

Ville de Bédarieux



Plan Local d'Urbanisme

## 4<sup>ème</sup> Modification

Procédure	Prescription	Approbation
Elaboration du POS		18/12/1980
1 <sup>ère</sup> révision		30/03/1995
1 <sup>ère</sup> révision simplifiée	14/12/2006	17/04/2007
2 <sup>ème</sup> révision POS valant PLU	26/03/2002	06/12/2007
1 <sup>ère</sup> modification	08/04/2010	30/09/2010
2 <sup>ème</sup> modification	21/04/2011	07/03/2012
3 <sup>ème</sup> modification	12/12/2012	12/11/2013
4 <sup>ème</sup> modification	16/10/2015	15/03/2016

# Orientation d'aménagement particulière approuvée

## P R E A M B U L E

### Objet des orientations d'aménagement particulières

Les modifications du code de l'urbanisme issues des lois du 13 décembre 2000 (dite loi SRU), du 2 juillet 2003 (dite loi Urbanisme et Habitat) et de leurs décrets d'application, introduisent dans les nouveaux documents d'urbanisme communaux appelés Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), pour l'élaboration du projet communal : le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et les orientations d'aménagement particulières.

Les orientations d'aménagement particulières peuvent exprimer des principes d'aménagement et d'organisation spatiale à l'échelle d'un site de projet spécifique. Celles-ci correspondent au contenu d'un « Plan de référence » permettant de préciser la volonté municipale sur l'aménagement d'un espace à forts enjeux.

### Contenu des orientations d'aménagement particulières

Le texte de l'article R.123-3-1 précise que « *les orientations d'aménagement peuvent, par quartier ou par secteur, prévoir les actions et opérations d'aménagement...* », de plus d'après l'article L. 123-1, « *ces orientations d'aménagement peuvent en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable [PADD], prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune* ».

De plus l'article L. 123-1 explicite la forme que peuvent avoir ces orientations d'aménagement particulières, en effet « *elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement* » et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

La commune de Bédarieux a souhaité définir des orientations d'aménagement particulières relatives à l'entrée de ville de la route de Saint-Pons<sup>1</sup>. En effet, depuis le 1er janvier 1997, la Route de Saint-Pons (RD908) a été classée comme voie à grande circulation. Ainsi, en application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme (dit « amendement Dupont »), toute nouvelle construction est contrainte à un recul de 75 mètres à partir de l'axe de la voies sauf si la commune définit un projet urbain cohérent et de qualité sur l'ensemble de l'entrée de ville.

Compte tenu des enjeux d'implantation d'activités économiques sur la Route de Saint-Pons (RD908), la commune de Bédarieux a souhaité supprimer cette contrainte de recul.

C'est pourquoi des « orientations d'aménagement particulières » relatives aux aspects de sécurité, d'accessibilité et d'implantation des nouvelles constructions ont été définies sur cette voie permettant ainsi de lever l'inconstructibilité issue de l'application de l'article L.111-1-4.

---

<sup>1</sup> La RD 908 fait aujourd'hui partie du réseau primaire du Département. Elle est classée A2 au plan routier 2010 et constitue l'itinéraire Clermont-l'Hérault - Saint-Pons-de-Thomières, qui se poursuit au-delà dans le département du Tarn.

## ORIENTATION D'AMENAGEMENT PARTICULIERES RELATIVES A LA ROUTE DE SAINT-PONS (RD908)

### 1. La sécurité

La réflexion engagée sur cette section de route a donné lieu à l'étude du profil en travers de la voie afin de mieux gérer l'interface entre trafic local et trafic de transit (cf. *Etude de Sécurité de la RD 908 entre Bédarieux et Hérépian*).

