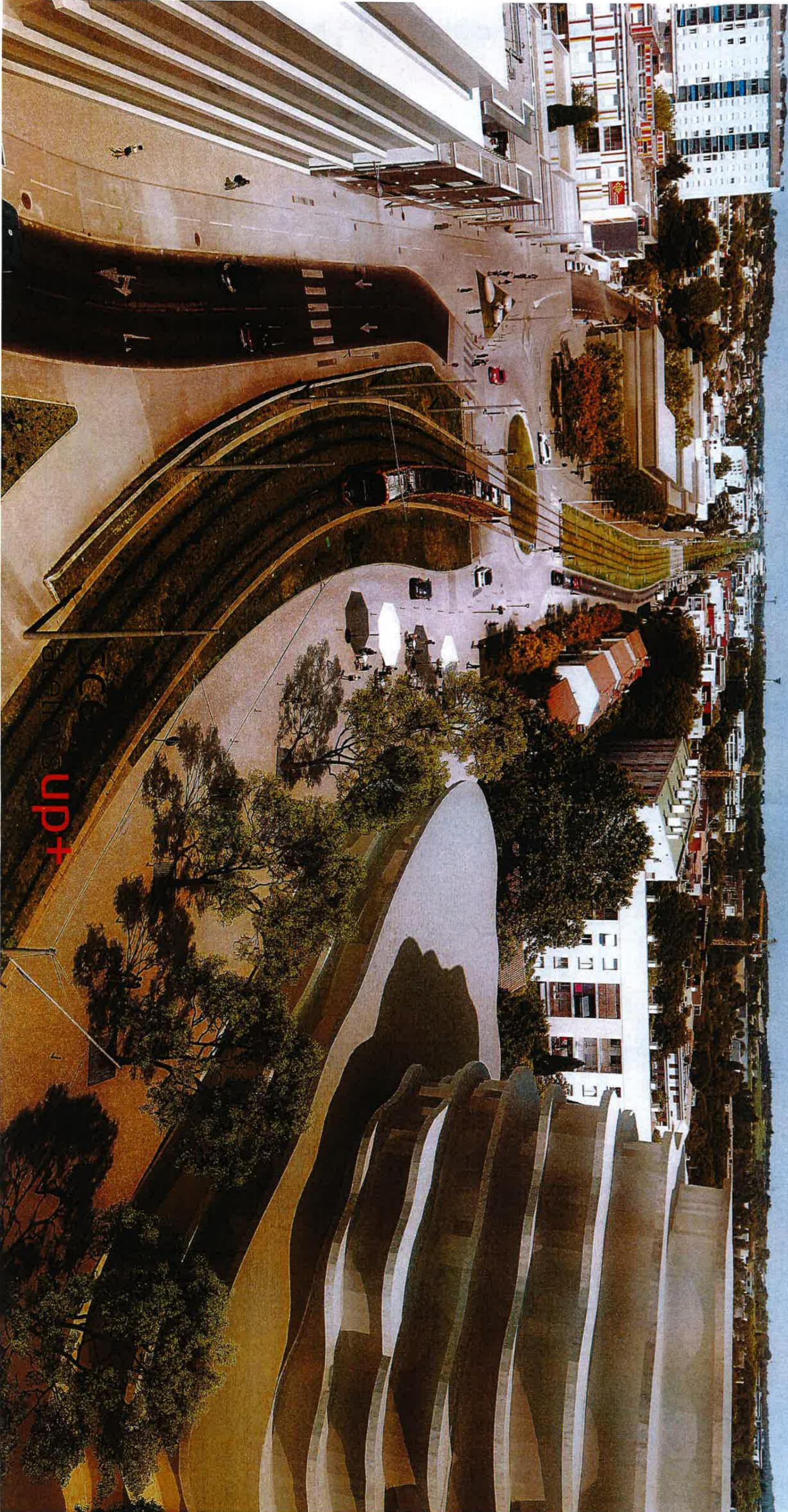




# VILLE DE CASTELNAU-LE-LEZ

*Schéma directeur du renouvellement urbain de l'Avenue de l'Europe*



up+



## SOMMAIRE

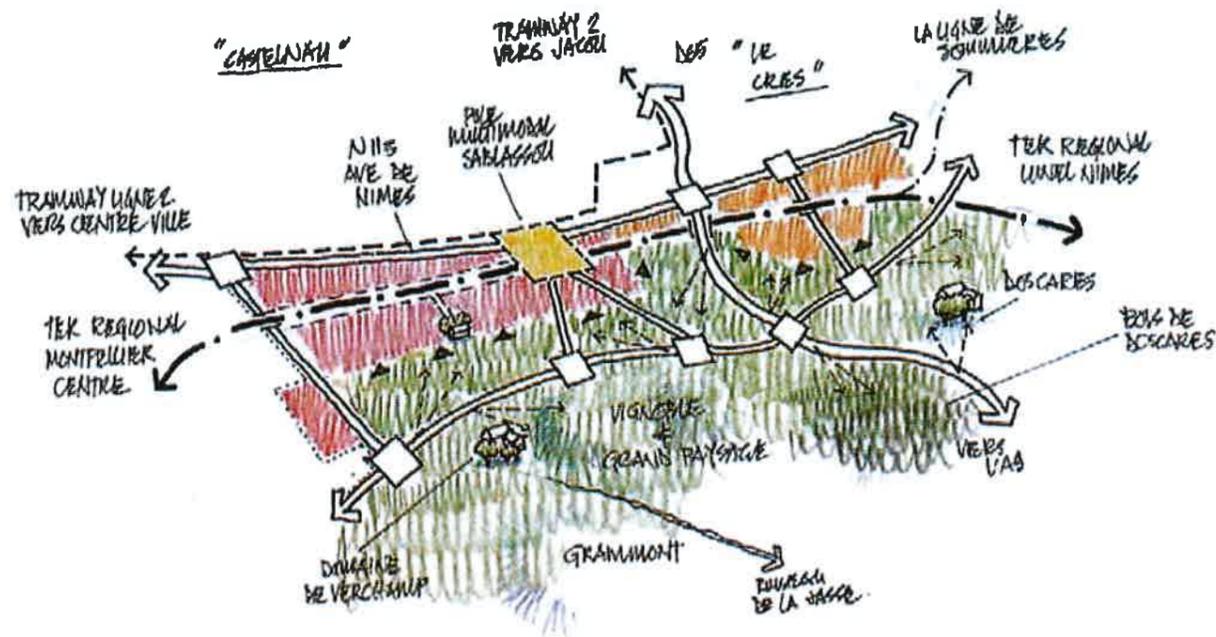
<b>Volet 1  </b> <i>Préambule et objectifs du schéma directeur</i>	5
<i>L'avenue de l'Europe depuis la mise en oeuvre du tramway</i>	7
<i>L'avenue de l'Europe, un gisement foncier encore important</i>	10
<i>Les enjeux de la finalisation de l'avenue de l'Europe</i>	11
<b>Volet 2  </b> <i>Le Schéma Directeur : les principes d'aménagement de l'Avenue de l'Europe</i>	12
<i>Les grands principes d'aménagement proposés</i>	14
<i>Le Schéma directeur de l'avenue de l'Europe</i>	15
<i>Améliorer et sécuriser la trame des déplacements tous modes</i>	16
<i>Conforter la trame des espaces publics</i>	19
<i>Animer le front urbain de l'Avenue par des alignements réfléchis</i>	20
<i>Retravailler l'épannelage des constructions pour donner une animation la silhouette urbaine</i>	21
<i>Réinterroger les fonctions urbaines développées le long de l'Avenue</i>	22
<i>Les séquences de l'avenue de l'Europe</i>	23
<b>Volet 3  </b> <i>Les séquences du schéma directeur en détail</i>	24
<i>L'entrée de ville depuis Montpellier</i>	26
<i>La séquence apaisée</i>	28
<i>La centralité Centurions</i>	30
<i>La centralité Aube rouge</i>	32



# 1 | PREAMBULE ET OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR



## PRÉAMBULE: L'AVENUE DE L'EUROPE DEPUIS LA MISE EN OEUVRE DU TRAMWAY



Extrait du PADD du SCoT de 2006



L'arrivée de la 2ème ligne de tramway en décembre 2006 a permis d'aménager l'avenue de l'Europe, ex- RN 113, en voirie structurante supportant les objectifs d'un renouvellement urbain sur le tissu existant à cette époque.

Cette avenue a concentré des enjeux importants présentant des opportunités de restructuration forte notamment en matière de densification de l'habitat, et en limitant fortement le modèle résidentiel, consommateur d'espace.

Le SCoT de l'agglomération de Montpellier, approuvé en 2006, identifie un espace prioritaire de réinvestissement urbain dans un corridor de 500m de part et d'autre de la ligne de tramway.

Castelnaud le Lez est directement concerné par cet objectif de réinvestissement urbain sur un linéaire de 3 km et autour de 6 stations de Tramway.

Dans ce corridor, les mutations se font sur la base d'un modèle urbanistique encadré par le règlement du PLU, avec un gabarit moyen de R+2 + attique, et d'une affectation spécifique sur cet axe d'activités et services en rdc et de logements en étages. Cette règle d'urbanisme est actuellement toujours en application.

Des pôles de centralité secondaires sont créés en 4 points d'échanges privilégiés correspondants à des stations de tramway : Charles de Gaulle, Galine, Centurions et Aube Rouge, où des gabarits spécifiques immobiliers sont autorisés par du R+3 + attique et réglementés dans le cadre d'orientations d'aménagement et de programmation - OAP.

