PLUi Climat
de Montpellier Méditerranée Métropole

PIECE C

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT
ET DE PROGRAMMATION

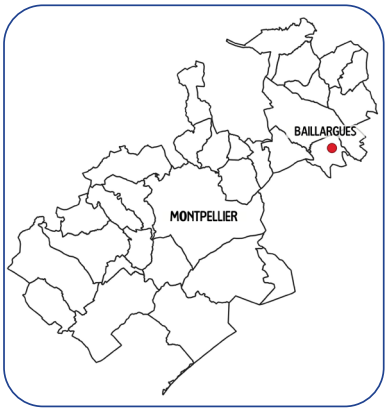
ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

1- BAILLARGUES Plan des Taureaux
2- CLAPIERS Le Castelet
3- CLAPIERS Entrée Ouest
4- COURNONSEC Entrée de village - Rue du stade
5- COURNONTERRAL Clos des Pins
6- COURNONTERRAL Nouveau lycée
7- FABREGUES L'Aigarelle
8- GRABELS Colline de la Valsière
9- GRABELS Centre Valsière
10- GRABELS Guillery
11- GRABELS Gimel
12- GRABELS Euromédecine II
13- JACOU Groupe scolaire
14- LATTES Saporta
15- LATTES – PEROLS Ode à la mer
16- MONTAUD Aspres Nord
17- MONTAUD Aspres Sud
18- MONTAUD Parc sportif
19- MONTFERRIER-SUR-LEZ Devezou
20- MONTFERRIER-SUR-LEZ Le Savel
21- MONTFERRIER-SUR-LEZ Plaine de Baillarguet
22- MONTPELLIER Barcelone-Strasbourg
23- MONTPELLIER Bouisses-Grezes
24- MONTPELLIER Quartier Jean Monnet
25- MONTPELLIER Parc Henri Lagattu
26- MONTPELLIER Croix Lavit Sud / Rue Carrierasse
27- MONTPELLIER Le quartier de la Mosson – Heidelberg
28- MONTPELLIER Le quartier Nina Simone
29- MONTPELLIER République
30- MONTPELLIER Rieucoulon
31- MONTPELLIER Grammont Sud
32- MONTPELLIER Le quartier de l'Union
33- MONTPELLIER – LATTES Le quartier de Cambacérès
34- MONTPELLIER Lodève – Garrats
35- MONTPELLIER Mas de Campagne
36- MONTPELLIER Secteur Liberté-Chaptal
37- MONTPELLIER Marconi
38- MURVIEL-LES-MONTPELLIER Cœur de Village
39- PIGNAN Nouvelle Gendarmerie
40- PIGNAN Multi-sites Costes et Pignarel
41- RESTINCLIERES Entrée Nord
42- SAINT DREZERY Multi-sites
43- SAINT GENIES DES MOURGUES Les Arènes
44- SAINT GEORGES D'ORQUES Secteur Sud
45- SAINT JEAN DE VEDAS Lauze Est
46- SAINT JEAN DE VEDAS Extension de la clinique Saint Jean
47- SAUSSAN Plaine des Sports
48- SUSSARGUES Secteur Les Capitelles
49- SUSSARGUES Secteur complexe sportif Jules Rimet
50- VENDARGUES Entrée de Ville Nord
51- VENDARGUES Campus U
52- VILLENEUVE-LES-MAGUELONE Entrée de ville Est
53- VILLENEUVE-LES-MAGUELONE Nouvelle Gendarmerie

OAP PLAN DES TAUREAUX
BAILLARGUES

Caractérisation du site

Le site concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Plan des Taureaux** » se situe à l'est de la métropole, sur la commune de Baillargues. Son périmètre s'étend sur une surface de 3ha.

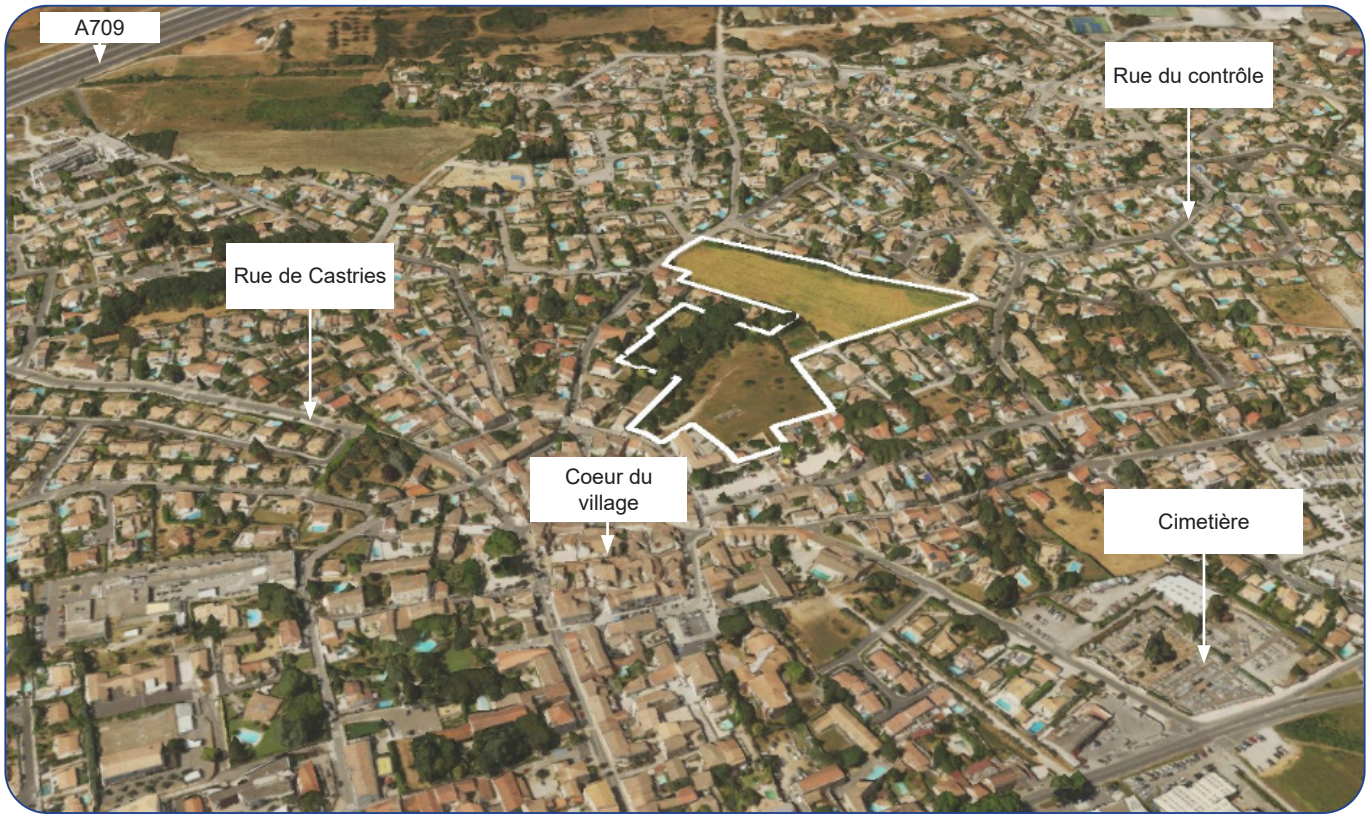


Ce site constitue une « dent creuse » localisée au cœur de la commune de Baillargues au contact des commerces et services de proximité du centre-ville.

Il est délimité par :
- la rue du Mas de Roue au Nord ;
- la rue du Plan des Taureaux et les Arènes au sud ;
- la rue de l'Ancien Cimetière et un tissu pavillonnaire existant à l'Ouest ;
- le quartier résidentiel du Fenouillet et le mail « Gaston Baissette » au Nord-Est.

Le site se décompose en deux entités topographiques «ouest » et « est » délimitées par un point haut situé au centre . L'entité topographique :
- « ouest » présente un faible pente nord-est/sud-ouest et un dénivelé de 2 m;
- « est » présente une faible pente nord-ouest/sud-est et un dénivelé de 4 m.

Une ligne de transport en commun dessert le site via l'arrêt « Paradis » situé au droit du site. Enfin le site se situe à 800 m de la Véloligne 1C qui relie Baillargues à Montpellier.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du secteur vise à créer un nouveau quartier qui s'insère au cœur d'un tissu urbain existant.

Le projet développé sur le site « Plan des Taureaux » vise à promouvoir une mixité sociale et morphologique (logements individuels, groupés et collectifs) structurée autour d'espaces végétalisés et d'axes de mobilités douces.

Sa programmation, qui comprend une diversité de logements (libres, sociaux et abordables) et une résidence séniors permettra de répondre aux objectifs de mixité sociale ainsi qu'aux nouveaux parcours résidentiels.

L'aménagement du site visera à bien insérer l'ensemble des constructions dans une « dent creuse » au contact d'un tissu pavillonnaire existant et de nombreux espaces publics. L'intégration de cet objectif conduira à concevoir un plan de composition qui permettra :
- de structurer qualitativement les interfaces avec les pavillons et les espaces publics (voies, mail piéton « Gaston Baissette » et place des arènes) ;
- la conservation de certaines haies ou arbres existants ;
- de prendre en compte les perspectives et les vues sur le projet depuis la rue de l'Ancien Cimetière.

L'aménagement de ce site favorisera une imperméabilisation limitée et la végétalisation des espaces perméables. Ceci permettra :
- de préserver le réseau végétal du cœur de ville ;
- de proposer des îlots de fraîcheur ;
- de favoriser la biodiversité en préservant des continuités écologiques ;
- d'infiltrer les pluies courantes.

L'opération développée sur le site devra aussi tenir compte du risque inondation lié au ruissellement des eaux pluviales.

La desserte interne de cette opération devra prévoir des espaces de circulation intégrant des cheminements piétonniers connectés aux axes de mobilités douces qui offrent des liaisons avec le réseau de transports en commun, les équipements et services de proximités et le centre du village.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'intégration du futur quartier dans le tissu pavillonnaire et le paysage existants, s'appuiera sur :

- Un aménagement du site réparti sur deux secteurs répondant à des principes programmatiques différents :
• le secteur «Mas de Roue» situé au nord-est du site, qui accueillera des typologies mixtes de logements individuels ou individuels groupés (en R+1) au contact du tissu pavillonnaire existant ;
• le secteur «des Arènes» situé à l'ouest du site, bordé par la rue de l'ancien cimetière à l'ouest et la rue du plan des taureaux au sud. Celui-ci accueillera des logements individuels ou individuels groupés au nord et sur les franges du site ainsi qu'une résidence séniors (en R+2 maximum) au droit de la rue du plan des taureaux (au plus proche du coeur de ville). Ce secteur pourra également accueillir des logements collectifs (en R+2 maximum).

- Une organisation urbaine structurée pour favoriser l'intégration du quartier dans son contexte urbain :
• les interfaces avec le tissu pavillonnaire existant seront végétalisées et les logements seront implantés en recul ;
• sur le secteur « des Arènes », il s'agira d'intégrer les nouveaux logements dans un espace paysager ;
• au sud, un espace commun sera aménagé entre la rue du Plan des Taureaux et la résidence séniors.

- Un traitement qualitatif des façades et des toitures, aussi bien dans le choix des matériaux et des teintes que dans la conception volumétrique.

Mixité fonctionnelle et sociale

Ce secteur verra se développer des logements et une résidence à destination d'hébergements de séniors.
À l'échelle du périmètre de l'OAP, au moins :
- au moins 33 % des logements en nombre et au moins 25 % de la surface de plancher (affectée aux logements) seront des logements locatifs sociaux,
- 20 % des logements seront des logements en accession abordable.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Les enjeux hydrauliques par ruissellement des eaux pluviales seront pris en compte dans la conception de l'opération, afin de permettre la non-aggravation de l'aléa hydraulique à l'aval du projet.

Par ailleurs, dans le but de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuge pour la faune en transit, de développer des îlots de fraicheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 40 % de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables.

Ce principe se double de la conception d'une armature végétale dense et continue favorisant la plantation d'arbres de haute tige, mais également d'une strate herbacée et arbustive. Ces espaces perméables concourent à l'infiltration des pluies courantes, participant à la réduction de l'exposition aux risques, à l'alimentation des nappes d'eau souterraines, à la préservation et à la valorisation des continuités écologiques et à la création d'ilots de fraicheur.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

L'opération devra prévoir des cheminements destinés aux mobilités douces, soit par des circulations distinctes, soit sur les emprises des voies de desserte interne. Ces cheminements desserviront les constructions du nouveau quartier et se connecteront sur :
- la rue du Mas de Roue qui accueille l'arrêt de bus ;
- la rue du Plan des Taureaux ;
- la rue de l'Ancien Cimetière ;
- le mail « Gaston Baissette » .

Concernant les besoins en stationnement des automobiles, il conviendra :

- d'intégrer au maximum le stationnement automobile dans le cadre bâti ;
- de rechercher des formes de mutualisation du stationnement, notamment sous forme de petites unités à proximité immédiate des logements.

Les places de stationnement aériennes seront majoritairement perméables et plantées avec des arbres de hautes tiges.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

L'accès du nouveau quartier se fera par la rue du Mas de Roue, par la rue de l'Ancien Cimetière et la rue du plan des taureaux.

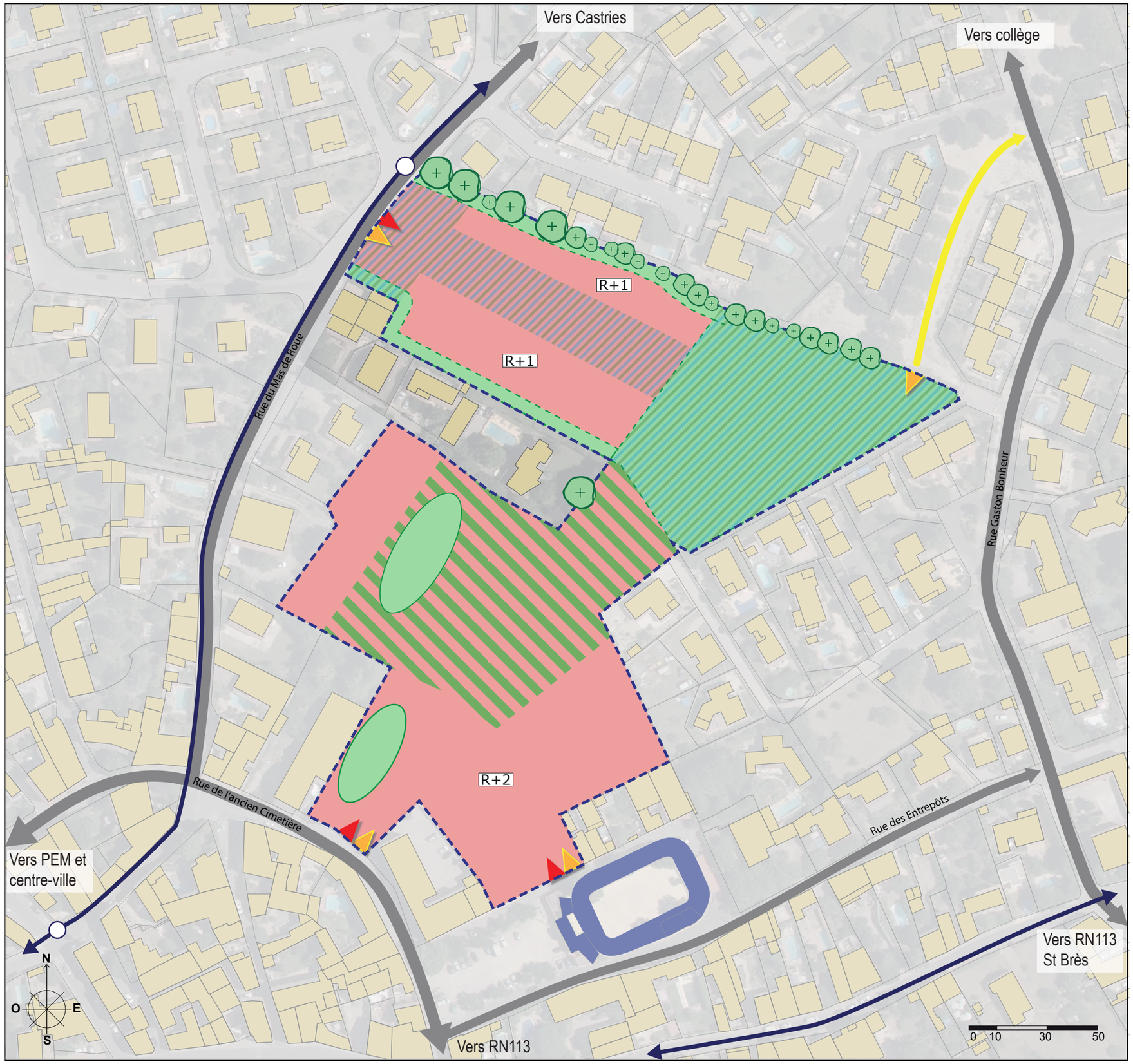
Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

L'opération projetée assurera la construction d'environ 120 logements ou hébergements.

L'aménagement du site s'effectuera en plusieurs tranches dont la première débutera à l'horizon 2026-2027.

Orientations d'aménagement et de programmation



Legende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant
- équipement existant

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- parc, bois, jardins, haies et autre ensemble végétal remarquable (dont EBC)
- arbres significatifs à préserver

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, bassin de rétention
- espace de gestion hydraulique paysager

Morphologie urbaine

- accés véhicules
- accés modes doux

Objectif programmatique quantitatif

- R+X hauteur bâtie maximale

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

- dominante résidentielle
- espace à dominante résidentielle à forte végétalisation

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- existante / future voie structurante
- existante / future voie de desserte

Transports en commun

- existant / futur arrêt de bus
- existante / future ligne de bus

Modes actifs

- existant / futur itinéraire piéton

OAP LE CASTELET
CLAPIERS

Caractérisation du site

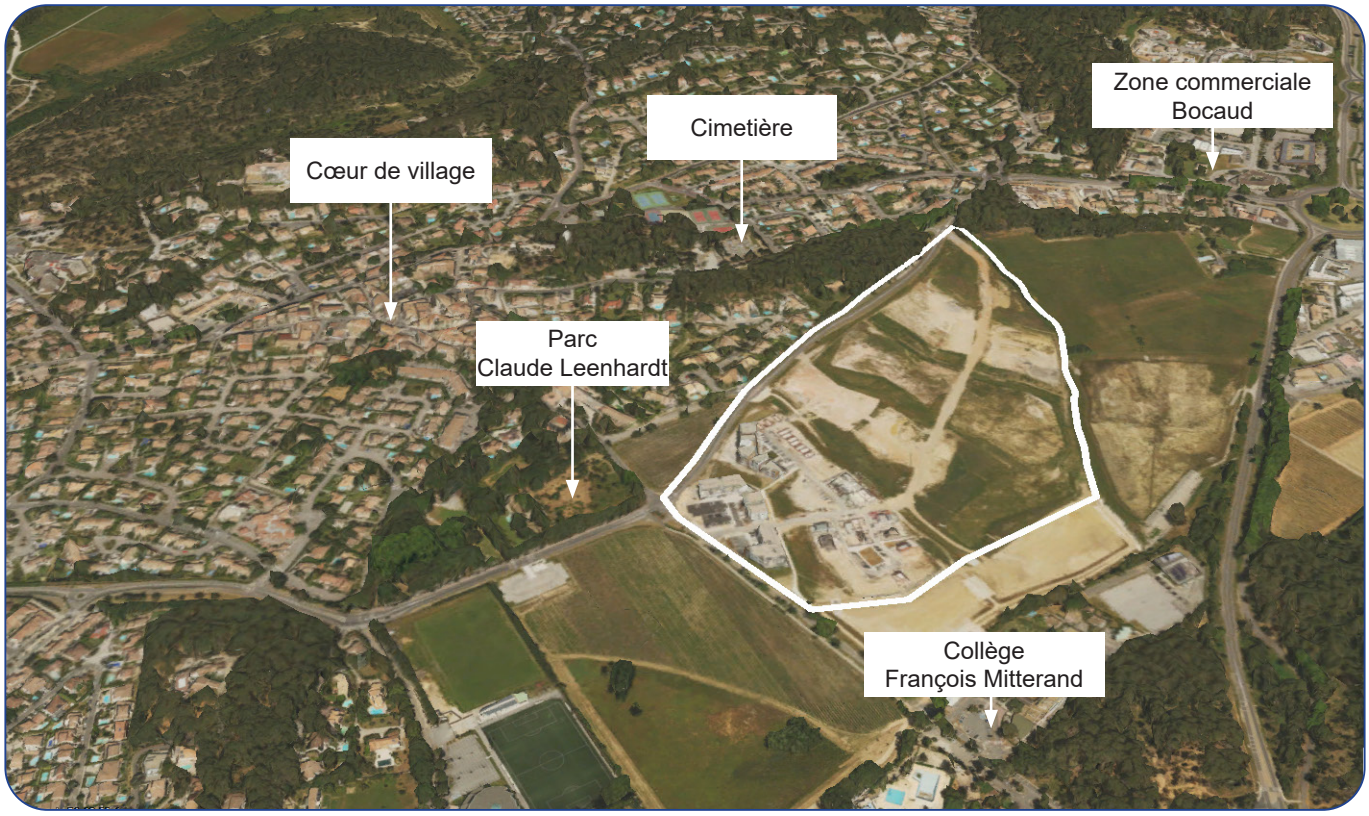
Le site concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du « **Castelet** » se situe au nord de la métropole, sur la commune de Clapiers. Son périmètre s'étend sur une surface de 13,9 ha.



Ce site se localise au sud-est de la commune de Clapiers, à moins de 500 m du centre-bourg et au contact du collège François Mitterrand. Il est délimité par :
- Le boulevard de la Liberté au nord-ouest ;
- L'avenue Georges Frêche au sud-ouest ;
- Les ruisseau des Canaux et des Peupliers au sud-est ,
- Des espaces agricoles et naturels au nord-est.

Le site est implanté dans une unité foncière qui présente une pente nord-sud de 4% en moyenne avec un dénivelé négatif égal à 15m. Sa topographie et sa situation géographique lui confère une forte visibilité à l'entrée nord-est de la Commune.

Le site est desservi par :
- Boulevard de la Liberté et l'avenue Georges Frêche ;
- Deux arrêts de bus au contact du site (lignes n°22 et n°36) ;
- Une piste cyclable qui permet de rallier la Vélolignе 1a qui relie la Commune de Jacou à celle de Montpellier, ainsi le terminus de la ligne n°5 de tramway desservi par les Vélolignes B et 11.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site du Castelet répondra aux objectifs suivants :

- Créer un nouveau quartier en greffe sur le centre bourg tant sur le plan visuel (préservation des perceptions vers et depuis le village) que sur le plan fonctionnel (connexion de la trame viaire sur le réseau de voirie existant, maillage des cheminements doux).

- Promouvoir une mixité de formes urbaines (habitat individuel et habitat collectif) structurée autour d'espaces végétalisés.

- Réaliser une opération de grande qualité paysagère et environnementale
- Améliorer et diversifier l'offre de logements afin d'apporter une réponse en terme de mixité sociale et de proposer des parcours résidentiels.

- Veiller à préserver des continuités écologiques entre le site et la liaison écologique située sur les espaces agro-naturels qui bordent l'est du site.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Il s'agit de réaliser un nouveau quartier, à vocation principalement résidentielle, s'appuyant à la fois sur le contexte urbain et sur les enjeux paysagers et environnementaux du site.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Le parti d'aménagement privilégie la dimension paysagère du projet qui est traduite par les actions suivantes :

- Un rapport affirmé au grand paysage, avec :
• L'inscription d'une percée visuelle au cœur du projet, permettant de garantir les vues depuis et vers le vieux village ;
• L'intégration du futur quartier à la silhouette générale du village par le respect des volumes existants sur la commune ;
• Une trame paysagère prépondérante ;

- Le traitement des interfaces avec le grand paysage :
• Aménagement d'une promenade le long du ruisseau des canaux à l'interface de la zone agricole comprise entre le futur quartier et la RD 21 ;
• Plantation des lots situés en limite de site, de façon à créer un ourlet végétal gérant la transition avec le grand paysage ;

- Une répartition des typologies bâties adaptée aux caractéristiques du site :
• Une discontinuité bâtie au profit d'une continuité paysagère le long du boulevard de la Liberté ;
• Un épannelage des hauteurs n'excédant pas le R+2+A au coeur de l'écoquartier, sur l'avenue du Castelet ;
• Un large secteur central de maisons groupées ou maisons à patio n'excédant pas R+1, et possédant chacune un jardinet s'ouvrant généralement sur un cheminement doux ; les voies desservant ces îlots seront traitées pour donner la priorité au piéton sur la voiture ;
• Des secteurs internes de lots libres s'intercalant entre les maisons groupées (ni le nombre de secteurs de lots libres ni leur localisation exacte ne sont à ce stade, figés) ;
• Un secteur moins dense, n'excédant pas le R+1, en limite Est, assurant une bonne transition avec le grand paysage.

Mixité fonctionnelle et sociale

A l'échelle du périmètre de l'OAP, au moins 30% du nombre de logements réalisés et au moins 25% de la surface de plancher (affectée aux logements) seront des logements locatifs sociaux et il sera recherché une part minimale de 20% de logements en accession abordable.

La mixité fonctionnelle se traduira par la création en accroche à l'avenue G. Frêche de locaux à vocation de services en pied d'immeuble.

Préservation des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

L'ensemble des constructions s'implanteront hors zone de risque identifié au PPRI. La compensation des emprises imperméabilisées s'effectuera au travers de la mise en place de noues paysagées et de bassins de compensation au sud-est du site.

Le projet d'aménagement limitera l'imperméabilisation des sols et conservera une large part d'espaces libres végétalisés car au moins 60 % de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables.

Ceci se concrétisera au travers de la trame paysagère qui sera développée sur le quartier du Castelet. Elle sera le support de la préservation de continuités écologiques permettant de relier le site avec la liaison écologique située sur les espaces agro-naturels situés en bordure est du quartier. Celle-ci permettra aussi de favoriser :
- L'infiltration des eaux au travers de la mise place des noues paysagères ;
- Réduire les îlots de chaleurs et participer au confort climatique des constructions.

Orientations d'aménagement et de programmation

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Différents cheminements doux seront aménagés au sein du quartier ainsi qu'une promenade le long du ruisseau des canaux. Ils permettront de relier le quartier :
- Au collège situé à proximité ;
- Aux axes de mobilités douces situés sur l'Avenue Georges Frêche et le boulevard de la liberté ;
- Aux différents arrêts de bus.

En ce qui concerne le stationnement des automobiles, il conviendra pour :
- L'habitat collectif, d'intégrer au maximum le stationnement dans le volume du bâtiment ;
- L'habitat individuel, de rechercher des formes de mutualisation du stationnement, notamment sous forme de petites unités implantées sur des « placettes » à proximité immédiate des logements. Les places de stationnement extérieures « non mutualisées » implantées sur les emprises privatives ;
- Pour le stationnement en bordure des voies, les places plantées avec des arbres de haute tige.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Une trame viaire rationnalisée et hiérarchisée sera mise en place et permettra une continuité des déplacements depuis le village et les équipements publics majeurs, avec :
- Une voie publique structurante qui traverse le futur quartier qui se connectera au Nord sur le Boulevard de la Liberté et au Sud sur l'avenue Georges Frêche ;
- Des voies de desserte interne où la priorité sera donnée aux modes doux.

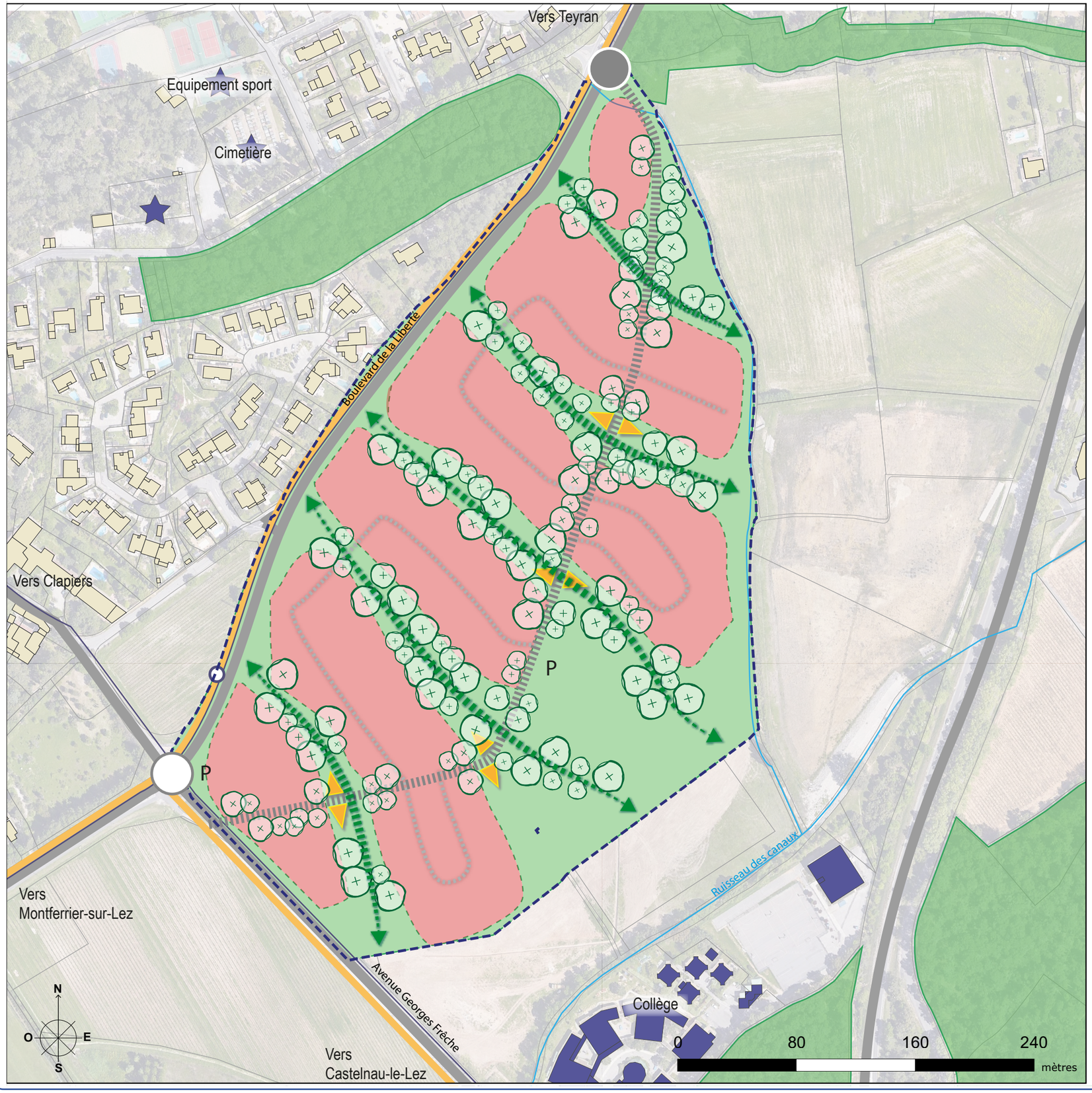
Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

Le quartier projeté sera à dominante résidentielle et accueillera environ 500 logements avec une densité moyenne cible d'environ 40 logements par hectare.

L'aménagement du site s'échelonnera sur une dizaine d'année selon 4 tranches successives, dont la dernière sera mise à œuvre à compter de 2026.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant
- équipement existant
- réseau hydrographique

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- parc, bois, jardins, haies et autre ensemble végétal remarquable (dont EBC)

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, bassins de rétention
- aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons piétonnes
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

Morphologie urbaine

- accès mode doux

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

- dominante résidentielle

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- carrefour structurant (existant / futur)
- voie structurante (existant / futur)
- voie de desserte (existant / futur)
- parking aérien (P)

Transports en commun

- arrêt de bus (existant / futur)
- ligne de bus (existant / futur)

OAP ENTRÉE OUEST
CLAPIERS

Caractérisation du site



Le site de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Entrée Ouest** » se situe au nord de la métropole, sur la commune de Clapiers. Son périmètre s'étend sur une surface de 3 ha.

Ce site s'inscrit à l'ouest de la commune de Clapiers, le long de la M65, en frange de la partie urbanisée et à moins de 500 m d'équipements publics tels que la médiathèque ou les équipements sportifs en extérieur.

Il est délimité par :
- une colline boisée allant du nord à l'ouest,
- le rond-point de Girac à l'ouest,
- un tissu pavillonnaire à l'est,
- et la M65 au sud.

C'est un espace de transition bordé par une colline boisée à forte valeur paysagère (forêt de Clapiers) soumis au risque feu de forêt.

Le site est occupé :
- pour sa partie ouest, par un espace à dominante naturelle composé de boisements épars en continuité des coteaux boisés situés au nord,
- pour sa partie est, de vignobles,
- et le nord du site est déjà occupé par une habitation.

Le site de projet est accolé à l'axe majeur qu'est la M65 qui est la principale desserte communale et qui permet l'accès aux communes du nord de la métropole.

Enfin, «l'Entrée Ouest» sera desservie à court terme par le terminus de la ligne 5 du tramway (Lavérune-Clapiers).



Objectifs d’aménagement visés

L’aménagement du site « Entrée Ouest » vise à structurer l'entrée de ville de Clapiers et à développer une offre d'habitat complémentaire en accroche avec le terminus du tramway.

La prise en compte des contraintes du site (feux de forêt, pollution sonore) et son accessibilité limitée depuis les voiries existantes à proximité conduisent à promouvoir des formes urbaines de type individuel et individuel groupé.

La programmation, permettra de répondre aux objectifs de mixité sociale et aux nouveaux parcours résidentiels en proposant une diversité de produits libres, sociaux et abordables.

Sur le plan environnemental, l’aménagement veillera à préserver les continuités écologiques existantes. Il veillera également à favoriser une intégration paysagère en adéquation avec la topographie. Il s’agira également de préserver et de renforcer les masses boisées et de structurer les lisières agro-naturelles.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Il s'agira de réaliser une extension urbaine à dominante résidentielle s'appuyant sur le contexte urbain et paysager préexistant.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'intégration du nouveau quartier dans son environnement, s'appuiera sur :

- une organisation générale du bâti veillant à favoriser une intégration paysagère et à préserver la lecture du relief :
  - le bâti sera exclusivement implanté sur la partie est du site tel que formalisé sur le plan de l'OAP. L'ouest du site devra être préservé de toute construction afin de maintenir une bande d'isolement au regard du risque incendie.
  - Une configuration favorisant l'intégration urbaine : les formes urbaines seront adaptées avec une volumétrie identique au tissu pavillonnaire existant (R+1) permettant de les intégrer dans le grand paysage.

- une composition urbaine veillant à mettre en valeur l'entrée de ville ouest : le patrimoine végétal de qualité présent sur le site devra être préservé (en particulier les masses boisées et les haies structurantes) afin de proposer un quartier à l'ambiance végétale renforcée.

- un traitement qualitatif de l'interface entre les nouvelles constructions et les parcelles bâties environnantes. Il s'agira de concevoir cet espace comme une transition naturelle en implantant les nouveaux bâtis en retrait des constructions existantes. Ces retraits seront végétalisés et constitueront une bande tampon entre les constructions voisines existantes et les nouveaux logements ;

- un traitement qualitatif de l'interface entre espaces urbains et espaces naturels basé sur les principes suivants :
  - matérialiser une limite de séparation nette sous forme de coupure végétale marquée, entre le bâti et la zone ouest d'entrée de ville,
  - maintenir une bande naturelle de recul nécessaire à la prise en compte de l'exposition aux bruits en limite de la M65.

Mixité fonctionnelle et sociale

À l'échelle de l'OAP, au moins 33 % des logements en nombre et au moins 25 % de la surface de plancher (affectée aux logements) seront des logements locatifs sociaux. Il sera aussi recherché la production de logements en accession abordable.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Le site est directement concerné par le Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles d'Incendies de Forêt (PPRIF) de la commune de Clapiers : pour la partie ouest en zone A (zone rouge) et pour la partie est en zone B1 (zone bleue).

Afin de préserver les constructions des risques de feux de forêts, les nouvelles constructions seront interdites dans une bande en limite avec la zone naturelle. Les dimensions de cette bande sont définies par le Plan de Prévention des Risques d'Incendies de Forêts (PPRIF) via la prescription opposable suivante du PPRIF : "une bande de terrain inconstructible de 50 (cinquante) mètres à maintenir en état débrousaillé isolant les constructions des terrains en nature de bois, forêts, landes, maquis, garrigues plantations ou reboisements."
Cette zone d'inconstructibilité assurera le maintien de la continuité écologique qui traverse le site de projet au nord, en complémentarité de la préservation des espaces agronaturels à l'ouest.

La topographie du site, surplombé par le bois de Clapiers, induit un enjeu hydraulique par ruissellement que le parti d'aménagement devra intégrer via l'aménagement d'un ou plusieurs espaces de compensation hydraulique, à dimensionner selon l'imperméabilisation des sols engendrée par le projet.

Ainsi, au moins 50% de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Le site se trouve à proximité de plusieurs projets d'infrastructures de transports en commun et de mobilité douce :
- le terminus de la ligne 5 du tramway (Laverune-Clapiers par le centre urbain de Montpellier),
- la véloligne n°11 en direction de Prades-le-Lez,
- la véloligne n°10b en direction de Montferrier-sur-Lez,
- la véloligne « rocade » B qui est une circulaire de piste cyclable (en partie réalisée) permettant de relier plusieurs vélolignes.

Par ailleurs, le site est à proximité des lignes n°22, 23 et 26 du réseau de bus.

Les besoins en stationnement devront être appréhendés au regard de la desserte du quartier en transports en commun et en axes structurants de mobilités actives.

Afin de diminuer la présence physique des voitures, il conviendra de veiller à intégrer au maximum le stationnement sur voie, notamment par la prégnance de la végétation.

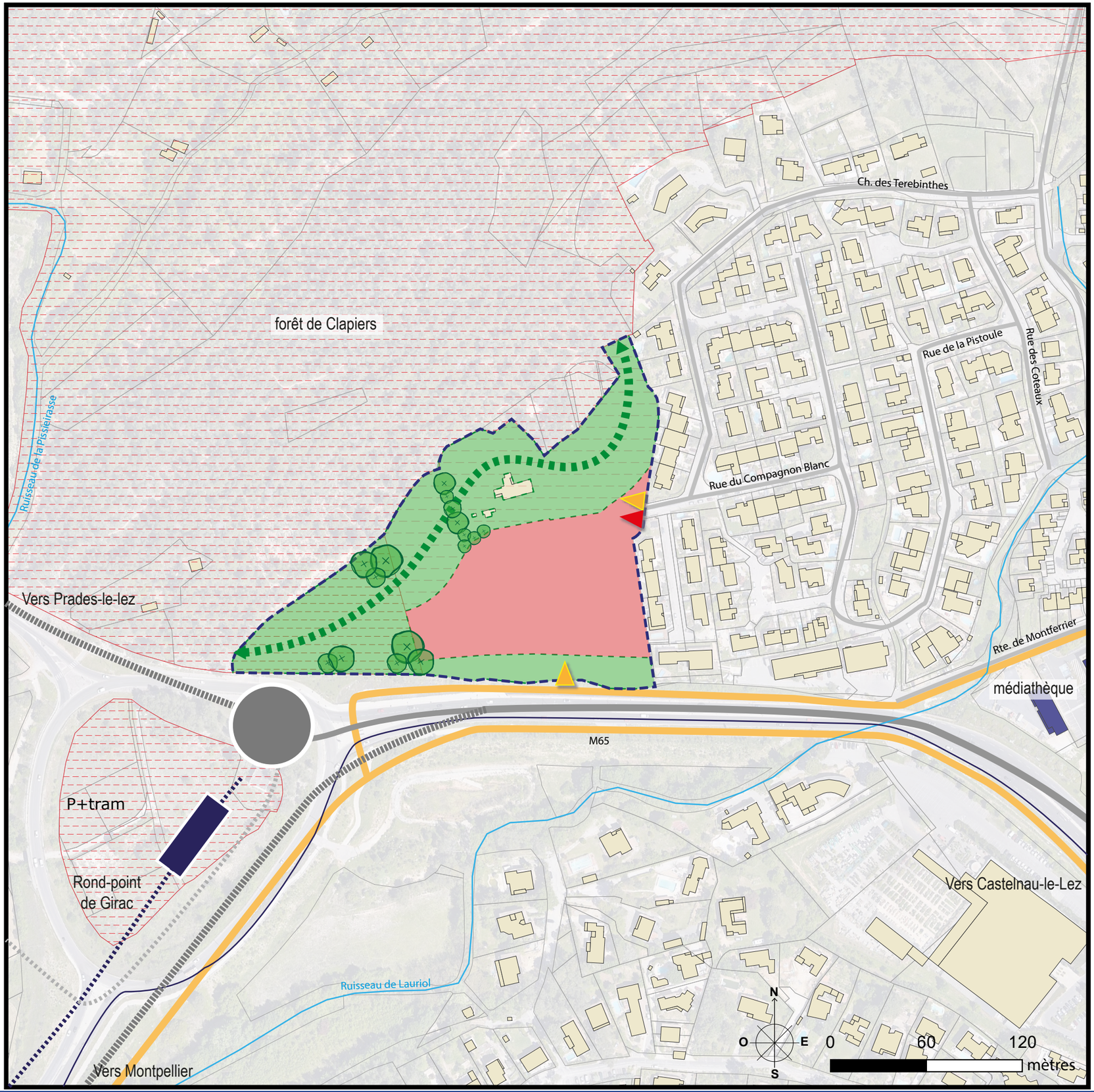
Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

L'opération projetée assurera la construction d'environ 60 logements à l'échelle du périmètre constructible pour une densité cible de 20 logements par hectare.

L'aménagement du site s'échelonnera au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone.



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant
- équipement existant
- zone de risque d'incendie de forêt

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- arbres significatifs, arbres d'alignement, végétalisation en accompagnement de voirie

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement paysager à dominante végétale non constructible : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer/conforter

Morphologie urbaine

- accès véhicules
- accès modes doux

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

- dominante résidentielle

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- carrefour structurant (existant / futur)
- voie structurante (existant / futur)
- voie de desserte (existant / futur)
- P parking aérien

Transports en commun

- arrêt tramway (existant / futur)
- ligne de tramway (existant / futur)
- ligne de bus (existant / futur)

Modes actifs

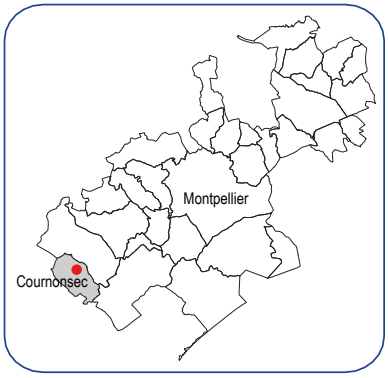
- itinéraire cycle (existant / futur)

OAP

ENTRÉE DE VILLAGE – RUE DU STADE
COURNONSEC

Caractérisation du site

Le site objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Entrée de village – rue du Stade » se situe à l'ouest de la métropole, sur la commune de Cournonsec. Son périmètre s'étend sur une surface de **7,5 hectares**.



Le site se localise immédiatement à l'est du centre ancien de Cournonsec, à proximité d'équipements (école primaire, mairie, salle des fêtes, terrain de tambourin) et d'espaces publics structurants (esplanade Briou Garenne). Il s'agit d'un site stratégique par sa situation au cœur de la centralité urbaine de Cournonsec, en entrée de village depuis la RM5 et le giratoire de Londairac et au contact d'une zone d'activités (Le Frigoulet) qui pourra être réinvestie à terme.

Le site de l'OAP est délimité par :

- la rue des Écoles et la rue des Barrys côtés sud-ouest et ouest,
- la place du Puits et la zone d'activités du Frigoulet côtés nord et nord-est,
- la RM5 et le rond-point de Londairac côté sud.

Le périmètre de l'OAP intègre plusieurs secteurs opérationnels :

- l'ilot Stade composé des actuels terrains de sports, situés en bordure de la rue du Stade, qui seront délocalisés ;
- l'ilot Londairac, composé d'un tissu pavillonnaire, situé au contact du giratoire de Londairac ;
- l'ilot Faubourg entre la rue des Barrys et la rue du Stade, dont le réinvestissement urbain est souhaité, intégré dans un tissu d'anciens faubourgs vignerons, présentant un caractère patrimonial marqué.

Le site, qui constitue l'entrée principale du village via la RM5, est desservi par la future ligne de bustram n°4 dont un arrêt se situera au contact du giratoire de Londairac et la véloligne n°8.



Objectifs d'aménagement visés

Ce site stratégique doit répondre à plusieurs objectifs :

- **accompagner qualitativement le processus de densification envisagé**, en assurant notamment le maintien des qualités paysagères et urbaines en entrée de village et depuis la RM5 ;
- **prendre en compte des nuissances sonores liées à la proximité des infrastructures de déplacement ;**
- **renforcer la centralité urbaine de Cournonsec** par l'organisation de la densification des gisements fonciers existants (trois secteurs opérationnels identifiés) avec la création de nouveaux logements ainsi que des locaux commerciaux et des services de proximité ;
- **inscrire ce nouveau « cœur de ville élargi » dans une logique de déplacements doux et apaisés**. Il s'agira de :
  - renforcer les pratiques de proximité (avec le centre-bourg et ses équipements, avec la zone d'activités et son centre commercial),
  - développer l'utilisation des transports en communs et du vélo en facilitant les accès à la future station de bustram et à la véloligne bordant la RM5,
  - requalifier la rue du Stade pour lui permettre d'accueillir des fonctions destinées aux mobilités actives. Ce qui nécessite la création d'un nouvel accès à la commune depuis la RM5, permettant de mutualiser les dessertes (secteurs de projets, cœur de ville et parc d'activités du Frigoulet).
- **prendre en compte des contraintes hydrauliques** en limitant l'imperméabilisation des sols et en adaptant la hauteur des planchers habitables des nouvelles constructions aux aléas exceptionnels ;
- **renforcer la mixité sociale** et les fonctions urbaines.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Les projets doivent permettre de conforter le cadre paysager en encadrant les dynamiques de densification dans le contexte patrimonial et architectural local, tout en inscrivant ce cœur de village élargi dans une dimension de quartier apaisé.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Elle est traduite par les orientations suivantes :

- L'organisation générale des projets urbains permet de préserver l'arrière-plan paysager et notamment la silhouette villageoise identitaire de Cournonsec depuis la RM5. Les bâtiments les plus hauts (R+3) sont éloignés de la RM5 et un espace paysager à dominante végétale est prévu en bordure de la route.
- La création d'une façade urbaine structurante sur la rue du Stade, marquant la séquence d'entrée de village depuis la RM5 et le giratoire de Londairac :
  - L'îlot faisant face au giratoire est un site stratégique dont le réinvestissement doit intégrer la création d'une frange végétale et arborée le long de la façade sud de l'îlot, mais aussi atténuer la perception du front bâti depuis le giratoire sur la RM5 (limitation des hauteurs des constructions à R+2). Il doit amorcer la façade urbaine accompagnant la requalification de la rue du Stade.
  - L'implantation des futures constructions (jusqu'à R+3) en bordure de la rue du Stade doit permettre d'affirmer le caractère urbain de la rue avec des alignements bâtis en retrait, permettant la requalification de l'espace public et sa végétalisation.

Mixité fonctionnelle et sociale

Au sein de l'ilot Stade, les projets comprennent une mixité de logements (majorité de collectifs). Au moins 33 % des logements en nombre et au moins 25 % de la surface de plancher seront des logements locatifs sociaux. L'implantation de commerces et services de proximité est privilégiée en rez-de-chaussée des bâtiments, en lien direct avec l'espace public et la rue du Stade restructurée, définissant une nouvelle polarité commerciale au cœur du centre bourg élargi et directement en entrée de village.

Au sein de l'ilot Londairac, les projets comprennent une mixité de logements (majorité de collectifs). Au moins 33 % des logements en nombre et au moins 25 % de la surface de plancher seront des logements locatifs sociaux.

Au sein de l'ilot Faubourg et pour le reste du périmètre de l'OAP, une servitude de mixité sociale impose la réalisation de logements locatifs sociaux d'au minimum 33 % en nombre et d'au moins 25 % en surface de plancher. Dans l'ilot Faubourg, une certaine mixité fonctionnelle sera attendue, en lien avec le nouveau quartier du stade et les équipements existants rue des Barrys.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Les enjeux hydrauliques par débordement et ruissellement urbain seront pris en compte par l'aménagement d'espaces paysagés. L'élaboration du plan de composition de l'aménagement du site permettra de préserver les constructions des aléas d'inondation, notamment par la rehausse des planchers habitables.

Le nouveau quartier prévu sur les ilots Stade et Londairac privilégie l'intégration architecturale des nouvelles constructions par le traitement végétal de l'espace bordant la RM5, espace de transition paysagère face à la plaine agricole.
Au sein des projets, les espaces végétalisés permettent de restaurer une continuité écologique vers la plaine et d'estomper la coupure que représente la RM5.

Orientations d'aménagement et de programmation

L'armature végétale urbaine du village, marquée notamment par les ensembles boisés situés sur les franges ouest et à l'intérieur même du tissu urbain, est confortée et prolongée par :

- l'identification d'arbres remarquables (giratoire de Londairac, de la RM5 et de l'école) et de parcs et jardins à préserver,
- la création d'une continuité verte et écologique au sein des ilots, entre la rue des Barrys et la RM5,
- l'aménagement d'un parc public rue de la Liberté en liaison avec l'équipement public projeté,
- la préservation de sols perméables pouvant être végétalisés, notamment en fond de parcelle dans le tissu caractéristique des faubourgs.

Afin de préserver la biodiversité des sols, de faciliter les continuités écologiques, de développer des ilots de fraicheur et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 35 % de la superficie de la zone AU sera traitée en espace perméable.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Le site sera desservi par la ligne de bustram n°4 et la véloligne n°8, implantées sur la RM5, qui vont permettre de relier les communes de l'ouest de la métropole à Montpellier et à la future ligne 5 de tramway.
L'arrêt de bustram prévu au niveau du giratoire de Londairac constitue donc une opportunité pour le développement urbain de l'ensemble du secteur d'entrée de village.
Les rues des Barrys et du Stade constituent les axes structurants qui doivent être complétés par un maillage piéton transversal, prolongé vers les quartiers périphériques, nécessaire à l'apaisement de cette entrée de village :

- la requalification de la séquence « rue des Écoles – rue des Barrys » en tant qu'espace partagé (voie mixte à dominante piétonne), avec une priorité donnée aux sens uniques de circulation permettant une desserte directe et fonctionnelle des équipements, des services et des logements.
- la reconfiguration de la rue du Stade comme une voie primaire d'entrée de village, support des mobilités actives, recalibrée en cohérence avec les projets réalisés de part et d'autre pour intégrer des espaces publics qualitatifs.

Le renforcement des pratiques de proximité (avec le centre-bourg et ses équipements, avec la zone d'activités et son centre commercial) sera permis grâce au maillage optimisé des espaces publics, conçu pour faciliter les mobilités douces et les connexions avec :

- la véloligne n°8 et à l'arrêt du Bustram n°4 en implantant les axes destinées aux cycles et aux piétons sur la rue du stade ;
- le centre-bourg de Cournonsec (traversée piétonne souhaitable notamment en cœur d'ilot entre le nouveau quartier et la rue des Barrys, aménagement du chemin des Barthes en espace public apaisé) ;
- les équipements existants et projetés, notamment la plaine des sports, traversée de la RM au droit de l'arrêt de Bustram ;
- la zone d'activités du Frigoulet et son centre commercial (cheminement piétonnier projeté à terme entre le nouveau quartier et la zone du Frigoulet).

Les besoins en stationnement sont adaptés au regard de la desserte du futur quartier en transport collectif. Afin de diminuer la présence de la voiture dans le quartier et de favoriser la qualité d'aménagement des espaces publics, le projet prévoit :

- d'intégrer le stationnement résidentiel majoritairement dans le cadre bâti ;
- sur les voiries internes du quartier, d'accompagner le stationnement collectif par la plantation d'arbres de haute tige ;
- de rechercher les possibilités de mutualisation du stationnement collectif.

Orientations d'aménagement et de programmation

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

La requalification de l'entrée de village nécessite un redéploiement des flux et des accès automobiles au centre bourg par la création d'un nouvel accès mutualisé depuis la RM5 (en entrée et sortie) permettant de désengorger l'amorce de la rue du Stade et de la requalifier pour une plus grande sécurisation des mobilités actives (réduction de la largeur de la chaussée par une mise à sens unique).

Le chemin des Barthes est réaménagé et prolongé pour desservir l'îlot d'entrée de village.

Les voies internes du quartier se connecteront sur la rue du Stade. L'accessibilité des futurs lots et macro-lots s'effectuera uniquement via les voies internes du quartier.

Les constructions du nouveau quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales, adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles doivent être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

Pour l'ilot Stade, le projet doit permettre la création d'environ **160 logements**.
À l'angle de la rue du Stade et du chemin des Barthes les rez-de-chaussée des immeubles peuvent accueillir des activités, commerces et/ou des services de proximité, pour une surface d'au minimum 500 m^2.

Pour l'îlot Londairac, le projet doit permettre la création d'environ **30 logements**.

Pour l'ilot Faubourg, le projet doit permettre la création d'environ **40 logements**.

L'aménagement du site débutera à l'horizon 2025 et s'échelonnera sur environ 10 ans.

Orientations d'aménagement et de programmation

police
rue des Cordiers
rue Briou Garenne
rue du stade
Esplanade Briou Garenne
P
salle des fêtes
terrain de tambourin
rue des Barrys
îlot Faubourg
accès futur vers le quartier «Joulié» (mutation possible)
îlot Stade
entrées/sorties sur RM5
chemin des Barthes
placette
Mairie
rue du Jeu de Tambourin
îlot Londairac
allée du Parc
EHPAD
crèche
RM5
giratoire de Londairac
rue de la Traversette
école primaire
accès vers la future plaine des sports
ALSH
rue des Ecoles
RM5
future plaine des sports
ch. du Roudourel
N
O
E
S
0 10 20 50 75 100m

Légende

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- îlots (sous-secteurs à projet)
- bâti existant
- équipement existant

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

- parc, jardins et autre ensemble végétal remarquable (dont EBC)
- arbres d'alignement
- continuité écologique à créer

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

- espaces publics apaisés
- aménagement paysager à dominante végétale pouvant intégrer de la rétention
- façade urbaine à composer

PROGRAMMATION

- dominante résidentielle
- rez-de-chaussée actifs commerciaux
- dominante équipement public

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- existant / futur — voie structurante
- existant / futur — voie de desserte
- P — parking public
- Ⓟ — stationnement longitudinal

transports en commun

- future / futur — ligne de bustram et arrêt (positionnement de principe)

Modes actifs

- existant / futur — liaison douce
- existant / futur — itinéraire cycle

OAP

CLOS DES PINS
COURNONTERRAL

Caractérisation du site

Le site objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Clos des Pins » se situe à l'ouest de la métropole, sur la commune de Cournonterral. Son périmètre s'étend sur une surface de **4,3 hectares**.



Ce site se localise entre le centre-ancien et les quartiers est, au contact de la vallée du Coulazou qu'il surplombe. Il s'inscrit pleinement dans une séquence d'entrée de faubourgs, en articulation avec des polarités existantes : le centre-ancien avec ses équipements, ses commerces et ses espaces publics, et le centre commercial et la RM5 à l'est.

Il est délimité par :
- la vallée inondable du Coulazou et sa ripisylve au nord,
- le chemin de l'Amour à l'est,
- la rue du Clos des Pins au sud-ouest,
- les maisons pavillonnaires riveraines du chemin de Saint-Martin au nord-ouest.

Traversé par la Grand'rue, le site est composé au nord d'une terrasse surplombant la vallée du Coulazou, au sud d'un parc en partie boisé clôturé de murs en pierres intégrant un bâti ancien remarquable.

Le site est desservi par la Grand'rue qui prolonge la route de Pignan, principale pénétrante du village depuis la RM5 qui accueillera la future ligne n°B4 de bustram desservant les communes de la plaine ouest. Il est également desservi par deux lignes de transport en commun situées route de Pignan et chemin de l'Amour.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site du Clos des Pins visera à affirmer la Grand'rue comme entrée de village patrimoniale et apaisée. Le projet devra permettre l'intégration de l'urbanisation future dans la continuité du tissu existant tout en préservant les caractéristiques paysagères et environnementales du site. En partie nord, la création d'une nouvelle façade urbaine de « faubourgs contemporains », en retrait de la voie, permettra de préserver l'alignement de platanes et de mettre en scène la terrasse paysagère vers le Coulazou tout en préservant les vues lointaines. En partie sud, l'esprit de l'enclos-parc sera conservé par la préservation des principaux boisements et des murs de pierres sèches.

Le projet visera à offrir une mixité de formes urbaines (ex : habitat individuel, groupé, et collectif) structurée autour d'espaces verts et d'axes de mobilités actives. Sa programmation qui comprendra une diversité de logements libres et sociaux, permettra de répondre aux objectifs de mixité sociale ainsi qu'aux nouveaux parcours résidentiels.

L'urbanisation du site sera conçue dans l'esprit de deux ilots apaisés, de part et d'autre de la Grand'rue dans lesquels la place de la voiture sera limitée au profit des déplacements doux et des espaces végétalisés.

Sur le plan environnemental, le projet préservera la remarquable pinède située en bordure de la Grand'rue de même que toute la lisière boisée marquant la limite nord et est du site. Les continuités écologiques vers la vallée du Coulazou seront ainsi préservées.

2- Le site du Pignarel est positionné au sud-ouest de la commune :
- à proximité du centre du village qui accueille des commerces et services de proximité ;
- entre le quartier pavillonnaire de la Bornière et le Parc du Château.
- au contact d'équipements publics structurants : Groupe scolaire Lucie Aubrac, Collège Marie Curie, Halle des Sports et Plateau Sportif.

Il est délimité par :
- l'avenue du Passet au nord-ouest ;
- au nord-est par la rue André Solive et un tissu urbain intégrant des pavillons, les services techniques ainsi qu'une caserne de pompier ;
- l'ancienne route de Cournonterral au sud-ouest ;
- la RM5 au sud-est.

Le site présente une pente moyenne ouest/est égale à 4% et un dénivelé négatif de 7m. Le ruisseau du « Pignarel » qui traverse le site en constitue le point bas.

Il est desservi par :
- plusieurs voiries : Avenue du Passet, Rue André Solive, Ancienne route de Cournonterral (qui intègre des trottoirs) et la RM5 ;
- la Véloligne n°8 ;
- les axes de mobilités douces du quartier de la Bornière.

Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement de la ZAC « Multi-sites Costes et Pignarel » vise à créer deux nouveaux quartiers en prolongement de deux quartiers existants : « Saint-Estève » et « Bornière ». La composition urbaine visera à bien insérer l'ensemble des aménagements dans leur contexte urbain et paysager.

Sur le site des Costes, il s'agira de constituer une urbanisation en lien avec le paysage environnant de la plaine agricole et les formes urbaines au contact du site. La situation d'interface du secteur implique de constituer une limite paysagère franche.

Sur le site du Pignarel, l'aménagement du site visera à :
- bien insérer l'ensemble des constructions dans un site marqué par des enjeux paysagers liés à la visibilité du site en entrée de village.
- préserver les cônes de vue sur le parc du château depuis la RM5.

La programmation, à l'échelle de l'OAP, visera à répondre aux besoins en logements, produire des services et commerces nécessaires à la vie des quartiers, créer des espaces publics et des équipements attractifs. L'offre d'habitat devra être diversifiée, comprenant des logements libres, sociaux et abordables, afin de répondre aux objectifs de mixité sociale et participer à assurer des parcours résidentiels continus.

Sur le plan environnemental, l'aménagement des sites veillera à :
- préserver des éléments supports de continuités écologiques et renforcer la coulée verte du Pignarel ;
- proposer des formes urbaines permettant de libérer des espaces perméables favorisant des ilots de fraicheur et l'infiltration des pluies courantes ;
- intégrer les enjeux liés aux aléas hydrauliques et/ou feux de forêt, notamment s'agissant de « l'atlas des zones inondables » de l'Etat, complémentaire au PPRI de Pignan (daté de 2009) ;
- prendre en compte des nuisances sonores liées à la proximité des infrastructures de déplacement.

Enfin, chaque site devra se connecter aux équipements publics et au cœur du village via les maillages piétons et cycles.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Il s'agira de réaliser un nouveau quartier à dominante d'habitat s'appuyant à la fois sur le contexte urbain dans le prolongement de la centralité existante et sur les enjeux paysagers et environnementauxdu site. Le projet global se décomposera en deux parties distinctes :

- une partie nord «en balcon» sur la vallée du Coulazou ;
- une partie sud «en enclos» insérée dans le tissu urbain existant.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Elle est traduite par les orientations suivantes :

- la création d'une façade urbaine structurante de faubourgs en bordure nord de la Grand'rue, avec un traitement qualitatif de l'interface entre espaces bâtis et espaces naturels des franges nord et est du projet ; cette frange inconstructible qui intègre un cheminement piétonnier assure une transition douce entre le nouveau quartier qui marquera une nouvelle limite de l'urbanisation et la vallée du Coulazou située en contrebas ;
- une organisation générale du bâti veillant à favoriser l'étagement des constructions de manière à préserver les vues sur la vallée du Coulazou et à intégrer le projet dans son environnement existant : les bâtiments les plus hauts (R+2) se concentreront en cœur d'ilot et sur la Grand'rue, afin de dégager les franges par des hauteurs plus basses (R+1) ;
- la réhabilitation de l'ensemble patrimonial « maison de maître et parc » situé en bordure de la Grand'rue ainsi que la préservation du mur d'enceinte édifié en bordure du chemin de l'Amour et de la rue du Clos des Pins.

Dans une logique de valorisation mutuelle entre le projet et son environnement naturel proche, les orientations suivantes doivent être prises en compte :

- le traitement qualitatif des façades et des toitures, aussi bien dans le choix des matériaux et des teintes que dans la conception volumétrique, les bâtiments devant s'intégrer dans un environnement patrimonial et naturel et dialoguer avec lui ;
- le maintien d'une porosité paysagère sur la frange nord du projet (ouvertures visuelles vers les reliefs ceinturant la vallée du Coulazou) ;
- l'aménagement d'espaces verts dans les parties basses et inondables du site (Tuilerie Basse) ;
- la minéralisation limitée des sols afin que le végétal prime sur les perceptions paysagères.

Mixité fonctionnelle et sociale

Le projet comprendra majoritairement des logements et aussi des activités de bureaux, de restauration et/ou de services prévues au sein des bâtiments réhabilités (maison de maître et sa remise). En partie basse inondable (Tuilerie Basse), l'espace est partagé, à vocation d'activités sportives et de loisirs.

À l'échelle du périmètre de l'OAP, au moins 33 % des logements réalisés sont des logements locatifs sociaux et il est recherché une part minimale de 5% de logements en accession abordable ou BRS.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Les enjeux hydrauliques par ruissellement urbain seront pris en compte par l'aménagement d'espaces de rétention paysagés sur les deux parties du site. L'élaboration du plan de composition de l'aménagement du site permettra de préserver les constructions des aléas d'inondation par ruissellement urbain.

Le site est trés marginalement concerné par l'« Atlas des Zones Inondables » de l'État, complémentaire au PPRI de la commune (daté de 2002). L'emprise de l'AZI est intégrée dans le schéma de l'OAP, en tant que porosité paysagère.

La continuité écologique associée à la ripisylve du Coulazou sera préservée et renforcée en limite nord et est du projet (Tuilerie Basse) ; la lisière boisée entre la tuilerie haute et basse sera mise en valeur ; elle se prolongera au sud, dans la partie plus urbaine du site, avec le maintien des boisements existants (pins et platanes) situés en bordure de la Grand'rue.

Orientations d'aménagement et de programmation

Afin de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuge pour la faune en transit, de développer des îlots de fraicheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 35 % de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Le site sera desservi par le futur arrêt de la ligne de bustram, sur la RM5, à moins de 400m. Il est de plus desservi par deux lignes de bus dont l'arrêt le plus proche se situe à moins de 300 m à l'est, sur la route de Pignan. En complément, le traitement de la Grand'rue, qui intègrera des mobilités « tous modes », permettra au projet de se connecter aux axes publics destinés aux mobilités douces.

En matière de mobilités douces, seront intégrées au projet :
- l'affirmation de la Grand'rue comme axe structurant de desserte du projet et de mobilités douces ;une contre-allée piétonne publique y sera aménagée ;
- en partie sud, la création d'un îlot apaisé, limitant la circulation automobile à l'accès aux parkings mutualisés depuis le chemin de l'Amour ;
- un maillage de venelles piétonnes internes au projet assurera les continuités entre les parties nord et sud du projet ainsi que vers les quartiers voisins (avec des connexions sur les axes existants) ; à terme, des connexions seront également possibles vers les sentiers de la vallée du Coulazou.

Les besoins en stationnement sont appréhendés au regard de la desserte du quartier en transports en commun. Afin de diminuer la présence physique des voitures dans le futur quartier et de favoriser la qualité d'aménagement des espaces communs, il conviendra de :
- sur les voiries internes et dans les espaces communs des résidences, à dissimuler au maximum le stationnement automobile, notamment par la prégnance de la végétation ;
- pour l'habitat individuel et collectif, à rechercher des formes de mutualisation du stationnement, notamment sous forme de petites unités à proximité immédiate des logements, permettant de limiter le nombre d'accès sur voirie et ce faisant, de renforcer la sécurisation des espaces communs.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

La Grand'rue existante sera l'axe de desserte structurant du projet. La partie nord du projet développera une voie de desserte interne, desservant des parkings mutualisés. En partie sud, seuls les parkings mutualisés, localisés le long du Chemin de l'Amour, seront accessibles aux véhicules. L'objectif est d'apaiser majoritairement les cœurs d'ilots.

Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales, adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

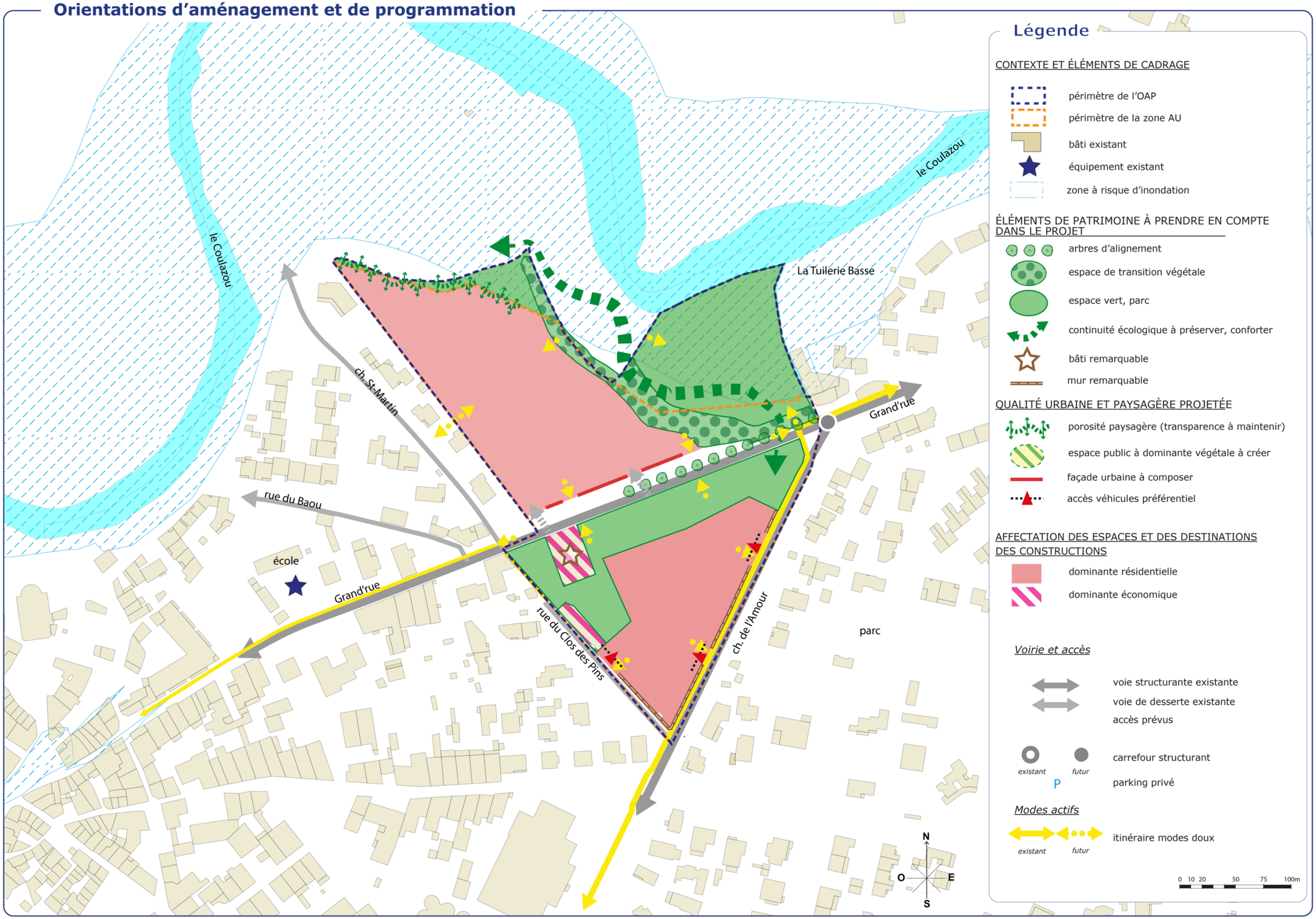
Programmation et phasage opérationnel

Le projet développé sur le site « Clos des Pins » intègrera dans sa programmation des surfaces de plancher destinées aux bureaux, à la restauration, à des services de proximité ainsi qu'aux logements.

La densité cible en logements est égale à 40 logements/hectare, soit la création d'environ **150 logements**.

L'aménagement du site s'échelonnera sur environs 8 années et débutera à l'horizon 2026.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- périmètre de la zone AU
- bâti existant
- équipement existant
- zone à risque d'inondation

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

- arbres d'alignement
- espace de transition végétale
- espace vert, parc
- continuité écologique à préserver, conforter
- bâti remarquable
- mur remarquable

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

- porosité paysagère (transparence à maintenir)
- espace public à dominante végétale à créer
- façade urbaine à composer
- accès véhicules préférentiel

AFFECTATION DES ESPACES ET DES DESTINATIONS DES CONSTRUCTIONS

- dominante résidentielle
- dominante économique

Voirie et accès

- voie structurante existante
- voie de desserte existante
- accès prévus
- carrefour structurant (existant / futur)
- P parking privé

Modes actifs

- itinéraire modes doux (existant / futur)

0 10 20 50 75 100m

OAP NOUVEAU LYCÉE
COURNONTERRAL

I Caractérisation du site



Le site objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Nouveau Lycée » se localise à l'ouest de la métropole, sur la commune de Cournonterral. Son périmètre s'étend sur une surface de **13,5 hectares**.

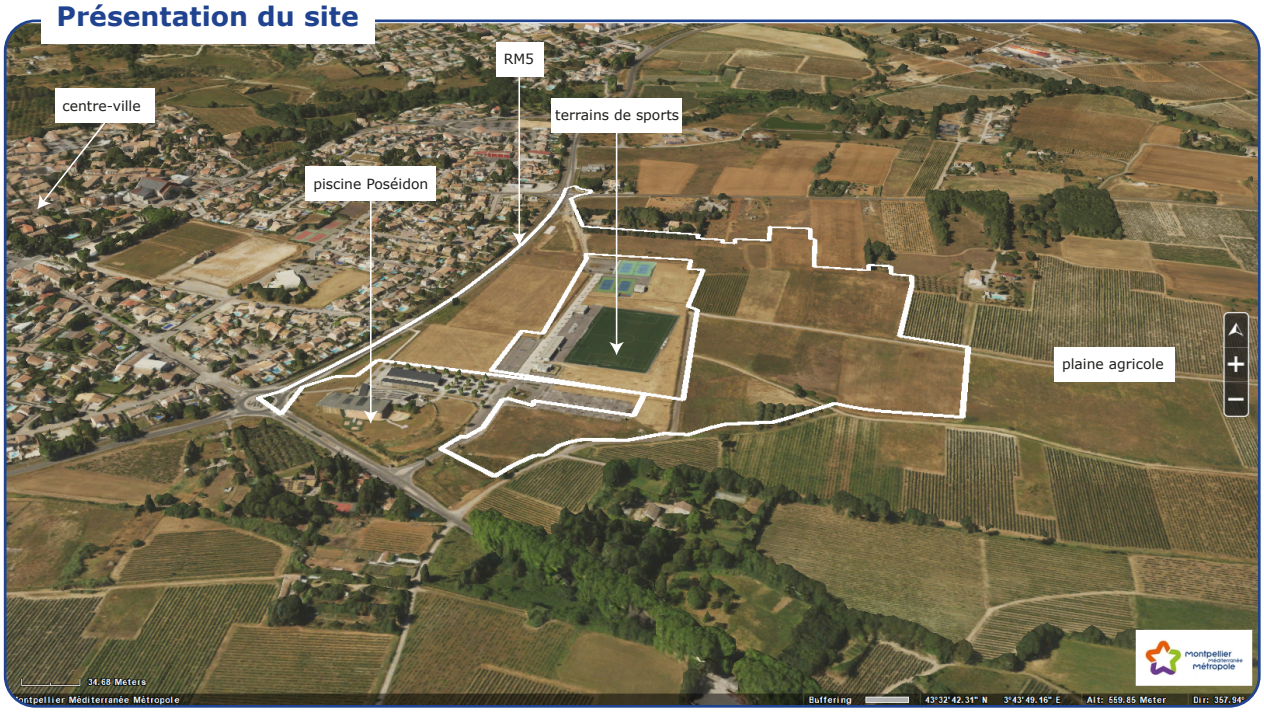
Le site s'inscrit au sein d'une polarité d'équipements ludiques et sportifs en cours de développement, à l'est du bourg de Cournonterral, en bordure de la RM5. Le site de l'OAP accueille déjà plusieurs terrains de sports, en plus de la piscine métropolitaine Poséidon.

Le site est délimité :
- à l'ouest, par la route métropolitaine RM5 qui ceinture un ensemble de quartiers résidentiels situés à l'est du centre-bourg ;
- à l'est et au nord, par la plaine agricole cultivée (vignes principalement) ;
- au sud, par la piscine métropolitaine Poséidon et la route métropo- litaine RM114.

Le site s'ouvre sur la plaine agricole, limitée au sud par le massif de la Gardiole constituant un élément topographique et paysager structurant. Il possède une topographie plane (1% de pente en moyenne).

Positionné en lisière de la plaine agricole, le site profite d'une situation stratégique, en entrée de ville et directement accessible depuis la RM5 qui accueillera la future ligne n°B4 de bustram desservant les communes de la plaine ouest. Un arrêt est prévu au droit du site.

Présentation du site



II Objectifs d'aménagement visés

Le perimetre de l'OAP comprend a la fois la construction d'un nouveau lycée et de ses accès multimodaux (voies de desserte, aire de transports scolaires, etc), et la construction d'un nouveau gymnase.

Leur implantation est prévue à proximité d'équipements existants dans le but de constituer un pôle d'équipements publics structurant à l'échelle de la plaine ouest, d'optimiser leur attractivité, leur qualité et leur fonctionnalité. L'objectif est de permettre une synergie et une parfaite connexion entre les futurs équipements (lycée et gymnase) et ceux déjà existants (complexe sportif et piscine métropolitaine).

Implanté sur la plaine, le projet doit répondre à un enjeu fort de traitement de l'interface entre les espaces agricoles et les équipements. L'objectif est de créer une transition douce, affirmant la volonté de définir une limite urbaine végétalisée et paysagée.

L'urbanisation du site proposera une accessibilité « tous modes », notamment pour les modes doux, transports en communs et scolaires. Pour cela les aménagements routiers, piétonniers et cyclables développés sur le site devront se connecter au infrastructures publiques de mobilités existantes ou en projets (future ligne de Bustram, station de Bustram, piste cyclable) sur l'emprise de la RM5.

Sur le plan écologique, l'objectif est de minimiser les impacts du projet sur le milieu naturel, en maintenant et créant des espaces de transition végétale, de mobilité pour la biodiversité locale sur les interfaces du site avec les espaces agricoles.

L'aménagement du site devra également prendre en compte des nuisances sonores liées à la proximité des infrastructures de déplacement.

III Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Le projet s'insérera dans le prolongement des équipements existants (complexe sportif Georges Frêche et piscine métropolitaine Poséidon) à l'est de la RM5. La création d'un pôle d'équipements publics ludiques, sportifs et scolaires à l'est du bourg doit permettre la mutualisation des voies d'accès ainsi que des aires de stationnement des véhicules.

- **Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère**

Le parti d'aménagement privilégie la dimension paysagère du projet qui est traduite par les actions suivantes :

- la protection et la mise en valeur des cônes de vues depuis et vers la plaine agricole, grâce à des espaces de transition végétale dans lesquels pourront être réalisés des bassins de rétention, entre le tissu bâti et les équipements sportifs existants (à l'ouest et au nord), et entre les équipements et la plaine (à l'est) ;
- la prise en compte dans la composition architecturale des bâtiments de la problématique d'insertion paysagère dans le milieu ouvert de la plaine de Fabrègues, induisant un risque d'impact visuel fort. Ainsi, le projet prendra la forme d'une figure bâtie dense insérée dans son parc boisé et d'une prairie humide destinée à la gestion hydraulique. Cette dernière constitue un aménagement paysager et un espace d'intérêt écologique ;
- le traitement qualitatif du plan de composition relatif à l'aménagement du site sera conçu dans une logique de valorisation mutuelle avec l'environnement agro-naturel proche, il conviendra de prendre en compte les principes suivants :
  - la perméabilisation des espaces hors emprises bâties et de mobilités ;
  - l'aménagement d'un espace paysager au sud-est traité en prairie ouverte sur les espaces agricoles ;
  - le traitement qualitatif et paysager de la frange urbaine avec la mise en place d'une haie composée d'arbres de haute tige et d'arbustes.

- **Qualité environnementale, préservation des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques**

Les enjeux hydrauliques par ruissellement urbain seront pris en compte par l'aménagement d'un espace hydraulique et paysager à l'est du site. L'élaboration du plan de composition de l'aménagement du site et la rehausse des premiers planchers des constructions devront permettre de préserver les constructions des aléas d'inondation par ruissellement urbain.

Afin de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuge pour la faune en transit, de développer des îlots de fraicheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 50 % de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables.

L'aménagement du site intégrera la création d'une interface végétale entre la plaine agricole et l'urbanisation nouvelle, dans le but de créer un espace de fonctionnalité et de continuités écologiques et de respecter un recul de réciprocité entre les futures constructions et les terres agricoles. La haie composée d'arbres de haute tige et d'arbustes qui sera implantée sur l'interface permettra de proposer des habitats pour la faune, de diversifier la flore et des continuités écologiques avec le réservoir de biodiversité constitué par la plaine agro-naturelle.

Seront également conservés, le chêne blanc et l'olivette au Sud du projet, formant un ensemble qualitatif et favorable aux habitats de l'avifaune et de l'outarde canepetière en particulier, ainsi que les emprises propices au développement de l'anémone couronnée (espèce protégée).

- **Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités actives / Besoins en stationnement**

Le pôle d'équipements sera connecté au futur arrêt de la ligne de Bustram et à la Véloligne implantées sur la RM5 et aux cheminements piétonniers permettant de rejoindre le cœur de ville. Des traversées piétonnes et cycles sécurisées seront aménagées sur la RM5.

Le projet d'aménagement global prévoit de structurer le site par le développement de voies de liaisons douces entre les nouveaux équipements (lycée et gymnase) et les équipements existants mais aussi vers le cœur de ville qui intègre des équipements publics, des services de proximité et des commerces. En ce sens, le plan de composition du site intègre un mail piéton qui desservira le parvis du Lycée, les aires de stationnement, l'aire destinée aux transports scolaires des lycéens et les traversées piétonnes et cycles sécurisées aménagées sur la RM5.

Des espaces dédiés au stationnement des vélos seront prévus à proximité immédiate des futurs équipements (lycée et gymnase). Le stationnement des voitures concernant :

- le lycée sera géré à l'intérieur de son emprise ;
- le gymnase s'effectuera sur l'aire de stationnement publique au droit de celui-ci qui sera agrandie et foisonnera avec les besoins liés au complexe sportif existant.

- **Desserte des terrains par les voies et les réseaux**

Les futures constructions seront desservies via l'accès existant sur la RM114 et via la création d'un accès sur la RM5. L'aire destinée aux transports scolaires se connectera directement à la RM5 via un accès qui lui sera destiné.

Les futures constructions seront connectées l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales, adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

- **Programmation**

Le projet prévoit la construction d'un lycée composé d'un ensemble de bâtiments assurant la pérennité d'un tel équipement. Il s'agit :

- d'un internat,
- d'un espace de restauration,
- de logements de fonction,
- de places de stationnement pour le personnel ainsi que pour les logements de fonction,
- d'équipements sportifs de plein air.

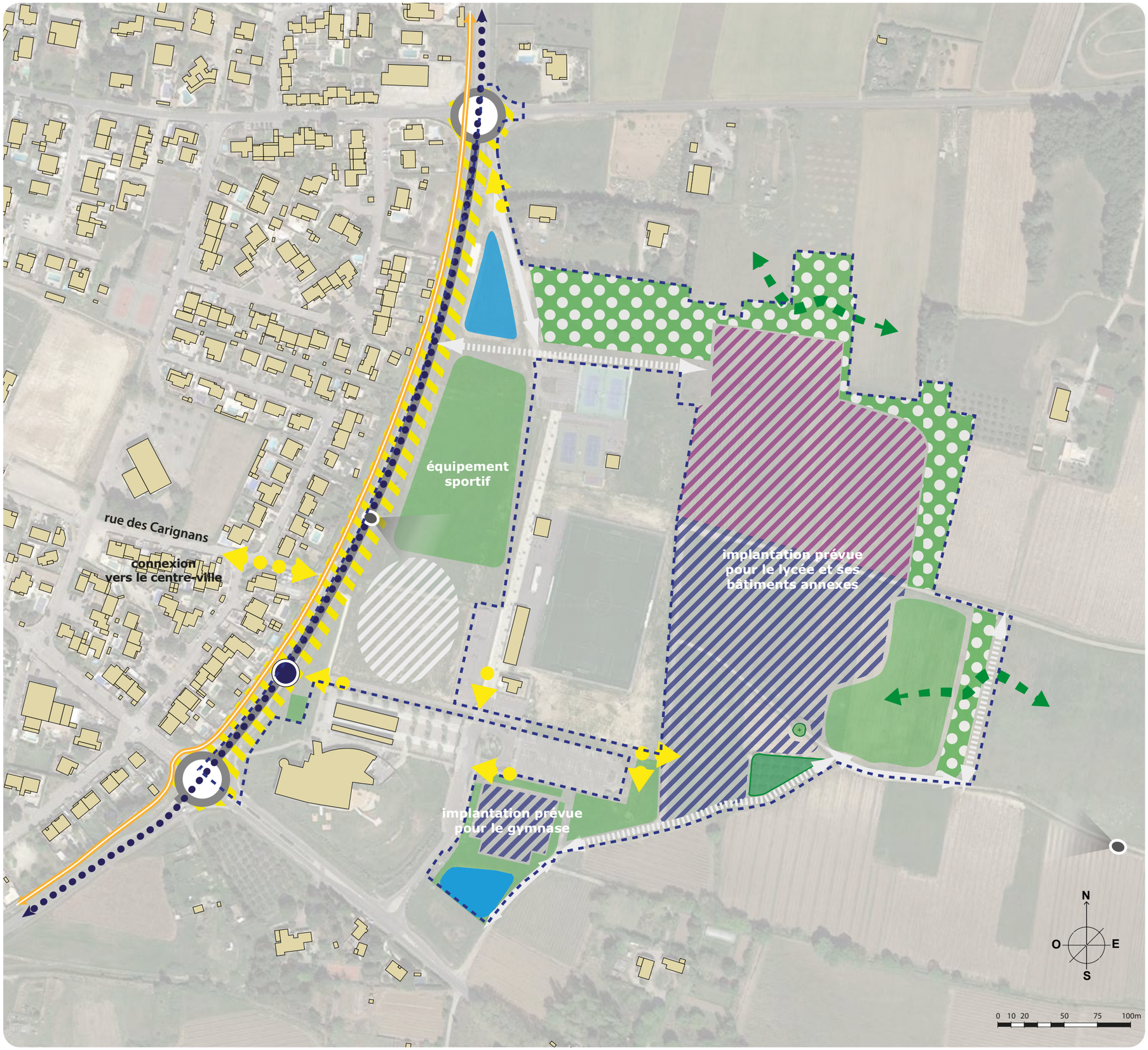
Le projet prévoit également la construction d'un gymnase.

- **Phasage**

L'aménagement du site débutera en 2024 pour un achèvement des constructions prévu à l'horizon 2025.

Schéma de l'OAP (page suivante)

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant

QUALITÉ PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE

- arbre à préserver
- espace de transition végétale à créer
- patrimoine végétal à protéger
- accompagnement paysager à dominante végétale (intégrant la possibilité d'ouvrages hydrauliques)
- continuité écologique
- cône de vues

PRÉVENTION DES RISQUES

- bassins de rétention existants

AFFECTATION DES ESPACES ET DES DESTINATIONS DES CONSTRUCTIONS

- dominante d'équipement public - principe de constructibilité jusqu'à +13m par rapport au TN
- dominante d'équipement public - principe de constructibilité jusqu'à +15m par rapport au TN

DESSERTES PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN ET MOBILITÉS

- Requalification de la RM5 en bouvelard urbain - section apaisée et sécurisée pour les futurs usagers du pôle d'équipements publics
- Zone de dépose/repose des transports scolaires

Voirie

- existante — voie structurante
- existante / future — voie de desserte
- existant / futur — carrefour structurant

Modes actifs

- existant / futur — itinéraire piétonnier
- existant — itinéraire cyclable (véloligne)

Transports en commun

- futur — ligne de bustram et station

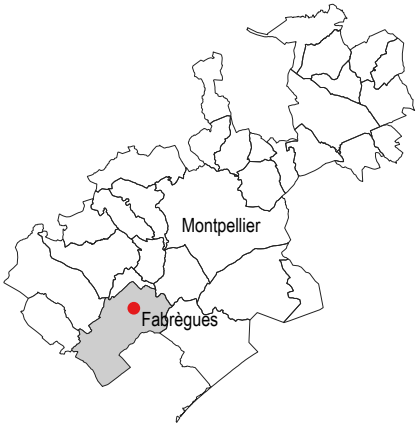
OAP

L'AIGARELLE
FABRÈGUES

Montpellier Méditerranée Métropole

Caractérisation du site

Le site concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) «**l'Aigarelle**» se situe à l'ouest de la métropole, sur la commune de Fabrègues. Son périmètre s'étend sur une surface de **3,1 hectares**.



Ce site se localise au sud de la commune de Fabrègues en continuité du centre historique, à moins de 500 m du cœur de ville, au contact d'une polarité commerciale existante et d'une opération d'aménagement en cours d'achèvement, proche de la RM613 (avenue Georges Clémenceau).

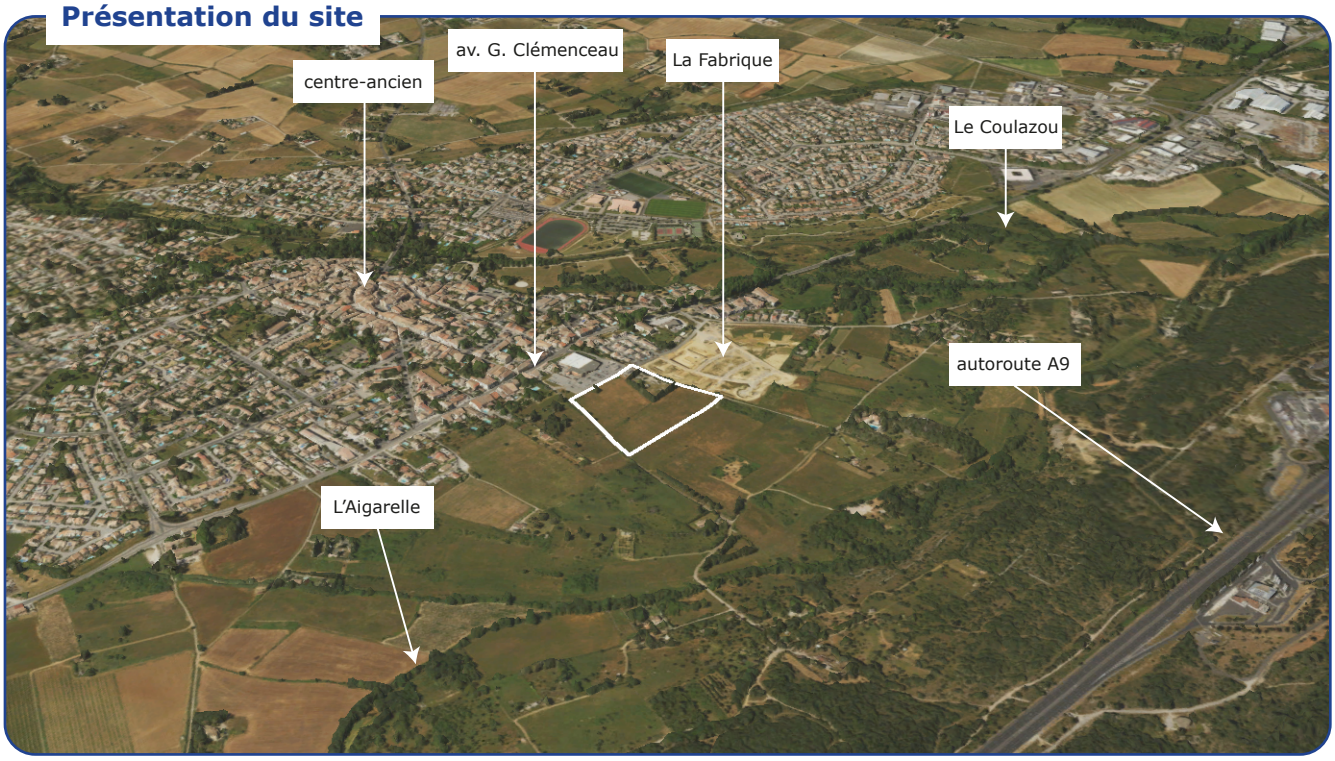
Il est délimité par :
- le centre commercial au nord-ouest,
- le chemin de la Chicane au nord-est et à l'arrière le quartier de la Fabrique,
- le chemin des Oulivèdes au sud-ouest.

