



Commune de Lunel

PLAN LOCAL D'URBANISME Modification n°2

III – Orientations d'Aménagement et de Programmation

Procédure	Prescription	Arrêt du projet	Approbation
Elaboration PLU			28/03/2007
1 ^{ère} révision simplifiée			28/03/2012
1 ^{ère} modification			18/07/2012
1 ^{ère} modification simplifiée			29/06/2016
2 ^{ème} modification	20/12/2016		27/09/2017



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

Mairie de Lunel

240 Avenue Victor Hugo
CS 30403
34 403 LUNEL Cedex
Tel : 04 67 87 83 00
mairie@ville-lunel.fr
Site Internet : www.lunel.com

Un projet urbain a été dessiné sur le secteur gare de LUNEL. Afin que ses principes d'aménagement soient respectés, une Orientation d'Aménagement et de Programmation accompagne sa mise en œuvre.

1 - Localisation et occupation du secteur

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation du projet urbain de LUNEL se situe au Nord du centre ville de la commune, sur le secteur de la gare. Ce projet d'une superficie de 4,5 hectares, situé sur des délaissés ferroviaires, concerne deux secteurs :

- Le premier d'environ 3 ha, entre la voie ferrée au Nord et le ruisseau du Bouzanquet au Sud, à l'ouest du Pôle d'Echange Multimodal ;
- Le second d'une surface de 1,5 ha au Nord de la voie ferrée et du Pôle d'Echange Multimodal .

Sur sa partie Nord, le projet urbain communique avec un lotissement pavillonnaire. Au Sud, il se rattache à un quartier résidentiel constitué de formes urbaines mixtes (lotissement pavillonnaire dense, petits et moyens collectifs, faubourgs).

Ces deux secteurs sont séparés par la voie ferrée et la gare ferroviaire de LUNEL. Cependant, cet espace est concerné par un projet de Pôle d'Echange Multimodal qui permettra d'améliorer le fonctionnement de la gare et du secteur. Ce projet de pôle d'échange multimodal crée une continuité à l'échelle de la ville et du projet urbain.



Localisation de l'OAP dans la ville

2 - Nature et objectifs de l'opération

Le projet urbain est à vocation résidentielle. Il vise à restructurer les espaces connexes à la gare SNCF et à exploiter les friches ferroviaires qui ont un emplacement stratégique, en lien direct avec la gare.

Ce projet de réinvestissement des espaces délaissés s'inscrit dans les objectifs du PLU : maîtriser l'urbanisation et densifier l'existant, et plus spécifiquement à l'objectif 3 du PADD : *« améliorer l'accès à la ville et reconquérir des espaces publics du centre en s'appuyant sur les grands projets d'infrastructure »*.

L'OAP contient aussi des dispositions sur l'aménagement des voiries. Ces infrastructures permettent d'intégrer le quartier au tissu existant et de mailler la commune d'Est en Ouest.

Des aménagements sont aussi prévus pour améliorer et conserver un cadre de vie de qualité au sein du quartier et de son environnement proche.

En vue de favoriser un aménagement cohérent et structuré du secteur de projet, le secteur Sud d'une part et le secteur Nord sur 2/3 au moins de sa surface devront faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble.

Une densité supérieure à 30 logements par hectare de surface cessible devra être atteinte, avec petits collectifs, semi-collectifs, individuels groupés ou isolés, et avec une part consacrée aux espaces publics supérieure ou égale à 30 %.

L'aménagement aura pour objectif une qualité urbaine avec une approche « développement durable » qui prenne notamment en compte les questions hydrauliques.

3 - Parti d'aménagement

Le projet urbain s'inscrit dans la structure urbaine existante. En effet, sa composition orientée Est-Ouest dialogue avec l'existant.

Orientations relatives à la programmation du secteur

Le parti d'aménagement repose sur :

- La création d'ilots résidentiels
- Une hauteur de bâti de R+1 à R+3
- Un maillage de cheminements doux dense
- De nouvelles voiries pour desservir le projet
- Une trame verte et des espaces verts (square et parc urbain)

Orientations relatives à l'aménagement du secteur

> Cadre de vie

Le secteur gare ne présente à l'heure actuelle pas d'intérêt paysager particulier. Cependant, afin de ne pas dénaturer l'environnement naturel et urbain, le projet devra conserver des ouvertures paysagères et des espaces de respiration. Le site est en hauteur par rapport aux quartiers existants ; l'organisation et la morphologie du bâti doivent donc être réfléchies pour respecter l'urbanisation déjà présente. Des perspectives visuelles doivent être conservées vers le Nord et vers le centre ville au Sud.