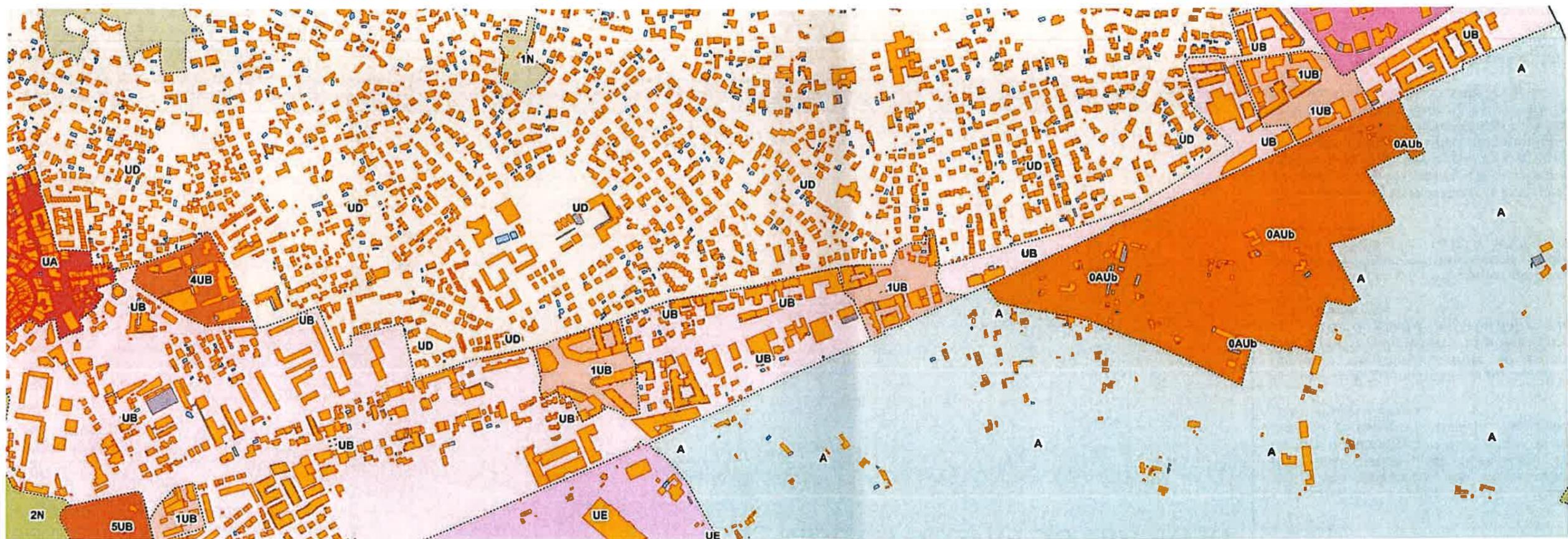
15 ans ont passé, les modes de circulation ainsi que leurs usages ont largement évolué, et les attentes des riverains s'orientent aujourd'hui vers une recherche d'un cadre de vie verdoyant, où se mêlent de nouvelles fonctionnalités de voirie avec la vie d'un quartier plus apaisé.

C'est pourquoi, la Ville de Castelnaud-le-Lez a souhaité lancer une étude urbaine permettant de requalifier cet axe structurant en intégrant une volonté affirmée de dédensification des mutations foncières à venir, et de retrouver des espaces publics végétalisés de qualité, couplés à la création de trames viaires piétons et cycles.

Cette dynamique de renouvellement a été encadrée par des principes d'aménagement simples qui ont ensuite été traduits dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune :

- \_ des alignements systématiques sur les emprises publiques afin d'édifier un front urbain continu qui encadre l'avenue;
- \_ un épannelage des constructions à R+2+attique sur tout le linéaire, augmenté à R+3+attique au droit des stations du tramway pour marquer les centralités;
- \_ un principe de mixité fonctionnelle en imposant des vitrines commerciales en pied d'immeuble;
- \_ une densité constructive pouvant atteindre une emprise au sol de 80%,

Cet encadrement a permis de travailler quotidiennement avec les porteurs de projet dans une logique d'urbanisme négocié, précurseur des méthodes actuelles, accompagné par un architecte coordonnateur.



*Depuis 2006, cette dynamique de renouvellement a clairement redessiné l'avenue.*

*L'ex-RN113 était composée en majorité de construction à vocation commerciales et de logements individuels. La mise en oeuvre du Tramway a clairement été un vecteur de renouvellement urbain de ces espaces à destination de formes urbaines plus denses, plus collectives.*

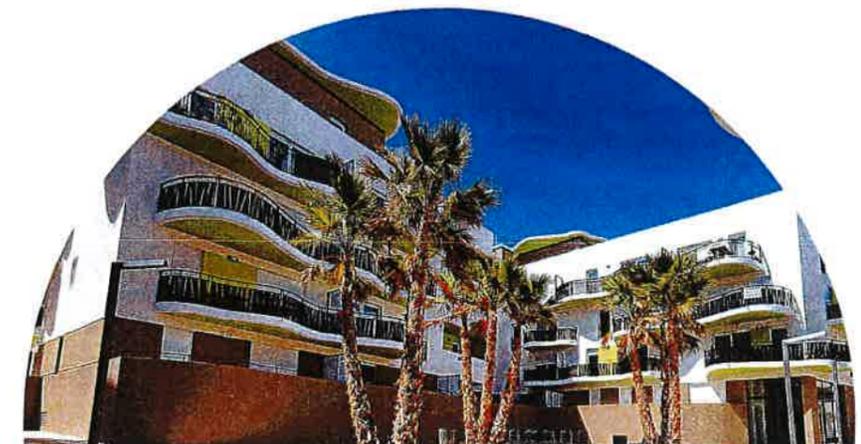
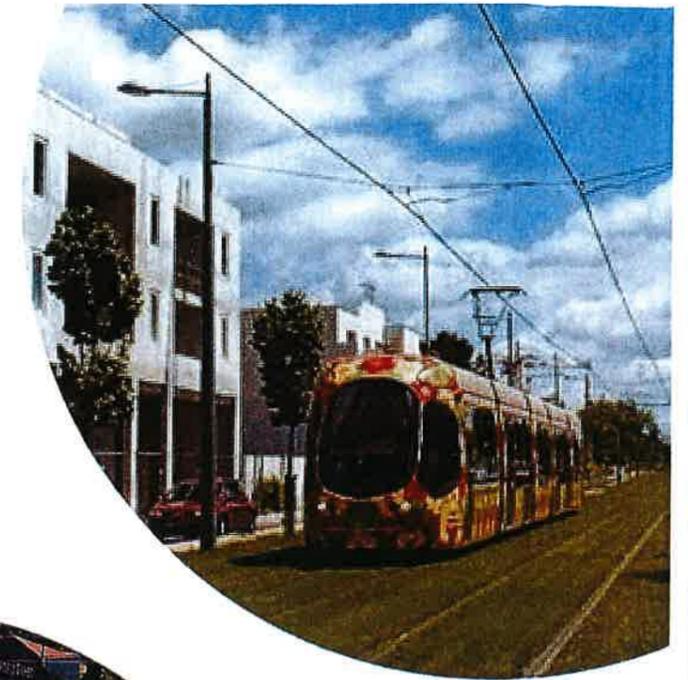


*L'image ci-dessus est issue du site géoportail et présente une partie de l'avenue de l'Europe au niveau de la station Galine entre 2000 (à gauche) et aujourd'hui (à droite).*



*Ici, le secteur de Sablassou entre 2000 et aujourd'hui.*

*Cette dynamique a permis l'édification de nombreux programmes diversifiés et l'implantation de nombreux commerces et services à la population et de radicalement changement la morphologie urbaine des espaces parcourus par le Tramway.*

