



REVISION GENERALE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE VILLEDIEU



3. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Dates :

Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par DCM du 12/01/2007

Modification du PLU approuvée par DCM du 10/03/2014

Révision allégée du PLU approuvée par DCM du 26/09/2016

Révision générale du PLU prescrite par DCM du 31/05/2021

DCM : Délibération du Conseil Municipal

DOCUMENT DE CONCERTATION - 08/12/2022



POULAIN URBANISME CONSEIL

223 ch du Malmont-Figanières, 2bis Les Hauts de l'Horloge, 83300 DRAGUIGNAN

Email : contact@poulain-urbanisme.com



SOMMAIRE

| | |
|---|---------------|
| La procédure | 2 |
| Partie législative du Code de l'urbanisme | 2 |
| Partie réglementaire du Code de l'urbanisme..... | 3 |
| Aménagement du plateau du Devès | 4 |
| Orientation d'aménagement de la zone AUA | 4 |
| <i>Présentation du site.....</i> | <i>4</i> |
| <i>Les mesures à mettre en œuvre</i> | <i>5</i> |
| <i>Le schéma d'aménagement</i> | <i>6</i> |
| Echéancier d'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AU | 6 |
| Le secteur agro-alimentaire autour de la cave coopérative | 8 |
| Les objectifs à atteindre | 8 |
| Les prescriptions spécifiques | 10 |
| Orientation thématique portant sur la trame verte, la trame bleue et la nature en ville..... | 11 |
| Les trames vertes, bleues et noires du territoire | 11 |
| <i>Représentation graphique.....</i> | <i>11</i> |
| <i>La trame bleue</i> | <i>12</i> |
| <i>La trame verte.....</i> | <i>12</i> |
| <i>La trame noire.....</i> | <i>13</i> |
| <i>La hiérarchisation des enjeux.....</i> | <i>14</i> |
| Les prescriptions de l'orientation d'aménagement | 15 |
| Disposition thématique portant sur les transports et les déplacements | 17 |
| Le réseau routier..... | 17 |
| <i>Etat des lieux</i> | <i>17</i> |
| <i>Les améliorations à prévoir.....</i> | <i>18</i> |
| Les continuités piétonnes | 19 |





La procédure

Partie législative du Code de l'urbanisme

L'article L.151-6 du Code de l'Urbanisme précise que les orientations d'aménagement et de programmation **comprennent**, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, **des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements** et, en zone de montagne, **sur les unités touristiques nouvelles**.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comportent les orientations relatives à l'équipement commercial, artisanal et logistique mentionnées aux 1° et 2° de l'article L. 141-5 et déterminent les conditions d'implantation des équipements commerciaux, artisanaux et logistiques qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable, conformément à l'article L. 141-6. Villedieu n'est pas concerné par ce cas de figure.

L'article L.151-6-1 du Code de l'Urbanisme mentionne que les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, **un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser** et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant.

L'article L.151-6-2 du Code de l'Urbanisme précise que les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques.

L'article L.151-7 du Code de l'Urbanisme mentionne que : les orientations d'aménagement et de programmation **peuvent** notamment :

I. - Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° (Abrogé) ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, renaturer, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36 ;

7° Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition





Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition.

II. - En zone de montagne, ces orientations définissent la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles locales.

III. - Dans les zones exposées au recul du trait de côte, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent définir les actions et les opérations, ainsi que leur échéancier prévisionnel, nécessaires pour réorganiser le territoire au regard de la disparition progressive des aménagements, des équipements, des constructions et des installations.

Partie réglementaire du Code de l'urbanisme

L'article R.151-6 du Code de l'Urbanisme précise :

Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10.

L'article R.151-7 du Code de l'Urbanisme précise que les orientations d'aménagement et de programmation **peuvent** comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19.

Enfin, l'article R.151-8 du Code de l'Urbanisme précise :

Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R.151-20 **dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires** garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur :

- 1° La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;
- 2° La mixité fonctionnelle et sociale ;
- 3° La qualité environnementale et la prévention des risques ;
- 4° Les besoins en matière de stationnement ;
- 5° La desserte par les transports en commun ;
- 6° La desserte des terrains par les voies et réseaux.

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur.





