



Commune de Lunel

PLAN LOCAL D'URBANISME Modification n°2

I - Rapport de présentation

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		



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

Sommaire

1 – Procédure de modification	2
1.1 – Objet de la modification n°2 du PLU de Lunel	2
1.2 – Justification du recours à la procédure de modification.....	3
1.3 - Déroulement de la modification.....	3
1.4 – Justification de l’absence d’évaluation environnementale	4
2 – Intégration au PLU du projet de pôle d’échange multimodal et du projet urbain du secteur Gare.....	6
2.1 – Présentation du projet.....	6
2.2 – Adaptation du PLU	12
3 – Adaptations du règlement.....	15
3.1 - Actualisation du règlement au regard de la Loi ALUR du 24 mars 2014.....	15
3.2 - Adaptations mineures du règlement visant à en améliorer la lisibilité et l’application	16
3.3 - Actualisation des références et textes règlementaires	18
3.4 - Actualisation des emplacements réservés	19
3.5 – Ajout d’un axe commerçant à conforter.....	19

1 – Procédure de modification

1.1 – Objet de la modification n°2 du PLU de Lunel

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Lunel, approuvé par délibération du Conseil Municipal du 28 mars 2007, a depuis fait l'objet :

- d'une 1^{ère} révision simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 mars 2012 ;
- d'une 1^{ère} modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 18 juillet 2012 ;
- d'une 1^{ère} modification simplifiée approuvée par délibération du 29 juin 2016.

Par arrêté en date du 20 décembre 2016, M. le Maire de Lunel a engagé la 2nd modification du Plan Local d'Urbanisme avec pour objectifs :

- la traduction réglementaire du projet de pôle d'échange multimodal (PEM) et du projet urbain de la gare, dans le règlement du PLU (secteur UD2) et via une orientation d'aménagement et de programmation ;
- l'intégration au règlement du PLU d'un certain nombre de précisions ou d'éclaircissements visant à faciliter et sécuriser l'instruction des autorisations du droit des sols ;
- l'actualisation des références et textes réglementaires ;
- l'actualisation de la liste des emplacements réservés avec la suppression des emplacements réservés n°35 et n°15 qui ne représentent plus d'intérêt au regard des projets communaux ;
- l'inscription de la Rue Jean Jacques Rousseau en axe commerçant à conforter.

1.2 – Justification du recours à la procédure de modification

Les adaptations portées au PLU entrent dans le champ de la procédure de modification dite de droit commun dans la mesure où, conformément aux articles L. 153-36 et L. 153-31 du Code de l'Urbanisme, elles concernent uniquement le règlement du PLU (document graphique et règlement écrit) et les orientations d'aménagement et de programmation, sans avoir pour effet :

- de changer les orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables ;
- de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
- de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou de constituer une évolution de nature à induire des graves risques de nuisances.

Elles n'entrent par contre pas dans le champ de la modification simplifiée dans la mesure où l'intégration au PLU du projet de Pôle d'Echange Multimodal et de Pôle urbain de la Gare sur un secteur soumis à une servitude dite de projet en application de l'article L. 151-41-5° (anciennement L. 123-2 a) a pour effet de majorer de plus de 20% les possibilités de construction sur ce secteur.

Il est précisé que l'article 12 VI du décret n°2015 -1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du code de l'urbanisme et à la modernisation du plan local d'urbanisme prévoit que les dispositions des articles R. 123-1 et suivants du Code de l'urbanisme dans leur rédaction en vigueur au 31 décembre 2015 restent applicables aux plans locaux d'urbanisme qui font l'objet, après le 1^{er} janvier 2016, d'une procédure de révision sur le fondement de l'article L. 153-34 du même Code, de modification ou de mise en compatibilité. En ce sens, la modification ne s'accompagne pas de la mise en conformité du règlement du PLU avec le décret du 28 décembre 2015.

1.3 - Déroulement de la modification

La procédure de modification du Plan Local d'Urbanisme est régie par les articles L. 153-36 à L. 153-44 du Code de l'Urbanisme :

- Engagement de la procédure par arrêté de M. le Maire de LUNEL.
- Notification du projet de modification aux personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du Code de l'Urbanisme, à savoir : Préfet, Présidente du Conseil Régional, Président du Conseil Départemental, Présidents des Chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre d'Agriculture, Chambre des Métiers), Président de la Communauté de communes du Pays de Lunel en tant qu'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de Programme Local de l'Habitat et de Schéma de Cohérence Territoriale, Présidents des autorités organisatrices prévues à l'article L. 1231-1 du code des transports (en l'occurrence Hérault Transport et la Communauté de communes du Pays de Lunel).

- Notification du projet pour avis à la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers en application de l'article L. 151-12 du Code de l'Urbanisme.
- Enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement. Le dossier soumis à enquête publique est composé du projet de modification et des avis émis et transmis par les personnes publiques associées.
- A l'issue de l'enquête publique, approbation du projet de modification du PLU, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire enquêteur.

1.4 – Justification de l'absence d'évaluation environnementale

La commune de LUNEL compte un site Natura 2000, la Zone Spéciale de Conservation du Vidourle (FR9101391) qui longe la limite Nord-Est du territoire communal.

A ce titre et en application des articles L. 104-2 et L. 104-3 du Code de l'Urbanisme, la procédure de modification n°2 du PLU pourrait être soumise à évaluation environnementale si elle prévoyait des changements susceptible d'avoir des effets notables sur l'environnement au sens de l'annexe II à la Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001.

