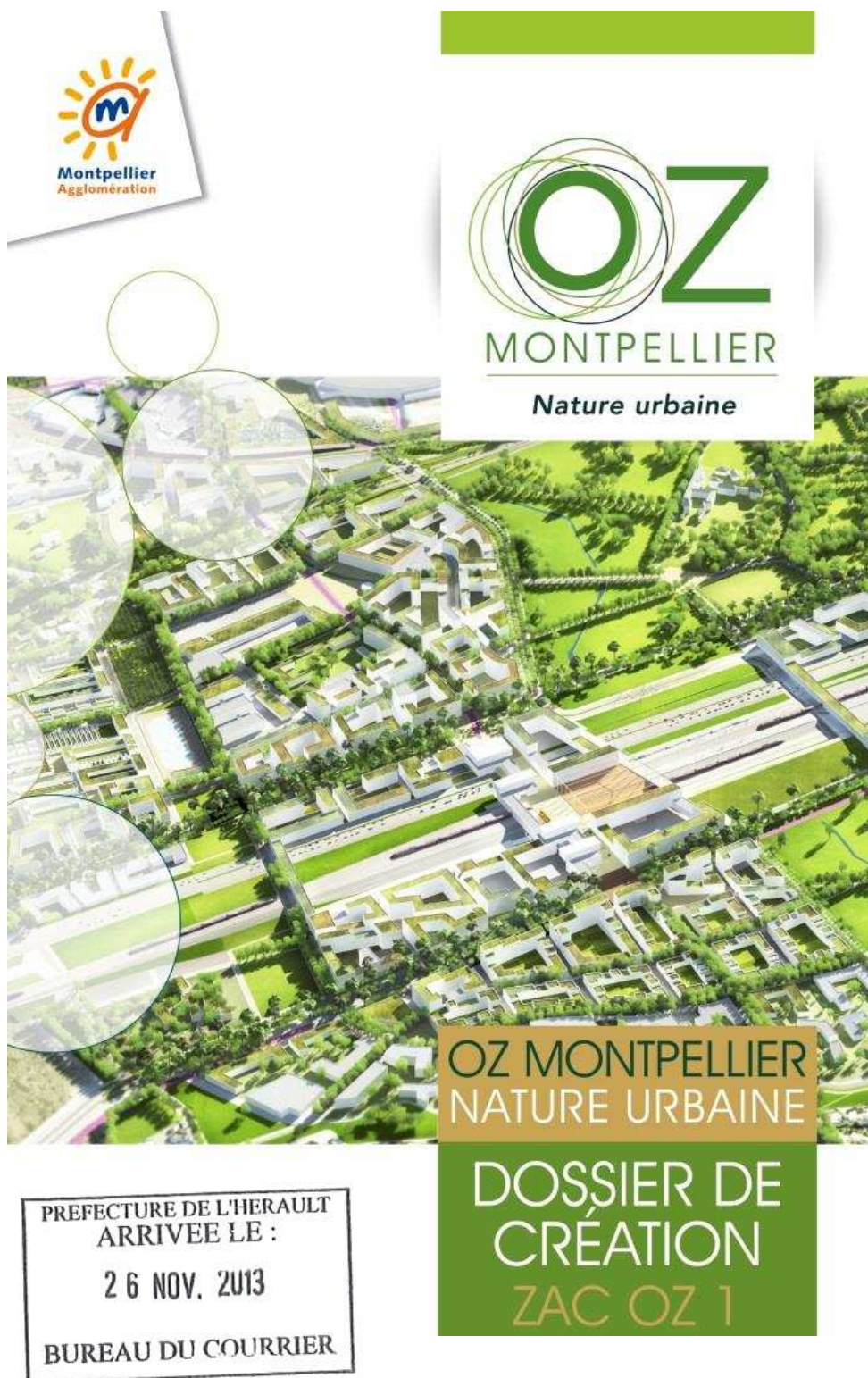


1-Rapport de présentation



Équipe

KCAP Architects&Planners

Kees Christiaanse, Ute Schneider

Eve Robidoux, Kristina Knauf, Michael Trinkner,

Brice Desportes, Mar Garcia Montesinos, Javier Inigo, Vincent Hector, Fabrice Wack

Ilex Paysage Urbanisme

Guerric Péré

Nadia Herbreteau, Julien Pacia

Michael Iannelli, Gaylord Le Goaziou

Oasiis

Diane Renouard, Laurent Ouvrard

SOMMAIRE

1 - OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPÉRATION.....	6
1.1 HISTORIQUE DU PROJET.....	6
1.2 LOCALISATION DU SITE DE PROJET.....	7
1.3 UN ARC ÉCONOMIQUE ET ACTIF DE L'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER.....	8
1.4 UN CONTEXTE LOCAL JUSTIFIANT L'ACCUEIL D'UN PROGRAMME MIXTE D'HABITAT.....	9
1.5 L'EMERGENCE D'UN POLE D'AFFAIRES.....	12
1.6 LES PROJETS D'INFRASTRUCTURE DANS LE SECTEUR MEJANELLE – PONT TRINQUAT.....	14
1.6.1. La Gare nouvelle Montpellier Sud de France.....	14
1.6.2. Le projet CNM et l'A9 déplacée.....	15
1.6.3. Le prolongement de la ligne 1 du tramway.....	17
2 – DESCRIPTION DE L'ETAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT.....	19
2.1 LE MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL.....	19
2.2 PATRIMOINE CULTUREL ET TOURISTIQUE.....	24
2.3. ENVIRONNEMENT SOCIO-ECONOMIQUE.....	25
2.4. SERVITUDES ET URBANISME.....	26
2.5. VOIRIE ET RESEAUX DIVERS (VRD).....	27
2.6. TRANSPORTS ET MOBILITES.....	28
2.7. BRUIT ET VIBRATIONS.....	30
2.8. GESTION DES DECHETS.....	32
2.9. PAYSAGE.....	32
3 - LE PROJET D'AMÉNAGEMENT.....	41
3.1 LE PROJET D'ENSEMBLE OZ MONTPELLIER NATURE URBAINE.....	43
3.1.1. Le faisceau intégrateur et connecteurs.....	43
3.1.2 La nature urbaine.....	45
3.1.3 L'approche OPEN CITY.....	48
3.1.4 Vers une résille paysagère.....	49

3.1.5. Le « tenseur » relie centre ville – Gare TGV - Aéroport	51
3.1.6 Les identités de la ville mosaïque.....	52
3.1.7 Typologies de rue	54
3.1.8 Les principes de développement durable	55
3.2 LES PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE DE LA ZAC OZ 1	58
3.2.1 Orientations d'aménagement de la ZAC OZ 1	59
3.2.2 Composition paysagère	60
3.2.3 La connection des espaces	61
3.2.4 L'intégration urbaine et paysagère du patrimoine existant.....	63
3.2.5 Le réseau viaire et les modes doux	64
3.2.6 Transports publics	65
3.2.7 Identités de la ville mosaïque.....	66
3.2.8 L'intégration des infrastructures.....	67
3.3. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU	68
3.3.1 Le choix du projet retenu	68
3.3.2 La concertation.....	70
3.3.3 Justification au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur	71
3.3.3.1 SCOT de l'Agglomération de Montpellier.....	71
3.3.3.2. PDU (plan de déplacements urbains) de l'Agglomération de Montpellier	72
3.3.3.3. PLU.....	74
3.3.3.4. PLH.....	75
3.3.4 Justification au regard de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain	76
4 – PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS	85

1

OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPÉRATION

1 - OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPÉRATION

1.1 HISTORIQUE DU PROJET

Le SCOT et ses 11 sites stratégiques

Entre Montpellier et la mer, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a défini, au travers du projet d'aménagement et développement durable (P.A.D.D.) de son schéma de cohérence territoriale (SCOT) approuvé par délibération n°6863 du 17 février 2006, des sites stratégiques d'enjeu communautaire parmi lesquels figure celui de Méjanelle- pont Trinquat.

Il en découle une démarche d'aménagement globale et concertée initiée par la Communauté d'Agglomération de Montpellier en application de l'article L.300-1 du Code de l'urbanisme au titre de sa compétence « aménagement de l'espace », pour enclencher un processus d'aménagement du secteur « méjanelle – Pont trinquat » identifié au SCOT comme l'un des 11 sites stratégiques.

Cette démarche s'inscrit en outre dans l'affirmation d'une politique urbaine cohérente déclinée, entre autres, dans le cadre de la démarche ECOCITE initiée par la Communauté d'Agglomération de MONTPELLIER en 2009 sur un périmètre de 2.500 hectares situé sur le territoire des communes de Castelnau-le-Lez, Lattes, Montpellier et Pérols.

L'arrivée prochaine de la gare nouvelle Montpellier Sud de France et de la ligne LGV donne au site « Méjanelle – Pont Trinquat » une valeur exceptionnelle, de part sa localisation, son foncier disponible (350 ha, dont 150 ha constructibles) et les projets d'infrastructures connexes (déplacement de l'autoroute A9 et prolongement de la ligne 1 du tramway depuis le terminus d'odysseum).

Le souhait de l'agglomération est que ce futur pôle urbain soit une référence en terme de mixité sociale (logements pour tous, équipements publics) et de mixité fonctionnelle (équilibre à trouver entre l'offre de logements, de services, de commerces, d'équipements publics, de loisirs, et le pôle tertiaire supérieur). Ce projet s'intègre de plus dans une démarche plus globale (Eco-Cité) s'étendant de Castelnau-le-Lez au nord à Pérols au sud.

Ainsi, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a décidé d'engager les études de conception de ce pôle urbain, qui constituera l'un des éléments majeurs de la démarche Eco-Cité, notamment l'axe de développement « de la Ville à la mer ».

Le projet étant de grande ampleur, celui-ci sera phasé sur un temps long (plus de 20 ans) et l'opération pourra se réaliser sous forme de plusieurs ZAC successives.

Les travaux de la nouvelle gare TGV- Montpellier Sud de France sont prévus entre 2015 et 2017 et les travaux de viabilité de la première ZAC pourront être réalisés de façon concomitante.

Les enjeux s'attachant au projet du quartier OZ nature urbaine sont importants pour le devenir de l'agglomération, puisqu'il s'agit de créer l'un des éléments majeurs du futur cœur de la métropole. Notamment à partir :

- de la constitution d'un véritable "hub" associant la gare nouvelle, la gare Saint-Roch et l'aéroport
- de la concrétisation d'un pôle d'activités tertiaires de niveau européen intégré à un cadre urbain mixte
- des ambitions visées en matière d'innovations et de performances environnementales dans le cadre de la démarche Écocité.

1.2 LOCALISATION DU SITE DE PROJET

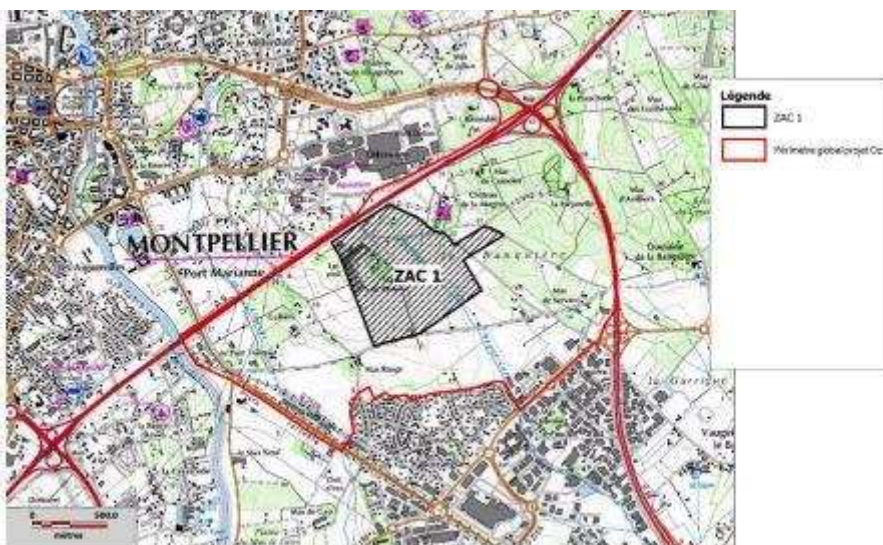
Situation géographique

Le site « Méjanelle – Pont Trinquat » est localisé sur les communes de Montpellier et Lattes dans le département de l'Hérault (34) ; il doit prochainement accueillir la gare nouvelle de Montpellier Sud de France.

