'est créer un climat de soin propice à l'adaptation des actions proposées ou aux opportunités du temps long**

**C'est répondre aux besoins immédiats tout en gardant la cohérence d'une vision intégratrice**

**C'est une stratégie construite à partir du réel dont la mobilisation des acteurs est le véritable moteur de la transformation**

### Moins construire, mieux accueillir...

La difficulté à financer l'aménagement est une question qui se pose de manière forte et croissante dans toutes les villes.

Le modèle d'une croissance extensive planifiée est inscrit dans les «gènes» de Villeneuve-lès-Maguelone mais ce développement de la zone agglomérée ne peut plus se poursuivre de la même manière, devant la contrainte budgétaire, l'artificialisation des sols, l'explosion des coûts fonciers et les enjeux climatiques.

Villeneuve-lès-Maguelone se trouve donc face à la nécessité d'**arbitrer l'allocation de ses moyens**.

Le projet urbain peut ainsi choisir de « mettre ses billes » plutôt dans les opérations d'urbanisme type lotissements – les quartiers nouveaux, pour continuer à accueillir, au risque de ne plus savoir quel est le « projet de vie à Villeneuve » proposé à ceux que l'on accueille – ou préférentiellement dans l'**amélioration du déjà-là, du fonctionnement urbain – beaucoup de « petites choses » qui contribuent à accroître la qualité de vie des habitants et potentiellement à les retenir**.

À l'image de la **dynamique collective** du projet et des **coopérations** entre les services de la Métropole, de la commune, le CAUE, Altémed et les acteurs de l'aménagement privé, le projet urbain de Villeneuve ne se réalisera pas seul : pour être crédible, « l'atterrissage » du projet doit comporter en lui-même une **stratégie de coopération et d'articulation** des politiques publiques aux différentes échelles.

**« Pas de soin du climat, sans climat de soin »**

In Charte du Verstohlen, 2022 Cynthia Fleury



# // ANNEXES

Avant : un parking



Projet : une place animée qui relie



- Services
- Commerces
- Équipements
- Stationnement minute

## SECTEUR CENTRE

### LES PLACES DU MARCHÉ ET DE L'ÉGLISE

Surface d'espace public à aménager :  
**3230 m<sup>2</sup>**

#### ESTIMATIONS

Place de l'église scénario 1 - Place du marché en béton désactivé ou sablé

Typologie	Unité	Quantité	Prix unitaire HT	Montant HT
Béton sablé ou désactivé	m <sup>2</sup>	1080	80,00 €	86400,00 €
Enrobé grenailé	m <sup>2</sup>	0	50,00 €	0,00 €
Enrobé + pépite	m <sup>2</sup>	610	60,00 €	36600,00 €
Pavé pierre (calcaire ou granitique)	m <sup>2</sup>	65	300,00 €	19 500,00 €
Pavé réemploi existant	m <sup>2</sup>	81	100,00 €	8100,00 €
Dallage Pierre	m <sup>2</sup>	0	260,00 €	0,00 €
Stabilisé mécanique	m <sup>2</sup>	320	35,00 €	11200,00 €
Emmarchement pierre	ml	40	200,00 €	8000,00 €
Pleine terre (décroustage)	m <sup>2</sup>	455	20,00 €	9100,00 €
Rampe PMR	ml	36	800,00 €	28800,00 €
Arbres à planter	Unité	9	1000,00 €	9000,00 €
Eclairage public	m <sup>2</sup>	3227	9,00 €	29043,00 €
Bordure pierre trottoirs	ml	300	120,00 €	36000,00 €
Chainette pavé (zone plantée)	ml	350	50,00 €	17500,00 €
Mobiliers urbains (bancs, potelets escamotables)		380000	8 %	30400,00 €
Forfait ouverture / préparation chantier / signalisation / Travaux préparatoire	m <sup>2</sup>	3200	8,00 €	25600,00 €
Béton stabilisé Place du Marché	m <sup>2</sup>	440	80,00 €	35200,00 €
<b>TOTAL</b>				<b>390443,00 €</b>

Estimation des coûts des aménagements de surface : entre **390 000 et 475 000 € HT selon revêtement de la place du Marché (pavé pierre ou béton sablé)**

Estimation sommaire  
hors réseaux humides et secs  
Hors fond de forme et structure de chaussée / talutage  
Hors coûts MOE