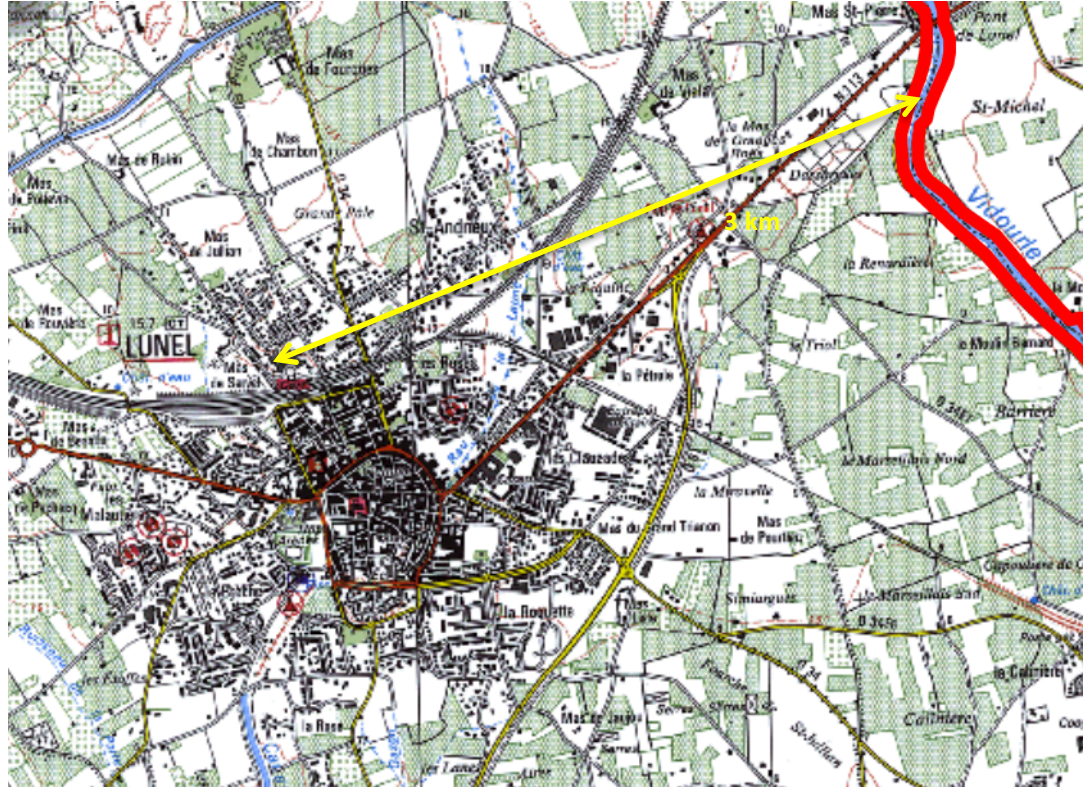
L'article R. 104-8 du Code de l'urbanisme précise en effet que les PLU font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion : « 2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ».

Le site Natura 2000 du Vidourle, d'une superficie de 208 ha, inclut le cours d'eau du Vidourle et ses abords immédiats (forêt-galerie), depuis le village de Boisseron en amont jusqu'à la commune de Saint-Laurent d'Aigouze en aval, où il fait la jonction avec le Site Natura 2000 FR 9101406 de la Camargue gardoise.

Ce site présente un intérêt biologique tout particulier au regard de la présence d'espèces aquatiques et palustres remarquables et singulières par rapport à d'autres cours d'eau de la région. Le Gomphe de Graslin, libellule d'intérêt communautaire, justifie notamment l'inscription du Vidourle au réseau naturel 2000 ; d'autres espèces d'intérêt communautaire, inscrites à l'Annexe II de la Directive 92/43/CEE, y sont inventoriées : l'Alose feinte, la Cistude d'Europe et le Castor d'Europe.

Site Natura 2000 FR9101391

« Vidourle »



L'adaptation du règlement du PLU, la suppression des deux emplacements réservés et l'inscription de la Rue Jean Jacques Rousseau en tant qu'axe commerçant à conforter sont sans incidences sur le Site Natura 2000 « Vidourle ».

L'autorisation introduite par la Modification du PLU, de l'extension des constructions d'habitations existantes et des annexes en zone agricole A est également sans incidences sur ce Site Natura 2000, dans la mesure où ces possibilités de constructions sont strictement limitées : l'extension des constructions d'habitations existantes est en effet limitée à 20 m² d'emprise au sol supplémentaire ; l'emprise au sol des piscines est quant à elle limitée à 50 m², celle des autres annexes à 10 m², une seule annexe étant autorisée par habitation.

Le secteur de la Gare, qui constitue un des enjeux majeurs de la modification n°2, est quant à lui situé au sein de la zone urbaine de LUNEL, sans relation aucune – tant physique que hydraulique - avec le Site Natura 2000 du Vidourle distant de 3 km à l'Est. Il est composé de terrains largement artificialisés (bâtiments et rotonde, parkings, délaissés ferroviaires...) et sans aucun caractère naturel. Les espèces au titre desquelles le Site Natura 2000 « Vidourle » a été désigné sont des espèces aquatiques ou palustres qui ne trouvent aucun habitat favorable sur le secteur de la Gare ou à sa périphérie immédiate.

En conséquence, la modification n°2 du PLU n'aura aucune incidence sur le site Natura 2000 « Vidourle » et n'est donc, à ce titre, pas soumise à évaluation environnementale, en application des textes précités.

2 – Intégration au PLU du projet de pôle d'échange multimodal et du projet urbain du secteur Gare

2.1 – Présentation du projet

Le projet de pôle d'échange multimodal (PEM) et le projet urbain du secteur Gare sont étroitement liés :

- le PEM, sous maîtrise d'ouvrage intercommunale, a pour vocation d'améliorer la qualité, la lisibilité, l'articulation et la sécurité de l'ensemble des modes de déplacements (train, autocars et bus, voiture, marche à pied, deux roues...);
- le projet urbain, sous maîtrise d'ouvrage communale, vise à développer un programme à vocation principale d'habitat sur les délaissés ferroviaires situés autour de la gare, en articulation avec le Pôle d'Echange.

2.1.1 – Pôle d'Echange Multimodal

Le projet de Pôle d'Echange Multimodal porte sur une superficie totale de 3 ha.