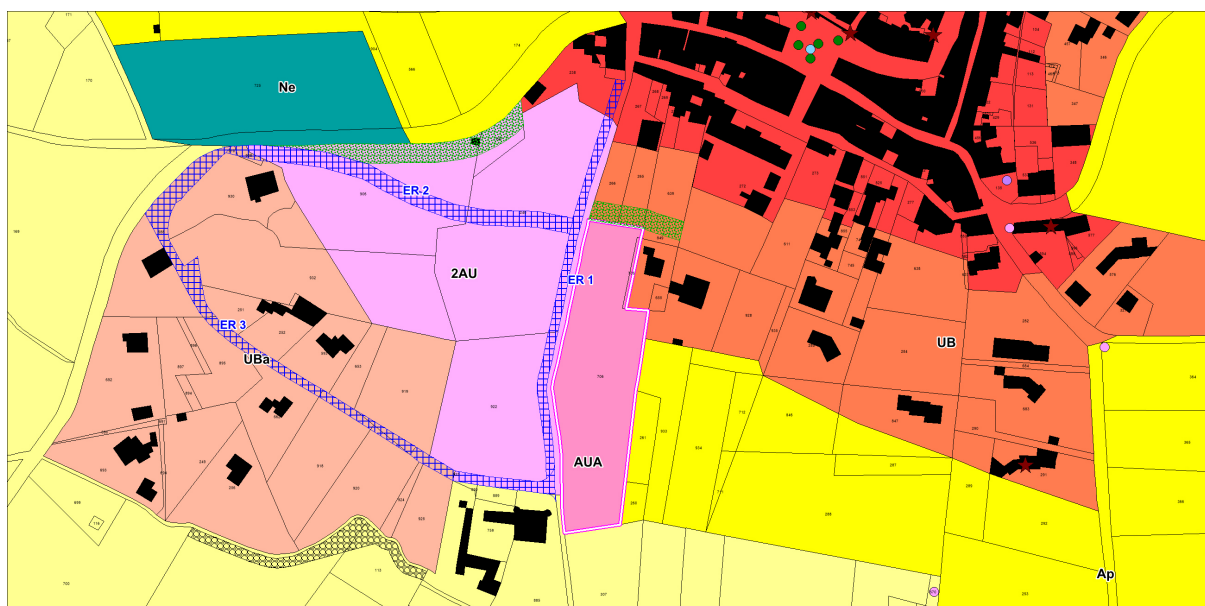
Aménagement du plateau du Devès

Orientation d'aménagement de la zone AUA

Présentation du site

La zone AUA s'étend sur 5 490 m² entre le chemin du Devès à l'Ouest et le centre ville à l'est. Elle est bordée au nord par la rue des Ecoles. Le site est divisé en deux parties, la Commune de Villedieu ayant acquis la partie nord pour y créer des logements diversifiés de type appartement.

Suite à la phase de concertation dans le cadre de la révision du PLU, le projet de création d'un parking paysager a été abandonné.



La zone AUA



Photos du site

Le site est en friche depuis plusieurs années maintenant (zone à urbaniser au PLU en vigueur). Il surplombe le chemin du Devès et la zone 2AU à l'ouest (elle aussi inscrite en zone à urbaniser au PLU en vigueur).



Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

Les mesures à mettre en œuvre

L'orientation d'aménagement impose les mesures suivantes pour la zone AUA :

Toute la partie nord du site est dévolue à du logement sous forme d'appartements (collectif). La densité minimale attendue étant de 30 logt/ha comme précisé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, au moins 9 appartements sont attendus sur le site.

Au moins 50% des logements doivent être sociaux. Le type de logements attendus sera à préciser avec le bailleur social retenu en fonction des besoins avérés aux alentours.

Le projet doit tenir compte des enjeux paysagers (vues vers le village) et des quartiers habités alentours.

Pour la partie Sud, sont seules autorisées des villas mitoyennes. Elles peuvent être en bande, accolées deux à deux, etc. Il faut les intégrer au mieux dans le site et tenir compte des enjeux paysagers.

La densité minimale attendue étant de 20 logt/ha, au moins 5 logements sont attendus sur le site.

Pour desservir la zone AUA et la quinzaine de logements attendus, la voirie (chemin du Devès) est considérée comme suffisante, d'autant que l'acquisition de la partie nord du site par la mairie permet d'améliorer la rue des Ecoles.

Les projets sur la zone AUA devront cependant tenir compte de l'évolution projetée à terme sur le quartier en matière de voirie. En effet, en amont de l'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AU, une étude sur la desserte du site et du plateau dans son ensemble devra être menée.

Pour l'heure, la Commune s'oriente sur les actions suivantes (à valider ou invalider suite aux acquisitions foncières et aux études à venir) :

- Création d'une nouvelle voie entre la RD 7 et le chemin du Devès pour « soulager » le trafic chemin du Devès
- Acquisition et passage en sens unique de la traverse du Devès
- Passage en sens unique de la partie nord du chemin du Devès
- Amélioration de la rue des Ecoles et du chemin du Devès.
- Création / amélioration d'un véritable carrefour entre la RD 7, la traverse du Devès, le futur parking au nord de la RD 7 et la future voie

Toutes les voies du plateau doivent être pensées pour le piéton. Les déplacements doux doivent être valorisés, sécurisés et les vitesses des voitures réduites.





Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

Le schéma d'aménagement

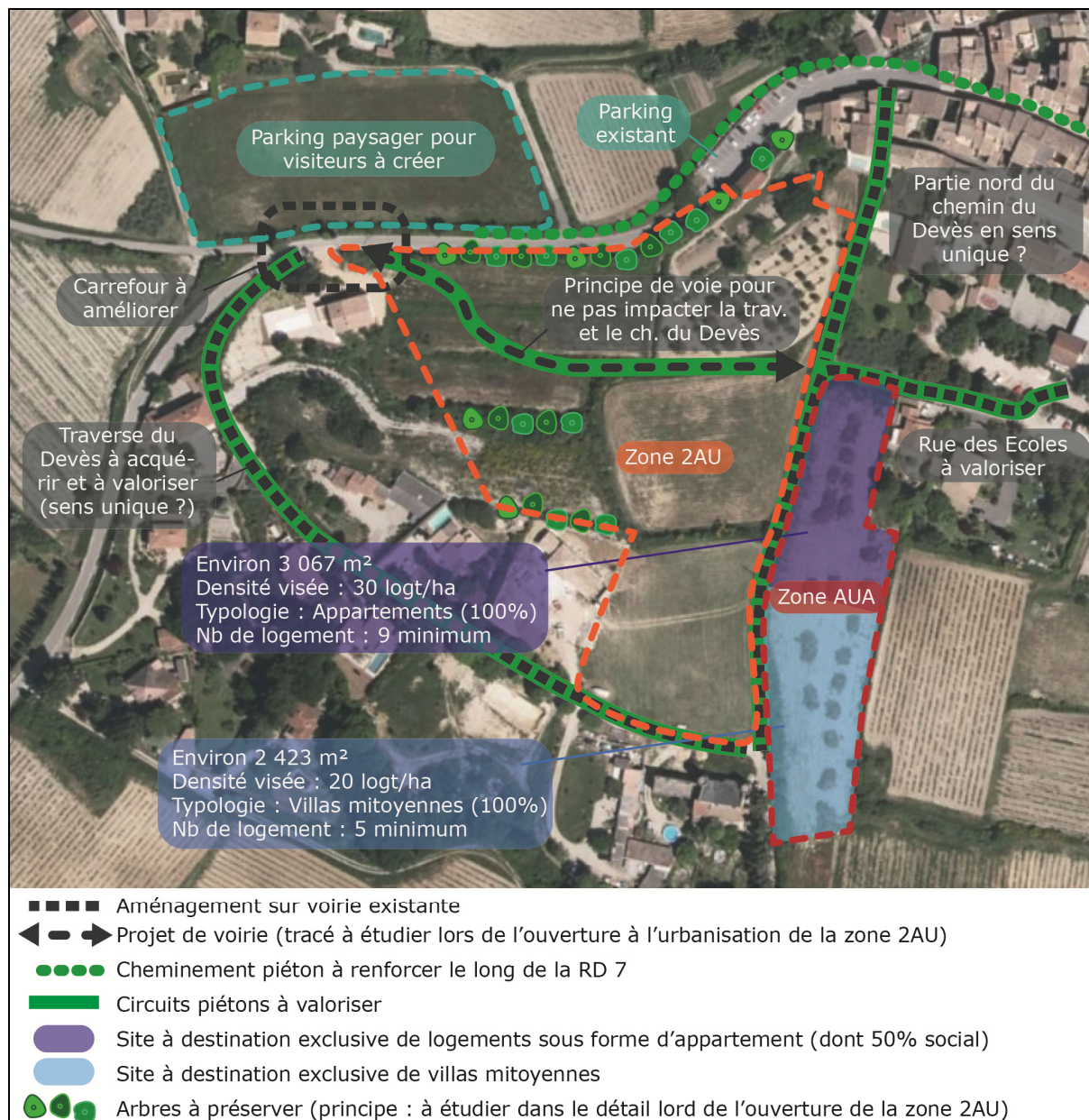


Schéma d'aménagement

Echéancier d'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AU

La zone à urbaniser 2AU doit être ouverte à l'urbanisation d'ici à 6 années après l'approbation du PLU. La modification du PLU doit se faire après ou en parallèle des études suivantes :

- Etude d'un aménagement d'ensemble (qui peut être phasé, la zone pouvant être ouverte progressivement à l'urbanisation) pour définir les besoins avec précisions (nombre de logements attendus, voirie, etc.) et ainsi définir les impacts et mesures en matière paysagère
- Etude hydraulique du site pour maîtriser les futurs écoulements pluviaux





Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

- Etude de la desserte du site et du plateau dans son ensemble (création d'une nouvelle voie ? Passage en sens unique de la traverse du Devès ? Etc.). Cette réflexion doit intégrer l'amélioration du carrefour RD 7 / traverse du Devès / parking au nord de la RD 7.





Le secteur agro-alimentaire autour de la cave coopérative

Les objectifs à atteindre

La cave coopérative de Villedieu se situe au Nord du territoire, le long de la RD 75. Le bâtiment principal est inscrit en secteur Nv au sud de la RD tandis que le site de livraison est en zone AUa au nord de la RD.



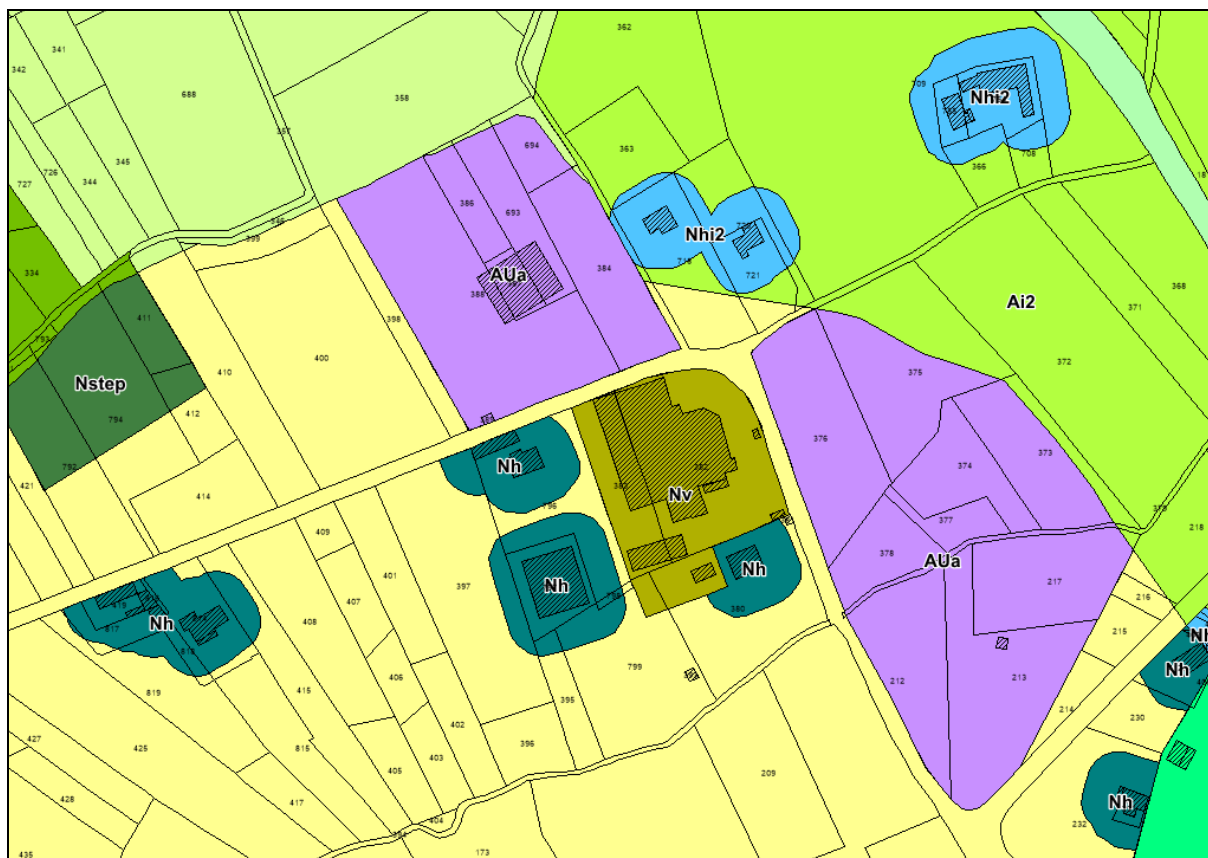
Le site de livraison au nord de la RD 75



La cave, au sud de la RD 75 et à proximité de la RD 7



Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation



Extrait du PLU approuvé en 2007 et révisé en 2016

Un des objectifs du PLU est d'accompagner les activités en lien avec l'agriculture. Il s'agit de répondre aux besoins des activités déjà sur site (cave coopérative), des activités aux alentours (création d'une station de traitement des eaux usées phytosanitaires) et de pérenniser des activités agro-alimentaires locales. Pour ces dernières, les besoins ont été estimés à environ 6 500 m² de foncier suite aux retours des professionnels.