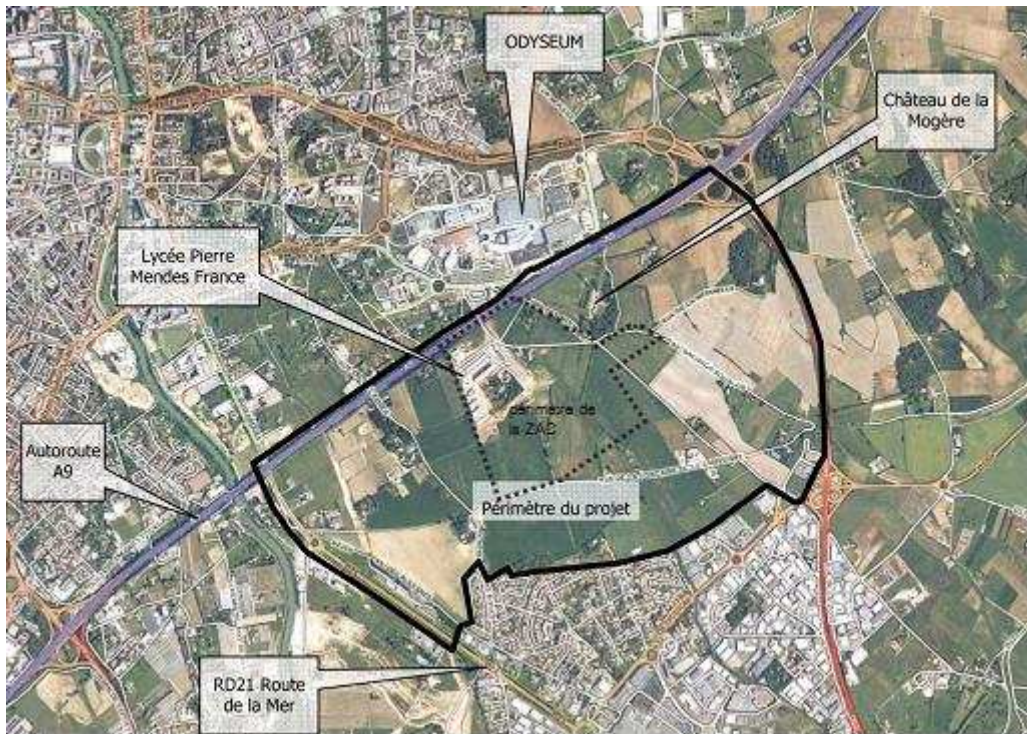
Le projet est situé au sud-est de Montpellier et au nord-est de la commune de Lattes, à proximité d'infrastructures importantes : l'autoroute A9 reliant l'Espagne et l'aéroport Montpellier Méditerranée.

L'ensemble du site avec ses 350 ha fait partie des sites stratégiques du SCOT de l'agglomération de Montpellier.

La ZAC OZ 1 représente 60 ha au cœur du site « méjanelle Pont-Trinquat » entre le projet Odysseum au Nord et la limite communale de Lattes au Sud. La ZAC OZ 1 est intégralement située sur le territoire communal de Montpellier.

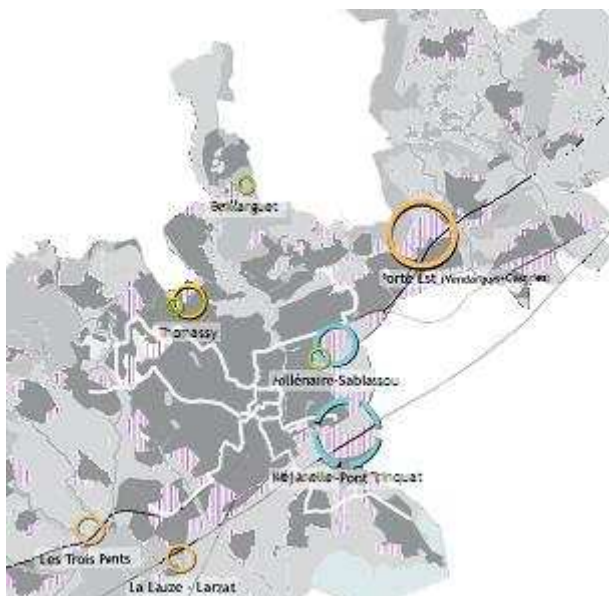


Localisation du site sur la commune de Montpellier (source : géoportail)



1.3 UN ARC ÉCONOMIQUE ET ACTIF DE L'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

Le potentiel pour un arc économique performant et innovant de Baillargues (à l'Est) à l'aéroport Montpellier Méditerranée, au sud existe. Cette dynamique est déjà en place au travers de plusieurs projets en cours de réalisation : Baillargues- Colombier (et la nouvelle gare TER), Porte Est (dont Via Domicia à Castries), Millénaire-Sablassou (dont la ZAC Eureka), Odysseum. Impulsée par le projet EcoCité, la dynamique se poursuit avec l'émergence des projets OZ ET ODE (route de la Mer).



extrait du SCOT de Montpellier

1.4 UN CONTEXTE LOCAL JUSTIFIANT L'ACCUEIL D'UN PROGRAMME MIXTE D'HABITAT

Démographie de la Communauté d'Agglomération

31 communes composent aujourd'hui le territoire de **Montpellier Agglomération**. Sa croissance démographique est la plus élevée de France et 50% de sa population à moins de 34 ans. Chaque mois, elle accueille plus de 300 nouveaux arrivants.

Sa population concentre 419 291 habitants (*Au 1er janvier 2012 source INSEE*). C'est par la mise en commun d'un certain nombre de ses équipements, dans des domaines de compétence aussi divers que la culture, l'économie, l'environnement ou les transports, que l'agglomération anime l'ensemble de ce territoire. Et rassemble ceux qui y vivent.



Montpellier Agglomération compte 406 100 habitants au 1^{er} janvier 2006. Sa population a plus que triplé au cours du dernier demi-siècle. Depuis le début des années 2000, le dynamisme démographique de l'agglomération reste fort avec 5 600 habitants supplémentaires chaque année. Déjà ancien, l'étalement urbain se poursuit le long du littoral et a gagné, avec le développement des transports, les communes ayant un accès immédiat sur l'A9 ou l'A75.

Par rapport aux autres agglomérations françaises de taille comparable, la démographie de l'agglomération de Montpellier est portée par :

- les migrations et l'attractivité de son territoire ;
- une population plutôt jeune, marquée par une forte présence étudiante ;
- des cadres, des professions intermédiaires et des commerçants artisans plus représentés ;
- un taux d'activité relativement faible, marqué par la forte présence d'étudiants.

Dynamique et attrayante, Montpellier agglomération compte environ 419 291 habitants au 01/01/12 (source INSEE). De 2006 à 2012, la population a augmenté de 13 191 habitants, soit un taux d'augmentation annuel de 0,54%, alors qu'entre 1999 et 2006 le taux d'augmentation était de 1,27%.

Évolution de la population entre 1990 et 2006

	Communes périphériques	Montpellier Agglomération
Population en 1990	108 263	316 259
Variation démographique 1990 - 1999	+ 33 171	+ 50 686
Population en 1999	141 434	366 945
Variation démographique 1999 - 2006	+ 13 071	+ 39 194
Population en 2006	154 505	406 139
Taux de croissance annuel 1990 - 1999 (%)	3,01	1,67
Taux de croissance annuel 1999 - 2006 (%)	1,27	1,46

Source : Insee, recensements de la population

En 2000, l'Agglomération de Montpellier comptait 375 000 habitants (40 hab/ha), contre 280 000 (70 hab/ha) en 1980 et 145 000 (145 hab/ha) en 1960. En poursuivant une telle tendance, la nature montpelliéraine aurait été totalement sacrifiée dans 20 ans. Pour le moment, 70 % des espaces naturels et agricoles couvrent le territoire de l'Agglomération. Dans ce contexte, il était important que le SCOT de 2006 « inverse le regard » pour ne plus considérer les territoires « périphériques » de l'Agglomération comme des espaces d'ajustement aux besoins de la ville-centre. Cette nouvelle approche doit conduire à fabriquer de la rétention de territoire et de mettre en œuvre une logique d'intensité urbaine

La taille moyenne des ménages

Celle-ci diminue régulièrement entre 1968 et 2008 sur les 2 communes. En 2008, la commune de Lattes est au même niveau que la moyenne nationale, 2.3 personnes alors que Montpellier est en deçà avec 1.9 personnes.

Sur les deux communes, les ménages sont principalement des couples :

- avec enfants (50 %) et sans enfant (37.4 %) pour Lattes
- avec enfants (37.6 %) et sans enfant (40.8 %) pour Montpellier

Profil socio-économique

On constate, entre 1999 et 2008, une baisse du nombre de chômeurs et d'inactifs, ce qui signifie un dynamisme économique important au niveau des communes et du département, avec des créations d'emplois et d'entreprises.

Sur Montpellier, le nombre d'inactifs est supérieur au chiffre du département, ce chiffre correspond à une population étudiante forte.

L'analyse démographique met donc en évidence les éléments suivants :

- une population en constante augmentation
- un vieillissement de la population compensé par un dynamisme démographique
- une majorité de ménages de taille moyenne
- un dynamisme économique important

La création de la ZAC OZ 1 se justifie pleinement sur le plan résidentiel, au regard des aspirations des nouveaux habitants à habiter différemment dans le contexte de pénurie de l'offre de logements auquel est confrontée l'agglomération montpellieraine, ainsi qu'au regard des objectifs d'économiser l'espace naturel et de rapprocher les habitants des infrastructures de transport en commun et mode doux, tels que définis dans le SCOT.

La création de la ZAC OZ 1 permettra de mettre sur le marché entre 2000 et 2500 nouveaux logements, dont la construction sera échelonnée dans le temps, accessibles pour le plus grand nombre (logements locatifs libre ou aidés, logement en accession à la propriété libre ou abordable, logements pour étudiants, logements avec services, logements seniors, ...), conformément aux objectifs du Plan Local d'habitat (PLH) de Montpellier Agglomération.

Ces logements bénéficieront notamment :

- Aux habitants des communes de Montpellier et Lattes, et à leur famille, désirant trouver des logements adaptés à leur situation familiale et leur besoin dans le cadre d'un parcours résidentiel, mais qui ne trouvent pas à se loger dans le tissu existant de ces communes ;
- Aux nombreux employés du Pôle tertiaire supérieur du projet OZ désirant disposer d'un logement à proximité de leur emploi, afin d'optimiser leur temps et leur budget ;
- Aux habitants de l'agglomération, souhaitant bénéficier d'un nouveau cadre de vie et une localisation exceptionnelle, alliant ville et nature, entre Montpellier et la mer, à proximité immédiate d'équipements et activités structurantes ;
- Aux habitants de se rapprocher des lieux de travail (pôle tertiaire supérieur), de commerces (Odysseum au nord, Carrefour grand Sud au sud), cherchant à limiter leur déplacements ;
- Aux étudiants de se loger à proximité de la future école supérieure de Commerce de Montpellier qui a pour projet de se relocaliser au cœur du projet ZAC OZ 1.

Ces logements participeront notamment à apporter, par la mixité des usages :

- Une vie harmonieuse entre la vie domestique et les activités économiques et les services ;
- Des opportunités de rencontre entre les habitants, les employés du pôle tertiaire supérieur, les voyageurs empruntant la Gare Montpellier Sud de France, les habitants de l'Agglomération de Montpellier souhaitant profiter des espaces verts offerts par OZ comme le parc du Nègues cats ou du patrimoine historique comme le château de la Mogère.

Ces logements apporteront une offre diversifiée, dont la forme urbaine sera modulée, et à inventer selon les cas en fonction :

1.5 L'EMERGENCE D'UN POLE D'AFFAIRES

OZ constitue un projet essentiel pour porter le développement économique de l'Agglomération de Montpellier

Favoriser l'emploi local, accompagner les créateurs et dirigeants d'entreprises, développer l'activité économique : Montpellier Agglomération mène une politique volontariste pour rendre le territoire compétitif et attractif, en phase avec le dynamisme de ses entreprises et de ses habitants.

Lancé en 1985, le positionnement « Montpellier Méditerranée Technopole », soutenu par la marque « Montpellier la surdouée », a contribué à faire de l'Agglomération montpelliéraine une destination reconnue pour les activités liées à la recherche, l'innovation et l'expérimentation technologique.

Depuis plusieurs années, Montpellier Agglomération conduit une stratégie de développement économique reconnue sur le plan international.

Cette politique économique, s'appuie sur le développement conjoint d'infrastructures économiques performantes et de services innovants. Par exemple, le BIC de Montpellier Agglomération (Business Innovation Centre) accompagne les créations d'entreprises innovantes et s'appuie sur deux pépinières dédiées Cap Alpha et Cap Oméga. Trois ans après leur création, le taux de succès des entreprises accompagnées par le BIC dépasse les 88 %, un taux largement supérieur à la moyenne nationale (63%) et se maintient à 75%, 5 ans après la création (contre 50,4% en moyenne nationale). Le BIC a été élu meilleur incubateur mondial 2007 par la NBIA (National Business Incubation Association).

En juin 2011, le MIBI (Montpellier International Business Incubator) a été inauguré. Ce concept unique en Europe associe un bâtiment de 3 500 m² à des services innovants dédiés à l'accueil d'entreprises étrangères et du territoire tournés vers l'export.

Par ailleurs, Montpellier Agglomération développe une offre foncière adaptée au besoin des entreprises et gère 18 parcs d'activités, représentant 2 400 entreprises et 27 000 emplois.

Enfin, Montpellier Agglomération soutient et accompagne les filières d'excellence et développe les synergies entre les entreprises, les laboratoires de recherche et les universités dans les secteurs Santé, TIC, Agronomie, Environnement et énergies renouvelables, Eau. 7 Pôles de compétitivité sont présents sur Montpellier dans ces thématiques.

Ces politiques ont permis le renforcement du tissu économique montpelliérain (TPE et PME) et l'ancrage sur le territoire de grand groupes qui ont implanté des fonctions directionnelles commerciales, R&D ou administratives (Sanofi, Bausch et Lomb, Horiba Medical dans la santé, IBM, Dell, Intel, Ubisoft dans les TIC, GDF – Suez, Urbasolar, Semco, Vestas dans l'environnement, Veolia Eau, Suez Environnement-Lyonnaise des Eaux, Saur Séchage Environnement dans le domaine de l'Eau).