Avant : un parking



Projet : une place animée qui relie



- Services
- Commerces
- Équipements
- Stationnement minute

## SECTEUR CENTRE

### LES PLACES DU MARCHÉ ET DE L'ÉGLISE

Surface d'espace public à aménager :  
**3230 m<sup>2</sup>**

Estimation des coûts des aménagements  
de surface : entre **390 000 et 493 000**  
**€ HT selon revêtement de la place du**  
**Marché (pavé pierre ou béton sablé)**

#### ESTIMATIONS

Place de l'église scénario 2 - Place du marché en pavés

Typologie	Unité	Quantité	Prix unitaire HT	Montant HT
Béton sablé ou désactivé	m <sup>2</sup>	1080	80,00 €	86400,00 €
Enrobé grenailé	m <sup>2</sup>	0	50,00 €	0,00 €
Enrobé + pépite	m <sup>2</sup>	610	60,00 €	36600,00 €
Pavé pierre (calcaire ou granitique)	m <sup>2</sup>	65	300,00 €	19500,00 €
Pavé réemploi existant	m <sup>2</sup>	81	100,00 €	8100,00 €
Dallage Pierre	m <sup>2</sup>	0	260,00 €	0,00 €
Stabilisé mécanique	m <sup>2</sup>	320	35,00 €	11200,00 €
Emmarchement pierre	ml	40	200,00 €	8000,00 €
Pleine terre (décroustage)	m <sup>2</sup>	455	20,00 €	9100,00 €
Rampe PMR	ml	36	800,00 €	28800,00 €
Arbres à planter	Unité	9	1000,00 €	9000,00 €
Eclairage public	m <sup>2</sup>	3227	9,00 €	29043,00 €
Bordure pierre trottoirs	ml	300	120,00 €	36000,00 €
Chainette pavé (zone plantée)	ml	350	50,00 €	17500,00 €
Mobiliers urbains (bancs, potelets escamotables)		360000	10 %	36000,00 €
Forfait ouverture / préparation chantier / signalisation / Travaux préparatoire	m <sup>2</sup>	3200	8,00 €	25600,00 €
Béton stabilisé Place du Marché	m <sup>2</sup>	440	300,00 €	132000,00 €
<b>TOTAL</b>				<b>492843,00 €</b>

Estimation sommaire  
hors réseaux humides et secs  
Hors fond de forme et structure de chaussée /  
talutage  
Hors coûts MOE

## SECTEUR CENTRE

### LA GRAND'RUE ET LA MAIRIE

Surface d'espace public à aménager :  
**1140m<sup>2</sup> (scénario 2 1112m<sup>2</sup>)**

Estimation des coûts des aménagements  
de surface : **386 000 € HT**

Estimation sommaire  
hors réseaux humides et secs  
Hors fond de forme et structure de chaussée /  
talutage  
Hors coûts MOE

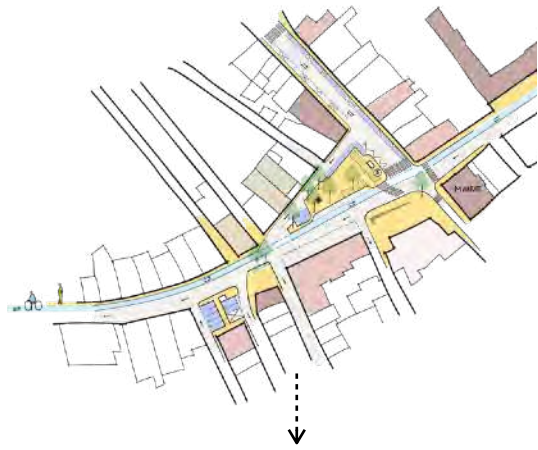
#### ESTIMATION DU SCÉNARIO 1 QUALITATIF (PAVAGE AUTOUR DE LA MAIRIE)