Le ruisseau du Bouzanquet est actuellement peu mis en valeur. Cet élément peut servir de marqueur identitaire afin d'intégrer le projet urbain au quartier Sud.

Dans le secteur, les espaces publics sont rares et peu qualitatifs. En complément du projet de PEM, le projet urbain doit apporter des espaces de convivialité et d'échanges.

> Bâti

Les bâtis doivent s'intégrer aux quartiers environnants. Sur le secteur Sud, ils peuvent être à l'alignement ou en léger retrait par rapport à la voirie à créer. Sur le secteur Nord, ils seront en retrait dans un souci paysager à l'Est et dans tous les cas de transition avec les secteurs environnants. Les hauteurs des bâtis tiendront compte de l'urbanisation existante, tout en prenant en compte la situation stratégique et urbaine du site : le secteur gare. Cette situation géographique, en proximité directe avec le projet de PEM, justifie une densité supérieure aux quartiers proches.

Par rapport à cette densité bâtie, des espaces libres doivent être intégrés aux îlots. Ces espaces de respiration permettront de réduire l'effet de densité.

> Connexions

Le quartier gare est contraint par la rupture engendrée par le faisceau ferré. Afin de desservir le projet urbain et pour l'intégrer à l'existant, plusieurs axes structurants Est-Ouest doivent être réalisés. Ce maillage, qui permettra aux véhicules motorisés de traverser le quartier, doit être accompagné de cheminements piétons. Ces cheminements sont indispensables pour guider les usagers vers la gare mais aussi pour créer un lien entre les quartiers existants et le projet urbain.

Conditions d'aménagement du secteur

Le projet urbain de LUNEL s'appuie sur le passé ferroviaire du secteur afin de lui donner une identité.

Le secteur Nord sert d'interface avec le pôle multimodal. De larges espaces publics sont conçus et définissent une centralité aux abords de la gare. Des ouvertures paysagères entre le projet et les quartiers existants viennent conforter l'insertion des nouveaux bâtis.

Le secteur Sud crée un lien Nord / Sud. Un jeu de terrasses permet de faire la transition entre les quartiers au Sud et les bâtis projetés. Des éléments sont mis en avant (le Bouzanquet, le square...) pour insérer le projet à la ville existante.

> Principes de liaisons : connexions inter-quartiers et mobilités douces internes

Axes pour véhicules motorisés

La gare et son faisceau ferré sont facteur de liaison, mais à l'échelle locale, ces infrastructures créent une discontinuité. Afin d'améliorer les flux existants et de connecter le projet urbain, de nouvelles voiries doivent être conçues. Les axes routiers et les liaisons douces du projet tissent un maillage vers le centre ville et les quartiers résidentiels.

Au Sud, un axe principal sera créé, dans le prolongement de la rue de Verdun jusqu'au stade à l'Ouest. Cette voie draine les îlots du projet urbain et facilite l'accès au PEM pour les quartiers situés à l'Ouest. Cette voie à double sens permet aussi de desservir le parking Sud du PEM.

Une voirie devra être aussi conçue au Nord du projet ; elle relie le quartier pavillonnaire situé à l'Est au pôle d'échange multimodal.

Pour le stationnement, le parking peut être en sous-sol. Au Sud, les stationnements doivent être gérés à l'îlot tandis qu'au Nord ils peuvent être en partie positionnés sur la voirie nouvelle.

Maillage de cheminements doux

Un maillage de cheminements piétons est prévu au sein du projet. Ces cheminements ont pour objectif de drainer les piétons vers le PEM mais constituent aussi des espaces de promenade.

Un mail piéton, d'une largeur suffisante pour recevoir les flux des piétons et des cycles, sera aménagé au Nord entre le PEM et la nouvelle voie. Il permettra de créer une ouverture visuelle vers le PEM.

Sur le secteur Sud, des liaisons pour modes doux seront aménagées du Nord au Sud, entre la voie nouvelle et le Bouzanquet. Elles rejoindront les berges aménagées du ruisseau et les rues existantes du quartier au Sud. Un cheminement devra aussi être aménagé le long du ruisseau afin de le mettre en valeur et de proposer un espace de promenade aux habitants.

