



## Pièce 1 : Etude itinéraire

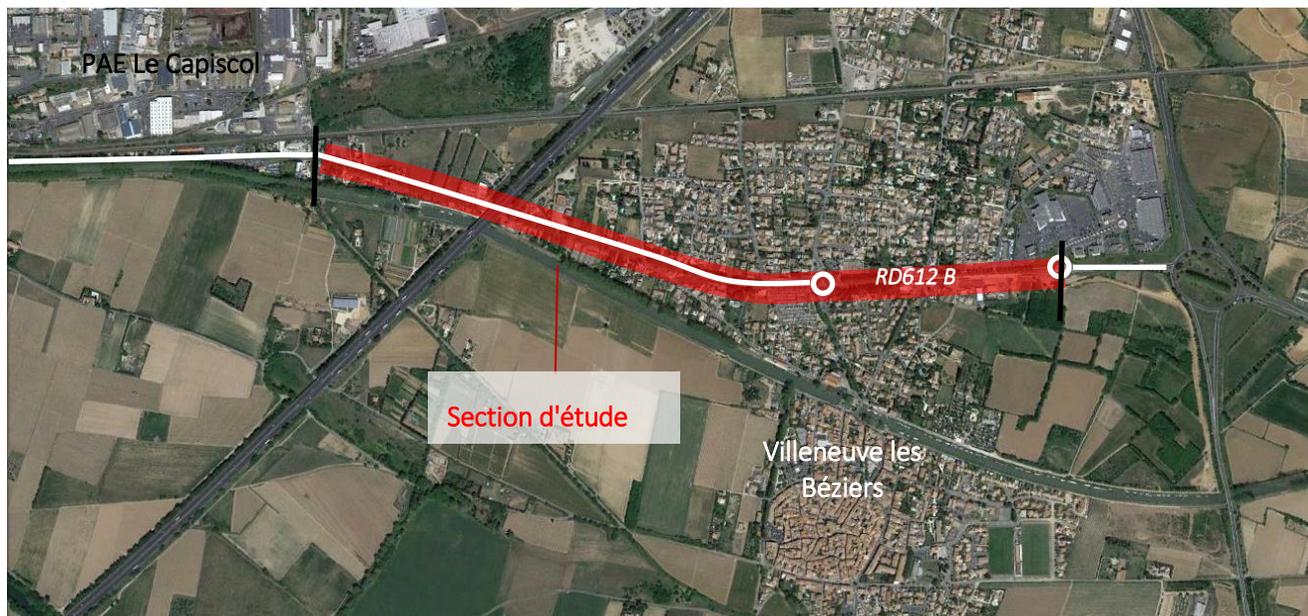
# SOMMAIRE

<b>I/ Objectifs et étendus de l'étude.....</b>	<b>3</b>
<b>II/ La RD612b dans le schéma de circulation .....</b>	<b>4</b>
<b>III/ Composition urbaine et fonctionnement .....</b>	<b>5</b>
Un territoire morcellé .....	6
Impacts sur les circulations douces .....	6
<b>IV/ Le tronçon et le grand paysage .....</b>	<b>8</b>
Béziers et la vallée de l'Orb.....	8
L'insertion du tronçon dans le grand paysage .....	9
<b>V/ Le secteur d'étude .....</b>	<b>11</b>
1. Le Rec D'Ariège.....	12
2. Le quartier pavillonnaire .....	13
La périphérie du cimetière.....	14
La promenade plantée .....	15
Le resserrement commercial .....	16
Les environs du cinéma .....	17
<b>VI/ Les enjeux du site .....</b>	<b>18</b>
<b>VII/ Propositions d'aménagement de l'itinéraire .....</b>	<b>19</b>
Principes de distribution et d'articulation des circulations douces.....	19
Profil en travers type.....	20
Aménagement de Traversées sécurisées .....	21

# I/ Objectifs et étendus de l'étude

L'objectif de l'étude est dans un premier temps d'effectuer un diagnostic multidisciplinaire de la traverse actuelle pour ensuite proposer des pistes de requalification et apporter des principes pouvant garantir une qualité urbaine le long de la RD612B. La volonté principale étant de la rendre appréciable tant par les usagers de l'axe routier que par les utilisateurs et habitants des quartiers concernés, sur la base des critères (nuisances, sécurité et qualité architecturale, urbaine et paysagère) définis par l'article L.111.1.4 du Code de l'Urbanisme.

Cette étude porte sur la section de la RD612B en traversée d'agglomération, soit depuis l'entrée sur le territoire communal à l'ouest jusqu'au giratoire d'accès à Pôle Méditerranée à l'Est.



