

III PLU PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

III-1

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Malbosc*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR MALBOSC / PARC MALBOSC

(art.L.123-1- 4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1- LOCALISATION

Le secteur Malbosc est situé au nord-ouest de la Commune de Montpellier, à proximité du parc Euromédecine, du domaine départemental du Château d'O, du quartier Mosson et inclut le parc Malbosc. Il concerne essentiellement une zone à urbaniser et une zone naturelle (parc Malbosc).

Ce secteur intègre aujourd'hui un périmètre de zone d'aménagement concerté de 38 hectares, en plus du futur Parc Malbosc.

2- NATURE DE L'OPERATION

Ce quartier est destiné à répondre par une offre de grande qualité à la demande en logements qui s'exprime sur cette partie de la ville. Il s'inscrit dans la logique de développement le long de la ligne 1 de tramway de l'agglomération de Montpellier.

L'opération répond à des objectifs de mixité, tant dans les fonctions (habitat, activité, commerces, services, bureaux, équipements publics) que des typologies (logement résidentiel, logement intermédiaire et logement social).

Ce secteur fera l'objet d'une extension de l'urbanisation sur la partie sud, vers le rond point d'Alco, et plus résiduellement au nord, de l'autre côté de l'avenue E. Hemingway, à proximité de l'amphithéâtre du château d'O (secteur AU0-6).

3- PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives

Le secteur de Malbosc représente 185 000 m² de surface de plancher, dont 80 à 90% affectés à des programmes de logements. Ce secteur représente à terme environ 2100 logements.

Les extensions nord et sud du quartier représentent quant à elles un potentiel de 1300 à 1500 logements.

3.2. Données qualitatives

L'insertion dans le site. Le projet répond à un souci d'insertion de l'urbanisation dans le site existant. Dans ce sens l'implantation des bâtiments les plus haut se fait en partie basse du site, à proximité de l'Avenue Ernest Hemingway. La hauteur des bâtiments décline alors au fur et à mesure que l'on s'approche de la ligne de crête qui sépare Malbosc du quartier de la Mosson. Sur la partie haute, les logements sont en majorité sur 2 niveaux seulement.

Il en sera de même sur le secteur d'extension du quartier Malbosc, au nord et au sud du quartier en cours de réalisation, où les aménagements futurs intégreront les contraintes topographiques du site en veillant particulièrement à la préservation de dégagements de vue vers le paysage lointain.

Un vocabulaire unitaire d'ambiances végétales. Ainsi, le quartier possédera une identité paysagère forte tant dans les traitements des espaces publics (parcs, parkings, voies, places) que privés (abords du bâti, limites public/privé)

Le parc Malbosc : un poumon vert. Ce parc constitue un lien et une délimitation claire entre la Mosson, le parc Euromédecine et le quartier Malbosc.

La logique des lieux dits. Le dispositif de développement urbain prévoit plusieurs ambiances qui se traduisent par plusieurs lieux dits :

- l'allée de Malbosc (actuelle rue de Malbosc), bien orientée, établie sur les courbes de niveaux d'une costière à forte déclivité est un lieu particulièrement approprié pour l'implantation d'habitats individuels superposés
- le plateau-le promontoire-la lisière du parc. Situé sur le plateau à l'ouest de la Costière, il se développe en continuité paysagère des individuels superposés en proposant de l'habitat individuel en bande ou groupé, en lisière de parc
- le quartier du vallon. C'est le quartier qui offre la plus grande mixité de bâti (petits collectifs, individuels...). Il s'organise autour d'un espace de centralité susceptible de recevoir de petits équipements de quartier.
- l'avenue de Fès. Il s'agit de l'axe structurant de ce secteur, reliant les quartiers entre eux et les secteurs Malbosc et Euromédecine

4- CONDITIONS D'AMENAGEMENT

4.1. Voirie et espaces publics

Le programme d'équipement public de l'opération prévoit notamment le réaménagement des voiries existantes (élargissement, remise en état, création de trottoirs, de stationnement latéral), l'aménagement de voiries nouvelles de desserte interne et de liaison avec les quartiers environnants (carrefours, pistes cyclables),

Le maillage viaire se structure autour de deux axes principaux : l'avenue de Fès et la rue de Malbosc, reliées entre elle par un réseau de voies secondaires dont le gabarit est adapté à leur usage. Le site est également parcouru par un réseau dense de cheminements piétonniers, complétés par des pistes cyclables de liaison.

L'avenue de Fès. Elle est la voie principale du secteur. Elle structure le quartier, est largement plantée et occupe une emprise moyenne de 18m

La place Malbosc . Fortement paysagée, cette place aux dimensions importantes constitue (plus de 50m de côté) constitue le centre de l'animation du quartier, à proximité de la station de tramway et des commerces en rez-de-chaussée des bâtiments.

Deux autres places de quartier s'intègrent dans l'aménagement du quartier.

La coulée verte et l'entrée nord du parc. Il s'agit d'espaces verts de transition entre la partie basse du secteur (place Malbosc) et le parc Malbosc. Ils sont largement plantés et leur emprise varie de 50 à plus de 100m.

Le parc Malbosc. Ce grand parc public paysager intégrant des équipements de loisirs et de sport, représente une surface de 30 ha environ, s'adapte à la topographie du site et préserve à certains endroits le patrimoine viticole du site.

4.2. Réseaux divers

La réalisation de l'ensemble des réseaux est programmée :

- assainissement
- eaux pluviales dont plusieurs bassins de rétention successifs
- eau potable
- éclairage public

- téléphone
- électricité et gaz

Les bassins de rétention sont paysagers pour participer à l'ossature verte du quartier Malbosc

4.3. Autres équipements

La réalisation d'un groupe scolaire contribuera également à un aménagement de qualité en réponse aux besoins des futurs habitants et usagers de la zone.

Le secteur bénéficiera aussi de la proximité de plusieurs équipements de premier plan en dehors de la zone, en particulier l'amphithéâtre du Château d'O, le long de l'avenue E. Hemingway, un équipement sportif et le collège d'Alco plus au Nord, entre le rond point du Château d'O et celui d'Alco.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur. Les conditions de l'aménagement du secteur d'extension (AU0-6) seront définies ultérieurement à l'occasion d'une modification du PLU.

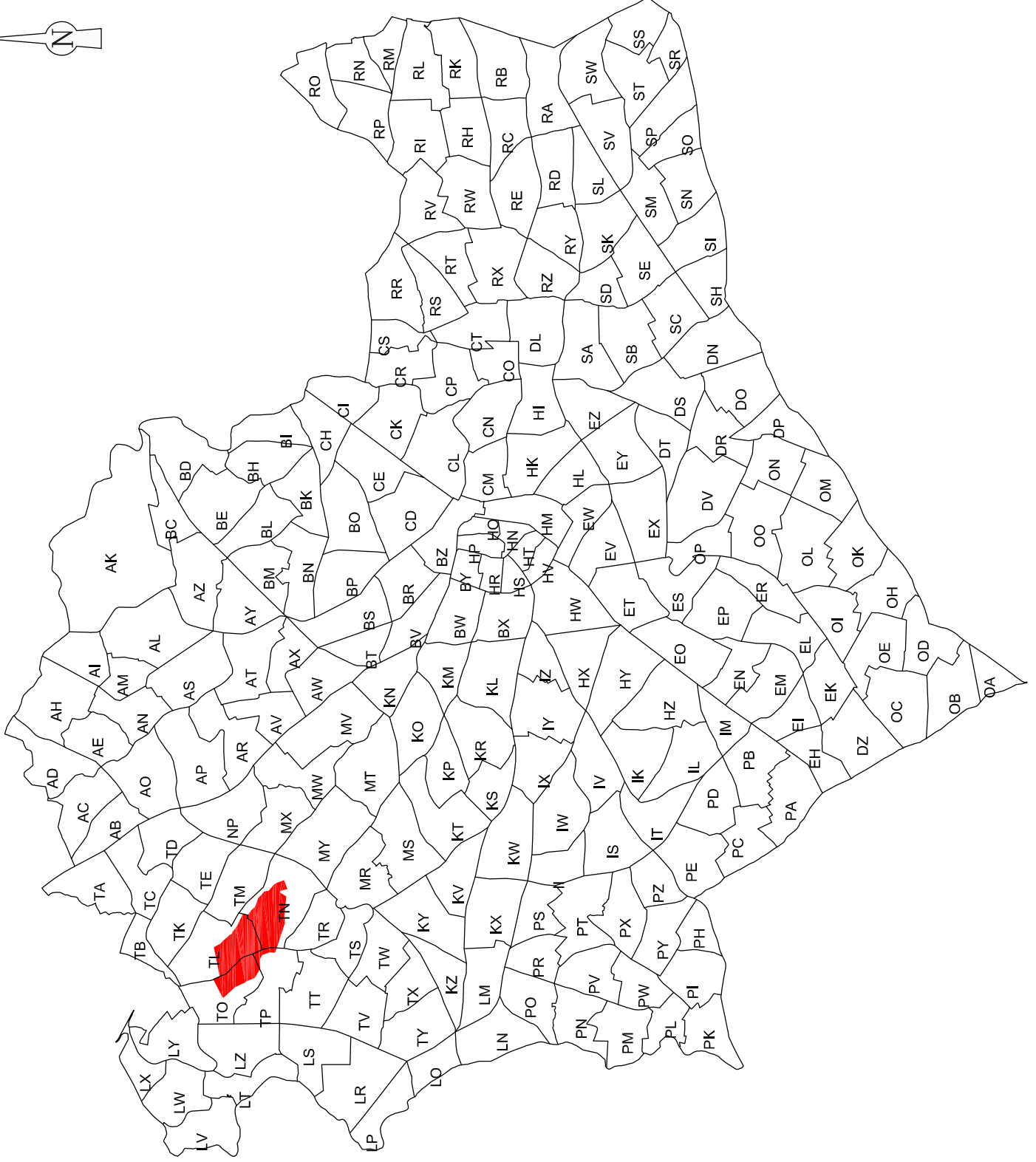
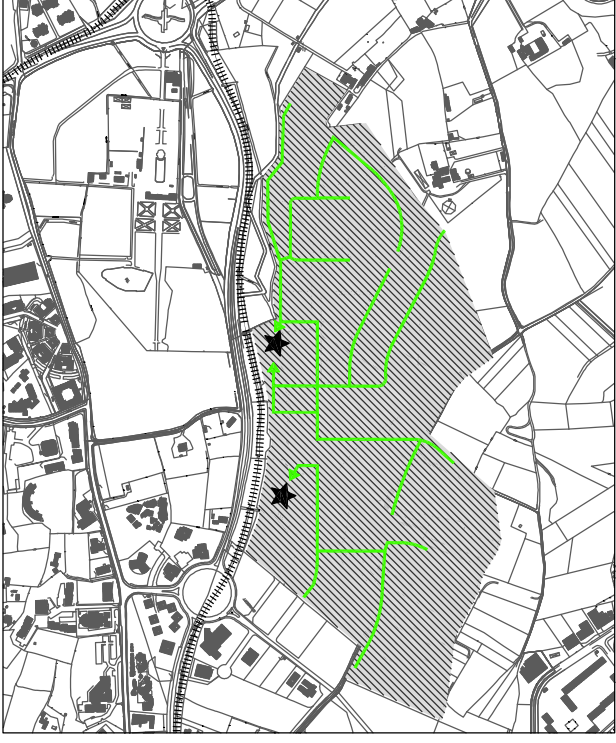


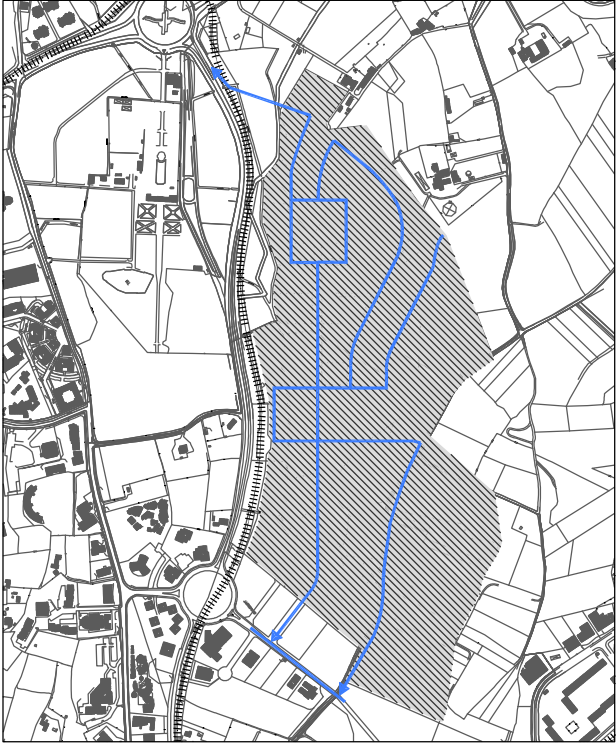
Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Localisation de principe :
principaux réseaux

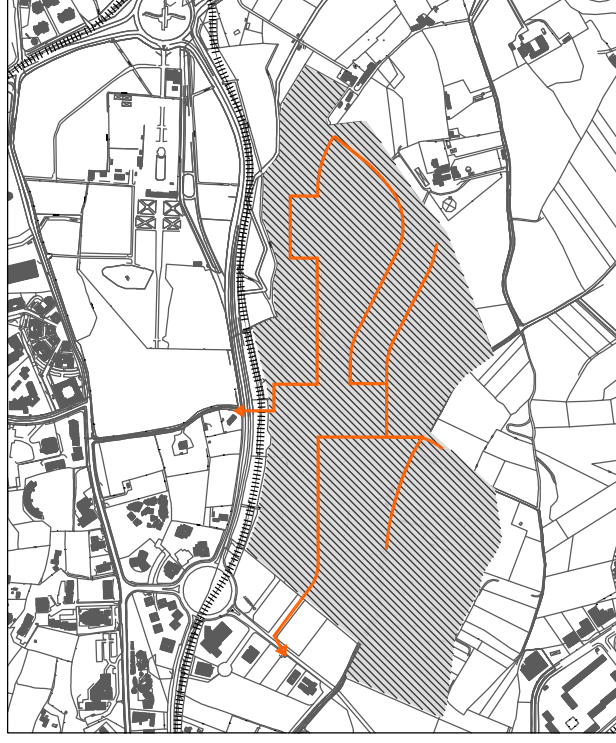
Eaux pluviales



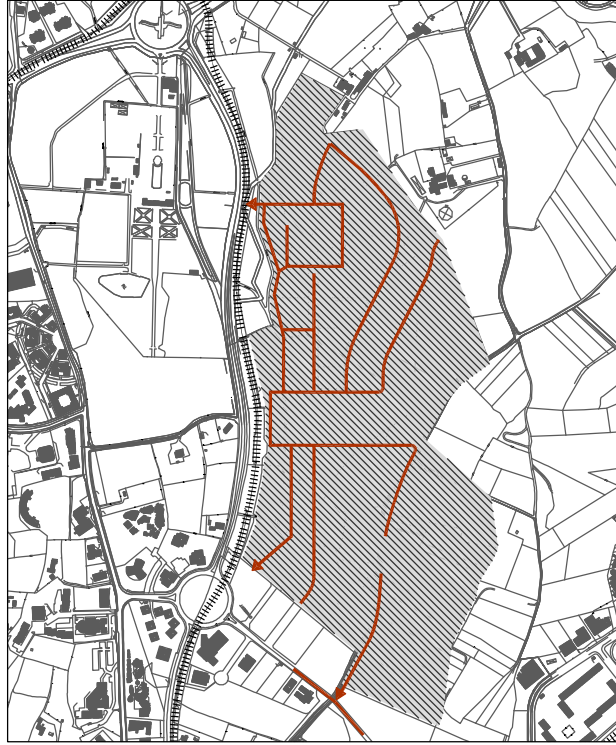
A.E.P.



Moyenne tension



Eaux usées



III-2

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Eurêka*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR_PARC D'ACTIVITES EUREKA

(art. L123-1- 4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1 – LOCALISATION DU QUARTIER

Le secteur du Parc Eureka se situe à l'Est de Montpellier, principalement en zone à urbaniser, entre au Nord la limite communale de Castelnau le Lez, au Sud l'avenue Henri Becquerel et à l'Est la Lironde.

Ce secteur qui représente une superficie de 30 hectares environ intègre le périmètre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC Parc d'activités Eureka).

Par ailleurs, il est concerné par une zone de risques d'inondation qu'il intègre dans ses orientations d'aménagement.

2 – NATURE DE L'OPERATION

Dans ce secteur, il s'agit de réaliser un nouveau pôle d'activités qui réponde notamment aux objectifs d'ensemble d'une évolution harmonieuse et équilibrée de la ville et d'un développement économique soutenu.

Dans ce cadre, le secteur du Parc d'activités Eureka présente une vocation essentiellement tertiaire, dans le prolongement du secteur du Millénaire actuellement achevée. La nature première de ce secteur, qui s'intègre dans une opération d'aménagement d'ensemble, est de faciliter l'implantation d'activités dans le cadre du développement de la technopole Montpelliéraine et des réalisations d'accompagnement nécessaires à son fonctionnement (service, hôtels, etc ...) et des grands équipements publics et privés.

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1 Données quantitatives

Le futur quartier Parc Eurêka est conçu pour accueillir des équipements tertiaires sur une surface de plancher de l'ordre de 170 000 m².

3.2. Données qualitatives

Pour l'essentiel, l'aménagement du secteur est organisé à partir des principes suivants:

- Créer une greffe urbaine en prolongeant les réseaux viaires des quartiers voisins Blaise Pascal et Millénaire.
- Permettre une appréhension et un repérage facile de ce nouveau quartier par le traitement particulier des deux voies principales : la liaison sur le giratoire Benjamin Franklin pour la première, la seconde se situant en partie Sud au niveau du prolongement de la rue Lépine.
- Réaliser un tracé des voiries primaires suivant une courbe assez ample afin de proposer des fonds de perspective organisés sur les espaces verts qui bordent chaque voie secondaire.
- Traiter les voies principales (Rue Becquerel et rue de la Vieille Poste) en réelles voies urbaines avec des reculs imposés selon les voies, pour permettre notamment la mise en place d'un espace vert en premier plan et en second plan des façades de qualité, avec des hauteurs correspondantes plus importantes au niveau du giratoire Benjamin Franklin.

Le parti d'aménagement du parc d'activités Eurêka accorde une grande importance au traitement paysager qui s'organise notamment autour de trois axes :

- le traitement des vitrines le long des axes structurants bordés d'espaces verts en front de voie et adossé à des alignements de constructions,
- le traitement du paysage interne, par des plantations d'arbres en accompagnement des voiries, selon une trame cohérente, et de masses arbustives.

- le traitement arboré de la lisière zone agricole, zone urbaine.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur implique notamment les équipements suivants :

4.1 Voirie et espaces publics

Le quartier Parc Eurêka est irrigué par deux voiries structurantes principales préexistantes qui se croisent au niveau du giratoire Benjamin Franklin :

- La rue Henri Becquerel destinée à devenir une 2 x 2 voies est la principale voie de desserte du futur quartier.
- La rue de la Vieille Poste, artère en continuité parfaite depuis la Z.A.C. Blaise Pascal est amenée à se développer en direction de Castelnau le Lez et de la future rocade Est.

A partir de ces deux axes se développent un réseau de voiries secondaires.

Afin d'assurer une continuité du tissu existant sur le secteur Blaise Pascal, les voiries du Parc Eurêka sont localisées en prolongement des rues Lepine (Millénaire) et Jacquard (Blaise Pascal)

Les autres liaisons secondaires rue des Marels et rue du Mas de Verchamp pourront également ultérieurement avoir des prolongements, poursuivant cette notion de continuité urbaine.

Toutes les voies secondaires ou principales sont dotées de trottoirs doubles, en continuité avec le réseau existant sur les quartiers avoisinants. Certaines d'entre elles seront bordées d'espaces verts confortant la qualité des aménagements du secteur.

Afin de respecter la qualité de vie du site et répondre aux évolutions des modes de vie de la population, des pistes cyclables pourront être aménagées.

Une voie cyclable est actuellement prévue le long de la rue Henri Becquerel, du giratoire Benjamin Franklin et de la rue de Pommessargues.

4.2. Réseaux

Les voiries secondaires du Parc Eurêka accueillent les réseaux souterrains de viabilisation du secteur (eau potable, assainissement, pluvial, électricité, gaz, téléphone,...).

Le réseau d'adduction en eau potable, réalisé en fonte, a un diamètre de 150 mm sous les voiries hormis sous la rue du Mas de Verchant ou son diamètre est de 300 mm.

Le réseau eaux usées a un diamètre de 200 mm en PVC.

Le réseau eau pluviale a un diamètre de 500 mm sous les voiries (buse en béton armée) hormis sous la rue du Mas de Verchant ou les eaux pluviales sous traitées par un dalot (1,10 x 0,55 m de section).

Les réseaux haute tension existants sont conservés. La ligne en provenance de la rue de Pommessargues est enterrée.

4.3 Aménagements hydrauliques

Deux sites de stockage ont été retenus dans le but de compenser l'imperméabilisation due au projet, en plus de mesures de rétention des eaux à la parcelle qui s'impose dans certains cas, notamment pour les parcelles d'une superficie supérieure à 3000 m².

Bassin de rétention n° 1 :

Situé à l'intérieur du futur giratoire, il représente un volume d'environ 3600 m³ et recueillera les eaux pluviales provenant des secteurs Nord et Ouest du giratoire et du giratoire lui-même.

Les autres secteurs seront traités par des systèmes de rétention individuelle (Dell et parcelles au Nord du giratoire).

Bassin de rétention n° 2 :

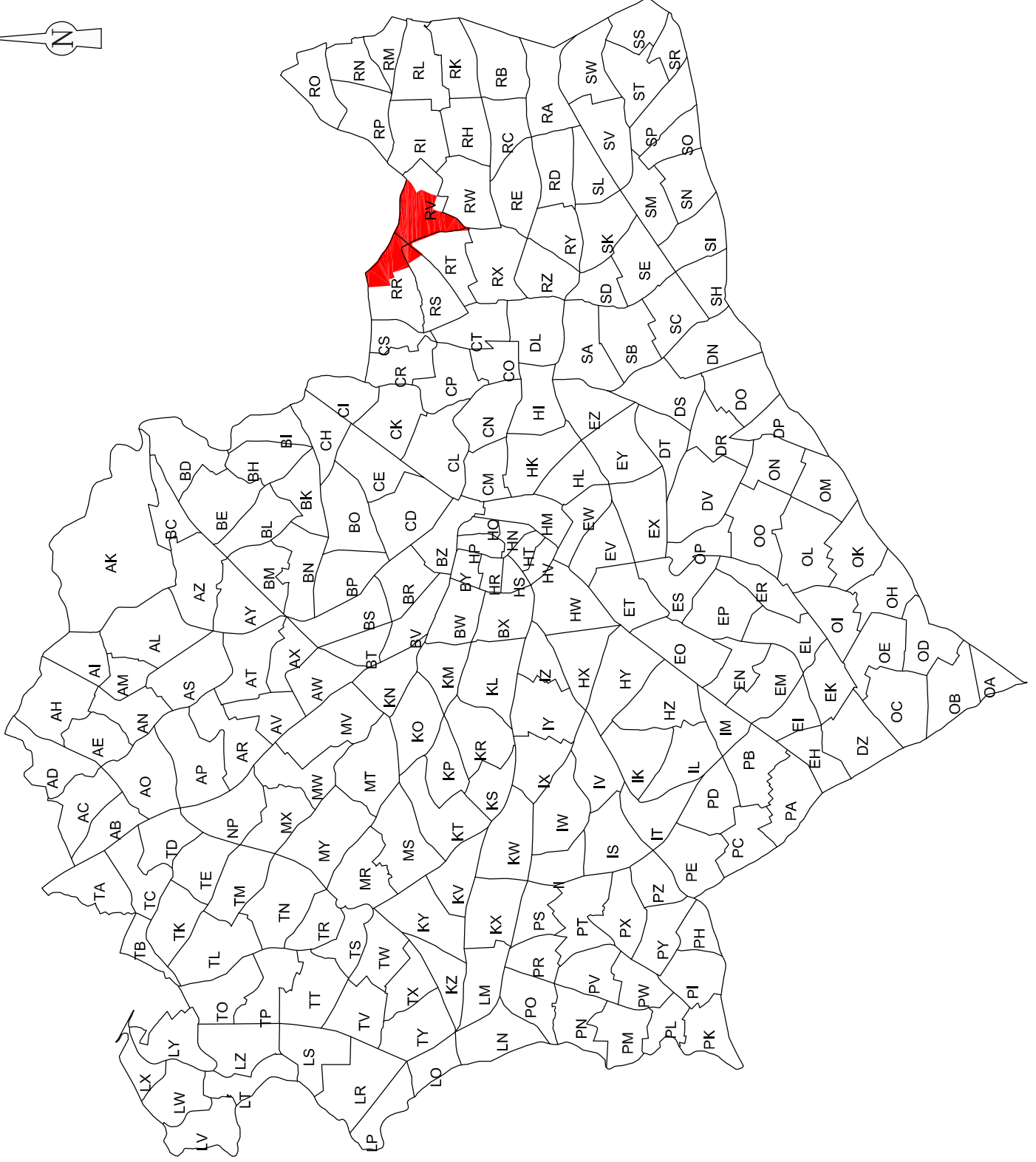
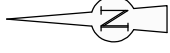
Son volume sera d'environ 5 900 m³. Il traitera les eaux pluviales provenant :

- Des terrains situés à l'Est du giratoire (environ 15,5 ha).
- de l'avenue Henri Becquerel (1,5 ha).

Ces bassins de rétention seront aussi aménagés sous forme d'espaces verts.

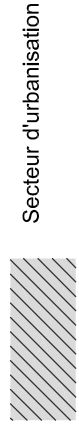
Un 3^{ème} bassin de rétention d'un volume d'environ 30 000 m³ sera réalisé en amont du Parc Eurêka afin de limiter la zone inondable de la Lironde au droit du Parc Eurêka. Celui-ci s'implantera au Nord-Est du secteur sur la Commune de Castelnau-le-Lez sur la zone du Mas de Verchant (à l'angle du chemin du Mas de Verchant et de la rue de Marels).

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.



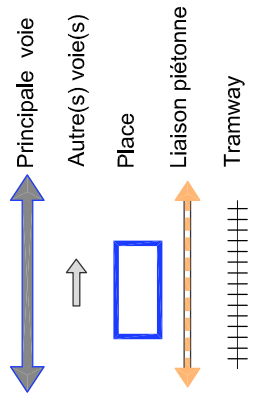
Orientation d'Aménagement
Secteur PARC EUREKA

Schéma de principe de
l'équipement du secteur

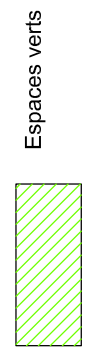


Localisation de principe :

- voies et espaces publics



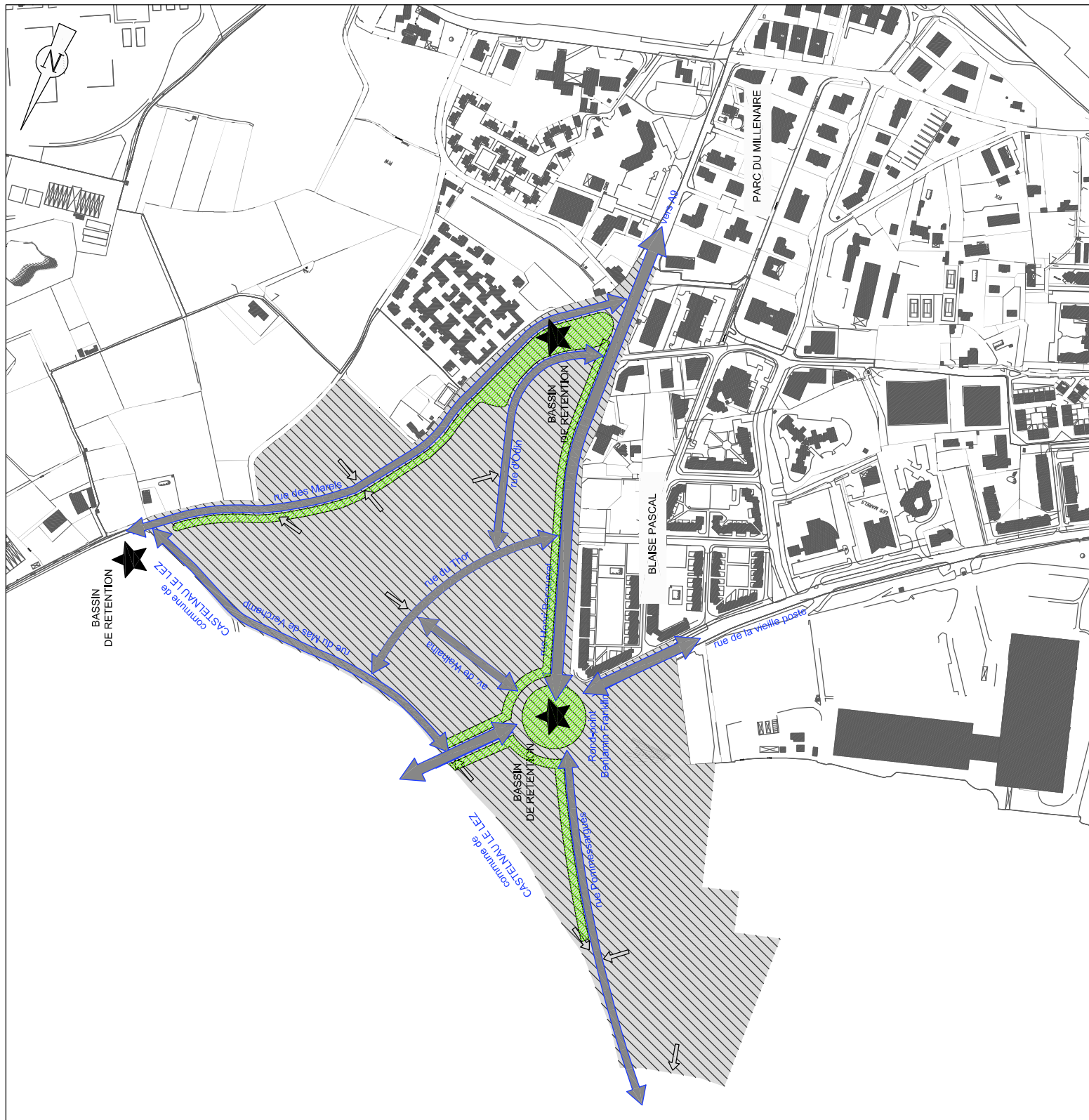
- espaces verts



- Autres principaux
équipements publics



Autres équipements publics
(hors réseaux)



Eaux pluviales

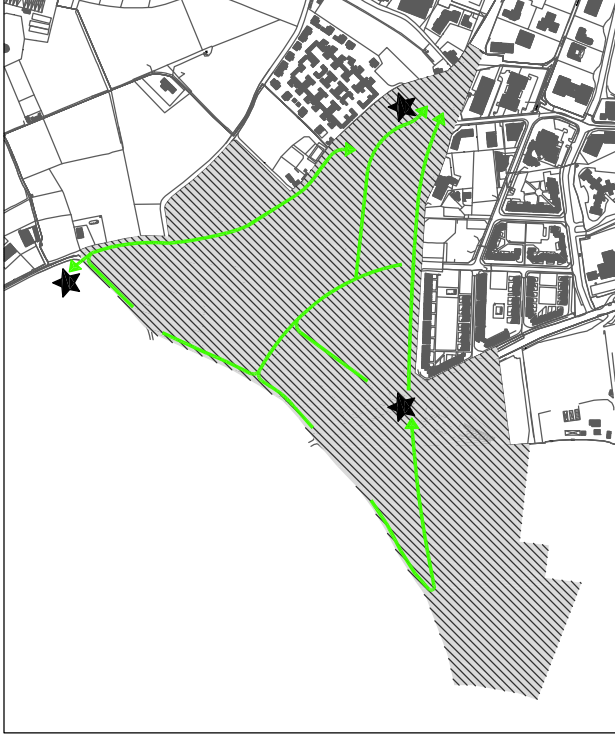
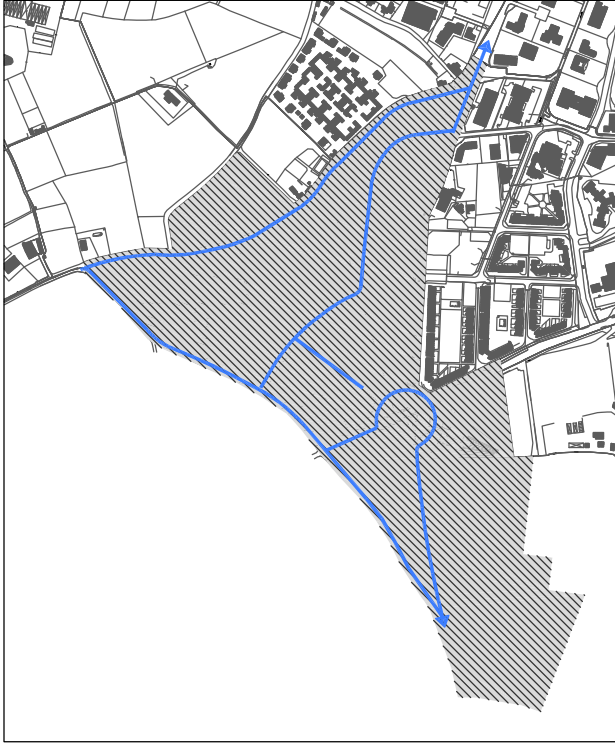


Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Localisation de principe :
principaux réseaux

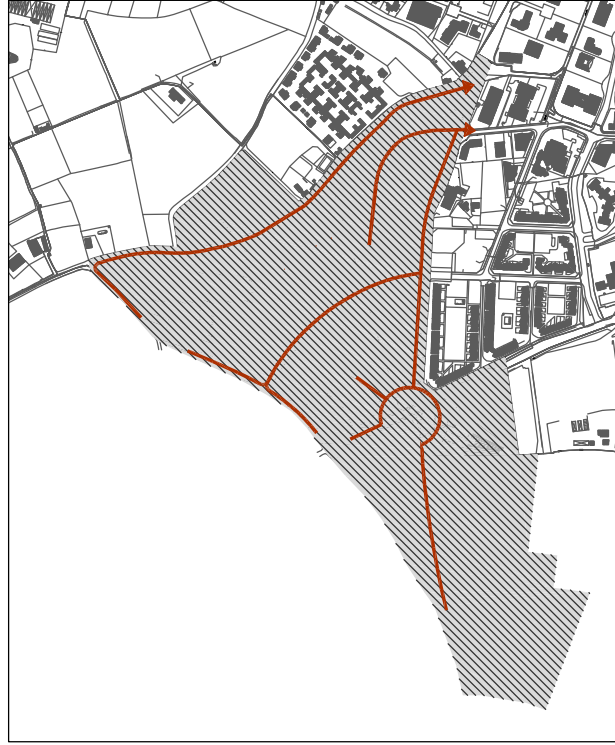
A.E.P.



Moyenne tension



Eaux usées



III-3

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Jardins de la Lironde*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR PORT MARIANNE – LES JARDINS DE LA LIRONDE

(art.L.123-1- 4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur PORT MARIANNE - Jardins de la Lironde se situe à l'Est de la ville de Montpellier, sur la rive gauche du Lez, essentiellement entre l'avenue Pierre Mendès-France, au Nord, l'avenue du Mondial 1998 au Sud et à l'Est et les constructions existantes à l'Ouest (cité Saint Michel ...). Il porte à la fois sur une zone à urbaniser et une zone naturelle (le parc). Il est desservi par la ligne 1 du Tramway de l'agglomération de Montpellier.

Ce secteur se place dans le schéma d'aménagement d'ensemble de PORT MARIANNE qui structure sur 600 hectares le développement de l'Est de Montpellier. Il représente une superficie de 40,6 hectares environ qui intègre aujourd'hui le périmètre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC PORT MARIANNE-Jardins de la Lironde).

Par ailleurs, ce secteur est concerné par une zone de risques d'inondation qu'il intègre dans ses orientations d'aménagement.

2 – NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit dans ce secteur de réaliser un quartier nouveau qui réponde aux objectifs d'ensemble de la ville de Montpellier, à savoir assurer un développement urbain durable et un rééquilibrage à l'Est, en répondant à la forte demande en logements qui s'exprime à Montpellier et en promouvant notamment la mixité sociale et des fonctions dans les quartiers, un environnement de qualité, la prise en compte des problématiques des déplacements et la desserte par le réseau de transport en commun.

Le quartier des Jardins de la Lironde propose plus particulièrement à travers sa vocation de logement, une nouvelle manière d'habiter en périphérie immédiate du centre-ville exploitant le vallon du ruisseau de la Lironde et l'environnement boisé, sous une forme contemporaine de cité jardin. Il intègre en son centre un espace naturel aménagé sous la forme d'un vaste parc public (9 hectares environ) et prévoit également l'implantation d'activités notamment.

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives

Cette urbanisation nouvelle qui s'inscrit dans une opération d'aménagement d'ensemble devant conduire à la réalisation d'une surface de plancher globale de plus de 205 000 m² environ répartie selon un principe de mixité, avec :

- des programmes de logements nouveaux et diversifiés (représentant 70 à 80% de la surface totale), soit en accession, soit locatifs sociaux (20 à 25 % de la surface de plancher logements),
- des programmes d'activités tertiaires implantées à l'Est notamment, en articulation avec les Portes de la Méditerranée (à vocation de loisirs) et le Millénaire II (à vocation d'activités), complètent le secteur (20 à 30% du programme total)..

3.2. Données qualitatives

Pour l'essentiel, l'aménagement du secteur est organisé à partir des principes suivants :

La ligne directrice du projet vise à organiser l'aménagement autour de la préservation de la qualité naturelle du site.

Le projet préserve ainsi une grande partie du territoire sous la forme d'un parc public central autour duquel s'organisent des jardins privés entourant les îlots sur lesquels se concentrent les habitations nouvelles avec une densité suffisante privilégiant la hauteur et en arrière desquels sont regroupés les voies, dessertes et aires de stationnement afin de préserver cette relation privilégiée avec la nature.

Chaque îlot est formé d'immeubles bâtis autour d'une cour intérieure ; il surplombe la nature environnante et s'ouvre sur elle par de grandes ouvertures entre les immeubles.

Des circulations piétonnes et pistes cyclables relient ce quartier aux quartiers voisins et favorisent les liaisons internes. L'accent est mis sur la liaison Est-Ouest comme un parcours partant d'Antigone vers le Millénaire.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur d'activités implique notamment les équipements suivants :

Dans l'ensemble, l'aménagement du secteur démarrera en principe par le secteur situé à l'Est de la Lironde et par la réalisation de la rue Léonard de Vinci, et se poursuivra progressivement sur le secteur Ouest.

4.1 Voirie et espaces publics

Concernant la voirie, la desserte du quartier est assurée à partir des grandes voies structurantes existantes : au Nord par l'avenue Mendès-France, la rue Albert Einstein et le rond point Galois, à l'Est et au Sud par l'avenue du Mondial 98. Les carrefours Manuguerra, Odysseum et Samuel Morse assureront le raccordement entre la voirie interne, à créer, et la voirie périphérique existante.

Les grandes voies primaires du quartier sont représentées par la rue Léonard de Vinci (nouvel axe Nord/Sud correspondant à l'emplacement réservé C 20) qui reliera le quartier Blaise Pascal au Nord de l'avenue Mendès-France au carrefour Manuguerra, sur l'avenue du Mondial 98, par l'avenue Albert Einstein réaménagée qui relie le rond point Christophe Colomb jusqu'au passage inférieur de l'avenue Mendès-France en direction de Mauguio, suivant un axe Sud-Ouest/Nord-Est, et enfin par le réaménagement de la route de Vauguières au Sud (emplacement réservé C7).

Le projet inclut également l'aménagement de voies internes au secteur, moins importantes, desservant les îlots à bâtir (rues Le Titien, Le Tintoret, Verrochio, Fra Angelico), et une piste cyclable traversant le Parc public envisagé d'est en ouest, et longeant la rue Léonard de Vinci.

Le secteur sera organisé autour d'un vaste espace naturel intégrant un parc public aménagé.

4.2 Réseaux divers

Un réseau d'eaux pluviales gravitaire assure la collecte de l'ensemble des eaux de ruissellement qui sont traitées avant leur rejet dans la Lironde.

Au plan hydraulique, le recalibrage de la Lironde et les aménagements hydrauliques liés au grand parc public ont été prévus avec la réalisation de 4 bassins de rétention situés dans la partie Nord du quartier.

Le maillage du réseau d'eau potable sera réalisé à partir du réseau structurant prévu sous la rue Léonard de Vinci.

L'assainissement eaux usées du quartier sera assuré par un réseau gravitaire ayant comme exutoires les collecteurs existants en périphérie qui seront renforcés.

Les lignes électriques nouvelles, ainsi que celles existantes et devant être déplacées (moyenne et basse tension notamment) seront réalisées en réseau souterrain.

Gaz et réseaux de télécommunication desserviront également le quartier à partir des réseaux situés en périphérie.

L'ensemble des voies primaires, cheminements piétons et piste cyclable seront éclairés.

L'assainissement des eaux pluviales comprendra également des aménagements significatifs, avec notamment la réalisation de plusieurs bassins de rétention.

4.3 Autres aménagements

Il s'agit d'équipements socio-culturel et éducatifs pour l'ensemble des quartiers de Port Marianne (au Nord du carrefour Manuguerra) : groupe scolaire maternelle et primaire pour les habitants des Jardins de la Lironde et des quartiers voisins (groupe scolaire A. Malraux).

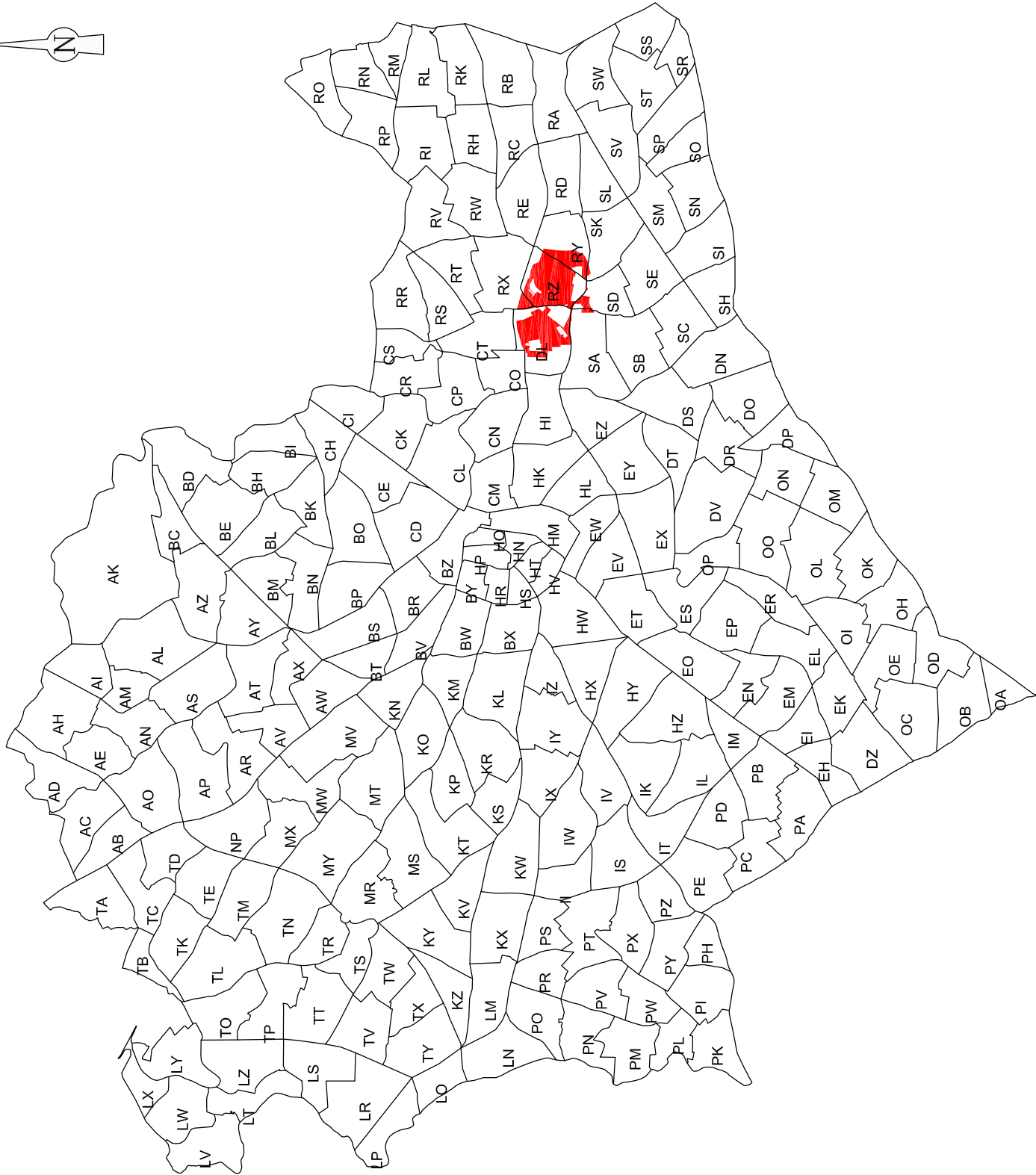
Outre le vaste parc public aménagé, certains espaces boisés seront également protégés confortant ainsi le caractère de la future cité jardin.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.

Orientation d'Aménagement
Secteur PORT MARIANNE
JARDINS DE LA LIRONDE

Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Plan de situation



Orientation d'Aménagement
 Secteur PORT MARIANNE
 JARDINS DE LA LIRONDE

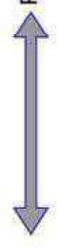
Schéma de principe de
 l'équipement du secteur



Secteur d'urbanisation

Localisation de principe :

- voies et espaces publics



Principale voie



Autre(s) voie(s)



Place



Liaison piétonne



Tramway

- espaces verts

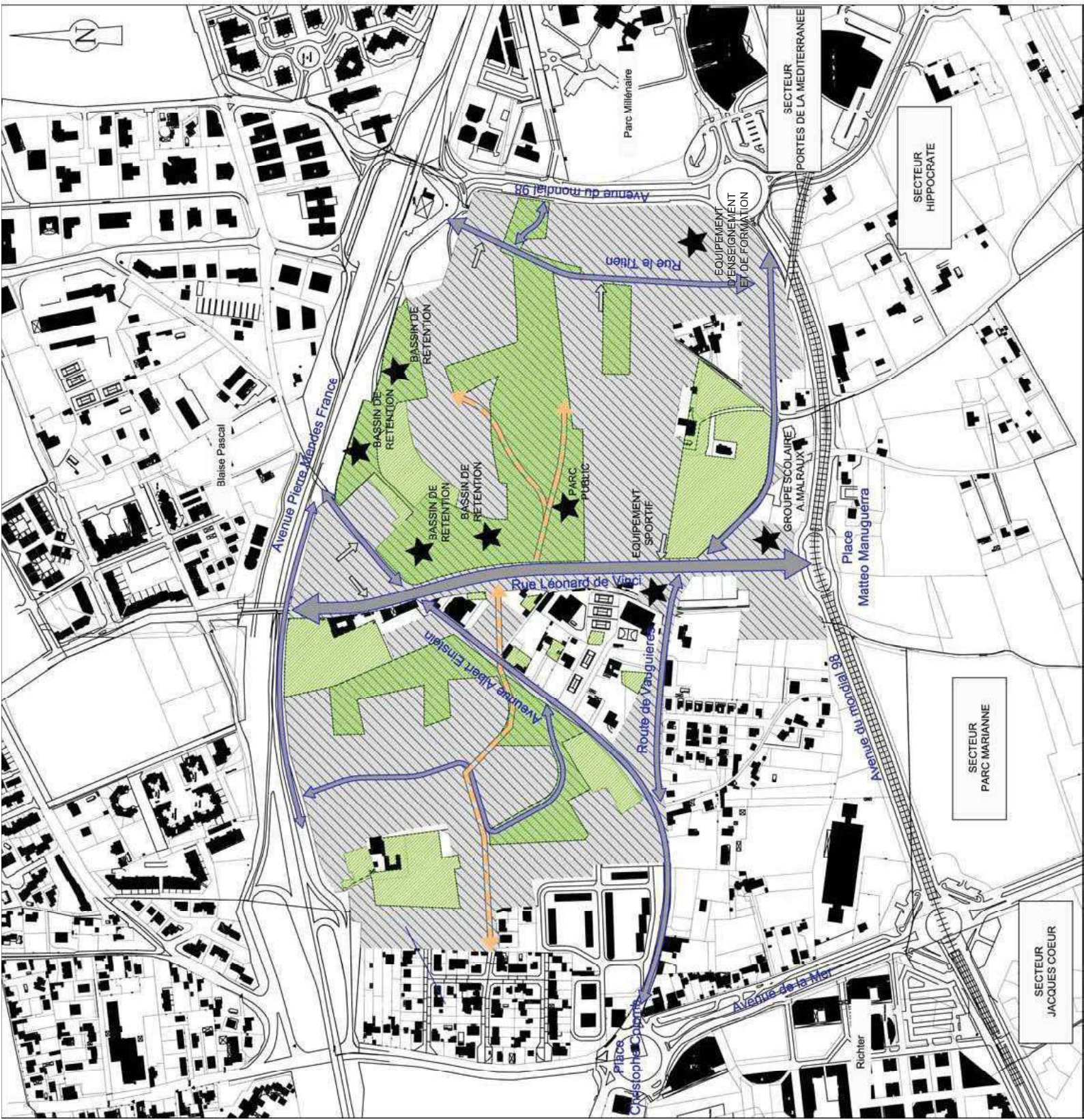


Espaces verts

- Autres principaux
 équipements publics



Autres équipements publics
 (hors réseaux)

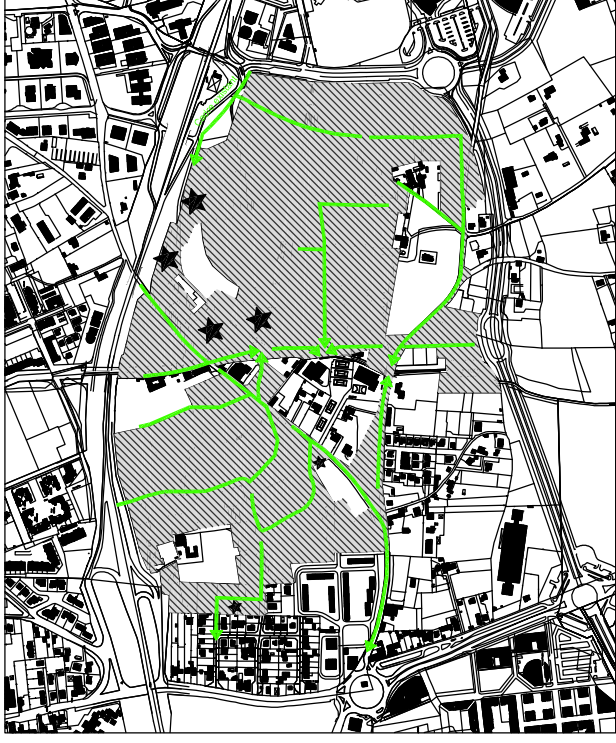


Orientation d'Aménagement
Secteur PORT MARIANNE
JARDINS DE LA LIRONDE

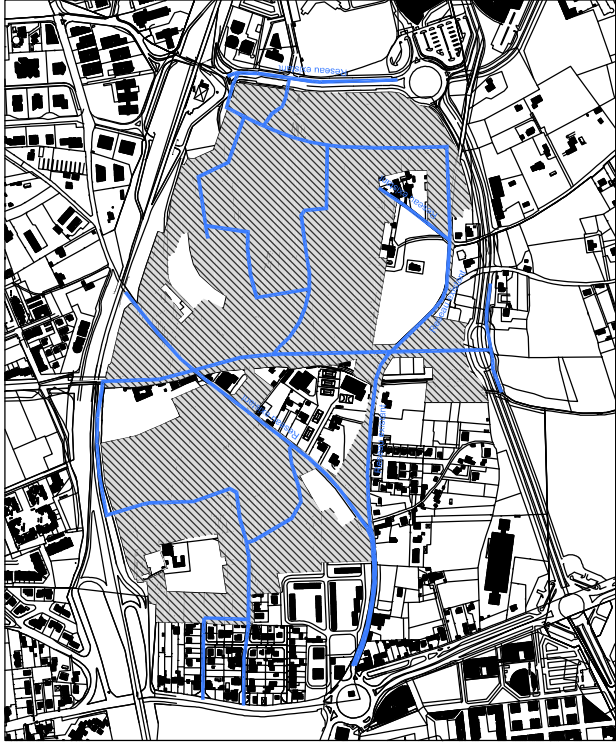
Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Localisation de principe :
principaux réseaux

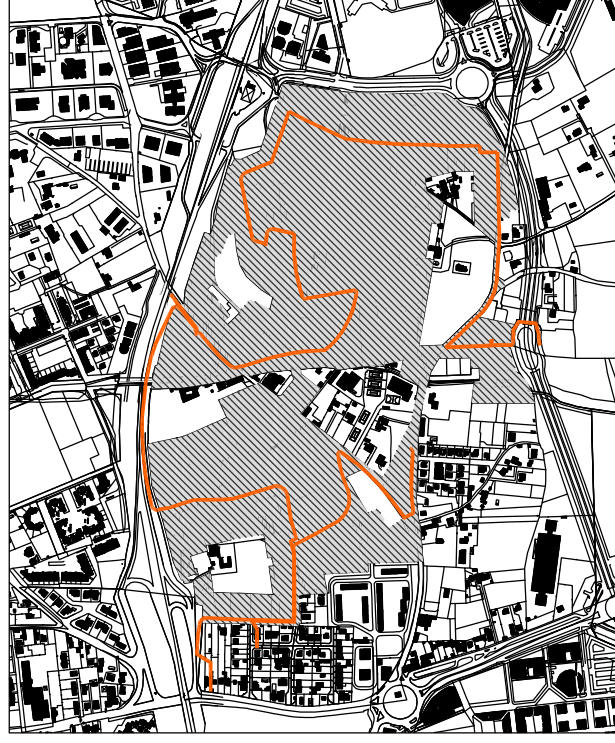
Eaux pluviales



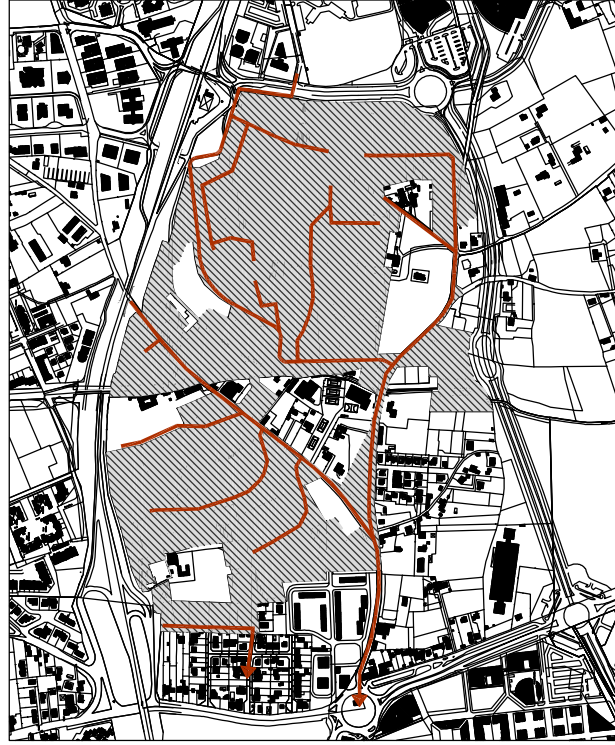
A.E.P.



Moyenne tension



Eaux usées



III-4

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Garosud*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR GAROSUD

(art. L123-1- 4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur Garosud se situe au Sud Ouest de Montpellier, essentiellement en zone à urbaniser, sur la rive droite du Lez, entre la route départementale n°132 au Sud, la voie ferrée Montpellier-Béziers à l'Est, la voie ferrée désaffectée reliant Montpellier à Paulhan à l'Ouest et l'avenue de Maurin au Nord.

Il est traversé suivant une direction Est-Ouest par l'avenue du Colonel Pavelet qui constitue une importante artère périphérique pour le trafic automobile reliant le Sud de l'agglomération à l'autoroute A9 par l'intermédiaire de l'échangeur du « Grand Rondelet ». Le flan Est du secteur est délimité par une emprise ferroviaire.

Ce secteur d'une superficie de 87 hectares intègre le périmètre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC Garosud).

2 – NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit dans ce secteur de réaliser un pôle d'activités qui réponde notamment aux objectifs d'ensemble d'une évolution harmonieuse et équilibrée de la ville et d'un développement économique soutenu.

Dans ce cadre, le secteur de Garosud doit plus particulièrement accueillir notamment des entreprises assurant un service permanent au marché local (logistique, petite industrie, services, commerces, artisanat) et des grands équipements liés au fonctionnement de l'agglomération (dépôt des bus et des rames de tramway de la TAM, usine de méthanisation).

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives :

Le parti d'aménagement du secteur repose notamment les principes suivants :

La réalisation de cette zone d'activités qui s'inscrit dans une opération d'aménagement d'ensemble est conçue pour une surface de plancher à terme d'environ 300 000 m².

3.2. Données qualitatives :

Pour l'essentiel, l'aménagement du secteur est organisé à partir des principes suivants :

Le parti d'aménagement vise à inscrire clairement ce secteur dans la ville. Situé entre plusieurs quartiers d'habitation (deux existants, la Chamberte et Tournezy et l'autre en projet, le quartier des Grisettes), celui-ci doit notamment d'une part : garantir une desserte fonctionnelle des établissements d'activités et d'autre part assurer par sa traversée les liaisons inter-quartiers dans un espace public de qualité.

A cette fin, le parti affirme un maillage des voies hiérarchisé à travers des emprises publiques différenciées permettant la pratique de tous les modes de circulations (piétonnier, deux-roues, automobiles).

La requalification de l'avenue du Colonel Pavelet, voie structurante majeure à l'échelle du Sud de l'agglomération porte sur une emprise de 60m de large qui permettra de doubler ses voies, de créer des contre-allées et de faire circuler une voie de tramway entre la ligne 2 et le dépôt de la TAM.

L'élargissement de la rue de la Castelle orientée Nord-Sud destinée à devenir l'épine dorsale de distribution du quartier assure une liaison majeure entre le centre-ville et le Sud de l'agglomération.

La constitution du réseau de voies secondaires garantit une bonne desserte à chacune des activités installées sur le site.

La mise en scène des bâtiments vis à vis des axes principaux, participe à la valorisation de l'équipement du secteur et des activités qu'il accueille. L'ossature tramée des voies structure, le quartier et en constitue progressivement le nouveau paysage : elle s'appuie sur les plantations d'arbres d'alignement, délimite et structure les emprises foncières dévolues aux constructions et l'implantation de celles-ci, et organise la desserte et la circulation des usagers et des habitants (trottoirs, pistes cyclables, voirie)

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur d'activités implique notamment les équipements suivants :

Dans l'ensemble, le secteur nécessite une structuration de la voirie, la constitution d'un espace public lisible et bien dimensionné ainsi que son équipement par les réseaux.