➤ La Gare de Lunel aujourd'hui :

Première gare TER de l'ancienne région Languedoc-Roussillon, la Gare de LUNEL est un équipement structurant à l'échelle élargie du territoire avec :

- 3 400 voyageurs quotidiens environ, dont 2 000 aux heures de pointe ;
- 56% d'usagers originaires de LUNEL, près de 20% hors intercommunalité ;
- 75% des voyageurs ayant pour destination Montpellier, 20% Nîmes ;
- 93% de déplacements quotidiens à finalité scolaire ou professionnelle.

Sa fréquentation a régulièrement augmenté au cours des dernières années, pour atteindre un million de passagers en 2012, en lien avec la politique de transport menée par la Région et ses partenaires :

- rénovation et mise aux normes de la gare en 2009 (pour un coût global de 0,9 M€) ;
- lancement des transports intercommunaux en 2010 ;
- mise en place du cadencement fin 2011 (coordination des horaires et des arrêts).

A moyen terme, la mise en place progressive de l'Origine Terminus de Lunel à Sète et de nouvelles offres de service entre ces deux gares devrait se traduire par une nouvelle augmentation de la fréquentation.

Le SCOT du Pays de Lunel et le Plan de Déplacements du secteur de Sommières élaboré par le Conseil Départemental du Gard, soulignent le rôle prépondérant d'un pôle d'échange multimodal à LUNEL ; celui-ci constituera en effet un atout majeur en terme d'attractivité du territoire, tant à l'échelle de Lunel que des communes voisines. En ce sens, le Pôle d'Echange Multimodal de Lunel doit :

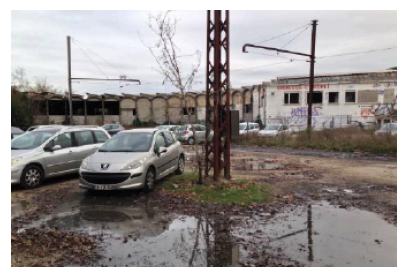
- à l'échelle du territoire élargi, articuler les flux Est-Ouest (notamment ferroviaires) avec le renforcement de l'axe Nord-Sud reliant le Pays de Sommières au littoral ;
- à l'échelle plus locale, favoriser la mobilité notamment des quartiers prioritaires pour permettre l'accès de tous à l'emploi et à la formation.

L'actuelle gare de LUNEL et son environnement immédiat ne répondent pas à cet enjeu majeur de développement et d'articulation des différents modes de déplacement ; l'offre multimodale y est aujourd'hui inadaptée :

- **des parkings non fonctionnels et de piètre qualité**

Environ 500 véhicules stationnent aux abords de la gare, répartis entre 3 parkings :

- Le parking du parvis de la gare, situé au dessus de la Rue de Verdun. Ce parking, d'une capacité maximale de 39 places, fait l'objet d'une sur-fréquentation, aggravée par la pratique de dépose minute, non fonctionnelle et insécuritaire.
- Le parking principal, situé à l'Ouest de la gare. Ce parking, partiellement aménagé et d'une capacité maximale de 190 places, fait l'objet d'une sur-occupation importante, qui se traduit par un stationnement sauvage sur les plateformes SNCF non aménagées situées à l'arrière ; les comptages ont révélé jusqu'à 350 véhicules en stationnement.
- Le parking au Nord de la gare. Directement accessible depuis le bâtiment de la gare par le passage souterrain, ce parking est occupé par près de 140 véhicules ; il s'agit d'une friche ferroviaire, sur laquelle aucun aménagement n'a été réalisé (absence de revêtement, absence d'éclairage public.....).



En conclusion, l'offre de stationnement de la gare apparaît clairement insatisfaisante ; son amélioration tant quantitative que qualitative (sécurisation des accès depuis le réseau viaire, lisibilité et sécurisation des liaisons piétonnes vers la gare) est indispensable.

- **des dessertes bus et cars inadaptées**

La gare de Lunel est desservie par les 5 lignes du réseau de bus intercommunal mis en service en 2010, soit près de 70 dessertes par jour.

La fréquentation de ce service de transport en commun intercommunal ne cesse d'augmenter : 100 000 usagers par an soit une augmentation de 66% depuis 2010. Afin de rendre encore plus attractif ce mode de déplacement, une fréquence plus soutenue a été mise en place aux heures de pointe, calée sur les horaires cadencés des TER, des abonnements mixtes TER / réseau de transport sont proposés.

La commune de LUNEL est par ailleurs desservie par deux lignes du réseau Hérault Transport :

- la ligne 101 qui relie Marsillargues à la station de tramway Notre Dame de Sablassou à Castelnau-le-Lez via Lunel-Viel, Saint-Brès, Saint-Aunes, Vendargues et Le Crès ;
- la ligne 107 qui relie Marsillargues à la station de tramway de Boirargues sur la commune de Lattes via Saint-Just, Valergues, Lansargues, Mudaison, Candillargues et Mauguio.

Ces deux lignes représentent une quinzaine de dessertes journalières à la gare de LUNEL.

Deux lignes du réseau de transport du département du Gard – EDGARD – desservent également LUNEL – la ligne C35 Lunel –Vergèze-Nîmes et la ligne C36 Lunel – Sommières-Nîmes) mais aucun arrêt ne se fait à ce jour à la gare.

La Rue de Verdun qui dessert la gare étant très contrainte, un arrêt de bus provisoire a été aménagé dans l'attente de la réalisation du Pôle d'Echange Multimodal. Cet arrêt, situé dans un virage à la sortie du parking principal, ne présente pas les conditions sécuritaires requises et ne répond pas aux enjeux de la desserte bus :

- difficultés en terme de circulation aux heures de pointe engendrant des zones de conflits entre les différents flux de véhicules ;
- cheminements inconfortables et insécuritaires pour les usagers des bus et des cars se rendant à la gare soit par la Rue de Verdun (faible largeur des trottoirs, faible visibilité au niveau des traversées piétonnes) soit au travers des parkings.