Les options d'aménagement retenues sont :

- Le maintien d'une largeur de chaussée suffisante : si la saturation de la voie par le rétrécissement de la chaussée permet d'obtenir un ralentissement des véhicules, l'association d'une chaussée réduite avec un trafic important provoque cependant de nombreux facteurs d'insécurité.
- Les accès aux bâtiments et établissements situés sur les abords seront limités et organisés de façon à assurer la sécurité des usagers de la voie.
- Un nombre limité d'intersections, avec la matérialisation de quatre intersections principales aménagées en giratoire : giratoire existant «d'Intermarché», giratoire projeté vers la route de Piémont (avec franchissement de l'Orb), giratoires existants de la «Gendarmerie»/Point P et de Super U.
- L'aménagement de bandes cyclables, qui permet en outre de bénéficier de l'impact positif sur la vitesse de la réduction apparente de la chaussée.

### 2. La qualité de l'urbanisme et des paysages

La vocation commerciale et artisanale dominante du secteur implique une attention particulière à l'effet «vitrine» de la route Saint-Pons. Un soin particulier sera porté d'une part au traitement de l'axe, d'autre part à l'aménagement dans l'épaisseur du tissu urbain : qualité des dessertes, qualité architecturale des bâtiments, traitement paysager de leurs abords.

**Concernant l'axe de la route**, les propositions d'aménagement prennent en compte une qualité paysagère qui répond aux soucis :

- de l'identification du caractère de la voie
- de l'intervention de la commission des sites pour l'abattage d'arbres.

**Les options d'aménagement retenues sont :**

- L'aménagement de l'axe suivant un profil adapté à la séquence traversée un profil type «boulevard urbain», caractérisé par un îlot central avec plantations, des bordures, des aménagements paysagers, un trottoir cyclable et du stationnement côté habité, un espace vert côté «plateforme SNCF» ; un profil «semi-urbain», sans îlot central, marqué par une chaussée élargie, une bande cyclable de chaque côté, des platanes conservés (quand ils ne remettent pas en question la sécurité des usagers) ; un profil «rase-campagne», avec cheminement piétons-cycles.
- Le maintien du plus grand nombre possible d'arbres d'alignement (une ligne sur deux en général).
- La substitution des arbres abattus par des plantations ou par l'utilisation d'arbres existants, en fonction des possibilités.
- Le dégagement d'espaces plantés.

L'aménagement paysager de la voie devra être systématiquement conçu en détail en coordination avec les études opérationnelles d'infrastructure.

**Concernant les abords, les options d'aménagement retenues sont :**

- Les constructions nouvelles seront implantées par rapport à l'alignement délivré par les services compétents à une distance au moins égale à 10 mètres de l'axe de la route de Saint-Pons.
- Le traitement paysager des espaces libres résultants des retraits par rapport à l'alignement, et des aires de stationnement visibles depuis les voies principales.
- Les aires de stationnement et de manutention seront interdites dans les marges de recul ; elles seront préférentiellement implantées à l'arrière des parcelles.
- Une attention particulière sera apportée au traitement architectural des constructions donnant sur la route Saint-Pons.
- Les façades donnant sur la route de Saint-Pons et la future route de Piémont seront traitées en façades principales et dans ce cas les pignons et murs aveugles seront interdits.
- Des mesures spécifiques concernant les enseignes seront prises de manière à limiter leurs effets.