4.1 Voiries et espaces publics :

Le secteur d'activités de Garosud est traversé par 3 voies majeures :

L'avenue du Colonel Pavelet et la route départementale 132, dont les emprises sont de 40 m, sont toutes deux connectées à l'échangeur du Grand Rondelet qui constitue leur lien avec l'autoroute A9 et la rue de la Castelle qui, maillée aux précédentes, relie le quartier au centre-ville, tout autant qu'aux zones industrielles voisines du Mas d'Astre et du près d'Arènes.

La rue de la Castelle tracée sur une emprise publique de 22 mètres intègre la plantation d'arbres d'alignement, des trottoirs permettant la circulation des piétons, ainsi qu'une piste cyclable pour les cyclistes.

Les rues secondaires de quartiers (P. Lumumba, Mehdi Ben Barka, Commandant Massoud, Ettore Bugatti, Rosa Luxembourg, etc, ...) sont, quand à elle, tracées sur une emprise de 15 ou 16 m et intègrent des trottoirs, des places de stationnement, l'éclairage public, et des arbres d'alignement.

4.2 Réseaux divers :

Les réseaux nécessaires à l'aménagement du secteur (notamment eaux usées, eaux pluviales, eau potable, électricité,) trouvent naturellement leur place dans les emprises publiques.

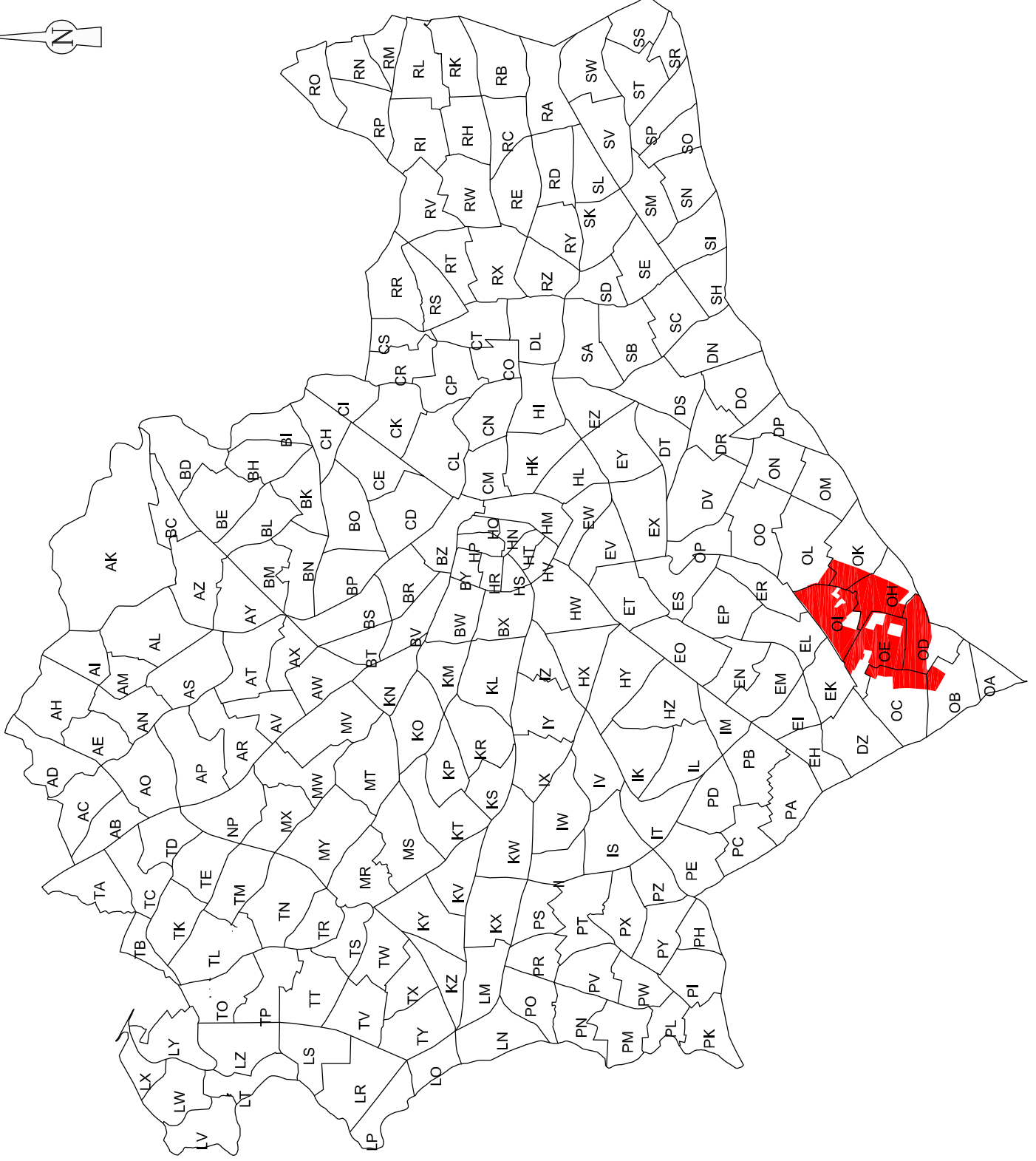
Les réseaux AEP réalisés en fonte ont un diamètre variant de 100 à 300 mm.

Les réseaux EU réalisés en PVC ont un diamètre de 200 mm.

Les réseaux EP réalisés en béton ont un diamètre variant de 400 à 1500 mm selon les secteurs.

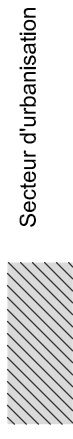
Deux sites de bassins de rétention sont aménagés dans le secteur Garosud, en plus de mesures de rétention des eaux à la parcelle qui peuvent s'imposer dans certains cas : le bassin du Rondelet au Nord (capacité 58 400 m³), et le bassin de Combemale (capacité 9 200 m³) au Sud, à charge de la zone d'activités avant rejet des eaux dans le Rieucoulon. Ces deux bassins font l'objet d'aménagement paysagé.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.



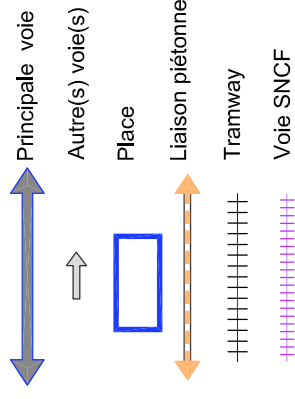
Orientation d'Aménagement
Secteur GAROSUD

Schéma de principe de
l'équipement du secteur

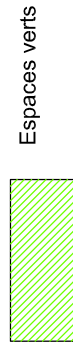


Localisation de principe :

- voies et espaces publics



- espaces verts



- Autres principaux
équipements publics



Autres équipements publics
(hors réseaux)

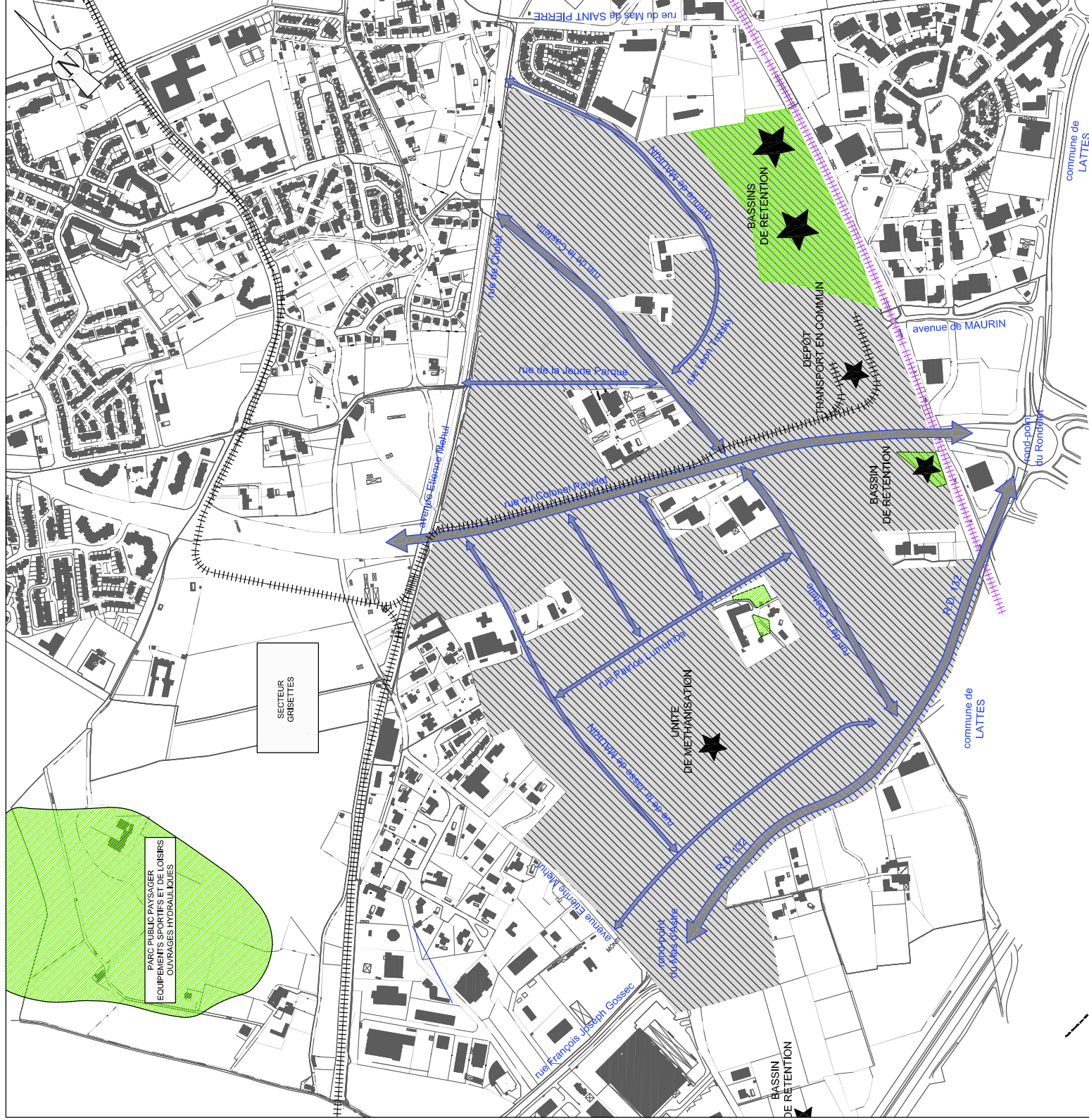
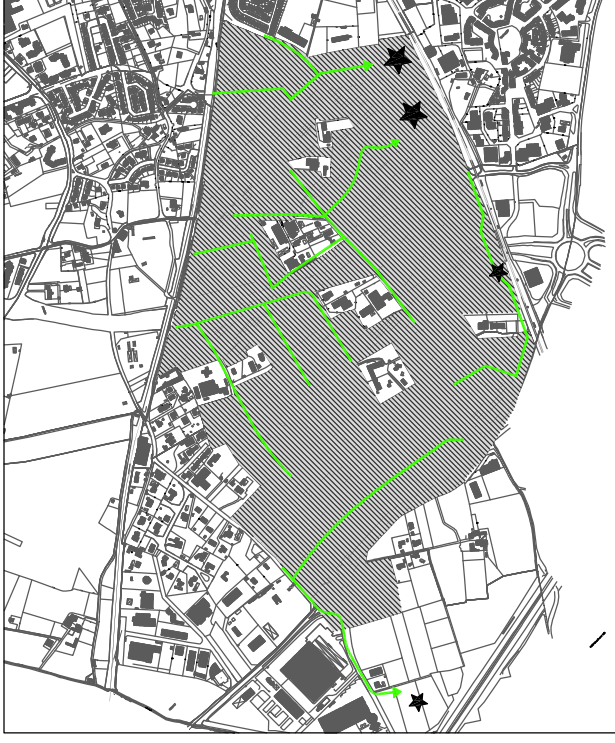


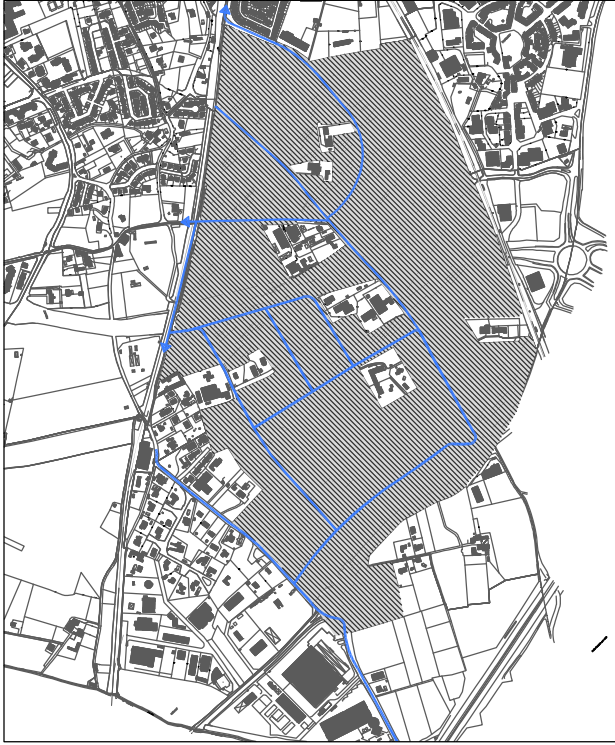
Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Localisation de principe :
principaux réseaux

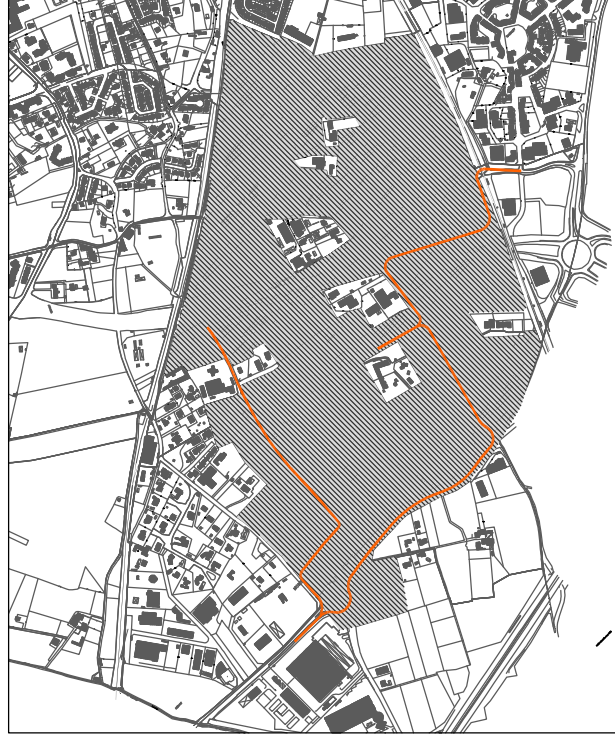
Eaux pluviales



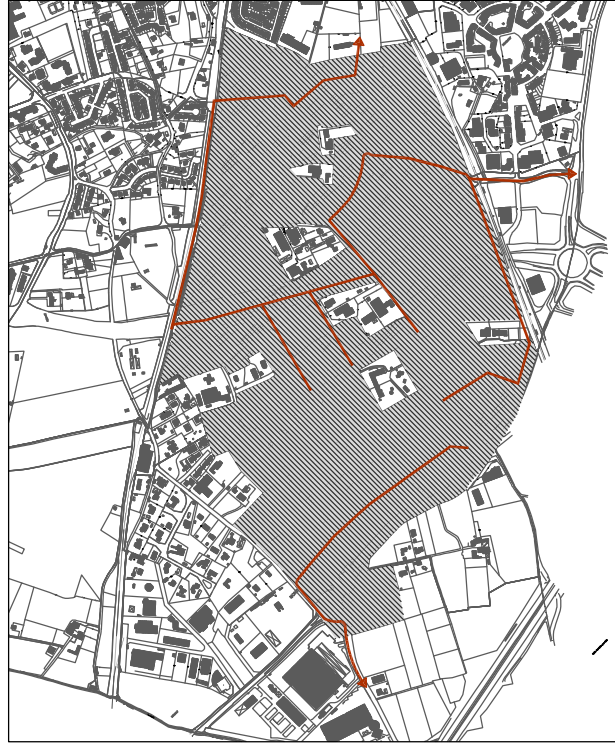
A.E.P.



Moyenne tension



Eaux usées



III-5

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Euromédecine*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR EUROMEDECINE II (MONTPELLIER)

(art. L123-1-4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1 – LOCALISATION DU QUARTIER

Pour la partie montpelliéraine, le secteur Euromédecine II est localisé pour partie sur zone urbanisée et une zone à urbaniser, entre essentiellement l'avenue de Gimel et la rue du Puech Villa au Nord, et au Sud le secteur de Malbosc et le domaine du Château d'O. Pour rappel, ce secteur s'étend au delà sur la Commune de Grabels, entre la RD 127 à l'ouest, la colline du Bruque Cabal au Nord, le quartier de la Valsière à l'Est et la rue de la Valsière au Sud.

Il est desservi en limite par la première ligne de tramway de l'agglomération de Montpellier avec une station d'échange.

Ce secteur d'aménagement qui couvre avec la partie sur le territoire de Grabels un ensemble de 87 hectares environ, représente sur le territoire de Montpellier une superficie de l'ordre de 35 hectares. Il intègre aujourd'hui un périmètre de zone d'aménagement concerté (ZAC Euromédecine II).

2 – NATURE DE L'OPERATION

Dans ce secteur, il s'agit de réaliser un pôle d'activités qui réponde notamment aux objectifs d'ensemble d'une évolution harmonieuse et équilibrée de la ville et du développement économique.

Dans ce cadre, le secteur Euromédecine II a plus particulièrement pour vocation d'accueillir notamment un parc d'activités lié au domaine médical et paramédical. Pour autant, afin de favoriser la fonctionnalité urbaine du secteur, des secteurs d'habitat sont également admis de manière plus ponctuelle.

Ainsi, l'aménagement de ce secteur qui s'inscrit dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble vise à :

- faire de cet espace une zone mixte qui puisse faire vivre en harmonie le secteur exclusivement d'habitat de la Mosson et le secteur exclusivement d'emploi du parc Euromédecine I.

faire de ce secteur déjà urbanisé par le Parc Euromédecine I une zone de liaison entre le nord de la Paillade et la route de Ganges.

- organiser une liaison entre ce secteur de Montpellier et le centre urbain.
- marquer fortement la qualité d'un aménagement qui se doit exemplaire.

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives

Sur l'ensemble du secteur montpelliérain, la surface de plancher envisagée est de 258 045 m² environ, avec une prépondérance des activités :

- 245 000 m² de surface de plancher pour l'activité soit 94 %
- 15 500 m² de surface de plancher pour le logement soit 6 %

3.2. Données qualitatives

Pour l'essentiel, l'aménagement du secteur est organisé à partir des principes suivants :

Le parti d'aménagement a été composé en intégrant les grandes compositions urbaines existantes ou à venir : la topographie de collines, les boisements, l'avenue de Gimel et la route de Grabels, ainsi que le quartier Malbosc.

La morphologie urbaine intègre l'environnement limitrophe du quartier et participe à un tissu urbain de qualité.

- Continuité entre les quartiers Malbosc et Euromédecine qui composent l'urbanisation nouvelle de l'ouest de Montpellier, en particulier en matière d'habitat. La création d'une zone d'habitat en limite du secteur Euromédecine permet une meilleure cohésion urbaine entre les deux quartiers, renforcée par une zone tampon, le parc Malbosc. Cette implantation favorise une vie de quartier et donne une façade urbaine humaine à la zone d'activités.
- Intégration des équipements publics qui constituent deux pôles attractifs :
 - le parc Malbosc, pôle de centralité entre Euromédecine et Malbosc,
 - la station d'échange bus/tramway, à relier par un traitement des voies.
- Inscription du projet dans une topographie colinéaire où des bois présentent une valeur paysagère dans un contexte agricole et naturel dégradé.
- Liaisons inter et intra quartiers par un maillage viaire, une ligne de tramway et des circulations douces.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur d'activités implique notamment les équipements suivants :

4.1 Voiries et espaces publics

Dans la partie du secteur en zone urbanisée, les voiries nouvelles ont été créées pour les besoins d'aménagement du secteur. Ces voies s'organisent autour de deux axes principaux :

- la route de Grabels, ponctué du rond-point du 18 juin,
- L'avenue de Gimel, prolongée par la rue du Puech Villa.

Le maillage des voies internes à réaliser dans le cadre de l'opération dessert le quartier. Le secteur sud-ouest du secteur s'organise autour d'un axe principal, l'avenue du Professeur Viala. Le secteur d'aménagement de Malbosc sera reliée à l'ouest du parc Euromédecine par la rue de Fez dont l'emprise publique est de 18 m environ.

Pour la partie du secteur située en zone à urbaniser, les voies restent à réaliser selon les indications données sur les documents graphiques dont l'emprise publique est de 15 m environ.

4.2 Réseaux divers

Eaux Pluviales :

La partie du secteur en zone urbanisée comporte un réseau séparatif qui collecte les eaux pluviales du secteur Euromédecine II.

Le réseau sous l'avenue du Professeur Viala est relié à la route de Grabels et à la rue Pierre Hourens. L'écoulement rejoint ensuite les deux bassins versants, le Verdanson à l'ouest et le Rieutord à l'est.

Dans la partie du secteur en zone à urbaniser le réseau d'eau pluviale est à réaliser tel qu'indiqué dans les documents graphiques :

- réseaux en béton installés sous voirie et dimensionnés pour une pluie décennale.

Eaux usées :

La partie du secteur en zone urbanisée comporte un réseau des eaux usées le long de l'avenue du Professeur Viala qui est relié à la route de Grabels.

Dans la partie du secteur en zone à urbaniser le réseau d'eaux usées est à réaliser tel qu'indiqué dans les documents graphiques :

- réseaux PVC installés sous voirie diamètre 200 mm.

Eau potable :

La partie du secteur en zone urbanisée bénéficie d'une desserte en eau potable actuellement à partir du réservoir de Montmaur par raccordement en un point sur la route de Grabels. L'eau provient de la route de Grabels.

Dans la partie du secteur en zone à urbaniser le réseau d'eau potable est à réaliser tel qu'indiqué dans les documents graphiques :

- réseaux fonte installés sous voirie diamètre 150 mm.

Electricité :

L'alimentation Moyenne tension du quartier s'effectue le long de l'avenue du Professeur Viala.

Autres réseaux :

Une canalisation de gaz provenant de la route de Grabels dessert le secteur.

Dans la partie du secteur non urbanisée, l'extension du réseau reste à réaliser. Elle pourra être étendue à l'ensemble du périmètre.

4.3. Autres aménagements

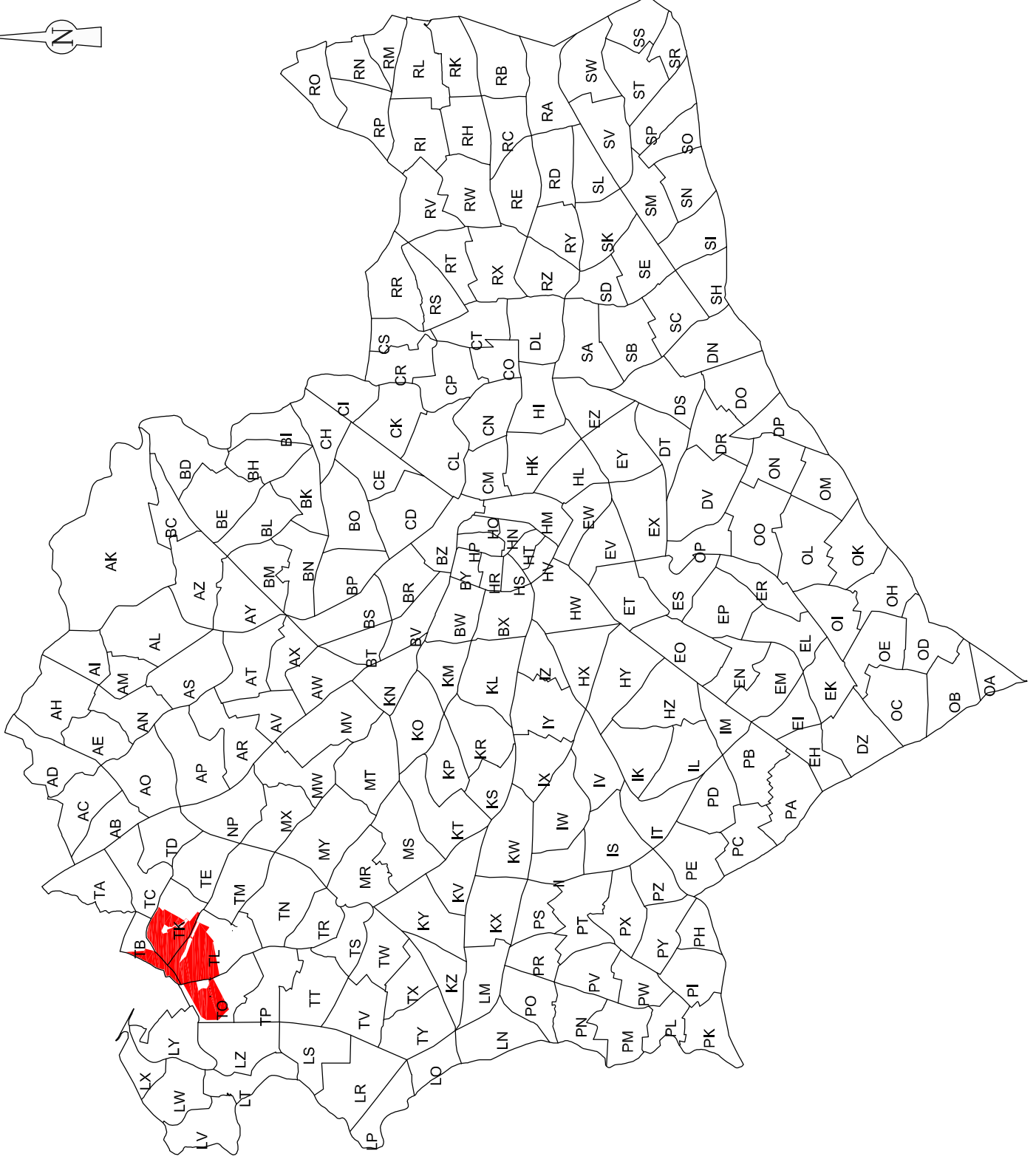
Certains espaces boisés devront être protégés dans le secteur car ils offrent des lieux de détente au sein du secteur.

Par ailleurs, l'aménagement du secteur intègre notamment un bassin de rétention déjà réalisé le long de la rue de la Valsière et dont la capacité est de 14 000 m³.

Deux autres bassins de rétention sont envisagés : l'un, dans la zone à urbanisée située au Sud de la rue du Puech Villa ; l'autre dans le secteur d'aménagement contigu de Malbosc recevra néanmoins aussi les eaux du secteur d'Euromédecine.

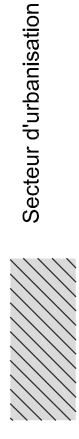
Le secteur d'Euromédecine intègre enfin un parking d'échange réaménagé de la 1^{ère} ligne de tramway, le long de l'avenue de Grimel.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.



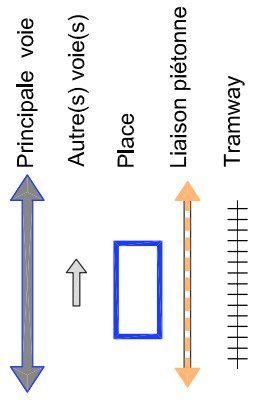
Orientation d'Aménagement
Secteur EUROMEDECINE

Schéma de principe de
l'équipement du secteur

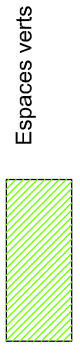


Localisation de principe :

- voies et espaces publics



- espaces verts



- Autres principaux
équipements publics



Autres équipements publics
(hors réseaux)

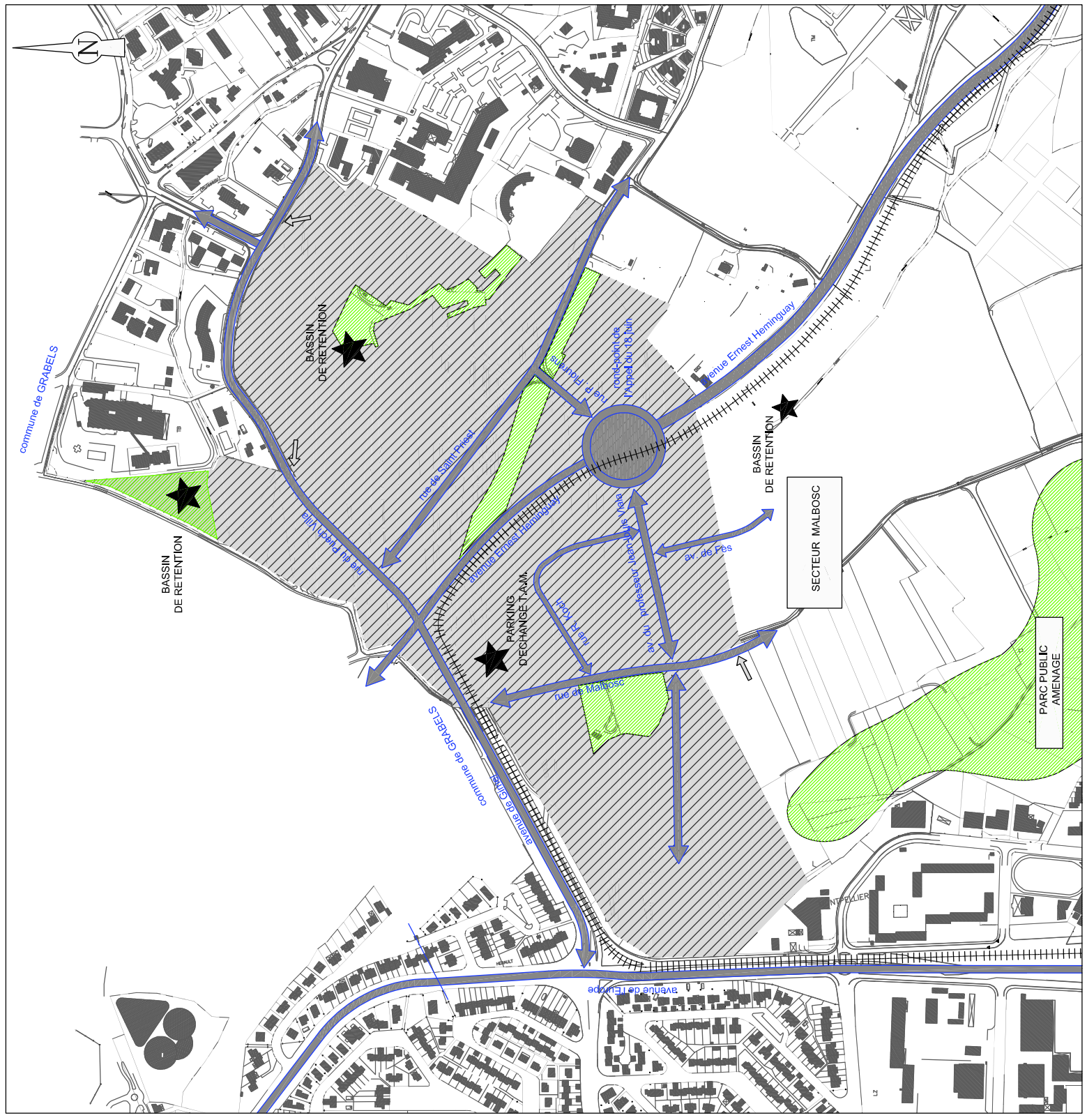
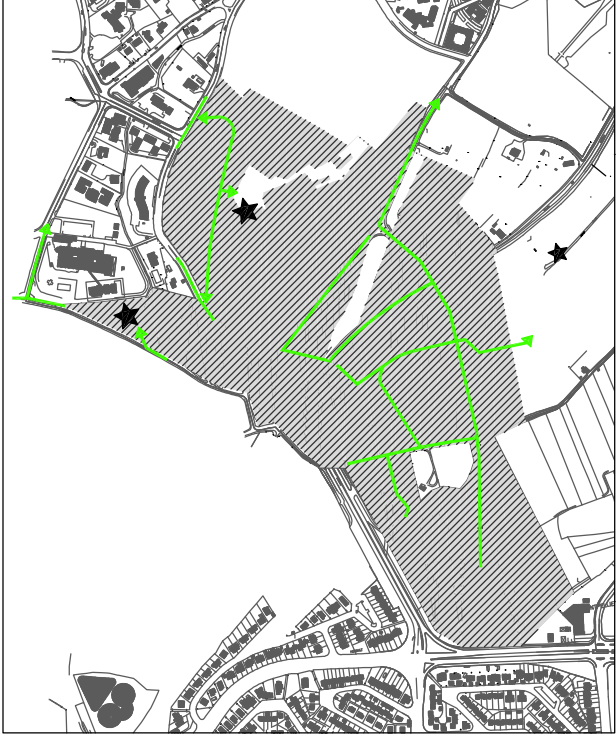


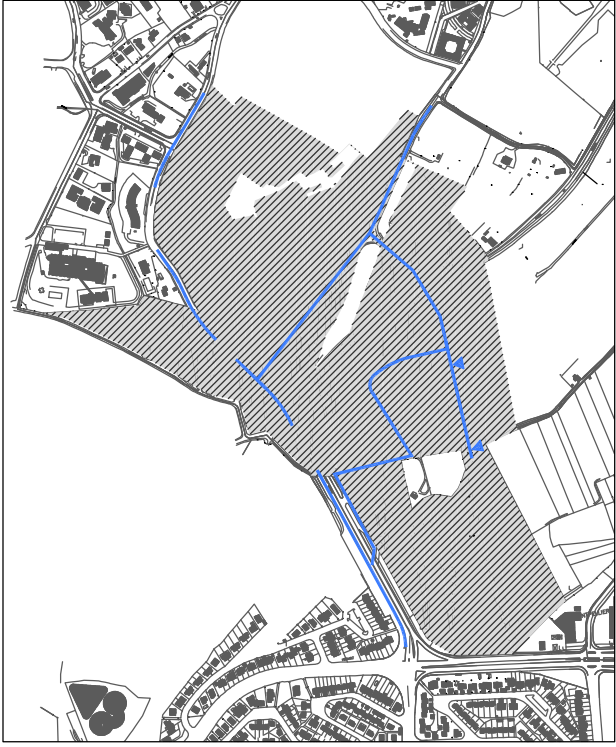
Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Localisation de principe :
principaux réseaux

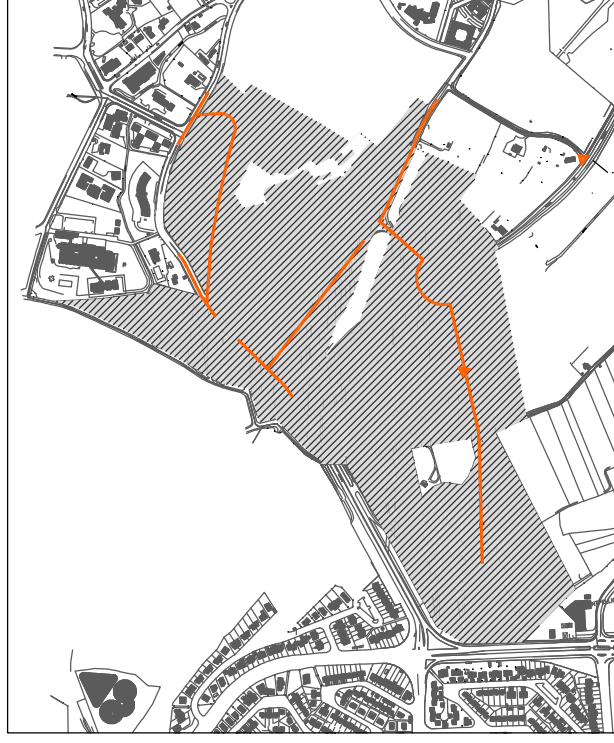
Eaux pluviales



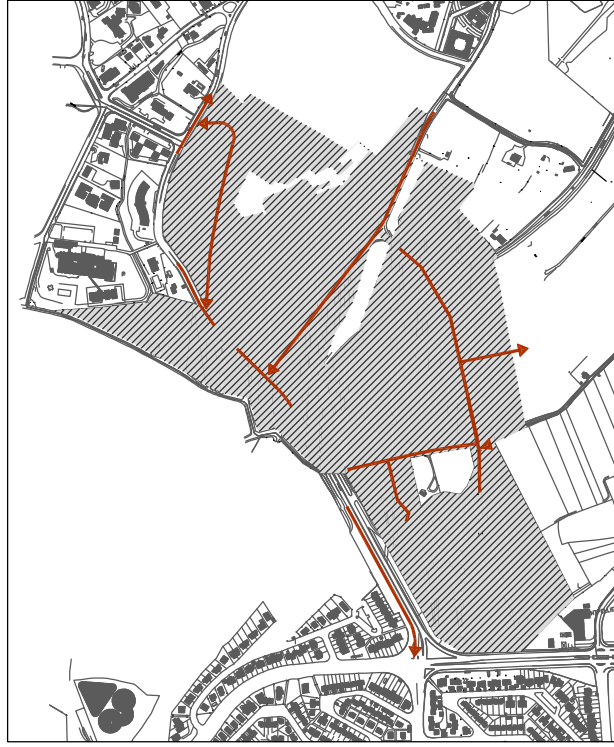
A.E.P.



Moyenne tension



Eaux usées



III-6

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Jacques Coeur*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEURS NORD ET SUD PORT MARIANNE - JACQUES CŒUR

(art.L.123-1- 4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le quartier Port Marianne-Jacques Coeur se situe à l'est de Montpellier, sur la rive gauche du Lez, essentiellement entre au nord l'avenue Marie de Montpellier, en continuité de du quartier Port Marianne – Richter, au sud le projet de voie communale C37 (avenue Théroigne de Méricourt), à l'est l'avenue Raymond Dugrand (RD21), axe structurant de l'agglomération qui relie Montpellier au littoral, et à l'ouest le Lez.

La desserte par la ligne 1 du Tramway de l'agglomération de Montpellier est assurée au droit de l'avenue Marie de Montpellier.

Le secteur Nord initial du quartier de 4,3 hectares en voie d'achèvement, situé en zone urbaine, complété par le Secteur sud de 5,3 hectares, situé encore en zone à urbaniser, s'inscrivent dans le schéma d'aménagement d'ensemble de PORT MARIANNE structurant sur 600 hectares le développement de l'est de Montpellier.

Leur superficie d'ensemble qui représente 9,6 hectares environ intègre aujourd'hui le périmètre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC PORT-MARIANNE – J. Coeur).

2 – NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit dans ces secteurs de réaliser un quartier nouveau qui réponde aux objectifs d'ensemble de la ville de Montpellier, à savoir assurer un développement urbain durable et un rééquilibrage à l'est, en répondant à la forte demande en logements qui s'exprime à Montpellier et en promouvant notamment la mixité sociale et des fonctions dans les quartiers, un environnement de qualité, la prise en compte des problématiques des déplacements et la desserte par le réseau de transport en commun.

Cette urbanisation nouvelle vise plus particulièrement, à travers une opération d'aménagement d'ensemble, à:

- la définition des opérations Jacques Cœur et Richter comme quartiers centraux dans le contexte général d'aménagement de Port Marianne et dans le prolongement du centre ville,
- la structuration du quartier Jacques Cœur, joint au quartier contigu Richter, par un pôle de centralité attractif composé du bassin Jacques Cœur et de l'université de Richter,
- la création d'un espace de liaison entre Jacques Cœur et les quartiers de Port Marianne, concrétisé par un grand parc à l'est de l'avenue Raymond Dugrand, avec en outre le traitement des voies périphériques au quartier afin de créer des liaisons pour différents modes de déplacements et de marquer l'entrée de ville.
- la perception forte de la présence de l'eau depuis l'avenue Raymond Dugrand et la mise en valeur du Lez

- la réalisation d'un programme de mixité urbaine (logements accession à la propriété, locatif et locatif à vocation sociale), de bureaux et de commerces au sein du quartier Jacques Cœur afin de créer une vie de quartier à l'échelle de la ville.
- la cohérence architecturale avec les quartiers environnants (densité du bâti, hauteur des constructions, alignement des façades) et une qualité architecturale à l'ambiance méditerranéenne de bord de mer.

Ce nouveau quartier J. Cœur pourra faire l'objet d'une extension de l'urbanisation au sud des limites actuelles.

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives

Cette urbanisation des secteurs Nord et Sud de ce nouveau quartier PORT MARIANNE – J. Cœur est conçu pour accueillir un ensemble de 171 000 m² de surface de plancher environ (81 000 m² de surface de plancher dans le secteur Nord et 90 000 m² dans le secteur sud environ) composé essentiellement de logements (de 65 à 75 %), mais aussi notamment de locaux d'activités et professionnels, commerces, résidences services, et hôtelières (25 à 35 %).

3.2. Données qualitatives

Pour l'essentiel, l'aménagement du secteur est organisé à partir des principes suivants :

Les principes d'aménagement sont identiques sur les secteurs nord et sud. La composition d'ensemble repose sur les espaces publics qui donnent au quartier sa forme urbaine.

L'attention portée à l'ambiance méditerranéenne s'exprime notamment au travers des espaces publics composés des voies, places, larges trottoirs plantés, et des mails arborés. Les bâtiments sont alignés sur les avenues Raymond Dugrand et l'avenue Théroigne de Méricourt afin d'accentuer le caractère urbain des voies.

L'avenue Raymond Dugrand est conçue pour permettre de lui donner une configuration urbaine : un front bâti bordé par des contre-allées, une piste en site propre, un tracé régulier.

La forme urbaine des deux secteurs est conçue sur une série de grands îlots au cœur arboré et dégageant en périphérie des bâtiments un alignement des espaces publics. Des galeries couvertes, des portes urbaines, et un épannelage contrasté participeront à la variété des effets architecturaux et des ambiances.

Sur le bord du bassin, l'alignement des façades, la hauteur des bâtiments, le traitement des rez-de-chaussée, favorisent les ambiances des ports méditerranéens.

Le plan d'aménagement d'ensemble permet par ailleurs l'accueil notamment des activités de commerce, de bureaux (services) et de restauration qui contribuent à la vie du quartier.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation de ce nouveau quartier PORT MARIANNE – J. Coeur implique dans notamment les équipements suivants :

4.1. Voiries et espaces publics

Secteur nord : les voiries nouvelles ont été créées pour les besoins d'aménagement du secteur. Ces voies s'organisent autour de deux axes extérieurs principaux :

- par l'avenue Marie de Montpellier, (contre-allée)
- par l'avenue Raymond Dugrand (contre-allée).

Secteur sud : le secteur sera desservi à partir des voies du secteur Nord, de la contre-allée de l'avenue Raymond Dugrand, d'un nouveau carrefour à créer à l'intersection entre l'avenue Raymond Dugrand et la voie de desserte C37 (avenue Théroigne de Méricourt).

Ces voies sont complétées par un maillage de voies internes secondaires.

L'aménagement du secteur intègre par ailleurs deux places publiques ainsi que le bassin.

4.2. Réseaux divers

Eaux usées :

Secteur nord : l'exutoire du réseau des eaux usées est actuellement commun avec celui du secteur Richter pour rejoindre le collecteur existant le long du Lez qui assure le transit des effluents jusqu'à la station de relèvement du Pont Trinquat située en bordure du Lez à la limite de la Commune de Lattes.

L'ensemble des eaux usées sera ramené vers l'intercepteur Est lors de la construction du conducteur d'assainissement le long de l'avenue Raymond Dugrand.

Secteur sud : les eaux usées seront assainies par la mise en place de collecteurs séparatifs. Les réseaux projetés seront raccordés sur le collecteur existant le long du Lez et sur l'intercepteur à créer sous l'avenue Raymond Dugrand.

Eau potable :

Secteur nord : la desserte du secteur Port Marianne – Jacques Cœur est assurée actuellement à partir du réservoir de Montmaur (étage 57) par raccordement en deux points, l'un sur l'avenue Marie de Montpellier et de l'autre sur l'avenue Raymond Dugrand. Ultérieurement, ce réseau sera réalisé sur le maillage inter quartier de l'emprise réservée C 37. Le réseau d'eau potable provient de l'avenue du Mondial 98.

Secteur sud : la desserte sera assurée par l'extension du réseau réalisé pour le secteur nord et un raccordement de maillage sur la conduite existante en bordure de l'avenue Raymond Dugrand ou projetés sous la voie de l'emprise réservée C37 (avenue Théroigne de Méricourt).

Le réseau projeté à l'intérieur du secteur sera maillé.

Eaux pluviales :

Secteur nord : le collecteur situé sur l'avenue Marie de Montpellier est commun pour le secteur nord avec le quartier Richter. Le rejet se fait dans le Lez près du pont Zuccarelli après décantation.

Secteur sud : le traitement des eaux pluviales avant rejet dans le Lez sera assuré par un débourbeur – séparateur d'hydrocarbures. Les eaux pluviales du secteur sud seront collectées sous l'emprise réservée C37 (avenue Théroigne de Méricourt).

Electricité :

Secteur nord : l'alimentation Moyenne Tension du quartier s'effectue par l'intermédiaire de deux câbles, depuis le poste source « Saumade » au nord.

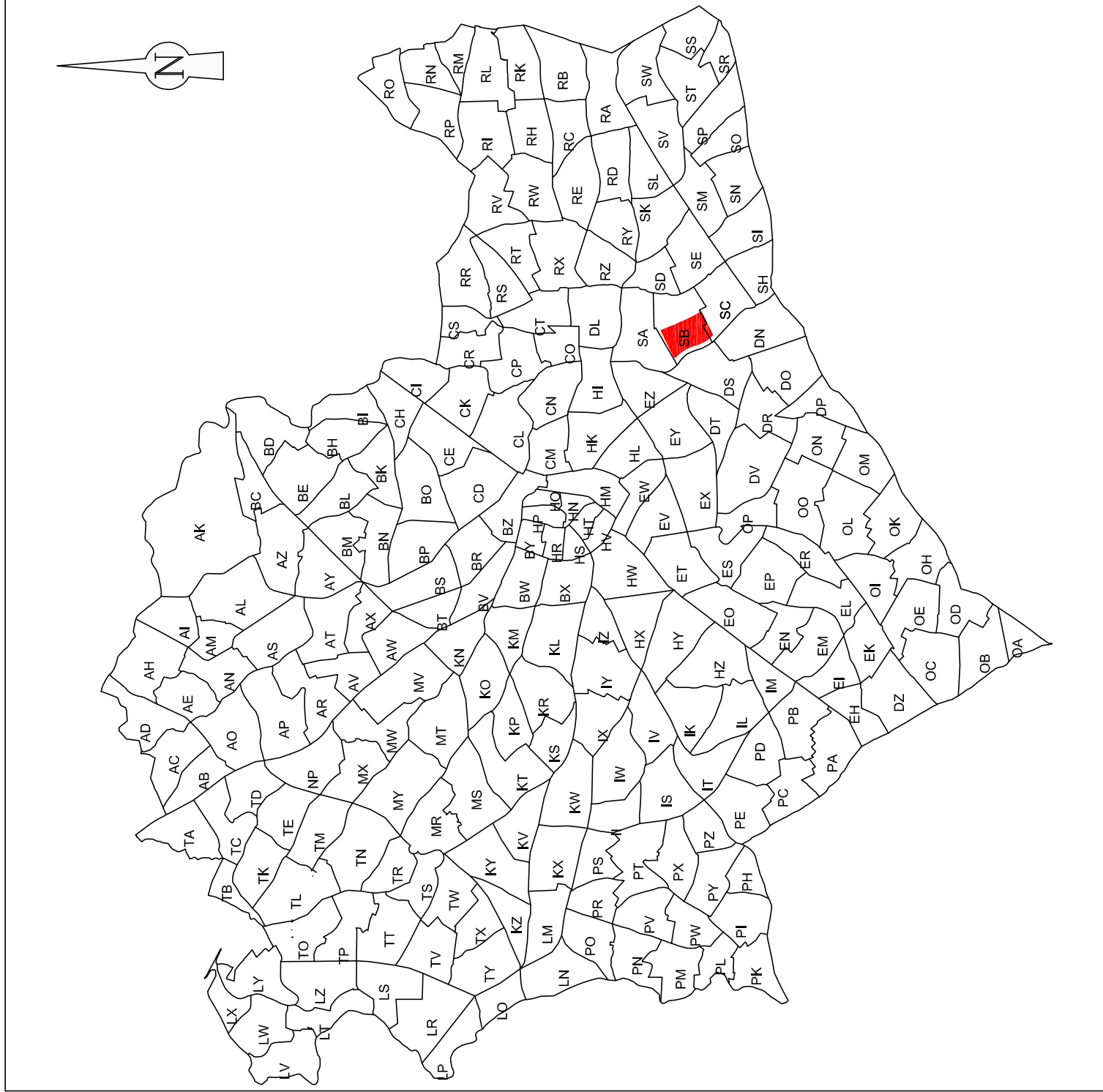
Secteur sud : un réseau moyenne tension sera réalisé en extension du réseau mis en place pour le secteur nord.

Autres réseaux :

La desserte en gaz dans le secteur Nord est assurée depuis la place E. Granier et devrait se prolonger le long de l'avenue Raymond Dugrand. Dans le secteur sud, la desserte sera assurée à partir du réseau existant en attente Place E. Granier prolongé le long de l'avenue Raymond Dugrand.

Les secteurs pourront bénéficier dans leur ensemble de la desserte par l'équipement de génie civil de télécommunication.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.



Orientation d'Aménagement Secteur JACQUES COEUR

Schéma de principe de l'équipement du secteur



Secteur d'urbanisation

Localisation de principe :

- voies et espaces publics



Principale voie



Autre(s) voie(s)



Place



Liaison piétonne



Tramway

- espaces verts



Espaces verts

- Autres principaux équipements publics



Autres équipements publics (hors réseaux)



Eaux pluviales

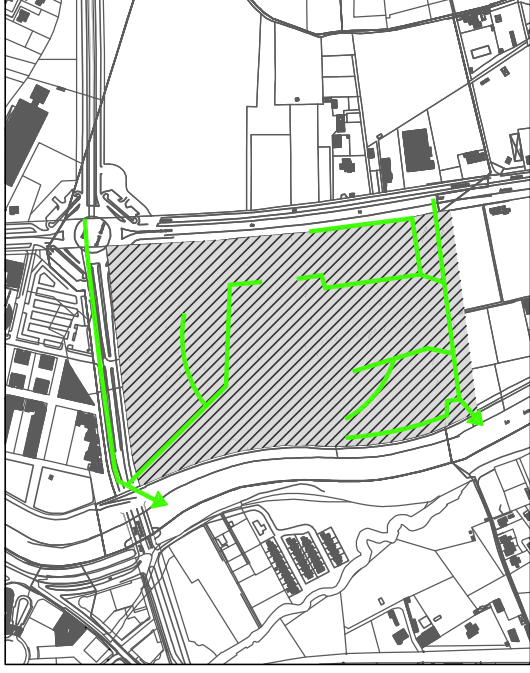
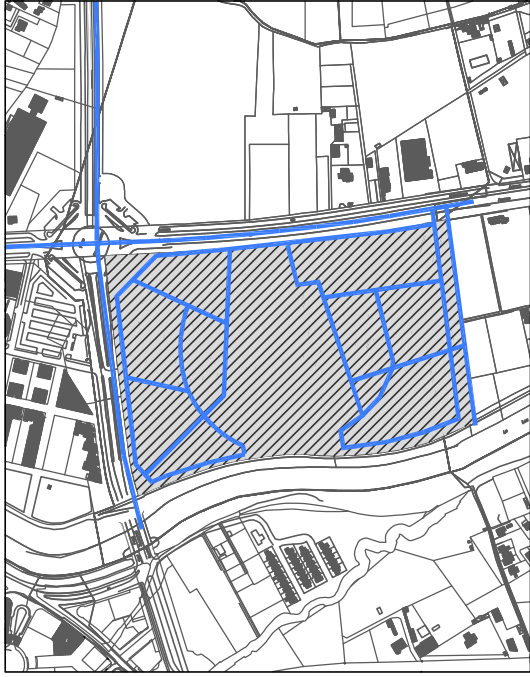


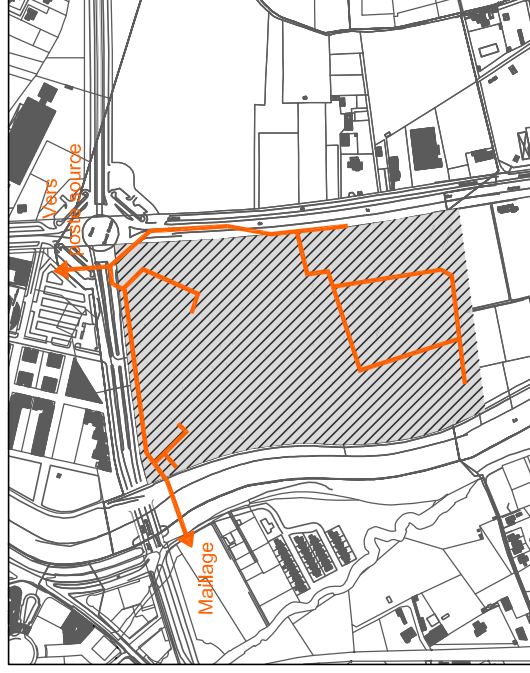
Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Localisation de principe :
principaux réseaux

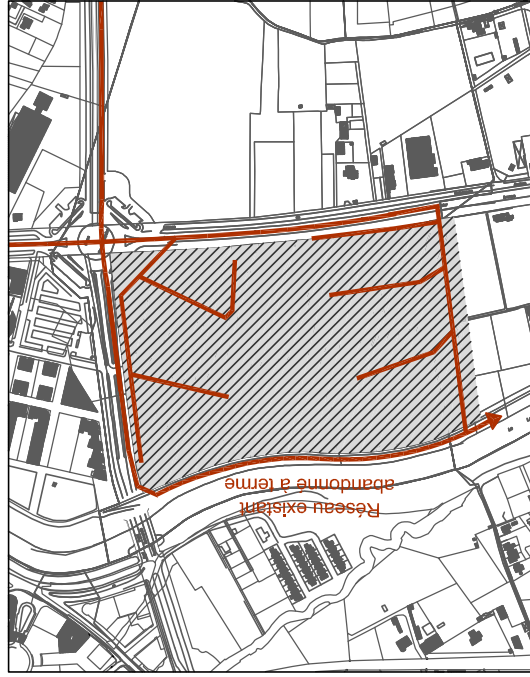
A.E.P.



Moyenne tension



Eaux usées



III-7

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME

MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Ovalie*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR OVALIE/ PARC DU RIEUCOULON

(art.L.123-1- 4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur est constitué par le quartier nouveau Ovalie est situé au Sud-Ouest de la ville de Montpellier, essentiellement en zone à urbaniser, entre au Nord la rue de Bugarel, au Sud, l'avenue de Toulouse, à l'Est, l'avenue de Vanières, et le parc du Rieucoulon, espace paysager permettant de mettre en valeur le vallon du rieucoulon et les espaces viticoles.

Ce secteur intègre aujourd'hui un périmètre de zone d'aménagement concerté de 32 hectares (ZAC Ovalie).

Il jouxte le futur complexe sportif de l'Ovalie comprenant un stade de Rugby de 12 000 places qui constitue un nouvel équipement structurant de l'Agglomération de Montpellier.

2 – NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit dans ce secteur de réaliser un quartier nouveau qui réponde aux objectifs d'ensemble de la ville de Montpellier, à savoir assurer un développement urbain durable et un rééquilibrage à l'Est, en répondant à la forte demande en logements qui s'exprime à Montpellier et en promouvant notamment la mixité sociale et des fonctions dans les quartiers, un environnement de qualité, la prise en compte des problématiques des déplacements et la desserte par le réseau de transport en commun.

Cette urbanisation nouvelle présente un caractère mixte, avec cependant principalement des constructions destinées à l'habitation de taille et type divers, et plus ponctuellement des activités (bureaux, commerces, hôtels, services...).

Ce nouveau quartier contribue aussi notamment à marquer l'entrée Ouest de la Ville et la transition entre le périurbain et la ville, et à désenclaver certains quartiers existants, et en particulier le quartier de Bagatelle.

Ce secteur pourra faire l'objet d'une extension de l'urbanisation à l'Est face au futur parc public aménagé du Rieucoulon.

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives

Le parti d'aménagement du secteur repose notamment sur les principes suivants :

La réalisation de ce quartier qui s'inscrit dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble est conçu sur la base d'une surface de plancher globale de 240 000 m², majoritairement destinée à des programmes de logements, complété par des locaux de services (commerces, bureaux...).

3.2. Données qualitatives

Le projet ainsi définit s'articule autour de :

Voies structurantes :

La rue du Mas de Nègre : elle marque la charnière entre le versant Nord tourné vers le stade et le versant Sud tourné vers l'avenue de Toulouse. Cette crête sera soulignée par une allée de pins entourée de masses boisées. Cet axe vert fera la transition entre les différents secteurs urbanisés sur chacun des versants.

L'avenue de Bugarel sera un pôle de vie important car il s'agit de l'accès privilégié au quartier et au stade depuis l'avenue de Vanières. Cet espace public sera traité généreusement avec deux larges trottoirs plantés d'un double alignement d'arbres de part et d'autre de la voie.

L'avenue du mondial de rugby 2007 : elle reliera l'avenue Bugarel à l'avenue de Toulouse. Cet axe se distinguera par sa typologie végétale plus domestique. La notion de quartier jardin sera ici prépondérante. La rue sera rythmée par des alignements d'arbres.

Traitement de la porte d'entrée Ouest de la Ville

Ce traitement est organisé en 3 séquences. La première est une séquence "campagne". Les plantations permettront de réunifier l'image disparate de ce tronçon. la seconde est une séquence "parc". Elle pourrait mettre en relation le parc du Mas Nouguier et les extensions possibles du quartier sur la ligne de crête Sud . la troisième est la séquence urbaine.

La place de la Providence

Cet accès au quartier par l'avenue de Toulouse sera une place autour de laquelle pourra s'organiser un pôle de vie. Cet espace public permettra d'accueillir des terrasses de café, un marché, des manifestations diverses, du stationnement. L'équipement d'agglomération du domaine de la Providence donnera sur cette place.

La place Vanières

La place Vanières sera l'entrée majeure au quartier. L'aménagement de cet espace public qui sera commun au secteur et au stade rompera avec le caractère essentiellement routier de l'avenue de Vanières.

Une structure urbaine composée avec le site

Le parti d'aménagement est basé sur les éléments de valeur du site, les typologies d'implantations et les lignes de forces qui s'en dégagent. Cette démarche permet d'ancrer véritablement le projet du quartier de l'Ovalie dans le territoire tout en valorisant le contexte existant et en évitant une urbanisation ex-nihilo artificielle.

L'ossature verte du quartier est mise en place à partir des lignes de forces du site. Elles constituent un écrin aux bâtiments et sont le support des espaces publics nécessaires au fonctionnement et à la vie du quartier : circulations des véhicules et douces (piétons, vélos), espaces de détente, pôles de vie...

La vie du quartier, ses logements, la typologie et l'épannelage

Les typologies bâties envisagées dans le quartier sont en majorité de petits immeubles collectifs.