- **des cheminements piétons et deux roues insuffisants et inconfortables**

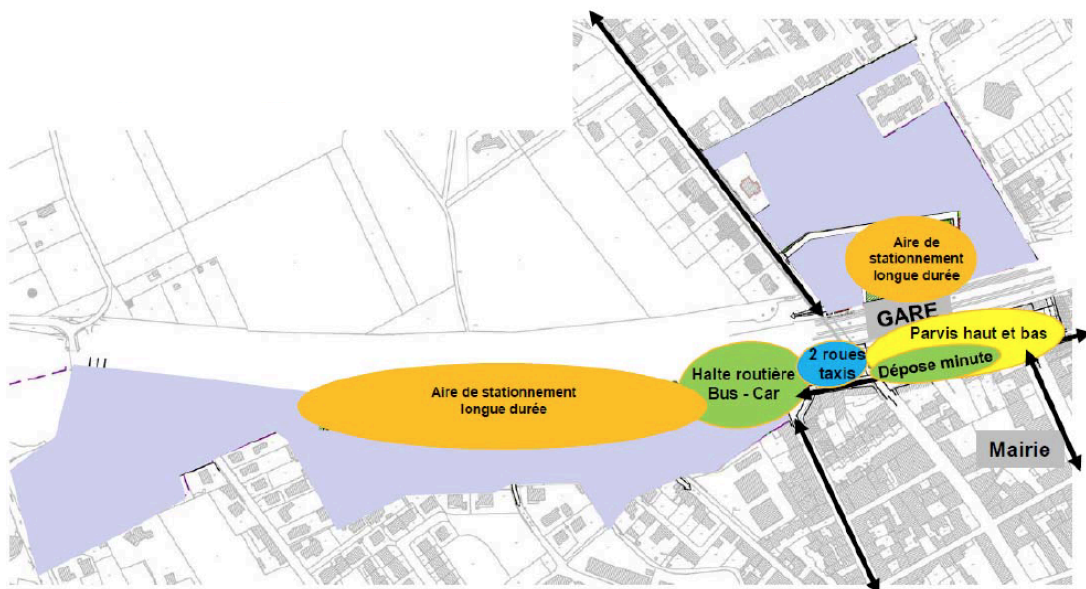
Idéalement localisé au cœur de la ville, le secteur Gare est largement accessible tant à pied qu'en vélo : près de 8 000 habitants résident ainsi à moins de 10 minutes à pied de la gare, dont une majorité des quartiers prioritaires ; la moitié des habitants de LUNEL habitent à moins de 5 minutes de la gare en vélo et la quasi-totalité à moins de 10 minutes.

Les cheminements piétonniers et vélos conduisant à la gare présentent des qualités diverses. La réalisation du Pôle d'Echange Multimodal permettra d'aménager des cheminements sécurisés et de qualité.

En conclusion, le diagnostic réalisé sur la qualité des modes d'acheminement existants met en évidence une forte inadéquation entre l'offre multimodale existante et la fréquentation actuelle de la gare : aujourd'hui, parmi les 56% d'usagers originaire de LUNEL, 56% se rendent à la gare à pied ou en vélo et 43% en voiture ; parmi les usagers originaires de communes situées hors du Lunellois, 90% utilisent leur voiture et seulement 6% les transports en commun.

➤ Le projet de Pôle d'Échange Multimodal de LUNEL

Le Pôle d'Échange Multimodal (PEM) de LUNEL a pour vocation d'améliorer les conditions d'utilisation de l'ensemble des modes de déplacements en améliorant les conditions d'accès et d'accueil des usagers et en remédiant aux dysfonctionnements actuels.



Le projet de PEM se développe sur deux emprises distinctes : la première au Sud de la gare et des voies ferrées au plus près du centre ville, la seconde au Nord sur le délaissé ferroviaire caractérisé par l'ancienne rotonde de maintenance.

• Les parvis haut et bas et l'interface avec l'Avenue Victor Hugo

Situé à environ 3 mètres au dessus des espaces publics du centre-ville et accessible par une voie en impasse, **le parvis haut** est un balcon qui donne à voir la ville mais aujourd'hui peu lisible.

Pour permettre à la gare de retrouver sa place dans la ville, le parvis haut sera réaménagé ; son emprise sera réduite de façon à rendre la gare perceptible depuis le niveau du centre ville ; sa largeur restera toutefois suffisante pour accueillir le débordement d'éventuels commerces ou services (terrasses...). Un aménagement paysager de cet espace sera réalisé afin de proposer des espaces de convivialité agrémentés de mobilier urbain.

En lien direct avec le parvis haut, **un parvis bas** sera aménagé à l'interface entre l'Avenue Victor Hugo et le bâtiment de l'ancienne gare ; cet édifice, idéalement localisé au pied des voies ferrées, au niveau du centre ville, pourra constituer un appel visuel et ainsi contribuer à conduire les usagers de façon intuitive vers la gare.

Cette composition est accompagnée par de larges emmarchements et une rampe qui relie le parvis haut et le parvis bas ; la rampe permettra un accès aisé aux piétons et permettra également l'accès aux véhicules techniques et de secours.

Ce parvis sera traité de façon simple, l'idée étant d'offrir un espace dégagé sur la gare et le Pôle d'Échange Multimodal.

L'emprise de la Rue de Verdun, élargie du fait du recul du parvis, proposera de larges trottoirs et des déposes minutes dans les deux sens de circulation.

- **A l'Ouest**

Sur la plateforme aujourd'hui occupée par du stationnement, sera aménagée la **halte routière** des bus départementaux et intercommunaux, reliée à la gare par des cheminements piétons sécurisés et lisibles.

Cette offre sera complétée par un **espace dédié aux deux roues et aux taxis**, pouvant intégrer à moyen terme une offre d'auto-partage inexistante à ce jour.

Pour gérer l'accès aux quais et au parvis haut, un encorbellement sera créé depuis le passage existant au dessus de l'Avenue Louis Abric et le parvis haut de la gare.

Plus à l'Ouest, au Sud des infrastructures ferroviaires conservées, sera aménagée un parking longue durée également reliée à la gare par des cheminements piétons lisible et pratiques.