## II/ La RD612b dans le schéma de circulation



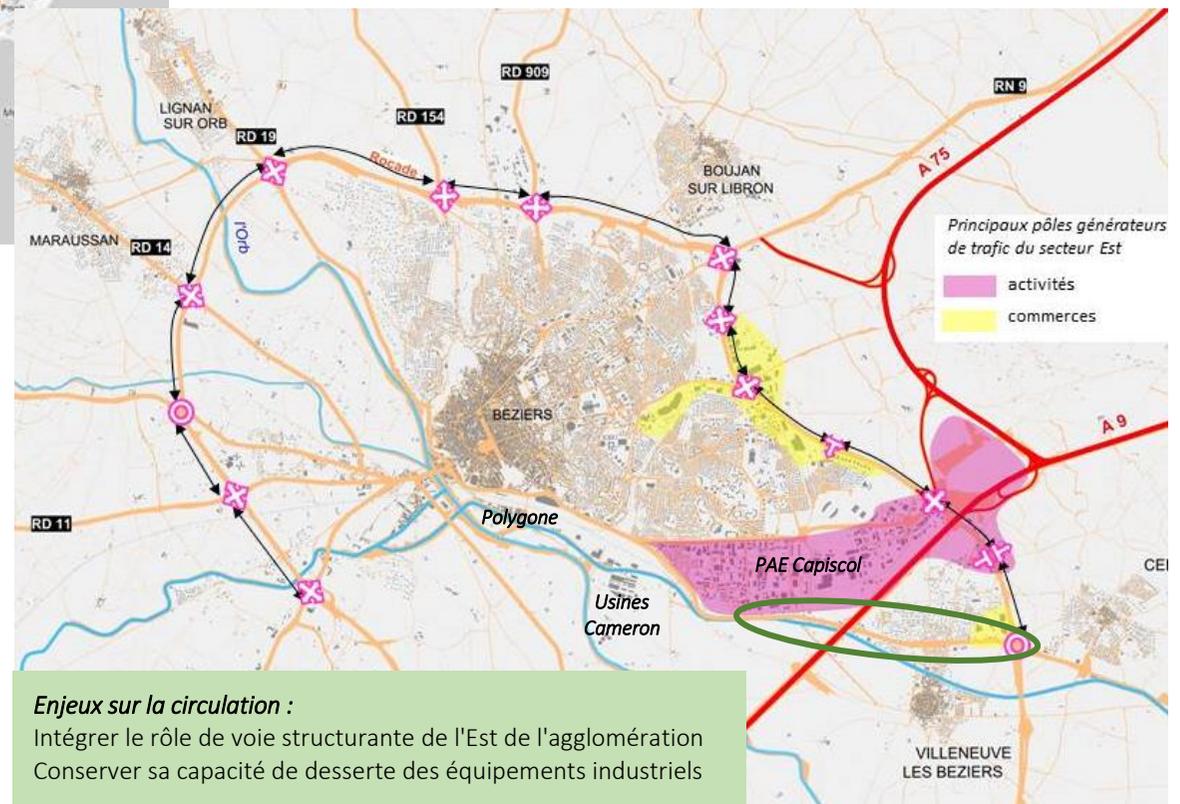
Même si depuis la mise en service de la rocade nord de Béziers, elle a perdu une partie de son importance, la RD612b conserve son rôle de voirie structurante dans le schéma routier du grand biterrois.

En l'absence d'une véritable rocade sud, elle permet toujours un lien direct entre les localités du sud de l'agglomération et représente aussi un accès préférentiel aux différents secteurs économiques (activités et commerces) ainsi qu'à la ville centre.

Ce statut d'axe routier se traduit par un niveau de trafic qui reste et restera élevé.

En effet, si on peut envisager que la fonction de contournement sud de Béziers sera définitivement supplantée par la mise à 2x2 voies de la rocade nord, son rôle historique d'entrée Est de l'agglomération (axe Agde / Béziers) continuera à générer un volume non négligeable de déplacements que la RD612 devra être en mesure de supporter.

Parallèlement, restant l'accès aux usines situées au sud de la voie ferrée (Cameron, Placo, etc..) elle doit aussi conserver sa fonction de "desserte industrielle" avec circulation de convois exceptionnels (en sortie), donc un gabarit et des caractéristiques adéquates.



### Enjeux sur la circulation :

Intégrer le rôle de voie structurante de l'Est de l'agglomération  
Conserver sa capacité de desserte des équipements industriels



## Un territoire morcelé

La partie "nord" de la zone urbaine de Villeneuve les Béziers, est très marquée par les différentes infrastructures (Autoroute A9, Rocade, Voie ferrée, Canal du Midi), qui morcellent le territoire en îlots isolés.

La RD612b, si elle n'a pas ce caractère "infranchissable" des infrastructures sus nommées, n'en reste pas moins une barrière, notamment pour les cycles et piétons, qui sépare profondément le cœur historique de Villeneuve des secteurs plus récemment urbanisés et scinde la commune en deux.

Cet état de fait est essentiellement dû à sa configuration "routière" (héritée de son rôle structurant dans le réseau routier avant l'apparition de la rocade et plus encore avant la création de l'autoroute). Organisée, pour faciliter le transit et répondre à un trafic routier (VL et PL), elle en a conservé les stigmates, à savoir :

- Quelques points d'échanges (2 giratoires, des ½ carrefours)
- peu d'accès riverains directs
- peu de cheminements doux et d'accompagnements cyclables

Actuellement et tant que sa configuration privilégiera le transit routier, la RD 612b représentera donc une limite à la cohésion du territoire communal, un frein à l'établissement d'une véritable continuité urbaine Nord/ Sud.

