



# Commune de Lunel

## PLAN LOCAL D'URBANISME Modification n°2

### III – Orientations d'Aménagement et de Programmation (avant / après)

Procédure	Prescription	Arrêt du projet	Approbation
Elaboration PLU			28/03/2007
1 <sup>ère</sup> révision simplifiée			28/03/2012
1 <sup>ère</sup> modification			18/07/2012
1 <sup>ère</sup> modification simplifiée			29/06/2016
2 <sup>ème</sup> 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



Département de l'Hérault  
**COMMUNE DE LUNEL**

# PLU

## Plan Local d'Urbanisme

5<sup>ÈRE</sup> RÉVISION DU POS



### III - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Projet de PLU approuvé par DCM du 28 juin 2007



Terres Neuves  
Analyse et valorisation des Territoires  
7 Bd Sarraill - 34 000 Montpellier  
Tel : 04. 67. 66. 31. 84  
Fax : 04.67.66.32.64.  
[terres-neuves@wanadoo.fr](mailto:terres-neuves@wanadoo.fr)

# Orientation d'aménagement

## PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER DE LA GARE

### SITUATION

La gare de Lunel se situe au nord du centre historique et des extensions du 19<sup>ème</sup> siècle. Le site qui fait l'objet de la présente orientation d'aménagement concerne les terrains appartenant à la SNCF et RFF situés de part et d'autre des lignes de chemin de fer, au nord de la gare (anciens terrains à vocation ferroviaire qui abritent la rotonde) et à l'ouest de la gare. Ces secteurs ne sont plus aujourd'hui utilisés pour le transport ferroviaire et la maintenance. Il s'agit de friches, utilisées partiellement et de manière anarchique pour le stationnement.

Situé au cœur de la ville et relié au centre ancien par l'avenue Victor Hugo, cet espace est d'autant plus stratégique que le trafic ferroviaire avec les villes voisines de Montpellier ou de Nîmes est voué à s'intensifier avec la réalisation de la LGV, qui libèrera des sillons sur la voie actuelle pour le transport régional. Une réflexion pour l'aménagement de ce secteur (structuration interne, vocation, accès au site...) et sa liaison avec le reste de la ville, et notamment le centre ancien, apparaît essentielle. En première analyse il s'agit d'un espace qui peut, et doit, devenir emblématique pour Lunel.