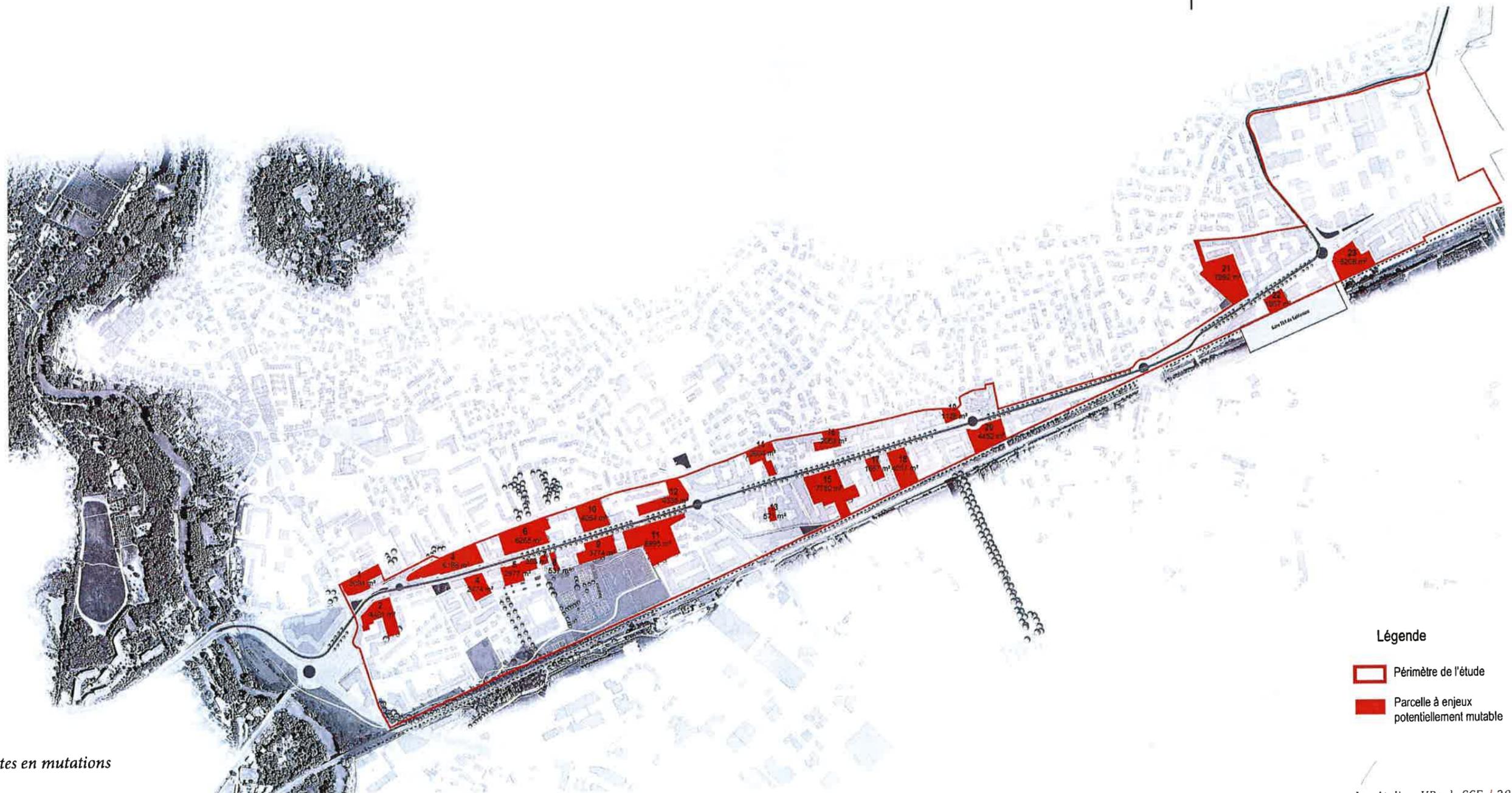


## PRÉAMBULE : L'AVENUE DE L'EUROPE, UN GISEMENT FONCIER ENCORE IMPORTANT

Après plus de 15 ans, et malgré une dynamique de construction soutenue, l'avenue de l'Europe présente encore une capacité de mutation importante :

Près de 9 hectares de foncier pouvant encore être concerné par une mutation ou une opération de renouvellement urbain

Sur ces 9 ha, en appliquant les règles actuelles du PLU, il est à envisager une capacité résiduelle de près de 3000 logements (plus de 200 000 m<sup>2</sup> de sdp),



Sites en mutations

## PRÉAMBULE : LES ENJEUX DE LA FINALISATION DE L'AVENUE DE L'EUROPE



La définition d'un Schéma Directeur sur l'Avenue de l'Europe répond aux enjeux suivants :

\_ Finaliser le renouvellement urbain autour du Tramway en respectant les grands principes historiques du projet (s'inscrire dans la continuité) ;

\_ Adapter les principes d'aménagement de cette avenue pour mieux répondre aux enjeux environnementaux et climatiques d'aujourd'hui (qu'il s'agisse de la place de la nature en ville mais aussi du confort des espaces publics nécessaires à l'ère post-covid)... et notamment :

\_ Modérer la densité des futurs programmes et renforcer la place des espaces perméables (pleine terre) et du végétal au sein de chacune des opérations ; Y développer des cœur d'îlots vers paysagers ;

\_ C'est également se permettre d'adapter les règles générales au site, à son contexte urbain et paysager, pour concilier les futurs programmes en greffe à l'urbanisation existante voisine et ménager une couture aimable de la ville ;

\_ Développer une offre complémentaire d'espaces publics et diversifier les usages et en particulier développer les espaces verts publics pour contribuer à la lutte contre les îlots de chaleur et renforcer le développement d'une nature en ville ;

\_ Diversifier les formes urbaines et favoriser le développement de programmes innovants, notamment en renforçant la mixité fonctionnelle au cœur des centralités et en se réinterrogeant sur les linéaires de vitrine sur l'espace public ;

\_ Développer les modes actifs en complétant la trame de déplacements dédiée aux piétons, cycles et autres modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle ;

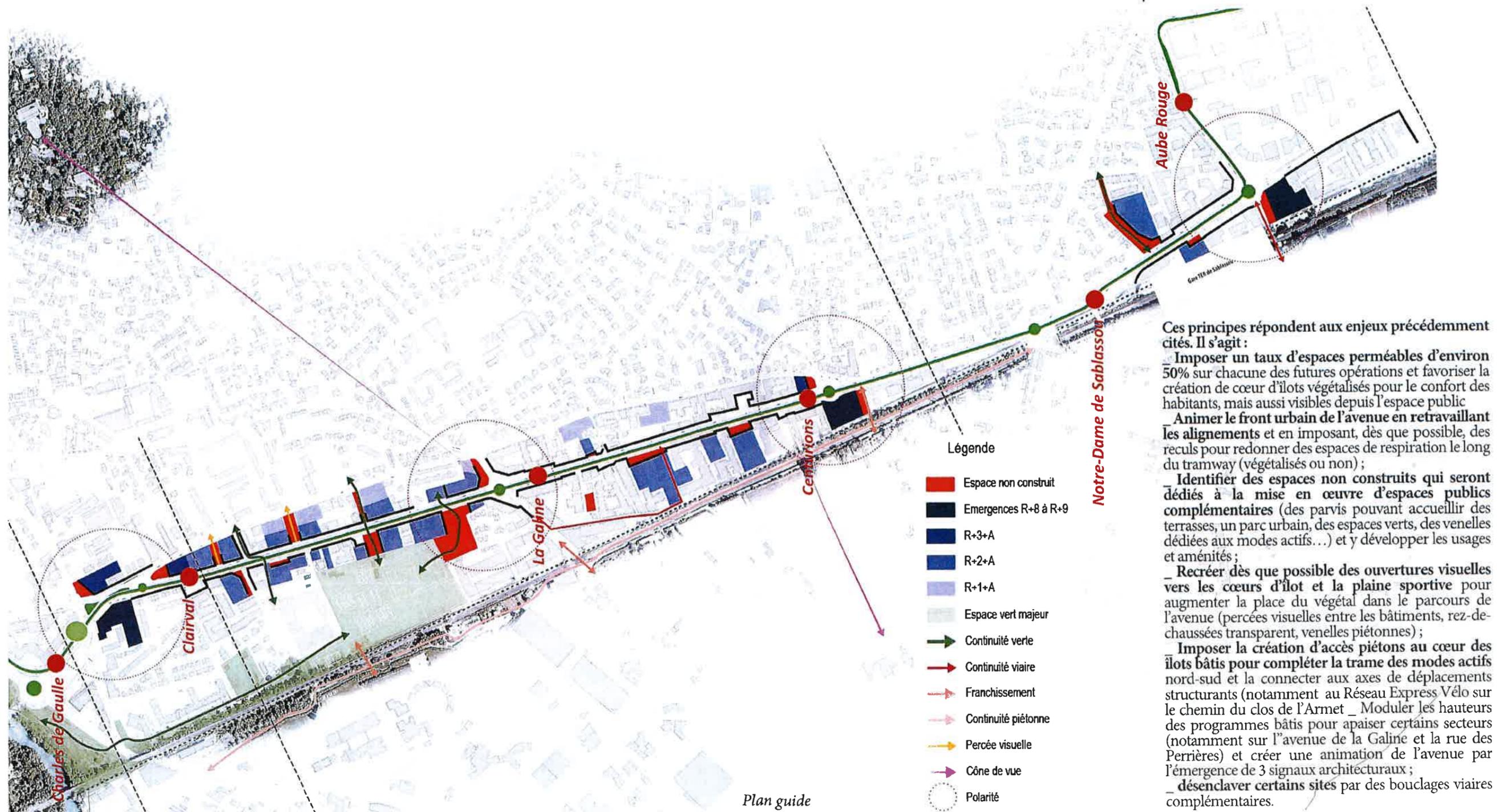
SCHEMA DIRECTEUR DE RENOUVELLEMENT URBAIN DE L'AVENUE DE L'EUROPE

**2** | LE SCHÉMA DIRECTEUR :  
LES PRINCIPES  
D'AMÉNAGEMENT DE  
L'AVENUE DE L'EUROPE



## LES GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉS

Le Schéma Directeur de l'Avenue de l'Europe propose désormais des principes d'aménagement transversaux à chacune des futures opérations.