> Morphologie et densité : insertion du bâti dans le tissu

Hauteur et formes

Les secteurs concernés par le projet urbain sont en surplomb et se situent à proximité de quartiers peu denses (R+1 à R+2). Afin d'insérer le projet dans l'urbanisation existante, des hauteurs bâties en R+1 à R+3 sont proposées. Ainsi elles s'insèrent dans la continuité du centre-ville et des faubourgs.

Leurs formes participent aussi à leur insertion dans le tissu existant. Sur la partie sud de l'OAP les bâtis sont ouverts vers le Sud, ce qui crée un recul et un espace de respiration par rapport au quartier existant. Ces ouvertures prendront la forme d'espaces publics en lien avec les berges du Bouzanquet.

La densité des bâtis doit être en gradient, de la nouvelle voie vers le quartier au Sud : les bâtis les plus élevés sont à proximité de la voirie, ceux qui sont proches du quartier Sud sont en R+2 maximum. Cela crée une transition physique et visuelle vers ce quartier moins dense.

Au Nord, les bâtis sont limités au R+2 avec un attique (maximum 70% de la surface d'un niveau) et R+3 au plus près de l'espace central (au droit du pont tournant conservé), car les quartiers environnants sont peu denses.

Alignement et orientation du bâti

Sur le secteur Nord, les bâtis du projet sont composés afin de générer des logements orientés de manière privilégiée Nord-Sud. Sur la voirie Est, les bâtis sont en retrait afin de conserver une ouverture paysagère le long du chemin de la Plantade. Ce retrait permet aussi de faire une transition entre les pavillons en R+1 et les nouveaux bâtis en R+2.

Sur le secteur Sud, les bâtis doivent être alignés sur la voirie créée, bien qu'un léger recul puisse être aménagé et paysagé afin de rythmer la façade nord.

Les bâtis sont tournés vers le Sud pour limiter les nuisances sonores. Les pièces à vivre seront préférentiellement orientées au sud, afin de préserver les habitants des nuisances du faisceau ferré. De plus, l'inclinaison des façades suggérée Est et Ouest permet de réduire les nuisances sonores. Un front bâti est donc imposé afin de conserver un angle qui favorise une bonne acoustique. Cette inclinaison permet aussi de créer des ouvertures paysagères vers le Nord. Pour le secteur Sud en totalité et le secteur Nord principalement, les accès aux ilots se font depuis les voies créées.

> Cadre de vie : un équilibre entre bâtis et trame verte

Quelques éléments paysagers marquent le site et sont à conserver voire à valoriser.

Trame verte et bleue

L'actuelle ripisylve du Bouzanquet est peu valorisée, le projet propose donc d'en faire une réelle trame verte. Cet aménagement sera accompagné d'un cheminement piéton. Ces aménagements vont donner une fonction à ce secteur et le rendre plus qualitatif au niveau visuel et paysager.

L'aménagement de cette trame verte est aussi un moyen de faire une couture entre le quartier Sud et le projet urbain. Ainsi elle fonctionnera comme un fil conducteur au sein de ce secteur, du PEM à l'Est (square) vers le parc urbain à l'Ouest.

Cet espace non imperméabilisé est aussi nécessaire pour la gestion des eaux pluviales.

A proximité de l'ancienne gare, quelques sujets constituent de réels marqueurs paysagers (platanes).

Ouvertures paysagères

Plusieurs ouvertures paysagères doivent être aménagées au sein du quartier afin de compléter la trame verte. Entre les ilots au Sud, des ouvertures paysagères doivent être conservées vers le Nord. Elles sont végétalisées et reçoivent les cheminements piétons Nord/Sud. Elles permettent de conserver des espaces de respiration-

