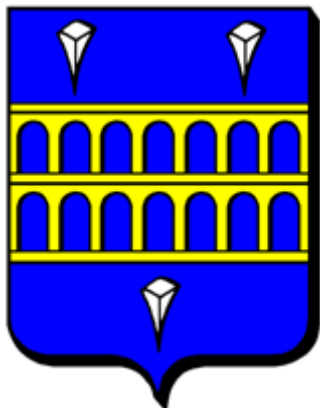


Département de Meurthe-et-Moselle



Commune d'Audun-le-Roman

REVISION DU

PLAN **L**OCAL D'**U**RBANISME

ORIENTATIONS
D'AMENAGEMENT ET DE
PROGRAMMATION

C



Document conforme à celui annexé à la
délibération du Conseil Municipal

En date du.....

Approuvant

la révision du Plan Local d'Urbanisme

LE MAIRE

Orientation n°1: Zone 1AU Aménagement d'un nouveau quartier au sud du centre ville au lieu-dit la Vigne

Contexte et enjeux:

Le site est localisé en plein cœur du tissu urbain dans le centre d'Audun-le-Roman et couvre environ 1,6 hectare.

Actuellement occupé par de la végétation herbacée et arbustive et des jardins, l'aménagement de ce secteur permettrait d'accueillir de nouveaux habitants, de diversifier l'offre en logements en densifiant un espace non bâti au sein du tissu urbain existant.

Cette zone bénéficie de la proximité de nombreux équipements, dont la mairie et l'école qui sont situés directement au Nord-Ouest du site, de la maison de la petite enfance à l'Est et de services et commerces situés le long de la Lucien Michel au Nord.

Les **enjeux** concernant l'aménagement de ce nouveau quartier sont multiples :

- Occuper une « dent creuse » au centre du bourg;
- Assurer la transition entre deux secteurs urbains : le centre-ville au Nord et la zone de lotissements au Sud.
- Offrir à la population un habitat mixte tout en densifiant le secteur ;
- Assurer les liaisons avec les quartiers voisins.

Principes d'aménagement :

L'objectif est de prévoir un quartier multigénérationnel, favorisant la mixité sociale et la mixité fonctionnelle (école, habitat, maison de santé...).

L'aménagement du secteur s'appuiera sur les liaisons existantes: la municipalité souhaite opter pour une desserte du nouveau quartier avec un axe double sens depuis la rue Jean-Jaurès à l'Est qui rejoindra la rue des Ecoles à l'Ouest et une desserte à sens unique vers la rue de la Vigne au Sud. Ces voiries seront accompagnées de cheminements piétonniers.

Une réflexion devra être portée sur l'optimisation du stationnement

Une zone tampon composée de jardins assurera la transition entre le futur équipement scolaire et la zone mixte.

La densité moyenne minimale brute¹ sera de 25 logements à l'hectare, dont 15 % de logements locatifs.

Le schéma de la page suivante illustre le projet d'aménagement.

¹ La densité moyenne minimale brute s'entend comme le rapport entre le nombre de logements créés et la surface globale des opérations d'urbanisation, y compris les voiries, les espaces publics et les espaces privés

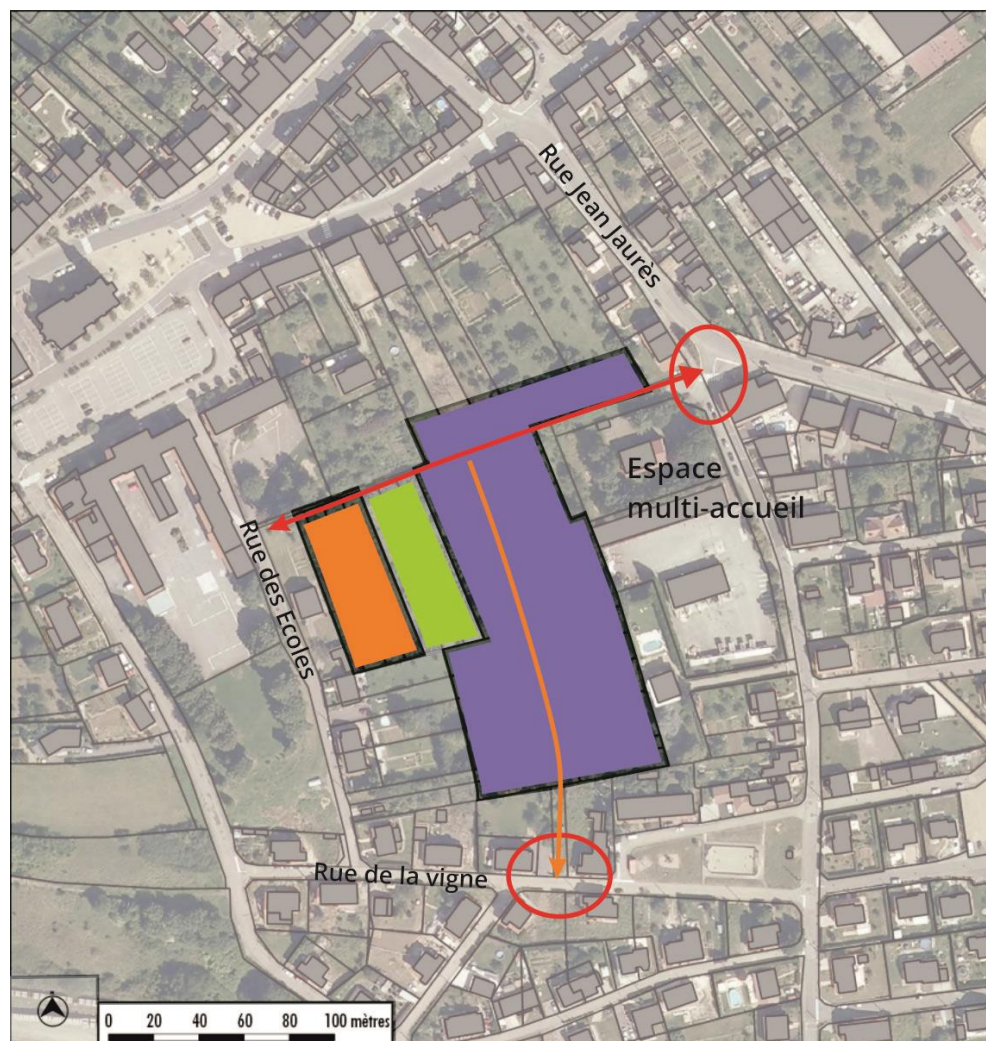
Environnement :