Le projet prend en compte la nécessaire mixité sociale indispensable à une vie urbaine normale, à travers des tailles et des types de logements tendant à répondre aux différents besoins de la population au sein des différents îlots.

L'épannelage du quartier est en moyenne de R+3. Selon les lieux, la topographie et les franges existantes la variation est de l'ordre de R+1 à R+7, correspondant à des hauteurs maximales de 11 mètres à 27 mètres. Les hauteurs maximales se situent exclusivement en bordures des places publiques de la Providence et de l'Ovalie.

L'épannelage est dicté par la topographie du site afin de gérer au mieux les accidents de terrain et proposer une silhouette harmonieuse et homogène du quartier.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du nouveau quartier implique notamment les équipements suivants :

4.1 Voirie et espaces publics

Les voiries réserveront une large place aux circulations douces (piétons, cycles) et seront plantées afin de participer à l'ossature verte du secteur. Le réseau viaire est organisé autour de 2 axes principaux : l'avenue de Bugarel et l'avenue du Mondial de rugby 2007. Les voies de desserte secondaires du quartier sont connectées à ces axes principaux.

Les principaux espaces publics sont :

La place de Vanières. De par ses dimensions (plus de 40 m de large et 80 m de long environ) et son traitement minéral côté stade elle manque fortement l'entrée Est et son accroche avec l'avenue de Vanières

La place de la Providence. Plus intimiste que la place de Vanières, il s'agit d'une place de quartier, aux dimensions plus modeste et offrant les fonctions (stationnement, circulation et espaces piétons) permettant d'accueillir à terme les animations en rez-de-chaussée (commerces, services..) donnant directement sur la place.

Le parc du Rieucoulon : Ce futur parc public paysager intégrera des équipements de sport et de loisirs, en plus d'un bassin de rétention.

4.2. Réseaux divers

La réalisation des réseaux d'eaux usées, de collecte des eaux pluviales, d'adduction d'eau potable et de défense incendie, la réalisation des réseaux d'électricité souterrains, du réseau d'éclairage public des voies nouvelles compléteront notamment l'aménagement du secteur.

En ce qui concerne plus particulièrement l'assainissement des eaux pluviales, un bassin de rétention est prévu au droit du futur parc public du Rieucoulon ainsi qu'un bassin au sud de l'avenue de Toulouse dans le futur parc du Mas Nougulier.

4.3. Autres équipements

La réalisation d'un groupe scolaire contribuera également à un aménagement de qualité en réponse aux besoins des futurs habitants et usagers du secteur.

Le secteur bénéficiera aussi de la proximité du futur stade de Rugby et de ses terrains d'entraînement annexes.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.

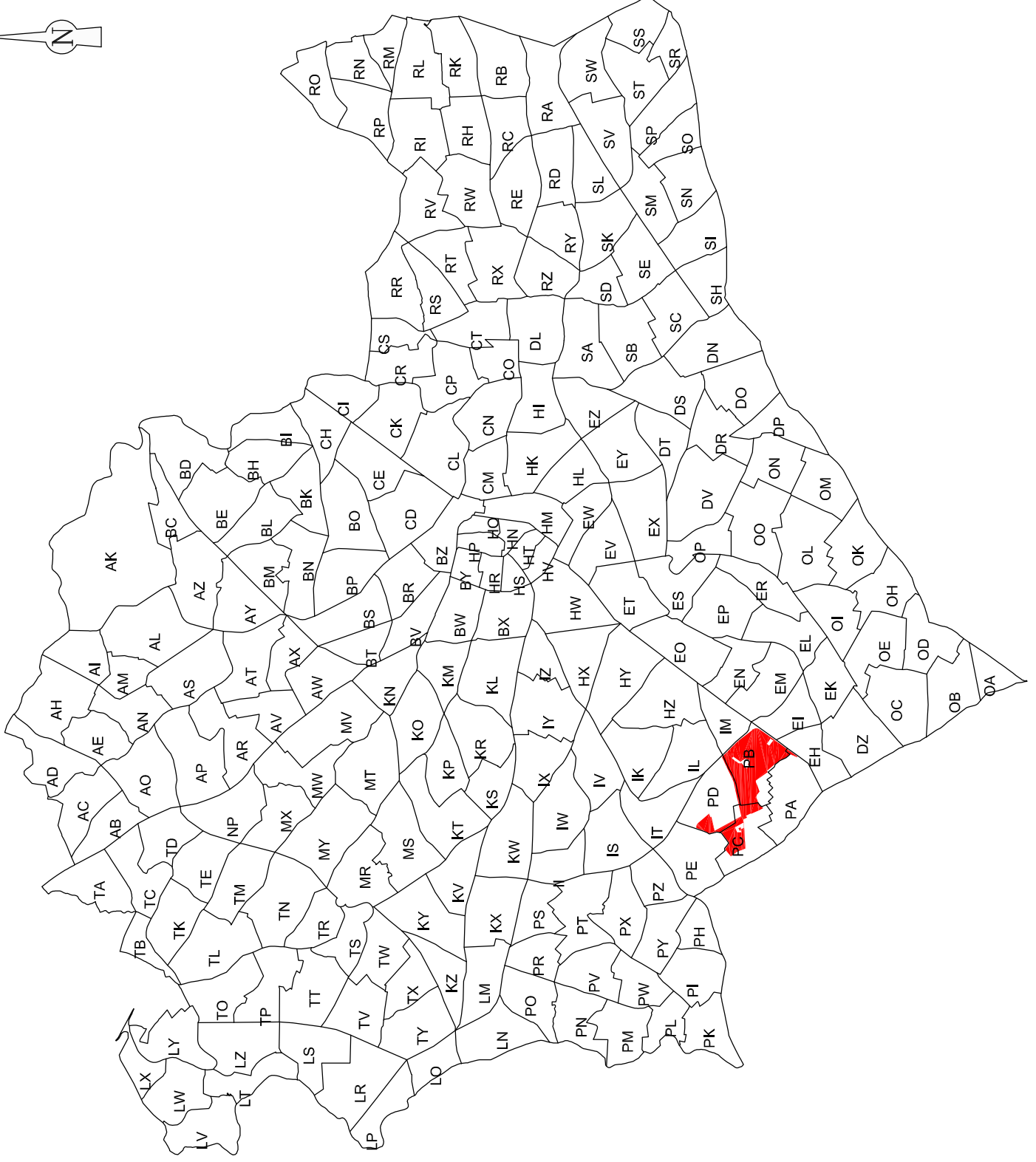
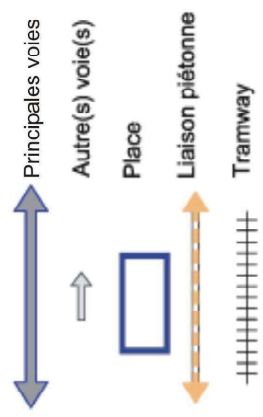


Schéma de principe de
l'équipement du secteur

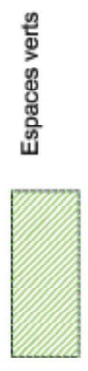


Localisation de principe :

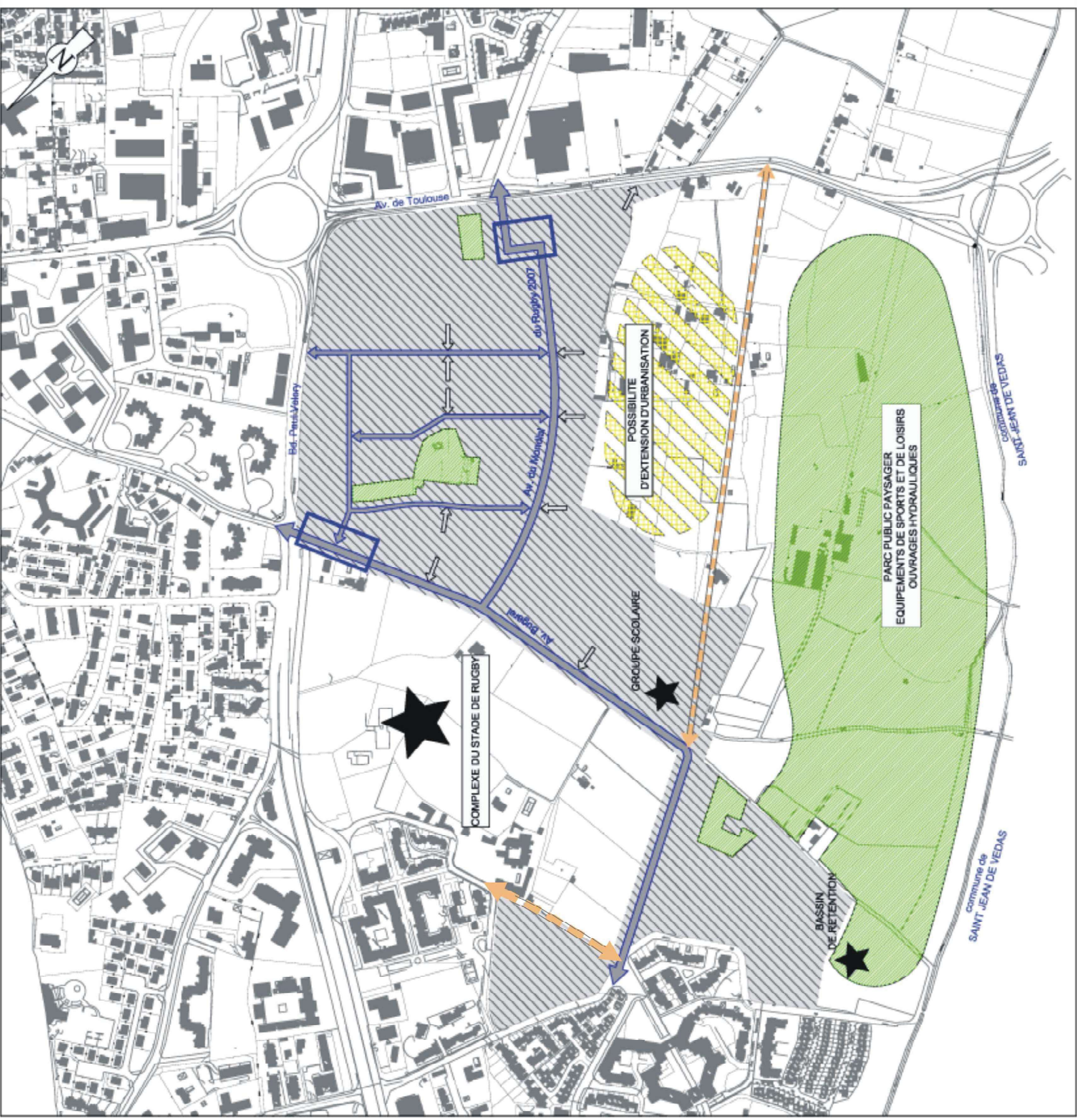
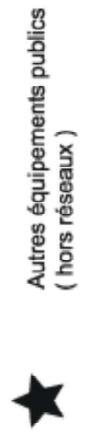
- voies et espaces publics



- espaces verts



- Autres principaux
équipements publics



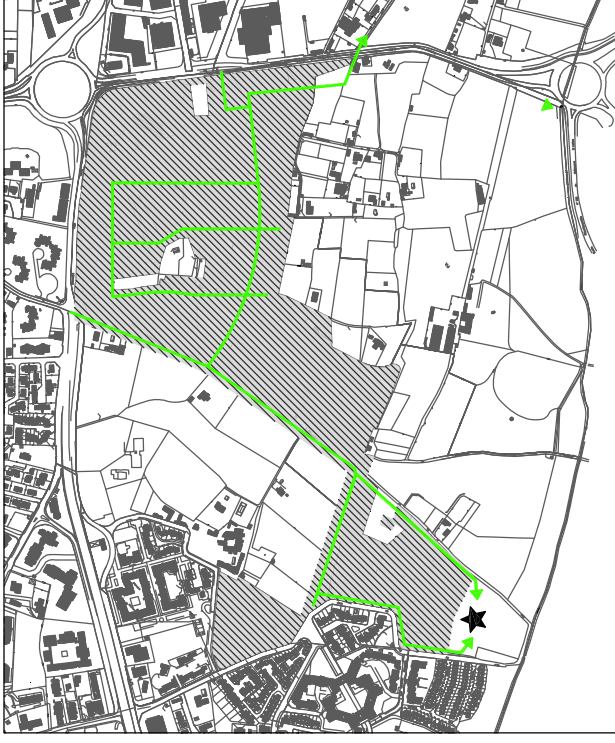
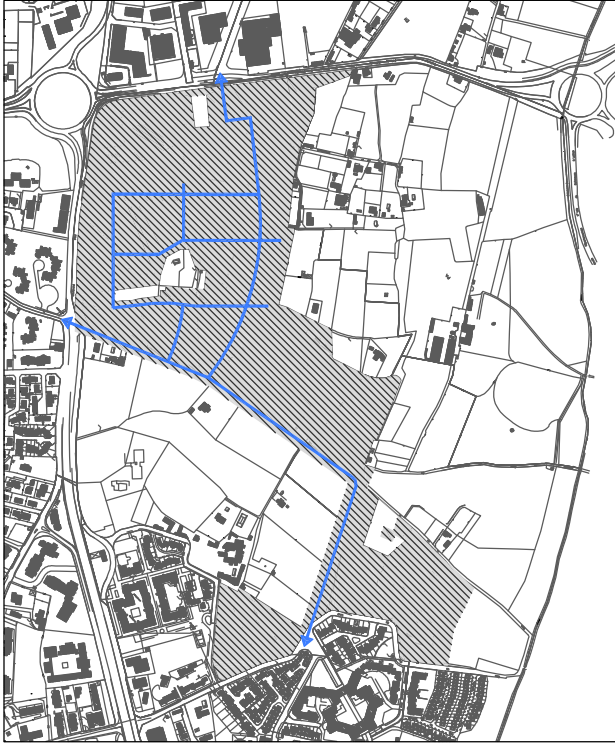
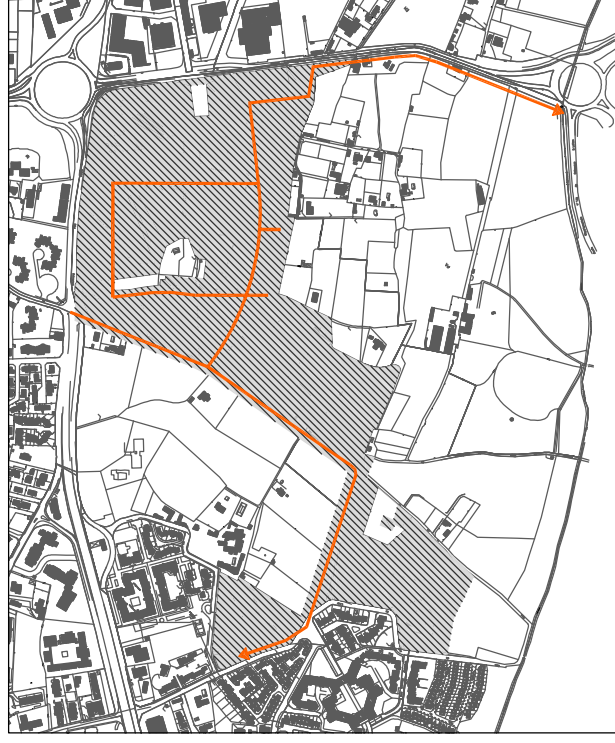
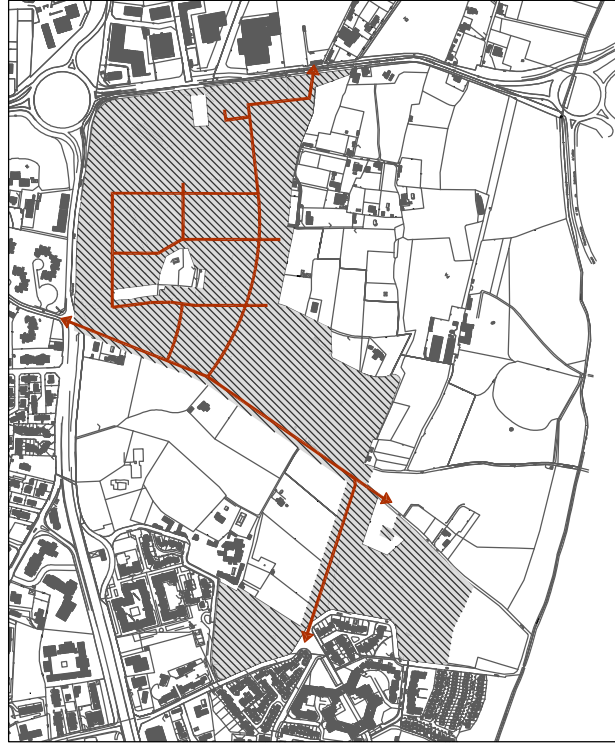


Schéma de principe de l'équipement du secteur

Localisation de principe : principaux réseaux



III-8

PLU PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR PORT MARIANNE - PARC MARIANNE

(art. L.151-6 et L.151-7 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.152-1 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur PORT MARIANNE – Parc Marianne se situe à l'Est de la ville de Montpellier sur la rive gauche du Lez, entre l'avenue, du Mondial 98, au Nord, l'autoroute A9 et l'avenue Raymond Dugrand à l'Ouest.

Ce secteur est desservi par la ligne 1 et par la ligne 3 du tramway.

Il constitue la première phase d'un projet urbain qui s'inscrit dans le schéma d'aménagement d'ensemble de PORT MARIANNE qui structure sur 600 hectares le développement de l'est de Montpellier.

a) Ce secteur représente une superficie de 26 hectares environ ; il correspond au périmètre de la zone d'aménagement concerté PORT MARIANNE-Parc Marianne.

b) Quatre secteurs sont compris dans le périmètre de la ZAC :

- La zone 1U10 inclut le Parc Georges Charpak et les parties à urbaniser situées au sud et au nord du parc. Il est délimité au nord par l'avenue du Mondial 98, à l'est par la rue du Mas Rouge, au sud par l'avenue Nina Simone et à l'ouest par l'avenue Raymond Dugrand (environ 17 ha),
- Le secteur 12AU-1 situé entre le parc Charpak et la rue du Mas Rouge correspond à l'emplacement pour un futur équipement culturel,
- Le secteur 12AU-2 situé au sud-est de la zone 1U10 correspond aux terrains compris entre au nord l'avenue Nina Simone, à l'ouest, la rue du Mas Rouge, au sud l'autoroute A9 et à l'est la rue du mas Barlet (environ 7.5 ha).
- Le secteur 12AU-3 se situe à l'est de la rue du mas de Barlet et au sud de l'avenue du Mondial 98. Ce secteur est séparé du secteur 12AU-1 par les terrains de l'emplacement réservé pour le futur collège (environ 2 ha).

L'aménagement de cet ensemble se déroule en deux phases : la ZAC a été créée par délibération du Conseil municipal du 7 octobre 2004 sur un secteur de 6,9 ha environ délimité par l'avenue du Mondial 98 au nord, le parc Georges Charpak au sud, l'avenue Raymond Dugrand à l'ouest et la future rue Joan Miró, à l'est. Cette ZAC a été étendue par délibération du 25 juin 2006 (approbation du dossier de création) à l'ensemble des secteurs sus-cités.

Par ailleurs, ce secteur est concerné par une zone de risques d'inondation qu'il intègre dans ses orientations d'aménagement.

2 – NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit dans ce secteur de réaliser un quartier nouveau qui réponde aux objectifs d'ensemble de la ville de Montpellier, à savoir assurer un développement urbain durable et un rééquilibrage à l'est, en répondant à la forte demande en logements qui s'exprime à Montpellier et en promouvant notamment la mixité sociale et de fonctions dans les

quartiers, un environnement de qualité, la prise en compte des problématiques des déplacements et la desserte par le réseau de transport en commun.

Cette urbanisation nouvelle, inscrite dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble présente un caractère mixte, avec une prédominance des habitations. Elle participe notamment à la poursuite de l'équipement de la Ville et à la valorisation des entrées de Ville et intègre la création d'un espace vert au cœur du projet Port Marianne : le parc paysager d'une superficie d'environ 7,5 hectares autour duquel s'organise l'urbanisation. Elle vise également à assurer une continuité d'aménagement avec les autres quartiers.

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives

Ce nouveau quartier est conçu pour une surface de plancher globale de 210 000 m² environ dédiée essentiellement aux logements collectifs (80% à 90%) dont le logement social (20 à 30% de la surface de plancher habitat) et dans une moindre mesure aux bureaux, commerces, activités et services de proximité (10 à 20%).

3.2. Données qualitatives

Pour l'essentiel, l'aménagement du secteur est organisé à partir des principes suivants :

- Le projet met en avant une organisation de l'espace qui favorise un cadre de vie agréable et adéquat aux nouvelles exigences des citoyens.
- Le quartier Parc Marianne intègre une forte présence d'éléments environnementaux (Parc Georges Charpak, cours d'eau de la Lironde, espace boisé protégé).

Les principes d'ensemble sont les suivants :

- Structurer le quartier autour d'un pôle de centralité attractif composé du parc Georges Charpak et l'équipement culturel dédié à la médecine et à la découverte du corps humain en limite du quartier.
- L'implantation des bâtiments encadrant le parc ouverts sur le paysage est conçue dans le but d'optimiser le rapport privilégié au parc (îlots en peignes avec terrasses orientées vers le parc).
- Renforcer et mettre en valeur l'avenue Raymond Dugrand comme entrée de ville et pôle commercial. Ce renforcement pourra s'accompagner notamment de la constitution d'une façade urbaine plus dense, en alignement.
- Promouvoir une architecture vivante, variée et de qualité :

Le parti pris architectural est de définir un système adaptable et évolutif d'un bâtiment à l'autre. Il s'organise autour d'une succession de retraits et de saillies ouvrant les perspectives et fermant les vis-à-vis directs entre les appartements.

Créer des percées assurant une continuité entre le quartier Parc Marianne et les autres quartiers : le projet assure la constitution de liaisons fortes et visibles entre les éléments structurants du quartier Port Marianne. Ainsi, il est organisé par rapport à l'axe créé par l'alignement de la nouvelle mairie, du futur port, du parc Georges Charpak et de l'équipement culturel dédié à la médecine et à la découverte du corps humain.

Par ailleurs, la séquence de la coulée verte, le long de la Lironde, permet de mettre en place une promenade vers Les jardins de la Lironde et Antigone.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur implique notamment les équipements suivants :

4.1. Voiries et espaces publics

Le secteur prévoit la réalisation de voiries secondaires qui viennent se raccorder aux axes structurants existants et projetés (avenues Raymond Dugrand, du Mondial 98 et Nina Simone, rues Joan Miró et du Mas Rouge).

Les avenues Raymond Dugrand et du Mondial 98 sont élargies pour accueillir des contre-allées avec stationnement et pistes cyclables.

Des voies secondaires sont créées afin de desservir l'intérieur du quartier, elles sont reliées aux voiries primaires. Ces rues seront aménagées de façon à accueillir stationnement, circulation deux roues, piétons et plantations.

Les cheminements autour du parc et en limite intérieure du quartier aident à l'élaboration d'une zone paysagée. Les berges de la Lironde sont mises en valeur par la réalisation d'une promenade et d'une piste cyclable.

Une place publique sera aménagée en limite est du secteur (place Matteo Manuguerra). Elle fera face à l'équipement culturel dédié à la médecine et à la découverte du corps humain envisagé un peu plus au sud.

4.2. Réseaux divers

Les voiries sont les supports des réseaux souterrains qui vont desservir l'ensemble du quartier (eau potable, eaux pluviales, eaux usées, électricité, gaz et télécommunications).

Un réseau d'eaux pluviales gravitaire assure la collecte de l'ensemble des eaux de ruissellement avant leur rejet dans la Lironde.

Sur le plan hydraulique, un bassin de rétention sera créé sur une superficie d'environ 2200 m² au niveau de l'espace boisé classé, venant ainsi compléter le parc Georges Charpak, lui même aménagé de façon à constituer un bassin de rétention paysager.

Le maillage du réseau d'eau potable sera réalisé à partir des réseaux existants avenue du Mondial 98 et avenue Raymond Dugrand.

L'assainissement sera assuré pour l'essentiel en gravitaire jusqu'aux collecteurs existants à la périphérie. La partie située à l'est de la Lironde sera équipée d'un poste de refoulement.

La desserte électrique sera réalisée en réseaux souterrains à partir de la ligne existante Avenue du Mondial 98.

Gaz et réseaux de télécommunication desserviront également le quartier à partir des réseaux situés en périphérie.

4.3. Autres aménagements

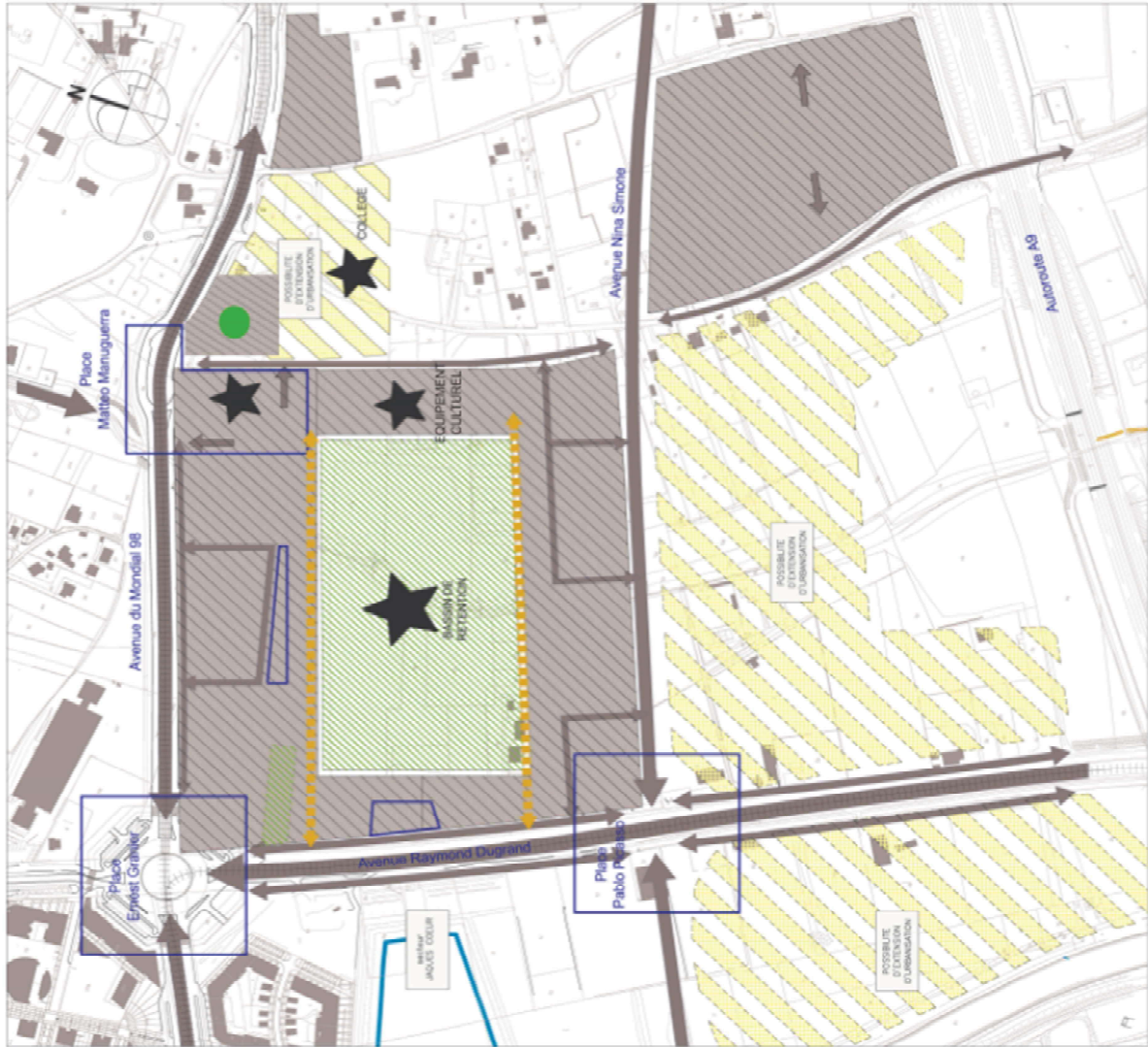
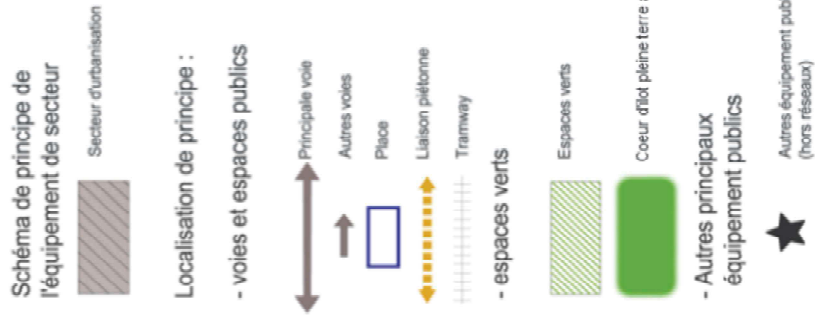
Un équipement culturel ou socioculturel sera implanté à l'extrémité de l'allée de platanes au nord du parc public. Il mettra en valeur et structurera l'espace boisé à protéger, en fermant son axe.

Un bassin d'agrément sera également réalisé en façade de l'avenue Raymond Dugrand. Il marquera la transition entre le bassin Jacques Cœur et le Parc Georges Charpak.

Le futur quartier bénéficiera, outre les plantations des espaces publics, de l'aménagement d'un vaste parc public aménagé (Parc Georges Charpak, des berges de la Lironde et de jardins collectifs privés en cœur d'îlot. Sont également prévus un équipement culturel dédié à la médecine et à la découverte du corps humain à l'est du secteur du parc, et un collège (entre l'équipement culturel et le secteur 12AU-3).

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.

Orientation d'Aménagement
Secteur PARC MARIANNE



VILLE DE MONTPELLIER

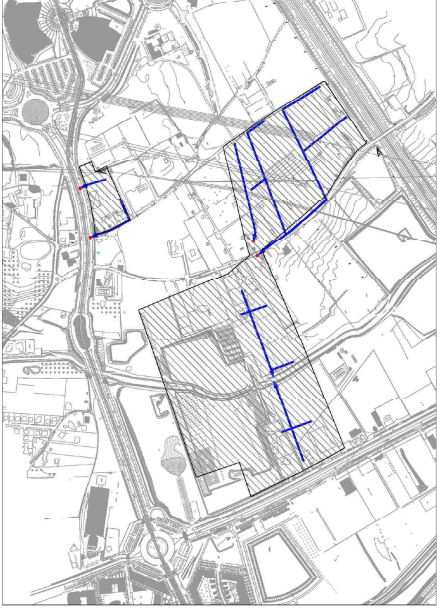
Mars 2018

**Orientation d'Aménagement
ZAC Port Marianne
Secteur Parc Marianne**

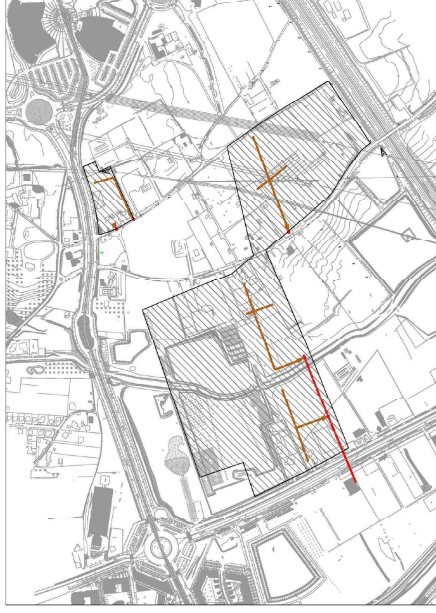
**Schéma de principe de
L'équipement du secteur**

**Localisation de principe :
Principaux réseau**

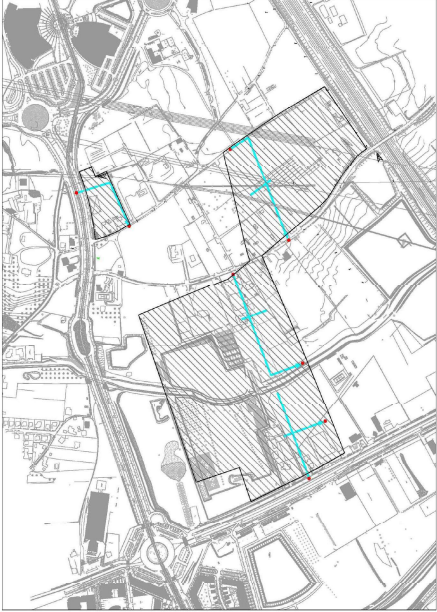
Eaux pluviales



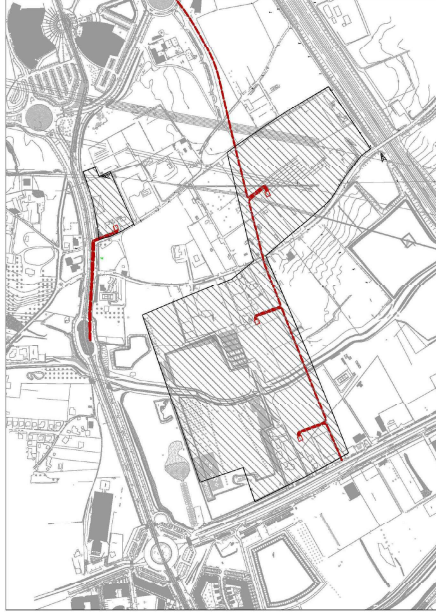
Eaux usées



A.E.P.



Moyenne Tension



III-9

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Consuls de Mer Extension*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR SUD PORT MARIANNE-CONSULS DE MER

(art. L123-1- 4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur Sud du quartier Port Marianne-Consuls de Mer se situe à l'Est de Montpellier, essentiellement en zone à urbaniser, sur la rive droite du Lez, entre la partie déjà existante du quartier Consuls de mer, au Nord, la rue des Acconiers au Sud, le Lez à l'Est, le Chemin de Moularès, l'avenue du Petit Train, le Chemin du Moulin des Sept Cans et une ancienne voie ferrée d'intérêt local (VFIL) à l'Ouest.

Ce secteur d'une superficie de 20 hectares environ constitue l'extension du quartier de PORT MARIANNE – Consuls de mer qui s'inscrit dans le schéma d'aménagement d'ensemble de PORT MARIANNE structurant sur 600 hectares le développement de l'Est de Montpellier. Ce secteur fait face au delà du Lez au secteur d'aménagement J. Cœur et aux extensions possibles d'urbanisation.

La desserte par la ligne 1 du Tramway de l'agglomération de Montpellier est assurée au droit de l'avenue Marie de Montpellier.

La réalisation de l'ensemble du nouveau quartier Consuls de mer qui représente environ 20 hectares intègre aujourd'hui le périmètre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC PORT MARIANNE – Consuls de mer).

Ce secteur est concerné par une zone de risques d'inondation qu'il intègre dans ses orientations d'aménagement.

2 – NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit dans ces secteurs de réaliser un quartier nouveau qui réponde aux objectifs d'ensemble de la ville de Montpellier, à savoir assurer un développement urbain durable et un rééquilibrage à l'Est, en répondant à la forte demande en logements qui s'exprime à Montpellier et en promouvant notamment la mixité sociale et des fonctions dans les quartiers, un environnement de qualité, la prise en compte des problématiques des déplacements et la desserte par le réseau de transport en commun

Cette extension urbaine qui s'inscrit dans l'opération d'aménagement d'ensemble du quartier nouveau PORT MARIANNE – Consuls de mer tend plus particulièrement dans ce cadre à :

- permettre la réalisation du nouvel Hôtel de Ville de Montpellier
- permettre l'aménagement d'un quartier vivant et animé, prolongeant au sud le quartier Consuls de Mer, grâce à la construction dans un souci de mixité des fonctions, de programmes de logements, de bureaux et de commerces,
- rendre possible la création d'espaces publics et privés, et notamment du parvis de l'hôtel de ville, nécessaire à l'animation et à la vie du quartier,

- réaliser un parc public contribuant, entre autres, à la mise en valeur du Lez et de ses berges,
- améliorer les accès et les dessertes internes automobiles, piétonnes et cyclistes de ce quartier, en lien avec la première ligne de tramway,
- permettre l'amélioration des conditions de stationnement

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives

Ce secteur Sud est conçu pour accueillir une surface de 61000 m² environ de surface de plancher, répartie entre le nouvel Hôtel de Ville (28 000 m² de surface de plancher environ) et des constructions destinées notamment à l'habitation, à l'hébergement hôtelier, aux bureaux et au commerce (33 000 m² de surface de plancher environ).

3.2. Données qualitatives

Pour l'essentiel, l'aménagement du secteur est organisé à partir des principes suivants :

L'avenue du Professeur Antonelli marquera la liaison entre la partie nord et la partie du sud du secteur qui proposera une densité de construction beaucoup plus limitée et accueillant un vaste parc public aménagé.

Le futur Hôtel de Ville de Montpellier structurera l'urbanisation de ce secteur et composera sa fonction de centralité, Cet équipement donnera sur un bassin en relation avec le Lez. Deflanqué de part et d'autre de son vaste parvis, il est prévu deux ensembles de construction accueillant notamment des logements, bureaux et commerces divers, hébergement hôtelier activités culturelles ou de loisirs..

Ces constructions devraient comporter des toitures terrasses accessibles pour partie végétalisées et plantées d'arbres permettant ainsi de prolonger le parc public aménagé.

Cet ensemble de construction sera bordé d'un parc public paysager aménagé de près de quatre hectares et demi comportant une mise en valeur des berges du Lez s'étalant au sud du secteur classé en zone rouge (R et RA) du PPRI.

Un bâtiment de type « lame », tout en longueur, longera la future voie ouest qui remplacera l'actuelle voie ferrée désaffectée et viendra se glisser dans la pinède.

La place située au croisement du chemin de Moularès et de l'avenue du Professeur Antonelli sera aménagée en place urbaine pouvant accueillir

notamment des activités. Enfin un dernier bâtiment à l'ouest de la place terminera la composition urbaine de cette place et de cette extension.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur implique notamment les équipements suivants :

Dans le cadre de l'aménagement du secteur PORT MARIANNE - Consuls de Mer de nombreux équipements ou aménagements ont déjà été réalisés dans le secteur Nord. L'extension du quartier au sud complétera utilement ces équipements dans le cadre d'un aménagement d'ensemble. Ces aménagements intègrent notamment les réalisations suivantes :

4.1 Voies et espaces publics :

Parvis

Un parvis permet d'accéder à l'Hôtel de ville depuis l'avenue du Professeur Antonelli du futur Hôtel de ville de Montpellier. Ce parvis aux proportions appréciables (environ 120m de long pour 50m de large soit une superficie approximative de 6 600m²) est une place publique minérale, revêtue de calade, plantée en bordure de l'avenue du Professeur Antonelli.

Parc public

L'aménagement d'un parc public d'environ 3,5 hectares est prévu dans la zone exposée au risque d'inondations. Ce parc accueillera des infrastructures hydrauliques souterraines comme le bassin d'orage et des voiries secondaires.

Le modelage du terrain façonne le paysage du Parc et crée un dénivelé important qui se décline depuis le belvédère autour du bâtiment de l'Hôtel de Ville jusqu'au bord du Lez.

Le parc est traité comme un paysage naturel dominant Port Marianne et la vallée du Lez.

Place aménagée Moularès-Antonelli

Une place d'environ 2 300 m² sera aménagée au croisement de l'avenue du Professeur Antonelli et du chemin Moularès.

Le carrefour Moularès-Antonelli est un des points d'accès privilégié à la partie sud du secteur Port Marianne-Consuls de Mer. C'est le lieu de convergence de l'ensemble du réseau urbain sud. Il fait partie de l'axe Est-ouest de composition

que constitue l'enchaînement des avenues Antonelli, Marie de Montpellier, du Mondial 98.

Parkings et autres voies de desserte

Le parc de stationnement sous le parvis et l'hôtel de ville, d'environ 700 places est desservi par une voie souterraine accessible depuis la place Moularès, et la future voie qui sera réalisée à terme à l'emplacement de l'ancienne voie ferrée d'intérêt local (VFIL). Il s'agit d'une voie à double sens sur laquelle la vitesse sera limitée à 30 km/h environ.

4.2. Réseaux divers :

Eaux usées :

L'ensemble des eaux pluviales seront recueillies par un ensemble de canalisations implantées dans l'emprise des voies de la ZAC et seront acheminées gravitairement vers le Lez.

Eaux pluviales :

L'assainissement des eaux usées sera raccordé sur un poste de relèvement à implanter dans le périmètre de l'opération. Ce poste reprendra les effluents de l'extension du secteur PORT MARIANNE-Consuls de Mer et du collecteur existant. Les effluents seront dirigés et raccordés sur le Ø 1500 mm à créer en aval du bassin d'orage.

Eau potable :

La distribution en eau potable et la défense incendie s'effectuera à partir des réseaux existants (à 700 mm Avenue Antonelli) ou projetés (AEP Ø 400 mm sous la voie C37). Les besoins en eau potable, arrosage et défense incendie seront couverts.

Electricité :

Un réseau moyenne tension sera réalisé. Les postes MT/BT devront être intégrés dans les bâtiments et seront alimentés à partir du réseau MT souterrain à créer à partir des réseaux existants le long de l'avenue Antonelli.

Autres réseaux :

La desserte par le réseau de gaz pourra être assurée à partir du réseau existant 110 mm en attente au droit de la place Moularès.

Le secteur pourra également bénéficier de l'équipement de génie civil de télécommunications et vidéocommunication : le réseau principal de téléphone desservant l'opération sera raccordé au réseau existant 6 Ø 60 mm + Ø 45 mm le long

de l'Avenue Antonelli. Le réseau principal de vidéocommunication desservant l'opération sera au réseau existant.

4.3. Autres aménagements :

Canalisation des Aiguerelles et bassin d'orage :

La chenalisation du ruisseau des Aiguerelles fait également partie du projet. Elle concerne la totalité du ruisseau, du déversoir des Aiguerelles jusqu'au Lez. Cet aménagement permettra de collecter les rejets du déversoir des Aiguerelles et de les drainer jusqu'au Lez sans désagréments causés par les odeurs des eaux unitaires. Un chenal souterrain sera réalisé en parallèle un fossé d'écoulement sera maintenu en surface pour maintenir une transparence hydraulique.

L'aménagement du bassin d'orage sera réalisé en souterrain. Cet ouvrage de 20000 m³ permet de limiter les déversements au milieu naturel, via le déversoir d'orage des Aiguerelles.

D'un point de vue qualitatif, les eaux ruisselant sur les zones imperméabilisées du projet Hôtel de Ville seront collectées dans le réseau pluvial et amenées jusqu'au séparateur d'hydrocarbures, situé sous le trottoir de l'avenue Antonelli, en face de la place située au croisement du chemin Moularès et de cette avenue, où elles seront traitées avant rejet dans le ruisseau des Aiguerelles chenalisé.

Fossé écoulement pluvial (transparence hydraulique) :

Il est prévu la réalisation d'un ouvrage de transparence hydraulique. Lorsque le réseau d'assainissement unitaire est saturé par fortes pluies, les eaux de ruissellement ne sont pas collectées. La zone d'étude est alors l'exutoire d'un bassin-versant superficiel d'une superficie d'environ 77 ha. Afin de drainer le débit généré jusqu'au Lez, un large fossé à pente douce intégré au parc de l'Hôtel de Ville sera aménagé. Sa capacité est fixée à environ 18 m³/s, ce qui correspond à un débit d'occurrence centennale.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.

Plan de situation



Orientation d'Aménagement
 Secteur PORT MARIANNE
 CONSULS DE MER

Schéma de principe de
 l'équipement du secteur

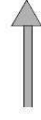


Localisation de principe:

- voies et espaces publics



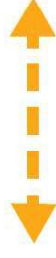
Voies principales



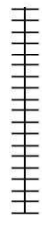
Autre(s) voies(s)



Place



Liaison piétonne



Tramway

- Espaces verts



Espaces verts

- Autres principaux
 équipements publics



Autres équipements publics
 (hors réseaux)

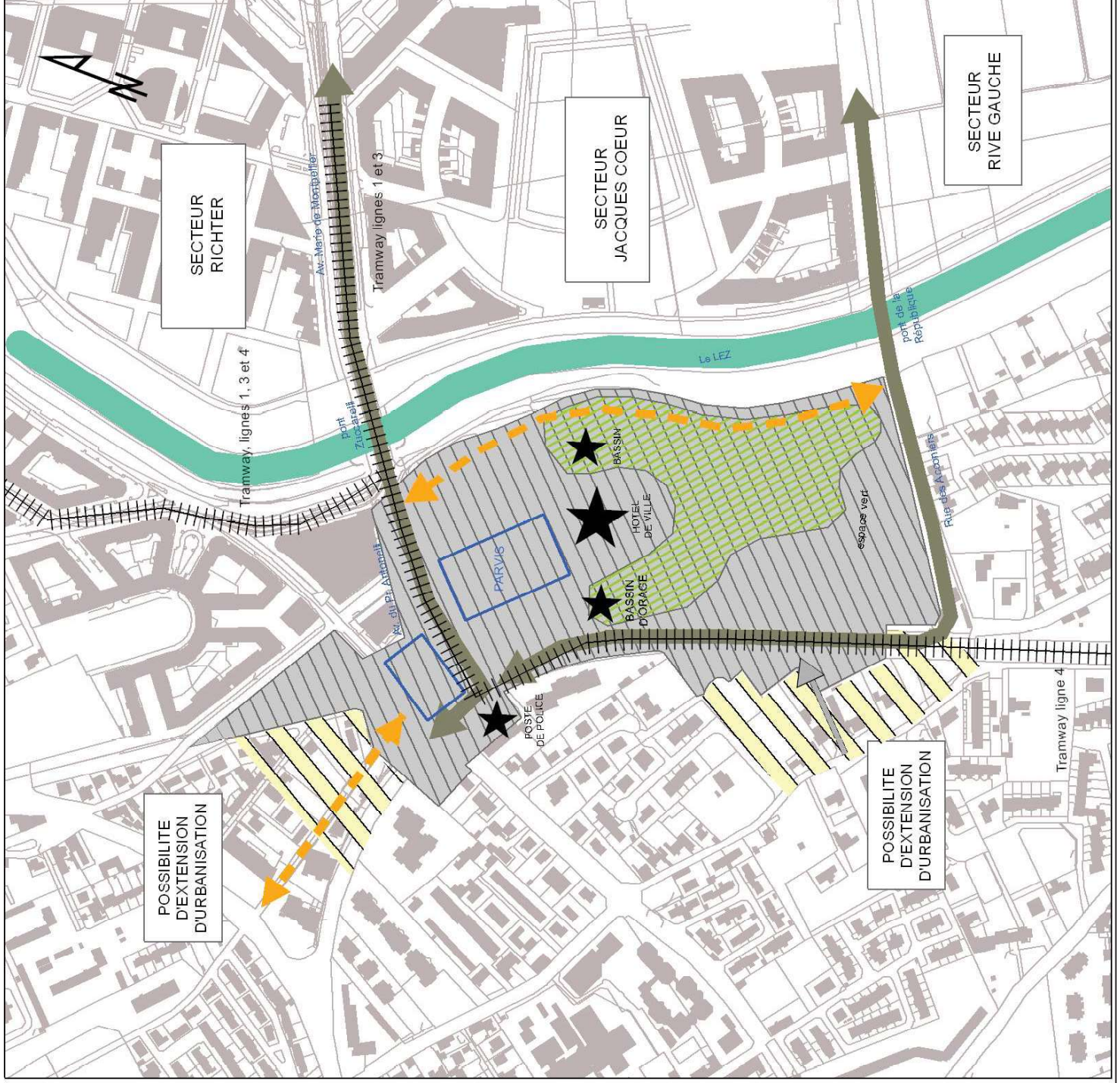
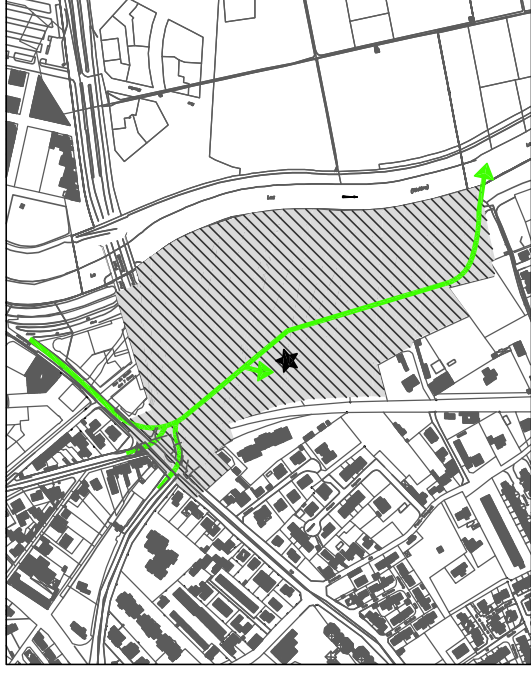


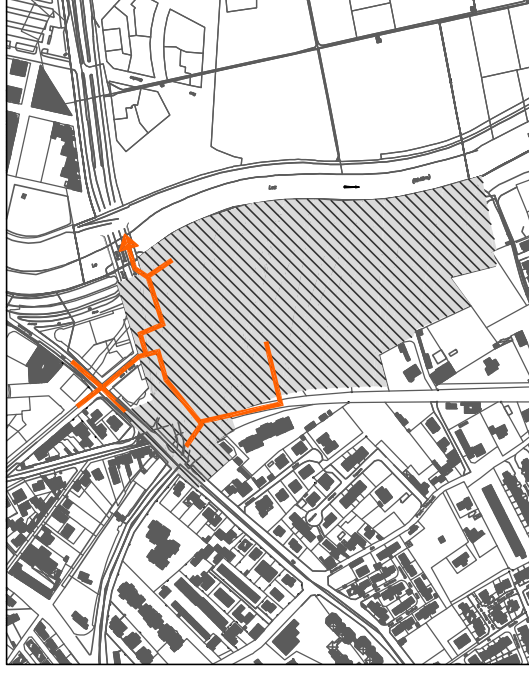
Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Localisation de principe :
principaux réseaux

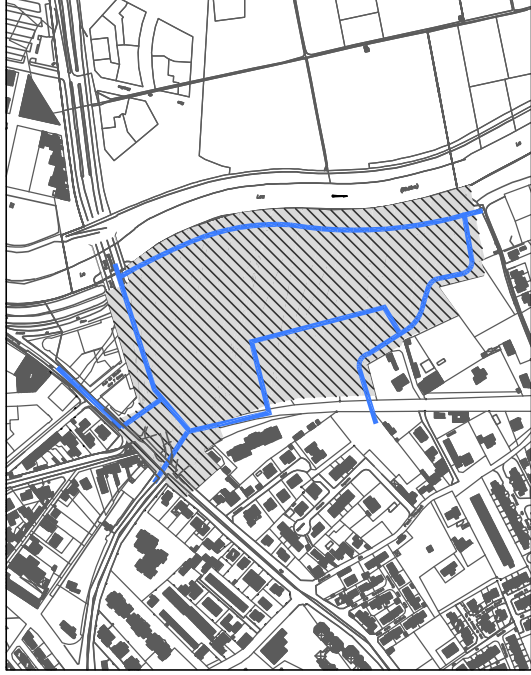
Eaux pluviales



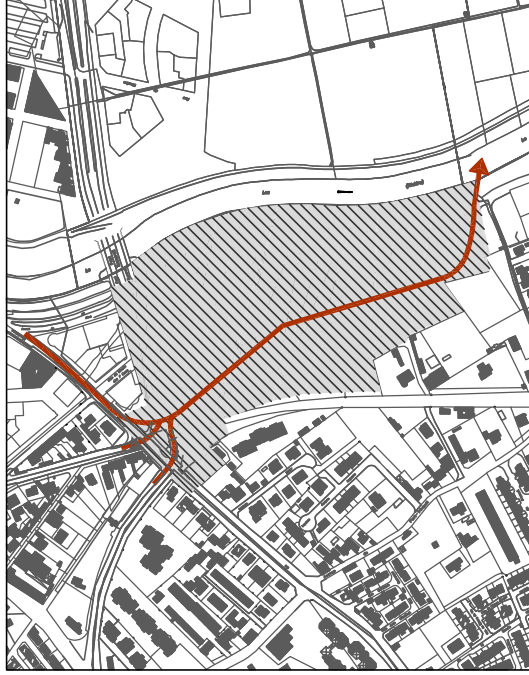
Moyenne tension



A.E.P.



Eaux usées



III-10

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Grisettes*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

SECTEUR DES GRISETTES / PARC DU MAS NOUGUIER

(art.L.123-1-al 3 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur constitué par le quartier nouveau des Grisettes, essentiellement en zone à urbaniser, et le parc du Mas Nouguier à aménager sur le site du Mas Nouguier, se localise au Sud-Ouest de la ville de Montpellier, entre l'avenue de Toulouse et le futur quartier Ovalie au Nord, et l'avenue du Colonel Pavelet et le quartier de la Croix d'Argent à l'Est.

Ce secteur représente un secteur d'urbanisation de 20 hectares environ, en plus du futur parc du Mas Nouguier.

Ce secteur sera desservi par la future ligne 2 du Tramway de l'agglomération de Montpellier.

2 – NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit dans ce secteur de réaliser un quartier nouveau qui réponde aux objectifs d'ensemble de la ville de Montpellier, à savoir assurer un développement urbain durable et un rééquilibrage à l'Est, en répondant à la forte demande en logements qui s'exprime à Montpellier et en promouvant notamment la mixité sociale et des fonctions dans les quartiers, un environnement de qualité, la prise en compte des problématiques des déplacements et la desserte par le réseau de transport en commun.

Cette urbanisation nouvelle qui intègre le grand pôle d'échange de la future ligne 2 du tramway, présente un caractère mixte, avec des constructions destinées principalement à l'habitation de taille et type divers, et plus ponctuellement des activités (bureaux, commerces, hôtels, services...) qui ont vocation à s'implanter autour des espaces publics structurant du secteur (station du tramway, ramblas, avenue Pavelet...).

Le futur parc du Mas Nouguier a pour vocation la constitution d'un vaste poumon vert pour l'Ouest de l'agglomération qui dépasse le seul quartier des Grisettes, mais il offrira néanmoins un environnement de qualité à proximité immédiate de ce dernier.

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives

Le nouveau quartier des Grisettes doit conduire à la réalisation d'une surface de plancher globale de 140 000 m² environ. Cette surface de plancher sera répartie entre logements (habitat collectif, semi-collectifs...) et activités (bureaux principalement, commerces et services).

Le parti d'aménagement du futur quartier des Grisettes s'articule autour de plusieurs orientations fortes :

- mettre en valeur un site exceptionnel, au relief marqué, doté de vues remarquables sur la montagne de la Gardiole et sur la mer, et au patrimoine de grande qualité : le site du Mas Nouguier, son bâti, ses vignes, et les deux masses boisées des mas ;
- inscrire l'aménagement nouveau dans son environnement proche : la « maille » limitée par la route de Toulouse, l'avenue du Colonel Pavelet, l'ancienne voie ferrée, et le Rieucoulon, est l'unité de composition dans laquelle s'inscrit directement l'aménagement ;
- proposer aux futurs habitants et utilisateurs de l'aménagement un « art de vivre » en quartier périphérique dense, qui allie qualité des logements et de leurs relations au lieu, qualité des espaces publics, et, au premier rang, qualité des espaces piétons, en tirant au mieux parti de la desserte tram par la ligne 2, et du parc urbain projeté sur le Mas Nouguier ;
- enfin, offrir des espaces dotés de vraies qualités de paysage, et garantir, plus globalement, une qualité environnementale au quartier, en portant notamment une attention particulière aux circulations douces et à l'assainissement compensatoire.

Le projet ainsi définit s'articule autour :

- d'espaces publics majeurs et structurants :

L'esplanade du tramway : elle accueille le parc-relais, la station tram, le carrefour d'entrée ; elle est limitée au Sud et à l'Est par un ensemble de bureaux, et au Nord par les boisements du quartier du Mas de Poutingon. Le « fond de scène » depuis l'avenue du Colonel Pavelet est constitué au premier plan par un ensemble de bâtiments de bureaux et au second plan par un alignement coordonné de bâtiments de logements.

La grande rambla : Le lieu fort du quartier est la grande rambla des Grisettes. Elle relie la station Sabines au parc du Mas Nouguier.

La rambla proposera, depuis le pied des bâtiments signaux, une perception des crêtes de la montagne de la Gardiole.

La petite Rambla : elle constitue une déclinaison plus modeste de la précédente, proposant un cadre de qualité aux parcours depuis et vers la deuxième station du tramway. Elle est limitée, en façade Ouest, par un bâti d'alignement, tandis qu'elle simplement scandée, côté Est, par le rythme des pignons qui la bordent.

La place de l'école : elle met en valeur le groupe scolaire, équipement public majeur pour la vie du quartier. Elle marque de façon qualitative l'entrée du quartier par le chemin de Poutingon.

- De formes urbaines structurées :

Elles ont en commun de reposer sur le principe de l'îlot à espace intérieur privatisé, limitant la gestion de l'espace public à des lieux très clairement qualifiés comme tels, et faisant d'eux les seuls lieux accessibles au public. On distingue 3 formes urbaines principales :

Les immeubles collectifs d'îlots : Inscrits dans des systèmes d'alignements coordonnés et rythmés, ils constituent les grandes façades du projet (esplanade tram et terrasse des Sabines, grande rambla). Réalisés en plusieurs opérations, ils garantissent souplesse de réalisation, richesse architecturale, évolutivité future, et cohérence du système urbain.

Les mas du parc : situés en lisière du parc, ces petits collectifs en U orientent les vues des logements sur le parc, ou sur les jardins intérieurs qui le prolongent. Ils accueilleront le plus facilement les plus petits logements du programme ;

Les logements du vignoble : situés comme les vignes perpendiculairement à la pente, formant venelles, ces logements intermédiaires, à l'opposé des plus grands collectifs, jouent l'intimité du système de leurs venelles piétonnes, des jardins des simplex à rez-de-chaussée, et des terrasses plantées de treilles des duplex en étage.

- Le pôle de bureaux :

Un programme de bureaux vient compléter l'aménagement du quartier. Il en enrichit la mixité, en y introduisant un usage complémentaire de l'habitat ; Il permettra d'utiliser le potentiel généré par la station de tramway.

Les bureaux sont implantés en façade sur l'Avenue Pavelet. Ils bénéficient ainsi d'un effet de visibilité, indispensable au succès de ce type de programme, et permettent de maintenir les logements à une distance raisonnable de cette avenue bruyante.

La composition de ces derniers a vocation à être prolongée, plus au Sud, sur les terrains voisins de Garosud. Un véritable pôle tertiaire sera ainsi constitué, et cet ensemble de bureaux vaudra, le long de l'Avenue, articulation entre les locaux d'activités indépendants de Garosud et le front bâti de logements des Grisettes.

- Le parc du mas Nouguier :

Bien que ne faisant administrativement pas partie de l'opération d'aménagement du futur quartier des Grisettes, le Parc public du Mas Nouguier constitue avec celui-ci, une unité de conception.

