



VENDARGUES (34)

Plan Local d'Urbanisme

1^{ère} modification

3 – Orientations d'aménagement

Procédure	Prescription	Arrêt du projet	Approbation
Elaboration	10/11/1975	06/09/1978	23/05/1980
1 ^{ère} modification	28/11/1987		28/01/1988
2 ^{ème} modification	31/05/1988		14/06/1989
3 ^{ème} modification	05/02/1992		24/04/1992
4 ^{ème} modification	26/02/1996		13/06/1996
5 ^{ème} modification	11/12/1996		06/02/1997
6 ^{ème} modification	04/12/1997		25/02/1998
1 ^{ère} révision simplifiée	27/06/2002		29/01/2004
7 ^{ème} modification	01/09/2006		23/11/2006
2 ^{ème} révision simplifiée	26/11/2003		19/07/2007
8 ^{ème} modification	01/10/2008		22/12/2008
3 ^{ème} révision simplifiée	23/09/2009		21/12/2009
1 ^{ère} révision valant élaboration du PLU	27/06/2002 23/09/2009	27/06/2012	27/06/2013
1 ^{ère} modification simplifiée	23/10/2013		12/12/2013
1 ^{ère} modification	12/12/2013		09/10/2014



Agence de Nîmes

188 Allée de l'Amérique Latine
30900 NÎMES
Tél. 04 66 29 97 03
Fax 04 66 38 09 78
nimes@urbanis.fr

www.urbanis.fr

Conseil en habitat, urbanisme et réhabilitations

Mairie

Place de la Mairie
34 740 VENDARGUES
Tél. : 04 67 70 05 04
Fax : 04 67 87 28 48

Introduction

En application de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme dans sa version antérieure à la Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, les plans locaux d'urbanisme peuvent comporter « *des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics* »

Deux orientations d'aménagement sont intégrées au dossier de PLU de VENDARGUES ; elles concernent les deux secteurs d'urbanisation future de la commune :

- le secteur de Bourbouissou au Nord de la zone urbaine, classé en secteur II AU1 au PLU ;
- le secteur de Meyragues au Sud de la zone urbaine, classé en, zone d'urbanisation fermée AU0 au PLU.

1 - Orientation d'aménagement de Bourbouissou

La présente orientation d'aménagement porte sur l'opération d'ensemble de Bourbouissou.

Le secteur est situé au Nord et dans le prolongement de l'actuelle zone urbaine de VENDARGUES.

D'une superficie totale de 9,2 hectares, il est délimité :

- Au Nord-Ouest, par l'ancienne voie de chemin de fer et au-delà par l'emprise du Petit Paradis ;
- A l'Est, par la RD 65 (Chemin des Coustouliers) ;
- Au Sud, par le quartier d'habitat pavillonnaire de « La Dèvèze » (lotissement Les Castellanes et lotissement Les Chênes verts).

Le périmètre de Bourbouissou est classé au Plan Local d'Urbanisme en secteur II AU1, dont l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la mise en œuvre d'une opération d'aménagement d'ensemble (ZAC, lotissement...):

- compatible avec l'orientation d'aménagement ci-après ;
- respectant une densité minimale de 25 logements ou 2 500 m² de surface de plancher à l'hectare ;
- réservant 30% de la surface de plancher des programmes de logements à des logements locatifs sociaux.

Le schéma d'aménagement de l'opération d'ensemble de Bourbouissou repose sur les principes suivants :

- Assurer l'intégration de ce nouveau quartier au fonctionnement général de la commune ;
- Assurer un niveau général d'accessibilité et de perméabilité satisfaisant, tous modes confondus ;
- Promouvoir une diversité des formes urbaines ainsi qu'une mixité sociale, en contrepoint des extensions pavillonnaires traditionnelles ;
- Créer des ambiances urbaines et un cadre de vie de qualité, dans le respect de l'identité territoriale locale.

1.1 - Accès et desserte : faciliter l'accessibilité

Le parti d'aménagement retenu vise à assurer un bon niveau de desserte et d'accessibilité au futur quartier, tant depuis les axes routiers périphériques (RD 110, RD 65) que depuis le centre ville de VENDARGUES et les quartiers pavillonnaires limitrophes.