Au regard des nuisances engendrées par ces activités (station de traitement, brassage, mise en bocaux, etc.) et de la desserte nécessaire aux camions, il n'est pas possible d'envisager ces activités au sein ou en continuité des quartiers urbanisés existants.

Il paraît donc pertinent de regrouper les activités de transformation de produits de première nécessité ou autres en continuité de la cave coopérative. Le site est étendu vers l'ouest, hors espace en AOC, proche de la station d'épuration et avec l'ensemble des réseaux nécessaires.

A noter qu'en mesure compensatoire, la zone d'activité prévue au PLU en vigueur (zone à urbaniser AUa sur 2,07 ha entre les RD 75 et RD 7) est abandonnée. Seul le site à vocation agro-alimentaire doit voir le jour.





Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation



Vue aérienne sur le site

Les prescriptions spécifiques

A faire après :

- Retour des professionnels sur leurs besoins (hauteur des bâtiments, superficie au sol, besoins techniques, etc.)
- Niveau d'exigence environnementale et paysagère attendu sur site





Orientation thématique portant sur la trame verte, la trame bleue et la nature en ville

Les trames vertes, bleues et noires du territoire

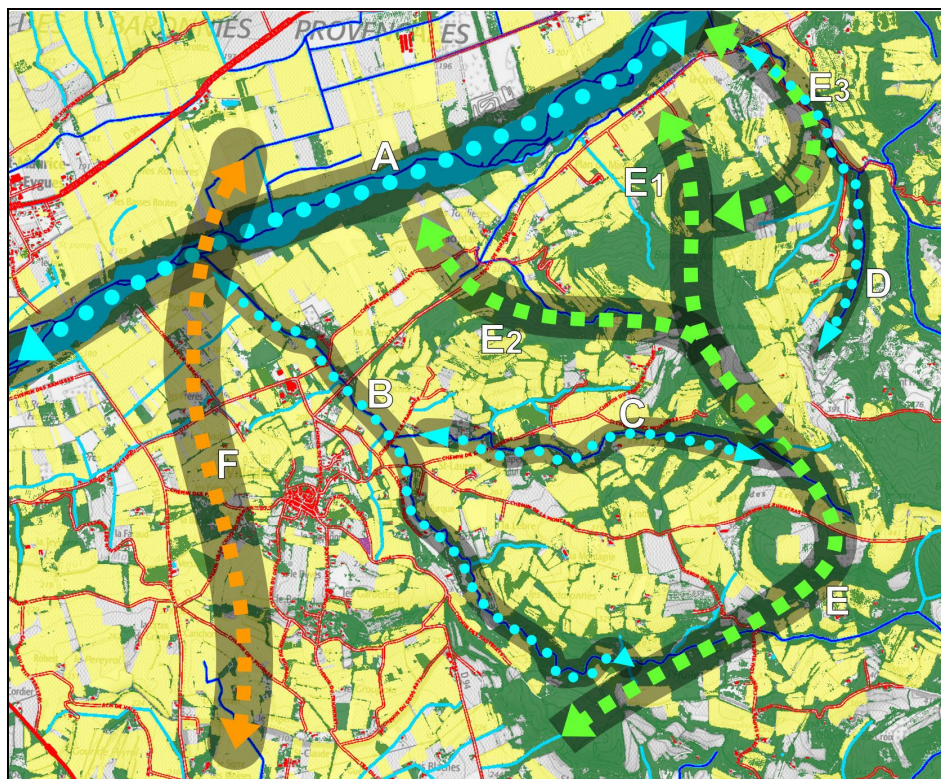
Représentation graphique

La carte ci-après présente les principaux éléments de la Trame Verte et Bleue de la commune : Les corridors sont figurés de manière à faire apparaître leur importance, leur parcours et la nature des milieux traversés.

Sont distingués :

- Les corridors de la Trame Turquoise, qui regroupent les éléments des Trames Bleue et Verte liés au cours d'eau (en particulier les ripisylve) et expriment le fait que ces cours d'eau constituent des corridors pour la faune aquatique, amphibie et terrestre (couleur bleue) ;
- Les corridors de la Trame Verte (couleur verte), lesquels sont, dans le cas présent, assurés par des milieux arborés (forêts, bois, bosquets, haies, voire oliveraies ou alignements d'arbres d'ornement) ;
- Les corridors de la Trame Verte (couleur orange), spécifiques des milieux agricoles « ouverts » : dans le cas présent, il s'agit plutôt d'une perméabilité offerte aux organismes par l'absence d'urbanisation et la faiblesse des trafics routiers, en l'absence de véritables corridors des deux types précédents.

Les corridors sont numérotés : les numéros font référence à la légende détaillée qui suit.



Trame Verte et Bleue communale (Festuca Environnement ; Fond : IGN) ; Couleur bleue : trame turquoise, couleur verte : trame verte liée aux milieux boisés, couleur orange : trame verte liée aux milieux ouverts (agricoles) ; Légende dans le texte ci-après





Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

La trame bleue

La Trame Bleue est constituée des éléments suivants :

- L'ensemble « corridor - réservoir de biodiversité » de la Trame Turquoise de l'Eygues (A), qui suit le lit de la rivière et ses milieux périphériques. Ce corridor fait partie des éléments relevés dans le SRCE et présente donc une importance régionale. Les espaces ainsi définis doivent faire l'objet d'une protection stricte.
- Les ensembles « corridor - réservoir de biodiversité » de la Trame Turquoise du Rieu (B) et du Ravin des Crottes (C), constituent des voies de circulation entre l'Eygues et les massifs boisés, en plus de milieux favorables aux espèces amphibiennes. Le franchissement par la RD 7 se fait par un ouvrage de bonnes dimensions qui ne constitue pas un obstacle. A l'instar de tous les cours d'eau, ces ensembles doivent être préservés. Leur plus grande importance (par rapport aux autres cours d'eau) nécessitera des mesures plus étendues.
- L'ensemble « corridor - réservoir de biodiversité » de la Trame Turquoise du ruisseau de Font-Froide (D), qui constitue une autre voie entre l'Eygues et les massifs. Il fait partie de la Trame Verte et Bleue fonctionnelle mais ne se situe pas sur le territoire de Villedieu.