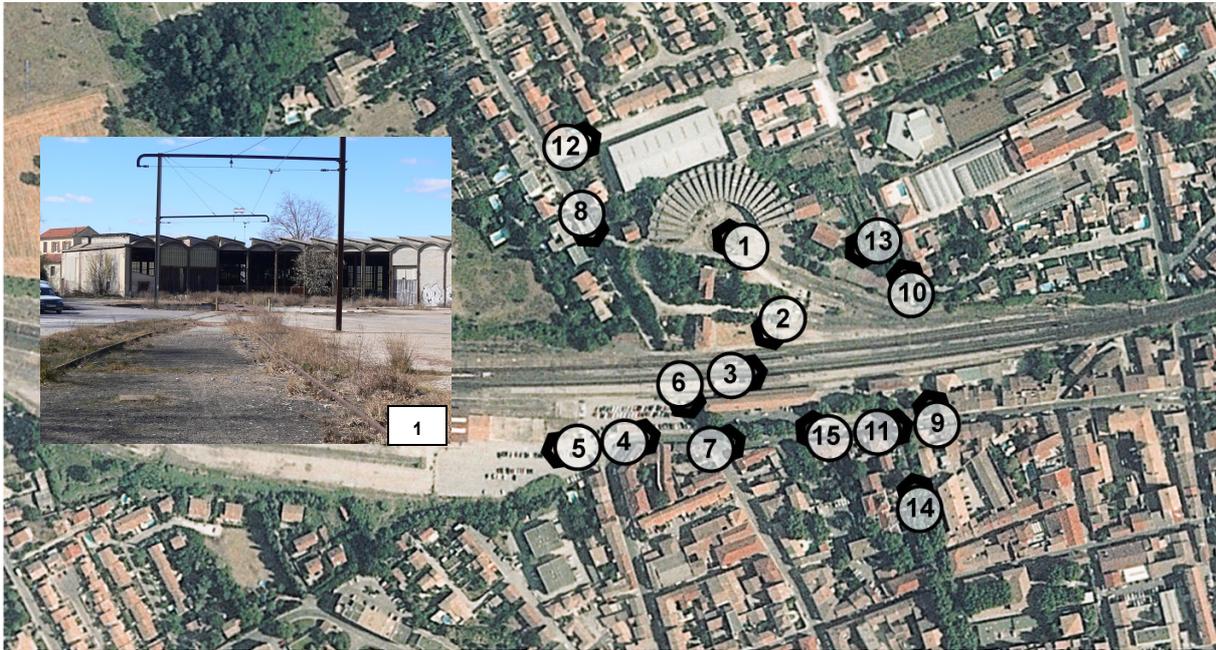
### SECTEUR GARE - LOCALISATION



# Orientation d'aménagement

## PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER DE LA GARE

### REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE



### LE CŒUR DU SITE.

Un espace de développement stratégique à structurer en vis-à-vis de la gare.



## Orientation d'aménagement

# PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER DE LA GARE

### LA BORDURE SUD AVEC LA GARE.

Un vis-à-vis à structurer – Une façade urbaine à créer



### LA LIAISON EST/OUEST

Rue de Verdun - Bd de la république / Rue de la Magnanerie.



### LES ACCÈS /LES « BORDURES » .

Bd de la République (photo du haut) / Rue de Verdun (photo du bas). Des liaisons avec le tissu urbain existant contraintes par les niveaux et le passage de la voie ferrée.



# Orientation d'aménagement

## PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER DE LA GARE

### LES ACCÈS /LES « BORDURES » .

A l'Ouest (photo du haut) : avenue Louis Abric. / A l'Ouest (photo du bas) : chemin de la Pierre Plantade. Des accès limités par le passage de la voie ferrée / des tissus urbains et des enjeux différents



### LES ACCÈS /LES « BORDURES »

Rue de Verdun - Chemin de la Pierre Plantade  
Une urbanisation structurée et plus dense en bordure Est du site.



### LES ACCÈS /LES « BORDURES » .

Au nord (photo du haut) : un accès privilégié à aménager, une voie structurante à requalifier dans le cadre du projet. A l'Est (photo du bas) : un accès pouvant déboucher sur le chemin de la Pierre Plantade.



# Orientation d'aménagement

## PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER DE LA GARE

LA LIAISON VERS LE CENTRE VILLE DEPUIS L'AVENUE VICTOR HUGO.  
Une liaison visuelle et fonctionnelle à affirmer