La limite sud-est du site s'ouvre sur une plaine agricole qui aboutit sur le ruisseau de l'Aigarelle, qui assure la transition paysagère avec le massif de la Gardiole constituant un élément topographique et paysager structurant.

Le site est implanté en point haut du bassin versant du ruisseau de l'Aigarelle. Il possède une topographie en pente douce (nord-est / sud-ouest) moyenne de 3%.

Il est desservi par la rue Georges Sand, les chemins de la Chicane et des Oulivèdes, une ligne de bus suburbaine et trois lignes de bus interurbaines.

Présentation du site



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site de l'Aigarelle est la deuxième phase du projet urbain développé au sud de la commune, qui souhaite affirmer une centralité urbaine élargie au-delà du cœur historique, permettant une transition urbaine qualitative avec la plaine agricole avec une attention portée sur la qualité paysagère des interfaces.

Le projet de l'Aigarelle vise à promouvoir une mixité de formes urbaines (habitat individuel, groupé et collectif) structurée autour d'espaces végétalisés et d'axes de mobilités douces. Sa programmation qui comprend une diversité de logements libres, sociaux, abordables permettra de répondre aux objectifs de mixité sociale ainsi qu'aux nouveaux parcours résidentiels.

Dans cette optique, l'urbanisation de l'Aigarelle doit intégrer des connexions tous modes avec le cœur de ville et le quartier de la fabrique, en s'appuyant sur le traitement des chemins de la Chicane et des Oulivèdes, de la rue George Sand ainsi que sur l'aménagement de perméabilités pour les modes doux sur l'avenue Georges Clémenceau.

Sur le plan environnemental, l'aménagement du site veillera à préserver la richesse en termes de biodiversité, à développer les continuités écologiques existantes et/ou à restaurer et à proposer des ilots de fraicheur.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Il s'agit de réaliser un nouveau quartier à dominante d'habitat, dans le prolongement de l'opération de la Fabrique, s'appuyant à la fois sur le contexte urbain et sur les enjeux paysagers et environnementaux du site.

- **Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère**

Le parti d'aménagement privilégie la dimension paysagère du projet qui est traduite par les actions suivantes :

- une organisation générale du bâti veillant à favoriser l'étagement des constructions de manière à préserver les vues sur la plaine et le massif de la Gardiole : les bâtiments les plus hauts (R+2) seront implantés en accroche de la plaine agricole et ceux les plus bas (R+1) seront construits à l'approche de la polarité commerciale qui constitue le point haut du site. De plus, l'ensemble des édicules et dispositifs techniques seront intégrés et dissimulés, notamment en toiture ;
- l'implantation des immeubles d'habitat collectif en discontinuité, en recul des emprises privatives et autour d'espaces végétalisés. Les stationnements automobiles seront majoritairement intégrés dans la volumétrie du bâti ;
- le traitement qualitatif de l'interface entre espaces bâtis et agricoles conçu dans une logique de valorisation mutuelle avec l'environnement agro-naturel proche ; il conviendra de prendre en compte les principes suivants :
  - le traitement qualitatif des façades et des toitures, aussi bien dans le choix des matériaux et des teintes que dans la conception volumétrique, les bâtiments devant s'intégrer dans un environnement naturel et dialoguer avec lui ;
  - l'aménagement d'un espace paysager au sud-ouest traité en esplanade ouverte sur les espaces agricoles ;
- l'aménagement d'espaces communs et d'axes doux permettant de maintenir un contact visuel étroit avec le grand paysage formé par le massif de la Gardiole ;
- le traitement qualitatif et paysager de la frange urbaine inconstructible avec la mise en place d'une haie composée d'arbres de haute tige et d'arbustes.

- **Mixité fonctionnelle et sociale**

À l'échelle du périmètre de l'OAP, au moins 35 % des logements réalisés et au moins 25 % de la surface de plancher affectée aux logements seront des logements locatifs sociaux. Il est également

recherché une part minimale de 20 % de logements en accession abordable.

- **Préservation des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques**

Les enjeux hydrauliques par ruissellement urbain sont pris en compte par l'aménagement d'un espace hydraulique et paysager au sud-est du site. Celui-ci permettra une approche mutualisée de la gestion des eaux de ruissellement collectées au sein du périmètre de l'OAP. L'élaboration du plan de composition de l'aménagement du site devra permettre de préserver les constructions des aléas d'inondation par ruissellement urbain.

La création d'une trame végétale multi-strates (arbres, arbustes, herbacées) en accompagnement des espaces destinés aux mobilités au sein du quartier et en périphérie de celui-ci, ainsi que le maintien des murets en pierres sèches le long du chemin des Oulivèdes, assureront la continuité écologique et paysagère avec les espaces agro-naturels. Enfin, les espaces dédiés au fonctionnement hydraulique du secteur constitueront des vecteurs secondaires de continuités écologiques avec le ruisseau de l'Aigarelle.

Afin de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuge pour la faune en transit, de développer des îlots de fraicheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 35 % de la superficie du périmètre de l'OAP de la zone AU sera traitée en espaces perméables. Ce principe se double de la conception d'une armature végétale dense et continue, favorisant la plantation d'arbres de haute tige, mais également d'une strate herbacée et arbustive.

- **Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement**

Le site est desservi par une ligne de bus suburbaine dont l'arrêt le plus proche se situe à 450 m dans le cœur de ville et par trois lignes de bus interurbaines dont les arrêts sont implantés sur l'avenue Georges Clémenceau. Les axes de mobilités douces du quartier se connecteront sur les chemins de la Chicane et des Oulivèdes ainsi que sur la rue George Sand.

Afin de diminuer la présence physique des voitures dans le futur quartier et de favoriser la qualité d'aménagement des espaces communs, il conviendra de veiller :
- sur les voiries internes du quartier, à accompagner le stationnement automobile par la plantation d'arbres de haute tige ;
- pour l'habitat collectif, à intégrer le stationnement au maximum dans le cadre bâti ;
- pour l'habitat individuel, à rechercher des formes de mutualisation du stationnement, notamment sous forme de petites unités à proximité immédiate des logements, permettant de limiter le nombre d'accès sur les voies internes du quartier.

- **Desserte des terrains par les voies et les réseaux**

Les voies internes du quartier se connecteront sur la rue Georges Sand et sur les chemins de la Chicane et des Oulivèdes. L'accessibilité des futurs lots et macro-lots s'effectuera uniquement via les voies internes du quartier.

Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales, adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Le projet de l'Aigarelle doit permettre d'atteindre une densité cible de 60 logements/hectare, soit la création d'environ **180 logements**.
L'aménagement du site débutera à l'horizon 2024-2025 et s'échelonnera sur environ 8 ans.

Schéma de l'OAP (page suivante)

Orientations d'aménagement et de programmation (schéma)



OAP COLLINE DE LA VALSIERE
GRABELS

Caractéristiques du site



L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Colline de La Valsière » est localisée au nord de la métropole de Montpellier, sur la commune de Grabels.

Le site objet de l'OAP se localise sur la colline boisée située au nord-ouest de La Valsière, dans laquelle ont été bâties une quarantaine de maisons, sous forme très peu dense. Son périmètre s'étend sur une surface de 12,4 ha.

Le secteur est délimité :
- au nord, par les boisements de la colline de la Tour Piquet, au sommet de laquelle sont implantés les terrains de tennis du CHU ;
- au sud, par des espaces résidentiels à dominante de logements individuels en R+1;
- à l'est, par l'ancienne route de Ganges et la route de Ganges (2x2 voies) ;
- à l'ouest, par le « vallon d'Aurel », espace naturel et paysager et au bas duquel ont été bâtis des logements collectifs en R+2+attique.

Le site est marqué par sa topographie par une pente moyenne de 8% environ sur un axe nord-sud dégageant des vues vers la mer, ainsi que par la forte présence des boisements, en particulier de pins et de chênes.

La colline de La Valsière est desservie :
- dans sa partie Ouest : par l'impasse de La Valsière qui rejoint la rue de La Valsière en passant par le lotissement des terrasses de La Valsière ;
- dans sa partie Est par l'ancienne route de Ganges et par la Rue de La Valsière.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement de la « colline de La Valsière » permettra un renouvellement urbain respectant et préservant les qualités paysagères du site, liées à la présence des arbres de haute tige et à la topographie. Il visera à répondre aux besoins d'accueil de population, tout en promouvant des formes bâties intégrées dans les boisements et le relief.

L'aménagement du site recherchera des connexions et continuités en modes actifs, notamment en lien avec les futures voies cyclables qui longeront le site, et prendra en compte des nuisances sonores liées à la proximité des infrastructures de déplacement.

Sur le plan environnemental, le site étant en tête de bassin versant, l'aménagement futur veillera à limiter l'imperméabilisation des sols pour infiltrer les pluies courantes. L'aménagement veillera également à préserver les masses boisées existantes, afin de conserver les continuités écologiques existantes et les ilots de fraicheur.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Les hauteurs maximales autorisées seront adaptées à la capacité d'intégration paysagère des constructions dans le site, avec des bâtiments plus hauts (R+2) sous la canopée en partie centrale et en bordure Sud-Ouest, et des bâtiments limités à R+1 en périphérie, sur les parties les plus visibles.

La volumétrie et la modénature des constructions veilleront à une bonne intégration paysagère, avec des bâtiments compacts, de faible emprise au sol et limitant les modelés de terrain, tant pour les constructions que pour les accès. L'habitat intermédiaire ou collectif en R+2 sera conçu comme de petites unités intégrées à la pente et à la végétation et limitées en linéaire de façades.

Les bâtiments viendront s'implanter en reculs vis-à-vis des bordures extérieures du site : recul vis-à-vis de la zone de danger du PPRif au nord ; transition végétale vis-à-vis du vallon d'Aurel à l'ouest ; large recul végétalisé vis-à-vis de l'ancienne route de Ganges de manière à limiter les nuisances de la RD986 sur les futures habitations.

Mixité urbaine et sociale

Le site est destiné à accueillir de l'habitat. L'offre de logement pourra être diversifiée, allant des maisons individuelles aux petits collectifs ou aux logements intermédiaires.

À l'échelle du périmètre de l'OAP, il sera recherché la production de logements locatifs sociaux et en accession abordable.

Prévention des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

L'aménagement du site conservera des espaces perméables, afin de favoriser l'infiltration des eaux de pluie et limiter le risque lié au ruissellement pluvial en aval, et les futures constructions viendront s'implanter en dehors des masses boisées identifiées.

Cette faible imperméabilisation du sol, ainsi que la préservation d'une large part du couvert végétal existant, répondent à des enjeux de qualité paysagère et environnementale. Cela permettra de limiter les îlots de chaleur, tout en étant favorable à la biodiversité, et de maintenir des continuités écologiques avec la colline boisée.

Afin de préserver les constructions des risques de feux de forêts, les nouvelles constructions seront interdites dans une bande avec la limite avec la zone naturelle telle que définie par le Plan de Prévention des Risques d'Incendies de Forêts (PPRIF). De plus, l'aléa feu de forêt sera pris en compte par l'implantation d'hydrants et de cheminements conformes aux prescriptions des services d'incendie et de secours.

Orientations d'aménagement et de programmation (suite)

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

L'aménagement du site devra intégrer des aménagements pour les mobilités actives (piétons et cycles) en vue de permettre des continuités entre l'est et l'ouest de la colline, ainsi que des accès directs vers les chemins piétons et cycles existants ou à créer en bordure. Ces liaisons devront permettre d'accéder aux lieux d'attractivité (centralité, commerces, équipements). Ceci permettra notamment de rejoindre :

- l'arrêt de bus situé dans le centre du quartier de La Valsière ;
- les voies cyclables qui seront créées à proximité du site : la Véloligne 10a le long de l'ancienne route de Ganges et la piste cyclable de jonction entre la Véloligne 10a et la Véloligne 9, qui empruntera la rue de La Valsière.

Le stationnement des voitures pour les logements collectifs sera conçu de manière majoritaire dans l'œuvre du bâti ou en sous-sol. Pour tous les logements, les stationnements extérieurs devront être perméables.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Le site sera desservi dans sa partie centrale par un accès depuis l'impasse de La Valsière au niveau du lotissement des terrasses de La Valsière ; et dans sa partie Est, par deux accès à aménager sur l'ancienne route de Ganges.

La desserte du site veillera à limiter la création de voies internes nouvelles, impactantes pour le paysage, en privilégiant l'utilisation des tracés des chemins privatifs existants. Les constructions, les voies à aménager et les accès privatifs à créer devront limiter au maximum les modelés de terrain, afin de préserver le paysage de la colline.

Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et des pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

La surface de plancher maximale supplémentaire est estimée à 12000 m^2 environ, ce qui pourrait correspondre à la création de 120 logements supplémentaires environ, selon la typologie des logements créés.

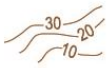
L'aménagement du site pourra débuter sous forme d'opérations d'aménagement d'ensemble et au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone, à partir de 2025.

Légende graphique

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

périmètre de l'OAP

bâti existant



courbes de niveaux principales

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

boisements existants à préserver

continuités écologiques à préserver / conforter

principes de cones de vues

COMPOSITION ET PROGRAMMATION

espaces de transition végétale à constituer

bande 50 m inconstructible autour de la zone de danger feux de forêt (PPRif)

vocation dominante résidentielle



hauteur bâtie maximum

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

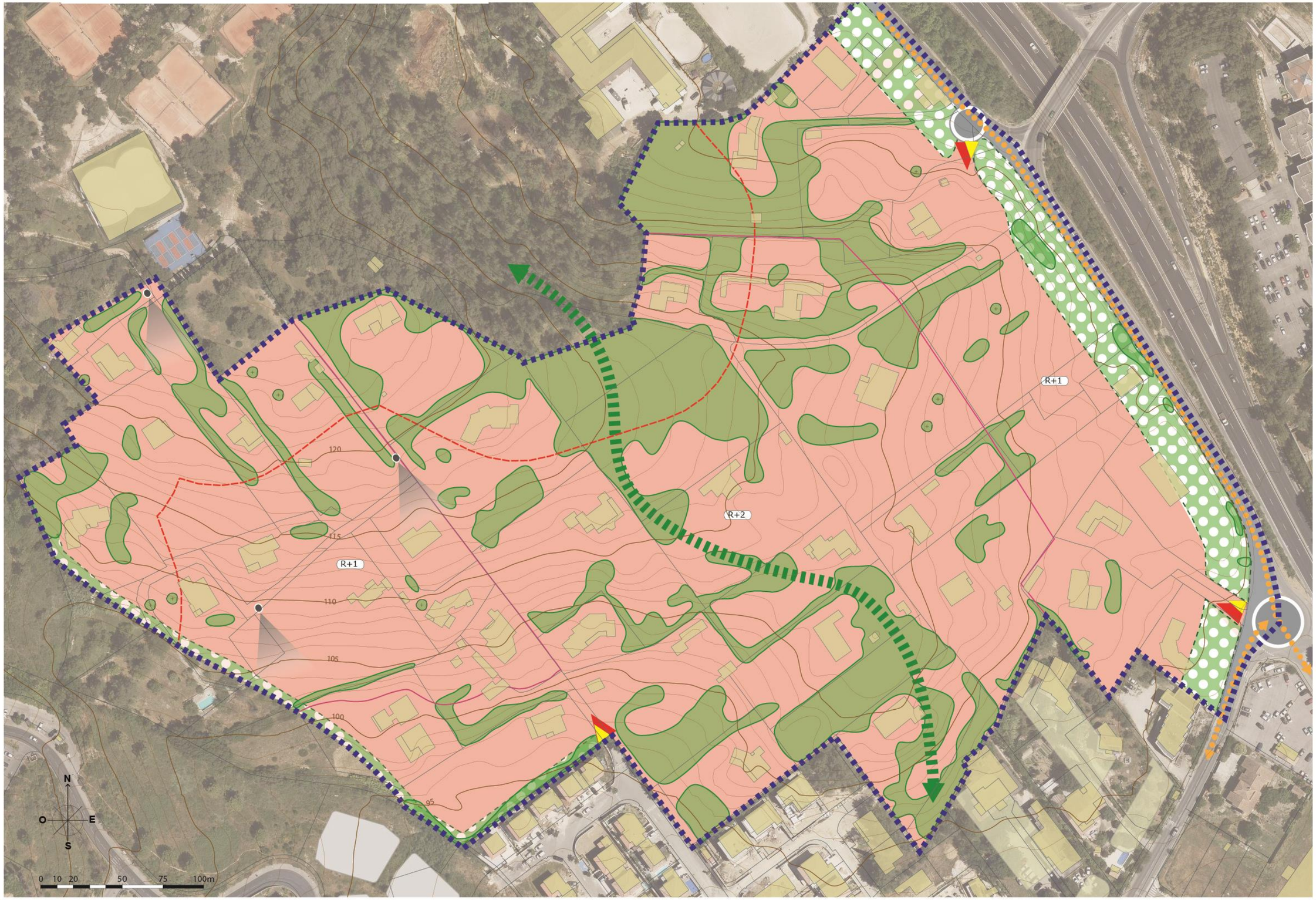
carrefour à aménager

accès véhicules

accès piétons

itinéraires cycles en projet

Principes d'aménagement et de programmation



CENTRE VALSIERE
GRABELS

Caractérisation du site

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Centre Valsière » est localisée au nord de la métropole de Montpellier, sur la commune de Grabels.



Il s'agit d'une OAP de renouvellement urbain du cœur de La Valsière, quartier qui s'est construit en continuité de Montpellier, de manière dissociée du village de Grabels.

Le site est marqué par sa topographie, avec des pentes orientées au sud-est, dégageant des vues vers la mer depuis les parties hautes. Son périmètre s'étend sur une surface de 9,9 ha.

Les activités économiques se sont développées le long de la rue de La Valsière et de la rue Gaston Planté, tandis que les opérations de logements se sont juxtaposées à flanc de colline, puis en partie basse. Cette urbanisation au coup par coup n'a pas permis de constituer une véritable centralité de quartier.

Celle-ci est assurée par le supermarché construit dans les années 90, ainsi que par des équipements et des espaces publics. La densité et la présence du végétal y sont faibles, tandis que les voies et parkings aériens sont surdimensionnés pour la voiture.

Le centre de La Valsière est desservi par :
- les rues de La Valsière et Gaston Planté, qui assurent les liaisons avec la route de Ganges à l'est et la route de Montpellier à l'ouest ;
- le bus n°24 qui fait une boucle en empruntant les rues de La Valsière et Gaston Planté.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du « Centre Valsière » doit permettre de créer une véritable centralité sur La Valsière, conçue comme un lieu de vie et de rencontres à la fois attractif et apaisé pour les piétons. La conception urbaine et architecturale du projet de renouvellement urbain devra prendre en compte les spécificités du site, le bâti environnant, et offrir des espaces ombragés.

La programmation visée sera mixte est intègrera des logements, des activités économiques, des services et commerces de proximité et des équipements publics, dans le but d'animer la centralité. L'offre de logement permettra de répondre aux objectifs de mixité sociale et aux nouveaux parcours résidentiels.

D'un point de vue environnemental, l'aménagement du site vise à :
- favoriser les mobilités douces et réduire les flux de transit parasites à la traversée de La Valsière ;
- développer les espaces perméables afin de limiter les écoulements d'eau liées à la topographie ;
- multiplier les espaces végétalisés afin de réduire les îlots de chaleur ;
- renforcer les continuités écologiques existantes.

Ce site est concerné par des nuisances sonores liées à la proximité des infrastructures de déplacement, qui devront être prises en compte dans l'aménagement du site.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Le renouvellement du centre de La Valsière s'appuiera sur :

- Des espaces publics ou communs de qualité qui se traduiront par :
  - la création d'une place urbaine linéaire, le long de la rue Gaston Planté, dont les dimensions lui permettront d'accueillir, sur un espace majoritairement piétonnier et ombragé, les espaces extérieurs des commerces et des services de proximité ;
  - le réaménagement de la rue de La Valsière, qui permettra d'offrir des espaces pour les mobilités actives (non motorisées) et des espaces de stationnements ombragés ;
  - le renforcement des plantations du parc Toussaint Louverture et l'aménagement de la place Pablo Neruda où le végétal sera majoritaire ;
  - la présence d'espaces privatifs végétalisés en cœur d'ilot qui assureront des percées visuelles et des continuités paysagères et piétonnes ;
  - le développement de continuités piétonnes en lien avec les espaces végétalisés existants ou à aménager, comme par exemple au sud du groupe scolaire Pierre Soulage.

- Un plan de composition adapté à la configuration du site :
  - Variation des hauteurs et des volumes :
    - la partie haute du site accueillera les bâtiments les plus bas en R+3 maximum, tandis que les bâtiments en R+4 s'implanteront de part et d'autre de la place urbaine et en partie basse ;
    - les hauteurs maximales en R+4 ne seront utilisées qu'en partie et se traduiront notamment par des attiques, des décrochés de volume et des émergences ponctuelles.
  - Implantations : au nord-ouest de la place urbaine linéaire, les bâtiments s'implanteront à l'alignement de l'espace public de manière à offrir un accès direct aux rez-de-chaussée commerciaux. Cette façade urbaine à composer pourra admettre des décrochés ou des césures du linéaire, ainsi que des avancées ou reculs ponctuels en étage. A l'est de la rue de La Valsière et au sud et à l'est de la rue G. Planté, les constructions s'implanteront en respectant un recul végétalisé, pouvant être utilisé pour des stationnements et des accès, à condition de conserver une dominante perméable et d'intégrer des plantations.
  - Axes de vues : sur chaque ilot les constructions devront préserver des percées visuelles vers le grand paysage, celles-ci permettront la production de linéaires bâtis discontinus valorisant les cœurs d'ilots végétalisés.

Orientations d'aménagement et de programmation (suite)

- La conservation d'équipements publics ou privés structurants : groupe scolaire Pierre Soulage, espace Communal de La Valsière et crèche Françoise Chazot.

Mixité fonctionnelle et sociale

Le centre de La Valsière est par essence un lieu de mixité fonctionnelle, accueillant des activités tertiaires, des commerces et des services de proximité, des équipements publics et des logements collectifs.

L'offre de logement devra être variée. À l'échelle du périmètre de l'OAP, il devra être recherché la production de logements locatifs sociaux et en accession abordable.

Prévention des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

La topographie du site et sa situation géographique en point bas de la colline de La Valsière exposent le quartier au ruissellement urbain. Dans ce contexte, le projet de réinvestissement urbain intègrera une part importante d'espaces perméables qui favorisera le ralentissement de la vitesse des eaux de ruissellement et leur infiltration. Les espaces destinés à la gestion hydraulique des ilots seront donc majoritairement perméables et végétalisés.

Les porosités paysagères au sein des différents ilots ainsi que les espaces végétalisés préservés ou crées seront le support des continuités écologiques entre les espaces végétalisés de la colline et la ripisylve du Verdanson au sud-est du site.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Le projet de requalification urbaine offrira un maillage pour les mobilités actives à l'échelle du site. Celui-ci s'appuiera sur la rénovation des voiries existantes et sur la création d'emprise nouvelles. Elles se concrétiseront notamment par le réaménagement de la rue Gaston Planté qui intègrera des emprises ombragées dédiées aux mobilités actives. Il contribuera au maillage entre les futures Vélolignes n°9 (Grabels/Montpellier) et 10a (St-Gély-du-Fesc/Montpellier) et permettra de rejoindre facilement en vélo la station de tramway « Euromédecine » ainsi que la future station de Bustram.

En ce qui concerne le stationnement des automobiles :
- celui-ci devra être majoritairement intégré dans les volumes bâtis ;
- les stationnements aériens publics ou privés seront réalisés en matériaux perméables et plantés de manière à les ombrager ;
- les ilots pourront intégrer le foisonnement des stationnements automobiles dans leur réponse aux besoins des différentes destinations des constructions.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

La desserte viaire des différents ilots sera assurée exclusivement par les voiries existantes en limitant le nombre d'accès pour chaque ilot.

Les constructions seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et des pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

La programmation du site intègre des activités tertiaires, des commerces et services de proximité, des équipements publics ou d'intérêt collectif et des logements collectifs. La surface de plancher totale développée en renouvellement urbain est estimée entre 15 000 et 25 000 m^2 environ. La part affectée à l'habitat pourrait permettre la création de 160 à 260 logements environ à l'échelle de l'OAP.

Le phasage opérationnel reposera sur des initiatives privées à l'échelle de chaque ilot dont la première pourra intervenir à l'horizon 2025-2026.

Légende graphique

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

périmètre de l'OAP

bâti existant

équipement existant

réseau hydrographique à mettre en valeur, renaturer

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

espace public structurant à créer / aménager (place/mail central)

aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, ouvrage hydraulique, reculs végétalisés (plantations, accès, stationnement ombragé,...), ...

continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons piétonnes

porosité paysagère (principe de transparence à maintenir)

Objectifs urbains

façade urbaine à composer

rez-de-chaussée actif commerces

Morphologie urbaine

axe de vue / percée visuelle à conserver

césure (rupture du bâti)

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

dominante résidentielle

mixité fonctionnelle

dominante équipement

Objectif programmatique quantitatif

R+3 hauteur bâtie maximale

Dispositif de gestion des eaux pluviales

bassins de rétention des eaux pluviales existant à valoriser

Centralités / attractivités

centralité à renforcer

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

voie de desserte : existante / à requalifier

Transports en commun

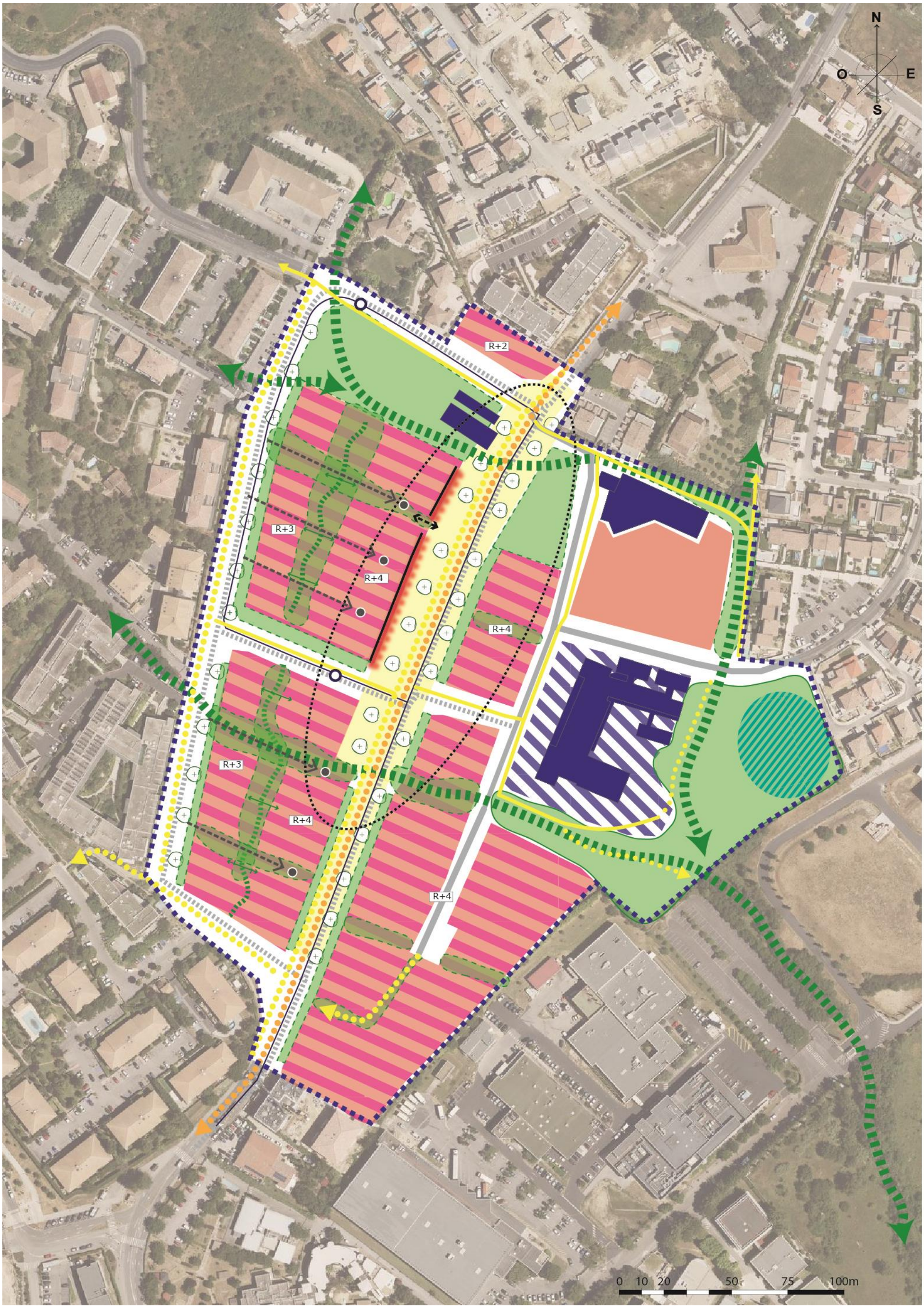
ligne de bus et arrêt bus

Modes actifs

itinéraire cycle (en projet)

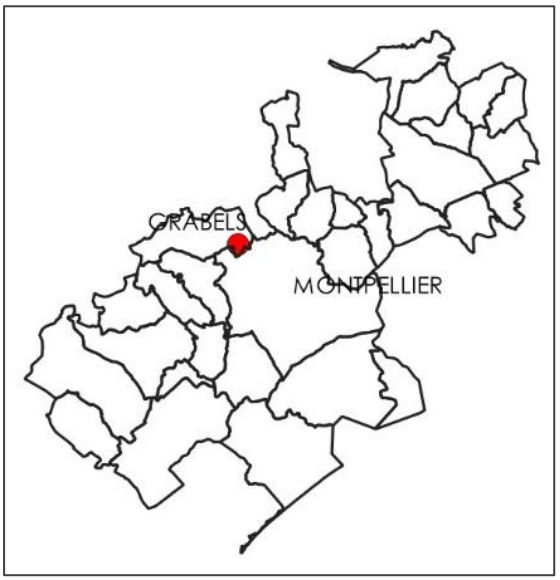
itinéraire piéton (en projet)

Principes d’aménagement et de programmation



OAP GUILLERY
GRABELS

Caractérisation du site



Le site objet de l''Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Guillery » est localisé au nord de la métropole de Montpellier, sur la commune de Grabels.

Son périmètre s'étend sur une surface de 1,9 ha.

Situé à l'entrée Est du village de Grabels , il est délimité :
- au nord, par la RM127 qui sépare le site de la plaine agricole ;
- au sud, à l'est et à l'ouest, par des espaces résidentiels à dominante de logements individuels en R+1 de faible densité.

Le site constitue une poche non urbanisée au sud de la RM127, encadrée d'espaces bâtis et bien délimitée vis-à-vis de la plaine agricole. Il est traversé par la ligne à haute tension n°1 « Quatre Seigneurs – Tamareau » à 225 kv.

De surface globalement plane, le site présente un léger dénivelé de 80 m à 70 m, avec un point bas au nord-ouest. Il s'agit d'un secteur en friche, non bâti, sur lequel quelques boisements et arbres se sont développés.

Le site est desservi :
- au nord par une contre-allée de la RM127 accessible aux véhicules motorisés, ainsi que par la piste cyclable vélo ligne N°9.
- au sud, par l'ancien chemin de Montpellier, voie communale ouverte aux véhicules motorisés.



Objectifs d'aménagement visés

L'ouverture à l'urbanisation du site de Guillery vise à répondre aux objectifs de production de logements et de mixité sociale.

Situé à l'entrée du village le long de la voie d'accès principale depuis Montpellier, le projet d'aménagement devra préserver le caractère des lieux avoisinants, du site et du paysage.

Il traitera qualitativement ses abords, notamment par la préservation des principaux boisements perceptibles depuis la RM127.

Bordé par la véloligne n°9 (Grabels-Château d'O) du réseau express vélo de la métropole, l'aménagement du site permettra de valoriser les connexions des modes actifs sur ce réseau.

Sur le plan environnemental, l'aménagement limitera l'imperméabilisation des sols, veillera à préserver la richesse en termes de biodiversité, à préserver les continuités écologiques existantes et/ou à les restaurer et proposera des ilots de fraicheur.

L'aménagement du site devra prendre en compte les nuisances :
- induites par la ligne à haute tension ;
- sonores liées à la proximité des infrastructures de déplacement.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

- Les hauteurs maximales autorisées sont limitées à R+1, correspondant à celles des quartiers limitrophes. Les typologies et formes bâties pourront être variées.
- Les principaux boisements seront conservés, en particulier le massif perceptible depuis la RM127 au niveau du carrefour. L'aménagement d'ensemble prévoira un végétalisation de la zone : plantations en bordure des voies et des limites avec les espaces privés, plantations des espaces de stationnement, espaces verts collectifs, etc.
- Les constructions et aménagements extérieurs devront constituer une façade qualitative depuis la RM127. Les constructions seront notamment implantées en recul vis-à-vis de la route et un espace de transition végétal sera constitué.
- Les bâtiments veilleront à respecter un recul vis-à-vis de la ligne à haute tension. Cette bande inconstructible pourra permettre d'accueillir les espaces de circulation et de stationnements accompagnés d'espaces perméables végétalisés arbustifs et herbacés. L'inconstructibilité ainsi que la présence d'espaces arbustifs et herbacés sous la ligne à haute tension, assureront des espaces de continuités écologiques nécessaires au déplacement de la faune.

Mixité urbaine et sociale

Le site est destiné à accueillir de l'habitat. L'offre de logement pourra être diversifiée, allant des maisons individuelles à des petits collectifs ou des logements intermédiaires.

À l'échelle du périmètre de l'OAP, il sera recherché la production de logements locatifs sociaux et en accession abordable.

Prévention des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Afin de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuges pour la faune en transit, de développer des îlots de fraicheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 50% de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables. Ce principe se double de la conception d'une armature végétale dense et continue, favorisant la plantation d'arbres de haute tige, mais également d'une strate herbacée et arbustive.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

L'aménagement du site devra intégrer des liaisons pour les mobilités actives (en vue d'assurer une connexion aisée à la véloligne n°9 ainsi qu'à la ligne de bus n°24 (Le Pradas/La Valsière) sur la RM127.

Le stationnement automobile veillera à respecter les principes d'aménagement suivants :

- pour l'habitat collectif, être intégré au maximum dans le cadre bâti ;
- pour l'habitat individuel, rechercher des formes de mutualisation du stationnement, notamment sous forme de petites unités ;
- sur les voiries internes au quartier, accompagner le stationnement longitudinal par la plantation d'arbres de haute tige (hors ligne Haute Tension) ;
- d'une manière générale, ombrager et maintenir perméables les stationnements extérieurs.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

La desserte pour les véhicules motorisés sera assurée par deux accès depuis la contre-allée bordant la RM127 au nord, ainsi que par un accès depuis l'ancien chemin de Montpellier au sud.

Les voies de desserte internes devront intégrer des aménités paysagères (espaces piétonniers, plantations, etc.) et être différentiées des voies de manœuvres des poches de stationnement.

Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

Le site accueillera un minimum de 30 logements, correspondant à la densité minimale imposée par le SCoT (20 logements à l'hectare).

L'aménagement du site s'effectuera en une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, qui pourront débuter à partir de 2025 sur une dizaine d'année.

Principes d'aménagement et de programmation



Légende graphique

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE
- périmètre de l'OAP
- LHT

PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET
- ensembles boisés ou arbres isolés significatifs à conserver
- espaces publics existant à dominante végétale

COMPOSITION ET PROGRAMMATION
- espace de transition végétale à constituer
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter
- dominante résidentielle
- bande inconstructible autour de la LHT
- R+1 hauteur bâtie maximum

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ
- voie structurante existante
- voie de desserte existante
- accès projetés
- ligne de bus existante
- itinéraire cycle existant (veloligne 9)

OAP GIMEL
GRABELS

Caractérisation du site



L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Gimel » est localisée au nord de la métropole montpelliéraine, sur la commune de Grabels.

Gimel marque l'entrée Sud de Grabels, à l'articulation avec la ville de Montpellier.

Le site est bordé par :
- à l'est, la zone d'activités économiques « Euromedecine 2 », située sur Grabels ;
- au sud, la zone d'activités économiques « Euromedecine », située sur Montpellier ;
- à l'ouest, le quartier d'habitat pavillonnaire des « Hauts de Massane », situé sur Montpellier.

Son périmètre s'étend sur une surface de 18,7 ha.

Gimel se situe sur le plateau dominant la plaine de la Mosson. Le relief s'étage progressivement de 105 m au nord à 80 m au sud, dégageant ponctuellement des vues lointaines. Le secteur de l'OAP intègre les anciens domaines des mas de Gimel et de la Tuilerie de Massane et leurs parcs anciens.

Le site est desservi par :
- l'avenue de Gimel au sud, la RM127 (Route de Montpellier) à l'est et l'Avenue de Rome au nord ;
- la ligne 1 de tramway, avec l'arrêt « Euromédecine ».



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site de Gimel visera à créer un quartier exemplaire en terme d'équilibre ville-nature, valorisant le patrimoine historique et paysager existant et proposant aux habitants un cadre de vie de grande qualité. Les caractéristiques paysagères seront à préserver et à intégrer au projet en particulier les principales masses boisées, les anciens domaines ou encore le chemin de St-Jacques de Compostelle bordé par son muret de pierre sèche qui marque la ligne de crête au cœur du site.

La conception du quartier devra permettre de créer une nouvelle polarité urbaine, valorisant l'interface avec Montpellier et l'entrée Sud de Grabels. La programmation visera à la fois à : répondre aux besoins en logements, produire des services et commerces nécessaires à la vie du quartier, créer des espaces publics et des équipements attractifs. L'offre d'habitat devra être diversifiée, comprenant des logements libres, sociaux et abordables, afin de répondre aux objectifs de mixité sociale et participer à assurer des parcours résidentiels continus.

Le projet urbain devra veiller à s'intégrer dans son contexte urbain et paysager. Son organisation visera à limiter le recours à la voiture au quotidien pour développer la « ville des courtes distances » en offrant une mixité fonctionnelle sur le site et en y limitant la présence de la voiture au profit des modes actifs (piétons, vélos, etc.). En complément, seront développées des connexions vers le réseau armature de transport en commun (L1 du tramway et future ligne de Bustram situés en bordure du site) et la Vélo ligne.

La conception urbaine du futur quartier devra limiter l'imperméabilisation du sol, permettre l'infiltration des pluies courantes, offrir des espaces refuges pour la faune et la flore, conserver des continuités écologiques avec les espaces naturels situés au nord du site et créer des îlots de fraicheur. En sus la conception urbaine du futur quartier devra prendre en compte des nuisances sonores liées à la proximité des infrastructures de déplacement.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'intégration du nouveau quartier dans son environnement, s'appuiera sur :

- la valorisation du patrimoine spécifique du site :
  - la Tuilerie de Massane, dite la « Deltheillerie », sera réhabilitée et aménagée pour être ouverte au public (projet d'espace culturel) ;
  - les principales masses boisées seront préservées : bande boisée en bordure Ouest du site qui assure une transition qualitative avec les habitations des hauts de Massane ; parcs anciens liés aux mas ; arbres remarquables disséminés et masse boisée marquant le point haut du site ;
  - le chemin de Compostelle deviendra un axe piéton structurant nord/sud. Le muret de pierre sèche sera préservé.

- le traitement des limites du site, en concevant un quartier qui favorisera une greffe qualitative et respectueuse de son environnement urbain :
  - traitant l'interface avec la ville de Montpellier le long de l'avenue de Gimel par la création d'un espace paysagé ;
  - marquant l'entrée de la ville de Grabels sur la route de Montpellier via l'aménagement d'un « parvis » au niveau de la « Tuilerie de Massane » qui accueillera la future station de Bustram et permettra le lien entre les différents secteurs du futur quartier ;
  - assurant une transition avec les quartiers résidentiels des hauts de Massane : les boisements situés en bordure Nord-Ouest seront conservés, maintenant un premier plan végétal et un important recul vis-à-vis des constructions les plus hautes. En bordure Sud-Ouest, un recul végétalisé sera créé et les hauteurs seront adaptées, afin d'assurer une transition avec les gabarits des bâtiments existants voisins.

Orientations d'aménagement et de programmation (suite)

Mixité fonctionnelle et sociale

Le quartier sera conçu pour accueillir une mixité fonctionnelle à l'échelle du site. Il comprendra des logements et pourra intégrer des équipements publics de superstructure, des commerces et services de proximité. Le figuré « Mixité fonctionnelle » dans le schéma de l'OAP ci-après, n'impose pas une mixité à l'échelle de chaque bâtiment ou ilot mais à l'échelle de l'ensemble du figuré.

Le quartier intègrera également une mixité sociale. A l'échelle du site, au moins 33 % des logements et 25% de la surface de plancher d'habitation destinée aux logements seront des logements locatifs sociaux. Il sera recherché une part minimale de 20 % de logements en accession abordable.

Prévention des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Le secteur de Gimel situé globalement en point haut n'est actuellement pas concerné par le risque inondation par débordement de cours d'eau. Les enjeux hydrauliques liés au ruissellement urbain seront intégrés dans le plan de composition de l'opération d'aménagement. Ceci se traduira par la mise en place d'espaces dédiés :

- permettant de ralentir la vitesse des eaux de ruissellement et favoriser leur infiltration ;
- conçus dans une approche mutualisée entre la compensation de l'imperméabilisation et l'écrêtement des eaux de ruissellement, afin de protéger les constructions existantes situées à l'aval du site ;
- majoritairement perméables et végétalisés.

L'aléa feu de forêt est pris en compte par le projet. L'aménagement du site permettra d'améliorer l'accessibilité pour les services de défense contre les incendies et de secours, ainsi que le correct dimensionnement des hydrants.

Afin de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 50 % de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables. Avec la préservation d'une grande partie des boisements existants et la conservation du muret de pierres sèches le long du chemin de Compostelle, ces dispositions faciliteront les continuités écologiques, créeront des espaces refuge pour la faune en transit et développeront des îlots de fraicheur urbains.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

En matière de circulation, le principe d'aménagement premier réside dans la limitation de la présence des véhicules au sein du site de projet, afin de préserver son identité paysagère, sa quiétude, et offrir une grande qualité de vie. Les espaces communs dédiés aux mobilités dans le quartier seront donc réservés majoritairement aux mobilités actives.

L'armature des espaces communs aménagés sur le site sera conçue de façon à permettre la connexion du quartier avec :

- la ligne n°1 de tramway, via l'arrêt « Euromédecine » situé au sud du site ;
- la future ligne de Bustram B5, via un arrêt qui sera aménagé sur la RM127 à l'articulation des secteurs « Mas de Gimel » et « Tuilerie de Massane ». Cette ligne s'implantera sur la route de Montpellier (RM127) et reliera le site au cœur de Montpellier ;
- la Véloligne n°9 qui passe au droit du site sur la route de Montpellier (RM127) et relie le centre du village de Grabels à Montpellier ;
- les axes de mobilités actives implantés sur l'avenue de Gimel.

Les mobilités internes au quartier s'appuieront sur :

- un axe Est/Ouest, reliant les quartiers des « Hauts de Massane » à « Euromédecine » et un axe Nord/Sud, sur le chemin de Compostelle ;
- la requalification de la traversée de la route de Montpellier (RM127) au droit du futur arrêt de Bustram qui permettra aux piétons de relier aisément les secteurs « Mas de Gimel » et « Tuilerie de Massane » ;
- l'aménagement d'une place de quartier, située au croisement des axes piétons structurants internes.

Les besoins en stationnement des automobiles sont appréhendés au regard de la desserte du quartier en transports en commun et en axes structurants de mobilités actives. Il conviendra :
- pour l'habitat collectif, d'intégrer le stationnement automobile dans le cadre bâti et/ou potentiellement dans des parkings mutualisés en superstructure ;
- pour l'habitat individuel, de répondre aux besoins de stationnement sur l'emprise des futures parcelles privatives.

Les places de stationnement le long des voies internes au quartier seront plantées avec des arbres de haute tige.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Les accès pour les véhicules seront mutualisés et répartis en périphérie du site, le long des axes routiers structurants qui le bordent. Ils seront limités au minimum nécessaire à la desserte de l'opération.

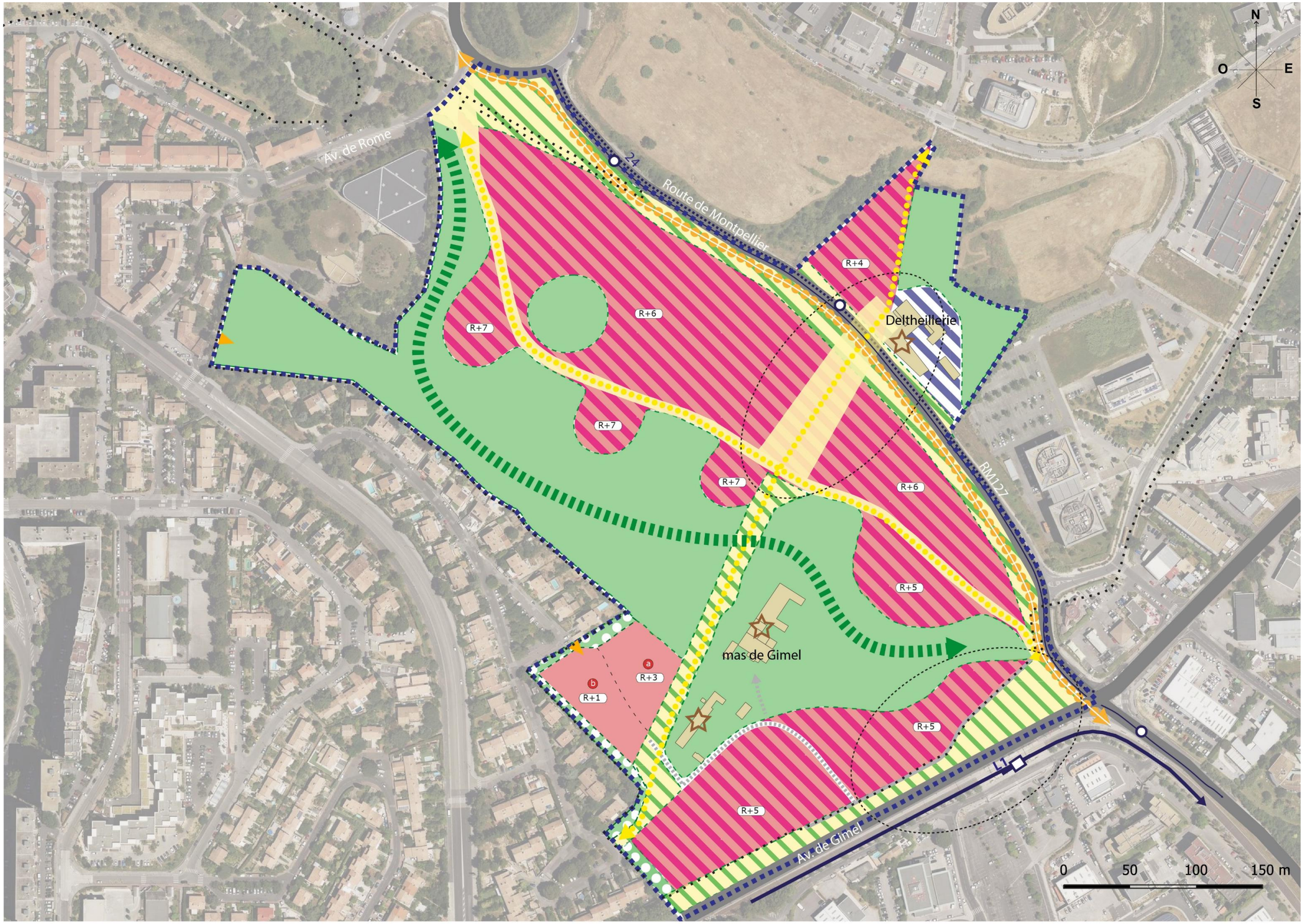
Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et des pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

L'opération projetée permettra la construction d'environ 850 logements à l'échelle du site, avec une densité cible de 50 logements par hectare. Elle intégrera un ou plusieurs équipements publics de superstructure, des commerces et services de proximité, voire des bureaux.

L'aménagement du site s'effectuera en une ou plusieurs tranches. La première débutera à l'horizon 2025-2026.

Orientations d’aménagement et de programmation



Légende graphique générale

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

périmètre de l'OAP

bâti existant

Limite de commune

édifice bâti remarquable

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

espace public structurant à créer / aménager (participant à l'attractivité urbaine : place, placette, square, mail, espace de convivialité...)

espace public à dominante végétale à créer

aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, bassin rétention ...

espace de transition végétale à constituer / traiter (urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances, etc.)

continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

voie structurante existante

voie de desserte à créer

Transports en commun

ligne tramway et arrêt tramway (existant)

ligne bus et arrêt bus (existant)

ligne bustram (en projet)

Modes actifs

itinéraire cycle : réseau magistral (existant)

itinéraire piéton à créer

accès modes actifs (piétons, vélos,...)

Légende graphique générale (suite)

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Dominante résidentielle

(a. immeubles collectifs / b. maisons individuelles)

Mixité fonctionnelle

Equipement collectif futur

Objectif programmatique quantitatif

R+X hauteur bâtie maximale (nombre de niveaux au dessus du rez-de-chaussée)

Centralités / attractivités

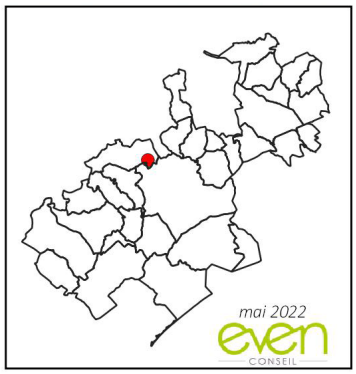
centralité / espace d'attractivité urbaine

OAP

EUROMÉDECINE II

GRABELS

Caractérisation du site

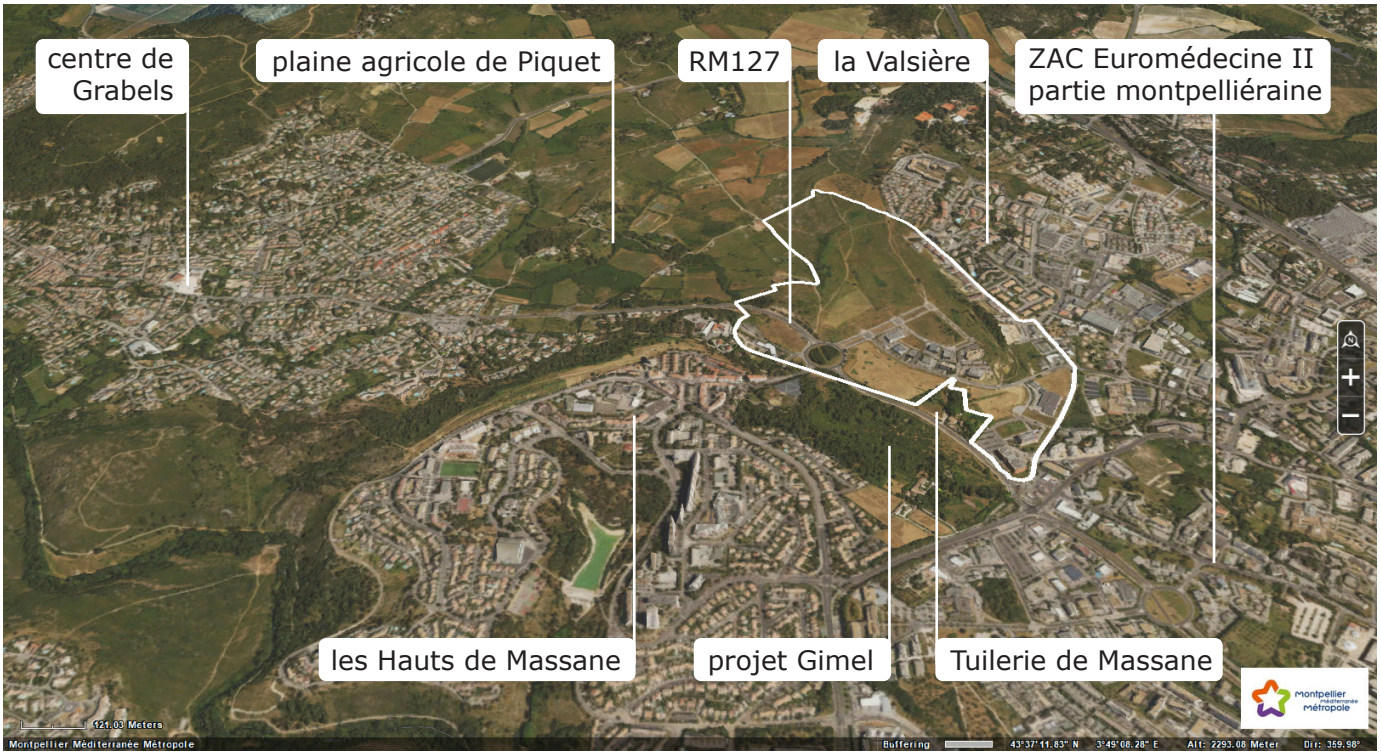


Le site concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **EUROMEDECINE II** » se situe au centre-ouest de la métropole, sur la commune de Grabels. Son périmètre s'étend sur une surface de 51,4 ha.

Ce site ce localise à l'est de la commune, le long de la RM127 reliant le centre de Grabels et le nord de Montpellier. Il se développe sur un large périmètre compris entre diverses entités urbaines : le centre de Grabels à l'ouest, des parcelles agricoles et naturelles au nord-ouest (plaine agricole de Piquet), les quartiers résidentiels de la Valsière au nord-est, des Hauts de Massane au sud-ouest, la partie montpelliéraine d'Euromédecine d'ores-et-déjà urbanisée au sud-est et le futur projet Gimel au sud-ouest qui viendra compléter l'urbanisation du secteur.

D'ores et déjà, le site est en urbanisation existante et déjà engagée au sud-est, en prolongement de la partie montpelliéraine. Il s'inscrit dans un vaste ensemble où se côtoient divers tissus urbains et paysagers : zones résidentielles, activités et équipements dédiés à la santé, équipements publics (réserves d'eau, déchetterie, services techniques municipaux, etc). Le tout s'ancre dans un environnement collinaire de garrigues à la topographie marquée, du nord au sud. Ces différents quartiers constituent actuellement des enclaves entretenant peu de relations entre elles, en partie dû à un déficit d'armature d'espaces publics à l'échelle du secteur.

Il est desservi par la véloligne 9 sur le long de la RM127 ainsi que par deux lignes de bus sur son pourtour. De plus, la station « Euromédecine » de la ligne 1 de tramway prend place en pointe sud du site.



Objectifs d'aménagement visés

De par son positionnement d'interface entre la ZAC Euromédecine et la ZAC Gimel, la RM127 (route de Montpellier) constituera à terme l'entrée de ville de Grabels. Vu sa situation de dent creuse à l'interface entre plusieurs quartiers, l'opération devra tisser des liens entre ces différentes entités, notamment par son maillage viaire et paysager, par de nouvelles formes urbaines et par de nouvelles imbrications de fonctions, l'ensemble constituant ainsi un projet urbain global qualitatif.

Le développement du secteur devra mettre en place une armature d'espaces publics, largement végétalisés, intégrant les modes actifs, et devra donc favoriser des configurations urbaines qui permettent une bonne intégration. Le secteur devra ménager une frange paysagère dans sa limite nord-ouest, en limite avec la plaine agricole de Piquet et son corridor écologique, frange qui structurera et valorisera la lisière agro-naturelle favorable au grand paysage, et contiendra l'extension urbaine. Par ailleurs, la végétation de garrigue et la proximité de boisements au nord font que le site est sensible aux feux de forêts. Ce risque devra être pris en compte dans les aménagements et constructions à venir afin de réduire la vulnérabilité et l'exposition des populations face à cet aléa. A cet effet, une piste périmètrale est prévue au droit de cette frange paysagère afin de faciliter l'accès des engins de lutte contre le feu.

Le site d'Euromédecine a pour objectif de consolider le rayonnement économique de la Métropole, notamment par la mise en application de l'ambition MED VALLEE (faire de Montpellier un pôle mondial en matière de santé, d'environnement, d'alimentation et de bien-être). Dans cette logique, sont visées des entreprises de rayonnement national ou régional. Ces implantations devront rechercher une certaine densité bâtie, et favoriser dans la mesure du possible une offre de services. Dans la dynamique MED VALLEE, il est également projeté pour le secteur de diversifier la programmation ainsi que d'y imbriquer plusieurs fonctions urbaines (activités productives type artisanat, petite industrie, bureaux, commerces et services...), afin de redynamiser l'attractivité du secteur et l'imbrication avec les tissus environnants, dans un schéma d'aménagement revisité. Une mixité fonctionnelle pouvant combiner des services et des commerces en rez-de-chaussée sera créée dans le secteur de l'avenue de Montpellier. Elle permettra l'animation urbaine de cette partie de la ZAC et favorisera ainsi les relations avec les quartiers résidentiels limitrophes.

La diversité programmatique implique un accompagnement en termes de mobilité pour ce secteur dont l'insuffisance de la desserte nuit à son attractivité puisque d'une part, il est isolé des grandes infrastructures de desserte, et d'autre part, la partie grabelloise d'Euromédecine est relativement éloignée de la ligne 1 de tramway (station Euromédecine). Pour compléter le maillage de transports collectifs, une ligne de Bustram desservira le secteur et accueillera son terminus sur le mail Pierre-Jean David.

Sur le plan environnemental l'aménagement du site veillera à préserver la richesse en termes de biodiversité, à développer les continuités écologiques existantes, notamment au nord-ouest.

L'aménagement du site devra prendre en compte des nuisances sonores liées à la proximité des infrastructures de déplacement.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Il s'agira de réaliser un nouveau quartier mixte à dominante d'activités, en prenant en compte les éléments de contexte urbains et paysagers existants, ainsi que les projets urbains limitrophes à venir.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Le parti d'aménagement privilégie la dimension paysagère du projet qui est traduite par les actions suivantes :

- une conception urbaine qui tissera un lien entre différents quartiers périphériques aux fonctions et morphologies hétérogènes ;
- l'inscription de l'ensemble des formes urbaines dans la topographie collinaire du site, en préservant et valorisant au mieux les vues sur le grand paysage. A ce titre la végétalisation des espaces publics et des lots à bâtir facilitera l'insertion de l'urbanisation dans ce contexte pentu. En partie nord-ouest, la relation avec les espaces agricoles de la plaine de Piquet fera l'objet d'une attention

particulière : vue et paysage, maintien de l'accès à la campagne au sein d'un large espace naturel de transition constitutif d'une lisière agro-naturelle soigné ;

- la situation singulière de l'opération bordant un plateau, nécessite d'apporter un soin particulier aux formes urbaines qui seront édifiées en vis-à-vis du grand paysage, et notamment par la maîtrise qualitative de l'épannelage général (tout en garantissant une certaine densité bâtie) et la recherche d'une cohérence morphologique ;
- une volumétrie cohérente des constructions de part et d'autre de la route de Montpellier associée à un espace public renouvelé, retrouvant un usage pluriel ;
- un traitement de certaines interfaces entre les îlots grâce aux ensembles végétaux conservés et à l'espace public végétalisé. Ces épaisseurs végétales participeront à structurer plus largement une armature paysagère irriguant le quartier et connectée aux espaces agro-naturels, répondant à plusieurs objectifs : qualité du cadre de vie, pénétration de la nature en ville, limitation des effets de chaleur urbaine, etc. L'armature paysagère prendra appui sur la végétation existante. Les rues, les cheminements modes actifs et les espaces de stationnement seront végétalisés autant que possible, de manière à limiter l'imperméabilisation, limiter les îlots de chaleur et à participer à la séquestration du carbone ;
- un soin identique apporté à l'ensemble des aménagements, quelles que soient les fonctions, de manière à conférer les mêmes aménités à l'ensemble du quartier et favoriser ainsi les relations urbaines. Comme pour l'armature paysagère, l'armature des espaces publics sera cohérente avec celle de la future opération de Gimel.

Mixité fonctionnelle et sociale

La majeure partie de cette partie grabelloise de la ZAC est à destination d'activités économiques afin de consolider le rayonnement économique de la Métropole comme pôle mondial en matière de santé, d'environnement, d'alimentation et de bien-être. Les activités productives type artisanat, petite industrie, seront ciblées complémentairement.

De plus, une imbrication de plusieurs fonctions urbaines (bureaux, commerces et services, hébergements...) est également programmée, afin de dynamiser l'attractivité du secteur et l'imbrication avec les tissus environnants. Cette mixité fonctionnelle est notamment prévue au niveau de l'entrée du site entre la route de Montpellier, le giratoire du Salinier, et la rue Louis Pasteur.

Le secteur nord-est est à vocation résidentielle (déjà bâtie à ce stade), en continuité des quartiers d'habitat riverains.

Prévention des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

La constitution d'une lisière entre les espaces urbanisés et les espaces agro-naturels (plaine de Piquet) sera assurée afin de mettre à distance les populations de l'aléa feu de forêt, mais également de préserver le corridor écologique, tout en permettant une gestion et un entretien facilité à ce secteur naturel.

L'imperméabilisation des sols sera compensée par la réalisation d'ouvrages de rétention au sein du périmètre. Les dispositifs hydrauliques seront intégrés, à l'armature paysagère de manière à en minimiser l'impact dans l'organisation du quartier et à favoriser la qualité des aménagements. De plus, l'aménagement du site devra assurer la présence d'espaces préservés d'urbanisation au sein de l'OAP, en imposant un minimum de 20% d'espaces perméables (pleine terre et espaces piétonniers perméables) à l'échelle de la zone à urbaniser.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Le secteur est desservi par la ligne 1 de tramway, le long de l'avenue Gimel et dont l'arrêt Euromédecine situé au sud du périmètre est le plus proche. Cette station bénéficie également d'une interconnexion avec le bus et un parking relais. L'aménagement des espaces publics devra favoriser des relations «

modes actifs » aussi directes que possible entre cette station et l'ensemble du quartier. Les itinéraires modes actifs en direction de la plaine de Piquet devront être maintenus, de même que les liaisons avec les quartiers environnants. Le secteur est desservi sur son pourtour par deux lignes de bus.

Le stationnement combinera places publiques le long des voies et stationnement privé au sein des lots. Le nombre de places sera adapté aux besoins. Pour le stationnement privatif, les parkings seront préférentiellement intégrés au cadre bâti. S'ils sont réalisés en surface, ils seront paysagers et positionnés, dans la mesure du possible, à l'arrière des parcelles bâties. Compte-tenu de la diversité programmatique et des variations de fréquentation, la mutualisation et le foisonnement entre les places de stationnement sont encouragés.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Les voies internes du quartier se connecteront sur la trame des voiries déjà présentes : RM127 (giratoire du Salinier), Rue Louis Pasteur, Mail Pierre-Jean David. La desserte des terrains viendra prendre appui sur les voies et réseaux existants, qu'elle maillera et complétera. Une liaison piétonne sera réalisée entre la rue François Ranchin et le mail Pierre-Jean David. L'armature des espaces publics accueillera une multitude d'usages. Les voies structurantes accueilleront dans leur profil courant un espace dédié aux modes actifs en veillant à limiter les vitesses automobiles (« quartier apaisé »). L'ensemble des voies sera équipé de trottoirs confortables et sera végétalisé afin de participer à la constitution d'un paysage identitaire et qualitatif. Des itinéraires modes actifs dédiés seront également développés pour faciliter les liaisons inter-quartiers. La création de profils de voies à double sens est privilégiée pour les voiries nouvelles, afin de desservir dans de bonnes conditions les îlots d'activités. Par ailleurs, les espaces publics devront être calibrés et de nature à permettre la desserte poids-lourds des parcelles, notamment d'activités.

Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

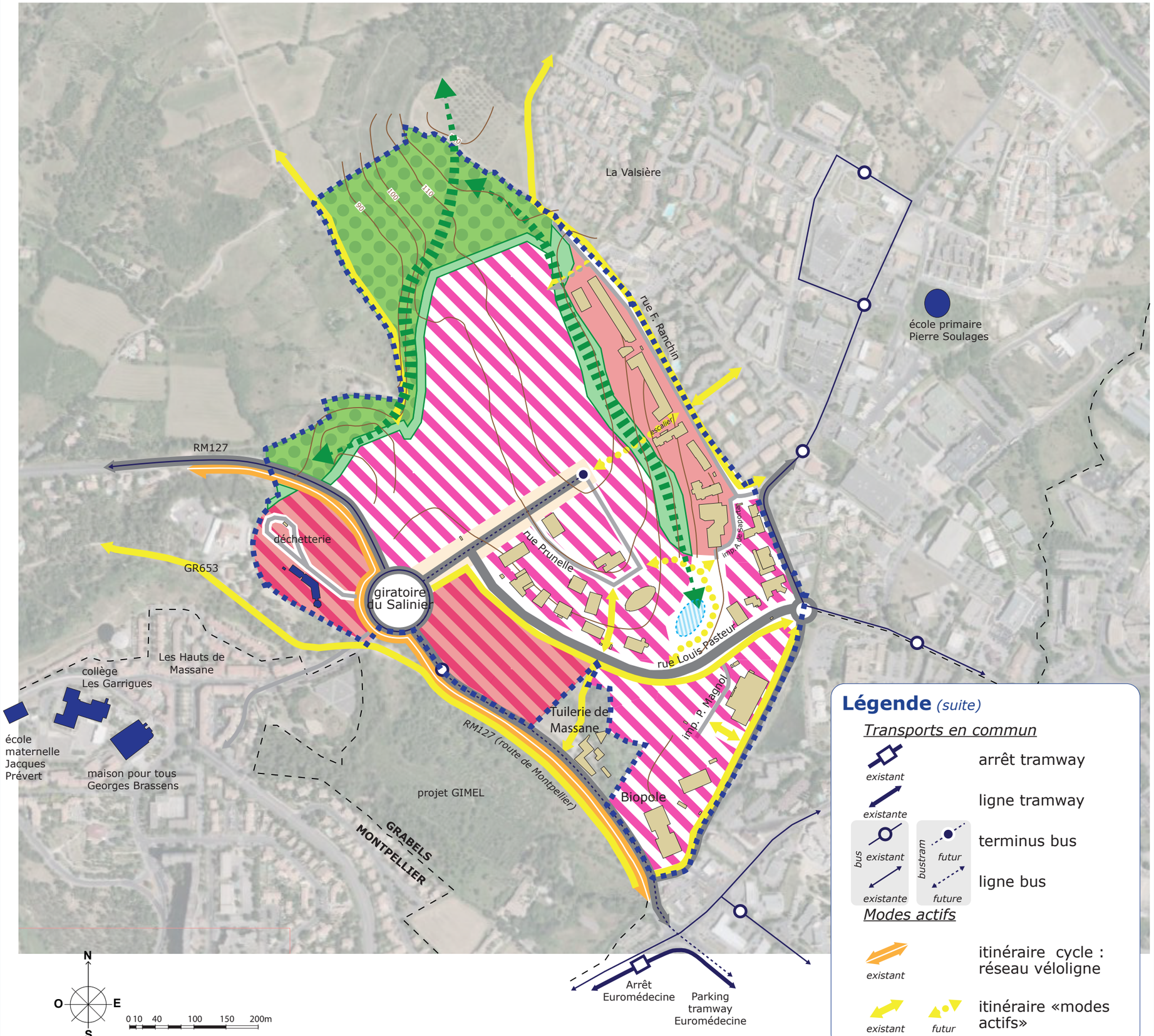
Programmation et échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Cette partie grabelloise prévoit à terme la création d'environ 94.000 m² de surfaces de plancher, majoritairement à destination d'activités économiques.

Bénéficiant de la proximité de la ligne 1 de tramway et des universités, une programmation mixte sera développée sur un îlot sud compris entre la route de Montpellier et la rue Pasteur. Ce secteur accueillera à terme des activités de service, des immeubles de bureaux, de l'hébergement, des locaux destinés à de la formation pour adultes, et une polarité dédiée au commerce.

L'aménagement du site débutera à l'horizon 2025-2026 et s'échelonnera sur environ 8 ans (2032), échéance prévisionnelle de la concession d'aménagement en cours.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(orientations d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant
- équipement existant
- courbe de niveau intéressante

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- bois et ensemble végétal remarquable, frange paysagère à créer
- espaces constitutifs de la lisière agro-naturelle à préserver
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

Patrimoine bâti, urbain et paysager

- bassin de rétention des eaux pluviales existant

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- espace public structurant

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- dominante résidentielle
- dominante économique
- mixité fonctionnelle (économie, commerce, hébergement, services)

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- carrefour structurant (existant)

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- voie structurante (existante)
- voie de desserte (existante / future)

Légende *(suite)*

Transports en commun

- arrêt tramway (existant)
- ligne tramway (existante)
- terminus bus (bus existant / existante ; bustram futur / future)
- ligne bus

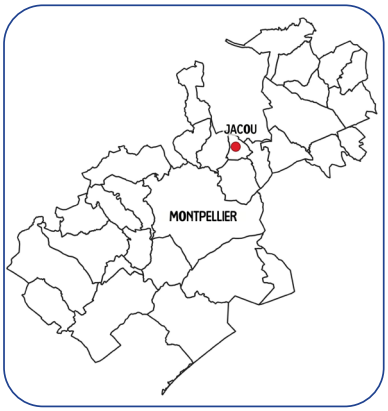
Modes actifs

- itinéraire cycle : réseau véloligne (existant)
- itinéraire «modes actifs» (existant / futur)

OAP GROUPE SCOLAIRE
JACOU

Caractérisation du site

Le site de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Groupe Scolaire** » se situe au Nord de la Métropole, sur la commune de Jacou. Son périmètre s'étend sur une surface de 2 ha.

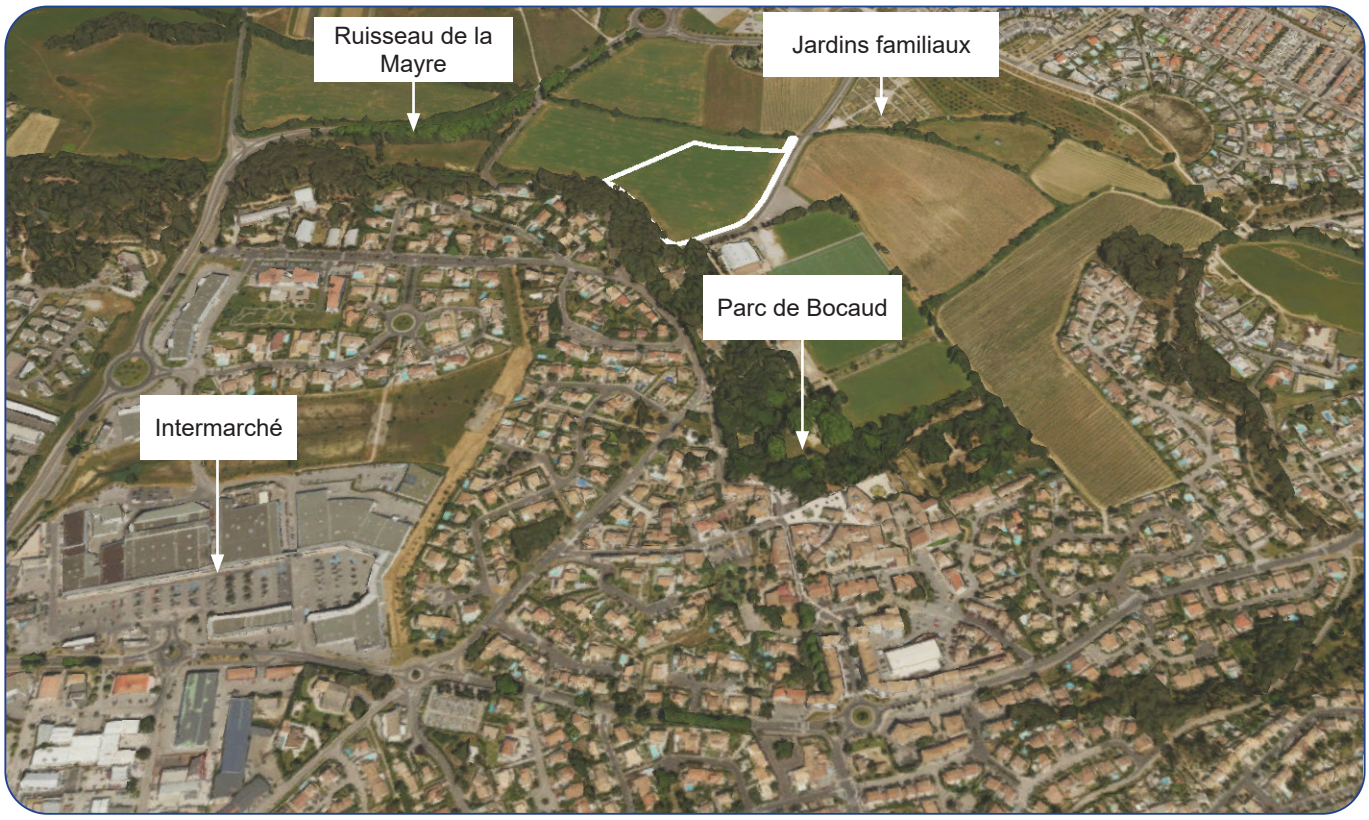


Ce site se localise au nord de la commune de Jacou, entre le cœur de ville et le quartier de la Draye développé au Nord-Est de la commune. Il se positionne à mi-chemin de la polarité d'équipements sportifs et culturels du parc de Bocaud au Sud et du collège Pierre Mendès-France et d'équipements sportifs au Nord.

Il est délimité par :
- le ruisseau de la Mayre au nord ;
- la rue de l'Occitanie à l'Est et au Sud;
- un espace agricole en limite de la RM21 à l'Ouest.

Un talus boisé sépare le site des quartiers pavillonnaires Sud-Ouest.

Il est desservi par une piste cyclable en site propre et est impacté par le passage de la ligne suburbaine n°36.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site « Groupe scolaire » vise à rééquilibrer le fonctionnement scolaire de la commune actuellement concentré vers l'Ouest et le Sud. La construction du groupe scolaire participera aussi à élargir la centralité du cœur de ville existante vers les quartiers nord pour favoriser leur intégration dans le fonctionnement urbain et social de la ville.

L'objectif de ce nouvel équipement sera :

- De rééquilibrer le fonctionnement de la commune actuellement concentré vers l'Ouest et le Sud;

- De composer avec l'environnement agro-naturel et de ne pas aggraver la situation locale et globale vis-à-vis des risques naturels et de la future limite urbaine ;

- De limiter l'usage de la voiture et promouvoir les modes de déplacement actifs par le confortement de la piste cyclable en site propre existante ;

- De préserver la richesse et les fonctionnalités écologiques des lisières du site.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

- Une organisation générale du bâti veillant à préserver la qualité urbaine et paysagère du site : Les aménagements bâtis et paysagers seront étudiés pour donner une identité au projet et contribuer à la qualité urbaine et paysagère du site.

- Une conception urbaine veillant à tenir compte des évolutions climatiques : La conception du groupe scolaire privilégiera une approche bioclimatique, composant avec les atouts et contraintes du site (le sens du vent, les besoins en lumière naturelle, l'ensoleillement ...)

- Un traitement qualitatif et paysager des limites du projet pour structurer les franges : Les clôtures seront végétalisées pour permettre des porosités paysagères et des reculs paysagers devront être mis en place pour structurer et limiter des conflits d'usages aux lisières urbaines.

Mixité fonctionnelle et sociale

Les espaces extérieurs devront permettre l'alternance et la cohabitation d'une diversité d'activités s'adaptant aux catégories d'âges (jeux, d'activités physiques, jardins pédagogiques ect.)

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Pour prendre en compte les aléas feux de forêts, l'opération doit bénéficier de moyens optimum de défense active et passive et notamment :
- Une bande d'isolement avec l'espace boisé à risque. Cette bande accueillera des aménagements paysagers limités à la strate arbustive et herbacée et mettra en place des espaces végétales peu inflammables.
- Une piste de défense aménagée à l'interface de l'espace boisé et des bâtiments, accessible aux véhicules de lutte contre l'incendie.

Cette diversité de milieux (strate herbacée, arbustive puis arborée) assurera le maintien d'une continuité écologique à l'ouest, la continuité au nord étant identifiée par les espaces agricoles et le ruisseau de la Mayre.

Concernant les risques inondation, l'opération mettra en œuvre des mesures de réduction du risque et notamment la prise en compte du risque d'occurrence exceptionnelle :
- Les bâtiments feront l'objet d'une rehausse pluviale
- Les systèmes de collecte des eaux de pluie prendront en considération les pluies en occurrence exceptionnelle.

Les aménagements extérieurs joueront un rôle d'îlots de fraîcheur. En particulier, les cours de récréation seront conçues selon le principe des « cour Oasis » (perméabilité, ombrage, zones de pleine de terre, installation de fontaines et jeux d'eau...). Ainsi, le projet d'aménagement limitera l'imperméabilisation des sols et conservera une large part d'espaces libres végétalisés car au moins 50 % de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

L'accès au site s'effectue par la rue d'Occitanie. Cette dernière sera doublée d'une piste cyclable pour un accès sécurisé et une liaison depuis les quartiers Nord-Est vers le cœur de ville ainsi que part des espaces modes doux important pour faciliter et sécuriser le déplacement de l'ensemble des usagers.

En ce qui concerne le stationnement des automobiles, il conviendra :
- d'intégrer au maximum le stationnement dans l'enceinte du futur équipement notamment les véhicules de service et de livraison ;
- de rechercher des formes de mutualisation du stationnement, notamment avec le parking existant à proximité du site qui dessert la salle culturelle ;
- de permettre le stationnement de l'ensemble des modes notamment par la création d'un nombre suffisant de stationnement pour les vélos et trottinettes et par la création d'une aire sécurisée de dépose par bus pour faciliter son accessibilité en transports en commun.

Les places de stationnement seront autant que faire se peut, perméables.

Orientations d'aménagement et de programmation

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

L'accès au groupe scolaire s'effectuera depuis la rue d'Occitanie qui sera mise à double sens de circulation. A cet effet, la voie sera élargie, un dépose minute sera aménagé aux abords du groupe scolaire et un point de retournement sera mis en place.

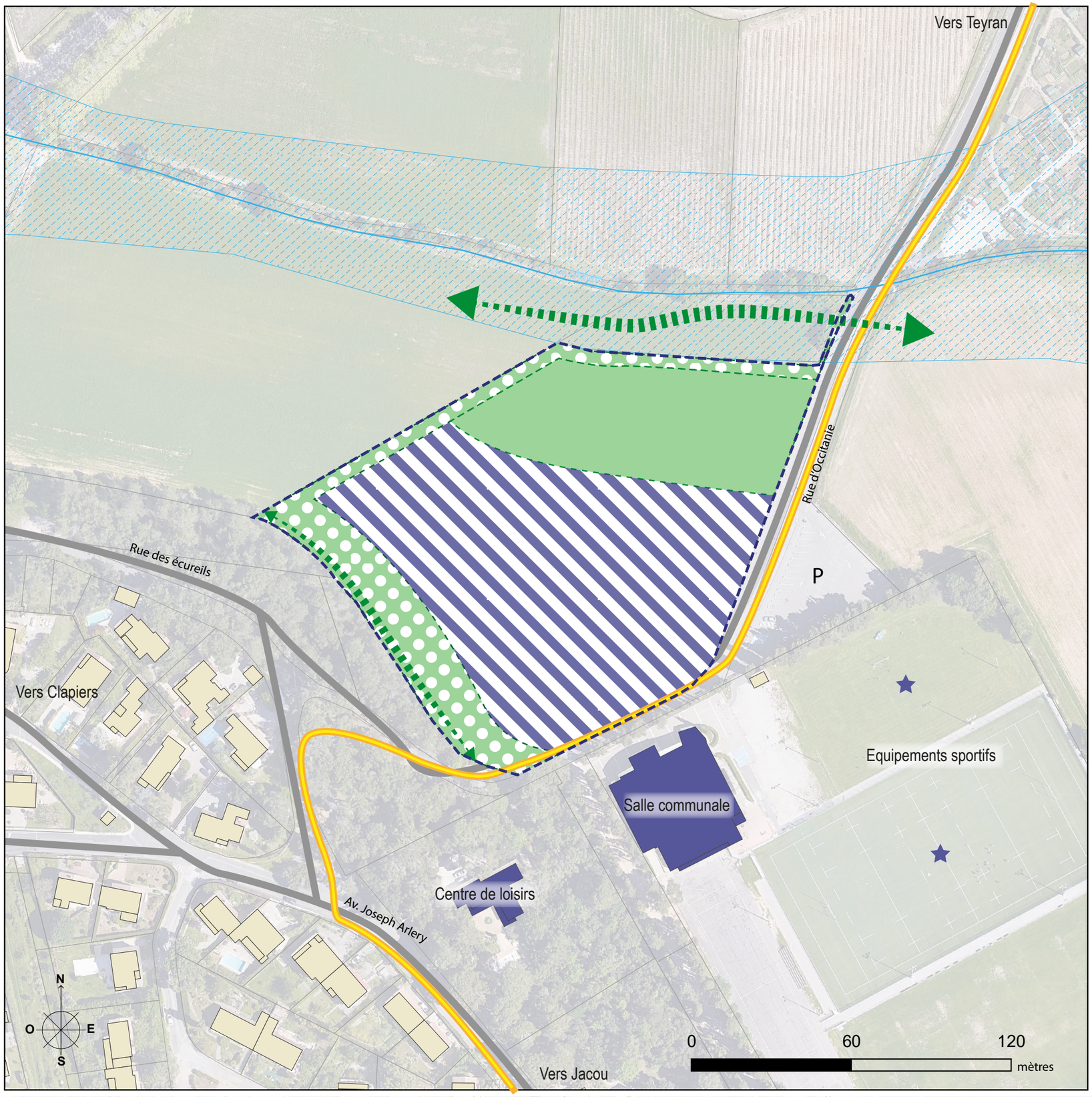
Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

L'opération projetée doit permettre la création d'un groupe scolaire (école maternelle et école élémentaire) comprenant des fonctions communes :

- Des espaces dédiés aux activités sportives et pédagogiques
- Des espaces réservés permettant l'adaptation et l'intégration scolaire
- Le restaurant scolaire
- Des locaux du personnel « écoles »
- Les espaces dédiés à la logistique, l'entretien et la maintenance.

L'aménagement du site est prévue pour le second semestre 2025.



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant
- équipement existant
- réseau hydrographique
- zone de risque d'inondation

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, bassin de rétention, parking
- espace de transition végétale à constituer / traiter (urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances, etc.)
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

- dominante équipement public

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- existant / futur : voie structurante
- existant / futur : voie de desserte
- P : parking aérien

Modes actifs

- existant / futur : itinéraire cycle : réseau de liaison
- existant / futur : itinéraire piéton

OAP **SAPORTA**
LATTES

Montpellier Méditerranée Métropole

Caractérisation du site

Le site concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Saporta** » se situe au sud de la Métropole, sur la commune de Lattes. Son périmètre s'étend sur une surface de 32 ha.



Ce site, se localise au nord de la commune de Lattes, à l'interface :

- de tissus urbanisés et de la plaine agricole de Lattes au sud ;
- des autoroutes A9 et A709 ;
- des échangeurs autoroutiers : Montpellier Ouest avec la RM132 et Montpellier Sud avec la RM986.

Il est ceinturé par des infrastructures autoroutières majeures et deux cours d'eau, il est ainsi délimité par :

- l'autoroute A709 au nord ;
- l'autoroute A9 et le Contournement ferroviaire de Nîmes à Montpellier (CNM) au sud ;
- le Lantissargues à l'ouest ;
- le Rondelet à l'est.

Le site, qui comporte quelques constructions existantes, se décompose en deux sous-secteurs :

- Le premier sous-secteur occupe la partie ouest du site de l'accès côté Rondelet jusqu'à la route à l'ouest du Mas de Saporta et comprenant un Etablissement et Service d'Aide par le Travail (ESAT) dénommé « Les Ateliers de Saporta »,
- Le second sous-secteur occupe la partie est, autour du Mas de Saporta qui accueille notamment la Chambre d'Agriculture et la Maison des Vins, jusqu'en limite de la zone humide du Lantissargues (hors périmètre).



Le site est desservi par 2 échangeurs autoroutiers sur l'A709 (Montpellier sud et Montpellier Ouest) ainsi que l'arrêt de bus « Saporta » situé à moins de 300 m et accessible via une passerelle piétonne. De plus, il sera desservi par les futures Véloligne B et 5 qui permettront de relier le site au cœur de ville de Montpellier ainsi qu'au centre-ville de Lattes.

Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site « Saporta » se décompose en deux sous-secteurs :

- un nouveau quartier à dominante d'activité à l'ouest ;
- un quartier d'activité avec une connotation agricole en lien avec les activités de la chambre d'agriculture à l'est.

Au regard de sa situation, un des enjeux majeurs du site a trait aux modalités d'intégration urbaine et paysagère. Très visible depuis les infrastructures routières et ferroviaires le bordant, il apparaît comme une entrée métropolitaine de premier ordre. A ce titre, il est concerné par les dispositions de la loi Barnier au regard de sa situation en entrée de ville le long des 2 axes autoroutiers. De plus, l'aménagement du site devra prendre en compte les nuissances sonores et de la qualité de l'air, liées à la proximité des infrastructures de déplacement.

Le projet vise donc à constituer un véritable quartier urbain bénéficiant d'un bon niveau d'aménités. Une partie des espaces de l'armature paysagère existante a, par ailleurs, vocation à retrouver une fonctionnalité agricole, au travers de la valorisation du domaine du mas de Saporta.

La desserte interne de cette opération devra prévoir des espaces de circulation intégrant des cheminements pour les modes actifs connectés avec le réseau de transport en commun et les futures Vélolignes.

Enfin, sur le plan environnemental, il s'agira d'intégrer dans le futur plan de composition les trames bleues présentes aux abords du site, mais aussi au centre de celui-ci, dont les zones de débordement seront à prendre en considération.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Bénéficiant d'une forte visibilité depuis les infrastructures autoroutières, l'intégration du nouveau quartier dans son environnement, s'appuiera sur :

- un plan de composition dont la structuration intègrera :
  - des constructions ou des aménagements liés à des activités agricoles ou la profession agricole aux abords du mas de Saporta ;
  - des bâtiments destinés à des activités économiques diversifiées sur le reste du site ;
  - le tracé de la future Véloligne B ;
  - des espaces végétalisés et paysagés au centre et en périphérie du site qui permettront de préserver des percées paysagères et de traiter qualitativement les interfaces avec les espaces agro-naturels.

  une organisation structurée des bâtiments destinés à des activités économiques :
  - leur implantation s'effectuera en recul par rapport aux infrastructures et proposera une façade qualitative sur celles-ci ;
  - l'ensemble des édicules et dispositifs techniques seront intégrés et dissimulés, notamment en toiture.
  - les espaces de stationnements et les zones techniques seront implantés au cœur du site;
- une organisation structurée des bâtiments destinés à des activités en lien avec l'agriculture et la profession agricole dont l'implantation s'effectuera en recul par rapport aux constructions existantes et au cours d'eau du Lantissargues.
- un épannelage adapté à la topographie du site :
  - les constructions en lien avec des activités agricoles, implantées sur le point haut du site, aux abords du mas de Saporta, ne pourront pas dépasser la hauteur des constructions existantes ;
  - les bâtiments destinés à des activités économiques, implantés en partie basse du site, pourront dépasser l'altimétrie de la plateforme de l'A9 et du CNM.

Orientations d'aménagement et de programmation (suite)

Mixité fonctionnelle et sociale

L'aménagement développé sur le site permettra l'accueil d'activités économiques diversifiées.

Le sous-secteur situé à l'est intégrera notamment des constructions et aménagements en lien avec la présence du Mas de Saporta et de la chambre consulaire qui souhaite développer un démonstrateur pour les activités et la profession agricole.

Préservation des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Concernant les risques d'inondation, le site est implanté à l'extérieur des zones inondables des cours d'eau du Lantissargues et du Rondelet. De plus, les débordements liés à la présence du fossé du chemin de Saint-Pierre sont intégrés dans la présente OAP en espaces végétalisés inconstructibles.

Les espaces végétalisés et paysagés implantés au centre et en périphérie du site permettront de préserver des continuités écologiques avec :

- les trames bleues constituées par le Lantissargues, le fossé du chemin de Saint-Pierre et le Rondelet ;
- la trame verte constituée par la plaine agricole de Lattes.

Enfin, afin de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuge pour la faune en transit, de développer des îlots de fraîcheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 20% de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Le projet intégrera la réalisation d'un tronçon de la véloligne B qui permettra de connecter le site avec le centre-ville de Lattes, de franchir de l'A709 et d'accéder à la station de tramway « Garcia Lorca » de ligne 4. En ce qui concerne les mobilités piétonnes la desserte du site interne du site se connectera sur la passerelle existante qui permet notamment de rejoindre les arrêts de bus. En sus, l'aménagement du site devra prévoir des cheminements doux pour encourager les mobilités douces ; soit par des circulations distinctes ; soit sur les emprises des voies de desserte interne.

Les besoins en matière de stationnement seront assurés directement sur les parcelles privées. Au regard des typologies d'entreprises et de leur regroupement sur un îlot (artisanat notamment), la création d'aires de stationnement mutualisées entre plusieurs entreprises ainsi que l'intégration du stationnement automobile dans les volume bâtis (activités tertiaires notamment), est fortement encouragée.