Dans un environnement économique touché par la crise, où la concurrence s'est accentuée entre métropoles pour attirer talents, entrepreneurs, créateurs et salariés, il est nécessaire de renforcer l'attractivité économique et de développer un projet d'aménagement ambitieux en phase avec la maturité économique atteinte par le territoire et les besoins des entreprises et de leurs salariés.

Les autres agglomérations de dimension métropolitaines portent des projets d'envergure comparable : après Lyon Part Dieu ou EuraLille, c'est le quartier 22@ de Barcelone et les pôles Euroméditerranée à Marseille, St Jean à Bordeaux ou Presqu'île à Grenoble.

Fidèle à sa vocation innovante, l'Agglomération de Montpellier souhaite inventer le pôle d'affaires créatif du 21ème siècle, profondément immergé à la fois dans la Ville et dans un environnement naturel exceptionnel, doté d'une desserte de tout premier plan (ce pôle bénéficiant directement des 3,5 Md€ d'investissements sur les moyens de communication sur le grand Montpellier) et répondant à l'aspiration des salariés et des entreprises concernant les modes de vie et de travail, aussi bien que l'usage des nouveaux moyens communication dans une ville plus intelligente.

Projet emblématique du développement de l'Agglomération de Montpellier, « Oz Montpellier, Nature urbaine » s'affirme comme la vitrine économique du territoire pour les 30 prochaines années permettant d'inscrire l'Agglomération dans une dynamique d'avenir et de croissance économique.

Les capacités foncières exceptionnelles du quartier permettront de répondre durablement au développement des entreprises et aux attentes nouvelles des entrepreneurs. Les premières entreprises s'implanteront dès 2017. Ces pionniers d'un territoire en mouvement seront les acteurs privilégiés d'une dynamique économique nouvelle.

Montpellier Agglomération anticipe l'évolution et favorise l'essor de son tissu économique, en proposant une offre tertiaire globale. En imaginant un pôle tertiaire innovant, Montpellier Agglomération diversifie et enrichit son offre foncière et immobilière au service du développement des entreprises et se positionne sur l'échiquier économique européen.

Bénéficiant d'une situation exceptionnelle, au cœur du développement urbain de Montpellier vers la mer et d'un pôle d'échange européen, le futur quartier d'affaires confère à Montpellier l'ambition et les atouts d'une métropole économique européenne.

Véritable porte d'entrée sur la ville et la région Languedoc-Roussillon, « Oz Montpellier, Nature urbaine » représente un site d'implantation à fort potentiel, tirant profit d'une excellente qualité de desserte aérienne (aéroport Montpellier Méditerranée), ferroviaire (future gare TGV-Montpellier Sud de France) et routière (A9 déplacée et futur requalification de l'A9 actuelle en boulevard urbain).

Au cœur de l'arc méditerranéen, les entreprises disposeront ainsi d'un accès facilité aux marchés de la France et de l'Europe du Sud, dans les meilleures conditions de mobilité. La nouvelle gare TGV-Montpellier Sud de France, accolée au quartier d'affaires, permettra de relier Paris en moins de 3 heures, puis à terme Barcelone en 1 heure 30, Turin en 3 heures ou encore Milan en 4 heures.

Une offre tertiaire globale déclinée en solutions d'accueil sur mesure

Cette offre nouvelle cible les entreprises de l'agglomération en développement ainsi que les entreprises désireuses de s'implanter sur son territoire.

Le pôle tertiaire supérieur de Montpellier Agglomération accueillera des activités de services, des sièges d'entreprises, les services R&D d'entreprises recherchant des synergies avec la recherche publique et privée, des PME-Pmi et un tissu tertiaire diversifié.

Avec « Oz », Montpellier Agglomération couvrira l'ensemble de la palette d'offres immobilières et foncières destinée aux entreprises de toutes tailles, déclinant cette offre en solutions sur mesure. Montpellier Agglomération ajustera la programmation aux besoins et attentes du marché, dans le cadre d'un quartier d'affaires inventif et humain.

Le pôle tertiaire du quartier « Oz Montpellier, Nature urbaine », fer de lance de l'économie montpelliéraine, bénéficiera d'une commercialisation progressive, dans un souci de maîtrise du marché immobilier local.

Montpellier métropole numérique

Au cœur de cette future vitrine économique, le projet « **Montpellier 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**.

Filière phare du territoire, les TIC comptabilisent à eux seuls 1 000 entreprises et 7 500 emplois, connaissant une croissance soutenue. Le secteur des TIC et ses liens avec les industries et services innovants et créatifs, constituent l'un des axes majeurs de développement de ce pôle d'affaires, avec l'avènement d'un pôle TIC. Un pôle numérique sera créé autour d'un bâtiment phare regroupant dès 2017, sur **12 000 m²**, pépinière et hôtel d'entreprises, espace de rencontres, salle de conférence,

Start-ups et grandes entreprises, chercheurs, étudiants, créatifs pourront s'y retrouver pour développer **ensemble projets et partenariats**. Ce projet a 4 objectifs économiques majeurs :

- **Stimuler** le développement du secteur numérique,
- **Favoriser** l'essor de projets numériques sur tous les secteurs d'activités,
- **Mettre en valeur** au niveau international le dynamisme de l'économie numérique locale et les talents mondiaux qui en font partie,
- **Attirer** les meilleurs investisseurs et talents étrangers.

La ZAC OZ 1 sera un **territoire intelligent**, bénéficiant de l'Ultra Haut Débit (UHD) et offrant un partage en temps réel des informations.

1.6 LES PROJETS D'INFRASTRUCTURE DANS LE SECTEUR MEJANELLE – PONT TRINQUAT

1.6.1. La Gare nouvelle Montpellier Sud de France.

Le pivot d'un projet urbain en 2017

Le projet de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France consiste en la réalisation d'un bâtiment venant s'annexer au projet ferroviaire CNM en superstructure par rapport aux faisceaux de voies. L'avantage de ce parti d'aménagement est une économie d'emprises foncières ce qui permet d'éviter une inutile consommation d'espace au sol.

Pour répondre au besoin d'une gare intégrée au cœur du projet OZ, la gare nouvelle sera une gare-pont, qui dialoguera avec l'extérieur, et notamment avec la coulée verte qui constituera le grand parc public du Nègue Cats. Cette gare sera pensée pour faciliter les échanges avec la ville et pour être un véritable lieu d'inter-modalité, avec des parkings pour être accessible aux voitures, des liaisons avec les transports collectifs (notamment le tramway), et des espaces réservés aux modes doux, piétons et vélos.

La gare nouvelle, d'une surface d'environ 10 000m², proposera 8 voies de lignes à grande vitesse sous une dalle de franchissement. A l'intérieur du bâtiment, 1500 m² seront consacrés aux commerces. Des services nouveaux seront proposés aux voyageurs. Les travaux débuteront début 2015 pour une livraison fin 2017, concomitante à la livraison du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier.

L'équipement proposé sera évolutif avec le temps, pour répondre aux évolutions de trafic prévisionnelles : ainsi, seules 4 voies à quai seront construites dans un premier temps, à l'ouverture de la gare en 2017.

Si les gares ont longtemps été des monuments autonomes et isolés, la gare du 21^{ème} siècle est au contraire une pièce urbaine. Bien intégrée au tissu urbain, elle se veut compacte et mixte. Elle offre des usages multiples aux millions de voyageurs qu'elle accueille chaque année. Elle est entourée de bureaux qui bénéficient là, d'une visibilité sans pareil, voire même de logements qui jouissent d'une centralité unique. Si elle est intégrée, la gare ne doit pas pour autant disparaître, bien au contraire. Il semble donc essentiel que l'ensemble de la gare, hall et plateformes, doivent former un tout identifiable et repérable par tous et ainsi composer en elle même une pièce urbaine.

La position de la future gare TGV et du projet urbain qui l'entoure sont en étroite synergie. La gare représente une centralité au rayonnement international qui anime les quartiers alentours par les flux qu'elle génère et les programmes qu'elle propose. Le projet urbain assure les conditions pour que cette gare soit au centre des dynamiques du territoire et parfaitement reliée et accessible à toutes les échelles de la ville.

Ainsi, la gare est au coeur de deux dynamiques principales du plan guide à savoir le "tenseur" nord-sud qui place la gare TGV au centre d'une liaison entre le centre ville et l'aéroport et le faisceau est-ouest qui garantit une parfaite connexion à l'échelle de l'agglomération.

La desserte de la gare nouvelle

Le tramway (ligne 1) sera prolongée depuis son terminus actuel d'Odysseum afin de desservir la gare nouvelle, le quartier d'OZ et sa mosaïque de quartiers. Ce nouvel axe de tramway est un axe de mobilité, fondateur du projet qui permettra de relier le transport en commun, la circulation piétonne et la circulation cyclable pour relier la nouvelle gare à la ville.

1.6.2. Le projet CNM et l'A9 déplacée

Le déplacement de l'A9

L'autoroute A9 au droit de Montpellier constitue un axe majeur de circulation routière car elle concentre à la fois les flux de transit entre l'Espagne et le couloir rhodanien, mais aussi des flux d'échanges et de desserte locale. En effet, le parcours étant gratuit entre les échangeurs de Vendargues et de Montpellier Ouest, il devient l'axe privilégié pour la desserte urbaine interne à l'agglomération.

Au cours des 20 dernières années, le trafic autoroutier a connu une forte croissance ce qui a conduit à un élargissement à 2x3 voies. Mais en période estivale et aux heures de pointe, le réseau se retrouve vite saturé provoquant des bouchons au niveau des sorties d'autoroute et des ralentissements en section courante.

Plusieurs analyses prospectives montrent d'une part, que les trafics de transit et d'échanges vont se développer encore dans les années à venir et d'autre part, que l'agglomération montpelliéraine devrait connaître dans les 20 prochaines années un rythme de croissance parmi les plus élevés du territoire national.

Les réflexions engagées au titre du plan de déplacements urbains de Montpellier et du dossier de voirie d'agglomération montrent la nécessité de soulager le réseau de voirie interne.

Le projet de déplacement de l'A9 est apparu comme l'alternative permettant d'assurer la continuité au droit de Montpellier du réseau autoroutier vis-à-vis du trafic de transit. Il permettra de séparer les flux de transit des flux générés par l'agglomération, en améliorant la sécurité.

Le déplacement de l'A9 a fait l'objet d'un décret du 30 avril 2007 (publié au Journal Officiel du 2 mai 2007) déclarant d'utilité publique les travaux de construction de cette opération.

Il a été confirmé par annonce ministérielle en septembre 2011.

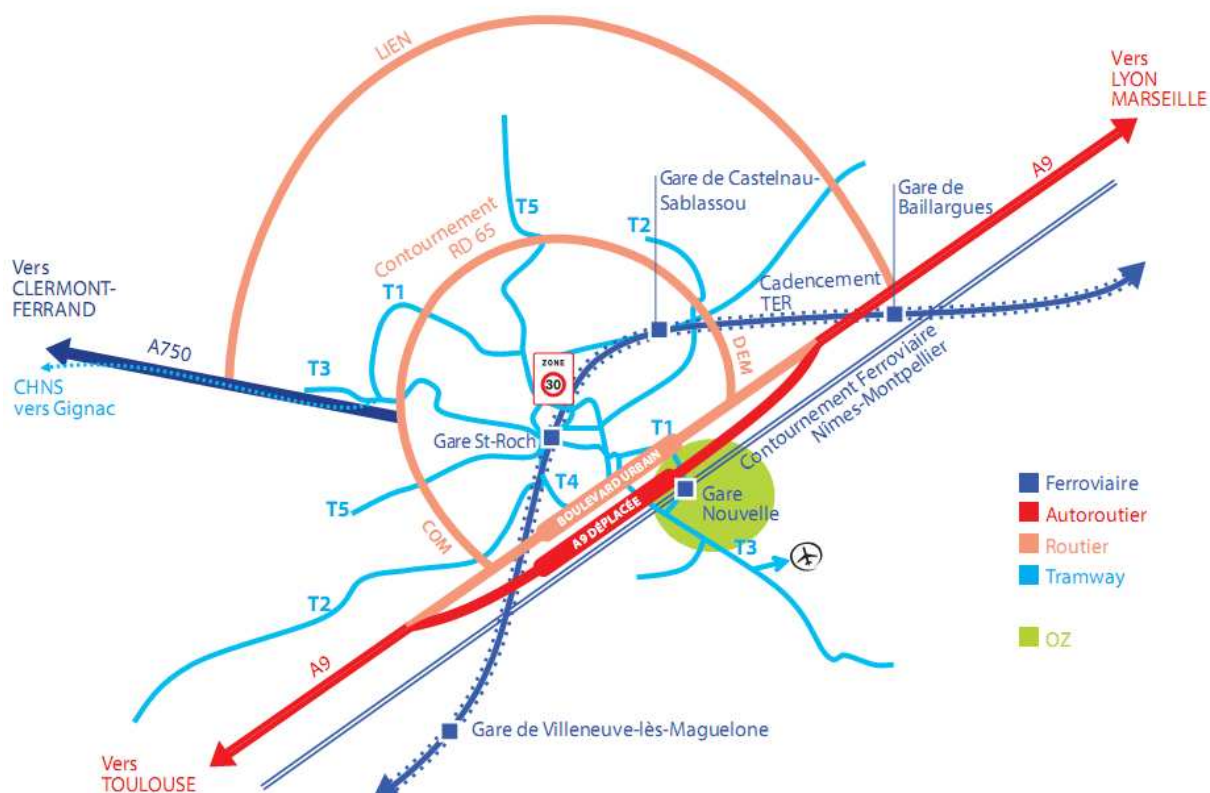
Le CNM (contournement Ferroviaire Nîmes Montpellier)

Le projet de ligne nouvelle ferroviaire mixte (grande vitesse et marchandises) de Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier s'inscrit dans le cadre d'un programme vaste qui repose sur la décision du Ministre de l'Équipement du 13 mars 2000.