## ***Orientation d'aménagement***

# **PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER DE LA GARE**

### **ORIENTATION GÉNÉRALE CORRESPONDANTE :**

**Recomposer un véritable quartier au cœur de la ville.**

### **OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS DE LA ZONE :**

- **Améliorer l'accès au site et sa « greffe » au tissu urbain environnant :** aménagement des voies qui bordent le site, notamment la voie privée au nord, qui peut devenir une voie d'accès majeure au quartier (large emprise, à requalifier et valoriser via des plantations, cheminement piétons...); et créer un nouvel accès direct depuis l'avenue du Maréchal Leclerc (RD34), évitant ainsi les passages difficiles sous la voie ferrée.
- **Tramer la zone :** un maillage viaire structurant et qualifiant (voies à traiter comme de véritables espaces publics) est recherché, via un axe majeur perpendiculaire aux voies ferrées favorisant la liaison avec la gare -prolongé par une liaison piétonne directe avec la gare (dans le prolongement du passage sous les voies)- et une liaison entre l'avenue Louis Abric et le Chemin de la Plantade.
- **Affirmer la liaison visuelle et fonctionnelle avec le centre ville, via l'avenue V. Hugo :** améliorer la lisibilité du secteur situé en vis-à-vis de l'avenue Victor Hugo, par une ouverture visuelle et fonctionnelle favorisant la liaison vers la gare et le quartier gare.
- **Créer un front bâti en bordure de la voie de chemin de fer, afin de structurer l'espace et d'affirmer l'appartenance de ce quartier au centre ville,** avec les stationnements situés en arrière des bâtiments par rapport à la voie ferrée, afin de structurer ce quartier, aujourd'hui « flottant » aux abords des voies ferrées.
- **Une typologie et des « vocations » adaptées au tissu urbain environnant :**
  - o En bordure des voies ferrées (avec un recul) : un bâti continu (front urbain), à dominante tertiaire (bureaux, services, équipements publics...), et admettant une plus forte densité sur « l'espace emblématique » situé en vis-à-vis de l'avenue V. Hugo ;
  - o En face du bâtiment de la gare : des gabarits et hauteurs de bâti à l'échelle de ceux de la gare ;
  - o Dans l'axe de l'avenue Victor Hugo : un bâti pouvant être plus élevé pour accueillir un bâtiment « emblématique », créant un « signal architectural » favorisant la liaison visuelle avec l'avenue Victor Hugo et le centre historique ;
  - o En arrière à l'Ouest, un espace de moindre densité correspondant de ce fait mieux au tissu urbain pavillonnaire qui l'environne. Un secteur à vocation mixte à définir pouvant accueillir des espaces publics (parking paysager, jardin public,...).
  - o A l'Est, un secteur pouvant être relativement dense, le tissu urbain au abords du Chemin de la Plantade étant plus dense qu'aux abords de l'avenue Louis Abric (type maisons de ville alignées). Sur ce secteur, le tissu urbain est voué à muter là où il est le moins dense (présence de serres liée à une pépinière), confortant un « dialogue » urbain cohérent avec la zone à urbaniser.
- **Créer une liaison interquartier Est/Ouest entre l'Avenue de la République et la rue de la Magnanerie.** Cette liaison permettra de délester la RN113 à la traversée du centre ville et d'améliorer les liaisons avec l'ouest et également, à terme, avec le nord, dès lors que le passage sur la voie ferrée entre la rue de la Magnanerie et la route de Restinclière ne s'effectuera plus à niveau.
- **Créer du stationnement et favoriser le « transfert modal » vers les transports en commun :** l'espace situé à l'ouest de la gare, entre la rue de la République et la rue de la Magnanerie sera réservé au stationnement public. Du stationnement sera également réservé sur le nouveau « quartier la gare », à positionner en arrière des bâtiments. Ce quartier sera également l'occasion d'aménager un véritable pôle multimodal, favorisant le transfert de l'usage de la voiture particulière vers les transports en commun : train, bus, navettes..., via une offre de stationnements, la présence de la gare ferroviaire et d'une gare de bus.

# Secteur Gare - Principes d'aménagement

Axes principaux de desserte du quartier  
Schéma de principe

Secteur mutable / densification /  
renouvellement urbain





# Commune de Lunel

## PLAN LOCAL D'URBANISME Modification n°2

### III – Orientations d'Aménagement et de Programmation (après)

Procédure	Prescription	Arrêt du projet	Approbation
Elaboration PLU			28/03/2007
1 <sup>ère</sup> révision simplifiée			28/03/2012
1 <sup>ère</sup> modification			18/07/2012
1 <sup>ère</sup> modification simplifiée			29/06/2016
2 <sup>ème</sup> 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

Un projet urbain a été dessiné sur le secteur gare de Lunel. Afin que ses principes d'aménagements 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 est 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 est 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'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 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-