Le parc participera à la fois à la « coulée verte » qui borde Montpellier à l'Ouest, et au système végétal des crêtes Mas de Poutingon / Mas Nouguier, interne au quartier.

La conservation, dans ce cadre urbain d'un caractère agricole, maintenu vivant et visible, à partir de vignes, friches et pâturages, est une démarche de paysage global très contemporaine, dont l'attractivité est garantie.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du projet nécessitera notamment la réalisation des voirie et réseaux publics (notamment eau potable, assainissement collectif des eaux usées, des eaux pluviales, électricité) inhérents à l'urbanisation qui font aujourd'hui défaut.

4.1. Voirie et espaces publics

Les espaces publics majeurs qui s'intègrent dans le parti d'aménagement du projet ont les caractéristiques suivantes :

La grande rambla : Son vaste plateau central piéton, desservi bilatéralement par la circulation automobile, planté d'alignement d'arbres remarquables, et revêtu d'un sol piéton de qualité, pourra accueillir toutes les activités du quartier.

Cette rambla fait face à la future station de la 2^{ème} ligne de tramway de l'agglomération de Montpellier avec son parking d'échanges.

La petite rambla. De largeur moins importante que la grande rambla elle constitue cependant un espace de vie, largement dédié aux circulations douces (piétons/cycles) et ombragé (alignements d'arbres)

Le parc du mas Nouguier. Représentant une surface d'environ 18 ha, il représente un poumon vert pour l'ouest de la Ville. Le système végétal est conçu, à partir de l'existant, dans une logique de composition à partir de la morphologie du site (vallées, plateau, versants), de ses différents écotypes, des perceptions visuelles de l'espace et de la qualité des vues.

Les plantations en alignement le long des chemins, en haute tige et en haies arbustives, marquent les limites et déterminent des sous-ensembles dans le parc.

Le Parc accueillera également l'un des bassins de rétention des eaux pluviales du quartier. Ce bassin récupérera également une partie des eaux du quartier Ovalie.

4.2. Réseaux divers

La réalisation des réseaux d'eaux usées, de collecte des eaux pluviales, d'adduction d'eau potable et de défense incendie, la réalisation des réseaux d'électricité souterrains, du réseau d'éclairage public des voies nouvelles compléteront l'aménagement du secteur.

En ce qui concerne plus particulièrement l'assainissement des eaux pluviales, le système de rétention des eaux pluviales actuel conduirait à ce que les eaux pluviales soient rejetées soit vers l'Est dans les canalisations existantes passant sous l'Avenue du Colonel Pavelet, soit vers le Sud dans le Rieucoulon.

4.3. Autres équipements

Le secteur comprendra aussi l'aménagement du groupe scolaire L. Van Beethoven (actuellement une maternelle) situé chemin de Poutingon, qui sera restructuré, agrandi et qui verra la création d'une école primaire.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.

Orientation d'Aménagement
Secteur **GRISSETTES**

Schéma de principe de
l'équipement du secteur



Localisation de principe :

- voies et espaces publics



Autre(s) voie(s)



Place



Liaison piétonne



Tramway



- espaces verts



- Autres principaux
équipements publics



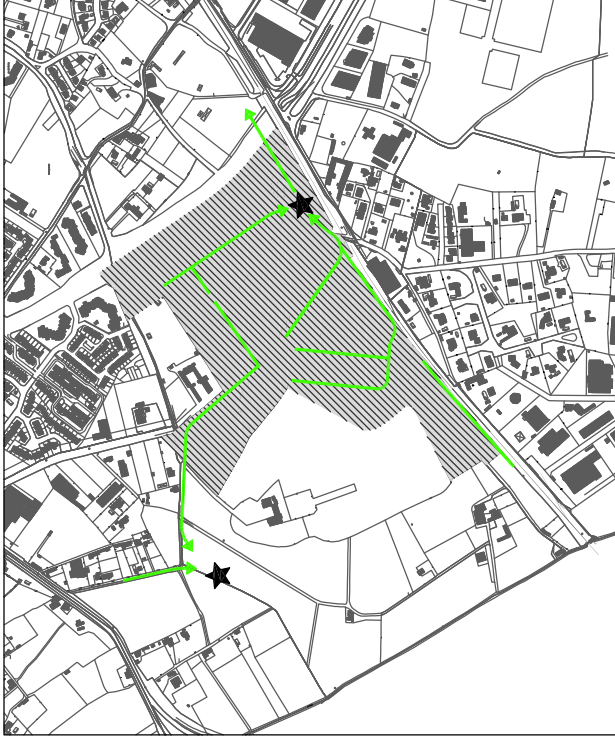
Autres équipements publics
(hors réseaux)



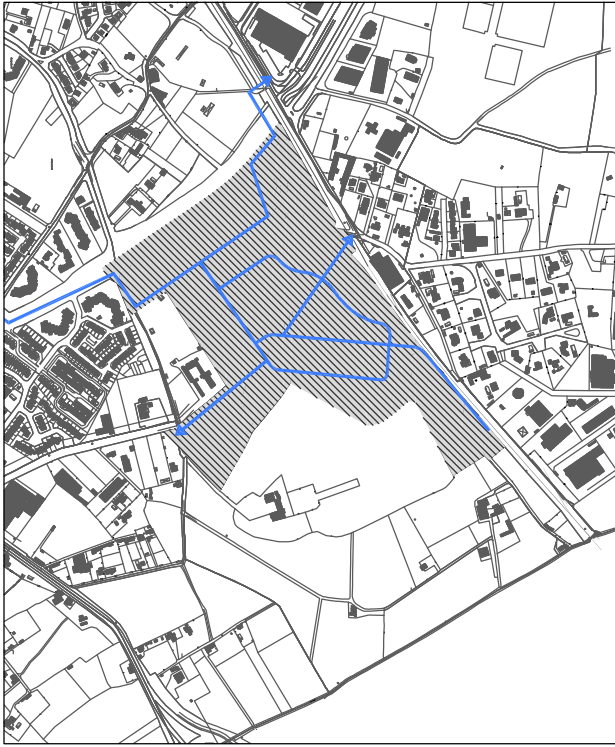
Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Localisation de principe :
principaux réseaux

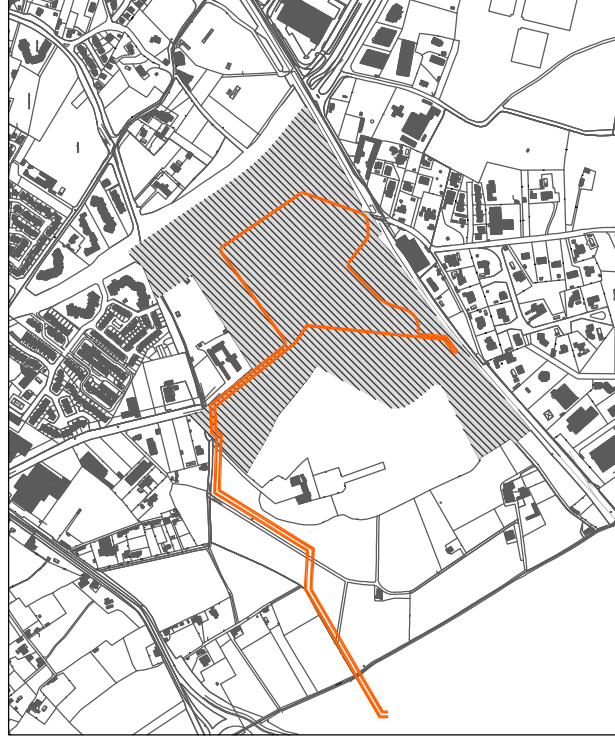
Eaux pluviales



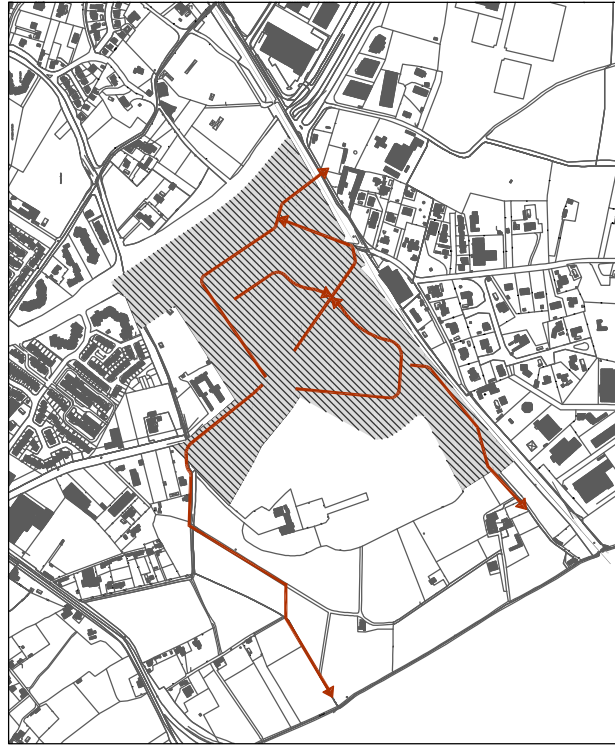
A.E.P.



Moyenne tension



Eaux usées



III-11

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Portes de la Méditerranée
et Odysseum Est*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEURS PORT MARIANNE - PORTES DE LA MEDITERRANEE ET ODYSSEUM EST

(art. L123-1- 4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Les secteurs Port Marianne-Portes de la Méditerranée et Odysseum Est, se situent à l'Est de Montpellier, essentiellement en zone à urbaniser, en bordure de l'Autoroute A9 et en entrée de ville le long de l'avenue Pierre Mendès-France.

Ils se placent dans le schéma d'aménagement d'ensemble de PORT MARIANNE qui structure sur 600 hectares le développement de l'Est de Montpellier.

Ces deux secteurs représentent une superficie de 53 hectares environ.

2 – NATURE DE L'OPERATION

L'aménagement des deux secteurs s'inscrit dans les objectifs d'ensemble visant notamment à une évolution harmonieuse et équilibrée de la ville et à développement économique soutenu.

Il s'agit plus spécifiquement de réaliser dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, deux opérations à vocation principale d'activités particulièrement orientées vers les domaines de la culture, de l'animation, des loisirs et du commerce, et qui permettra également la réalisation de logements dans les secteurs où leur intégration à l'environnement sera la plus favorable, respectant en cela le principe de mixité fonctionnelle et de rapprochement activité / logement. Les objectifs poursuivis sont :

- accueillir des activités, des équipements et des services, privés et publics, activités à dominante culturelle ou de loisirs, sièges sociaux, commerces et tous équipements privés et publics adaptés à la situation stratégique et à l'excellente desserte de ce site, etc... ainsi que des logements sur les secteurs de l'opération à l'abri des nuisances liées à la proximité de l'autoroute, de l'avenue Pierre Mendès-France,
- tirer le meilleur parti de la réalisation de la première ligne de tramway dont le terminus provisoire, situé au cœur du centre commercial Odysseum et ouvert sur le parking d'échanges Circé à l'entrée Est de la ville avant son prolongement ultérieur vers la future gare TGV et au-delà,
- assurer le traitement de l'entrée Est de la ville par l'avenue Pierre Mendès-France et l'autoroute A9,
- participer au traitement des façades urbaines des grandes voies de circulation (autoroute A9 et avenue Pierre Mendès-France)

L'aménagement de la façade des axes majeurs, tels l'autoroute A9 et l'avenue Pierre Mendès-France, vont créer un effet vitrine qui renforcera l'image et l'attraction de Montpellier.

L'objectif de qualité architecturale, qui s'exercera certes dans un autre contexte que celui des zones à vocation essentiellement de logements, reste un objectif majeur tout comme le souci d'aménager le site avec des préoccupations de qualité et de cohérence d'ensemble.

Etendre la zone de chalandise de Montpellier, tel est aussi un des objectifs des secteurs Port Marianne Portes de la Méditerranée et Odysseum Est. Il s'agit en effet de créer un espace d'activités culturelles, d'animation, de loisirs et de commerce d'exception répondant aux besoins urbains de Montpellier et de son agglomération et au-delà des besoins des stations touristiques du

littoral et aux besoins régionaux, voire inter-régionaux en bénéficiant de la proximité immédiate de l'autoroute A9.

L'organisation des deux secteurs s'affinera sur un concept nouveau comprenant le mixage des activités de loisirs, de détente, culturelles et de commerce qui viendront compléter les équipements existants, une étroite intégration à l'immobilier d'affaires environnant, une très bonne desserte par les infrastructures de déplacements (voitures particulières) mais aussi piétons, cyclistes et tramway et une intégration à la ville et au fonctionnement urbain de Port Marianne

Dans cet esprit, il est prévu, en complément des opérations déjà réalisées, le développement d'équipements culturels et de loisirs, sportifs, commerciaux de restauration, des locaux d'activité (bureaux, etc...), des logements, de hôtellerie, des services.

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives :

La surface de plancher globale des secteurs Port Marianne-Portes de la Méditerranée et Odysseum Est (215 000 m² environ) est caractérisée par deux dominantes, ludique et commerciale, qui s'expriment dans un ensemble cohérent et intégré.

3.2. Données qualitatives :

Pour l'essentiel, l'aménagement des deux secteurs est organisé à partir des principes suivants :

Les options d'aménagement retenues intègrent les objectifs définis en matière d'urbanisme pour le secteur de Port Marianne.

- Les deux opérations doivent être perçues comme une entrée de ville qualitative depuis la pénétrante Sud constituée par l'avenue Pierre Mendès France depuis la mer, l'aéroport international et future gare TGV.
- Les deux secteurs constitueront un paysage architectural de qualité qui, tout en marquant sa spécificité liée à sa vocation de loisirs et commerces, ne sera pas pour autant en rupture forte avec les quartiers limitrophes essentiellement constitués de programmes tertiaires, en particulier le secteur Millénaire II.
- Des transparences et des perspectives plongeantes depuis l'avenue Pierre Mendès France seront étudiées, sans toutefois effacer la perception générale de la ville existante depuis cette approche.

La composition d'ensemble, notamment à partir du principe d'une rue piétonnière ouverte, à ciel ouvert et essentiellement minérale, doit permettre la mixité des fonctions (activités culturelles, loisirs, commerces).

Le parti d'aménagement respecte néanmoins les nécessités d'accès (accès aux parkings et accès au tramway particulièrement) et encourage les visiteurs à circuler au sein de cette nouvelle rue commerçante.

- La conception du paysage doit intégrer, en plus des aspects architecturaux des bâtiments, le traitement des espaces publics.
- Le traitement des espaces structurant du secteur, en particulier les boulevards Pénélope et Télémaque doit être facilement lisible et permettre des liaisons de transit.

L'échelle monumentale donnée aux façades visibles de l'extérieur du site, depuis les voies majeures, mais avec néanmoins un traitement sobre, est issue de la volonté de les rendre visibles sans être ostentatoires. Ce principe se poursuivra sur l'ensemble du projet ce qui lui confèrera à terme une image unique aisément reconnaissable et totalement cohérente.

Le plan d'ensemble proposé intègre l'ensemble des contraintes de l'environnement :

- L'implantation des bâtiments tient compte des effets liés au bruit en provenance de l'autoroute A9 et de l'avenue Pierre Mendès France. Un recul important par rapport à ces deux voies a été prévu.
- L'organisation du secteur intègre et valorise le ruisseau du « Nègue Cats », en intégrant toutes les données de rétention pluviale.
- Le plan d'ensemble propose une rue piétonne à ciel ouvert le long de laquelle se succèdent des placettes ou des places aux ambiances très différenciées, support à une véritable animation urbaine.
- Le plan de composition d'ensemble intègre les grandes options paysagères définies dans le schéma de paysage de Port Marianne.
- Une liaison Est/Ouest concernant les pistes cyclables est définie, Cette liaison devra à terme rejoindre le centre ville de Montpellier aux espaces de loisirs du parc de Grammont.
- Le tramway élément de toute première importance, est intégré à l'opération. Le prolongement du terminus de cette ligne vers la future gare TGV est également envisagé.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

Le nouveau quartier est une opération d'ensemble cohérente, menée sur une longue période où plusieurs phases sont prévues:

- Une première étape a consisté en la réalisation d'un premier équipement de culture loisirs : le multiplexe Gaumont,
- La seconde phase s'organise autour de la place de France située à l'Ouest du site, autour de laquelle seront implantées la patinoire Vegapolis, le multiplexe Gaumont et l'opération de loisirs Odysseum, amorçant la grande liaison piétonne Est/Ouest, articulation du projet,
- Les phases ultérieures concernent :
 - l'aménagement du centre commercial Odysseum ouverte en septembre 2009 ;
 - l'aménagement de la partie Est du site où divers programmes se développeront le long d'une voie mixte piétons/véhicules prolongeant la partie ludique d'Odysseum.

Dans l'ensemble, la réalisation du secteur d'activités implique notamment les équipements suivants :

4.1 Voirie et espaces publics :

L'aménagement du secteur implique la construction des voies de desserte et de distribution.

Le quartier s'organise autour d'un axe routier majeur (boulevards Pénélope et Télémaque) reliant l'avenue du Mondial 98 au Nord-Ouest et le franchissement de l'A9 par la route de Vauguières au Sud, à la partie Est du secteur par une vaste boucle sud.

La porte d'entrée du quartier, qui s'animaera autour de divers équipements culturels de loisirs, sera mise en valeur par un traitement qualitatif des sols, notamment le parvis, situé de part et d'autre de la rue Georges Meliès entre le Multiplexe et la patinoire avec l'intégration de l'aménagement de la station de tramway.

Cette structure de l'espace permet de hiérarchiser physiquement les voiries et d'en faciliter la lecture par les utilisateurs.

Considérés comme une des portes de Port Marianne, les quartiers Portes de la Méditerranée et Odysseum Est font l'objet d'une attention toute particulière pour leurs liaisons avec le tissu existant, en particulier :

- l'armature de voiries principales bordant les deux quartiers (avenue Pierre Mendès France, avenue du Mondial 98),
- l'axe prioritaire du tramway reliant les deux quartiers au centre ville.

A l'entrée du secteur, deux giratoires ont été aménagés pour raccorder le boulevard Pénélope à l'avenue du Mondial 98 et à la future avenue Nina Simone. D'autres giratoires s'organisent le long de la boucle sud, assurant la desserte des opérations environnantes.

Le dimensionnement des voies est déterminé en cohérence avec les trafics prévisionnels pour offrir aux usagers une bonne lisibilité de la hiérarchie de la structure viaire et de l'organisation du quartier et assurer un bon écoulement du trafic.

- La voie primaire (boulevards Pénélope et Télémaque), axe principal du secteur, est dotée d'un terre plein central planté, des chemins piétons et d'une piste cyclable.
- Les voies secondaires, assurant les jonctions de distribution et de desserte du quartier, sont équipées de trottoirs, plantées pour certaines d'arbres d'alignement.
- Le stationnement sera essentiellement organisé à l'intérieur des parcelles privatives.

L'aménagement prévoit également les bretelles d'accès extérieures au secteur opérationnel mais nécessaire à son fonctionnement.

Enfin, un parking d'échange de 1600 places a été réalisé (parking Circé) en liaison avec le terminus du tramway.

4.2 Réseaux divers :

Eaux pluviales :

Les aménagements d'assainissement pluvial envisagés intègrent le recalibrage des branches Ouest et Est du Nègue-Cats pour faire transiter la crue centennale vers un bassin de rétention situé au Sud de l'autoroute A9.

Ils se structurent autour des éléments forts suivants :

- un collecteur principal orienté dans le sens Nord-Sud, à ciel ouvert,
- des dalots franchissant les voiries,
- des bassins stockage à ciel ouvert réalisés à l'aval immédiat de l'autoroute A9,
- des ouvrages cadres réalisés en franchissement de l'autoroute A9,
- des fossés d'interception des eaux de ruissellement extérieures au secteur,
- un réseau de canalisations enterrées destiné à collecter les eaux de ruissellement des voiries, espaces publics et rejets des parcelles privatives. Ces canalisations sont dirigées vers les noues recalibrées du Nègue Cats pour transporter les eaux vers les bassins de rétention en aval de l'A9.

Eaux Usées :

Le secteur sera doté d'un réseau «séparatif» pour la collecte et le transport des eaux usées et eaux vannes.

Les effluents en provenance du secteur seront dirigés aux points bas de l'opération, où des stations de refoulement seront placées pour permettre leur transit vers le collecteur primaire prévu sous l'avenue du Mondial 98 en gravitaire et en refoulement et transportés vers la station d'épuration de la Céreirède pour être traités avant rejet dans le milieu naturel.

Eau Potable :

L'alimentation en eau potable et la défense incendie le long des voies publiques du secteur, seront assurées à partir de la conduite maîtresse DN 700 existante sous l'avenue du Mondial 98.

Cette conduite, destinée à terme à renforcer le réseau d'adduction du secteur Est de Montpellier, sera prolongée ultérieurement vers un futur réservoir de stockage.

Le réseau projeté du secteur est dimensionné pour répondre aux besoins en eau sanitaire et arrosage, ainsi que pour assurer la défense incendie.

Electricité :

Le schéma de distribution électrique du secteur prévoit d'alimenter l'opération, en moyenne tension HTA, à partir de 2 câbles prévus le long de l'avenue du Mondial 98 mais aussi à partir des postes Fréjorgues et Pont Trinquat.

Autres réseaux :

Les voies du secteur Port Marianne Portes de la Méditerranée seront dotées d'un réseau d'éclairage conçu pour offrir un éclairage de qualité, mettant en valeur et en animation les éléments forts du quartier.

La présence sous l'avenue du Mondial 98 d'un réseau gaz moyenne pression et sa capacité potentielle, pourraient permettre d'équiper le secteur d'un réseau de distribution pour satisfaire les besoins de chauffage, cuisine, restauration.

Le secteur sera doté d'un réseau spécifique pour les communications téléphoniques. La desserte sera assurée à partir du central téléphonique existant à proximité, en bordure de l'avenue du Mondial 98.

La zone pourra aussi bénéficier de l'équipement d'un réseau génie civil de vidéocommunications et du réseau de chaleur et de froid.

4.3. Autres aménagements

Espaces verts

Chaque voie sera accompagnée d'arbres d'alignement et d'espaces verts renforçant encore la hiérarchie des voies et intégrant l'ensemble des projets de construction dans un écrin paysager.

Les essences des végétaux seront choisis d'une part en conformité au schéma directeur paysager de Port Marianne, et d'autre part en cohérence avec la charte de l'arbre établie par la Ville de Montpellier.

Equipements de superstructure

3 équipements publics sont réalisés :

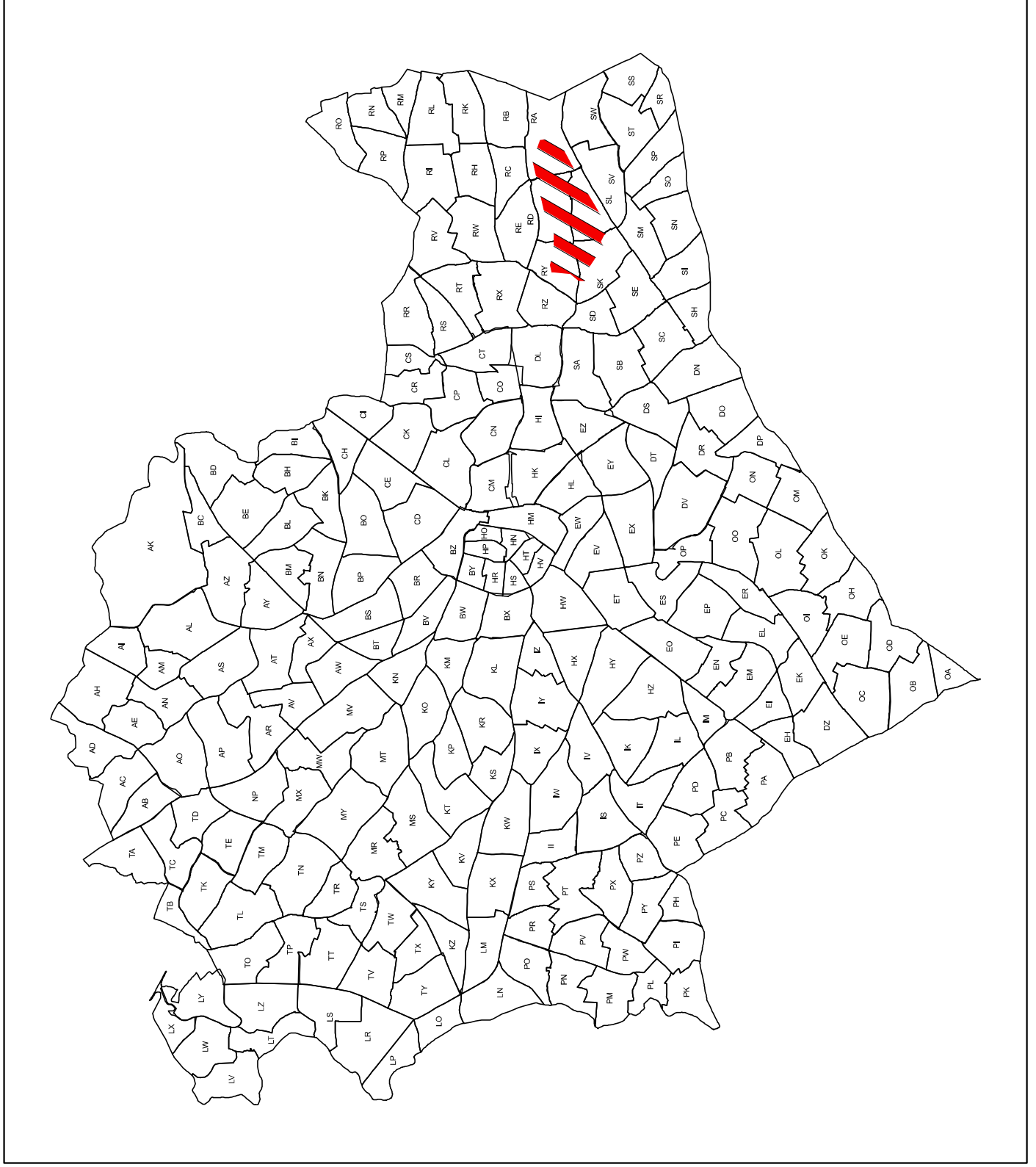
Réalisés	la Patinoire Végapolis	12 000 m ² de surface de plancher
	le Planétarium Galilée	1 200 m ² de surface de plancher
	l'Aquarium Mare Nostrum	5 000 m ² de surface de plancher environ

D'autres équipements publics pourraient être entrepris, liés au fonctionnement du site (tramway) ou à la gestion des équipements publics du site ou encore pour favoriser la promotion et le développement des ressources et du potentiel du Languedoc Roussillon.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.

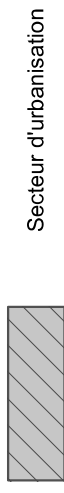
Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Plan de situation



Orientation d'Aménagement
Secteurs PORTERANEE
LA MEDITERRANEE
ET ODYSSEUM EST

Schéma de principe de
l'équipement du secteur

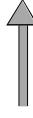


Localisation de principe:

- voies et espaces publics



Autre(s) voie(s)



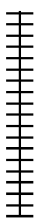
Place



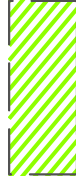
Liaison piétonne



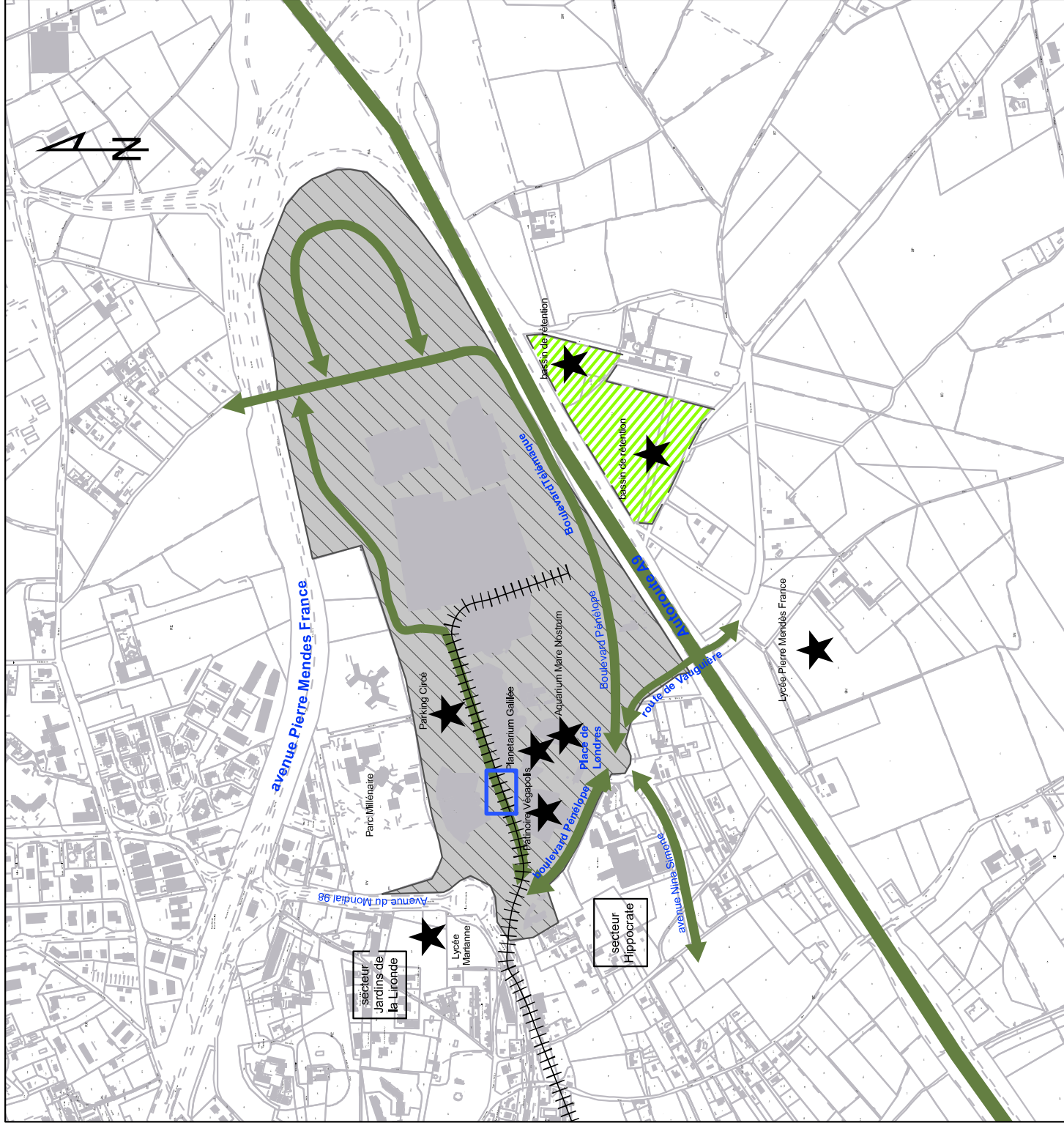
Tramway



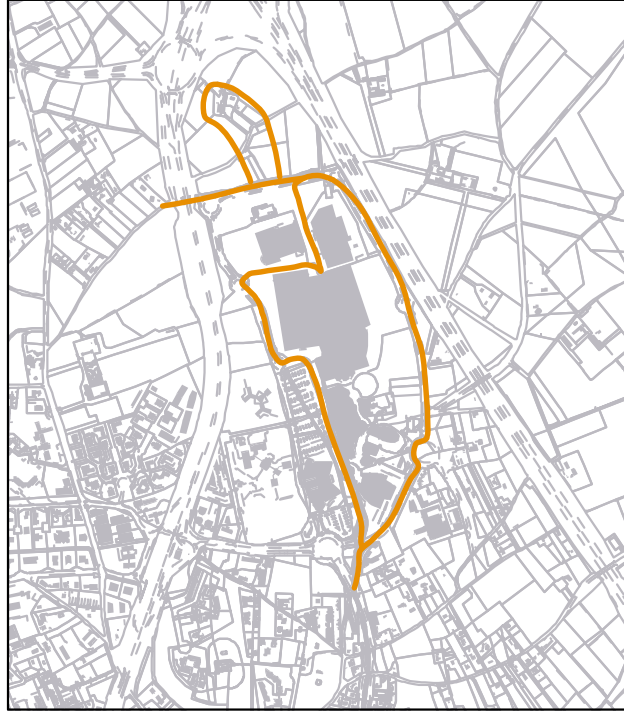
- Espaces verts



- Autres principaux
équipements publics



A.E.P



Eaux pluviales

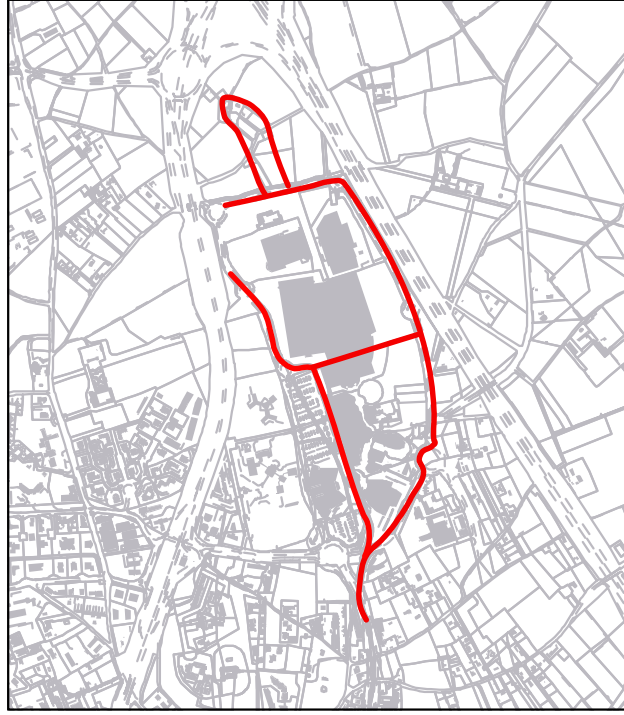


Orientation d'Aménagement
Secteurs PORTES DE
LA MEDITERRANEE
ET ODYSSEUM EST

Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Localisation de principe:
principaux réseaux

Eaux usées



Moyenne tension



III-12

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Hippocrate*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR PORT MARIANNE - HIPPOCRATE

(art. L123-1- 4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur de Port Marianne – Hippocrate est située à l'Est Montpellier, essentiellement en zone à urbaniser, entre à l'Est le Boulevard Pénélope (ancienne route de Vauguières) et la Place de Londres, carrefour avec la future voie C37, en cours d'études, au Sud du bâti diffus, et le chantier de la centrale thermofrigorifique du quartier, à l'Ouest un chemin rural et la rue de la Cavalade et au Nord par du bâti diffus et des bosquets de hautes tiges marquants dans le site et le prolongement de l'axe théorique du Parc Marianne.

Ce secteur qui représente une superficie de sept hectares environ intègre le périmètre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC Hippocrate).

2 – NATURE DE L'OPERATION

Dans ce secteur, il s'agit de réaliser un nouveau pôle d'activités qui réponde notamment aux objectifs d'ensemble d'une évolution harmonieuse et équilibrée de la ville et d'un développement économique soutenu.

Dans ce cadre, le secteur PORT MARIANNE – Hippocrate, vise plus particulièrement à :

- accueillir un important projet médico-chirurgical dont l'implantation est prévue à moyen terme permettant le rééquilibrage des implantations d'équipements de santé au niveau du territoire communal.
- accueillir des équipements de services et de bureaux ayant pour corollaire l'activité médicale, ainsi que d'autres professionnels,
- favoriser le développement d'un environnement urbain de densité intermédiaire assurant la transition entre les quartiers centraux de Port Marianne (Richter, Jacques Cœurs, Consuls de Mer) et Odysseum.

Sa vocation n'est pas de devenir un quartier d'habitat résidentiel, ou un parc d'activités mais, à partir de l'amorce de la voie C37, un axe fédérateur où pourront se développer des établissements valorisant cette partie nouvelle de la ville :

- tant par la complémentarité des services offerts notamment du secteur médical et chirurgical absent dans cette partie nouvelle de la ville :
- que par la qualité de l'architecture et des perspectives urbaines.

Le projet de Port Marianne – Hippocrate se compose principalement de deux familles d'établissements (médicaux, para-médicaux et activités liées aux services médicaux) qui pourront bénéficier des grandes facilités d'accès et de desserte pour leur bon fonctionnement.

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives :

Le parti d'aménagement du secteur repose notamment sur les principes suivants :

La surface de plancher globale projetée dans le secteur s'étage à environ 48 000 m² qui se répartit pour moitié environ aux établissements médicaux et pour l'autre moitié aux activités liées aux établissements médicaux et à certaines activités connexes (hôtel, crèche, résidence service).

3.2. Données qualitatives :

Pour l'essentiel, le parti d'aménagement vise dans ce cadre une composition urbanistique d'ensemble, intégrant les principes généraux structurant ce projet de ville, tout en prenant en compte notamment :

- le bâti diffus existant dans le voisinage,
- une logique des accès et de la distribution,
- les perceptions visuelles et composition paysagère (définition des axes de composition, implantation des volumes constructifs, traitement des abords et des espaces publics),
- le caractère architectural encadré par des prescriptions
- une réalisation logique et complète des équipements publics et raccordement obligatoires des programmes à ces réseaux.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur d'activités implique notamment les équipements suivants :

4.1 Voirie et espaces publics

- La construction des 2 voies situées de part et d'autre de la future chaussée de la voirie primaire de liaison inter quartier et d'accès au Sud Est de la ville (emplacement réservé C37)
- Les 2 voies construites seront dans une première phase à double sens de circulation jusqu'à la réalisation des voies centrales. Elles pourront alors être transformées en contre-allées avec stationnement longitudinal possible.
- La rue de la Cavalade sera modifiée dans son tracé pour, après déclassement, être intégrée dans les terrains constructibles du secteur. La continuité de circulation de cette voirie sera assurée par la nouvelle voie au sud.
- La rue de la Cavalade et celle du mas de Barlet seront élargies à l'intérieur du secteur.

4.2 Réseaux divers

La réalisation des réseaux secondaires d'eaux usées, de collecte des eaux pluviales, d'adduction d'eau potable et de défense incendie, la réalisation des réseaux d'électricité souterrains moyenne tension et basse tension, du réseau d'éclairage public des 2 voies (futurs contre allées) compléteront l'aménagement du secteur.

Ce secteur pourra bénéficier également de l'équipement par le réseau du génie civil des réseaux télécommunications et vidéocommunication.

4.3 Autres aménagements

Le programme prévoit également la réalisation d'une crèche et d'une halte-garderie situées à l'extrémité ouest du secteur Port Marianne – Hippocrate en façade de l'avenue Pénélope, à proximité immédiate du giratoire Place de Londres.

Le secteur comprendra également des espaces verts notamment au droit du boulevard Pénélope et à travers la réalisation de plantations et espaces verts d'accompagnement des contre-allées des deux voies structurantes (boulevard Pénélope et avenue Nina Simone).

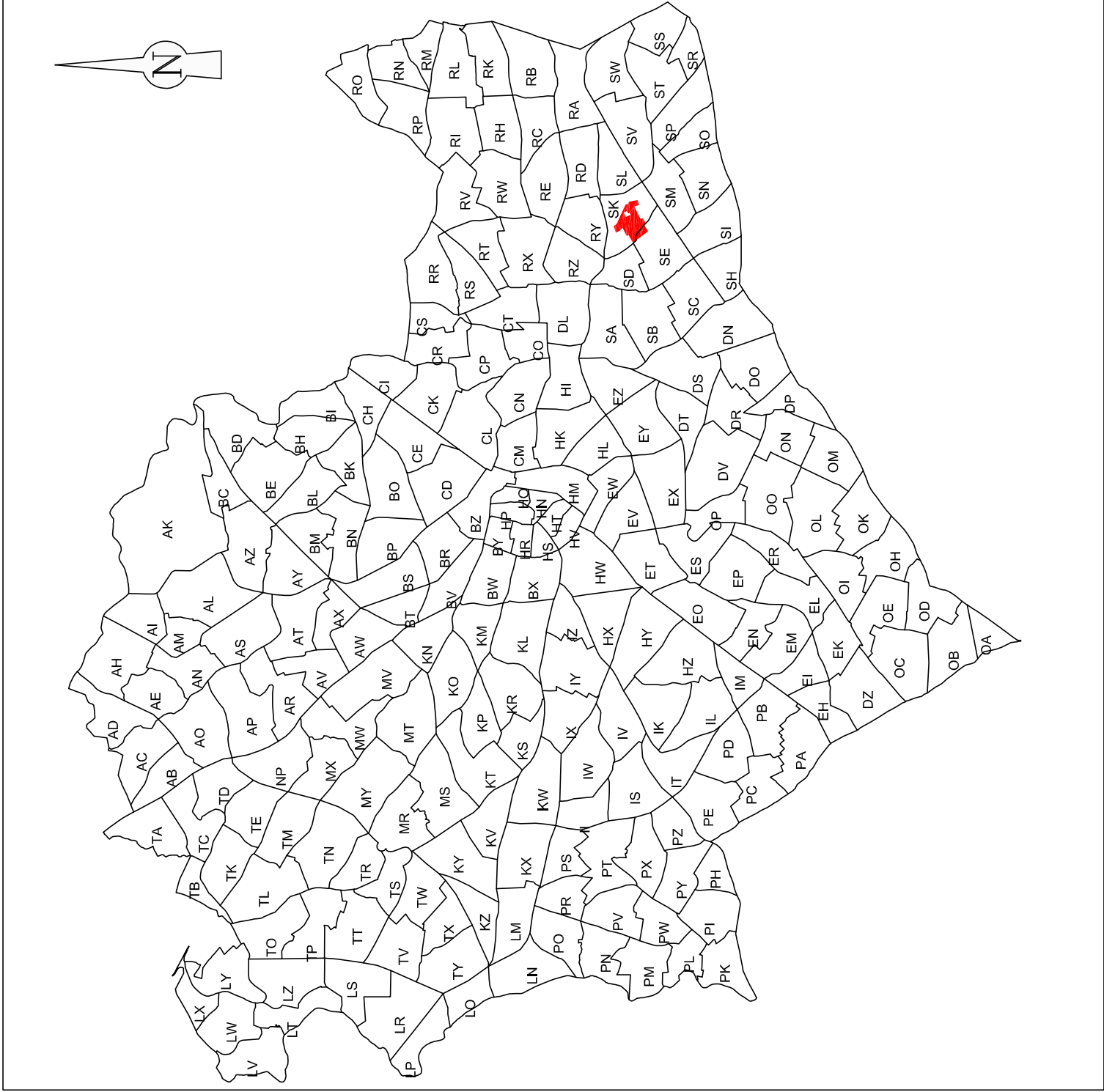
Il est marqué également par la présence d'une centrale thermo-frigorifique.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.

Orientation d'Aménagement
Secteur PORT MARIANNE
HIPPOCRATE

Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Plan de situation



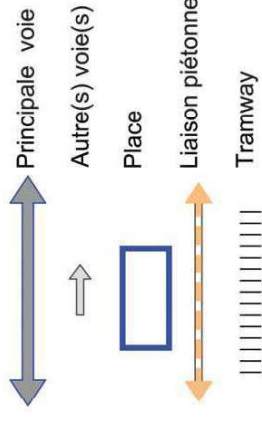
Orientation d'Aménagement
 Secteur PORT MARIANNE
 HIPPOCRATE

Schéma de principe de
 l'équipement du secteur



Localisation de principe :

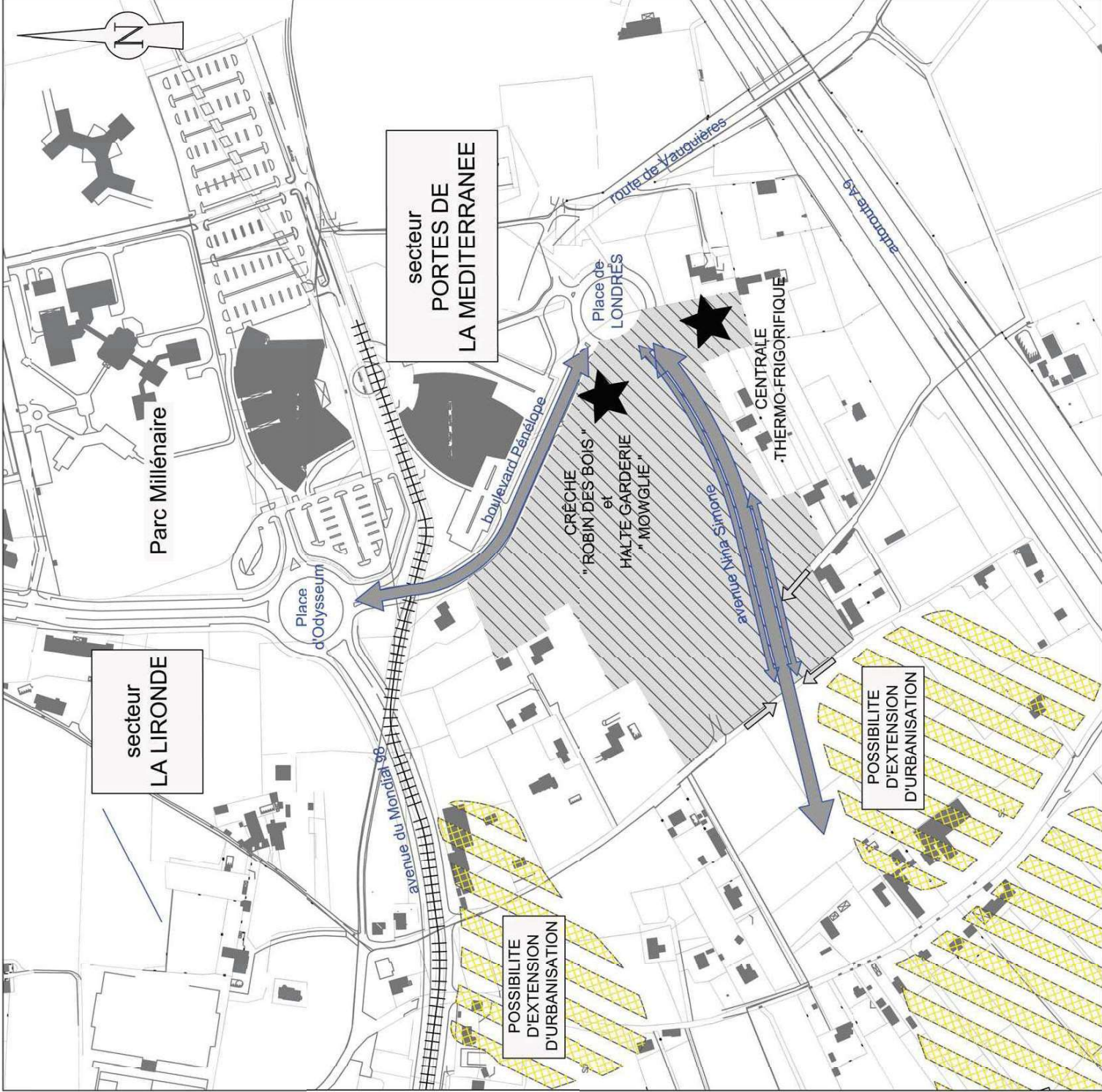
- voies et espaces publics



- Autres principaux
 équipements publics



Autres équipements publics
 (hors réseaux)

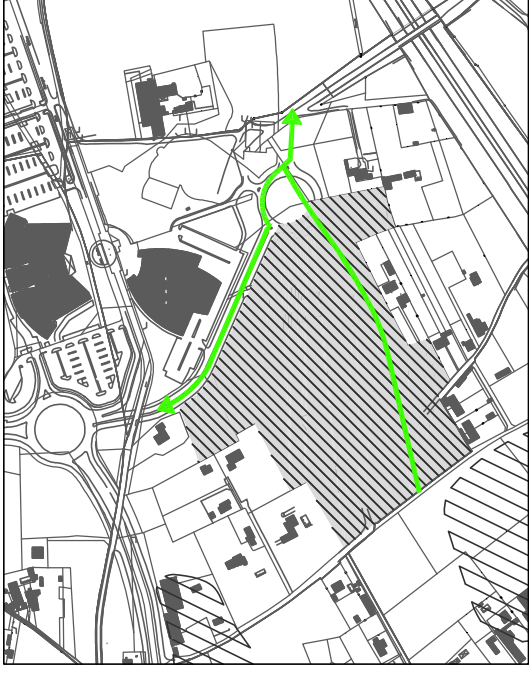


Orientation d'Aménagement
Secteur PORT MARIANNE
HIPPOCRATE

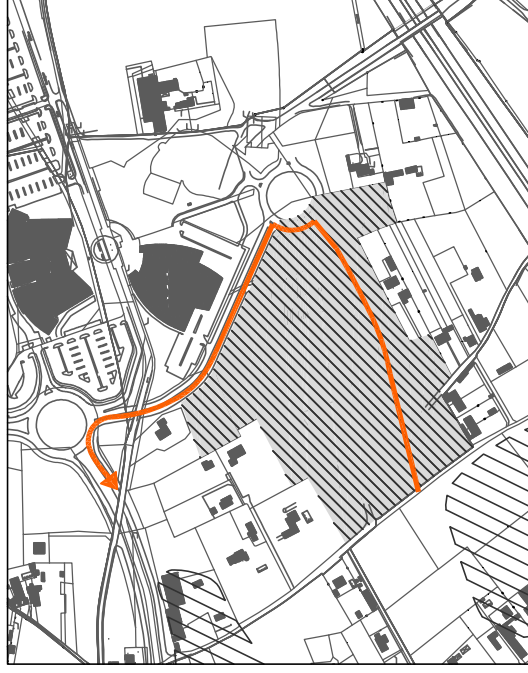
Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Localisation de principe :
principaux réseaux

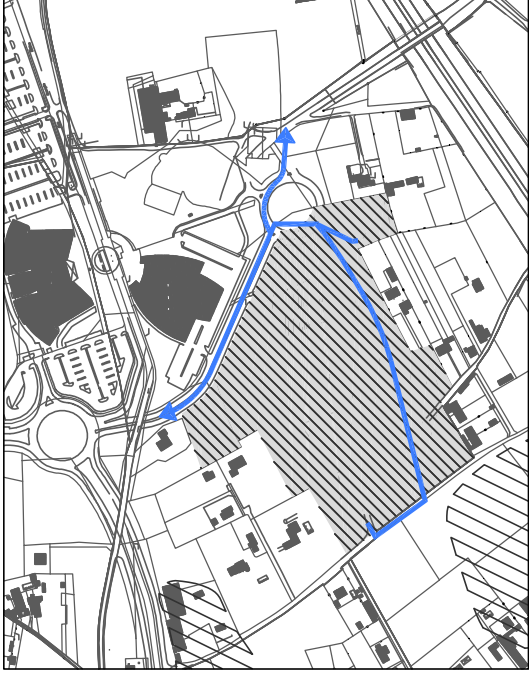
Eaux pluviales



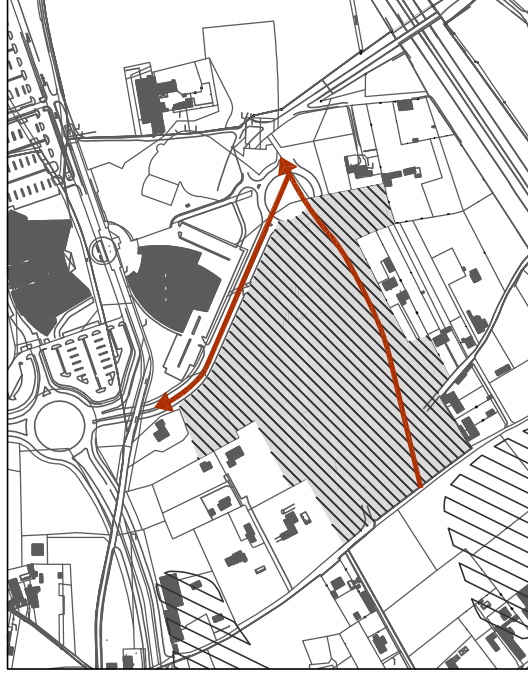
Moyenne tension



A.E.P.



Eaux usées



III-13

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Parc 2000 première
et deuxième extensions*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR PARC 2000 – 1^{ère} ET 2^e EXTENSIONS

(art.L.123-1- 4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur de Parc 2000 – 1^{ère} et 2^e extensions est situé à l'ouest de Montpellier, en marge nord-ouest du quartier de Celleneuve, au sud-ouest du complexe des laboratoires SANOFI-AVENTIS, et en continuité de la ZAC Parc 2000, en limite Est de celle-ci.

Le périmètre de l'étude est délimité de la manière suivante :

- Au sud, par la rue du Pilory, puis une propriété privée, et un terrain du domaine départemental occupé par un bassin de rétention routier ;
- A l'ouest, par le Village d'Entreprises de Parc 2000, et la rue Marius Petipa ;
- Au nord et à l'est, par le pôle de recherche pharmaceutique Sanofi-Aventis.

Le secteur représente une surface totale de 16 hectares, qui correspond au périmètre de deux zones d'aménagement concerté : la ZAC PARC 2000 Extension et la ZAC Parc 2000 2^e Extension, réalisées par la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

Il est traversé par l'avenue Pablo Neruda (RD65), récemment aménagée pour détourner le trafic routier de transit du quartier de la Mosson et la rue Favre de Saint-Castor. Cette dernière constitue une coupure nord-sud de l'ensemble foncier qui se partage en deux secteurs distincts :

- un secteur principal Ouest, correspondant à la ZAC Parc 2000 Extension et couvrant environ 12 hectares ;
- un secteur Est, de 4 hectares, couvrant la ZAC Parc 2000 2^e Extension.

2 – NATURE DE L'OPERATION

Ces zones, partiellement équipées, sont destinées à l'implantation d'un pôle d'activités pour les petites entreprises, à vocation tertiaire, et d'activités artisanales ou de services dans la continuité de Parc 2000. Des programmes d'habitation peuvent être envisagés dans certains secteurs lorsque l'environnement immédiat y est favorable et lorsque le programme d'habitation envisagé s'intègre correctement dans le tissu existant.

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives

Le parti d'aménagement du secteur qui s'inscrit dans une opération d'aménagement d'ensemble, permet la réalisation à terme de 104 000 m² de terrains cessibles et d'environ 77 000 m² de surface de plancher.

3.2. Données qualitatives

Ce secteur est issu d'un ensemble de terrains, aujourd'hui partiellement aménagés, de caractéristiques homogènes, occupant de manière continue le versant ouest d'un coteau de la vallée de la Mosson.

L'aménagement de ce secteur devra se raccorder à l'ouest sur la trame de Parc 2000, au sud sur le tissu urbain de Celleneuve et au nord offrir un vis-à-vis à la future ZAC de Pierres Vives ainsi qu'une articulation visuelle vis-à-vis des laboratoires pharmaceutiques ; il devra assurer de façon harmonieuse les liaisons urbaines entre ces quartiers.

Le secteur compris entre l'avenue Pablo Neruda et la rue Marius Petipa, est strictement composé sur la trame orthogonale de Parc 2000 qui reprend la trame cardinale du quartier de la Mosson.

Le secteur situé à l'est de l'avenue Pablo Neruda est composé suivant un plan viaire plus souple qui assure une desserte aisée de l'ensemble des lots dans une économie de voiries nouvelles. Un axe majeur d'orientation nord-sud joint l'axe du parvis du collège Arthur Rimbaud à l'infléchissement de la rue Favre de Saint Castor. Celle-ci élargie dans son tracé actuel inchangé, deviendra une liaison importante entre Celleneuve et la ZAC de Pierres Vives, afin d'induire une certaine homogénéité d'ordre urbain, et de contribuer à l'effet de greffe d'un quartier sur l'autre.

La rue du Pilory assurera la desserte directe du sud du secteur.

La voirie secondaire interne créée garantit enfin une bonne desserte à toutes les activités implantées au centre du site.

Le carrefour Zamenhof / Pilory et la rue du Pilory avec le passage de la future ligne 3 du tramway et la construction de Parc 2000 Extension, auront une vocation de place et de boulevard urbains. Leur mise en scène sera marquée par l'alignement des constructions en retrait, et un épandage important, formant un front urbain.

De même les alignements de la rue du Pilory, de la rue Fontcaude, de la rue Favre de Saint Castor et, au nord, sur le rond point au droit de Pierres Vives seront fortement structurés pour assurer la continuité des trames urbaines, existantes ou en devenir.

L'avenue Pablo Neruda est bordée sur une partie de son tracé par des talus, dont la crête sera aménagée en un espace vert dense linéaire, participant à la fois à la protection acoustique des bâtiments implantés en retrait et à l'équilibre écologique de l'ensemble.

Les voies internes seront accompagnées d'arbres d'alignement et de bosquets qui marqueront fortement le paysage à flanc de coteau.

La valorisation du secteur sera complétée par des espaces verts, soit publics soit privés, qui structureront l'espace et délimiteront les emprises foncières dévolues aux bâtiments.

L'organisation de l'opération de part et d'autre de l'avenue Pablo Neruda, très fréquentée par le trafic local et interurbain, et sur les rues du Pilory et Favre de Saint Castor confère aux façades une visibilité séquentielle remarquable et un véritable effet de vitrine routière, qui constituent un atout apprécié pour une zone d'activité de ce type.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur d'activités de Parc 2000 1^{ère} et 2^e extensions nécessite les équipements suivants :

4.1. Voirie et espaces publics

La desserte automobile du secteur est efficacement assurée, tant sous l'optique des liaisons routières interurbaines, par le rond point de l'avenue Pablo Néruda, situé au nord de l'ensemble, que pour les liaisons urbaines locales, soit, pour le secteur principal Est : par la rue Favre de Saint Castor et par la rue du Pilory et son prolongement (rue de Fontcaude) qui relie, en limite sud de l'ensemble, la place Zamenhof au carrefour Robert Schumann, soit, pour le secteur Ouest : par la rue Yves Montand, au travers de PARC 2000, depuis ce même carrefour et par la rue Marius Petipa.

Parmi ces voiries existantes de raccordement du projet sur cet environnement viaire, seules, les rues Favre de Saint Castor et la section commune avec la ZAC Parc 2000 de la rue Marius Petipa, devront faire l'objet de réfections lourdes avec extensions d'emprises à 12 et 16 ml de large, par la réalisation de trottoirs avec plantations et stationnements longitudinaux.

Le maillage général de la zone, devant offrir des parcelles de superficies modestes recherchées par les petites entreprises, le tracé de la voirie interne du secteur principal Est de la zone d'étude, est conçu :

- autour de deux voies centrales Sud-Nord de 14 ml d'emprise (reliant la rue du Pilory à la rue Favre de Saint Castor) en vue d'offrir une efficacité optimale de desserte de chaque lot, compte tenu de la topographie générale. Ces deux avenues seront plantées de chaque côté avec des arbres d'alignement et des stationnements longitudinaux bilatéraux seront aménagés.

- le long d'une nouvelle rue qui serpente sur le terrain afin de ménager des pentes de raccordements au terrain. Cette voie aisément praticable par des véhicules lourds à une emprise de 12 ml de large avec un côté planté et des stationnements longitudinaux. Les plantations d'alignement seront complétées par des bosquets ponctuels, et par les espaces boisés le long de l'avenue Pablo Neruda.

- Bassins de rétention : cinq bassins totalisant 10 000 m³, seront réalisés aux points bas. Des noues aménagées entre parcelles permettront de retarder l'écoulement des eaux, avant leur rejet dans le réseau existant avoisinant. Ces bassins feront l'objet d'aménagement paysager.