Ce programme assurera des fonctions essentielles dans le cadre de la construction et du renforcement du système ferroviaire en Languedoc-Roussillon, de Nîmes à Montpellier, mais aussi au niveau national en participant activement au respect des engagements de la France en matière de développement durable et de cohérence avec :

- les « schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises » instaurés par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire ;
- le Livre blanc (2001) relatif à « la politique européenne des transports à l'horizon 2010 » ;
- les objectifs du Grenelle de l'environnement (2007) de diminution des émissions des gaz à effet de serre, les engagements internationaux pris au Sommet de Rio (1992), Kyoto (1997), Johannesburg (2002), Rio + 20 (2012).

Il représente 70 km de ligne nouvelle entre Manduel et St Jean de Vedas. Il a été déclaré d'utilité publique par décret du conseil d'Etat en date du 16 mai 2005. Après consultation via une procédure de dialogue compétitif, RFF en a confié la réalisation au groupement OCVIA.



Dans son approche fondatrice, le quartier OZ intègre les deux infrastructures en :

- les rapprochant à 23m là où le projet d'infrastructure initial envisageait un écartement de 80m générant un délaissé urbain
- créant une épaisseur protectrice (l'enveloppe) constituée par les façades des bureaux du pôle tertiaire supérieur. Ainsi les façades des bureaux bénéficient d'un adressage international le long des axes de communication et protègent du bruit et des particules les autres parties du quartier.

Le traitement du « faisceau d'infrastructure » est détaillé dans le chapitre 5 décrivant le projet d'aménagement.

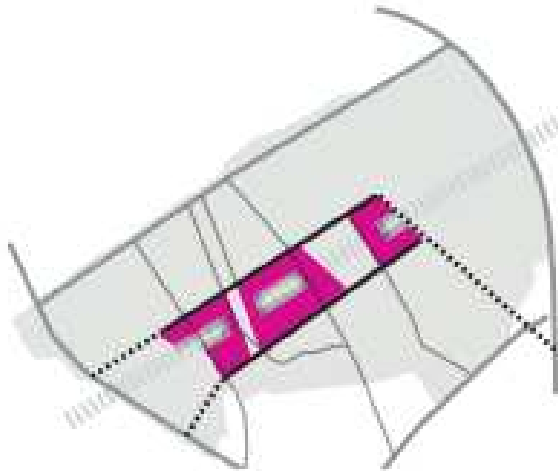
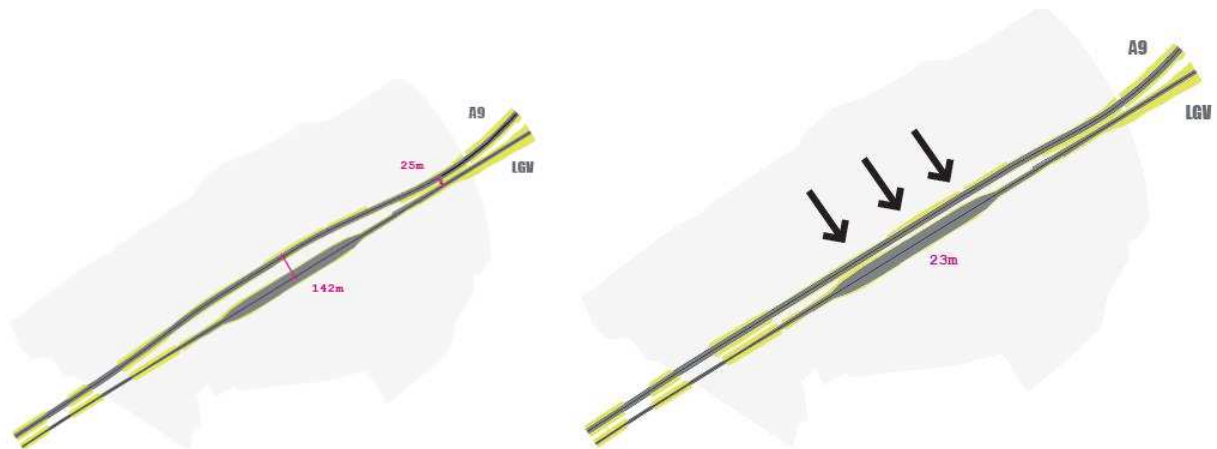


Schéma de l'enveloppe protectrice autour des infrastructures



Rapprochement de 80m à 23m

1.6.3. Le prolongement de la ligne 1 du tramway

Un axe de mobilité fondateur en 2017

La politique dynamique menée par TaM sous l'impulsion de l'Agglomération a permis l'extension du réseau dont la longueur a été triplée. La mise en service de la première ligne de tramway en 2001 a, par ailleurs, constitué un projet phare dans la politique de développement des déplacements de la ville.

Par délibération en date 30 octobre 2012, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a décidé d'engager les études pour le prolongement de la ligne de tramway ligne n°1 de son terminus actuel à Odysseum jusqu'à la Gare nouvelle Montpellier Sud de France. Ce tronçon nouveau garantira, à l'échéance de la livraison de La gare, une desserte en transports en commun exceptionnelle pour toute la ZAC OZ 1.

Elle sera parfaitement intégrée à la conception urbaine du quartier en empruntant le cours de la Gare (high street), axe de composition majeur de la ZAC OZ 1 qui accueillera des constructions mixtes avec des commerces de proximité et service en rez-de-chaussée.

Deux stations de tramway seront créées, l'une spécifiquement au niveau de la Gare nouvelle, l'autre au niveau de la place du marché à proximité du lycée technique existant Pierre Mendès France.

2

DESCRIPTON DE L'ETAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

2 – DESCRIPTION DE L'ETAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

2.1 LE MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL

Milieu physique

Topographie

Le site est situé sur les territoires de la ville de Montpellier et de Lattes dans la plaine du Languedoc, non loin de la mer Méditerranée. Au droit du site, la tête de coteau s'élève seulement d'une dizaine de mètres au dessus de la plaine.

Climatologie

Le département de l'Hérault bénéficie d'un climat méditerranéen aux étés chauds et secs et aux hivers doux et humides. La température moyenne annuelle est assez douce (14,7°C). Les précipitations sont typiques du climat méditerranéen avec une période sèche durant l'été, et un automne pluvieux. La hauteur totale des précipitations est de 654,6 mm par an, avec cependant un nombre moyen de jours de pluie dans l'année est assez faible (65,2).

Géologie

Le site se trouve en limite de 5 formations géologiques (Alluvions récentes, Alluvions villafranchiennes, Colluvions anciennes, Limon et loess du Lez, pliocène au faciès astien). Un forage réalisé en 1990 indique une forte présence d'argiles sur le premier mètre, puis des calcaires de 1 à 2 mètre de profondeur.

Eaux souterraines

La zone d'étude est localisée sur la plaine littorale. Le sens d'écoulement des eaux (souterrain et superficiel) est nord ouest-sud est en direction de l'Etang de l'Or (Etang de Mauguio) et du canal de Lunel.

En l'absence de protection particulière en surface, les risques de pollution sont importants et il s'avère nécessaire de protéger l'aquifère.

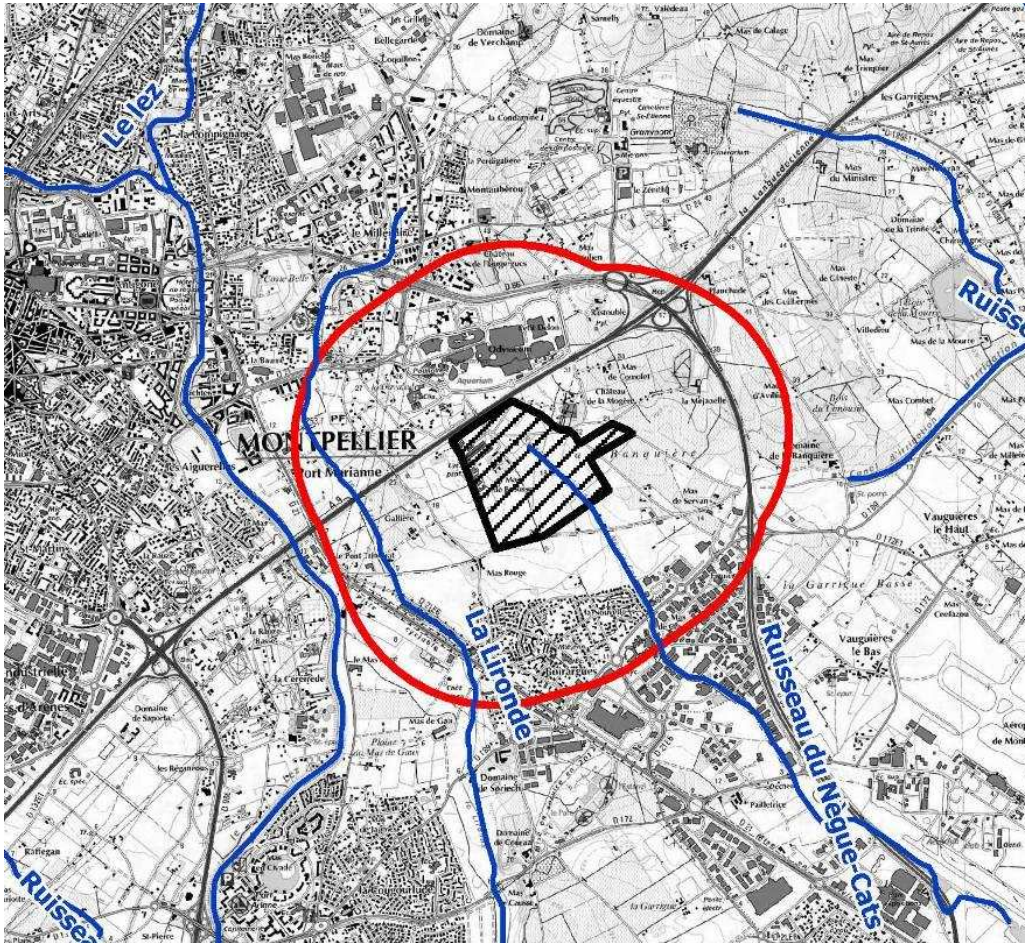
L'écoulement de la nappe suit la topographie du terrain du Nord vers le Sud. La nappe captée étant proche de la surface et peu protégée par les formations hétérogènes très perméables, sa vulnérabilité est élevée. Les écoulements souterrains sont nord-est/sud-ouest.

Il apparaît que la profondeur de la nappe soit suffisamment importante pour ne pas engendrer de contraintes pour la mise en œuvre d'aménagements hydrauliques de types réseaux d'assainissement ou bassins de rétention.

Eaux superficielles

Quatre cours d'eau sont présents dans le périmètre rapproché entourant le secteur d'étude (le Lez, la Lironde, le ruisseau de Nègue Cats et le canal de BRL). Seul le Nègue Cats est présent sur le périmètre de la ZAC Oz 1.

Dans le cadre du déplacement de l'autoroute A9 à Montpellier, des études hydrauliques spécifiques sur le Lez et la Lironde, ainsi que sur le ruisseau le Nègue Cats ont été réalisées dans le cadre des dossiers de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et d'Avant Projet autoroutier. Le projet de déplacement de l'Autoroute A 9 ainsi que celui de la future ligne LGV franchissent les champs d'inondation de ceux-ci.



Réseau hydrographique

Qualité de l'air

L'AASQA AIR Languedoc Roussillon s'occupe de la surveillance de la pollution atmosphérique sur la ville de Montpellier. Plusieurs stations de mesures sont situées à proximité du projet (Pompignane, péri-urbaine Sud, Près d'Arènes).

Il apparaît que l'indice « ATMO » (permettant de caractériser quotidiennement la qualité de l'air de la région de Montpellier en vue d'en informer la population) indique que seuls 59 % des jours de l'année bénéficiaient d'une bonne à très bonne qualité de l'air. La part des jours marqués par une qualité moyenne à médiocre est importante (40 %) sur l'agglomération de Montpellier. Ce bilan permet d'identifier l'existence d'une pollution de fond importante, avec une responsabilité des transports importante. Cette question est sensible dans le périmètre d'étude du fait de la proximité de l'A9.