- **Au Nord**

Au Nord des voies ferrées, sera aménagée un autre parking longue durée parcouru de cheminements piétons confortables et paysagers liaisonnant physiquement et visuellement la gare au parking.

Ce parking s'inscrit en interface avec le projet urbain Gare qui se développera sur les emprises ferroviaires situées plus au Nord. Le pont tournant et sa fosse seront conservés et mis en scène, au cœur de l'espace public central assurant la desserte du secteur Nord.

2.1.2 – Projet urbain secteur Gare

Le projet urbain secteur Gare porte sur une superficie totale de 4,5 ha correspondant à des délaissés ferroviaires situés de part et d'autre de la voie ferrée :

- le premier d'environ 3 ha, entre la voie ferrée au Nord et le ruisseau du Bouzanquet au Sud ;
- le second de 1,5 ha, au Nord de la voie ferrée et de la gare.

Chacun de ces deux secteurs sera urbanisé dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble de façon à en assurer la cohérence urbaine et architecturale :

- une opération d'ensemble unique sur le secteur Sud ;
- une opération portant sur 2/3 au moins de la surface du secteur Nord, ce pourcentage prenant en compte la présence sur ce secteur d'un certain nombre d'habitations.

Le projet urbain Secteur Gare est un projet à vocation résidentielle ; il consiste à développer un programme de logements diversifiés sur un site stratégique, en lien direct avec le futur Pôle d'Echange Multimodal et correspondant aujourd'hui à des friches ferroviaires. Il s'inscrit dans le cadre des objectifs définis par le Plan Local d'Urbanisme de Lunel et plus spécifiquement de l'objectif 3 du Projet d'Aménagement et de Développement Durable « Améliorer l'accès à la ville et reconquérir des espaces publics du centre en s'appuyant sur les grands projets d'infrastructures ».

Le parti d'aménagement retenu repose sur les principes suivants, développés dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation.

➤ **Un programme de logements diversifiés**

Le projet urbain Secteur Gare est destiné à accueillir un programme de logements individuels et collectifs (R+1 à R+3), d'une densité minimum de 30 logements par hectare cessible. La proximité immédiate du futur Pôle d'Echange Multimodal justifie en effet une densité supérieure à celle des quartiers proches. Des espaces libres intégrés aux îlots, représentant 30% au moins de la superficie des opérations d'aménagement, permettront par ailleurs de réduire l'effet de densité.

Pour répondre à la diversité des besoins locaux en logements, il est prévu que :

- 2/3 au moins des logements aient une surface de plancher au moins égale à 60 m² ;
- 30% des logements soient des logements locatifs sociaux.

Un projet de résidence universitaire pourra le cas échéant être envisagé sur le secteur Nord, au plus près de la gare ; les obligations en matière de taille de logement et de statut social seront dans ce cas adaptées, les logements étudiants étant par définition des logements de surface de plancher limitée et relevant du logement social.

➤ **Un projet en greffe sur la ville**

Le projet urbain Secteur Gare s'appuie sur la création de connexions interquartiers et le développement des mobilités douces tissant un maillage vers le centre ville et les quartiers résidentiels périphériques.

Au Sud, un axe principal sera créé dans le prolongement de la Rue de Verdun jusqu'au stade à l'Ouest. Cet axe drainera les îlots du secteur Sud du projet urbain et facilitera l'accès au Pôle d'Echange Multimodal pour les quartiers Ouest de LUNEL ; il desservira également le parking Sud du PEM.

Un axe sera également créé en limite du secteur Nord, entre l'Avenue Louis Abric et le Chemin de la Pierre Plantade ; il reliera le quartier pavillonnaire situé à l'Est au PEM.

Un maillage de cheminements doux drainera l'ensemble du projet urbain.

Sur le secteur Nord, un mail piéton Nord –Sud sera ainsi aménagé entre la nouvelle voie à créer et le PEM, offrant une ouverture visuelle vers celui-ci.

Sur le secteur Sud, des liaisons modes doux seront aménagées du Nord au Sud entre la nouvelle voie et les berges aménagées du ruisseau du Bouzanquet et au delà vers les rues du quartier situé plus au Sud ; un cheminement sera également aménagé le long du ruisseau du Bouzanquet.

Pour assurer une bonne insertion du projet urbain au tissu existant, la hauteur, la volumétrie, l'implantation des futurs bâtiments devront prendre en compte la typologie bâtie environnante.

Sur le secteur Sud, les bâtiments pourront atteindre R+3 à proximité de la voirie Nord à créer, tandis qu'ils ne dépasseront pas R+2 côté Sud, assurant ainsi une transition physique et visuelle avec le quartier d'habitat individuel existant, confortée par l'aménagement d'une coulée verte le long du ruisseau du Bouzanquet.

Sur le secteur Nord, la hauteur bâtie sera limitée à R+2 avec attique voire R+3 au plus près de l'espace public central aménagé autour du pont tournant conservé. Le long du Chemin de la Pierre Plantade, les bâtiments seront implantés en retrait, assurant ainsi une ouverture paysagère et une transition entre les nouveaux bâtiments (en R+2) et les pavillons individuels en R+1 existants.

Les implantations bâties contribueront également à une meilleure insertion au tissu urbain. Sur le secteur Sud, les bâtiments seront globalement implantés à l'alignement de la voie Est-Ouest à créer, des reculs ponctuels pouvant toutefois être ménagés pour rythmer les façades. Les pièces à vivre seront préférentiellement orientées vers le Sud afin de préserver les occupants des nuisances générées par le trafic ferroviaire. Des ouvertures en angle entre bâtiments permettront également de réduire les nuisances sonores.

Sur le secteur Nord, les bâtiments seront implantés de façon à favoriser une orientation Nord-Sud des logements.