Ces principes répondent aux enjeux précédemment cités. Il s'agit :

– **Imposer un taux d'espaces perméables d'environ 50%** sur chacune des futures opérations et favoriser la création de cœur d'îlots végétalisés pour le confort des habitants, mais aussi visibles depuis l'espace public

– **Animer le front urbain de l'avenue en retravaillant les alignements** et en imposant, dès que possible, des reculs pour redonner des espaces de respiration le long du tramway (végétalisés ou non) ;

– **Identifier des espaces non construits qui seront dédiés à la mise en œuvre d'espaces publics complémentaires** (des parvis pouvant accueillir des terrasses, un parc urbain, des espaces verts, des venelles dédiées aux modes actifs...) et y développer les usages et aménités ;

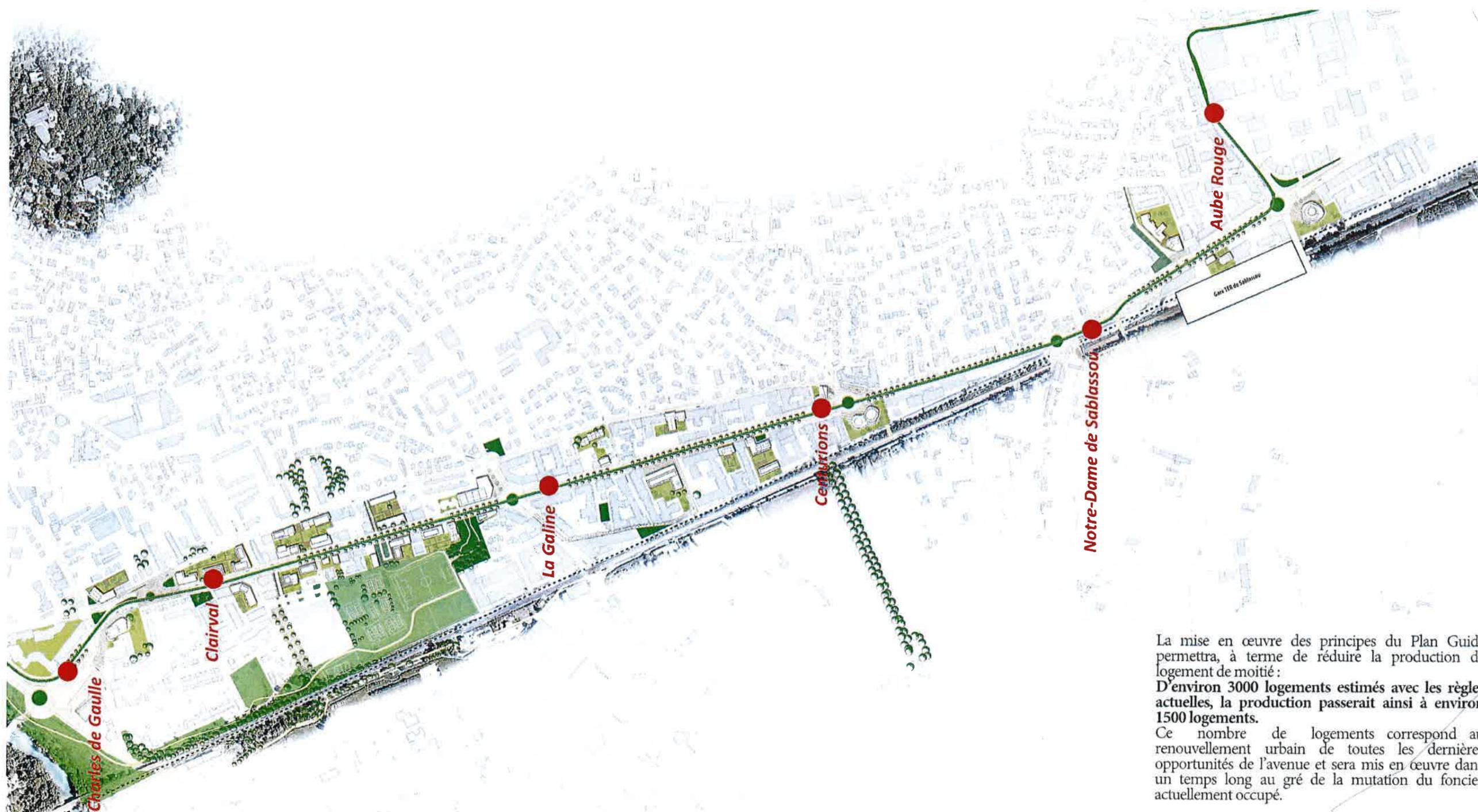
– **Recréer dès que possible des ouvertures visuelles vers les cœurs d'îlot et la plaine sportive** pour augmenter la place du végétal dans le parcours de l'avenue (percées visuelles entre les bâtiments, rez-de-chaussées transparent, venelles piétonnes) ;

– **Imposer la création d'accès piétons au cœur des îlots bâtis pour compléter la trame des modes actifs nord-sud** et la connecter aux axes de déplacements structurants (notamment au Réseau Express Vélo sur le chemin du clos de l'Armet) – Moduler les hauteurs des programmes bâtis pour apaiser certains secteurs (notamment sur l'avenue de la Galine et la rue des Perrières) et créer une animation de l'avenue par l'émergence de 3 signaux architecturaux ;

– **désenclaver certains sites** par des bouclages viaires complémentaires.

## LE SCHÉMA DIRECTEUR DE L'AVENUE DE L'EUROPE

Voici une représentation sous forme de plan de masse de ce que pourrait donner l'application des principes du schéma directeur sur l'ensemble des capacités résiduelles de l'avenue.

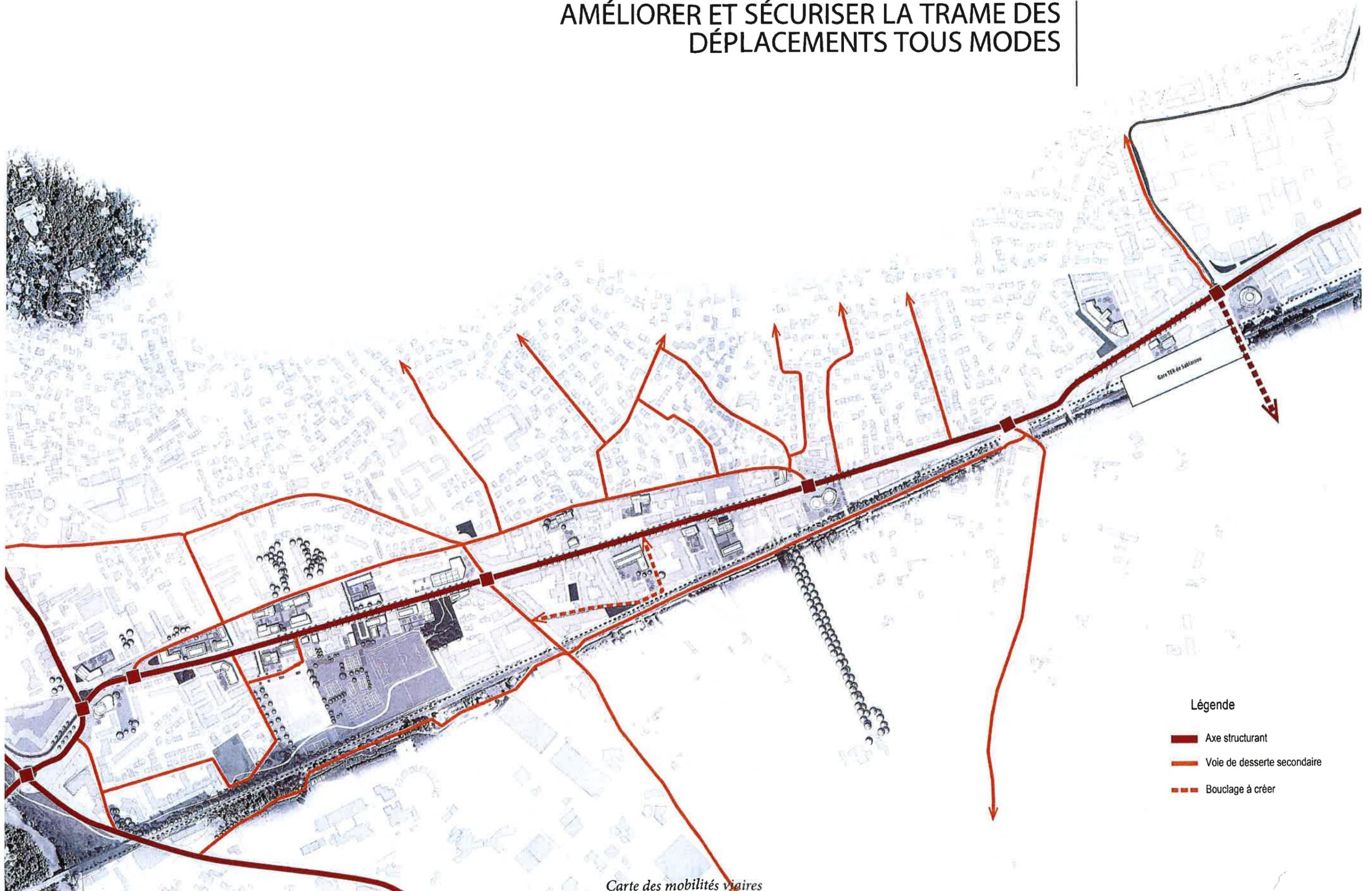


La mise en œuvre des principes du Plan Guide permettra, à terme de réduire la production de logement de moitié :