Le lien entre pollution et circulation routière au sein de la Communauté d'Agglomération montre à l'évidence l'enjeu du développement de l'usage des transports publics pour l'amélioration de la qualité de l'air local. Le projet Oz, qui s'inscrit dans un contexte d'évolution globale du secteur (déplacement de l'A9, ligne CNM) représente donc une opportunité de penser les aménagements en prenant en compte la pollution de l'air afin, d'une part d'aménager des zones tampons aux abords des principales infrastructures routières, et d'autre part, d'organiser les espaces afin de promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

Risques naturels

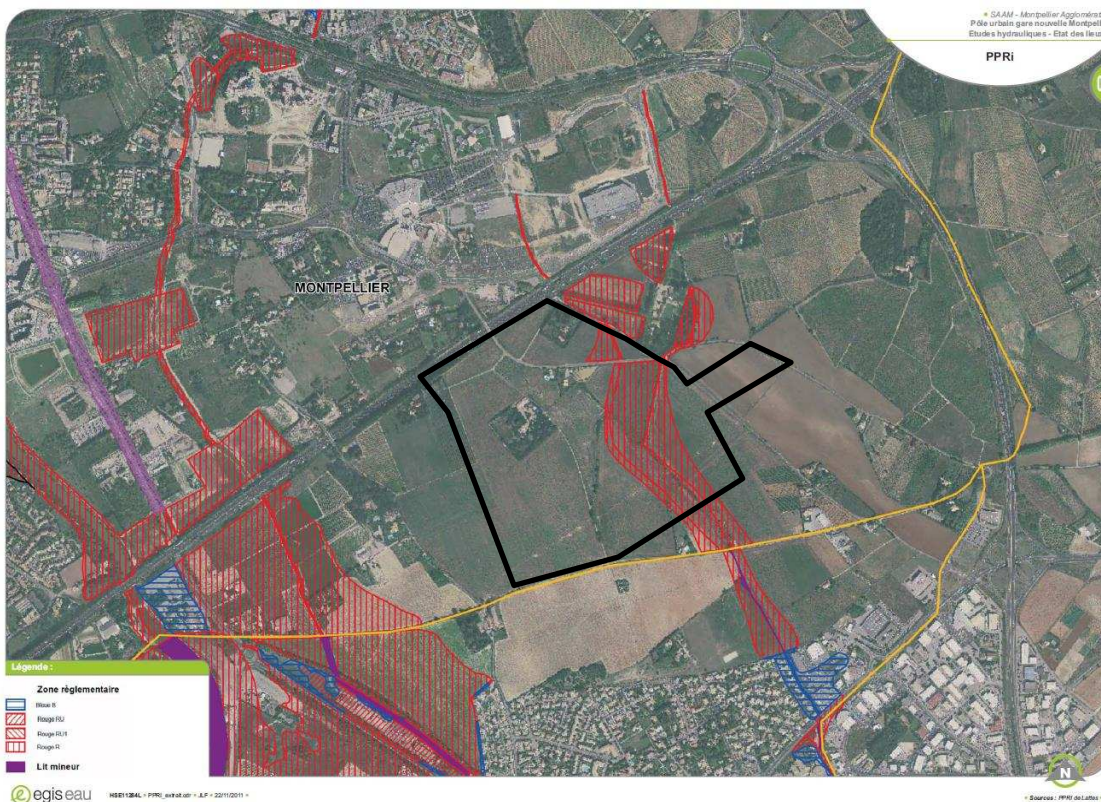
La ville de Montpellier a fait l'objet de nombreux arrêtés de reconnaissance de catastrophe naturelle depuis 1982 (tempête, inondations et coulées de boue, mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols). D'après le site prim.net, elle est concernée par les risques suivants :

feu de forêt : La commune de Montpellier est concernée par les risques de feux de forêt. Un Plan de Prévention des Risques d'Incendie de Forêt (PPRIF) a été approuvé le 30/01/2008. Ce PPRIF concerne les zones nord et ouest de la commune de Montpellier. Le site Méjanelle Pont-Trinquat n'est pas concerné par le risque incendie.

inondation : Les deux communes de Montpellier et de Lattes sont concernées par les risques d'inondation (débordement de cours d'eau). Le site Méjanelle Pont-Trinquat se trouve en partie dans une zone inondable (lit majeur du Lez). Le risque de remontée de nappe est également classé en sensibilité très faible à très forte (sur la limite ouest).

séisme : faible (niveau 2)

mouvement de terrain : faible



Zonage du Plan de Prévention des Risques inondation de Montpellier

Inventaires d'espaces naturels remarquables, espaces protégés et espaces de conservation

Au sein de l'aire d'étude éloignée, on recense :

7 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF 1) et 2 ZNIEFF 2, la plus proche se situant à environ 1500 mètres au sud-est du site (Aéroport de Montpellier-Fréjorgues). Ces zones n'ont pas de valeur réglementaire, mais juste une valeur d'inventaire.

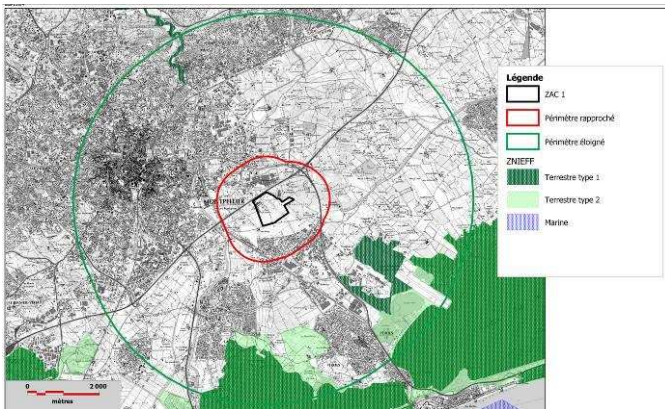
Des zones NATURA 2000 (réseau écologique européen) : 2 zones de la directive Oiseaux et 3 zones de la directive Habitats.

1 Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO), à 2000 m au sud-est du site,

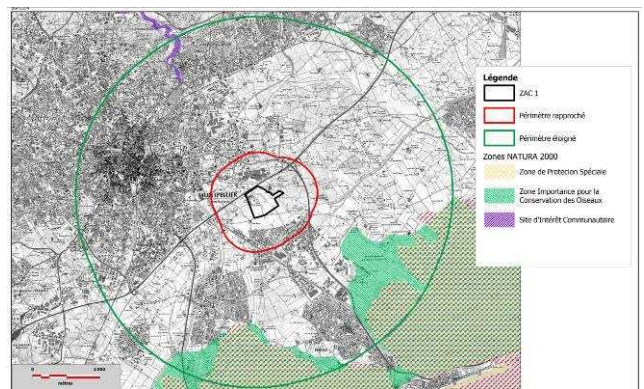
2 sites RAMSAR (zone humide d'intérêt pour la migration des oiseaux) ;

1 Arrêté de Protection de Biotope (APPB), situé à environ 4500 mètres au sud-est du site.

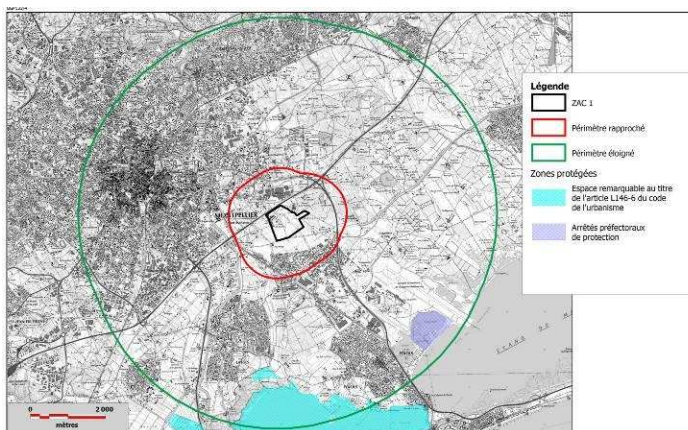
D'une manière générale, les sensibilités les plus importantes sont situées dans un secteur sud à sud-est du projet, au niveau de la commune de Lattes. Aucun zonage ne se trouve sur le site d'étude.



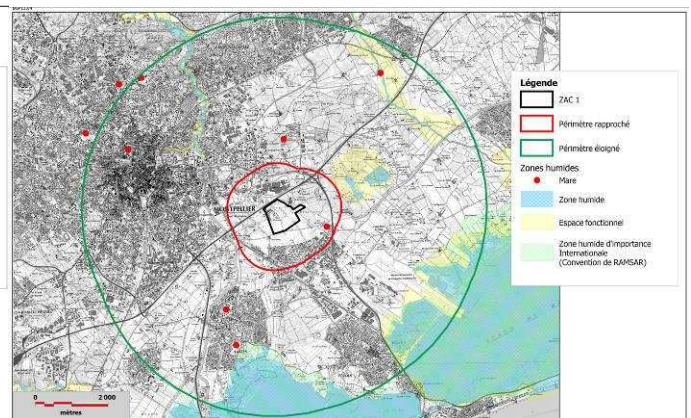
ZNIEFF



NATURA 2000



APPB



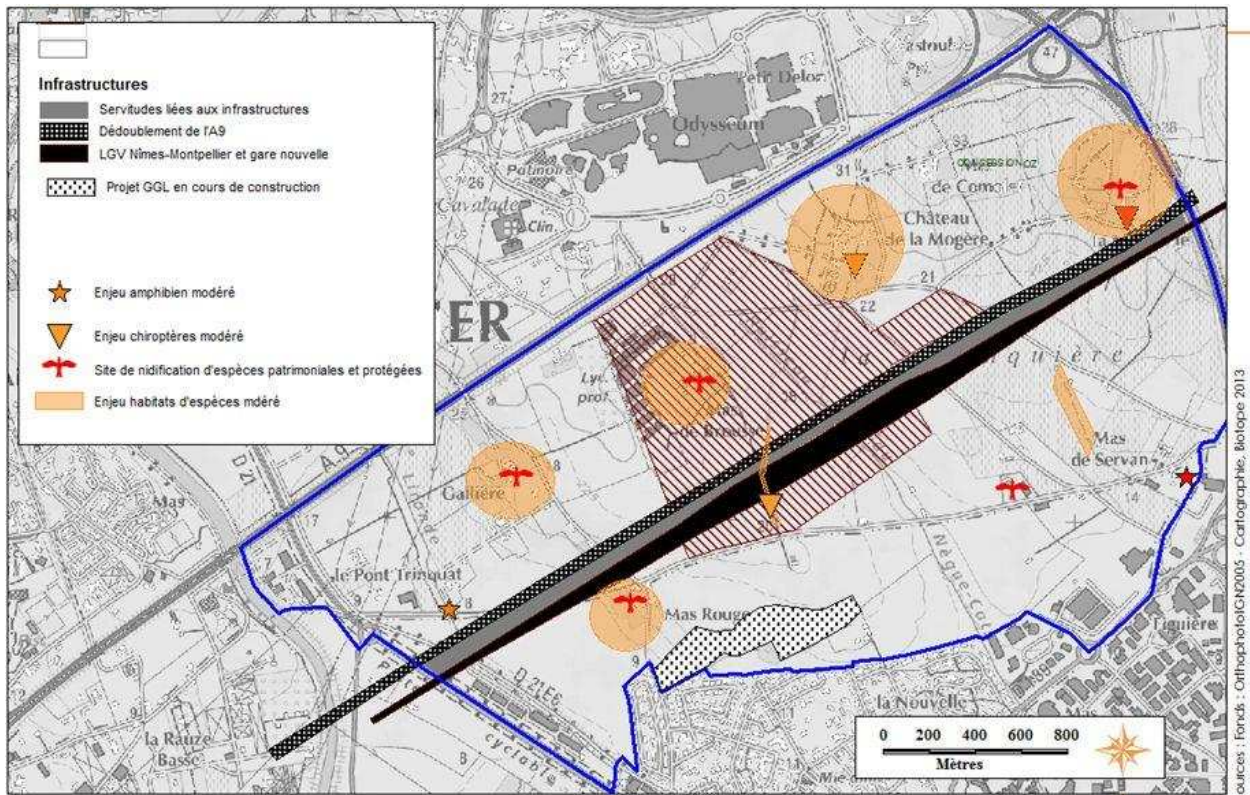
ZONES HUMIDES

Faune et flore

Une étude faune/flore complète, réalisée sur un cycle annuel a été menée par le bureau d'études BIOTOPE, avec pour objectif d'évaluer les enjeux écologiques et les éventuelles contraintes réglementaires à prendre en considération pour l'implantation du projet.

Le tableau ci-dessous résume les conclusions de cette étude

Sensibilité	Famille	Commentaires
Nulle à faible	Flore	Aucune espèce patrimoniale et protégée n'a été trouvée sur l'aire d'étude.
	Insectes	La grande majorité de la zone d'étude ne possède pas d'intérêt d'un point de vue entomologique, du fait de fortes perturbations anthropiques. L'enjeu écologique se concentre sur fossé qui longe le mur Est de la Mogère où une population d'Agriion de Mercure a été mise en évidence.
	Amphibiens	Les enjeux faibles sont localisés au niveau des cours d'eau du secteur (Nègue Cats et la Lironde) et des boisements situés à proximité.
	Oiseaux	La plupart des espèces d'oiseaux observées sur l'aire d'étude sont parmi les plus communes de la région et ne présentent pas de contraintes particulières du point de vue patrimonial. Le statut de protection de certaines d'entre elles implique cependant une contrainte réglementaire. Les principaux enjeux écologiques concernent les sites de nidification des espèces patrimoniales à savoir, la Huppe fasciée ou encore la Chevêche d'Athéna. Les espèces sont observées dans les massifs boisés des mas (mas des Brousse, Mogère)
	Chiroptères	Le site est plutôt faible en terme de diversité. Il est fréquenté par des espèces assez communes, assez anthropophiles qui sont peu sensibles à la modification de leur habitat et qui présente une forte plasticité écologique. Au regard du statut de protection de l'ensemble des chiroptères, l'enjeu pour le projet est faible et concerne les gîtes du Mas Rouge.
	Mammifères (hors chiroptères)	L'aire d'étude ne présente que des espèces relativement communes, disposant par ailleurs d'une forte plasticité écologique leur permettant de résister à une très forte anthropisation. Les enjeux sont donc faibles, malgré quelques habitats favorables aux mammifères
Modérée	Habitats naturels et semi-naturels	La ripisylve en bordure du Nègue-cats constitue le principal intérêt du site.
	Reptiles	L'aire d'étude ne présente pas d'intérêt particulier concernant les reptiles.
	Amphibiens	Les enjeux modérés se concentrent sur les zones de reproduction (zone en eau) et les zones d'habitat en phase terrestre (du Château de la Mogère) utilisées par le plus grand nombre d'amphibiens et notamment les plus remarquables
Forte	-	-



Carte des sensibilités écologiques

2.2 PATRIMOINE CULTUREL ET TOURISTIQUE

La ville de Montpellier possède de nombreux monuments historiques classés et inscrits. La majorité de ces monuments sont situés dans le centre ville.