L'urbanisation de ce secteur va également augmenter l'imperméabilisation des sols et augmenter le ruissellement. Les choix techniques en matière d'aménagement du site devront chercher à minimiser les incidences sur la qualité des eaux de la commune, notamment via la gestion des eaux pluviales et le traitement des eaux usées.

Afin de faciliter l'intégration paysagère du projet, on favorisera la plantation de végétaux locaux pour favoriser la biodiversité.

Le projet d'aménagement de la zone devra également intégrer une réflexion sur la question énergétique. Cette réflexion pourra porter sur :

- l'utilisation d'énergies renouvelables ;
- le bioclimatisme pour l'aménagement global et les constructions ;
- la limitation de la production de déchets ;
- l'éclairage.



↔ Voirie à double sens à créer pour relier la rue Jean Jaurès et la rue des Ecoles

→ Voirie en sens unique à créer

Ces voiries permettent de traverser le quartier, le relier aux quartiers existants mais aussi de favoriser l'intégration des nouvelles constructions et des nouveaux habitants. Des poches de stationnement seront prévues le long de ces axes.

○ Carrefour à aménager

■ Espace réservé à l'extension potentielle de l'école

■ Espace mixte dévolu à une résidence pour personnes âgées, de l'habitat mixte et une maison de santé

■ Zone préservée en jardin

Orientation n°2: zone d'activité du site du Triage

Cette zone est située au Sud-Ouest du tissu urbain et couvre environ 5 ha. Elle est limitée au Nord par la voie ferrée, à l'Est et au Sud par des espaces urbanisés et à l'Ouest par les espaces forestiers.

Desservie par le réseau routier via la RD 156 (Rue de Verdun) et les rues Jean Alphonse Manon et Emile Foliat à l'Ouest et la rue Théodule Mathieu à l'Est ainsi que la fibre optique, les enjeux d'aménagement de cette zone porte principalement sur la qualité urbaine et son insertion environnementale et paysagère.

La zone est visible depuis la RD 156 (Rue de Verdun) et le pont qui surplombe les voies ferrées. Il s'agira de mettre en valeur cette caractéristique, afin de poursuivre la valorisation de la zone en prêtant une attention particulière à l'intégration urbaine des constructions, au traitement de leurs abords : végétalisation et sécurisation des espaces de transition avec le domaine ferroviaire, et transition avec les espaces naturels environnants.

En cas de nouvelles constructions ou d'extensions, les futures façades, devront être particulièrement soignées au niveau architectural: volumétries, composition, ouvertures, matériaux, couleurs, enseignes intégrées aux façades ceci afin de s'intégrer dans leur environnement. Une attention particulière devra être également portée aux dépôts liés aux activités (stockage de matériel...) qui devront être intégrés dans les constructions ou dissimulés afin d'améliorer le cadre de vie.

Au sein de la zone, un effort particulier devra être porté au traitement végétal des espaces libres et de l'aménagement des aires de stationnement. Les plantations seront constituées d'espèces endogènes, afin de favoriser la biodiversité.

Côté rue Théodule Mathieu, à l'Est, l'amélioration de la qualité de la zone doit également s'accompagner par une amélioration de l'espace public, avec un aménagement de la voirie, des espaces dédiés au cheminement piéton et aux espaces de stationnement.