##### Grand'Rue + pourtour mairie et parking

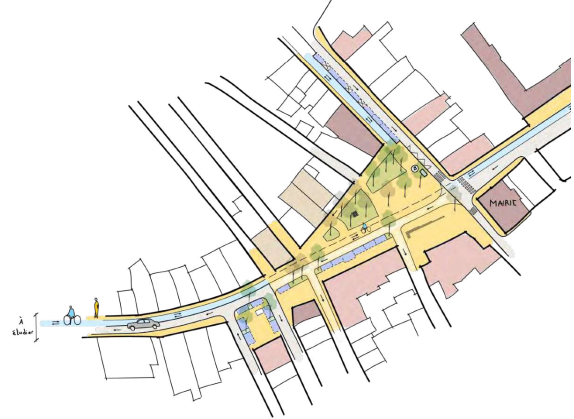
Typologie	Unité	Quantité	Prix unitaire HT	Montant HT
Béton sablé ou désactivé	m <sup>2</sup>	0	80,00 €	0,00 €
Enrobé grenailé	m <sup>2</sup>	0	50,00 €	0,00 €
Enrobé / pépité	m <sup>2</sup>	126	60,00 €	7560,00 €
Pavé pierre (calcaire ou granitique)	m <sup>2</sup>	1040	300,00 €	312 000,00 €
Pavé réemploi existant	m <sup>2</sup>	0	100,00 €	0,00 €
Dallage Pierre	m <sup>2</sup>	0	260,00 €	0,00 €
Stabilisé mécanique	m <sup>2</sup>	0	35,00 €	0,00 €
Emmarchement pierre	ml	0	200,00 €	0,00 €
Pleine terre (décroustage micro plantation)	m <sup>2</sup>	30	50,00 €	1500,00 €
Arbres à planter	Unité	0	1000,00 €	0,00 €
Eclairage public	m <sup>2</sup>	1140	9,00 €	10260,00 €
Bordure pierre trottoirs	ml	0	120,00 €	0,00 €
Fil d'eau central dallage	ml	154	200,00 €	30800,00 €
Mobiliers urbains		350000	4 %	14000,00 €
Forfait ouverture / préparation chantier / signalisation / Travaux préparatoire	m <sup>2</sup>	1140	9,00 €	10260,00 €
<b>TOTAL</b>				<b>386380,00 €</b>

Chiffrage ayant évolué à la hausse suite à la demande en COPIL d'intégrer les pourtours de la Mairie pour conserver une cohérence d'aménagement  
Surface pavée plus important au droit de la mairie

Avant : deux placettes circulées



Projet : une place urbaine qui unifie



- Services
- Commerces
- Équipements
- Stationnement minute

- Élargissement et unification de la place des Héros
- Traversées piétonnes facilitées
- Mise en sens unique de l'avenue de la Gare et changement de sens de circulation du Boulevard des Écoles
- Suppression d'une voie de circulation au nord de la place
- Piste cyclable bi-directionnelle sur l'avenue de Mireval et unidirectionnelle Av. de la Gare
- Simplification des aménagements et désimpermeabilisation
- Mise en stationnement minute

## SECTEUR CENTRE

### LA PLACE DES HÉROS : LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

#### ESTIMATIONS

Surface d'espace public à aménager :  
**4240 m<sup>2</sup>**

Surface intégrant l'avenue de la Gare au droit de la rue des Sports et du Chemin de la Mosson

Coût des aménagements de surface :  
**458 000 € HT**

Estimation sommaire  
hors réseaux humides et secs  
Hors fond de forme et structure de chaussée / talutage  
Hors coûts MOE

#### Place des Héros

Typologie	Unité	Quantité	Prix unitaire HT	Montant HT
Béton sablé ou désactivé	m <sup>2</sup>	2154	80,00 €	172320,00 €
Enrobé grenailé	m <sup>2</sup>	175	50,00 €	8750,00 €
Enrobé	m <sup>2</sup>	757	35,00 €	26495,00 €
Enrobé / pépité	m <sup>2</sup>	853	60,00 €	51180,00 €
Pavé pierre (calcaire ou granitique)	m <sup>2</sup>	0	300,00 €	0,00 €
Pavé réemploi existant	m <sup>2</sup>	0	100,00 €	0,00 €
Sol existant		0	0,00 €	0,00 €
Dallage Pierre	m <sup>2</sup>	0	260,00 €	0,00 €
Stabilisé mécanique	m <sup>2</sup>	0	35,00 €	0,00 €
Emmarchement pierre	ml	23	200,00 €	4600,00 €
Pleine terre (décroustage)	m <sup>2</sup>	261	20,00 €	5220,00 €
Arbres à planter	Unité	7	1000,00 €	7000,00 €
Eclairage public	m <sup>2</sup>	4240	9,00 €	38160,00 €
Bordure pierre trottoirs	ml	538	120,00 €	64560,00 €
Chainette pavé (zone plantée)	ml	170	50,00 €	8500,00 €
Mobiliers urbains		410000	8 %	32800,00 €
Forfait ouverture / préparation chantier / signalisation / Travaux préparatoire	m <sup>2</sup>	4240	9,00 €	38160,00 €
<b>TOTAL</b>				<b>457745,00 €</b>