Les places de stationnement le long des voies internes au quartier seront majoritairement perméables et plantées avec des arbres de haute tige.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Le principe de desserte du site reposera sur une trame viaire organisée à partir de voies internes qui permettra l'accès aux futures parcelles. Celles-ci se connecteront aux deux échangeurs existants.

Aucun accès direct sur l'A709 ou l'A9 autres que ceux existants ne seront autorisés.

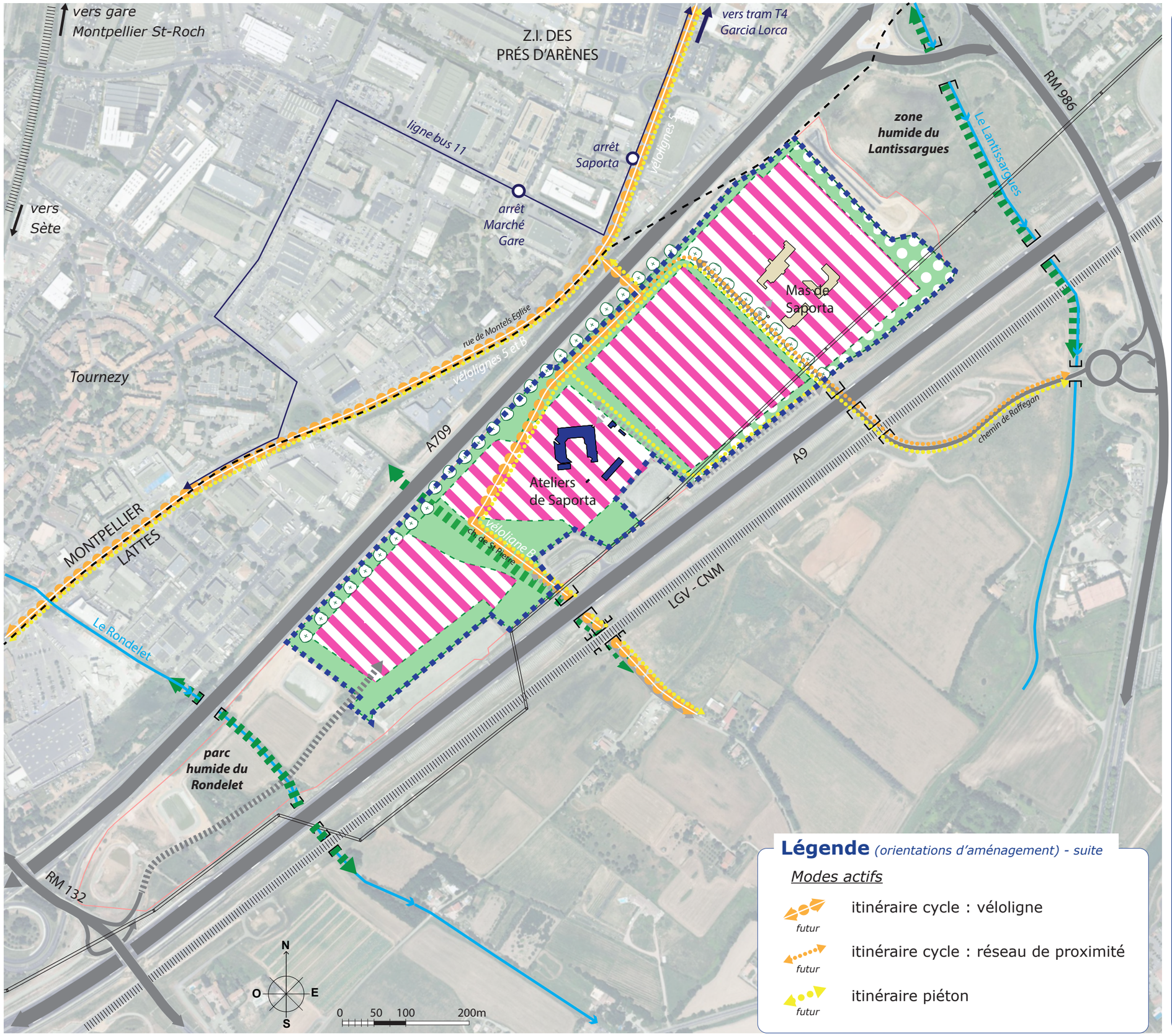
Les constructions du futur quartier, hormis celles accueillant des activités agricoles, seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Il s'agit de développer sur la totalité du site de 33 hectares, une opération d'aménagement concourant au développement économique du territoire et permettant à la profession agricole de développer des constructions et installations en lien avec l'agriculture.

Entre 80.000 et 100.000 m² de surface de plancher seront développées au total sur les deux sous-secteurs dont l'aménagement débutera à l'horizon 2027-2028.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(orientations d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- limites communales
- bâti existant
- équipement existant
- voie ferrée existante
- réseau hydrographique
- ligne Haute Tension

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement paysager à dominante végétale : parc, espaces verts, parking à paysager, ouvrage de rétention hydraulique
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter
- espace de transition végétale à constituer / traiter : urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances
- aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons piétonnes

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- dominante économique

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- existante / à requalifier : voie structurante
- à requalifier : voie de desserte

Transports en commun

- existant : arrêt bus
- existant : ligne bus

Légende *(orientations d'aménagement) - suite*

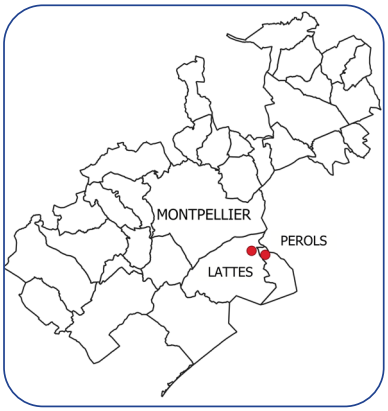
Modes actifs

- futur : itinéraire cycle : véloligne
- futur : itinéraire cycle : réseau de proximité
- futur : itinéraire piéton

OAP ODE À LA MER
LATTES, PÉROLS

Caractérisation du site

Situé dans le sud de la métropole sur les communes de Lattes et Pérols, le site d'**Ode à la mer,** objet de la présente OAP, se positionne en bordure de la ville de Montpellier, entre les nouveaux quartiers de Port-Marianne et les étangs du bord de mer. Son périmètre s'étend sur une surface de 286,4 ha.

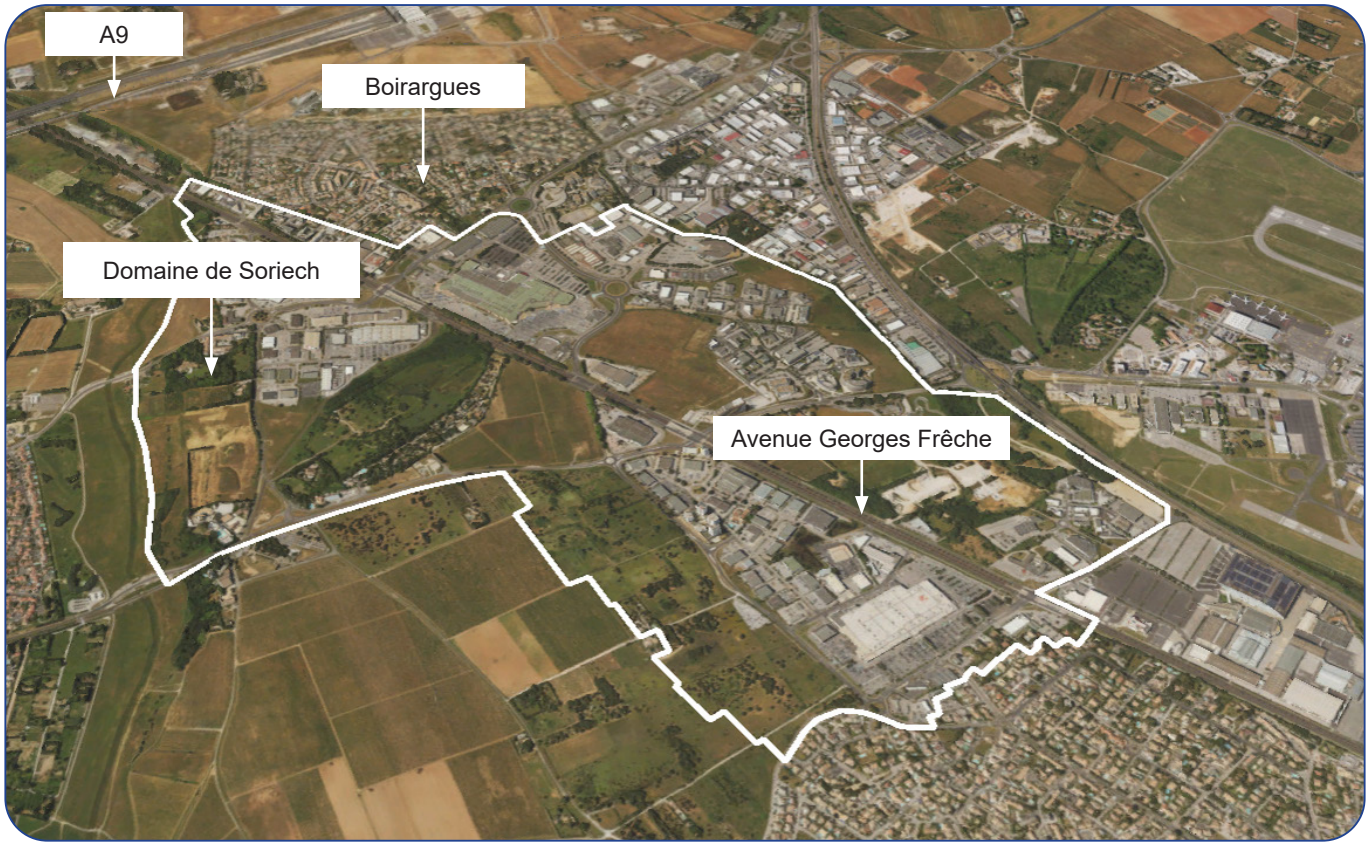


Ce site se développe de part et d'autre de l'Avenue Georges Frêche, de la RD172 et de la RD189, de la zone du Solis au Nord jusqu'à Pérols. Il représente une très forte polarité commerciale composée de deux hypermarchés et de nombreuses « boites » commerciales situées dans les zones existantes comme le Solis, le Soriech et le Fenouillet.

Il englobe également des espaces non bâtis à dominante naturelle ou agricole sur les secteurs des Hauts de Lattes et Estagnol.

Le secteur bénéficie à ce jour d'une bonne accessibilité multimodale de par la présence de la ligne 3 du tramway et de vélolignes sur la route de Boirargues entre le Solis et Lattes-centre et sur la RD 172. A l'horizon 2026, cette desserte sera renforcée par la création de deux nouvelles stations de tramway (Mas Rouge et Hauts de Lattes) et la finalisation de la véloligne le long de la Route de Boirargues.

La proximité de l'aéroport Montpellier Méditerranée et de la Gare Montpellier Sud de France confèrent à ce site un accès privilégié aux grands axes de communication structurants de la région montpelliéraine.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site d'Ode à la Mer vise le renouvellement urbain d'un tissu urbain à dominante commerciale et l'aménagement d'une véritable centralité urbaine métropolitaine, structurée autour de la ligne 3 du tramway et de ses stations.

Le projet vise à promouvoir une forte mixité fonctionnelle autour des stations de tramway (logements, commerces, activités économiques, équipements publics). Sa programmation comprend notamment une diversité de logements libres, sociaux, abordables qui permettra de répondre aux objectifs de mixité sociale ainsi qu'aux nouveaux parcours résidentiels.

Par son accroche au tramway et ses trois stations existantes ou en projet et l'incitation à l'usage des modes actifs, Ode à la Mer vise à initier une nouvelle pratique du site par les différents modes de transport. Le développement d'espaces publics confortables et sécurisés et d'itinéraires cyclables le long de axes structurants (Avenue Georges Frêche, Route Boirargues et Route de Mauguio) contribuera au report modal et en particulier à connecter le site aux grands équipements et autres quartiers des villes de Lattes, Pérols et Montpellier.

Sur le plan environnemental l'aménagement du site veillera à préserver la richesse du site en terme de biodiversité, ainsi que les continuités écologiques existantes et/ou à restaurer et à proposer une réduction de l'imperméabilisation des secteurs urbanisés.

La transformation de ce site inscrit une confortation et une sanctuarisation des trames vertes et bleues de plus vaste échelle (Schéma directeur du Nègue Cats…) et une structuration paysagère beaucoup plus affirmée :

- Une renaturation profonde qui structure et renforce de grands corridors écologiques : intégration dans un espace rétro-littoral des systèmes hydrauliques et du risque inondation : désimperméabilisation des sols, préservation des milieux naturels existants comme le Marais de l'Estanel à Lattes qui assure durablement une protection, renaturation des espaces privés et par l'aménagement d'espaces publics majeurs nouveaux qui confortent la trame verte et la biodiversité à l'instar de la restauration du corridor écologique du Fenouillet
- La réduction de l'empreinte du stationnement de surface,
- La végétalisation des surfaces cessibles et la mise en place de corridors verts.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Le parti d'aménagement privilégie la dimension paysagère du projet qui est traduite par les actions suivantes :

- Les stations de tramway existantes (Boirargues, Ecopole et Parc Expo) et futures (Mas Rouge et Hauts de Lattes) formeront des zones de forte intensité urbaine et de mixité fonctionnelle qui rythmeront le paysage et animeront l'espace public.

- Les secteurs bâtis du Fenouillet situés en zones inondables du PPRi feront l'objet d'une opération de renaturation visant la réparation hydraulique du site et la reconstitution du corridor écologique.

- La desserte viaire du quartier s'appuiera sur les voies existantes (RD189, chemin de Soriech, route de Mauguio…) qui seront requalifiées afin de leur donner un traitement plus urbain et d'y permettre une mutimodalité renforcée. Leur requalification sera également l'occasion de développer une écriture végétale de ces espaces publics par l'aménagement de noues et d'espaces verts visant à rompre la minéralité existante du lieu.

- Les typologies de constructions projetées seront essentiellement des bâtiments collectifs dont l'épannelage varie entre R+1 et R+10 au maximum, ces derniers se positionnant pour une densification voulue autour des stations de tramway. Deux émergences sont identifiées au document graphique : une au droit de la station Boirargues et une autre en limite avec la zone inondable du Fenouillet dit « rouge ». Ces émergences ne dépasseront pas R+14 afin de respecter la servitude aéronautique et limiter les co-visibilités depuis le rivage.

Mixité fonctionnelle et sociale

A travers le renouvellement urbain du site, le projet propose d'intensifier la mixité fonctionnelle (logements, commerces, activités économiques et équipements publics) principalement autour des stations de tramway existantes et projetées.

À l'échelle du périmètre de l'OAP, il est prévu une offre de logements diversifiée : 33% de logements sociaux, 22% BRS et 45% de logements libres.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Un réseau d'espaces humides sera conservé et organisé au sein du projet afin de conforter les continuités paysagères. Les zones d'épandage des crues formeront de grandes respirations au cœur du projet Ode à la Mer, qui jugueleront les problèmes d'inondation et permettront une densification autour des stations. Des zones telles que le Fenouillet Sud, seront libérées de toute urbanisation et seront réintégrées aux espaces humides et à la trame verte et bleue (12 hectares désimperméabilisés). La continuité hydraulique entre le Nègue-Cats et l'Estagnol sera également améliorée.

Un linéaire de noues arborées plus conséquent sera mis en œuvre dans les zones de réinvestissement et d'extension qui assureront un rôle de collecte et de circulation des eaux de ruissellement vers les différents exutoires lors des épisodes pluvieux.

La solution privilégiée dans le schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats sera la mise en place de bassins de rétention hydraulique à l'échelle des secteurs opérationnels d'urbanisation ou bien à l'échelle d'un sous-bassin lorsque cela est possible. Ces bassins paysagers joueront à la fois le rôle de compensation de l'imperméabilisation et de traitement qualitatif des eaux pluviales.

Etant donné la sensibilité écologique importante des exutoires des bassins versants concernés par l'opération : Lironde et du Nègue-Cats et de la proximité des étangs littoraux, la mise en place de systèmes d'auto-épuration des eaux pluviales avant rejet au milieu naturel sera nécessaire.

Les masses boisées existantes seront préservées, en particulier autour des Mas à caractère patrimoniaux (Soriech, Couran). Ailleurs, la végétation existante pourra aussi être complétée afin de constituer une armature végétale urbaine connectée aux vastes zones agro-naturelles plus au sud ainsi qu'aux

espaces concernés par le risque hydraulique du site, supports d'une faune et d'une flore importantes.

Espaces perméables
Afin de proposer un quartier urbain dense et de conserver un cadre de vie qualitatif, un taux d'espace perméable d'au moins 40% sera recherché à l'échelle du périmètre de l'OAP.

Continuités écologiques et continuités paysagères
Le site est encadré par la présence de plusieurs corridors et réservoirs de biodiversité : la Lironde à l'Ouest, le Negue-Cats au Nord et le Marais de l'Estanel au cœur du site. Plusieurs continuités écologiques traversent le site pour connecter ces différents corridors et réservoirs de biodiversité. Ces continuités sont traduites dans l'OAP.

Une continuité écologique est identifiée entre la vallée de la Lironde à l'Ouest et le Marais de l'Estanel à l'Est. Elle devra être traduites par un maintien des espaces ouverts et perméables existants et par l'aménagement d'espaces de nature par la requalification de l'espace public ou au sein des opérations projetées.

Une continuité écologique à restaurer est également identifiée à l'Est et traverse la zone du Fenouillet. Cette continuité à restaurer sera traduite par une opération de renaturation du Fenouillet Sud, impacté par la zone rouge du PPRi.

Enfin, en complément de ces continuités écologiques, un principe de continuité paysagère est également identifié entre la Lironde et le Marais de l'Estanel en cœur du quartier Soriech Sud. Ce principe s'appuiera sur le traitement végétal des espaces publics afin de proposer des espaces verts plantés entre le Mas de Soriech et sa végétation existante et le Marais de l'Estanel. Cette continuité permettra en outre de rompre l'alignement des constructions le long du chemin de Soriech par une respiration et d'orienter les déplacements doux au cœur de ce quartier à destination des abords du Marais de l'Estanel, espace naturel structurant de ce secteur.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Un maillage de voies vertes qui se rabattent sur le tramway sera aménagé:

- Sur les axes structurants Est/Ouest des pistes cyclables seront systématiquement mises en place afin de favoriser les déplacements des centres-villes aux stations de tramway.
- Des voies vertes Nord/Sud pourront être aménagées le long des continuités naturelles (Lironde, route des Mas, vallée du Nègue-Cats...) et relieront la ville au Littoral.
- Entre-le Lez et le Nègue-Cats, des pistes cyclables et voies vertes seront aménagées, pour un usage fonctionnel et de loisirs.
- Afin de faciliter et d'initier les déplacements à pied, un réseau de rues adaptées au piéton sera conçu. Les séquences urbaines des voies transversales Nord/Sud seront aménagées en rues, favorisant l'urbanité des secteurs traversés.

En matière de transports publics, le tramway innervera le secteur :
- Le tramway représentera l'épine dorsale du projet, autour de laquelle le projet urbain viendra s'articuler. L'urbanisation en extension de certains sites s'accompagnera aussi de la création de nouvelles stations de tramway (Mas Rouge et Hauts de Lattes). La section entre Lattes et Pérols sera doublée afin d'améliorer la desserte du site.

Une nouvelle génération d'espaces publics, en réseaux, conçus pour tous et pour tous les modes mais surtout pour les piétons et les cyclistes, devra permettre de composer de nouvelles adresses, donc de nouvelles valeurs de localisation. Les voies internes au quartier, existantes ou à créer, seront apaisées. Elles seront traitées de manière à limiter la présence des véhicules motorisés et apaiser la vitesse, en veillant donc à réserver une emprise confortable pour les mobilités actives.

Alors que le site est actuellement concerné par des nuisances sonores, liées à la proximité des infrastructures de déplacement; l'apaisement de la circulation des véhicules motorisés devra permettre de les réduire. S'agissant plus particulièrement de la proximité à l'aéroport, l'aménagement du site ainsi que les constructions prendront en compte les contraintes inhérentes.

Les besoins en stationnement devront être appréhendés au regard de la desserte du quartier en transports en commun et en axes de mobilités actives.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Le quartier sera desservi par un réseau viaire structuré :
- L'axe central formé par l'Avenue Georges Frêche sera complété par certaines aménités. Notamment par le renfort des pistes cyclables, l'élargissement de la voirie, la création d'espace public dédié aux piétons... Des arbres complémentaires permettront de prolonger l'alignement de pins existant. La ligne de tramway située sur l'axe central de la voie sera valorisée par la réalisation d'espaces publics.

- Des voies secondaires seront créées et s'appuieront sur le découpage parcellaire existant. Ces voies secondaires desserviront les îlots bâtis et seront doublées systématiquement d'un cheminement pour modes actifs. Un réseau destiné aux mobilités actives sera conçu en rabattement vers le tramway destiné à des déplacements fonctionnels ou de promenade valorisant le tramway.

Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

L'opération projetée permettra la construction d'environ 900 000 m² de surface de plancher décomposée comme suit :
- 8 000 logements en favorisant la mixité sociale dont environ 1600 logements sur la commune de Pérols
- 75 000 m² de SDP d'activités et de commerces
- 100 000 m² de SDP de bureaux
- Des équipements publics en fonction des besoins (Pôle Autonomie Santé sur le secteur de Platanes, groupes scolaires, équipements sportifs, salles associatives…)

Réparti sur deux périodes
- Jusqu'à 2034 :
- 5 000 logements
- 50 000 m² de SDP d'activités et de commerces
- 65 000 m² de SDP de bureaux
- Après 2034 :
- 3 000 logements
- 25 000 m² de SDP d'activités et de commerces
- 35 000 m² de SDP de bureaux

L'opération projetée permettra la construction d'environ 8 000 logements à l'échelle du site pour une densité de plus de 50 logements/ha.

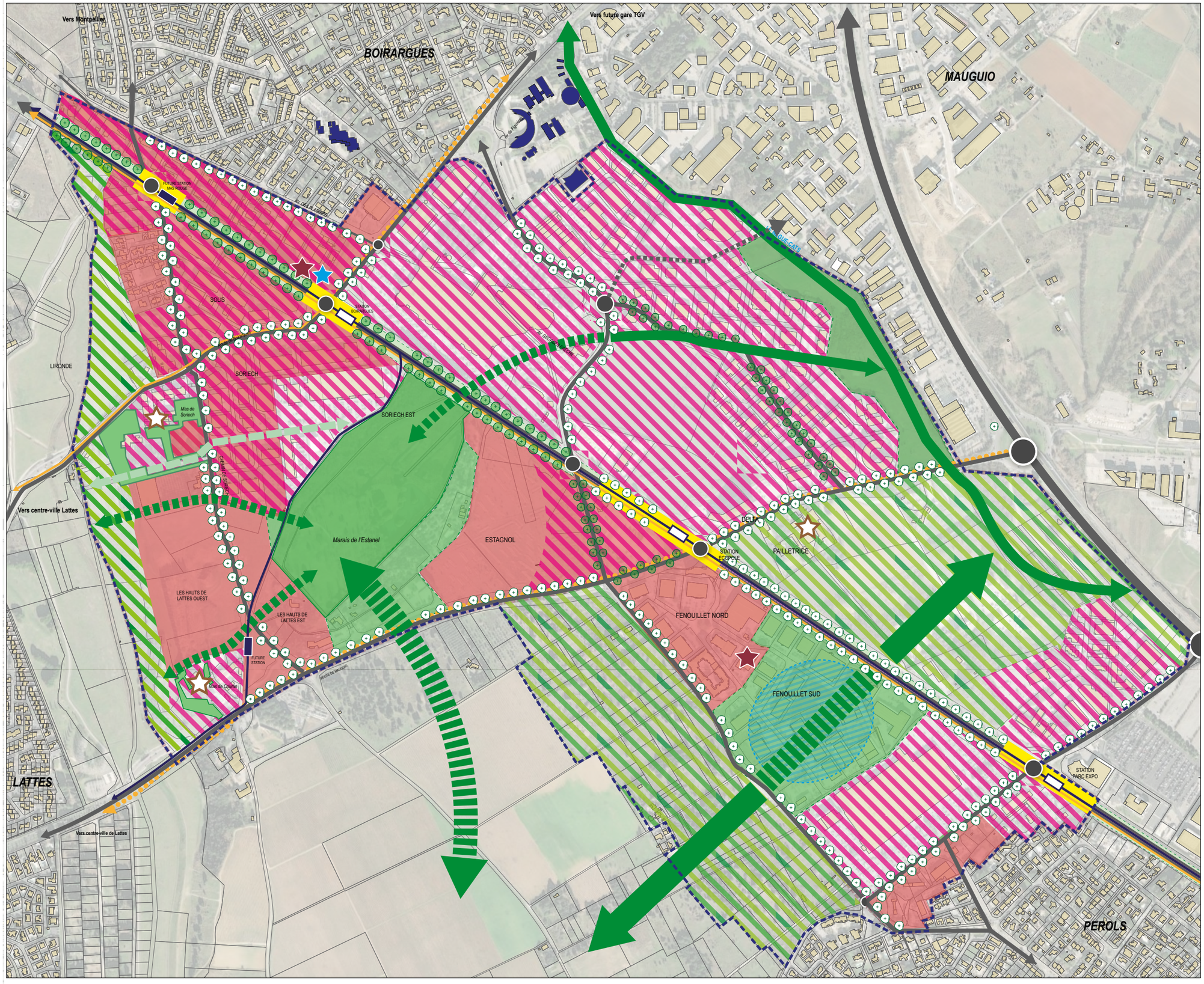
Echéancier prévisionnel :

L'aménagement du site s'échelonnera sur une vingtaine d'années et se déroulera en 2 temps:

- Une première phase pour répondre rapidement à un urbanisme plus compact et plus intense notamment autour des stations de le ligne 3 de tramway. Elle sera essentiellement composée d'une offre de logement située sur les secteurs des Hauts de Lattes et Platanes, ainsi que la construction du Pôle Autonomie Santé à Lattes

- Une deuxième phase pour supprimer la juxtaposition de plusieurs formats commerciaux en perte plus ou moins forte d'attractivité avec un bâti et des aménagements dégradés. Un programme complémentaire de logement sera proposé sur les secteurs Solis, Soriech, Lironde Sud, Carrefour, Estagnol, Delta, fenouillet Nord et Bir Hakeim. Il sera complété par des activités et commerces sur les secteurs de Boirargues, Ecopole, Commandeur, Carrefour, Delta, Solis, Auchan, Bir-Hakeim et Soriech afin de proposer des formes commerciales renouvelées mieux adaptées aux nouveaux modes de consommation et à l'évolution des modes des de distribution qui en résultent. Du tertiaire sur les secteurs Ecopole, Carrefour, Commandeur, Fenouillet Nord et Bir-Hakeim viendra s'ajouter ainsi que les équipements publics nécessaires.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant
- Equipements existants
- réseau hydrographique
- Edifice bâti remarquable
- Arbres d'alignement existants, végétalisation en accompagnement de voirie

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- Mixité fonctionnelle
- Dominante résidentielle
- Dominante économique
- Dominante agricole et naturelle
- Parc, bois, jardins, haies et autre ensemble végétal remarquable (dont EBC)
- Aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts
- Equipement public à créer
- Emergence bâtie
- Continuité écologique existante / à conforter
- Principes de continuités paysagères
- Arbres d'alignement, végétalisation en accompagnement de voirie
- Bassins et ouvrage de rétention des eaux pluviales (ou autre dispositif)

CENTRALITÉS / ATTRACTIVITÉS

- Espace d'attractivité urbaine

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- carrefour structurant (existant)
- voie structurante (existant)
- voie de desserte (existant / futur)

Transports en commun

- Ligne tramway (existant)
- station de tramway (existant / future)

Modes actifs

- itinéraire cycle : réseau magistral (existant / futur)

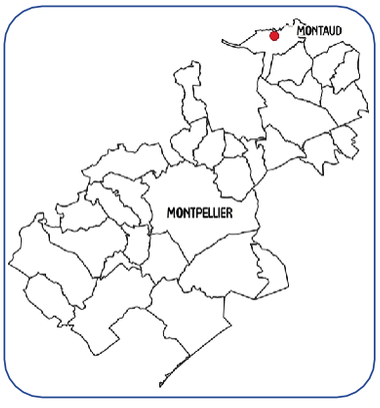
N O E S

0 100 200m

OAP ASPRES NORD
MONTAUD

Caractérisation du site

Le site objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Aspres Nord** » se situe au nord-est de la Métropole, sur la commune de Montaud. Son périmètre s'étend sur une surface de 0,8 ha.



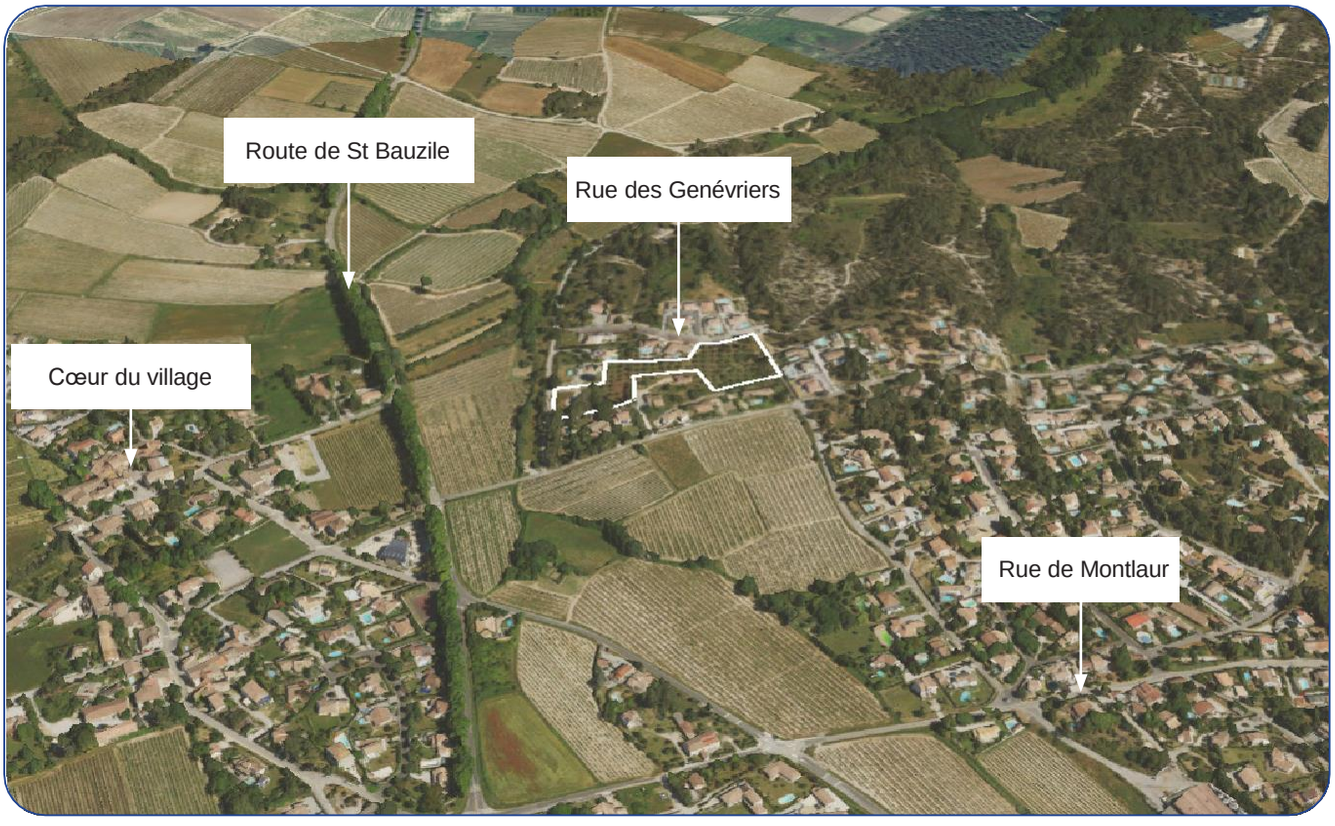
Ce site est situé dans le quartier « des Aspres », au nord-est du centre ancien du village. Il s'insère dans un tissu pavillonnaire lâche composé de maisons pavillonnaires édifiées en cœur de parcelle en RDC ou R+1. Ce site de réinvestissement urbain représente donc une dent creuse au sein du quartier des Aspres.

Ce secteur est connecté au nord-est à des boisements semi-ouverts et à l'ouest à une plaine agricole qui accueille un corridor écologique de trame bleue.

Le site est situé sur les hauteurs de la commune, et donne lieu à des vues sur le grand paysage, et notamment sur le puech de Saint-Bauzille-de-Montmel.

Cette dent creuse est enserrée par le tissu pavillonnaire existant, mais est desservie au nord-est par la rue des Genévriers et à l'ouest par le Chemin des Liquettes qui délimite le site.

Deux lignes de transport en commun desservent le centre villageois de Montaud, et passent à l'ouest du site à environ 350 mètres (arrêt de bus « stade »).



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement de ce secteur qui s'insère dans un tissu pavillonnaire existant doit veiller à une insertion urbaine qualitative et à la préservation de la qualité du cadre de vie et du paysage.

Dans cette logique, il s'agit d'encadrer la densification de ce site, par une forme urbaine adaptée qui limitera la hauteur des constructions et maintiendra des vues sur le grand paysage.

L'aménagement de ce site intégrera des continuités écologiques entre la plaine agricole et les espaces boisés situés au nord-est, une imperméabilisation limitée des sols et favorisera sa végétalisation. Ceci permettra :

- D'insérer au mieux les nouvelles constructions au sein d'un secteur paysagé et végétalisé ;
- De préserver le réseau végétal du village ;
- De proposer des îlots de fraîcheur ;
- De favoriser la biodiversité en développant les continuités écologiques existantes et/ou à restaurer ;
- D'infiltrer les pluies courantes.

Les constructions devront être connectées aux infrastructures publiques de mobilité existantes et futures, qui offrent des liaisons avec le centre du village, le réseau de transports en commun, les équipements et services de proximités.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

L'aménagement de ce site permettra de produire des logements au sein du tissu urbain existant et intègre deux secteurs qui auront des logiques de desserte et de programmation différentes.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'intégration urbaine qualitative des constructions dans le quartier existant s'appuiera sur :

- Une configuration favorisant l'intégration urbaine : la forme urbaine et la volumétrie devront être identiques au tissu pavillonnaire existant (logements individuels non groupés en RDC ou R+1) pour préserver les vues sur le grand paysage ;

- Une structuration qualitative : Le secteur 1 se connectera au chemin des Liquettes via un accès unique. Ceci impliquera la création d'un espace commun permettant la desserte de l'ensemble des lots ou macro-lot créés. L'implantation des futures constructions se structurera autour de cet espace et du chemin des Liquettes. Le secteur 2 se connectera à la rue des Genévriers, l'implantation des futures constructions se structurera autour de cet espace public existant ;

- Un traitement qualitatif de l'interface entre les nouvelles constructions et les parcelles bâties environnantes : Il s'agira de concevoir cet espace comme une transition naturelle en implantant les nouveaux bâtis en retrait des constructions existantes. Ces retraits seront végétalisés et constitueront une bande tampon entre les constructions voisines existantes et les nouveaux logements.
En sus, cette transition végétale viendra renforcer les continuités paysagères avec l'espace naturel au nord-est du site.

- Un traitement végétal qualitatif avec la plantation d'arbres de haute tige et de haies sur chaque lot ou macro-lot.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Les espaces végétalisés entre les nouvelles constructions et les parcelles bâties environnantes constitueront des continuités écologiques entre la plaine agricole et les espaces boisés situés au nord-est.

Le muret en pierre bordant le chemin des Liquettes, constituant un lieu de refuge pour la biodiversité, sera mis en valeur. L'imposition d'un accès unique sur le chemin des Liquettes contribue à protéger ce muret en pierre.

En sus, afin de faciliter les continuités écologiques au sein du site, de créer des espaces refuges pour la faune en transit, de développer des îlots de fraîcheur urbain et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 55 % de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables.

Ce principe se concrétisera notamment par la plantation d'arbres de haute tige, mais également d'une strate herbacée et arbustive.

Ces espaces perméables concourent à l'infiltration des pluies courantes, participant à la réduction de l'exposition aux risques, à l'alimentation des nappes d'eau souterraines et à la préservation et à la valorisation des continuités écologiques.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Les accès des opérations (secteurs 1 et 2) se connecteront à la rue de la Fontaine via le chemin des Liquettes et la rue des Genévriers, pour que les nouveaux usagers puissent bénéficier des futurs aménagements sur ces voies. Cela permettra d'optimiser les connexions avec le centre du village, les transports en commun, les équipements et services de proximités.

Il conviendra d'implanter le stationnement uniquement sur les futurs lots ou macro-lots afin de diminuer la présence physique des voitures sur l'espace commun.

Orientations d’aménagement et de programmation

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Les constructions à l’ouest (secteur 1) du futur quartier seront desservies par une voirie interne avec un accès unique sur le chemin des Liquettes et les constructions à l’est (secteur 2) par la rue des Genévriers.

Les constructions du futur quartier seront desservies par l’ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

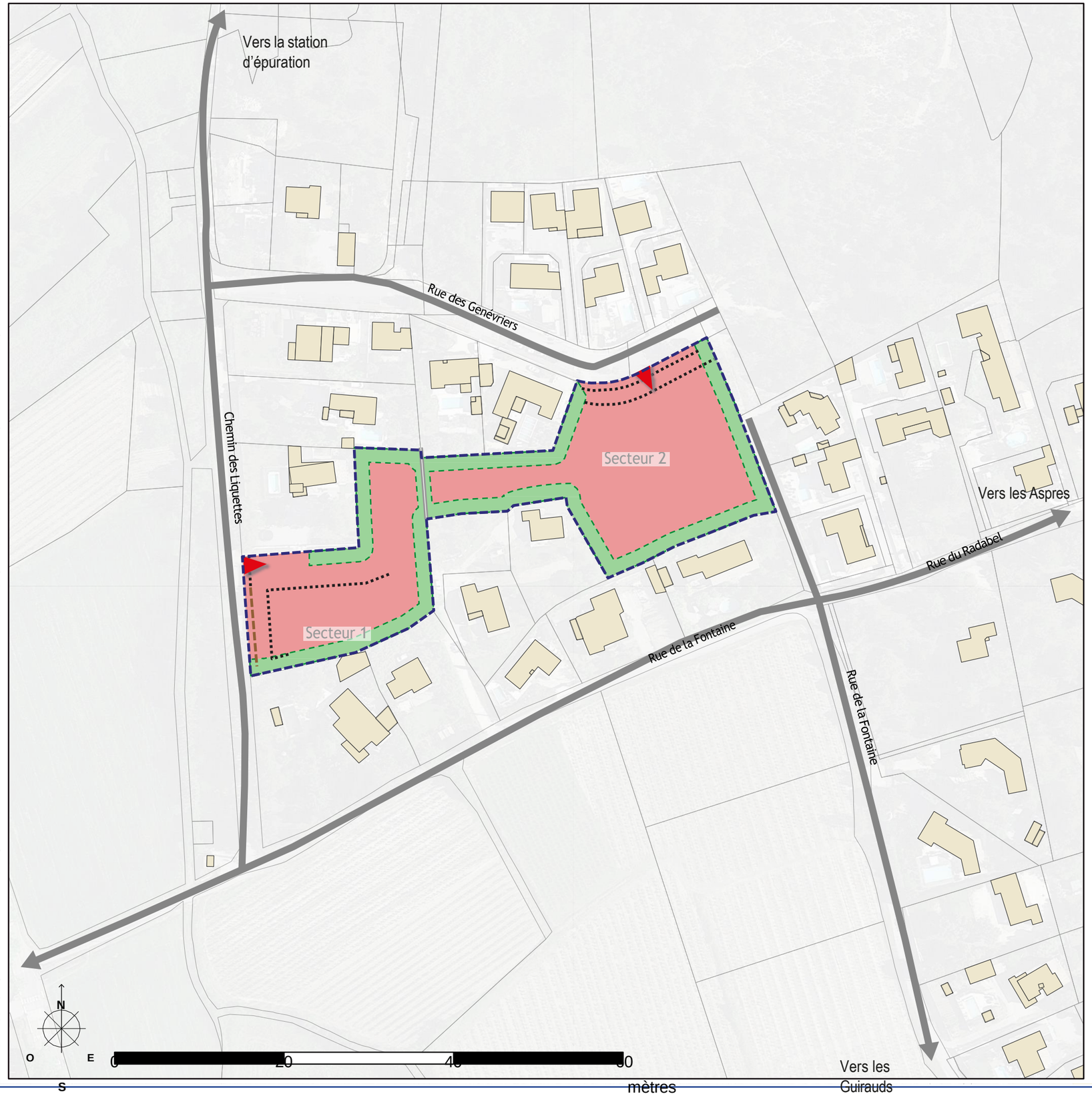
Programmation et phasage opérationnel

Ce secteur de réinvestissement urbain sera à dominante résidentielle. Au vu de la configuration des lieux et du règlement associé à l’OAP :

- Le secteur 1 à l’ouest, accueillera environ 4 logements ;
- Le secteur 2 à l’est, accueillera environ 6 logements.

L’aménagement du site débutera à l’horizon 2025-2026.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

périmètre de l'OAP

bâti existant

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine bâti, urbain et paysager

ensemble bâti remarquable

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, bassins de rétention, etc.

Morphologie urbaine

implantation des constructions

accès véhicules

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

dominante résidentielle

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

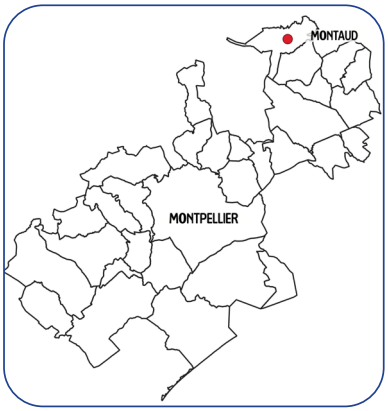
existant *futur*

voie structurante

OAP ASPRES SUD
MONTAUD

Caractérisation du site

Le site objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Aspres Sud** » se situe au nord-est de la métropole, sur la commune de Montaud. Son périmètre s'étend sur une surface de 0,9 ha.



Ce site est situé dans le quartier « des Aspres », au sud-est du centre ancien du village. Il s'insère dans un tissu pavillonnaire lâche composé de maisons pavillonnaires édifiées en cœur de parcelle en RDC ou R+1. Ce site de réinvestissement urbain représente donc une dent creuse au sein du quartier des Aspres.

Le site, enserré dans le tissu pavillonnaire existant, est desservi au nord par la rue de Montlaur et à l'ouest par le chemin des Romarins.

Deux lignes de transport en commun desservent le centre villageois de Montaud, et passent à l'ouest du site à environ 400 mètres (arrêt de bus « camp du soleil »).



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement de ce secteur qui s'insère dans un tissu pavillonnaire existant doit veiller à une insertion urbaine qualitative et à la préservation de la qualité du cadre de vie.

Dans cette logique, il s'agit d'encadrer la densification de ce site, par des formes urbaines adaptées qui limiteront la hauteur des constructions.

La programmation proposera une mixité sociale qui répondra à la demande et à la diversité des parcours résidentiels.

L'aménagement de ce site intégrera des continuités écologiques, une imperméabilisation limitée des sols et favorisera sa végétalisation. Ceci permettra :

- D'insérer au mieux les nouvelles constructions au sein d'un secteur à caractère végétal ;
- De préserver le réseau végétal du village ;
- De proposer des îlots de fraîcheur ;
- De favoriser la biodiversité en développant les continuités écologiques existantes et/ou à restaurer ;
- D'infiltrer les pluies courantes.

Les dessertes internes de ce nouveau quartier devront prévoir des espaces de circulation intégrant des cheminements piétonniers connectés aux infrastructures publiques de mobilité existantes et futures, qui offrent des liaisons avec le centre du village, le réseau de transports en commun, les équipements et services de proximités.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

L'aménagement de ce site permettra de produire des logements au sein du tissu urbain existant et intègre trois secteurs qui auront des logiques de desserte et de programmation différentes.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'intégration urbaine qualitative des constructions dans le quartier existant s'appuiera sur :

- Une configuration favorisant l'intégration urbaine : les formes urbaines seront adaptées avec une volumétrie identique au tissu pavillonnaire existant (logements en RDC ou R+1) permettant de les intégrer dans le grand paysage ;

- Une structuration qualitative : le secteur 1 se connectera à la rue de Montlaur via un accès unique. Ceci impliquera la création d'un espace commun permettant la desserte de l'ensemble des lots ou macro-lot créés. L'implantation des futures constructions se structurera autour de cet espace et de la rue de Montlaur. Les secteurs 2 et 3, quant à eux se connecteront au chemin des Romarins. Des espaces communs permettant la desserte de l'ensemble des lots ou macro-lot créés devront donc être créés ;

- Un traitement qualitatif de l'interface entre les nouvelles constructions et les parcelles bâties environnantes. Il s'agira de concevoir cet espace comme une transition naturelle en implantant les nouveaux bâtis en retrait des constructions existantes. Ces retraits seront végétalisés et constitueront une bande tampon entre les constructions voisines existantes et les nouveaux logements ;

- Un traitement végétal qualitatif avec la plantation d'arbres de haute tige et de haies sur chaque secteur.

Mixité fonctionnelle et sociale

Afin de répondre aux objectifs de mixité sociale ainsi qu'aux demandes et à la diversité des parcours résidentiels, le site comprendra différentes formes urbaines et typologies de logement diversifiées :
- Sur les secteurs 1 et 3 : logements individuels non groupés ;
- Sur le secteur 2 : logements intermédiaires (logements superposés avec des accès individuels privatifs) ou collectifs. Sur ce secteur, la totalité des logements réalisés seront des logements locatifs sociaux et/ou des logements abordables.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Les espaces végétalisés entre les nouvelles constructions et les parcelles bâties environnantes constitueront des continuités écologiques au sein du site.

En sus, afin de faciliter les continuités écologiques au sein du site, de créer des espaces refuges pour la faune en transit, de développer des îlots de fraîcheur urbain et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 25 % de l'emprise du secteur 2 et au moins 55 % de l'emprise des secteurs 1 et 3 seront traitées en espaces perméables végétalisés. Ce principe se concrétisera notamment par la plantation d'arbres de haute tige, mais également d'une strate herbacée et arbustive.

Ces espaces perméables concourent à l'infiltration des pluies courantes, participant à la réduction de l'exposition aux risques, à l'alimentation des nappes d'eau souterraines et à la préservation et à la valorisation des continuités écologiques.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Les accès des opérations se connecteront à la rue de Montlaur (secteur 1) et au chemin des Romarins (secteurs 2 et 3), pour que les nouveaux usagers puissent bénéficier des futurs aménagements sur ces voies. Cela permettra d'optimiser les connexions avec le centre du village, les transports en commun, les équipements et services de proximité.

Les voies de desserte internes intégreront des cheminements piétonniers sur chaussée et/ou sur des emprises dédiées pour encourager les mobilités douces.

Orientations d'aménagement et de programmation

Il conviendra d'implanter le stationnement sur les futurs lots ou macro-lots afin de diminuer la présence physique des voitures sur les espaces communs.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

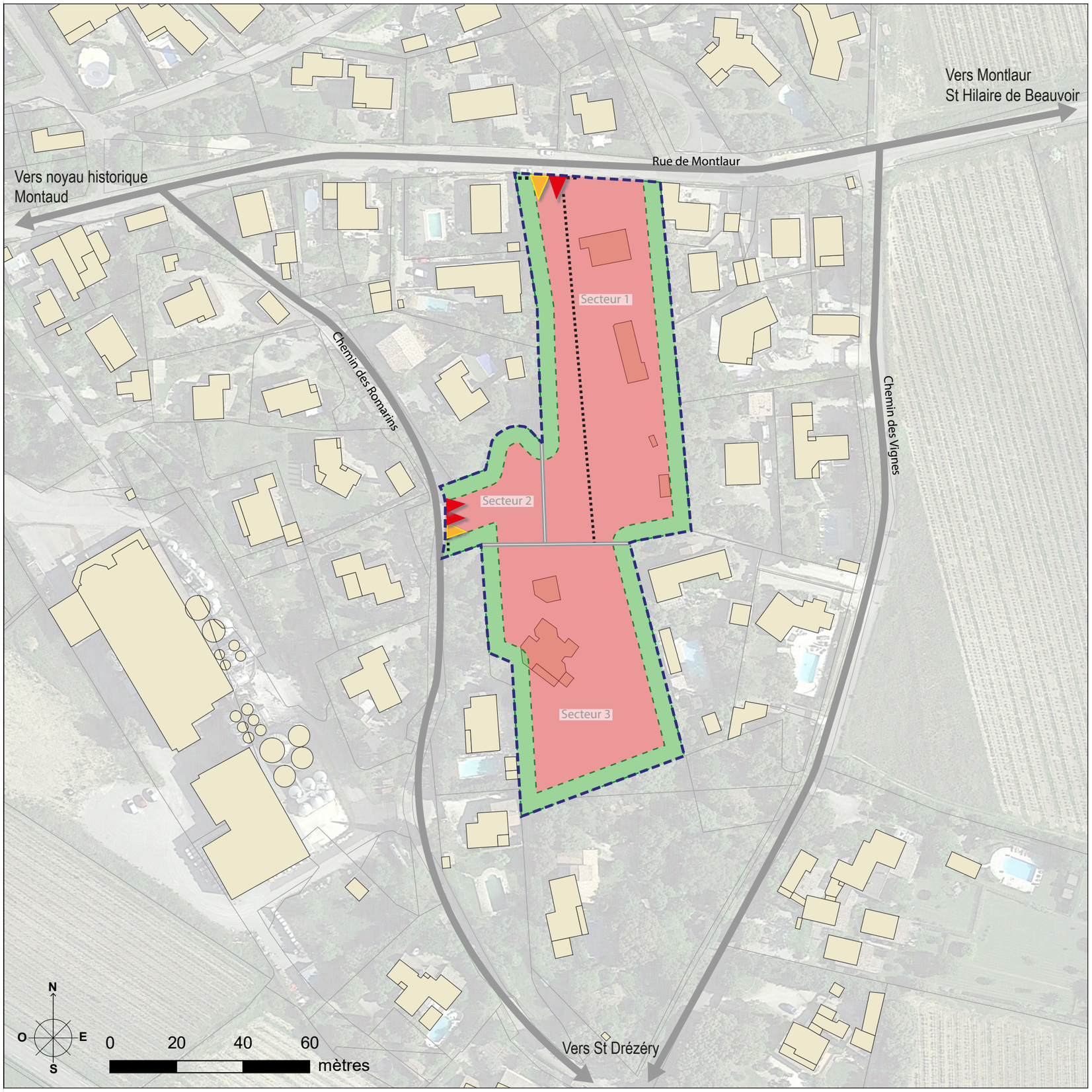
- Les constructions sur le secteur 1 seront desservies par une voirie interne avec un accès unique sur la rue de Montlaur ;
- Les constructions sur le secteur 2 seront desservies via le chemin des Romarins ;
- Les constructions sur le secteur 3 seront desservies par une voirie interne avec un accès unique sur le Chemin des Romarins.

Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

Ce secteur de réinvestissement urbain sera à dominante résidentielle. Au vu de la configuration des lieux et du règlement associé à l'OAP :
- Le secteur 1 au nord, accueillera environ 5 logements ;
- Le secteur 2 au centre, accueillera environ 5 logements ;
- Le secteur 3 au sud, accueillera environ 5 logements.

L'aménagement du site débutera à l'horizon 2025-2026.



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, bassins de rétention, etc.

Morphologie urbaine

- implantation des constructions
- accès véhicules
- accès modes doux

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

- dominante résidentielle

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

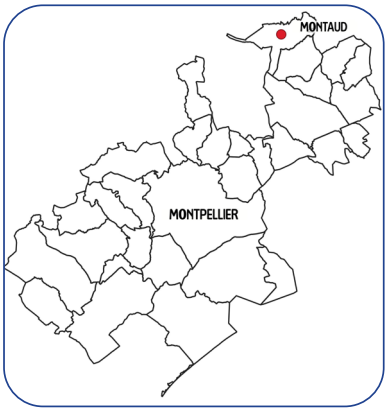
Voirie

- existant / futur : voie structurante

OAP PARC SPORTIF MONTAUD

Caractérisation du site

Le site de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) **«Parc sportif»** se situe au nord-est de la métropole, sur la commune de Montaud. Son périmètre s'étend sur une surface de 1,9 ha.



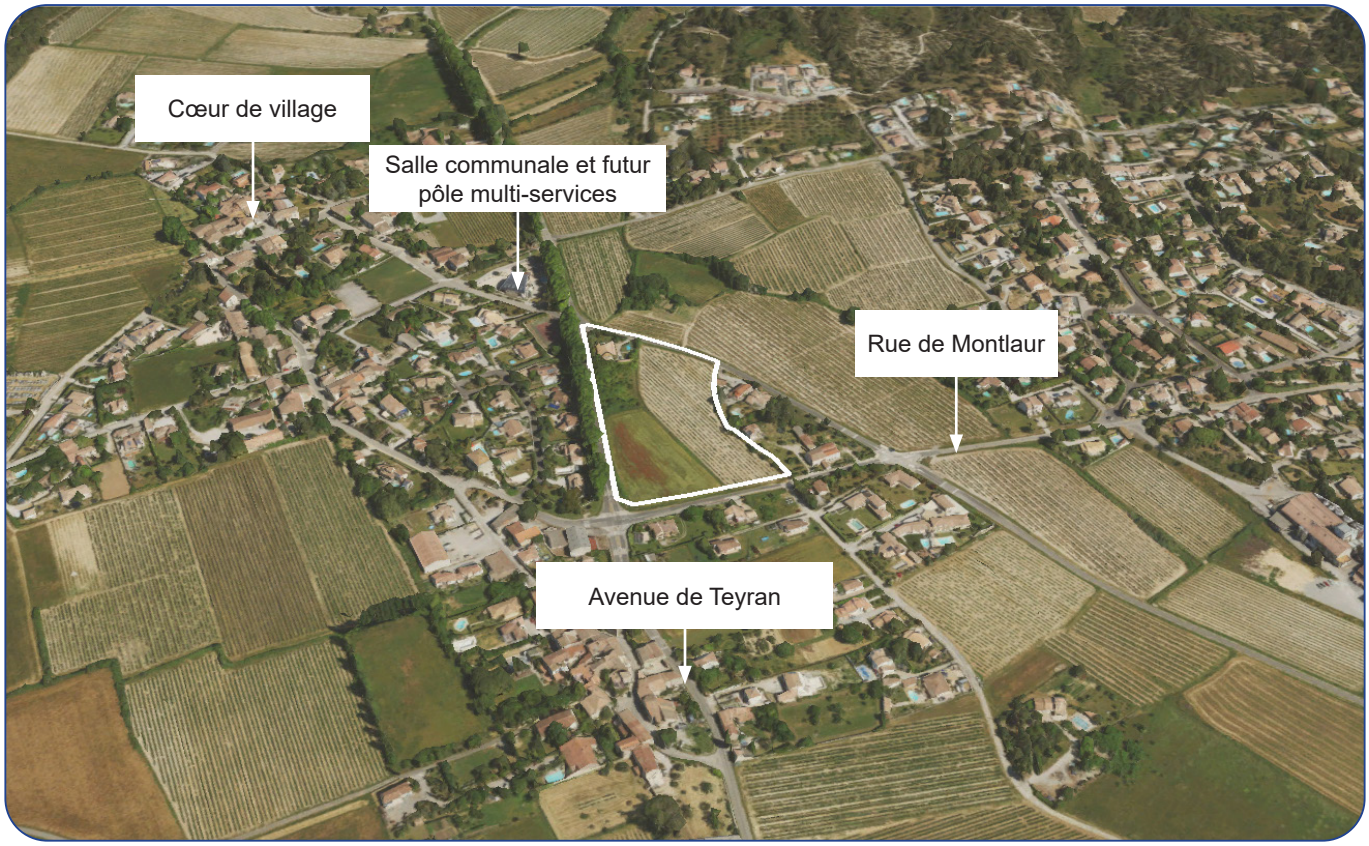
Ce site constitue, avec le nouveau pôle multi-services et la salle communale Pierre Combettes, une nouvelle centralité du village. Situé en continuité du cœur villageois et du tissu pavillonnaire existant, il fait le lien entre les entités est et ouest du village.

Ce secteur est bordé à l'ouest et au sud par des espaces résidentiels et est, au nord-est, en liaison avec des espaces agricoles majoritairement viticoles qui accueillent un corridor écologique de trame bleue (affluent du ruisseau de la Liquette).

Ce site sans réel relief donne tout de même lieu à des vues intéressantes sur le grand paysage et sur la ripisylve de l'affluent du ruisseau de la Liquettes.

Le site est desservi par de nombreuses infrastructures qui délimitent le périmètre : l'avenue de Teyran (RM21), la rue du Camp Soleil (RM54) et la rue des Mûriers (RM21E2).

Deux lignes de transport en commun desservent le centre villageois de Montaud et passent respectivement au sud et à l'est du site à moins de 100 mètres (arrêts de bus « Mûriers» et « Camp du Soleil »).



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site « Parc sportif » vise à développer cette nouvelle centralité et un nouveau quartier d'habitation connecté au tissu urbain existant.

La centralité du village sera donc renforcée par ce nouveau parc sportif, point de rencontre pour les Montaudois. L'objectif sera alors de favoriser une configuration visant à bien insérer l'ensemble des aménagements dans le site.

L'intégration de cet objectif conduira à concevoir un plan de composition qui permettra de structurer qualitativement les interfaces avec l'espace agricole et le tissu urbain existant, afin d'insérer au mieux l'opération dans le paysage en continuité du bâti existant.

La programmation proposera une mixité fonctionnelle et sociale. Cette dernière répondra à la demande et à la diversité des parcours résidentiels.

L'aménagement de ce site favorisera une imperméabilisation limitée et la végétalisation des espaces perméables. Ceci permettra :

- D'insérer au mieux les nouveaux aménagements et nouvelles constructions entre le tissu pavillonnaire existant et l'espace agricole ;
- De préserver le réseau végétal du village ;
- De proposer des îlots de fraîcheur ;
- De favoriser la biodiversité en développant des continuités écologiques vers l'alignement de platanes bordant l'avenue de Teyran ;
- D'infiltrer les pluies courantes.

L'opération développée sur le site devra aussi tenir compte du risque d'inondation par débordement de cours d'eau et par ruissellement des eaux pluviales.

La desserte interne de ce nouveau quartier devra prévoir des espaces de circulation intégrant des cheminements piétonniers connectés aux différents quartiers et aux infrastructures publiques de mobilité existantes et futures, qui offrent des liaisons avec le centre du village, le quartier des Aspres, le réseau de transports en commun, les équipements et services de proximités.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'intégration du nouveau quartier dans le paysage et dans son environnement, s'appuiera sur :

- Une composition en continuité du tissu urbain existant :

• Au sud et au nord du site, il s'agira de s'appuyer sur des formes urbaines proposant une volumétrie similaire au tissu pavillonnaire existant sur la rue des Mûriers et la rue du Camp du Soleil (logements individuels en RDC et/ou R+1) ;
• Au cœur du site, les formes urbaines pourront proposer des volumétries identiques (logements individuels en RDC et/ou R+1) ou des volumétries plus denses (en RDC et/ou R+1) sous forme :
  o de logements groupés (maisons individuelles accolées, mitoyennes ou en bande) ;
  o et/ou de logements intermédiaires (logements superposés avec accès individuels privatifs).

- Une organisation structurée autour de trois espaces :

• A l'ouest du site, les équipements publics sportifs de plein air et un parc de stationnement intercommunal seront en connexion avec les équipements, commerces et services de proximités du village. Cela permettra, d'une part, de mutualiser le stationnement à la porte de la métropole, et d'autre part, de créer un espace ouvert sur cette nouvelle centralité. Ces équipements seront accompagnés d'aménagements paysagers et végétalisés ;
• A l'est du site, le nouveau quartier d'habitat viendra en retrait de la rue Camp du soleil, afin de conserver les alignements existants et de permettre la végétalisation de cet interface ;
• Un espace central paysager végétalisé permettra de traiter qualitativement la liaison entre ses deux secteurs d'aménagement.

Mixité fonctionnelle et sociale

Ce secteur comprendra des logements, des équipements sportifs et des espaces de stationnement.

A l'échelle du périmètre de l'OAP, au moins 30% de logements en nombre et 25% de la surface de plancher (affectée au logements) seront des logements locatifs sociaux.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Les trois espaces créés (secteur sportif à l'ouest, secteur d'habitat à l'est et espace de liaison entre les deux) seront végétalisés et intégreront des continuités écologiques entre eux et vers l'alignement de platane de l'avenue de Teyran. Ces espaces, en partie perméables, concourront à l'infiltration des pluies courantes, à l'alimentation des nappes d'eaux souterraines et au développement de continuités écologiques.

En sus, afin de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuges pour la faune en transit, de développer des îlots de fraicheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 40 % de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables.
Ce principe se concrétisera notamment par la plantation d'arbres de haute tige, mais également d'une strate herbacée et arbustive.

Les enjeux hydrauliques seront pris en compte dans le plan de composition du quartier, afin de permettre :
- L'écoulement des eaux pluviales sur un axe sud/nord et/ou sud/ouest ;
- La non aggravation de l'aléa hydraulique à l'aval du projet.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

L'opération se connectera à l'avenue de Teyran et à la rue des Mûriers pour que les nouveaux usagers puissent bénéficier des futurs aménagements prévus sur ces voies. Cela permettra d'optimiser les connexions avec le centre du village, les différents quartiers, les transports en commun, les équipement et services de proximité.

Les opérations devront prévoir des cheminements doux pour encourager les mobilités douces, soit par des circulations distinctes, soit sur les emprises des voies de desserte interne.

Ces dernières devront être connectées aux deux voies publiques précitées, afin de favoriser l'usage des modes actifs.

Concernant les besoins en stationnement des automobiles, il conviendra :
- De créer un parking au nord-ouest du site ;
- De rechercher des formes de mutualisation du stationnement, notamment sous forme de petites unités à proximité immédiate des logements ;
- De végétaliser et planter les surfaces de stationnement extérieures (sur les espaces communs);
- De perméabiliser l'ensemble des places de stationnement.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Le parking à l'ouest, se connectera sur l'avenue de Teyran via un accès unique. Cette connexion comprendra un accès mode doux.

Le nouveau quartier d'habitation à l'est, se connectera sur la rue du Camp du soleil et la rue des Mûriers via un accès unique sur ces dernières.

L'opération sera desservie par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elle devra être raccordée.

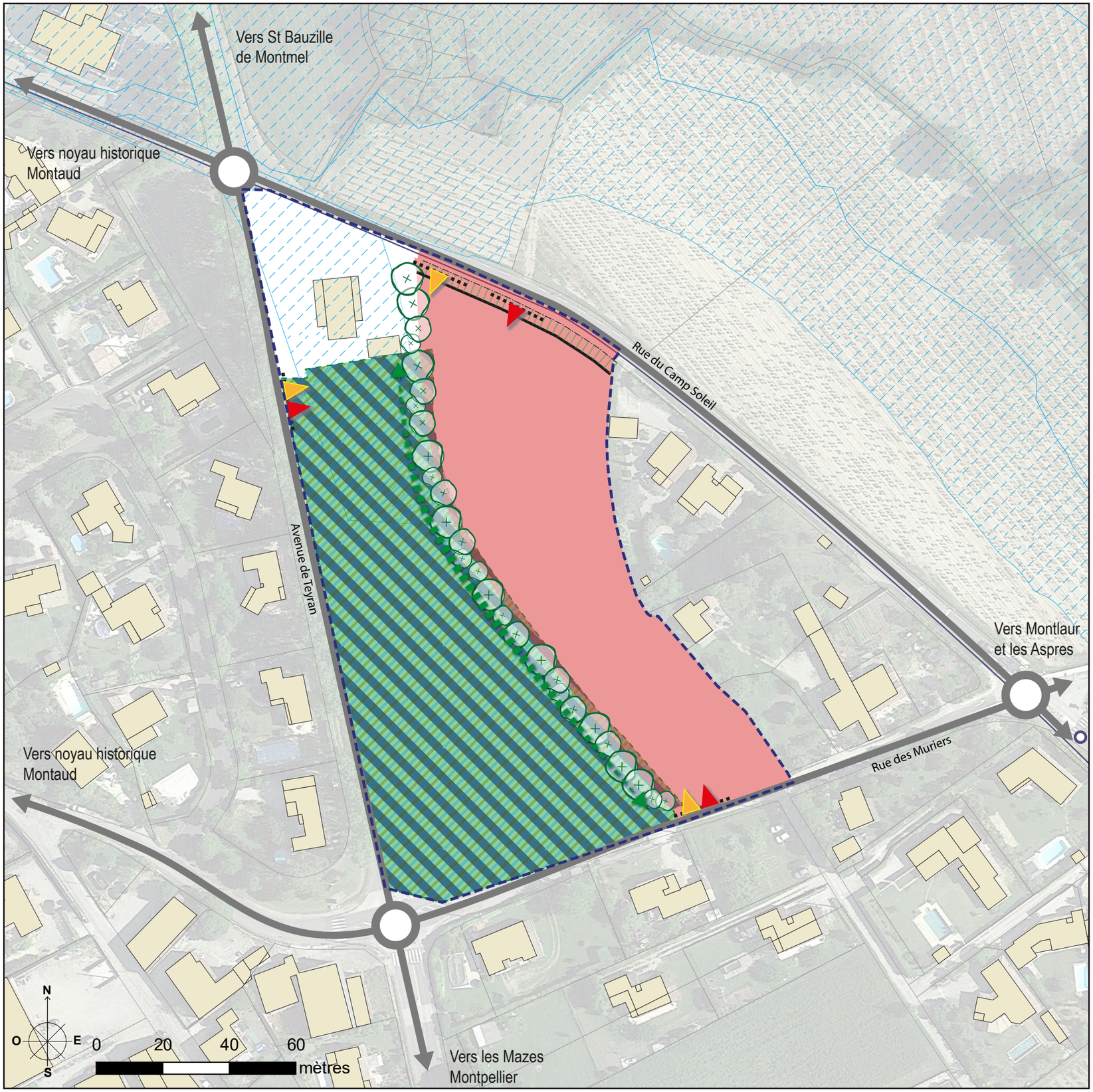
Programmation et phasage opérationnel

Le quartier comprendra :
- Des équipements publics sportifs (notamment un terrain de tennis) ;
- Un parc de stationnement ;
- Permettra d'accueillir environ 15 logements.

La densité cible minimale du nouveau secteur d'habitation sera de 20 logements/hectare.

L'aménagement du site s'effectuera en plusieurs tranches. La première débutera à l'horizon 2025-2028.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant
- zone de risque d'inondation

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- espaces publics, espace de stationnement et équipement sportifs paysagés
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter
- aménagement végétal en accompagnement de la voirie et liaisons douces

Morphologie urbaine

- principe de retrait du bâti à végétaliser
- accès véhicules
- accès modes doux

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

- dominante résidentielle

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- carrefour structurant (existant / futur)
- voie structurante (existant / futur)

Transports en commun

- arrêt bus (existant / futur)
- ligne de bus (existant / futur)

OAP DEVEZOU
MONTFERRIER-SUR-LEZ

Caractérisation du site

Le site objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Dévézou** » se situe au nord de la métropole, sur la commune de Montferrier-sur-Lez. Son périmètre s'étend sur une surface de 1,7 ha.



Ce site, s'inscrit en entrée de ville, au nord de la commune de Montferrier-sur-Lez et constitue une « dent creuse ».

Il est délimité par :
- la RM 112 à l'est,
- des équipements publics communaux (salle de spectacle, école de musique, ateliers municipaux et stade) au sud,
- l'allée Olympe de Gouges, l'aqueduc et des équipements sportifs (stade et club de tennis) à l'ouest,
- enfin, un tissu urbain mixant habitat individuel groupé et collectif au nord.

Le site est implanté au pied la colline de la Devèze au contact de la plaine agricole du Lez et est traversé d'ouest en est par un fossé qui permet de drainer les eaux de ruissellement de la colline vers la plaine agricole. Il possède une topographie plane.

Il est desservi par :
- l'Allée Olympe de Gouges ;
- une ligne de transport en commun dont un arrêt se situe à 150 m ;
- La véloligne 10b reliant Saint-Clément-de-Rivière à Montpellier.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site « Devezou » vise à répondre aux objectifs suivants :

- réaliser une opération à dominante d'habitat en accroche avec le tissu urbain existant et permettant l'implantation d'activités diverses en pied d'immeuble,

- améliorer et diversifier l'offre de logements afin d'apporter une réponse en terme de mixité sociale et de proposer des parcours résidentiels,

- prolonger le traitement urbain de l'entrée de ville nord-ouest de Montferrier-sur-Lez en créant une façade urbaine de qualitative le long de la RM 112,

- prendre en compte le paysage environnant, notamment au regard de sa visibilité depuis la plaine agricole et du Lez, de son implantation en contrebas du bois communal et sa proximité avec l'aqueduc , en réalisant une opération de grande qualité paysagère et environnementale,

- prendre en considération les nuisances sonores, liées à la proximité des infrastructures de déplacement, dans l'aménagement du site.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'intégration du futur quartier dans le tissu urbain et le paysage existants, s'appuiera sur :

- Une composition urbaine structurée qualifiante pour cette entrée de ville nord : un recul des constructions par rapport à la route de Saint-Clément sera respecté pour éloigner les façades de la voie alors que la composition de la façade le long de l'allée Olympe de Gouges sera traitée de manière à animer l'espace public (notamment par des pieds d'immeubles actifs).

- Une organisation générale du bâti (volumétrie et implantation) en continuité du tissu existant et adaptée à la topographie du site. Les constructions devront limiter les impacts visuels sur le paysage depuis la route de Saint-Clément (vues sur les collines de Montferrier). L'habitat collectif en R+2 sera conçu de façon à éviter la constitution d'un front bâti continu et maintenir des vues sur les espaces agro-naturels alentours.

- Les espaces non bâtis seront traités en espaces végétalisés et paysagés afin de contribuer au cadre de vie des résidents et favoriser des îlots de fraîcheur.

Mixité fonctionnelle et sociale

Ce secteur comprendra des logements et pourra également accueillir des pieds d'immeubles actifs permettant l'accueil de commerces, activités et services de proximité tout en structurant une centralité de proximité pour les habitants du nord de la commune.

A l'échelle du périmètre de l'OAP, au moins 33% des logements réalisés en nombre et au moins 25% en surface de plancher (affectée au logements) seront des logements locatifs sociaux. Il sera recherché également une production de logements en accession abordable.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Les enjeux hydrauliques par ruissellement urbain devront être pris en compte, notamment par le maintien du fossé d'évacuation présent d'ouest en est sur le site de projet.
L'aménagement concourra à une imperméabilisation limitée et à une végétalisation des espaces perméables : l'aménagement du site conservera au moins 30 % d'espaces perméables, afin de favoriser l'infiltration des eaux de pluie et limiter le risque lié au ruissellement pluvial en aval.

Ces espaces perméables permettent l'infiltration des pluies courantes, participent à la réduction de l'exposition aux risques, à l'alimentation des nappes d'eaux souterraines et à la préservation et à la valorisation des continuités écologiques.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Les besoins en stationnement devront être appréhendés au regard de la desserte du quartier en transports en commun (passage de la ligne de bus n°26 et arrêt à 5 minutes à pied du site de projet) et en axes structurants de mobilités actives (future Véloligne 10b sur la route de Saint Clément).

Afin de diminuer la présence physique des voitures dans le futur quartier et de favoriser la qualité d'aménagement des espaces communs, il conviendra de veiller :
- pour les voiries internes au quartier, à accompagner le stationnement automobile par la plantation
d'arbres de haute tige ;
- pour l'habitat collectif, à intégrer le stationnement automobile au maximum dans le cadre bâti.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Les constructions seront desservies depuis l'allée Olympe de Gouges. Aucun accès sur la RM 112 (route de Saint-Clément) ne sera autorisé.

Orientations d'aménagement et de programmation

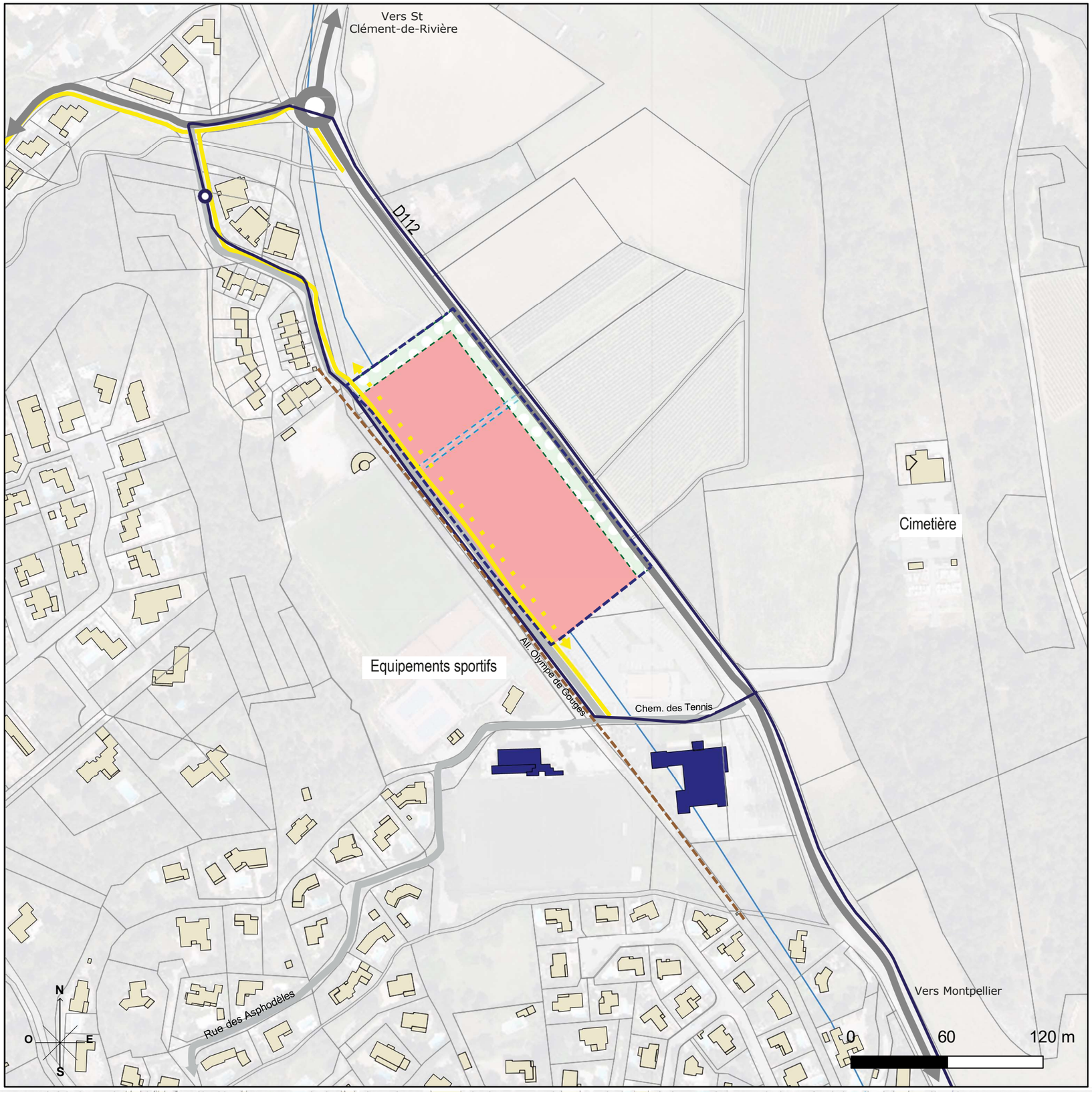
Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées

Programmation et phasage opérationnel

L'opération sera à dominante résidentielle et permettra la production de surfaces de plancher à destination de commerces, d'activités et services de proximité ainsi que de logements (80 à 100).

L'aménagement du site débutera à l'horizon 2025-2026.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant
- équipement existant
- réseau hydrographique

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- ensemble bâti remarquable

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- espace de transition végétale à constituer / traiter (urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances, etc)

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

- dominante résidentielle

Dispositif de gestion des eaux pluviales

- bassins et ouvrage de rétention des eaux pluviales (ou autre dispositif)

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- voie structurante (existant / futur)
- voie de desserte (existant / futur)

Transports en commun

- arret de bus (existant / futur)
- ligne de bus (existant / futur)
- itinéraire piéton (existant / futur)

OAP

LE SAVEL
MONTFERRIER-SUR-LEZ

Caractérisation du site



Le site concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Le Savel** » se situe au nord de la métropole, sur la commune de Montferrier-sur-Lez. Son périmètre s'étend sur une surface de 3,3 ha.

Ce site se localise en entrée nord-est de la commune de Montferrier-sur-Lez, aux abords de la RM17. Il est au contact :

- d'une polarité économique mixte existante constituée par le parc d'activités « Sainte-Julie » ;
- du hameau du Baillarguet.

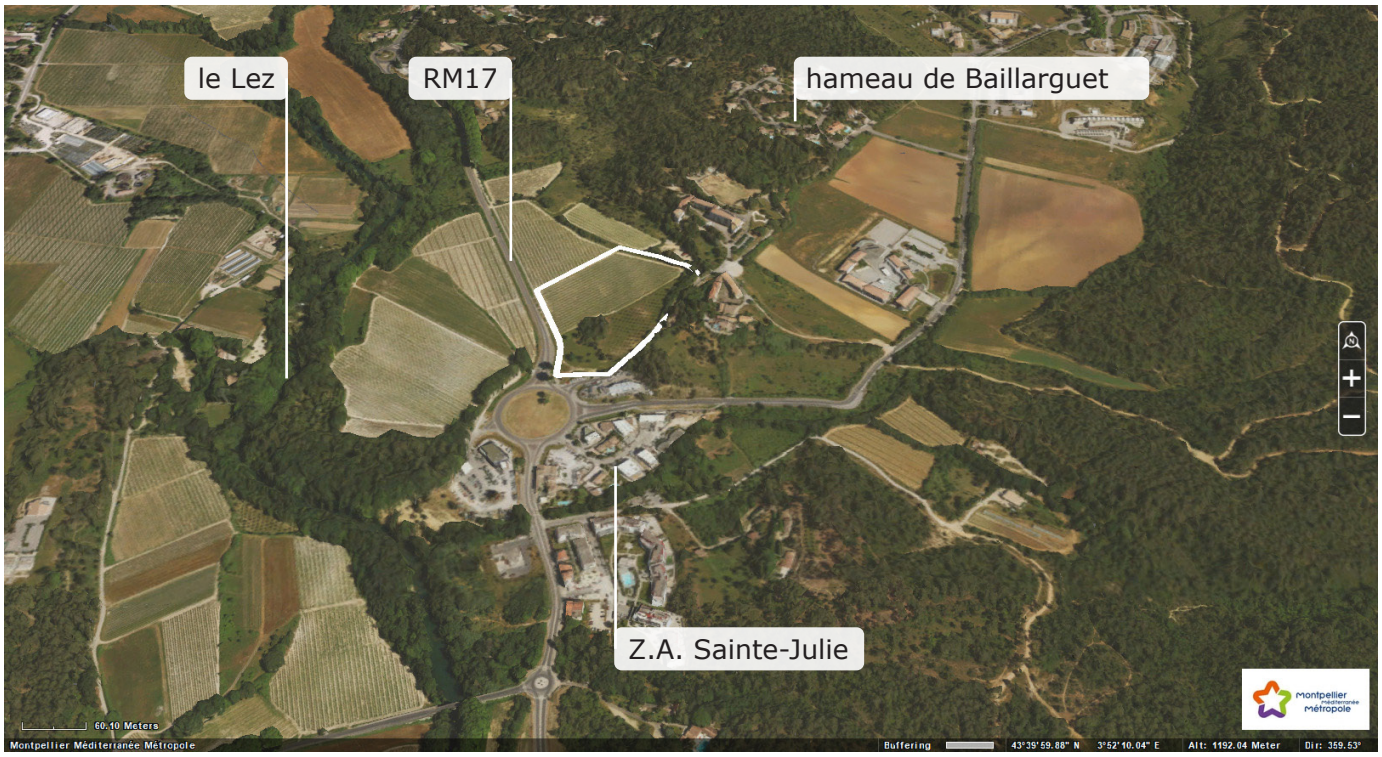
Il est délimité par :

- des espaces agricoles et naturels au nord ;
- la zone d'activités économiques « Sainte-Julie » au sud ;
- le chemin de Baillarguet à l'est ;
- la RM17 à l'ouest.

Le site, située en contrebas du Hameau du Baillarguet, présente une pente est/ouest pouvant atteindre 10% dans la partie sud-est du site. Sa topographie et sa situation géographique lui confère une forte visibilité à l'entrée nord-est de la Commune.

Le site est desservi par :

- la RM17 via un rond-point et le chemin de Baillarguet ;
- un arrêt de bus est situé au contact du site ;
- la Véloligne 11 permettant notamment de relier le site au centres-villes de Montferrier-sur-Lez et de Prades-le-Lez ainsi qu'au terminus de la ligne n°5 de tramway.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site du « Savel » vise à réaliser un parc d'activités économiques, en entrée de village, en continuité du tissu urbain existant constitué par le parc d'activités « Sainte-Julie » et le hameau de Baillarguet. Cette opération constituera la première image de la commune pour les usagers de la RM17. L'aménagement du site visera à bien insérer l'ensemble des constructions dans un site marqué par des enjeux paysagers liés :

- à la visibilité du site depuis le hameau de Baillarguet ;
- à la topographique du site situé en contrebas du hameau ;
- à la visibilité du hameau du Baillarguet depuis la RM17.

L'intégration de cet objectif conduira à concevoir un plan de composition qui permettra :

- de traiter l'entrée de village qualitativement sur le plan paysager et architectural ;
- de structurer qualitativement les interfaces avec les espaces agro-naturels et le hameau de Baillarguet ;
- de préserver les vues sur le hameau ;
- de prendre en compte les nuisances sonores liées à la proximité des infrastructures de déplacement.

La desserte interne de cette opération devra prévoir des espaces de circulation intégrant des cheminements piétonniers connectés aux infrastructures publiques de mobilité existantes.

Sur le plan environnemental l'aménagement du site veillera à préserver :

- les masses boisées situées au centre ainsi qu'au sud-est de celui-ci ;
- la haie située au nord-est en bordure du chemin rural ;
- à intégrer les aléas feux de forêt.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Il s'agit de réaliser un nouveau parc d'activités, s'appuyant à la fois sur le contexte urbain et sur les enjeux paysagers et environnementaux du site.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Le parti d'aménagement privilégie la dimension paysagère du projet qui est traduite par les actions suivantes :

- une organisation générale du bâti veillant à favoriser la meilleure insertion possible dans le paysage en développant du bâti uniquement en hauteur maximale de 8,5 mètres. De plus, l'ensemble des édicules et dispositifs techniques seront intégrés et dissimulés, notamment en toiture ;
- l'implantation des construction s'effectuera en recul de la RM17 autour d'espaces végétalisés permettant d'offrir une façade urbaine qualitative. Il en sera de même par rapport au chemin rural et celui de Baillarguet ;
- le traitement qualitatif de l'interface entre espaces bâtis et agro-naturels sera conçu dans une logique de valorisation mutuelle avec l'environnement agro-naturel proche ; il conviendra de prendre en compte les principes suivants :
    - le traitement qualitatif des façades et des toitures, aussi bien dans le choix des matériaux et des teintes que dans la conception volumétrique, les bâtiments devant s'intégrer dans un environnement naturel et dialoguer avec lui ;
    - une végétalisation du site s'appuyant sur la préservation les masses boisées au centre au sud-est du site, le maintien de la haie en bordure du chemin rural et de nouvelles plantations afin que le végétal prime sur les perceptions paysagères ;
    - l'aménagement d'une trame paysagère au nord du site avec la mise en place d'une haie composée d'arbres de haute tige et d'arbustes.
- l'aménagement d'espaces communs qualitatifs à destination des futurs utilisateurs du site.

Orientations d'aménagement et de programmation (suite)

Préservation des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Les enjeux hydrauliques par ruissellement urbain sont pris en compte par l'aménagement d'un espace végétalisé destiné à compenser l'imperméabilisation due aux nouvelles constructions. Celui-ci permettra une approche mutualisée de la gestion des eaux de ruissellement collectées au sein du périmètre de l'OAP.

L'aléa feux de forêt sera pris en compte par la mise en place d'une zone tampon inconstructible entre les futures constructions et les masses boisés situés à l'est du site.

La préservation des masses boisée, des haies et la création d'une trame végétale multi-strates (arbres, arbustes, herbacées) en périphérie du site et en accompagnement des espaces destinés aux mobilités au sein du quartier, constitueront des espaces de refuge pour la faune en transit et offriront des continuités écologiques par le corridor de trame verte situé au nord du site.

En sus, afin de développer des îlots de fraicheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 20 % de la superficie du périmètre de l'OAP de la zone AU sera traitée en espaces perméables.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

L'opération se connectera à l'arrêt de bus et à la Véloligne 11 via des cheminements doux aménagés à l'intérieur du site; soit par des circulations distinctes ; soit sur les emprises des voies de desserte interne. Ceci permettra de proposer un accès sécurisé au centres-villes de Montferrier-sur-Lez et de Prades-le-Lez ainsi qu'au terminus de la ligne n°5 de tramway.

Les stationnements automobiles seront majoritairement plantés avec des arbres de haute tige, perméables et mutualisés sous forme de petites unités à proximité immédiate des bâtiments afin de permettre de limiter le nombre d'accès sur les voies internes au parc d'activités.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Les voies internes du parc d'activité destinées aux automobiles se connecteront sur le chemin de Baillarguet en un seul point. Pour les véhicules motorisés, aucun accès direct sur la RM17 ne sera autorisé.

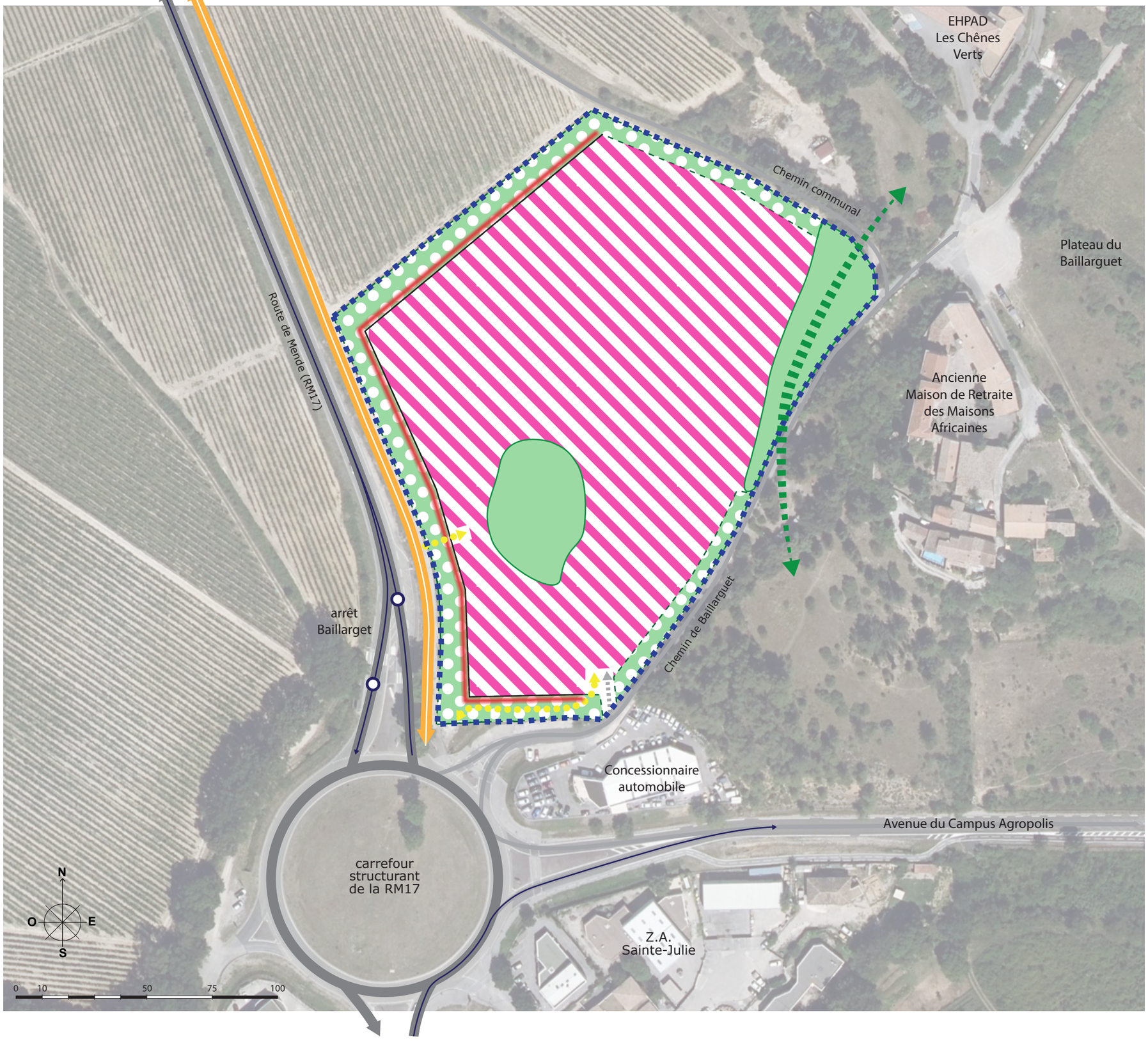
Les futures constructions seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

L'opération permettra la construction de 12.000 m² de surface de plancher à destination économique.