Des accès identifiés pour une desserte efficace

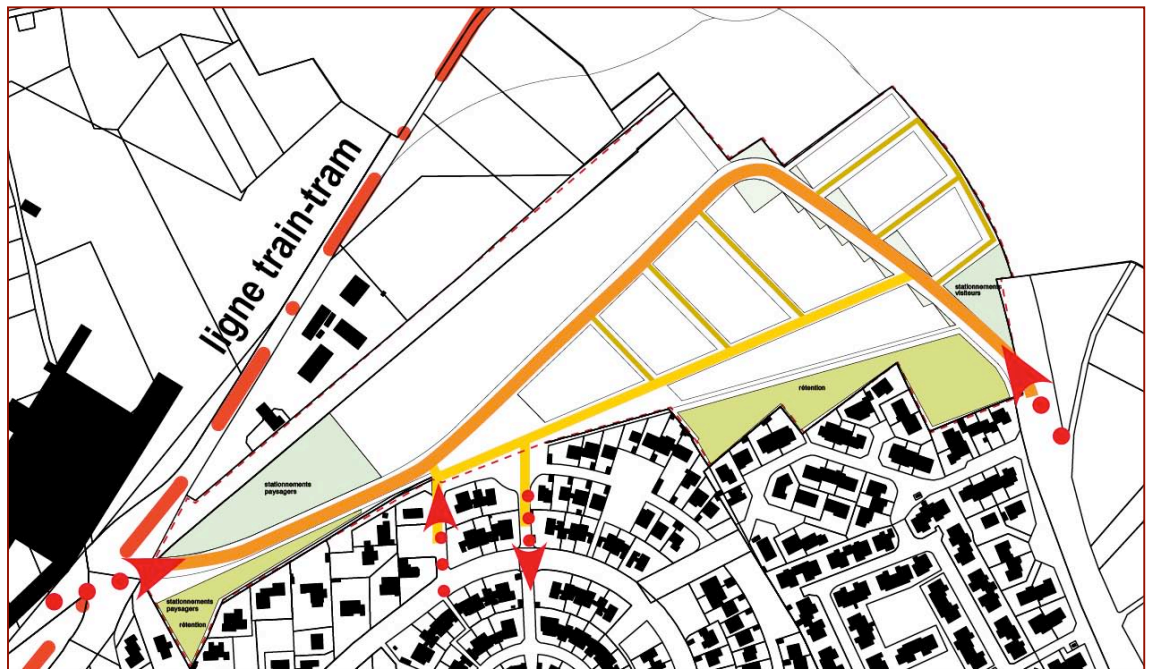
Le schéma d'aménagement s'organise autour de **deux accès principaux** :

- à l'Ouest, un accès direct depuis la RD 610, bordé par des stationnements paysagers faisant en outre office de zone de rétention au Sud ;
- à l'Est, un accès depuis la RD 65.

Ces deux accès principaux définissent le schéma de la voie principale (voir 1.1 ci-après).

Des connexions directes sont par ailleurs prévues au Sud avec le quartier pavillonnaire, en prolongement de la rue Joseph Roumanille et de la rue des Bourbouissous.

Le futur quartier de Bourbouissou sera ainsi facilement accessible tant depuis le village de VENDARGUES via le Boulevard Frédéric Mistral et la Rue des Devèzes, que depuis deux des principales infrastructures routières de la commune (RD 610 et RD 65)






éch : 1/5000



agence d'architecture boyer-percheron-assus

légende :

-  voie principale
-  voie secondaire
-  voie tertiaire
-  entrée quartier
-  périmètre

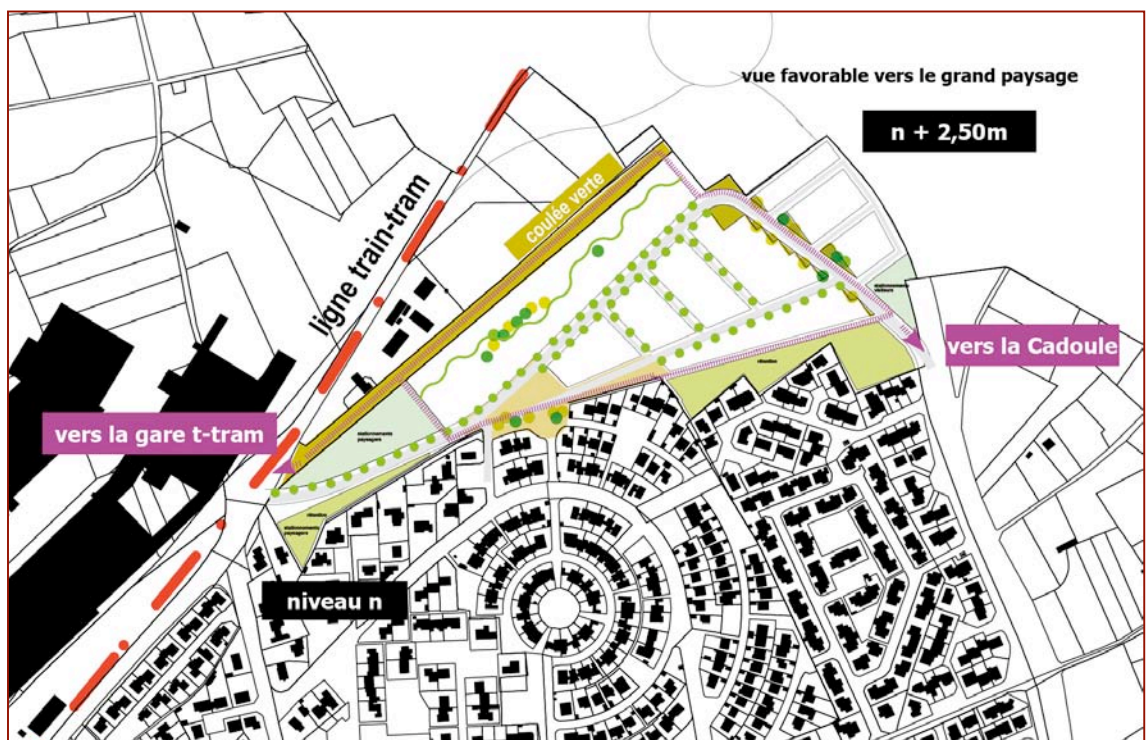
Des axes de déplacements doux pour diversifier les modes d'accès au quartier