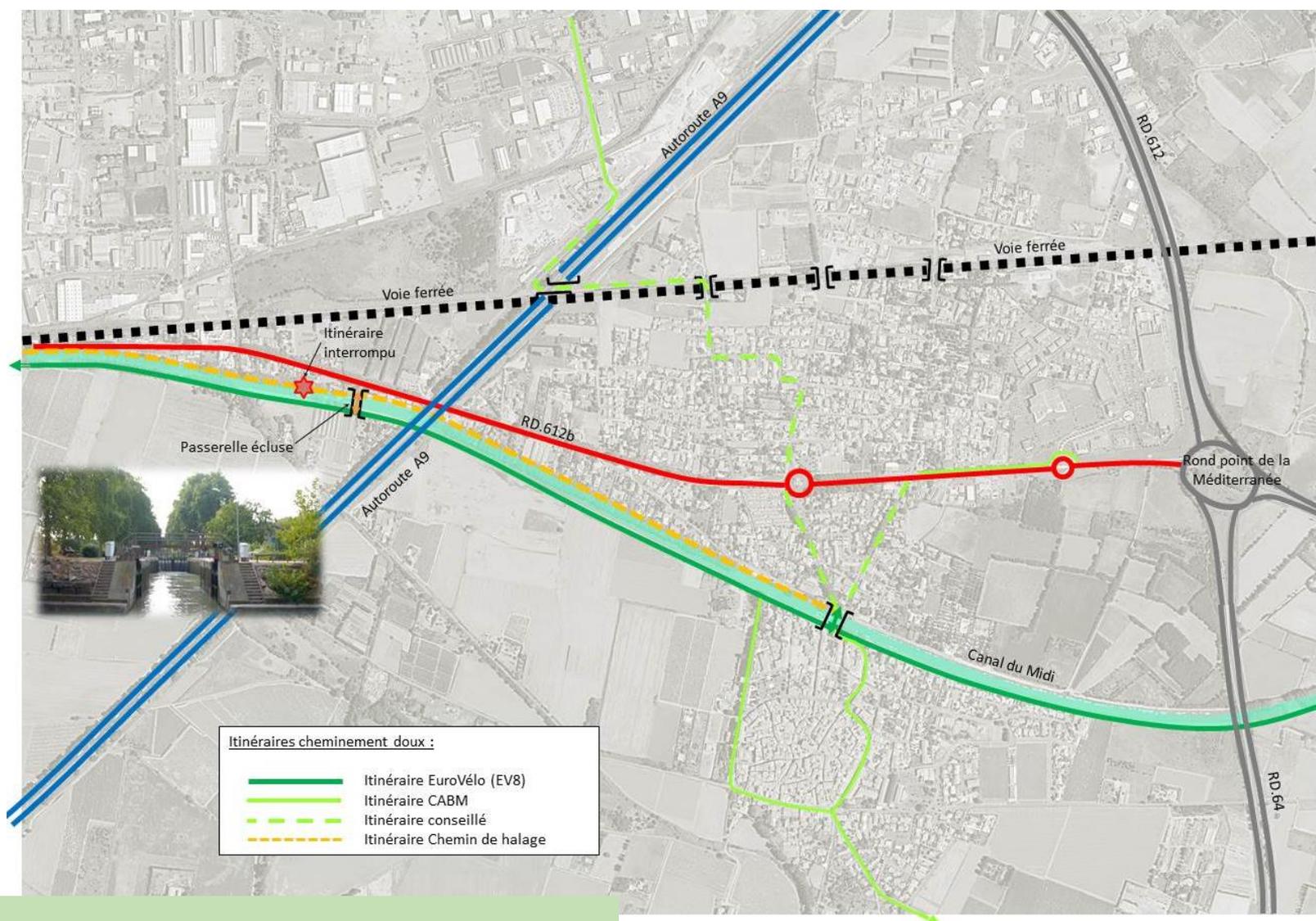
## Impacts sur les circulations douces

On retrouve bien évidemment cette scission sur le schéma cycle (page suivante).

L'emprise disponible (env. 9m disponibles entre les platanes) conjuguée à la nécessité de conserver une voie de circulation permettant le trafic PL et convois exceptionnels (Cameron), n'ont pas permis de définir des bandes latérales ou accotements revêtus ou de trottoirs. Dans ces conditions la circulation des cycles et des piétons est très dangereuse et limitée au strict nécessaire.

De ce fait, la RD612 marque une rupture à double titre pour les cheminements doux, d'une part parce qu'elle est difficile à traverser (hormis au niveau des traversées aménagées giratoire F. Mitterrand, carrefour av. de la Gare) et aussi parce qu'elle est impossible à longer.





**Enjeux sur les circulations douces :**

Trouver des cheminements le long de la RD

Aménager et sécuriser des traversés régulièrement disposés

## IV/Le tronçon et le grand paysage

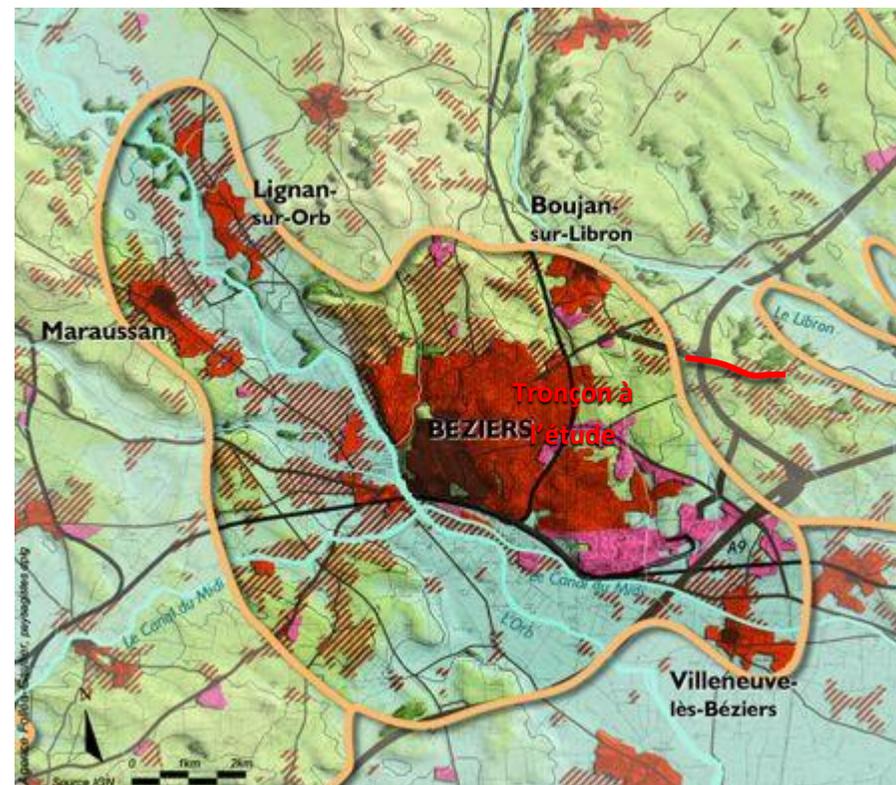
### Béziers et la vallée de l'Orb

Le tronçon de la RD612b à l'étude, aussi appelé avenue Pierre Bérégovoy, se trouve dans la commune de Villeneuve les Béziers. Il se trouve donc dans l'unité paysagère de Béziers et la vallée de l'Orb, ainsi défini par l'atlas des paysages du Languedoc Roussillon :

« Au cours des dernières décennies du XXe siècle, les extensions d'urbanisation ne sont pas nécessairement liées à la prospérité de la ville. Dès 1907, la grande crise viticole marque un coup d'arrêt à la richesse de Béziers. Elle se maintient certes comme grand centre viticole, mais se diversifie vers l'industrie et les services, notamment au sud à proximité du train et de la gare, arrivés en 1857. Au cours des dernières décennies, la désindustrialisation est massive provoquant la fermeture de nombreux établissements. La population atteint 70 000 habitants aujourd'hui : pas plus que dans les années 1930, ceci malgré l'arrivée en masse des Pieds-Noirs en 1962. Pourtant la consommation de l'espace par l'urbanisation autour de la ville apparaît aujourd'hui massive : urbanisation en continue vers l'est par les grands ensemble de la Devèze, les lotissements, les zones d'activités commerciales ; urbanisation éclatée dans les villages alentours, et jusqu'au littoral, l'ensemble concurrençant rudement l'animation du centre urbain historique. C'est le règne de la voiture.