L'aménagement du site débutera à l'horizon 2024-2026.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- végétation existante à préserver

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement paysager à dominante végétale : composition des espaces, massif boisé, espaces verts
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter
- espace de transition végétale à constituer / traiter (urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances, etc.)

Objectifs urbains

- façade urbaine à composer

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- dominante économique

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- carrefour structurant *existant*
- voie structurante *existante*
- voie de desserte *existante* / *future*

Transports en commun

- arrêt bus *existant*
- ligne bus *existante*

Modes actifs

- itinéraire cycle : véloligne *existant*
- itinéraire piéton *futur*

OAP

PLAINE DE BAILLARGUET

MONTFERRIER-SUR-LEZ

Caractérisation du site



Le site concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Plaine de Baillarguet** » se situe au nord de la métropole, sur la commune de Montferrier-sur-Lez. Son périmètre s'étend sur une surface de 6,7 ha.

Le site se localise au nord-est de Montferrier-sur-Lez entre le collège-lycée St Joseph Pierre Rouge et les labotoires de recherche du Campus Agropolis, et est surplombépar le Hameau de Baillarguet. Le lotissement Le Félibre se situe à proximité de la zone AU.

Le périmètre de l'OAP est traversé par l'Avenue du Campus Agropolis longée par un ruisseau, ceux-ci séparent le périmètre de l'OAP en deux sites de projet :

Le premier, à l'ouest, est délimité par :

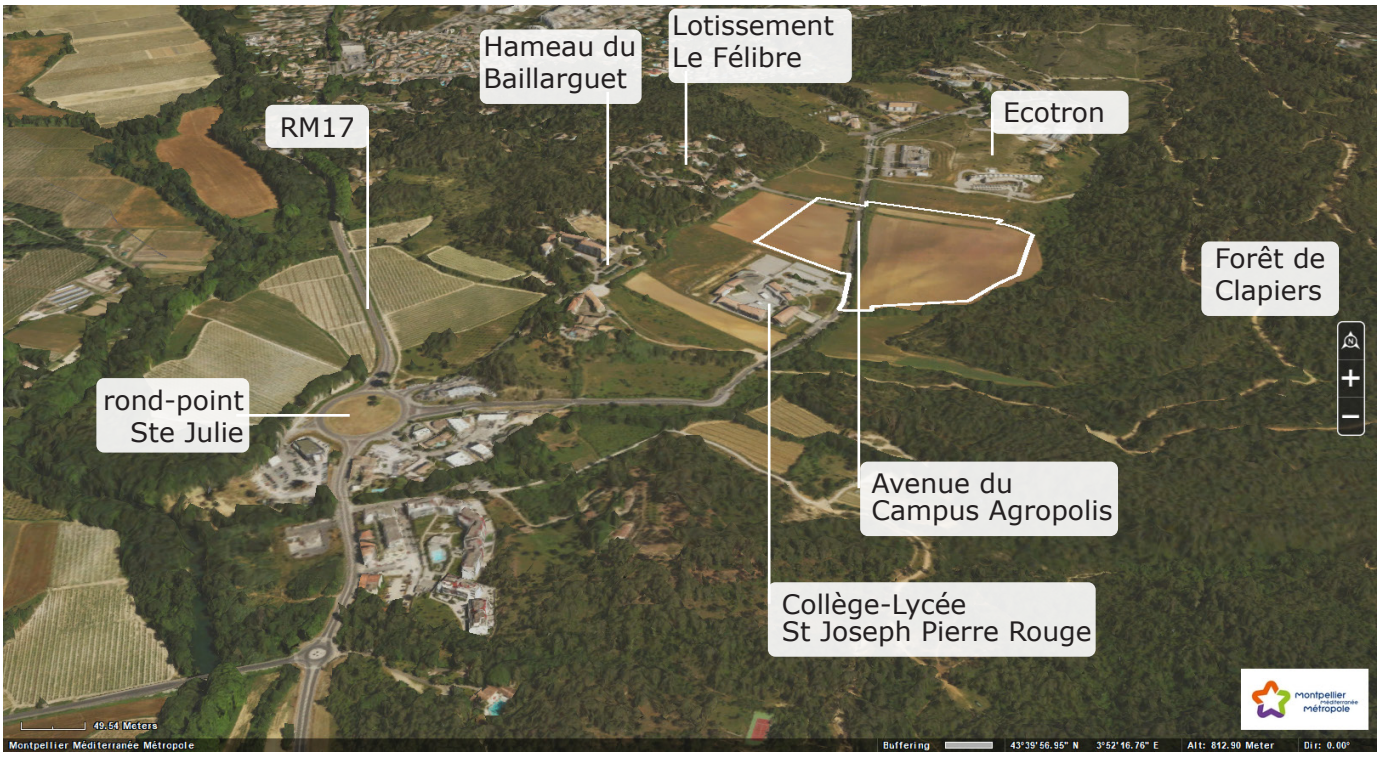
- le chemin du Puits de Baillarguet au nord,
- un espace agricole à l'ouest,
- le Collège-Lycée St Joseph Pierre Rouge au sud.

Le second, à l'est, est délimité par :

- des espaces agricoles d'expérimentation du CNRS au nord,
- un ruisseau et la forêt de Clapiers au sud-est.

Le site est caractérisé par une topographie marquée par une pente d'environ 4%, soit une dizaine de mètres de dénivelé entre le nord et le sud et entre l'est et l'ouest.

La « Plaine de Baillarguet » est desservie par l'avenue du Campus Agropolis. La pointe sud du site est à l'accroche de l'arrêt du bus n°26 et du début de la piste cyclable qui se raccroche à la Véloligne n°11 au rond-point « Sainte-Julie » qui permet de rejoindre le centre-ville des Communes de Montferrier-sur-Lez et de Prades-le-Lez ainsi que le terminus de la ligne 5 de tramway à Clapiers.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site de la « Plaine de Baillarguet » vise au développement de divers équipements publics ou d'intérêt collectif et d'activités économiques en lien avec les pôles de recherche.

L'aménagement du site visera à bien insérer l'ensemble des constructions et installation dans leur environnement notamment au regard :

- des interfaces avec les espaces agro-naturels ;
- des espaces d'expérimentation en plein champ ;
- des structures de recherches.

Il s'agira de favoriser la connexion du site avec les modes actifs actuels et en projet, depuis l'avenue du Campus Agropolis.

Sur le plan environnemental, l'aménagement du site veillera à :

- préserver la richesse écologique au sein de l'espace minimal de bon fonctionnement des cours d'eau ;
- développer les continuités écologiques nécessaires à la biodiversité ;
- se protéger vis-à-vis des risques (inondations, incendies).

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Il s'agit de réaliser des équipements publics et des activités économiques, notamment en lien avec les laboratoires de recherche du campus ainsi qu'une caserne de pompiers et des terrains de foot.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Compte tenu des équipements attendus (caserne et terrains de foot), le parti d'aménagement devra privilégier la dimension de traitement de ses interfaces avec l'espace agro-naturel notamment par l'application d'un principe de végétalisation forte des espaces à aménager.

Préservation des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

La constitution d'une lisière entre les espaces urbanisés et les espaces agro-naturels devra être assurée afin de mettre à distance les populations de l'aléa feu de forêt et de préserver le corridor écologique déterminé par l'espace minimum de bon fonctionnement des deux cours d'eau présents sur le site de projet.

Les constructions et installations développées sur ce site devront limiter leurs impacts environnementaux afin de préserver l'environnement de recherche du Campus Agropolis.

Les enjeux hydrauliques par ruissellement urbain sont pris en compte par des aménagements destinés à compenser l'imperméabilisation due aux nouvelles constructions. Il s'agira de trouver une approche mutualisée de la gestion des eaux de ruissellement collectées au sein du périmètre de l'OAP par la prise en compte :

- de l'espace minimum de bon fonctionnement du cours d'eau (EMBF) ;
- du plan de prévention du risque inondation (PPRI).

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

L'opération est en accroche au sud du site à la ligne de bus numéro 26 et devra proposer des aménagements qui en favoriseront l'accès. Aussi, la connexion se fera par mode doux, et notamment par la piste cyclable qui mène à la Véloligne 11. Ces connexions seront assurées par des cheminements doux dans l'opération.

Les stationnements automobiles seront majoritairement plantés avec des arbres de haute tige,

perméables et mutualisés.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Les futures constructions seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

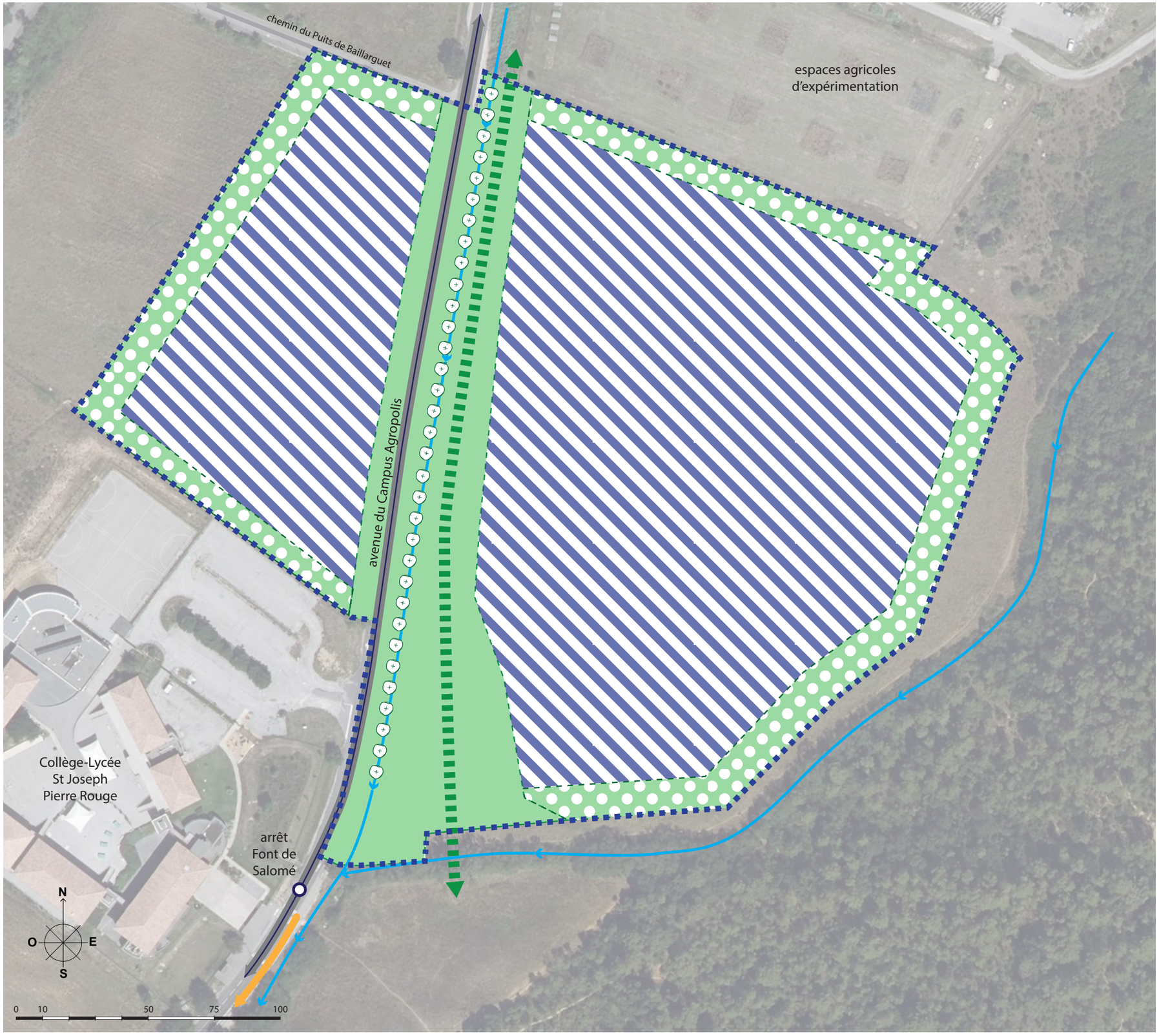
Programmation et échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Le site de projet devrait accueillir des équipements publics et d'intérêt collectif (caserne de pompier, terrains de foot et ses annexes, bâtiments en lien avec les laboratoires de recherche) ainsi que des activités économiques en lien avec les pôles de recherche.

Les projets envisagés devraient développer entre 7.000 et 10.000m² de surface de plancher.

L'aménagement du site débutera à l'horizon 2026.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- réseau hydrographique

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter
- espace de transition végétale à constituer / traiter (urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances, etc.)
- aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons piétonnes

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- dominante équipement public

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- *existant* voie structurante
- *existant* voie de desserte

Transports en commun

- *existant* arrêt bus
- *existante* ligne bus

Modes actifs

- *futur* itinéraire cycle : réseau de liaison

OAP BARCELONE - STRASBOURG

MONTPELLIER

La présente OAP porte sur le site de l'ancienne usine à gaz, construite en 1838 et intégrée à la 1ère couronne des faubourgs XIXème créés à l'arrivée du réseau ferré et de la gare. Elle a pour objectif de définir le cadre dans lequel devra s'inscrire le futur projet de réinvestissement de cet îlot stratégique.

Caractérisation du site

Positionné au sud-est de la gare centrale de Montpellier, le site couvre une superficie totale d'environ 1,8 hectares. Situé à proximité immédiate du centre historique, il est constitué d'un vaste plateau qui culmine à près de 27 m NGF, marqué d'un fort dénivelé vers la rue du pont de Lattes et le boulevard Strasbourg en contrebas, où le niveau moyen descend jusqu'à 23 m NGF. Cette forte déclivité est matérialisée par un mur d'enceinte repliant entièrement le site sur lui-même, rompant tout dialogue avec le tissu environnant.

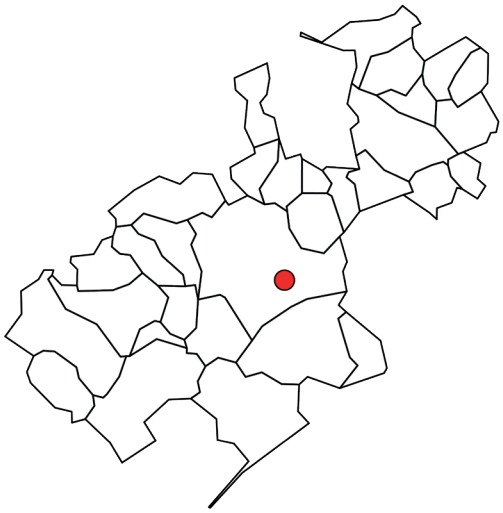
Historiquement fermé au quartier, de par son occupation industrielle, le site est encore partiellement utilisé pour un usage de bureaux. Le tènement est occupé par 3 bâtiments côté ouest, un vaste parking à l'est et un espace naturel arboré à l'angle sud-ouest. Le bâtiment en alignement sur la rue de Barcelone crée une façade urbaine d'intérêt, constitutive du tissu urbain.

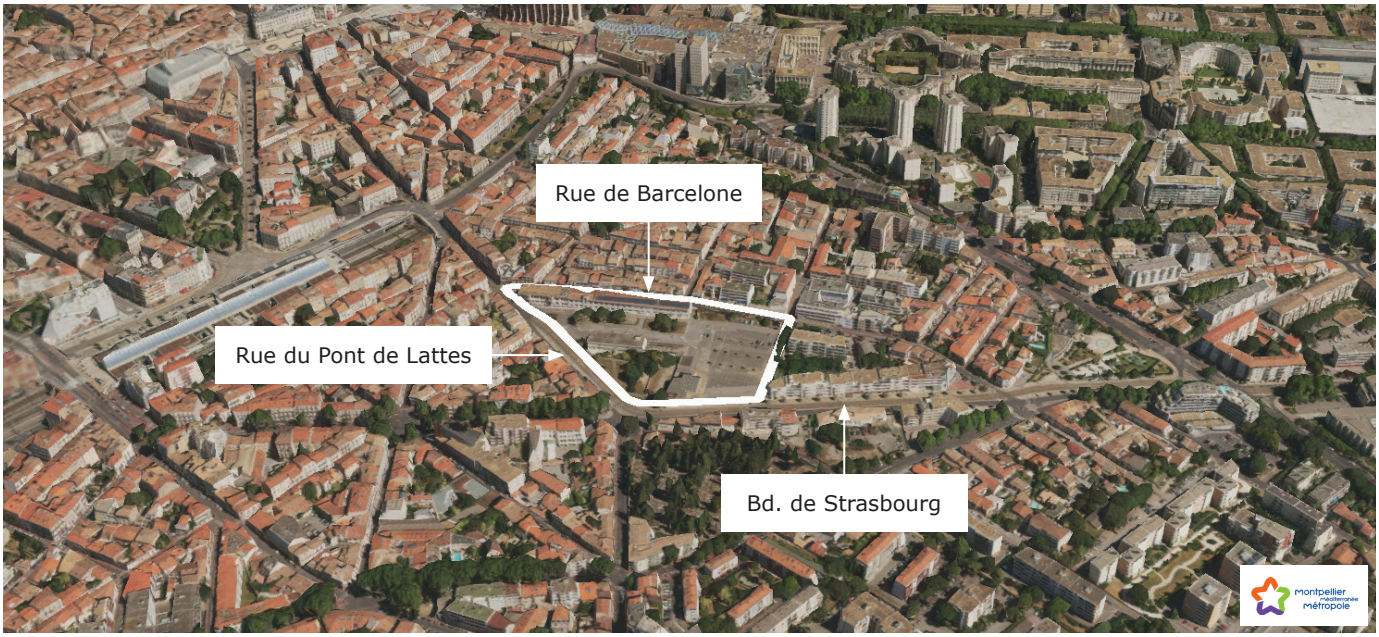
Le site est délimité par 3 voies structurantes du plan de circulation de Montpellier :

- Le boulevard de Strasbourg, au sud, desserte structurante est-ouest du sud du centre-ville ;
- La rue du pont de Lattes, à l'ouest, desserte structurante nord- sud du centre-ville ;
- La rue de Barcelone, au nord, desserte du quartier Méditerranée.

La ligne 3 du tramway longe deux des trois faces principales du site, sur la rue du pont de Lattes et le boulevard de Strasbourg. L'arrêt de tramway « Place Carnot » presque à leur intersection, amplifie sa situation urbaine.

Le site sur lequel porte l'OAP accueillait jusqu'à présent les locaux du groupe Engie, récemment cédés à un groupement d'opérateurs privés. Le départ engagé de son dernier occupant questionne le devenir de cet ancien site industriel dans un enjeu de recomposition d'une friche en cœur de ville.





Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

La présente OAP s'insère dans la perspective d'un projet de réinvestissement urbain de la friche de l'ancienne usine à gaz. L'enjeu principal consiste à définir les conditions d'ouverture et d'occupation de ce site sur la ville.

Les enjeux environnementaux

- La limitation de la consommation foncière et le réinvestissement urbain d'un site directement desservi par un arrêt de la ligne 3 de tramway ;
- La lutte contre les îlots de chaleur et la désimperméabilisation d'un site étanche à 80% pour retrouver de la pleine terre ;
- La création de continuités écologiques à travers l'îlot et le développement d'espaces favorables à la biodiversité en ville ;
- La dépollution surveillée et adaptée à la nature des sols, fortement contrainte par l'histoire industrielle du lieu ;
- La valorisation des mobilités décarbonnées.

Les enjeux patrimoniaux et de valorisation du contexte local

- La mutation du site et son insertion dans la structure urbaine du tissu de faubourg protégé par l'aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine Sud Gare-Méditerranée ;
- La préservation et la valorisation du patrimoine bâti avec la conservation de certains bâtiments emblématiques de l'architecture de la fin du XIXème siècle ;
- La préservation et la valorisation du patrimoine végétal du site.

Les enjeux urbains

- La composition d'un morceau de ville sur une ancienne friche industrielle et son ouverture au tissu constitué ;
- La diversification fonctionnelle du site ;
- L'intensification urbaine du tissu existant ;
- La poursuite de l'effort de réalisation de logements, avec une offre diversifiée et accessible aux ménages et un habitat de qualité répondant à la diversité des parcours résidentiels ;
- La valorisation urbaine et paysagère du site au profit de la qualité de vie du quartier ;
- La desserte apaisée de l'opération dans le maillage existant.

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains visés

Les principaux objectifs auxquels doit répondre la présente OAP sont les suivants :

- Développer une offre de logements diversifiée grâce à une optimisation du foncier disponible et le maintien d'une offre d'activités tertiaires, en particulier de bureaux et de services ;
- Créer des espaces publics de proximité accueillants, confortables, végétalisés, supports d'interactions sociales et développant des qualités d'usage ;
- Rompre avec le fonctionnement insulaire du site et réduire son effet barrière en retrouvant des porosités et travailler les accroches au tissu existant (adressage sur la rue du Pont de Lattes, ancrage sur le boulevard de Strasbourg) ;
- Composer des façades urbaines adressées sur le boulevard de Strasbourg, la rue du Pont de Lattes et la rue de Barcelone renforçant l'urbanité du lieu et son dialogue avec le tissu urbain environnant ;
- Préserver et valoriser le bâti sur la rue de Barcelone ;
- Développer les continuités écologiques et accentuer la trame végétale en prenant appui sur le patrimoine végétal en place et désartificialiser le sol en retrouvant des espaces de pleine terre significatifs ;
- Intégrer le site dans son environnement urbain et favoriser les liaisons inter-quartier en particulier en favorisant les modes actifs.

Orientations d'aménagement et de programmation

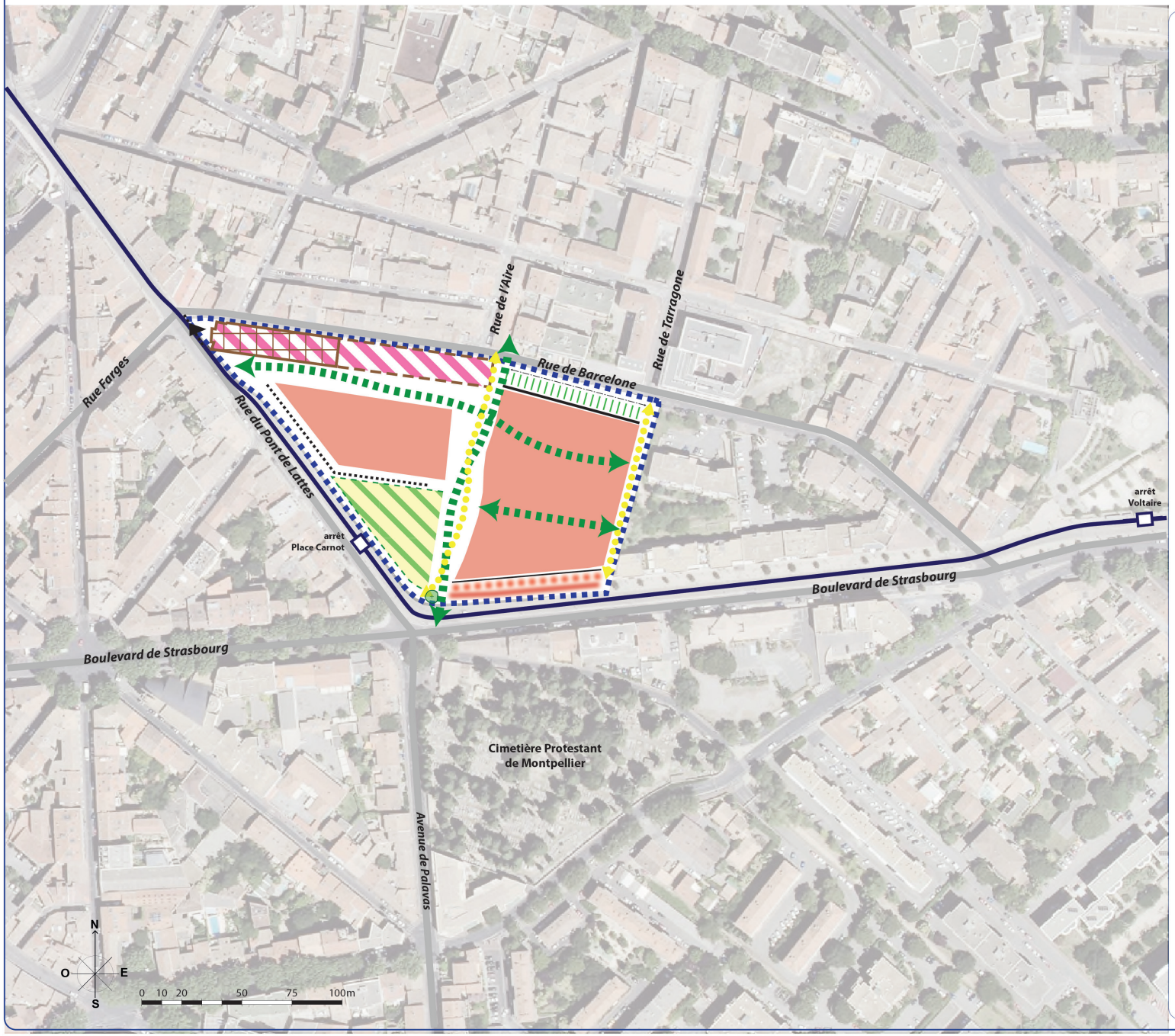
Principes d'aménagement

- **Renaturer le site et créer des porosités**
  - **Créer une liaison piétonne** permettant de rejoindre la rue de Barcelone au boulevard de Strasbourg à travers l'îlot ;
  - **Renforcer la trame végétale existante et planter largement** les cheminements piétons et le cœur de l'îlot afin d'affirmer et de développer la biodiversité et les continuités écologiques à travers le site ;
  - **Restituer un maximum de surfaces de pleine terre** dans un souci de préservation de la biodiversité et de lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur : à l'échelle de l'OAP, l'objectif à atteindre en matière d'espaces perméables est fixé à 50% en intégrant la surface du futur jardin public ;
  - **Créer un jardin public d'environ 1500 m² révélant le patrimoine végétal en place**, offrant un nouvel espace de proximité et de nature en ville et servant de support à la composition de l'articulation entre le tissu existant et les futures constructions ;
  - **S'appuyer sur la topographie pour supprimer le mur de soutènement sur le boulevard de Strasbourg** et la rue du pont de Lattes afin de créer des aménités écologiques, piétonnes et des perspectives à travers l'îlot.
- **Composer un nouveau morceau de ville**
  - **Proposer une programmation mixte** comprenant des logements, des bureaux et des services ;
  - **Définir des volumétries adaptées au relief et au tissu urbanisé** aux franges du site afin de les intégrer harmonieusement ;
  - **Répartir l'offre de stationnement privatif** sous les nouvelles emprises bâties ;
  - **Préserver et réhabiliter le bâtiment rue de Barcelone** dans son volume existant et en valorisant son caractère patrimonial en lien avec l'histoire du site ;
  - **Composer la façade sur la rue de Barcelone**, dans un volume et un ordonnancement reprenant l'échelle parcellaire du faubourg ;
  - **Mettre en scène l'ancienne entrée du bâtiment à rénover** et la relation de son parvis avec la rue du pont de Lattes ;
  - **Orienter les nouveaux bâtiments afin de créer des cœurs d'îlot arborés** et optimiser la conception bioclimatique des constructions ;
  - **Concevoir des logements de qualité**, en privilégiant notamment le principe de la double exposition et des logements traversants.

Principes de programmation

- **Programme envisagé :** environ 21 000m² de SDP comprenant :
  - Essentiellement une programmation de logements diversifiés (social / abordable / libre) respectant la mixité sociale fixée par la métropole (environ 17 000 m²) ;
  - Une programmation de bureaux (environ 3 500 m²) ;
  - Une programmation d'activités tertiaires et services (environ 500 m²).
- **Le projet devra permettre de développer une densité cible de l'ordre de 120 logements à l'hectare ;**
- **Mixité fonctionnelle :** habitat résidentiel, bureaux, activités et services, jardin public ;
- **Typologie des formes urbaines :** unités bâties diversifiées et mixtes ;
- **Echéancier prévisionnel :**
  - Les premiers travaux de dépollution du site seront engagés à partir de 2026 pour permettre la réalisation de 1ères constructions ;
  - Les 1ers logements pourront être livrés d'ici fin 2028.

Principes d'aménagement et de programmation - Barcelone Strasbourg



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- Arbres significatifs

Patrimoine bâti, urbain et paysager

- Ensemble bâti remarquable
- Ensemble bâti et ambiance de rue à préserver

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- Espace public à dominante végétale à créer
- Continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

Objectifs urbains

- Façade urbaine à composer
- Rez-de-chaussée actif commerces

Morphologie urbaine

- Front bâti continu (continuité visuelle des façades le long d'un axe ou cheminement doux)
- Implantation préférentielle des constructions
- Principe de retrait du bâti à végétaliser
- Adressage piéton à recréer

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- Dominante économique
- Dominante résidentielle

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- existante / future — Voie structurante

Transports en commun

- existante / future — Arrêt tramway / gare
- existant / futur — Ligne tramway

Modes actifs

- existant / futur — Itinéraire piéton

OAP BOUISSES GRÈZES

MONTPELLIER

Caractérisation du site

Positionné à l'ouest de Montpellier, le site objet de l'OAP couvre une superficie totale d'environ 134 hectares. Situé aux portes de la ville, il est limitrophe des communes de Saint-Jean-de-Védas, Juvignac et Lavérune.

Situé à 4 Km du centre-ville, il est constitué d'un vaste plateau qui culmine à près de 79.00 mètres NGF d'altitude, descendant à l'ouest rapidement vers la Mosson. Il domine ainsi la plaine agricole qui s'étend jusqu'à l'étang de Thau.

Cette situation géographique très prégnante, en balcon sur la vallée de la Mosson, génère des perspectives vers différents éléments identitaires du paysage montpelliérain :

- Au sud-ouest, vers les plaines agricoles,
- Au sud-est, vers la Méditerranée,
- Au nord, vers le Pic Saint loup.

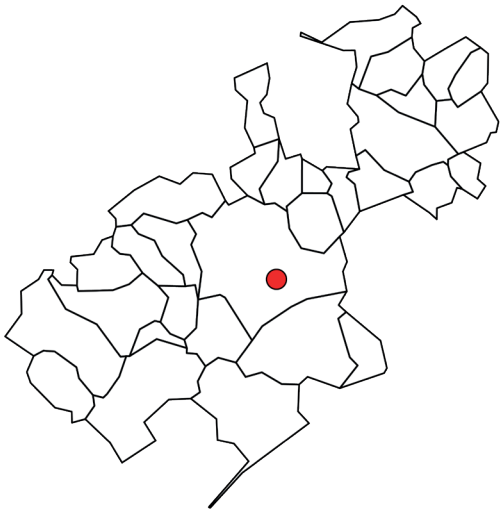
Aujourd'hui, le secteur apparaît comme un espace agricole en déprise, une grande mosaïque d'espaces ouverts dans laquelle subsistent quelques parcelles cultivées dont certaines sont devenues les parcs de grandes demeures. A l'écart de l'urbanisation, la majorité du site ne porte pas de constructions et offre des ambiances et des paysages de qualité, dont certains ouverts au public.

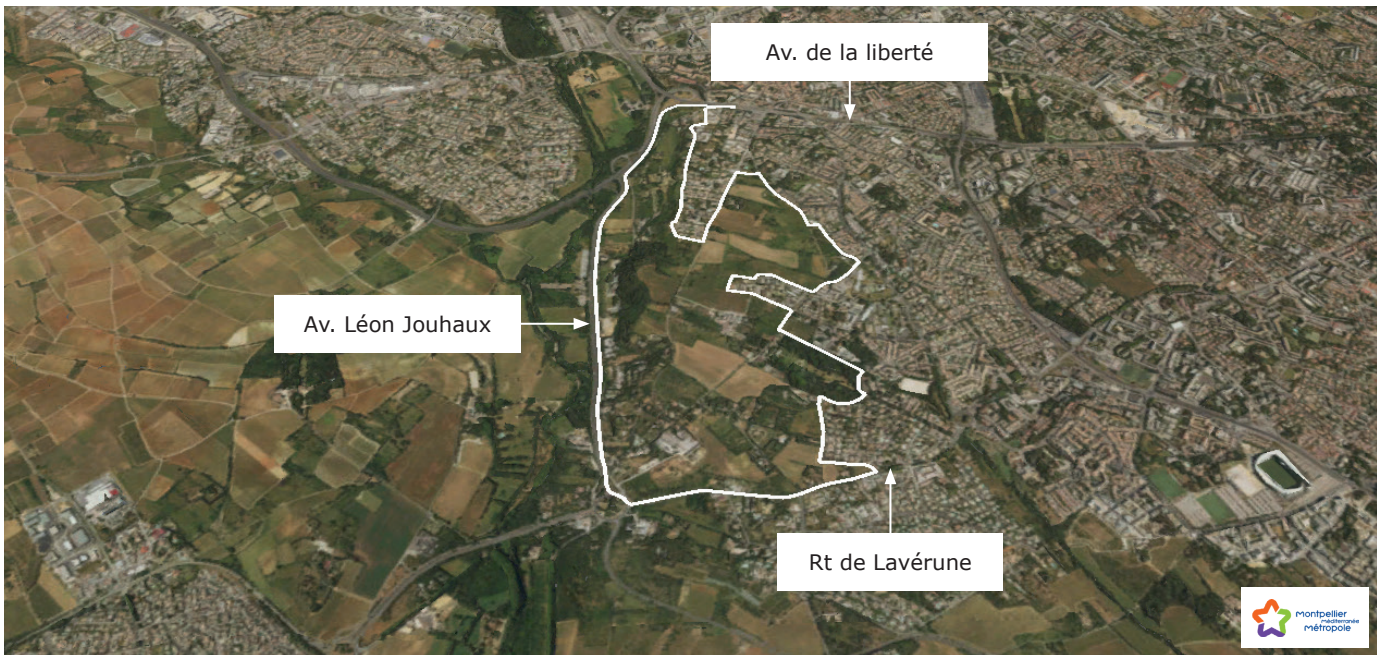
Le secteur Bouisses Grèzes est desservi par 3 voies structurantes :

- La route de Lavérune, au sud,
- L'avenue de la Liberté, au Nord, prolongeant la RN109, pénétrante majeure d'entrée dans Montpellier depuis l'ouest,
- La RD132 (avenue Léon Jouhaux), à l'ouest, longeant la Mosson et permettant d'accéder à l'autoroute A709 par l'échangeur de Saint Jean de Védas.

Ce maillage actuel est le support de projets importants à l'échelle de la métropole. En effet, afin d'assurer une meilleure desserte de Montpellier depuis l'ouest, et de relier l'A750 et l'A709, un projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) viendra remplacer la RD132. L'ouest du site sera ainsi bordé à terme d'un ouvrage de desserte automobile important.

En terme de desserte métropolitaine, le secteur est également en pleine évolution, engagée par le projet de la ligne 5 du tramway, en limite sud du périmètre, qui sera livré en 2025.





Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

L' aménagement du site des Bouisses devra répondre aux enjeux suivants :

Les enjeux environnementaux

- La préservation et la restauration de l'exceptionnelle biodiversité du site, en particulier la confortation de continuités écologiques dont celle de la Mosson vers le Rieucoulon à travers le site ;
- La renaturation des sols et le renforcement de la présence de la nature en ville ;
- Une gestion hydraulique intégrant le ruissellement pluvial comme ressource potentielle au développement agricole ;
- La valorisation des espaces agricoles et naturels composant le site et leur intensification vers une agriculture durable et de proximité, préservant la biodiversité inféodée à ce type de milieux.

Les enjeux d'une mobilité décarbonée

- L'amélioration de la lisibilité du site et de sa mise en réseau avec les grands projets de mobilité métropolitain (ligne 5 du tramway, projet de Contournement Ouest, Bus Tram),
- La valorisation des modes de déplacements et la limitation de la place de la voiture au cœur du parc.

Les enjeux d'une extension urbaine maîtrisée

- Une urbanisation nouvelle maîtrisée, tournée vers l'arrivée de la ligne 5 du tramway et le futur arrêt du parc des Bouisses, permettant l'apaisement des circulations routières sur la route de Lavérune et les nuisances associées.
- L'intensification urbaine du tissu existant et le développement d'une offre d'équipements répondant aux besoins du quartier.

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains

Les principaux objectifs sont les suivants :

Sur le plan agro-environnemental

- Sanctuariser plus de 100 ha réservés aux espaces naturels et agricoles du Grand Parc métropolitain ;
- Préserver et intensifier les continuités écologiques, en protégeant et connectant le patrimoine végétal existant ;
- Mettre en place les conditions de développement d'un programme de réactivation de friches agricoles par une agriculture péri-urbaine de proximité ;
- Proposer un système de gestion pluviale répondant aux enjeux hydrauliques de l'aménagement du site (concerné partiellement par le porter à connaissance de l'Etat de novembre 2024) et optimisant l'infiltration dans les nappes superficielles.

Sur le plan des politiques menées pour l'habitat

- Répondre au besoin important en logements tout en prônant une forte mixité urbaine et sociale, et une production diversifiée de logements neufs, répondant aux parcours résidentiels,
- Contenir la consommation foncière et limiter les lieux pour intensifier l'urbanisation lorsque les conditions sont réunies (desserte en transports en commun, équipements publics, …) par une densification raisonnée favorisant la mixité fonctionnelle et sociale, et maximisant les espaces perméables,
- Intensifier le tissu existant et les lisières du parc,
- Proposer de nouvelles formes d'habitat en lien à la fois avec les espaces ouverts naturels du parc, et inscrites dans les co-visibilités et les perspectives paysagères, et s'articulant avec le tissu résidentiel existant.

Orientations d'aménagement et de programmation

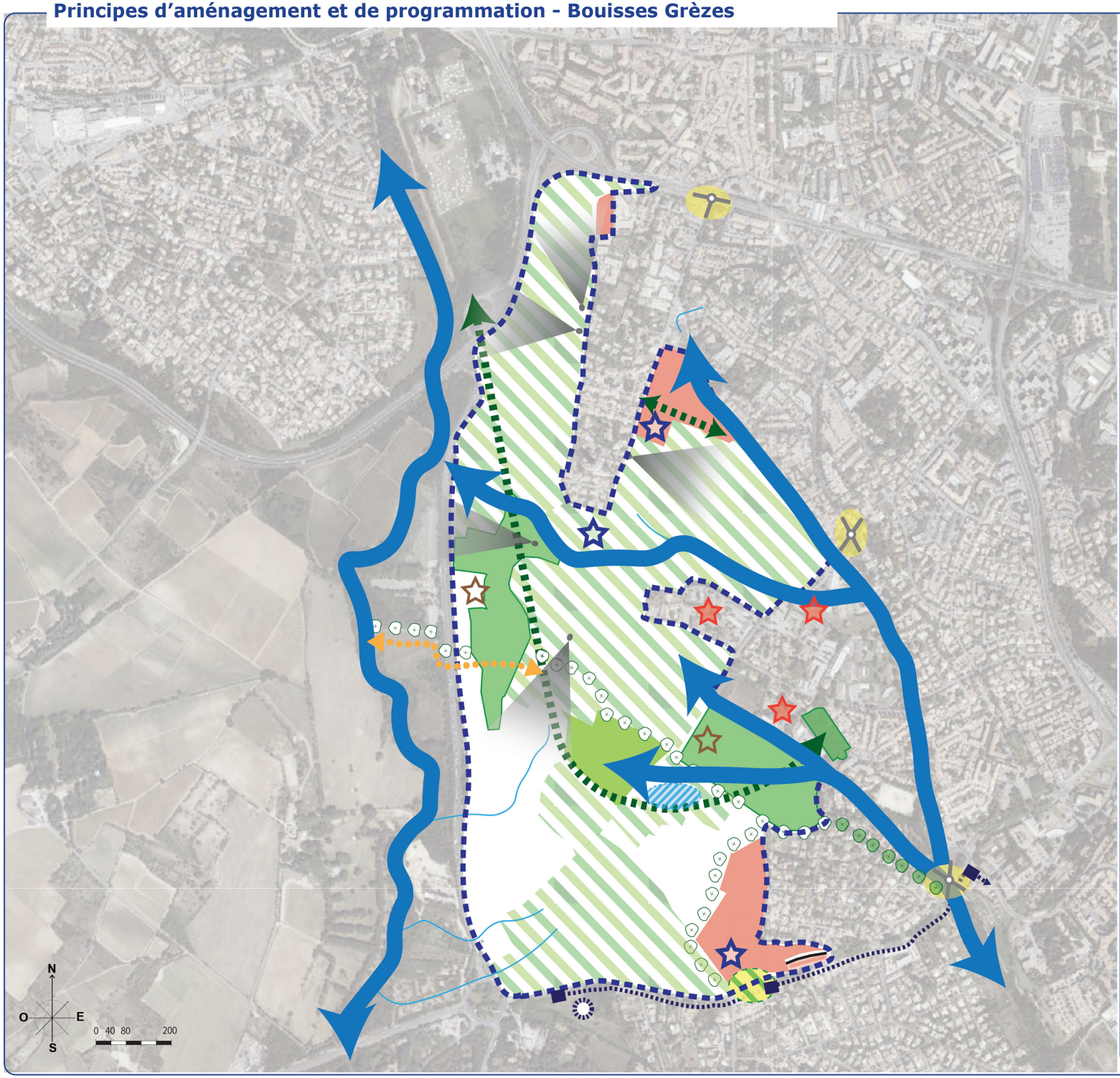
Principes d'aménagement

- **Révéler la valeur agronomique, paysagère et les continuités écologiques du site**
  - **Mettre en place une trame verte révélatrice du déjà-là** et de la mosaïque écologique, paysagère et agricole existante constituant l'essence même du parc et structurant l'armature des continuités écologiques à travers le site ; en particulier par la préservation de haies végétales.
  - **Créer des zones de transitions végétalisées et non artificialisées entre espace agricole et espace urbanisé** pour favoriser le maintien des continuités écologiques ;
  - **Valoriser les masses végétales existantes et amplifier le couvert forestier** : plantation d'un maillage de haies bocagères entre les futures parcelles cultivées et pâturées, plantation de deux alignements d'arbres structurants est/ouest et nord/sud, à la fois marqueurs paysagers et support de continuités écologiques entre les différents espaces boisés du site, plantation des axes de circulation ;
  - **Créer un maillage de chemins agricoles à travers l'agriparc** participant au développement des continuités écologiques, supports de biodiversité. Ils seront affectés uniquement à la circulation des modes actifs ;
  - **Intégrer la gestion des eaux pluviales aux aménagements paysagers** et aménager des noues à travers le parc afin de maîtriser le risque hydraulique et favoriser un réseau de récupération des eaux pluviales comme ressource potentielle en eau pour le projet agricole.
- **Proposer de nouvelles formes d'habiter en lisière du parc**
  - Dans les secteurs réservés à l'urbanisation, proposer une programmation mixte comprenant des logements, des équipements et services, mais également des unités agricoles de l'agriparc;
  - **Préserver un maximum de surfaces de pleine terre** tant sur l'espace public que dans les îlots privatifs dans un souci de préservation de la biodiversité et de lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur : à l'échelle des secteurs constructibles, l'objectif à atteindre en matière de d'espaces perméables est fixé à 50 % ;
  - **Orienter les futures constructions** afin d'offrir des vues directes sur l'agriparc pour une majorité des logements ;
  - **Intégrer les emprises bâties au relief** et à la hauteur de la canopée pour favoriser l'insertion des constructions dans le site et pour mettre en valeur les vues vers l'agriparc et le paysage lointain ;
  - Répartir l'offre de **stationnement privatif** majoritairement sous les îlots et envisager une mutualisation des stationnements privés pour limiter les circulations automobiles au sein des nouvelles constructions au profit des circulations actives.
- **Restructurer les accès et les modes de circuler à l'intérieur du parc pour opérer une transition ville/parc**
  - **Requalifier et pacifier les rues existantes** en proposant un aménagement identitaire de l'agriparc (traitement des accotements en noues plantées…) ;
  - **S'appuyer sur le maillage existant** et ne pas ouvrir de nouvelle voie à la circulation automobile;
  - **Désimperméabiliser des sections de voies automobiles existantes** en cœur de parc au profit de parcours actifs apaisés et mettre en place un maillage en boucle de sens unique pour desservir les quartiers alentours en évitant la traversée automobile du parc ;
  - **Envisager une continuité piétonne vers la plaine de la Mosson**.

Principes de programmation

- **Programme envisagé :** environ 500 logements diversifiés (social / abordable / libre) et environ 5000 m² de surface de plancher d'activités à l'échelle des secteurs constructibles ;
- **Le projet devra permettre de développer une densité cible de l'ordre de 50 logements à l'hectare, à l'échelle de chaque secteur constructible et hors espaces naturels et agricoles préservés ;**
- **Mixité fonctionnelle :** habitat résidentiel, équipements, espaces naturels, ludiques et agricoles ;
- **Typologie des formes urbaines :** unités bâties diversifiées et mixtes ;
- **Echéancier prévisionnel :**
  - Les premiers travaux d'aménagement doivent être engagés à partir de 2024 pour permettre la livraison de premiers aménagements d'espaces publics dès l'arrivée du tram en 2025 ;
  - La totalité du programme de l'opération devrait ainsi pouvoir être réalisé sur une dizaine d'années, soit jusqu'en 2034.

Principes d'aménagement et de programmation - Bouisses Grèzes



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ELEMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP
- Réseau hydrographique (+ objectif éventuel de mise en valeur, renaturation...)

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

- Trame bleue
- Parc, bois, jardins, haies et autre ensemble végétal remarquable (dont EBC)
- Arbres significatifs
- Espace agricole
- Edifice bâti remarquable
- Cône de vue

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

- Espace structurant à créer/aménager (participant à l'attractivité urbaine : place, placette, square,mail, espace de convialité...)
- Aménagement paysager à dominante végétale
- Aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons piétonnes
- Continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer
- Façade urbaine à composer

PROGRAMMATION

- Dominante résidentielle
- Dominante agricole et/ou naturelle
- Pôle de services existant
- Equipement futur
- Bassin de rétention

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

- Carrefour existant
- Pôle multimodal
- Arrêt tramay futur
- Itinéraire actif à créer

OAP QUARTIER JEAN MONNET

MONTPELLIER

Caractérisation du site

Situé dans le quart nord-ouest de Montpellier, le quartier Jean Monnet se positionne au sud du quartier Malbosc et à l'est du parc Malbosc, à proximité du lycée Jean Monnet. Son périmètre d'OAP couvre une surface d'environ 6 ha.

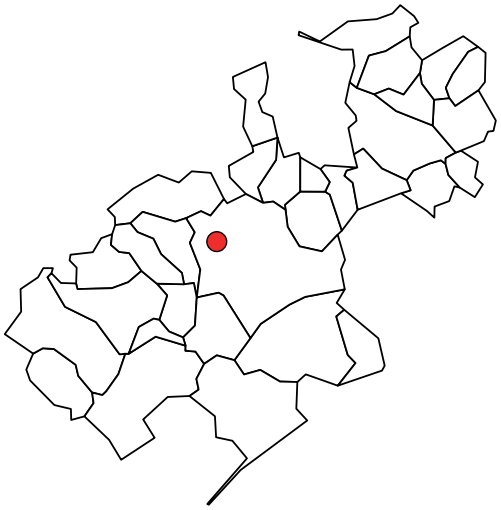
Ce site est bordé par des axes majeurs de communication :

- A l'est, l'avenue des Moulins ;
- A sud, la RD 65 avec le doublement de l'avenue Pablo Neruda et de la rue du Professeur Blayac (ces aménagements de voirie ont été accompagnés par le réaménagement du rond-point d'Alco).

En matière de transports en commun, la ligne 3 passe au droit du rond-point d'Alco, à proximité du quartier Jean Monnet.

Ce site recouvre principalement d'anciennes zones agricoles. Son environnement immédiat est marqué par la présence de grands équipements, notamment d'enseignement.

Sa mutation doit être anticipée et encadrée dans le cadre d'une opération d'aménagement globale afin de répondre au mieux au besoin en logements des ménages Montpelliérains en assurant la protection d'un environnement naturel préservé.





Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

A l'échelle du site de l'OAP, les enjeux principaux sont les suivants :

Un paysage de campagne à préserver et à mettre en valeur

Le site s'inscrit visuellement dans un plus vaste territoire et est contigu à des zones à vocation naturelle.

Il a gardé des traces d'un passé champêtre et agricole : présence de mas accompagnés de leur cortège végétal, leurs allées plantées et portails caractéristiques.

Le vis à vis entre les deux reliefs du vallon, génère une mise en scène qu'il convient de valoriser et de préserver.

L'intégration du projet dans ce site à forte qualité paysagère constitue un des enjeux essentiels. Cette forte qualité paysagère est doublée d'un enjeu de préservation d'espaces favorables à la biodiversité s'exprimant en milieux de mosaïques agricole et naturelle.

Un quartier à l'articulation de différentes polarités, une pièce à compléter dans le puzzle urbain

Le quartier Jean Monnet constitue un pivot entre différents quartiers. Il se trouve à proximité de multiples équipements publics majeurs (archives départementales Pierres Vives, Château d'O…), de nombreux équipements scolaires (collège Rabelais-Alco, lycée Jean Monnet et Léonard de Vinci, école élémentaire François Mitterrand…), d'équipements de proximité (maisons pour tous Rosa Lee Parks et Paul Emile Victor, parc Malbosc, jardins partagés, city stade…).

Un quartier entouré d'infrastructures majeures, qui reste à connecter à son environnement

Ce site est concerné par des nuisances en matières de qualité de l'air, liées à la proximité des infrastructures de déplacement, qui devront être prises en compte dans l'aménagement du site. Un enjeu prioritaire sera l'insertion de ce quartier dans le système de transport collectif structurant qui l'entoure. Ce site sera relié aux quartiers voisins principalement par un accès via la RD65.

La praticité et la continuité des déplacements modes actifs représentent également un enjeu à la fois pour les accès aux transports collectifs mais également aux équipements de proximité des quartiers adjacents.

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains visés

Une des ambitions principales dans la fabrication du quartier est d'articuler et d'intégrer les différentes composantes urbaines, tout en préservant les structures végétales et la biodiversité qui l'entourent, ainsi que les continuités écologiques relatives à ces espaces.

En outre, les vues lointaines liées à la topographie complexe du site doivent être protégées et soulignées par le projet.

Le quartier ambitionne de proposer une nouvelle offre de logements à proximité du cœur de Métropole, répondant à toute la diversité des parcours résidentiels et des modes d'habiter. L'offre de logement sera mise à distance des infrastructure routières majeures pour en éviter les nuissances.

Orientations d'aménagement et de programmation

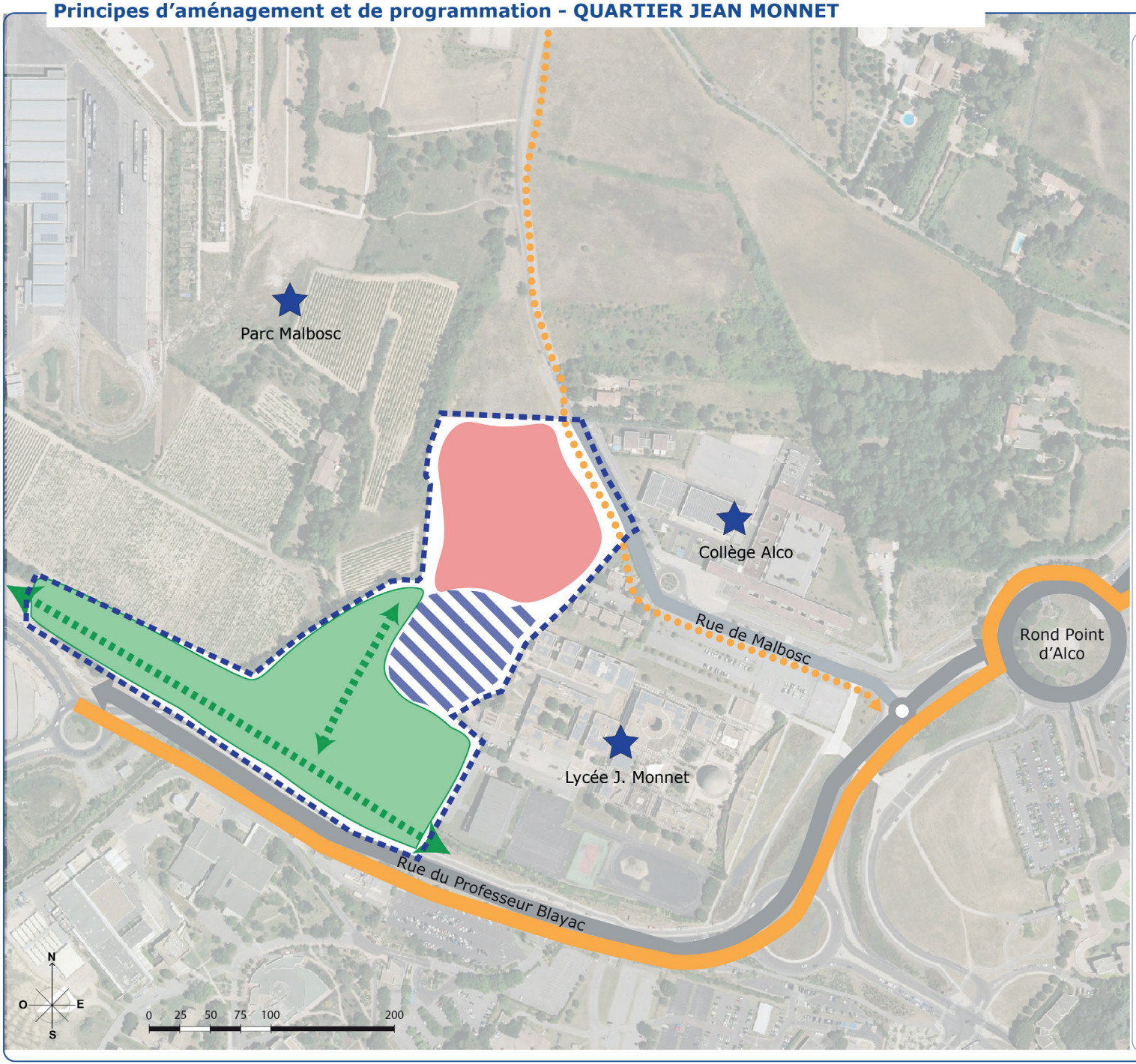
Orientations d'aménagements environnementaux, urbains et architecturaux

- Protéger le site des **ruissellements pluviaux**, en privilégiant la perméabilité des sols et en créant des aménagements pour réguler leur écoulement;
- **Préserver** un maximum de surfaces de pleine terre tant sur l'espace public que dans les îlots privatifs dans un souci de préservation de la biodiversité, des fonctionnalités et continuités écologiques liées et de lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur : à l'échelle de l'orientation d'aménagement et de programmation, **l'objectif à atteindre en matière d'espaces perméables est fixé à 30 %**;
- **Privilégier les modes actifs** : un maillage des modes doux serré qui permettra d'assurer la continuité des parcours à travers les quartiers, notamment en mettant en œuvre les voies de liaisons et de tourisme / loisirs ;
- Proposer **une offre de logements accessible** aux habitants de Montpellier à dominante d'habitat collectif dans un souci de rééquilibrer la ville ;
- Répartir l'offre de **stationnement privative** sous les îlots.

Programmation

- **Programme envisagé :** entre 150 et 250 logements diversifiés avec une programmation volontariste, ciblant les travailleurs essentiels ;
- **Le projet devra permettre de développer une densité minimale de 80 logements à l'hectare sur la partie à urbaniser ;**
- **Echéancier prévisionnel :**
  - Les travaux de viabilisation de l'opération doivent être engagés à partir de 2027 pour permettre la réalisation des premiers programmes dès 2029 ;
  - La totalité du programme de l'opération devrait ainsi pouvoir être réalisé en 2032.

Principes d'aménagement et de programmation - QUARTIER JEAN MONNET



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP
- Equipement existant

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- Espace végétal existant
- Continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

PROGRAMMATION

Vocation à conforter / développer

- Dominante résidentielle
- Dominante équipement public

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- Carrefour structurant existant
- Rue structurante existante
- Rue de desserte existante
- Rue de desserte partagée future

Modes actifs

- Existant : réseau structurant
- Existant : réseau de proximité
- Projet : réseau de proximité

OAP PARC HENRI LAGATTU

MONTPELLIER

Caractérisation du site

Situé dans le quart nord-ouest de Montpellier, le quartier du Parc Henri Lagattu se positionne au sud du quartier Malbosc et à l'est du parc Malbosc, avec lesquels il est limitrophe. Son périmètre d'OAP couvre une surface d'environ 23,2 ha.

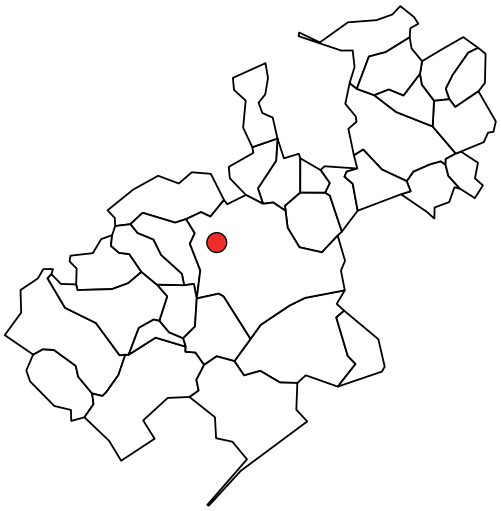
Ce site est bordé par des axes majeurs de communication :

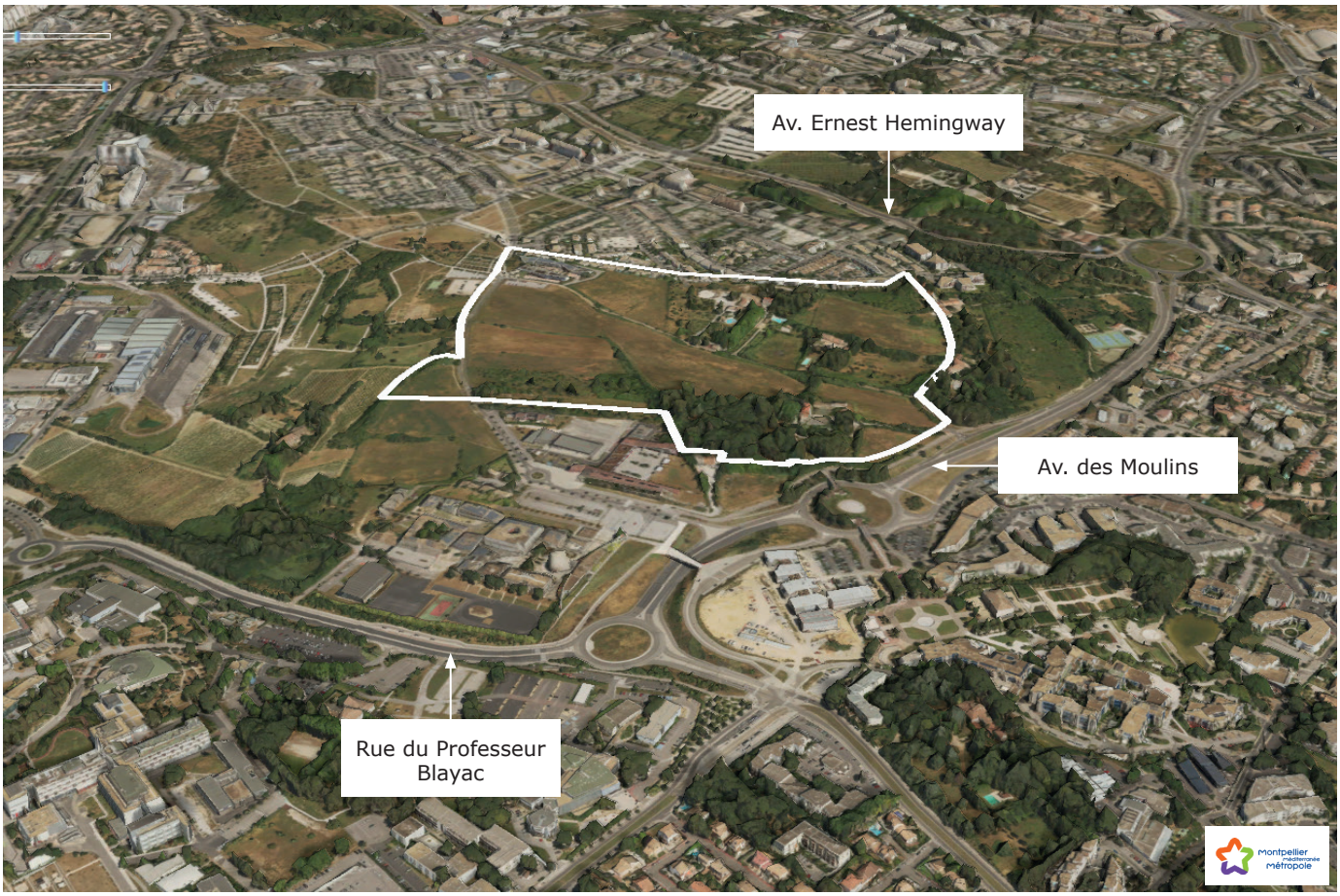
- Au nord, l'avenue Ernest Hemingway, axe majeur de desserte du quartier Malbosc et du domaine d'O ;
- A l'est, l'avenue des Moulins ;
- A sud, la rue Henri Lagattu, ainsi que le site du domaine de Lussac et la zone N qui l'encadrera ;

En matière de transports en commun, le quartier Malbosc est desservi par la ligne 1 de tramway, la ligne 3 passant au droit du rond-point d'Alco.

Ce site recouvre principalement d'anciennes zones agricoles. Son environnement immédiat est marqué par la présence de grands équipements, notamment scolaires et de mobilités, du quartier Malbosc.

L'objectif principal est d'offrir de nouveaux équipements pour tous les habitants du nord –ouest de Montpellier : espaces de nature, espaces sportifs, lieux où pratiquer une activité culturelle en plein air, lieux de rencontres pour les populations des quartiers voisins.





Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

A l'échelle du site de l'OAP, les enjeux principaux sont les suivants :

Un paysage de campagne à préserver et à mettre en valeur

Le site domine visuellement un vaste territoire et offre des vues sur le paysage lointain par exemple sur l'église Sainte Anne au loin. Il a gardé des traces d'un passé champêtre et agricole : présence de mas accompagnés de leur cortège végétal, leurs allées plantées et portails caractéristiques ; présence de chemins à caractère rural (chemin de Lagattu en point bas à l'allure d'un chemin creux, chemin de Malbosc en ligne de crête qui domine visuellement le site), ainsi que des allées étroites bordées de cyprès menant aux mas.

Le vis à vis entre les deux reliefs du vallon, génère une mise en scène qu'il convient de valoriser et de préserver.

L'intégration du projet dans ce site à forte qualité paysagère et une grande attention à accorder à la biodiversité et au maintien des continuités écologiques, constituent des enjeux essentiels.

Un espace à l'articulation de différentes polarités, un espace de nature et de rencontre

Le site du Parc Henri Lagattu constitue un pivot entre différents quartiers. Il se trouve à proximité de multiples équipements publics majeurs (archives départementales Pierres Vives, Château d'O…), de nombreux équipements scolaires (collège Rabelais-Alco, lycée Jean Monnet et Léonard de Vinci, école élémentaire François Mitterrand…), d'équipements de proximité (maisons pour tous Rosa Lee Parks et Paul Emile Victor, parc Malbosc, jardins partagés, city stade…), d'équipements commerciaux structurants (Halles 4 saisons, …) ainsi que des lignes de tramway 1 et 3.

Ce site se situe aussi à proximité immédiate du quartier de la Mosson, il est contigu au quartier de Malboc, et sera proche du futur nouveau quartier qui prendra place à la suite du départ de Montpellier Business School (MBS).

Cet espace caractérise un lieu unique pour parvenir à créer des liens entre ces différents quartiers, au travers de pratiques de nature et de plein air.

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains visés

Une des ambitions principales pour le devenir du site sera de préserver au maximum les espaces de nature existants, les structures végétales et la biodiversité. Il s'agira également de favoriser les écoulements des bassins versants. Le site est concerné par le porter à connaissance de l'Etat de novembre 2024.

En outre, les vues lointaines liées à la topographie complexe du site doivent être protégées et soulignées par le projet.

Le projet sera constitué de différents espaces plus ou moins aménagés, permettant des pratiques culturelles, sportives et sociales variées, pour répondre aux attentes des différents quartiers voisins. Ces aménagements auront pour ambition de mettre en valeur les caractéristiques écologiques du site, tout en favorisant des usages variés pour tous les habitants.

Il s'agira enfin de favoriser la diffusion de la culture scientifique grâce à l'aménagement de lieux ou de sites permettant l'observation de la faune, de la flore, et de la trame étoilée.

Un équipement public pourra être construit pour accompagner les différentes pratiques.

Les deux mas existants, mas de Lussac et mas du Coteau, seront préservés ainsi que les espaces qui les environnent.

Orientations d'aménagement et de programmation

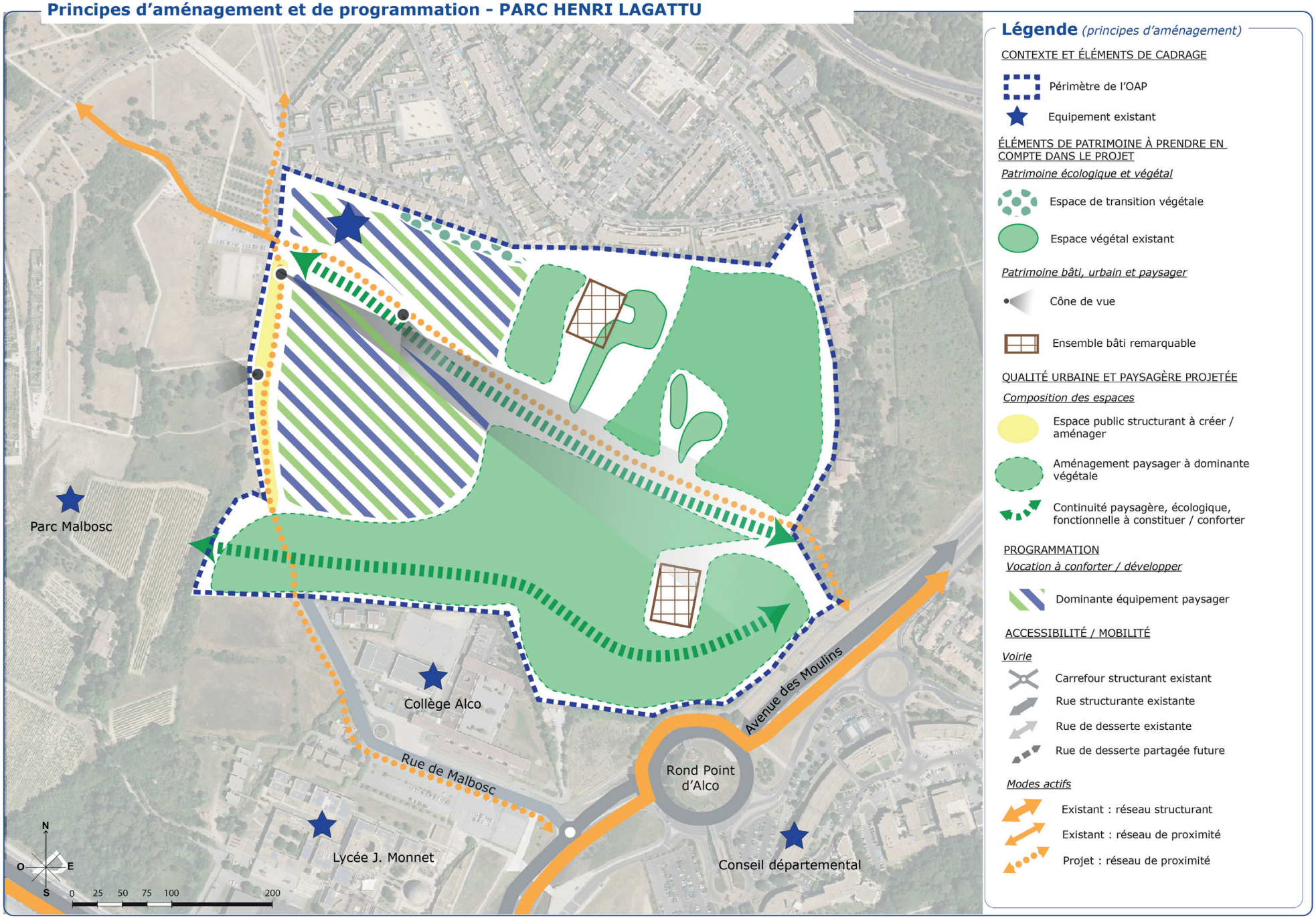
Orientations d'aménagements environnementaux, urbains et architecturaux

- Assurer **la coulée verte** du parc Malbosc vers le domaine du château d'O **par un large parc paysager et d'agrément ouvert à tous. Cette coulée verte assurera le rôle de continuité écologique sur le secteur, renforcée par la préservation d'une continuité écologique nord-ouest sud-est** ;
- Renforcer **la trame paysagère existante et les vues lointaines** par une attention particulière aux percées visuelles vers les points remarquables identifiés (église Sainte-Anne, mas et boisements remarquables) ;
- Protéger le site des **ruissellements pluviaux**, en privilégiant la perméabilité des sols et en créant des aménagements pour réguler leur écoulement ;
- **Préserver** un maximum de surfaces de pleine terre. A l'échelle de l'orientation d'aménagement et de programmation, **l'objectif à atteindre en matière d'espaces perméables est fixé à 80%** ;
- Favoriser **des aménagements adaptés aux usages du quotidien :** des espaces de rencontre, des aménités ;
- **Privilégier les modes actifs :** un maillage des modes doux serré qui permettra d'assurer la continuité des parcours à travers les quartiers, s'appuyant sur le réseau de chemins agricoles existants (rue Lagattu, chemin de l'aqueduc, parc Malbosc) ;
- Mettre en valeur le patrimoine historique que constitue **le chemin de Lagattu, témoignage de l'identité de Montpellier** ;
- Développer et **entretenir un principe de lisières aux ensembles boisés, circulées ou piétonnes**, pour assurer l'accessibilité pompier en prévention des risques incendies ;
- **Sécuriser les abords des équipements publics existants**, notamment le groupe scolaire François Mitterrand du quartier Malbosc.

Programmation

- **Programme envisagé :** espaces sportifs, espaces de loisirs, aménagements paysagers, le cas échéant, bâtiments nécessaires aux activités qui seront identifiées (environ 3000 m² SDP au total, en R+2 maximum).
- **Echéancier prévisionnel :**
  - Les premiers travaux d'aménagement doivent être engagés à partir de 2026 ;
  - La totalité du projet devrait ainsi pouvoir être réalisé en 2032.

Principes d'aménagement et de programmation - PARC HENRI LAGATTU



OAP CROIX LAVIT SUD / RUE CARRIERASSE

MONTPELLIER

Caractérisation du site

Situé dans le quartier Hôpitaux Facultés, le secteur Croix Lavit sud / rue Carriérrasse s'étend sur une superficie d'environ 3,2 ha entre l'avenue Hemingway et la rue de la Carriérasse. Il est desservi à l'ouest par la ligne 1 du tramway avec la station de tramway Malbosc à proximité. Il jouxte la ZAC Malbosc ainsi que le Domaine et le parc du château d'O qui constituent un pôle culturel structurant à l'échelle de la métropole et au-delà.

Ce secteur s'inscrit dans le quartier Croix Lavit marqué par une urbanisation hétérogène et par la présence d'activités économiques tertiaires. Il se compose également de logements individuels et collectifs, ainsi que de terrains sans affectation.

Des terrains situés de façon stratégique en face de l'entrée de Malbosc et de l'arrêt de tramway éponyme, et composés de quelques maisons isolées, sont susceptibles de faire l'objet d'une mutation dans un cadre paysager et urbain tout à fait propice.





Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

Ce secteur bénéficie de la proximité de la ligne 1 de tramway, de la ZAC Malbosc et du parc du Château d'O qui constitue un patrimoine bâti et végétal d'une valeur exceptionnelle.

Plusieurs enjeux ont été identifiés :

- Répondre aux besoins en logements sur le territoire communal : établir une programmation urbaine adaptée au secteur qui intègre notamment les caractéristiques environnementales du site ainsi que la liaison avec l'environnement urbain (Malbosc etc…);
- Valoriser les qualités paysagères avec la préservation des masses végétalisées favorables à la préservation de la biodiversité et aux continuités écologiques.

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains visés

Le projet s'inscrit dans une logique de densification urbaine aux alentours des transports en commun et des centralités préexistantes. Il a une vocation essentiellement résidentielle et a pour objectifs de :

- produire des logements, dans des immeubles pouvant intégrer des activités, notamment celles en lien avec les thématiques du projet Medvallée (santé, alimentation et environnement) ;
- mettre en valeur les qualités paysagères du site en préservant les masses végétales notamment boisées ;
- renforcer les accroches avec les quartiers existants et en liaison avec les pôles de centralités et les équipements publics (tram, Château d'O, équipements de Malbosc) ;
- intégrer les problématiques de l'hydraulique et de la biodiversité en assurant des continuités végétales comme support de continuités écologiques, au cœur du site.

Principes d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement environnementaux, urbains et architecturaux

- Participer à relier les polarités de centralité (Malbosc et Domaine D'O, notamment desservies par la station de tramway Malbosc
  - S'appuyer sur les axes existants structurants (avenue Hemingway, rue de la Carrièrasse et le déjà là (espaces verts etc…);
  - Améliorer la liaison entre les pôles Malbosc et Pelletan par un changement de l'ambiance urbaine et paysagère des espaces privés.
- Mettre en lien avec le Secteur Malbosc : renforcement d'une polarité existante (commerces et culturelle) par une programmation mixte et active en complément de l'existant et création de synergies avec les équipements culturels existants (Domaine d'O, château d'O et son parc …) ;
- Assurer les continuités écologiques, en réalisant des trames végétales continues s'appuyant sur les masses boisées existantes au sein du périmètre et à proximité.

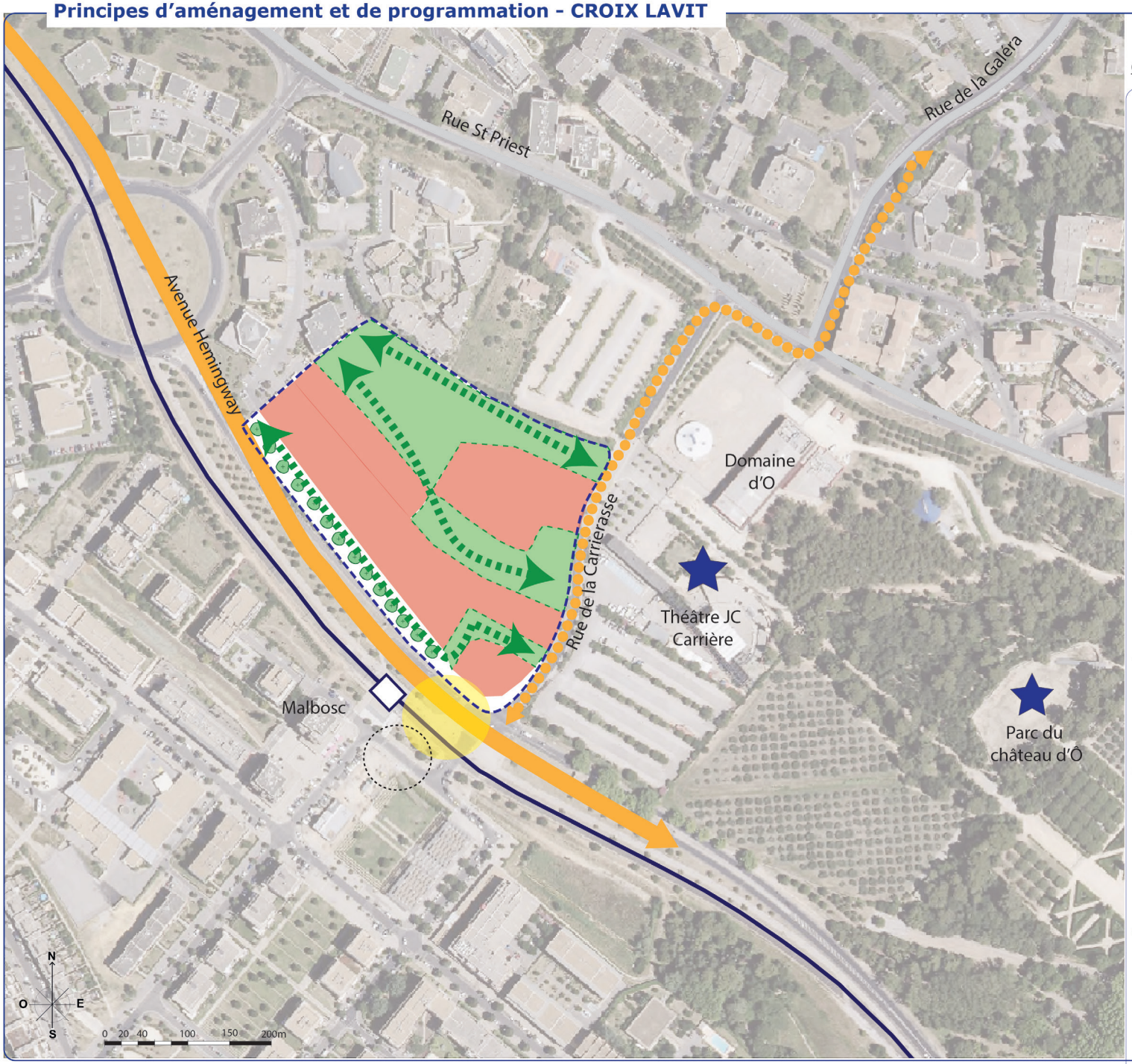
Principes programmatiques

- Programme envisagé : Le programme prévisionnel identifié à ce stade est d'environ 15 000 m² SDP présentant une part d'activités ou de commerce ;
- Mixité fonctionnelle : logements et activités ou commerces.

La densité moyenne attendue est d'environ 50 logements / ha ; le pourcentage d'espace perméable est de 50% à l'échelle de l'orientation d'aménagement et de programmation. La réalisation de ces opérations devrait s'engager dans les 5 années à venir environ, avec la construction d'environ la moitié du programme d'ici 2028.

Les hauteurs maximales attendues sont R+5/ R+6, en cohérence avec les gabarits existants dans le secteur. Elles seront étagées en fonction de la topographie du site, en veillant à disposer les hauteurs les plus élevées en partie basse et en les limitant en partie haute. Ce principe se double d'une recherche d'optimisation des densités au plus près de la desserte par les transports collectifs.

Principes d'aménagement et de programmation - CROIX LAVIT



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP
- Equipement existant

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

- Arbres significatifs, arbres d'alignement, végétalisation en accompagnement de voirie

QUALITE URBAINE ET PAYSAGERE PROJETEE

- Espace structurant à créer
- Aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts
- Continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

PROGRAMMATION

- Dominante résidentielle
- Centralité

ACCESSIBILITE / MOBILITE

Voirie

- Voie structurante existante

Transports en commun

- Ligne de tramway existante
- Arrêt de tramway existant

Modes actifs

- Itinéraire structurant existant
- Itinéraire de liaison futur

OAP LE QUARTIER DE LA MOSSON - HEIDELBERG

MONTPELLIER

Le quartier de la Mosson figure parmi les douze quartiers politique de la ville identifiés à Montpellier, au titre de la nouvelle géographie prioritaire, et relève du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU), dont la convention partenariale a été signée le 23 juillet 2021.

Le projet urbain du quartier Mosson se décline sur plusieurs sites (sous-quartiers) :

- Les Tritons au Nord
- Saint Paul en partie centrale
- Les Halles
- Le grand mail et sud Mosson

L'objectif, sur le secteur Heidelberg, inclus dans le quartier des Halles, est de diversifier l'habitat en offrant la possibilité de développer des nouveaux programmes de logements, permettant le parcours résidentiel à la fois des personnes vivant déjà dans le quartier et des personnes venant d'autres quartiers.

Caractérisation du site

Positionné à l'ouest de Montpellier et du quartier de la Mosson, le site, objet de l'OAP, couvre une superficie totale d'environ 2,2 hectares, entre le parc Sophie Desmarets au Nord et les terrains d'entrainements du stade de la Mosson au Sud. Il est limitrophe du parc de la Mosson qui s'étire le long des berges de la Mosson, et de la commune de Juvignac. Des résidences de logements collectifs denses et des maisons individuelles accolées se trouvent à proximité, de l'autre côté de l'avenue de Heidelberg.

Distant de 6 Km environ du centre-ville, le site borde l'avenue de Heidelberg, axe majeur de pénétrante Ouest du quartier.

Aujourd'hui, le secteur apparaît comme un espace quasi entièrement imperméabilisé, dont la vocation principale est d'offrir du stationnement aérien pour les jours de marché aux puces, de match au stade de football de la Mosson ou pour accueillir les étals du marché forain qui s'organise depuis les Halles des 4 Saisons trois fois par semaine.

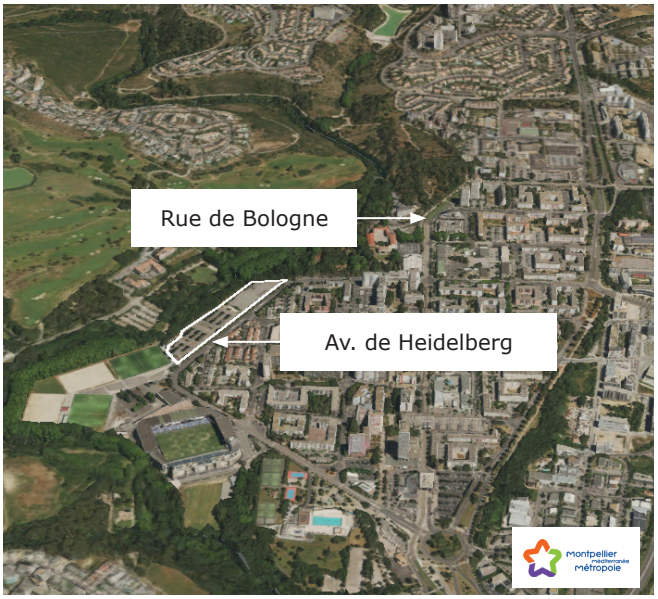
Le site présente ainsi un vaste espace, proche des commodités du quartier et des habitations existantes.

Le site est par ailleurs connecté au futur cours paysager des Halles, espace public structurant ayant pour but de désenclaver le quartier Mosson d'Est en Ouest et de rejoindre le parc de la Mosson aux berges du Rieutord (limite ouest du quartier).

Ce cours viendra renforcer l'entrée de quartier Ouest en s'élargissant par la démolition de la résidence Saturne, en s'ouvrant au secteur Blayac et en requalifiant son accroche à l'avenue de l'Europe depuis la rue du professeur Blayac. Le marché forain sera repositionné au centre du cours paysager.

En termes de desserte, le secteur est accessible :

- Depuis la rue du Professeur Blayac et l'avenue de Heidelberg,
- Par les transports en commun, la station « Halles de la Paillade » sur la ligne 1 de tramway, étant située à 350 m du site (5 mn à pied).





Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

L'aménagement du site répondra aux enjeux suivants :

Les enjeux urbains

- Une urbanisation nouvelle maîtrisée, tournée vers la centralité de quartier des Halles
- L'intensification urbaine du tissu existant.

Les enjeux environnementaux

- La prise en compte des enjeux climatiques en augmentant le pourcentage d'espaces perméables,
- Le renforcement de la nature dans le quartier, en végétalisant le site à la fois sur les espaces publics et résidentiels, recréant ainsi des conditions plus favorables à la biodiversité et au déplacement d'espèces.
- La prise en compte des enjeux hydrauliques, le site étant concerné par "l'atlas des zones inondables" de l'Etat, complémentaire au PPRI de Montpellier (daté de 2004).

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains

La vocation de la zone est résidentielle, insérée dans la trame paysagère du quartier, qui s'appuie entre autres sur la mise en valeur et la préservation des berges de la Mosson et du parc.

Sur le plan des politiques menées pour l'habitat

- Répondre au besoin important en logements tout en prônant une forte mixité urbaine et sociale, et une production diversifiée de logements neufs ;
- Contribuer à la diversité des parcours résidentiels ;
- Localiser les programmes neufs de logements sur des fonciers où les conditions sont réunies pour accompagner la densification (desserte en transports en commun, équipements publics, offre commerciale, etc) ;
- Proposer de nouvelles formes d'habitat en lien à la fois avec les percées visuelles à préserver vers les berges de la Mosson, et la typologie de l'habitat existant à proximité.

Sur le plan environnemental

- Augmenter le taux de désimperméabilisation des sols, sur l'ensemble du périmètre de l'OAP, en passant d'une situation actuelle de 10% à un objectif de 30% ;
- Respecter les continuités écologiques, en préservant la biodiversité, notamment des berges de la Mosson.

Sur le plan urbain

- Aménager des espaces publics qualitatifs en accompagnement des programmes de logements.

Orientations d'aménagement et de programmation

Proposer de nouvelles formes d'habiter en lisière du parc de la Mosson

- Privilégier des formes d'habitat permettant des variations typologiques et de hauteurs (R+6 maximum), du moins élevé le long des berges de la Mosson à l'Ouest, au plus élevé côté avenue de Heidelberg à l'Est, pour préserver la lisière naturelle ;
- Organiser l'offre privative de stationnement des véhicules motorisés, sous les ilots.

Améliorer l'image du quartier par la qualité de l'insertion urbaine, paysagère et architecturale

- Adresser les futurs ilots de logements sur une promenade le long de l'avenue Heidelberg ;
- Reconfigurer l'avenue Heidelberg pour redonner des espaces confortables aux modes doux et créer une limite végétalisée entre les ilots d'habitation et l'avenue.

Opérer une transition entre le parc de la Mosson et le quartier

- Créer une ambiance paysagère forte sur les parcelles de logements pour faire écho au parc de la Mosson ;
- Orienter les futures constructions en peigne par rapport à l'avenue Heidelberg pour une meilleure intégration dans le paysage et permettre une porosité des vues entre les jardins intérieurs/ logements collectifs et le parc.
- Intégrer les dispositions constructives liées aux enjeux hydrauliques.

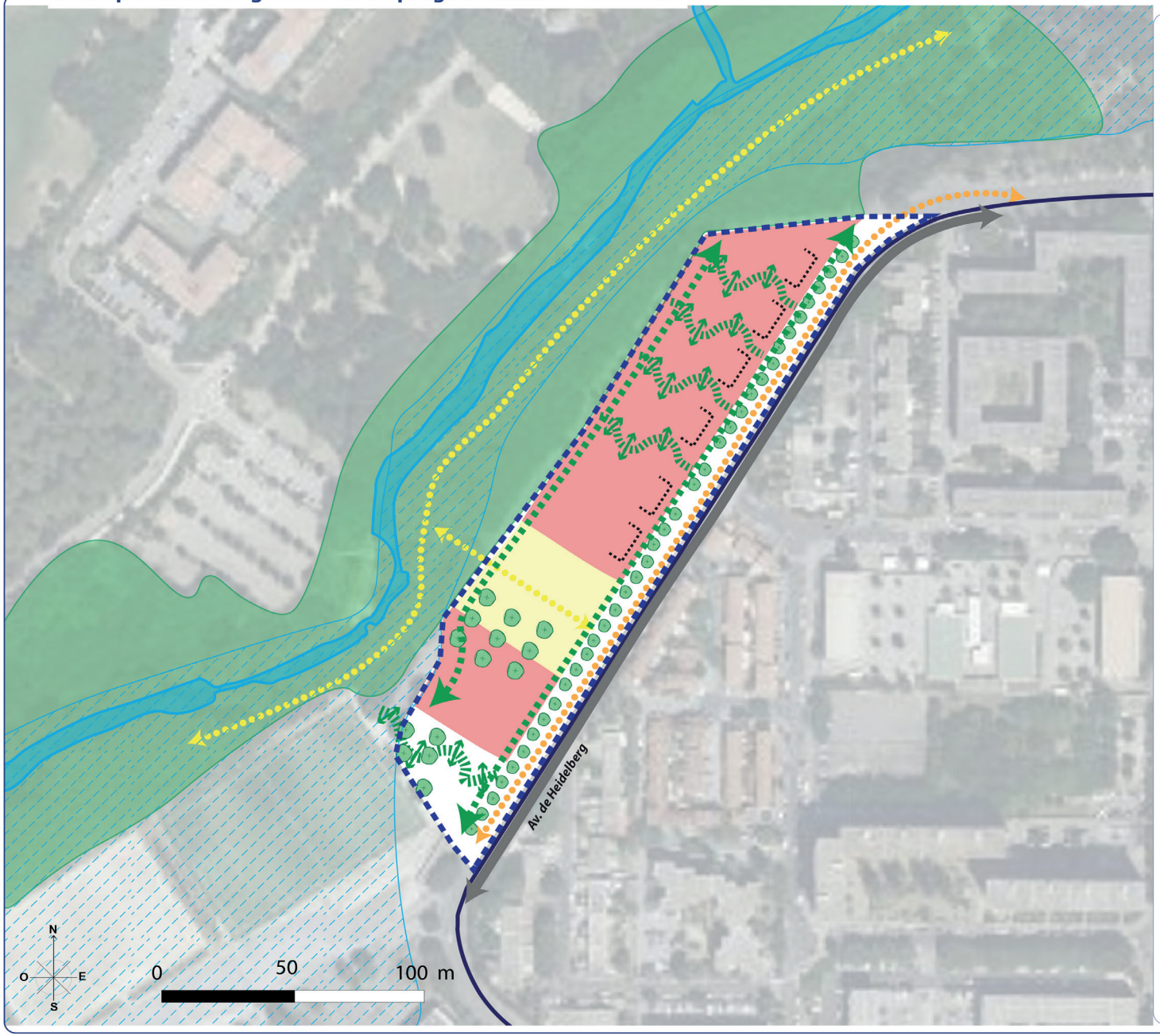
Programmation

- Environ 200 logements pour un total d'environ 14 000 m² de surface de plancher,
- Le projet devra permettre de développer une densité cible de l'ordre de 105 logements à l'hectare,
- Les hauteurs, maximum en R+6, se situeront côté Heidelberg,
- L'épannelage allant du R+4 le long des berges de la Mosson, à R+6 côté avenue de Heidelberg, permettra d'animer les volumes et de proposer une échelle proche des quartiers alentours.