Le schéma d'aménagement confère aux **mobilités douces** – circulations piétonnes et cyclables – une place privilégiée. L'objectif est triple : offrir une alternative à l'automobile pour les déplacements de courtes distances, sécuriser les déplacements des enfants et des adolescents (notamment vers les Ecoles et le complexe sportif proches) et favoriser les échanges entre le village et le nouveau quartier et leurs pôles d'attraction respectifs.

L'ensemble du quartier sera irrigué par des cheminements doux qui doubleront systématiquement les voies principales et par un réseau de voies vertes identifié en tant que tel permettant de desservir l'ensemble des lieux attractifs (espaces verts et espaces publics) du projet.

Ce réseau de voies vertes est constitué de deux axes transversaux :






- un axe Nord Ouest qui empruntera l'emprise de l'ancienne voie ferrée et pourra se prolonger côté Ouest jusqu'à la gare train – et côté Est vers la vallée de la Cadoule.
- d'un axe Sud bordant les zones de rétention, à l'interface du futur quartier et des zones pavillonnaires déjà bâties.



éch : 1/5000

agence d'architecture boyer-percheron-assus

légende :

-  rétention
-  place
-  poche de stationnements paysagers
-  liaison douce
-  percée visuelle et naturelle



1.2 - Organisation urbaine : une organisation structurée et respectueuse de l'identité des lieux

Le schéma d'aménagement privilégie une composition urbaine lisible et hiérarchisée. La répartition du programme d'aménagement est clairement distribuée dans l'espace.

Une voie principale qui dessert le site d'Ouest en Est

Desservant le site d'Ouest en Est, **la voie principale** permet :

- d'aménager des entrées de quartier de qualité, enjeu paysager important aussi bien à l'Ouest sur la RD 610, qu'à l'Est sur la RD 65 ;
- de desservir et de relier les espaces publics principaux, en offrant un cadre paysager de qualité avec de larges trottoirs plantés.