➤ **Un équilibre entre trame bâtie et trame verte**

Le projet d'aménagement prévoit la création :

- d'une trame verte le long du ruisseau du Bouzanquet, aujourd'hui peu valorisé : cet espace paysager, à double fonction hydraulique et récréative (cheminement piéton) assurera la couture entre le projet urbain et le quartier existant au Sud ; il fonctionnera également comme élément de liaison entre le PEM à l'Est et le parc urbain à l'Ouest.
- d'ouvertures paysagères : Plusieurs ouvertures paysagères seront aménagées entre les îlots bâtis du secteur Sud ; elles seront végétalisées et recevront des cheminements piétons Nord/Sud. Sur le secteur Nord, des ouvertures paysagères seront créées le long des Rue Louis Abric et de la Pierre Plantade ; végétalisées, elles seront conçues comme de véritables espaces publics.

➤ **Des espaces publics structurants**

Deux espaces publics structurants sont prévus en continuité de la trame verte :

- à l'Est, le square assurera la jonction entre le Pôle d'Echange Multimodal au Nord, le centre-ville au Sud et le projet urbain à l'Ouest ; cet espace structurant marquera l'entrée du projet urbain.
- à l'Ouest, le parc urbain constituera un poumon vert à la jonction entre le projet urbain et les quartiers à l'Ouest.

Sur le secteur Nord, un espace public central piéton sera aménagé au droit du pont tournant afin de mettre cet ouvrage en valeur et de créer une centralité dans le secteur.

2.2 – Adaptation du PLU

Le secteur UD2 correspondant au projet de Pôle d'Echange Multimodal et au projet urbain Gare est défini au règlement du PLU comme un secteur fermé à toute construction dans l'attente d'un projet d'aménagement global en application de l'article L. 123-2a du Code de l'Urbanisme, désormais codifié L. 151-41 5°.

Cet article dispose que :

« Le règlement peut délimiter des terrains sur lesquels sont institués :

5° Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, sous réserve d'une justification particulière, pour une durée au plus de cinq ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes. »

Le projet de Pôle d'Echange Multimodal et le projet urbain Gare ayant été établis et approuvés, il convient de lever cette servitude et de doter le secteur UD2 d'un règlement adapté aux projets approuvés.

2.2.1 – Zonage règlementaire

La modification n°3 du PLU a pour effet :

- de supprimer le report graphique de la servitude L. 123-2a (désormais codifié L. 151-41 5°) du Code de l'Urbanisme sur l'emprise du secteur UD2 ;
- de reporter sur le secteur UD2 le figuré représentant l'obligation, en application de l'article L. 151-14 (ex L. 123-1-5 5^{ème} du Code de l'Urbanisme), pour les programmes de logements de comporter une proportion de logements d'une taille minimale (en l'occurrence 2/3 de logements de surface de plancher supérieure ou égale à 60 m² hors résidence étudiante).

2.2.2 – Règlement

Caractère de la zone

Ajout au paragraphe relatif au règlement de la zone UD d'un alinéa concernant le secteur UD2 :

- suppression de la servitude instaurée du PLU en application de l'article L.123-2a) (désormais codifié L. 151-41 5°) du Code de l'Urbanisme
- précision concernant l'emprise de la zone UD2 incluant le Pôle d'Echange Multimodal et le projet urbain gare et l'obligation de compatibilité avec l'Orientement d'Aménagement et de Programmation ; l'ouverture à l'urbanisation du secteur UD2 ne peut se faire que sous forme d'opérations d'aménagement d'ensemble : une opération unique sur le secteur situé au Sud des emprises ferroviaires et une opération portant sur 2/3 au moins de la surface totale du secteur situé au Nord des emprises ferroviaires, dans un objectif de cohérence urbaine et architecturale de ce futur quartier.
- précision concernant les programmes de logements en secteur UD2 : l'obligation de comporter 2/3 au moins de logements de surface de plancher au moins égale à 60 m² s'impose hors programmes de logements étudiants en résidence universitaire, ces logements étant de fait des logements de petite taille ; il s'agit là de ne pas obérer la réalisation sur ce secteur d'une résidence étudiante dont la situation à proximité du Pôle d'Echange Multimodal est un atout fort.

Article 1 : Suppression de l'alinéa limitant la constructibilité sur un délai de 5 ans en application de l'article L. 123-2a (désormais codifié L. 151-41 5°) du Code de l'Urbanisme

Article 2 : la modification du PLU vient préciser les deux points suivants :

- l'obligation de comporter 2/3 au moins de logements de surface de plancher au moins égale à 60 m² s'impose hors programmes de logements étudiants en résidence universitaire (voir ci-avant).
- le programme de logements de chacune des opérations d'aménagements d'ensemble prévues sur le secteur UD2 devront comporter 30% de logements locatifs sociaux ; ce pourcentage pourra toutefois être dépassé dès lors que l'ensemble des logements sociaux de l'opération sera composé de logements étudiants en résidence universitaire. L'objectif est ici d'éviter une concentration trop importante de programmes sociaux et donc de favoriser la mixité sociale à l'échelle du nouveau quartier, sans toutefois faire obstacle à la réalisation d'une résidence universitaire qui, composée d'un nombre de logements relativement important, pourrait conduire à un pourcentage de logements sociaux supérieur aux 30% imposés.

Articles 3, 8 et 9 : Les gabarits de voies, les implantations des constructions les unes par rapport aux autres, l'emprise au sol ne sont pas règlementé, de façon à laisser l'expression au projet urbain ; l'OAP précise toutefois que 30% au moins des surfaces devront être traitées en espaces publics.

Article 6 : L'implantation des constructions est fixée soit à l'alignement, soit à 5 m minimum de l'alignement des voies publiques et 3 m des voies internes des lotissements

Article 10 : la hauteur maximum des constructions est portée à R+3 et 13,00 m en secteur UD2 ; l'OAP pose les principes d'épannelage prenant en compte la typologie des quartiers limitrophes.

Article 12 : les règles en matière de stationnement sont maintenues à l'identique du PLU approuvé, à savoir 1,5 place de stationnement par logement collectif, 2 places de stationnement par logement individuel et un nombre de places supplémentaires égal à ¼ du nombre de places obligatoires dans les opérations d'ensemble de logements de plus de 400 m² de surface de plancher. En l'état actuel, la qualité de la desserte (en terme de fréquence notamment), les pratiques automobiles sur le Lunellois et la nécessité de réserver les parkings du Pôle d'Echange Multimodal aux usagers du train, ne permet pas de restreindre les exigences en termes de stationnement exception faite, le cas échéant, dans le cas de logements spécifiques en résidence étudiante, tous les étudiants ne disposant pas d'un véhicule particulier.