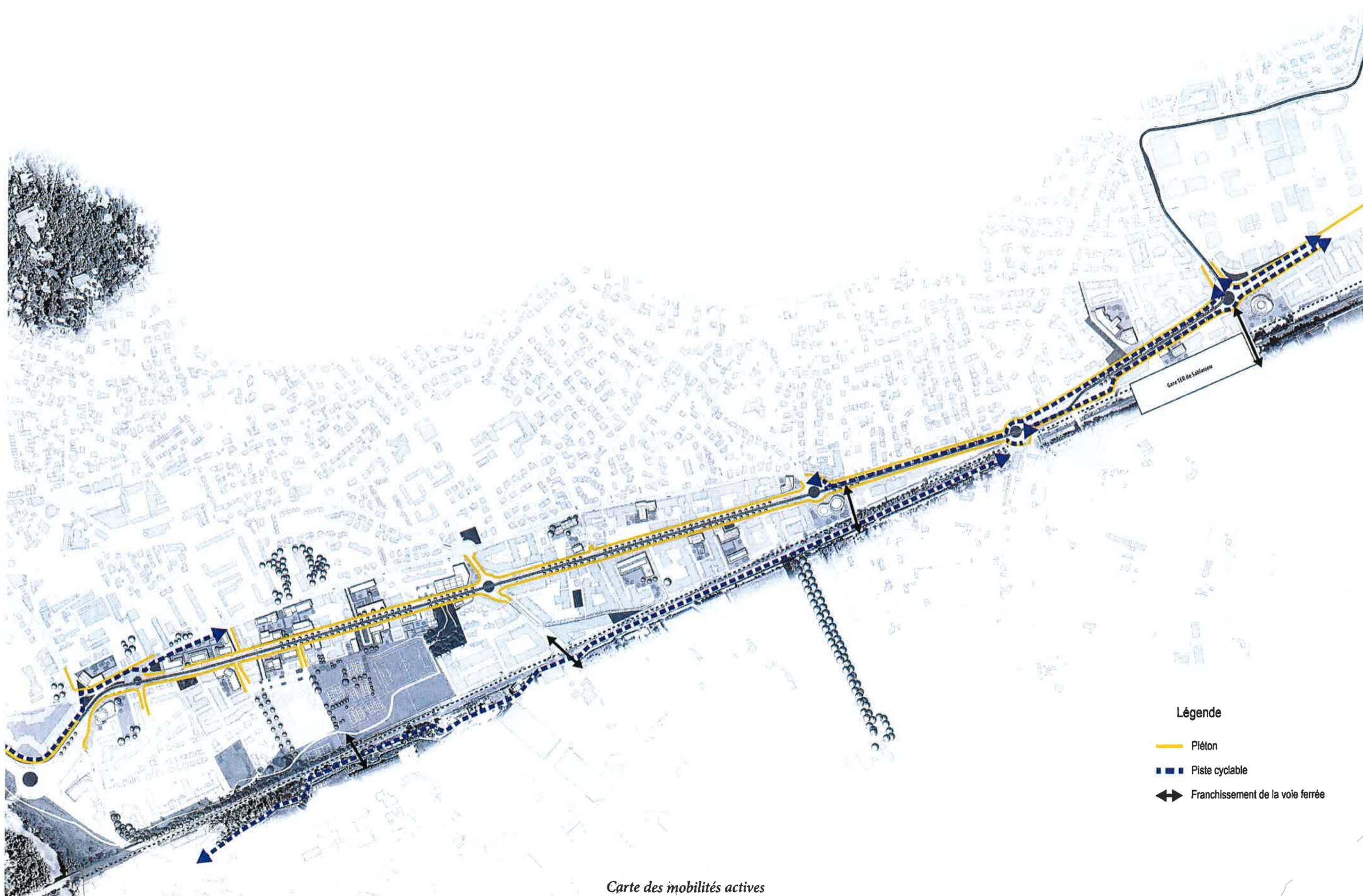
**D'environ 3000 logements estimés avec les règles actuelles, la production passerait ainsi à environ 1500 logements.**

Ce nombre de logements correspond au renouvellement urbain de toutes les dernières opportunités de l'avenue et sera mis en œuvre dans un temps long au gré de la mutation du foncier actuellement occupé.