La trame verte

La Trame Verte est constituée des éléments suivants :

- L'ensemble « corridor - réservoir de biodiversité » de la Trame Verte des milieux arborés, qui se situe sur les massifs « ligneux » (forestiers, arborés, voire arbustifs) de la partie est du territoire communal (E). Le tracé de cet ensemble suit les zones les plus naturelles (boisées ou arborées), en franchissant les petits espaces cultivés localisés. On pourrait parler de corridor « en pierres de gué ». Ce corridor présente des tracés multiples dont seuls les trois principaux sont représentés :
 - Le tracé E1 emprunte un vaste massif forestier et débouche au-dessus de la plaine de l'Eygues où il ne dispose plus de continuité boisée jusqu'à la ripisylve ; et qui doit franchir la RD 7 sans ouvrage particulier. (On remarque néanmoins une haie rectiligne de cèdres, appuyée sur un petit fossé, qui pourrait guider la faune entre le pied du versant et la RD 7, laquelle se trouve en bordure de ripisylve. Le débouché sur une buse à proximité de gîtes affaiblit la valeur de ce corridor).
 - Le tracé E2 suit le Ravin de Coustias, en sortant du massif forestier et en profitant du ponceau pour franchir la RD 7. Toutefois, là encore, la plaine de l'Eygues n'offre pas de solution de continuité.
- Le tracé E3 rejoint pour sa part le corridor turquoise D et de là la ripisylve de l'Eygues. Son extrémité ne se situe pas dans la commune.
- L'ensemble « corridor - réservoir de biodiversité » de la Trame Verte des milieux cultivés qui se situe à l'ouest du village historique (F) correspond, comme indiqué plus haut, plutôt à une perméabilité offerte aux organismes par l'absence d'urbanisation et la faiblesse des trafics routiers, en l'absence de véritables corridors des deux types précédents.





Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation



Paysage du corridor (Photos : R. Coin)

La trame noire

Sur la carte ci-après sont représentés des halos d'environ 25 m de rayon autour des bâtiments. Il s'agit d'une représentation très schématique des zones éclairées, par opposition aux secteurs dépourvus d'éclairage. Elle est certainement péjorative pour les habitations isolées et ne met pas assez en avant l'éclairage public. Mais elle permet de localiser aisément les secteurs source de difficultés.

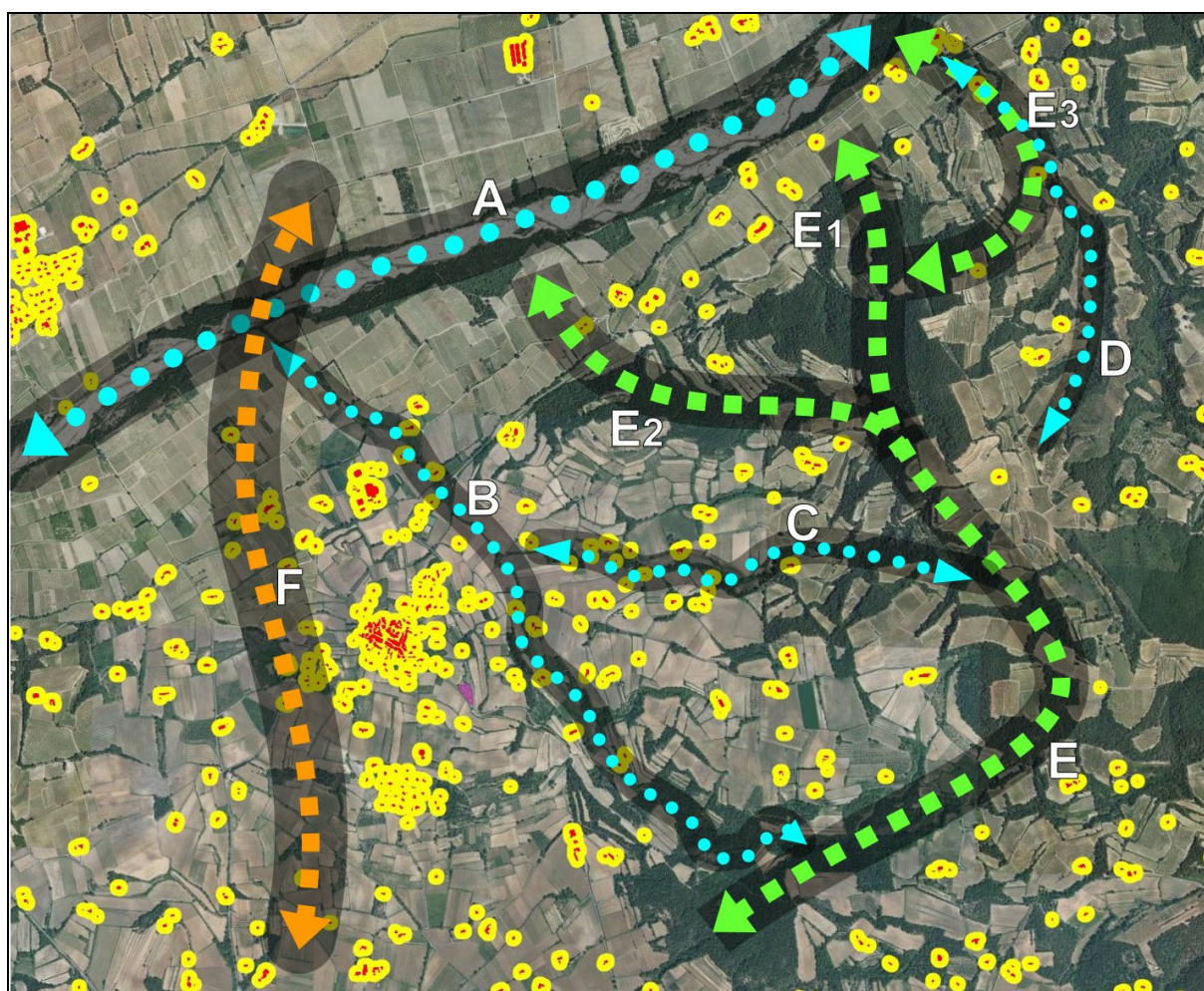
Les sources de pollution lumineuse sont concentrées dans les zones urbanisées (village historique, Lotissement du Boinan, secteur de Saint-Laurent). Les sources dispersées correspondent à des habitations isolées et concernent donc plutôt l'éclairage privé.