2.2.3 – Orientation d'Aménagement et de Programmation

Une Orientation d'Aménagement et de Programmation est établie sur le secteur de la Gare ; elle vient remplacer l'OAP figurant au PLU de 2007 et définit les grands principes d'aménagement du futur quartier.

3 – Adaptations du règlement

Les adaptations portées au règlement visent :

- à prendre en compte les évolutions réglementaires récentes et notamment celles introduites par la Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové dite Loi ALUR ;
- à apporter des précisions ou des évolutions qui peuvent s'avérer utiles lors de l'instruction des autorisations du droit des sols, voire corriger des erreurs de rédaction ;
- à ajouter une rue aux axes commerçants à conforter : la Rue Jean Jacques Rousseau ;
- à actualiser la liste des emplacements réservés en supprimant deux d'entre eux devenus inutiles au regard des projets communaux.

3.1 - Actualisation du règlement au regard de la Loi ALUR du 24 mars 2014

Conformément à l'article 157 de la Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, la modification du PLU procède à :

- **la suppression des dispositions de l'article 5 relatives à la superficie minimale des terrains au règlement de la zone A** (10 000 m² minimum pour les constructions à usage d'habitation).
- **la suppression de l'article 14 relatif au Coefficient d'Occupation des Sols** en zones UA, UB, UD, UE, IIAU et Nt ; les COS étaient déjà non règlementés en zone IAU (zone à urbaniser « fermée »), A et N (hors secteur Nt).
L'obligation imposée en zones UA, UB, UD et IIAU aux programmes de logements de plus de 3 logements neufs de comporter 2/3 au moins de logements de surface de plancher supérieure ou égale à 60 m², qui figurait à l'article 14 du règlement de ces zones, est reportée à l'article 2 s'agissant d'une condition à l'urbanisation.

3.2 - Adaptations mineures du règlement visant à en améliorer la lisibilité et l'application

Quelques adaptations mineures, voire quelques corrections syntaxiques ont été portées à la rédaction du règlement de façon à en faciliter l'application. Certaines sont redondantes à plusieurs zones ou secteurs du PLU, d'autres spécifiques à certaines zones ou secteurs.

3.2.1 – Adaptations communes à plusieurs zones ou secteurs

- **Article 3 du règlement des zones UB, UD (hors UD2) et II AU** : les dispositions relatives à la largeur minimum des voies en fonction de la surface de plancher desservie sont complétées d'un alinéa précisant qu'elles s'appliquent non seulement aux voies à créer desservant des opérations de constructions nouvelles, mais également aux voies existantes. Dans le cas d'un projet de constructions nouvelles ou d'extension de constructions desservies par une voie existante, il convient de vérifier que le gabarit de cette voie respecte les normes fixées au regard de la surface de plancher existante additionnée de la surface de plancher à créer. Il est toutefois logiquement prévu que cette disposition ne s'applique pas en cas d'extension d'une construction existante n'ayant pas pour effet de créer un nouveau logement.
- **Article 7 du règlement des zones UA, UB, UD, UE et II AU** : ajout d'un alinéa imposant que, en cas de division foncière, le bâtiment existant sur le fond initial soit implanté à une distance des nouvelles limites séparatives créées par la division, au moins égale à la moitié de sa hauteur sans pouvoir être inférieure à 3,00 m voire 5,00 m en zone UE et secteur II AUe. L'objectif est de préserver, y compris en cas de division foncière, les typologies bâties imposées sur ces zones ($L \geq H/2$, minimum 3,00 m en UA, UB, UD, IIAU et 5,00 m en UE et IIAUe).
- **Article 11 des zones UA, UB, UD, UE, IAU et II AU** :
 - réglementation des toitures des annexes (hors zones UE et IAU) : il est précisé que la pente de la toiture des annexes doit être tournée vers l'intérieur de la parcelle afin d'éviter, en cas d'implantation en limite séparative, tout écoulement d'eaux de ruissellement sur la propriété riveraine.
 - interdiction des « pissettes » ou « gargouilles » en surplomb du domaine public et obligation d'une évacuation des eaux pluviales par des chenaux et descentes d'eaux pluviales de parcours simples, permettant de préserver la lisibilité des façades.

3.2.2 – Adaptation du règlement de la zone UA

Article 1 : l'interdiction de changement de destination des commerces situés le long des axes commerçants est maintenue, exception faite lorsque l'accès aux étages ne peut se faire que par le commerce situé en rez-de-chaussée ; cette précision, qui ne figurait pas au règlement du PLU approuvé, est apportée pour ne pas, notamment, rendre impossible la réalisation de logements aux étages dont l'accès ne peut se faire que par le commerce.

3.2.3 – Adaptation du règlement de la zone UE

Articles 1 et 2 de la zone UE : ajout d'un alinéa interdisant l'extension des habitations existantes et le changement de destination vers de l'habitation des constructions existantes, dans le respect de la vocation d'activité de la zone UE.

3.2.4 – Adaptation du règlement de la zone II AU

Article 7 de la zone II AUa, b et c : les règles d'implantation par rapport aux limites séparatives sont calées sur celles applicables en zone UD de même typologie urbaine à savoir :

- $L \geq H/2$ minimum 3,00 m pour les façades ne comportant pas d'ouvertures éclairant des pièces principales ;
- $L \geq H$ minimum 3,00 m pour les façades comportant des ouvertures éclairant des pièces principales.