-  Voirie principale à double sens permettant d'accéder à la zone d'activités
-  Voirie à sens unique permettant d'entrée sur la zone d'activités
-  Point de vue depuis le pont
-  Zone tampon à aménager de manière paysagère entre les bâtiments d'activités et les voies ferrées

Orientation n°3: Entrée de ville depuis Serrouville

L'enjeu de cette entrée de ville se résume au déséquilibre constaté entre les deux côtés de la voie : d'un côté un espace bâti et de l'autre un espace en prairie. Ce déséquilibre est amplifié par la présence, avant l'entrée de ville, de nombreux arbres à proximité du cimetière et d'un alignement d'arbres de l'autre côté de la rue, ces éléments paysagers structurent l'espace. L'alignement d'arbres d'une longueur de 400 m s'arrête à une centaine de mètres juste avant l'entrée de ville.

Pour répondre à cet enjeu paysager, l'entrée de ville sera aménagée de manière simple par l'ajout de quelques arbres de haute tige et quelques arbustes comme le présente l'illustration ci-dessous. L'entrée de ville sera plus lisible.



Orientation n°4: Entrée de ville depuis Malavillers

Les enjeux d'aménagement de cette entrée de ville portent sur le traitement des aspects sécuritaires liés à l'importance du trafic sur cette voie, ainsi que le traitement des espaces publics.

Pour répondre à ces enjeux, le travail engagé par la municipalité sur les espaces publics doit être poursuivi, il porte principalement sur :

- Le **gabarit de la voirie** : Pour une route départementale de ce type, les largeurs de voirie en milieu urbain sont de l'ordre de 6 m environ, or ici, la largeur de voirie dans le milieu urbain et hors milieu urbain est la même, elle atteint quasiment 8 mètres de largeur. Cela n'incite pas les conducteurs de véhicules à ralentir et donne un sentiment d'insécurité important pour les modes de déplacements doux (cyclistes, piétons...).

- **Les abords de la voirie** : Actuellement, ils sont quasiment traités de la même manière soit un côté nord enherbé avant et après l'entrée de ville et un côté sud avec un trottoir (en milieu urbain) ou enherbé (en dehors du milieu urbain).

Pour répondre à ces enjeux de sécurité, l'entrée de ville sera aménagée de manière simple en réduisant la largeur de la voirie. Cela permettra de laisser plus de place aux abords pouvant être aménagés en trottoirs ou espaces verts (par exemple quelques arbustes de taille basse côté nord pour conserver la vue vers la ville et son clocher qui dessinent l'horizon). Ces aménagements marqueront clairement l'entrée de ville et favoriseront un ralentissement des véhicules.



Orientation n°5: Entrée de ville depuis Fontoy et Briey

Ces deux entrées de villes sont de bonne qualité principalement grâce à la présence de composantes paysagères qui structurent l'espace.

L'entrée depuis Fontoy se fait via la route départementale bordée de chaque côté par une bordure d'arbres à haute tige. L'entrée sur le territoire depuis Briey au Sud est marquée par la présence du terrain de moto-cross et ses installations en tôle bordée par des peupliers.

Les enjeux d'aménagement portent d'une part sur l'entrée du territoire depuis Briey et d'autre part sur le carrefour des routes départementales 156 et 906 qui marque l'entrée de ville.

Un travail sur le paysage et l'aspect sécuritaire de l'entrée du territoire depuis Briey devra être réalisée. Il portera notamment sur :

- **l'aménagement de l'entrée du site du moto-cross** en prêtant une attention particulière au traitement des abords : végétalisation des espaces avec des espèces endogènes et sécurisation de l'accès ;
- l'insertion paysagère des installations liées à l'activité de moto-cross et l'amélioration de l'espace de l'aire de stationnement .

Par ailleurs le carrefour des routes départementales 156 et 906 nécessitera un aménagement pour le sécuriser et améliorer sa qualité paysagère qui est actuellement en contraste avec l'aménagement des entrées de ville depuis Fontoy et Briey.

Pour répondre à ces enjeux, le carrefour doit faire l'objet d'un aménagement particulier en concertation avec les partenaires tels que le CD54. Cet aménagement doit se concentrer sur :

- l'aménagement paysager des îlots directionnels :
 - pavage en couleur plutôt que traçage de bande, affirmant ainsi un caractère qualitatif et plus urbain des voies,
 - insérer de la végétation basse sur les terre-pleins pour inciter les conducteurs à ralentir leur véhicule tout laissant la visibilité aux endroits opportuns.
- Le gabarit des voiries, en le réduisant, afin d'améliorer la sécurité de chacun des utilisateurs (automobiliste, piéton, cycliste...) et sécuriser l'accès aux équipements publics donnant sur le carrefour.
- Le mobilier urbain, en privilégiant des matériaux adaptés au contexte plutôt rural d'Audun-le-Roman.



Carrefour à aménager



Accès au site de moto-cross à aménager



Zone tampon à aménager de manière paysagère entre le site de moto-cross et les espaces agricoles