Mais le paysage urbain de la circulation automobile n'est pas qualifié pour autant, la ville offrant aujourd'hui une image banale par ses entrées, liées notamment à l'A9, marquées par l'urbanisation commerciale.

La dissymétrie vers l'est du développement urbain s'explique par le caractère inondable de la vallée de l'Orb à l'ouest, qui bloque les possibilités d'urbanisation {...} Au sud, c'est toujours l'Orb qui fait obstacle à l'urbanisation, doublé de la voie ferrée et de la gare de triage, du Canal du Midi et des anciennes implantations industrielles. Enfin au nord s'affaiblit l'attraction exercée par le littoral. Mais cette géographie de l'urbanisation peut évoluer avec le développement des infrastructures à l'échelle de l'agglomération. »



Unité paysagère de Béziers et la vallée de l'Orb  
Atlas des paysages - DREAL Occitanie

#### Enjeux soulevés par l'atlas des paysages (DREAL):

Le tronçon de la RD612 étudié est pointé comme étant un paysage routier dégradé par l'atlas des paysages.

« Enjeux de réhabilitation/requalification : Les voies de circulations et les entrées sur Béziers : arrêt de l'urbanisation linéaire, requalification des abords, mises en scène »

## L'insertion du tronçon dans le grand paysage

Ce tronçon, qui fut le principal axe de liaison entre Béziers et Villeneuve-lès-Béziers, est bien moins fréquenté depuis la mise en place du contournement nord de l'agglomération. Néanmoins, il reste une entrée majeure de Villeneuve, servant de transition entre la zone industrielle de Béziers et les quartiers pavillonnaires de la commune étudiée. Cette fonction de transition n'est pas vraiment exploitée, la zone artisanale et les pavillons se mélangent sur une bonne partie du tronçon. L'ensemble crée une ambiance assez désordonnée.

Dans cette partie, l'urbanisation villeneuvoise est très contrainte par les infrastructures linéaires qui la traversent. Chemin de fer, Autoroute A9, Canal du Midi et future rocade délimitent des enclaves reliées par des accès presque exclusivement conçus pour les voitures.

La zone est peu propice aux modes de déplacements doux alors que le tronçon se trouve entre de la voie verte du Canal du Midi et un gros bassin d'emploi qu'est le parc d'activité de Capiscol.

### Aperçu des composantes du paysage de Villeneuve-lès-Béziers

Alignement d'arbre rappelant le Canal du Midi



Zone artisanale peu qualitative



Maillage d'infrastructures



Quartier résidentiel



### Enjeux soulevés :

Marquer l'entrée dans Villeneuve-lès-Béziers

Redonner plus de place aux modes de déplacements doux



Cartographie des composantes du paysage de Villeneuve-lès-Béziers

0 50m

- |   |  |  |
|---|--|--|
|  Centre ancien     |  Parc d'Activité de Capiscol    |  Chemin de fer        |
|  Zone urbanisée    |  Zone artisanale et commerciale |  Réseau routier       |
|  Parcelle agricole |  Tronçon à l'étude              |  Alignements d'arbres |
|   |  |  Cours d'eau          |

## V/ Le secteur d'étude

Le secteur s'étend de la limite la commune de Villeneuve-les-Béziers au cinéma. Ce tronçon peut être découpé en 6 séquences paysagères localisées ci-contre.



Localisation des séquences paysagère de l'avenue Pierre Bérégovoy

Centre ancien	Parc d'Activité de Capiscol	Chemin de fer
Zone urbanisée	Zone artisanale et commerciale	Réseau routier
Parcelle agricole	Tronçon à l'étude	Aligements d'arbres
		Cours d'eau

Les séquences paysagères 0 50m

- 1 Le Rec d'Ariège
- 2 Le quartier pavillonnaire
- 3 La périphérie du cimetière
- 4 La promenade plantée
- 5 Le resserrement commercial
- 6 Les environs du cinéma

## 1. Le Rec D'Ariège

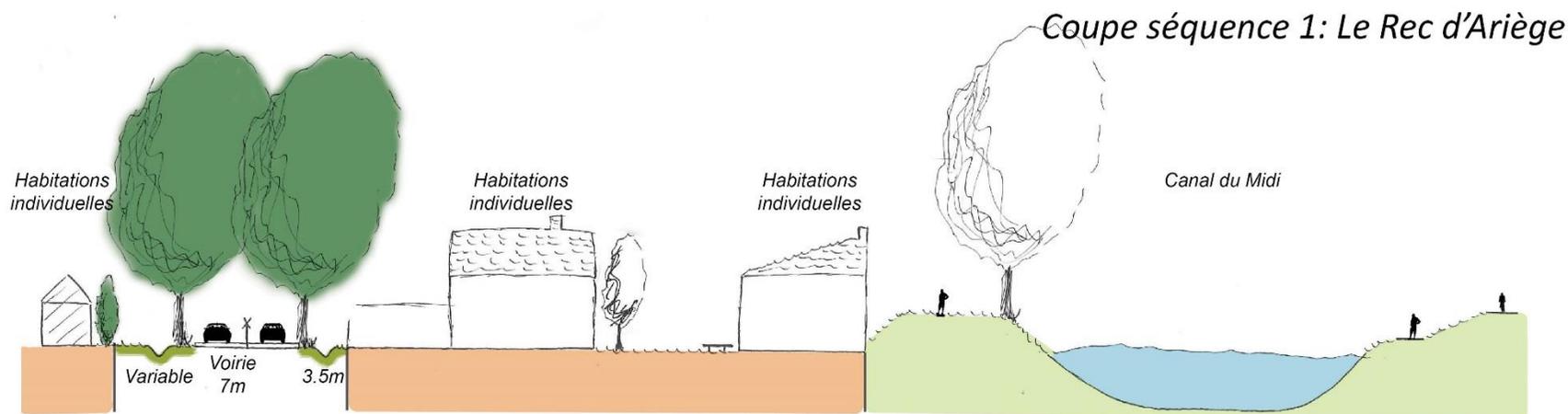
Dans cette séquence, l'avenue est une route bordée par des fossés enherbés et plantés de platanes. C'est la séquence la plus hétéroclite de la zone, s'y mélange zone artisanale et zone résidentielle. Le traitement des limites y est assez varié. Simple clôtures transparentes pour les vitrines des entreprises contre haies et murs occultants préservant l'intimité des riverains.