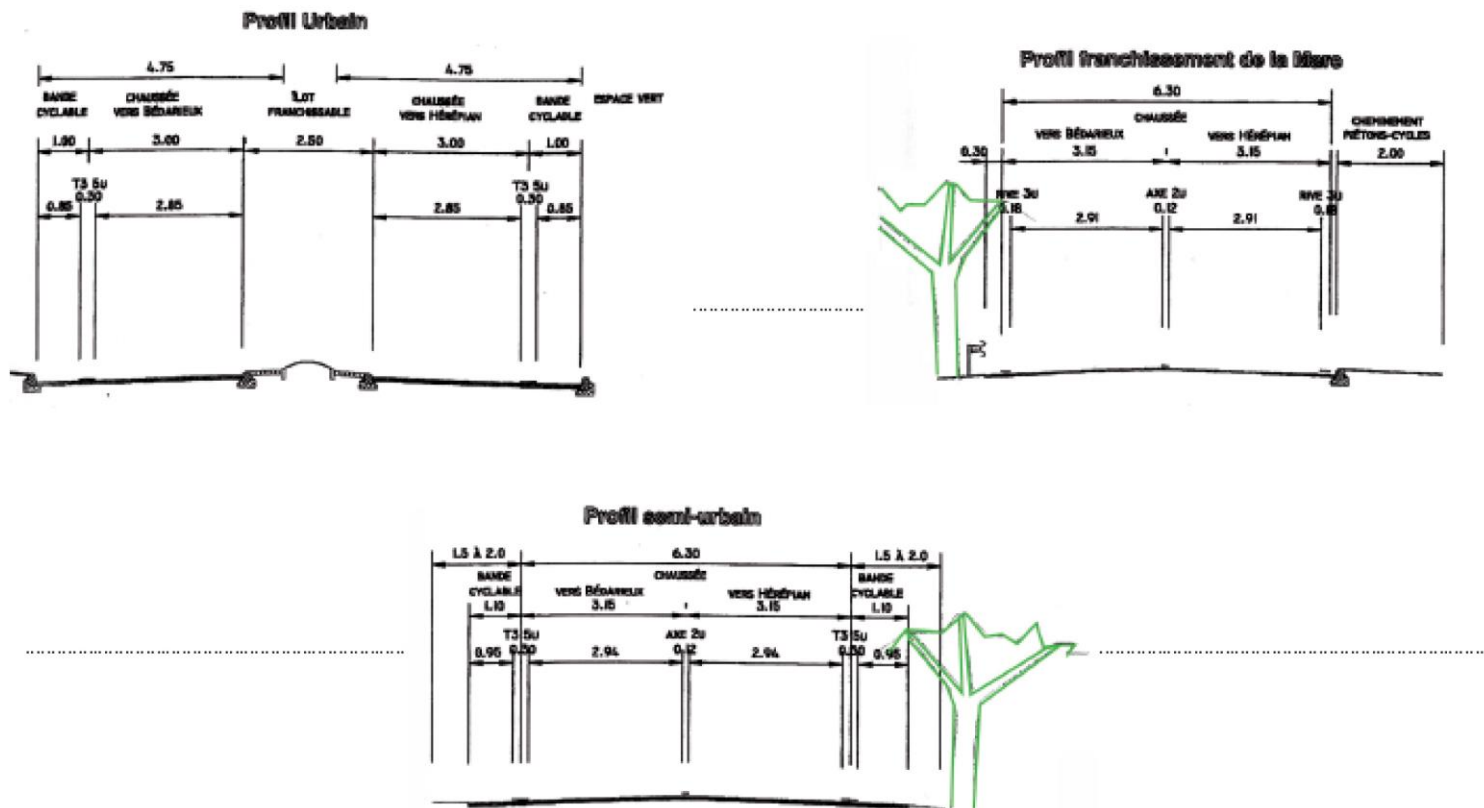
**3. Les nuisances**

Sur cet axe à grande circulation, il est préféré le développement d'activités économiques (et non d'habitations) également en raison des nuisances induites par le trafic (bruit, pollution...). L'étroitesse du site (topographie et voie ferrée d'un côté, inondation et plaine de l'Orb de l'autre) empêche en effet d'envisager une mixité en profondeur (avec un premier «rideau» d'activités le long de la voie en «écran anti-bruit» et des logements en arrière).

**Les options d'aménagement retenues sur ce site en matière de qualité urbaine, architecturale et paysagère, de sécurité et de prise en compte des nuisances, ont été retranscrites sous forme de prescriptions réglementaires prises au titre de l'article 111-1-4.**