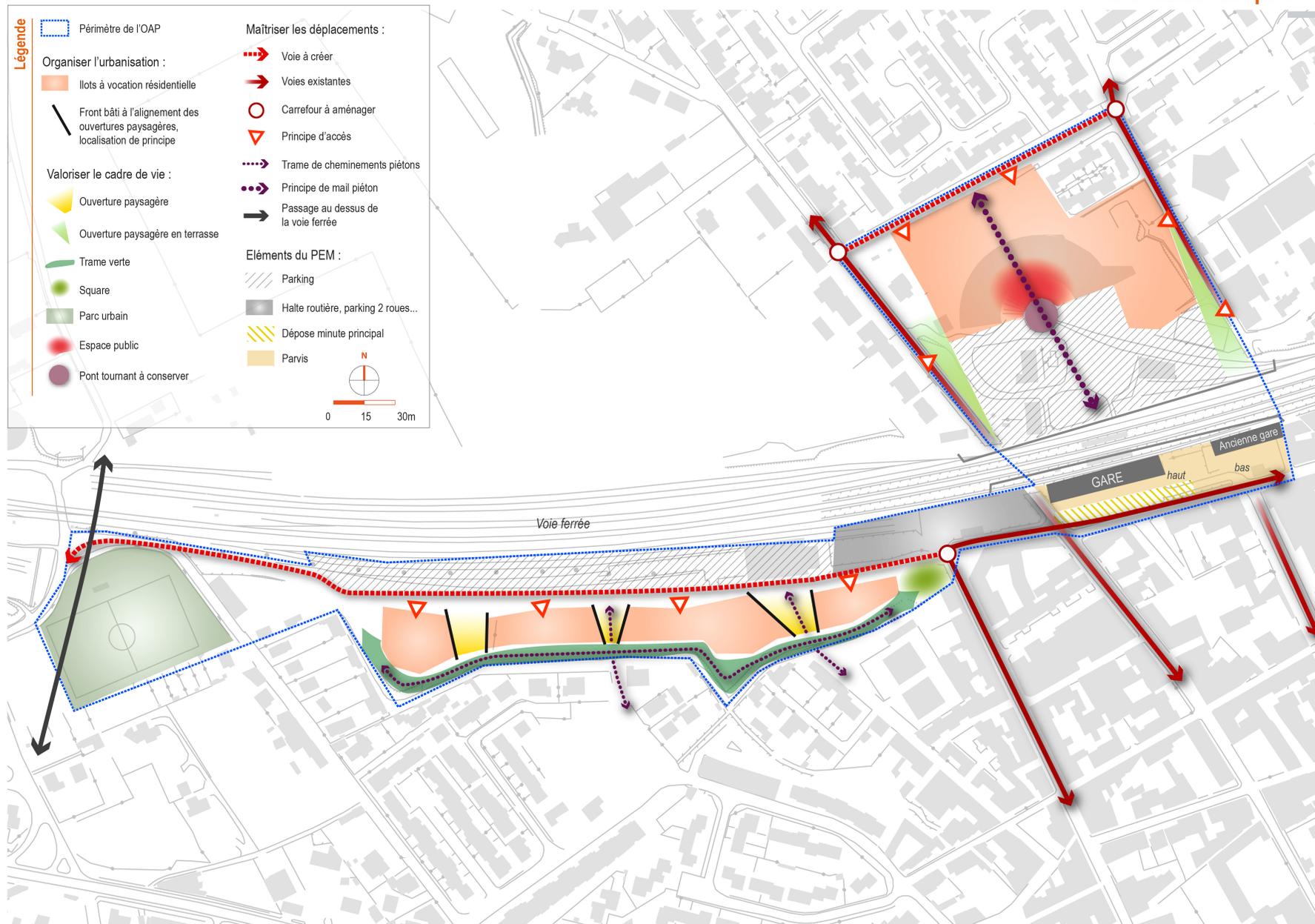
Sur la partie Nord des ouvertures paysagères en terrasse seront créées. Le long des rues Louis Abric et Plantade, le recul des bâtiments permet de conserver un espace d'aération entre le projet urbain et les lotissements. Ces interstices doivent être végétalisés et aménagés en réels espaces publics.

#### **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 |