De nombreux accès directs donnent sur l'avenue, alors que côté sud, les riverains ont quasiment tous un accès piétons donnant sur les bords du proche canal. Ce dernier accès est actuellement sous exploité.

### Occupation des sols aux abords de la séquence :

Abord de l'avenue	Type d'occupation des sols
Nord	Mélange de Zone artisanale (carrossiers, vendeur de véhicules...), d'habitations individuelles et de zone agricole
Sud	Mélange de Zone artisanale (carrossiers, vendeur de véhicules...), d'habitations individuelles et de Restaurant

Point particulier	Caractéristiques
Passage sur le Bourdigou	Pont étroit, non adapté aux personnes à mobilité réduite. Le cours d'eau est assez peu qualitatif : exigü, bétonné et colonisé par les cannes de Provence.
Ecluse d'Arièges	Bien qu'il n'y ait pas de covisibilité avec l'avenue étudiée, on trouve sur le tronçon le principal accès motorisé à l'écluse. d'Arièges. Cette écluse permet aux modes doux de traverser le Canal du Midi.
Passage sous l'A9	C'est un des points noirs du tronçon. Là, au milieu d'une large esplanade de terre battue, les larges piliers sont recouverts d'affiches et de graffitis.



## 2. Le quartier pavillonnaire

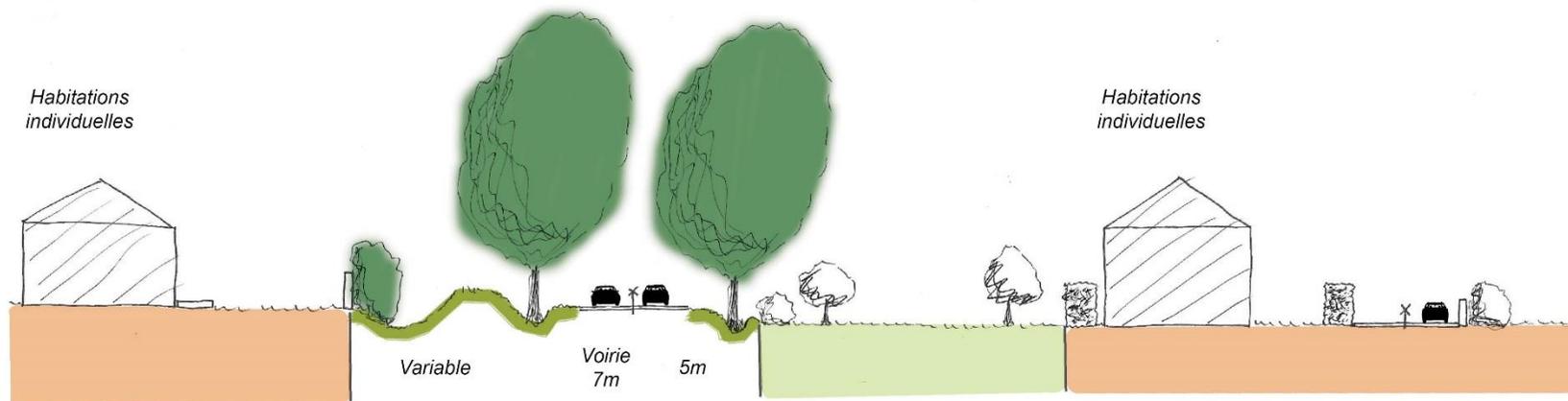
Si l'espace public est en continuité avec la séquence précédente ici les abords sont différents. L'espace est occupé par de nombreuses habitations individuelles. Celles-ci sont largement desservies par les chemins Saint Michel, de Boujan et de la Croix du Puech, il reste néanmoins quelque accès donnant sur la route.

Alors que l'urbanisation se densifie, notamment au nord de la route, il n'existe toujours pas d'espace pour les déplacements doux.

Occupation des sols aux abords de la séquence :

Abord de l'avenue	Type d'occupation des sols
Nord	Habitations individuelles séparées par une large bande d'espace vert.
Sud	Habitations individuelles en contrebas de la route séparées essentiellement par des murs.

Coupe séquence 2: Le quartier pavillonnaire



## La périphérie du cimetière

Sur cette séquence, l'ambiance est plus urbaine. Des bordures bordent l'avenue. L'allée de platane et les fossés disparaissent, ils sont remplacés par des palmiers et des lauriers roses.

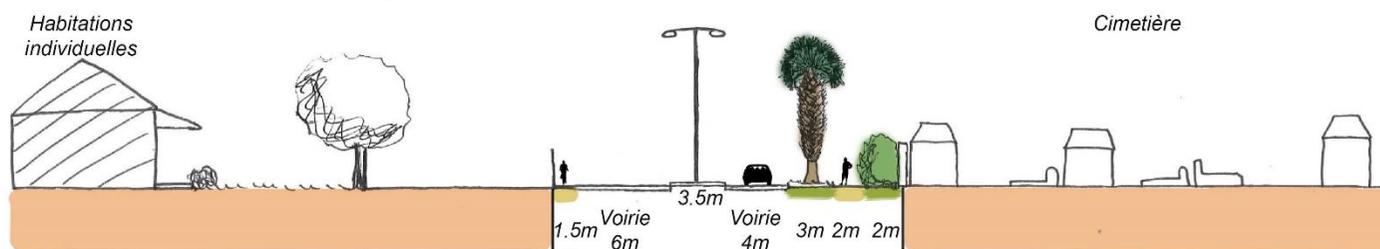
Au Nord la zone désaffectées et ses vieilles clôtures donne un aspect peu qualitatif à la zone, peu d'espace est disponible pour les piétons.