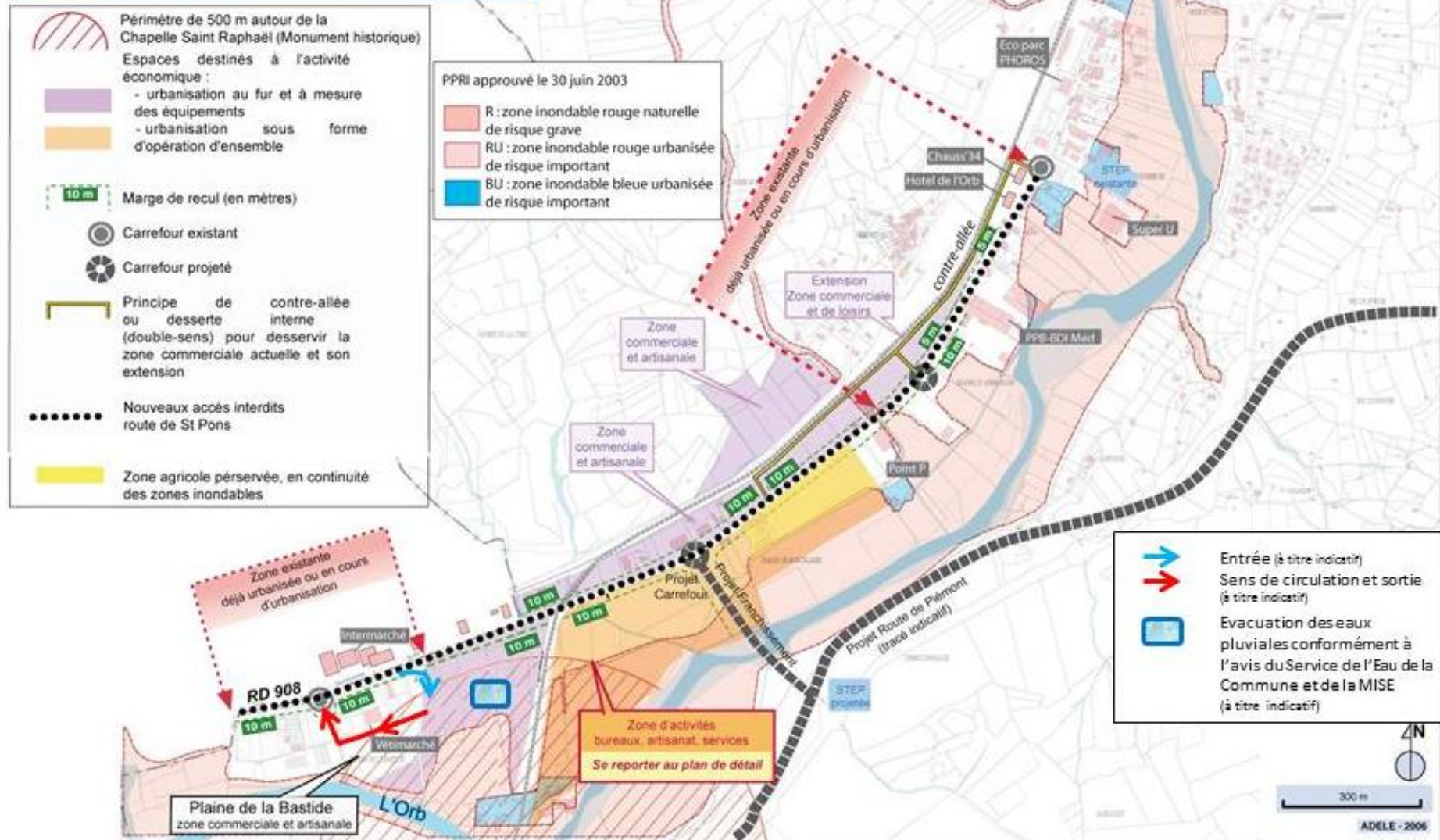
## PROFILS DE DÉFINITION

Source : Etude de sécurité de la RD 908 entre Bédarieux et Hérépian, IRIS Conseil, Conseil Général de l'Hérault



## BEDARIEUX - Orientations d'aménagement

### Entrée de ville Route de St-Pons : abords de la RD 908





**BEDARIEUX - Orientations d'aménagement**  
 Plan de détail (schéma de principes):  
 Secteur Plaine de Montplaisir, abords route de St-Pons