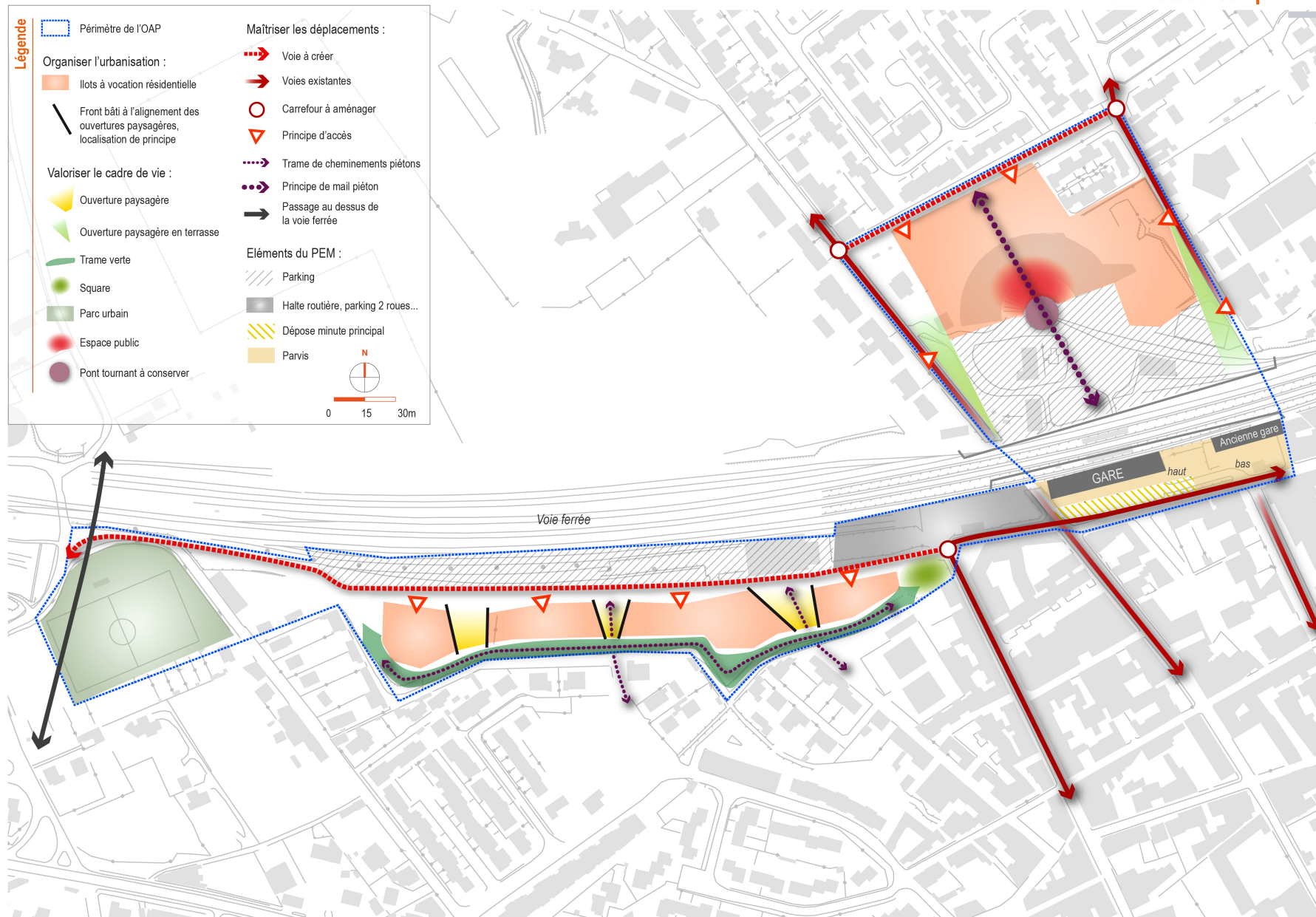
Sur la partie Nord, des ouvertures paysagères en terrasse seront créées. Le long des rues Louis Abric et Plantade, le recul des bâtiments permet de conserver un espace d'aération entre le projet urbain et les lotissements. Ces interstices doivent être végétalisés et aménagés en réels espaces publics.

Espaces publics

Dans la continuité de la trame verte, on peut trouver deux espaces publics aménagés :

- le square à l'Est : situé entre le boulevard de la République et la nouvelle voie, il sert de jonction entre le PEM au Nord, le centre-ville au Sud et le projet urbain à l'Ouest. C'est un espace structurant pour le secteur, car il marque l'entrée du projet urbain. Il met en valeur la façade architecturale du PEM et la trame verte du Bouzanquet. Cet espace public est donc un élément central pour l'articulation des différents quartiers,
- le parc urbain à l'Ouest : il représente un poumon vert et forme une jonction entre le projet urbain et les quartiers à l'Ouest. Ces derniers étant hétérogènes, le parc permettra d'intégrer le futur ouvrage d'art et de masquer les bâtiments peu qualitatifs de la zone d'activités. Pour cela le parc devra être aménagé avec des buttes qui forment des percées et des masques visuels.

Sur la partie Nord, un espace public central devra être aménagé. Il prend place au droit du pont tournant afin de mettre cet ouvrage en valeur et de créer une centralité dans le secteur. Cet espace public est uniquement piéton, il s'inscrit dans la continuité du mail piéton.



Décembre 2016 | 140544_Secteur_Gare_Lunel | Les ateliers UP+ de SCE |