3.2.5 – Adaptation du règlement de la zone A

L'article 2 de la zone A est complété pour autoriser, conformément à l'article L. 151-12 du Code de l'Urbanisme :

- l'extension des constructions d'habitation existantes ; cette extension reste limitée à 20 m² d'emprise au sol supplémentaire maximum ;
- les annexes : piscines (d'ores et déjà autorisées par le PLU approuvé) mais dont l'emprise au sol (50 m² maximum) et l'implantation (20 m maximum de l'habitation existante) sont désormais encadrées ; autres annexes dont l'emprise au sol (10 m² maximum), l'implantation (20 m maximum de l'habitation existante), le nombre (une annexe par habitation) sont encadrées.

La hauteur des annexes est par ailleurs définie par l'article 10 : 3,50 m maximum ; il est rappelé que la hauteur maximale des constructions à usage d'habitation autorisées en zone A est de R+1 et 7,00 m.

Ces dispositions sont soumises à l'avis de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers.

3.2.6 – Adaptation du règlement de la zone N

L'article 2 de la zone N est complété concernant les piscines pour assurer sa conformité avec l'article L. 151-12 du Code de l'Urbanisme : il est ainsi précisé que les piscines rattachées à une construction d'habitation existante à la date d'approbation du PLU sont autorisées à condition :

- de ne pas excéder 50 m² d'emprise au sol (condition qui n'était pas précisée au PLU approuvé) ;
- de ne pas être distantes de plus de 20 m de la maison d'habitation à laquelle elles sont rattachées (le PLU se contentait de préciser que les piscines devaient être situées à proximité immédiate des maisons d'habitation, notion qui pouvait faire l'objet d'interprétation).

Ces dispositions sont soumises à l'avis de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers.

3.2.7 – Ajouts au Titre I – Dispositions générales

- **Ajout d'un article 7** relatif aux normes d'isolement acoustique à respecter par les immeubles à destination d'habitation, d'hébergement hôtelier, d'établissement scolaire ou sanitaire dans les secteurs de bruit délimités de part des autres des infrastructures ferroviaires (voie SNCF et LGV) et routières. Ces dispositions étaient jusqu'à présent indiquées uniquement à l'article de la zone UE.
- **Article 8 – Définition du « Titre I - Dispositions générales » :**
 - Ajout de la définition des annexes ou constructions annexes qui n'étaient pas précisée au PLU approuvée et pouvait donc faire l'objet d'interprétation. Une annexe est désormais strictement définie comme un bâtiment de faibles dimensions, séparée ou non de la construction principale et dont l'usage ne peut être qu'accessoire à celui de la construction principale réglementairement admise dans la zone ; sont ainsi considérés comme des annexes : les abris à bois, abris de jardin, locaux piscines, locaux techniques, abri ou garage à véhicules.....
 - Correction de la définition des immeubles collectifs : cette définition inclut désormais les immeubles de deux ou plus de deux logements, alors que le PLU ne considérait que les immeubles de plus de deux logements.

3.3 - Actualisation des références et textes réglementaires

La 2^{ème} modification du PLU permet d'actualiser un certain nombre de textes réglementaires auxquels fait référence le règlement. Cette actualisation ne remet aucunement en cause les dispositions du PLU approuvé ; elle vise à disposer d'un document à jour des dispositions réglementaires les plus récentes.

- **Remplacement des** termes de SHOB et SHON par la notion de surface de plancher, pour tirer les conséquences de l'entrée en vigueur de l'ordonnance n°2011-1539 du 16 novembre 2011 : articles UB-12, UD-12.
- **Actualisation de la référence de l'arrêté préfectoral relatif** à la prévention des incendies et au débroussaillage : l'arrêté DDTM34-2013-03-02999 du 11 mars 2013 est en effet venu remplacer l'ancien arrêté du 13 avril 2004 modifié le 7 mars 2005 (Titre I – Article 3 – Rappels réglementaires et article 13 du règlement de la zone N).
- **Actualisation des références aux articles du Code de l'Urbanisme** dont la numérotation a été modifiée par l'Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du Livre Ier du Code de l'Urbanisme et par le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du Livre Ier du Code de l'Urbanisme et à la modernisation du contenu du Plan Local d'Urbanisme :
 - articles L. 113-1 et R. 113-1 concernant les espaces boisés classés (article 13 du règlement des zones UA, UD, IIAU, A et N).

- article L. 151-19 concernant les éléments de paysage à protéger (article 13 du règlement des zones UA, UB, UD, UE, IAU, IIAU, A et N ; article 3 des zones UD, IAU et IIAU).
- **Intégration au « Titre I - Dispositions générales » des dispositions actualisées du Code de l'Urbanisme :**
 - dérogations à l'article L. 152-3 du Code de l'Urbanisme (Article 2 – Adaptation mineures) : la rédaction reprend désormais les dispositions des articles L. 152-4 et L. 152-5 du Code de l'Urbanisme sur la base desquelles l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation d'urbanisme peut accorder des dérogations à une ou plusieurs règlements du PLU.
 - articles du Code de l'Urbanisme relatifs aux clôtures, permis de démolir, coupes et abattages d'arbres, travaux divers.... (Article 3 – Rappels réglementaires).
 - article R. 111-27 qui vient remplacer l'ancien article R. 111-21 concernant les cas dans lesquels un projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales en raison notamment de son impact sur le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, les sites et paysages naturels ou urbains, les perspectives monumentales (Article 4 – Aspect extérieur des constructions).

3.4 - Actualisation des emplacements réservés

La 2^{ème} modification du PLU a pour effet de supprimer deux emplacements réservés ne représentant plus une nécessité pour la réalisation des projets communaux :

- ER n°35 (liaison chemin des Meunières/chemin de la Laune) ;
- ER n°15 (liaison avenue des Abrivados/boulevard Saint Fructueux).

Le plan de zonage et la liste des emplacements réservés sont ainsi modifiés.

3.5 – Ajout d'un axe commerçant à conforter

La Rue Jean Jacques Rousseau est ajoutée en tant qu'axe commerçant à conforter ; axe central stratégique le long duquel la Commune a d'ailleurs d'ores et déjà acquis un certain nombre de bâtiments en vue d'en favoriser la redynamisation.

Ce nouvel axe commerçant à conforter est ajouté au plan de zonage.