Echéancier prévisionnel :

Les travaux de construction de ces nouveaux ilots de logements se dérouleront de 2026 à 2028.

Principes d'aménagement et de programmation - MOSSON



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ELEMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP
- Réseau hydrographique
- Zone de risque d'inondation

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE A PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- Parcs, bois et jardins, haies et autre ensemble végétal remarquable (dont EBC)
- Arbre remarquable, arbres d'alignement

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- Espace public structurant à créer / aménager (participant à l'attractivité urbaine : place, placette, square, mail, espace de convivialité...)
- Porosité paysagère et écologique (principe de transparence à maintenir)
- Continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

Morphologie urbaine

- Implantation préférentielle des constructions

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- Développement à dominante résidentielle

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- Voie structurante existante

Transports en commun

- Ligne de tramway

Modes actifs / Itinéraire cycle

- Réseau de liaison cycle futur
- Réseau de liaison piéton futur

OAP LE QUARTIER NINA SIMONE

MONTPELLIER

Le quartier Nina Simone se développe à l'est de la commune de Montpellier dans le prolongement de la ZAC Hippocrate.

Ce quartier fait l'objet d'une nouvelle opération d'aménagement d'ensemble, la ZAC Nina Simone, engagée en 2018 et à une vocation mixte (activités tertiaires et habitat). La présente OAP porte uniquement sur cette dernière opération.

Caractérisation du site

Situé à l'est de Montpellier, dans la continuité de la Zone d'Aménagement Concerté Port Marianne – Hippocrate, le quartier Nina Simone se positionne entre l'avenue Nina Simone (au nord), la rue du Mas du Barlet (à l'ouest), l'A709 (au sud) et la route de Vauguières (à l'est).

Le périmètre de l'OAP couvre une surface d'environ 9,5 hectares, à mi-chemin du cœur de Port Marianne, du complexe d'Odysseum et de la nouvelle gare Montpellier - Sud de France.

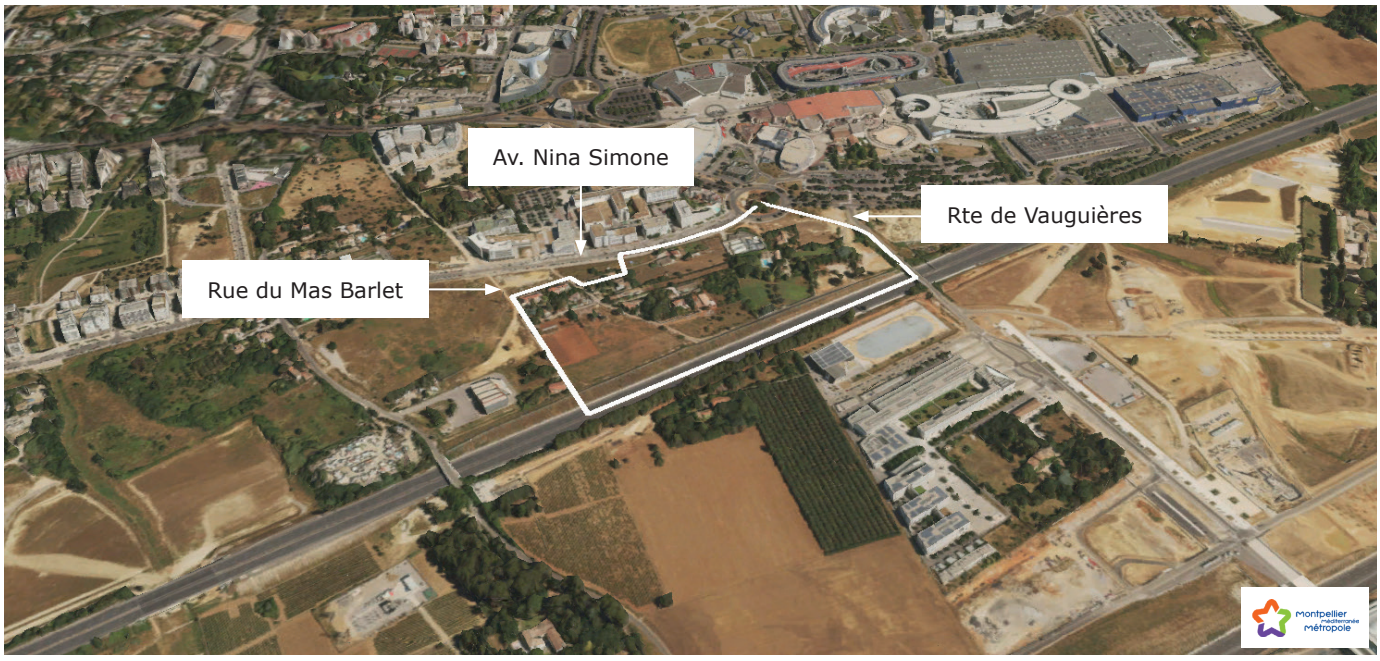
Ce quartier est desservi par la ligne 1 de tramway (station Millénaire à 400 mètres, station Place de France à 350 mètres).

Il est occupé principalement par des terrains en friche, un hameau de quelques habitations individuelles quelques parcelles jardinées et un secteur à dominante résidentielle à l'Est du périmètre.

L'environnement de ce secteur est en pleine évolution notamment avec la mise en service en 2018 au sud de ce secteur de la gare Montpellier - Sud de France et la création du quartier Cambacérès qui fait évoluer l'environnement urbain mais aussi l'armature des infrastructures primaires de desserte du secteur. En effet le prolongement de la ligne 1 de tramway d'Odysseum vers la nouvelle gare s'accompagne de l'aménagement et de l'élargissement de la voie reliant la gare à la place de Londres via un nouvel ouvrage de franchissement de l'A709 et la création d'un large cours de la gare destiné à accueillir, outre le tramway, la circulation générale, les bus et les modes actifs. Ce nouvel axe structurant viendra marquer la limite est de ce quartier.

Le quartier est bordé au sud par l'A709.





Enjeux agri-environnementaux et urbains

A l'échelle du périmètre de la ZAC, les enjeux principaux sont les suivants :

Un enjeu d'aménagement urbain

Le projet de quartier mixte sur le secteur Nina Simone s'inscrit dans ce contexte. Il bénéficie de ce fait d'une densité importante de services, commerces, infrastructures et transports en commun déjà présents à proximité. La ZAC Nina Simone vient donc finaliser ce vaste projet urbain et profiter de ce maillage dense d'équipements.

Un enjeu de connexion urbaine

Le site est aujourd'hui desservi par **des rues étroites** (la rue de la Cavalade et la rue du Mas de Barlet) **qui devront être recalibrées** dans le cadre du projet d'aménagement tout en préservant l'ambiance paysagère du site.

Un enjeu de préservation de l'ambiance paysagère

Le site est ponctué de quelques **boisements et grands arbres**, certains protégés, situés essentiellement dans les jardins privatifs du hameau. Cette structure paysagère devra être préservée et renforcée dans le cadre du projet d'aménagement. La biodiversité dont elle est le support sera préservée ou restaurée après aménagement.

Un enjeu hydraulique

La **topographie de ce secteur est peu marquée**, et il n'est traversé par aucun cours d'eau. Il conviendra toutefois de protéger le quartier des ruissellements pluviaux et de les conduire vers des espaces de rétention paysagers à aménager sur le site. Celui-ci est concerné par le porter à connaissance de l'Etat de novembre 2024.

Objectifs agro-environnementaux et urbains visés

La vocation de la zone est celle d'un **quartier mixte comprenant des activités tertiaires, et de l'habitat résidentiel**.

Sur le plan économique, il s'agit de considérer le développement des activités économiques autour des domaines d'excellence de la Métropole en favorisant la création d'emplois via l'accueil d'entreprises ou, le cas échéant, d'établissements publics.

Sur le plan des politiques menées pour l'habitat, il s'agit de répondre au besoin important en logements tout en prônant une forte mixité urbaine et sociale pour satisfaire l'ensemble des parcours résidentiels.

Orientations d'aménagement et de programmation

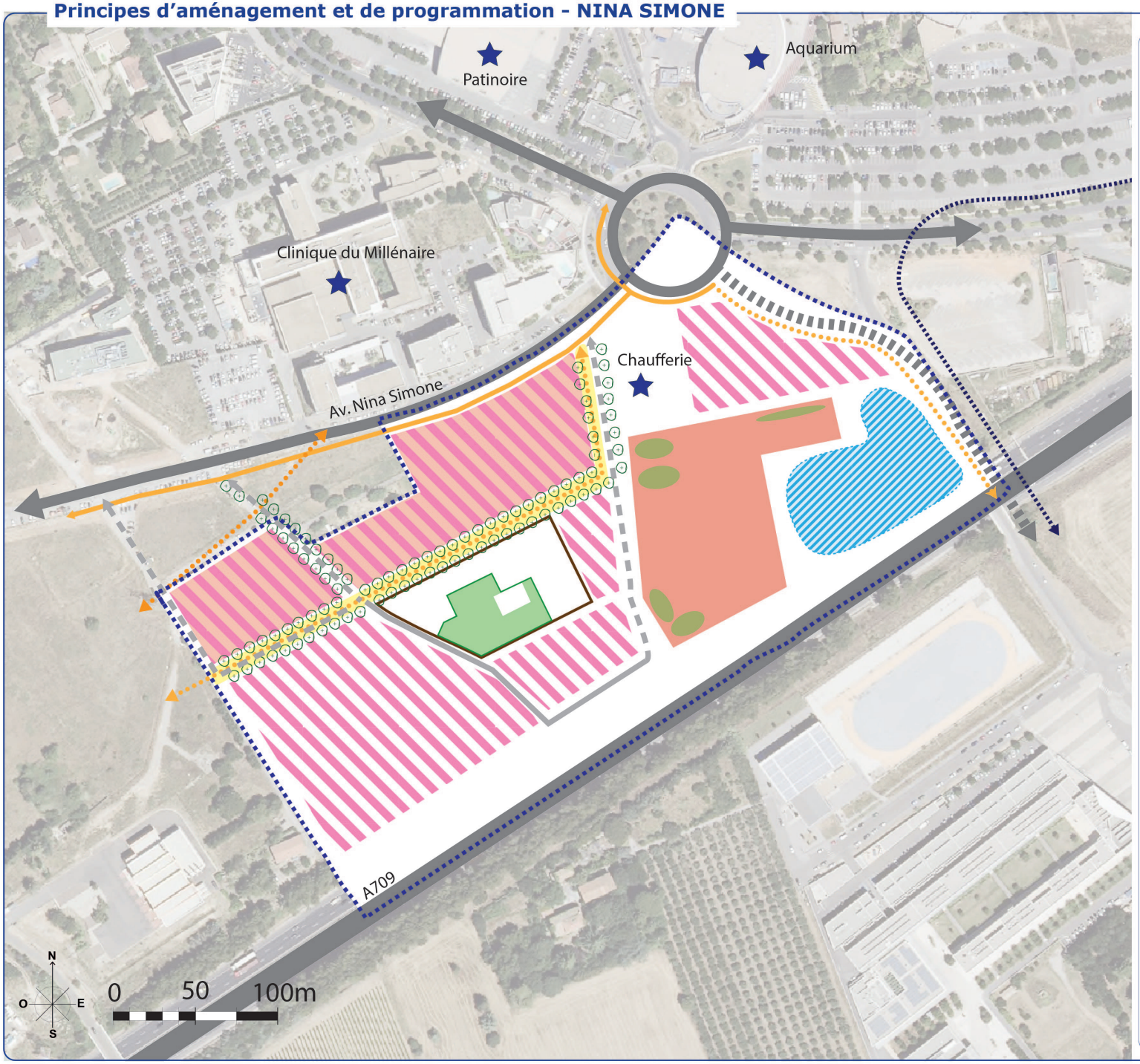
Orientations d'aménagements urbains et environnementaux

- **Conserver au maximum les grands arbres des hameaux et valoriser les masses végétales existantes** ;
- **Planter les espaces publics** à créer et à réhabiliter, les rues, les mail piétons, les placettes et les bassins de rétention, afin d'affirmer et de développer les **continuités écologiques** du quartier en lien avec les secteurs alentours ;
- **Créer un mail paysager** orienté Est-Ouest en cœur de quartier, largement planté, participera au développement des continuités écologiques supports de biodiversité. Il sera affecté uniquement à la circulation des modes actifs ;
- **Préserver** un maximum de surfaces de pleine terre tant sur l'espace public que dans les îlots privatifs dans un souci de préservation de la biodiversité et de lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur : à l'échelle de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), **l'objectif à atteindre en matière de d'espaces perméables est fixé à 50 %** ;
- **Structurer les façades** de l'avenue Nina Simone et de la rue du Mas de Barlet, en alternant îlots de bureaux et îlots de logements, en R+4 à R+9 maximum ;
- Composer avec le hameau **en préservant une partie des habitations existantes** ;
- Conserver une programmation à **dominante résidentielle** sur le secteur Est
- **Offrir une mixité programmatique** activités tertiaires et mixtes, équipements publics, logements, prenant en compte les nuisances liées aux infrastructures majeures de mobilité (A709) ;
- Définir des **épannelages variés et modulés au sein de chaque îlot** ;
- Relier l'avenue Georges Frêche à Odysseum via l'ensemble des quartiers République, Parc Marianne sud, Hippocrate et Odysseum, grâce à la création d'un **mail paysager consacré aux modes actifs** orienté Est-Ouest ;
- Aménager la rétention hydraulique sur le site de la ZAC par des **bassins paysagers** ;
- **Préserver le quartier du risque incendie** par l'installation d'équipements de défense suffisants et en assurant les conditions de débrouillement des boisements.

Programmation

- **Programme envisagé :** environ 400 logements diversifiés (social / abordable / libre) et environ 30 000 m² de surface de plancher d'activités tertiaires et mixtes (atelier/ bureaux) ;
- **Le projet devra permettre de développer une densité cible de l'ordre de 50 logements à l'hectare ;**
- **Mixité fonctionnelle :** habitat et activités tertiaires et mixtes, accompagnés de commerces de proximité et services en rez-de-chaussée de l'avenue Nina Simone ;
- **Typologie des formes urbaines :** collectif ;
- **Echéancier prévisionnel :**
  - Les travaux de viabilisation de l'opération sont prévus à partir de 2026 pour permettre la réalisation des premiers programmes ;
  - La totalité du programme de l'opération devrait ainsi pouvoir être réalisé sur une dizaine d'années, soit jusqu'en 2036.

Principes d'aménagement et de programmation - NINA SIMONE



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ELEMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP
- Equipement existant

ELEMENTS DE PATRIMOINE ECOLOGIQUE A PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

- Parc, bois, jardins, haies et autre ensemble végétal remarquable

ACCESSIBILITE/MOBILITES

- Avenue urbaine structurante existante
- Avenue urbaine structurante future
- Rue de desserte urbaine existante
- Rue de desserte urbaine future
- Future extension ligne 1 de tramway
- Itinéraire modes actifs existant
- Itinéraire modes actifs futur

QUALITE URBAINE ET PAYSAGERE PROJETEE

- Espace public structurant à créer
- Aménagement végétal en accompagnement de voiries

PROGRAMMATION

- Programmation à dominante économique
- Programmation à dominante résidentielle
- Mixité fonctionelle (résidentielle, économique)
- Zone de hameaux
- Bassin de rétention

OAP RÉPUBLIQUE
MONTPELLIER

Caractérisation du site

Le quartier République se développe sur environ 25 hectares à l'est de Montpellier, en cohérence avec les autres quartiers de Port Marianne (Richter, Parc Marianne, Jacques Cœur, Rive Gauche…) dont il constitue l'une des dernières pièces majeures.

Ce quartier comprend deux **secteurs distincts** :

- Un premier secteur délimité au sud par l'A709, par l'avenue Raymond Dugrand à l'ouest, par l'avenue Nina Simone au nord et par la rue du Mas Rouge à l'est. Ce **secteur principal** du quartier République s'étend sur **23,4 hectares** et comporte un vaste **parc urbain paysager d'environ 7 hectares** ayant également une fonction de protection hydraulique, dont les terrassements et ouvrages ont été réalisés par anticipation de l'aménagement du quartier ;
- Le second secteur d'**1,4 hectare**, dit « de **la Cavalade** », est situé plus à l'est sur l'avenue Nina Simone. Il accueille notamment un internat régional et fait le lien avec le quartier Hippocrate et, au-delà, Odysseum.

Le quartier République accompagne la composition urbaine qui se constitue le long des avenues Nina Simone et Raymond Dugrand, et fait ainsi face aux îlots de la partie sud du quartier Parc Marianne et aux îlots de la façade est de l'écoquartier Rive gauche.

L'armature urbaine dans laquelle vient se positionner le quartier République est directement liée à l'armature générale établie pour Port Marianne. Le quartier est ainsi structuré par plusieurs grandes avenues ou axes majeurs.
Cette trame viaire structurante est doublée d'une **trame paysagère** visant à qualifier l'espace urbain, à relier et unifier les différents quartiers de Port Marianne.

De **nouveaux quartiers en cours de réalisation**, s'inscrivant dans la continuité du projet urbain Port Marianne, viendront au fil du temps affirmer la nouvelle dynamique urbaine : le secteur Mas de Barlet de la ZAC Parc Marianne constituant la limite côté est avec la ZAC République, puis la ZAC Nina Simone, le pôle constitué autour de la clinique du Millénaire, le complexe ludico-commercial d'Odysseum plus à l'est, mais également le nouveau quartier Cambacérès et la gare Montpellier Sud de France au sud-est.

Le quartier République est marqué par le passage du **lit de la Lironde** qui s'écoule du nord-ouest au sud-est : il est la colonne vertébrale du quartier. Son passage structure le quartier depuis l'avenue Nina Simone jusqu'au bassin de rétention.

Le passage de ce cours d'eau occasionne pour le quartier l'existence d'une zone inondable inconstructible ainsi qu'une zone d'aléa complémentaire le longs de ses abords et à l'emplacement du futur parc urbain.
La **transparence hydraulique du Lez à la Lironde** occupe une grande partie du futur parc urbain. Elle permet la répartition des eaux de crue entre différentes zones d'expansion. Le site est concerné par le porter à connaissance de l'Etat de novembre 2024.

Ces différents bassins d'expansion sont aménagés et reliés de façon à constituer des parcs urbains qualitatifs à la disposition des habitants et usagers, mais aussi pour l'accueil de la faune et de la flore, dans un souci de préservation de la biodiversité (Parc Georges Charpak de 7 hectares, parc du quartier des Jardins de la Lironde plus au nord…).





Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

Les enjeux environnementaux

La préservation de la végétation existante

La présence de végétaux interroge sur la capacité pour tout projet d'urbanisation de maintenir au moins pour partie des arbres et végétaux existants, en complément des plantations nouvelles à intervenir.

Au-delà de la préservation du patrimoine arboré existant, il convient également de considérer l'intérêt en milieu urbain de pouvoir bénéficier des bienfaits de la nature, notamment des arbres : lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain, perméabilité des sols et réduction du risque d'inondation, ralentissement du ruissellement urbain, agrément visuel, acceptation de la densité urbaine, réduction de l'impact visuel des infrastructures de déplacement telles que l'A709, etc.

La préservation des corridors écologiques – inter et intra quartier – représente un enjeu de maintien de la biodiversité, en permettant l'accueil, la circulation et la reproduction d'un grand nombre d'espèces animales et végétales.

Le développement d'un nouveau paysage urbain

La composition d'un environnement adapté à la création d'un nouveau quartier présente l'enjeu de composer une nature en ville répondant à l'ensemble des défis : fraîcheur et humidité, pleine terre et perméabilité, ombre portée, adaptation climatique, écrans végétaux visuels, biodiversité, gestion de l'eau d'arrosage, agrément pour les futurs habitants, saisonnalité, couleurs et sens olfactif, acceptation de la densité bâtie, lutte contre le réchauffement climatique, absorption des polluants et du carbone, accueil de la faune, qualité des espaces publics, … etc.

La réduction de la pollution sonore et de l'air

La proximité d'axes de transport routiers importants, tels que l'A709 et l'avenue Raymond Dugrand, induit un enjeu de prise en compte et de réduction des nuisances pour les futurs habitants du quartier, qu'il s'agisse du bruit généré par les véhicules motorisés, ou de l'émission de particules fines et de gaz nuisibles pour la santé.

La gestion optimale, sécurisée et économe de l'eau

La fragilité et la sensibilité hydrauliques du secteur République génèrent un enjeu majeur de gestion du risque d'inondation, lié au débordement des cours d'eau et au ruissellement urbain. S'inscrivant dans un dispositif plus global à l'échelle des bassins versants, le quartier République devra participer activement à la réduction de ce risque.

L'aménagement hydraulique partiellement réalisé du secteur République laisse encore en place des points bas susceptibles de constituer des poches d'inondation, hors bassin de rétention. L'enjeu pour ce quartier consiste à valoriser les aménagements hydrauliques réalisés et projetés en disposant hors d'eau des secteurs susceptibles d'accueillir une urbanisation sécurisée sur ce plan : gestion des eaux de crue de la Lironde, transparence Lez-Lironde, ruissellement urbain, récupération potentielle des eaux de pluie pour l'arrosage, rétention à la parcelle, infiltration et perméabilité, gestion des eaux grises, … constituent autant de défis pour le développement de ce quartier.

La gestion raisonnée des sols

Les terrassements et mouvements de terrain induits par les aménagements hydrauliques ou par l'urbanisation future présentent le défi d'un réemploi local, pour éviter autant que possible un bilan carbone plus élevé, en lien avec le déplacement des terres.

L'amélioration de la qualité des sols sera aussi un enjeu pour permettre l'installation d'une nature en ville pérenne et adaptée aux plantations nouvelles.

Une mobilité décarbonée

La transition énergétique et la lutte contre le réchauffement climatique impliquent des enjeux de conception et d'équipement du futur quartier en matière de déplacement, afin de permettre aux habitants de recourir à des modes actifs (marche, vélo, pédibus, …) et alternatifs à la voiture et à l'auto-solisme (tramways, bus, autopartage, …).

Un impact limité des activités humaines antérieures

Le quartier République ne présente pas d'activité humaine notable, agricole ou autre. Sa mutation en un nouveau quartier d'habitation ne viendrait donc pas porter préjudice à la préservation des terres agricoles.
Les occupations passées diverses induisent nécessairement des études et mesures permettant de lever tout risque s'y rapportant (éventuelles pollutions des sols par exemple)

Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

Les enjeux patrimoniaux

Le quartier République ne comporte pas de constructions anciennes remarquables.

Le quartier, dans sa partie Est (rive droite de la Lironde), a fait l'objet de fouilles archéologiques ayant conduit à trouver des traces d'installation humaine ancienne. L'intervention des services de l'Etat a permis de récupérer les éléments ainsi trouvés et de lever toute contrainte archéologique sur ce site.

En l'état, **le site ne présente d'enjeux patrimoniaux hérités.**

Afin de s'inscrire dans l'histoire de la cité et constituer ainsi le patrimoine de demain, un enjeu de production d'une architecture riche, qualitative, originale, innovante et variée s'impose pour atteindre une dimension culturelle et collective, et venir donner du sens à ce nouveau territoire urbain de Montpellier.

Les enjeux urbains

Une extension urbaine maîtrisée et coordonnée :

Du point de vue urbain, il convient de veiller à l'articulation de ce nouveau quartier République avec les autres quartiers de Port Marianne et le reste de la ville, avec des enjeux de :

- Continuité urbaine de la trame viaire ;
- Continuités cyclables et piétonnes ;
- Continuité des transports en commun ;
- Continuité des espaces publics ;
- Continuité des trames vertes et bleues ;
- Continuité et cohérence paysagère.

Le futur quartier doit pouvoir prendre sens aux yeux de ses futurs habitants et du reste de la population de la métropole, tant par ses qualités urbaines que par la place qu'il prendra dans l'expansion de la ville contemporaine menant Montpellier vers de nouvelles franges.

Le quartier République participera à la constitution d'une centralité métropolitaine qui, depuis le centre historique de Montpellier, viendra se développer le long des avenues Raymond Dugrand et Georges Frêche sur Lattes. La conception d'îlots urbains écologiques, innovants et conviviaux, la création d'espaces publics de qualité ainsi que le développement du commerce, de services et d'équipements y sont des enjeux déterminants.

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains visés

L'intensité urbaine projetée sur l'ensemble de Port Marianne comme alternative à l'étalement urbain et la qualité du site exigent, pour l'aménagement du quartier République, une ambition affirmée qui réponde ainsi aux enjeux identifiés par les objectifs suivants :

- Développer **l'urbanisation nouvelle à proximité de la 3ème ligne de tramway** autour de l'avenue Raymond Dugrand ;
- Réaliser un quartier mixte à vocation principale d'habitation sous forme de **logements collectifs**, accueillant également des **activités tertiaires** et s'insérant dans le tissu urbain dense et structuré des quartiers centraux de Port Marianne ;
- Répondre aux **besoins importants en matière d'habitat**, dans le respect du principe de mixité sociale ;
- Répondre aux besoins en matière d'**équipements publics**, à localiser à l'intérieur du quartier ou à proximité ;
- Créer un **front urbain structuré et ordonnancé sur l'avenue Raymond Dugrand et la Place Pablo Picasso** ;
- Contribuer à l'aménagement de façades urbaines le long de l'**avenue Nina Simone et de la rue du Mas Rouge**, en **cohérence avec la conception des quartiers voisins** et la préservation du paysage existant ;
- Valoriser la perception de la **façade urbaine du quartier depuis l'A709 et protéger le quartier des nuisances** de cette infrastructure ;
- Traiter le **maillage des espaces publics** en continuité des aménagements existants dans les quartiers alentours et dans la perspective de ceux à venir (Parc Marianne, Nina Simone, …) ;

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains visés (suite)

- **Préserver une partie des espaces de nature** et des arbres et corridors écologiques existants ;
- Aménager les abords de la Lironde dans le prolongement des aménagements déjà réalisés, en privilégiant, dans un contexte paysager affirmé, la **continuité des modes actifs** (piétons et cycles) entre les berges de la Lironde et le reste du quartier, notamment le parc Charpak situé plus au nord ;
- Relier par un lien végétal et piétonnier le Lez à Odysseum, via le quartier République, d'est en ouest ;
- Préserver et paysager le **secteur du bassin de rétention de la Lironde**. Celui-ci participe à la valorisation paysagère de l'ensemble des abords de l'A709, créant une lisière sud végétalisée.

Principes d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement environnementaux, urbains et architecturaux

- **Assurer une programmation mixte** : l'idée d'associer différents programmes au sein d'une même opération permet d'assurer la mixité sociale et fonctionnelle, essentielle dans la fabrication de la ville, notamment car elle réduit les besoins en déplacements et crée l'intensité urbaine économe en espace, ainsi que les aménités urbaines attendues par la population ;
- Composer un quartier de ville compact organisé pour la partie ouest sur un principe **d'îlots de logements collectifs et disposés en gradins**, ouverts vers le paysage et le sud, affirmant les rues et espaces publics disposés entre eux ;
- Composer un **quartier plus ouvert** sur la partie est (rive gauche de la Lironde), sur un principe de parc habité paysager et apaisé ;
- **Imposer un ancrage fort sur les voiries primaires** de Port Marianne (avenues Raymond Dugrand et Nina Simone, place Pablo Picasso) ;
- Offrir une **vitrine urbaine** par rapport à l'axe routier de l'A709, dont les façades orientées vers cet axe routier fréquenté seront protégées et constitueront une **barrière acoustique** protégeant le reste du quartier ;
- Structurer progressivement l'espace suivant une trame allant des espaces publics majeurs (avenues Raymond Dugrand, Nina Simone, place Pablo Picasso) à l'espace public de desserte, puis à l'espace privé partagé, puis à l'espace privatisé visible, jusqu'à l'espace privé intime ;
- Relier et desservir l'ensemble des quartiers République, Rive gauche, Mas de Barlet, Hippocrate et Odysseum, grâce à la création d'un **mail piétonnier paysager** orienté est-ouest (parc linéaire), qui traversera le centre du quartier pour permettre de relier les berges du Lez à Odysseum ;
- Aménager un grand **parc urbain paysager** de 7 hectares traversé par le ruisseau de la Lironde et la transparence du Lez à la Lironde, offrant une protection hydraulique pour le quartier, avec une vaste surface de pleine terre perméable, la plantation de nombreux nouveaux arbres, une zone d'étalement hydraulique prévue pour récupérer les eaux de ruissellement du quartier, limitant le risque d'inondation en aval, une mise à distance visuelle et acoustique du nouveau quartier avec l'A709, une amélioration de la qualité de l'air avec des essences choisies pour leur capacité de réduction de la pollution atmosphérique, une réduction de l'îlot de chaleur urbain, des aménités urbaines récréatives et sportives… ;
- Préserver la **biodiversité**, avec le maintien d'une continuité écologique nord-sud le long de la Lironde mais aussi est-ouest vers les quartiers voisins, à travers le parc Trisha Brown, permettant de garantir l'accueil, la circulation et la reproduction de la faune locale, mais aussi la variété de la flore en toutes ses strates ;
- **Garantir une présence optimisée du végétal et de la pleine terre**, tant pour les espaces publics tels que le parc linéaire, le bassin de rétention hydraulique, les voies

Principes d'aménagement et de programmation (suite)

circulées et celles affectées aux modes doux notamment, que pour les espaces privés (cœurs d'îlots, terrasses, toitures, …). A l'échelle de l'OAP, **l'objectif minimum à atteindre en matière d'espaces perméables est fixé à 50 %** ;

- Affirmer des **façades toute hauteur** ;
- Inciter à la réalisation de **toitures terrasses végétalisées ou à deux pans** d'expression contemporaine ;
- **Garantir une grande diversité typologique des habitats** ;
- **Permettre une accessibilité aux logements** optimisée grâce à des accès multiples : depuis le parc de stationnement ou depuis les cœurs d'îlots et/ou le hall de chaque immeuble.

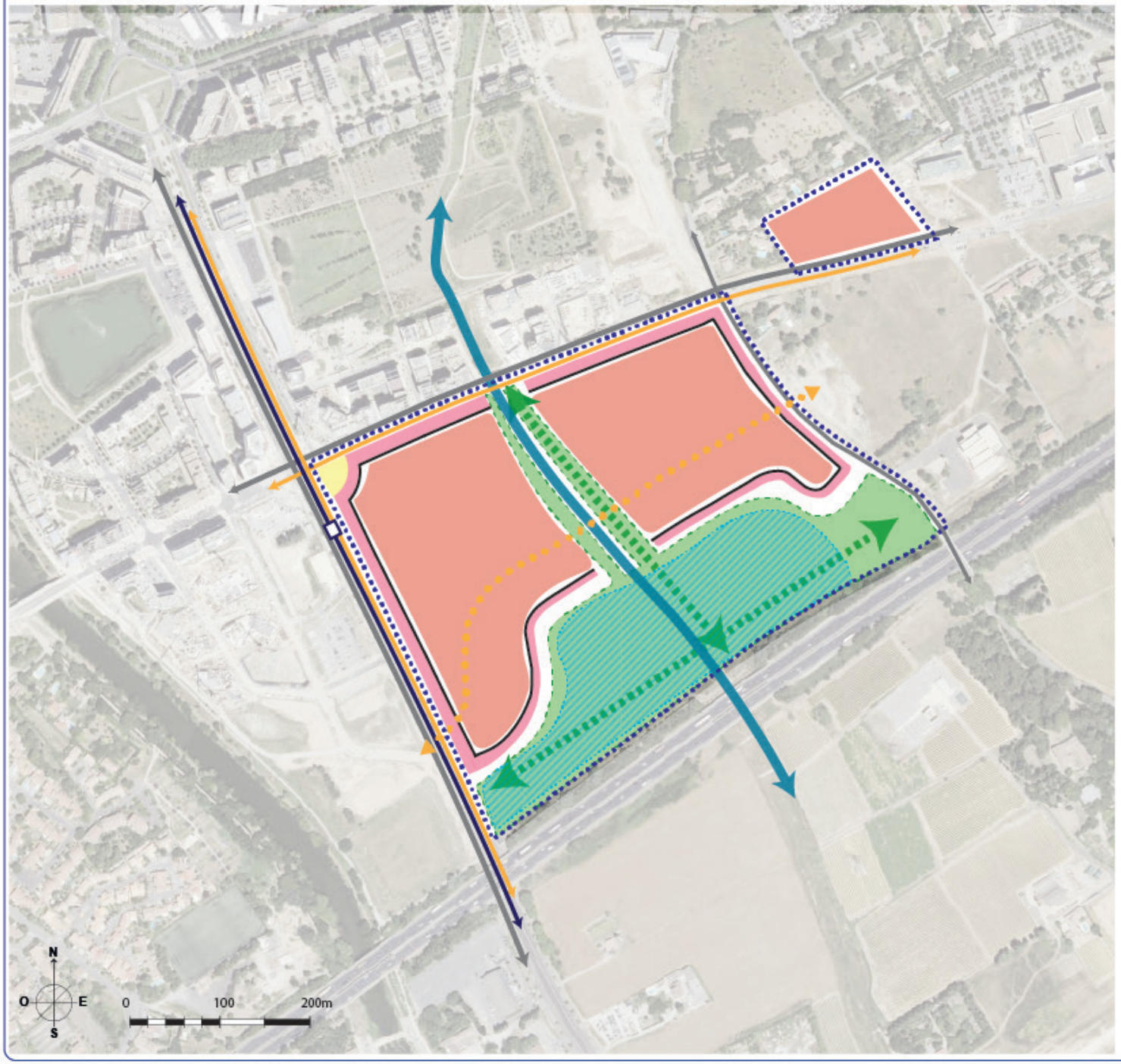
Principes de conception architecturale pour le quartier République

- À l'angle avec la place Pablo Picasso, une **expression architecturale émergente** respectant les principes de composition de la place viendra répondre aux bâtis développés sur les opérations voisines ;
- Pour les îlots courants, sur la partie ouest (rive droite de la Lironde) la conception du bâti offrira une **variété de hauteurs**, permettra la création de **cœurs d'îlot végétalisés ouverts** vers la Lironde et le paysage, et comportera un **rythme de façades verticales successives**, s'élevant du sol au ciel, limitant l'effet de socle ;
- Pour la partie est (rive gauche de la Lironde), les formes urbaines se détacheront pour composer un parc habité paysager et apaisé ;
- Pour la vitrine sud, la conception des îlots s'attachera à proposer des constructions faisant office de barrière acoustique vis-à-vis de l'A709 ;
- Préservation du **caractère collectif des circulations et espaces paysagers** partagés sur tout ou partie des cœurs d'îlots.

Principes programmatiques

- **Programme envisagé :** l'objectif de cette opération d'aménagement est de réaliser environ 170 000 m² de surface de plancher à terme, principalement en logements (libres, intermédiaires, abordables, sociaux) avec des surfaces de bureaux / services, ainsi que des surfaces commerciales ;
- **Le projet devra permettre de développer une densité cible de l'ordre de 100 à 120 logements à l'hectare** ;
- **Typologie des formes urbaines :** collectif ;
- **Echéancier prévisionnel :**
  - Les travaux de la partie ouest (rive droite de la Lironde) ont débuté courant 2020 pour permettre la réalisation des premiers programmes ;
  - La totalité de l'opération devrait ainsi pouvoir être réalisée sur une dizaine d'années, soit à minima jusqu'en 2030.

Principes d'aménagement et de programmation - REPUBLIQUE



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ELEMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP

ELEMENTS DE PATRIMOINE ECOLOGIQUE A PRENDRE EN COMPTE DASN LE PROJET

- Trame bleue - Lironde
- Continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

QUALITE URBAINE ET PAYSAGERE

- Aménagement paysager à dominante végétale à créer
- Facade urbaine à composer

PROGRAMMATION

- Dominante résidentielle
- Bassins et ouvrages de rétention des eaux pluviales à créer

ACCESSIBILITE / MOBILITE

- Avenue urbaine structurante existante
- Rue de desserte future
- Itinéraire modes actifs existant
- Itinéraire modes actifs futur
- Ligne de tramway
- Station de tramway

OAP RIEUCOULON

MONTPELLIER

Caractérisation du site

Implanté au sud-ouest de Montpellier, bordé par la route de Toulouse et la rue du Tournoi des VI Nations, le secteur dit du « Rieucoulon » se situe dans le prolongement du quartier Ovalie en voie d'achèvement qui comptabilise 3 400 logements. Couvrant une superficie d'environ 4 hectares, il formalisera la limite de l'urbanisation dans cette partie sud-ouest du territoire communal.

Ce site de 4 ha orienté Nord-Ouest - Sud-Est s'étire le long d'un talweg situé au niveau de la rue du Tournoi des VI Nations longeant le quartier Ovalie. Ce talweg est dominé par un puech culminant à 54 m Ngf et bordé par un talus abrupt surplombant la vallée du Rieucoulon. Si le puech bénéficie d'une situation de promontoire et forme une lisière visible depuis la commune voisine de Saint-Jean de Védas, le site est peu visible depuis les extérieurs : il se caractérise par sa situation en creux et des pentes douce avec des écoulements qui s'organisent en direction de l'avenue de Toulouse. Il est en revanche très présent visuellement sur cette façade sud-ouest du quartier Ovalie en raison de la topographie et des vues dégagées.

Le site de 4 ha se compose aujourd'hui de grandes zones de pâturage pour les chevaux, d'anciennes olivettes, de bosquets d'arbres hérités d'une ancienne pratique arboricole sèche (amandiers, figuiers, vieux oliviers), de jardins d'agrément et potagers liés à quelques habitations individuelles regroupées dans le hameau ou plus diffuses. Les pavillons, hétéroclites dans leurs formes, sont pour beaucoup des constructions datant de la seconde moitié du XXème siècle sans spécificité architecturale particulière. Ces terrains sont desservis par deux impasses, l'impasse de la Providence et l'impasse du jardin d'Eden.

A l'horizon 2025, le site bénéficiera de la mise en service de la ligne 5 de tramway avec la station « Bugarel » située à 200 m à pied dans le quartier Ovalie, 600 m au point le plus éloigné.

Le poids de population du quartier Ovalie de près de 7 000 habitants, le rayonnement du complexe de rugby Yves du Manoir livré en 2007 pour la coupe du monde et de son école de formation, la bonne desserte du site grâce à la proximité de la ligne 5 de tramway et du contournement Ouest (COM), le besoin de mise en relation des différents parcs et espaces de nature présents sur ce secteur, permettent d'envisager la programmation d'équipements dans cette partie de la ville.





Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

Cette opération, qui constitue une zone d'extension urbaine maîtrisée, **contribuera à l'objectif d'équipement du territoire et d'anticipation des besoins liés à l'évolution démographique, par l'accueil de nouveaux services à la population et l'amélioration des continuités actives et végétalisées sur le territoire.**

Ce secteur est ainsi destiné à accueillir des équipements publics sportifs en complément de l'offre existante dans le quartier Ovalie, ainsi qu'une liaison verte support de modes actifs reliant, d'une part, les habitants du hameau et de cette frange du quartier Ovalie à la future station de tramway de la rue de Bugarel et, d'autre part, le quartier Ovalie et ses parcs (parc du Rieucoulon, parc du Belvédère) à l'Agriparc du Mas Nouguier. La continuité écologique de la vallée du Rieucoulon sera confortée par un espace de transition végétale en frange sud-ouest du site.

Afin de favoriser la cohérence et la qualité des futurs équipements, le projet intégrera plusieurs enjeux de développement durable :

Sur le plan environnemental

- la préservation et la mise en valeur des boisements existants et de la biodiversité présents sur le site, préservant ainsi la fonctionnalité de ce site, à proximité du Rieucoulon, ainsi que les continuités écologiques ;
- le renforcement de la lisière agro-naturelle le long de la vallée du Rieucoulon ;
- la limitation des surfaces imperméabilisées et la maitrise du risque hydraulique (site concerné par le porter à connaissance de l'Etat de novembre 2024) ;
- la valorisation des modes de déplacement décarbonés (vélo, nouveaux modes actifs et de la marche à pied) et la limitation de la place de la voiture dans le projet.

Sur le plan patrimonial et de valorisation du contexte local

- la prise en compte de la situation particulière du secteur entre ville et nature et de l'identité agro-pastorale du lieu ;
- la prise en compte de la topographie très particulière du site, caractérisée par un talweg bordé de pentes douces ;
- la valorisation des parcs et des espaces agricoles et naturels composant la vallée du Rieucoulon par leur mise en réseau.

Sur le plan urbain et de la qualité du cadre de vie

- Une urbanisation nouvelle maitrisée bénéficiant de la proximité de la ligne 5 de tramway, dans la continuité du tissu urbain existant ;
- Le développement d'une offre d'équipements publics sportifs répondant aux besoins du territoire ;
- L'articulation avec les secteurs habités environnants, le quartier Ovalie caractérisé par une assez forte densité urbaine et le hameau regroupant de l'habitat individuel.

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains visés

Les principaux objectifs auxquels doit répondre la présente OAP sont les suivants :

- Développer une offre d'équipements publics sportifs et récréatifs répondant aux besoins des habitants du secteur (Ovalie, hameau), des quartiers environnants et pouvant rayonner sur l'ensemble du territoire métropolitain, accessibles par les transports en commun ;
- Favoriser la mise en réseau des parcs par les modes actifs (notamment le parc du Rieucoulon, le parc du Belvédère, l'agriparc du Mas Nouguier aux Grisettes) ;
- Favoriser les liaisons et les échanges inter-quartier ;
- Aménager une frange intégrée au paysage ;
- Conforter la continuité écologique de la vallée du Rieucoulon ;
- Préserver des porosités paysagères depuis l'intérieur du quartier Ovalie vers son environnement paysager.

Principes d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

S'agissant du paysage

- **La prise en compte et la valorisation des éléments identitaires**, en particulier la topographie très remarquable du site (talweg, pentes, puech, talus), la tradition agricole-pastorale du lieu et son ambiance de campagne ;
- **L'affirmation d'une armature paysagère** s'appuyant sur le patrimoine végétal en présence et reprenant le vocabulaire spécifique du site (arboriculture, jardins, etc.) ;
- **La préservation des échappées visuelles** vers le grand paysage depuis les rues et les cœurs d'îlot du quartier Ovalie **et la valorisation des vues vers les masses boisées et les jardins** du secteur habité du hameau.

S'agissant de la qualité d'usage

- **Une programmation d'équipements collectifs favorisant l'animation, la rencontre et la convivialité** avec la réalisation d'équipements sportifs et récréatifs de type terrains de sport, salles de sport, fitness de plein air, aires de pique-nique, etc. ;
- **Une accessibilité renforcée vers les points de desserte en transports collectifs** et en particulier la future station de la ligne 5 de tramway située rue de Bugarel ;
- **Une trame urbaine limitant fortement les flux automobiles et la création de voirie** ;
- **Une interface avec le quartier Ovalie** par le prolongement du maillage des espaces publics existants ;
- **L'aménagement d'une liaison douce structurante, support de modes actifs, reliant le secteur Ovalie Rieucoulon à l'Agriparc du Mas Nouguier** situé de l'autre côté de la route de Toulouse, qui mettra en relation le chapelet de parcs qui ponctuent la ceinture verte de la Marathonienne dans cette partie sud-ouest de la Ville (parc du Belvédère, parc du Rieucoulon, parc de Fontcolombe, parc du Mas Prunet, Agriparc, etc.) ;
- Cette continuité douce support de modes actifs permettra également de **relier de manière sécure et confortable les quartiers de Bagatelle - Pas du Loup - Ovalie aux quartiers de Poutingon et des Grisettes**.

S'agissant du respect de l'environnement

- **Un renforcement du continuité écologique de la vallée du Rieucoulon par la composition d'un espace de transition végétale en frange Sud-Ouest du site, et l'optimisation de la présence du végétal sur le site en s'inspirant de l'esprit champêtre du lieu et de sa tradition d'arboriculture méditerranéenne** ;
- **La structuration du projet à partir d'une trame d'espace public adossée à une trame végétale**, assumant plusieurs fonctions (hydraulique y compris pluviale, hydro-morphologique, agricole, écologique, déplacement, qualité paysagère, …) ;
- **Une gestion des eaux pluviales intégrée aux aménagements paysagers et une maîtrise du risque hydraulique** en mettant à profit le talweg qui constitue l'interface entre le quartier Ovalie et le secteur du Rieucoulon.

Principes programmatiques

- Programme envisagé : environ 7 000 m² de SDP à dominante d'équipements publics sportifs et récréatifs ;
- Echéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation de la zone et de réalisation des équipements : le programme de l'opération devrait pouvoir être réalisé sur 10 ans, soit d'ici 2034.

Principes d'aménagement et de programmation - RIEUCOULON



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ELEMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP
- Equipement futur

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE Á PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

- Espace de transition végétale (urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances, etc.)

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

- Aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons piétonnes
- Porosité paysagère et écologique
- Continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Modes actifs

- Itinéraire cyclable futur
- Itinéraire piéton futur

OAP GRAMMONT SUD

MONTPELLIER

Caractérisation du site

Situé à la lisière est de Montpellier, l'ensemble du secteur de Grammont et ses environs constitue un espace à vocation agricole, naturelle, forestière et de loisirs constitutif du Grand parc Métropolitain. Il se compose de petites collines au relief peu marqué offrant des vues imprenables sur la plaine montpelliéraine, support d'un héritage naturel et patrimonial riche et de qualité qui s'inscrit dans le grand paysage.

Ce vaste secteur de Grammont inclut des sous-secteurs aux caractéristiques particulières, et notamment le Domaine de Grammont : ce domaine communal regroupe sur environ 100 hectares, autour du château et son parc ponctué de cèdres exceptionnels entre autres magnifiques sujets, de nombreuses activités de loisirs (Zénith, théâtre des 13 vents, centre équestre, Skate park, terrains de sports, centre de loisirs, centre d'entrainement de MHSC, salle de mariage, cimetière…).

Plus au sud, entre l'avenue Albert Einstein et l'avenue Pierre Mendès France, et à l'est de l'avenue de Grammont, se trouve le site dit Grammont Sud, occupé de friches agricoles et artisanales, de faible qualité paysagère. Ce site, dont le périmètre couvre une surface de 31 hectares, a été retenu pour l'implantation de grands équipements : le centre d'exploitation et de maintenance de la TAM, et une aire d'accueil des gens du voyage, du fait de son étendue importante, son accessibilité et sa proximité au réseau de tramway.

C'est uniquement ce secteur de Grammont Sud qui fait l'objet de la présente OAP du fait de son caractère de zone « à urbaniser » (zone AU) au PLUi.





Enjeux agro-environnementaux et urbains

Ce site est concerné par un enjeu de programmation compte tenu des contraintes qui impactent le site : Il se situe dans la zone C du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Montpellier. Aussi ce secteur ne peut pas accueillir de nouvelles résidences permanentes. Il permet en revanche les programmes d'activités et les équipements publics ou collectifs.

Le site est impacté par la côte 65 du cône d'envol de l'aéroport (servitude T5) qui se traduit, compte tenu du niveau du terrain naturel entre 47,5 et 50 mètres NGF, par une contrainte de hauteur de constructibilité assez forte. Ce secteur est également concerné par le porter à connaissance de l'Etat de novembre 2024.

En outre, ce secteur fait face en partie nord au domaine de Grammont, espace paysager de loisirs sportifs et culturels, et support de biodiversité. Aussi il devra faire l'objet d'un paysagement afin de préserver les qualités paysagères et d'attractivité de Grammont.

Enfin, ce secteur est concerné par un enjeu majeur de mobilités pour que Montpellier Méditerranée Métropole assume sa part dans la lutte contre le changement climatique, pour l'amélioration de la qualité de son environnement et de la santé publique.

En effet, la mise en place, à terme, d'un réseau armature associant un réseau tramway et BHNS et un réseau TER cadencé, à partir duquel peuvent s'organiser des rabattements automobiles et des rabattements en transports publics ; la modernisation de la gare Saint Roch et la création de la gare nouvelle venant structurer ce réseau à l'échelle de la Métropole, passe par la mise en service de la Ligne 5 de tramway à fin 2025, la poursuite de l'extension de la Ligne 1 de tramway vers la gare Sud de France, la réalisation de lignes de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), et la mise en place de la gratuité du réseau de transports publics pour les métropolitains. Or Montpellier Méditerranée Métropole ne dispose actuellement que de deux centres de maintenance et d'exploitation pour les tramways et bus de son réseau de transports urbains, actuellement exploités par TaM : le CEMH (Centre d'Exploitation et de Maintenance des Hirondelles), et Jeune Parque, qui sont à saturation et ne présentent pas de possibilités d'évolution suffisantes pour accueillir les matériels roulants des lignes nouvelles.

Aussi la création d'un nouveau dépôt, situé sur le bassin Est du territoire, est indispensable pour équilibrer l'offre géographique en transports en commun, pour accueillir l'augmentation du parc de tramway et des bus liée aux projets sur le réseau à court terme et pour répondre aux évolutions futures du réseau. C'est pourquoi la Métropole envisage à cet endroit la construction d'un nouveau dépôt ou Centre d'Exploitation et de Maintenance.

En parallèle, ce secteur constitue aussi une opportunité pour accueillir une aire d'accueil des gens du voyage, notamment du fait de sa localisation et de la proximité des transports en commun.

Objectifs agro-environnementaux et urbains visés

Compte-tenu des enjeux agro-environnementaux et urbains identifiés, les objectifs de l'OAP sont les suivants :

- Permettre la création du nouveau centre d'exploitation et de maintenance (CEM) **nécessaire à la stratégie de mobilités de la Métropole** et au renforcement de l'usage des transports en communs, et assurer son évolutivité à long terme ;
- Permettre la création d'une aire d'accueil des gens du voyage dont le besoin a été identifié dans le cadre du Schéma Départemental de l'Accueil et de l'Habitat des Gens du Voyage de l'Hérault (SDAHGV) 2018-2024 ;
- **Adosser le développement urbain à la préservation et la valorisation des espaces agro-naturels**, des paysages et de la biodiversité : les équipements s'attacheront ainsi à définir des limites d'urbanisation durables et qualitatives en limite du domaine de Grammont et en façade de l'A709 tout en s'inscrivant dans le paysage et en prenant en considération les éléments patrimoniaux présents dans ce grand paysage et les axes de vues. Cela passera aussi par une composition bâtie et paysagère qui préserve les vides nécessaires à la lecture du paysage depuis le domaine paysager, sportif et de loisirs de Grammont, **Respecter les milieux et le paysage en minimisant le plus possible l'artificialisation des sols, qu'ils soient construits ou non, au bénéficie d'espaces végétalisés.**

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

- Préserver les espaces plantés support de biodiversité et garant d'une importante perméabilité des sols. A cette fin, l'objectif en matière d'espaces perméables est de 30% à l'échelle de l'OAP ;
- Afin de préserver le grand paysage et le domaine de Grammont en prenant en compte ses axes de composition structurants, la limite ouest du CEM sera alignée sur la façade ouest du bâtiment du Zénith et un large espace paysager sera aménagé le long de l'avenue de Grammont ;
- Le dégagement au niveau de la porte de Grammont permettra aussi de préserver la biodiversité, en continuité écologique avec les boisements du domaine de Grammont ;
- Une bande de 100 mètres en bordure de l'A709, sera non bâtie et paysagée, afin d'assurer une mise à distance des nuisances (bruit/qualité de l'air) liées à la proximité des infrastructures routières majeures. Elle sera également support de continuité écologique ;
- Afin de préserver maximum les aspects paysagers du site, les dispositifs de rétention hydrauliques seront systématiquement paysagers ;
- Afin de favoriser les déplacements par modes actifs entre la polarité ludique et commerciale de Odysseum, et sa station de tramway, le CEM et le domaine culturel et sportif de Grammont, la conception du dépôt et de sa voie de raccordement incorporera le traitement de cheminements piétons et cyclables ;
- De manière spécifique, le projet du centre d'exploitation et de maintenance des tramways et des bus présente des enjeux de covisibilité partielle avec le château de Flaugergues, patrimoine classé situé à environ 800 mètres du site, qu'il s'agira de prendre en compte dans le cadre de la conception du futur cadre bâti.

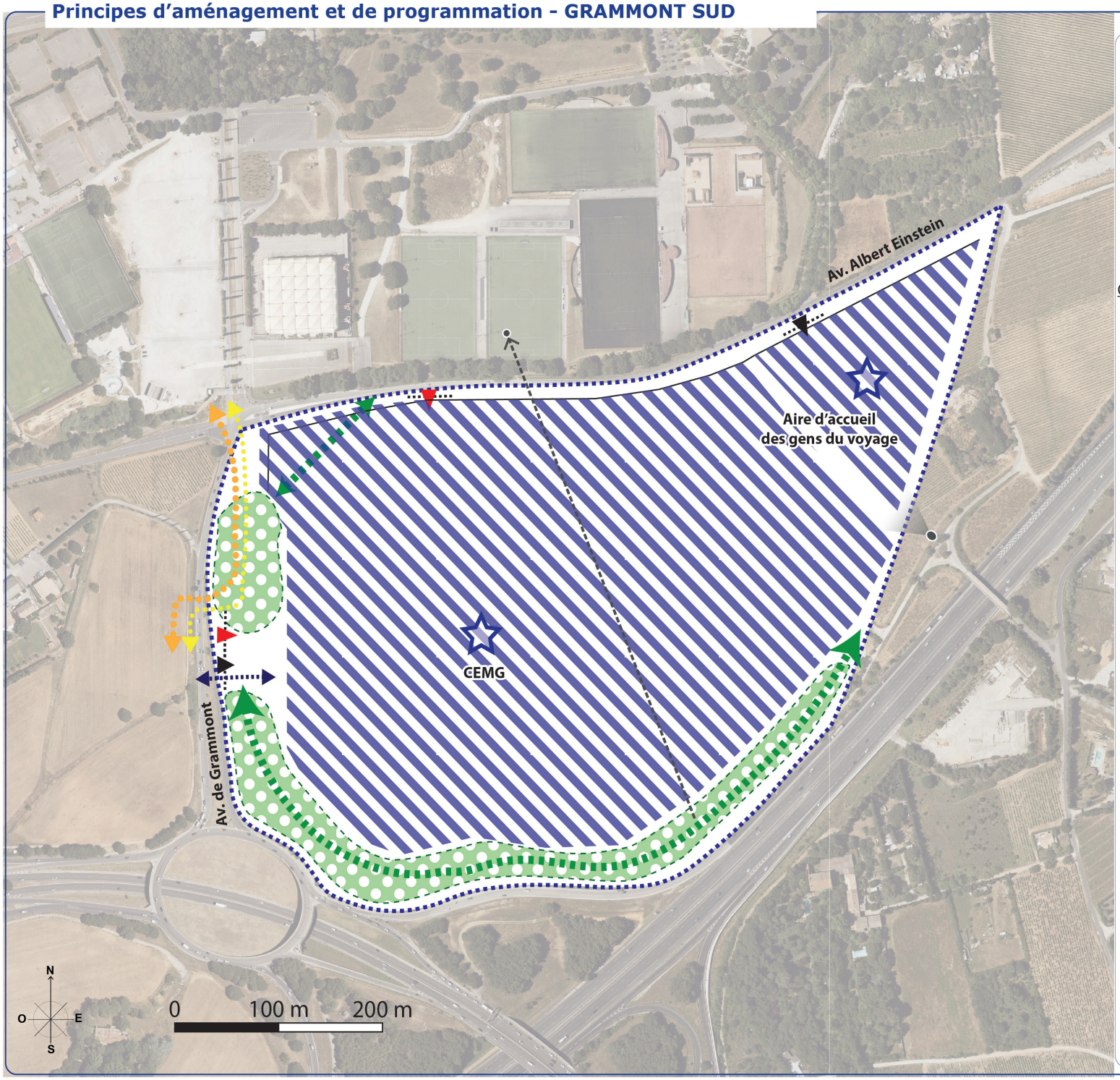
Principes programmatiques

Le site est destiné à accueillir principalement le CEM dont la programmation prévisionnelle est la suivante : environ 20.000 m² SdP sur une surface de foncier de 13 ha à livrer à l'horizon 2031 dimensionné pour environ 40 tramways et 40 bus.

Il est en outre prévu de dégager le long de l'avenue Albert Einstein une capacité constructible d'environ 30 000 m² de SDP affectée à des activités tertiaires et équipements culturels et sportifs, publics ou privés, en cohérence avec le domaine de Grammont. Ces programmes seront développés entre 2026 et 2035.

Enfin, ce site doit accueillir en sa partie Est une aire d'accueil permanent des gens du voyage composée d'environ 80 à 100 places, un bâtiment d'accueil et un centre social, des modules sanitaires, des espaces de loisirs paysagers. Sa réalisation est prévue à l'horizon 2025. Cette localisation permet à ses futurs usagers de bénéficier de la proximité du tramway et de nombreuses aménités urbaines sur les secteurs de Odysseum, de Grammont et du Millénaire. Il devra en outre être très paysagé afin s'intégrer dans le grand paysage et de préserver la qualité des vues.

Principes d'aménagement et de programmation - GRAMMONT SUD



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ELEMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE PRESENT ET PROJET

Patrimoine bâti, urbain et paysager

- Axe de vue / Percée visuelle
- Cône de vue

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- Espace de transition végétale à constituer (urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances, etc.)
- Continuité paysagère, écologique fonctionnelle à constituer / conforter

Morphologie urbaine

- Adressage préférentiel - principe
- Accès véhicules préférentiel (sous-sol, unité foncière...) - principe

PROGRAMMATION

Vocation à conforter / développer

- Equipement futur
- Dominante équipement

ACCESSIBILITE/MOBILITES

Itinéraire modes actifs

- Itinéraire cycle : réseau de liaison *futur*
- Itinéraire piéton *futur*

Transports en commun

- Ligne tramway *futur*

OAP QUARTIER DE L'UNION

MONTPELLIER

Caractérisation du site

Situé dans le quart sud-est de Montpellier, le quartier de l'Union, objet de la présente OAP, se positionne au sein du secteur de la Baume, à Port Marianne, entre les quartiers Richter à l'ouest, Jardins de la Lironde au nord-est, et Parc Marianne au sud. Son périmètre couvre une surface d'environ 6 ha.

Ce site s'inscrit au cœur d'axes majeurs de communication :

- A l'ouest, l'avenue Raymond Dugrand, axe principal du quartier Port Marianne ;
- Au sud, l'avenue du Mondial 98, autre axe important ;
- Au nord, l'avenue Albert Einstein.

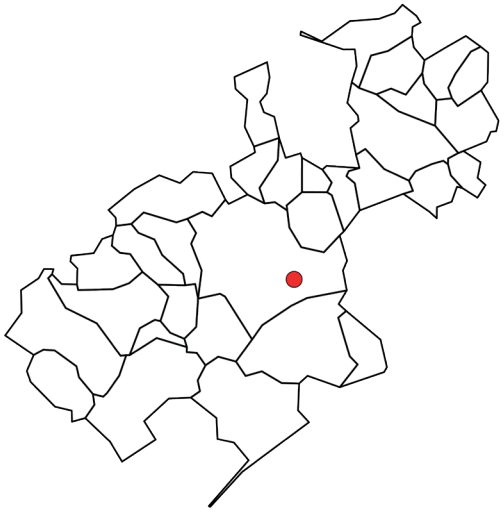
Et deux espaces publics majeurs : la place Ernest Granier au sud-ouest, et le rond-point Christophe Colomb au nord-ouest.

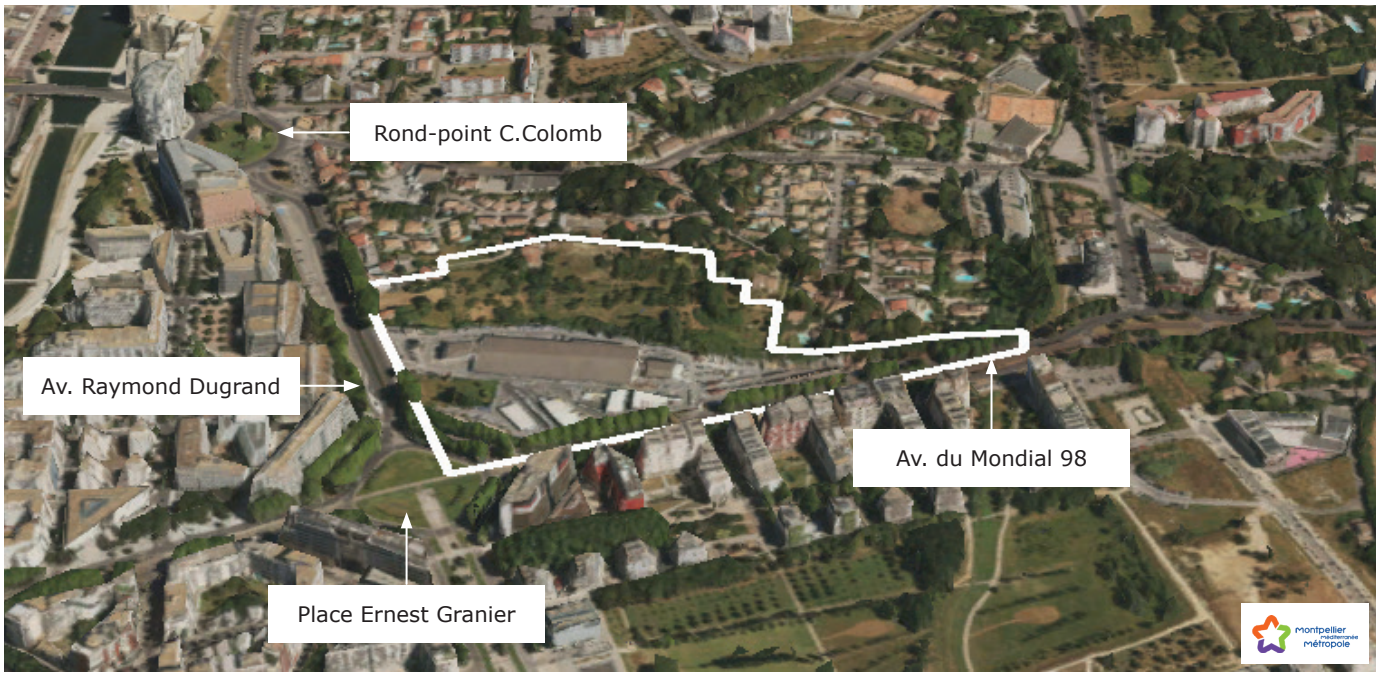
En matière de transports en commun et de déplacement à vélo, le quartier est desservi par :

- les lignes 1 et 3 de tramway, avec les stations Port Marianne et Mondial 98 ;
- la future ligne de bustram 1 au nord-ouest du quartier de l'Union, avec un arrêt au niveau du rond-point Christophe Colomb ;
- les vélolignes A et 4 du Réseau Express Vélo de la Métropole de Montpellier sur les avenues du Mondial 98 et Raymond Dugrand.

Ce site dont le foncier est partiellement maîtrisé par la Collectivité, recouvre principalement un secteur déjà urbanisé, hérité d'une époque antérieure au développement du projet urbain Port Marianne, et de faible qualité bâtie, incompatible avec le fonctionnement urbain actuel. S'y trouve notamment une large emprise occupée par des entrepôts d'une société de matériaux de construction.

Sa mutation sous forme de réinvestissement urbain d'un secteur de ville préexistant doit permettre de répondre au mieux au besoin en logements des ménages montpelliérains, proposer une offre tertiaire adaptée (bureaux, commerces) et développer de nouveaux équipements et services pour les habitants de ce secteur géographique.





Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

A l'échelle du site, les principaux enjeux sont les suivants :

- Le site à renouveler constitue le **chainon manquant du projet urbain Port Marianne**, situé entre les quartiers contemporains Richter, Parc Marianne, Jardins de la Lironde, Jacques Cœur, et aux abords de fortes polarités telles que le pôle d'affaires de la place Ernest Granier, l'Arbre Blanc, la bibliothèque universitaire Richter ou encore la faculté d'économie et de gestion de l'Université de Montpellier, avec le souci de constituer des porosités piétonnes entre toutes ces entités ;
- Le site ambitionne, de par son environnement urbain, son niveau de desserte en mobilités alternatives à l'automobile, et ses connexions à la ville existante et au quartier Port Marianne en fort développement, d'accueillir au sein d'un quartier renouvelé une **programmation constituée en majorité de logements diversifiés, de surfaces tertiaires** (commerces, bureaux, activités, services, …), ainsi que, suivant les besoins, d'équipements de proximité ;
- Bien que déjà en milieu urbain, le site présente par endroit des **qualités paysagères** sur lesquelles le projet devra s'appuyer pour **recomposer le paysage urbain du quartier de l'Union** (alignements d'arbres, bosquets, espaces boisés, …) ;
- Pour renouveler la ville dans ce secteur, il conviendra également de la **protéger des risques**, notamment **hydrauliques.** Le site est concerné par le porter à connaissance de l'Etat de novembre 2024 ;
- Le **patrimoine urbain ancien** à considérer se limite dans ce secteur à la présence d'un **ancien octroi**, déplacé sur le rond-point Christophe Colomb, inscrit à l'inventaire des **monuments historiques**, dont la protection a été réduite à sa plus stricte expression. Le projet de renouvellement urbain devra cependant prendre en compte les a**rchitectures et compositions urbaines contemporaines remarquables** en présence : Arbre Blanc, bibliothèque Richter, Folie Divine, angles bâtis de la place Ernest Granier, entre autres.

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains visés

Une des ambitions principales dans la fabrication du quartier de l'Union est de proposer un projet urbain s'articulant aux ensembles existants, ville intense de Port Marianne, ville calme des secteurs résidentiels, en assurant un réinvestissement et un renouvellement urbain d'un secteur trop peu en phase avec les caractéristiques des polarités métropolitaines auxquelles il s'accroche, notamment la place Ernest Granier et les quartiers nouveaux de Port Marianne, ou encore la qualité de desserte urbaine existante et projetée, susceptible de desservir plus d'habitations et de répondre au développement constaté de la population.

L'inscription dans ce site en recomposition urbaine devra tenir compte de la topographie et des constructions existantes alentours pour garantir le respect des enjeux identifiés mais aussi du tissu urbain existant, tout en proposant un paysage et des espaces publics plantés venant adoucir le futur quartier et s'appuyer sur la trame paysagère existante (arbres en alignement, bosquets, espace boisé au nord…). L'apaisement du futur quartier de l'Union intégrera une faible présence de la circulation automobile au sein de ses espaces publics, contribuant à réduire les nuisances sonores et à garantir le confort de vie des habitants actuels et futurs.

En réponse à la forte demande en logements à Montpellier, et au regard des enjeux de réduction de l'étalement urbain, le projet de renouvellement du quartier de l'Union s'inscrit dans une logique d'optimisation d'un secteur urbain existant très peu dense, bien que très bien desservi et idéalement situé, avec un objectif prioritairement résidentiel, incluant une mixité fonctionnelle. Il s'agira de proposer une nouvelle offre de logements en mixité sociale au cœur de la métropole, répondant à toute la diversité des parcours résidentiels et des modes d'habiter, et d'introduire d'autres programmes en fonction du contexte, des besoins et des opportunités : équipements, bureaux, commerces, services…

Orientations d'aménagement et de programmation

Orientations d'aménagements environnementaux, urbains et architecturaux

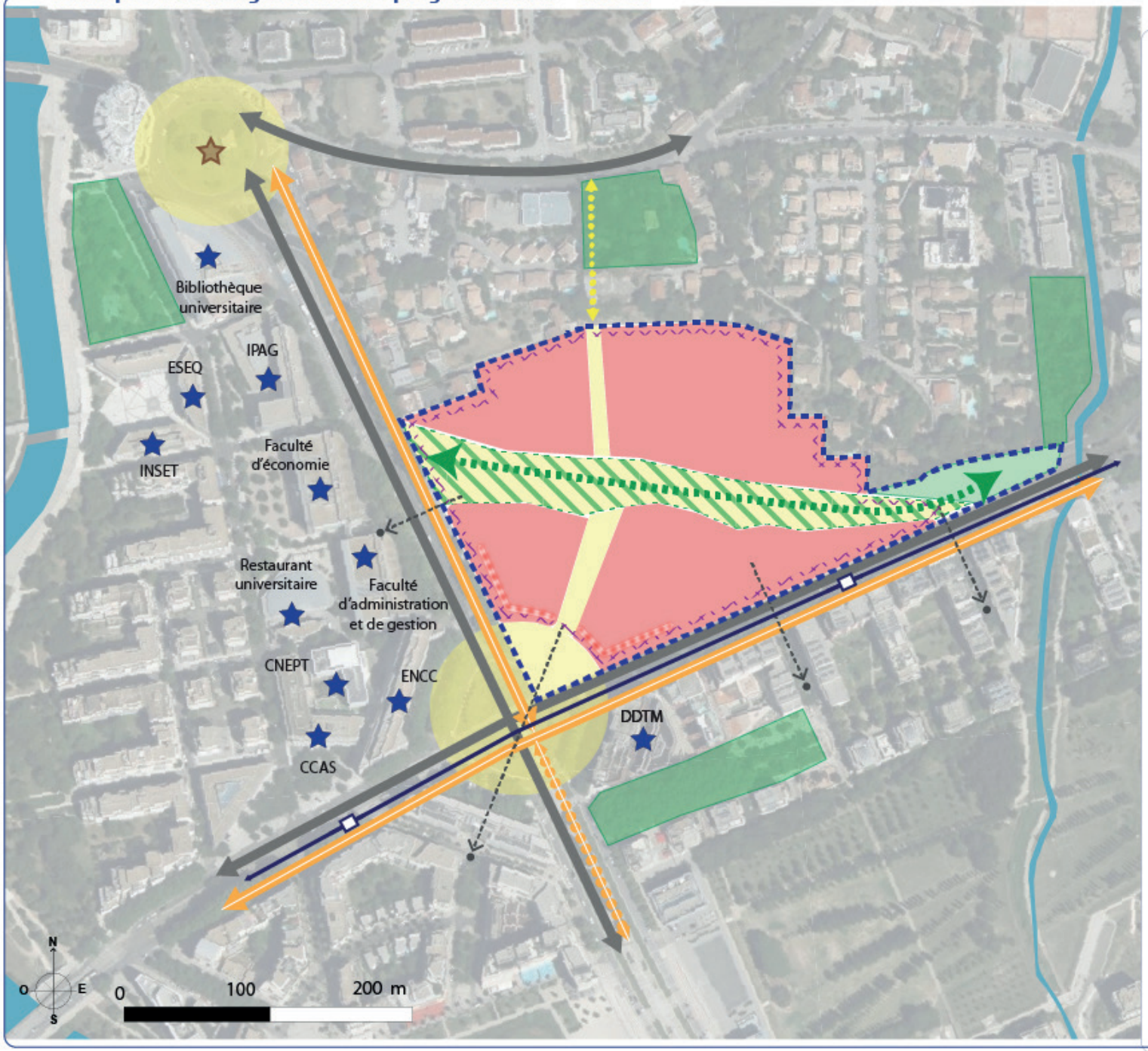
- **Aboutir le projet urbain d'ensemble Port Marianne, en réalisant le chainon manquant sur le site de l'Union**, par son accroche aux autres quartiers alentours déjà réalisés et existants, en assurant les continuités urbaines qui seront favorisées par une trame d'espaces publics lisibles, paysagers et apaisés ;
- Assurer une **couture urbaine** avec les quartiers alentours, en proposant une **variété de formes urbaines, densités, hauteurs, typologies,** …, de la ville dense et intense dans l'angle sud-ouest vers la place Ernest Granier, à la ville domestique et résidentielle en cœur de quartier, aux abords des secteurs pavillonnaires préexistants ;
- Réaliser une **coulée verte** support des modes actifs, de la biodiversité, de continuité écologique et du paysage, entre la Lironde et le Lez, via le quartier renouvelé ;
- Réaliser un **mail piétonnier pénétrant le quartier de l'Union depuis la place Ernest Granier**, rencontrant la coulée verte pour créer un **espace public paysager de cœur de quartier**, et se poursuivant en direction du **bois belvédère** au nord, permettant aux piétons de rejoindre l'avenue Albert Einstein ;
- Protéger le site des **risques d'inondation**, en privilégiant notamment la perméabilité des sols et les aménagements de régulation ;
- **Conserver** des surfaces de pleine terre tant sur l'espace public que dans les îlots privatifs, dans un souci de préservation de la biodiversité, de création de refuges pour la faune, et de lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain : à l'échelle de l'orientation d'aménagement et de programmation, **l'objectif minimum à atteindre en matière de d'espaces perméables est fixé à 30 %** ;
- Favoriser **un quartier habité apaisé, adapté aux usages du quotidien :** limitation de la circulation automobile, espaces de rencontre, aménités, … dont un mail piétonnier susceptible d'accueillir des terrasses animées, en connexion avec la place Ernest Granier, et remontant vers le haut du quartier ;
- **Privilégier les modes actifs :** des espaces publics majoritairement réservés aux piétons et à la promenade à vélo, garantissant une respiration suffisante entre les immeubles et assurant la continuité des parcours à travers le quartier, et se poursuivant vers les espaces publics des voiries et quartiers alentours ;
- **Préserver les ensembles paysagers remarquables**, notamment les alignements de platanes sur les avenues, le bosquet de micocouliers en cœur de quartier, supports de biodiversité, tout en venant **renforcer le paysage par la plantation d'arbres et d'espaces verts** dans les nouveaux espaces publics et privés du quartier de l'Union ;
- Intégrer au regard des besoins des **équipements publics de proximité**, tels que par exemple crèche, équipement sportif public, au sein d'un quartier apaisé répondant à l'objectif d'une **ville à « hauteur d'enfants »** ;
- Proposer une **offre de logements en mixité sociale**, accessible aux habitants de Montpellier ;
- Offrir une **mixité programmatique** à dominante d'habitat collectif pouvant accueillir également des bureaux, commerces, services et équipements ;
- Gérer le **stationnement privatif** sous les îlots bâtis et garantir les conditions d'accès dans le respect de l'objectif d'apaisement du quartier. Des solutions alternatives de stationnement seront étudiées.

Orientations d'aménagement et de programmation (suite)

Programmation

- **Programme envisagé : environ 75 000 m² de SDP**, pour environ 1000 logements diversifiés avec une programmation en mixité sociale : 33% de logements sociaux, 22% de logements abordables, 45% de logements libres, et dont environ 10 000 m² de SDP de surfaces tertiaires (bureaux, commerces, services, activités…) et d'équipements publics de proximité. De l'habitat participatif pourra être proposé dans ce quartier ;
- **Le projet devra permettre de développer une densité cible de l'ordre de 175 logements à l'hectare ;**
- **Mixité fonctionnelle :** habitat accompagné de bureaux, commerces de proximité, services et équipements publics ;
- **Typologie des formes urbaines : diversifiés**, avec du collectif continu et discontinu, de hauteurs variées, reflétant la vocation affectée à chacun des secteurs identifiés au sein du futur quartier .
- **Echéancier prévisionnel :**
  - L'opération nécessite le déplacement vers un autre site des entrepôts de la société de vente de matériaux de construction.
  - Les travaux de réaménagement et de viabilisation de l'opération doivent être engagés à partir de 2025 pour permettre la réalisation des premiers programmes dès 2028.
  - La totalité du programme de l'opération devrait ainsi pouvoir être réalisée d'ici 2035.

Principes d'aménagement et de programmation - UNION



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ELEMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP
- Equipement existant

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE A PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- Parcs, bois et jardins, haies et autre ensemble végétal remarquable (dont EBC)
- Continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

Patrimoine bâti, urbain et paysager

- Monument Historique
- Axe de vue / percée visuelle

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- Espace public structurant à créer / aménager (participant à l'attractivité urbaine : place, placette, square, mail, espace de convivialité...)
- Espace public à dominante végétale à créer

Objectifs urbains

- Renouvellement urbain
- Rez-de-chaussée actif commerces

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- Développement à dominante résidentielle

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- Voie structurante existante

Transports en commun

- Ligne de tramway

Modes actifs / Itinéraire cycle

- Réseau de liaison cycle : réseau magistral existant
- Réseau de liaison cycle futur
- Réseau de liaison piéton futur

OAP LE QUARTIER CAMBACÉRÈS

MONTPELLIER / LATTES

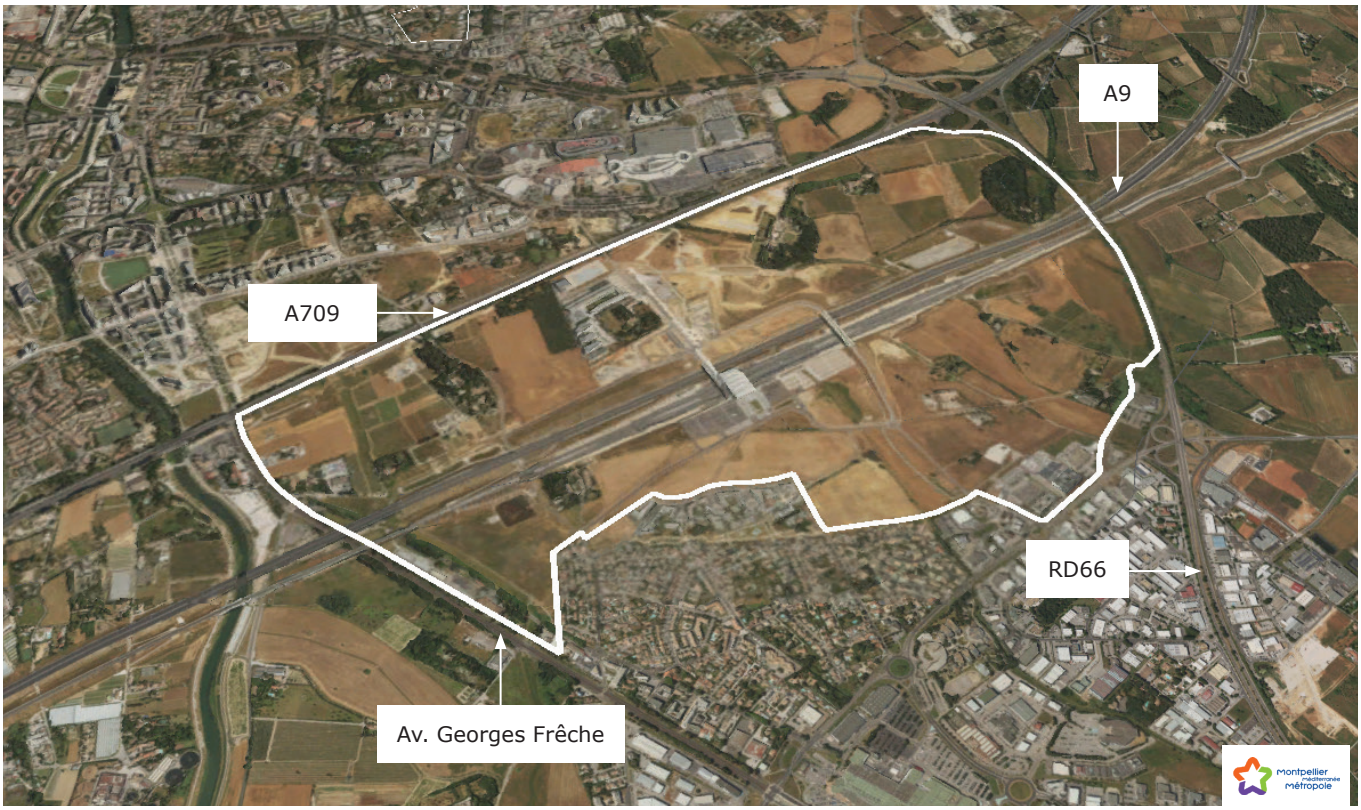
Caractérisation du site

Le quartier Cambacérès, objet de l'OAP, est situé au sud-est de la Métropole de Montpellier sur les communes de Montpellier et de Lattes. Le périmètre de ce projet s'étend sur une surface de 302 hectares, de part et d'autre de l'autoroute A9 et de la nouvelle gare Sud de France.

Il est encadré par l'A709 au nord, la RD66 à l'est, le quartier de Boirargues, Urban park et le parc d'activités du Fond de la Banquière au sud, et l'avenue Georges Frêche à l'ouest.

Au nord de l'autoroute A9, ce périmètre est occupé par les premiers aménagements de la ZAC Cambacérès Nord et, à l'est et à l'ouest de ce quartier en construction, par un maillage agricole, viticole, patrimonial et paysager destiné à être préservé. Ce maillage est constitué à l'ouest de la plaine de la Lironde et du Mas de Gallières, et à l'est du château de la Mogère, du domaine de Comolet, enfin du mas de la Méjanelle (ou domaine de Beauregard). Cet ensemble est complété par la partie nord du parc métropolitain de la Mogère, sur 18 ha.





Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

a. Un enjeu urbain majeur : structurer un quartier autour du Pôle d'Echange Multimodal Sud de France

Le projet Cambacérès se fonde sur une exceptionnelle desserte grâce au Pôle d'Echange Multimodal organisé autour de :

- La gare Montpellier Sud de France et son excellente connexion au territoire régional ou national ;
- La prolongation de la ligne 1 de tramway depuis son terminus actuel à Odysseum jusqu'au PEM Montpellier Sud de France ;
- La création de la ligne de bus-tram 2 depuis Sabines jusqu'à son terminus au PEM Montpellier Sud de France ;
- La desserte par les trois vélolignes du réseau express vélo n°3, B et D permettant de relier de nombreux quartiers.

Cette qualité de desserte permet une ambition forte sur l'usage des modes actifs.

b. Un site propice à la création d'une polarité économique majeure

Compte tenu de ses très grandes qualités de dessertes mais aussi du fait des contraintes liées à la présence des grandes infrastructures et de l'aéroport (PEB et servitude de dégagement aéronautique), le site ambitionne de devenir une polarité tertiaire majeure complétée, au sud-est, par un quartier mixte répondant aux forts besoins de foncier à destination d'entreprises productives, technologiques, de logistique urbaine, ces activités nécessitant une très bonne desserte à la fois viaire et en transports en commun, des parcelles relativement grandes et une certaine distance par rapport aux quartiers d'habitat.

c. La protection du quartier aux nuisances cumulées des grandes infrastructures

Un enjeu fort est de protéger le futur quartier Cambacérès des nuisances liées à son positionnement sur le parcours des deux infrastructures A9 et A709 et sur celui du contournement Nîmes-Montpellier.

- L'intervalle entre l'A9 et la nouvelle ligne ferrée à grande vitesse (Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier - CNM) a été limité à 23 mètres : cette proximité permet de limiter l'étalement des infrastructures ainsi que l'amplitude spatiale de diffusion de leurs nuisances, de faciliter la définition des modalités de protection contre leurs impacts cumulés, de faciliter leurs franchissements et d'assurer au mieux les conditions d'intégration des deux grandes infrastructures à la ville dans leur traversée du quartier de la gare.
- Des dispositifs limitatifs des bruits solidiens (ou bruits d'impact/de vibration) transmis par les vibrations des essieux des trains le long des rails, ont été mis en œuvre sous la section des voies du CNM traversant le quartier Cambacérès. Le CNM est ainsi l'une des rares voies ferrées françaises à bénéficier d'un tel équipement, à l'image des voies de tramway urbain de ces dernières décennies.
- Le concept urbain retenu pour le quartier intègre l'édification d'« enveloppes » bâties formées par de grands îlots urbains, qui viennent enserrer les deux infrastructures. Positionnées au plus près des sources de nuisances de l'A9 et du CNM, ces enveloppes constituent de vastes écrans permettant de limiter la propagation dans le quartier des nuisances acoustiques, vibratoires et visuelles ainsi que les polluants.

Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains (suite)

d. Un enjeu de valorisation paysagère et patrimoniale

Le quartier Cambacérès s'inscrit dans un environnement agricole et viticole, élément d'identité du paysage urbain de la Métropole Montpelliéraine. La structuration du projet doit s'appuyer sur son riche patrimoine de folies et maisons des champs présent alentour et en son sein et sur les espaces naturels et viticoles à préserver.

Le site est concerné en partie nord par le projet de Périmètre Délimité des Abords (PDA), proposé par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) sur un secteur comprenant le château et le domaine de Flaugergues, l'ancien prieuré de Montaubérou et le château de la Mogère. Cette protection imposera une attention particulière à l'intégration architecturale et paysagère des constructions.

e. Un enjeu de gestion hydraulique et de préservation de la biodiversité

Le périmètre d'ensemble comprend deux cours d'eau s'écoulant du Nord au Sud : la Lironde et le Nègue-Cats, caractérisés par un régime méditerranéen (intermittent en partie pour ce dernier) et qui sont par ailleurs calibrés, canalisés et dénués aujourd'hui de corridor de végétation. Seul le Nègue-Cats présente une ripisylve qui est très dégradée à ce jour, voire inexistante, à l'extrême sud du périmètre.

Les reliques de cette ripisylve présentent un intérêt écologique. Elles jouent un rôle relativement important dans la préservation de la biodiversité locale (nichoirs à oiseaux, corridors à insectes ou gîtes et axes de vol privilégiés pour les chauves-souris), de continuité écologique (support aux déplacements des espèces) et dans la structure écopaysagère locale. Ils seront préservés via la sanctuarisation de l'Espace Minimal de Bon Fonctionnement du cours d'eau.

A l'ouest, c'est un paysage lagunaire qui se dessine sous l'influence directe de la plaine inondable du Lez et de la Lironde. Cette pièce paysagère, fortement vascularisée, est aujourd'hui en quête d'un équilibre entre ses différentes fonctions environnementales, et hydrauliques. Cet environnement est un support fort de biodiversité qui sera préservé.

Quant aux parcs des domaines ou des mas, généralement dominés par de grands Pins d'Alep et sans être d'une grande diversité floristique, ils contribuent à diversifier les habitats écologiques. Notons également que le parc du domaine de Beauregard représente un enjeu écologique notable compte tenu de sa composition (chênes verts et pins d'Alep) et de son ancienneté. L'ensemble de ces parcs seront préservés.

Le secteur est couvert par le Schéma Directeur Hydraulique du Nègue-Cats et est également concerné par le porter à connaissance de l'Etat. Le Schéma Directeur permet d'avoir une vision de l'état hydraulique sur le bassin versant au terme des différents projets et d'assurer la coordination d'ensemble de la compensation pluviale. Il a vocation, à terme, à assurer que les aménagements hydrauliques qui seront réalisés sur le secteur permettent de réduire significativement le risque inondation sur le bassin versant, notamment sur la branche principale du Nègue-Cats.

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains visés

Le parti d'aménagement du futur quartier s'articule autour de plusieurs objectifs forts, en particulier

- Mettre en œuvre un projet urbain associant à des équipements métropolitains, des bureaux, des commerces de proximité et des services, notamment de loisirs et de détente, des logements et des locaux d'activités tout en intégrant des espaces verts et paysagers, poumons de nature urbaine pour le projet ;
- Créer des articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants : relier le quartier à Odysseum notamment grâce à la prolongation de la ligne 1 du tramway et à ceux de Port Marianne sur Montpellier, tout en soignant la transition avec le quartier de Boirargues sur Lattes ;
- Préserver et valoriser les paysages remarquables liés au domaine de la Mogère et au vallon de la Lironde : installer la trame paysagère de la « nature urbaine ». Le quartier s'intégrera, notamment par son traitement paysager des espaces publics, à son environnement agricole, viticole et lagunaire ;
- Préserver et valoriser le maillage de « folies montpelliéraines » ;
- Intégrer la gestion des risques hydrauliques dans un vaste espace paysager, accessible aux usagers du quartier et support d'aménités, qui permettra la mise en valeur de zones naturelles attenantes au projet urbain ;
- Assurer et mettre en valeur les continuités écologiques entre les espaces paysagers et agro-naturels existants et ceux à créer, dans les parties nord et sud du quartier ;
- Intégrer les infrastructures dans leur environnement futur en participant à l'atténuation de leurs impacts cumulés notamment par la constitution d'une enveloppe urbaine écran.

Principes d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement environnementaux, urbains et architecturaux

- Développer autour de la gare Sud de France trois pôles :
  - Un pôle tertiaire de niveau européen au nord,
  - Un pôle d'activités tertiaires, productives et technologiques au sud/est,
  - Un quartier mixte tertiaire et d'habitat collectif au sud/ouest.
- Une trame paysagère riche support de continuités écologiques : s'appuyant sur les pièces paysagères d'envergure existantes, le projet tisse, sur toute sa surface, un réseau paysager qui se décline à toutes les échelles depuis le grand paysage jusqu'à l'intimité des rues, places et cœurs d'îlot. La plantation généreuse des places et des cœurs d'îlots, les arbres d'alignement, les parcs et bosquets permettront de lutter contre le phénomène des îlots de chaleur, d'offrir un confort d'usage aux modes actifs et seront un vecteur de continuité écologique ;
- Préserver un maximum de surfaces de pleine terre tant sur l'espace public que dans les îlots privatifs dans un souci de préservation de la biodiversité et de lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur : à l'échelle de l'OAP, l'objectif à atteindre en matière d'espaces perméables est fixé à 50 % ;
- Une façade soignée : bénéficiant d'une desserte exceptionnelle le quartier est amené à devenir un pôle d'activités d'envergure européenne. Implanté le long des infrastructures, il permettra pour les entreprises qui s'y installeront de valoriser cette façade sur des infrastructures. L'image du quartier depuis l'A9, l'A709 et la voie ferrée à grande vitesse sera particulièrement soignée ;
- Le long des infrastructures A709, A9 et ligne ferrée CNM, constituer une « enveloppe urbaine » formée de bâtiments tertiaires mitoyens les enserrant au plus près de leurs sources de nuisance, réduisant efficacement leurs nuisances acoustiques, vibratoires et visuelles sur le futur quartier ;

Principes d'aménagement et de programmation (suite)

- Des formes urbaines structurées : de manière générale l'épannelage des constructions tertiaire et d'habitat (hormis les bâtiments existants) permettra de constituer un tissu urbain dense caractérisé par des volumétries variées et diversifiées à l'échelle de l'îlot. L'épannelage est dicté par le type de programmes, l'orientation de l'îlot afin d'optimiser leur ensoleillement, et surtout la nature de l'espace public au sein duquel il s'inscrit ;
- Une mixité fonctionnelle et de compacité : la programmation du quartier est portée par une volonté de mixité fonctionnelle et de compacité au sein des espaces urbanisés. La taille et les différents types d'îlots tendent à prendre en compte la diversité des besoins et des usages, au sein d'un tissu urbain caractérisé par une mixité sociale et fonctionnelle.