Une voie de desserte inter-quartier et des connexions Nord-Sud

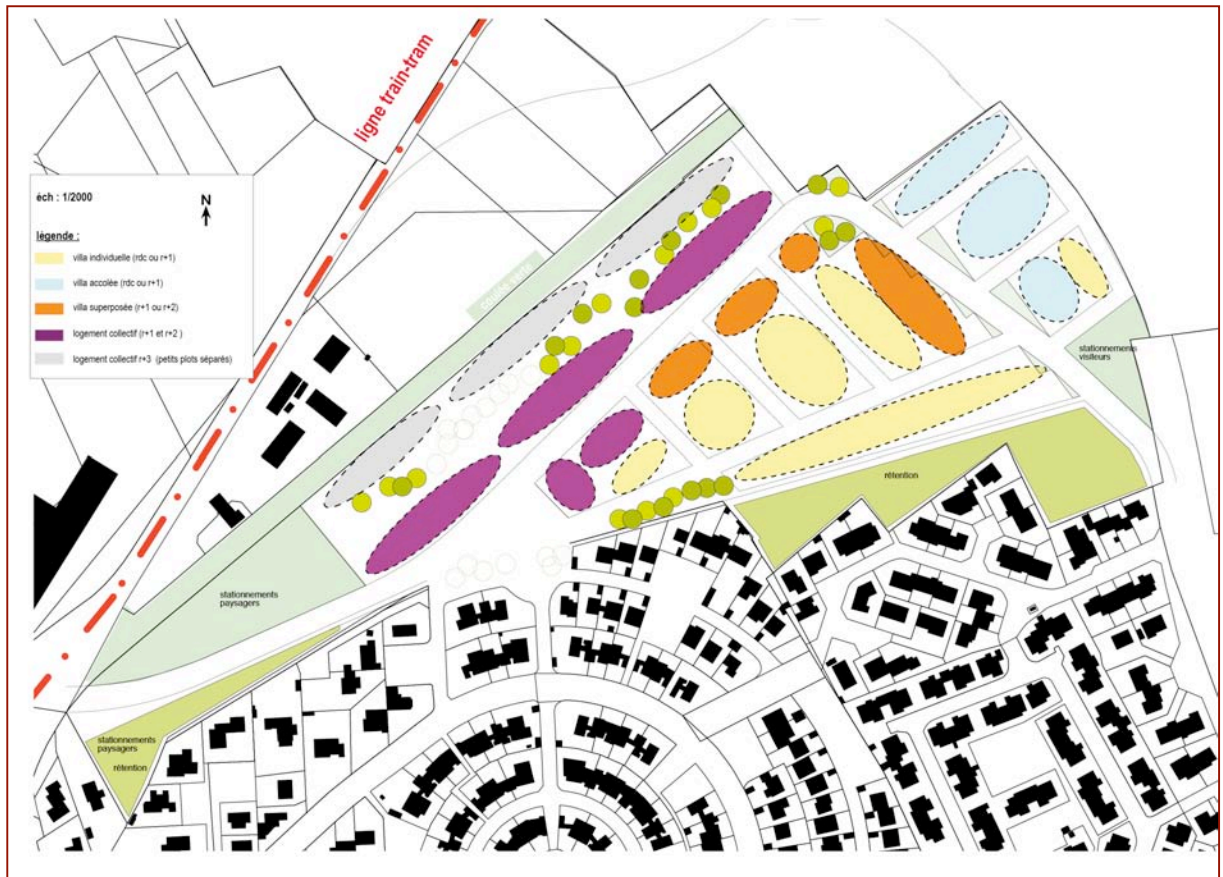
La voie principale est doublée au Sud d'une **voie secondaire** qui assure le bouclage du quartier et se prolonge au Sud vers le quartier de La Dèvèze. Entre ces deux voies, des connexions régulières Nord-Sud assurent la desserte interne du quartier.

Une organisation homogène pour les espaces résidentiels traditionnels

Dans le souci de favoriser la diversité des formes urbaines et de répondre à la palette des besoins locaux en matière de logements, le schéma général d'aménagement prévoit **une véritable mixité d'habitat, depuis le parcellaire de type individuel jusqu'au collectif en passant par l'habitat intermédiaire et l'habitat groupé.**

Les zones d'habitat collectif et intermédiaire s'organisent autour de la voie principale largement plantée. Les collectifs s'implantent en limite Nord-Ouest du site le long de l'ancienne voie ferrée réutilisée en voie verte. Ceux-ci s'organisent en petits plots, pour réduire l'échelle générale rassemblés autour de vastes espaces verts centraux. Un épannelage est mis en place, avec des collectifs en R+2+attique en limite Nord-Ouest, alors qu'ils se limitent à R+2 et R+1 le long de la voie principale. Afin de libérer au maximum le sol et de favoriser la qualité paysagère, le stationnement résidentiel sera prioritairement aménagé en sous-sol.

Les zones d'habitat individuel groupé ou diffus occupent quant à elles, la partie Sud-Est du secteur. Ces zones sont desservies par des voies qui, par leur gabarit et leur traitement, donnent volontairement la priorité au piéton ; elles constituent de véritables espaces collectifs assurant l'ensemble des fonctions urbaines du micro quartier : espaces de rencontre et de détente ombragés, stationnement visiteur (le stationnement résidentiel étant assuré sur emprise privée) ; les culs de seront autant que possible proscrits.



Cadre de vie : une priorité accordée à la qualité paysagère et acoustique du futur quartier

Les entrées du nouveau quartier feront l'objet d'un traitement paysager spécifique. A l'Ouest, l'entrée depuis la RD 610 est organisée entre une zone de rétention paysagée (pouvant en outre servir de stationnement) et une zone de stationnement plantée qui se prolonge en espace vert. A l'Est, de la même façon, l'entrée depuis la RD 65 se fait entre deux espaces publics traitées en zones paysagères (au Sud, un bassin de rétention paysager en interface avec les villas existantes, au Nord une zone de stationnement plantée).

Les liaisons avec le quartier existant au Sud (Devèze) sont également de qualité ; elles s'organisent autour d'un espace public mettant en valeur les quelques beaux arbres existants.