- Rétention à la parcelle : du fait de la topographie de l'ensemble, quelques parcelles situées au nord de l'opération, auront une obligation de rétention à la parcelle (500 m³).

4.2. Réseaux divers

Les réseaux nécessaires au bon fonctionnement du secteur seront à aménager sur les emprises publiques, suivant les schémas joints :

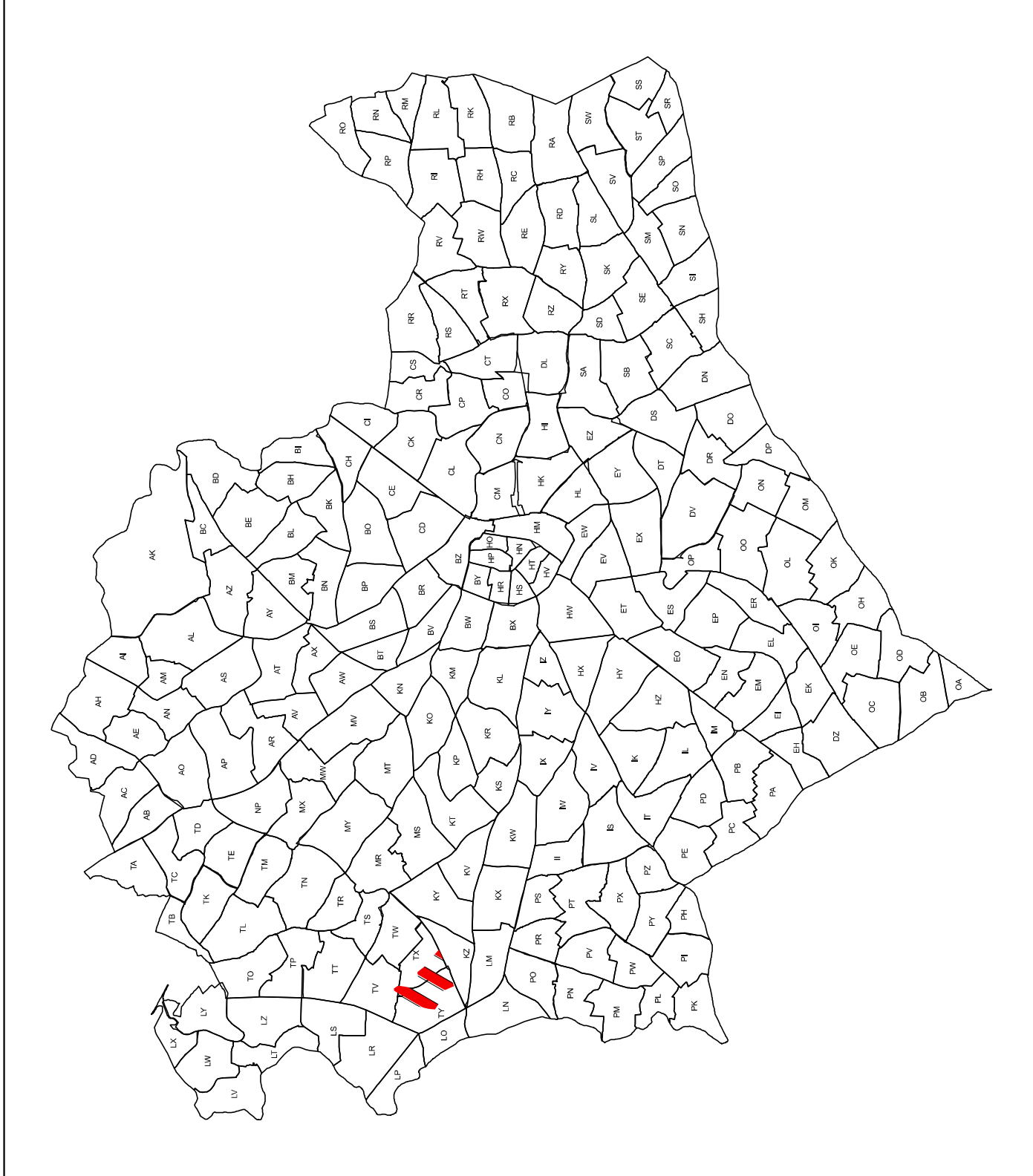
- AEP : réalisés en fonte, d'un diamètre variant de 100 à 300 mm.

- EU : réalisés en PVC, d'un diamètre de 160 et 200 mm

- EP : réalisé en béton, d'un diamètre variant de 600 à 1 200 mm. Il sera complété par des noues et des bassins de rétention d'eaux pluviales.

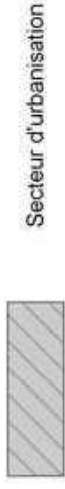
Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Plan de situation



Orientation d'Aménagement
Secteurs PARC 2000
1ère et 2ème EXTENSIONS

Schéma de principe de
l'équipement du secteur



Secteur d'urbanisation

Localisation de principe:

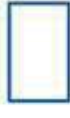
- voies et espaces publics



Principale voie



Autre(s) voies(s)



Place



Liaison piétonne

Tramway



- Espaces verts

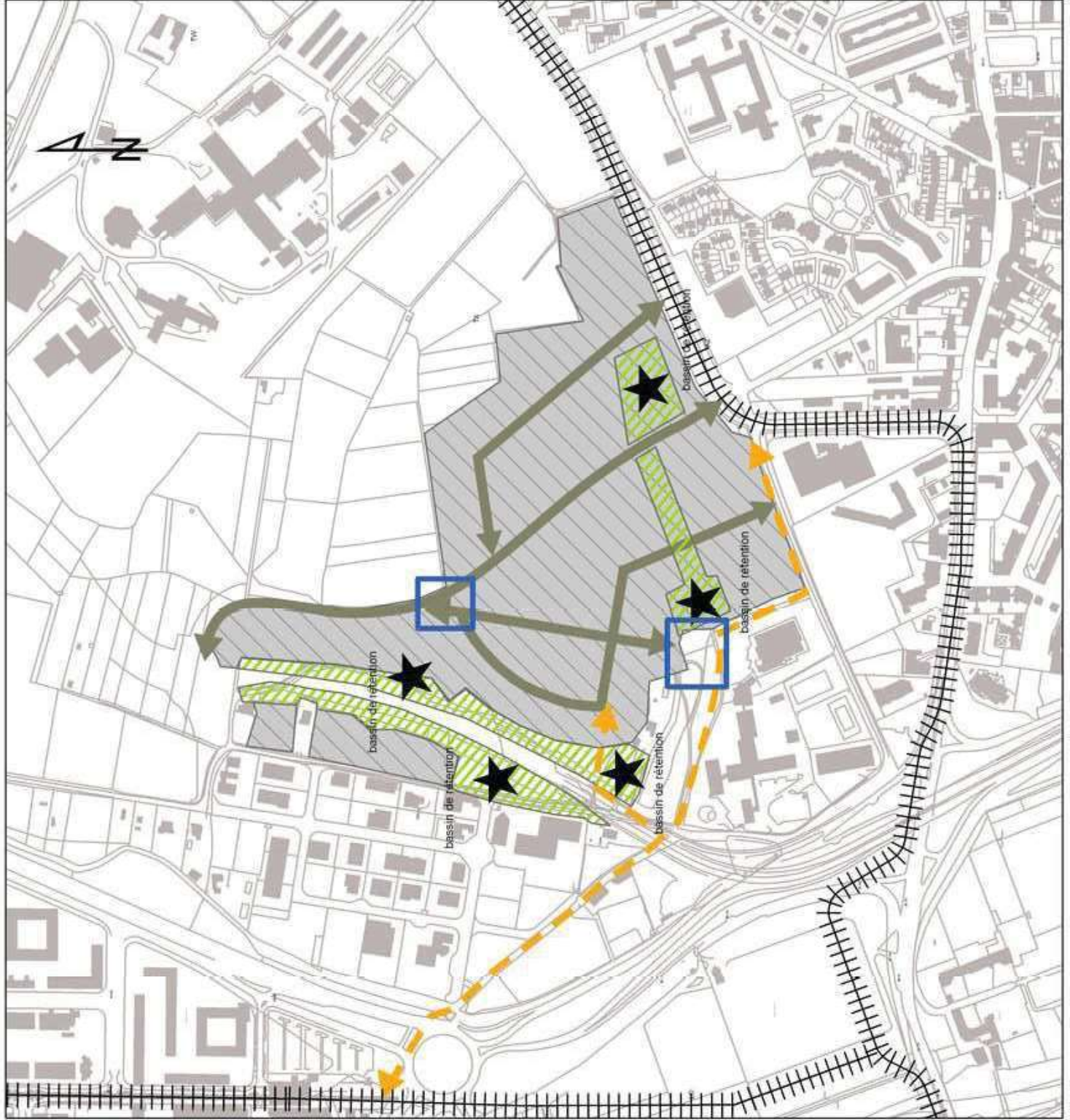


Espaces verts

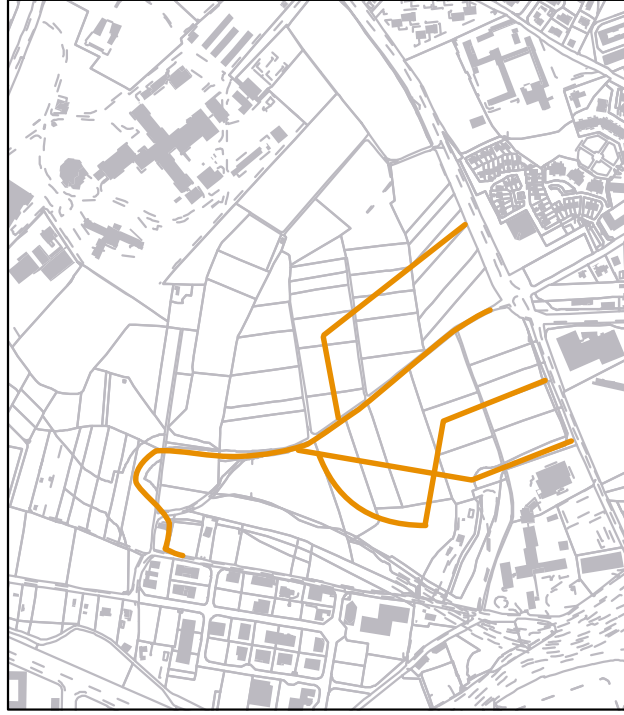
- Autres principaux
équipements publics



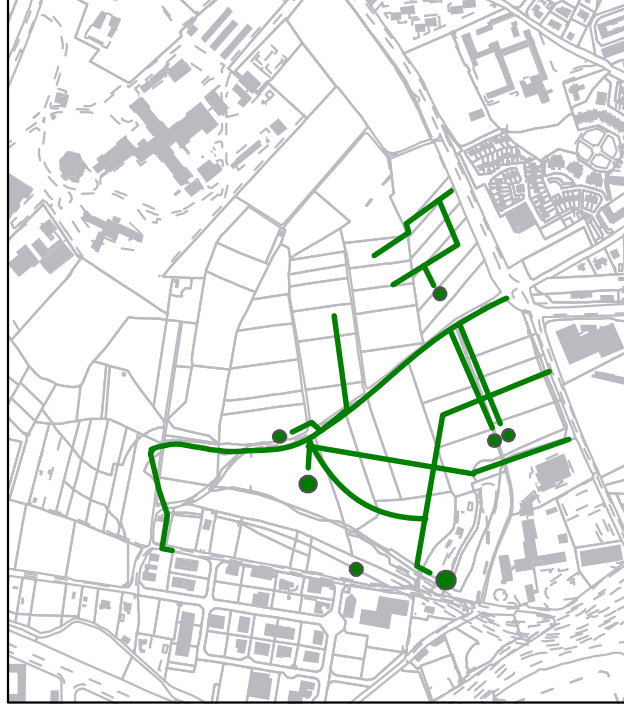
Autres équipements publics
(hors réseaux)



A.E.P



Eaux pluviales

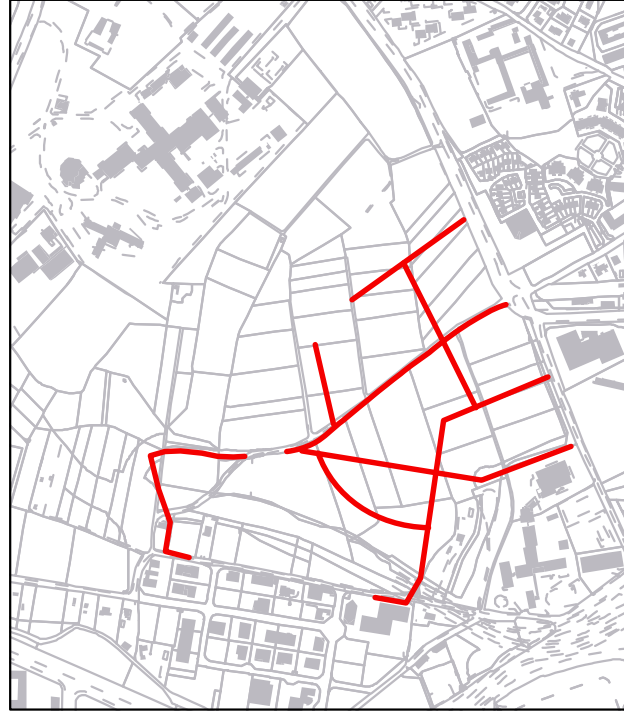


Orientation d'Aménagement
Secteurs PARC 2000
1ère et 2ème EXTENSIONS

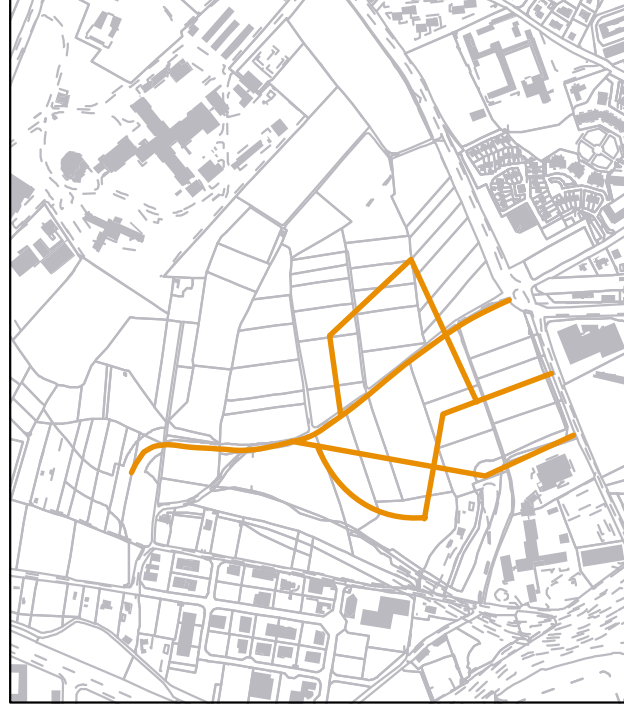
Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Localisation de principe:
principaux réseaux

Eaux usées



Moyenne tension



III-14

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Garosud extension*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR GAROSUD EXTENSION

(art.L.123-1- 4 du CU)

ATTENTION : *Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.*

1- LOCALISATION

Le secteur Garosud Extension se situe sur les communes de Montpellier et Lattes. Sur la commune de Montpellier, la ZAC se situe au sud-ouest de la ville de Montpellier actuellement en zone non équipée et caractérisée par une faible urbanisation.

Sur la commune de Montpellier le périmètre de cette nouvelle ZAC est délimité par :

- *la rue François Joseph GOSSEC au nord,*
- *l'avenue Antoine MEHUL à l'ouest,*
- *la rue de MONTELS-EGLISE à l'est,*
- *et l'autoroute A9 au sud.*

Le secteur représente une surface de 27 hectares environ qui correspond au périmètre de la zone d'aménagement concertée : la ZAC de GAROSUD Extension.

Ce secteur est dans sa partie ouest concerné par une zone de risques d'inondation qu'il intègre dans ses orientations d'aménagement.

2- NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit dans ce secteur de privilégier l'urbanisation d'un secteur au sud de la ville dédié aux activités.

Cette zone, dont la vocation est l'accueil d'entreprises assurant un service permanent au marché local (logistique, petite industrie, services, commerces, artisanat), participera à la poursuite du développement économique du sud de la ville. La création d'une nouvelle ZAC sur le secteur sud de la ville a pour objectif de renforcer l'attractivité de la ZAC GAROSUD existante, qui accueille environ 72 entreprises et regroupe d'ores et déjà plus de 3000 emplois, et en favorisant l'implantation de nouveaux locaux d'activités.

Trois objectifs sont fixés pour cette extension :

- *l'accueil d'activités industrielles et tertiaires, de négoce professionnel et particulier, de logistique, d'activités artisanales et d'un pôle de service,*
 - *la réalisation d'une opération de grande qualité environnementale,*
 - *le traitement d'une façade urbaine de qualité architecturale et paysagère en bordure de l'autoroute A9.*
-

3- PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives

Le parti d'aménagement du secteur repose sur le principe suivant :

Ce secteur est conçu pour une surface de plancher maximale à terme de 105 000 m² environ et est dédié exclusivement aux activités. Son aménagement, réalisé dans le cadre d'un schéma d'ensemble, viendra compléter le parc d'activités existant et permettra la structuration urbaine de la façade de l'autoroute A9.

3.2. Données qualitatives

Une étude est menée au titre de l'amendement Dupont (L.111-1-4).

Le cas échéant des prescriptions architecturales particulières, délimitées dans les documents graphiques du règlement, répondant aux dispositions définies dans l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme s'ajoutent ou se substituent aux règles des secteurs en bordure de l'autoroute A9.

En complément des orientations paysagères prévues sur Garosud :

La ZAC Garosud Extension s'étend pour partie le long de la limite nord de l'autoroute A9. Le long de celle-ci, les façades des constructions devront, outre le recul prescrit, privilégier une homogénéité de traitement et intégrer un procédé d'isolation phonique. Les espaces libres seront paysagés. Les clôtures seront traitées pour empêcher toute pénétration le long de l'autoroute.

Le parti d'aménagement vise à conforter le quartier d'entreprises existant, il doit d'une part :

- garantir une desserte fonctionnelle des locaux d'activités,*
- et d'autre part assurer les liaisons inter-quartiers dans un espace public de qualité.*

A cette fin, le parti affirme un maillage des voies hiérarchisé à travers des emprises publiques différenciées permettant la pratique de tous les modes de circulations (piétonnier, deux-roues, automobiles).

Le prolongement de la rue de la Castelle, voie structurante à l'échelle du sud de la ville porte sur une emprise de 22 mètres de large.

La rue de la Castelle destinée à devenir l'épine dorsale de distribution du quartier assure également une liaison majeure entre le centre-ville et le sud de l'agglomération.

La constitution du réseau de voies secondaires garantit une bonne desserte à chacune des activités installées sur le site.

La mise en scène des bâtiments vis-à-vis des axes principaux et de l'autoroute A9 participe de la valorisation mutuelle de l'équipement du secteur et des activités qu'il accueille.

L'ossature tramée des voies structure le quartier et en constitue progressivement le nouveau paysage :

- *elle s'appuie sur les espaces boisés existants,*
- *elle délimite et structure les emprises foncières dévolues aux constructions,*
- *Elle organise la desserte et la circulation des usagers et des habitants (trottoirs, pistes cyclables, voirie)*

Pour ce faire, les règles d'urbanisme imposent aux constructeurs des mises à distance, des alignements de bâti et la non-imperméabilisation de 20% de la surface des parcelles à des fin de plantations d'arbres de haute-tiges d'essence méditerranéenne.

4- CONDITIONS D'AMENAGEMENT

Le secteur, anciennement agricole, a subi un fort mitage dans les années 1970-90. Il nécessite une structuration de la voirie, la constitution d'un espace public lisible et bien dimensionné ainsi que son équipement par les réseaux.

4.1. Voirie et espaces publics

Le quartier d'entreprises de Garosud Extension est traversé par 3 voies majeures :

- l'avenue du Colonel Pavelet et la Rue François Joseph Gossec, toutes deux connectées à l'échangeur du Grand Rondelet qui constitue leur lien avec l'autoroute A9 et la rue de la Castelle, qui maillée aux précédentes, relie le quartier au centre-ville, tout autant qu'aux zones industrielles voisines du Mas d'Astre et des Près d'Arènes.

- *La rue de la Castelle tracée sur une emprise publique de 22 mètres intègre la plantation d'arbres d'alignement, des trottoirs permettant la circulation des piétons, ainsi qu'une piste cyclable.*
-

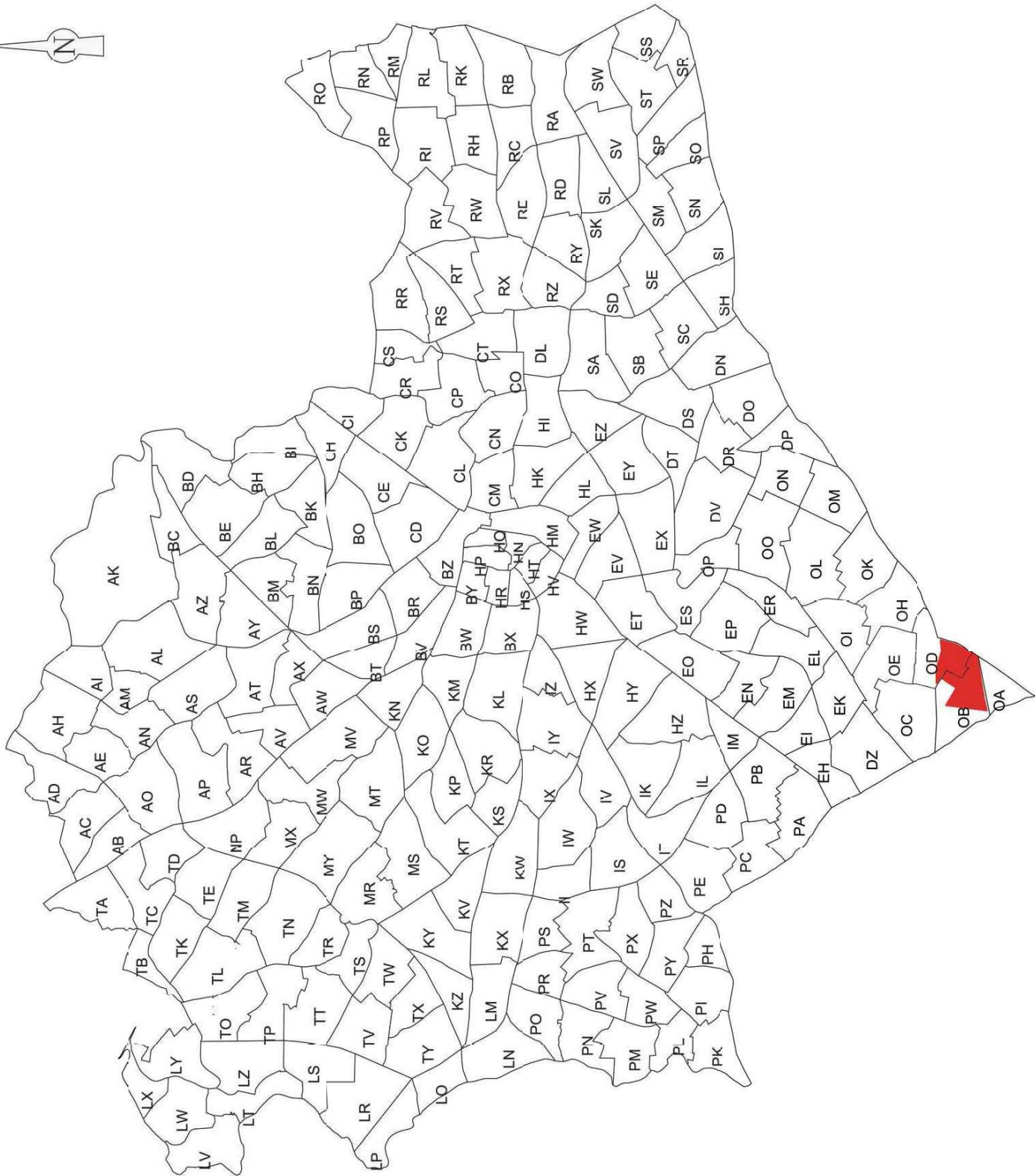
Les rues secondaires sont, quant à elles, tracées sur une emprise de 15 ou 16 m et intègrent des trottoirs, des places de stationnement, l'éclairage public, et des arbres d'alignement.

4.2. Réseaux divers

Les réseaux (eaux usées, eaux pluviales, eau potable, défense incendie, électricité, gaz, télécommunication) trouvent leur place dans les emprises publiques.

4.3. Les bassins de rétention

Deux bassins de rétention sont aménagés dans le secteur. Tous deux font l'objet d'aménagements paysagers.



Orientation d' Aménagement Secteur GAROSUD - EXTENSION

Schéma de principe de l'équipement du secteur



Secteur d'urbanisation

Localisation de principe:
- voies et espaces publics



Principale voie



Autre(s) voie(s)



Place et Carrefour

- espaces verts

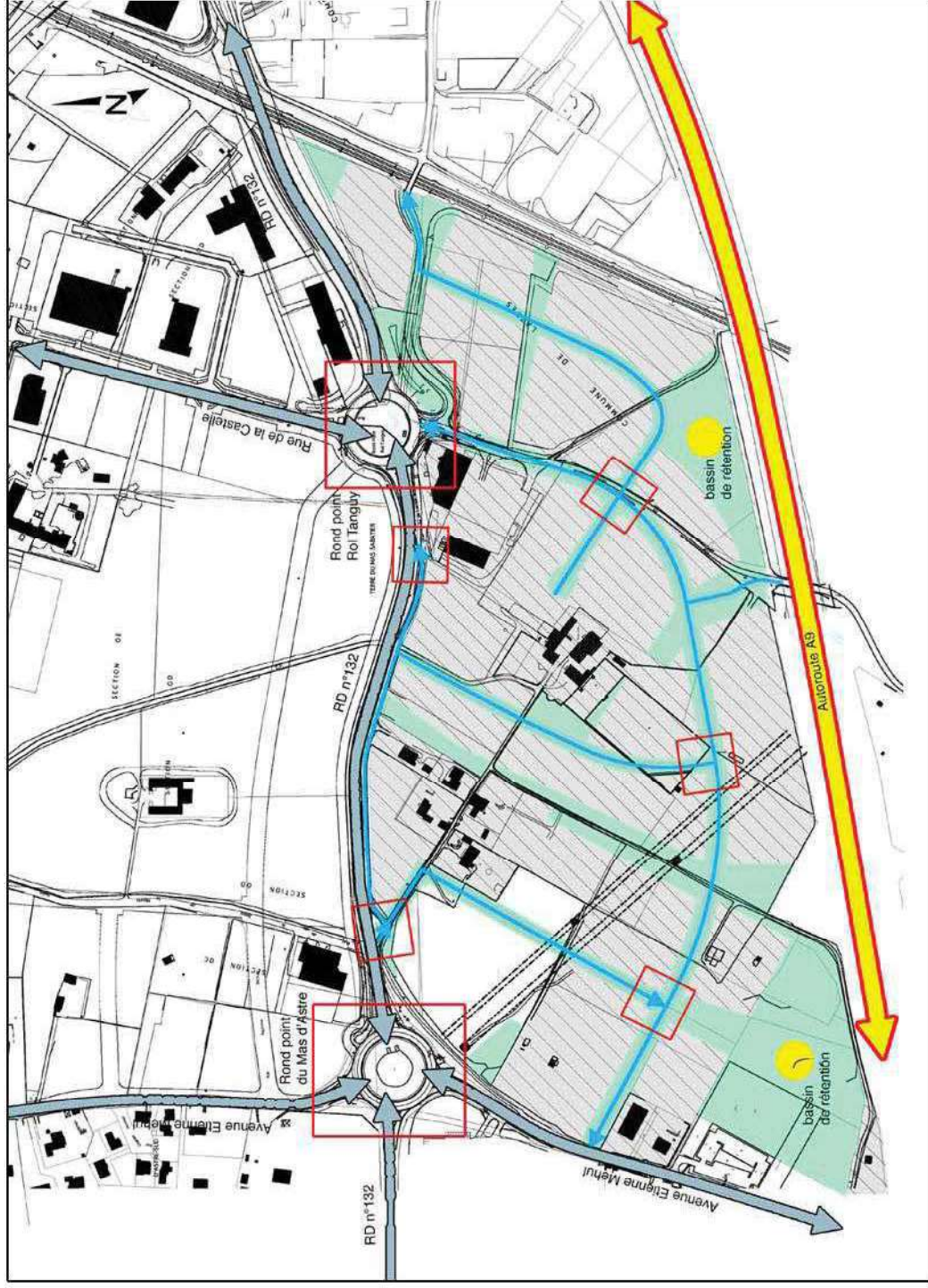


espaces verts

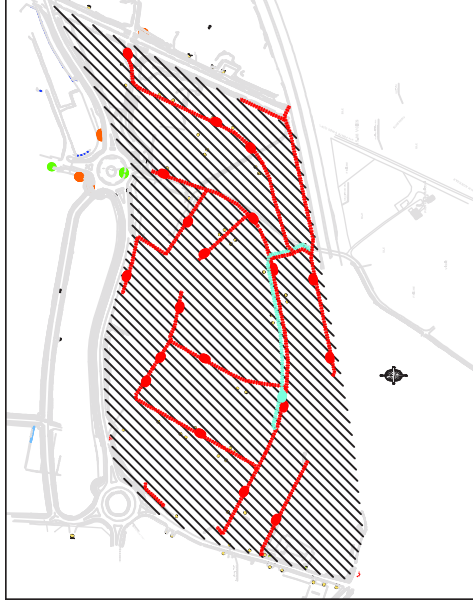
- Autres principaux équipements publics



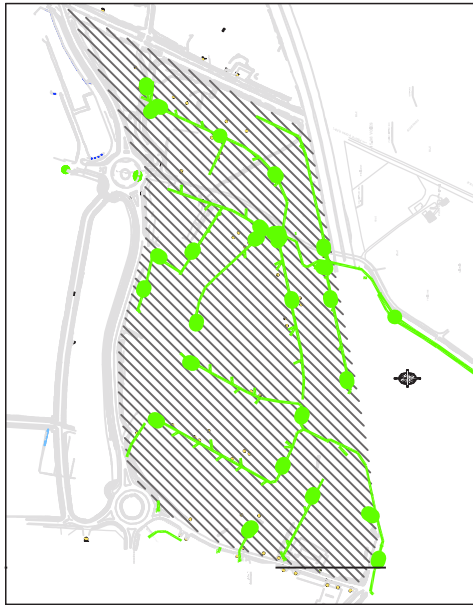
Autres équipements publics
(hors réseaux)



Orientation d'Aménagement
Zac GAROSUD Extension



Eaux pluviales



A.E.P.

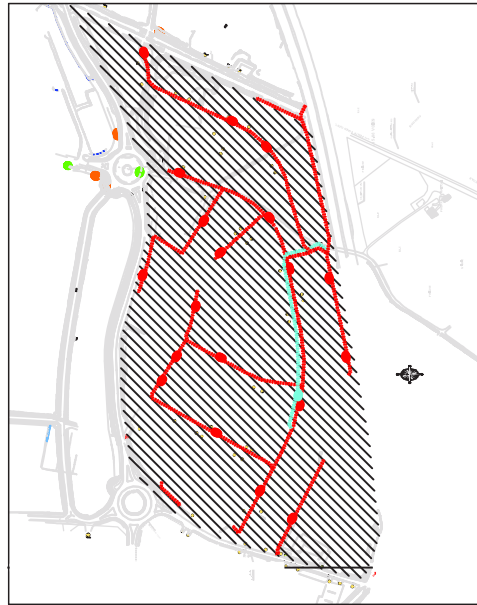
Schéma de principe de l'équipement du secteur

Localisation de principe : principaux réseaux

Moyenne tension



Eaux usées



III-15

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Pierres Vives*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR PIERRES VIVES

(art. L.123-1- 4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1. LOCALISATION

Le secteur Pierres Vives se situe au nord-ouest de la commune de Montpellier, à flanc de coteau, dans la partie est du bassin versant de la Mosson à proximité immédiate du quartier de la Mosson (25 000 habitants).

Au nord, la nouvelle ZAC de Malbosc (6 500 habitants à terme) est prolongée par le futur Parc de Malbosc (33 hectares) dont l'extrémité sud jouxte les limites du site. Au sud et à l'est, on retrouve deux zones d'activité récentes : les laboratoires SANOFI AVENTIS et la zone Parc 2 000.

Ce secteur intègre aujourd'hui un périmètre de ZAC de presque 11 hectares créée à l'initiative du Conseil Général de l'Hérault, en complément de l'équipement public départemental Pierres Vives.

2. NATURE DE L'OPÉRATION

Ce quartier a été imaginé en relation avec le bâtiment Pierres Vives. Ce bâtiment est programmé pour accueillir les Archives Départementales, la direction départementale du livre et de la lecture et Hérault Sports, un auditorium et des salles d'expositions seront également créés. Cet ambitieux projet architectural, d'une force et d'une présence hors norme, doit servir de catalyseur pour la création et la structuration d'un nouveau quartier qui deviendra l'écrin urbain à cet équipement d'ampleur départementale.

Le projet de ZAC qui constitue l'essentiel de ce secteur est pensé autour de deux objectifs principaux :

- a. Favoriser l'intégration et la mise en valeur du bâtiment Pierres Vives ;
- b. Assurer le lien urbain et social avec les quartiers avoisinants.

Dans ce sens, l'armature viaire a été totalement repensée. Elle s'organise de façon à dégager de larges espaces publics notamment devant le bâtiment Pierres Vives, mais également à créer des axes structurants avec une trame de voiries claire et lisible en continuité de la trame urbaine existante.

3. PARTI D'AMÉNAGEMENT

3.1. Données quantitatives

La trame générale du bâti se développe sur une longue bande composée d'îlots traditionnels fermés, véritable greffon urbain généré par les axes des tissus urbains environnants, et dont le centre de gravité est la place publique. On retrouve le long de cette bande une série de satellites (immeubles plots) qui structurent les espaces interstitiels tout en offrant une grande transparence et une fluidité qui favorisera une bonne intégration du quartier dans son environnement.

Cette pluralité typologique a l'avantage de pouvoir offrir une diversité de bâti, gage d'une certaine mixité sociale.

La densité est un compromis entre la forte demande du secteur et la volonté d'offrir un habitat de qualité.

La hauteur maximum des logements au sein de la ZAC est fixée à 26 m.

Certains rez-de-chaussée sont dédiés aux commerces selon leur localisation, les autres seront occupés par des logements.

Les parkings réservés aux résidents sont enterrés sous chaque immeuble.

Au total, L'opération représente 96 500m² de surface de plancher, dont 80 à 90% affectés à des programmes de logement.

3.2. Données qualitatives

Le projet majeur est la ZAC départementale qui met en avant plusieurs grands enjeux répondant aux objectifs de développement de ce secteur :

- **Construire un pôle départemental** pour mettre en valeur et garantir le rayonnement du bâtiment Pierres Vives ;
- **Associer le sport et la culture** afin de donner au quartier et à ses équipements une image publique et accessible à tous, pour favoriser l'appropriation et l'identification de ce secteur par tous ;
- **Créer du lien social** en favorisant l'aménagement d'un espace urbain en relation avec les secteurs environnants, porteur de valeurs pour tous ;
- **Réussir l'intégration urbaine** en assurant une continuité physique et sociale avec les secteurs adjacents ;
- **Répondre aux objectifs de développement durable** et en faire un lieu exemplaire dans ce domaine.

Les intentions d'aménagement tiennent compte de plusieurs postulats de départ qui orientent les choix retenus pour la création de ce nouveau morceau de ville :

- **La construction sur le site de projet du bâtiment Pierres Vives**

Dans un secteur encore peu urbanisé, cet équipement public, conçu par l'architecte de renommée internationale Zaha HADID, programmé par le Conseil Général et destiné à accueillir un public large venu de l'ensemble du département.

Sa façade tout en béton qui s'étire sur 200 mètres de long, nécessite une grande place publique et un parvis pour assurer sa mise en scène, l'accueil de grands événements culturels et sportifs, la rencontre et les échanges entre les diverses populations qui fréquentent le site, et l'éclosion d'une vie sociale quotidienne.

- **La présence contiguë du quartier de la Mosson**

Ce quartier de la ville qui comporte une forte proportion d'habitat social regroupe quelques 25 000 habitants et souffre d'une image assez négative.

Le tracé de la première ligne de tramway assure désormais la liaison entre la Mosson et le reste de la ville. Cette nouvelle proximité en termes de déplacements contribue à renforcer l'appartenance de la Mosson à la ville de Montpellier.

Il s'agit également de poursuivre les efforts en termes d'implantation d'équipements dont le rayonnement dépasse le quartier, comme cela a été le cas avec la réalisation du stade municipal. La construction du bâtiment Pierres Vives contribuera à cette ouverture et à une fréquentation multiple.

Le quartier Pierres Vives dans son ensemble favorisera l'ouverture et l'accroche de la Mosson au reste de la ville et contribuera à améliorer son image. La volonté actuelle est de renforcer l'urbanisation entre les faubourgs actuels et la Mosson afin de limiter et d'effacer, à terme, les coupures entre les deux entités.

- **La présence d'un nouveau quartier d'habitat**

La ZAC Malbosc, au nord du site de projet, accueillera à terme plus de 2 000 logements. Elle est associée à un Parc d'une trentaine d'hectares dont l'emprise s'étend jusqu'à la limite de la rue du Professeur Blayac. Les ZAC Malbosc et Pierres Vives seront en relation via le Parc Malbosc et permettront ainsi de limiter les coupures entre le quartier de la Mosson et le reste de Montpellier.

Le dévoiement de l'avenue de l'Europe entre la rue de Saragosse et la rue d'Oxford doit permettre d'encren l'opération au quartier de la Mosson pour que l'ensemble ne forme qu'une unité urbaine continue.

La volonté affichée est tout d'abord de gommer les limites d'intervention de l'opération pour que celle-ci profite à un périmètre élargi. Les interventions réalisées devront permettre de diffuser l'influence de ce nouveau quartier au-delà de ces limites physiques et sociales.

.

- **La trame paysagère**

Le site d'étude bénéficie d'un environnement paysager assez intéressant qu'il est nécessaire de mettre en valeur afin de créer un véritable écrin vert de qualité, en relation directe avec les nouveaux aménagements mais également avec l'urbanisation existante.

En complément de l'espace boisé classé, deux éléments sont particulièrement importants et ont été des points d'accroche du parti d'aménagement paysager : le cours d'eau du Rieutord qui se prolonge vers la Mosson, au sud, et le futur Parc Malbosc, au nord-est. La volonté est donc de mettre en relation ces deux éléments et de créer des continuités vertes au-delà des limites du projet.

4. CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT

4.1. Voiries et espaces publics

4.1.1. Les espaces publics

L'espace public structurant du site est composé de deux éléments principaux : la place publique et l'Esplanade.

- **La Place Publique** se situe entre l'Esplanade et l'axe de la rue de Saragosse. Elle constitue le point central du quartier en relation directe avec le quartier de la Mosson, les nouveaux logements et le bâtiment Pierres Vives. Cette place accueillera la majorité des commerces et services créés dans le quartier afin d'assurer au maximum la création de lien social.

- **L'Esplanade Pierres Vives** a pour objectif de dégager au maximum les nouveaux équipements que sont le bâtiment Pierres Vives et la Maison des Sports, afin de permettre leur mise en valeur mais également de favoriser l'organisation de grands

événements en rapport avec les thèmes du quartier (Sport, Culture, Histoire). Sa géométrie se fonde sur les axes d'implantation du bâtiment Pierres Vives et de la Maison des Sports qui la délimitent sur deux cotés, son troisième côté se veut plus libre et plus ouvert, perméable à la maille du quartier.

Des zones d'activités sportives publiques sont réparties dans le quartier entre les îlots, le long des voiries, carrefours et places. Elles sont reliées par des parcours (piétons, vélos, skate, jogging) dans le but d'assurer la continuité des liaisons douces avec les secteurs environnants, notamment avec le futur Parc Malbosc et la coulée verte de la Mosson.

4.1.2. La trame paysagère

- **Le Rieutord et sa ripisylve** font l'objet de deux types de traitement :

- Entre la limite sud du site et la rue de Saragosse, la ripisylve est conservée et mise en valeur. Des chemins de promenade y seront aménagés ainsi que des zones de détente et d'activités sportives.
- Entre les rues de Saragosse et d'Oxford, elle est restructurée en profondeur à cause de l'emprise du nouveau quartier et du nouveau tracé de l'avenue de l'Europe. Cette partie sera moins sauvage que celle située plus au sud, pour répondre à un contexte plus urbain.

-**La coulée verte** assure le franchissement, la mise en relation et la continuité des liaisons douces avec les secteurs environnants, notamment avec le futur Parc Malbosc, le Rieutord et les bords de la Mosson.

Elle est composée de plantations et de bandes engazonnées afin de créer un front végétal structurant sur la zone.

-**L'espace boisé classé** est une zone où la végétation existante est conservée mais restructurée et mise en valeur. Des chemins et promenades y seront aménagés ainsi que des zones de détente et d'activités sportives compatibles avec les impératifs de protection du couvert végétal. Ce lieu est également en liaison directe avec la partie sud du Rieutord.

4.1.3. Le réseau viaire

En ce qui concerne les voiries, la principale intervention est le déplacement partiel de l'Avenue de l'Europe à partir de la rue de Saragosse jusqu'au carrefour Blayac. Cette voie, qui supporte actuellement un important trafic de transit, devrait être délestée de cette circulation grâce à l'aménagement à 2x2 voies de l'Avenue Pablo Neruda. Ceci permet d'envisager de requalifier l'avenue de l'Europe et la rue du Professeur Blayac en boulevards urbains.

L'avenue de l'Europe est limitée à 2x1 voie de circulation sur une largeur de 20 m, bordées de stationnements longitudinaux. Une piste cyclable bidirectionnelle sera créée pour assurer la continuité des déplacements doux.

La rue du professeur Blayac, en bordure de ZAC, est également requalifiée en large boulevard urbain avec 2x2 voies de circulation et un large terre-plein paysager pour une emprise totale de minimum 25 m.

Une piste cyclable bidirectionnelle est prévue du côté du lycée Léonard de Vinci.

Le carrefour Europe/Blayac est revu en rapport avec les nouveaux paramètres de circulation.

Dans la ZAC Pierres Vives, la circulation est organisée sous la forme de dessertes riveraines où la vitesse est limitée à 30 km/h.

4.2. Les réseaux divers

La réalisation de l'ensemble des réseaux est programmée :

- Assainissement
- Eaux pluviales dont plusieurs bassins de rétention successifs
- Eau potable
- Éclairage public
- Téléphone
- Électricité et gaz

4.3. Autres équipements

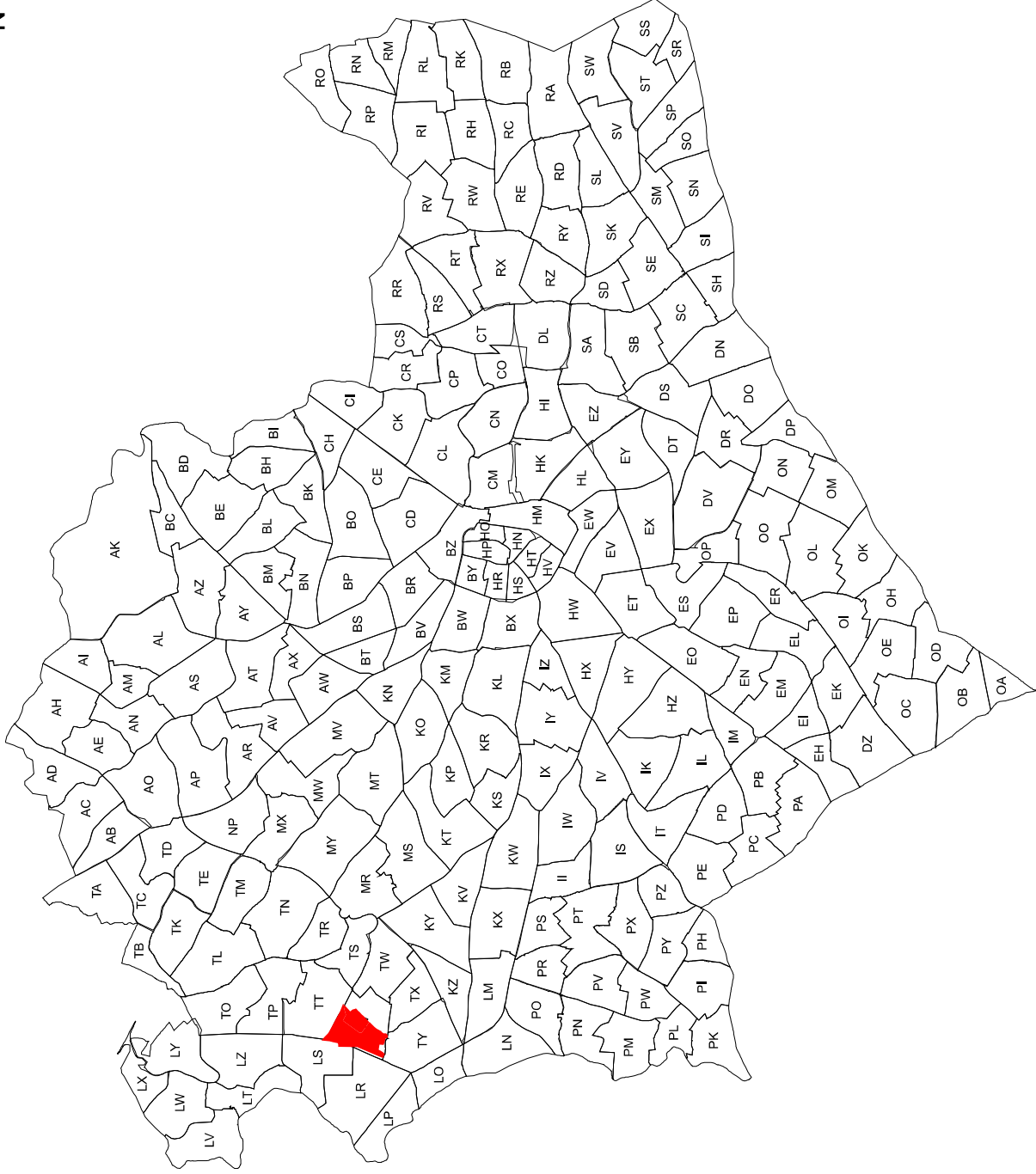
Pour compléter l'attractivité culturelle du site pour l'ensemble des habitants du département, l'implantation de la Maison des Sports (+/- 5 000m²) est programmée sur l'espace public situé devant le bâtiment Pierres Vives à proximité du lycée Léonard de Vinci.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.

Orientation d'Aménagement
Secteur PIERRES VIVES

Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Plan de situation



Orientation d'Aménagement Secteur PIERRES VIVES

Schéma de principe de
l'équipement du secteur



Localisation de principe:

- voies et espaces publics
Principale voie

Autre(s) voie(s)

Place

Liaison piétonne

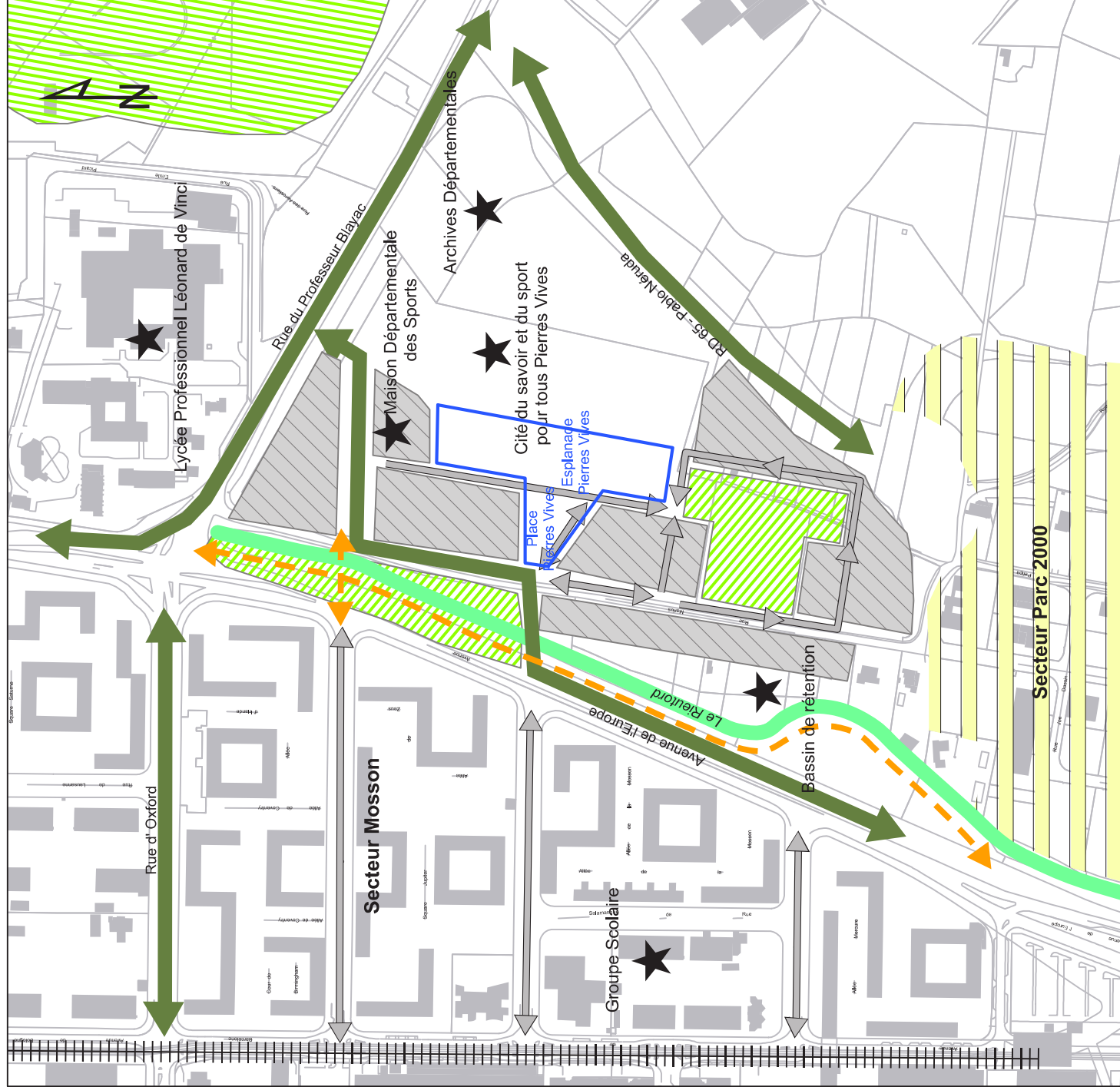
Tramway

- Espaces verts

Espaces verts

- Autres principaux
équipements publics

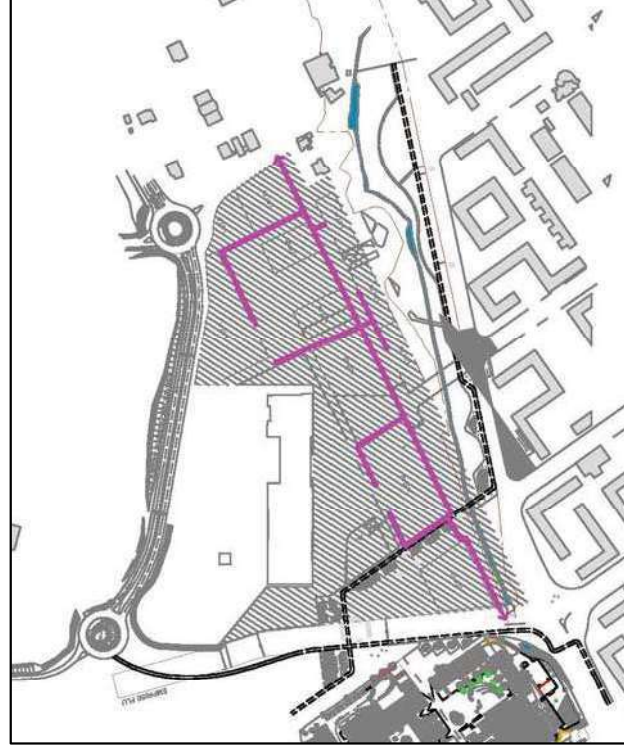
Autres équipements publics
(hors réseaux)



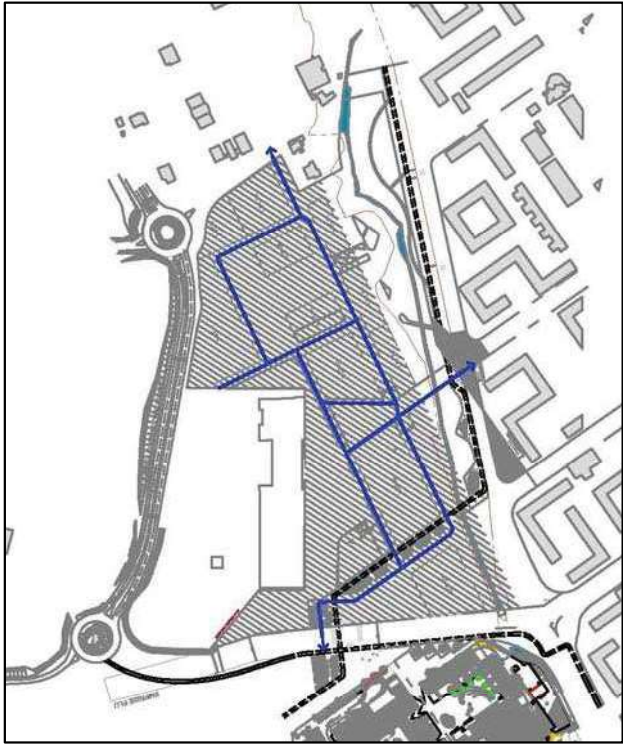
Eaux pluviales



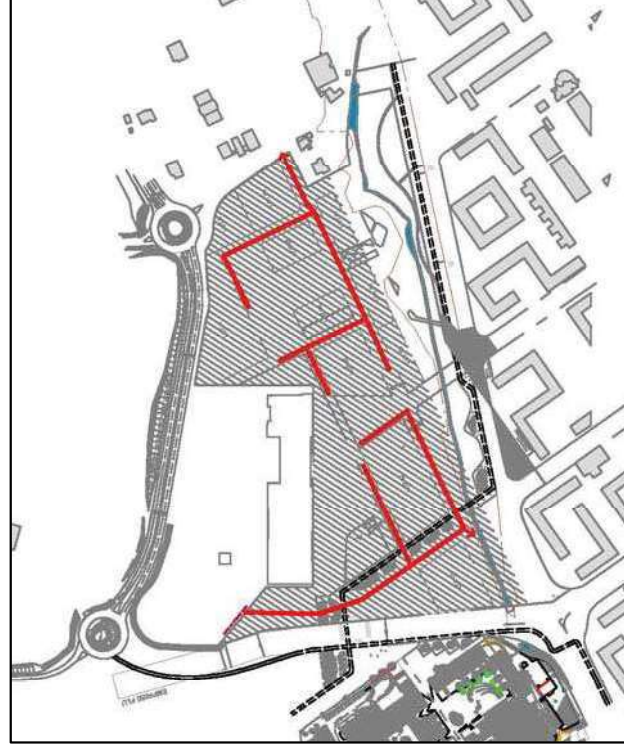
Moyenne tension



A.E.P.



Eaux usées



Orientation d'aménagement Pierres Vives

Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Principaux réseaux

III-16

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Rive Gauche*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR PORT MARIANNE – RIVE GAUCHE

(art. L.123-1- 4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur PORT MARIANNE – RIVE GAUCHE se situe au sud-est de la ville de Montpellier le long la rive gauche du Lez, essentiellement en zone à urbaniser, entre l'avenue Théroigne de Méricourt (à créer) au nord, l'autoroute A9, au sud et l'avenue Raymond Dugrand, à l'est.

Ce secteur sera desservi par la future ligne 3 du Tramway de l'agglomération de Montpellier, avec un arrêt prévu Place Pablo Picasso, au nord-est de la ZAC.

Il constitue l'une des phases d'un projet urbain qui s'inscrit dans le schéma d'aménagement d'ensemble de PORT MARIANNE qui structure sur 600 hectares le développement de l'Est de Montpellier.

Ce secteur représente une superficie de 9 hectares environ qui intègre aujourd'hui le périmètre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC Port Marianne - Rive Gauche).

La ZAC a été créée par délibération du Conseil municipal du 25 mars 2008 sur un secteur de 9ha environ.

Par ailleurs, ce secteur est concerné par une zone de risques d'inondation qu'il intègre dans ses orientations d'aménagement par une réservation foncière pour la transparence hydraulique Lez-Lironde.

2 – NATURE DE L'OPERATION

La ZAC Port Marianne - Rive Gauche, d'une superficie de 9 ha située entre le Lez et l'avenue Raymond Dugrand constitue un quartier nouveau qui répond aux objectifs d'ensemble de la ville de Montpellier, à savoir assurer un développement urbain durable et un rééquilibrage de la ville à l'Est. Ce projet contribue à répondre à la forte demande en logements qui s'exprime à Montpellier, en promouvant notamment la mixité sociale des fonctions urbaines, un environnement de qualité, la prise en compte des problématiques des déplacements en favorisant les déplacements doux sur l'Avenue Raymond Dugrand et les rives du Lez et la desserte par le réseau de transport en commun.

Cette urbanisation nouvelle, inscrite dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble présente un caractère mixte, à dominante de logement. Elle participe notamment à la poursuite de l'équipement de la ville et à la valorisation de ses entrées, ainsi qu'à l'aménagement d'une partie de la rive du Lez sous la forme d'une plage urbaine et d'une promenade paysagère par un renforcement de la ripisylve naturelle qui viendra jalonner l'urbanisation nouvelle. Elle vise également à assurer une continuité avec les autres quartiers.

Ce secteur pourra faire l'objet d'une extension de l'urbanisation, à l'est de l'Avenue Raymond Dugrand, notamment dans le cadre du nouveau quartier de Port Marianne - République.

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives

Le parti d'aménagement du secteur repose notamment sur les principes suivants :

- La surface de plancher maximale règlementaire du quartier est de 150 000 m².
- Cette surface de plancher est répartie selon un programme mixte composé majoritairement de logements collectifs R+5 à R+8. Il intègre également des activités professionnelles et commerciales qui renforceront l'attractivité de l'Avenue Raymond Dugrand.
- Le programme répond aux critères de mixité sociale en proposant différents types de logements : logements locatifs sociaux et aidés, logements en accession sociale et logements en accession libre.
- Une emprise foncière d'environ 3 500 m² pour un équipement public a également été préservée.

3.2. Données qualitatives

Pour l'essentiel, l'aménagement du secteur est organisé à partir des principes suivants :

- Le projet met en avant une organisation de l'espace qui favorise un cadre de vie agréable et adéquat aux nouvelles exigences des citoyens.
- Le quartier Rive Gauche intègre une forte présence d'éléments environnementaux (ripisylve et cours d'eau du Lez, espace boisé à créer).