Concernant les quartiers à développer sur la partie sud, ils devront être organisés autour de deux axes majeurs

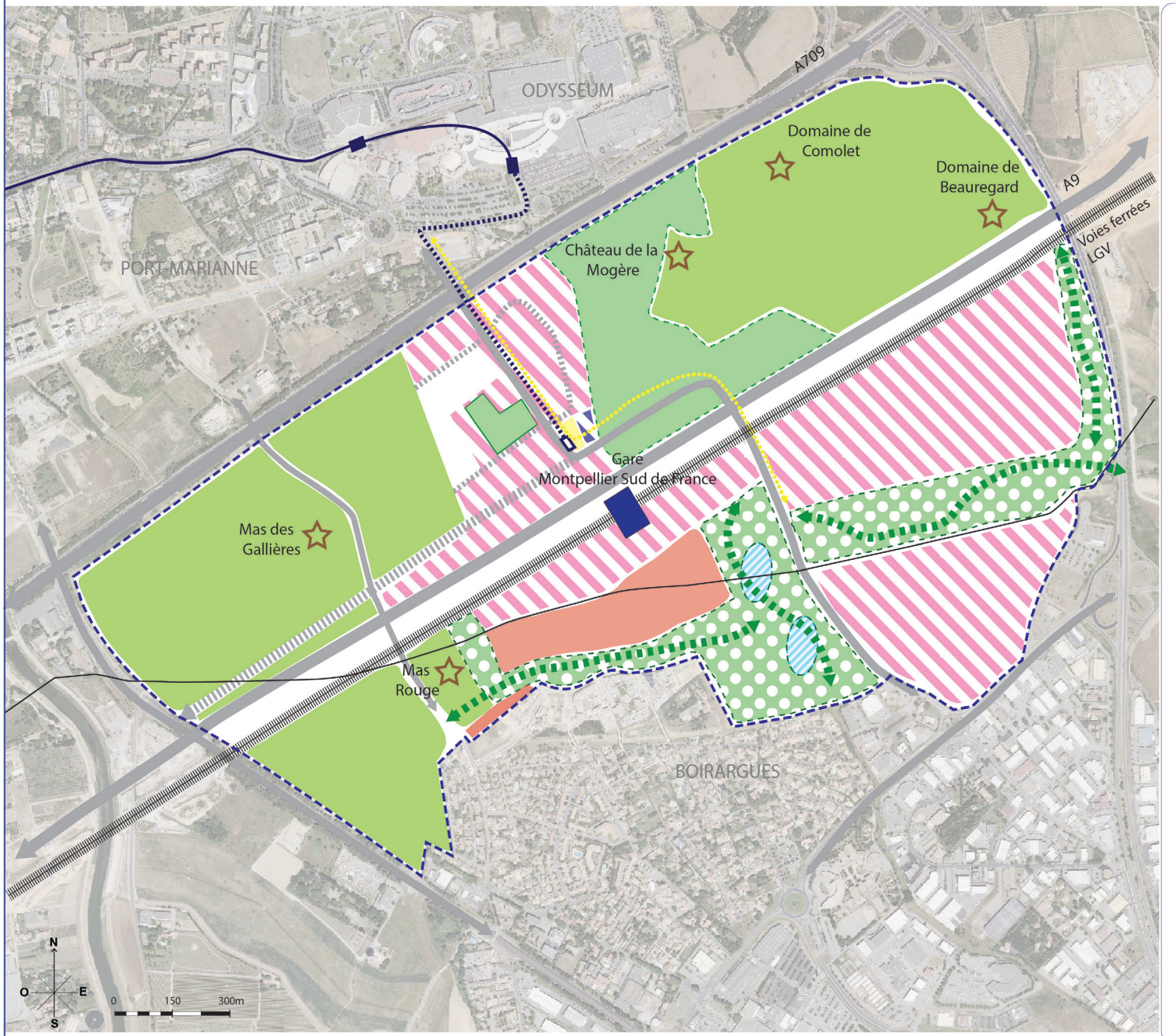
- Une large coulée paysagère d'environ 100m de large, implantée dans l'axe de la rue de la Font de la Banquière. Cette large coulée verte a vocation à connecter d'est en ouest l'armature des espaces agro-naturels, en aboutissant sur le hameau du Mas Rouge. Il est un support majeur de continuité écologique ;
- L'extension du Parc de la Mogère au sud de la gare. Comme sa partie Nord, elle a une double vocation de gestion hydraulique telle que prévue au schéma directeur du Nègue Cats et de parc paysager d'agrément. Elle assurera les fonctions d'écrêtement du cours d'eau et de compensation de l'urbanisation. Cet espace sera en outre un espace paysager de promenade et de loisirs. Il délimitera de part en part les différents pôles urbains ;
- Les voiries de desserte et les espaces publics seront largement paysagers et conçus afin de favoriser les usages des modes actifs.

Principes programmatiques

L'aménagement de ce secteur est prévu via la Zone d'aménagement concertée ZAC Cambarécès Nord, créée en 2013 et actuellement opérationnelle, et une ZAC Cambarécès Sud à créer au sud sur un périmètre prévisionnel de 115 ha.

- **Programme envisagé :**
  - Secteur nord (ZAC Cambarécès Nord) : environ 400 000 m² SDP prévisionnelle pour le secteur tertiaire :
    - o Majoritairement tertiaires et à destination de l'enseignement supérieur ;
    - o Complétés de commerces de proximité / services / loisirs.
  - Secteur sud (ZAC Cambarécès Sud) :
    - o Il s'agit d'un programme d'activités tertiaires, productives et technologiques, et d'un programme résidentiel complété de commerces et services de proximité pouvant atteindre environ 500 000 m² de surface de plancher.
- **Mixité fonctionnelle :** les bâtiments des enveloppes urbaines seront consacrés aux activités tertiaires, d'enseignements supérieur et de commerces de proximité. Les autres îlots pourront mixer selon les secteurs logements, activités tertiaires, productives, enseignement supérieur ou équipement public ;
- **Typologie des formes urbaines :** L'opération accueillera plusieurs quartiers aux identités, fonctions et hauteurs variées afin d'offrir une diversité typologique et programmatique. Ces différents quartiers ont pour dénominateur commun un cadre de vie ouvert sur la nature et adapté au climat méditerranéen. L'ensemble sera constitué de formes urbaines denses et compactes permettant d'optimiser les surfaces de pleine terre : immeubles de bureaux, en particulier le long des infrastructures ferrées et autoroutières, et logements d'habitat collectif ;
- **La densité sera de 16 000 m² SdP/ha sur les 25 ha d'urbanisation nouvelle de la ZAC Cambarécès Nord, à dominante tertiaire, et de 9 200 m²/ha sur les 54 ha d'urbanisation nouvelle de la ZAC Cambarécès Sud, à dominante d'activités ;**
- **Echéancier :** Concernant les principaux équipements :
  - La gare Sud de France est en service,
  - Les aménagements hydrauliques sont entièrement réalisés sur la ZAC Cambarécès Nord
  - La rue du Mas de Brousse sera achevée en 2025 avec l'extension de la ligne 1 du tramway.
  - Concernant la ZAC Cambarécès Nord, environ 65 000 m² SdP devraient être livrés à fin 2024, 200 000 m² entre 2025 et 2033, et le solde d'ici 2038
  - La création de la ZAC Cambarécès Sud, permettant le développement des quartiers Sud, est prévue à l'horizon 2025, et la première tranche opérationnelle en 2027. Environ 90 000 m² devraient être réalisés entre 2027 et 2033, le reste sera réalisé d'ici la fin de la concession.

Principes d'aménagement et de programmation - CAMBACERES



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ELEMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP
- Limite communale

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE A PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

- Edifice bâti remarquable
- Ensemble végétal remarquable
- Espace agricole

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

- Espace public structurant
- Aménagement paysager à domiante végétale
- Continuité paysagère, écologique à constituer
- Espace de transition végétale à constituer

PROGRAMMATION

- Développement à dominante résidentielle
- Développement à dominante économique
- Développement à dominante d'équipement public
- Bassins de transition végétale à constituer

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

- Arrêt tramway futur
- Extension ligne de tramway
- Voies ferrées (LGV)
- Voie structurante existante
- Voie structurante future
- Réseau de liaison cycle futur

OAP LODEVE - GARRATS

MONTPELLIER

Caractérisation du site

Le centre commercial de Celleneuve se situe dans le quartier « Les Cévennes » et s'étend sur une superficie d'environ 4,5 hectares. Il est situé dans le périmètre de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) « Avenue de Lodève-château de la Piscine ». Cette zone commerciale monofonctionnelle construite dans les années 1970 se compose d'un hypermarché avec une galerie marchande vieillissante et un drive, de grandes nappes de stationnement, d'une station-service et d'un centre de réparation automobile. Elle s'inscrit dans un tissu urbain hétérogène composé d'habitat pavillonnaire, d'habitat collectif et d'un domaine classé exceptionnel (le Château de la Piscine, folie montpelliéraine du XVIII^{e} siècle classée au titre des monuments historiques). Elle est bordée à l'ouest et au sud par deux avenues au traitement encore assez routier (l'avenue de la Liberté et l'avenue des Garrats) et au Nord par l'avenue de Lodève beaucoup plus apaisée. Elle bénéficie de la proximité immédiate de l'arrêt de tramway « Tonnelles » sur la ligne 3 du tramway circulant avenue de Lodève, qui la place à moins de 20 minutes du centre ville, et d'arrêts de bus (ligne 10 et ligne 15). Le site bénéficiera de l'aménagement d'une ligne de bus à haut niveau de service (la ligne bustram B2 reliant Sabines à Montpellier Sud de France), qui passera sur l'avenue des Garrats et permettra l'interconnexion avec la ligne 3 du tramway.

S'étirant le long du parc du Château de la Piscine, ce centre commercial fonctionne de manière insulaire et introvertie dans la ville (un seul commerce est situé en façade), sans interaction avec son environnement urbain, bien que très visible.





Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

Cette organisation urbaine doit aujourd'hui évoluer pour **prendre en compte la lutte contre le réchauffement climatique.** Il s'agit de contribuer à l'évolution de ce grand tènement monofonctionnel pour **réduire la place de la voiture** dans la ville au profit de modes de déplacements décarbonés, **réduire les surfaces impermabilisées** au profit d'espaces de pleine terre végétalisés et **lutter contre l'étalement urbain** par une densification urbaine du foncier disponible.

Ce site constitue une opportunité de **réinvestissement urbain à vocation mixte**. Il contribuera à l'enjeu de **création de logements**, pour accueillir les nouveaux habitants et limiter l'évasion résidentielle, en promouvant un habitat de qualité et **au plus près d'un transport en commun performant**.

Ce secteur est destiné à conserver une part d'activité principalement tertiaire (du commerce) et à accueillir des logements, tout en contribuant à **améliorer le confort et les qualités d'usage de l'espace public** (espace de rencontre, de convivialité, développement des modes actifs), à **renforcer le paysage remarquable de l'avenue de Lodève** et à **préserver le** patrimoine exceptionnel du **Château de la Piscine**.

Afin de favoriser la cohérence et la qualité des futurs lieux de vie, le projet intégrera plusieurs enjeux :

Sur le plan environnemental

- La désimperméabilisation du site au profit de la pleine terre pour permettre la création d'espaces plantés, la lutte contre les îlots de chaleur grâce à la canopée développée, le développement d'espaces favorables à la biodiversité et le traitement des eaux pluviales. Le site est concerné par la porter à connaissance de l'Etat de novembre 2024 ;
- Le renforcement des continuités écologiques avec le parc du Château de la Piscine ;
- La réduction de la place de la voiture et la valorisation des modes actifs ;
- Le développement des énergies renouvelables.

Sur le plan patrimonial et de valorisation du contexte local

- Le respect et la préservation du patrimoine exceptionnel que constituent le Château de la Piscine et son parc ;
- Le renforcement de l'identité paysagère remarquable de l'avenue de Lodève.

Sur le plan urbain et de la qualité du cadre de vie

- La diversification fonctionnelle du site et sa densification ;
- La création de logements en réinvestissement urbain ;
- Le maintien et le développement d'activités commerciales accessibles en transports en commun ;
- L'amélioration de la valeur urbaine et paysagère du site par le développement d'une trame verte, la valorisation des modes actifs, la création d'espaces publics de proximité ;
- La prise en compte de la qualité de l'air et des nuisances sonores générées par l'avenue de la Liberté et l'avenue des Garrats, qui se caractérisent par un important trafic journalier. La réalisation du contournement ouest de Montpellier et le réaménagement de l'avenue de la Liberté entraineront une diminution considérable de ce trafic ;
- L'intégration du site dans son environnement urbain et le développement des liaisons inter-quartier (Celleneuve, Les Cévennes, La Chamberte, La Martelle).

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains visés

D'une manière générale, le projet s'attachera à valoriser fortement les modes actifs en les intégrant le plus possible à l'armature végétale : axe vert Est-Ouest, bande paysagère le long de l'avenue de Lodève, de l'avenue des Garrats et de l'avenue de la Liberté et le long du Château de la Piscine. Il s'agira en particulier d'assurer un maillage entre la piste cyclable de la rue Pierre Causse /avenue de la Liberté et celle de l'avenue de Lodève, permettant ainsi de compléter le réseau de liaisons inter-quartier (Celleneuve, Les Cévennes, La Chamberte, La Martelle) grâce à des itinéraires doux, sécures et confortables.

Les principaux objectifs auxquels doit répondre la présente OAP sont les suivants :

- La consolidation de la vocation commerciale du site et le développement d'une offre de logements diversifiée grâce à une optimisation du foncier disponible. Cette mixité fonctionnelle permet de répondre aux attentes de la population et de réduire les besoins en déplacements ;
- La constitution d'une façade urbaine avenante sur l'avenue de Lodève et le renforcement de l'urbanité du lieu, grâce notamment à la création d'espaces publics paysagés accueillants et confortables au contact de la station de tramway ; ces aménagements contribueront à l'amélioration de la qualité et de l'identité paysagères de l'avenue de Lodève ;
- Le développement de continuités écologiques en lien avec les boisements du Château de la Piscine (axe Est-Ouest support pour les modes actifs, bande paysagère le long de l'avenue des Garrats et de l'avenue de la Liberté) ;
- La valorisation des modes actifs étroitement articulée à la trame verte.

Principes d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

La façade sur l'avenue de Lodève, aujourd'hui très peu urbaine, sera modifiée pour permettre le développement d'un front bâti ordonnancé et d'une polarité animée en lien avec les flux de la station de tramway et l'implantation de commerces et services de proximité en pied d'immeuble. Un espace public dominé par des masses arborées sous forme de bosquets prendra place dans le respect du règlement de l'AVAP « Avenue de Lodève – Château de la Piscine ». Il contribuera à conforter l'identité paysagère de l'avenue de Lodève, tout en améliorant la valeur d'usage et les qualités urbaines et paysagères du lieu.

S'agissant du paysage

- La valorisation des éléments identitaires et patrimoniaux remarquables :
  - **la constitution le long de l'avenue de Lodève d'un espace public fortement végétalisé** sur une profondeur de 12m de large, sous forme de bosquets d'arbres ;
- **La constitution d'une façade urbaine sur l'avenue de Lodève** s'appuyant sur un espace public élargi articulé avec la station de tramway « Les Tonnelles », des rez-de-chaussée actifs, un traitement soigné des façades et socles des nouvelles constructions ;
- **La valorisation des vues** vers la canopée du grand espace boisé du Château de la Piscine.

S'agissant de la qualité d'usage

- **Le développement d'un programme de logements collectifs** ;
- **Le développement de commerces et services de proximité**, en lien avec les flux générés par la station de tramway ;
- **Un recul des constructions** suffisant par rapport au domaine public le long de l'avenue de la Liberté et de l'avenue des Garrats avec une orientation du bâti adaptée, de manière à développer un frontage végétal et à réduire l'exposition aux nuisances sonores.

Principes d'aménagement et de programmation (suite)

- **Des itinéraires actifs (piétons et cycles) sécures et confortables articulés à l'armature paysagère**, avec en particulier l'affirmation d'un mail piétonnier confortable entre la station de tramway et le centre commercial ;
- **L'aménagement d'une continuité cyclable** entre la piste cyclable située avenue de la Liberté/rue Pierre Causse et celle de l'avenue de Lodève.

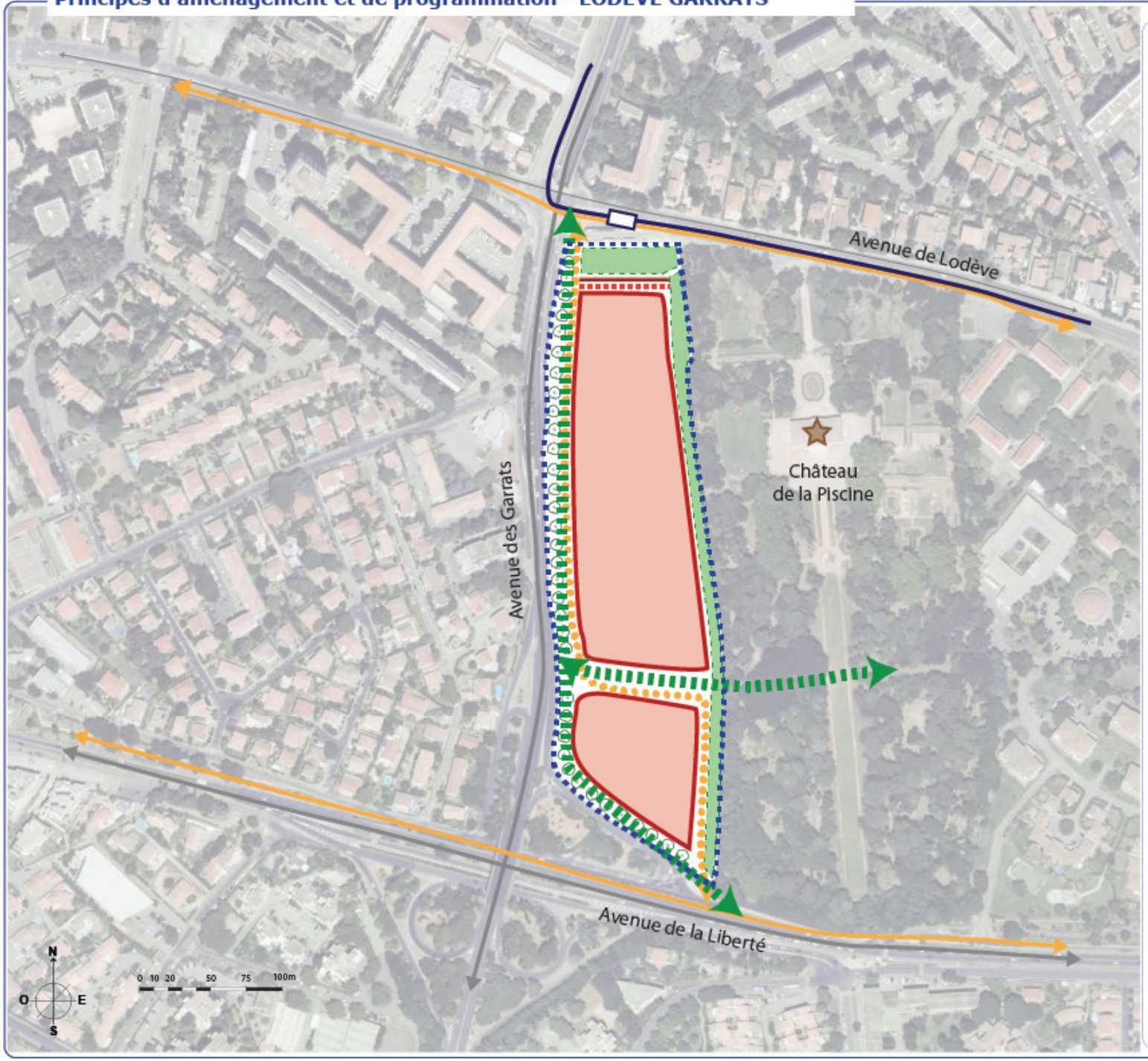
S'agissant du respect de l'environnement

- **L'aménagement d'une continuité écologique de 6 mètres de large minimum le long** de l'avenue de la Liberté et de l'avenue des Garrats ;
- **La mise en place d'une continuité écologique Est-Ouest de 15 mètres de large** minimum dans le prolongement de l'espace boisé du Château de la Piscine, qui sera également le support de déplacements doux.

Principes programmatiques

- **Programme envisagé :** Grâce à une reconfiguration en profondeur des équipements commerciaux existants et du stationnement en surface, il sera possible de développer sur l'ensemble du site environ **55 000 m² de surface de plancher mixant des logements collectifs diversifiés et des activités tertiaires à dominante commerciale**. Des rez-de-chaussée actifs dédiés aux commerces et services prendront place le long de l'avenue de Lodève.

Principes d'aménagement et de programmation - LODEVE GARRATS



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ELEMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

- Monument historique

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- Aménagement paysager à dominante végétale
- Aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons piétonnes
- Continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer

Objectifs urbains

- Emprise des îlots urbains
- Façade urbaine à composer

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- Rez-de-chaussé actif à dominante commerciale

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante

Transports en commun

- Ligne de tramway existante

Modes actifs

- Itinéraire cycle de liaison existant
- Itinéraire cycle de liaison futur

OAP MAS DE CAMPAGNE

MONTPELLIER

Caractérisation du site

Le secteur « Mas de Campagne », site actuel de l'Ecole Supérieure de Commerce « Montpellier Business School », se situe au nord-ouest de la ville de Montpellier, entre l'avenue des Moulins, la rue du Professeur Blayac et la rue d'Alco. Il représente un secteur d'environ 6 ha. Cet ensemble est contigu à l'entreprise Sanofi et il est directement desservi par la ligne 3 de tramway et plusieurs lignes de bus.

Il s'agit d'accompagner la mutation et le renouvellement de ce secteur, une fois le départ effectif de l'Ecole Supérieure de Commerce de Montpellier dans le quartier Cambacerès.

Le sud-ouest du site, représente un patrimoine boisé de qualité constituant l'armature d'un parc. Il comprend plusieurs arbres d'intérêt patrimonial fort de par leur port, âge et silhouette.

Une jeune pinède s'est développée au sud de ce parc. Elle prolonge la lisière avec le site de Sanofi.





Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

Ce site d'environ 6 hectares très proche du cœur historique constitue une opportunité de réinvestissement urbain à caractère mixte. Il contribuera à répondre à l'enjeu de création de logements pour accueillir les nouveaux habitants et limiter l'évasion résidentielle, en promouvant un habitat de qualité et au plus près d'un transport en commun. Ce site contribuera également à l'enjeu de développement économique du territoire et de création d'emploi par la construction de bâtiments abritant des activités économiques tertiaires, notamment tournées vers thèmes développés par le projet Med Vallée.

Le développement de l'offre de logements et d'emplois à proximité d'un transport en commun performant contribuera à la limitation des déplacements carbonés et à la lutte contre le réchauffement climatique, mais également à la limitation de l'étalement urbain et de la consommation foncière.

Enfin, le réinvestissement de ce site aujourd'hui fortement imperméabilisé permettra d'augmenter la part de pleine terre pour faciliter l'infiltration naturelle des eaux pluviales et la lutte contre le risque d'inondation, mais également d'augmenter la couverture végétale du site favorisant ainsi la lutte contre le réchauffement climatique et le développement de la biodiversité. Le patrimoine végétal existant et la biodiversité qu'il abrite seront quant à eux préservés.

Ainsi, le site intégrera plusieurs enjeux :

Sur le plan environnemental

- La limitation de la consommation foncière et l'optimisation de l'urbanisation existante par le réinvestissement urbain à proximité d'un transport en commun à forte capacité, la ligne 3 de tramway, ainsi qu'une future ligne de bus tram ;
- La poursuite de l'effort de réalisation de logements pour répondre aux besoins d'accueil des nouveaux habitants et pour limiter l'évasion résidentielle, avec une offre diversifiée et accessible aux ménages locaux et un habitat de qualité répondant à la diversité des parcours résidentiels ;
- La désimperméabilisation du site au profit de la pleine terre, la lutte contre les îlots de chaleur grâce à la canopée développée, le développement d'espaces favorables à la biodiversité et l'infiltration des eaux pluviales ;
- L'adaptation des espaces publics et des logements au climat méditerranéen ;
- La valorisation des mobilités décarbonnées.

Sur le plan patrimonial et de valorisation du contexte local

- La préservation et la valorisation du patrimoine végétal du site ;
- La contribution à la structuration et au renforcement de l'offre pour le projet Med Vallée ;
- Le patrimoine bâti du site n'est pas considéré comme devant être conservé impérativement compte tenu de son faible intérêt, (pour le « Mas de Campagne », des modifications successives ont dégradé son architecture).

Sur le plan urbain et de la qualité de vie

- La diversification fonctionnelle du site ;
- La création de logements en réinvestissement urbain ;
- L'amélioration de la valeur urbaine et paysagère du site par le développement d'une trame verte et la valorisation des modes actifs ;
- L'amélioration du cadre de vie et le développement du vivre-ensemble ;
- La prise en compte des nuisances sonores générées par la rue du Professeur Blayac ;
- La facilitation des déplacements doux ;
- La création d'un groupe scolaire permettant de répondre au besoin des futurs habitants tout permettant de répondre en partie à ceux du quartier Mosson.

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains visés

Une des ambitions principales du projet est de considérer que la qualité paysagère du site doit être préservée et valorisée. Les structures végétales sont par conséquent le point de départ de la fabrication de ce futur morceau de ville et devront être utilisées pour articuler et intégrer les différentes composantes urbaines :

- Ouvrir le quartier sur l'avenue des Moulins et la ligne 3 de tramway, lieu d'animation commerciale privilégiée ;
- Créer une façade urbaine et paysagère sur l'avenue de Blayac ;
- Utiliser l'espace vert existant pour valoriser des vue et en permettre un usage pour les habitants du quartier ;
- Intégrer l'école dans un paysage agréable et un système de desserte tout mode sécurisé.

Principes d'aménagement et de programmation

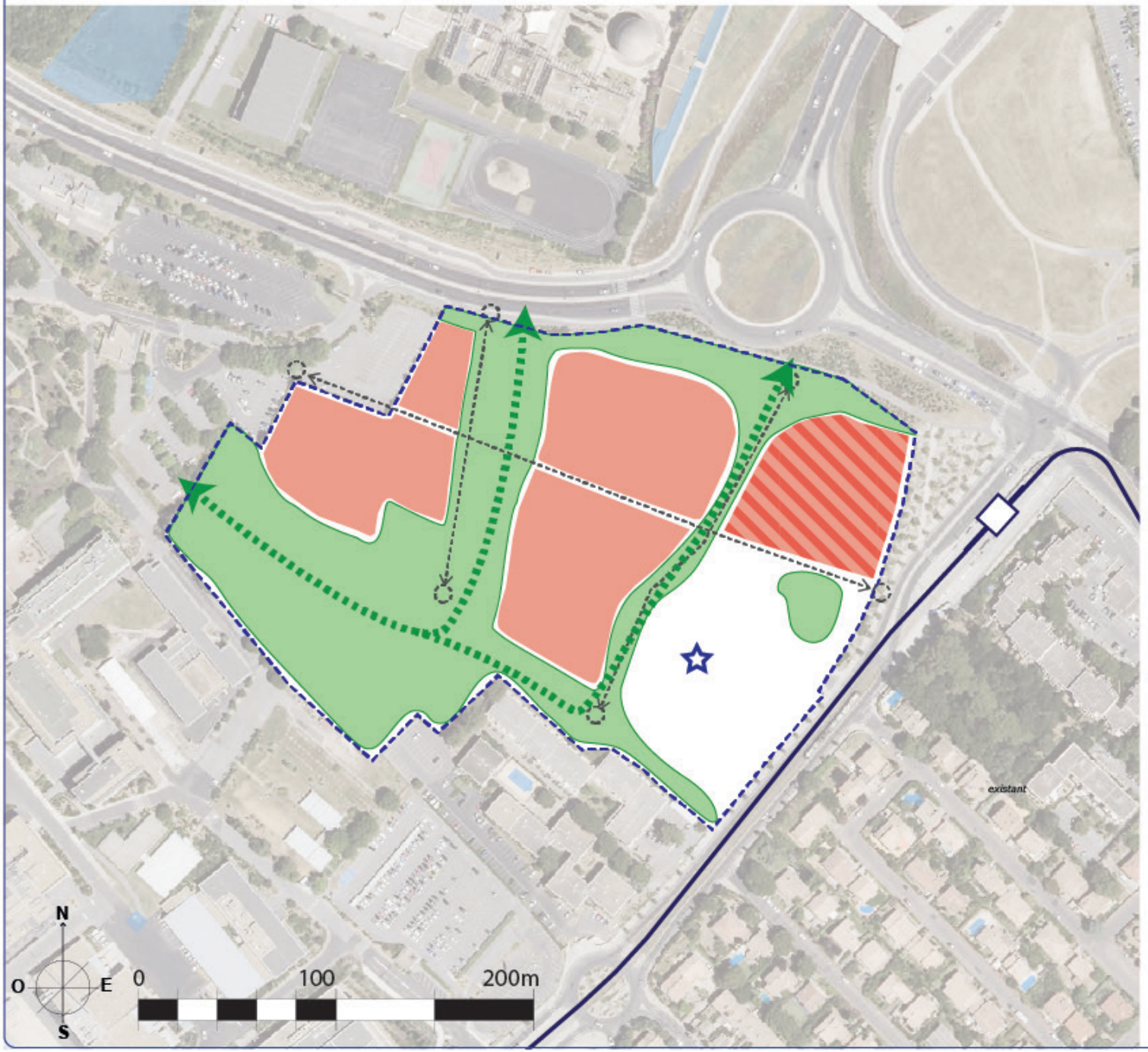
Principes d'aménagement environnementaux, urbains et architecturaux

- **Prévoir une connexion et un renforcement de la trame végétale existante** : préserver et renforcer le patrimoine arboré, cadre paysager constitutif de ce secteur urbain. Au nord, une épaisseur végétale sera assurée pour une mise à distance des nuissances de la rue du Professeur Blayac. Le large espace arboré au sud-ouest du site sera conservé, tout comme les masses végétales existantes sur site et des connexions vertes seront organisées entre elles. Ces connexions végétales assureront la fonctionnalité et les continuités écologiques, en tant que zones refuges et support de déplacement ;
- Aménager des espaces **préservés** des constructions pour conserver au maximum la **végétation et la pleine terre**, minimum 45% à l'échelle du site couvert par l'orientation d'aménagement et de programmation , et limiter le ruissellement et les îlots de chaleur urbains et préserver la biodiversité ;
- **Concevoir un projet structuré par l'hydrographie** pour mettre en valeur le cours d'eau, petit talweg du site ;
- **Privilégier les connexions aux réseaux piétons existants** par des continuités, notamment à destination des modes actifs, maillées suivant une trame simple ;
- **Favoriser une diversité des typologies d'habitats** pour accueillir des parcours résidentiels variés ;
- **Favoriser les accès piétons aux transports en commun** (lignes de tramways et tram bus à terme).

Principes programmatiques

- **Programme envisagé** : environ 8000 m² de bureaux, 2000 m² de commerces, et 41000m² de logements dont des résidences spécifiques. Les résidences services pourront représenter jusqu'à 11000 m², tandis que le logement « classique », environ 31000 m². Une parcelle de 5000 m² minimum sera réservée pour l'installation d'un groupe scolaire ;
- **Typologie des formes urbaines** : les caractéristiques du site permettent d'admettre des immeubles collectifs, avec des modulations de hauteurs selon la situation. En terme paysager, les hauteurs maximales sont définies dans le règlement pour éviter tout impact depuis les terrasses des jardins du Peyrou : les hauteurs seront limités à R+6 aux abords de l'avenue des Moulins, point culminant du site, alors que dans le cœur d'ilot, topographiquement plus bas, les hauteurs pourront atteindre R+8.

Principes d'aménagement et de programmation - MAS DE CAMPAGNE



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ELEMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP
- Equipement futur

QUALITE URBAINE ET PAYSAGERE PROJETEE

Patrimoine écologique et végétal

- Parcs, bois, jardins, haies et autre ensemble végétal remarquable
- axe de vue / percée visuelle
- Continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- Dominante résidentielle
- Mixité fonctionnelle (résidentielle, commerciale)

ACCESSIBILITE / MOBILITE

Transports en commun

- Arrêt de tramway existant
- Ligne de tramway

OAP SECTEUR LIBERTE-CHAPTAL

MONTPELLIER

Caractérisation du site

Le secteur « Liberté-Chaptal » se situe dans le quartier Centre de Montpellier, dans un îlot compris entre l'avenue de la Liberté, le boulevard Renouvier et la rue Adam de Craponne. D'une superficie d'environ 3,5 hectares, il comprend le site de l'ancienne Maison de l'Agriculture (la Mutualité sociale agricole (MSA) qui a quitté les lieux depuis quelques années et Groupama) et le site de l'ancien Centre administratif des impôts Chaptal. Il se compose d'imposants bâtiments de bureaux datant des années 1970 partiellement inoccupés.

Entre le cœur de ville et le quartier de la Cité créative tout proche, il constitue un site de renouvellement urbain important pour la ville de Montpellier par sa position centrale, par sa forte visibilité depuis l'avenue de la Liberté (un axe de circulation important ayant vocation à devenir un boulevard urbain apaisé et végétalisé) et par son potentiel.

Dans la perspective de la mutation et du renouvellement de ce secteur, confronté aux départs successifs de ses occupants, les grands principes d'aménagement, de programmation et de composition urbaine et paysagère de ce site atypique en lisière du centre-ville ont été définis.





Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

Ce site constitue une opportunité de réinvestissement urbain à caractère mixte. Il contribuera à répondre à l'enjeu de création de logements pour accueillir les nouveaux habitants et limiter l'évasion résidentielle, en promouvant un habitat de qualité et au plus près d'un transport en commun performant puisqu'il se situe à quelques encablures de la future station « Place du 8 mai 1945 » de la ligne 5 de tramway qui sera mise en service à l'horizon 2025. Ce site contribuera également à l'enjeu de développement économique du territoire et de création d'emploi par le maintien d'activités économiques tertiaires, notamment tournées vers les industries culturelles et créatives en lien avec le quartier de la Cité créative tout proche, en cours d'aménagement.

Sur le plan environnemental

Le projet intégrera plusieurs enjeux :

- La limitation de la consommation foncière et la lutte contre l'étalement urbain grâce à l'optimisation de l'urbanisation existante par le réinvestissement urbain à proximité d'un transport en commun à forte capacité, la ligne 5 de tramway.
- La désimperméabilisation du site au profit de la pleine terre, la lutte contre les îlots de chaleur grâce au renforcement de la canopée, le développement d'espaces favorables à la biodiversité, supports de continuités écologiques et, le traitement des eaux pluviales. Le site est concerné par le porter à connaissance de l'Etat de novembre 2024.
- La valorisation des mobilités décarbonnées.
- La conception bioclimatique des bâtiments.
- Des commerces et services de proximité réduisant le recours à la voiture.

La prise en compte de tous ces enjeux contribuera à une meilleure intégration climatique du projet.

Sur le plan patrimonial et de valorisation du contexte local

- La préservation du patrimoine avec la conservation de certains bâtiments emblématiques de l'architecture du XXème siècle.
- La préservation et la valorisation du patrimoine végétal du site.

Sur le plan urbain et de la qualité de vie

- La diversification fonctionnelle du site.
- La création de logements en réinvestissement, avec une offre diversifiée et accessible aux ménages locaux et un habitat de qualité répondant à la diversité des parcours résidentiels.
- L'amélioration de la valeur urbaine et paysagère du site par le développement d'une trame verte, la valorisation des modes actifs, la création d'espaces publics de proximité.
- La prise en compte de la qualité de l'air et des nuisances sonores générées par l'avenue de la Liberté. Toutefois, ce trafic diminuera fortement avec la réalisation du Contournement Ouest de Montpellier (COM), une rocade qui reliera l'autoroute A750 à l'A709 et permettra de décongestionner plusieurs avenues du cadran sud-ouest de la ville.
- La facilitation des déplacements doux.

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains

Les principaux objectifs auxquels doit répondre la présente OAP sont en particulier les suivants :

- Développer une offre de logements diversifiée grâce à une optimisation du foncier disponible et maintenir une offre d'activités tertiaires, en particulier des bureaux, des commerces et des services.
- Créer des espaces publics de proximité accueillants et confortables et constituer une façade urbaine plus avenante sur l'avenue de la Liberté, renforçant l'urbanité du lieu et son dialogue avec le tissu urbain environnant.
- Développer les continuités écologiques et accentuer la trame végétale en prenant appui sur le patrimoine végétal en place et désartificialiser le sol en retrouvant des espaces de pleine terre significatifs.
- Développer les qualités d'usage : retrouver des espaces publics du quotidien supports d'interactions sociales. Rompre avec le fonctionnement insulaire du site et réduire son effet barrière en retrouvant des porosités et en travailler les accroches au tissu existant (adressage sur la place Chaptal, ancrage sur l'avenue de la Liberté).
- Intégrer le site dans son environnement urbain et favoriser les liaisons inter-quartier (Figuerolles, Gambetta, cœur historique, Cité créative, grand parc Montcalm) en particulier en favorisant les modes actifs.
- Travailler avec le déjà-là pour réduire l'impact environnemental : préserver et recycler une partie conséquente de cet ensemble immobilier.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

- Restituer à la place Chaptal son rôle d'animation de la vie du quartier en redonnant des espaces aux piétons au détriment de la voiture, en améliorant son ambiance, son attractivité (requalification, végétalisation) et développer une grande esplanade publique plantée entre la place Chaptal et l'avenue de la Liberté. La requalification en particulier de la place Chaptal, aujourd'hui encombrée par la voiture, au profit des piétons apportera un apaisement et une réappropriation du lieu par les riverains : elle recouvrera ainsi sa vocation d'animation de la vie du quartier et d'espace public de proximité.
- Créer un parc public généreux entre cette esplanade et la rue Adam de Craponne, intégrant dans sa composition l'actuel jardin.
- Développer des rez-de-chaussée actifs en lien avec l'espace public.
- Développer une offre de logements diversifiée sous forme d'immeubles collectifs (typologie, mixité sociale, habitat participatif, etc.) et diversifier la morphologie urbaine par l'introduction de formes bâties plus fractionnées avec un souci de conception bioclimatique des bâtiments.
- Conserver au maximum les bâtiments existants, maintenir tout ou partie du parking souterrain existant et prendre appui sur sa structure pour ériger des bâtiments neufs.
- Créer une continuité paysagère et écologique d'une largeur minimale de 10 mètres en façade de l'avenue de la Liberté.
- Développer des itinéraires actifs (piétons et cycles) articulés à l'armature paysagère au coeur du site, notamment contribuer à créer un carrefour plus urbain à l'intersection de l'avenue de la Liberté et de la rue Adam de Craponne. Ces itinéraires seront traités de manière sécures et confortables pour leurs usagers.
- Mettre à distance les logements des nuisances sonores de l'avenue de la Liberté grâce à un recul minimum des constructions de 10 mètres sur cette avenue, dont le niveau de trafic a vocation à diminuer avec sa mutation en boulevard urbain avec le développement du transport en commun et la mise en place du Réseau Express Vélo puis la mise en service du Contournement ouest.
- Maintenir l'accessibilité au site en véhicule motorisé via l'avenue de la Liberté, la rue Adam de Craponne et le boulevard Renouvier, tout en minimisant la place de la voiture dans le projet au bénéfice des mobilités actives et en limitant au maximum les nuisances pour les riverains.

Principe de programmation

Le programme prévisionnel des constructions à édifier est estimé à environ 40000 m² de surface de plancher (SDP), soit une densité cible d'environ 13300 m² de SDP par hectare.

A l'échelle de l'OAP, l'objectif est de réaliser :

- **envrion 19 % d'activité tertiaire** de type bureaux, tiers-lieu, commerces, services, **tournée notamment vers les industries culturelles et créatives soit environ 7 200 m² de surface de plancher ;**
- **environ 32 800 m² de SDP à destination de logements diversifiés,** constituant une offre alternative à l'étalement urbain.

A l'échelle de l'OAP, le pourcentage minimal de surface perméable en pleine terre sera de 40% y compris donc le parc et l'esplanade qui deviendront publics.

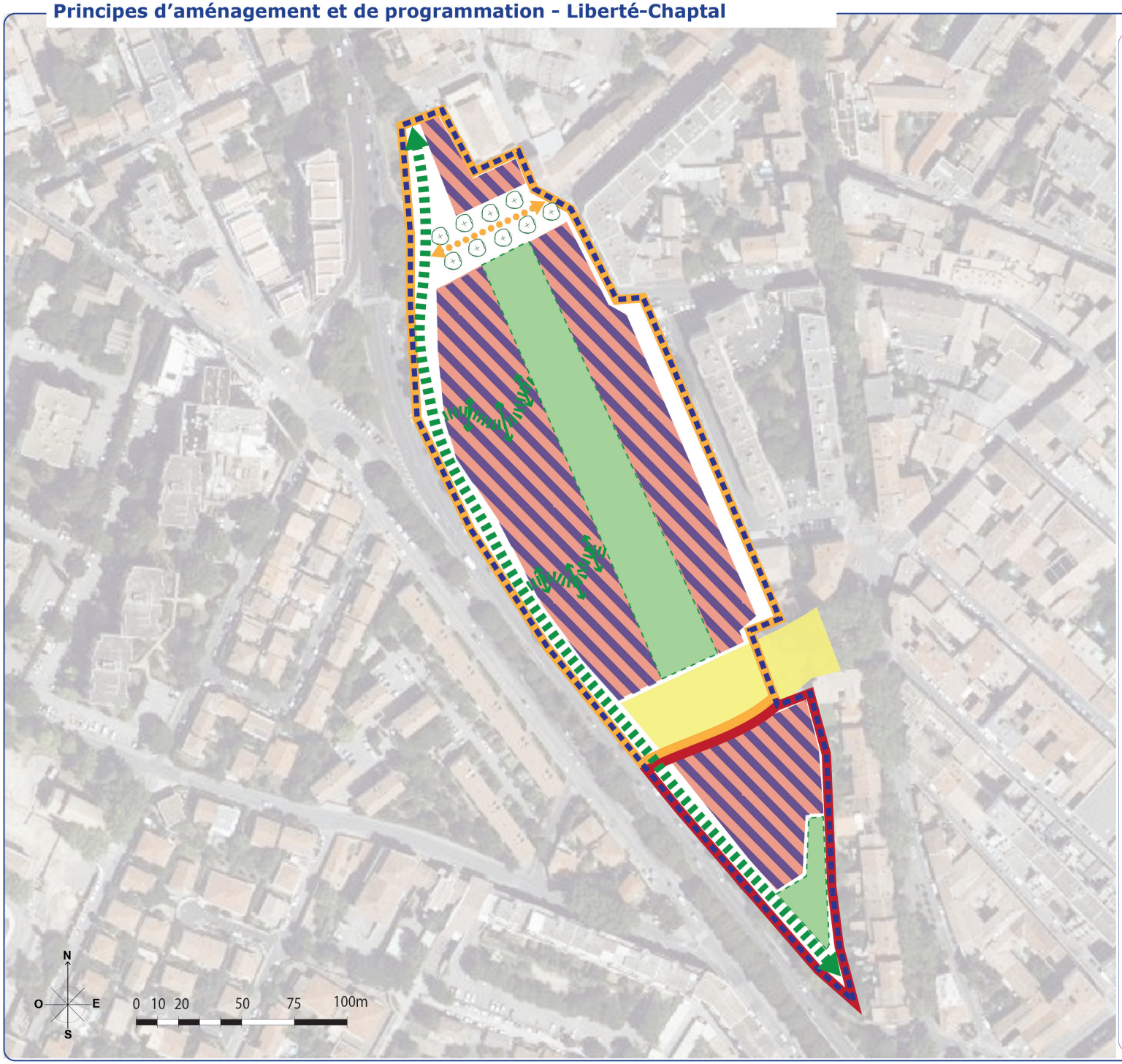
Sur le secteur Nord, l'objectif est de réaliser :

- Au moins 20% d'activité tertiaire,
- Environ 24300 m² de SDP à destination de logements collectifs,
- Au moins 40% de pleine terre y compris le parc et l'esplanade.

Sur le secteur Sud, l'objectif est de réaliser :

- Au moins 14% d'activité tertiaire soit environ 1500m² de SDP,
- Environ 8500 m² de SDP à destination de logements collectifs,
- Au moins 40% de pleine terre.

Principes d'aménagement et de programmation - Liberté-Chaptal



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ELEMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP
- Secteur Nord
- Secteur Sud

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- Espace structurant à créer/ aménager (participant à l'attractivité urbaine : place, placette, square, mail, espace de convivialité...)
- Aménagement paysager à dominante végétale
- Aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons piétonnes
- Continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer
- Porosité paysagère et écologique (principe de transparence à maintenir)

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- Mixité fonctionnelle (dominante résidentielle, activité économique)

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Modes actifs

- Itinéraire cycle : réseau de liaison futur

Caractérisation du site

Le secteur dit « Marconi » se situe à l'est de Montpellier, dans le quartier Port Marianne, et couvre 6,7 hectares. Il est délimité au sud par la rue Albert Einstein, au nord par la rue Louis Lépine, à l'est par la rue Alfred Nobel et à l'ouest par la rue Denis Papin. Le quartier est également traversé par la rue Guglielmo Marconi qui lui a donné son nom.

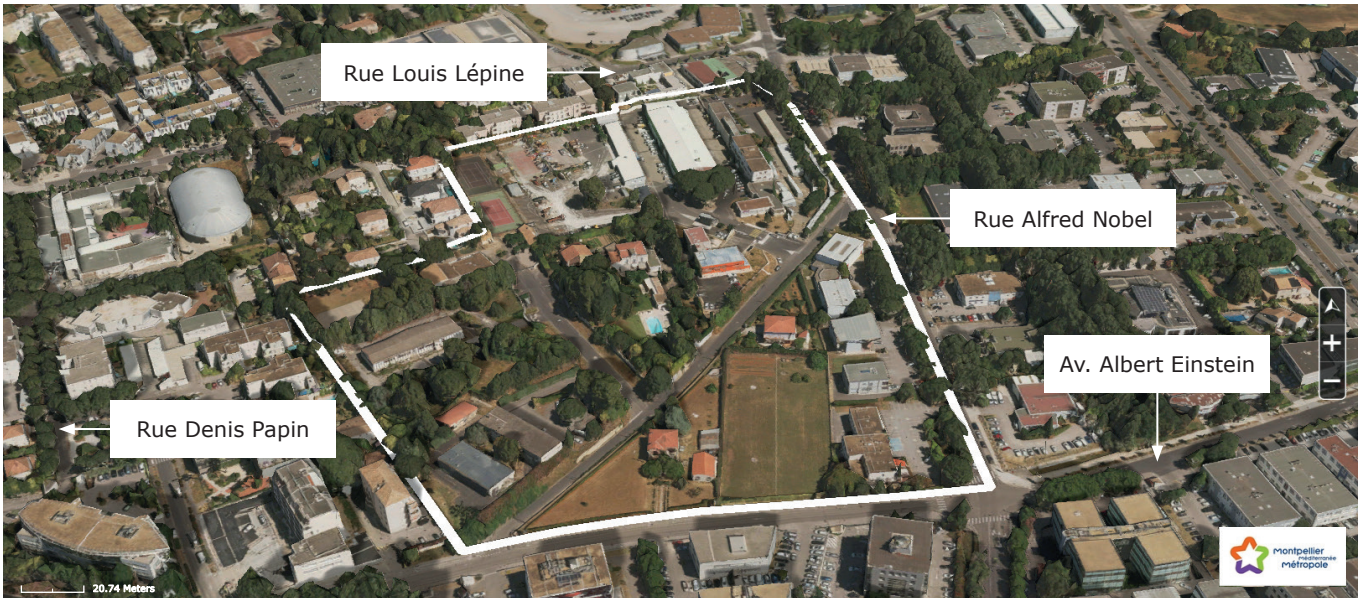
Dans les années 1980, le quartier avait partiellement été intégré dans la ZAC à vocation d'activités dénommée « Parc du Millénaire I », qui s'étendait sur 24 hectares.

La ZAC du Millénaire a été achevée en 2004, après l'aménagement d'un parc d'activités caractérisé par des constructions le plus souvent tertiaires, de hauteurs en général réduites, implantées sur des parcelles paysagées de superficies parfois réduites. Initialement conçu en marge de la ville, ce parc d'activités a progressivement été intégré à l'espace urbain grâce à la création du quartier résidentiel Blaise Pascal dès la fin des années 1980, qui l'a enserré par un ensemble urbain côté ouest et un autre plus réduit côté nord-est.

Cette continuité des deux tissus urbains de Blaise Pascal et du Millénaire n'a toutefois pas pu être assurée au niveau du secteur Marconi, celui-ci étant déjà en partie construit. Il se compose ainsi aujourd'hui d'une trame urbaine constituée de différentes formes urbaines sans véritable cohérence entre elles ni avec le quartier alentour.

Certaines parcelles sont peu densément bâties et occupées par des bureaux et locaux techniques propriétés de l'Etat et du Conseil départemental de l'Hérault. Plus ponctuellement, quelques opérations récentes participent au renouvellement partiel du quartier, répondant plus à des opportunités foncières qu'à une véritable cohérence d'ensemble. Des locaux d'activités prennent place le long de la rue Alfred Nobel et sont hérités de la zone d'activités du Millénaire avec des bâtiments de faible densité accueillant un tissu de PME-PMI. Enfin, autour des rues Louis Lépine et Denis Papin, plusieurs bâtiments de logements collectifs ou individuels réalisés à l'occasion de mutations foncières assez récentes ainsi que des équipements publics comme le groupe scolaire Blaise Pascal – Sarah Bernhardt et le gymnase Mireille Bessière se positionnent à l'ouest du secteur Marconi.





Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

L'une des caractéristiques principales du quartier réside dans sa **position stratégique** à l'articulation du Parc du Millénaire et de la ZAC Blaise Pascal mais aussi dans sa proximité avec l'extension de la centralité métropolitaine que constitue le projet urbain de Port Marianne.

L'enjeu essentiel du projet de transformation du quartier Marconi est de créer des continuités urbaines entre des secteurs affectés à des fonctions différentes et de permettre la construction de logements et d'activités dans un site attractif.

La possible libération à moyen terme de grandes emprises foncières peut permettre en effet une opportunité d'évolution du secteur reposant sur le développement d'une offre mixte de services et logements mais aussi capable de sauvegarder et optimiser les potentiels d'accueil des entreprises pourvoyeuses d'emplois et d'activités productives.

L'évolution du secteur devra ainsi être l'occasion de créer de **nouvelles porosités**, notamment piétonnes et cycles, dans un secteur où le manque de maitrise urbaine ou les duretés foncières ont conduit à la constitution de nombreuses voies en impasse. L'émergence de nouveaux projets immobiliers permettra ainsi d'aménager de nouvelles voies de desserte et de liaison avec et entre les quartiers alentours, notamment en direction d'équipements publics de proximité ou encore vers les deux futures lignes de Bustram prévues au nord, rue de la Vieille Poste, et à l'est, rue Becquerel. La mise en œuvre progressive de ces deux lignes de bus à haut niveau de service permettra d'offrir au quartier la proximité d'un mode de transport performant, en partie en site propre.

Enfin, la conservation des **qualités paysagères** du site constitue également un enjeu de premier ordre. Le quartier Marconi possède un patrimoine arboré assez remarquable qui se déploie à travers des arbres isolés ou des bosquets de formation naturelle. Ces différents sujets, parfois déjà protégés, structurent le paysage du secteur, lui-même mis en valeur par la topographie du site, en pente vers l'est. La mise en œuvre de nouveaux projets doit être l'occasion de protéger, entretenir, développer et diversifier ce patrimoine vert, support de biodiversité, assurant une continuité écologique, par de nouvelles plantations complémentaires.

Il s'agira également de prendre en compte les enjeux de ruissellement, le site étant concerné par le porter à connaissance de l'Etat de novembre 2024.

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains visés

L'évolution du secteur s'inscrit dans une **logique de renouvellement urbain** de ce quartier composite, dont l'objectif général est d'encadrer la mutation progressive de parcelles peu denses dans le cadre d'une réflexion globale pour générer un quartier mixte à vocation principale d'habitat, intégré au tissu environnant et en cohérence avec les opérations d'aménagement déjà existantes de Blaise Pascal et du Millénaire.

Une nouvelle offre de logements pourra ainsi être proposée sans obérer le maintien ou l'accueil de nouvelles activités de bureaux ou productives.

Ces évolutions doivent s'inscrire dans la volonté d'un renforcement de la trame paysagère en mettant en valeur les **qualités végétales du site** tout en assurant les continuités écologiques supports de biodiversité.

Il s'agit aussi de décloisonner le secteur en **optimisant le maillage de voiries, de liaisons piétonnes et cycles** avec les quartiers environnants de manière à relier les différentes entités urbaines du secteur (ZAC Blaise Pascal, des Jardins de la Lironde, parc d'activités du Millénaire…) et les stations des lignes de bus à haut niveau de service en cours de développement qui tisseront de nouveaux liens avec les quartiers proches et la ville centre.

Enfin, la mutation urbaine de ce secteur devra permettre de protéger et valoriser les espaces de nature existants et d'améliorer les connexions écologiques avec la trame verte alentour : ordonnancement paysager de la ZAC Blaise Pascal, ripisylve de la Lironde et son traitement paysager « en peigne », bosquets isolés, …etc

Principes d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement environnementaux, urbains et architecturaux

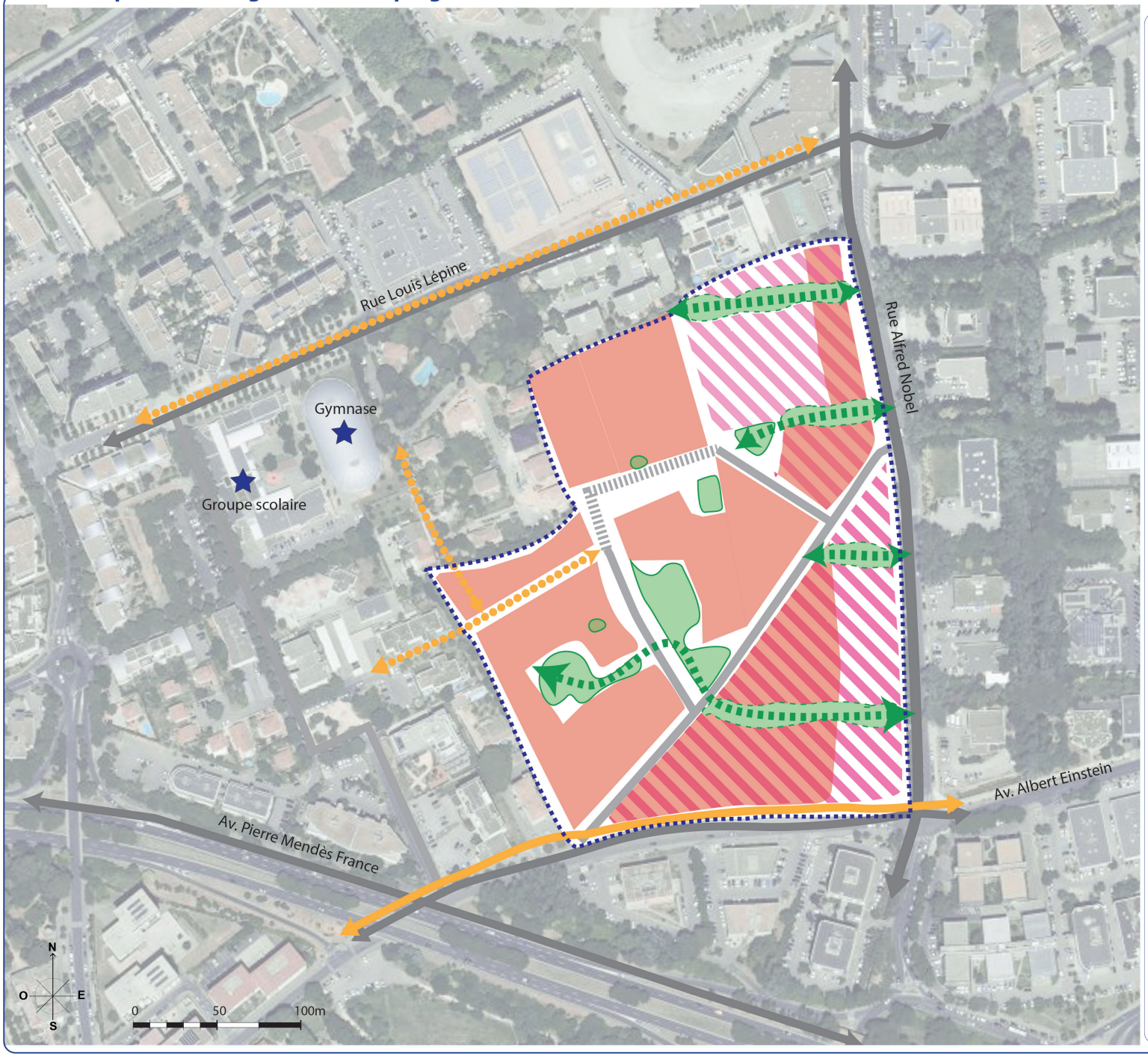
Tout nouveau programme veillera à répondre à :

- **Encadrer les mutations des parcelles libres ou peu densifiées**, notamment les emprises foncières stratégiques au nord et au sud de la rue Guglielmo Marconi, en privilégiant un mode d'implantation s'inscrivant **dans la continuité et en adéquation avec les programmes de constructions** déjà existantes dans la zone ;
- Maximiser la **végétation et la pleine terre** pour limiter les îlots de chaleur urbains et préserver la biodiversité, venant ainsi renforcer les continuités écologiques ;
- **Au sud de la rue Guglielmo Marconi, les activités productives et de bureaux existantes seront privilégiées dans le cadre de programmes mixtes incluant du logement** ;
- Le développement du secteur devra ménager des accès connectés au maillage existant pour rendre ce secteur de ville plus perméable, essentiellement pour les **modes actifs**, en lien avec les deux lignes de bus à haut niveau de service à venir – L'optimisation du **maillage pour les modes actifs se fera de façon privilégiée** en direction de l'ouest et du nord ;
- Au sud du secteur de l'OAP, **le long de l'avenue Albert Einstein, une animation sera recherchée en privilégiant des rez-de-chaussée actifs développés dans la continuité de l'existant** (commerces de bouche, commerces de proximité, activités recevant du public…) ;
- **Les espaces publics structurants de la place Tycho Braé et de la rue Edouard Villalonga requalifiés** : ces espaces urbains cohérents redonnant une place aux usages de proximité et aux modes doux seront maintenus et valorisés dans leurs usages – Les programmes conçus dans cet esprit seront privilégiés ;
- Les constructions développées seront compactes et devront favoriser les logements traversants ou la double exposition pour une meilleure ventilation et un confort des habitants. La majorité des logements familiaux bénéficiera d'une terrasse ou loggia dont l'orientation au sud sera privilégiée.

Principes programmatiques

- **Programme envisagé :** environ 40 000 m² de SDP environ (soit environ 500 logements), comprenant des logements locatifs sociaux, des logements dits « abordables » et des surfaces d'activités (environ 10 000 m² de surfaces commerciales, productives et de bureaux) ;
- **Mixité fonctionnelle :** renforcement et valorisation des activités (notamment productives) existantes sur le secteur, en lien avec des logements accessibles pour tous ;
- **Typologie des formes urbaines :** collectifs pouvant aller jusqu'à un maximum de R+5 notamment aux abords des grandes voies structurantes. Un habitat intermédiaire avec de plus petits collectifs (inférieurs à R+3) sera recherché pour les autres secteurs.

Principes d'aménagement et de programmation - MARCONI



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP
- Equipement public existant

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE

- Parc, bois, jardins, haies et autre ensemble végétal remarquable
- Aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts
- Continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- Dominante résidentielle
- Dominante économique
- Mixité fonctionnelle (résidentielle et économique)

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

- Avenue structurante existante
- Rue de desserte existante
- Rue de desserte future
- Modes actifs existants
- Modes actifs futurs

OAP CŒUR DE VILLAGE
MURVIEL-LES-MONTPELLIER

Caractérisation du site

Le site objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Cœur de village » est localisé sur la commune de Murviel-lès-Montpellier, à l'ouest de la métropole montpelliéraine. Son périmètre s'étend sur une surface de 0,7 ha.



Il s'agit d'une OAP de réinvestissement des espaces urbanisés situés entre le centre historique et la mairie. Le secteur est délimité :

- au sud par la route de Montpellier (RM27) ;
- à l'ouest par la route de Bel Air (RM127) ;
- au nord par la zone naturelle qui longe l'affluent du Vertoublanc qui traverse le village ;
- à l'est par les bâtiments résidentiels et les jardins du faubourg de la route de Montpellier.

L'OAP s'inscrit dans le prolongement du cœur médiéval, en contrebas de celui-ci. On enregistre un dénivelé de plus de 10 m entre le point le plus haut (Route de Montpellier) et le point le plus bas, au nord du périmètre.
Cette configuration offre des vues sur le grand paysage et sur le centre historique dominé par le clocher de l'église.

Le périmètre de l'OAP est bâti sur sa moitié ouest (bâtiment patrimonial de la mairie en partie basse et bâtiments récents mais obsolètes abritant les commerces sur la partie haute). Il est non bâti à l'est.

Le site est desservi par la ligne de bus n°42 depuis la route de Bel Air (arrêt Fontaine Romaine). Il est par ailleurs traversé par la rue des Lavoirs qui relie le centre au secteur des jardins de l'autre côté du cours d'eau.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site vise à renforcer le rayonnement du cœur du village par la restructuration des espaces publics et des commerces et par la création d'un espace de vie central reliant la mairie au centre historique. Cet aménagement devra s'inscrire dans l'ambiance villageoise de Murviel-lès-Montpellier (caractéristiques architecturales, patrimoine, paysage, vues) et offrir des jalonnements de qualité et attractifs.

D'un point de vue programmatique, l'objectif visé est de proposer des espaces publics généreux, permettant l'accueil d'un marché, de mieux répondre aux besoins des commerces existants en terme d'accessibilité, de surfaces et de visibilité ainsi que de développer une offre de services adaptée à la centralité. L'aménagement contribuera également à la production de logements répondants aux besoins des parcours résidentiels des murviellois et aux objectifs de mixité sociale.

Sur le plan patrimonial, paysager et environnemental, l'aménagement du site devra veiller à :
- Préserver la vue vers le centre historique et valoriser le relief ;
- Limiter l'impact paysager des constructions en veillant à leur bonne intégration dans le site ;
- Limiter l'imperméabilisation du sol et favoriser la végétalisation, en vue de créer des espaces de fraîcheur et de permettre l'infiltration des pluies courantes.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

- Une mise en valeur du patrimoine et de la liaison avec le centre historique :
  - préserver les perspectives visuelles entre le centre historique et le cœur du site en privilégiant l'implantation bâtie côté Est du site et hors des cônes de vue.

- Un bâti qui s'inscrit dans le relief et la typologie des faubourgs :
  - implanter les constructions nouvelles en respectant le sens d'implantation du bâti de faubourg existant (implantations marquant un angle avec la route de Montpellier) ;
  - intégrer une modulation des volumes bâtis et des hauteurs :
    - étager les hauteurs des constructions nouvelles prévues en bordure Est du site en vue de faciliter leur intégration paysagère et d'en limiter l'impact sur les bâtiments existants voisins : allant du R+1 en partie basse arrière à R+2 ;
    - prévoir des linéaires bâtis à l'échelle des faubourgs, de 12 m maximum. Des césures, ruptures visuelles ou modulations de volume devront être intégrées ;
  - privilégier des toitures en pente pour préserver la vue depuis le centre historique et l'ambiance du village. Des terrasses accessibles pourront toutefois être envisagées.

- Une composition urbaine qui valorise les fonctions de centralité :
  - créer un espace public central généreux en partie haute, permettant d'accueillir le marché ainsi que les terrasses et offrant des aménités (bancs, ombrage, vues, etc.) ;
  - créer un chapelet d'espaces publics requalifiés permettant la liaison du centre historique au parc de la mairie et le cours d'eau avec le réaménagement des abords de la mairie et de son parvis ;
  - prévoir des implantations bâties permettant aux rez-de-chaussée commerciaux d'entretenir un rapport direct avec l'espace public ;
  - permettre une mixité fonctionnelle à l'échelle des bâtiments, en privilégiant des rez-de-chaussée actifs et en autorisant les logements à l'étage.

Orientations d'aménagement et de programmation (suite)

- Une occupation et un traitement qualitatif de l'espace public :
  - végétaliser la place pour contribuer au confort urbain en pensant les plantations avec le rapport d'échelle limité de la place haute et la gestion des vues et limiter l'imperméabilisation des espaces publics ;
  - donner la priorité aux piétons et aux modes actifs et gérer la place de la voiture via : une place centrale piétonne (sauf accès ponctuels pour le marché, livraisons et secours), une voie de desserte requalifiée intégrant les circulations actives et un réaménagement du parking de la mairie.

Mixité sociale

Ce secteur comprendra des logements aux typologies variées répondant notamment aux besoins en petits et moyens logements, en logements locatifs et en logements sociaux.

A l'échelle du périmètre de l'OAP, au moins 50% des logements seront des logements locatifs sociaux.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Les logements devront intégrer des espaces extérieurs en prolongement de la pièce de vie (balcon ou jardin privatif) ou en cas d'impossibilité des vues vers des espaces extérieurs de qualité (parc paysager, vue dégagées, etc.) ou des accès à des espaces mutualisés (jardins partagés, etc.).

Le point bas du site est concerné par les risques naturels d'inondation. Le projet de réinvestissement urbain prévoira la gestion du ruissellement pluvial et participera à la création d'espaces de fraicheur et de refuge de biodiversité, avec :

- la recherche d'un maximum de perméabilité des sols à l'échelle de l'opération : dés-imperméabilisation partielle du parking existant de la mairie, traitement semi-perméable de la place haute, maintien d'une perméabilité des espaces libres privés, etc. ;
- le renforcement de la présence du végétal et des arbres : plantation de la place haute, du parking de la mairie, des abords de la voie de desserte et des abords des logements ;
- la gestion de la rétention hydraulique à l'échelle du site, et le maintien d'un espace végétalisé non bâti au point bas contribuant au paysage.

La continuité écologique du cours d'eau et des jardins de la mairie sera renforcée par les plantations prévues dans les espaces publics reprenant le principe des pas japonais.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

En tant que centralité, l'aménagement du site est essentiellement conçu à travers ses espaces publics, ouverts et connectés au tissu urbain et naturel environnant (centre médiéval, faubourgs, jardins de la fontaine et quartier des jardins) et donnant la priorité aux piétons. Il favorise ainsi le maillage en mobilités actives et l'accès au réseau de bus existant.
Les liaisons piétonnes avec le centre du village et vers l'équipement de la mairie seront également facilitées.

En ce qui concerne le stationnement, il conviendra :
- de prévoir du stationnement notamment minute destiné aux commerces et services de proximité ;
- de prévoir le stationnement des logements créés exclusivement au sein de l'emprise bâtie.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

La place du marché (place haute) sera accessible uniquement aux véhicules des exposants ou des commerces depuis la route de Montpellier ou de Bel Air, de manière occasionnelle et ponctuelle.

La desserte de la partie basse du site sera assurée par la rue des Lavoirs en particulier pour les logements et l'accès au parking de la mairie. Un autre accès pourra être envisagé depuis la route de Bel Air. L'axe de desserte interne devra bénéficier d'un aménagement de qualité, prenant en compte les modes actifs et intégrant des plantations.

Les constructions seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

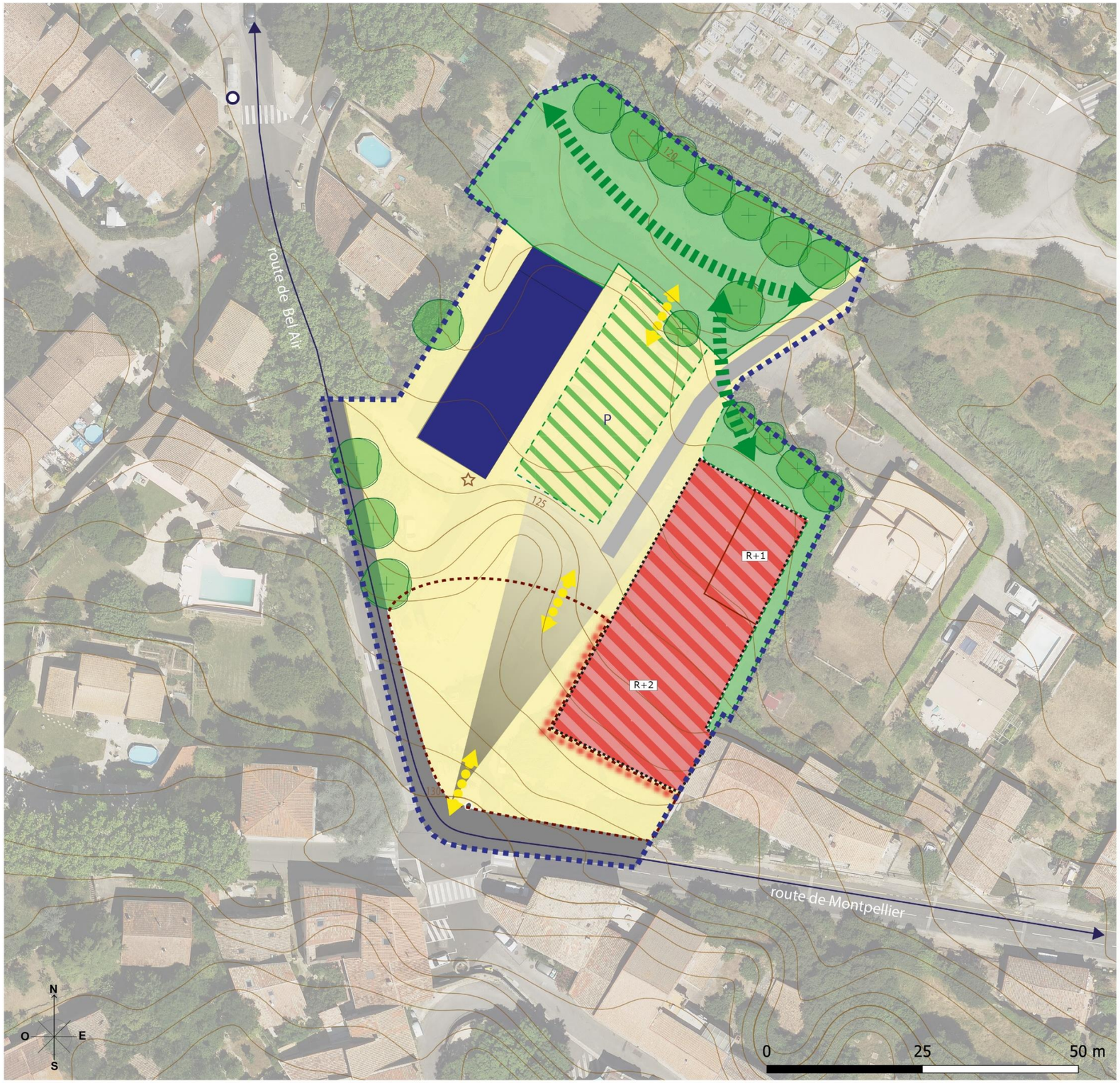
Programmation et phasage opérationnel

Le projet devra permettre la réalisation :

- d'une place de marché et de terrasses pour les commerces ;
- de commerces et de services de proximité ;
- d'environ 25 logements.

L'aménagement du site pourra s'effectuer par tranches et pourra débuter à partir de 2025-2026.

Principes d’aménagement et de programmation



CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l’OAP
- équipement existant

PATRIMOINE A PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

- courbe de niveau iso 1m
- arbres significatifs existants
- jardin de la mairie
- petit patrimoine (puit)

COMPOSITION URBAINE PROJETÉE

- cône de vue à préserver
- place haute centrale et commerçante espace d’attractivité urbaine à créer
- parking de la mairie à planter et à desimperméabiliser partiellement
- autres espaces publics à requalifier
- rez-de-chaussée actif
- implantation privilégiée du bâti
- aménagement paysager à dominante végétale : jardin, massifs boisés, espaces verts, bassin de rétention, ...
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à conforter selon le principe des pas japonais

PROGRAMMATION

- mixité fonctionnelle (commerces /logements /stationnement)
- R+X hauteur bâtie maximale (en niveaux)

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

- voie structurante existante
- voie de desserte existante
- P parking aérien public
- ligne bus et arret bus existants
- connexions piétonnes à créer

OAP NOUVELLE GENDARMERIE PIGNAN

Caractérisation du site



Le site de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) **« Nouvelle Gendarmerie »** se situe à l'ouest de la métropole, sur la commune de Pignan. Son périmètre s'étend sur une surface de 1,7 ha.

Ce site est positionné en entrée est de la commune, en continuité de l'emprise urbaine et en accroche avec la route métropolitaine E513.

Il est délimité :
- à l'ouest par les constructions existantes du quartier Saint-Estève ;
- au sud, par la RM5E13 ;
- au nord et à l'est par des terres agricoles.

Le site présente une faible pente nord-sud et s'inscrit dans le paysage ouvert de la Plaine agricole de Fabrègues et constitue une limite d'urbanisation.

À proximité sont présents le pôle commercial de proximité du quartier Saint-Estève et les équipements sportifs de la commune. Le centre du village et ses commodités se situe à environ 1 km du site de projet.

Le site est desservi par :
- la RM5E13 qui lie la commune de Pignan à Montpellier via la RM5 ;
- la ligne 4 de Bustram et la Véloligne 8 qui se situent à 500 m et sont accessibles via les cheminements doux du quartier « Saint-Estève » ;
- la Véloligne C dont le tracé est au contact du site ;
- les cheminements doux qui relient le site au cœur de Ville.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site « Nouvelle Gendarmerie » vise à créer une brigade territoriale autonome de gendarmerie dans le prolongement du tissu urbanisé quartier récent Saint-Estève.

Cette brigade comprendra deux zones fonctionnelles indépendantes : une zone à vocation résidentielle et une zone à vocation technique et de service.

Sa composition urbaine visera à bien s'insérer dans le site pour prendre en compte les qualités paysagères existantes, en particulier par un traitement qualitatif aux limites du projet en lien avec le paysage environnant de plaine agricole. Il s'agit également de qualifier la nouvelle entrée de ville constituée par ce projet.

Sur le plan environnemental, l'aménagement du site veillera à préserver et/ou restaurer les éléments supports de continuités écologiques existantes.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Le parti d'aménagement est le suivant :

- L'organisation générale du bâti identifie deux entités distinctes, séparées physiquement, destinées aux :
    - Activités techniques et de services (dont accueil du public) qui seront installées dans un ou plusieurs bâtiment en R+1 maximum ;
    - Aux logements de fonction sous la forme de maisons individuelles ou de logements collectifs en R+2 maximum ;

- Les constructions seront implantées en retrait des emprises publiques et privées, notamment afin de proposer un espace tampon végétalisé au contact des espaces agro-naturels et du tissu pavillonnaire au nord-ouest.

Mixité fonctionnelle

Ce secteur comprendra la construction d'une caserne avec deux zones fonctionnelles indépendantes:
- Un secteur accueillant des bureaux, l'accueil du public, des garages pour les véhicules, des locaux techniques, … ;
- Un secteur accueille des logements ou des hébergements pour les gendarmes et leurs familles.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Pour intégrer au mieux les constructions dans le paysage, les abords du site seront végétalisés. Une attention particulière sera apportée au traitement de l'interface entre le site et les espaces agricoles qui l'entourent ainsi qu'au traitement de la compensation hydraulique. Ceci permettra de constituer une continuité écologique offrant des espaces de refuge pour la faune en transit. De même une continuité écologique sera maintenue en accompagnement de la voie de desserte existante assurant la perméabilité des déplacements de la faune sur le secteur.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Les constructions développées sur le site seront connectées aux Vélolignes C et 8 ainsi qu'à la future ligne 4 de Bustram, pour cela des cheminements destinés aux modes doux devront être aménagés à l'intérieur du site et se connecteront :
- Directement à la Véloligne C ;
- A la Véloligne 8 et la future ligne 4 de Bustram via les cheminements doux présents au droit

du site.

Le site étant amené à accueillir du public, un espace de stationnement automobile et cycles sera aménagé au contact de la RM5E13 ou de la rue Jean Ferrat. En sus deux espaces de stationnement distincts seront aménagés pour les véhicules de services ainsi que pour les véhicules personnels des gendarmes.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Le site bénéficiera de plusieurs accès : sur la RM5E13 et/ou la rue Jean Ferrat, un privatif ouvrant vers les logements, un deuxième destiné au public.

Les constructions de la future caserne seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

Le projet de nouvelle brigade territoriale autonome de gendarmerie sera constitué de plusieurs bâtiments qui accueilleront notamment des bureaux, un espace d'accueil du public, des garages pour les véhicules de gendarmerie, des locaux techniques et environ 25 logements.

L'aménagement du site débutera à l'horizon 2025-2026.

Principes d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- végétal remarquable

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagements et constructions nécessaires à la gendarmerie
- espace de transition végétale à constituer
- aménagement paysager à à dominante végétale
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- dominante équipement public

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- existant — voie structurante
- existant / futur — voie de desserte

Transports en commun

- existant / existant — ligne de bus et arrêt (positionnement de principe)

Modes actifs

- futur — itinéraire piéton
- futur — liaison cyclable

OAP

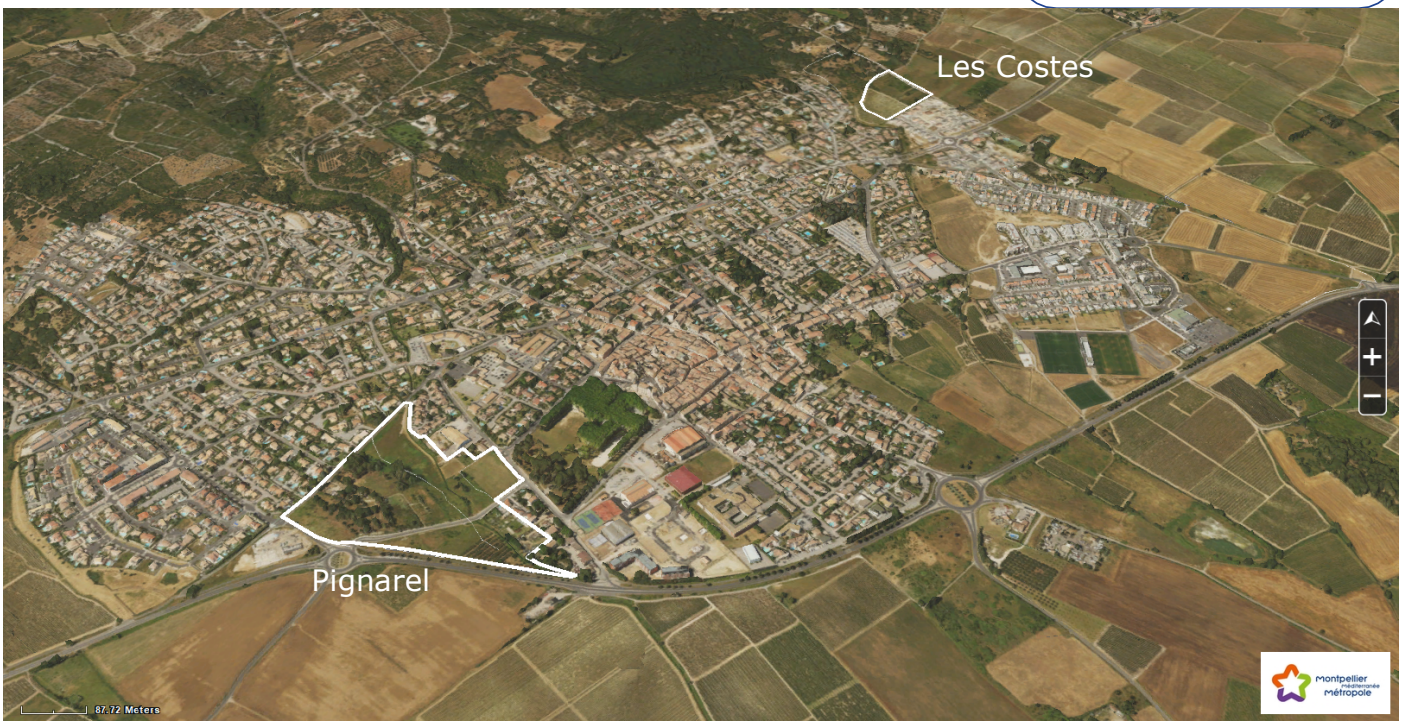
MULTI-SITES COSTES ET PIGNAREL
PIGNAN

Caractérisation du site



Le site objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Multi-sites Costes et Pignarel » se situe à l'Ouest de la métropole, sur la commune de Pignan.
Son périmètre s'étend sur une surface de 2,2 ha et 7,9 ha.

L'OAP couvre :
- **Le site des Costes**
- **Le site du Pignarel**



1- **Le site des Costes** positionné en limite nord-est de la partie urbanisée de la commune, en accroche avec le quartier Saint-Estève, s'inscrit dans un paysage de lisières entre deux unités paysagères : les garrigues d'Aumelas au nord, et la Plaine de Fabrègues au sud.

Il est délimité par :
- un sentier pédestre au nord ;
- le chemin du Salinié à l'est ;
- le quartier Saint-Estève au sud ;
- le ruisseau de la Vertoublane et sa zone inondable à l'ouest.

Le site présente un dénivelé est/ouest qui se traduit par une pente moyenne de 6 %, le point bas du site est constitué par le ruisseau de la Vertoublane.

Il est desservi par :
- la route de Saint-Georges-d'Orques (RM5E5), via la rue Joe Dassin ;
- la Véloligne C qui borde le site à l'est ;
- la ligne de bus 34 qui relie la Commune à Montpellier, via un arrêt situé à 150 m ;
- les axes de mobilité douce du quartier Saint-Estève permettant un accès au cœur de ville.

2- Le site du Pignarel est positionné au sud-ouest de la commune :
- à proximité du centre du village qui accueille des commerces et services de proximité ;
- entre le quartier pavillonnaire de la Bornière et le Parc du Château.
- au contact d'équipements publics structurants : Groupe scolaire Lucie Aubrac, Collège Marie Curie, Halle des Sports et Plateau Sportif.

Il est délimité par :
- l'avenue du Passet au nord-ouest ;
- au nord-est par la rue André Solive et un tissu urbain intégrant des pavillons, les services techniques ainsi qu'une caserne de pompier ;
- l'ancienne route de Cournonterral au sud-ouest ;
- la RM5 au sud-est.

Le site présente une pente moyenne ouest/est égale à 4% et un dénivelé négatif de 7m. Le ruisseau du « Pignarel » qui traverse le site en constitue le point bas.

Il est desservi par :
- plusieurs voiries : Avenue du Passet, Rue André Solive, Ancienne route de Cournonterral (qui intègre des trottoirs) et la RM5 ;
- la Véloligne n°8 ;
- les axes de mobilités douces du quartier de la Bornière.

Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement de la ZAC « Multi-sites Costes et Pignarel » vise à créer deux nouveaux quartiers en prolongement de deux quartiers existants : « Saint-Estève » et « Bornière ». La composition urbaine visera à bien insérer l'ensemble des aménagements dans leur contexte urbain et paysager.

Sur le site des Costes, il s'agira de constituer une urbanisation en lien avec le paysage environnant de la plaine agricole et les formes urbaines au contact du site. La situation d'interface du secteur implique de constituer une limite paysagère franche.

Sur le site du Pignarel, l'aménagement du site visera à :
- bien insérer l'ensemble des constructions dans un site marqué par des enjeux paysagers liés à la visibilité du site en entrée de village.
- préserver les cônes de vue sur le parc du château depuis la RM5.

La programmation, à l'échelle de l'OAP, visera à répondre aux besoins en logements, produire des services et commerces nécessaires à la vie des quartiers, créer des espaces publics et des équipements attractifs. L'offre d'habitat devra être diversifiée, comprenant des logements libres, sociaux et abordables, afin de répondre aux objectifs de mixité sociale et participer à assurer des parcours résidentiels continus.

Sur le plan environnemental, l'aménagement des sites veillera à :
- préserver des éléments supports de continuités écologiques et renforcer la coulée verte du Pignarel ;
- proposer des formes urbaines permettant de libérer des espaces perméables favorisant des ilots de fraicheur et l'infiltration des pluies courantes ;
- intégrer les enjeux liés aux aléas hydrauliques et/ou feux de forêt, notamment s'agissant de « l'atlas des zones inondables » de l'Etat, complémentaire au PPRI de Pignan (daté de 2009) ;
- prendre en compte des nuisances sonores liées à la proximité des infrastructures de déplacement.

Enfin, chaque site devra se connecter aux équipements publics et au cœur du village via les maillages piétons et cycles.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Située à l'interface avec les espaces agro-naturels, l'aménagement du **site des Costes**, s'appuiera sur :

- une composition en continuité du tissu existant :
  - prolongeant les caractéristiques morphologiques (maisons individuelles groupées ou non d'une hauteur R+1 maximum) du quartier « St Estève » contigu ;
  - s'appuyant les réseaux et voiries existantes du quartier « Saint-Estève » ;

- une organisation structurée pour valoriser les interfaces avec les espaces agro-naturels et le tissu existant en implantant les constructions :
  - sur les limites publiques et privatives, les interfaces seront végétalisées afin de valoriser la lisière urbaine, gérer qualitativement la transition avec les paysages naturels et protéger les maisons existantes des vues depuis les nouvelles constructions.

Située en entrée ouest de la Commune de Pignan, l'aménagement du **site du Pignarel** s'appuiera sur :

- une composition adaptée pour préserver des vues depuis et sur le parc du château au niveau du site et de la RM5.

- les constructions seront édifiées selon un épannelage qui se concrétisera par des hauteurs de bâti différenciées :
  - le long de l'avenue du Passet la hauteur des bâtiments sera limitée à R+1 pour permettre une transition avec le tissu pavillonnaire existant ;
  - au contact de l'ancienne route de Cournonterral, le long de la rue André Solive et en façade de la RM5 la hauteur maximale des constructions sera limitée à R+1 pour préserver des cônes de vue depuis et sur le parc du Château ;
  - les bâtiments les plus hauts (maximum R+2+attique) seront implantés au cœur de l'ilot situé entre le ruisseau du « Pignarel », l'avenue du Passet et l'ancienne route de Cournonterral ;

- une organisation du bâti structurée :
  - le long de l'avenue du Passet, les constructions s'implanteront en recul de l'espace public. Cette interface sera végétalisée pour préserver et renforcer l'ambiance végétale aux abords de cette voie et gérer les co-visibilités avec le tissu pavillonnaire existant ;
  - de part et d'autre de l'ancienne route de Cournonterral, les constructions seront implantées en recul et l'interface sera végétalisée avec des végétaux bas afin de préserver des vues sur la canopée du parc du château et d'intégrer le site au regard des vues depuis le parc du Château.
  - en façade de la RM5, les bâtiments seront implantés en recul par rapport à cette emprise. L'organisation et le traitement des façades des bâtiments devra être traitée qualitativement au regard de leur visibilité depuis la RM5 en entrée de la Commune.
  - de part et d'autre du ruisseau du « Pignarel », les constructions seront implantées en recul de celui-ci afin de préserver une trame végétale aux abords du cours d'eau.

Orientations d'aménagement et de programmation

Mixité fonctionnelle et sociale

Ces deux secteurs pourront être édifiés des logements individuels (groupés ou non) et collectifs, ainsi que des constructions pouvant accueillir des services, des commerces de proximité et des équipements publics.

L'offre de logement devra être variée. À l'échelle de l'OAP, au moins 33 % des logements en nombre et au moins 25 % de la surface de plancher (affectée aux logements) seront des logements locatifs sociaux.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Sur le plan de la prévention des risques l'aménagement des sites veillera à prendre en compte :

- l'aléa feu de forêt sur le site des Costes ; l'aménagement se traduira par la mise en place d'une zone tampon entre les constructions et les espaces boisés. Celle-ci s'appuiera sur l'emprise publique qui accueille actuellement un sentier et disposera d'un poteau incendie ;
- l'aléa inondation sur le site du Pignarel : la zone inondable par débordement du ruisseau est intégrée au projet en tant qu'espace paysager non constructible ;
- l'atlas des zones inondables en intégrant les dispositions constructives inhérentes.

Le maintien d'espaces végétalisés aux abords du ruisseau permettra de préserver une trame verte au cœur du quartier support d'une continuité écologique avec les espaces agro-naturels situés au sud de la RM5.

Au moins 40% de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables. Ceux-ci concourront à l'infiltration des pluies courantes et à l'alimentation des nappes d'eau souterraines ainsi qu'à la préservation et à la valorisation des continuités écologiques. Ils seront principalement végétalisés via la plantation d'arbres de haute tige, mais également d'une strate herbacée et arbustive.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Les sites faisant l'objet de la présente OAP seront raccordés aux infrastructures de mobilités douces, en ce qui concerne le site :

- des Costes, celui-ci sera connecté à la Véloligne C, à l'arrêt de la ligne de bus 34 et aux emprises de mobilités douces présentes sur le quartier voisin ;
- du Pignarel, celui-ci sera connecté à la Véloligne n°8, au futur arrêt de la ligne de Bustram n°4 et aux infrastructures existantes aux abords du site.