L'ensemble des voies fera l'objet d'un accompagnement végétal :

- La voie principale sera largement plantée et animée par un double alignement d'arbres de haute tige. A l'angle, en limite Nord, la voie s'élargira en espace paysager formant belvédère de façon à gérer l'articulation entre les deux directions de la voie et à profiter des vues lointaines. De la même façon, la partie Est de la voie sera bordée par des espaces plantés permettant de rattraper la géométrie courbe de la voie et pouvant ponctuellement recevoir des noues paysagées.
- La voie secondaire Est/Ouest venant se connecter à l'axe Nord-Sud sera également bordée d'arbres de haute tige ; les clôtures en limite du domaine public seront atténuées par des haies arbustives.
- Les voies de desserte interne recevront un traitement particulier de façon à faire ressentir la priorité piétonne ; elles seront bordées ponctuellement d'accotements plantés.

Favoriser le confort acoustique :

Les importantes infrastructures routières qui bordent le quartier (RD 610 et RD 65) produisent des nuisances acoustiques dont il faudra tenir compte pour la qualité des futurs logements. Deux principes ont été retenus :

- S'implanter pour former un bouclier acoustique : en limite Nord-Ouest, les collectifs sont organisés en plots implantés pour former « un bouclier acoustique », relativement étroits en largeur, chaque logement pourra conserver des orientations vers le cœur d'îlot ainsi protégé.
- S'élever pour former un belvédère acoustique : en limite Est, le long de la RD 65, le niveau du terrain naturel pourra être relevé de 2,50m environ pour créer une protection acoustique à la chaussée traitée en talus planté.

Une gestion intégrée des eaux pluviales

La lisière Sud de la zone, à l'interface avec les lotissements existants des Castellanes et des Chênes verts, recevra les espaces de rétention paysagers. Ces espaces auront non seulement une fonction hydraulique, mais également une fonction paysagère dans la mesure où ils contribueront à assurer une transition douce entre ancien et nouveau quartier.

Ces surfaces de rétention, qui ne seront que très épisodiquement en eau, seront conçues comme des espaces verts ouverts et accessibles aux piétons (non clôturés, de profondeur limitée à 1,50 m maximum avec des talus en pente douce). Bordés par une voie verte, ils constituent autant d'espaces de loisirs.

2 - Orientation d'aménagement de Meyrargues

La présente orientation d'aménagement porte sur l'opération d'ensemble de Meyrargues, située au Sud de la RD 613 et du centre ancien de VENDARGUES.

Le secteur faisant l'objet de cette orientation d'aménagement ne concerne que la partie Est de la très vaste zone d'extension urbaine figurant au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, délimitée au Nord par la RD 613 et au Sud par Chemin de Montpellier à Nîmes matérialisant la limite communale avec Saint-Aunès, et constituée de deux collines séparées par un vallon ; seule la colline Nord est concernée par l'opération d'ensemble.

Le secteur de projet est marqué par sa topographie qui en fait un point haut et dominant par rapport à la zone urbaine dense de VENDARGUES. La ligne de crête marquée par la silhouette des beaux arbres et du château d'eau est très présente à la fois depuis la RD 613 et le village. Cette ligne de crête délimite deux versants : un au Nord, tourné vers le village et un autre au Sud orienté vers Saint-Aunès.

Les parcelles agricoles et les voies sont souvent bordées de beaux arbres qui pourront servir de points d'appui pour la constitution de la nouvelle trame d'urbanisation. Dans sa partie Sud-ouest les parcelles et les voies sont bordées de beaux sujets.

D'une superficie totale de près de l'ordre de 38 hectares, l'opération d'ensemble est délimitée par :

- la RD 613 au Nord ;
- l'ancienne Voie Domitienne ou Chemin de Montpellier à Nîmes, qui marque la limite communale avec Saint-Aunès au Sud
- un vallon au Sud-Ouest.

Le périmètre de Meyrargues est classé au Plan Local d'Urbanisme :

- en secteur II AU2 en bordure de la RD 613 ;
- en zone AU0 dont l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la mise en œuvre d'une opération d'aménagement d'ensemble (ZAC, lotissement....) compatible avec l'orientation d'aménagement ci-après.

Il est à noter la présence d'une zone inondable rouge inscrite au PPRI en limite Nord-Est du secteur.