La carte présente la restitution des corridors de la Trame Verte et Bleue sur la carte des points lumineux de la commune. D'une manière globale :

- Le corridor de l'Eygues est bien préservé de la pollution lumineuse ;
- Le corridor arboré de la Trame Verte (à l'est de la commune) est également peu perturbé ;
- Le corridor des milieux cultivés (F) sera perturbé par les sources de lumière entre les lieudits La Baude et Le Devès, d'autant plus que l'absence de végétation haute favorise l'extension de l'aire perturbée ;
- Les corridors de la Trame Turquoise présentent des situations contrastées :
 - Le corridor D et l'amont des corridors B et C bénéficient d'un faible éclairage ;
 - Les sections aval des corridors B et C traversent des zones fortement éclairées.



Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation



Restitution de la TVB sur les données de la TN (source : Light pol. Map)

La hiérarchisation des enjeux

La figure ci-après présente une hiérarchisation des contraintes réglementaires. Celle-ci est obtenue par superposition des périmètres d'inventaire ou de protection des richesses naturelles. Chaque zone porte une couleur indiquant le niveau de contrainte, de vert (espace non protégé, non remarquable) à brun (espace portant un enjeu maximal ou une superposition d'enjeux, comme c'est le cas de l'Eygues à Villedieu).

Il s'agit d'un système figuratif qui ne prétend pas quantifier la « valeur » de chaque espace, mais seulement d'indiquer rapidement et intuitivement le niveau de contrainte réglementaire d'un lieu.

Les principaux enjeux, à ce stade de l'étude, sont les suivants :

- L'Eygues, ses milieux périphériques (en particulier la ripisylve) et sa vallée inondable ;
- Les d'affluents de l'Eygues, leurs milieux périphériques et leur zone inondable ;
- La ZSC Natura 2000 de l'Eygues ;
- Les zones favorables au lézard ocellé.

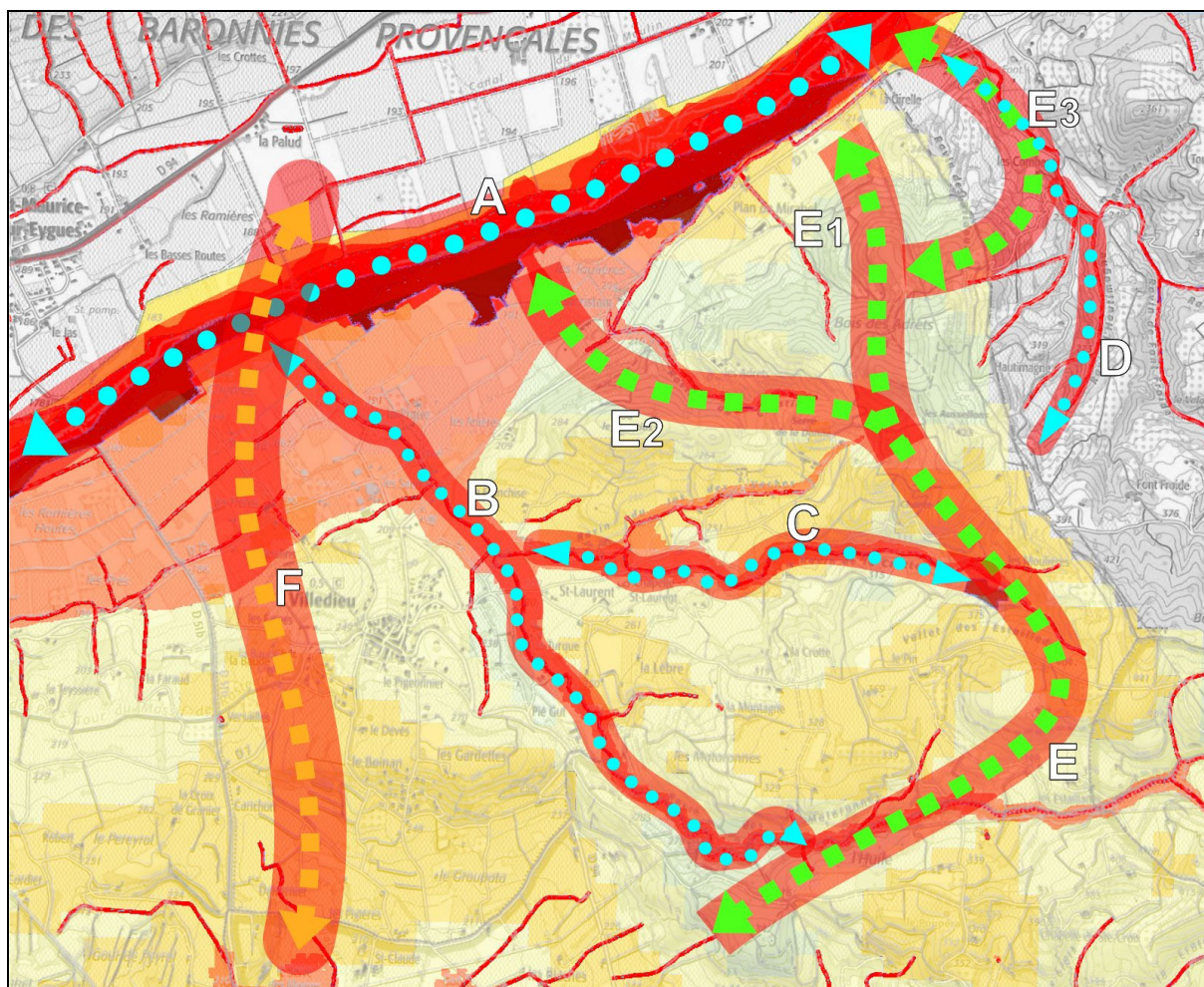
La prise en compte de la Trame Verte et Bleue permet de préciser encore les enjeux, ces derniers faisant apparaître l'aspect dynamique de cette évaluation :





Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

- Les corridors de la Trame Turquoise sont fixes car ils suivent les cours d'eau. Le lit de ces derniers est donc porteur d'un enjeu fort.
- En revanche, les corridors de la Trame Verte figurés sur la carte, représentent des axes, mais les déplacements réels de la faune sont susceptibles de varier latéralement : le milieu n'est véritablement contraignant qu'à proximité des points de franchissement des zones urbaines ou des infrastructures.



Hiérarchisation des enjeux réglementaires (Festuca Environnement - Fond : IGN)

Les prescriptions de l'orientation d'aménagement

Les projets d'aménagement et de construction doivent participer à la connaissance du milieu et au développement des continuités vertes et bleues. Ils doivent garantir soit la sauvegarde, soit la restitution des continuités écologiques, et proposer des éléments garants d'une diversité et d'une richesse naturelle.

Lors de l'analyse initiale du site et du contexte, il est important de :

- Repérer les arbres et la végétation sur le terrain,
- Mettre en évidence les grands traits du paysage et de la biodiversité : arbres remarquables, alignements, haies structurantes, présence de l'eau, vues dégagées ou refermées, etc.





Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

- L'état écologique du terrain : fort ou faible intérêt / relation avec les trames vertes et bleues riveraines.

Pour être intégré dans le réseau écologique de la commune (nature en ville), le projet doit :

- Prendre en compte l'aspect paysager dès l'amont du projet car il va nécessairement impacter le paysage local et en devenir un élément indissociable. L'intégration paysagère du projet doit être pleinement justifiée lors des demandes d'autorisation d'urbanisme.
- Intégrer la trame verte et bleue du territoire, voire la renforcer. Aussi, les éléments naturels doivent faire partie intégrante de tout projet. Il ne s'agit pas de reliquats de terrains mais bien d'une constituante du projet. Il importe d'analyser les espaces naturels, boisés ou paysagers alentours.
- Favoriser la diversité des essences et l'emploi d'espèces locales,
- Bannir les plantes envahissantes, qui se multiplient rapidement au détriment des espèces locales. Elles réduisent localement la diversité biologique et peuvent dégrader le paysage en homogénéisant le milieu. Elles modifient la dynamique de l'écosystème et entraînent son vieillissement prématuré.





Disposition thématique portant sur les transports et les déplacements

Le réseau routier

Etat des lieux

Le réseau viaire de la commune s'appuie sur quatre voies départementales « secondaires », de type rural. Il n'y a pas de grande voie de transit traversant le territoire (entre deux centres agglomérés par exemple). Les voies ne font pas partie du réseau routier d'intérêt régional.

La RD 7 est la principale voie d'accès au territoire, que ce soit depuis le nord-est et Mirabel aux Barronies (dans la Drôme, la RD 7 se nomme RD 160) et, surtout, depuis le sud-ouest depuis Roaix puis Orange, l'A7, etc.

Pour atteindre Vaison la Romaine, il est possible d'emprunter la RD 7 ou la RD 94, les deux voies étant connectées à la RD 51 s'orientant vers le sud-est. La RD 94 est une voie assez courte. Pour sa part, la RD 51b longe le territoire à l'ouest, entre la RD 7 et la RD 75. C'est une voie assez courte également. Enfin, la RD 75 dessert la partie nord du territoire, à savoir la cave coopérative, la station d'épuration et quelques habitations avant de s'orienter vers l'Ouest et Buisson.

Les voies communales sont toutes de type rural. L'étroitesse de ces voies ne pose pas de problèmes particuliers dans la plupart des cas sauf en zones urbaines.

Ainsi, le chemin du Devès dessert les zones à urbaniser au sud-ouest du village. Or, il est actuellement bien trop étroit et le croisement avec la RD 7 se fait sans visibilité. Il sera impératif de créer un sens de circulation et/ou d'élargir la voie avant d'ouvrir à l'urbanisation ces zones.

Cette difficulté est renforcée par la traverse du Devès (qui dessert le quartier Pierre Prad). En effet, cette dernière est étroite mais surtout privée ! Il n'est donc pas pour l'heure possible de s'en servir pour connecter la RD 7 au chemin du Devès pour le public.

Plus au sud, l'étroitesse du chemin du Devès pose quelques difficultés au droit du quartier du Boinan (manque de visibilité à cause des clôtures, virages trop serrés, etc.). Assez peu d'habitations étant desservies, cela limite les enjeux mais il n'est pas possible d' étoffer le quartier sans une intervention majeure sur le réseau (élargissement au dépend des propriétés existantes notamment).

Au sud du village, la rue des Ecoles est assez étroite mais surtout en pente ce qui contraint quelque peu les croisements sans être pour autant rédhibitoire. La partie ouest devra être élargie si les zones à urbaniser sont ouvertes à l'urbanisation. La rue des Espérants est pour sa part très étroite et reste une voie de desserte interne au quartier.

Au sud-est du village, le chemin Saint Claude est de type rural jusqu'au quartier Boinan / Les Rocquas. Il dessert assez peu d'habitations sur le village ou dans le quartier de Boinan / Les Rocquas. Il ne nécessite donc pas d'élargissements.