Pour cela l'opération développée sur les deux sites devra prévoir des cheminements doux, soit par des circulations distinctes, soit sur les emprises des voies de desserte interne.

Pour les besoins en stationnement, il conviendra pour l'habitat :

- collectif, d'intégrer majoritairement le stationnement automobile dans le cadre bâti ;
- individuel et/ou groupé, de rechercher des formes de mutualisation du stationnement, notamment sous forme de petites unités à proximité immédiate des logements.

Les places de stationnement mutualisées et les places le long des voies internes au quartier seront majoritairement perméables et plantées avec des arbres de haute tige.

Orientations d'aménagement et de programmation

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Les voies de dessertes internes des sites se raccorderont sur les voies existantes, en ce qui concerne le site :
- Costes, celui-ci sera connecté sur la rue Joe Dassin via un point de connexion unique et le chemin du Salinié via un point de connexion unique ;
- Pignarel, celui-ci sera connecté à l'avenue du Passet, à l'ancienne route de Cournonterral et à la rue André Solive.

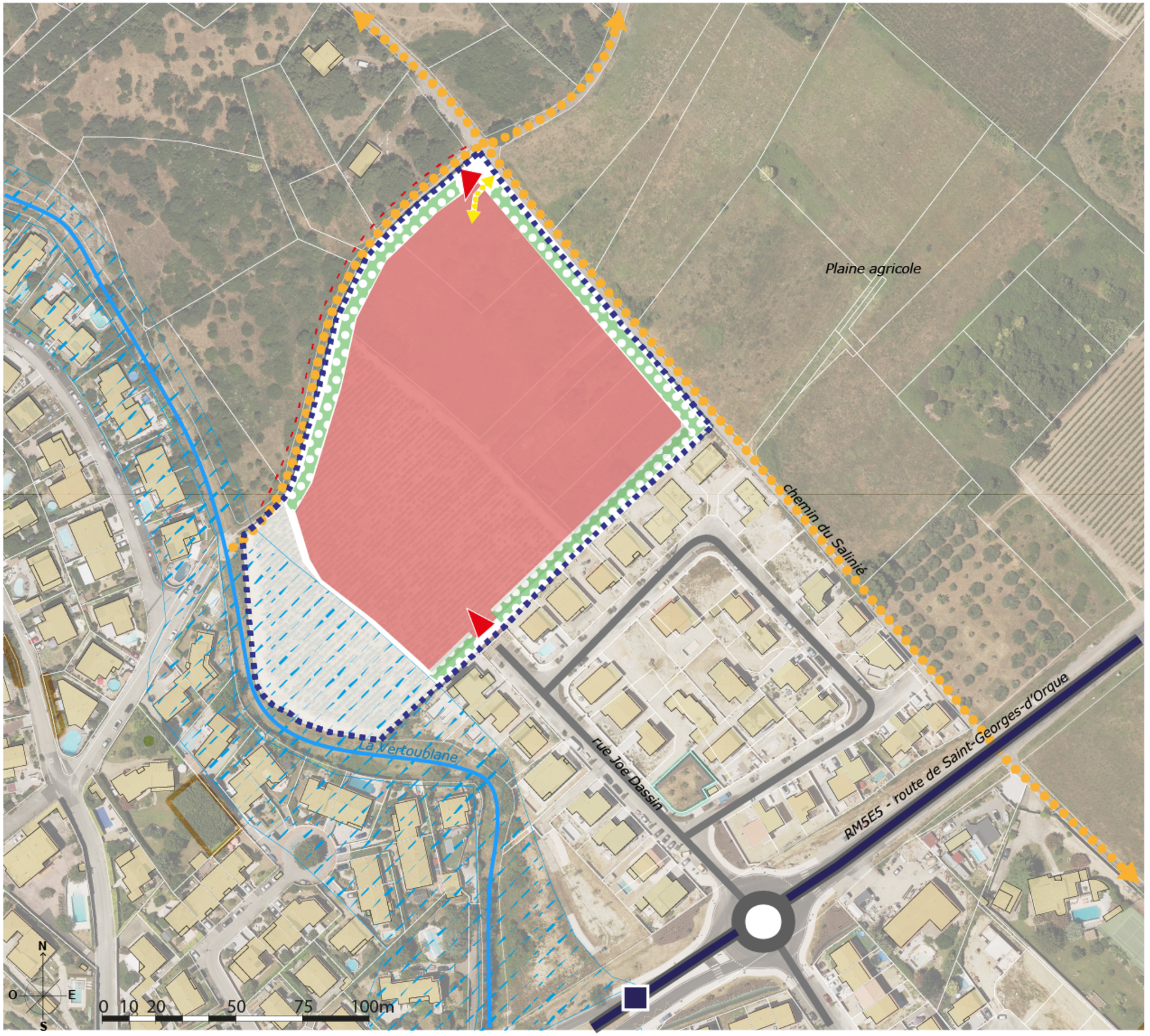
Les constructions des futurs quartiers seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et des pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

À l'échelle de l'OAP, les opérations permettront la construction d'environ 230 logements pour une densité cible minimum de 20 logements par hectare. Ils seront répartis comme suit :
- environ 35 logements sur le secteur des Costes ;
- environ 195 logements sur le site du Pignarel.

L'aménagement du site :
- Costes s'effectuera en une tranche qui débutera à l'horizon 2026-2027 ;
- Pignarel s'effectuera en plusieurs tranches dont la première débutera à l'horizon 2026-2027.

Principes d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant
- réseau hydrographique
- zone de risque d'inondation
- limite de zone de risque d'incendie de forêt

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- espace de transition végétale à constituer

Morphologie urbaine

- accès véhicules

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- dominante résidentielle

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- existant — voie structurante
- existant / futur — voie de desserte

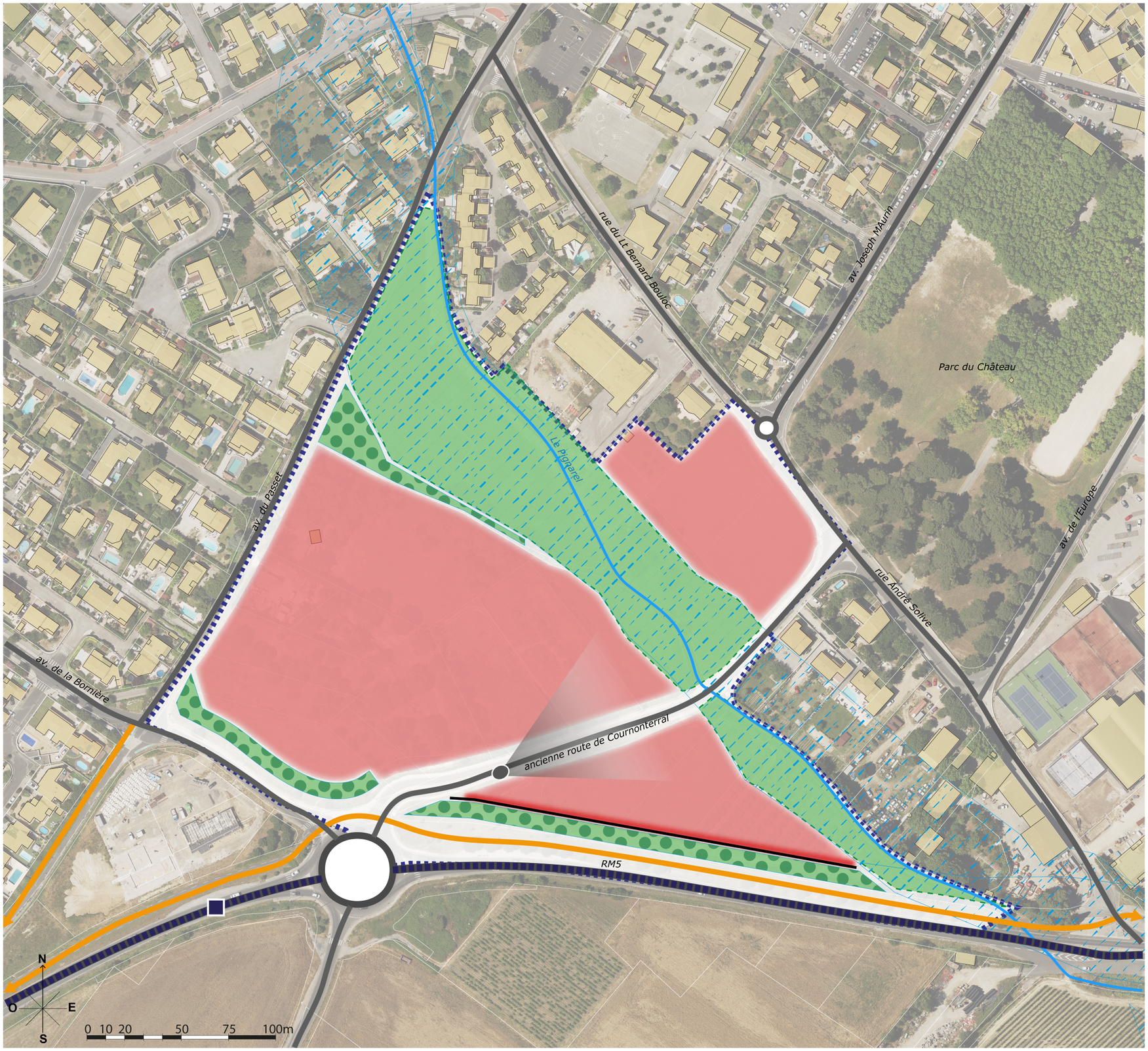
Transports en commun

- existant / existant — ligne de bus et arrêt (positionnement de principe)

Modes actifs

- futur — itinéraire cycle: réseau express vélo
- futur — itinéraire piéton

Principes d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant
- réseau hydrographique
- zone de risque d'inondation

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- parc, jardins, et autre ensemble végétal remarquable (dont EBC)

Patrimoine bâti, urbain et paysager

- cône de vue

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- espace de transition végétale à aménager
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer/conforter

Objectifs urbains

- façade urbaine à composer

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- dominante résidentielle

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- existant — voie structurante
- existant / futur — voie de desserte

Transports en commun

- futur / future — ligne de bustram et arrêt (positionnement de principe)

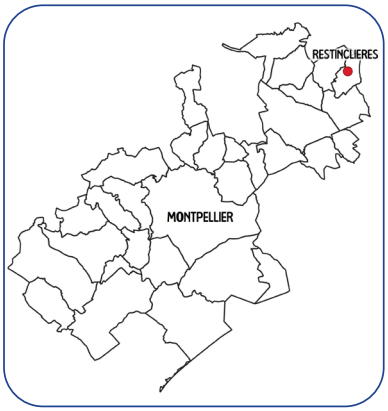
Modes actifs

- existant — itinéraire cycle: réseau express vélo

OAP ENTRÉE NORD
RESTINCLIÈRES

Caractérisation du site

Le site objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Entrée nord** », se situe au nord-est de la métropole, sur la commune de Restinclières. Son périmètre s'étend sur une surface de 0,5 ha.

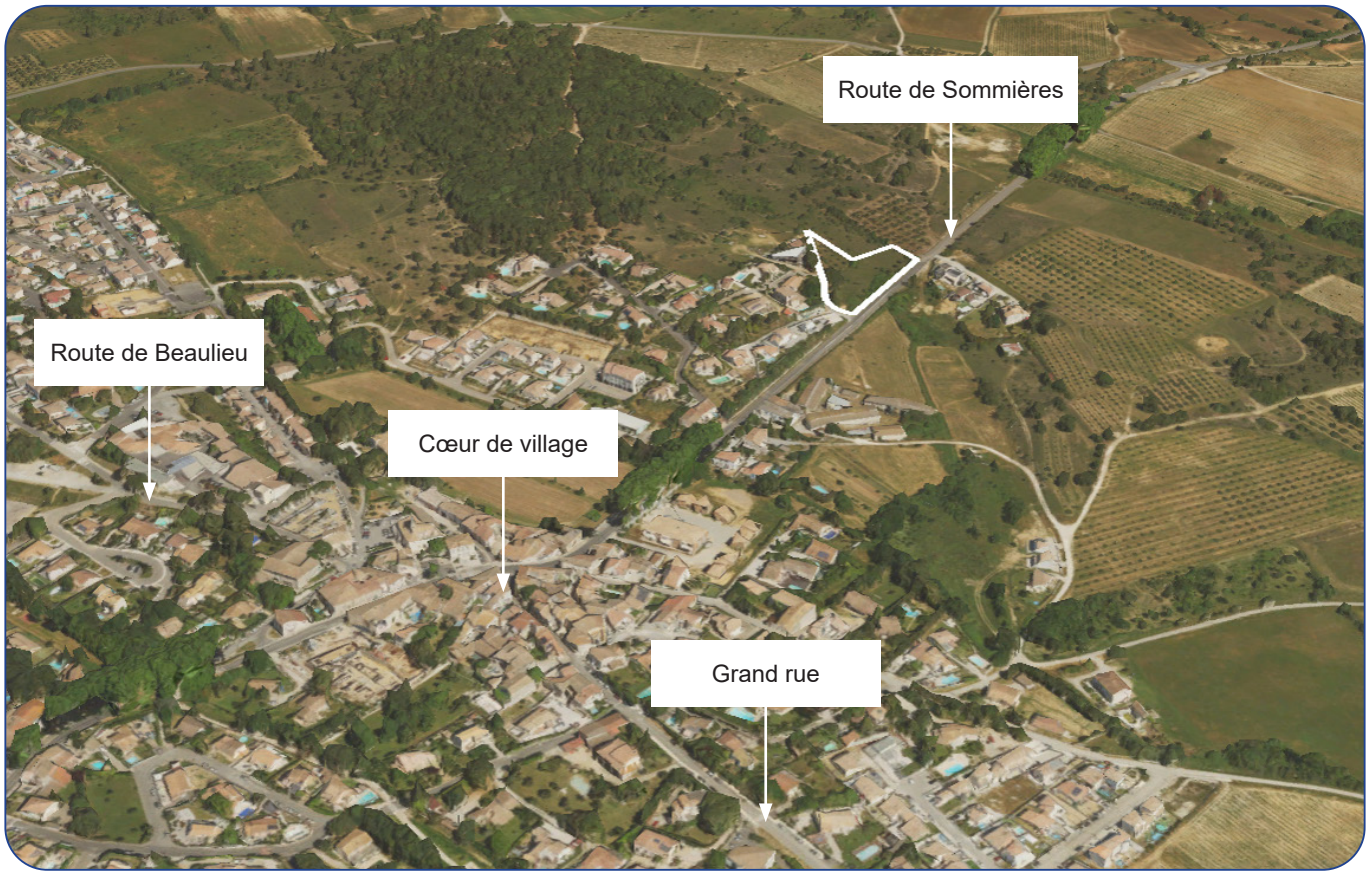


Ce site matérialise l'entrée nord du village. Il est situé le long de la route de Sommières (RM610) reliant Montpellier à Sommières et marque la limite entre le tissu pavillonnaire et la zone agricole.

Ce secteur est situé en contrebas de la RM610 dans un talweg dont l'exutoire hydraulique est constitué par un ouvrage inférieur à cette voie.

Le site est desservi à l'ouest par la rue des Grenadiers et est situé à moins de 500 mètres du noyau historique de Restinclières, de ses équipements, commerces et services de proximités.

Deux lignes de transport en commun desservent le centre villageois de Restinclières et passent à l'ouest du site à environ 400 mètres (arrêt de bus « Mairie »).



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site « Entrée Nord » vise à réaliser une opération à dominante d'habitat, en entrée de village en connexion au tissu urbain existant.

Celle-ci constituera la première image de la commune pour les habitants et usagers. L'objectif sera alors de favoriser une configuration urbaine visant à bien insérer l'ensemble des aménagements dans un site marqué par des enjeux paysagers liés :

- A la forte visibilité du site en entrée de village depuis la RM610 ;
- Au traitement qualitatif de la frange urbaine.

Les façades est et nord des constructions, visibles depuis la route de Sommières, devront être travaillées pour s'insérer au mieux dans le paysage.

La programmation de cette future opération proposera une mixité sociale qui répondra à la demande et à la diversité des parcours résidentiels.

L'aménagement de ce site :

- Structurera la lisière agro-naturelle entre les espaces urbanisés et agricoles ;

- Favorisera une imperméabilisation limitée et la végétalisation des espaces perméables, permettant :

- D'insérer au mieux les nouvelles constructions entre le tissu pavillonnaire existant et la zone agricole ;
- De préserver le réseau végétal du village ;
- De proposer des îlots de fraîcheur ;
- De favoriser la biodiversité en préservant des continuités écologiques avec le réservoir de biodiversité (situé au nord du site) ;
- D'infiltrer les pluies courantes.

- Prendra en considération le risque d'inondation lié au ruissellement des eaux pluviales en ne modifiant pas le fonctionnement hydraulique du site.

La desserte interne de cette opération devra prévoir des espaces de circulation intégrant des cheminements piétonniers connectés aux infrastructures publiques de mobilité existantes et futures, pour offrir des liaisons avec le centre du village, le réseau de transports en commun, les équipements et services de proximités.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Situé aux portes de la ville, l'intégration du nouveau quartier dans son environnement, s'appuiera sur:
- Une composition adaptée à la topographie du site : les nouvelles constructions formeront un front bâti le long de la route de Sommières sous la forme d'habitat collectif en R+2 ou R+3.

- Une organisation structurée autour de trois espaces végétalisés :
- A l'est, les constructions seront en retrait de la route de Sommières. Ce retrait constituera un espace paysager tampon (végétalisé) par rapport à la voirie permettant de limiter l'impact visuel des constructions ;
- A l'ouest, les arbres sénescents en présence (oliviers notamment) serviront d'appui pour l'aménagement d'un espace commun végétalisé. Cet espace permettra de créer un cadre de vie qualitatif et de préserver une continuité écologique avec le réservoir de biodiversité ;
- Au nord (le long de l'espace agro-naturel), la lisière agro-naturelle sera valorisée et structurée. Elle permettra d'épaissir la frange urbaine et de mettre en valeur ce point de contact avec une activité agricole emblématique (oliveraie).

- Un traitement qualitatif des façades et des toitures, aussi bien dans le choix des matériaux et des teintes que dans la conception volumétrique : les bâtiments devront s'intégrer dans un environnement naturel. De plus, l'ensemble des édicules et dispositifs techniques seront intégrés et dissimulés, notamment en toiture.

Mixité fonctionnelle et sociale

A l'échelle du périmètre de l'OAP, au moins 30% de logements en nombre et 25% de la surface de plancher seront des logements locatifs sociaux.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Les trois espaces végétalisés créés constitueront des continuités écologiques avec le réservoir de biodiversité limitrophe. Ces espaces majoritairement perméables concourront à l'infiltration des pluies courantes, à l'alimentation des nappes d'eaux souterraines et à la préservation et à la valorisation des continuités écologiques.

En sus, afin de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuges pour la faune en transit, de développer des îlots de fraîcheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 50 % de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables. Ce principe se concrétisera notamment par la plantation d'arbres de haute tige, de haies mais également d'une strate herbacée et arbustive.

Les enjeux hydrauliques par ruissellement des eaux pluviales seront pris en compte dans la conception du bâtiment, afin de permettre :
- L'écoulement des eaux pluviales jusqu'à l'ouvrage inférieur à la RM610, ainsi que le maintien de son fonctionnement hydraulique ;
- La non aggravation de l'aléa hydraulique à l'aval du projet.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

L'accès à l'opération se connectera à la route de Sommières via la rue des Grenadiers. Ceci offrira, pour les nouveaux usagers, une connexion avec le centre du village, les transports en commun, les équipements et services de proximité.

Des cheminements destinés aux modes doux devront être aménagés au sein même de l'opération et se connecteront eux aussi sur la rue des Grenadiers.

Les besoins en stationnement des automobiles seront :
- Intégrés au maximum dans le cadre bâti ;
- Les éventuelles surfaces de stationnement extérieures seront perméables et plantées avec des arbres de haute tige.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Les constructions seront desservies par une voirie interne avec un accès unique sur la rue des Grenadiers. Aucun accès direct sur la RM610 ne sera permis.

L'opération sera desservie par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elle devra être raccordée.

Programmation et phasage opérationnel

Le projet développé sur le site « Entrée nord » devra permettre d'atteindre une densité cible de 40 logements/hectare, soit la création de minimum 20 logements.

L'aménagement du site débutera à l'horizon 2025-2026.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- espace commun à dominante végétale à créer
- aménagement paysager à dominante végétale : parc, cœur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, bassin de rétention, voies internes et parking paysagé
- espace de transition végétale à constituer / traiter (urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances, etc)
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

Objectifs urbains

- façade urbaine à composer

Morphologie urbaine

- principe de retrait du bâti à végétaliser
- accès véhicules
- accès modes doux

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

- dominante résidentielle

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- existant / futur — voie structurante
- existant / futur — voie de desserte

OAP MULTI-SITES
SAINT-DRÉZÉRY

Caractérisation du site



Les sites objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Multi-sites** », se situent au nord-est de la métropole, sur la commune de Saint-Drézéry. Cette OAP comprend cinq sites :

- le site n°1 « Font Nauquette » est situé au nord et à proximité du centre historique du village. Il est connecté au nord-est au cours d'eau « Le Bérange » qui constitue un corridor écologique de trame bleue ;
- les sites n°2 « la Lavande », n°3 « Manely », n°4 « les Romarins » et n°5 « Lou Miradou » sont situés à l'ouest du centre du village.

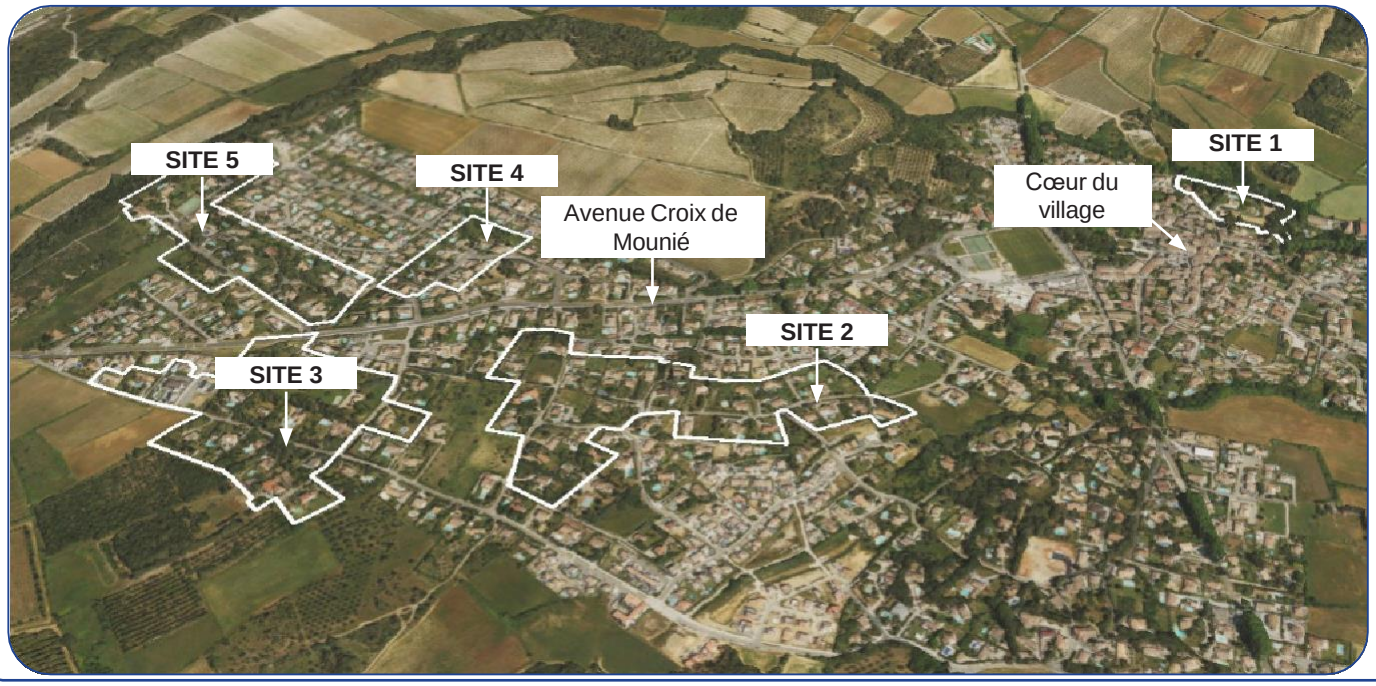
Leur périmètre s'étend sur une surface de 23 ha (1,7 ha pour le site n°1, 7,7 ha pour le site n°2, 6,1 ha pour le site n°3, 1,4 ha pour le site n°4 et 6,1 ha pour le site n°5).

Ils s'insèrent tous dans un tissu pavillonnaire lâche composé de maisons édifiées en cœur de parcelle en RDC ou R+1. Ces sites représentent donc un gisement pour produire des logements.
Ces terrains enserrés dans le tissu pavillonnaire existant, sont desservis pour le :

- site n°1 « Font Nauquette », par la rue des Prés du Puits ;
- site n°2 « la Lavande », essentiellement par le chemin de la Lavande et dans une moindre mesure par la rue des Pouzades et des impasses (des Pouzades, des Amandiers, des Passereaux et des Peupliers) ;
- site n°3 « Manely », par le chemin des Grives et le chemin de Manely ;
- site n°4 « les Romarins », par la rue des Romarins ;
- site n°5 « Lou Miradou », essentiellement par la rue Lou Miradou et dans une moindre mesure par la rue du Devois.

La particularité de ces sites réside dans le fait qu'ils ne sont actuellement pas desservis par le réseaux d'assainissement collectif des eaux usées et que les accès aux parcelles sont parfois contraints.

Deux lignes de transport en commun desservent le centre villageois de Saint-Drézéry, et passent en moyenne à environ 600 mètres des sites (arrêts de bus « route de Teyran », « Stade », « Grives », « les Lilas » et « les Romarins »).



Objectifs d'aménagement visés

L'urbanisation de ces secteurs pourra se faire lorsque les réseaux d'assainissement collectif des eaux usées seront réalisés et mis en service. S'insérant au sein d'un tissu pavillonnaire existant, l'aménagement de ces cinq sites doit veiller à une insertion urbaine qualitative et à la préservation de la qualité du cadre de vie.

Dans cette logique, il s'agit d'encadrer la densification de ces sites, par des formes urbaines adaptées qui limiteront la hauteur des constructions.

L'aménagement de ces sites :
- structurera les lisières agro-naturelles entre les espaces urbanisés et les espaces agricoles et naturels (pour les sites n°1, n°3 et n°5) ;
- favorisera une imperméabilisation limitée et la végétalisation des espaces perméables, permettant :

• d'insérer au mieux les nouvelles constructions entre le tissu pavillonnaire existant et la zone agro-naturelle (pour les sites n°1, n°3 et n°5) et au sein de secteurs à caractère végétal ;
• de préserver le réseau végétal du village ;
• de proposer des îlots de fraîcheur ;
• de favoriser la biodiversité en préservant des continuités écologiques avec le corridor écologique de trame bleue (pour le site n°1) ;
• d'infiltrer les pluies courantes.

Les constructions devront être connectées aux infrastructures publiques de mobilité existantes et futures, qui offrent des liaisons avec le centre du village, le réseau de transports en commun, les équipements et services de proximités.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

L'urbanisation de ces cinq sites permettra de produire des logements au sein du tissu urbain existant, au fur et à mesure de la réalisation des réseaux d'assainissement collectif des eaux usées.
Ces secteurs ont des logiques de desserte et de programmation différentes.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'intégration urbaine qualitative des constructions dans les quartiers existants s'appuiera sur :

- Une configuration favorisant l'intégration urbaine :

• les sites n°2, n°3, n°4 et n°5, accueilleront des logements individuels ou groupés (maisons individuelles accolées, mitoyennes ou en bande) en RDC et/ou R+1. Les logements intermédiaires (logements superposés avec accès individuels privatifs) et/ou collectifs pourront être réalisés uniquement s'il s'agit de logements locatifs sociaux ou de logements en accession abordable ;
• le site 1, est concerné par un Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement Global (PAPAG), en vue de la réalisation d'études urbaines qui permettront de préciser, dans un second temps, les prescriptions et notamment les formes urbaines attendues.

- Un traitement qualitatif des interfaces :

• les interfaces entre les nouvelles constructions et les parcelles bâties environnantes : il s'agira de concevoir ces espaces comme une transition naturelle en implantant les nouveaux bâtis en retrait des constructions existantes. Ces retraits seront végétalisés et plantés et permettront de constituer une bande tampon entre les constructions voisines existantes et les nouveaux logements.
• les interfaces avec les espaces agro-naturels : les constructions seront édifiées avec un recul vis-à-vis de l'espace agro-naturels. Ce recul devra être végétalisé.

Mixité fonctionnelle et sociale

Ce secteur sera à dominante d'habitat. Il pourra également accueillir des logements locatifs sociaux et des logements en accession abordable.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Le nord du site n°4 est concerné par «l'atlas des zones inondables» de l'Etat, celui-ci étant complémentaire au PPRI de la Commune (daté de 2004). Les constructions et aménagements devront prendre en compte les dispositions inhérentes à cet atlas.

Certains arbres identifiés au document graphique et reportés dans le schéma de cette OAP sont protégés et devront donc être conservés.

Les bandes tampons végétalisées et plantées entre les nouvelles constructions et les parcelles bâties environnantes, constitueront des continuités écologiques :
- pour le site n°1 : avec le cours d'eau « Font Nauquette », corridor écologique de trame bleue ;
- pour les sites n°2, n°3, n°4 et n°5 : au sein du site.

En sus, afin de faciliter les continuités écologiques au sein du site, de créer des espaces refuges pour la faune en transit, de développer des îlots de fraîcheur urbain et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, des espaces perméables seront maintenus. Ce principe se concrétisera notamment par la plantation d'arbres de haute tige, mais également d'une strate herbacée et arbustive.

Ces espaces perméables concourent à l'infiltration des pluies courantes, participant à la réduction de l'exposition aux risques, à l'alimentation des nappes d'eau souterraines et à la préservation et à la valorisation des continuités écologiques.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Les accès des nouvelles parcelles et des nouvelles opérations se connecteront aux voiries publiques existantes, pour que les nouveaux usagers puissent bénéficier des futurs aménagements sur ces voies. Cela permettra d'optimiser les connexions avec le centre du village, les transports en commun, les équipements et services de proximité.

Orientations d'aménagement et de programmation

Le site n°1 est concerné par un Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement Global (PAPAG), en vue de la réalisation d'études urbaines qui permettront de préciser, dans un second temps, les prescriptions et notamment les connexions douces avec l'espace public.
Le cas échéant, les voies de desserte internes intégreront des cheminements piétonniers sur chaussée et/ou sur des emprises dédiées pour encourager les mobilités douces.

Concernant les besoins de stationnement des automobiles, il conviendra :
- d'implanter le stationnement sur l'emprise des futurs parcelles privatives (lots ou macro-lots), afin de diminuer la présence physique des voitures sur l'espace public ; ou de rechercher des formes de mutualisation du stationnement, notamment sous forme de petites unités à proximité immédiates des logements ;
- de planter les éventuelles surfaces de stationnement extérieur (sur les espaces communs) ;
- de perméabiliser l'ensemble des places de stationnement.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Les futures constructions se connecteront aux voiries publiques existantes.
Le site n°1 est concerné par un Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement Global (PAPAG), en vue de la réalisation d'études urbaines qui permettront de préciser, dans un second temps, les prescriptions et notamment les connexions viaires avec l'espace public.

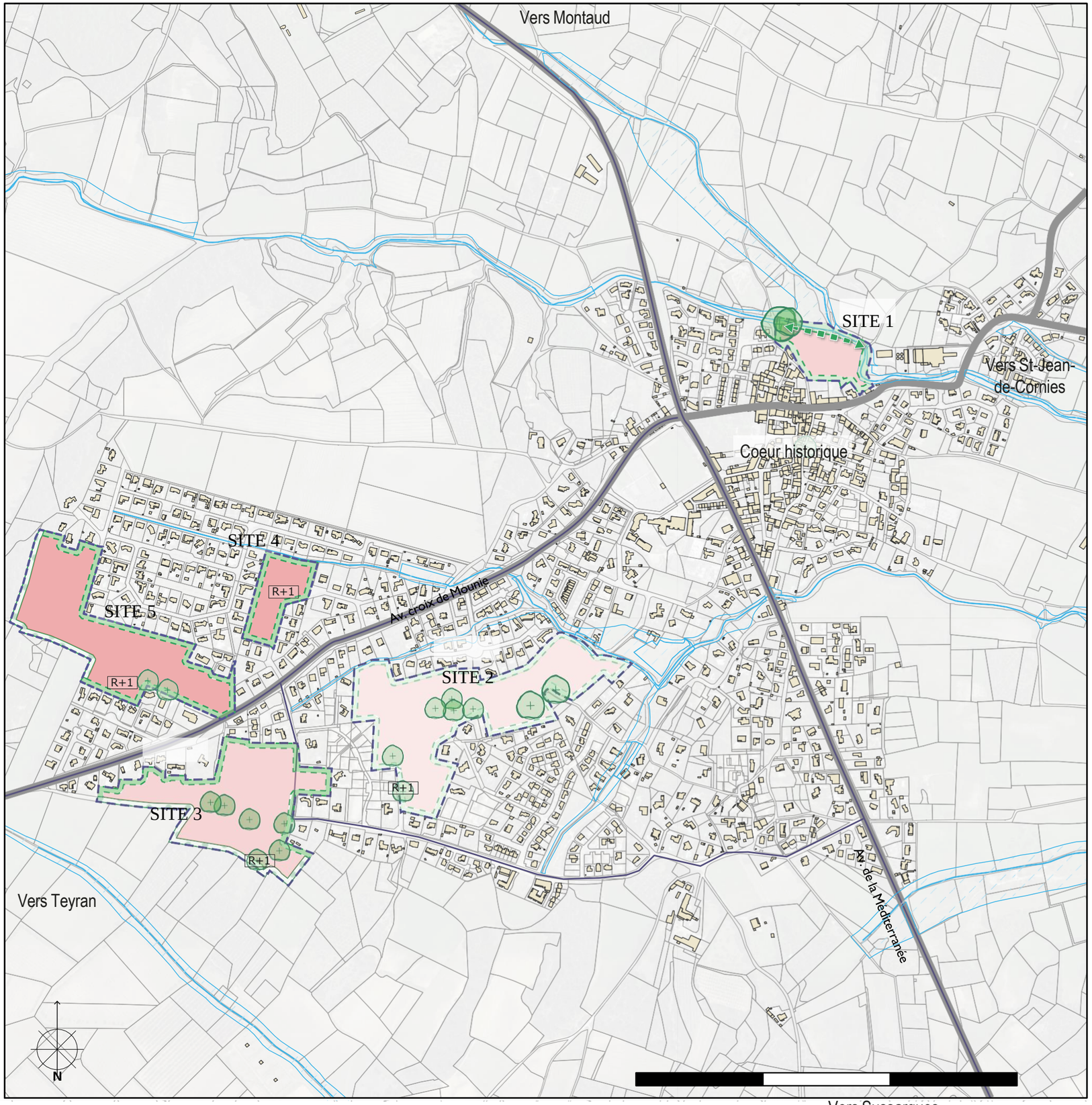
Les constructions futures devront être desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées. **Par conséquent, elles ne pourront être envisagées que lorsque les réseaux d'assainissement collectif des eaux usées seront réalisés et mis en service sur le site dans lequel elles seront réalisées.**

Programmation et phasage opérationnel

Ces sites seront à dominante résidentielle. Au vu de la configuration des lieux et du règlement associé à l'OAP :
- le site n°1 est concerné par un Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement Global (PAPAG), en vue de la réalisation d'études urbaines qui permettront de préciser, dans un second temps, les prescriptions et notamment le gisement de logements potentiels ;
- le site n°2 : accueillera environ 20 logements ;
- le site n°3 : accueillera environ 25 logements ;
- le site n°4 : accueillera environ 8 logements ;
- le site n°5 : accueillera environ 25 logements.

Conformément au schéma d'assainissement des eaux usées, annexé au présent Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), qui précise les échéances prévisionnelles de réalisation des réseaux d'assainissement collectif des eaux usées :
- l'urbanisation du site 1 : débutera entre 2025 et 2028 et lorsque que le Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement Global (PAPAG) sera levé ;
- l'urbanisation du site 2 : débutera entre 2025 et 2028 ;
- l'urbanisation du site 3 : débutera entre 2029 et 2035 ;
- l'urbanisation du site 4 : débutera entre 2025 et 2028 ;
- l'urbanisation du site 5 : débutera entre 2029 et 2035.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

périmètre de l'OAP

bâti existant

réseau hydrographique

zone de risque d'inondation

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

espace de transition végétale (urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances, etc.)

arbres significatifs, arbres d'alignement, végétalisation en accompagnement de voirie

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, bassins de rétention, etc.

continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

dominante résidentielle

Objectif programmatique quantitatif

R+x hauteur bâtie maximale

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

existant futur voie structurante

Transports en commun

existant futur ligne de bus

O E

S

0 250 500 750

mètres

OAP LES ARENES
SAINT-GÉNIES-DES-MOURGUES

Caractérisation du site

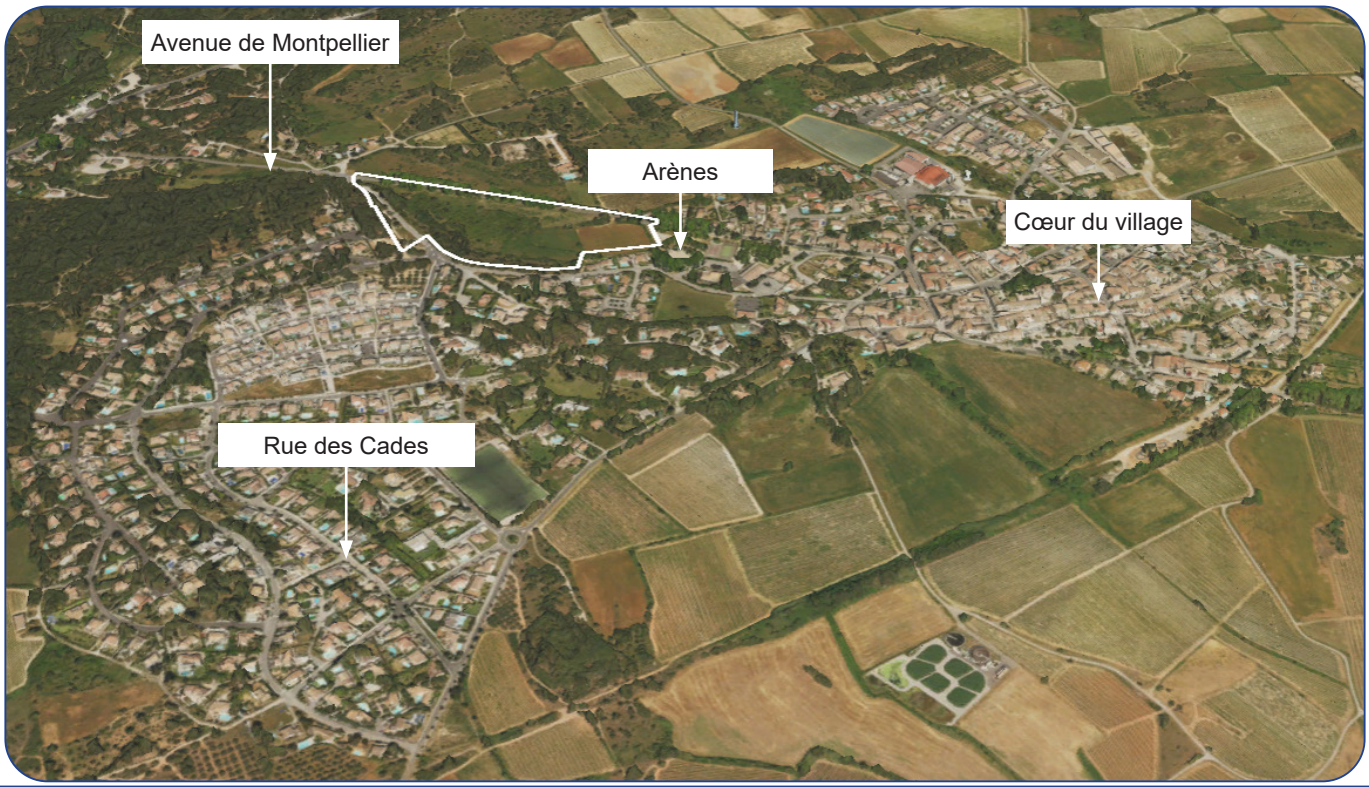
Le site objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Les Arènes** » se situe à l'est de la métropole, sur la commune de Saint-Geniès-des-Mourgues. Son périmètre s'étend sur une surface de 5 ha.



Ce site qui matérialise l'entrée ouest du village est :
- situé en continuité d'un tissu pavillonnaire existant au sud et à l'ouest (quartiers des Mourguettes et des Peyrouses) ;
- au contact du quartier de la Barrière, à l'est, celui-ci étant considéré comme une seconde centralité du village car il accueille des équipements publics et services de proximité (arènes, école maternelle, poste, cabinet infirmier...) ;
- délimité au nord par l'avenue de Montpellier, voie structurante du village.

Ce secteur marquera la future transition entre espaces urbanisés et espaces agro-naturels.
Le site se positionne en tête d'un bassin-versant et présente une pente orientée ouest/est de 5 % en moyenne et un dénivelé négatif d'environ 15 mètres. Ce relief donne lieu à des vues qualitatives sur le village et le vallon agricole (paysages ouverts) avec au premier plan un alignement de platanes caractéristique en bordure de l'avenue de Montpellier.

Le futur quartier est desservi, au nord, par l'avenue de Montpellier (RM54), au sud par la rue de la Barrière. Il est situé à moins de 200 mètres des équipements publics de Saint-Geniès-des-Mourgues et à moins de 500 mètres du noyau historique, des commerces et des services de proximités.
Deux lignes de transport en commun desservent le centre villageois de Saint-Geniès-des-Mourgues et passent au sud du site (arrêt de bus « Mourguettes »).



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site « des Arènes » vise à réaliser une opération à dominante d'habitat en entrée de village connectée au tissu urbain existant et à la seconde centralité du village.

Cette opération constituera la première image de la commune pour les usagers de l'avenue de Montpellier. L'aménagement du site visera à bien insérer l'ensemble des constructions dans un site marqué par des enjeux paysagers liés :
- A la visibilité du site en entrée de village depuis l'avenue de Montpellier bordée de platanes ;
- Aux points de vue qualitatifs sur le village depuis l'avenue de Montpellier et depuis le site ;
- A la topographie du vallon environnant : paysages ouverts constitués de parcelles boisés ou cultivés.

L'intégration de cet objectif conduira à concevoir un plan de composition qui permettra :
- De traiter l'entrée de village qualitativement sur le plan paysager et architectural ;
- De structurer qualitativement les interfaces avec les espaces agro-naturels et le tissu pavillonnaire qui entourent le site ;
- De préserver les vues sur l'alignement de platanes, le vallon agricole et le village ;
- De proposer aux habitants un cadre de vie qualitatif.

La programmation proposera une mixité fonctionnelle et sociale. Cette dernière répondra à la demande et à la diversité des parcours résidentiels.

L'aménagement de ce site favorisera une imperméabilisation limitée et la végétalisation des espaces perméables. Ceci permettra :
- D'insérer au mieux les nouvelles constructions entre le tissu pavillonnaire existant et les espaces agro-naturels ;
- De préserver le réseau végétal du village ;
- De proposer des îlots de fraîcheur ;
- De favoriser la biodiversité en préservant des continuités écologiques avec le réservoir de biodiversité, constitué de boisements (situé à l'ouest du site) ;
- D'infiltrer les pluies courantes.

L'opération développée sur le site devra aussi tenir compte des aléas feux de forêt et du risque inondation lié au ruissellement des eaux pluviales.

La desserte interne de cette opération devra prévoir des espaces de circulation intégrant des cheminements piétonniers connectés aux infrastructures publiques de mobilité existantes et futures, qui offrent des liaisons avec le réseau de transports en commun, les équipements et services de proximités et le centre du village.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Située aux portes du village, l'intégration du nouveau quartier dans le paysage et dans son environnement, s'appuiera sur :

- Une composition en continuité du tissu existant et adaptée à la topographie du site. Les constructions seront donc construites selon un épannelage prédéfini, qui se concrétisera par des formes urbaines différentes :
• Les bâtiments au nord, le long de l'avenue de Montpellier (point haut du site) seront construits sous la forme de logements individuels et/ou groupés (en R+1) ;
• Les bâtiments les plus hauts (en R+1 plus attique et/ou R+2) seront implantés dans le creux du vallon (au cœur de l'opération), sous la forme de logements collectifs et/ou intermédiaires (logements superposés avec accès individuels privatifs) ;
• Les lots à bâtir destinés aux logements individuels (en RDC et/ou R+1) seront implantés, au sud, le long de l'avenue de la barrière en accroche avec le tissu urbain existant ;
• Un équipement public sera implanté au nord-ouest du site.

- Une organisation structurée pour valoriser les interfaces avec les espaces agro-naturels et le tissu existant :
• Au nord, l'équipement public et les logements s'implanteront en recul de l'avenue de Montpellier. Cette interface constituera un espace végétalisé en entrée de village permettant de valoriser l'alignement existant de platanes ;
• A l'ouest, l'équipement public et les logements s'implanteront en recul des espaces boisés. Cette interface constituera un espace végétalisé de transition permettant de valoriser la lisière urbaine et de gérer qualitativement la transition avec les paysages naturels ;
• Au sud, le bâti se tiendra en recul de la rue de la Barrière, afin d'orienter les jardins des futures constructions vers le sud.

- Des espaces paysagers végétalisés et perméables (hors cheminement doux) pour réduire la vulnérabilité du territoire au ruissellement des eaux pluviales.

- Un traitement qualitatif des façades et des toitures, aussi bien dans le choix des matériaux et des teintes que dans la conception volumétrique. De plus, l'ensemble des édicules et dispositifs techniques seront intégrés et dissimulés, notamment en toiture.

Mixité fonctionnelle et sociale

Ce secteur comprendra des logements et un équipement public.

À l'échelle du périmètre de l'OAP, au moins :
- 30 % de logements en nombre et 25 % de la surface de plancher (affectée au logements) seront des logements locatifs sociaux ;
- 20 % des logements seront des logements en accession abordable.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

L'aléa feux de forêt sera pris en compte par la mise en place d'une zone tampon inconstructible de 50 mètres entre les futures constructions et les masses boisés situés à l'ouest du site.

Les enjeux hydrauliques par ruissellement des eaux pluviales seront pris en compte dans la conception de l'opération, afin de permettre :
- L'écoulement des eaux pluviales jusqu'aux ouvrages de compensation hydraulique ;
- La non-aggravation de l'aléa hydraulique à l'aval du projet.

En sus, afin de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuges pour la faune en transit, de développer des îlots de fraîcheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 50 % de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables.

Ce principe se concrétisera notamment par la plantation d'arbres de haute tige, mais également d'une strate herbacée et arbustive.

Ces espaces perméables concourent à l'infiltration des pluies courantes, participant à la réduction de l'exposition aux risques, à l'alimentation des nappes d'eau souterraines et à la préservation et à la valorisation des continuités écologiques.

Le traitement végétal de la pointe nord-ouest et le long de l'avenue de Montpellier sera conforté, par le renforcement des plantations et le maintien des murs en pierre existants (hors accès à l'opération). L'ensemble de ces espaces végétalisés préserveront des continuités écologiques avec le réservoir de biodiversité à l'ouest du site.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

L'opération se connectera à la rue de la barrière pour que les nouveaux usagers puissent bénéficier des futurs aménagements prévus sur cette voirie. Cela permettra d'optimiser les connexions avec les transports en commun, les équipements, les services de proximité et le centre du village.

L'opération devra prévoir des cheminements doux pour encourager les mobilités douces, soit par des circulations distinctes, soit sur les emprises des voies de desserte interne. De plus, l'interface paysagère au nord de l'opération intégrera un cheminement doux est/ouest pour renforcer la connexion du quartier au tissu existant.

Concernant les besoins en stationnement des automobiles, il conviendra :
- Pour l'habitat collectif et/ou intermédiaire, dans le creux du vallon, d'intégrer le stationnement automobile dans le cadre bâti ;
- Pour l'habitat individuel et/ou groupé, situé au nord du site, de rechercher des formes de mutualisation du stationnement, notamment sous forme de petites unités à proximité immédiate des logements ;
- Pour l'habitat individuel, situé au sud du site, le long de la rue de la barrière, de répondre aux besoins de stationnement sur l'emprise des futures parcelles privatives ;
- Pour l'équipement public, de répondre à ses propres besoins sur l'emprise dédiée.

Les places de stationnement privatives (sur les lots) devront être perméables.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

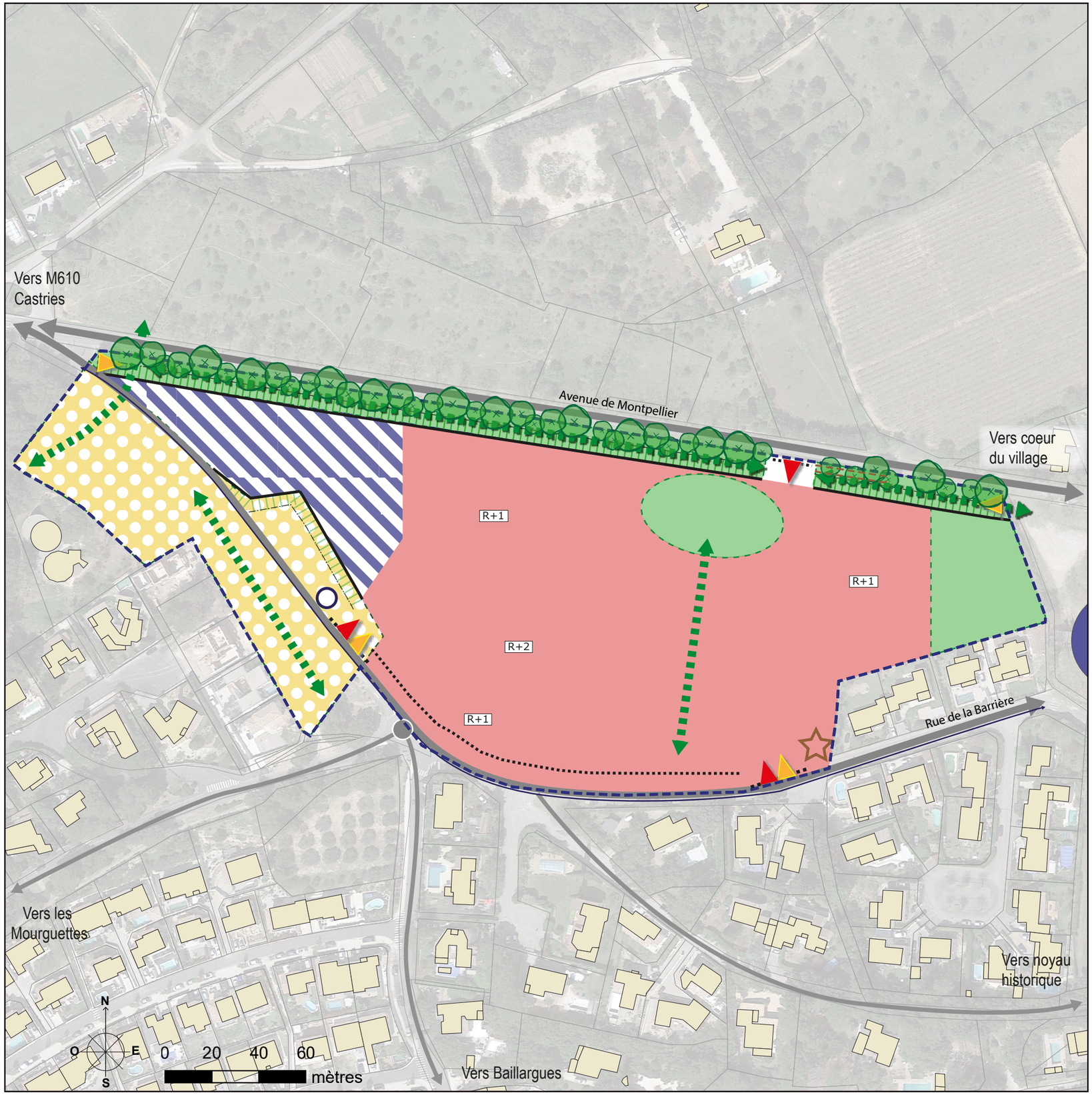
Les constructions du quartier seront desservies via :
- Un accès unique sur l'avenue de Montpellier ;
- Deux accès sur la rue de la Barrière.

L'opération sera desservie par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elle devra être raccordée.

Programmation et phasage opérationnel

L'opération sera à dominante résidentielle et permettra d'accueillir environ 70 logements et un équipement public. La densité cible minimale sera de 20 logements/hectare.

L'aménagement du site s'effectuera en deux tranches. La première qui permettra de produire les logements débutera à l'horizon 2025-2026.



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant
- équipement existant

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- arbres significatifs et/ou d'alignement, végétation en accompagnement de la voirie

Patrimoine bâti, urbain et paysager

- édifice bâti remarquable
- ensemble bâti et ambiance de rue à préserver

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, bassins de rétention, etc.
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter
- espace de transition et zone coupe feu à structurer

Morphologie urbaine

- principe de retrait paysager
- implantation des constructions
- accès véhicules
- accès modes doux

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

- dominante résidentielle
- dominante équipement

Objectif programmatique quantitatif

- R+x hauteur bâtie maximale

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- existant / futur carrefour structurant
- existant / futur voie structurante
- existant / futur voie de desserte

Transports en commun

- existant / futur arrêt de bus
- existant / futur ligne de bus

OAP SECTEUR SUD
SAINT-GEORGES-D'ORQUES

Caractérisation du site

Le site objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Secteur Sud** » se situe sur la commune de Saint-Georges-d'Orques, à l'ouest de la métropole de Montpellier.

Son périmètre s'étend sur une surface de 6 ha.

Le site s'inscrit en continuité du tissu urbain existant et est délimité :

- au nord par le quartier « cœur d'Orques » et par l'Avenue d'Occitanie ;
- à l'ouest par la gendarmerie et un tissu pavillonnaire existant ;
- au sud par espaces naturels et agricoles ;
- à l'est par la RM5E2 qui relie la Commune à Lavérune.



Développé dans la plaine, le site offre un très faible dénivelé, légèrement orienté sud. Il présente en entrée de ville Sud le premier plan de la silhouette de Saint-Georges-d'Orques, particulièrement perceptible depuis la route de Lavérune (RM5E2).

Le site est desservi par :

- l'Avenue d'Occitanie, la RM5E2 et l'Allée Abbé Pierre ;
- un arrêt de bus au contact du site (ligne 34) ;
- une piste cyclable le long de l'Avenue d'Occitanie.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site vise à poursuivre la mise en œuvre du projet urbain « Cœur d'Orques », initié en 2010, en prenant en compte sa proximité avec les espaces agricoles et naturels ainsi que sa visibilité en entrée de ville. Ceci se concrétisera par l'émergence d'un quartier attractif autour d'espaces publics généreux, permettant de conforter et d'étendre la centralité du village, en greffe avec l'urbanisation existante.

L'opération d'aménagement devra proposer une programmation mixte comprenant :
- des logements intégrant une mixité sociale et répondant aux nouveaux parcours résidentiels ;
- des commerces et services de proximité ;
- des équipements publics.

Celle-ci devra aussi permettre la relocalisation des équipements sportifs au sud du site pour constituer une plaine sportive, en interface avec l'espace agricole.

L'aménagement devra prendre en compte les enjeux environnementaux, et ce afin :
- de limiter l'imperméabilisation du sol et de favoriser l'infiltration des pluies courantes ;
- de végétaliser le site afin de réduire les ilots de chaleur ;
- de préserver la biodiversité et les continuités écologiques en lien avec les espaces naturels et agricoles qui bordent le site au sud ;
- prendre en compte des nuisances sonores liées à la proximité des infrastructures de déplacement.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'intégration du nouveau quartier dans son environnement, s'appuiera sur :

- la conservation du lien avec les quartiers existants en prévoyant :
  - la création d'un espace piétonnier et arboré, en prolongement du mail existant au nord, pensé comme une véritable promenade. Cet espace permettra le prolongement d'une percée visuelle entre le quartier « Cœur d'Orques » et les espaces agro-naturels situés au sud ;
  - le déplacement des équipements sportifs à l'interface avec les espaces agro-naturels afin de développer des logements en lieu et place en prolongement de l'opération « Cœur d'Orques » ;
  - la structuration de l'avenue d'Occitanie et du futur espace piétonnier par la création d'une façade commerçante en pied d'immeuble ;
  - l'aménagement devra veiller toutefois à maintenir une transparence visuelle et fonctionnelle (piéton, hydraulique, écologique et paysagère) vers la plaine depuis le Cœur d'Orques jusqu'en limite Sud du site ;

- l'organisation des îlots bâtis qui accueilleront uniquement des logements collectifs veillera à conserver un épannelage des bâtiments cohérent avec la silhouette du village perceptible depuis la plaine et la route de Lavérune, ainsi que des formes et gabarits variés (R+1 à R+4 ponctuels);

- le développement d'une trame végétale et le traitement qualitatif de la limite Sud du village :
  - les espaces publics et les cheminements piétons seront accompagnés de végétation et de plantations arborées ;
  - les arbres existants significatifs seront pris en compte et préservés dans le cadre du projet (le long de la route de Lavérune et en bordure du site notamment) ;
  - les abords des équipements sportifs de plein air devront être accompagnés de plantations et de haies vives qui viendront masquer les clôtures grillagées si elles existent.

Orientations d'aménagement et de programmation (suite)

Mixité fonctionnelle et sociale

Ce secteur est un secteur mixte sur le plan fonctionnel car il intègrera des logements, des commerces, des services de proximité et des équipements publics, principalement à destination sportive.

À l'échelle du périmètre de l'OAP, les opérations d'aménagement devront prévoir que au moins 33% des logements et 25% des surfaces de plancher d'habitation soient affectés au logement locatif social.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

La gestion du ruissellement urbain et de la compensation de l'imperméabilisation devra être traitée avec soin, en intégrant sur le site les ouvrages hydrauliques comme des espaces paysagers.

Le projet d'aménagement limitera l'imperméabilisation du site et conservera une large part d'espaces libres végétalisés. Les espaces publics et cheminements seront accompagnés de plantations permettant d'offrir des ilots de fraicheur et de conserver des continuités écologiques entre le cœur du village et la plaine agricole, en particulier avec la végétalisation du mail central et des abords des équipements publics.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Les cheminements destinés aux mobilités douces qui seront aménagés dans le futur quartier se connecteront aux infrastructures de mobilités existantes et futures (véloligne C qui relie la Commune à Montpellier via Juvignac ainsi qu'à Pignan via l'Avenue d'Occitanie) et à l'arrêt de bus, situés en périphérie du site.

Les stationnements des automobiles destinés aux équipements publics, aux commerces et aux service de proximités seront dimensionnés au regard de leurs capacités de foisonnement. Ceux destinés aux logements s'intègreront majoritairement dans le volume du bâti.
Les stationnements extérieurs aériens seront réalisés majoritairement en matériaux perméables et seront plantés de manière à les ombrager.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

La desserte du quartier pour les voitures sera assurée par des accès sur la route de Lavérune (RM5E2) et par l'Allée Abbé Pierre. L'accès pour les voitures au mail central sera limité à la partie dédiée au stationnement.

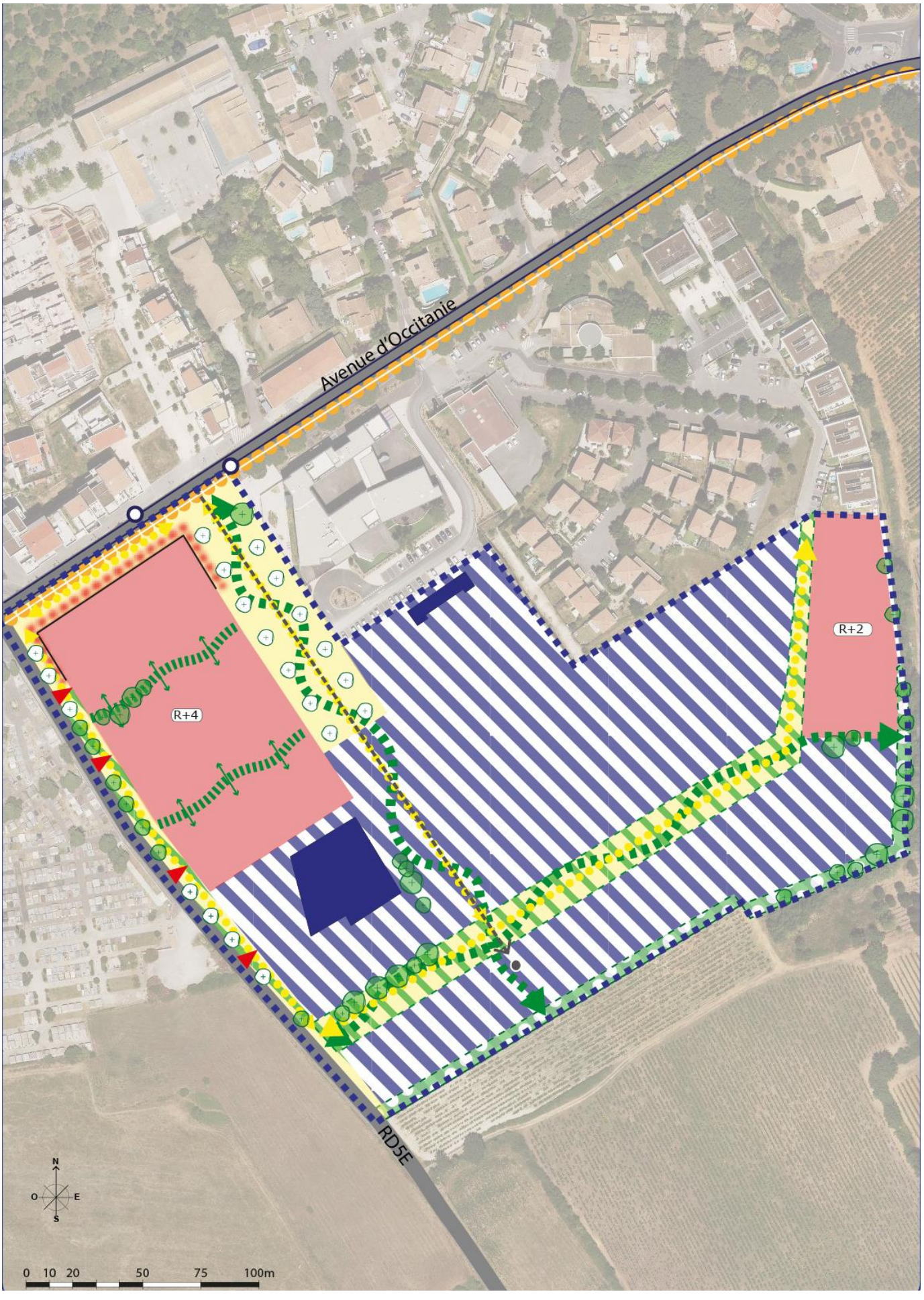
Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et des pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

L'opération projetée assurera la réalisation :
- d'environ 190 logements ;
- de commerces et de services de proximité (ex : halle marchande) ;
- d'équipements publics sportifs en superstructure (ex : halle de sports) et de plein air (ex : tennis, city stade, boulodromes, ...).

L'aménagement du site s'échelonnera sur une dizaine d'années et pourra être réalisé en plusieurs tranches. La première tranche pourra débuter à l'horizon 2025-2026.

Principes d’aménagement et de programmation



Légende graphique

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

périmètre de l'OAP

équipement existant

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

arbres significatifs, d'alignement, végétalisation en accompagnement de voirie

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

espace public structurant à créer / aménager

espace public à dominante végétale à créer

continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

espace de transition végétale à constituer

aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons piétonnes

porosité paysagère (principe de transparence à maintenir)

axe de vue / percée visuelle à maintenir

Objectifs urbains

rez-de-chaussée actif commerces

M*orphologie urbaine*

accès véhicules préférentiel (sous-sol, unité foncière...) - principe

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Dominante résidentielle

Dominante équipements publics (plaine sportive)

Objectif programmatique quantitatif



hauteur bâtie maximale (nombre de niveaux au dessus du rez-de-chaussée)

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

voie structurante existante

Transports en commun

ligne et arrêt bus existant (ligne 34)

Modes actifs

itinéraire cycle : réseau express vélo futur (véloligne C)

itinéraire piéton à créer/ à aménager

OAP

LAUZE EST
SAINT-JEAN-DE-VÉDAS

Montpellier Méditerranée Métropole

Caractérisation du site



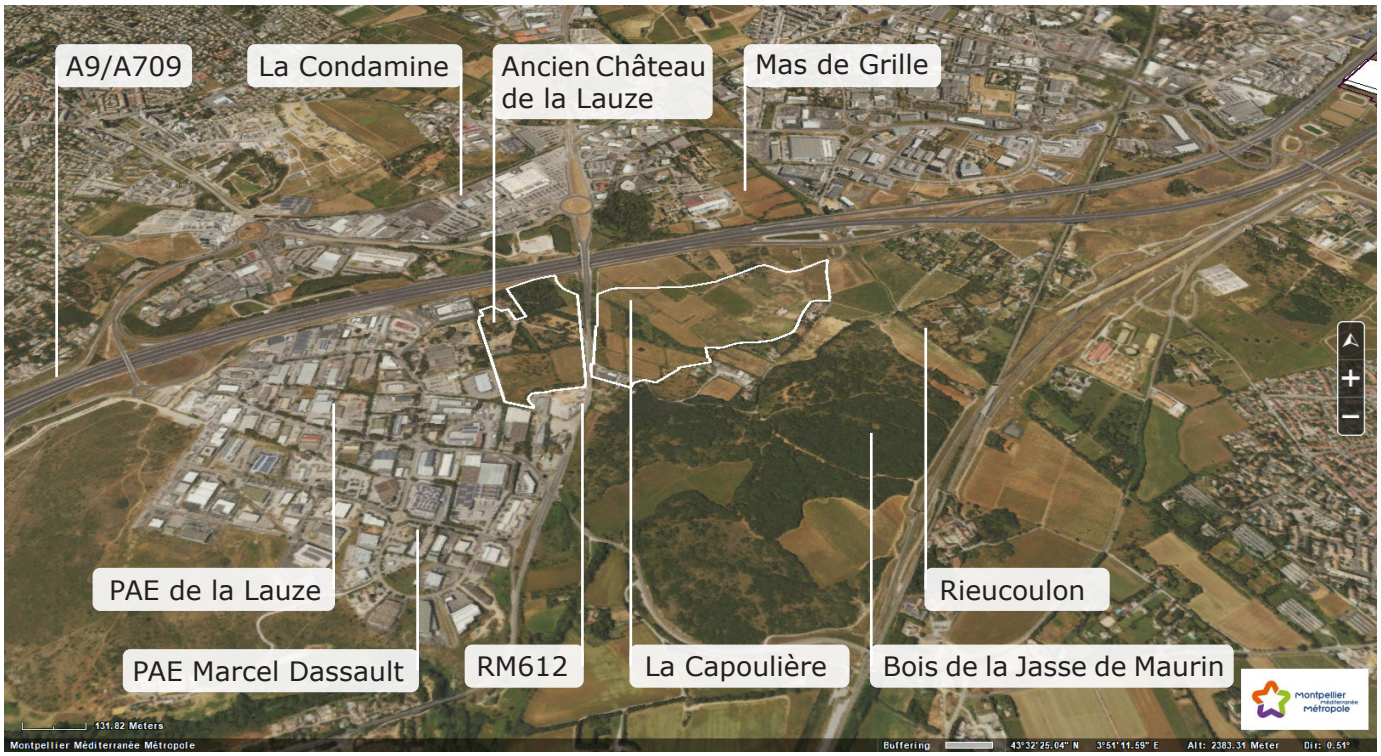
Le site concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Lauze Est** » se situe au sud de la Métropole, sur la commune de Saint-Jean-de-Védas. Son périmètre s'étend sur une surface de 30,3 ha.

Ce site se localise à l'est de la commune, et est bordé par les autoroutes A9/A709 au nord et traversé par la RM612 du nord au sud, qui le scinde en deux et d'où résulte:

- à l'est, le site de la Grande Lauze délimité par le bois de la Jasse de Maurin et le cours d'eau de la Capoulière au sud ;
- à l'ouest, le site de la Petite Lauze délimité par le Parc d'Activités Économiques existant de la Lauze en bordure ouest et sud.

Le périmètre concerné par l'OAP se place en continuité des parcs d'activités de la Lauze et de Marcel Dassault à l'ouest, de la Condamine et du Mas de Grille au nord. D'un côté, le site de la Grande Lauze est essentiellement occupé par d'anciennes terres agricoles en friches : vignes, prairies, activités équestres. Quelques mazets sont encore présents, dégradés et sans qualité architecturale particulière ainsi que quelques constructions à usage résidentielle ou économique (entrepôt). Au delà s'étire sur la plaine le bois de la Jasse de Maurin au sud. Dans cette partie est coule le ruisseau de Capoulière, affluent du Rieucoulon, lequel déborde en cas d'épisode pluvieux sur les espaces qui la jouxtent. Le site de la Petite Lauze quant à lui, est essentiellement occupé par des espaces en déprise agricole et par un hangar entouré d'un large espace imperméabilisé. Plus au nord de ceux-ci, les dépendances et le parc de l'ancien Château de la Lauze sont encore présentes mais tendent à se dégrader.

Le site de la Lauze Est bénéficie d'une situation stratégique en entrée de ville et de métropole le long d'axes routiers à forte fréquentation en proximité immédiate d'un échangeur majeur du futur Contournement ouest de Montpellier (A709/Contournement ouest de Montpellier /RM612). Par ailleurs la future véloligne 6a viendra desservir le site en empruntant la RM612.



Objectifs d'aménagement visés

Le site de la Lauze Est s'inscrit dans la vitrine urbaine active de la métropole, « l'axe actif », qui constitue une épine dorsale du développement urbain. L'aménagement du site de la « Lauze Est » a pour objectif de créer l'extension est des zones d'activité existantes de la Lauze et de Marcel Dassault, traversée par la RM612. Sa situation de vitrine urbaine impose une intégration soignée notamment en s'appuyant sur la structure paysagère existante (cours d'eau, alignements d'arbres et communs de l'ancien château de la Lauze). L'ambition paysagère de l'opération est primordiale pour assurer l'intégration dans ce site, atténuer la présence des infrastructures, développer le réseau végétal des villes, tout en s'appuyant sur les éléments déjà existants. Le traitement des lisières agro-naturelles doit assurer la transition entre le cœur de Montpellier et la première couronne entre l'urbain et le périurbain/ agricole, et ainsi permettre la requalification de l'entrée sud de Saint-Jean-de-Védas. Grâce au futur échangeur du Contournement ouest de Montpellier, le parc d'activités économiques de la Lauze Est sera particulièrement bien desservi. Les aménagements prévus dans le cadre de la réalisation de ce parc d'activités participeront à la mise en réseaux de l'ensemble des flux provenant de ces infrastructures et irrigueront l'ensemble du secteur « Lauze – Dassault » (près de 120 ha à terme et 800 emplois).

Sa situation d'éloignement des zones résidentielles, de forte visibilité et d'excellente desserte permet d'envisager une programmation orientée autour des activités productives non délocalisables : artisanat, industrie, production et distribution.

La Lauze Est se situe à l'interconnexion avec plusieurs itinéraires « modes actifs » prévus au Réseau express Vélo (vélolignes) de la Métropole, lui-même connecté au réseau de proximité. Cette trame des modes actifs doit notamment s'appuyer sur celle de l'eau et de la végétation.

En ce qui concerne l'aspect environnemental de l'aménagement, un grand intérêt se portera sur le cours d'eau de la Capoulière (affluent du Rieucoulon), sa ripisylve et son allée alluviale. En effet, ce secteur regroupe la majorité des enjeux environnementaux du secteur. Le site est concerné par un aléa d'inondation en cas de crue centennale. Il s'agira de prendre en compte cet aléa pour réduire l'exposition au risque. Cette trame verte et bleue doit pouvoir aider à réduire la vulnérabilité du territoire au ruissellement urbain. Par ailleurs, les rejets au milieu naturel devront être maîtrisés, tant en termes de qualité que de quantité, afin de réduire les dommages potentiels en aval (étangs palavasiens, captages de Maurin et de Villeneuve-lès-Maguelone). De plus, la ripisylve du cours d'eau représente un réservoir de biodiversité qu'il conviendra de respecter. Plus largement, le secteur devra également préserver et restaurer les continuités écologiques et les réservoirs de biodiversité en lien avec l'intégration paysagère du futur parc d'activités.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Il s'agira de réaliser un nouveau parc d'activités en extension du parc existant, tout en s'appuyant sur le contexte (infrastructures, ripisylve, alignements…) et en assurant une transition réussie avec les espaces agricoles et naturels au sud.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'intégration du quartier dans son environnement s'appuiera sur :

- la trame naturelle et paysagère du site, constituée en grande partie par l'allée alluviale de la Capoulière (environ 6 ha). Sa préservation et sa valorisation permettront de garantir son rôle tampon sur les espaces agro-naturels, de sauvegarder et restaurer sa ripisylve et sa zone inondable. Cela contribuera à la qualité paysagère du site ;
- la composition des lisières avec les espaces agro-naturels :
    - en limite est et sud situées au contact du milieu agricole ou naturel, avec un traitement végétal,
    - en limite nord et le long de la RM612, par la composition d'aménagements paysagers.

En terme de composition urbaine, des hauteurs de construction variables (maximum 15 m de haut de part et d'autre de la RM612, et maximum 18 m avec possibilité de monter à 22 m sur 60 % de l'emprise de la Grande Lauze nord, à l'ouest de l'allée alluviale), permettent de densifier et de limiter les ruptures dans le paysage perçu depuis les axes routiers.

De plus, un front bâti le long de la RM612 participera à la création d'une vitrine dynamique.

Orientations d'aménagement et de programmation (suite)

Prévention des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Concernant la qualité environnementale, l'aménagement du site garantira :

- la préservation et la valorisation hydro-agro-naturelle de l'allée alluviale de la Capoulière, espace de transition végétale pour limiter le risque inondation en la maintenant à l'état naturel. L'intégration du cours d'eau, de sa ripisylve et de son allée alluviale dans la trame verte urbaine assurera le maintien des équilibres et des continuités écologiques ;
- la présence d'espaces préservés d'urbanisation au sein de l'OAP, en imposant un minimum de 20% d'espaces perméables (pleine terre et espaces de circulation piétonniers perméables) à l'échelle de l'OAP, sur chaque secteur, la Petite Lauze à l'ouest de la RM612 et la Grande Lauze à l'est. En parallèle, il s'agira de compenser l'imperméabilisation du site par des ouvrages de rétention d'eaux pluviales intégrés harmonieusement au projet et à son environnement, et le cas échéant des noues;
- la prise en compte des nuisances sonores et de la qualité de l'air liées à la proximité des infrastructures de déplacement.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

La pratique de « mobilités actives » devra être encouragée par l'intégration des « modes actifs » dans la majorité des aménagements. Ils se connecteront aux aménagements existants ou à venir. Le maillage sera d'autant plus présent depuis et vers les pôles d'échanges multimodaux, afin de favoriser et de faciliter ces déplacements, dans le cadre où la Lauze Est se situe à l'interconnexion entre plusieurs réseaux projetés par le réseau express vélo métropolitain : véloligne sur la RM612, réseau de proximité vers Garosud.

En ce qui concerne la gestion du stationnement, il s'agira de les intégrer principalement sur les parcelles privées, des emplacements de stationnement étant également aménagés le long des voies publiques. De plus, il faudra dissimuler au maximum les espaces de stationnement ainsi que les espaces de stockage (matériaux) visibles depuis l'espace public.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Le principe de desserte de lots s'appuiera sur une trame viaire simple. Pour ce faire, la RM612 fera l'objet d'une requalification avec la mise en 2x2 voies, ainsi que l'insertion de la véloligne du réseau express vélo de la Métropole. Un carrefour entre la RM612 et la voie structurante (axe est/ouest) sera aménagé afin de sécuriser et fluidifier l'ensemble des mouvements routiers de transit et de desserte. Une voie structurante principale irriguera le secteur de la Lauze Est de part et d'autre de la RM612. Cette voie se raccordera à la rue existante de l'Aéropostale à l'ouest. La desserte des différentes parcelles s'opèrera principalement depuis des voies secondaires, afin de ne pas interférer avec les flux de transit sur la voie principale. Aucun accès privé direct ne pourra s'effectuer depuis la RM612.

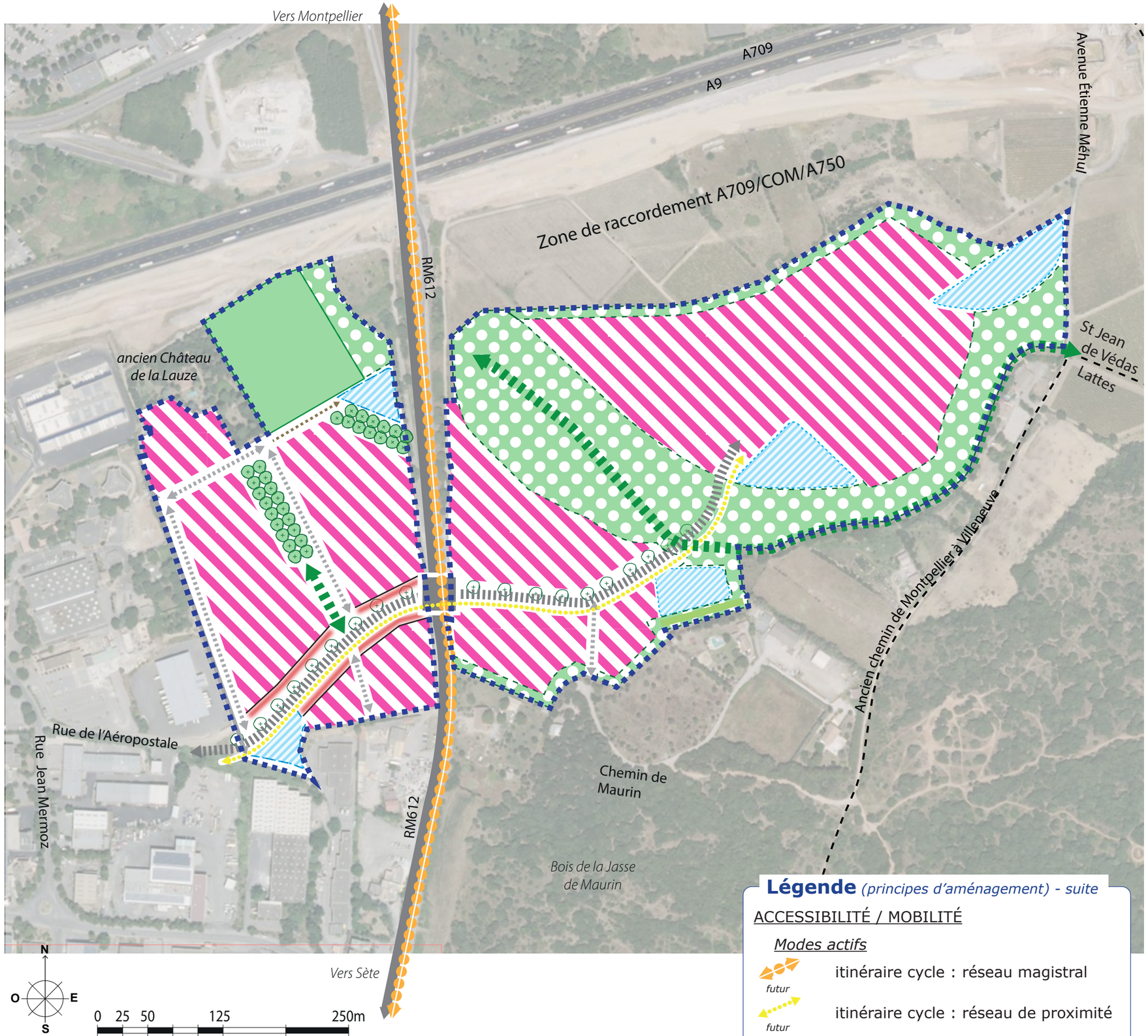
Pour assurer une desserte qualitative l'ensemble des réseaux nécessaires à la viabilisation des parcelles devront être enterrés (eau potable, eaux usées, électricité, télécommunication…). Le cheminement gravitaire des eaux usées jusqu'au poste de refoulement actuel de la Lauze devra également être renforcé. Les mats d'éclairage public seront disposés afin de ne pas entraver les circulations piétonnes et cyclistes.

Programmation et échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

La programmation économique prévue sur l'opération est orientée autour des activités productives non délocalisables : artisanat, industrie, production et distribution. La capacité de construction à vocation économique est estimée à environ 100 000m2 de Surface de Plancher. L'opération pourra aussi constituer une localisation pertinente pour le projet métropolitain MedVallée, dont la dynamique autour de la recherche, du bien-être et de la santé ne peut être satisfaite actuellement vu le manque de terrains disponibles au nord et à l'ouest de Montpellier.

La réalisation des constructions est envisagée à partir de 2025, pour une durée d'environ 10 ans.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- ensemble végétal remarquable
- arbres significatifs, arbres d'alignement

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter
- espace de transition végétale à traiter
- aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons piétonnes
- haie végétale à valoriser

Objectifs urbains

- façade urbaine à composer

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- exclusivement économique

Dispositif de gestion des eaux pluviales

- bassins et ouvrage de rétention des eaux pluviales (ou autre dispositif)

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- carrefour structurant à requalifier (futur)
- voie structurante (existante / future)
- voie de desserte (existante / future)
- accès technique (entretien) (future)

Légende *(principes d'aménagement) - suite*

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Modes actifs

- itinéraire cycle : réseau magistral (futur)
- itinéraire cycle : réseau de proximité (futur)

OAP

EXTENSION DE LA CLINIQUE SAINT JEAN
SAINT JEAN DE VEDAS

Caractérisation du site

Le site objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) **« Extension de la Clinique St Jean »** se situe à l'Ouest de la métropole, sur la commune de Saint Jean de Védas.
Son périmètre s'étend sur une surface de 3,1 ha.



Ce site est positionné en entrée Ouest de la commune, en interstice entre le quartier résidentiel de Saint Jean le Sec, le sud du quartier Roquefraisse et les établissements médicaux implantés en bordure du carrefour de l'Europe, implanté sur la route métropolitaine RM116.

Le site de l'OAP est délimité par :
- à l'est par la clinique Saint Jean,
- au sud, par la rue des Jasses,
- à l'ouest, par le quartier résidentiel Saint Jean le Sec,
- au nord par l'emprise de l'ancienne ligne de chemin de fer, le sud du quartier Roquefraisse et le centre technique municipal.

Le site présente une faible pente nord sud et s'inscrit dans un ensemble continu d'espaces commerciaux et de services au fil de la RM116.

Il est desservi par la rue des Jasses et l'arrêt « St Jean le Sec » de la ligne 2 du tramway, au niveau du carrefour de l'Europe. Ce dernier est connecté à un échangeur qui permet une desserte via l'A709 voire l'A9. Le tracé de la véloligne n°6b permet une desserte directe en mobilités actives.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site « Extension de la Clinique St Jean » vise à développer des activités médicales complémentaires de l'offre médicale existante au sein de la clinique.
Cet aménagement se développera en deux phases, au fur et à mesure des besoins.
La première phase concerne une Unité de Soins de Suite et Réadaptation (SSR).

Sa composition architecturale et urbaine visera à bien s'insérer dans le site pour prendre en compte les qualités paysagères existantes, en particulier par un traitement qualitatif des limites du projet en transition avec les tissus résidentiels déjà en place.

Sur le plan environnemental, l'aménagement du site veillera à assurer une certaine compacité des implantations bâties afin de :
- proposer des espaces perméables et végétalisés,
- préserver et/ou restaurer les éléments supports de continuités écologiques existantes,
- prendre en compte les contraintes hydrauliques.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Elle est traduite par les orientations suivantes :
- Une organisation générale du bâti veillant à préserver la qualité urbaine et paysagère du site. Les aménagements bâtis et paysagers seront étudiés pour donner une identité compacte au projet, contribuer à la qualité urbaine et paysagère du site tout en intégrant le principe d'une architecture qui sera pensée pour limiter les vues plongeantes sur les riverains.
Les constructions atteindront une hauteur maximale en R+2 avec attique, le niveau R+2 ne proposant qu'une occupation bâtie partielle à hauteur de 60% maximum, afin de permettre une meilleure insertion des volumes dans l'environnement résidentiel proche.
- Une implantation des constructions en retrait des emprises publiques et privées, notamment afin de proposer un espace tampon végétalisé au contact du tissu pavillonnaire à l'ouest et au nord. Un traitement qualitatif et paysager des limites du projet sera déterminant pour structurer les franges, notamment en proposant un espace tampon végétalisé constitué d'arbres de hautes tiges (espèces persistantes).

Mixité fonctionnelle et sociale

Ce secteur comprendra la construction d'unités médico-sociales complémentaires aux fonctions déjà existantes au sein de la Clinique Saint Jean et du Pôle Consultation.
Dans une première phase, une Unité de Soins de Suite et de Réadaptation sera construite, accompagnée d'un espace paysagé aménagé pour les patients en soins de suite.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Pour intégrer au mieux les constructions dans le paysage, les abords du site seront végétalisés. Une attention particulière sera apportée au traitement de l'interface entre le site et les tissus urbains et résidentiels qui l'entourent. Ceci permettra dans le même temps de constituer une continuité écologique offrant des espaces de refuge et de déplacements pour la faune en transit.

Concernant les risques inondation, l'opération mettra en œuvre des mesures de réduction du risque et notamment la prise en compte du risque d'occurrence exceptionnelle :
- prise en compte d'une rehausse pluviale dans les bâtiments,
- prise en considération de systèmes de collecte des eaux de pluie adapté à cette occurrence.

Ainsi, le projet d'aménagement limitera l'imperméabilisation des sols et conservera une large part d'espaces libres végétalisés car au moins 30 % de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables.

Orientations d'aménagement et de programmation

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Les constructions développées sur le site seront connectées à la Véloligne n°6b ainsi qu'à la ligne 2 de tramway. Pour cela des cheminements destinés aux modes doux devront être aménagés à l'intérieur du site et se connecteront en direction de l'arrêt de tramway « Saint Jean le Sec ».

Le site étant amené à accueillir du public, un espace de stationnement automobile et cycles sera aménagé sur la partie nord du site.

Afin de diminuer la présence de la voiture dans le quartier et de favoriser la qualité d'aménagement des espaces publics, le projet prévoit :
- d'intégrer au mieux le stationnement dans le cadre bâti,
- de rechercher les possibilités de mutualisation du stationnement collectif, notamment avec le parc de stationnement existant à l'arrière de la clinique,
- de planter systématiquement et qualitativement les parcs de stationnement de surface, avec des essences locales et pérennes.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Le site bénéficiera d'un accès direct par le rond-point des Jasses voire par la voie de liaison à créer en prolongement de l'allée Charles Warnery jusqu'au rond-point précité.
En effet, la partie sud de la zone 40AU, le long de la rue des Jasses, sera uniquement dédiée à un espace paysager, notamment pour la gestion hydraulique du secteur.
La desserte de l'Unité SSR, créée depuis la voie, sera prolongée au cœur du site pour alimenter la seconde phase de projet.

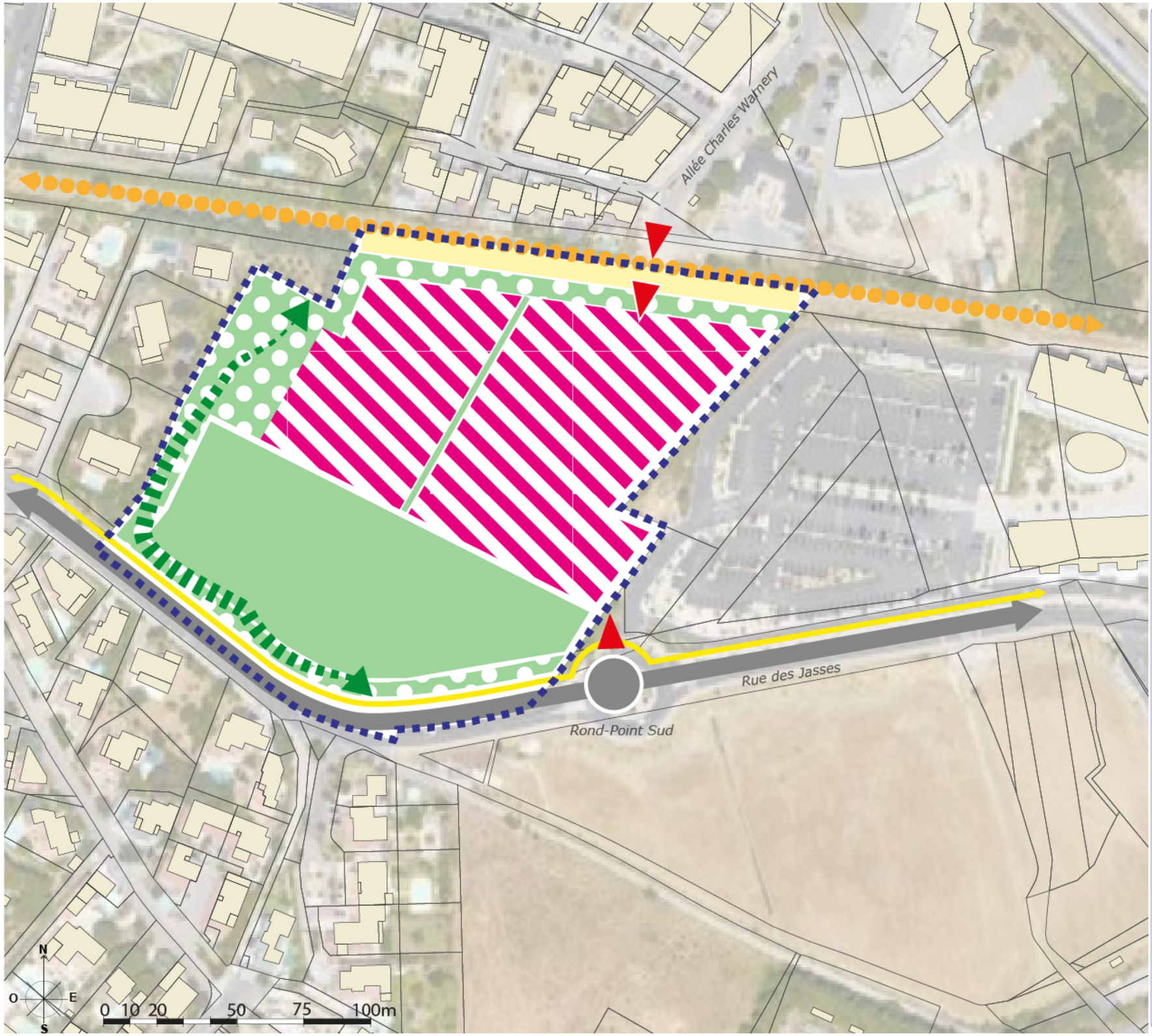
Les constructions des futurs équipements de santé seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

Le projet de nouvel établissement médical (Unité SSR) sera constitué d'un ensemble de bâtiments qui accueilleront notamment des espaces de soins, des bureaux, un espace d'accueil du public, de l'hébergement pour les personnes en rééducation, pour environ 10.000 m² SDP.