Au sud, près du cimetière, un large trottoir est prévu pour les piétons.

### Occupation des sols aux abords de la séquence :

Abord de l'avenue	Type d'occupation des sols
Nord	Bande de 12 m désaffectée puis quartier résidentiel
Sud	Cimetière puis quartier résidentiel

### Coupe séquence 3: La périphérie du cimetière



## La promenade plantée

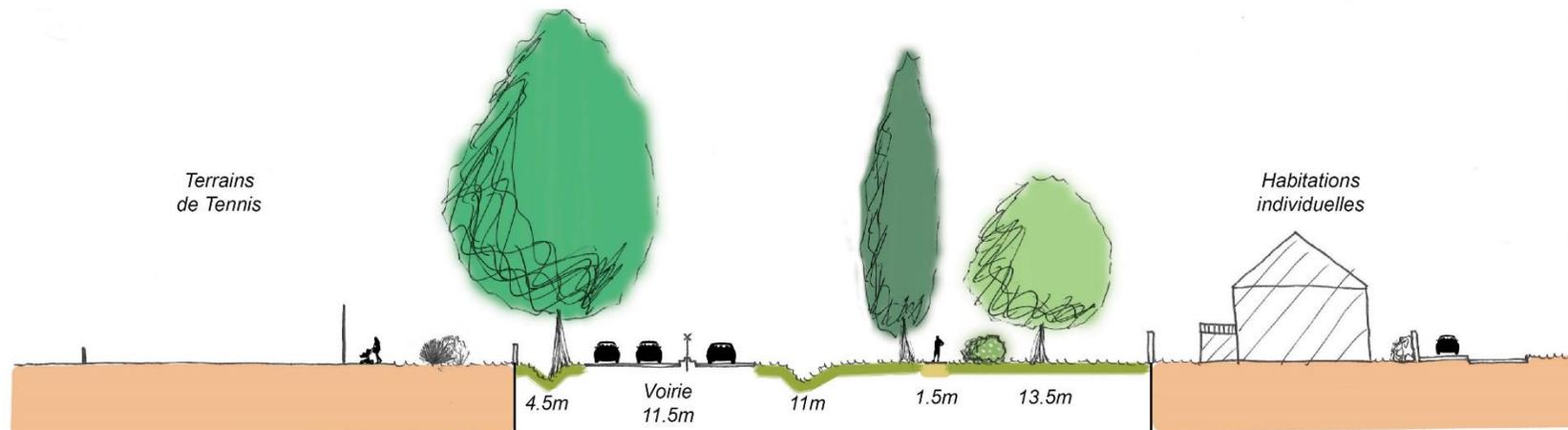
Après avoir passé le rond-point, des alignements d'arbre sont de nouveau présents. D'un côté, on retrouve platanes et fossé, de l'autre, un large espace vert forme une promenade plantée qui semble déconnectée du reste du tracé.

Côté Nord, aucun espace public est disponible pour les piétons mais une autre promenade plantée, close, borde les terrains de tennis.

### Occupation des sols aux abords de l'avenue :

Abord de l'avenue	Type d'occupation des sols
Nord	Terrain de tennis puis quartier résidentiel
Sud	Espace vert puis quartier résidentiel

Coupe séquence 4 : La promenade plantée



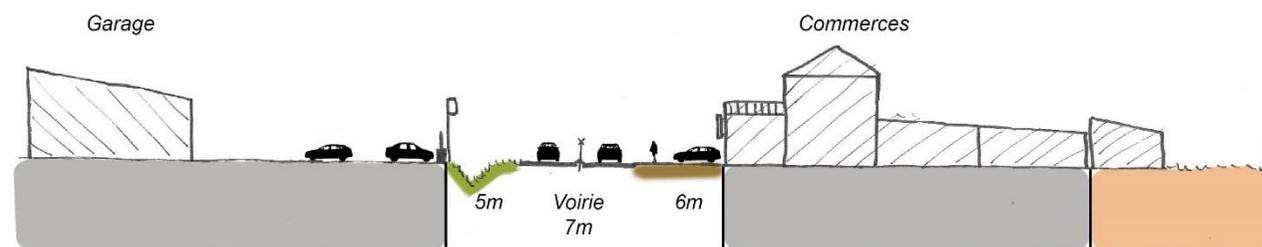
## Le resserrement commercial

C'est sur cette séquence que l'espace public est le plus étroit. Là, un garage et des commerces restreignent l'espace public. Côté sud, un accotement peu qualitatif accueille voiture et piétons.

Occupation des sols aux abords de l'avenue :

Abord de l'avenue	Type d'occupation des sols
Nord	Garage puis quartier résidentiel
Sud	Commerces puis quartier résidentiel