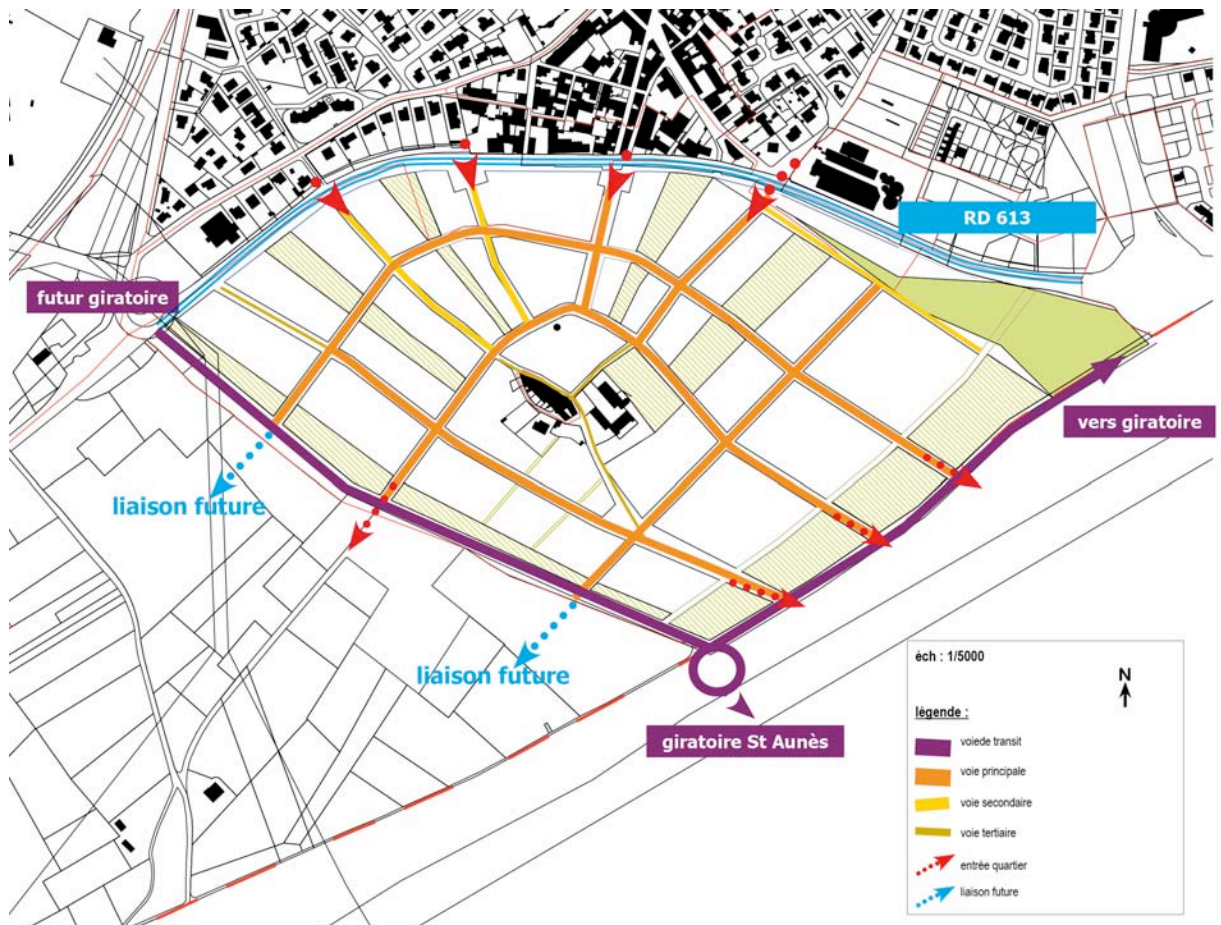
Le schéma d'aménagement de l'opération de Meyrargues repose sur les principes suivants :

- Assurer l'intégration de ce nouveau quartier au fonctionnement général de la commune et créer une véritable greffe urbaine ;
- Assurer un niveau général d'accessibilité et de perméabilité satisfaisant, tous modes confondus ;
- Promouvoir une diversité des fonctions et des formes urbaines ainsi qu'une mixité sociale, en contrepoint des extensions pavillonnaires traditionnelles ;
- Créer des ambiances urbaines et un cadre de vie de qualité, dans le respect de l'identité territoriale locale.

2.1 - Un schéma d'aménagement rayonnant et une discontinuité du bâti

Le parti d'aménagement retenu vise à assurer un bon niveau de desserte et d'accessibilité au futur quartier tant depuis le centre ville de VENDARGUES qu'au sein du quartier.

Le schéma d'aménagement de l'opération développe ainsi l'idée d'un **réseau viaire qui vient se greffer sur l'existant et rayonne vers le hameau de Meyrargues, tout en le préservant**. Des espaces non-construits traités en espaces verts et assurant la rétention des eaux pluviales sont conservés au centre de chaque îlot pour rythmer la perception de la colline le long de la RD 613 et conserver des vues sur le château de Meyrargues et le château d'eau.



agence d'architecture boyer-percheron-assus

Un enjeu important, la requalification de la RD 613

L'opération d'ensemble de Meyrargues va être l'occasion de requalifier la RD 613 en boulevard urbain. Aujourd'hui, le gabarit routier de cette voie n'est favorable ni au confort acoustique, ni à la sécurité des usagers.

L'opération sera l'occasion de requalifier cette voie pour que piétons, cyclistes, voitures retrouvent leur place et partagent la voirie. L'abaissement de la vitesse ainsi induite permettra de limiter naturellement les nuisances acoustiques et de sécuriser les carrefours.