L'aménagement du site débutera à l'horizon 2025-2026

Principes d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- espace public structurant
- espace de transition végétale à constituer
- aménagement paysager à à dominante végétale pouvant accueillir un bassin de rétention des eaux pluviales
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- dominante économique

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- existant — voie structurante
- existant / futur — voie de desserte
- accès véhicules

Modes actifs

- existant — itinéraire piéton
- futur — liaison cyclable

OAP PLAINE DES SPORTS
SAUSSAN

Caractérisation du site

Le site objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Plaine des sports** » se situe à l'Ouest de la métropole, sur la commune de Saussan. Son périmètre s'étend sur une surface de 1,9 ha.



Ce site est positionné en limite ouest du village, en continuité immédiate du tissu pavillonnaire. Il bénéficie de la proximité du centre du village, et se trouve à 300 m des écoles.

Il est délimité par :
- le prolongement de la rue des Combes au nord ;
- le tissu pavillonnaire à l'est ;
- la plaine agricole de Fabrègues au sud et à l'ouest.

Le site s'inscrit dans le paysage ouvert de la plaine agricole de Fabrègues et présente une topographie en pente douce moyenne de 2% (nord-ouest /sud-est). Il est composé de parcelles agricoles, certaines en friches.

Il est facilement accessible au nord par le prolongement de la rue des Combes et au sud par la rue des Cigales.

Une ligne de bus dessert la rue du Colombier en centre-village. Les arrêts se situent à moins de 500m.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site vise à permettre le transfert et la réhabilitation des équipements sportifs existants tout en développant une offre pour de nouvelles pratiques sportives.

Le site étant positionné en interface avec des espaces agricoles et un secteur pavillonnaire, une attention particulière sera apportée à l'intégration des futurs équipements en proposant des interfaces qualitatives sur le plan paysager.

L'accès au site s'appuiera sur la trame viaire existante qui proposera une connexion sécurisée, notamment pour les modes doux, depuis le centre-village et le groupe scolaire par la rue des Cigales.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Il s'agit de développer un nouveau complexe sportif pour le village s'appuyant à la fois sur le contexte urbain et sur les enjeux paysagers et environnementaux du site.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'aménagement du site privilégiera la dimension paysagère du projet qui sera traduite par les actions suivantes :

- le plan d'aménagement du site sera conçu dans une logique de valorisation mutuelle avec l'environnement agro-naturel proche, il conviendra de prendre en compte les principes suivants :
  - la minéralisation limitée des sols afin que le végétal prime sur les perceptions paysagères ;
  - la mise en œuvre d'une transition végétale avec les espaces agro-naturels de la Plaine de Fabrègues et le tissu pavillonnaire attenant au site ;
  - la préservation des arbres existants le long de la rue des Combes.

- les aménagements sportifs devront dialoguer avec leur environnement direct, en préservant au mieux des distances avec la zone pavillonnaire, notamment pour les terrains de padel ;
- les constructions (club house, sanitaires, vestiaires …) devront s'intégrer dans leur environnement naturel et dialoguer avec lui.
- l'ensemble des édicules et dispositifs techniques seront intégrés et dissimulés, notamment en toiture.

Mixité fonctionnelle

L'aménagement de ce secteur participe au maintien et au développement d'une offre en équipements destinées à des pratiques sportives diversifiées.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

L'espace de transition végétale en lisière du site sera composé d'une trame végétale multi-strates (arbres de haute-tige, arbustes, herbacés). Au-delà de sa dimension paysagère, la diversité des milieux que présentera cet espace de transition renforcera son rôle de continuité écologique. Il servira également de barrière protectrice contre le vent.

Les enjeux hydrauliques par ruissellement urbain doivent être pris en compte via l'aménagement d'un ou plusieurs espaces de compensation hydraulique, à dimensionner selon l'imperméabilisation des sols engendrée par le projet. L'espace de transition végétale pourra servir de support pour recevoir ces aménagements qui feront l'objet d'un traitement qualitatif et paysager pour s'intégrer pleinement avec l'environnement agro-naturel proche.

Afin de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuges pour la faune en transit, de développer des îlots de fraîcheur urbain et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 20% de la superficie du périmètre de l'OAP de la zone 41AU sera traitée en espaces perméables.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

La commune est desservie par un ligne de bus suburbaine dont les arrêts sont implantés le long de la rue du Colombier. Les arrêts les plus proches sont situés à moins de 500 m. du site

Concernant les mobilités douces, le futur complexe sportif se connectera sur la rue des Cigales, pour permettre un accès piéton sécurisé depuis le village et les équipements scolaires en particulier.

L'offre de stationnement prendra place au Nord du site, en connexion sur la rue des Combes, elle devra être plantées avec des arbres de haute tige, le revêtement des places de stationnement sera perméable.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

L'accès véhicule s'effectuera uniquement depuis la rue des Combes au moyen d'une voie de desserte interne à sens unique, au sein de la zone de stationnement.

Les constructions du futur pôle d'équipements sportifs seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

Le site accueillera les équipements sportifs suivant, dont les dimensions et les caractéristiques devront respecter les normes des fédérations sportives :
- un stade de foot
- des vestiaires et un club house
- deux terrains de padel, les terrains seront positionnés à proximité de la limite agricole, éloignés des habitations
- deux terrains de tennis.

L'aménagement du site débutera à l'horizon 2025-2026.

Principes d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- arbres en accompagnement de voirie

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- espace de transition végétale à constituer
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- dominante équipement public

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- voie de desserte (existant / futur)
- itinéraire piéton (existant / futur)
- P — stationnement planté

OAP LES CAPITELLES
SUSSARGUES

Caractérisation du site

Le site objet de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Les Capitelles » se situe au nord-est de la métropole, sur la commune de Sussargues. Son périmètre s'étend sur une surface de 11,3 ha.



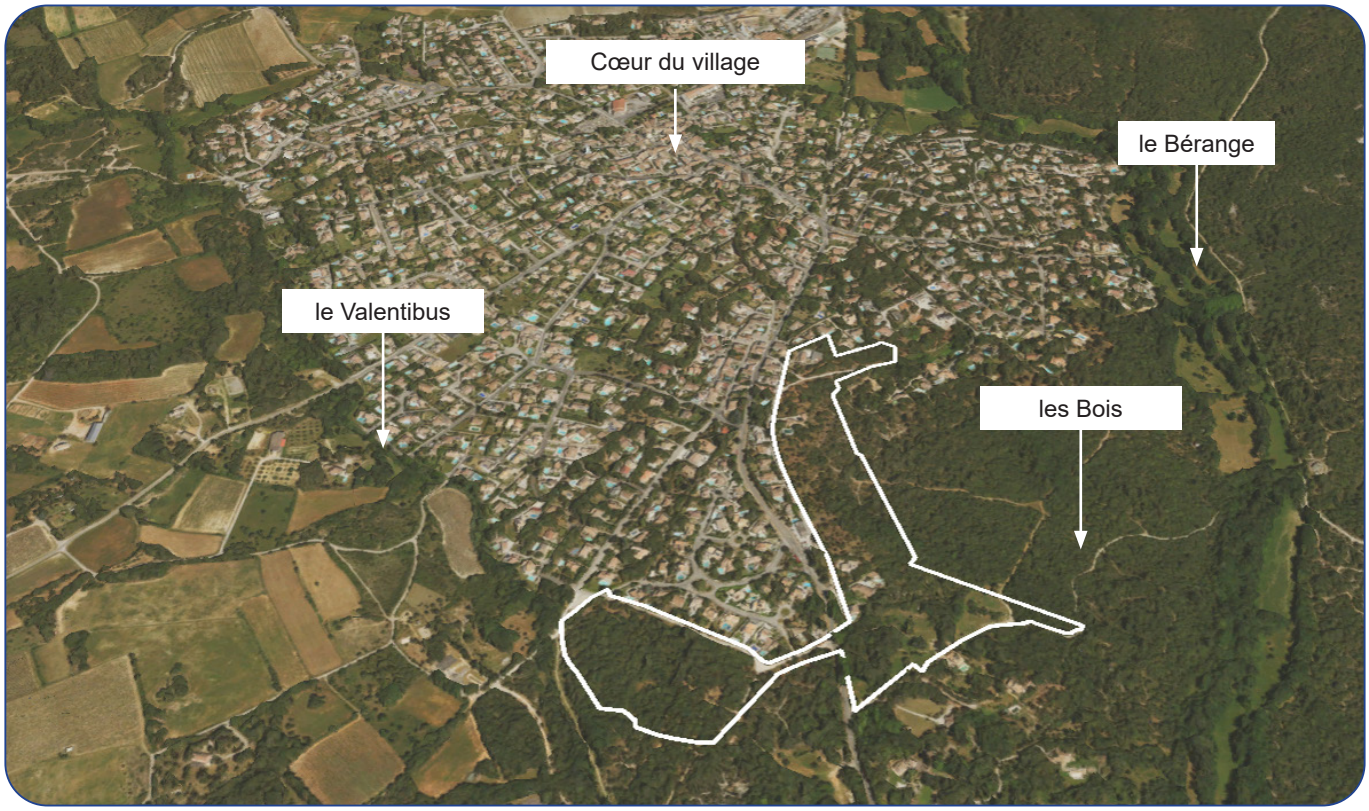
Ce site qui matérialise l'entrée sud du village est :
- situé en continuité du tissu pavillonnaire existant au nord et à l'ouest (lotissement des Garrigues et quartier des Mazes) ;
- en accroche, au nord et au sud du site, avec la route de Montpellier (RM54) ;
- situé à environ 600 mètres des terrains de foot et du futur parc d'activités économiques (PAE) « Jules Rimet » au sud.

Ce secteur marquera la future transition entre espaces urbanisés et espaces naturels qui accueillent :
- un réservoir de biodiversité et un corridor écologique déterminé (situés au sud du site) ;
- deux corridors écologiques de trame bleue constitués par les cours d'eau du Valentibus et du Bérange, respectivement à l'ouest et à l'est du site.

Le site présente une pente orientée nord/sud de 7% en moyenne et un dénivelé négatif d'environ 10 mètres.

Il est desservi au nord et au sud par la route de Montpellier (RM54) et est située à environ 500 mètres du noyau historique de Sussargues, de ses équipements, commerces et services de proximités.

Deux lignes de transport en commun desservent le centre villageois de Sussargues, et passent à proximité du site à environ 200 mètres (arrêts de bus « Garrigues » et « Mazes »).



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site « Les Capitelles » vise à créer un nouveau quartier à dominante d'habitat, à l'entrée sud de village dans le prolongement du tissu urbain existant.

Cette opération constituera une transition entre le tissu pavillonnaire existant et les espaces boisés qui se sont développés sur les anciennes carrières. L'aménagement du site vise à bien insérer l'ensemble des constructions dans le paysage et à affirmer la limite sud du tissu pavillonnaire.

L'intégration de cet objectif conduira à concevoir un plan de composition qui permettra :
- De traiter l'entrée de village qualitativement sur le plan paysager ;
- De structurer qualitativement les interfaces avec les espaces boisés et le tissu pavillonnaire qui entourent le site ;
- De proposer aux habitants un cadre de vie qualitatif en gardant notamment une part importante d'espace paysager et végétalisé (environ 2.5 hectares de garrigues et de bassins de rétention paysagers).

La programmation de ce futur quartier proposera une mixité sociale qui répondra à la demande et à la diversité des parcours résidentiels.

L'aménagement de ce site :
- Créera une limite urbaine qualitative entre les espaces urbanisés et les espaces naturels ;
- Favorisera une imperméabilisation limitée et la végétalisation des espaces perméables, permettant :
• D'insérer au mieux les nouvelles constructions entre le tissu pavillonnaire existant et la zone naturelle;
• De préserver le réseau végétal du village ;
• De proposer des îlots de fraîcheur ;
• De favoriser la biodiversité en préservant des continuités écologiques avec le réservoir de biodiversité, le corridor écologique déterminé (situés au sud du site) et le corridor écologique de trame bleu (situé à l'ouest du site) ;
• D'infiltrer les pluies courantes.
- Prendra en considération l'aléa feux de forêt et le risque d'inondation.

La desserte interne de ce nouveau quartier devra prévoir des espaces de circulation intégrant des cheminements piétonniers connectés aux infrastructures publiques de mobilité existantes et futures, pour offrir des liaisons avec le réseau de transports en commun, les équipements, commerces et services de proximité et le centre du village. Ces cheminements devront également participer au maillage du centre historique avec les espaces boisés situés à l'est et au sud du village (dont le bois), afin d'alimenter les itinéraires piétons et cycles.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Cette OAP est décomposée en quatre secteurs distincts :
- Le secteur « nord » qui est au contact avec le tissu bâti existant (quartier des Mazes) et borde une ancienne carrière ;
- Le secteur « central » qui est au contact avec le tissu bâti existant et se situe le long de la rue des Chênes Verts ;
- Le secteur « sud » qui s'inscrit en entrée de village en accroche avec la route de Montpellier (RM54) ;
- Le secteur « ouest » qui est au contact avec le tissu bâti existant (lotissement des Garrigues), à proximité du cours d'eau du « Valentibus » et borde une ancienne carrière située le long de la RM54.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Situé aux portes du village, l'intégration du nouveau quartier dans le paysage et dans son environnement, s'appuiera sur :

- Une composition en continuité du tissu bâti existant adaptée à la topographie du site. Les constructions seront donc édifiées selon un épannelage prédéfini, qui se concrétisera par des formes urbaines différentes :
• Les secteurs « nord » et « ouest », en accroche avec le tissu existant, accueilleront des logements individuels ou groupés (maisons individuelles accolées, mitoyennes ou en bande) en RDC et/ou R+1 ;
• Sur le secteur « central », en accroche également avec le tissu existant, seront construits sous la forme de logements individuels ou groupés (maisons individuelles accolées, mitoyennes ou en bande) ou de logements intermédiaires (logements superposés avec accès individuels privatifs) en RDC et/ou R+1 ;
• Les bâtiments les plus hauts (en R+2) seront implantés dans le point bas topographique, en entrée de village (secteur « sud »), sous la forme de logements intermédiaires (logements superposés avec accès individuels privatifs) ou de logements collectifs.

- Une organisation structurée pour valoriser les interfaces du futur quartier :
• Les constructions s'implanteront en recul du tissu urbain existant. Ces interfaces seront traitées par des requalifications de voie qui bénéficieront d'un accompagnement végétalisé ou par des espaces végétalisés ;
• Les constructions s'implanteront en recul des espaces boisés (extérieurs au périmètre de l'OAP). Ces interfaces constitueront des espaces de transition végétale diversifiés (bassins de rétention paysagers, aménagements paysagers, espaces de pleine terre végétalisés).
• Sur le secteur « sud », les logements intermédiaires ou collectifs s'implanteront en recul de la route de Montpellier (RM54) afin de valoriser l'entrée du village, en conservant notamment des espaces végétalisés.

- Un traitement qualitatif des façades et des toitures, aussi bien dans le choix des matériaux et des teintes que dans la conception volumétrique : les bâtiments devront s'intégrer dans un environnement naturel. De plus, l'ensemble des édicules et dispositifs techniques seront intégrés et dissimulés, notamment en toiture.

Mixité fonctionnelle et sociale

A l'échelle du périmètre de l'OAP, au moins :
- 30 % de logements en nombre et 25 % de la surface de plancher (affectée aux logements) seront des logements locatifs sociaux ;
- 20 % des logements seront des logements en accession abordable.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

L'aléa feux de forêt sera pris en compte par :
- la mise en place d'accès aux massifs boisés (extérieurs au quartier) accompagnés d'hydrants ;
- la mise à distance des constructions vis-à-vis du massif par la mise en place d'espaces de transition végétale diversifiés.

En complément, les obligations légales de débroussaillement sur une bande de 50 mètres des constructions permettront de prendre en compte l'aléa feux de forêt.

Les enjeux hydrauliques par ruissellement des eaux pluviales seront pris en compte par l'aménagement d'espaces hydrauliques paysagés. Ceux-ci permettront une approche mutualisée de la gestion des eaux de ruissellement collectées au sein du quartier.

Concernant le volet végétal, celui-ci se concrétisera par :
- la préservation d'entités boisées abritant des espèces protégées ;
- la mise en place d'espaces de transition végétale (bassins de rétention paysagers, aménagements paysagers, espaces de pleine terre végétalisés) ;
- la valorisation des espaces végétalisés en entrée du village ;
- la végétalisation des espaces communs et des abords des emprises de mobilités.

L'ensemble des espaces végétalisés préserveront des continuités écologiques avec le réservoir de biodiversité, le corridor écologique déterminée (situés au sud du site) et le corridor écologique de trame bleue à l'ouest du site (cours d'eau du Valentibus).

En sus, afin de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuges pour la faune en transit, de développer des îlots de fraîcheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 50 % de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables. Ce principe se concrétisera notamment par la plantation d'arbres de haute tige, mais également d'une strate herbacée et arbustive.

Ces espaces perméables concourront à l'infiltration des pluies courantes, participant à la réduction de l'exposition aux risques, à l'alimentation des nappes d'eau souterraines et à la préservation et à la valorisation des continuités écologiques.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Le quartier se connectera à la route de Montpellier (RM54) pour que les nouveaux usagers puissent bénéficier des futurs aménagements prévus sur cette voie. Cela permettra d'optimiser les connexions avec les transports en commun, les équipements, commerces et services de proximité et le centre du village.

L'opération devra prévoir des cheminements doux, pour encourager les mobilités douces et connecter le tissu urbain existant avec les espaces boisés à l'est et au sud du village, soit par des circulations distinctes, soit sur les emprises des voies de desserte interne.

Concernant les besoins en stationnement des automobiles, les places de stationnement mutualisées et les places le long des voies internes au quartier seront majoritairement perméables et plantées avec des arbres de haute tige. Des aménagements paysagers de type pergolas végétalisées pourront être implantés sur les aires de stationnement mutualisées.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

La rue des Chênes Verts sera réhabilitée et constituera l'axe principal de desserte des secteurs « nord » « centre » et « sud ». Celle-ci se connectera, en plusieurs points, sur la route de Montpellier (RM54). Le secteur « ouest » se connectera directement à RM54.

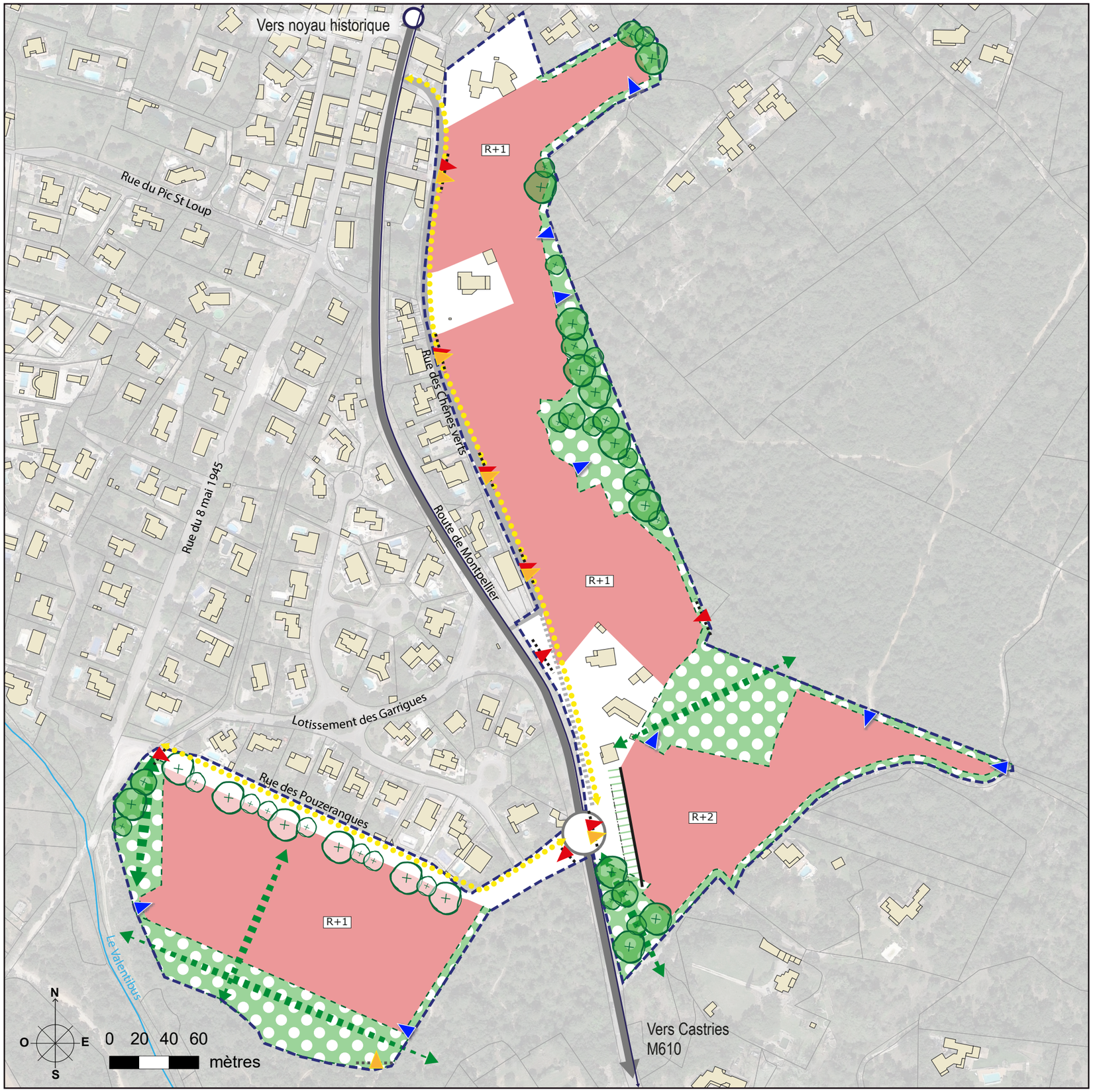
L'opération sera desservie par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elle devra être raccordée.

Programmation et phasage opérationnel

L'opération projetée permettra la construction d'environ 170 logements à l'échelle du site, avec une densité cible minimale de 20 logements par hectare.
En sus, l'OAP intègre dans son périmètre 2 hectares d'espaces arborés correspondant à des espaces d'évitement d'habitats d'espèces protégées et 0.9 hectare de parcelles déjà bâties.

L'aménagement du site s'effectuera en deux tranches. La première débutera à l'horizon 2026-2027.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant
- réseau hydrographique

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- arbres significatifs, arbres d'alignement, végétation en accompagnement de la voirie

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, bassin de rétention
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter
- espace de transition végétale à constituer / traiter *(urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances, etc.)* pouvant intégrer des bassins de rétention
- aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons piétonnes

Morphologie urbaine

- principe de retrait du bâti à végétaliser
- accès véhicules
- accés SDIS
- accès modes doux

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

- dominante résidentielle

Objectif programmatique quantitatif

- R+x hauteur bâtie maximale

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- existant / futur carrefour structurant
- existant / futur voie structurante

Transports en commun

- existant / futur arrêt de bus
- existant / futur ligne de bus

Modes actifs

- existant / futur itinéraire piéton

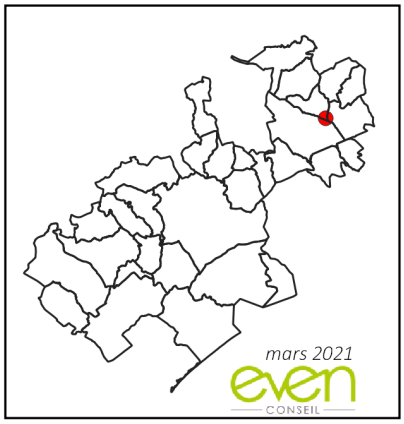
OAP

SECTEUR COMPLEXE SPORTIF JULES RIMET

SUSSARGUES

Caractérisation du site

Le site concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **SECTEUR COMPLEXE SPORTIF JULES RIMET** » se situe au nord-est de la métropole, sur la commune de Sussargues. Son périmètre s'étend sur une surface de 3,5 ha.



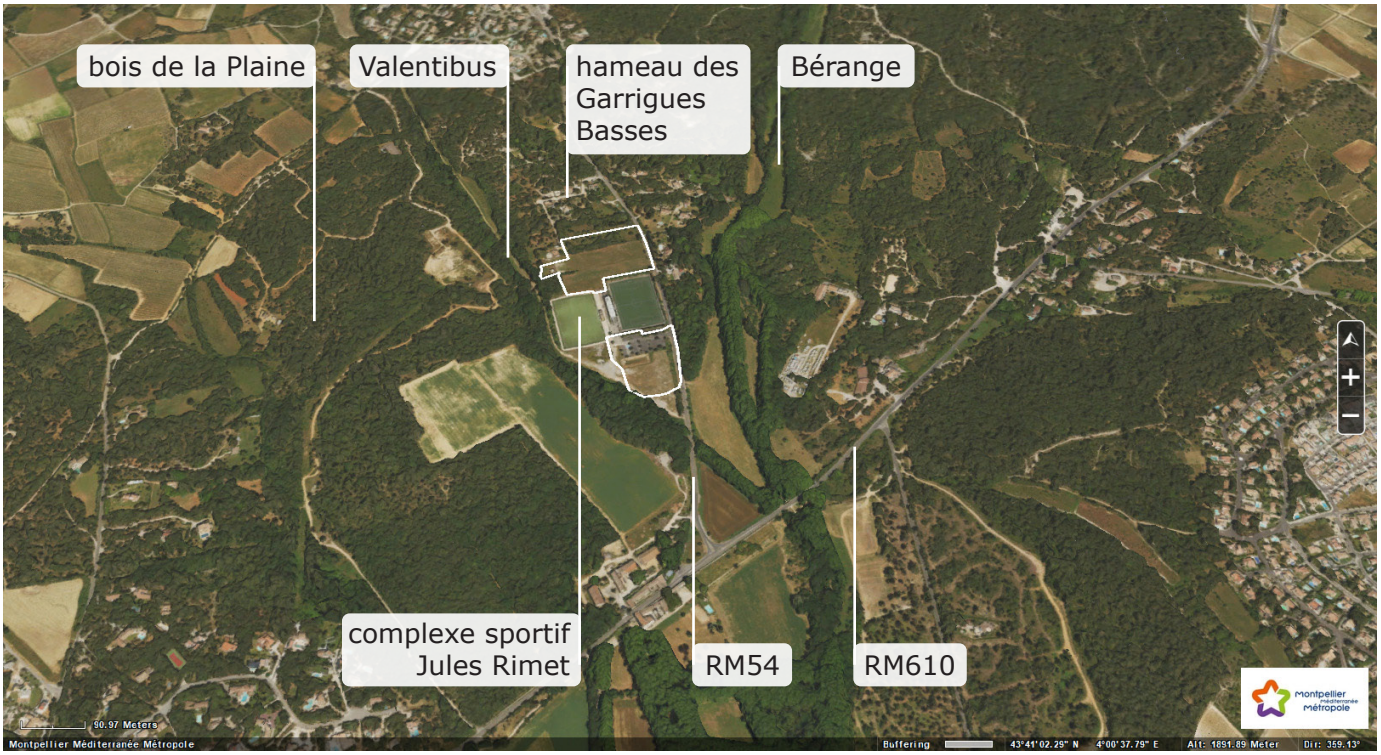
Ce site se situe en pointe sud de la commune de Sussargues, en entrée de celle-ci en venant de Montpellier, et au droit de la route métropolitaine n°54 (RM54).

Le site est délimité :

- à l'ouest et au sud par le cours d'eau du Valentibus ;
- à l'est par la RM54 (Route de Montpellier) ;
- au nord par un groupe d'habitations épars existant, appelé hameau des Garrigues Basses.

Le site prend place entre les espaces boisés du bois de la Plaine à l'ouest et des Carrières au nord et à l'est, et s'arrête à la confluence des cours d'eau du Valentibus et du Bérange. Ainsi, à l'est, au sud et à l'ouest, l'environnement naturel comprend des réservoirs surfaciques de biodiversité trame verte, un réservoir linéaire de biodiversité trame bleue et des corridors écologiques trame bleue, et un corridor écologique trame verte.

Commune de troisième couronne, Sussargues est connectée au cœur métropolitain par la RM610 (axe Alès - Montpellier), via la RM54 qui se présente comme une épine dorsale nord/sud. Elle innerve et dessert l'ensemble du village de manière directe ainsi que le périmètre de cette Orientation d'Aménagement. Le site est desservi par les lignes de bus 27 et 31 du réseau TAM afin de le connecter notamment aux villages alentours, ainsi qu'au pôle d'échange multimodal (PEM) de Baillargues au terminus de la ligne 27.



Objectifs d'aménagement visés

De par sa situation en entrée sud du territoire communal déconnecté du village, au sein d'un contexte paysager marqué par le complexe sportif existant et ses installations (stades, tribunes …) et des espaces naturels prédominants, le secteur doit mettre en œuvre des configurations urbaines qui favorisent l'intégration et la qualité de vie dans un environnement paysager qualitatif. La présence des deux cours d'eau (le Valentibus à l'ouest et le Bérange à l'est) oblige la concentration du développement urbain de part et d'autre du complexe sportif, le long de la RM54. A terme, cette nouvelle urbanisation qualifiera l'entrée sud de la commune. Aussi, l'un des enjeux majeurs de la création de cette polarité économique de proximité est de structurer et valoriser les lisières agro-naturelles par la qualité de son inscription paysagère dans son contexte naturel et topographique (présence de cours d'eau, anciennes carrières au nord, espaces boisés significatifs…).

De par sa situation et son identité, la commune a connu un fort accroissement démographique durant les dernières décennies. Ces nouveaux résidents viennent alimenter le flot des migrations pendulaires et périurbaines. Le parc d'activités participera ainsi au rééquilibrage de l'offre d'emplois sur le territoire métropolitain, par la réintroduction d'activités, principalement artisanales, à proximité du village de Sussargues mais également des villes et des villages alentours. L'objectif est de développer un pôle économique de proximité et éviter que la 3éme couronne de la métropole ne soit composée que de « communes dortoirs ».

L'opération d'aménagement doit pouvoir réduire la vulnérabilité du territoire au ruissellement urbain par le maintien et la préservation des zones de débordements du Valentibus et du Bérange. En effet, les aménagements et constructions à venir devront éviter la ripisylve des cours d'eau (Valentibus et Bérange) ainsi que leurs espaces inondables (inscrit au PPRI) et de bon fonctionnement. De plus, la prise en compte de carrières aux alentours (risque d'instabilité des terrains, modification des infiltrations...), sans être présentes sur le périmètre de l'OAP est primordiale pour réduire l'exposition des populations aux risques. Les abords des deux cours d'eau sont des secteurs caractérisés par une présence significative du végétal, et notamment les ripisylves qui forment des franges plus ou moins épaisses qui restent fragiles, notamment au sud-ouest du site. Il convient donc de préserver les continuités écologiques, ainsi que les réservoirs de biodiversité qui bordent le site du projet.

Le site étant déjà partiellement urbanisé avec le complexe sportif Jules Rimet et sa proximité avec la RM54, la desserte de l'opération devra se faire en prolongement / renforcement des réseaux déjà existants, afin d'optimiser les coûts et le fonctionnement des réseaux.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

La présente OAP prévoit l'aménagement des abords nord et sud du stade Jules Rimet en s'appuyant sur le contexte urbain et sur les enjeux paysagers et environnementaux du site.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Il s'agira d'intégrer la future opération dans son contexte paysager et topographique grâce à une forte dimension paysagère au sein des futurs tissus urbains d'activités, et notamment en limites nord, ouest et sud.

Dans cette optique le parti d'aménagement se traduira par :

- la préservation des continuités végétales entre les espaces agro-naturels et les espaces urbains ;
- le soin de la qualité architecturale des bâtiments, dans une logique de valorisation mutuelle avec les espaces agro-naturels ;
- la création d'une trame d'espaces publics et d'espaces verts (continuités piétonnes avec les espaces piétons existants du stade, et vers le hameau des Garrigues Basses, voie de desserte du secteur nord).

Orientations d'aménagement et de programmation (suite)

Prévention des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Les enjeux hydrauliques seront pris en compte afin de s'écarter des zones de risque d'inondation (recul par rapport aux limites du PPRI et de l'espace minimum de bon fonctionnement du Valentibus (EMBF).

Au-delà de la dimension paysagère, l'aménagement devra prendre en compte les aspects environnementaux. Les continuités écologiques seront renforcées, notamment par la préservation, le maintien ou le déplacement des murets existants au sein ou en périphérie des zones à urbaniser, de façon à constituer des refuges et gîtes favorables aux reptiles. Afin de développer des îlots de fraicheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, 20% de la superficie sera traitée en espaces perméables à l'échelle de l'OAP, contribuant également au maintien des continuités écologiques.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

L'aménagement du site devra établir un retrait par rapport à la RM54 pour permettre son réaménagement et notamment la mise en œuvre d'un cheminement « modes doux ». Dans cette logique, les continuités modes actifs (marche et vélo) permettront aussi l'accès des citadins aux espaces agro-naturels.

Le stationnement combinera places publiques le long des voies et stationnement privé au sein des lots à commercialiser. Il s'agira de favoriser un foisonnement des espaces de stationnement entre les lots d'activités et le stade en mutualisant l'aire de stationnement du stade existante. Ces deux équipements ayant des temporalités d'usages différenciées (journée, soir, week-end).

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

L'accès au secteur sud se fera par le carrefour d'accès existant du parking du stade, et un nouvel accès sera créé sur la RM54 pour desservir le secteur nord par une nouvelle voie en impasse.

Les constructions du futur quartier devront être raccordées par l'ensemble des réseaux secs et humides publics : assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication. Deux nouveaux bassins de rétention des eaux pluviales seront créés, l'un spécifique au secteur nord, l'autre qui sera mutualisé entre le secteur sud et les équipements existants du stade, en remplacement du bassin de rétention existant du stade qui sera abandonné afin de recevoir des constructions nouvelles. Enfin, l'aménagement tiendra compte de la conduite d'eau usée existante qui traverse le secteur sud du site.

Programmation et échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

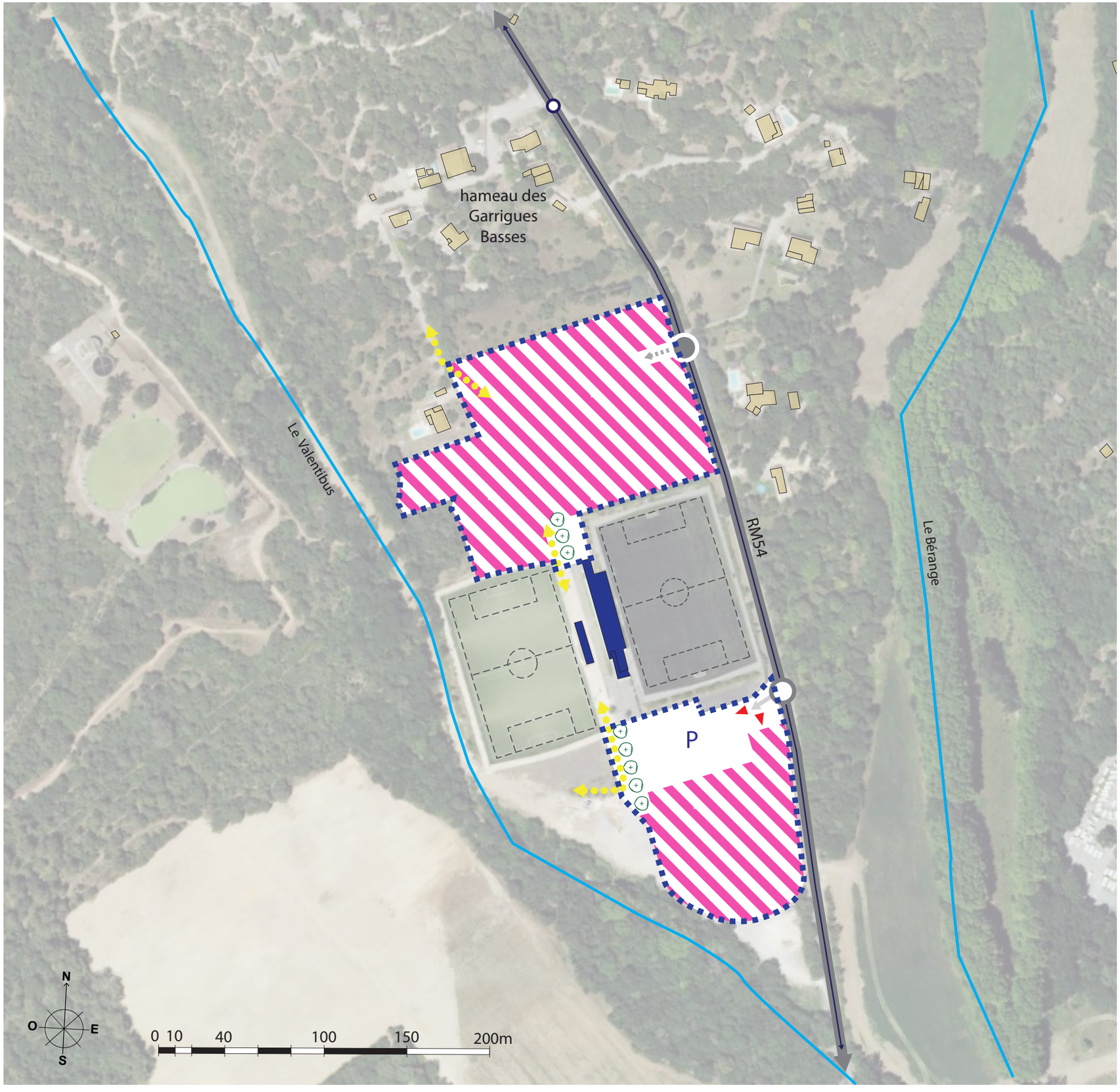
Il est prévu à titre indicatif la construction d'environ 10.000 m² de surfaces de plancher.

La programmation envisagée sur le pôle économique de proximité Jules Rimet couvre des activités diversifiées à dominante artisanale, BTP, petite industrie, petit négoce, pour des besoins de petites tailles. Dans un premier temps, il est envisagé de développer un programme immobilier de type village d'entreprises artisanales et de services (VEAS) sur le secteur sud, qui pourra également offrir, le cas échéant, des services mutualisés. Dans un second temps, en fonction de la demande, une dizaine de lots libres pourront être proposés sur le secteur nord.

Les constructions seront autorisées soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble constituée en une ou plusieurs tranches, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone.

Les travaux de viabilisation commenceront dès 2024. Les constructions pourront ainsi débuter et s'échelonner dans la durée du PLUi.

Orientations d’aménagement et de programmation



Légende *(orientations d’aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l’OAP
- bâti existant (résidentiel essentiellement)
- tribunes et bâti existant du stade

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement végétal en accompagnement de l’axe piéton central

Morphologie urbaine

- accès véhicules préférentiel - *principe*

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- dominante économique

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- carrefour structurant (*existant* / *futur*)
- voie de desserte (*future*)
- P parking existant

Transports en commun

- arrêt bus (*existant*)
- voie bus (*existant*)

Modes actifs

- itinéraire piéton (*futur*)

OAP ENTRÉE DE VILLE NORD
VENDARGUES

Caractérisation du site

Le site concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Entrée de ville nord** » se situe à l'est de la métropole, sur la commune de Vendargues. Son périmètre s'étend sur une surface de 1,3 ha.



Ce site est localisé au nord du territoire communal, en continuité du lotissement de l'Eden et du parc de loisirs du Petit Paradis.

Il est délimité par :
- la RM 610 au Nord et à l'Ouest,
- l'ancienne voie ferrée reliant Montpellier à Sommières, et au-delà le quartier résidentiel de l'Eden, au Sud,
- le parc de loisirs du Petit Paradis à l'Est.

Le site présente une pente moyenne de 3 mètres sur un axe nord-est / sud-ouest.

Il est desservi par l'avenue du Tamarou et se situe à moins de 500 m d'un futur arrêt de la ligne de bustram n°1 Castries- Montpellier. Il est également au contact direct de la future véloligne n°1b qui reliera Castelnau-le-Lez à Saint-Géniès-des-Mourgues en empruntant l'ancienne voie ferrée en limite sud du site.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site vise à traiter qualitativement l'entrée de ville nord de la commune en réalisant une opération de construction en continuité du quartier de l'Eden. Celui-ci est concerné par des nuisances sonores, liées à la proximité des infrastructures de déplacement, qui devront être prises en compte dans l'aménagement du site.

Ce projet vise à promouvoir une mixité sociale et fonctionnelle (logements, espace d'accueil du parc de loisirs et petite restauration, bureaux ou équipement destiné à la petite enfance) structurée autour d'espaces végétalisés et d'axes de mobilités douces.

Sa programmation qui comprend une diversité de logements (libres, sociaux, abordables) permettra de répondre aux objectifs de mixité sociale ainsi qu'aux nouveaux parcours résidentiels.
L'aménagement de ce site favorisera une imperméabilisation limitée et la végétalisation des espaces perméables. Ceci permettra :

- de préserver le réseau végétal présent tout en conservant les sujets significatifs existants ;
- de proposer des îlots de fraîcheur ;
- de favoriser la biodiversité en préservant des continuités écologiques ;
- d'infiltrer les pluies courantes.

L'opération développée sur le site devra aussi tenir compte du risque inondation lié au ruissellement des eaux pluviales.

La desserte interne de cette opération devra prévoir des espaces de circulation intégrant des cheminements piétonniers connectés aux axes de mobilités douces qui offrent des liaisons avec le parc de loisirs du Petit paradis mais aussi avec le réseau de transports en commun, les équipements et services de proximité et le cœur de ville.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'aménagement du futur quartier à l'interface entre la RM 610 et le lotissement de l'Eden s'appuiera sur :

- Une conception architecturale qui veillera à intégrer au maximum les constructions dans son environnement proche :
• Les bâtiments les plus hauts d'une hauteur maximale de R+3+attique seront implantés à la pointe ouest du site comme élément marqueur de l'entrée du quartier.
• Le long de la RM610, les bâtiments seront au maximum en R+2+attique.
• Les constructions devront respecter un épannelage allant du R+1 (au plus proche des constructions existantes) au R+1+A.

- Une organisation urbaine structurée avec le développement de logements au cœur du site et pourra être accompagné par la réalisation de bureaux ou d'un équipement destiné à la petite enfance. Plus à l'est, le projet intégrera le bâtiment d'accueil du parc de loisirs du Petit Paradis.

- Une préservation au maximum des espaces boisés existants en implantant les futures constructions en recul de la RM610, du parc de loisirs et aux abords de l'ancienne voie ferrée à l'interface avec le quartier de l'Eden.

- Un traitement qualitatif des façades et des toitures, aussi bien dans le choix des matériaux et des teintes que dans la conception volumétrique.

Mixité fonctionnelle et sociale

Ce secteur verra se développer une mixité fonctionnelle avec des logements, un espace d'accueil du parc de loisirs, une petite restauration, des bureaux ou un équipement destiné à la petite enfance.

A l'échelle du périmètre de l'OAP :
- au moins 33 % des logements en nombre et au moins 25 % de la surface de plancher (affectée aux logements) seront des logements locatifs sociaux,
- 3% des logements seront en accession abordable.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Les enjeux hydrauliques par ruissellement des eaux pluviales seront pris en compte dans la conception de l'opération, afin de permettre :
- l'écoulement des eaux pluviales jusqu'aux ouvrages de compensation hydraulique ;
- la non-aggravation de l'aléa hydraulique à l'aval du projet ;
- la préservation des constructions des aléas d'inondation par ruissellement urbain.

Par ailleurs, dans le but de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuge pour la faune en transit, de développer des îlots de fraicheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 20% de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables.

Ce principe se double de la conception d'une armature végétale qui se concrétisera par :
- la préservation des trames végétales en frange du site avec des bandes boisées le long de la RM610, du parc de loisirs et de l'ancienne voie ferrée ;
- le développement d'aménagements paysagers en cœur d'opération, aux abords des constructions et des cheminements piétonniers.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Le secteur « entrée de ville nord » sera desservi par la véloligne 1b reliant Castelnau-le-Lez à Saint-Geniès des Mourgues et la ligne de Bustram n°1 reliant Castries à Montpellier dont un des arrêts se situera à moins de 500 m du site.

Le plan de composition de l'opération développée sur le secteur intégrera donc des cheminements destinés aux mobilités douces et des connexions à ces futures infrastructures.

Afin de diminuer la présence physique des voitures et de favoriser la qualité d'aménagement des espaces communs, il conviendra d'intégrer le stationnement automobile au maximum dans le cadre bâti. Les espaces de stationnements aériens seront majoritairement perméables et plantés avec des arbres de hautes tiges.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

L'accès automobile du nouveau quartier se fera par l'avenue du Tamarou via une traversée unique de la future Véloligne.

Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

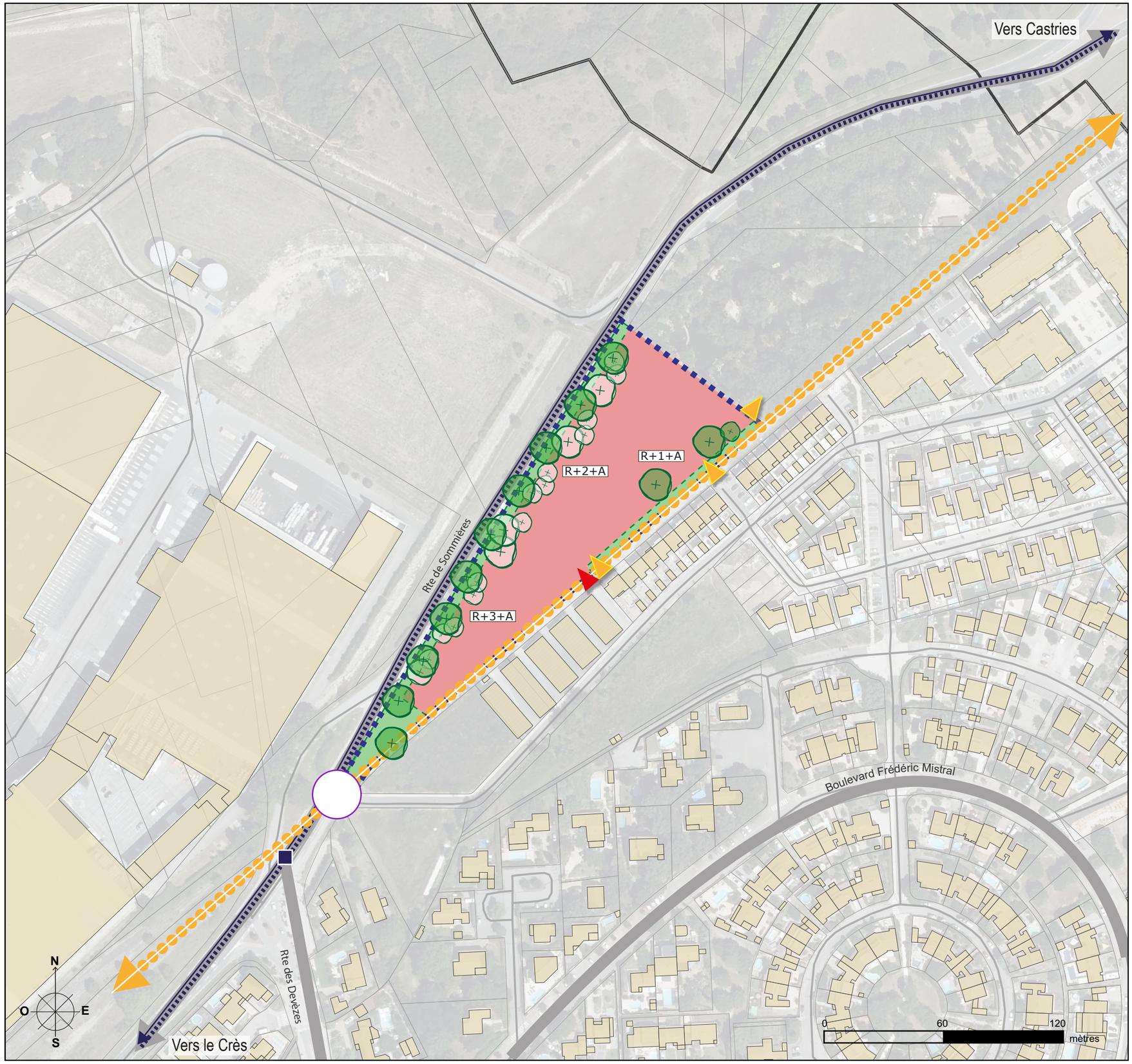
Programmation et phasage opérationnel

Le projet prévoit la construction d'environ 6000 m² de surface de plancher. Cette surface plancher sera répartie pour permettre la création d'environ 80 logements, la réalisation d'un espace d'accueil du parc de loisirs du Petit Paradis, d'une petite restauration, de bureaux ou d'équipement destiné à la petite enfance.

La densité cible minimale sera de 65 logements/hectare.

L'aménagement du site pourra s'effectuer en deux tranches maximum à l'horizon 2026.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- arbres significatifs, végétalisation en accompagnement de voirie

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, bassins de rétention
- aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons piétonnes

Morphologie urbaine

- accés véhicules
- accés modes doux

Objectif programmatique quantitatif

- hauteur bâtie maximale (R+x)

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

- dominante résidentielle

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- carrefour structurant à sécuriser
- voie structurante (existant / futur)
- voie de desserte (existant / futur)

Transports en commun

- arrêt tramway / gare / bustram (existant / futur)
- ligne tramway / bustram (existant / futur)
- arrêt bus (existant / futur)
- ligne bus (existant / futur)

Modes actifs

- itinéraire cycle : réseau magistral (REV) (existant / futur)

OAP CAMPUS U
VENDARGUES

Caractérisation du site

Le site concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Campus U** » se situe à l'est de la métropole, sur la commune de Vendargues. Son périmètre s'étend sur une surface de 5,6 ha.



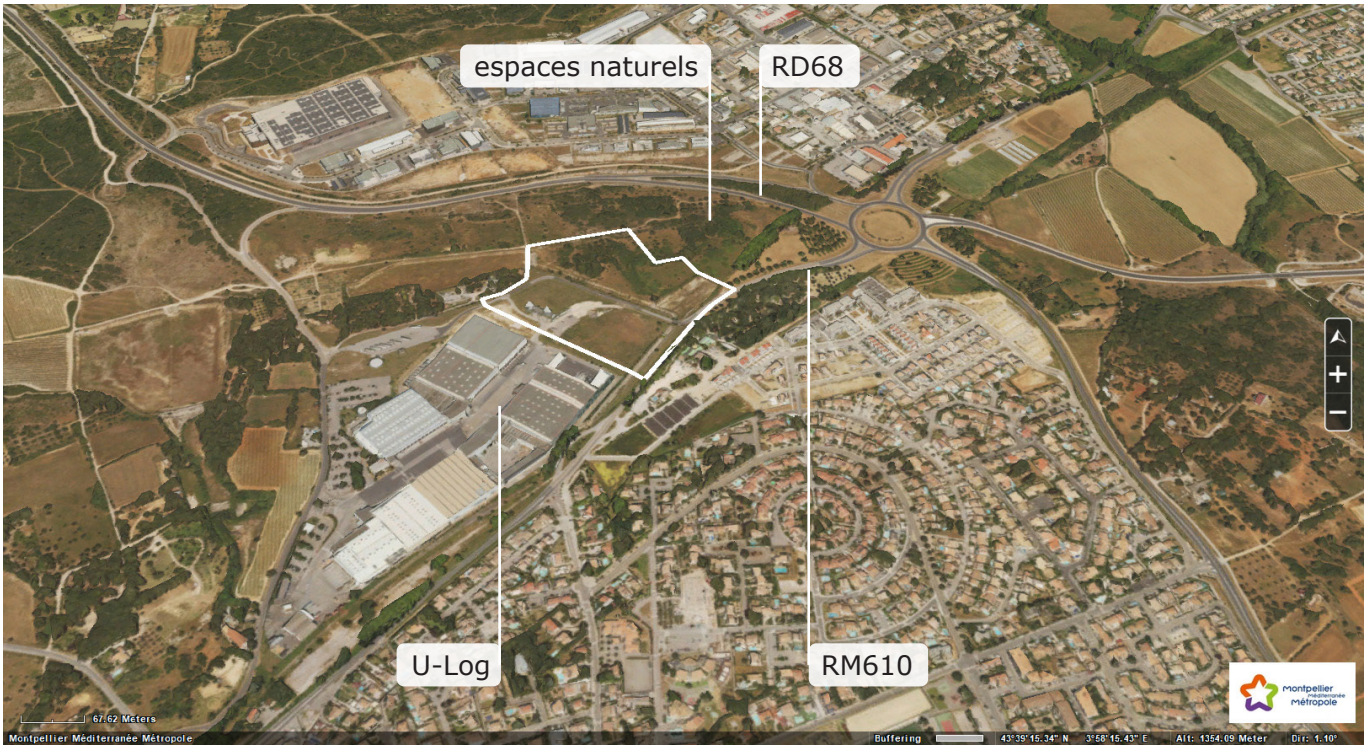
Ce site est localisé au nord de la commune en continuité des bâtiments de l'entreprise « U-log », dans le prolongement de la RM610.

Il est délimité par :

- des espaces naturels au nord ;
- les bâtiments de l'entreprise « U-Log » au sud ;
- la RM610 à l'est ;
- des bassins d'écrêtement et quelques constructions à l'ouest.

Le site présente une faible pente nord-est/sud-ouest d'environ 4% avec un dénivelé de 4m.

Il est desservi par la RM610 et se situe à moins de 500 m d'un futur arrêt de la ligne de bustram n°1 Castries - Montpellier et de la ligne de bus existante n°46. Il est également à proximité de la future véloligne n°1b qui reliera Castelnau-le-Lez à Saint-Géniès-des-Mourgues.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site « Campus U » vise à renforcer la polarité économique structurante de l'est de la Métropole (Parcs d'activités du Salaison, Via Domitia, Les entrepôts et la logistique d'U-Log Système U sud, …). Pour ce faire, les bâtiments devront présenter une compacité permettant de développer des emprises perméables végétalisées afin de permettre :

- de proposer des îlots de fraicheur ;
- de favoriser la biodiversité en préservant des continuités écologiques ;
- d'infiltrer les pluies courantes.

Le site sera raccordé aux différents axes de mobilités douces existants ou à réaliser en limite de site afin de proposer des alternatives à la voiture. De plus, la desserte interne devra prévoir des espaces de circulation pour les mobilités douces.

Le site est concerné par des nuisances sonores, liées à la proximité de la RM610 et de la RD68 , qui devront être prises en compte dans l'aménagement du site.

Sur le plan environnemental, l'opération développée sur le site devra aussi tenir compte du risque inondation lié au ruissellement des eaux pluviales et des aléas liés aux feux de forêt.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Il s'agit de réaliser un nouveau quartier d'activités s'appuyant à la fois sur le contexte urbain et sur les enjeux paysagers et environnementaux du site, afin de développer une mixité fonctionnelle regroupant des surfaces de plancher destinées aux commerces, bureaux, hôtellerie, locaux de formation et d'enseignement, activités de service, à la restauration, ainsi qu'aux locaux techniques de stockage et de transformation qui y sont liés.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Le parti d'aménagement privilégie la dimension paysagère du projet qui est traduite par les actions suivantes :

- une conception architecturale adaptée à la topographie du site afin d'intégrer au maximum les constructions dans leur environnement proche. Les bâtiments les plus hauts d'une hauteur maximale de 18 mètres se situeront au sud du site en point bas, à proximité des bâtiments « industriels » existants. Plus au nord, à l'approche des espaces naturels situés sur la commune de Castries, la hauteur des bâtiments ne dépassera pas 8 mètres ;
- un traitement qualitatif des façades et des toitures, notamment le long de la RM610, aussi bien dans le choix des matériaux et des teintes que dans la conception volumétrique en vue d'initier une séquence urbaine d'entrée de ville tout en ménageant la transition avec les espaces naturels limitrophes ;
- des aménagements paysagers prenant en compte les évolutions du climat. La création de différentes ambiances paysagères et végétales permettra la réalisation d'îlots de fraicheur et participera à l'enrichissement de la biodiversité du site.

Préservation des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

L'élaboration du plan de composition de l'aménagement du site permettra de préserver les constructions des aléas :

- d'inondation par ruissellement urbain. Ces enjeux seront pris en compte par la mise en place d'aménagements hydrauliques, et en particulier de bassins de compensation des nouvelles emprises imperméabilisées ;
- feux de forêt en les éloignant des emprises soumises à l'aléa feu de forêt.

Afin de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuge pour la faune en transit, de développer des îlots de fraicheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 20%

de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables.

Ce principe se double de la conception d'une armature végétale traduite par :

- la plantation d'arbres de haute tige pour offrir de l'ombrage sur les emprises de stationnement et de mobilités douces ;
- l'aménagement d'espaces paysagers permettant d'assurer une transition douce avec la garrigue située au nord-est ;
- le traitement paysager des ouvrages hydrauliques permettant de favoriser le développement de la biodiversité.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Le secteur « Campus U » sera desservi par la véloligne 1b reliant Castelnau-le-Lez à Saint-Geniès des Mourgues, la future ligne de Bustram n°1 reliant Castries à Montpellier dont un des arrêts se situera à moins de 500 m du site ainsi que la ligne de bus existante n°46. Le plan de composition de l'opération développée sur le secteur intégrera des cheminements destinés aux mobilités douces et des connexions à aux futurs axes de transport en commun et de mobilités douces.

Afin de diminuer la présence physique des voitures, il conviendra d'intégrer le stationnement automobile au maximum dans le cadre bâti. Les espaces de stationnements aériens seront majoritairement perméables et plantés avec des arbres de hautes tiges.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Le projet « Campus U » s'intègre dans une grande unité foncière, propriété de la société PROVEND du Groupement U. Les accès au site se feront par un carrefour sécurisé depuis la RM610 et un dispositif de « tourne à droite dans le sens Castries – Vendargues » sur la RM610 permettra aux poids lourds d'y accéder. A l'ouest, un accès est existant en direction du chemin de Bannières et il pourra être conservé.

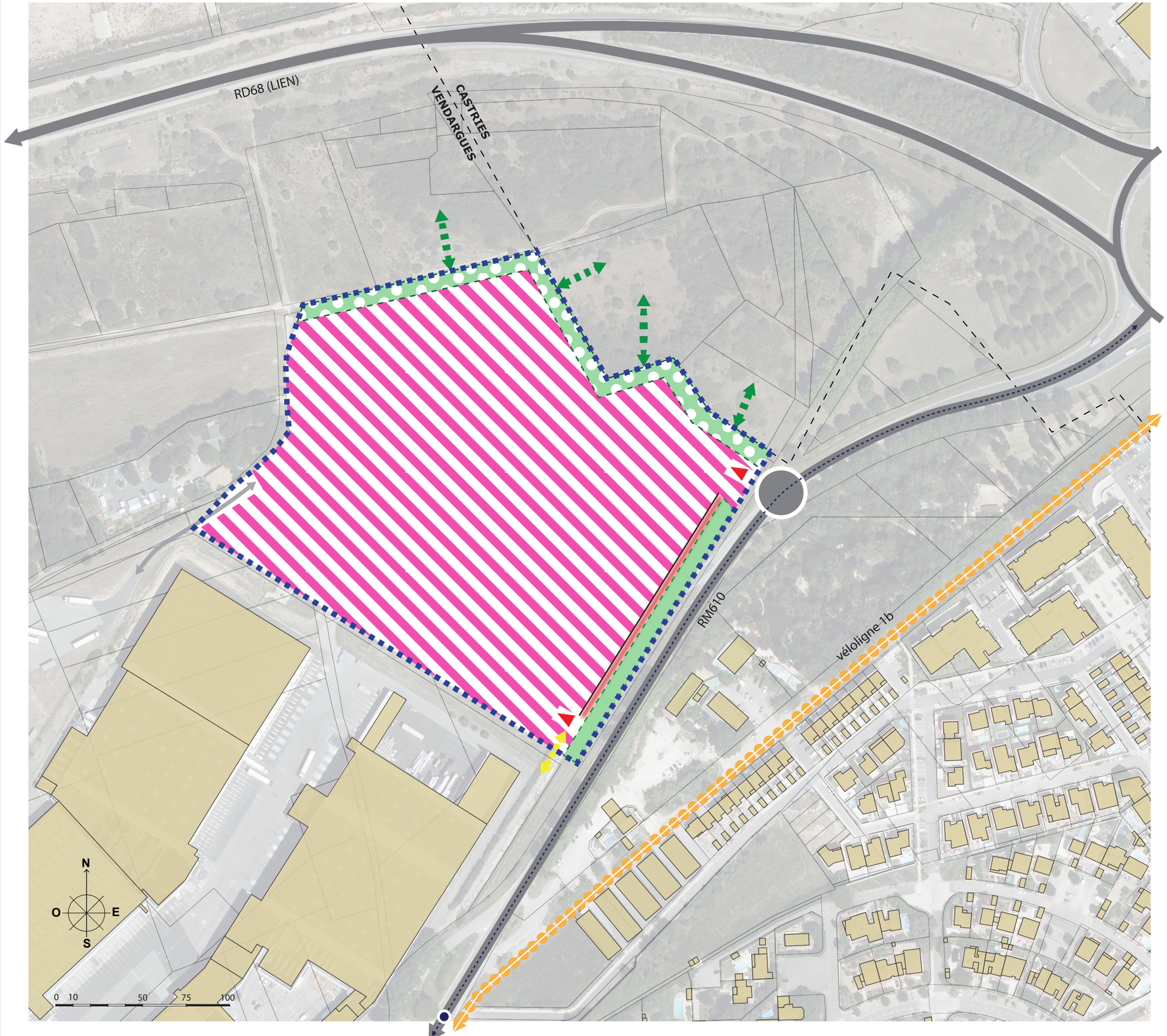
Programmation et échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

L'opération assurera la construction d'une surface de plancher maximale d'environ 40 000 m² de surface de plancher.

La densité cible minimale sera d'environ 7 000m² de Surface de Plancher/hectare, cette surface étant destinée aux commerces, bureaux, hôtellerie, locaux de formation et d'enseignement, activités de service, à la restauration, ainsi qu'aux locaux techniques de stockage et de transformation qui y sont liés

L'aménagement du site s'effectuera en 2 tranches maximum à l'horizon 2027-2028.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, bassins de rétention
- espace de transition végétale à constituer / traiter (urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances, etc.)
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer / conforter

Objectifs urbains

- façade urbaine à composer

Morphologie urbaine

- accès véhicules

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

- dominante économique

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- futur — carrefour structurant à sécuriser
- existant — voie structurante
- existant — voie de desserte

Transports en commun

- future — ligne bustram
- futur — arrêt bustram

Modes actifs

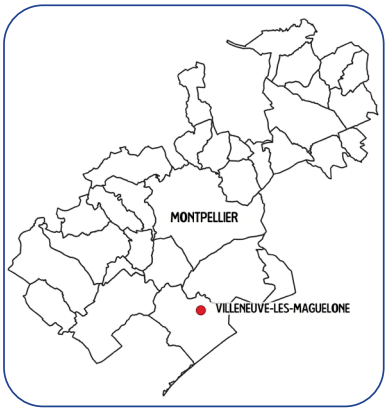
- futur — itinéraire cycle : réseau véloligne
- futur — itinéraire piéton

OAP ENTRÉE DE VILLE EST
VILLENEUVE-LÈS-MAGUELONE

Montpellier Méditerranée Métropole

Caractérisation du site

Le site de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) **« Entrée de ville Est »** se situe au sud de la métropole, sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone. Son périmètre s'étend sur une surface de 1,9 ha.



Ce site s'inscrit à l'est de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone, en frange de la partie urbanisée.

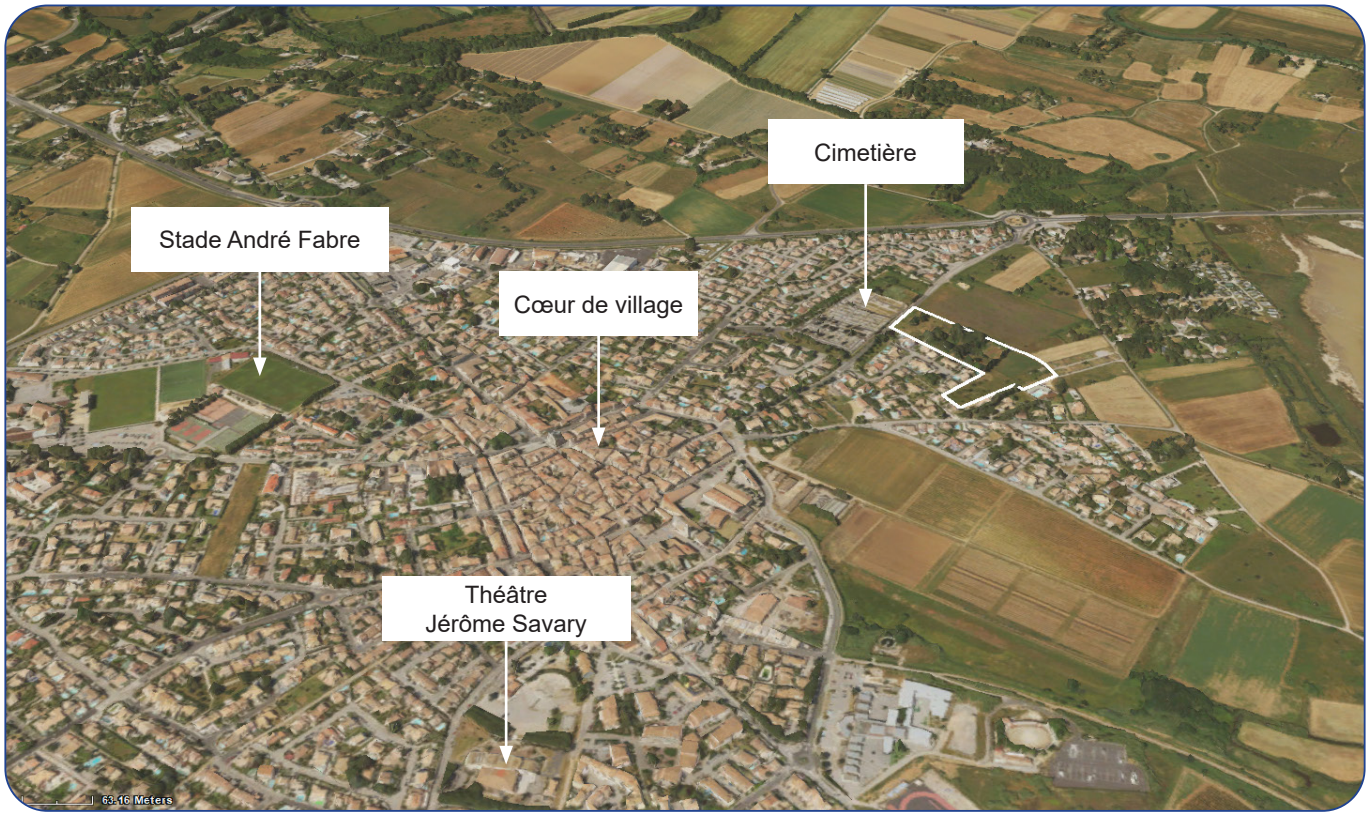
Il est délimité par :
- l'avenue de Palavas à l'ouest,
- un chemin privé au nord,
- le chemin de la Mort aux ânes au sud.

Il est entouré par un habitat pavillonnaire au sud, par le cimetière à l'ouest et par des espaces agro-naturels au nord.

Le nord-ouest du secteur marque la fin de la zone urbanisée de Villeneuve-lès-Maguelone. Pour autant, le centre urbanisé de Villeneuve-lès-Maguelone est situé à moins de 500 m du site.

Le site de projet est desservi par l'avenue de Palavas.
Deux lignes de bus passent à proximité du site de projet : une ligne urbaine interne à Villeneuve-lès-Maguelone (la ligne 44) et une ligne suburbaine reliant Montpellier à Saint-Jean-de-Védas (la ligne 32).

Au sens de la loi littoral, le site est situé dans les espaces proches du rivage et est en continuité immédiate de l'agglomération existante de



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site « Entrée de Ville Est » vise à créer un nouveau quartier conçu comme le prolongement du tissu urbanisé de Villeneuve-lès-Maguelone.

Sa composition urbaine visera à bien insérer l'ensemble des aménagements dans le site afin de prendre en compte les qualités paysagères existantes, et ainsi de proposer aux habitants un cadre de vie qualitatif.

Il s'agira également de structurer et de valoriser les lisières urbaines par la préservation et le renforcement des masses boisées existantes dans ce secteur en frange urbaine.

La programmation qui comprend une diversité de logements permettra de répondre aux nouveaux parcours résidentiels.

Sur le plan environnemental, l'aménagement du site veillera à préserver la végétation existante pour favoriser les îlots de fraîcheur, réduire la vulnérabilité du territoire au ruissellement urbain et respecter les préconisations liées à la Loi Littoral et aux espaces proches du rivage.

Enfin, le projet urbain permettra de créer de nouvelles connexions modes actifs entre le centre-ville et les espaces agricoles situés au nord-est de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone. Ces cheminements viendront compléter le maillage des itinéraires piétons et cycles permettant d'affirmer le territoire dans les modes actifs et de connecter les modes actifs aux transports collectifs (arrêt de bus).

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Il s'agira de réaliser un nouveau quartier à dominante d'habitat s'appuyant sur le contexte urbain et paysager préexistant.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'intégration du nouveau quartier dans son environnement, s'appuiera sur :

- Une organisation générale du bâti veillant à favoriser l'intégration urbaine et paysagère : les bâtiments les plus hauts (R+2) seront implantés en accroche de l'avenue de Palavas et au cœur du projet et les plus bas (R+1) seront construits en accroche du tissu pavillonnaire existant ;

- Un traitement qualitatif des alignements et des façades participera à la structuration de l'espace public, notamment au niveau de l'avenue de Palavas appelée à être requalifiée et apaisée. Pour favoriser une cohérence urbaine malgré la diversité morphologique, il conviendra de respecter, sur tout ou partie, une implantation à l'alignement ou un retrait des constructions. Une partie de ce recul sera également végétalisé pour mettre à l'écart les constructions futures avec le flux de transit passant sur l'avenue de Palavas ;

- Une structuration urbaine et paysagère qualitative valorisera l'interface entre espaces bâtis et espaces agricoles. Cette conception permettra la mise en valeur de l'entrée de ville. Il s'agira de préserver et créer une frange urbaine verte entre les nouvelles constructions et les espaces agricoles et naturels au nord par la plantation et le maintien des masses boisées ;

- La composition urbaine sera en adéquation avec la Loi Littoral et les espaces proches du rivage. Le périmètre de la présente OAP est entièrement situé au sein des espaces proches du rivage de la commune de Villeneuve-lès -Maguelone. Bien que couvrant des tissus urbanisés existants et quelques parcelles en extension directe de l'agglomération de Villeneuve, la proximité de l'étang de l'Arnel constitue un enjeu fort de composition de cette frange de la ville. La constructibilité de ce site est limitée à environ 50 logements dont les formes urbaines s'inscrivent en cohérence avec la morphologie des tissus urbains situés à proximité. La hauteur des constructions varie de R+1 à R+2 comme sur les tissus pavillonnaires voisins et le centre-ville de Villeneuve situé à environ 200 m.
Afin de limiter les Co-visibilités entre la zone d'urbanisation future et l'étang de l'Arnel, la composition d'une épaisse frange boisée en limite Est du site permettra de filtrer la perception des constructions futures. Cette frange boisée s'appuiera notamment sur le maintien des arbres existants sur le site mais aussi par de nouvelles plantations sur l'ensemble de sa limite est.

Mixité fonctionnelle et sociale

Ce secteur comprendra des logements aux typologies variées (habitat individuel en R+1 et habitat intermédiaire ou petit collectif de faible hauteur en R+2) pour favoriser une mixité sociale et urbaine.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Au niveau du cadre bâti, la conception architecturale devra :
- Privilégier des dispositifs passifs en matière climatique, été comme hiver ; - concevoir des bâtiments efficaces en consommation énergétique ;
- Favoriser le recours aux énergies renouvelables et à l'autoproduction ;
- Favoriser la réduction de la production d'ordures ménagères, notamment en facilitant le tri sélectif et le compostage ;
- Concevoir l'aménagement et des bâtiments favorables à la biodiversité.

Une analyse fine sera réalisée pour maintenir la faune et la flore existante.
Afin de préserver les fonctionnalités et les continuités écologiques du secteur, les alignements d'arbres de hautes tiges le long de l'avenue de Palavas ainsi que les masses boisées identifiées au centre du site seront préservés. Ils constitueront un cœur végétalisé pour développer des îlots de fraîcheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie.

Egalement, afin de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuge pour la faune en transit, au moins 40% de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

L'arrêt de bus « boulevard du chapitre » situé à 450 mètres au sud du site permet d'emprunter les lignes de bus 44 interne à la commune permettant de connecter le secteur Arnel à la Gare de Villeneuve-lès-Maguelone et la ligne 32 qui assure la jonction du secteur avec Saint Jean de Vedas dans un sens et Montpellier Garcia Lorca dans l'autre sens.

Un cheminement cycle et piéton viendra également accompagner la voie de desserte de l'opération, reliant l'avenue de Palavas au chemin de la mort aux ânes.

Les besoins en stationnement devront être appréhendés au regard de la desserte du quartier en transports en commun et en axes structurants de mobilités actives. Afin de diminuer la présence physique des voitures dans le futur quartier et de favoriser la qualité d'aménagement des rues, il conviendra de veiller à dissimuler au maximum le stationnement automobile, notamment par la prégnance de la végétation. Au sud de l'opération, un deuxième site sera dédié à l'accueil du stationnement pour les habitants du nouveau quartier et les touristes.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Les voies internes au quartier devront accueillir l'ensemble des mobilités. Elles seront traitées de manière à apaiser la vitesse (maximum à 30km/h), en veillant à réserver une emprise confortable pour les mobilités actives.

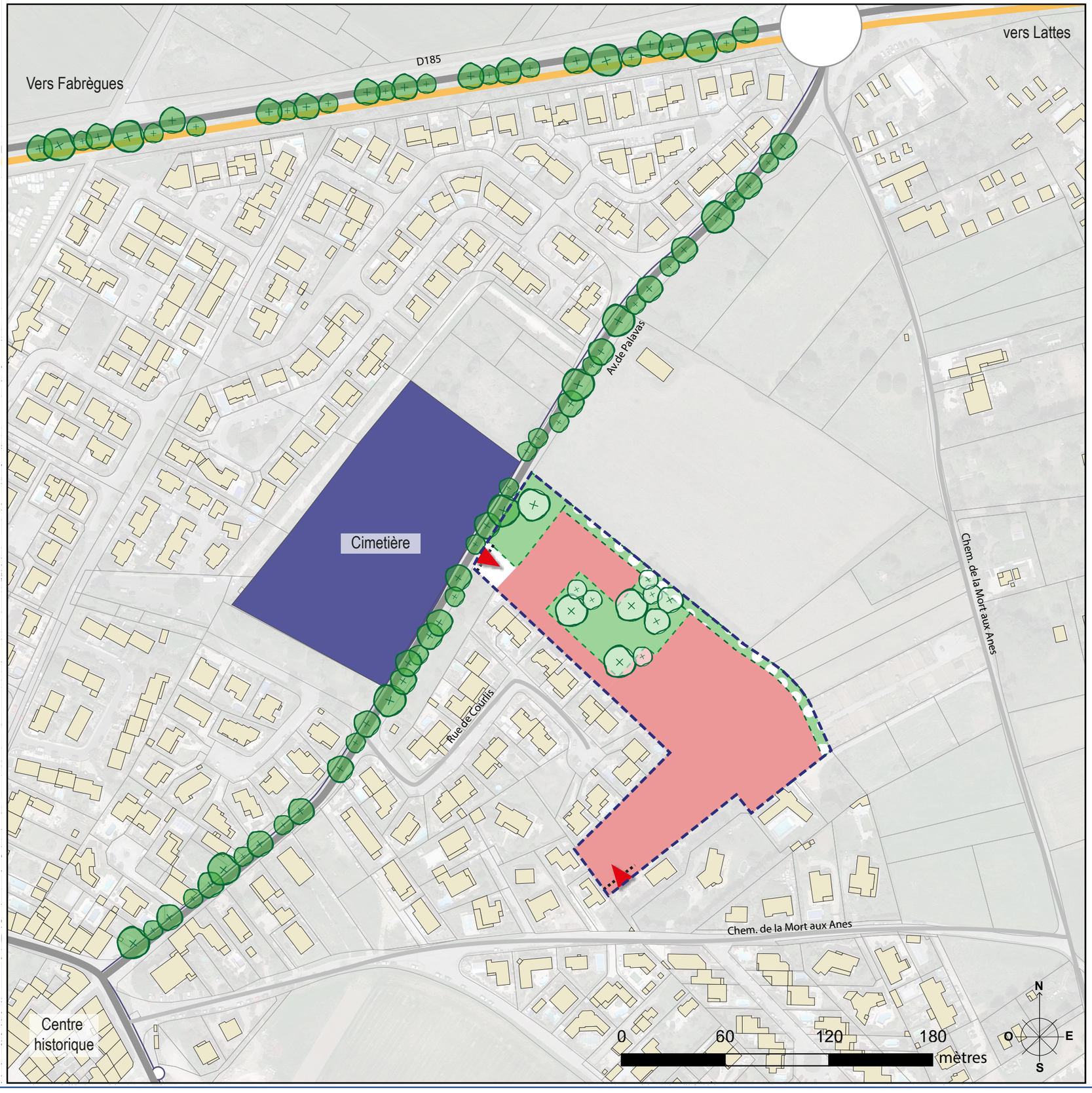
Une voie sera réalisée dans l'opération. Elle permettra une accroche avec le chemin de la Mort aux Ânes au sud.

Programmation et phasage opérationnel

L'opération projetée assurera la construction d'environ 50 logements à l'échelle du site pour une densité d'environ 25 logements/ha.

L'aménagement du site débutera à l'horizon 2025 et s'échelonnera sur environ 8 ans.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant
- équipement existant

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- arbres significatifs, arbres d'alignement, végétalisation en accompagnement de voirie

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, parkings
- espace de transition végétale à constituer
- aménagement végétal

Morphologie urbaine

- Accès véhicules
- Accès modes doux

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

- dominante résidentielle

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- carrefour structurant (existant / futur)
- voie structurante (existant / futur)
- voie de desserte (existant / futur)

Transports en commun

- arrêt de bus (existant / futur)
- ligne de bus (existant / futur)

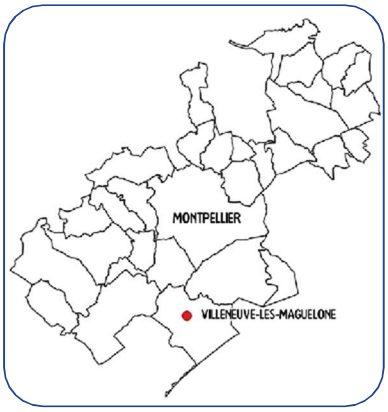
Modes actifs

- itinéraire cycle (existant / futur)

OAP NOUVELLE GENDARMERIE
VILLENEUVE-LES-MAGUELONE

Caractérisation du site

Le site de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « **Nouvelle gendarmerie** » se situe au sud de la métropole, sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone. Son périmètre s'étend sur une surface de 1,1 ha.



Ce site s'inscrit à l'ouest de la commune, en continuité de la partie urbanisée et en accroche avec la route métropolitaine 116.

Il est délimité :
- à l'est par un tissu à vocation résidentielle pavillonnaire
- au nord, par des petits collectifs
- à l'ouest et au sud par des terres agricoles en friches et quelques constructions.

A 300 mètres du site au nord, de nombreux équipements sont présents tels que le collège des Salins, la halle des sports, le stade ... Le site dispose donc d'une proximité aux fonctions urbaines de Villeneuve-lès-Maguelone.

Le site est :
- situé à proximité immédiate d'un carrefour d'infrastructures de mobilités (RM 116, Av. de Mireval et Bd. Carrière Poissonnière) ;
- au contact de la Véloligne 6a qui permet de relier la Commune de Villeneuve-lès-Maguelone à celle de Mireval ;
- desservi par l'arrêt « Mas Crespy » (à 200 mètres au sud) de la ligne de bus 44 interne à la commune permettant de connecter le secteur Arnel à la Gare de Villeneuve-lès-Maguelone.

Au sens de la loi littoral, le site est en dehors des espaces proches du rivage et en continuité immédiate de l'agglomération existante de Villeneuve-lès-Maguelone.



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site « nouvelle gendarmerie » vise à créer une brigade territoriale autonome de gendarmerie dans le prolongement du tissu urbanisé de Villeneuve-lès-Maguelone. Elle confortera ainsi un pôle d'équipements existant à l'ouest de la commune.

Cette brigade comprendra deux zones fonctionnelles indépendantes : une zone à vocation résidentielle et une zone à vocation technique et de service.

Sa composition urbaine visera à bien s'insérer dans le site pour prendre en compte les qualités paysagères existantes, en particulier par un traitement qualitatif aux limites du projet pour structurer les relations ville-nature et qualifier l'entrée de ville.

Ce site est concerné par des nuisances sonores, liées à la proximité des infrastructures de déplacement, qui devront être prises en compte dans l'aménagement du site.

L'aménagement du site veillera à préserver les continuités écologiques existantes situées sur la frange ouest du site.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Le parti d'aménagement est le suivant :

- Une organisation générale du bâti en deux entités distinctes, et séparées physiquement, destinées aux :
• Activités techniques et de services (dont accueil du public) qui seront installées dans un ou plusieurs bâtiment en R+1 maximum ;
• Aux logements de fonction sous la forme de maisons individuelles ou de logements collectifs en R+1 maximum.

- Les constructions seront implantées en retrait des emprises publiques et privées afin :
• De préserver la trame végétale en périphérie ouest et nord du site ;
• D'offrir un recul par rapport aux bâtiments collectifs existants au nord du site.
• De proposer un espace tampon végétalisé entre la Véloligne et le site.

Mixité fonctionnelle et sociale

Ce secteur comprendra la construction d'une caserne avec deux zones fonctionnelles indépendantes:
- Un secteur accueillant des bureaux, l'accueil du public, des garages pour les véhicules, des locaux techniques, … ;
- Un secteur accueillent des logements ou des hébergements pour les gendarmes et leurs famille.

Qualité environnementale, prévention des risques et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Pour intégrer au mieux les constructions dans le paysage, les abords du site seront végétalisés. Une attention particulière sera apportée au traitement de l'interface entre le site et :

- Les espaces agricoles à l'ouest du site. Il s'agira de conserver le maximum de végétaux existants et de planter des arbustes et des arbres de haute tige. Ceci permettra de conserver et de renforcer la haie existante constituant une continuité écologique offrant espaces de refuge pour la faune en transit;
- Les logements collectifs au nord du site. La haie existante sera préservée et complétée par la plantation d'arbres de haute tige permettant le limiter les vis-à-vis.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

Les constructions développées sur le site seront connectées à la Véloligne 6a, pour cela des cheminements destinés aux modes doux devront être aménagés à l'intérieur du site.

Le site étant amené à accueillir du public, un espace de stationnement automobile et cycles sera aménagé au contact de la RM116. En sus deux espaces de stationnement distincts seront aménagés pour les véhicules de gendarmerie et pour les logements.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Le site bénéficiera de deux accès : un sur la RM116 et un sur le chemin des 4 cantons.

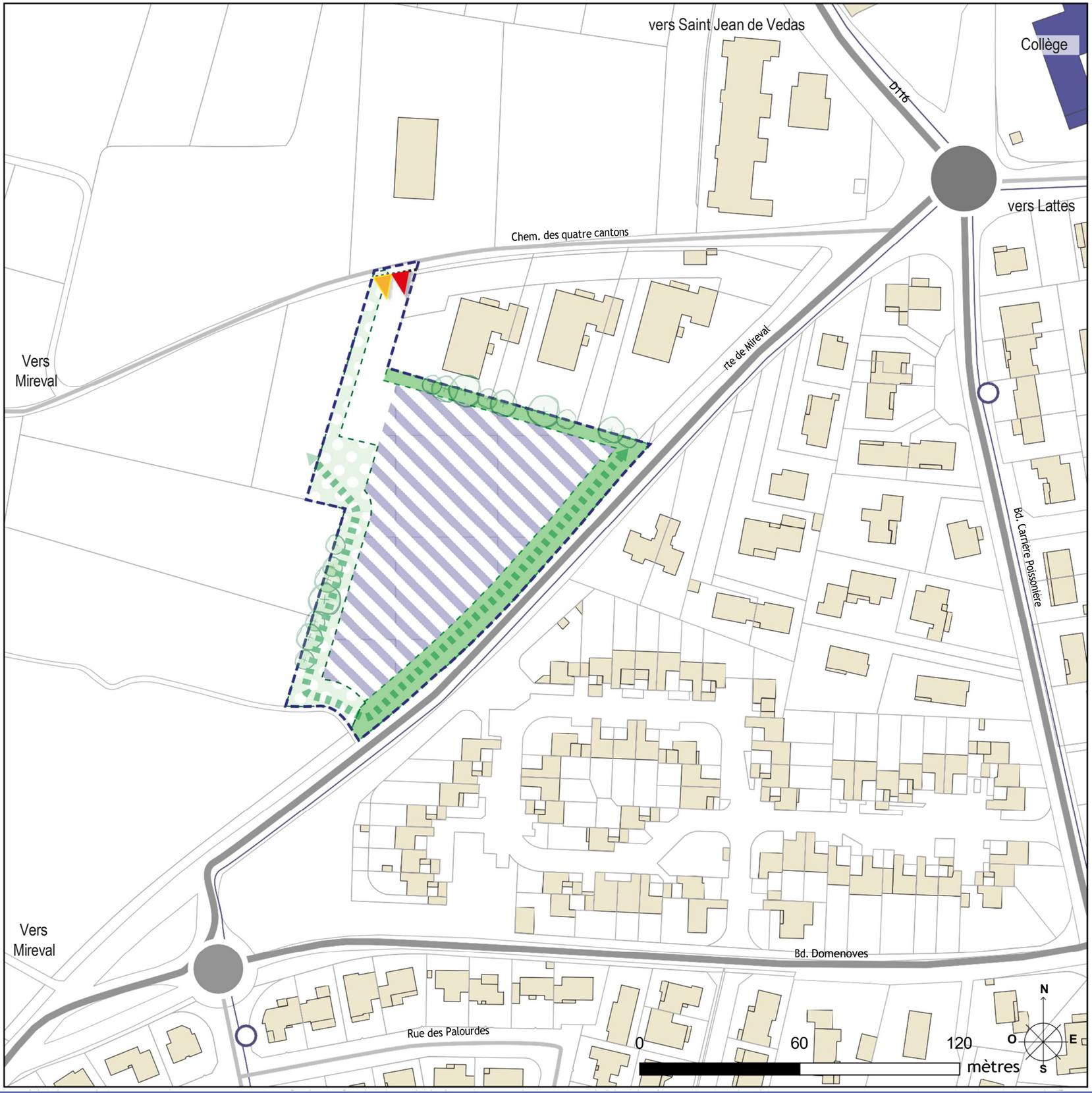
Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

Le projet de nouvelle brigade territoriale autonome de gendarmerie sera constitué de plusieurs bâtiments qui accueilleront notamment des bureaux, un espace d'accueil du public, des garages pour les véhicules de gendarmerie, des locaux techniques et au maximum 25 logements.

L'aménagement du site débutera à l'horizon 2025-2026.

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende *(principes d'aménagement)*

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- périmètre de l'OAP
- bâti existant
- équipement existant

ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET

Patrimoine écologique et végétal

- arbres significatifs, arbres d'alignement, végétalisation en accompagnement de voirie

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces

- aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts
- espace de transition végétale à constituer
- continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer/ conforter

Morphologie urbaine

- Accès véhicules
- Accès modes doux

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

Vocation principale

- dominante équipement public

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Voirie

- carrefour structurant (existant / futur)
- voie structurante (existant / futur)
- voie de desserte (existant / futur)

Transports en commun

- arrêt de bus (existant / futur)
- ligne de bus (existant / futur)

Modes actifs

- itinéraire cycle (REV) (existant / futur)