### Coupe séquence 5: Le resserrement commercial



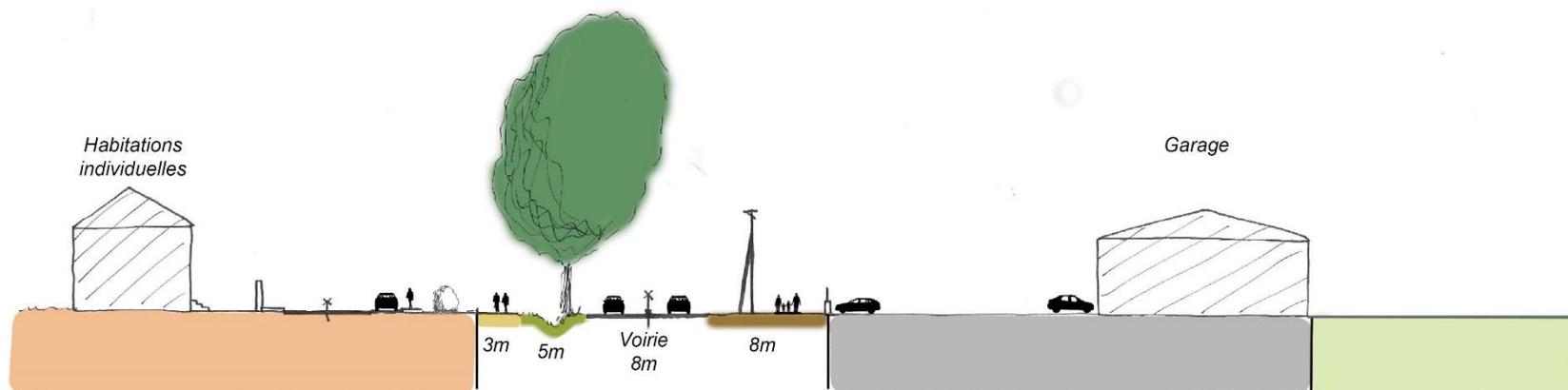
## Les environs du cinéma

Ici, les piétons et cyclistes ont un espace copieusement aménagé qui leur permet de déambuler dans un cadre agréable jusqu'au cinéma. En face, les abords des commerces sont délaissés, un alignement présent jusqu'en 2010 a laissé la place à un accotement en terre.

Occupation des sols aux abords de l'avenue :

Abord de l'avenue	Type d'occupation des sols
Nord	Quartier résidentiel
Sud	Commerces puis zone agricole

Coupe séquence 6: Les environs du cinéma



## VI/ Les enjeux du site

Séquence	Enjeux
Le Rec d'Ariège	<ul style="list-style-type: none"><li>• Conserver les alignements d'arbre et les noues caractéristiques de la séquence.</li><li>• Gérer les limites créant l'interface entre privé et public</li><li>• Rendre compatible les nombreuses entrées avec les alignements et les noues.</li><li>• Traiter les points particuliers :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Gérer le passage au-dessus du Bourdigou</li><li>○ Valoriser l'accès à l'écluse d'Arièges</li><li>○ Requalifier le passage sous le pont de l'A9</li></ul></li></ul>
Le quartier pavillonnaire	<ul style="list-style-type: none"><li>• Conserver les alignements d'arbre et les noues caractéristiques de la séquence.</li><li>• Rendre compatible les nombreuses entrées avec les alignements et les noues</li><li>• Donner plus d'espace aux modes de déplacements doux dans cette zone urbanisée.</li></ul>
La périphérie du cimetière	<ul style="list-style-type: none"><li>• Conserver les espaces verts à proximité du cimetière</li><li>• Donner plus d'espace aux modes de déplacements doux côté nord.</li></ul>
La promenade plantée	<ul style="list-style-type: none"><li>• Conserver la promenade plantée, mieux la relier au reste de l'avenue</li><li>• Donner plus d'espace aux modes de déplacements doux côté nord.</li></ul>
Le resserrement commercial	<ul style="list-style-type: none"><li>• Donner plus d'espace aux modes de déplacements doux.</li></ul>
Les environs du cinéma	<ul style="list-style-type: none"><li>• Requalifier le côté sud de l'avenue avec un alignement d'arbre.</li></ul>

## VII/ Propositions d'aménagement de l'itinéraire

### Principes de distribution et d'articulation des circulations douces

La recomposition et le traitement de la RD612b devront donc intégrer les cheminements piétons et cycles.

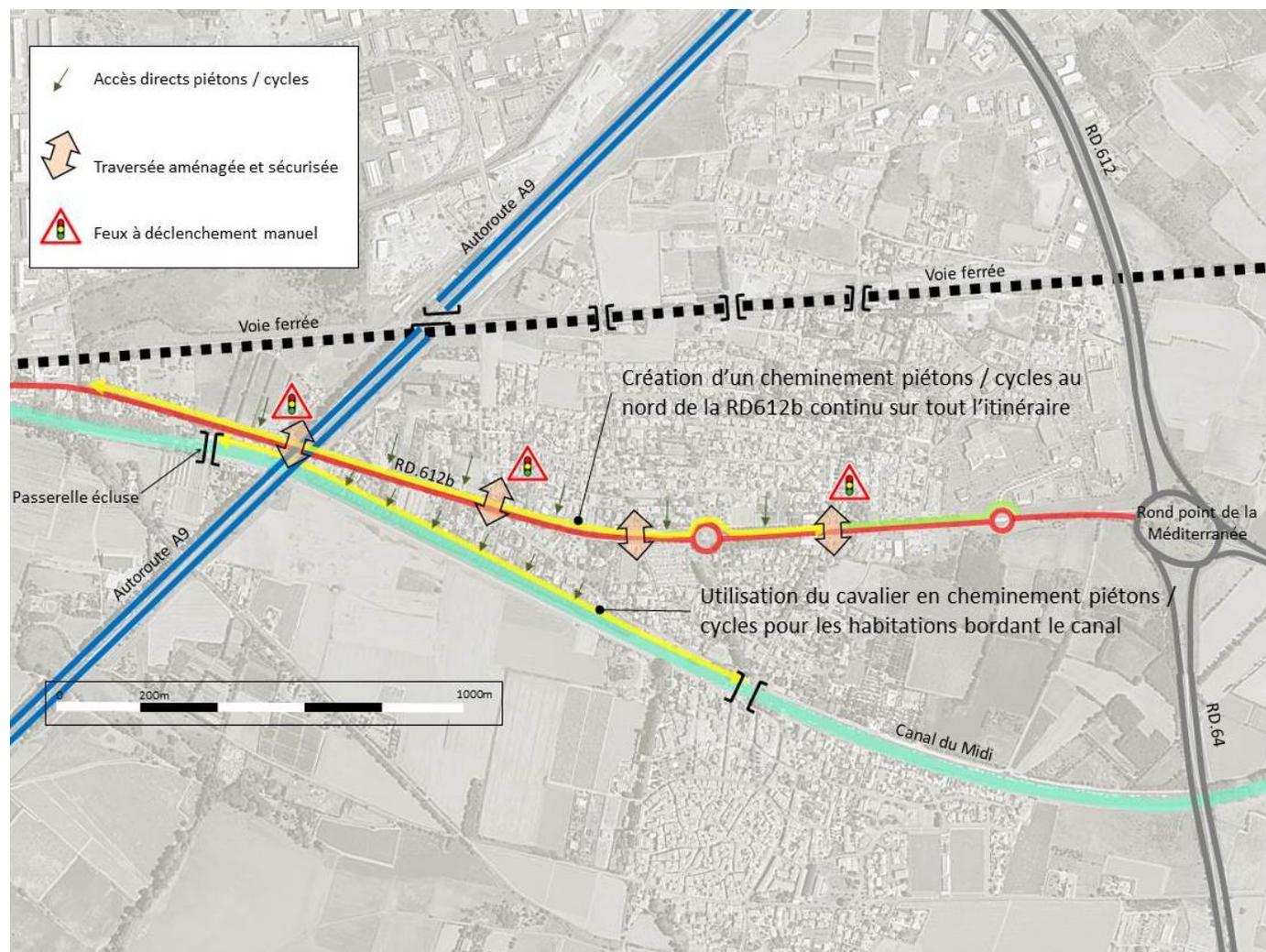
L'enjeu n'est pas seulement de favoriser les déplacements en modes doux, il est aussi de modifier la perception de la traverse, la fréquentation de piétons et de cycles participant activement à la prise de conscience des conducteurs, l'objectif devient alors de **transformer la route en une avenue**.