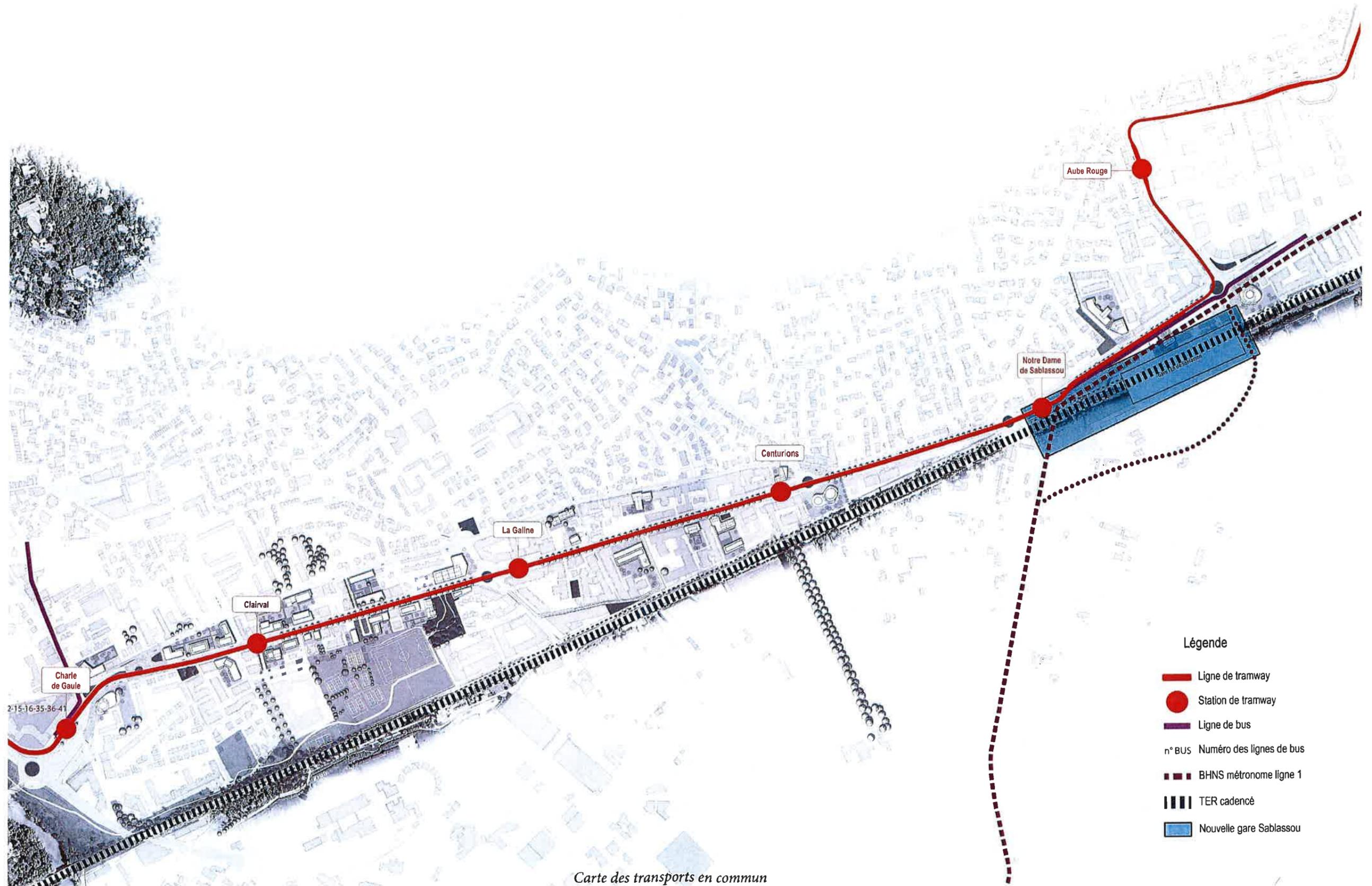
## AMÉLIORER ET SÉCURISER LA TRAME DES DÉPLACEMENTS TOUS MODES



Carte des mobilités viaires



Carte des mobilités actives



Carte des transports en commun



## ANIMER LE FRONT URBAIN DE L'AVENUE PAR DES ALIGNEMENTS RÉFLÉCHIS



Légende

— Alignement des façades sur rue

Carte d'alignement

## RETRAVAILLER L'ÉPANNELAGE DES CONSTRUCTIONS POUR DONNER UNE ANIMATION À LA SILHOUETTE URBAINE

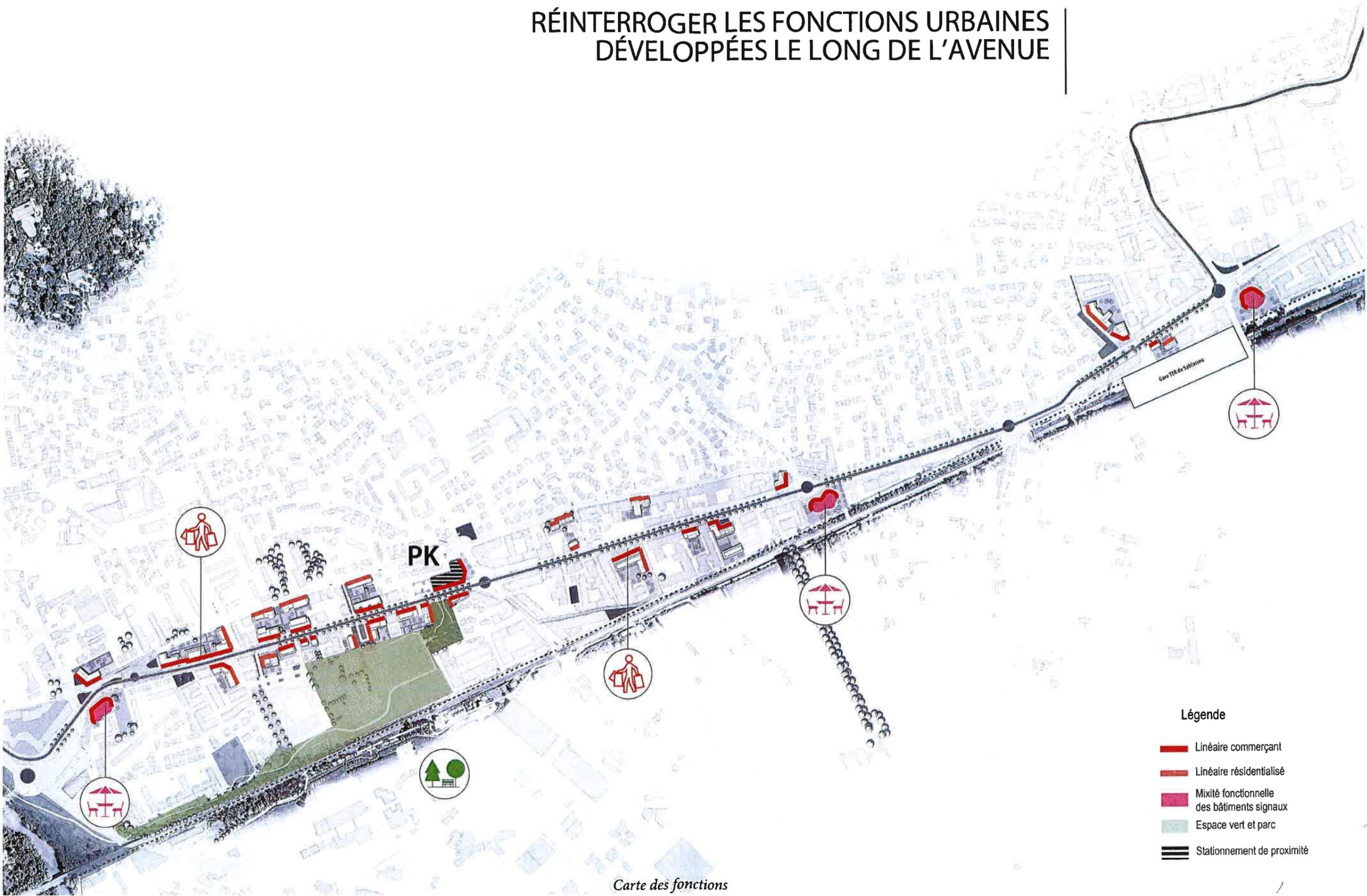


### Légende

- Emergences R+8 à R+9
- R+3+A
- R+2+A
- R+1+A

Carte d'épannelage

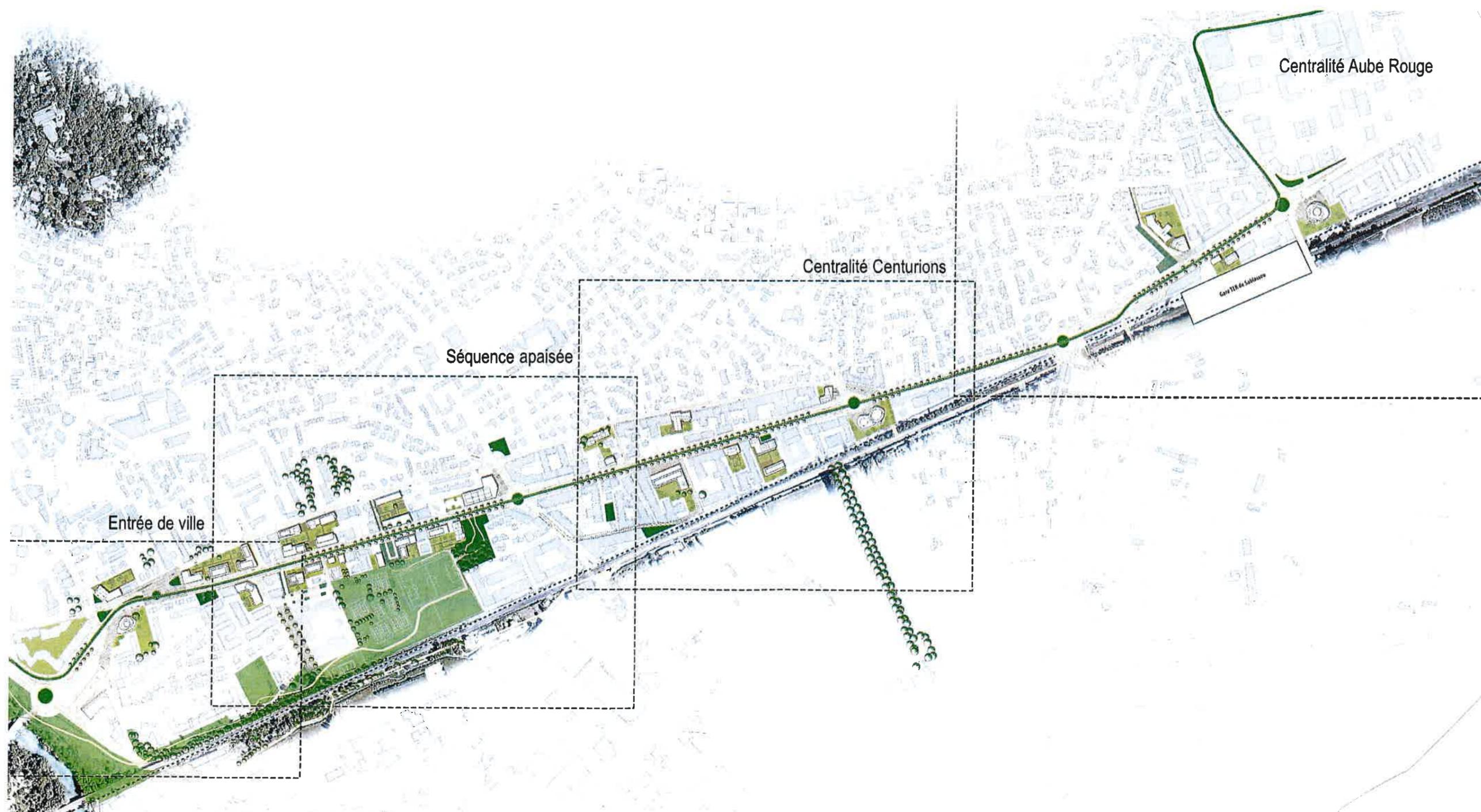
# RÉINTERROGER LES FONCTIONS URBAINES DÉVELOPPÉES LE LONG DE L'AVENUE



Carte des fonctions

## LES SÉQUENCES DE L'AVENUE DE L'EUROPE

Ce Plan Guide s'organise en plusieurs séquences détaillées à travers 4 zooms illustrés pour bien expliciter les intentions proposées



# 3 | LES SÉQUENCES DU SCHÉMA DIRECTEUR EN DÉTAIL



## L'ENTRÉE DE VILLE DEPUIS MONTPELLIER



1ère séquence, l'entrée de Ville de Castelnau depuis Montpellier : Les principes d'aménagement proposés sur cette séquence sont :

\_ Renforcer le rôle de cette entrée de ville comme rotule ouvrant sur le cœur de ville ancien, l'avenue de l'Europe et Montpellier.

\_ Profiter des derniers espaces mutables pour contribuer à cadrer l'espace public par des constructions aux façades qualitatives.

\_ Faire participer les constructions à la requalification des espaces publics afin d'y développer des usages cohérents avec les besoins des usagers (en particuliers les lycéens, les habitants et actifs du secteur).

\_ Proposer un signal architectural, lieu d'animation de cette entrée de ville, porteur d'un programme innovant et mixte.

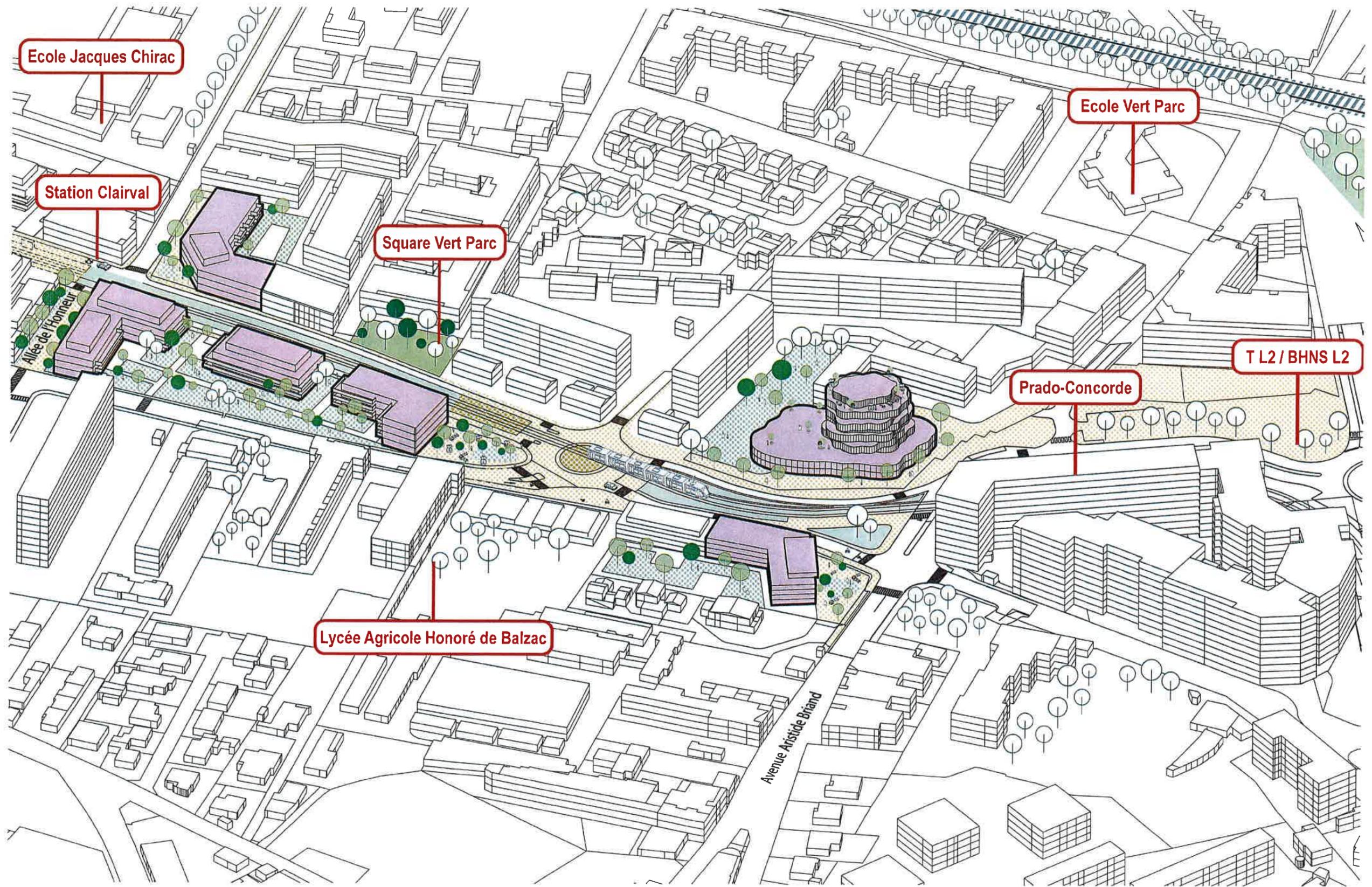
La visualisation en 3 dimensions suivante permet d'illustrer quelques principes structurants, notamment:

\_ la proposition d'espaces publics complémentaires au droit du Lycée

\_ les ouvertures visuelles proposées par les nouvelles constructions sur les lieux d'animation de Castelnau: le centre ancien, le groupe scolaire Jacques Chirac depuis la station Clairval

\_ l'ouverture des cœurs d'îlots végétalisés sur l'avenue de la Galine

\_ la place du végétal développé sur les opérations bâties mais aussi l'espace public comme l'espace devant le Lycée ou l'Allée de l'Honneur sur laquelle on propose un recul végétalisé des constructions.



## LA SÉQUENCE APAISÉE



2ème séquence de ce plan guide, il s'agit d'une séquence que l'on a baptisé « séquence apaisée » car il s'appuie sur des principes d'aménagement spécifiques :

\_ Renforcer le rôle de la plaine sportive comme espace de respiration et la connecter à la trame verte communale jusqu'au Lez et l'ensemble du parc paysager qui l'accompagne ;

\_ Ouvrir l'avenue visuellement sur la plaine sportive et démultiplier les connexions piétonnes ;

\_ Prévoir un dépôt minute en prise directe avec les stades afin d'améliorer le fonctionnement de cet équipement structurant ;

\_ Valoriser le couvert arboré existant pour créer un parc urbain de plus de 5000 m<sup>2</sup> accessible depuis l'avenue et ouvrant directement sur la plaine sportive ;

\_ Apaiser l'avenue de la Galine par une modération des hauteurs (R+1+attique) pour diversifier les formes urbaines et développer de nouvelles typologies de logements ;

\_ Imposer des transparences nord-sud pour les piétons aux futures opérations ;

\_ Initier une trame verte de cœur d'îlot entre Galine et Europe ;

\_ Encadrer l'évolution du Netto en maintenant les vues sur le Château d'Eau et le Bois du Miradou car depuis la station Galine, l'ouverture sur le netto dégage un panorama sur ce patrimoine communal identitaire qu'il convient de maintenir

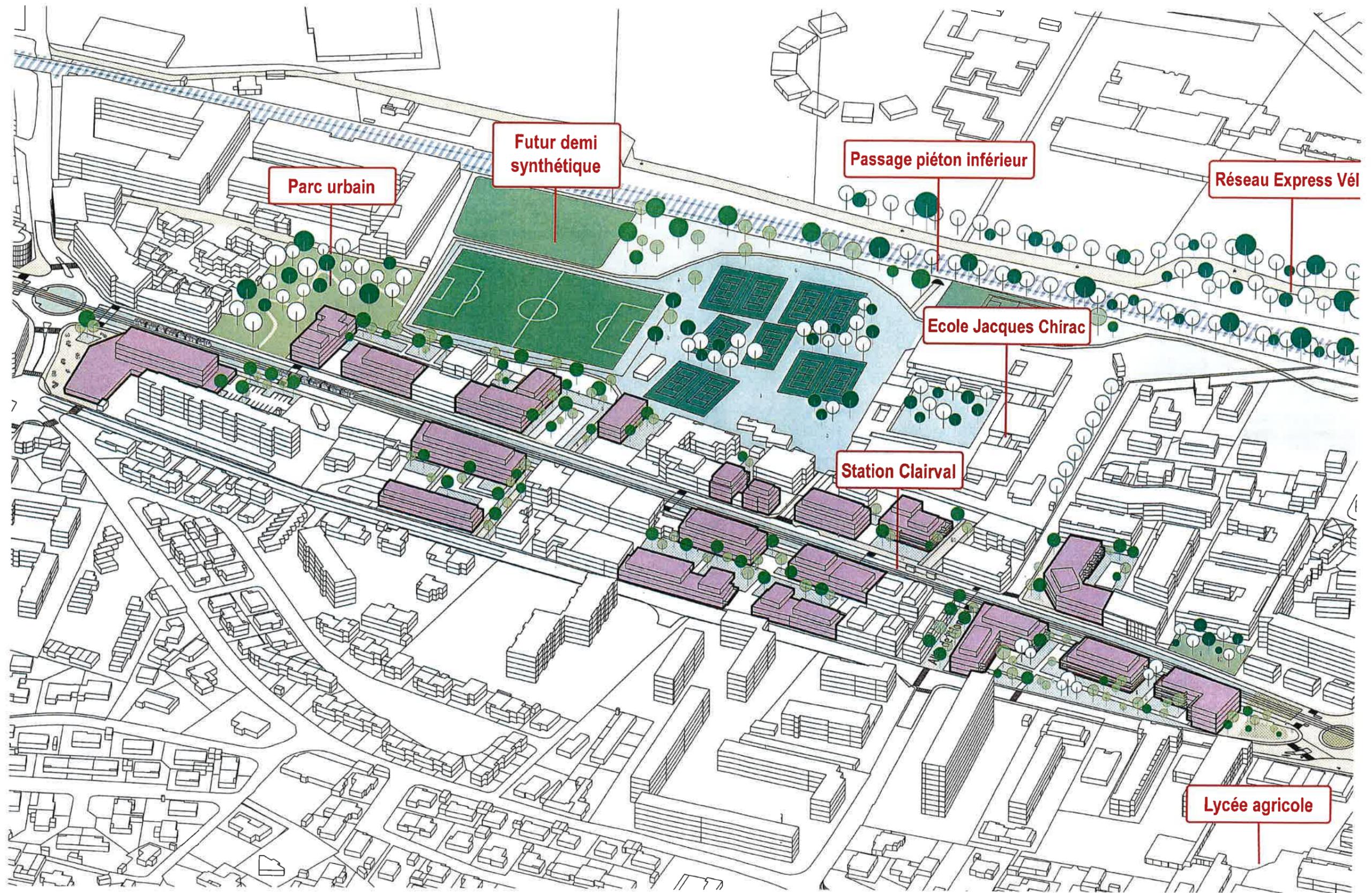
En complément de ces grands principes la visualisation 3D permet d'illustrer :

\_ les multiples ouvertures entre l'avenue de l'Europe et la plaine sportive illustrant comment on pourra redonner une lisibilité à cet espace depuis l'avenue