Les principes d'ensemble sont les suivants :

- Structurer le quartier entre l'Avenue Raymond Dugrand et sa vitrine commerciale d'une part, et le Lez et ses aménagements paysagers de loisir d'autre part.
- L'implantation des bâtiments épaulant les avenues créent des façades urbaines marquées, alors que les bâtiments situés à l'intérieur du quartier sont plus ouverts et orientent les espaces publics vers le Lez.
- Renforcer et mettre en valeur l'avenue Raymond Dugrand comme entrée de ville et pôle commercial. Ce renforcement pourra s'accompagner notamment par la constitution d'une façade urbaine plus dense et composée d'immeubles en alignement intégrant commerces, bureaux et logements.
- Promouvoir une architecture vivante, variée et de qualité : Le parti pris architectural est la constitution d'un système adaptable et évolutif d'un bâtiment à l'autre. Il s'organise autour d'une succession d'ondulations captant un maximum d'éclairage naturel en orientation Sud.
- Créer des percées assurant une continuité entre le quartier Rive Gauche et les autres quartiers : le projet assure la constitution de liaisons fortes et lisibles entre les éléments structurants du quartier Port Marianne. Ainsi, les voies internes s'inscrivent dans le prolongement axial de celles du quartier Jacques Cœur au nord, et ouvrent la possibilité d'une connexion future à l'est vers le quartier République à venir.

Par ailleurs, la séquence de la coulée verte, le long du Lez, permet d'envisager la création de cheminements au travers du quartier reliant la fleuve et l'Avenue Raymond Dugrand.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur implique notamment les équipements suivants :

4.1. Voiries et espaces publics

Le secteur prévoit la réalisation de voiries secondaires qui viennent se raccorder sur les deux axes structurants préexistants (avenues Raymond Dugrand et Théroigne de Méricourt, voies du quartier Jacques Cœur).

Les avenues Raymond Dugrand et Théroigne de Méricourt sont élargies pour accueillir des stationnements, des pistes cyclables et des larges trottoirs ainsi que pour l'avenue Raymond Dugrand une rambla centrale supportant le tramway.

Des voies secondaires et tertiaires sont créées afin de desservir l'intérieur du quartier. Les voies secondaires sont reliées aux axes constitués par les voiries primaires. Ces rues seront aménagées de façon à accueillir stationnement, circulation deux roues, piétons et plantations dans une emprise au sol de 16m et de 19m de large environ.

Une place publique sera aménagée en limite nord du secteur. Elle fera face au quartier Jacques Cœur et à l'avenue Théroigne de Méricourt. Enfin, la ZAC se greffera le long de sa façade est sur le projet de réaménagement de l'Avenue Raymond Dugrand prévu par la ville.

4.2. Réseaux divers

Les voiries sont les supports des réseaux souterrains qui vont desservir l'ensemble du quartier (eau potable, eaux pluviales, eaux usées, électricité, gaz et télécommunications).

Un réseau d'eaux pluviales gravitaire assure la collecte de l'ensemble des eaux de ruissellement avant leur rejet dans le Lez.

Sur le plan hydraulique, une surface est réservée sur une superficie d'environ 1ha à la transparence hydraulique Lez-Lironde en extrémité sud du quartier, venant ainsi compléter la ripisylve du fleuve, elle-même aménagée pour laisser ruisseler l'eau jusqu'au Lez (sols perméables et végétation).

Le maillage du réseau d'eau potable sera réalisé à partir des réseaux existants Avenue Théroigne de Méricourt et Avenue Raymond Dugrand.

L'assainissement eaux usées sera assuré pour l'essentiel par des réseaux gravitaires jusqu'aux collecteurs existants à la périphérie.

La desserte électrique sera réalisée en réseaux souterrains à partir de la ligne existante des avenues Raymond Dugrand et Théroigne de Méricourt.

Gaz et réseaux de télécommunication desserviront également le quartier à partir des réseaux situés en périphérie.

4.3. Autres aménagements

Un équipement public communal sera implanté au centre du quartier face au Lez. Il mettra en valeur et structurera l'espace boisé à créer en s'ouvrant sur celui-ci.

Le futur quartier bénéficiera, outre les plantations des espaces publics, de l'aménagement d'une vaste promenade aménagée le long des berges du Lez, reprenant l'aspect d'une ripisylve naturelle. Des jardins collectifs privés et ouverts seront réalisés en cœur d'îlot.

Un autre équipement est envisagé sur la ZAC qui pourrait être destiné à l'accueil des personnes âgées dépendantes.

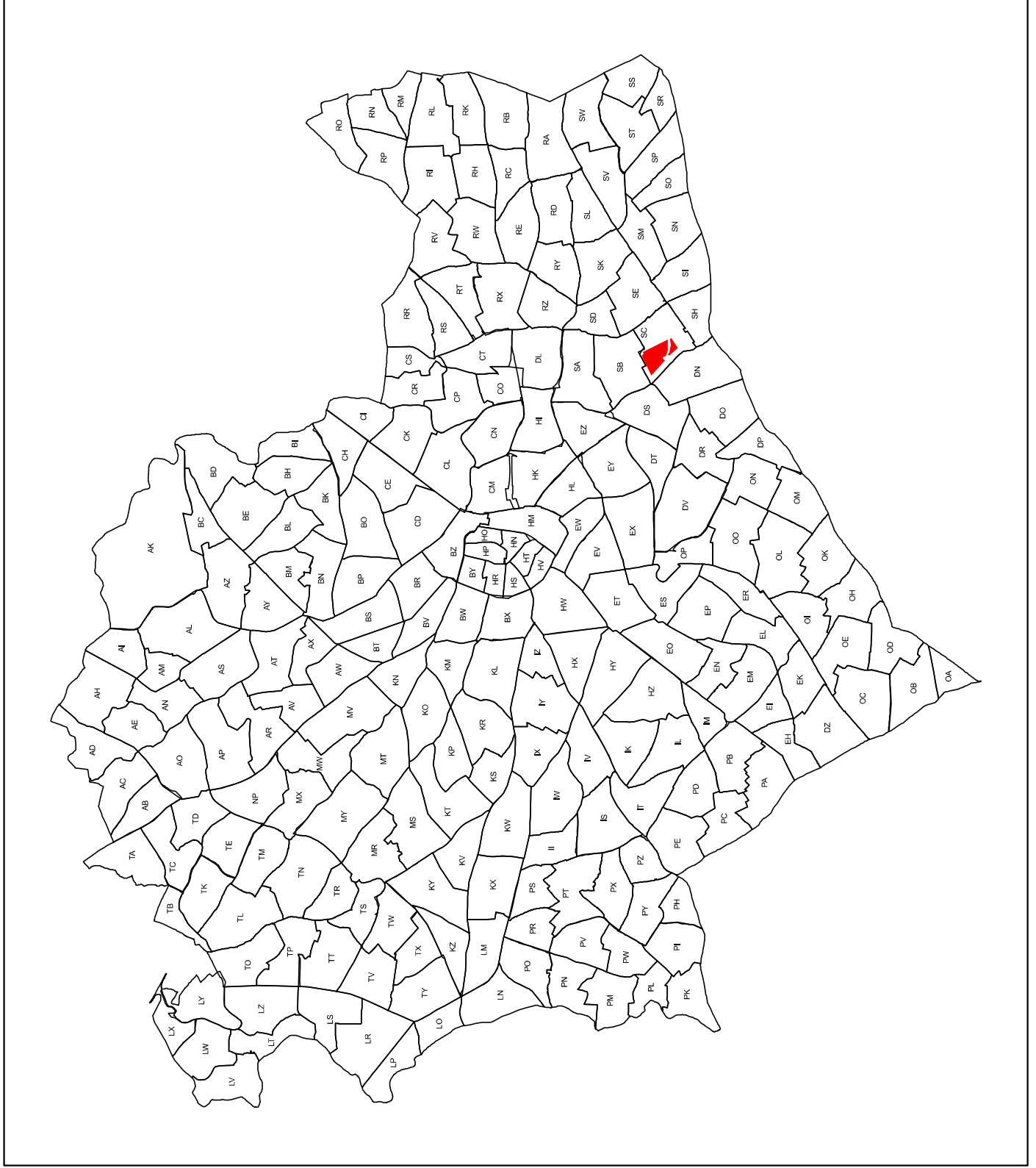
Un immeuble de bureaux et de logements en R+8 constituera la vitrine sud du quartier sur l'autoroute A9 et jouera le rôle d'écran face aux nuisances sonores générées par l'autoroute.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.

Orientation d'Aménagement
Secteur PORT MARIANNE
RIVE GAUCHE

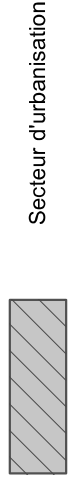
Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Plan de situation



Orientation d'Aménagement
Secteur PORT MARIANNE
RIVE GAUCHE

Schéma de principe de l'équipement du secteur

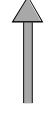


Localisation de principe:

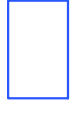
- voies et espaces publics



Autre(s) voies(s)



Place



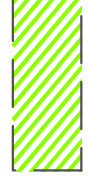
Liaison piétonne



Tramway



- Espaces verts



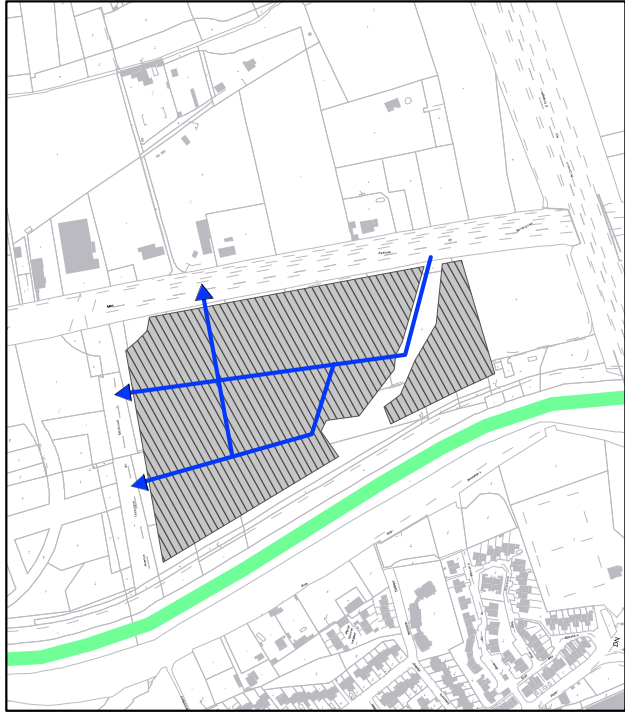
- Autres principaux équipements publics



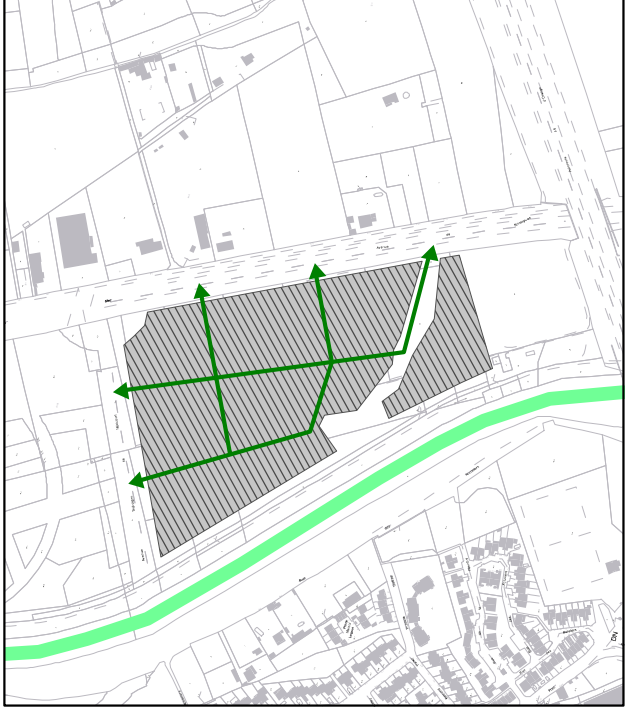
Autres équipements publics
(hors réseaux)



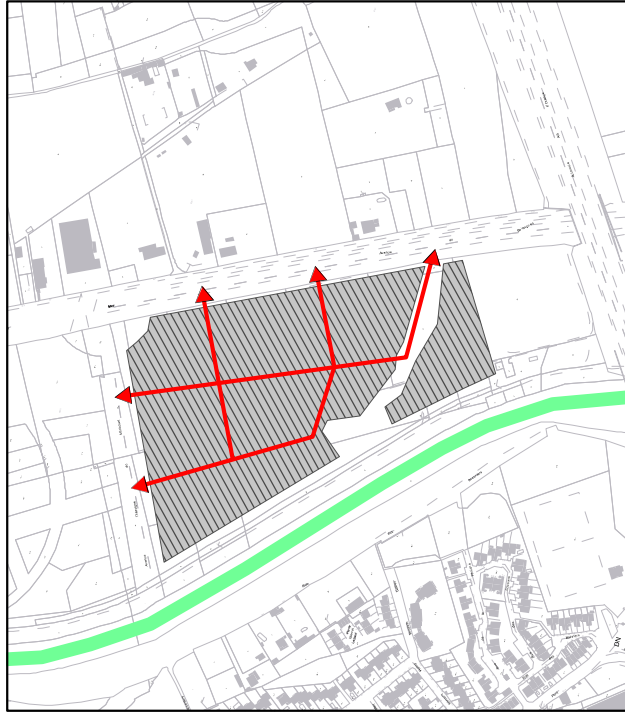
A.E.P



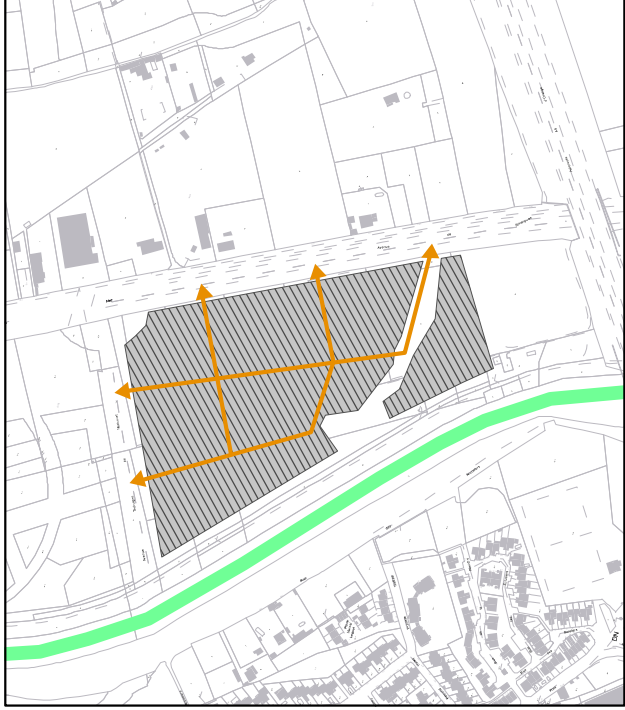
Eaux pluviales



Eaux usées



Moyenne tension



Orientation d'Aménagement
Secteur PORT MARIANNE
RIVE GAUCHE

Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Localisation de principe:
principaux réseaux

III-17

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Quartier
Nouveau Saint Roch*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR NOUVEAU SAINT ROCH

(art. L.123-1- 4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le quartier Nouveau St Roch se situe au centre ville de Montpellier, dans le secteur de la gare en grande partie sur les emprises de la SNCF et de RFF. Ce projet urbain est une composante majeure de futur développement et de l'extension du centre ville vers le sudouest.

Sa superficie qui représente 15 hectares environ entre le pont de Lattes et le pont Leyris, intègre aujourd'hui le périmètre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC Nouveau Saint Roch).

Les quartiers limitrophes sont ceux de l'hyper centre à forte densité de bâti : L'Ecusson, le quartier Antigone, le sud Comédie et le quartier Carnot.

2 – NATURE DE L'OPERATION

Le quartier du Nouveau St Roch doit de par sa participation à l'extension spatiale et au développement quantitatif et qualitatif du centre ville permettre une « mise à l'échelle » de la centralité pour s'installer dans le standard des villes de tailles comparables, et de par son effet d'entraînement et de redynamisation sur les quartiers adjacents de l'ensemble des quartiers du centre ville actuel, être le vecteur et le catalyseur d'un changement en profondeur.

Le projet en cours concerne en effet trois échelles de territoire :

- celle de l'agglomération. Le nouveau St Roch doit accueillir au delà du pôle d'échange majeur de la gare et du tramway, un équipement public de même rayonnement et des équipements privés spécifiques (sièges sociaux, hôtels, centre commercial),
- celle du centre élargi, il doit offrir aux quartiers voisins des équipements et des aménités qui leur font défaut, et au premier rang duquel un parc urbain trouvera toute sa légitimité,
- celle du quartier où il doit offrir un habitat de qualité doté d'une existence et d'une identité complète, contribuant ainsi à la revalorisation des modes de vie de centre ville.

Il s'agit par conséquent dans ce secteur de :

- réaliser dans le respect des principes du développement durable, un quartier mixte à vocation dominante d'habitat collectif, accueillant également bureaux et commerces,
- développer l'urbanisation nouvelle à proximité des lignes de tramway, dans la perspective du passage programmé de la 3ème ligne de tramway au droit de la gare,
- accueillir au delà du pôle d'échange majeur de la gare et du tramway un équipement public de même rayonnement et des équipements privés spécifiques (Sièges sociaux, hôtel, centre commercial),
- offrir aux quartiers voisins des équipements et des aménités qui leur font défaut et au premier rang duquel un parc urbain trouvera toute sa légitimité ;

- offrir un habitat de qualité doté d'une existence et d'une identité complète contribuant ainsi à la revalorisation des modes de vie de centre ville.
- répondre aux besoins en matière d'habitat toujours très importants exprimés en centre ville, dans le respect du principe de mixité sociale mis en oeuvre par la Ville dans l'ensemble de ses quartiers depuis près de 30 ans,
- valoriser un site de centre ville en déprise par une opération de renouvellement urbain d'envergure permettant la création d'un nouveau quartier.

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives

La surface de plancher globale du quartier est de 180 00 m².

Le programme de cette opération d'aménagement et requalification urbaine se décomposera comme suit :

- 100 000 à 120 000 m² de surface de plancher logements soit 3500 personnes environ et 1700 appartements dont la conception devra être innovante, notamment en matière de développement durable et de haute qualité environnementale,
- 30 000 à 50 000m² de surface de plancher tertiaires, commerciales et hôtelières représentant 1500 à 2000 personnes,
- un équipement public culturel,
- un équipement public de proximité.

Cette surface de plancher est répartie selon un programme mixte composé majoritairement de logements collectifs R+4 à R+12.

Le programme répond aux critères de mixité sociale en proposant différents types de logement : logements locatifs sociaux et aidés, logements en accession sociale et logements en accession libre.

Une emprise foncière d'environ 2000 m² pour un équipement public de proximité a également été préservée.

3.2. Données qualitatives

Le quartier du Nouveau Saint-Roch doit posséder sa propre forme urbaine dans un rapport maîtrisé avec les formes adjacentes, en jouant son insertion dans le dispositif urbain central par la qualité des liaisons fonctionnelles, par la complémentarité des programmes et par l'articulation des espaces publics, anciens et nouveaux, publics et privés, ainsi que par des perméabilités visuelles et d'effets de perspectives.

Le parti d'aménagement repose sur 3 éléments structurants : la transformation de la gare, la traversée de la ligne 2 du tramway au sein de la ZAC qui élargit l'offre de transport public et enfin un grand équipement culturel.

La composition du plan de masse s'articule autour du parc René Dumont qui prolonge, amplifie et fait aboutir dans le centre ville le couloir végétal existant le long des voies de chemin de fer.

Cette puissante strate arborée unitaire constituée de grands arbres majestueux en forme libre définira une canopée élevée créant ainsi un jeu de clairières et de couverts végétaux.

Sous les frondaisons, les espaces publics, les places et squares pourront s'épanouir.

Cette coexistence d'une nature avec une composition urbaine devra donner du sens et du lien à la fois à l'intérieur de la ZAC le long des voies ferrées et aussi aux quartiers adjacents qu'elle intègre sans coutures artificielles par un jeu de contractions et de dilatations de l'espace de sorte que l'image du quartier entier soit associée au végétal. Symboliquement le parc enracine le quartier dans son territoire tout en constituant des lignes d'horizon.

Ces éléments ainsi fixés à l'échelle de la structure de la Ville en prolongent l'esprit tant dans la transition des espaces verts des faubourgs vers le centre ville que dans le traitement du bâti en lots ou en implantation plus libres tout au long des quais SNCF des voies ferrées du carrefour de la Perruque jusqu'au pont de Sète.

Ce front bâti fragmenté dont la conception architecturale et technique répondra aux critères de développement durable et aux nouveaux modes d'habiter en Ville, soulignera la puissance et la tonicité du quartier.

Outre le respect du principe de mixité sociale mis en œuvre sur l'ensemble des nouveaux quartiers (logement social, logement accessible et logement libre), la Ville souhaite maintenir en centre-ville une présence forte de la population étudiante. La ZAC Nouveau Saint Roch comptera donc une proportion non négligeable de logements qui leurs seront destinés.

Les emprises se situant le long de la rue Colin ont été identifiées comme prioritaires pour la réalisation de programmes adaptés. La mixité bureaux / logements étudiants sera privilégiée dans ce secteur.

Au vu de l'excellente desserte de la ZAC par les transports en commun (3 lignes de tramway, transports ferroviaires régionaux et nationaux...), et du public captif visé, généralement faiblement équipé en véhicule personnel motorisé, la norme de stationnement pour l'habitation sera fixée sur ce site à 1 place pour 300 m² de surface de plancher (sans places visiteurs), à l'instar de la règle applicable aux opérations de logements réalisées dans le secteur hospitalo-universitaire du nord de Montpellier.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur implique notamment les équipements suivants :

4.1. Voiries et espaces publics

Les rues qui encadrent la zone de la ZAC, ou qui en permettent l'accès, sont pour la plupart en sens unique :

- rue des Deux Ponts et rue Colin à l'est,
- boulevard Vieussens au sud,
- avenue de Maurin à l'ouest,
- rue du Grand-Saint-Jean au nord-ouest.

Certaines voiries sont également inaccessibles sur certaines portions aux voitures et sont réservées au tramway ou au bus : rue Jules Ferry, rue de la République, rue Maguelone...

Il est à noter également la présence d'accès aux différents parkings de la zone, et à la gare SNCF :

- accès des voitures au parking dépose minute par le pont de Sète,
- accès piéton à la gare par la rue des Deux Ponts,
- accès au parking longue durée et aux locations de véhicules par la rue du Grand-Saint-Jean, et par l'avenue de Maurin.

• **Accessibilité et circulation des piétons**

Les piétons représentent un des flux les plus importants. Ce flux a trois composantes :

- Les liaisons avec le centre ville qui sont nettement prédominantes : dirigées en majorité vers l'Écusson, la Comédie et Polygone-Antigone.
- Les liaisons avec la gare routière.
- Les liaisons inter-quartiers est/ouest qui, malgré la coupure constituée par la gare, représentent un flux non négligeable de personnes traversant la gare.

• **Circulation ferroviaire**

Classé 17ème gare SNCF de France, la gare de Montpellier voit transiter en moyenne 20000 voyageurs par jour répartis de la façon suivante :

- environ 60% des passagers sur les grandes lignes (2 000 pour le TGV),
- environ 40% sur les lignes régionales,
- un faible pourcentage en correspondance.

Montpellier, grâce au TGV, se situe à 3h15 de Paris. La ville prévoit d'accueillir une nouvelle ligne de TGV, en partance de Montpellier et à destination de l'Espagne (ligne Languedoc Roussillon).

• **Le tramway**

La première ligne de tramway mise en service en juillet 2000 permet la desserte du secteur (station Gare Saint Roch). La capacité maximale d'accueil d'une rame est de 204 passagers en charge normale et de 277 passagers en charge maximale. Elle circule aujourd'hui avec un franc succès (115 000 à 120 000 passagers par jour).

La seconde ligne de tramway, qui passe également dans le secteur de projet (stations gare Saint Roch, Rondelet, Nouveau St Roch), a été mise en service en décembre 2006, et permet de desservir les communes voisines (St Jean de Védas et Castelnaudot notamment). Cette ligne enregistre environ 55 000 passagers par jour.

La troisième ligne de tramway desservira elle aussi la gare de Montpellier, et des études sont actuellement en cours. Sa mise en service est prévue pour 2012.

4.2. Réseaux divers

Eau potable

L'alimentation en eau potable de la ville est assurée par deux sources : l'une principale, l'autre d'appoint. La source du Lez assure la quasi-totalité des ressources en eau de Montpellier. Le canal de Bas Rhône-Languedoc n'intervient qu'en complément, en cas de sécheresse sévère, ou si un accident grave affecte l'alimentation en eau à partir de la source du Lez.

La desserte de la ZAC Nouveau St Roch sera assurée par raccordement sur l'avenue du grand St Jean (ø 150 mm) et par le boulevard Vieussens (ø 500 mm).

Eaux usées

La création de la station d'épuration Maera est actuellement achevée. La modification de cette station d'épuration anciennement dénommée La Céreirède, ainsi que la création d'un émissaire en mer permettent désormais un traitement des eaux usées conforme aux normes européennes.

Les compétences concernant les eaux usées sont confiées à la Communauté d'agglomération. La ville de Montpellier est équipée d'un réseau de collecte des effluents permettant d'acheminer les eaux usées de la ville jusqu'à la station d'épuration Maera.

Les eaux usées produites par la ZAC n'auront qu'un faible impact sur la station d'épuration par rapport à la masse totale traitée.

Eaux pluviales

Au droit de la zone projet, entre la rue du faubourg de la Saunerie et le secteur de la gare, le réseau pluvial est constitué de deux collecteurs en parallèle :

- Le collecteur nord, canalisant le cours naturel du ruisseau, passe sous les habitations entre la Rue Anatole France et la Rue Levat puis passe sous la gare. C'est un collecteur grossièrement semi-circulaire (2.5 m de large pour 1.5 m de haut). Il draine un sous-bassin versant 41 ha.
- Il a été doublé par le collecteur de la Rue du Grand St Jean, qui passe également sous les voies ferrées au droit du Pont de Lattes. C'est un collecteur voûté maçonné avec une cunette d'écoulement de temps sec (2,1 à 2,2 m de haut pour environ 2 m de large au maximum). Il draine un sous-bassin versant de 200 ha.

Electricité

Un réseau moyenne tension sera réalisé et raccordé depuis l'avenue de Maurin et du Boulevard Vieussens

Gaz

Les canalisations de gaz périphériques au quartier seront prolongées pour desservir le site en empruntant l'avenue de Maurin ou la rue du Grand St Jean.

Télécommunications

Le réseau proviendra de l'avenue de Maurin et du Boulevard Vieussens ou la rue du Grand St Jean à partir des installations existantes.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.

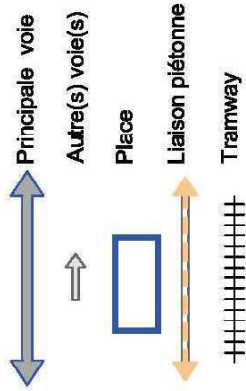
Orientation d'Aménagement Secteur NOUVEAU ST ROCH

Schéma de principe de l'équipement du secteur



Localisation de principe :

- voies et espaces publics



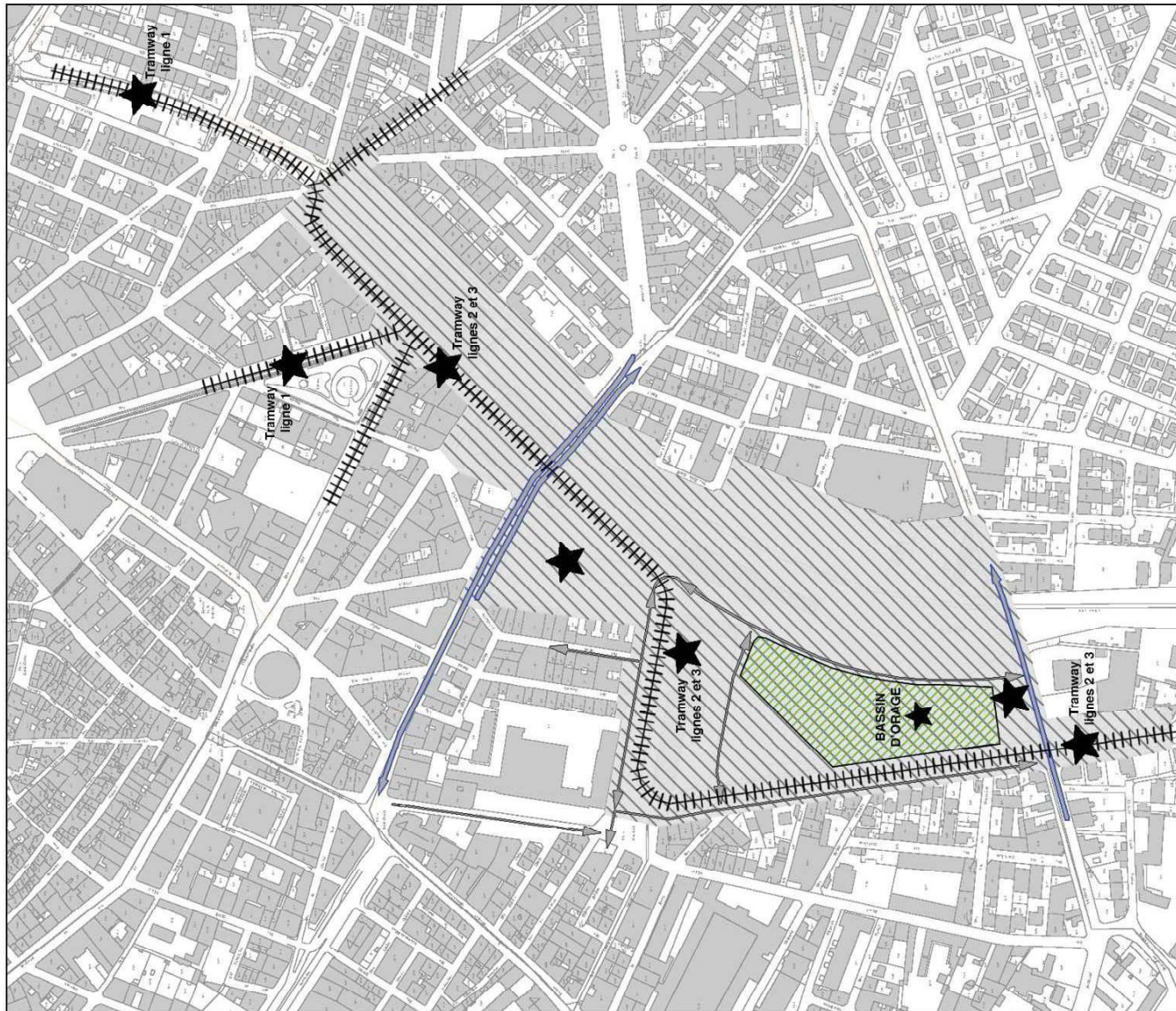
- espaces verts



- Autres principaux équipements publics



Autres équipements publics
(hors réseaux)

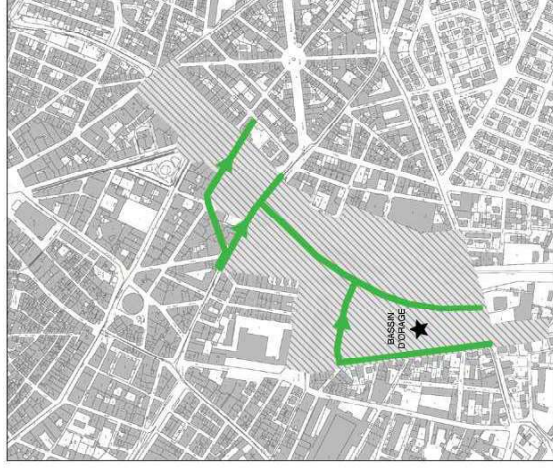


**Orientation d'Aménagement
Secteur NOUVEAU ST ROCH**

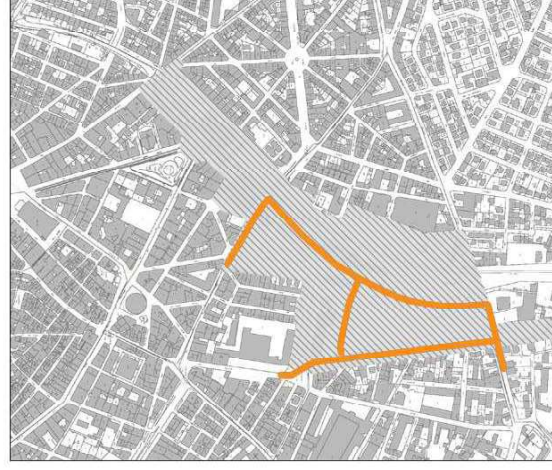
**Schéma de principe de
l'équipement du secteur**

**Localisation de principe :
principaux réseaux**

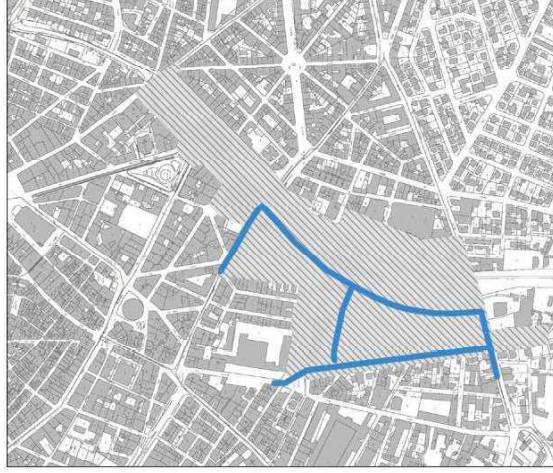
Eaux pluviales



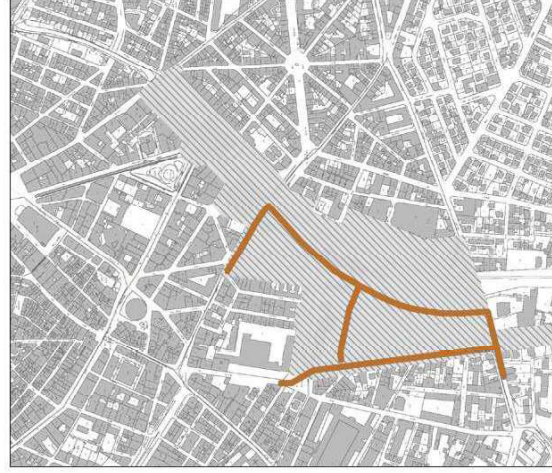
Moyenne tension



A.E.P.



Eaux usées



III-18

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER

*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Campus
Triolet - Paul Valery - Balard
A. de Villeneuve - St-Priest
Veyrassy*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR CAMPUS

**Triolet, Paul Valery,
Balard, Arnaud de Villeneuve,
St Priest, Veyrassy**

(Art. L.123-1- 4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

Le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la recherche a lancé en février 2008 un appel à projet baptisé « Opération Campus » qui vise à restructurer dix établissements universitaires et de recherche français afin de leur donner les moyens d'excellence scientifique et pédagogique et leur garantir une visibilité internationale.

Dans le cadre de cette opération, les trois universités de Montpellier et Montpellier Sup Agro, fortement soutenues par l'ensemble des collectivités territoriales, ont décidé d'unir leurs efforts et ont répondu à cet appel à projet, en proposant un concept ambitieux de campus unifié dénommé « Université Montpellier Sud de France ». Le projet de Montpellier a été sélectionné en mai 2008 parmi les six premiers sites retenus.

Ce projet vise à créer un campus d'excellence transdisciplinaire orienté sur le vivant, les sciences et techniques, ouvert sur la ville et le monde socio-économique et tourné vers l'international. Dans ce contexte, la Ville de Montpellier a réalisé un schéma directeur d'urbanisme du secteur Campus, qui constitue le volet urbain du projet porté par l'université Montpellier Sud de France (UMSF) et ses partenaires, en vue d'engager la restructuration urbaine du quartier Hôpitaux Facultés.

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur Campus couvre l'ensemble du quartier universitaire sur près de 860 hectares. Ce secteur de forme triangulaire s'étend depuis Saint Charles et le centre-ville historique jusqu'aux limites Nord et Nord ouest de la commune (Agropolis, Veyrassy, Saint Priest).

Il comprend notamment les sites de la Gaillarde, des CHU de la Colombière, Lapeyronie, Arnaud de Villeneuve, Saint Eloi et Guy de Chauliac, les secteurs de l'IUT, ceux de l'école d'architecture et du collège des Ecosais, du CNRS, du bois de Montmaur, de l'ENSAM, de la faculté de pharmacie, le campus du Triolet (facultés de sciences et techniques) et de Paul Valéry (Facultés des arts, lettres, langues et sciences humaines) ainsi que l'ensemble des îlots ou quartiers constituant les interfaces entre tous ces sites.

2 – NATURE DE L'OPERATION

La Ville a confié à l'agence Garcia Diaz l'élaboration d'un schéma directeur du secteur Campus réalisé en étroite collaboration avec les 3 universités, SupAgro et l'ensemble des partenaires concernés par le projet.

Ce schéma Campus dont le leitmotiv est « l'université dans la ville et la ville dans l'université » vise à ancrer le quartier Campus dans la cité, à structurer la trame urbaine pour la rendre plus lisible, à polariser les espaces pour créer des centralités et à développer un mode urbain durable pour ce vaste secteur fondé sur l'accessibilité des sites par des modes alternatifs à l'automobile.

Il s'accompagne de la création d'équipements publics et favorise le renforcement d'équipements privés (commerces ...) susceptibles de faciliter la vie des usagers du quartier et de développer l'attractivité des lieux de centralité urbaine.

Les principes fondateurs du schéma directeur d'urbanisme sont les suivants :

- L'espace public lien unificateur d'un campus multipolaire
- Ouvrir le campus sur la Ville en renforçant sa lisibilité et en valorisant ses paysages
- Un campus exemplaire en termes d'éco-mobilités

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

Le schéma Directeur identifie les axes et les lieux privilégiés de requalification urbaine au sein de cinq polarités universitaires majeures et assure les relations fonctionnelles et qualitatives entre elles :

- Le pôle SupAgro, la faculté de Pharmacie, Boutonnet
- Le cœur Campus Triolet, Paul Valéry, Pôle Balard
- Le pôle Saint Priest, A. de Villeneuve, Veyrassy
- Agropolis
- Tête de Campus, cœur de Ville.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

Fort de du schéma directeur d'urbanisme Campus validé par l'ensemble des partenaires, la Ville souhaite mettre en œuvre les principes urbains et d'aménagement qui ont été définis dans ce document et accompagner le développement des projets universitaires et la requalification des espaces publics.

Compte tenu de l'avancement de certains projets notamment universitaires, la Ville a commencé à initier cette démarche avec la réalisation d'une étude urbaine pré-opérationnelle sur 4 sites stratégiques identifiés dans le schéma directeur Campus et à forts enjeux urbains. Les principes d'aménagement validés par l'ensemble des partenaires concernés par les 4 sites ont été retranscrits réglementairement dans le présent document d'urbanisme.

Les principes d'aménagement par sites sont les suivants :

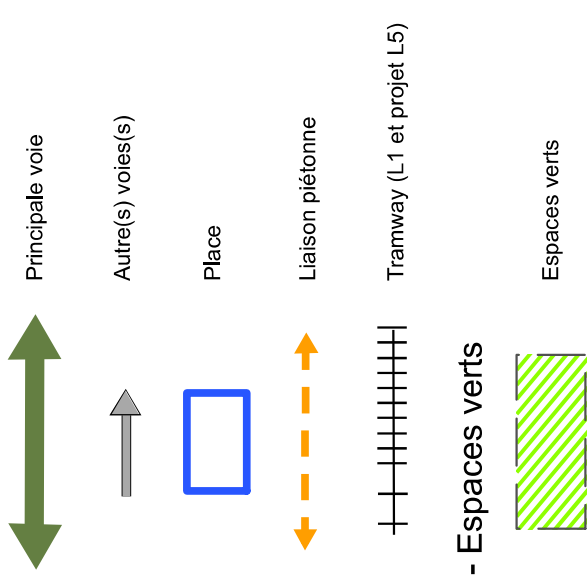
- **Place Eugène Bataillon**
 - Réaménagement de la place permettant la création d'un parvis devant l'université avec une réorganisation des accès et des circulations voitures et piétonnes favorisant la circulation des modes doux ;
 - restructuration urbaine et paysagère de l'avenue Augustin Fliche, en organisant autour de ces espaces des projets de construction (Guy de Chauillac, CROUS ...)

- Création et amélioration des liaisons urbaines douces et paysagères, notamment par la requalification de l'avenue du Truel, rejoignant l'autre centralité majeure du secteur Campus, la place de la Voie Domitienne.
- **Place Voie Domitienne**
 - Dilatation de l'espace public et réorganisation des circulations voitures et piétonnes du secteur permettant de laisser place aux modes de circulations doux et le passage d'une future ligne du tramway ;
 - Création d'une liaison directe (en 2 phases) vers la place Eugène Bataillon, autre centralité majeure ;
 - Epaulement des limites du domaine public par les volumes bâtis ;
 - implantation d'équipements publics et privés de centralité.
- **Campus médical Arnaud de Villeneuve et site de Saint-Priest**
 - Réalisation d'un front urbain sur la route de Ganges avec la création d'un espace public de centralité qui constitue le parvis de la faculté de médecine ;
 - Rationalisation et définition des espaces à bâtir ;
 - Amélioration des liaisons piétonnes et transparences urbaines :
 - est/ouest, reliant la route de Ganges et la station du tramway Occitanie à l'avenue des Moulins et au site de Saint-Priest,
 - nord/sud vers le CHU Arnaud de Villeneuve et Lapeyronie,
 - sur le site de Saint-Priest, mail piétons vers le parc du Château d'Ô ;
 - Organisation des espaces paysagers.
- **Pôle Chimie Balard**
 - Création d'un espace public, parvis majeur entre le pôle Balard et l'université des Sciences et techniques (UM2) ;
 - Amélioration des liaisons urbaines douces nord/sud et est/ouest, notamment par la réalisation de liaisons publiques inter-quartiers facilitant les accès au tramway (projet ligne tram-route de Mende) vers l'avenue Jeanbrau, afin de relier les quartiers avoisinants, le Collège des Ecosais, l'École d'Architecture... ;
 - Réalisation d'un axe voitures/modes doux permettant à partir de l'avenue Jeanbrau la desserte du site et le bouclage avec la voirie existante du CNRS.

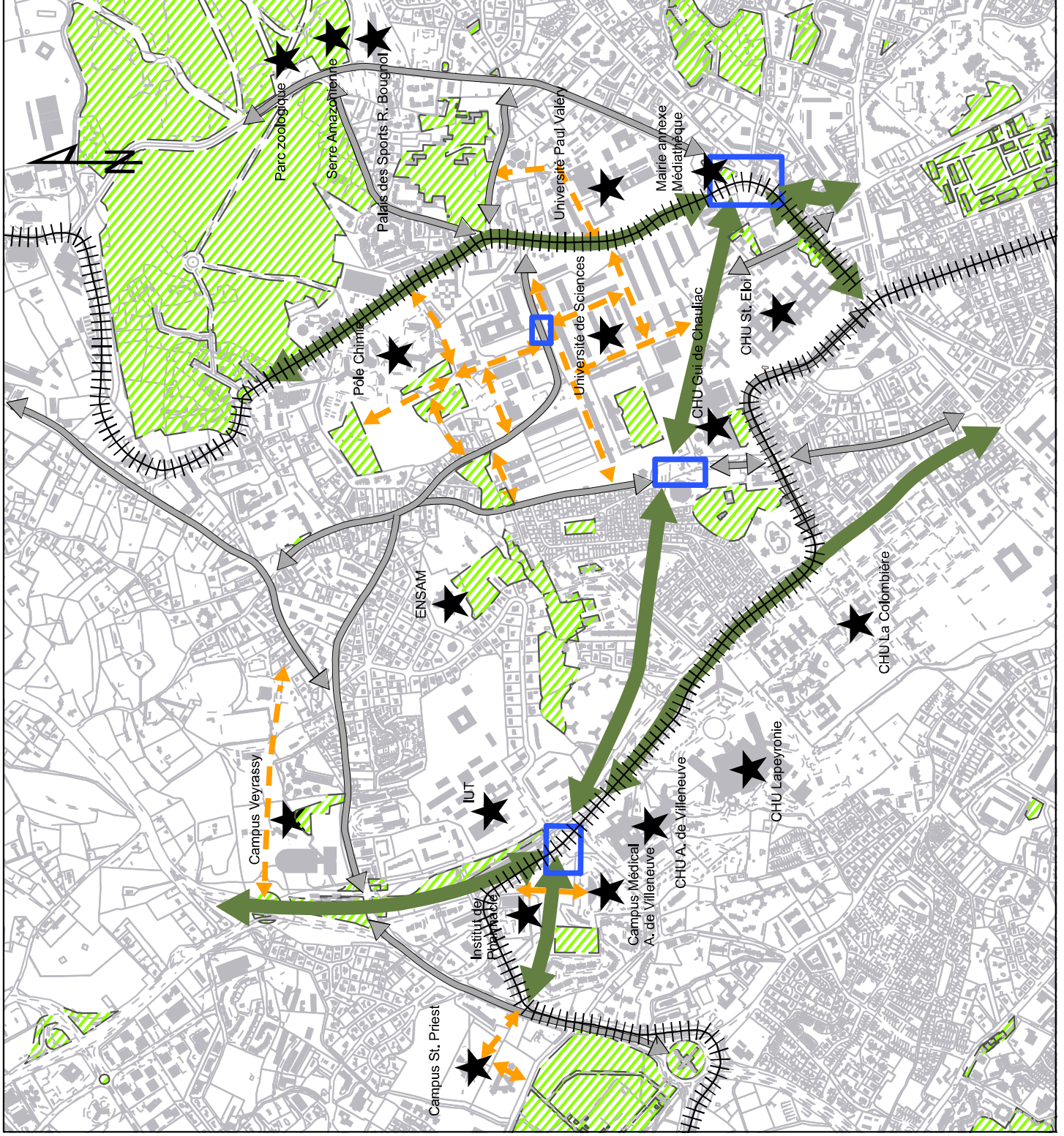
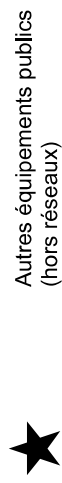
Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.

Orientation d'Aménagement
 Secteur CAMPUS
 Triolet - Paul Valéry -
 Balard - Arnaud de Villeneuve -
 St. Priest - Veyrassy

Schéma de principe de
 l'équipement du secteur



- Autres principaux
 équipements publics

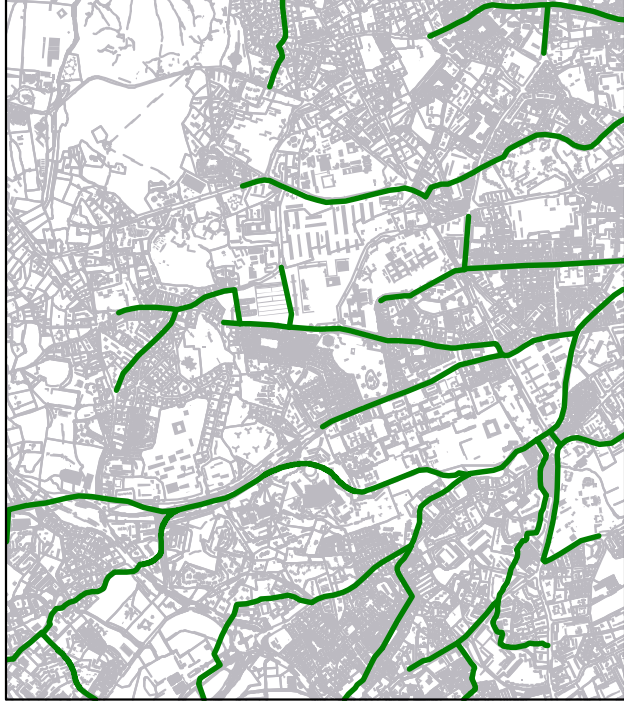


Orientation d'Aménagement
Secteur CAMPUS
Triplet - Paul Valéry -
Balard - Arnaud de Villeneuve -
St. Priest - Veyrassy

Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Localisation de principe:
principaux réseaux

Eaux pluviales



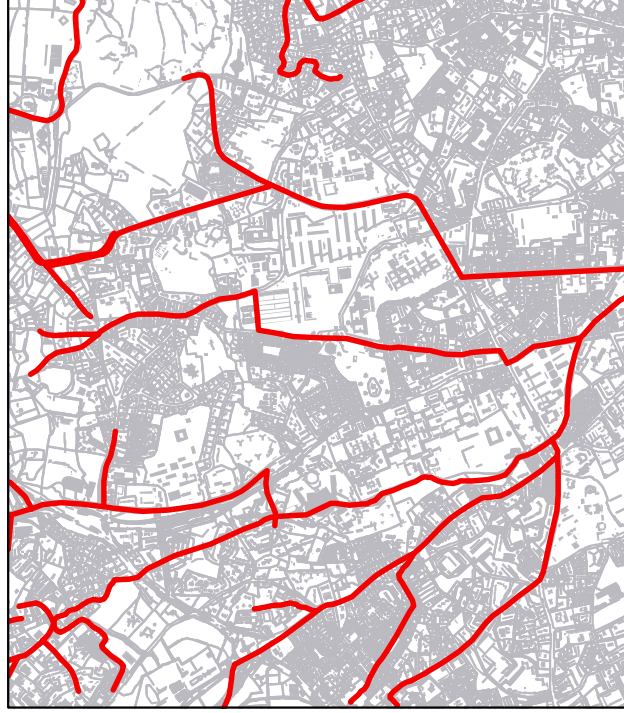
A.E.P



Moyenne tension



Eaux usées



III-19

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Oz*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR ZAC OZ

(art.L.123-1-4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1- LOCALISATION DU SECTEUR

Le projet d'aménagement est situé au sud-est de la ville de Montpellier à proximité du château de la Mogère.

Il englobe l'actuel lycée Pierre Mendès France et le Gymnase Françoise Spinosi. Il est délimité au nord par l'actuelle autoroute A9, au sud par la rue de la Fontaine de la Banquière, à l'Est par la route de Vauguières.

Ce secteur, situé principalement au nord du faisceau d'infrastructures mais également, pour une partie plus réduite, au sud de ces dernières au droit de la future gare Montpellier Sud de France, représente un périmètre de 60 hectares environ.

2- NATURE DE L'OPERATION

Ce projet d'aménagement sera développé dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté, nommée ZAC OZ1 qui constitue la première phase du projet urbain OZ Montpellier Nature Urbaine développé sur 350 ha. Ce nouveau quartier a vocation à devenir le futur pôle tertiaire d'envergure européenne de l'agglomération montpelliéraine, et à accueillir un parc de nature urbaine (Parc du Nègue-Cats) rayonnant à l'échelle du grand territoire et permettant aussi la mise en valeur de zones naturelles attenantes à l'urbanisation du quartier de la ZAC OZ.

Dans une volonté de mixité urbaine, le quartier répond aussi à la forte demande en logements qui s'exprime à Montpellier et promeut un environnement de qualité en mettant en œuvre l'approche innovante souhaitée en matière de développement durable, en relation avec la démarche EcoCité et le programme « ville intelligente » concernant notamment la mobilité, l'énergie, l'eau, les déchets, la biodiversité.

Bénéficiant d'une desserte optimale en transports en communs avec le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) Montpellier Sud de France et de la prolongation de la ligne 1 du tramway, le quartier propose de nouvelles mobilités axées sur l'inter-modalité ainsi qu'une organisation innovante du mode de stationnement.

Cette urbanisation nouvelle intègre la présence du futur Pôle d'Echange Multimodal Montpellier Sud de France (Gare Nouvelle) ainsi que des infrastructures nouvelles : déplacement de l'autoroute A9 et Contournement ferroviaire Nîmes Montpellier (CNM).

Dans la partie urbanisée, les fonctions économiques (bureaux, commerces, hôtels, services...) et résidentielles seront développées en cohérence. Ce projet urbain mixte se développera autour des espaces publics structurants, notamment le cours de la gare, les mails actifs Nord et Sud, les stations de tramway.

3- PARTI D'AMENAGEMENT

3.1 Données quantitatives

Le parti d'aménagement du secteur de la ZAC OZ 1 repose sur les principes suivants:

Eléments de programmation :

La réalisation de ce quartier se traduit par la mise en œuvre de la ZAC OZ1 dont le programme prévisionnel des constructions prévoit le développement de 400 000m² de surface de plancher – hors équipements publics existants – à vocation économiques et résidentielles. La ZAC OZ1 s'inscrit dans une opération d'aménagement d'ensemble plus vaste (350 hectares environ) nommée OZ MONTPELLIER NATURE URBAINE.

Éléments réglementaires :

La constructibilité du secteur **14 AU-1**, qui constitue le cœur urbain du futur quartier est répartie entre logements (habitat collectif) et activités (principalement bureaux, commerces, services...).

Les secteurs **14AU-2** et **N-6** concernés en partie par le PPRI de la basse vallée du Lez et de la Mosson, viennent en complément de cette trame urbaine.

Le secteur **14AU-2**, intègre les grandes infrastructures de transports correspondant au déplacement de l'A9 et au contournement ferroviaire Nîmes Montpellier et s'inscrit dans le prolongement direct du futur PEM Montpellier Sud de France et de l'enveloppe bâti du secteur **14AU-1**. Elle comprend des aménagements urbains et paysagers d'envergure, visant à accompagner et à assurer la bonne intégration de ces différents équipements au sein du nouveau quartier : ouvrages hydrauliques, parcs de stationnement, écrans acoustiques, espaces verts. Ils impliquent un remaniement important des sols.

Le secteur **N-6** correspondant au futur parc du Nègue Cats présente un caractère à prédominance naturelle et pourra intégrer, là où les dispositions du PPRI le permettent, les aménagements, installations et les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, équipements légers d'animation et de loisirs de plein air intégrés à l'espace naturel prédominant sans le dénaturer.

3.2 Données qualitatives

Le quartier OZ a pour ambition de mettre en œuvre un projet urbain de nouvelle génération associant à de grands équipements métropolitains, des bureaux, des logements, des commerces et des services, notamment de loisirs et de détente, ainsi que de grands poumons verts et paysagers de « nature urbaine »

Le parti d'aménagement du futur quartier, s'articule autour de plusieurs orientations fortes, en particulier :

- Assurer la desserte et les conditions de l'intégration urbaine du Pôle d'Echange Multimodal Montpellier Sud de France dès sa mise en service en 2017,
- Réaliser et promouvoir un pôle d'affaires en attachant une attention toute particulière à la qualité de son environnement et de la vie des futurs salariés et usagers du quartier. Au cœur de cette vitrine économique, le projet "Métropole Numérique", porté par Montpellier Unlimited, la nouvelle stratégie économique de Montpellier Agglomération, aura pour ambition de développer un quartier d'activités numériques de classe européenne.
- Créer les articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants, par la création d'une « ville intense » et mixte autour de l'ossature structurante constituée par la prolongation de la ligne 1 de tramway depuis Odysseum jusqu'au PEM Sud de France,
- Installer une trame paysagère de la nature urbaine, préserver et valoriser les paysages remarquables notamment dans le cadre de la réalisation des premiers aménagements autour du domaine de la Mogère et des mas existants et en intégrant la nécessité de maîtriser globalement les risques hydrauliques

- Intégrer les infrastructures dans leur environnement futur en participant efficacement à l'atténuation de leurs impacts cumulés avec la construction de l'enveloppe protectrice composée de programmes de bureaux (faisceau intégrateur)
- Mettre en œuvre l'approche innovante souhaitée en matière de développement durable, en relation avec la démarche EcoCité et le programme « ville intelligente » avec l'ambition de faire de ce quartier, du pôle d'affaires et du PEM, un laboratoire d'expériences innovantes et exemplaires à l'échelle internationale pour inventer la ville Intelligente, active et solidaire de demain.

Le projet ainsi définit, s'appuie sur des grands principes d'aménagement.

Voiries et espaces publics structurants

Le tenseur

Il sera la voie principale de desserte du futur quartier, qui assurera le lien avec Odysseum et le cœur de l'agglomération et avec le sud du projet urbain Oz Montpellier Nature urbaine.

Cet espace public sera traité comme un « parkway » s'appuyant sur la frange du parc du Nègue-Cats à l'est et un large trottoir au pied de la façade bâtie à l'ouest. Il laissera une place importante aux mobilités douces (piétons, cycles...) de chaque côté de la chaussée

Le cours de la gare

Le cours de la gare est un axe Nord-Sud dédié aux modes doux et au passage de la ligne 1 du tramway, reliant la gare Montpellier Sud de France au centre commercial Odysseum.

Artère principale de la ville intense, il a vocation à devenir l'un des principaux pôles de vie et d'animation du futur quartier, en accueillant des commerces en rez-de-chaussée sur toute sa longueur.

Les mails

Au Nord et au Sud des infrastructures, deux larges mails permettant tous les modes de déplacements, desserviront l'ensemble du quartier suivant un axe Est-Ouest.

Traitées comme de véritables pièces paysagères, ces mails ont vocation à renforcer le lien entre les grands espaces de nature présents de part et d'autre du quartier.

A ce titre, ils se caractériseront par un couvert végétal dense en deux strates composées de plantations hautes formant une canopée, et de rangées d'arbres remarquables qui ponctueront l'espace public.

La place du marché

La place du marché est amenée à devenir un espace public majeur du quartier desservie par le cours de la gare et par la station de tramway. Elle s'appuiera également sur la proximité du lycée Mendés France et sa situation intermédiaire entre deux polarités : le PEM Montpellier Sud de France et Odysseum.

Des voies piétonnes structurantes

Plusieurs voies piétonnes seront créées en accompagnement du réseau viaire pour faciliter les liaisons Est-Ouest avec le parc du Nègue Cats, pour traverser le mas des Brousses et pour franchir les infrastructures entre le nord et le sud du quartier.

Un système d'espaces verts : La « Nature Urbaine »

Le parc du Nègue-Cats

Le parc du Nègue-Cats constituera une grande pièce de nature au cœur du projet urbain participant à la mise en valeur des espaces naturels attenants au futur quartier et destiné à être ouvert au public.

Il jouera notamment le rôle d'équipement de plein air, permettant de multiples usages et pourra intégrer, là où les dispositions du PPRI le permettent, les aménagements, installations et les constructions nécessaires aux services publics, équipements légers d'animation et de loisirs de plein air intégrés à l'espace naturel prédominant sans le dénaturer.

Ce parc est conçu comme une l'interface avec les grands paysages à l'est du secteur d'aménagement. Sa première phase est réalisée dans le cadre de la ZAC OZ1.

Il représente à terme plus de 30 Ha par des phases de réalisation successives.

Le domaine des Brousses

Ce domaine doté d'un parc de grande qualité composé d'arbres remarquables, dont certains sont centenaires, se situera au cœur du quartier. Il jouera le rôle d'espace vert de proximité au sein de la ville intense. Il sera parcouru d'un cheminement doux qui s'intégrera sous les arbres sans en modifier leur implantation.

Ces espaces de nature seront reliés entre eux par l'intermédiaire de trois connecteurs Est-Ouest laissant une place confortable aux mobilités douces.