Au nord du village, le chemin Derrière le Château est étroit mais ne dessert que 5 habitations et ne nécessite pas d'interventions particulières.

A l'Est, l'ancien chemin de Vinsobles est étroit alors qu'il se termine en impasse. Il est impossible de l'élargir sans d'importants travaux au vu du relief à ses abords. Le quartier étant inscrit en zone urbaine au PLU, les propriétaires ont pu construire sans qu'une partie des terrains puissent être rétrocédés / vendus à la Commune pour élargir cet



**Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation**

ancien chemin de Vinsobres. Au vu du relief vis-à-vis de la RD 7 en contre-bas, il n'est pas possible d'envisager un bouclage viaire. Le quartier ne doit pas se densifier de façon importante dans les années à venir.

Le chemin du Connier a pour sa part été inscrit en voie à sens unique du nord vers le sud pour éviter de nombreux croisements de véhicules. Ce sens unique a été rendu obligatoire par l'urbanisation au nord-est du village.



Le réseau viaire au droit du village

Les améliorations à prévoir

Plusieurs interventions sont projetées sur la Commune. Elles concernent surtout le plateau du Devès (cf. orientation sectorielle) mais aussi quelques sites aux abords du village :

- Acquisition de la traverse du Devès avec certainement un passage en sens unique pour « soulager » le chemin du Devès et éviter les croisements dans sa partie nord (au droit de la RD 7 avec deux bâtiments accolés à un chemin trop étroit)
- Etudier la création d'une voie d'accès au plateau du Devès depuis la RD 7 et ainsi rejoindre le chemin du Devès puis la rue des Ecoles





Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

- Amélioration du carrefour RD 7 / traverse du Devès / accès au nouveau parking projeté au nord / future voie de desserte du plateau
- Création d'un parking paysager en entrée de ville Ouest, au nord de la RD 7, pour les visiteurs (limiter les traversées du village)
- Création d'un parking paysager au nord du village pour les résidents du village et suppression des places autour des remparts
- Amélioration du carrefour RD 7 / chemin du Devès
- Amélioration de la rue des Sources
- Amélioration du chemin du Connier

Les continuités piétonnes

Concernant les déplacements piétonniers, il n'a pas été relevé de points noirs sur Villedieu malgré des voies parfois étroites (mais de faible fréquentation).

Aussi, la présente orientation recommande quelques actions sur le domaine public :

- Amélioration de trottoirs existants, de passages piétons
- Amélioration des signalétiques (panneaux mais aussi marquage au sol dans les quartiers pour valoriser le caractère piétonnier des voies)
- Marquage au sol spécifique sur les voies les plus passantes dans les hameaux pour donner la priorité aux piétons

Pour que la mobilité des piétons puisse être confortable et sûre, la largeur minimale du chemin piéton (hors trottoir) devra être adaptée au niveau de sa fréquentation piétonne aux heures de pointe et à l'éventuelle présence d'une piste cyclable.

Le tableau ci-après présente des recommandations :

| Niveau de fréquentation piétonne | Présence ou non d'une piste cyclable, séparée ou mixte | Largeur minimale du cheminement piéton imposée |
|----------------------------------|--|--|
| Faible | Sans piste cyclable | 1,70 m |
| | Avec piste cyclable séparée | 2,00 m |
| | Avec piste cyclable non séparée | 3,00 m |
| Moyen | Sans piste cyclable | 2,50 m |
| | Avec piste cyclable séparée | 3,00 m |
| | Avec piste cyclable non séparée | 3,50 m |
| Fort | Sans piste cyclable | 3,00 m |
| | Avec piste cyclable séparée | 3,50 m |
| | Avec piste cyclable non séparée | 4,00 m |

La largeur minimale de 1,70 m permet à une personne en fauteuil roulant d'effectuer à tout moment une rotation de 180°. Cette largeur devra être plus importante pour les





Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

trottoirs car le chemin devra en sus être isolé du danger de la circulation routière (barrière à ajouter).

Ayant tendance à privilégier les trajets les plus courts, les plus sûrs et à l'abri du trafic motorisé, les cyclistes empruntent parfois des chemins piétons, bien qu'ils n'en aient pas toujours le droit. Etant donné que leur vitesse de circulation peut être un danger pour les piétons, il est important d'aménager systématiquement une piste cyclable en site propre si la place le permet. Cette piste pourra également être empruntée par les personnes en trottinette et en rollers.

Autant que faire se peut, il convient de tenir compte des personnes malvoyantes qui apprécient les chemins dont les limites se démarquent bien. Ainsi, un élément architectural (mur, maison, grillage, etc.), un changement de revêtement (gazon ou terre) ou, en leur absence, un tracé de caniveau ou une bande dont le revêtement contraste visuellement et tactilement avec celui du chemin peuvent servir de guidage à la personne aveugle ou malvoyante.

Dans la mesure du possible, il faut éviter de gêner le guidage de cette dernière par du mobilier ou des véhicules à deux roues placés aux bords du chemin. Il faut faire en sorte que les limites du chemin soient détectables par tâtonnement.

Pour diminuer une pente, il convient d'aménager le chemin en zigzag si possible. Si le degré de la pente du chemin est supérieur à 6%, il faudra ajouter une main courante.

Enfin, concernant l'éclairage, la présente orientation recommande plusieurs actions. Il est tout d'abord rappelé que les chemins qui ne sont pas particulièrement fréquentés de nuit nécessitent moins de lumière. Plusieurs mesures permettent de modérer leur éclairage :

- Installer une lumière orientée et éviter la lumière diffuse ;
- Optimiser le temps de fonctionnement de l'éclairage public, en installant un système d'allumage à coupure graduelle ;
- Baisser la puissance de l'éclairage durant les heures de repos nocturne (de 22 heures à 6 heures) ;
- Revêtir les chemins de bitume noir anti-réverbération ;
- Pour les chemins traversant des espaces verts, privilégier un éclairage qui indique la direction au piéton sans déranger la faune.