Toutefois un monument classé se trouve à proximité du site de la ZAC Oz 1, et son périmètre de protection de 500 m interfère avec le périmètre opérationnel:

Route de la Mogère	Château de la Mogère	CL.MH	20.04.1945	Le buffet d'eau, le parterre situé en avant du buffet d'eau, l'aqueduc et la fontaine.
		CL.MH	01.04.1966	L'ensemble des façades et toitures du château, les façades et les toitures des communs, l'ensemble du parc.

Le château de la Mogère a été construit dans la première moitié du 18^{ème} siècle, lorsque de nombreuses maisons des champs ont été construites dans la campagne autour de Montpellier.



2.3. ENVIRONNEMENT SOCIO-ECONOMIQUE

Population

La commune de Montpellier présente une très forte croissance démographique, constante depuis 1968 (source INSEE). La ville de Montpellier attire une population jeune notamment avec la présence de nombreuses universités.

Activité économique

Les activités principales sont les commerces, transports et services divers, qui représentent plus des trois quarts des établissements. L'administration publique, enseignement, santé, action sociale, est le deuxième secteur d'activité suivi ensuite par le secteur de la construction.

Le centre-ville de Montpellier, correspondant au périmètre « Grand Cœur », concentre à lui seul 2 623 unités commerciales soit les 2/3 de l'offre commerciale dont environ 1 200 répartis sur l'écusson et le secteur Comédie (incluant les centres commerciaux du Triangle et du Polygone).

Les autres quartiers de Montpellier sont dotés d'environ 200 commerces chacun (de 170 à 231) à l'exception du quartier Mosson où le nombre de commerces atteint 328 unités.

A noter qu'un centre commercial de grande envergure, l'Odysseum a été inauguré en 2009, et se trouve en face du site d'étude, de l'autre côté de l'A9, à côté du magasin IKEA. Cet équipement comporte également de nombreux équipements de loisirs (cinéma, bowling, patinoire,...). Par ailleurs se situe au sud de la zone sur les communes de Lattes et Pérols, la plus grande zone d'activité commerciale de l'Agglomération, polarisée notamment autour de 2 grands centres commerciaux :

- Auchan
- Carrefour

Activité agricole

Une étude spécifique a été réalisée par la chambre d'Agriculture de l'Hérault. Elle indique principalement que le site de la « Méjanelle - Pont Trinquat » est un terroir traditionnellement cultivé, qui malgré son cloisonnement reste le support d'activités agricoles. Il présente l'aspect d'une plaine céréalière et maraîchère, ponctuée de haies et de bosquets.

Les parcelles sont essentiellement occupées par une exploitation viticole au nord-est du site (vin vinifié à la cave d'Assas par les propriétaires du Mas de Comolet), une exploitation en alternance céréales (blé dur notamment) et maraîchage (melon en particulier) sur 130 ha, géré par un GAEC d'exploitants basé à Mauguio, et des friches sur les marges est et ouest du site.

De façon générale, hormis pour les coteaux de la Méjanelle, la zone est propice à une agriculture variée puisqu'elle a successivement accueilli des arbres fruitiers (pommiers) des années 60 à 80, de la vigne, des céréales (notamment du blé dur) et des cultures maraîchères telles que le melon.

2.4. SERVITUDES ET URBANISME

Le site de la ZAC Oz 1 est localisé sur la commune de Montpellier et doit prochainement accueillir la gare nouvelle de Montpellier-sud de France, sous maîtrise d'ouvrage RFF, en vue de la création de la ligne LGV.

La ville de Montpellier possède un Plan Local d'Urbanisme, approuvé le 2 mars 2006 et dont la dernière modification est actuellement en cours.

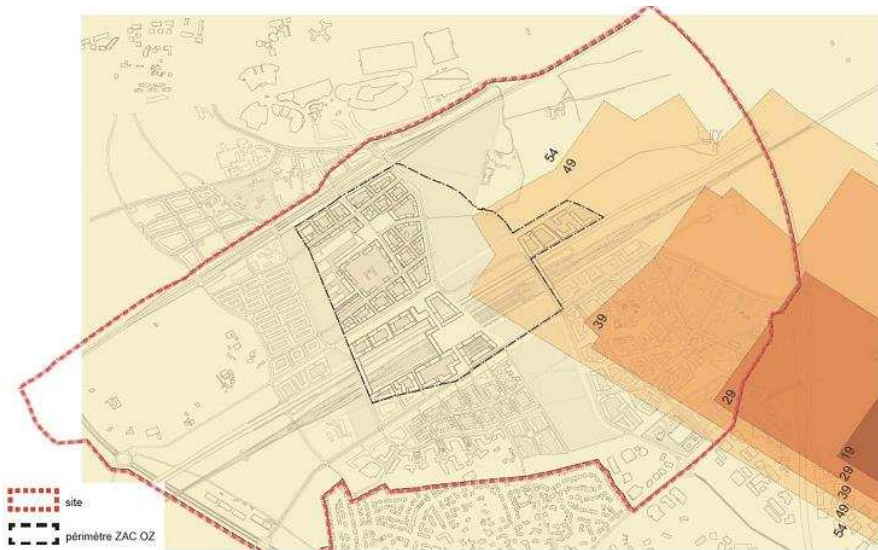
Le périmètre de la ZAC Oz 1 est majoritairement classé en **zone AU0-5 et ponctuellement en zone 5AU-1 au niveau du Mas des Brousses**.

Des emplacements réservés pour la gare nouvelle et le CNM, ainsi que l'autoroute A9 déplacée sont présents.

Le périmètre de la ZAC Oz 1 est concerné par des servitudes.

Elles sont de plusieurs types :

- Servitudes relatives à la conservation du patrimoine : Zone de protection des monuments historiques classés ou inscrits à l'inventaire : site du Château de la Mogère et son parc qui se trouve à l'intérieur du périmètre d'étude.
- Servitude relative à la salubrité et à la sécurité publique : plan de prévention des risques inondation et passage d'un Gazoduc avec son périmètre à risque.
- Servitude de dégagement aérien : elles sont fixées par les normes aéronautiques liées à l'aéroport de Montpellier Méditerranée Dans le périmètre de la ZAC OZ 1, les hauteurs maximales sont fixées à NGF54 (la quasi-totalité des îlots) et NGF49 (seul 1 îlot est concerné par cette hauteur)



Plan synthétique des servitudes de dégagement aérien

2.5. VOIRIE ET RESEAUX DIVERS (VRD)

Le site n'est actuellement pas desservi en voiries et réseaux divers aux normes. Les maisons existantes sont desservies uniquement par des forages en eau et sont munies d'un système d'assainissement autonome.

Eau potable

Le concessionnaire du réseau d'eau potable est VEOLIA pour la commune de Montpellier. Le réseau AEP géré par Montpellier Agglomération, est alimenté aujourd'hui par les captages de Vauguières. Les réseaux de Montpellier sont reliés par une conduite de secours au niveau de l'avenue sous la Mer. La zone n'est pas desservie par un réseau d'eau potable public.

Réseau d'irrigation

BRL est concessionnaire d'un réseau d'eaux brutes existant qui est présent :

- sous l'avenue de Figuières, avec une antenne sous l'avenue des Platanes,
- entre le Lez et la RD 58, entre le nord de Lattes et Montpellier.

En ce qui concerne notre zone d'étude, les travaux de mise en place au nord de Boirargues ont commencé mi-2012. Le tronçon entre le chemin du mas Rouge et la route de la Mer comprenant la traversée de la Lironde n'est pas arrêté à ce jour.

Après travaux, subsistera une bande de servitude non aedificandi de largeur 6m, sur laquelle les constructions seront interdites, ainsi que la plantation d'arbres.

Eaux usées

Le concessionnaire du réseau d'eaux usées est VEOLIA pour les communes de Montpellier et de Lattes, et la SAUR pour la commune de Mauguio. Les réseaux de Montpellier et du quartier de Boirargues sont actuellement distincts et ont pour exutoire la station d'épuration de MAERA.

La zone d'étude n'est pas desservie par un réseau d'assainissement public hormis le lycée Mendès France qui bénéficie d'une antenne depuis le collecteur du boulevard Penelope. Aucun collecteur principal suffisamment dimensionné ne dessert la périphérie de la zone.

Eaux pluviales

Il n'y pas de réseau connu dans la zone d'étude

Réseau RTE :

Présence de 3 lignes très haute tension traversant le nord-ouest de la zone d'étude :

- 1 ligne 63kV Castelnaud – Montpellier,
- 1 ligne 63 kV Montpellier – Saumade 2 – Fréjorgues,
- 1 ligne 225 kV Montpellier – St Christol.

Une contrainte de distance (hauteur) entre ces lignes et les aménagements doit être respectée. Comme la zone d'étude dans cette partie est située en quasi-totalité en zone inondable, cette contrainte entre les voies ou constructions et les lignes très haute tension ne devrait donc pas concerner le projet d'urbanisation. A noter la présence d'un poste source entre le chemin du Mas Rouge et la Lironde, au sud d'A9, nommé « Pont Trinquat ». Ce poste est l'un des 5 postes source de l'Agglomération de Montpellier. L'accès à ce poste source s'effectue par un chemin qui est propriété d'EDF.

Réseau ERDF :

Que ce soit pour les lignes HTA ou BT, il s'agit donc de lignes aériennes ne correspondant ni aux nouvelles normes (lignes enterrées) ni aux besoins.

Réseau gaz :

Le réseau GRT de transport de gaz dans la zone d'études est constitué par :

- un poste de gaz positionné à proximité du franchissement par le chemin du Mas Rouge de l'A9 existante,
- à l'ouest de celui-ci, 2 canalisations longent l'A9 par le sud en diamètres 200mm et 300mm,
- à l'est de celui-ci, 1 canalisation longe l'A9 par le sud en diamètre 400mm à 67 bar,
- au sud de celui-ci, donc directement dans notre zone d'études, 1 canalisation longe le chemin du mas Rouge en diamètre 150mm à 67 bar. Cette canalisation emprunte ensuite la rue de la Fontaine de la Banquière vers Mauguio.

Ce réseau est un réseau de transport et en aucun cas ne constitue un réseau de desserte locale.

Une canalisation de diamètre 168 mm est située sous le mas rouge.

Il n'existe pas de maillage structurant des réseaux gaz en périphérie du site.

Réseau télécom

Présence de réseaux France TELECOM aériens et souterrains dans la zone d'étude le long des voiries principales, non dimensionnés.

Réseaux de chaleur

La SERM est concessionnaire pour les réseaux urbains de chaleur et de froid sur la commune de Montpellier. Une centrale existante pour le quartier de port Marianne est située entre le boulevard Pénélope et l'A9 existante.

La SERM a le projet de réaliser une centrale à bois sur le chemin du mas Rouge avec une mise en service prévue pour 2013. Plusieurs options sont envisagées pour la conception de cette centrale ainsi que la zone desservie.

2.6. TRANSPORTS ET MOBILITES

Réseau routier

Le site d'étude est encadré par plusieurs voiries de grande importance :

- l'autoroute A 9, voie de transit extérieur à l'agglomération montpelliéraine. Son projet de déplacement aura pour effet la transformation de l'actuelle A 9 en boulevard urbain.
- la RD 21, avenue de la mer, assure la liaison entre la ville de Montpellier et la mer. Cette voirie, à 2 x 2 voies, a fait l'objet d'un aménagement paysager fort avec l'arrivée de la ligne 3 du tramway et les circulations piétonnes et cycles.
- la RD 66, à 2 x 2 voies, constitue un axe structurant de desserte de l'agglomération, qui permet de rejoindre le littoral et l'aéroport Montpellier-Méditerranée.

La RD 66 est la voie du secteur qui supporte les plus forts trafics (environ 65 000 veh/j), suivie de la RD 21 et du tronçon de la RD 189 (quartier Boirargues) qui supportent des trafics très importants, de l'ordre de 21 000 véhicules/jour. L'autoroute A9 comporte un trafic de 130 000 véhicules/jour.

Le secteur supporte un trafic soutenu qui a baissé en 2012. Ce trafic est le reflet des flux pendulaires (domicile – travail), assurés par les routes du secteur, qui se combinent aux flux de desserte des zones commerciales.

Le week-end, les zones commerciales exercent une attraction qui engendre une augmentation des niveaux de trafics.

Le réseau viaire actuel sera particulièrement impacté par la réalisation des divers projets. En 2012, la RD 66 et la RD 189 présentent des niveaux de trafic importants et des niveaux de congestions non négligeables, en particulier la RD 189. A l'horizon 2025, les aménagements de voiries seront alors nécessaires pour permettre un bon écoulement du trafic (contournement Nord de Lattes, l'axe Nord Sud desservant la gare en 2 fois 2 voies ,...).