Le profil proposé d'une largeur de 20 mètres depuis la limite du bâti existant au niveau du centre historique au Nord impose un recul des bâtiments prévus au Sud de la voie, côté Meyrargues.

Deux voies de transit pour sécuriser le futur quartier :

La RD 145, qui traverse le futur quartier de Meyrargues, sert aujourd'hui de voie de transit aux habitants de Saint-Aunès pour rejoindre la RD 613 et l'autoroute A9.

Pour limiter au maximum les flux de transit au cœur du futur quartier, le schéma d'aménagement prévoit la création en limite Sud-Ouest, au niveau du vallon, d'une voie de transit permettant de relier directement le chemin de Montpellier à Nîmes à la RD 613.

Un élargissement du profil du Chemin de Montpellier à Nîmes est également prévu pour faciliter la liaison vers la zone d'activités de Saint-Aunès et la RD 112.

Une desserte interne organisée autour de 4 voies principales :

- Une première voie traverse le secteur de projet de la RD 613 au Chemin de Montpellier à Nîmes ;
- Une deuxième voie relie la RD 613 à la voie précédente ; celle-ci pourra constituer une liaison vers l'extension future de Meyrargues ;
- Une troisième voie permet de relier les deux précédentes ;
- L'actuel Chemin de Meyrargues, connexion directe entre le hameau et le centre historique est important pour favoriser la greffe urbaine.

Le réseau viaire préserve ainsi volontairement le hameau des circulations principales.

Par anticipation sur le développement futur de la commune, deux liaisons resteront ouvertes en limites Ouest de l'opération.

Le futur quartier de Meyrargues sera ainsi très largement accessible tant depuis le village actuel que depuis la RD 613.

Des axes de déplacements doux pour diversifier les modes d'accès au quartier

Le schéma d'aménagement confère aux mobilités douces – circulations piétonnes et cyclables – une place privilégiée. L'objectif est triple : offrir une alternative à l'automobile pour les déplacements de courtes distances, sécuriser les déplacements des enfants et des adolescents, favoriser les échanges entre le village et le nouveau quartier et leurs pôles d'attraction respectifs.

L'ensemble du quartier sera irrigué par des cheminements doux qui desserviront l'ensemble des lieux attractifs et des équipements publics du projet :

- concernant les cycles, des liaisons sécurisées permettent d'atteindre la future gare train-tram à proximité du futur giratoire Garibaldi et de l'autre côté l'espace de loisirs de la Cadoule et du Bois de saint Antoine ; une piste sécurisée est par ailleurs prévue le long de la RD 613.
- concernant les piétons, des liaisons sont systématiquement prévues au niveau des espaces verts conservés ; ils créent des liaisons directes et sécurisées du centre historique au cœur du quartier de Meyrargues.

2.2 - Organisation urbaine : une organisation structurée et respectueuse de l'identité des lieux

Le schéma d'aménagement privilégie une composition urbaine lisible et hiérarchisée qui reçoit habitat et équipements publics et répond à l'objectif de 30% de logements sociaux.

Dans le souci de favoriser la diversité des formes urbaines et de répondre à la palette des besoins locaux en matière de logements, le schéma général d'aménagement prévoit une véritable mixité d'habitat, depuis le parcellaire de type individuel jusqu'au collectif en passant par l'habitat intermédiaire et l'habitat groupé.

Afin de préserver les espaces verts et la discontinuité du front bâti le long de la RD 613, les logements collectifs y seront privilégiés. Un épannelage sera mis en place le long de la RD 613, limitant la hauteur du bâti à R+2+attique au droit de la zone urbaine dense du centre historique et du secteur de réinvestissement urbain Nord et R+3+attique à l'Est au niveau de la cave coopérative et des nouveaux quartiers. Sur ce secteur Est, le bâti s'implantera au Sud de la zone inondable, permettant de créer un vaste espace public en élargissement de la RD 613, au droit de l'actuelle cave coopérative.

L'épannelage est par ailleurs dégressif de la RD 113 vers le sommet de la colline de Meyrargues afin de préserver le point haut du hameau.

Concernant plus spécifiquement le secteur II AU2 délimité en bordure de la RD 613 : respectant les principes de l'opération d'ensemble, le bâti s'implantera globalement à l'alignement de l'emprise élargie à 20 mètres de la RD 613 et des voies de desserte principales.

Des commerces sont prévus le long de la RD 613, facilement accessibles grâce au stationnement organisé le long de cette voie.

Une dégressivité des hauteurs bâties sera d'ores et déjà respectée sur ce secteur II AU2 comme de façon générale à l'échelle de l'ensemble du secteur de Meyrargues.


La desserte du secteur II AU2 sera assurée par deux voies latérales à partir de la RD 613 (une voie à créer à l'Ouest et la Rue du Château à l'Est) et par une voie de desserte arrière parallèle à la RD 613 ; cette voie arrière pourra le cas échéant être doublée d'une seconde voie assurant la desserte interne du secteur.