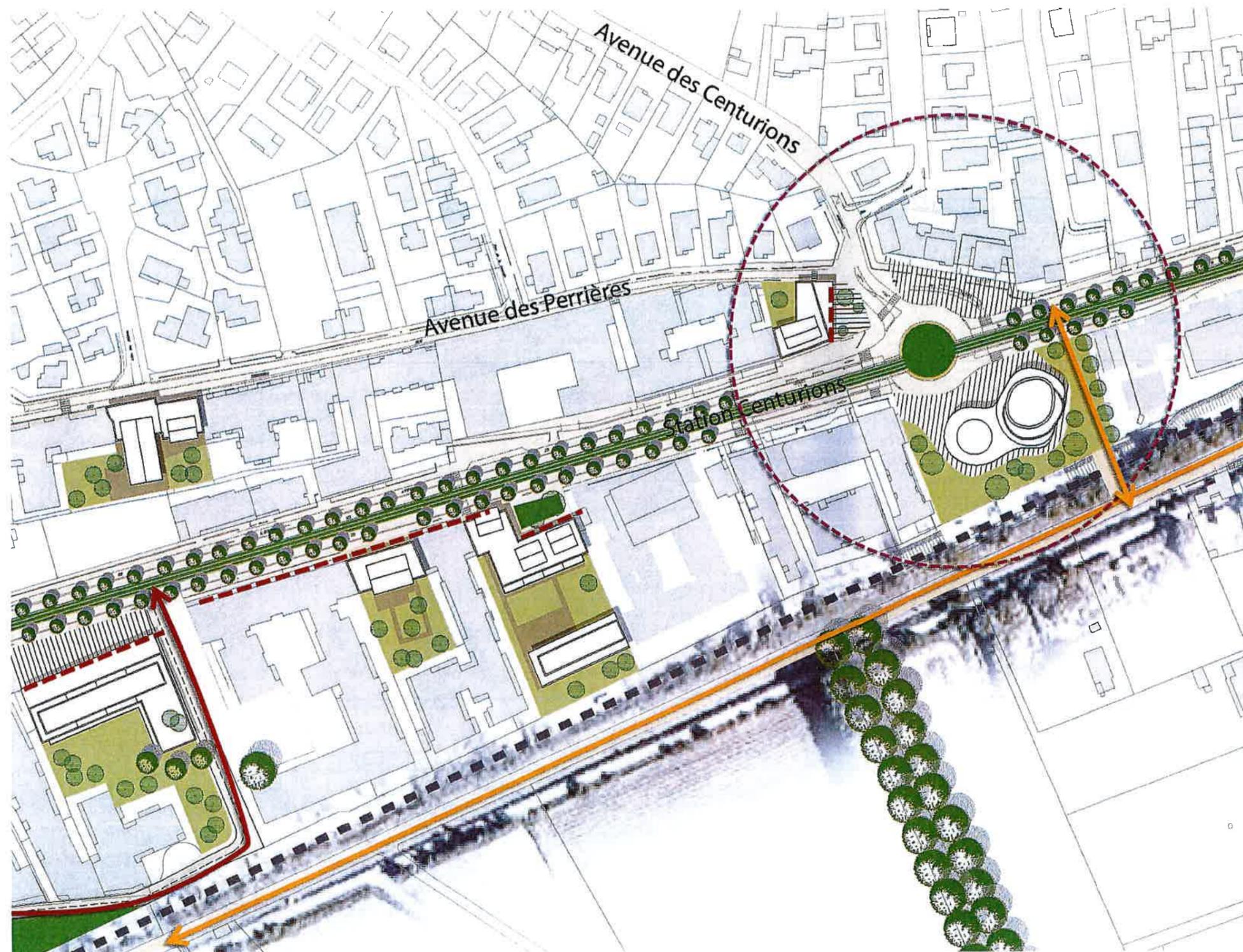
\_ la place du parc urbain en complément de la trame verte composée par la plaine sportive et de tous les espaces verts qui la connectent au Lez

\_ le recul imposé sur le site du Netto valorisable comme un parvis sur lequel on pourra développer des terrasses et le maintien d'une ouverture visuelle vers le château d'eau par des hauteurs bâties limitées

\_ L'apaisement des constructions en R+1+attique sur l'avenue de la Galine



## LA CENTRALITÉ CENTURIONS



3ème séquence : la centralité Centurions, dont les principes qui guident sa finalisation consistent à :

\_ Encadrer la finalisation de la centralité sur les sites de la BNP et des Arcades ;

\_ Initier le développement d'espaces publics de proximité, végétalisés, en particulier sur le site de la BNP

\_ Créer une passerelle dédiée aux modes actifs pour connecter l'avenue de l'Europe au Réseau Express Vélo sur le chemin du Clos de l'Armet

\_ Edifier un signal architectural sur le site des Arcades avec une mixité de fonctions notamment sur les premiers niveaux et l'inscrire dans un aménagement paysager qualitatif

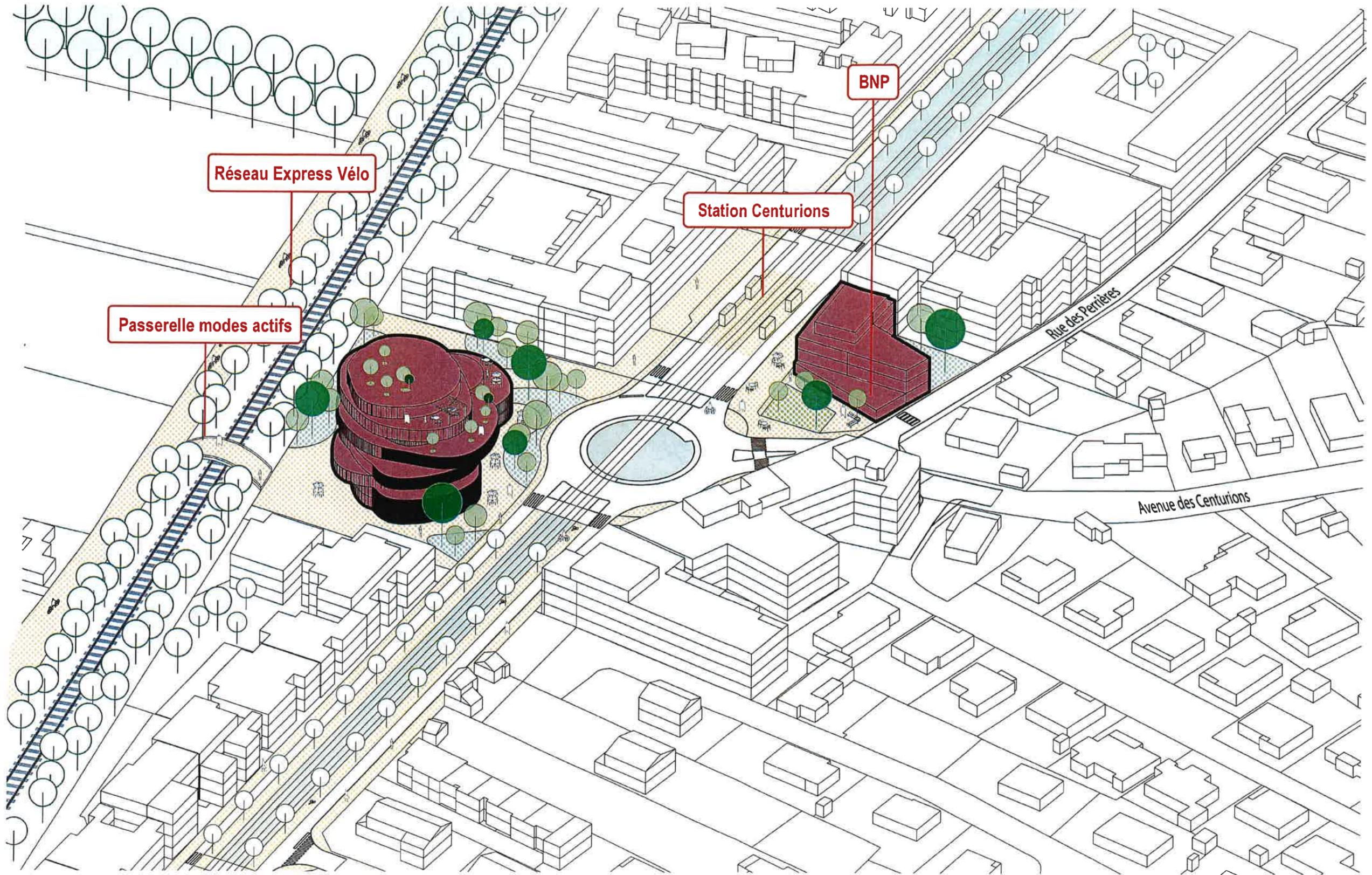
\_ et enfin anticiper une éventuelle mutation du site commercial existant (carrefour Picard) pour raccorder l'impasse des violettes à l'avenue de l'Europe et désenclaver le site

La vue 3D illustre bien les intentions portées sur la centralité des centurions, en particulier :

\_ la volonté de maintenir un espace ouvert sur le devant de la BNP

\_ le souhait de « rompre » avec les règles générales sur le site des arcades et de s'affranchir des règles d'alignement et de hauteur pour édifier un programme innovant, porteur d'animation qui s'ouvre visuellement sur la plaine agricole de Sablassou

\_ la connexion piétons et cycles au dessus de la voie ferrée via une passerelle pour connecter l'avenue au Réseau Express Vélo.



## LA CENTRALITÉ AUBE ROUGE



4ème et dernière séquence : la centralité Aube Rouge. Sur cette séquence, les intentions du plan guide sont de:

- \_ Renforcer la centralité Aube Rouge et la structurer comme une portée d'entrée à la future gare TER de Sablassou

- \_ Renforcer la multimodalité de ce secteur en connectant le Tramway Ligne 2, la future gare TER, la future ligne de BHNS reliant Montpellier à Castries et le Réseau Express Vélo. Il s'agit, sur ce secteur, de composer un véritable nœud multimodal d'intérêt métropolitain et régional

- \_ Encadrer les programmes immobiliers pour imposer 50% d'espaces perméables

- \_ Renforcer le maillage des modes actifs avec notamment un ouvrage sur la voie ferrée (ouvrage tous modes) pour connecter l'avenue de l'Europe à la gare TER et au Réseau Express Vélo

- \_ Edifier un 3ème signal architectural sur le site de la Boulange pour marquer cette centralité et développer un programme innovant et mixte

- \_ Anticiper la mise en place du futur BHNS devant la zone commerciale de l'Aube Rouge et prévoir une requalification qualitative de la façade et des espaces publics de cette zone commerciale

- \_ Prévoir une réflexion globale sur l'ensemble de la zone d'activités commerciales de l'Aube Rouge : sa programmation économique / prise en compte des contraintes de ruissellement pluvial, mutualisation des stationnements, désimperméabilisation, formes bâties...

La dernière vue, illustre en particulier les liaisons envisagées entre l'avenue de l'Europe, la future gare TER Sablassou station d'OC, et les connexions imposées entre l'avenue et le chemin du Sablassou. Elle illustre également la volonté de renforcer cette centralité par le programme innovant au droit de la passerelle sur la voie ferrée et la requalification de la façade de l'Aube Rouge en cohérence avec le développement de la future ligne de BHNS.