L'intégration des infrastructures

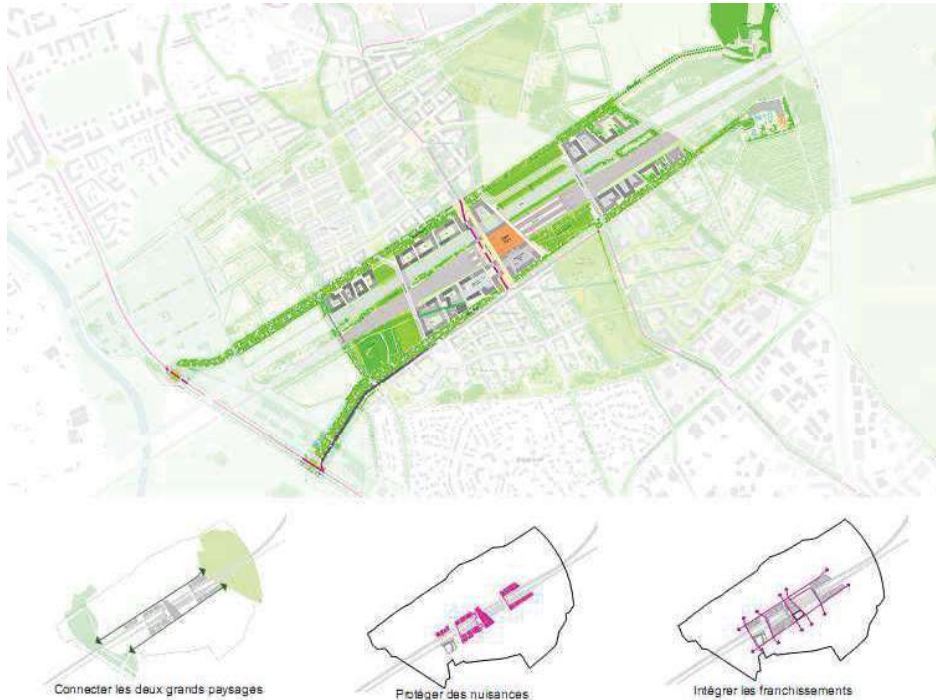
Dans son approche fondatrice, le quartier OZ intègre les deux infrastructures en rapprochant à 23m l'autoroute A9 déplacée du contournement Nîmes Montpellier (contre 80m initialement prévu).

Ce rapprochement a été conçu pour assurer au mieux les conditions d'intégration des deux grandes infrastructures à la Ville dans leur traversée du quartier de la gare et traiter au mieux leurs impacts cumulés.

L'« enveloppe » formée par les grands îlots urbains, enserme le système des deux infrastructures. Bâtie au plus près de leurs sources, elle permet d'annihiler efficacement les nuisances acoustiques, vibratoires et visuelles de l'A9 et du CNM sur le futur quartier.

Cette enveloppe urbaine, constituée par les façades du pôle tertiaire supérieur bénéficie par ailleurs d'un adressage international le long des axes de communication.

Le rapprochement des deux infrastructures permet en outre d'en faciliter le franchissement pour proposer un quartier hautement connecté et ouvert entre le nord et le sud. Les infrastructures ne sont pas des éléments de séparation mais intégrés au concept urbain de ce site.



Un pôle tertiaire supérieur de niveau européen.

L'accessibilité performante

Bénéficiant d'une accessibilité exceptionnelle (autoroute, ligne de tramway, futur PEM, ligne à grande vitesse, aéroport à moins de 5 km), le programme de bureaux est amené à devenir un pôle tertiaire d'envergure européenne et garantit également une véritable mixité fonctionnelle à l'échelle du projet urbain.

Implanté le long des infrastructures, il permettra pour les entreprises qui s'y installeront, de valoriser cette façade sur des infrastructures.

Des formes urbaines structurées

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. Elle comporte majoritairement des logements, des bureaux, des commerces et services en rez-de-chaussée, et des équipements publics.

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..

Une production de logements conforme aux objectifs du PLH

L'offre de logement sera conforme aux objectifs ambitieux fixés par le PLH de Montpellier Agglomération.

Le projet OZ ZAC 1 s'inscrit dans les orientations stratégiques développées par le PLH :

- Poursuivre l'effort de construction neuve engagé à hauteur de 5000 logements neufs par an à l'échelle de l'Agglomération
- Développer une offre de logements diversifiée et accorder un poids plus important aux offres de logements aidés
- Produire 1250 logements locatifs sociaux PLUS/PLAI par an conformément aux objectifs fixés par l'Etat
- Utiliser tous les leviers pour produire une offre en accession abordable
- Répartir l'offre de logement de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire
- Répondre aux besoins spécifiques (jeunes, personnes âgées, handicapés, ménages défavorisés)

Spécifiquement sur la Commune de Montpellier, le PLH fixe des objectifs forts de :

- o 2500 logements par an
- o Une part minimum de 30 % de logements locatifs sociaux familiaux
- o Au moins 10% de logements locatifs sociaux spécifiques (logements sociaux étudiants, résidences service, EHPAD)
- o 20% de logement en accession abordable, dont 12% en accession sociale et 8% en accession intermédiaire

Et précise que les offres spécifiques seront préférentiellement produites le long des lignes de tramway.

La ZAC OZ 1 répondra donc pour partie aux besoins formulés par le PLH pour le territoire communal de Montpellier puisque 2000 à 2500 logements sont prévus au total et 400 à 500 logements étudiants.

Formes urbaines développées

De manière générale l'épannelage des constructions (hormis les bâtiments existants) varie entre R+5 et R+8 pour constituer un tissu urbain dense caractérisé par des volumétries généralement importantes mais 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.

Ainsi, l'A9 actuelle et le parc du Nègue Cats ont vocation à être bordés par des fronts bâtis continus avec des hauteurs relativement importantes, tandis le domaine des Brousses et la place du marché seront caractérisés par des hauteurs plus faibles s'adaptant à celles des bâtiments existants (Lycée Mendés France, Mas des Brousses).

Au nord et au sud des abords de la future A9 déplacée – et par anticipation des dispositions résultant des règles de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme - s'applique des principes spécifiques combinant des implantations obligatoires et des portions linéaires non bâties.

Former une façade urbaine le long de l'A9 actuelle

Conformément à l'étude urbaine réalisée au titre de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme, la nouvelle façade urbaine proposée le long de l'A9 actuelle propose une alternance de bâtiments (bénéficiant d'un adressage le long de cet axe à forte circulation) et d'espaces verts, nord-Sud (parc du Nègue- cats, parc des oliviers).

La contrainte règlementaire actuelle selon laquelle la somme des façades bâties dans la bande des 100 m au sud de l'axe de l'A9 doit être limitée à 50% du linéaire total indiqué au PLU dépasse

l'échelle du présent secteur d'aménagement et sera ainsi observée à l'échelle du projet urbain plus vaste « *OZ Montpellier Nature Urbaine* » dans lequel il s'insère.

4- CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du projet nécessitera l'aménagement de voiries et de réseaux publics inhérents à l'urbanisation, qui font aujourd'hui défaut. Le site n'est en effet pas desservi par les réseaux à ce jour.

4.1 Voirie et espaces publics

Toutes les voiries réserveront une large place aux circulations douces et seront plantées afin de participer à l'ossature verte du quartier. Le réseau viaire est organisé autour de quatre axes principaux : le tenseur et le cours de la gare du Nord au Sud et les deux mails actifs d'Est en Ouest. Les voiries de desserte secondaires viendront se connecter à ces quatre axes.

Les principaux espaces publics sont :

Le cours de la gare : Voué à une forte fréquentation piétonne, son profil d'une largeur moyenne de plus de 20 m prévoit un double alignement d'arbres et un espace suffisant pour permettre les différentes circulations douces sans conflits d'usage. Ce profil s'élargira ponctuellement pour créer des placettes, permettant l'animation de cet espace public majeur (terrasses, points de vente, fontaines...)

La place du marché : Ponctuant la principale artère commerciale du quartier, et desservie par la station de tramway, cette place aux dimensions généreuses aura un caractère minéral tranchant avec la végétalisation importante des principaux axes du projet. Trois autres places sont prévues dans le secteur d'aménagement en lien avec le projet du PEM intégrant la gare nouvelle.

Le mail nord : Large de 45 m, son profil dyssymétrique dédie une place importante aux mobilités douces et à l'implantation d'activités diverses permettant une multiplicité des usages (terrasses, jeux pour enfants, jardins ...) au sein d'un espace public densément végétalisé. Le mail sud est, dans le cadre de la ZAC OZ1 uniquement réalisé dans une première phase d'une largeur de 15m environ. Son élargissement sera programmé dans le cadre d'opérations d'aménagements ultérieures.

Le parc du Nègue Cats : d'une superficie globale de 15 hectares environ dans le périmètre de la ZAC OZ1. Sa conception a pris en compte la topographie naturelle du site tout en s'efforçant de répondre le plus efficacement possible au risque hydraulique représenté par le cours d'eau du Nègue Cats. Il forme également un lien naturel et paysager entre les parties Nord et Sud des infrastructures, dont il atténue l'impact visuel grâce à sa topographie.

4.2 Réseaux divers

La réalisation de l'ensemble des réseaux est programmée :

- réseaux et bassins de collecte des eaux pluviales,
- réseaux d'eaux usées,
- réseaux d'adduction d'eau potable et de défense incendie,
- les réseaux d'électricité souterrains,

- réseau d'éclairage public des voies nouvelles
- réseau de téléphone
- réseaux et dispositifs innovants, supports du fonctionnement de la ville intelligente.

Compte tenu de l'intégration du projet à la démarche de « smart city » engagée par la communauté d'Agglomération de Montpellier, le quartier bénéficiera d'une desserte en réseau de haut débit.

En ce qui concerne la compensation à l'imperméabilisation des nouveaux ilots urbains, le parc du Nègue Cats accueillera des bassins de compensation, paysagers, qui permettront une capacité de stockage telle que le risque inondation sera plus faible que ce qu'il est actuellement.

4.3. Autres équipements

Le secteur bénéficie d'ores et déjà de la présence du Lycée Mendès France et du gymnase Françoise Spinosi, dont plusieurs créneaux sont réservés aux associations ou aux club de sport (notamment Montpellier Agglomération Handball).

Par ailleurs, l'Agglomération, dans le cadre de la dynamique économique autour de Montpellier Metropole Numérique envisage la réalisation d'un hôtel d'entreprise (hotel TIC) dédié aux métiers du numérique.

La chambre de commerce et d'industrie envisage quant à elle la relocalisation de l'école supérieur de commerce de Montpellier sur le site de la ZAC OZ 1 pour bénéficier de la proximité du pôle d'affaires et de la dynamique qu'il crée.

Enfin, les équipements précités pourront être complétés par des équipements publics de proximité au fur et à mesure de l'émergence des besoins dans les domaines scolaires, culturels et associatifs.

5- PRINCIPES IMPOSES EN MATIERE D'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

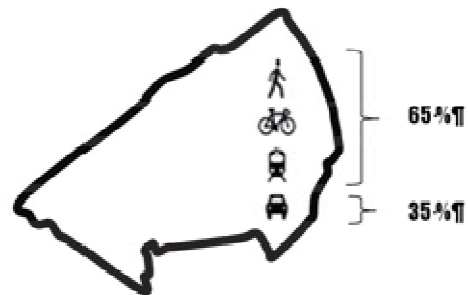
En obtenant en 2009 la labellisation « Eco-cité », la Communauté d'Agglomération de Montpellier (CAM) a clairement affiché ses ambitions d'excellence en matière de « développement durable » pour ce grand projet de développement de Montpellier vers la mer. Cette labellisation a pour objet de constituer des références nationales voire internationales dont l'effet d'entraînement permettra la diffusion de nouvelles pratiques.

Le projet OZ Montpellier Nature Urbaine, qui est une des composantes majeures de « l'Eco-cité », se doit donc d'être exemplaire et innovant.

Dans le cadre de cette démarche, la collectivité, veut intervenir de manière systémique et cohérente dans la régulation des politiques de transport.

Elle s'appuie pour cela sur un travail de diagnostic et d'orientations stratégiques réalisés à une échelle métropolitaine retranscrits dans le **SCOT (schéma de cohérence territoriale)** et le **PDU (Plan de déplacement urbain)**.

La ZAC OZ1 doit se placer dans la perspective des grands objectifs à atteindre suivants (affichés dans le PDU) :



- Un **profil modal** pour la voiture **limité à 35 %**,

Cet objectif fort constitue un principe préalable à la définition des besoins de stationnement

Partant de ces documents directeurs, compte tenu de l'exceptionnelle desserte du site avec le PEM Montpellier Sud de France et la prolongation de la ligne 1 de tramway, et afin de favoriser les déplacements alternatifs à l'automobile, la Communauté d'Agglomération met en œuvre au travers du projet ZAC OZ1 une politique ambitieuse appuyée sur :

- La réalisation du PEM Montpellier Sud de France et son excellente connexion au territoire régional ou national.
- La prolongation de la ligne 1 de tramway depuis son terminus Odysseum jusqu'au PEM Montpellier sud de France, qui rend accessible à chaque résident et pendulaire une station de transport en commun en site propre à moins de 500m de son lieu d'habitation ou de travail.
- Le renforcement de la perméabilité du site aux modes de déplacement doux notamment par des voies piétonnes structurantes d'une part et des itinéraires cyclables qui accompagnent chaque voirie d'autre part.
- La valorisation des modes de déplacement alternatifs (auto partage, vélo en libre-service, ...)
- La mise en place de plan de déplacement d'entreprise (PDE) ambitieux pour l'ensemble des entreprises souhaitant s'implanter dans le quartier ZAC OZ 1
- La mise en place d'une gestion mutualisée de l'offre de stationnement des résidents (Logements) et des entreprises (Bureaux).

Nature des besoins :

Cinq grands générateurs de stationnement sont à distinguer :



Parmi ces cinq générateurs nous pouvons distinguer ceux qui génèrent un stationnement spécifique, ceux qui génèrent un stationnement régulier (résidents, pendulaires) de ceux qui stationnent ponctuellement (visiteurs, livreurs).

Le PEM génère des besoins spécifiques, à traiter dans le cadre de son programme propre.

Les clients des commerces et les livreurs génèrent un besoin en stationnement ponctuel dont la réponse s'organise en particulier pour les petites surfaces commerciales dans les stationnements de surface, intégrés aux voiries publiques.

Principes encadrant les besoins :

Pour le stationnement des résidents et des pendulaires, le PDU fixe les besoins en précisant explicitement des maximums.

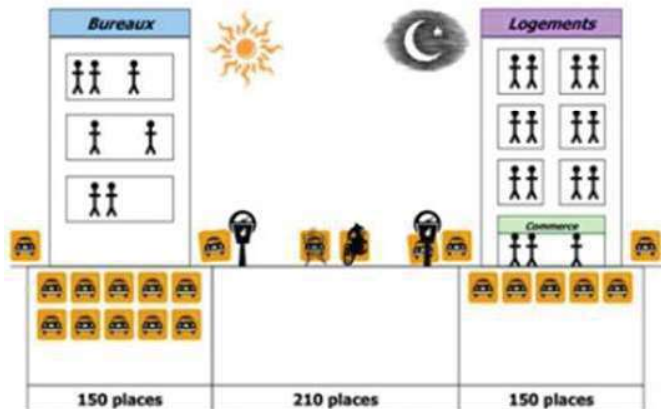
Compte tenu de la présence de la ligne tramway n°1 et de son extension programmée par la Communauté d'Agglomération entre son terminus actuel à Odysseum et le PEM Montpellier Sud de France, les principes applicables résultant Plan de Déplacements Urbains, en réponse à cette catégorie de stationnement sont les suivantes :

Principes applicables résultant du Plan de Déplacements Urbains pour le stationnement associé aux bâtiments d'activités et de bureaux			
		Programme situé à moins de 500 m d'un arrêt de tramway ou TER existant ou en projet	
		Minimum	Maximum
Bureaux, locaux d'activités		Non réglementé	1 place par tranche de 60 m ² de SDP
Commerces* > 300m ² de SDP		Non réglementé	150 m ² de stationnement par tranche de 100 m ² de SDP de construction

*conformément à l'article L111.6.1 du code de l'urbanisme

Principes applicables résultant du Plan de Déplacements Urbains pour le stationnement associé aux bâtiments résidentiels			
		Programme situé à moins de 500 m d'un arrêt de tramway ou TER existant ou en projet	
		Minimum	Maximum
Logement collectif		-	1.5 places par logement
Logement individuel		-	1.5 places par logement

Les maximas ci-dessus pourront être exceptionnellement dépassés lorsque des places supplémentaires seront justifiées par les besoins liés à la destination de la construction.



Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif devront assurer la réalisation de places de stationnement correspondant à leurs besoins, en tenant compte notamment :

- du nombre prévisible de personnels, usagers et visiteurs de ces constructions ou installations,
- de leurs modes de fréquentation impliquant ou non une infrastructure de stationnement spécifique qui leur soit attachée ;
- des conditions d'accès et de la politique des déplacements mise en œuvre, notamment des conditions d'accès par les transports publics réguliers et par des véhicules non motorisés, des capacités de stationnement dans un rayon de 500 m, dans des parcs de stationnement pouvant répondre aux besoins du projet.

Pour la réalisation des places de stationnement, les dimensions à prendre en compte dans le cas de garages ou aires de stationnement sont au minimum de 5 mètres pour la longueur et de 2,50 mètres pour la largeur. Cette dernière dimension sera portée à 3,30 mètres pour un parking « handicapé », et à 2 mètres s'il s'agit d'une place de stationnement longitudinal.

Stationnement de deux roues motorisées : il devra être prévu un espace couvert affecté au stationnement des deux-roues motorisés.

Modalités de mise en oeuvre de ces principes pour répondre notamment aux besoins des pendulaires et des résidents :

En ce qui concerne le stationnement des résidents et des pendulaires, l'expérience démontre que la réalisation par chaque programme de ses propres places de stationnement conduit à une insatisfaction récurrente des habitants et des usagers qui estiment généralement que les parkings ont été réalisés en nombre insuffisant alors même que beaucoup d'entre eux sont notoirement sous utilisés. Cela tient au fait que les bureaux et leurs parkings sont majoritairement utilisés lorsque les habitants ne sont pas dans leurs logements et inversement. Il convient donc d'organiser le stationnement de manière mutualisée notamment entre les véhicules des résidents et ceux des bureaux, afin de créer une offre mieux adaptée aux besoins collectifs à chaque moment de la journée et de la nuit.

Ainsi, la mutualisation des besoins en places de stationnement ne doit pas être raisonnée de façon indépendante, sur le terrain d'assiette de chaque programme immobilier. Bien au contraire, les parkings des résidents et des pendulaires doivent être regroupés a minima à l'échelle de l'ilot, voire à l'échelle de plusieurs ilots, avec un droit d'usage aux résidents et aux usagers des bâtiments d'activité.

Ces principes s'imposeront à chaque constructeur et seront coordonnés par l'aménageur chargé de la réalisation de la ZAC OZ1. Il devra organiser la mise en œuvre des ouvrages collectifs de stationnement qu'ils soient dans leur version provisoire ou définitive en respectant les principes suivants :

- Identifier les besoins inhérents à chacun des programmes de construction et imposer la réponse à ces besoins dans l'objectif de la mutualisation affichée et dans le respect des objectifs et limites fixées dans le PDU.
- Imposer la mise en oeuvre des réponses à ces besoins :
 - o Localisation des ouvrages de parkings partagés répondant aux besoins de chaque programme.
 - o Organisation opérationnelle de la mise en oeuvre de ces ouvrages (cession de lot, définition de la maîtrise d'ouvrage et de la structure juridique de gestion, mise en place des phases provisoires...)
- Imposer la réalisation des stationnements (provisoires et définitifs) en corrélation avec la date de livraison du programme de construction.

Ces principes ont vocation à être définis par les cahiers des charges de cession des terrains qui sont joints aux dossiers de demande de permis de construire.

III-20

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Trencavel*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Secteur Trencavel

(Art. L.123-1-4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1. LOCALISATION DU SECTEUR

Ce secteur situé au sud de la ville de Montpellier, dans le quartier Croix d'Argent, près de la place Flandres-Dunkerque et au nord de la rue Raimon de Trencavel, s'étend sur 1,4 hectares approximativement.

Il est inséré dans un tissu urbain d'habitat mixte : au nord et à l'est de l'habitat individuel type lotissement en R+1, à l'ouest des résidences d'habitats collectifs relativement récentes en R+5 et au sud le site d'ERDF-GRDF.

Ce secteur est à approximativement 500 mètres de la station de tramway « Sabines » de la ligne 2 du tramway de l'agglomération montpelliéraine.

2. NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit d'accompagner la mutation de ce secteur situé en zone urbaine, en l'intégrant de manière cohérente à son environnement d'habitat mixte et paysager. En effet, de part sa composition et sa localisation ce secteur constitue un enjeu paysager, patrimonial et urbain pour le quartier.

L'objectif est également d'assurer le prolongement de la rue Lino Ventura jusqu'à la rue Trencavel, de préserver le jardin attenant à l'ancien domaine bâti planté d'essences méditerranéennes, de développer de nouveaux espaces végétalisés, tout en répondant à la forte demande de logements qui s'exprime à Montpellier.

3. PARTI D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

3.1 Données quantitatives :

La surface de plancher (SDP) prévue sur ce secteur est approximativement de 13 000 m² et concernera essentiellement des logements.

3.2 Données qualitatives :

Le parti d'aménagement du secteur Trencavel s'articule autour de plusieurs orientations fortes :

- **Implantation des constructions en gradin** pour profiter de la topographie du site et s'intégrer au tissu existant ;
- **Conserver le jardin de la propriété agricole** qui participe à la trame verte du quartier ;
- **Développer de nouveaux espaces végétalisés** ;
- **Favoriser des transparences urbaines** pour améliorer la porosité du secteur (connexion inter-quartiers, axes visuels, liaisons piétonnes).

Le projet ainsi définit s'articule autour :

- De formes de bâti différentes : à l'ouest des immeubles de logements collectifs et à l'est des logements intermédiaires ;
- De la création d'espaces verts et de la conservation d'un jardin remarquable ;
- D'une liaison viaire structurante.

4. CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur implique notamment les équipements suivants :

4.1 Voiries et espaces publics

Les espaces publics majeurs qui s'intègrent dans le parti d'aménagement du projet ont les caractéristiques suivantes :

- La voie de desserte locale et de liaison sera plantée et végétalisée et permettra une circulation piétonne confortable ;
- L'espace vert remarquable (ancien jardin clos du domaine viticole) constitue un intérêt patrimonial et paysager et devra être visible depuis le domaine public ;
- Des noues paysagères seront intégrées sur les points bas du projet. Elles permettront une gestion hydraulique optimale.

4.2 Accessibilité et circulation piétonne

La liaison viaire prévoira un ou des espaces pour les piétons, afin qu'ils puissent se déplacer confortablement.

4.3 Le tramway et les lignes de bus

Le secteur Trencavel étant à proximité des avenues de Toulouse et du Colonel Pavelet, profite de la desserte du tramway (à approximativement 750 mètres) et de plusieurs lignes de bus (6, 17, Amigo et La Ronde).

4.4 Réseaux divers

La réalisation des réseaux d'eaux usées, de collecte des eaux pluviales, d'adduction d'eau potable et de défense incendie, ainsi que la réalisation des réseaux d'électricité, d'éclairage public compléteront l'aménagement du secteur.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur :



III-21

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Mas d'Astre*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Secteur Mas d'Astre

(Art. L.123-1-4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1. LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur du Mas d'Astre est situé au sud de la ville de Montpellier, dans le quartier Croix d'Argent, à l'interface de la ZAC des Grisettes, de la zone industrielle du Mas d'Astre et de l'agri-parc du Mas Nouguier. Il se localise plus précisément au sud du quartier des Grisettes et le long du ruisseau du Rieucoulon, limite communale entre Montpellier et Saint-Jean-de-Védas.

La ZI du Mas d'Astre héberge quelques activités d'entrepôt essentiellement. Le quartier des Grisettes est quant à lui composé principalement d'un d'habitat mixte (collectifs de R+5 à R+7, petits collectifs en lisière du parc, logements intermédiaires à proximité des vignes), de quelques commerces en rez-de-chaussée d'immeuble et du parc du Mas Nouguier de 20 hectares. Cette ZAC prévoit la réalisation à terme d'environ 1 800 logements.

Le secteur du Mas d'Astre est en zone urbaine à vocation d'activité. Il est desservi par la ligne 2 du tramway, par une première station « *Les Sabines* » (à approximativement un kilomètre) et un projet de station est envisagé au sud de la ZAC des Grisettes pour desservir l'agri-parc du Mas Nouguier de manière plus directe.

2. NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit d'anticiper l'urbanisation sud de la ZAC des Grisettes et des terrains vacants le long du Rieucoulon, afin de créer un maillage viaire cohérent, un cheminement piéton le long du Rieucoulon ainsi que des espaces de végétalisation.

3. PARTI D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

3.1 Données quantitatives :

Le secteur du Mas d'Astre comporte encore du foncier susceptible d'accueillir de nouvelles constructions, sans que la nature, le programme ou le calendrier d'implantation ne soit connu. Le terrain restant à aménager est d'une superficie d'environ 1,8 hectares.

3.2 Données qualitatives :

Le parti d'aménagement du secteur du Mas d'Astre s'articule autour de plusieurs orientations fortes :

- **Créer une desserte automobile fluide** pour les futures implantations ;
- **Créer un maillage viaire cohérent** permettant de relier le quartier des Grisettes et la zone du Mas d'Astre ;
- **Améliorer l'accessibilité au tramway** pour les employés de la zone d'activité ;
- **Prévoir un cheminement doux** longeant le ruisseau le Rieucoulon ;
- **Prévoir des espaces végétalisés** d'agrément sur la ripisylve du Rieucoulon.

Le projet ainsi définit s'articule autour :

- D'une jonction viaire entre la rue Jean François Lesueur et la rue de la Madelaine ;
- D'une voirie secondaire entre la rue Jean François Lesueur et la rue François-Joseph Gossec pour desservir le terrain le long du Rieucoulon ;
- D'un cheminement piéton accompagné d'espaces végétalisés, développé dans le cadre du projet de ceinture verte de la Ville de Montpellier (projet de la « Marathonienne »).

4. CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur implique notamment les équipements suivants :

4.1 Voiries et espaces publics

Les espaces publics majeurs qui s'intègrent dans le parti d'aménagement du projet ont les caractéristiques suivantes :

- Une voirie principale prolongera l'allée Jean François Lesueur jusqu'à la rue de la Madeleine dans un gabarit sensiblement équivalent ;
- Une voirie secondaire permettra l'aménagement du terrain qui longe le Rieucoulon.

4.2 Accessibilité et circulation piétonne

Les deux liaisons viaires permettront aux piétons , mais aussi aux cycles, d'accéder à la future station de tramway prévue au sud de la ZAC des Grisettes.

Le cheminement piéton longeant le ruisseau du Rieucoulon sera une voie verte qui s'inscrira dans le projet de la « Marathonienne » mis en œuvre par la Ville de Montpellier. Ce projet a pour but de fournir une continuité verte pour cycles et piétons sur l'ensemble du territoire de Montpellier.

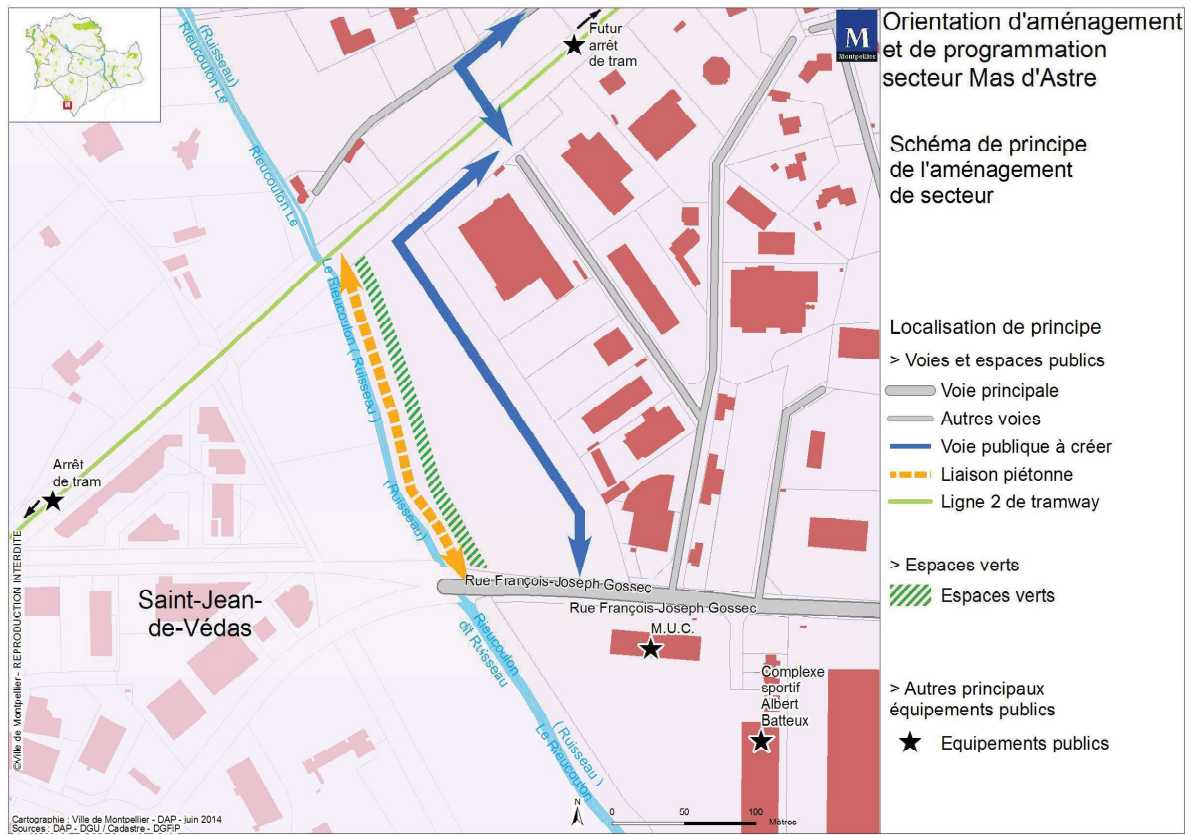
4.3 Le Tramway

Le secteur est desservi par la ligne 2 du tramway. La première station « *Les Sabines* » est approximativement à un kilomètre et un projet de station est envisagé au sud de la ZAC des Grisettes afin de desservir l'agri-parc du Mas Nouguier plus directement ainsi que la zone du Mas d'Astre. Les aménagements prévus procureront donc une meilleure accessibilité au tramway.

4.4 Réseaux divers

La réalisation des réseaux d'eaux usées, de collecte des eaux pluviales, d'adduction d'eau potable et de défense incendie, ainsi que la réalisation des réseaux d'électricité, d'éclairage public compléteront l'aménagement du secteur.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur :



III-22

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Bd d'Orient*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Secteur boulevard d’Orient / avenue Albert Dubout

(art. L.151-6 et L.151-7 du CU)

ATTENTION : Les orientations d’aménagement définissent des principes d’aménagement qui s’imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l’article L.152-1 du Code de l’urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l’objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1. LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur boulevard d’Orient / avenue Albert Dubout se situe au sud du centre historique de Montpellier entre la gare Saint Roch et l’Hôtel de Ville. Il est plus précisément localisé entre le boulevard d’Orient au nord, l’avenue Albert Dubout au sud et à l’est, puis l’avenue de Palavas à l’ouest. Ce secteur est également traversé par l’avenue du Pont Trinquat du nord au sud.

Les quartiers limitrophes sont la Cité Mion à l’ouest, le quartier Méditerranée – place Carnot au nord et Consuls de Mer au sud – est.

Il s’étend sur 30 hectares environ et est desservi par la ligne 3 du Tramway de Montpellier Méditerranée Métropole au nord et se situe, en partie, à moins de 500 mètres de l’arrêt « Moularès - Hôtel de Ville » des lignes 1, 3 et 4. Quatre lignes de bus desservent également la zone : ligne 8, 12, 16 et AMIGO.

2. NATURE DE L’OPERATION

Il s’agit d’améliorer les connexions internes, l’accessibilité et la porosité du secteur depuis et vers les quartiers adjacents, afin de faciliter l’accès aux transports publics, aux équipements, services et commerces et de favoriser l’utilisation de modes de déplacement doux. Il s’agit également de conforter ou renforcer la centralité de l’avenue du Pont Trinquat et de celle située autour de l’arrêt de tramway « Voltaire ».

Par ailleurs, il est également prévu la protection et la mise en valeur d’une noria présente sur le secteur.

3. PARTI D’AMENAGEMENT DU SECTEUR

3.1. Données quantitatives :

Il s’agit plus précisément de prévoir, en cas de mutation urbaine de ce secteur, la réalisation de cinq liaisons internes (deux viaires et trois piétonnes), dont une liaison modes doux inter-quartiers, entre la Gare Saint Roch et le quartier de l’hôtel de ville et de deux centralités à conforter ou renforcer, ainsi que la préservation d’une noria.

3.2. Données qualitatives :

Les principes d’aménagement urbains suivants seront mis en œuvre :

- **Accompagner l’évolution du secteur** en initiant une composition viaire au cœur du quartier ;
- **Inscrire les nouvelles liaisons et piétonnes dans le maillage existant ;**
- **Améliorer la lisibilité du secteur** en favorisant les transparences et liaisons urbaines ;
- **Améliorer la desserte des équipements, services publics et privés, commerces, ainsi que l’accès au tramway ;**
- **Renforcer les centralités** en facilitant leur accessibilité ;
- **Favoriser l’utilisation des modes de déplacements doux ;**
- **Mettre en valeur le patrimoine remarquable.**

Le projet ainsi défini s’articule autour :

- La constitution progressive d’une liaison modes doux inter-quartier entre la Gare Saint Roch au nord et le quartier de l’hôtel de ville au sud ;
- De cinq liaisons piétonnes internes qui permettront de relier plus efficacement :
 - L’avenue du Pont Trinquat au centre du secteur et la rue du Moulin des Sept Cans à l’est, à proximité immédiate de l’avenue Albert Dubout ;
 - l’avenue du Pont Trinquat au centre du secteur et l’avenue de Palavas à l’ouest ;

- l’avenue Albert Dubout à l’est et la future liaison piétonne interquartier reliant la Gare Saint Roch au nord et le quartier de l’Hôtel de Ville au sud.
- De la préservation et la mise en valeur d’une noria, adjacente à un projet de liaison piétonne entre l’avenue du Pont Trinquat et la future liaison mode doux entre les quartiers de la gare St Roch et de l’Hôtel de Ville. Cette noria présente en effet un intérêt historique par son architecture et son emplacement, au cœur d’un ancien quartier maraicher.
- De deux pôles de proximité ou centralités à conforter ou renforcer situées :
 - Sur l’avenue du Pont Trinquat ;
 - Autour de l’arrêt de tramway « Voltaire ».
-

4. CONDITIONS D’AMENAGEMENT DU SECTEUR

Caractéristiques des équipements et aménagements :

4.1. Centralités à conforter :

Les deux centralités à conforter situées sur l’avenue du Pont Trinquat et autour de l’arrêt de tramway « Voltaire », permettront de fournir essentiellement des services et commerces de proximités aux habitants du quartier. Les liaisons piétonnes à créer permettront progressivement de faciliter leur accès depuis l’ensemble du quartier.

4.2. Accessibilité et circulations piétonnes :

● Liaison modes doux inter-quartier entre la Gare Saint Roch au nord et le quartier de l’hôtel de ville au sud :

Elle s’appuie sur le tracé du ruisseau des Aiguerelles (ouvrage enterré), non bâti. En effet, le tracé du ruisseau souterrain constitue une zone non aedificandi qui facilite sa transformation en cheminement public. Cette liaison permettra d’assurer un maillage doux indispensable qui liera le quartier à la gare et au centre historique de Montpellier, puis à l’hôtel de ville et aux quartiers sud-est de la ville. Cette liaison est également essentielle pour contribuer à des liaisons lisibles et agréables entre la ville historique et les quartiers en développement.

● Liaisons entre l’est et l’ouest :

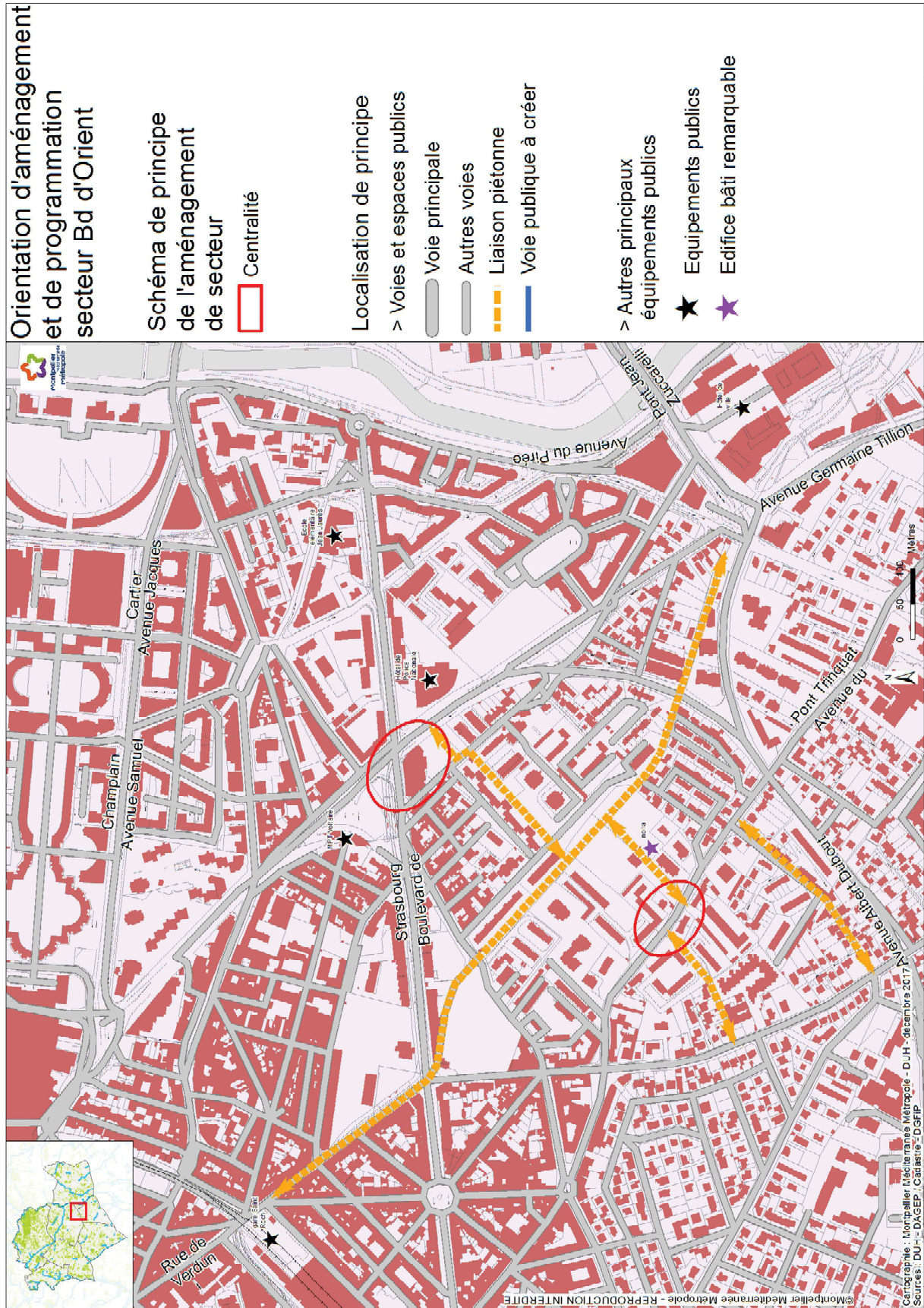
Elles permettent de créer des liaisons transversales quasiment inexistantes aujourd’hui. Les habitants du quartier chemineront plus facilement vers les équipements, services et commerces existants, notamment vers le collège Gérard Philippe dans le quartier adjacent Cité Mion. Le secteur sera ainsi plus perméable et permettra de réduire les temps de parcours via des modes de déplacements doux.

4.3. Le tramway et les lignes de bus

Le secteur est desservi par la ligne 3 du Tramway de Montpellier Méditerranée Métropole au nord et se situe, en partie, à moins de 500 mètres de l’arrêt « Moularès - Hôtel de Ville » des lignes 1, 3 et 4. Quatre lignes de bus desservent également la zone : ligne 8, 12, 16 et AMIGO.

4.4. Préservation et mise en valeur du patrimoine remarquable

L’aménagement du secteur devra mettre en valeur la noria préexistante, qui se situe aux abords d’une des liaisons piétonnes à créer. La noria pourra de ce fait intégré à l’espace public créé.



III-23

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Alco*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Secteur Alco

(Art. L.123-1-4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1. LOCALISATION DU SECTEUR

Le site d'Alco se situe au nord-ouest de la ville de Montpellier, entre l'avenue des Moulins, la rue d'Alco et la rue Jacques Hamelin. Il représente un secteur d'urbanisation de 4 ha environ. Ce « plateau » est contigu au siège du Conseil Général et de la ZAC d'Alco aujourd'hui clôturée.

Le site est desservi par la ligne 3 de tramway et la ligne de bus n°7 de l'agglomération de Montpellier.

2. NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit dans ce secteur de prolonger la dimension urbaine de l'ancienne ZAC d'Alco en y renforçant les services et équipements tout en répondant à la forte demande de logements qui s'exprime sur ce secteur de Montpellier et en promouvant la mixité des fonctions, un environnement de qualité, la prise en compte des différents modes de déplacements dans un secteur où l'accessibilité est aisée (tramway et axes routiers structurants).

Ce site de renouvellement urbain présentera un caractère mixte, avec des constructions destinées à l'habitation collective, aux commerces, aux bureaux et à d'éventuels équipements publics.

3. PARTI D'AMENAGEMENT

3.1 Données quantitatives

Le site d'Alco doit conduire à la réalisation d'une surface de plancher d'environ 35 000 m², répartie entre logements (habitat collectif) et activités (bureaux, commerces, services...).

3.2 Données qualitatives

Le parti d'aménagement du site d'Alco s'articule autour de plusieurs orientations fortes :

- **Inscrire le site dans le grand paysage** en renforçant la couronne végétale des collines, en densifiant les limites végétales amorcées ou existantes, et en conservant les perspectives et les vues sur le grand paysage ;
- **Conforter l'accessibilité et les connexions inter-quartiers** en s'adaptant à la topographie et au paysage, qui doivent fonder le projet urbain ;
- **Favoriser les modes doux** ;
- **Connecter l'espace public à la station de tramway existante.**

Le projet ainsi définit s'articule autour :

- d'axes de composition mettant en valeur les qualités paysagères du site ;
- d'un espace public structurant sur lequel les façades des constructions suivront un principe d'alignement et de continuité (cet aménagement public sera connecté à la station de tramway existante) ;

- des modes doux et des cheminements piétons lisibles et confortables permettant notamment de relier facilement les différents équipements publics.

4. CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

Le développement urbain du secteur implique notamment les équipements suivants :

4.1 Voiries et espaces publics

L'espace public majeur qui s'intègre dans le parti d'aménagement du projet a les caractéristiques suivantes :

- Confortable et structurant, il constituera l'armature sur laquelle le projet urbain s'appuiera ;
- Il garantira la liaison avec l'espace public structurant à redéfinir, autour de la station de tramway et de l'école supérieure de commerce ;
- Il permettra d'encadrer les futurs bâtiments ;
- Largement planté, cet espace participera au maintien de la trame verte sur le site et procurera un plus grand confort aux usagers ;
- Il accompagnera les cheminements piétons permettant notamment de relier la station de tramway et de bus au collège et au lycée, à l'ouest de l'avenue des Moulins.

4.2 Accessibilité et circulation piétonne

Deux liaisons piétonnes permettront de connecter le quartier d'est en ouest, au quartier Alco, aux équipements scolaires (collège et lycée) ainsi qu'à l'hôtel du département.

4.3 Le tramway et le bus

Le secteur est desservi par la ligne 3 du Tramway de l'Agglomération de Montpellier, station « *Hôtel du Département* ». Il est également desservi par la ligne 7 de bus.

4.4 Réseaux divers (Eau potable, Eaux usées, Eaux pluviales, Electricité, gaz, télécommunication)

La réalisation des réseaux d'eaux usées, de collecte des eaux pluviales, d'adduction d'eau potable et de défense incendie, ainsi que la réalisation des réseaux d'électricité, d'éclairage public complèteront l'aménagement du secteur.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur :



III-24

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Bouissettes*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Secteur Bouissettes

(Art. L.151-6 et L.151-7 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1. LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur des Bouissettes se situe à l'ouest de la deuxième couronne de la ville de Montpellier dans le quartier La Martelle. Ce quartier se caractérise par un habitat résidentiel à dominante pavillonnaire. Le quartier est correctement doté en équipements publics et desservi par les lignes de bus n°7 et « la ronde » de la Métropole de Montpellier. Le secteur regroupe sept parcelles d'une superficie totale de 1,4 ha disposant d'un accès unique depuis la rue des Bouissettes. A proximité, il existe de nombreuses rues en impasses depuis l'avenue de Monsieur Teste, rendant le secteur peu perméable.

2. NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit de maîtriser la mutation urbaine de parcelles de grande superficie en répondant à la forte demande de logements qui s'exprime sur ce secteur de Montpellier. Cette mutation urbaine doit être encadrée de façon à promouvoir la vie de quartier et la conservation d'un environnement de qualité. La privatisation des voies de ce secteur a conduit à rendre imperméable les fonds d'îlots urbains, rendant l'accessibilité aux équipements publics et commerciaux ainsi que les connexions inter-quartiers difficiles. Les premières orientations d'aménagement concernent les déplacements et doivent permettre le rétablissement de ses connexions intra et inter-quartier.

3. PARTI D'AMENAGEMENT

3.1 Données quantitatives

Le site des Bouissettes concerne sept parcelles sur lesquelles il convient d'édicter des orientations d'aménagement de nature à garantir un aménagement cohérent du site. Les parcelles concernées par ces dispositions sont les suivantes :

- Parcelles PS 128, 129 et 130 : surface totale des terrains de 5 261 m².
- Parcelles PS 132 et 133 : surface totale des terrains de 2 076 m².
- Parcelles PS 122 : surface totale de terrain de 1 318 m².
- Parcelle PS 124 : surface totale de terrain de 5 152 m².

3.2 Données qualitatives

Le parti d'aménagement du site des Bouissettes s'articule autour des orientations suivantes :

- **S'inscrire dans un site à caractère résidentiel :**
 - Le long de la rue des Bouissettes : en préservant la couverture végétale (conservation de la partie boisée existante) et en favorisant la mise en œuvre d'un ourlet végétal (préconisation d'une bande de recul paysagère de 5 mètres à planter) ;
 - Sur les impasses publiques (Ellington et Briquetiers) pour des accès secondaires :
En limitant la circulation des véhicules aux riverains pour conserver le caractère résidentiel des voies (typologie des voies partagées, développement des déplacements doux, apport de plantations).
- **Conforter l'accessibilité et les connexions inter-quartiers :**

- En alignant la limite public/privé située rue des Bouisettes sur les propriétés adjacentes de manière à permettre l'aménagement d'un trottoir favorisant les cheminements piétonniers ;
- En mutualisant les accès aux parcelles et en veillant au désenclavement des propriétés situées au centre de l'îlot urbain ;
- En favorisant les connexions piétonnes à travers l'îlot permettant ainsi l'accessibilité des habitants des quartiers résidentiels aux nombreux commerces, services et équipements publics présents sur l'avenue de Monsieur Teste.

Le projet ainsi défini s'articule autour :

- De la création d'un axe de composition permettant la mutualisation des accès aux parcelles et la desserte de l'îlot urbain. Cette voie de desserte à vocation publique sera traitée de façon à promouvoir une circulation apaisée intégrant les déplacements des véhicules et les déplacements doux ;
- D'un recul de l'alignement pour la création d'un trottoir le long de la rue des Bouisettes ;
- Du maintien d'une bande paysagère de 5 mètres le long de la rue des Bouisettes pour permettre la plantation d'arbres, d'arbustes et préserver les qualités paysagères et l'ambiance très végétale de la rue des Bouisettes ;
- De la création de connexions modes doux et de cheminements piétons lisibles et confortables permettant notamment de relier facilement le quartier aux différents équipements publics.

4. CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

Le développement urbain du secteur implique notamment les équipements suivants :

4.1 Voiries et espaces publics

L'accès public issu du parti d'aménagement devra :

- Constituer un axe confortable et structurant sur lequel le projet de recomposition urbaine s'appuiera.
- Désenclaver l'îlot en garantissant une perméabilité du tissu urbain par des liaisons piétonnes et cyclables aménagées entre la rue des Bouisettes et l'avenue de Monsieur Teste.
- Assurer l'accès des services publics (collecte des ordures ménagères, secours pompiers etc.)
- Participer au maintien d'une circulation apaisée par une ambiance très résidentielle et largement plantée.

4.2 Accessibilité et circulation piétonne

Des liaisons piétonnes permettront de connecter le secteur de la rue des Bouisettes, tournée vers le sud et présentant un caractère résidentiel) et le secteur de l'avenue de Monsieur Teste, au Nord, accueillant commerces, services et équipements publics (groupe scolaire la Martelle et la Maison pour tous André Chamson).

4.3 Le réseau de transport

Le secteur est desservi par la ligne de bus n°7 et « la ronde » de la Métropole de Montpellier au niveau de la rue du Pont de Lavérune et de l'avenue de Monsieur Teste.

4.4 Réseaux divers (eau potable, eaux usées, eaux pluviales, électricité, gaz, télécommunication)

La réalisation des réseaux d'eaux usées, de collecte des eaux pluviales, d'adduction d'eau potable et de défense incendie, ainsi que la réalisation des réseaux d'électricité, d'éclairage public compléteront l'aménagement du secteur suivant l'extension des programmes immobiliers.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur :



III-25

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Lodève - Garrats*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Secteur Lodève - Garrats

(Art. L.151-6 et L.151-7 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1. LOCALISATION DU SECTEUR

Le site commercial situé entre les avenues Garrats / Lodève / Liberté, dans le quartier « les Cévennes », s'étend sur une superficie de 4 hectares. Il est situé dans le périmètre de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (Z.P.P.A.U.P.) « avenue de Lodève-château de la Piscine » (créée par arrêté préfectoral du 28 septembre 2006) qui évoluera en 2016-2017 en Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP). Ce secteur s'inscrit dans un quartier qui se caractérise par un tissu urbain hétérogène constitué d'une zone commerciale, d'un domaine classé (château de la Piscine), d'un tissu d'habitat pavillonnaire et collectif. Le quartier est bien doté en équipements publics ; il est en outre desservi par la ligne 3 de tramway sur l'avenue de Lodève et les lignes de bus n°7, 10 et « la ronde ». La situation particulière de cette grande emprise commerciale au contact d'importantes infrastructures routières (avenue de la Liberté, avenue des Garrats, ...) lui confère une très bonne accessibilité automobile.

2. NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit d'accompagner l'évolution urbaine d'une emprise monofonctionnelle dans le sens d'une plus grande mixité où cohabiteront activités commerciales, services et logements. Ceci contribuera à développer des aménités nouvelles, support d'une vie de quartier riche et intense, en s'appuyant sur un espace public renouvelé et un environnement de qualité magnifié par le château de la Piscine, folie montpelliéraine classée au titre des monuments historiques.

Une étude urbaine, menée en 2012 sur un périmètre intégrant le centre commercial, le domaine du château de la Piscine et l'emprise de l'ancienne gendarmerie a permis de définir un parti d'aménagement s'appuyant sur un juste équilibre entre une densité de logement et d'activités en cohérence avec la très bonne accessibilité du site (tramway, axes routiers) et la préservation d'un cadre de vie qualitatif. La création d'une coulée verte longitudinale est – ouest constituera un événement majeur qui permettra à la fois de développer des cheminements doux et de décloisonner complètement le quartier. Cet axe vert contribuera à relier le quartier de Celleneuve à celui des Arceaux, favorisant le rétablissement de connexions intra et inter-quartier.

3. PARTI D'AMENAGEMENT

3.1 Données quantitatives

Le tènement foncier s'étend sur deux parcelles :

- Parcelle KW 107 : surface du terrain de 1 442 m².
- Parcelle KW 113 : surface du terrain de 44 638 m².

3.2 Données qualitatives

Le parti d'aménagement proposé, qui devra respecter les prescriptions de l'AVAP, s'articule autour des orientations d'aménagement suivantes :

- **Préserver l'environnement du château de la Piscine :**
 - Limiter la hauteur des bâtiments afin qu'elle ne dépasse pas la canopée qu'offre le parc du château de la Piscine,
 - Préserver l'écrin du château et en particulier les vues depuis/vers le château par le traitement qualitatif de la clôture mitoyenne et des façades des bâtiments existants ou à créer,
 - Conserver des transparences visuelles vers les espaces boisés du château par un fractionnement du bâti sur toute la hauteur,
 - Préserver le long de la propriété du château, le long de la clôture du parc, une bande paysagère afin de préserver l'écrin du parc,
 - Valoriser la 5^{ème} façade des bâtiments commerciaux et des logements en soignant les lignes de toit et dissimulant les équipements techniques (panneaux photovoltaïques ou édicules).

- **Créer une façade urbaine sur l'avenue de Lodève en conservant l'ambiance paysagère et apaisée le long de la ligne du tramway:**
 - Développer un programme de logements en partie Nord du site avec commerces et services en pied d'immeubles, offrant ainsi des vues sur le parc et l'avenue de Lodève et créant une animation urbaine,
 - Garantir un traitement qualitatif des façades pour affirmer un paysage urbain,
 - Accentuer l'urbanité de l'avenue par un travail sur les alignements, les fronts de rue et les espaces publics.
 - Préserver la qualité paysagère de l'avenue en conservant une frange verte qui peut être discontinue et ornée de bosquets d'arbres conformément aux prescriptions de l'AVAP.

- **Atténuer l'aspect péri-urbain des avenues des Garrats et de la Liberté:**
 - Créer une épaisseur paysagère d'environ 8 mètres d'épaisseur intégrant une continuité piétons/cycles le long des avenues Garrats/Liberté,
 - Développer un projet paysager sur les parkings du centre commercial pour réduire leur impact visuel.

- **Favoriser les déplacements doux et les échanges inter-quartiers:**
 - Créer une trame verte d'environ 15 à 20 m de large, support de déplacements doux Est/Ouest entre l'avenue des Garrats et le parc du château de la Piscine,
 - Affirmer la liaison piétonne entre la station de tramway et le centre commercial,
 - Assurer une continuité des pistes cyclables depuis l'avenue de la Liberté vers l'avenue de Lodève, le long de l'avenue des Garrats, incluant également des cheminements piétons,
 - Créer une traversée piétonne sécurisée en partie Sud du site sur l'avenue de la Liberté pour faciliter les échanges inter-quartiers.

4. CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

Le développement urbain du secteur implique notamment les équipements suivants :

4.1 Voiries et espaces publics

L'espace public issu du parti d'aménagement devra :

- Développer un axe vert E/O, support de cheminements piétons/cycles sur lequel le projet de recomposition urbaine s'appuiera,
- Requalifier les espaces libres dédiés au stationnement automobile en développant une ambiance très largement plantée,
- Assurer une continuité piétonne et cyclable entre l'avenue de la Liberté et l'avenue de Lodève,
- Créer une traversée piétonne sécurisée sur l'avenue de la Liberté pour connecter le quartier de La Chamberte aux équipements du secteur (centre commercial et station de tramway),
- Assurer l'accès des services publics (collecte des ordures ménagères, secours pompiers etc.).

4.2 Le réseau de transport

Le secteur est desservi par la ligne de 3 du tramway et les lignes de bus n°7, 10 et « la ronde » de la métropole de Montpellier.

4.3 Réseaux divers (eau potable, eaux usées, eaux pluviales, électricité, gaz, télécommunication)

La réalisation des réseaux d'eaux usées, de collecte des eaux pluviales, d'adduction d'eau potable et de défense incendie, ainsi que la réalisation des réseaux d'électricité, d'éclairage public complèteront l'aménagement du secteur suivant l'extension des programmes immobiliers.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur :



III-26

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Lodève-Massena*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Secteur Lodève - Masséna

(Art. L.151-6 et L.151-7 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1. LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur « Lodève-Masséna » (site de l'ancienne gendarmerie) se situe dans le quartier des Cévennes et s'étend sur une superficie de 3 hectares. Il est situé dans le périmètre de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (Z.P.P.A.U.P) « avenue de Lodève-château de la Piscine » (créée par arrêté préfectoral du 28 septembre 2006) qui évoluera en 2016-2017 en Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP).

Cette emprise immobilière est bordée par l'avenue de la Lodève au nord, la rue de la Taillade au sud-est et l'avenue Masséna au sud-ouest. A proximité de cette emprise sont implantés le lycée Jules Guesde, la clinique mutualiste Beausoleil, dernière clinique mutualiste en cœur de ville et l'EHPAD "les Violettes". Il est en outre desservi par la ligne 3 de tramway sur l'avenue de Lodève et trois lignes de bus.

Ce site abrite les bureaux de l'ancien état-major de gendarmerie et des bâtiments d'hébergement, tous construits dans les années 1970 et appartenant au Ministère de la Défense.

A une échelle plus large, ce secteur s'inscrit dans un tissu urbain hétérogène constitué d'une zone commerciale, d'un domaine classé (château de la Piscine), d'un tissu d'habitat pavillonnaire et collectif.

2. NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit d'accompagner l'évolution urbaine d'une emprise monofonctionnelle dans le sens d'une plus grande mixité où cohabiteront activités commerciales, services (notamment médicaux) et logements. Ceci contribuera à développer des aménités nouvelles, support d'une vie de quartier riche et intense, en s'appuyant sur un espace public renouvelé.

Souhaitant créer un grand pôle sanitaire mutualiste à Montpellier et conserver son implantation historique en centre-ville, Languedoc Mutualité a manifesté son intention de développer un projet d'extension adossé à la clinique lui permettant de développer des services mutualistes en centre-ville, au plus près des habitants, et par là même de maintenir et consolider une activité économique, créatrice d'emplois dans ce secteur du territoire communal.

Une étude urbaine, menée en 2012 sur un périmètre plus vaste que celui de l'ancienne gendarmerie, intégrant également le centre commercial, les terrains d'emprise de la Société Nationale Immobilière (SNI) et le domaine du château de la Piscine, a permis de définir un parti d'aménagement s'appuyant sur un juste équilibre entre une densité de logements et d'activités en cohérence avec la très bonne accessibilité du site (tramway, axes routiers) et la préservation d'un cadre de vie qualitatif. Elle prend notamment appui sur un évènement majeur que constitue la création d'un axe vert est – ouest, innervant de cheminements doux un secteur aujourd'hui cloisonné. C'est cette onde verte qui reliera le quartier de Celleneuve à celui des Arceaux, favorisant ainsi le rétablissement de connexions intra et inter-quartier.

3. PARTI D'AMENAGEMENT

3.1 Données quantitatives

Le secteur « Lodève – Masséna » s'étend sur deux parcelles :

- Parcelle KW 143 : surface du terrain de 29018 m².
- Parcelle KW 139 : surface du terrain de 773 m².