Transports en commun

Afin de disposer d'un outil efficace et performant sur ce domaine, la ville a créé en 1979 la SMTU (Société Montpelliéraine de Transports Urbains). A partir de 1982 la gestion de la SMTU est confiée au District. Plus récemment, lors de la transformation du District en Communauté d'agglomération, la SMTU est devenue TaM (Transports de l'Agglomération de Montpellier).

Aucune ligne de tramway ou de bus n'est présente sur le site à l'heure actuelle. Au nord du site est présente la ligne 1 du tramway et son terminus Odysseum. Il s'agit d'une ligne à très forte fréquence (toutes les 3 minutes en heure de pointe) qui sera prolongée jusqu'à la gare nouvelle Montpellier sud de France. La ligne 3 du tramway qui longe la RD 21 jusqu'à Pérols se situe également à proximité du site, à l'ouest.

Réseau ferroviaire

La voie ferrée classique passe au centre-ville de Montpellier, et relie Nîmes à Sète. Le tracé du futur contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier traversera le projet.

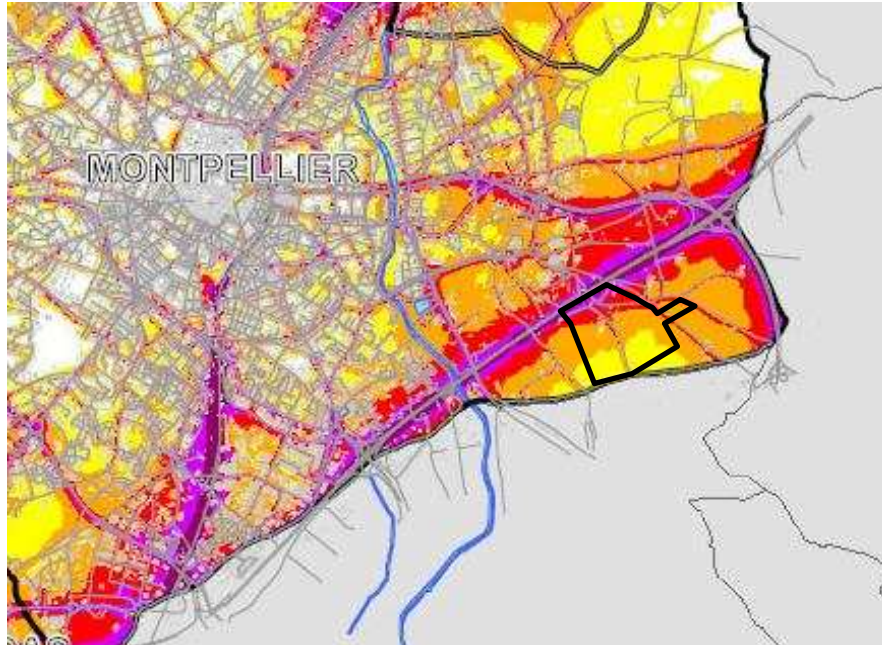
Transport aérien

La desserte aérienne de Montpellier est assurée grâce à l'aéroport international Montpellier Méditerranée, classé au 10^{ème} rang national en 2011 (1,3 millions de voyageurs). L'aéroport est bien desservi grâce à l'échangeur autoroutier de Montpellier-est et à la RD 66. Par ailleurs, une douzaine de navettes par autocar assurent quotidiennement la liaison avec Montpellier centre. L'aéroport se trouve seulement à environ 2 km au sud-est du site d'étude.

2.7. BRUIT ET VIBRATIONS

Le secteur d'étude est impacté par le bruit des infrastructures : autoroute A9, routes départementales 21 et 66. La RD21 est classée en catégorie 2, la route de Vauguières et la route du Mas Rouge, traversant le site sont classées en catégorie 4. A noter que la RD 21 a été réaménagée et est passée à une vitesse limitée à 70 km/h. Les niveaux sonores le long de cette voie ont donc évolué favorablement. L'autoroute A9 est classée en catégorie 1 sur l'ensemble de son tracé le long du site d'étude.

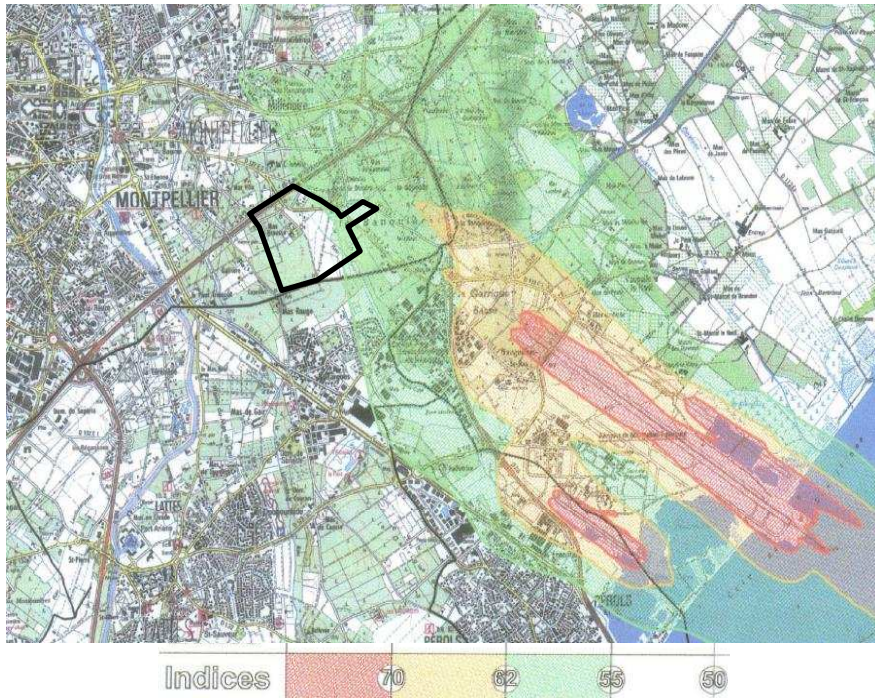
Une carte de modélisation du bruit a été réalisée à l'échelle de l'agglomération de Montpellier et permet de constater que le site d'étude est principalement impacté par l'autoroute A9.



Carte de modélisation du bruit cumulé (Source : Montpellier Agglomération)

De plus, l'aire d'étude se situe en partie en zone C et pour son extrémité sud-est en zone B, par rapport au plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Montpellier.

Le secteur de la ZAC Oz 1 est partiellement en zone C.



	Zone de bruit				
	A	B	C**	Extérieur immédiat de la zone C*	D
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 db(A)	40 db(A)	35 db(A)	30 db(A)	Les PEB peuvent délimiter une zone D à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L 147.6 du code de l'urbanisme. La délimitation d'une zone D n'est obligatoire que pour les aéroports visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes (voir ci-après).
Locaux d'enseignement et de soins	47 db(A)	40 db(A)	35 db(A)	30 db(A)	
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 db(A)	40 db(A)	35 db(A)	30 db(A)	

* en l'absence de zone D.

** valeur de norme uniquement pour la zone de bruit C (circulaire du 19/01/1988).

Une campagne de mesures a également été réalisée sur le projet par le bureau d'étude AcoustB. Il en ressort que les niveaux sonores mesurés en façade d'habitations ou en champ libre, dans le secteur concerné par le projet, sont compris :

- entre 46.5 et 63.0 dB(A) sur la période diurne (6 h – 22 h),
- entre 38.5 et 56.0 dB(A) sur la période nocturne (22 h – 6 h), malgré la proximité de l'autoroute A9 pour certains points.

Ces niveaux sonores sont représentatifs d'une zone d'ambiance sonore préexistante modérée au sens de la réglementation (arrêté du 5 mai 1995), puisqu'ils restent inférieurs à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de

nuit. A noter que pour la majorité des points de mesure, c'est la circulation sur l'autoroute A9 actuelle qui constitue le bruit de fond.

2.8. GESTION DES DECHETS

La collecte des déchets est assurée par un service de la communauté d'Agglomération. Un schéma directeur de prévention et de gestion des déchets de Montpellier-Agglomération a été mis en œuvre. Il est fondé sur :

- La réduction des quantités de déchets « à la source »
- La séparation autant que possible des différents types de déchets afin de les orienter vers les filières de traitement qui permettront leur valorisation maximale
- La réduction maximale du tonnage de déchets ultimes à enfouir en centre de stockage de dernière génération.

2.9. PAYSAGE

Le paysage existant est marqué par plusieurs ambiances fortement distinctes :

- Les paysages à caractère agricole, dominé notamment par une culture intensive du blé dur (2 années sur 3) et du melon (une année sur 3)
- La ripisylve du ruisseau du Nègues Cats
- Les deux mas à valeur patrimoniale : et leurs espaces boisés centenaires : Le mas des Brousses à L'ouest et le château de la Mogère à l'Est
- L'infrastructure existante au nord (l'A9 actuelle)
- La silhouette du secteur ludico-commercial d'Odysseum
- Le lycée technique Mendès France existant et son équipement sportif d'accompagnement (gymnase Spinozi et plateau sportif).

Du fait de sa topographie, la zone d'étude offre différents points de vue sur des éléments paysagers agricoles et ruraux remarquables : l'oliveraie en bordure de la rue de la Cavalade, la pinède du Mas de Gallière, les vignes qui les entourent et les ripisylves du Lez et du Nègue-Cats.



Point de vue 1 : Vue nord-est depuis la route de Vauguières sur l'oliveraie et les vignes en arrière plan. L'autoroute se situe en contre bas du talus. Encaissée elle ne représente pas une contrainte visuelle



Point de vue 2 : orientation vers l'ouest depuis la façade du Mas des Brousses. En arrière plan une grue, point de repère, sur le secteur de la rue du Mas de Gallière en limite sud du secteur.

En bordure est, à l'extérieur du secteur de projet, s'imposent les grands ordonnancements des allées de platanes et la silhouette arborée du château de la Mogère.



Point de vue 4 : à l'extrémité est du site alignement de platanes autour du château de la Mogère et terres agricoles en herbage

Dans la partie centrale du secteur, le Mas des Brousses s'identifie par ses murs de pierres et sa masse arborée. Il est bordé à l'est par un chemin vicinal qui assure la jonction entre la route de Vauguières et la rue de la Fontaine de la Banquière. Au nord, à l'ouest et au sud, il est entouré de champs jusqu'en limite du secteur de projet (culture du blé noir, vignes et melons). Sa position quelque peu surélevée, du fait de la topographie du secteur, permet de distinguer à l'Ouest les toits du Mas Rouge.



Point de vue 5 : sud-ouest du Mas de Brousse, terres agricoles en herbage et masse arborée de qualité en second plan et au fond au niveau du Mas de Gallière. *Point de vue 6 : Clôture arborée de la façade ouest du Mas des Brousses et terres agricoles en herbage.*

Au nord de l'autoroute A9, l'urbanisation récente se densifie avec le développement du quartier Port Marianne et le secteur d'activité ludique et commercial d'Odysseum.

Si les bâtiments existants d'Odysseum ne représentent pas une gêne visuelle depuis le site, du fait de la topographie du secteur, à l'est, au-delà de l'autoroute, l'imposant bâtiment de l'enseigne Ikea est particulièrement visible avec ses couleurs vives. Quelques bâtiments d'activités sont également présents en bordure nord de l'autoroute et visibles à partir du pont de la route de Vauguières. Toutefois leur situation en contre bas ne les rend pas perceptibles depuis le cœur du secteur d'étude.



Point de vue 7 : orientation nord-est, depuis le mas de Brousse, vue sur l'autoroute et les récents bâtiments de l'enseigne IKEA.



Point de vue 8 : percée visuelle vers le nord-est depuis le pont de la route de Vauguières sur des bâtiments anciens qui bordent le nord de l'autoroute.

Au nord-ouest de l'autoroute, les constructions existantes sont masquées par les plantations de pins d'Alep qui jouent un rôle de barrière végétale.

Sur le secteur d'étude, les milieux naturels à proprement parler, sont absents du fait de la prédominance des espaces agricoles, les masses arborées des mas et les alignements d'arbres servent de point de repère.

Une coupure à l'urbanisation : l'autoroute A9 :

L'autoroute A9, réalisée au cours des années 1960, constitue l'élément anthropique du paysage le plus contemporain et s'impose sur le site telle une coupure nette. Cette coupure correspond aujourd'hui à la limite sud-est de l'urbanisation de Montpellier, séparant, au nord, l'important projet ludique et commercial d'Odysseum des espaces non urbanisés, cultivés ou en friches, au sud.

Sur l'ensemble du secteur de projet, l'autoroute A9 reste peu perceptible du fait de sa plate forme située en déblai par rapport au terrain naturel sur l'essentiel de son linéaire. Les talus sont agrémentés de plantations serrées de pins d'Alep entre la rue du Mas Rouge et la route de Vauguières. Son impact visuel est plus important à l'ouest du talus de la Lironde, mais sur un linéaire limité, où remblais et ouvrages d'art surplombent les secteurs inondables de la plaine du Lez et de la Lironde.





Les champs cultivés

Ils représentent la majorité des parcelles du périmètre d'étude et sont entrecoupés par des alignements d'arbres, des routes ou linéaires de cours d'eau.

Ces espaces agricoles sont relativement enclavés entre les différentes infrastructures routières, mais jouent leur rôle de respiration paysagère entre les zones urbanisées de Montpellier au nord et les communes côtières de Lattes et Pérols au sud.