Les principes proposés pour y parvenir sont les suivants:

a) Création d'un large cheminement au nord de la RD612 (à l'image de celui réalisé entre l'av. de la gare et Pôle Méditerranée). Ce lien permettra la connexion de tous les quartiers situés au nord et de relier le réseau au passage sous la voie ferrée.

b) Utilisation du cavalier existant en rive gauche pour les habitations situées entre la RD612 et le canal du midi, avec création de portillon pour l'accès direct. (lien possible avec l'EV8 par la passerelle de l'écluse).

c) Aménagement et sécurisation de traversées protégées et régulièrement réparties.



## Profil en travers type



L'application du principe de création d'un cheminement doux au nord de la RD612b se traduit au niveau du profil en travers type par

- une conservation de l'emprise actuelle au sud (permettant la conservation de l'alignement de platane, du fossé et la création d'un trottoir au droit des secteurs habités avec accès sur la RD).
- Un calibrage de l'emprise à 12,00m de l'axe au nord pour intégrer le cheminement doux au-delà de l'alignement d'arbre et du fossé (cf profil existant avant le PAE Pôle Méditerranée)

## Aménagement de Traversées sécurisées



Section courante avec platanes

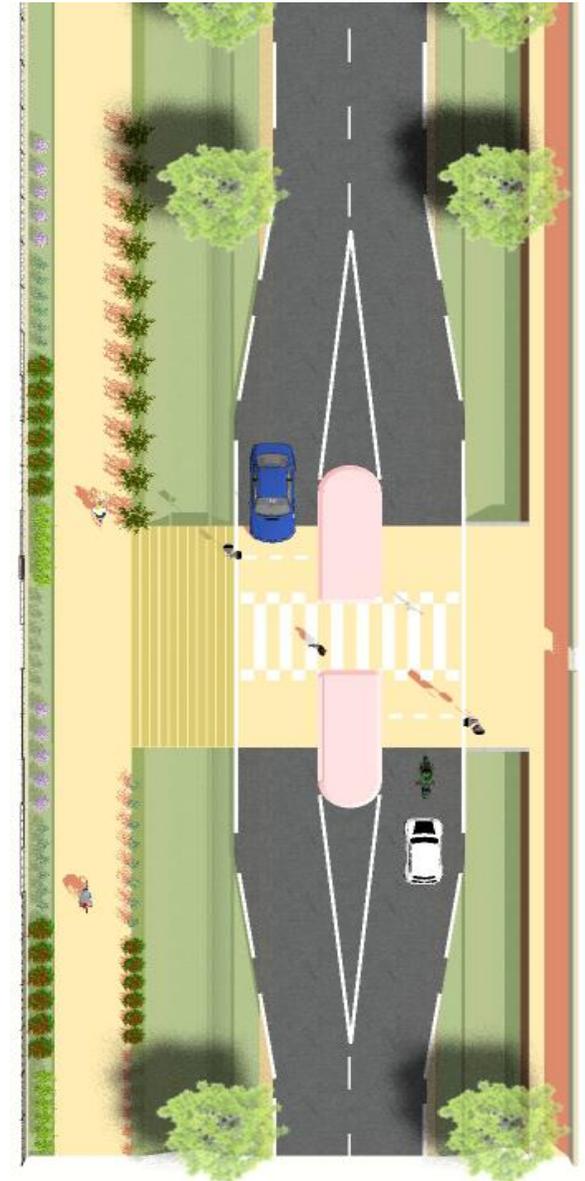
L'efficacité de l'aménagement sur la fréquentation par les modes doux, seul moyen de renforcer les liens entre les différents quartiers, passe par la création de traversées sécurisées de la chaussée, disposées à intervalles réguliers (inf. à 500m).

Ces traversées devront marquer une rupture dans le traitement de la voie (bordures, revêtements, plantations) pour renforcer la vigilance des conducteurs.

Suivant les configurations (présence ou non de platane, emprise élargie) ces traversées pourront être complétées d'un îlot central permettant la traversée en 2 temps.

Il est aussi envisageable de doter certaines de ces traversées de feu tricolore à déclenchement manuel, à l'image de ce qui a été réalisé au droit de l'avenue de la gare.

*L'ensemble de ces principes a été décliné sur les planches graphiques jointes au dossier.*



Section élargie sans platane