3.2 Données qualitatives

Le parti d'aménagement proposé, qui devra respecter les prescriptions de type AVAP, s'articule autour des orientations d'aménagement suivantes :

- **Créer des espaces verts généreux pour développer un cadre de vie de qualité et renforcer l'attractivité du secteur :**
 - préserver l'ambiance paysagère et apaisée de l'avenue de Lodève par un ourlet à dominance végétale le long de la ligne de tramway conformément aux prescriptions de la future AVAP,
 - créer un axe vert traversant le site d'est en ouest, fédérant les différents éléments du programme et générant un cœur de quartier apaisé.
- **S'inscrire dans un site à caractère urbain en recomposant une trame urbaine perméable, structurée autour de la ligne 3 du tramway :**
 - favoriser la mise en œuvre d'un retrait d'alignement sur l'avenue de Lodève pour créer un parvis piéton au droit de la station de tramway. Cette polarité piétonne accueillera des activités de bureaux et des activités de commerces de proximité en pied d'immeubles,
 - créer des perméabilités piétonnes traversant le site et permettant ainsi la connexion entre les îlots de logements vers l'avenue de Lodève et son tramway et vers la trame verte centrale,
- **Recomposer un tissu urbain plus dense dans une optique de mixité sociale et fonctionnelle :**
 - créer des logements avec une volonté de diversité typologique et de mixité sociale,
 - implanter le bâti en dialogue avec la trame verte dans une ambiance de « parc habité »,
 - traiter la volumétrie des îlots et des logements avec une volonté d'harmonisation des hauteurs en respectant les vues depuis l'avenue de Lodève et l'espace public végétalisé qui sera créé au sein de la trame verte centrale.

4. CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

Le développement urbain du secteur implique notamment les équipements suivants :

4.1 Voiries et espaces publics

L'espace public issu du parti d'aménagement devra :

- Développer un axe vert est/ouest, support de cheminements piétons/cycles sur lequel le projet de recomposition urbaine s'appuiera,
- Aménager un parvis, directement en lien avec la station de tramway, afin de développer une nouvelle polarité, support d'échange et de convivialité en pied d'immeubles,
- Préserver une zone tampon le long de la rue de la Taillade favorisant son ambiance paysagère,
- Eviter les accès véhicule depuis la rue de Lodève,

- Assurer l'accès des services publics (collecte des ordures ménagères, secours pompiers etc.).

4.2 Accessibilité et circulation piétonne

Des liaisons piétonnes permettront d'innover l'ensemble du site et de relier en particulier le parc longitudinal aux différents équipements (station de tramway et lycée Jules Guesde) et programmes de logements.

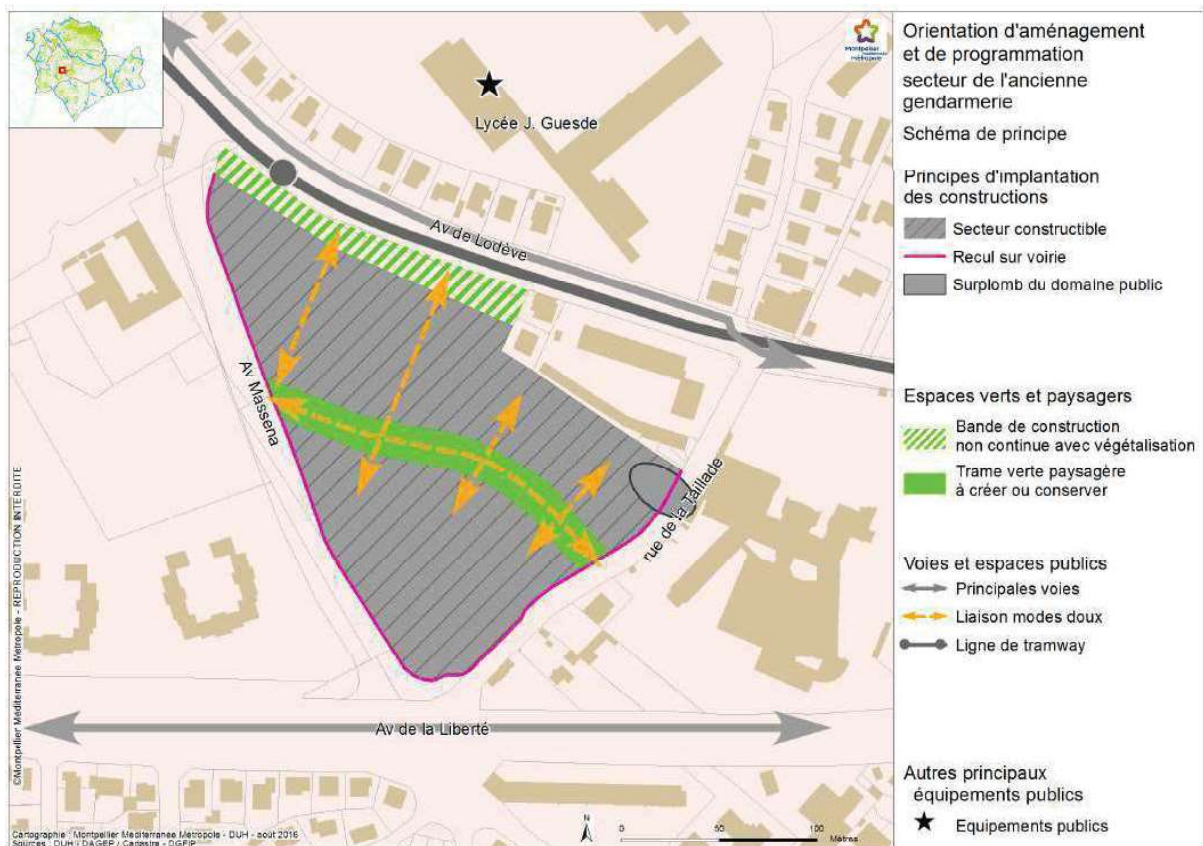
4.3 Le réseau de transport

Le secteur est desservi par la ligne de tramway n°3 reliant la commune de Juvignac à celle de Lattes en passant par le centre-ville de Montpellier (station Jules Guesde).

4.4 Réseaux divers (eau potable, eaux usées, eaux pluviales, électricité, gaz, télécommunication)

La réalisation des réseaux d'eaux usées, de collecte des eaux pluviales, d'adduction d'eau potable et de défense incendie, ainsi que la réalisation des réseaux d'électricité, d'éclairage public compléteront l'aménagement du secteur suivant l'extension des programmes immobiliers.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur :



III-27

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Av des Moulins -
Mas de Campagne*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION
Secteur Avenue des Moulins – Mas de Campagne

(Art. L.151-6 et L.151-7 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1. LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur « Avenue des Moulins – Mas de Campagne » se situe au nord-ouest de la ville de Montpellier, entre l'avenue des Moulins et la rue du Professeur Blayac. Il représente un secteur d'urbanisation de 6 ha environ. Cet ensemble est contigu à l'entreprise Sanofi.

Le site est desservi par la ligne 3 de tramway et des lignes de bus.

2. NATURE DE L'OPERATION

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 sur le secteur de la Mogère.

Ce site de renouvellement urbain présentera un caractère mixte où se côtoieront des constructions destinées à l'habitation, aux commerces et aux activités, notamment sur la thématique liée à l'opération Med Vallée, et le cas échéant à des équipements publics complémentaires. Le changement de destination de ce secteur permettra de répondre à la forte demande en logements qui s'exprime sur ce secteur de Montpellier, tout en promouvant une mixité des fonctions. Cette opération d'aménagement, qui s'appuiera sur la présence d'un environnement paysager de qualité et une très bonne accessibilité, devra tenir compte de la sensibilité hydraulique du site en maintenant des transparences et en créant un dispositif de rétention.

3. PARTI D'AMENAGEMENT

3.1 Données quantitatives

Le tènement foncier concerné par cette orientation d'aménagement et de programmation s'étend sur quatre parcelles :

- Parcelle TW 8 : surface du terrain de 20 299 m² ;
- Parcelle TW 36 : surface du terrain de 34 488 m² ;
- Parcelle TW 12 : surface du terrain de 3 369 m² ;
- Parcelle TW 23 : surface du terrain de 2 211 m².

3.2 Données qualitatives

Le parti d'aménagement du secteur « Avenue des Moulins – Mas de Campagne » s'articulera autour de plusieurs orientations fortes :

- Structurer ce nouveau morceau de ville en respectant la topographie et les transparences hydrauliques du site,
- Préserver les espaces de qualité et en particulier les boisements existants,
- Favoriser les modes de déplacements doux (piétons, cycles),
- S'adosser à la station de tramway existante pour structurer un espace public fédérateur.

Aussi, le projet pourra s'organiser autour :

- d'axes de composition mettant en valeur les qualités paysagères du site,

- d'un espace public structurant marqué par des façades bâties (cet aménagement public sera directement connecté à la station de tramway existante),
- de secteurs d'urbanisation organisés sur le principe d'îlots urbains au cœur d'un ensemble paysager,
- de la création d'une polarité commerciale associée à la station de tramway,
- du maintien d'une proportion importante de végétal, support de développement de modes cheminements piétons/cycles lisibles et confortables, gage de confort en mettant à distance les habitations des axes de circulation et permettant de relier aisément les différents équipements publics,
- du réaménagement du mas de Campagne, bâtiment déjà très remanié.

4. CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

Le développement urbain du secteur implique notamment les équipements suivants :

4.1 Axes de composition

Les axes de composition du parti d'aménagement devront s'appuyer sur trois percées visuelles avec les caractéristiques suivantes :

- Confortables et structurantes, elles constitueront l'armature sur laquelle le projet d'aménagement s'appuiera,
- Elles garantiront la liaison avec l'espace public structurant à redéfinir, autour de la station de tramway et de la rue du Professeur Blayac,
- Elles permettront d'encadrer les futurs bâtiments,
- Elles pourront être largement plantées et participeront ainsi au maintien d'une ambiance paysagère sur le site,
- Elles pourront être le support de cheminements piétons permettant notamment de relier la station de tramway,
- La percée visuelle est-ouest prendra appui sur le talweg naturel présent sur le site, support de la transparence hydraulique existante.

4.2 Accessibilité et circulation piétonne

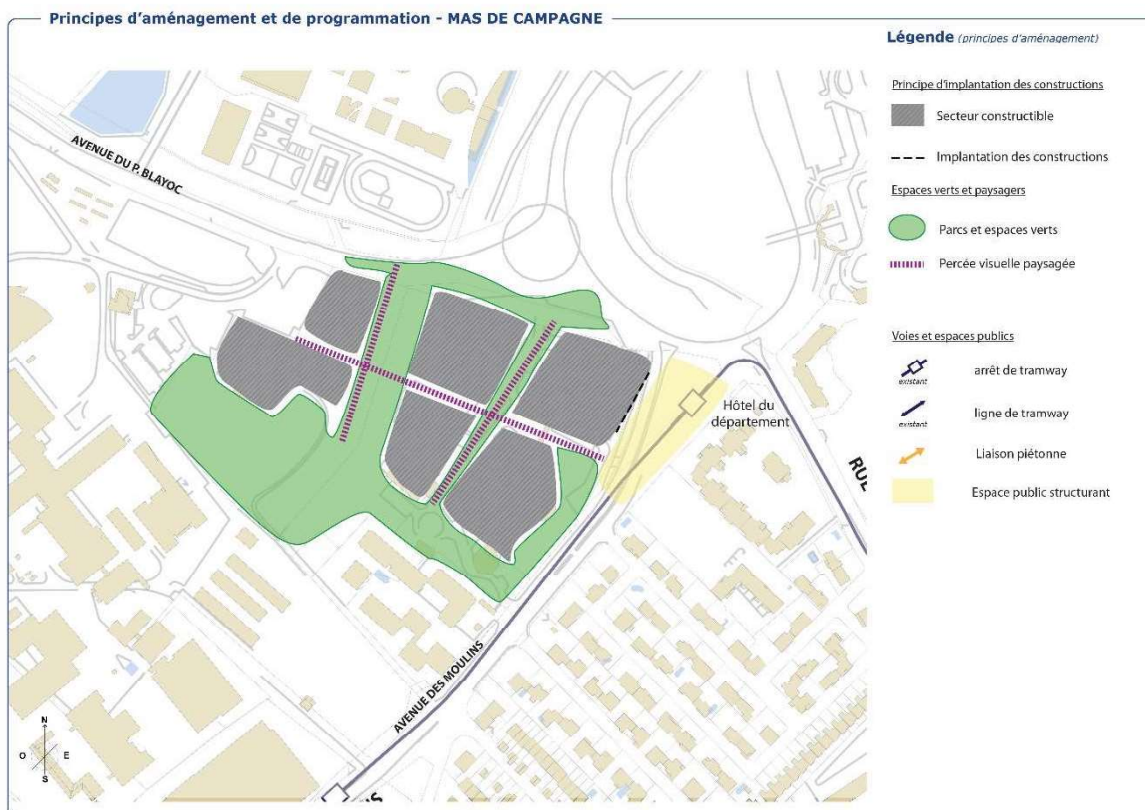
Les percées visuelles pourront accueillir des liaisons piétonnes permettant de connecter le quartier du nord à son environnement immédiat et plus particulièrement à la station de tramway « Hôtel du Département ».

4.3 Le tramway et le bus

Le secteur est desservi par la ligne 3 de tramway de la Métropole de Montpellier, station « Hôtel du Département ». Il est également desservi en bus.

4.4 Réseaux divers (Eau potable, Eaux usées, Eaux pluviales, Electricité, gaz, téléco

La réalisation des réseaux d'eaux usées, de collecte des eaux pluviales, d'adduction d'eau potable et de défense incendie, ainsi que la réalisation des réseaux d'électricité, d'éclairage public compléteront l'aménagement du secteur.



III-28

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur République*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTEUR PORT MARIANNE - RÉPUBLIQUE

(Art. L.151-6 et L.151-7 du CU)

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur PORT MARIANNE – RÉPUBLIQUE se situe au sud-est de la ville de Montpellier, aux abords du ruisseau la Lironde, essentiellement en zone à urbaniser. Il est constitué de deux secteurs :

- Le secteur de la Lironde, d'environ 20 hectares, localisé entre l'avenue Nina Simone au nord, l'autoroute A9 au sud, la rue du Mas Rouge à l'Est et l'avenue Raymond Dugrand, à l'ouest,
- Le secteur de la Cavalade, d'environ 1,1 hectare, localisé plus à l'est le long de l'avenue Nina Simone et de la rue de la Cavalade.

Ce secteur République est desservi par la ligne 3 du tramway de Montpellier Méditerranée Métropole, avec un arrêt Place Pablo Picasso, au nord-ouest de la ZAC.

Il constitue l'une des phases d'un projet urbain qui s'inscrit dans le schéma d'aménagement d'ensemble de PORT MARIANNE qui structure sur 600 hectares le développement de l'Est de Montpellier.

Ce secteur représente au total une superficie de 21,1 hectares environ qui intègre aujourd'hui le périmètre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC Port Marianne - République).

La ZAC a été créée par délibération du Conseil municipal du 22 décembre 2008.

Par ailleurs, ce secteur est concerné par une zone de risques d'inondation qu'il intègre dans ses orientations d'aménagement par une réserve foncière pour la transparence hydraulique Lez-Lironde et pour la protection contre le risque d'inondation lié à la Lironde.

2 – NATURE DE L'OPERATION

La ZAC Port Marianne - République, située au sud du quartier Parc Marianne et à l'est du quartier Rive gauche, constitue un quartier nouveau qui répond aux objectifs d'ensemble de la Ville de Montpellier, à savoir assurer un développement urbain durable et un rééquilibrage de la ville à l'Est. Ce projet contribue à répondre à la forte demande en logements qui s'exprime à Montpellier, en promouvant notamment la mixité sociale des fonctions urbaines, un environnement de qualité, la prise en compte des problématiques des déplacements en favorisant les déplacements doux sur l'Avenue Raymond Dugrand et l'avenue Nina Simone et la desserte par le réseau de transport en commun.

Cette urbanisation nouvelle, inscrite dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble présente un caractère mixte, à dominante de logement. Elle participe notamment à la poursuite de l'équipement de la ville et à la valorisation de ses entrées, tout en assurant une composition urbaine centrée sur un espace public paysager unifiant le lit de la Lironde et le bassin de rétention hydraulique. Elle vise également à assurer une continuité avec les autres quartiers et à offrir une vitrine urbaine attractive depuis l'A9.

Ce secteur permet de compléter l'ensemble urbain constitué autour de la place Pablo Picasso par les quartiers Jacques Cœur, Parc Marianne et Rive gauche, en lien avec les quartiers réalisés ou projetés plus à l'est : Hippocrate, Odysseum, la Mogère (nouvelle gare TGV).

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives

Le parti d'aménagement du secteur repose notamment sur les principes suivants :

- La surface de plancher maximale règlementaire du quartier est de 200 000 m².
- Cette surface de plancher est répartie selon un programme mixte composé majoritairement de logements collectifs (environ 1 800) regroupés en immeubles de hauteurs variées, avec une émergence à R + 12 sur la place Pablo Picasso. Des activités professionnelles et commerciales (environ 28 000 m²) viendront renforcer l'attractivité de l'Avenue Raymond Dugrand, notamment.
- Le programme répond aux critères de mixité sociale en proposant différents types de logements : logements locatifs sociaux et aidés, logements en accession sociale et logements en accession libre.
- Des équipements publics viendront compléter le programme initial en fonction des besoins qui émergeront au fil du temps.

3.2. Données qualitatives

Pour l'essentiel, l'aménagement du secteur est organisé à partir des principes suivants :

- Le projet met en avant une organisation de l'espace qui favorise un cadre de vie agréable et adéquat aux nouvelles exigences des citoyens.
- Le quartier République intègre une forte présence d'éléments environnementaux (ripisylve et cours d'eau de la Lironde, bassin de rétention aménagé en parc paysager).

Les principes d'ensemble sont les suivants :

- Structurer le quartier entre l'Avenue Raymond Dugrand et sa vitrine commerciale d'une part, et la Lironde et ses aménagements paysagers de loisir et de récréation d'autre part.
- L'implantation des bâtiments épaulant les avenues et les rues créent des façades urbaines marquées, tandis que les cœurs d'îlot apaisés viennent s'ouvrir vers le paysage de la Lironde et le parc paysager situé au sud du quartier.
- Renforcement et mise en valeur de l'avenue Raymond Dugrand comme entrée de ville et pôle commercial. Ce renforcement pourra s'accompagner notamment par la constitution d'une façade urbaine plus dense et composée d'immeubles en alignement intégrant commerces, bureaux et logements.

- Promouvoir une architecture vivante, variée et de qualité : le parti pris architectural est la constitution d'un ensemble d'îlots ouverts organisant une « densité aimable » et développant des cœurs paysagers, ainsi qu'une diversité typologique d'habitat. Une succession de « tours balises » vient ponctuer la lisière sud du quartier pour offrir une vitrine urbaine originale depuis l'A9 actuelle avant sa transformation en boulevard urbain.
- Créer des percées assurant une continuité entre le quartier République et les autres quartiers : le projet assure la constitution de liaisons fortes et lisibles entre les éléments structurants du quartier Port Marianne. Ainsi, les voies internes s'inscrivent dans le prolongement axial de celles du quartier Parc Marianne au nord, et de celles du quartier Rive gauche à l'ouest.

Par ailleurs, la séquence du corridor écologique vert, le long de la Lironde, permet d'envisager la création de cheminements au travers du quartier reliant le secteur République aux parcs situés plus en amont (parc Georges Charpak dans le quartier Parc Marianne, parc de la Lironde dans le quartier des Jardins de la Lironde). Des connexions piétonnes pourront se développer avec le quartier Rive gauche, l'avenue Raymond Dugrand, les quartiers en devenir plus à l'est du quartier République.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur implique notamment les équipements suivants :

4.1. Voiries et espaces publics

Le secteur prévoit la réalisation de voiries secondaires qui viennent se raccorder sur les axes structurants préexistants (avenues Raymond Dugrand et Nina Simone, rue du Mas Rouge, principalement).

Les avenues Raymond Dugrand et Nina Simone sont dimensionnées pour accueillir des stationnements, des pistes cyclables et de larges trottoirs ainsi, pour l'avenue Raymond Dugrand qu'une rambla centrale piétonne et accueillant une ligne et une station de tramway.

Des voies secondaires et tertiaires sont créées afin de desservir l'intérieur du quartier. Les voies secondaires sont reliées aux axes constitués par les voiries primaires. Ces rues seront aménagées de façon à accueillir du stationnement, les circulations deux roues, les piétons et des plantations dans une emprise au sol de 16m de large environ.

Une place publique sera aménagée au cœur du quartier, en pont au-dessus de la Lironde, à l'orée du parc paysager. Des allées plantées sans véhicule autre que de service et de défense incendie desserviront certains îlots. Enfin, la ZAC se greffera sur sa façade ouest aux espaces publics paysagers de l'Avenue Raymond Dugrand.

Le parc de 7 hectares à fonction hydraulique bénéficiera d'aménagements paysagers.

4.2. Réseaux divers

Les voiries sont les supports des réseaux souterrains qui vont desservir l'ensemble du quartier (eau potable, eaux pluviales, eaux usées, électricité, gaz, réseau de chaleur urbain et télécommunications).

Un réseau d'eaux pluviales gravitaire assure la collecte de l'ensemble des eaux de ruissellement avant leur rejet dans le Lez.

Sur le plan hydraulique, une surface est réservée sur une superficie d'environ 7 ha à la transparence hydraulique Lez-Lironde en partie sud du quartier, contribuant également pour partie à la protection hydraulique contre le risque d'inondation lié à la Lironde et venant compléter le lit élargi du ruisseau, lui-même réaménagé pour contribuer à la protection hydraulique du quartier.

Le maillage du réseau d'eau potable sera réalisé à partir des réseaux existants Avenue Nina Simone et Avenue Raymond Dugrand.

L'assainissement eaux usées sera assuré pour l'essentiel par des réseaux gravitaires jusqu'aux collecteurs existants à la périphérie.

La desserte électrique sera réalisée en réseaux souterrains à partir de la ligne existante des avenues Raymond Dugrand et Nina Simone.

Gaz, réseau de chaleur urbain et réseaux de télécommunication desserviront également le quartier à partir des réseaux situés en périphérie en fonction des opportunités de desserte étudiées avec les concessionnaires de ces réseaux.

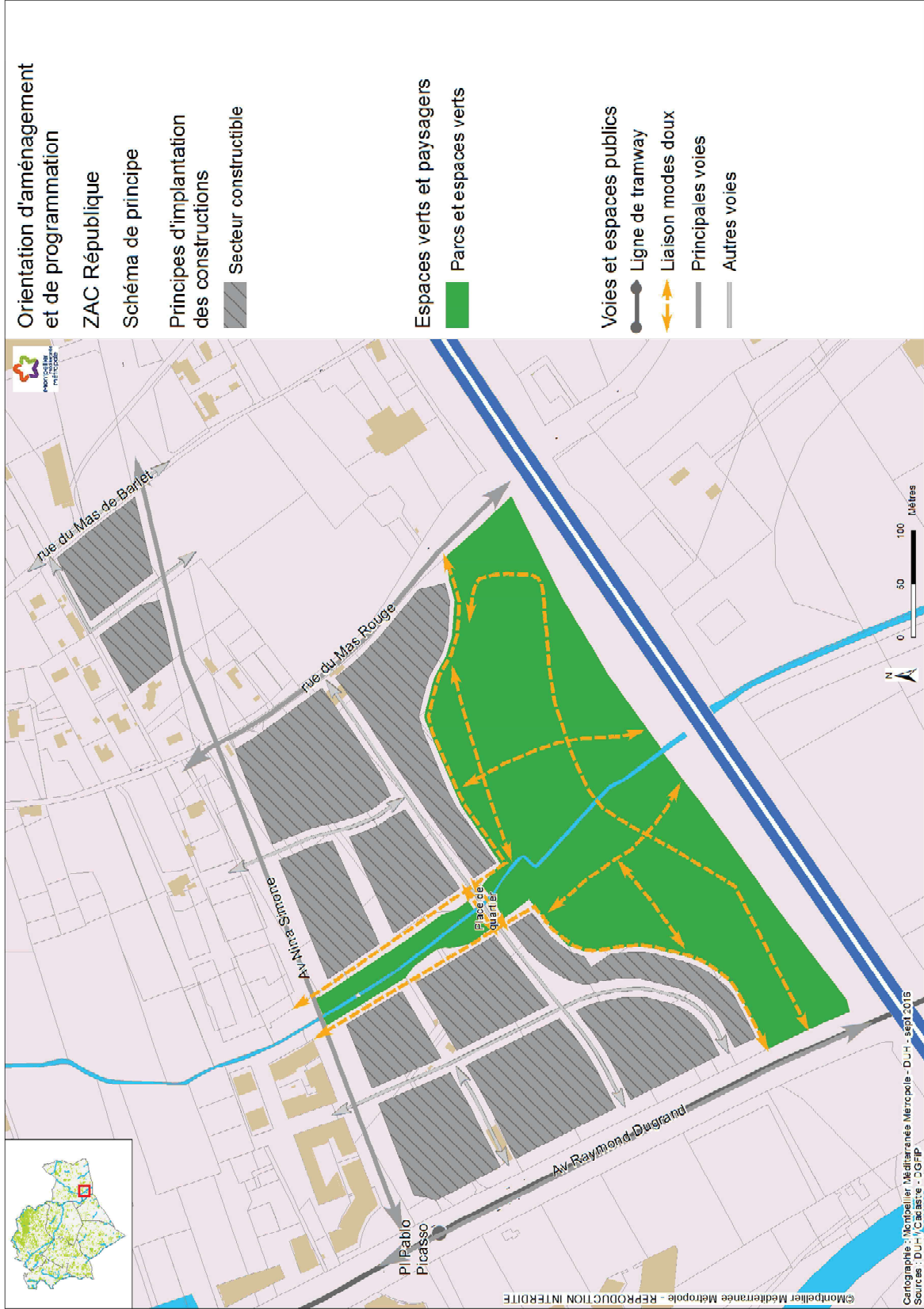
4.3. Autres aménagements

Deux équipements publics communaux (crèche, école) seront implantés au sein du quartier en fonction des besoins et contribueront à son animation, tout en assurant une capacité d'accueil pour les nouvelles populations.

Le futur quartier bénéficiera, outre les plantations des espaces publics et du parc paysager, d'une promenade aménagée le long du bassin de rétention, reprenant l'idée d'un quai planté, se poursuivant sur les berges rehaussées du ruisseau. Des jardins collectifs et privés seront réalisés dans les cœurs d'îlot.

Un soin particulier sera apporté sur le plan acoustique à la composition et l'aménagement du quartier, notamment vis-à-vis de l'autoroute A9 actuelle.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur :



III-29

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Plateau de la
Pompignane*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTEUR PLATEAU DE LA POMPIGNANE

(Art. L.151-6 et L.151-7 du CU)

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur PLATEAU DE LA POMPIGNANE se situe à l'est de la ville de Montpellier, en limite de la commune de Castelnau-le-Lez, essentiellement en zone urbaine aujourd'hui affectée à l'accueil d'activités.

Le secteur accueille notamment le site montpelliérain de la société IBM depuis les années 1960. D'autres activités sont venues compléter cette destination, dont l'entreprise Dell. La ZAC Parc Eurêka, en partie sur ce secteur, accueille, elle aussi, des activités de bureaux principalement.

Le plateau de la Pompignane s'inscrit dans le champ des politiques croisées de maintien et de développement des activités économiques et de renouvellement urbain de ce quartier.

Ce secteur représente au total une superficie de 38 hectares environ qui intégrera pour partie le périmètre d'une nouvelle zone d'aménagement concerté à créer (ZAC de la Pompignane).

Cette nouvelle opération de ZAC étant actuellement à l'étude, l'adaptation réglementaire liée à ce projet de ZAC interviendra ultérieurement : pour autant, les orientations d'aménagement générales de l'ensemble du plateau sont aujourd'hui connues et sont par conséquent présentées dans leur ensemble (future ZAC incluse) dans le plan de la présente OAP.

2 – NATURE DE L'OPERATION

Le plateau de la Pompignane est concerné par plusieurs projets d'aménagement :

- 1- Secteur « Balcons de Pinville » : correspond à la future ZAC de la Pompignane à créer (Ville de Montpellier / SA3M) - Localisé le long de la rue de Pinville, il a pour objectif de créer un nouveau quartier à dominante principale d'habitat. Occupé actuellement par des parcs de stationnement aériens et des locaux d'activités désaffectés, ce projet a pour principales ambitions : une intégration paysagère des nouveaux logements, une désimperméabilisation des sols, et une diversification des formes urbaines entre secteurs pavillonnaires et bâtiments d'activités du site. Porté par la Ville de Montpellier et son aménageur, ce projet constituera un élément majeur du projet global de renouvellement de l'image et de la destinée du quartier de la Pompignane.
- 2- « Campus technologique et tertiaire de la Pompignane » : d'une part, ce projet de renouvellement et de développement d'un secteur d'activités existant prend essentiellement la forme d'un projet de construction de surfaces d'activités tertiaires (bureaux, recherche, services, ...) par densification, sans extension, du parc d'activité de la Pompignane existant, avec un renforcement de ses qualités paysagères et des services aux entreprises. D'autre part, des logements et quelques commerces de proximité pourront y prendre place, notamment en bordure de la rue de la Vieille Poste. Porté par la Foncière des Régions, ce projet est susceptible de concentrer plus d'emplois sur ce site, de façon cohérente avec les logements projetés alentour et le développement de la vie de quartier.

- 3- « Pinville Nord » : projet envisagé sous maîtrise d'ouvrage privée portant sur la création d'un secteur de logements au nord du plateau, le long de la rue de Salaison, par le réaménagement de surfaces affectées précédemment à des parcs de stationnement. Il sera complété de l'ancien domaine municipal de la Pompignane.

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. *Données quantitatives*

Le parti d'aménagement du secteur repose notamment sur les principes suivants :

- La surface de plancher globale de l'ensemble des projets portant sur le secteur du plateau de la Pompignane représente environ 195 000 m² (non compris le futur secteur en ZAC « Balcons de Pinville »), dont environ la moitié sera affecté à du logement (ce qui représente environ 750 logements nouveaux) ;
- Une surface de plancher répartie selon un programme mixte composé de logements collectifs regroupés en immeubles de hauteurs variées, avec des émergences régulières et de locaux d'activités professionnelles venant renforcer le pôle d'emplois du plateau de la Pompignane. Quelques surfaces affectées au commerce de proximité viendront également renforcer ponctuellement l'animation des espaces publics et l'urbanité du plateau ;
- Le programme répondra aux critères de mixité sociale inscrits dans le Programme Local de l'Habitat, en proposant différents types de logements : 30 % de logements locatifs sociaux et aidés, 20 % de logements abordables et 50 % de logements en accession libre ;
- Des équipements publics sont programmés comme un groupe scolaire, un mail piéton et un parc public, ainsi que les voies de dessertes et réseaux nécessaires à la nouvelle urbanisation.

3.2. *Données qualitatives*

Pour l'essentiel, l'aménagement du secteur est organisé à partir des principes suivants :

- Le projet global met en avant une organisation coordonnée de l'espace qui favorise un cadre de vie agréable et adapté aux nouvelles exigences des citoyens et des employés. Il proposera une couture urbaine des opérations projetées ainsi que des ouvertures/perspectives entre les différents sites, un travail sur les façades, des formes urbaines et des continuités paysagères. Il leur garantira un dialogue général entre les fonctions urbaines et leur inscription dans le tissu existant. Il structurera l'espace par un maillage viaire approprié, faisant la part belle aux modes de transports doux, et connecté aux grandes voiries desservant le plateau de la Pompignane.
- Les projets sur le plateau de la Pompignane intègrent chacun une forte présence d'éléments environnementaux comme parcs, promenades arborées, squares, parcours verts, bassins de rétention aménagés et paysagés, parc d'activités paysager.

Les principes d'ensemble sont les suivants :

- Ancrer les secteurs Pinville (future ZAC) et Pinville Nord sur la rue de Pinville par une **large promenade arborée** permettant de tenir à distance le tissu pavillonnaire résidentiel existant à l'ouest.

- Traiter, par un retrait et des hauteurs progressives, la couture avec le tissu résidentiel situé plus au nord sur la commune de Castelnau-le-Lez.
- Structurer le plateau de la Pompignane par la création de **nouvelles voiries apaisées** desservant les différentes opérations, notamment entre la rue de Pinville et la rue de la Vieille Poste (du nord au sud) et entre la rue Pierre Sémard et la rue de Pommessargues via la rue Euclide (d'ouest en est).
- Réorganiser la composition urbaine et les emprises bâties au sein du campus technologique de la Pompignane pour aboutir à la création de **deux axes paysagers nord/sud et est/ouest** permettant de valoriser le patrimoine végétal existant ainsi que le bâtiment de services.
- Implanter les bâtiments le long des rues principales du plateau de façon à créer des **façades urbaines marquées**, tandis que les **cœurs d'îlot** s'ouvriront vers le paysage créé et/ou le parc paysager situé au cœur du plateau. Il est important de limiter au maximum l'effet d'occultation que pourraient entraîner les constructions en privilégiant les percées paysagées sur l'ensemble du plateau.
- Elargir et **améliorer la rue de la Vieille Poste** au sud afin d'apporter un confort optimal aux futurs usagers et permettre d'y implanter potentiellement une ligne de transport en commun en site propre. Il s'agit de générer une façade attractive et ouverte sur la rue plutôt que vers l'intérieur, avec des pieds d'immeubles commerciaux en partie, surmontés de logements.
- Promouvoir une **architecture vivante et de qualité**, organisant le dialogue entre les différentes fonctions actuelles et projetées : l'installation des bâtiments dans leur rapport à la rue et/ou au paysage, ainsi qu'une diversité typologique d'habitat, l'urbanité des constructions affectées aux activités pour enrichir la mixité, l'installation d'échelles de proximité et de quartier rompant avec l'aménagement de type périphérique et/ou clos établi jusque-là sur le plateau de la Pompignane. Les ambiances piétonnes devront prendre progressivement le pas sur les aménagements hérités du tout-automobile.
- Accrocher les nouveaux développements sur ou en direction des **polarités existantes** y compris dans les quartiers environnants : cœur de quartier de la Pompignane, micro polarités du quartier Blaise Pascal, pôle de services de Parc Euréka, bâtiment de services en cours d'extension et de rénovation.
- Promouvoir les **modes d'habitat méditerranéen** et mettre en œuvre les principes du développement durable dans la constitution de ces nouveaux patrimoines bâtis du 21^{ème} siècle, tant pour les logements que pour les locaux d'activités.
- Réduire les risques technologiques et naturels, notamment le risque hydraulique par une gestion appropriée des protections hydrauliques rendues nécessaires par ces différents projets.
- **Anticiper les mutations à long terme**, avec l'hypothèse envisagée d'une ouverture au public dans le futur des axes paysagers nord/sud et est/ouest à travers le campus technologique de la Pompignane, des questions de sécurité des établissements actuels ne le permettant pas pour l'instant. D'autres axes de circulation actuellement d'usage interne non public pourront également venir intégrer l'espace public dans le futur.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur implique notamment les équipements suivants :

4.1. Voiries et espaces publics

Le secteur prévoit la réalisation de voiries secondaires qui viennent se raccorder sur les axes structurants préexistants (rues de Pinville, de Salaison, de la Vieille Poste,

principalement).

Ces voiries sont dimensionnées pour intégrer des stationnements, des pistes cyclables et de larges trottoirs ainsi, pour la rue de la Vieille Poste, que la possibilité d'accueillir un transport en commun performant.

Des voies secondaires et tertiaires sont créées, pour certaines par la Collectivité ou son aménageur, d'autres par les aménageurs privés, afin de desservir l'intérieur des opérations. Les voies secondaires sont reliées aux axes constitués par les voiries primaires. Ces rues seront aménagées de façon à accueillir du stationnement, les circulations deux roues, les piétons et les plantations.

Des espaces publics généreux seront aménagés au sein du quartier, afin d'amenuiser la densité bâtie. L'espace boisé classé de l'ancien domaine de la Pompignane deviendra un petit parc ouvert au public. Des allées plantées sans véhicule autre que de service et de défense incendie pourront desservir certains îlots.

4.2. Réseaux divers

Les voiries sont les supports des réseaux souterrains programmés qui vont desservir l'ensemble du quartier :

- Eau potable,
- Eaux pluviales,
- Assainissement,
- Électricité et gaz,
- Éclairage public,
- Télécommunications....

4.3. Autres aménagements

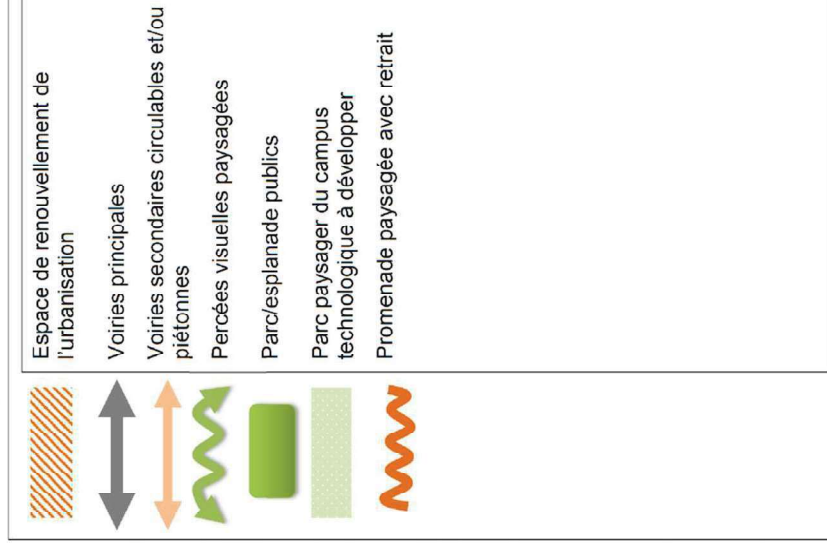
Un groupe scolaire sera implanté au sein du quartier et contribuera à son animation, tout en assurant une capacité d'accueil pour les nouvelles populations.

Le futur quartier bénéficiera, outre les plantations des espaces publics, des squares et du parc paysager privé du campus technologique, d'une promenade arborée aménagée le long de la rue de Pinville reprenant l'idée d'un belvédère offrant des vues lointaines sur la ville et le relief pré-cévenol. Des jardins collectifs et privés seront réalisés dans les cœurs d'îlot.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.

Orientation d'Aménagement
 Secteur PLATEAU DE LA
 POMPIGNANE

Schéma de principe de
 l'équipement du secteur_



III-30

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Liberté Chaptal*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Secteur Liberté-Chaptal

(Art. L.151-6 et L.151-7 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.152-1 du code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1. LOCALISATION DU SECTEUR

Aux abords du quartier Centre, le secteur « Liberté-Chaptal » est situé entre deux entrées de Ville historiques : l'avenue de Toulouse au sud et la rue du Faubourg Figuerolles au nord.

Ce secteur occupe une situation urbaine stratégique, entre le centre-ville et l'ex site militaire de l'Ecole d'application de l'infanterie, où un « morceau de ville » comprenant un grand parc est en devenir. Il bénéficie d'une desserte privilégiée par l'avenue de la Liberté, axe de déplacement structurant. Sa localisation et sa « visibilité » en font un site majeur d'une surface de près de 2,5 hectares.

2. NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit d'accompagner la mutation et le renouvellement de ce secteur, confronté à plus ou moins long terme aux départs ou à la restructuration sur site de ses occupants actuels : Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DRAAF), Mutualité sociale agricole (MSA), Groupama et le Centre administratif des impôts Chaptal.

Ce site de renouvellement urbain présentera un caractère mixte où se côtoieront des constructions destinées à l'habitation, aux commerces et aux activités. Cette opération d'aménagement s'appuiera sur la très bonne accessibilité du site et recherchera un environnement paysager de qualité.

3. PARTI D'AMENAGEMENT

3.1 Données quantitatives

Le tènement foncier concerné par cette orientation d'aménagement et de programmation s'étend sur un ensemble parcellaire couvrant une superficie de 2,46 ha. Le potentiel de constructibilité est de l'ordre de 35 000m² de SDP.

3.2 Données qualitatives

Le parti d'aménagement du secteur « Liberté-Chaptal » s'articule autour de plusieurs orientations fortes :

- Permettre une mixité tertiaire/logement, pour créer un équilibre urbain fonctionnel
- Intégrer l'opération à la trame viaire du quartier,
- Favoriser les modes de déplacements doux (piétons, cycles),
- Qualifier le paysage urbain, notamment avec le végétal,
- Affirmer la végétalisation de l'espace public dans la qualification du paysage urbain

Aussi, le projet s'organise autour :

- D'une nouvelle trame viaire,
- D'une bande végétalisée de 10m minimum, en pleine terre, en façade avenue de la Liberté, fixant un recul minimum des constructions par rapport à la voie, sauf à l'aplomb du parking en ouvrage souterrain existant où une végétalisation sur dalle peut être substituée à l'obligation de pleine terre,
- De porosités paysagères transversales à l'avenue de la Liberté.
- D'un aménagement végétal en accompagnement de voirie le long de la liaison viaire à créer à l'est du site.

4. CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

4.1 Structuration de la forme urbaine

- La composition urbaine est structurée par les porosités paysagères et la trame viaire demandée.
- En façade de l'avenue de la Liberté, l'implantation des constructions est libre, sans contraintes d'alignement, de continuité (hors retrait de 10m)
- Le long des rues Adam de Craponne et Adolphe Nourrit, l'implantation des constructions participe à leur ordonnancement. Il en est de même place Chaptal.
- Outre la bande végétalisée le long de l'avenue de la Liberté et l'itinéraire piéton paysagé entre la place Chaptal et l'avenue de la Liberté, le végétal doit prédominer dans l'ambiance urbaine résultante, y compris par de la végétalisation de dalles d'ouvrages enterrés, à défaut de plantations en pleine terre,
- Les porosités paysagères sont de largeur significative, proportionnées à la hauteur des bâtiments qui les bordent (de l'ordre de largeur=hauteur/2)

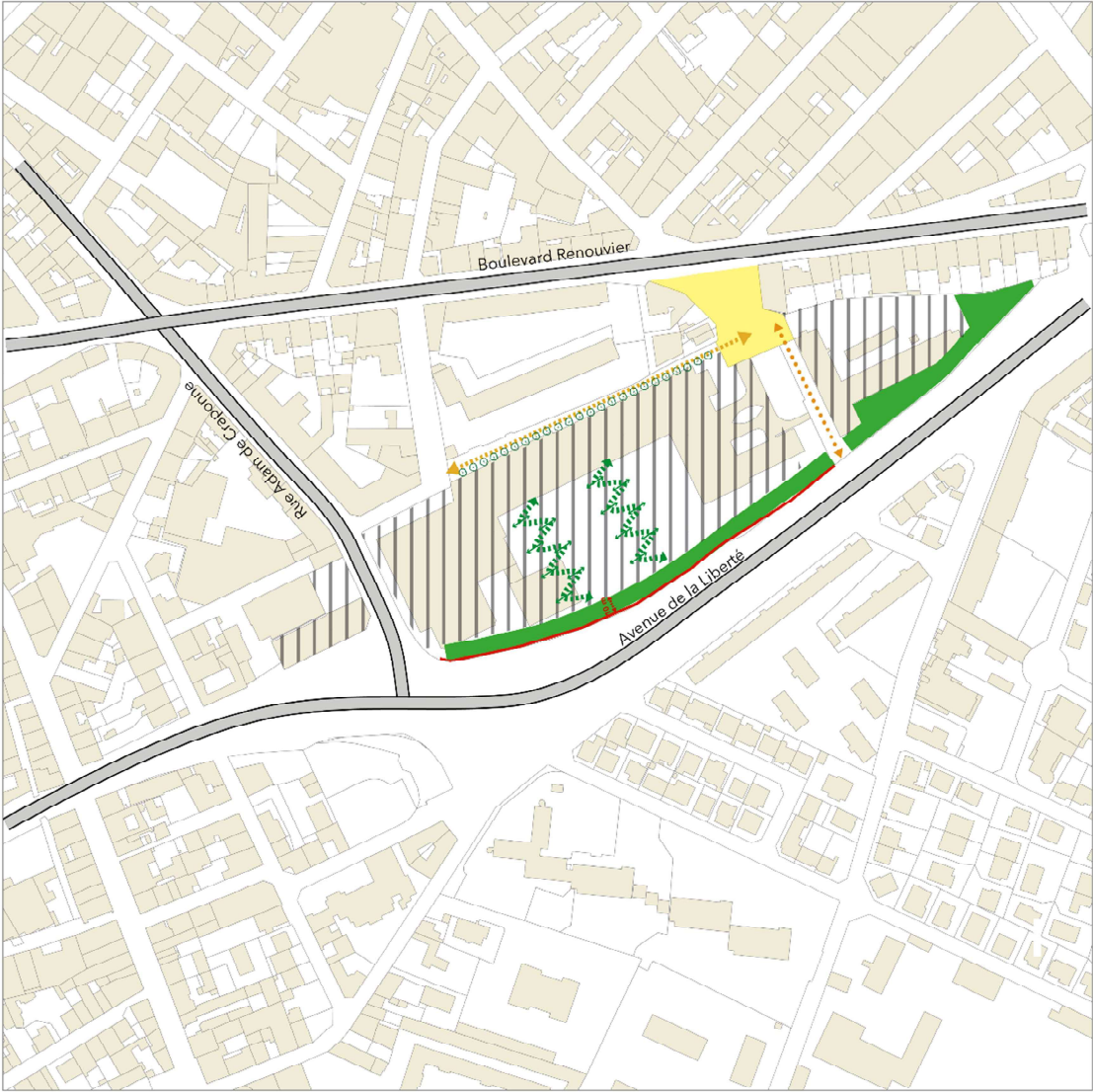
4.2 Equipements publics

Le projet prévoit le réaménagement des « dessertes » viaires du secteur, notamment :

- Le carrefour avenue de la Liberté/rue Adam de Craponne
- La place Chaptal
- Les nouvelles liaisons viaires

Le financement de ces aménagements pourra faire appel à un régime de participations particulier en substitution d'une partie des dispositifs de droit commun de la fiscalité de l'urbanisme.

- — — — —
— — — — —
— — — — —
— — — — —
Secteur dont la programmation est au minimum 50% de tertiaire
Recul sur voirie ou limite séparative
- ● ● ● ●
● ● ● ● ●
■
Itinéraire piéton
Liaison viaires (principale et secondaire)
Espaces publics structurant à aménager (participent à l'attractivité urbaine : place, placette, square, mail, espace de convivialité...)
- ● ● ● ●
■
○ ○ ○ ○ ○
Porosité paysagère (principe de transparence à maintenir)
Trame verte paysagère à créer ou conserver
Aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons douces



III-31

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Restanque*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Secteur Restanque

(Art. L.151-6 et L.151-7 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.152-1 du code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1. LOCALISATION DU SECTEUR

1 - Localisation / Situation :

Entre voies ferrées et autoroute, le quartier de la Restanque (appelé précédemment « Zone industrielle » puis « quartier du Près d'Arènes ») est une zone d'activités dont la mutation en quartier d'habitation est amorcée (plus de 800 logements y ont été construits depuis 15 ans). Sa proximité avec le centre historique et son insertion entre trois quartiers existants (St Martin, Croix d'Argent et Tournezy-Garosud) en font un secteur-clef de la cohérence urbaine du Sud de la Ville de Montpellier du fait de sa desserte par la ligne 4 du tramway. L'intégration de ces dimensions dans le PLU a créé les conditions d'un renouvellement urbain maîtrisé de ce secteur.

2 – Nature de l'opération

Il s'agit dans ce secteur de réaliser un quartier renouvelé qui réponde aux objectifs d'ensemble de la ville de Montpellier, à savoir assurer un développement urbain durable, en répondant à la forte demande en logements qui s'exprime à Montpellier et en promouvant notamment la mixité sociale et des fonctions dans les quartiers, un environnement de qualité, la prise en compte des problématiques des déplacements, de circulation des modes doux et la desserte par le réseau de transport en commun.

Ce renouvellement urbain présente un caractère mixte, avec des constructions destinées à l'habitation collective, tout en préservant des surfaces d'activités économiques intégrées au tissu urbain, notamment dans les socles des bâtiments.

Le Marché d'Intérêt National, situé au cœur du quartier de la Restanque est un atout pour le secteur au regard de son activité, de sa situation proche des voies ferrées et des embranchements ferrés, sa proximité avec le centre-ville de Montpellier et des accès à l'autoroute.

Le quartier de la Restanque devra conforter les conditions optimales de développement du MIN et des activités économiques qui lui sont liées.

3 – Le parti d'aménagement

3.1 Données quantitatives

Les constructions existantes au sein du secteur sont majoritairement affectées à des activités. Avant la création de la ZAC en 2009, des résidences de logements (principalement des logements sociaux) y ont été autorisées.

Le programme des constructions prévoit la réalisation :

- a) Sur le secteur mutable mixte logements / activités :
 - De l'ordre de 6 000 à 7 000 logements supplémentaires: logements familiaux (libres, abordables et sociaux) et spécialisés (étudiants, seniors, jeunes actifs).
 - Environ 100 000 m² de surfaces de plancher destinées à de l'activité à créer ou réimplantée
 - 10 000 m² de surfaces de plancher d'équipements publics (groupes scolaires).

- b) Sur le secteur du Marché d'Intérêt National :
 - L'extension du Marché d'Intérêt National.

- c) Sur le secteur Mas Portaly :
 - Le développement d'un secteur à vocation d'activités de part et d'autre de la rue du Mas de Portaly, et le long de la rue du Mas d'Argellier.

En lien avec l'objectif de mixité sociale, la typologie des logements devra contribuer à remplir l'objectif de répartition définie dans le programme local de l'habitat (PLH) de Montpellier Méditerranée Métropole.

3.2 Données qualitatives

Le quartier de la Restanque engage un processus de renouvellement urbain phasé et échelonné dans le temps qui permet d'encourager le maintien et la restructuration sur place d'un certain nombre d'activités économiques compatibles avec le tissu urbain dense et mixte projeté.

a) La densité

En obtenant dès 2009 la labellisation "Eco-cité", la métropole de Montpellier a clairement affiché ses ambitions de "développement durable".

En matière d'aménagement urbain, le développement durable implique une ville dense et compacte.

Les justifications sont la limitation du mitage du territoire, la maîtrise des coûts des infrastructures, la maîtrise énergétique, etc....

b) La mixité urbaine

Cette mixité se traduit d'abord à travers la programmation générale du projet qui intègre la programmation de développement du MIN, et des activités qui lui sont liées, et mêle en proportions importantes des logements, des commerces, des bureaux, des équipements et des activités.

À une échelle plus resserrée, cette mixité est générée par une conception du plan sur la base d'îlots de taille moyenne mais néanmoins suffisante pour héberger différents programmes en leur sein.

c) La nature en ville

L'objectif est d'y constituer à terme une cité jardin du XXIème siècle. Le projet propose un ensemble d'espaces publics de nature et d'échelle différentes.

Le quartier intègre l'arbre et les jardins :

- À travers les traitements des espaces publics, voies et jardins du quartier.
- À travers la constitution des jardins privés internes aux îlots.
- Par l'aménagement d'un parc urbain structuré à partir de la ripisylve du Lantissargues.
- Par l'intégration d'un système de "parcs de poche". La vocation de ces espaces publics est d'offrir des espaces récréatifs et de détente à proximité immédiate des logements.

d) La maîtrise des eaux pluviales

La ripisylve du Lantissargues est l'élément réconciliant le site avec sa géographie.

Ce secteur destiné à devenir le parc du quartier sera un espace public ouvert, qu'accompagne le boulevard Jacques Fabre de Morlhon.

Il est aussi un réceptacle des eaux pluviales du bassin versant.

Cette situation en fait un lieu frais, largement planté de saules, frênes et aulnes.

Sa strate herbacée est constituée de prairies en partie humides.

e) La ville des proximités

Cette proximité se traduit par la déclinaison de plusieurs grands principes :

- La composition du projet qui s'articule autour des transports en commun. A ce titre la ligne 4 du tramway et la ligne de bus existante rue de l'Industrie (la grand rue) et Marché Gare assurent les liaisons avec le réseau métropolitain et ses gares.
- La programmation d'équipements majeurs, de commerces et de services insérés dans le tissu urbain
- Une politique de mobilité qui privilégie les modes actifs (vélo, marche à pied), avec des espace piétons généreux et un réseau de pistes cyclables dense, sécurisé, et connecté au réseau existant à l'échelle de la ville.

f) La Trame viaire

- Le projet maintient l'organisation générale de la circulation de la zone en maintenant leurs fonctions de voies structurantes à 2 voies par sens à l'avenue des Prés d'Arènes / Abrivado, au boulevard Fabre de Morlhon et à l'avenue du Mas d'Argelliers / Montels Eglise. Ce principe permet d'organiser le trafic de transit sur ces axes, et ainsi à limiter sa dispersion sur la voirie interne à la ZAC.
- Les voiries internes à la ZAC s'articulent autour des axes principaux de la rue de l'Industrie et rue du Marché Gare et d'un maillage complémentaire de voies pour desservir les futurs îlots.
- Les voies sont aménagées à double sens, ce qui permet de mettre en place un plan de circulation simple, à la fois pour les habitants et pour les personnes extérieures.

g) Le Bâti

Le bâti donne des réponses claires tant en matière de gabarits de l'espace public que de délimitation entre l'espace public et l'espace privé:

- La trame viaire optimise les orientations Sud
- La hauteur des constructions est tributaire de la largeur des voies
- La voirie courante est de 18 mètres d'emprise, intégrant des trottoirs de 4 mètres de large.
- Les îlots ne sont pas fermés, il existe des transparences visuelles sur les jardins intérieurs.
- Le long de la rue de l'Industrie d'une emprise de 26 mètres, la hauteur des immeubles peut atteindre 7 étages dont un rez-de-chaussée double.

h) Le stationnement

Afin de répondre aux besoins des visiteurs, des usagers du quartier et des personnes souhaitant bénéficier de l'offre de commerce ou de restauration, des stationnements longitudinaux sont prévus le long des voies. Ils s'intègrent parfaitement à l'ambiance végétale des voies car ils s'intercalent entre plusieurs plantations.

Par cette organisation longitudinale, ils contribuent en outre à réduire le stationnement sauvage observé le long de la voirie non équipée de stationnement longitudinal.

i) Les aménagements paysagers

Les aménagements paysagers qui se réaliseront dans les phases opérationnelles successives s'organisent selon une résille paysagère structurante.

Elle se décline notamment par :

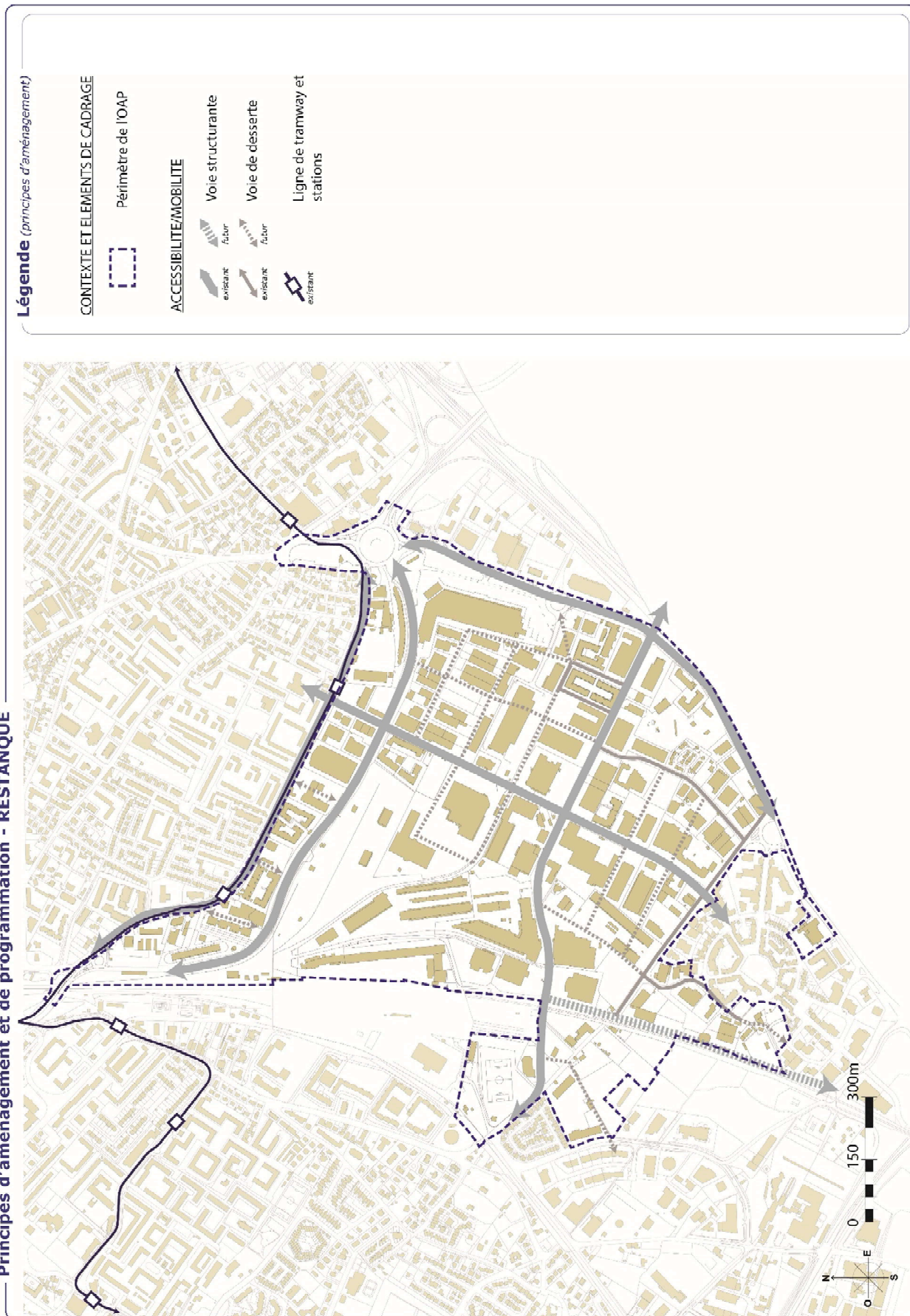
- Une connexion entre les parcs
- Le rapport d'interface entre la ville, dense et animée et la ville nature.
- L'intégration de contraintes hydrauliques (notamment le stockage des eaux liées à l'imperméabilisation).

4 - Les modalités opérationnelles

Développée sous la forme d'une ZAC, créée en 2008, cette opération a été concédée à la SA3M en 2012 pour sa réalisation.

Compte tenu de l'activité économique existante sur site, et de l'échelonnement de l'opération sur le long terme (à minima jusqu'aux années 2040), l'aménagement se fera sans maîtrise foncière complète des terrains par la collectivité ou son aménageur.

Principes d'aménagement et de programmation - RESTANQUE



Légende (principes d'aménagement)

CONTEXTE ET ELEMENTS DE CADRAGE

Perimètre de l'OAP

ACCESSIBILITE/MOBILITE

Voie structurante

→ existant

→ futur

Voie de desserte

→ existant

→ futur

Ligne de tramway et stations

→ existant