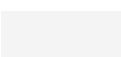
Le carrefour entre l'axe de desserte Ouest et la RD 613 sera marqué par un élargissement formant une place publique. Les bâtiments d'angles seront identifiés par un traitement architectural particulier.

Des percées visuelles vers le cœur d'îlot permettront de mettre en valeur le traitement des angles.-De la même manière, des transparences visuelles seront ménagées vers le cœur d'îlot à partir des axes périphériques de desserte, de façon à créer des échappées visuelles.

Les cœurs d'îlot seront traités avec soin, de préférence libérés des stationnements organisés en sous-sol.



 Zones d'implantation du bâti à l'alignement des voies structurantes (RD 613 et voies de desserte principales)

 Cœur d'îlot accueillant les constructions et les espaces publics (de préférence protégés en partie centrale)

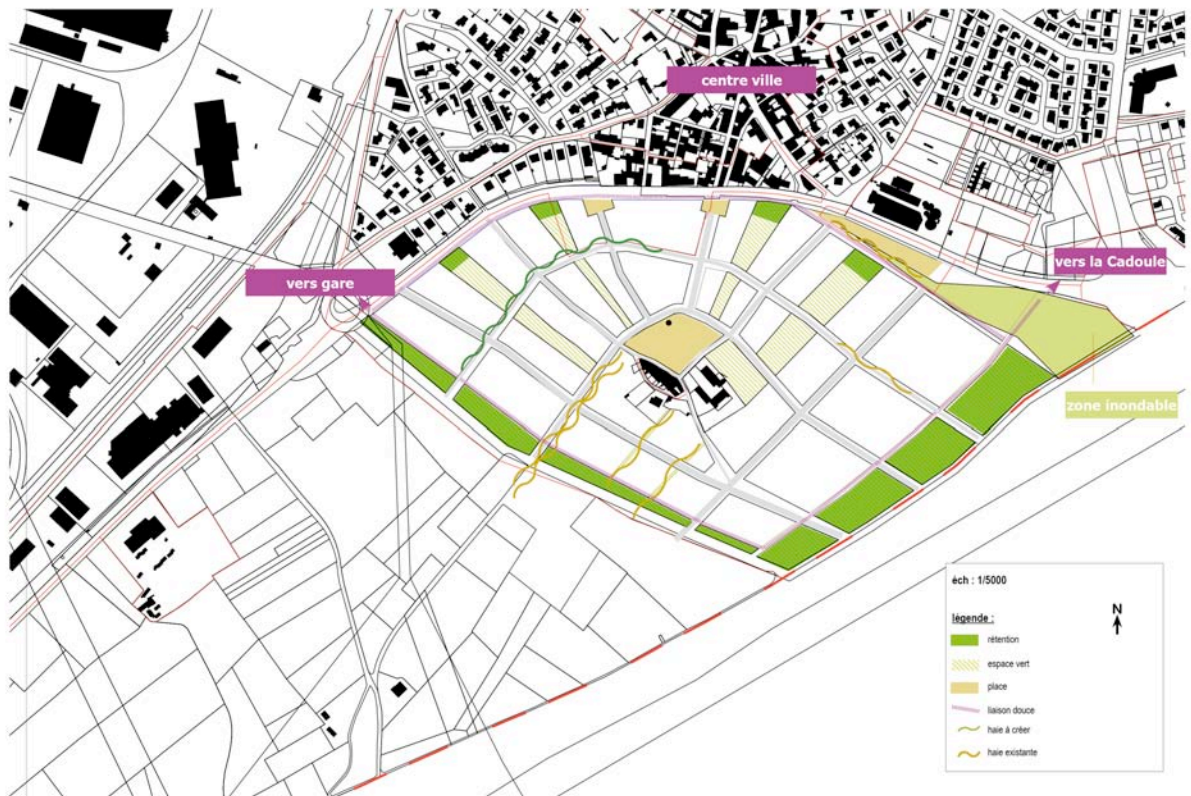
2.3 - Cadre de vie : une priorité accordée à la qualité paysagère du futur quartier.

L'ensemble des voies feront l'objet d'un accompagnement végétal et de plantation d'arbres de hautes tiges.

Les clôtures en limite du domaine public seront atténuées par des haies arbustives.

Enfin, en point bas du quartier des espaces de rétention sont prévus. Ces espaces auront non seulement une fonction hydraulique, mais également une fonction paysagère. Episodiquement en eau, ils seront conçus comme des espaces verts ouverts et accessibles aux piétons (profondeur limitée à 1,50 m environ et talus en pente douce).

> la trame verte et bleue



urbanis, urbanistes - agence d'architecture boyer-percheron-assus, architectes