Les vignes

Des parcelles de vignes sont présentes ponctuellement, notamment au nord-est, mais sont de plus en plus relictuelles (3 exploitations subsistent).



Les oliveraies

Quelques oliveraies relictuelles subsistent sur le site. La plus importante est située à côté du gymnase Spinosi.



Les terrains en friche

Les terrains laissés en friche sont principalement situés sur la périphérie du site.

Ils correspondent à des terres où l'activité agricole a été abandonnée et où aucun entretien n'est réalisé. Une végétation herbacée et arbustive s'y installe, et a tendance à dégrader la qualité des paysages locaux, et les franges du site.



Les alignements d'arbres

Des alignements de platanes et d'oliviers sont présents sur le site, au niveau des bâtisses principales (Château de la Mogère, Mas de Comolet).

Ces alignements créent des repères très importants dans ce paysage de plaine, et sont des lignes de forces à valoriser.



Les cours d'eau

Le principal cours d'eau est le Nègues cats.

Des fossés servant à gérer les eaux pluviales sont également présents sur le site.



Fossé à proximité de la mogère



Nègues cats

Les bâtiments isolés

Des bâtiments isolés ponctuent le paysage et sont de nature et de qualité très variée (mas, maisons individuelles, bâtiment d'activité, lycée professionnel, bâtiment désaffecté).

Ces bâtiments s'accompagnent pour la plupart d'éléments végétaux parfois de qualité : arbres, haies, jardins.

Les zones urbanisées périphériques

Le périmètre d'étude est entouré de zones urbaines, notamment au nord, au sud et à l'ouest. A l'est s'étendent des parcelles agricoles similaires au site, au-delà de la RD 66.



Le lycée marque fortement son empreinte dans le paysage.



3

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

3 - LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

Préambule :

L'articulation entre le projet d'ensemble et la ZAC OZ 1

Le projet de ZAC OZ 1, d'un périmètre de 60 Ha s'intègre dans le projet d'ensemble OZ Nature Urbaine, qui se réalisera sur une durée de 25 à 30 ans par des opérations successives. La ZAC OZ1 constitue la première phase opérationnelle.

Le projet d'ensemble sur le grand territoire de 350 Ha

Situé sur les territoires des villes de Montpellier et Lattes, entre l'A9 actuelle et Boirargues, le grand projet urbain OZ est à la croisée des développements urbains de Montpellier vers la mer et du corridor des transports languedociens (Gare Nouvelle, aéroport, contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier et déplacement de l'A9).

OZ accueillera la gare nouvelle de Montpellier, dès 2017, qui sera reliée au centre-ville (gare Saint-Roch) et à l'aéroport via les transports urbains.

Mais OZ sera aussi un véritable quartier urbain, vivant intensément, en prise direct avec la nature, en participant activement à sa requalification, avec notamment la mise en valeur du château de la Mogère.

Ses principales caractéristiques sont :

350 hectares de projet :

- 200 ha d'espaces verts comprenant
 - 60 ha d'espaces naturels et lagunaires,
 - 60 ha de parcs publics aménagés,
 - 80 ha d'espaces naturels et patrimoniaux.
- 150 ha urbanisés : 300 000 m² de bureaux (constituant le pôle tertiaire supérieur de L'Agglomération de Montpellier) pour environ 1 000 entreprises et 15 000 emplois, 5 000 logements individuels et collectifs, 50 000 à 80 000 m² destinés à l'hôtellerie et aux loisirs urbains et 150 000 m² dédiés au campus créatif

Les enjeux paysagers, urbains, environnementaux et économiques du projet d'ensemble OZ sont synthétisés dans un document de planification à l'échelle des 350 Ha, le plan guide. Ce plan guide qui encadre les développements opérationnels en première Phase 1 (zac OZ1) et dans les phases ultérieures sera régulièrement remis à jour en fonction de l'évolution des projets.



Vue aérienne du projet d'ensemble Oz

La ZAC Oz 1

Située au cœur du quartier OZ nature urbaine, la ZAC OZ 1 s'étend sur un périmètre de 60 ha situé principalement au nord du faisceau d'infrastructures, mais également sur une partie plus réduite au sud de ces dernières au droit de la gare TGV.

Les objectifs proposés dans le cadre de la ZAC OZ 1 reprennent pleinement les objectifs généraux énoncés au moment de l'opération d'aménagement d'ensemble et les complètent selon cette phase d'aménagement. Ils sont :

- Assurer la desserte et les conditions de l'intégration urbaine du pôle d'échange multimodal Montpellier Sud de France dès sa mise en service en 2017 ;
- Réaliser et promouvoir un pôle d'affaires dès la mise en service du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) Montpellier Sud de France en attachant une attention toute particulière à la qualité de son environnement et de la vie des futurs salariés et usagers du quartier ;
- Créer les articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants, par la «ville intense» et mixte autour de l'ossature structurante constituée par la prolongation de la ligne 1 de tramway depuis Odysseum et le PEM Sud de France ;
- Installer la 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»
- Mettre en œuvre l'approche innovante souhaitée en matière de développement durable, en relation avec la démarche EcoCité et le programme «Cité intelligente» avec l'ambition de faire de ce quartier, du pôle d'affaires et du pôle d'échange multimodal, un laboratoire d'expériences innovantes et exemplaires à l'échelle internationale pour inventer la ville intelligente, active et solidaire de demain.

La ZAC OZ 1 est composée de deux secteurs s'inscrivant dans le concept de la ville mosaïque du quartier OZ nature urbaine.

- La ville Intense
- Le faisceau Intégrateur

Située au cœur de la première ZAC du projet OZ, la ville intense est l'un des types de tissus urbains (avec la Ville Intime et la Ville Résidentielle) de la ville mosaïque définie par l'urbaniste pour caractériser les différents quartiers amenés à s'imbriquer dans le cadre du projet. Des îlots denses et une programmation mixte permettront de concevoir un quartier central dynamique avec des logements, des commerces, un programme éducatif et des équipements.

Situé le long des infrastructures, le faisceau intégrateur accueillera le pôle d'affaires du quartier OZ. La programmation des îlots alignés aux infrastructures sera constituée en majorité de bureaux. Les îlots situés devant les mails pourront être mixtes.

L'emplacement de la gare et le prolongement de la ligne de tramway assureront une très bonne accessibilité aux deux quartiers de la ZAC OZ 1.

La ZAC OZ1 représente 60 Ha dont 30 ha d'urbanisation nouvelle.

Elle inclut :

- le parc du nèges cats et l'espace boisé du mas des brousses.
- Le lycée Pierre Mendès France et son gymnase qui contribueront à la vie et à la dynamique du quartier sont inclus dans le périmètre de 60 ha.

Le programme nouveau de construction représente : 400 000 m² SDP

- dont 130 000 m² de bureaux complétés par l'école de commerce et le pôle TIC de l'Agglomération de Montpellier pour un total de 180 000 m² représentant la 1ère phase du pôle tertiaire supérieur de OZ (300 000 m² à terme).
- entre 2000 à 2500 logements
- entre 400 et 500 logements étudiants
- des commerces et services
- des équipements publics de proximité

Les chapitres ci- après décrivent les enjeux du projet sur le périmètre d'ensemble puis leur déclinaison à l'échelle de la ZAC OZ 1.

3.1 LE PROJET D'ENSEMBLE OZ MONTPELLIER NATURE URBAINE

3.1.1. Le faisceau intégrateur et connecteurs

Comme il a été précisé dans l'état du site et son environnement, le site est fortement contraint par l'empreinte des deux nouvelles infrastructures : l'A9 déplacée et le CNM dont les travaux démarrent en 2014 et s'achèveront en 2017.

Le projet retenu de l'équipe KCAP/ILEX/OASIIS a donc trouvé toute sa justification dans le fait qu'il a posé pour préalable le rapprochement des deux infrastructures initialement distantes de 80m à une distance de 23 m.

Rapprocher les deux infrastructures

Le rapprochement de l'autoroute A9 à 23m de la ligne nouvelle permet au plan directeur de proposer un quartier hautement connecté et ouvert entre le nord et le sud. Les infrastructures ne sont pas des éléments de séparation du quartier ; elles sont intégrées au concept urbain de ce site. Composées en partie par les bâtiments du pôle d'affaires, elles viendront bien encadrer les infrastructures rapprochées afin de relier la vie économique. Grâce au rapprochement des infrastructures, une connectivité de la ville existe qui permet l'intégration réelle du quartier entre le nord et le sud du projet.

Épaisseur bâtie protégeant des nuisances

Afin de protéger les quartiers urbains des nuisances sonores générées par l'autoroute et le CNM, le projet introduit une épaisseur bâtie. Celle-ci anime les boulevards et accompagne les franchissements. À l'intérieur de ces "macro îlots", les infrastructures peuvent rester à ciel ouvert pour minimiser les coûts peu soutenables que supposeraient une couverture totale des infrastructures. Ainsi, les franchissements sont ici accompagnés par du bâti et remettent à l'honneur les ponts habités.

Liaison est-ouest entre RD66 et ODE, entre deux grands paysages

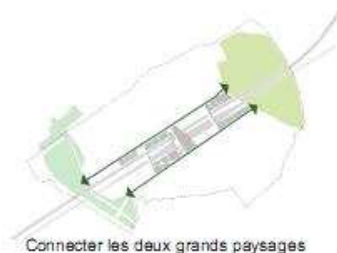
Deux boulevards parallèles aux grandes infrastructures traversent l'ensemble du plan guide et en constituent l'une des armatures principales. Le quartier OZ trouve là deux liaisons paysagères entre le paysage lagunaire à l'ouest et le paysage agricole à l'est. Il garde également une souplesse, à savoir, connecter les nouveaux développements à la RD66 et à la Route de la Mer, qui, avec la future voie de contournement, connectent cette nouvelle centralité au reste de l'agglomération.

Dédoubler cette liaison pour irriguer ce territoire de part et d'autre des infrastructures

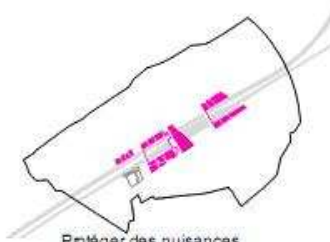
Plutôt qu'une connexion unique est-ouest supportant l'ensemble du trafic routier et privilégiant un côté ou l'autre des lignes LGV et A9, le quartier OZ propose de dédoubler cette connexion. Par ce faisceau, les développements nord et sud sont très simplement irrigués, perpendiculairement aux boulevards. La gare, à cheval entre ces deux boulevards et enjambant la LGV et l'A9 est-elle même parfaitement connectée. Par ailleurs, ils accueillent les connexions nord-sud, relient l'ensemble à la voie de contournement et connectent Montpellier au développement du sud.

Boulevards intégrateurs de franchissements

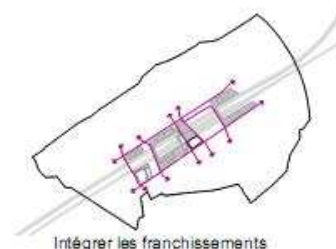
Ces deux avenues intégrées dans les mails paysagers sont également le support d'intégration des équipements nécessaires aux franchissements de la ligne nouvelle et de l'A9. Ainsi, ces franchissements sont organisés de manière claire et lisible, accessibles pour tous et adaptés aux personnes à mobilité réduite.



Connecter les deux grands paysages



Protéger des nuisances



Intégrer les franchissements

3.1.2 La nature urbaine

Le futur quartier Oz s'implante sur un site composé d'une palette de paysages aux ambiances diverses représentative de la qualité de la région montpelliéraine. S'appuyant sur les pièces paysagères d'envergure existantes, le projet tisse, sur toute sa surface, un réseau paysager qui se décline à toutes les échelles depuis le grand paysage jusqu'à l'intimité des rues, square et cœur d'îlot.

Les paysages peuvent se décliner ainsi:

1 -Plaine de la Lironde

À l'Ouest, un paysage lagunaire qui se dessine sous l'influence directe de la plaine inondable du Lez et de la Lironde. Cette pièce paysagère, fortement vascularisée par un réseau de promenades, assure un équilibre entre ses différentes fonctions environnementales, hydrauliques et de loisirs pour une valorisation réciproque entre la Ville Intime et cette nature patrimoniale. L'installation d'une agriculture bio est envisagée sur ces sols de grandes qualités et soumis à la réglementation de la zone rouge du PPRI.



2- Coteaux de Gallière

Idéalement orientés, installés sur un sol arable, les coteaux de Gallière sont aujourd'hui un site disposant d'un fort potentiel de mutabilité. Le projet propose d'y implanter des jardins partagés en dessinant une lisère active. Longtemps relégués dans des zones marginales, ceux-ci sont aujourd'hui fortement plébiscités, proposant des figures urbaines originales et induisant de nouvelles pratiques de «Nature Urbaine».

3- Parc des Oliviers

Dans la continuité de l'oliveraie existante sur le point haut du plateau, à l'ouest du Lycée Professionnel Mendès France, une bande nord/sud décline une succession d'espaces extérieurs en lien avec l'installation de plusieurs équipements de proximité (cours d'école, terrains de sport ombragés, vergers urbains pédagogiques, etc.)

Cette bande équipée franchit les infrastructures pour connecter la clinique du Millénaire d'une part au nord, et le grand mail jardin sud, d'autre part.

4- Parc du Nègue Cats

Le parc du Nègue-Cats est l'élément structurant de ce paysage et participe à la création d'une dynamique d'animation du secteur, en offrant au fil de ses crues, une variation de paysages et d'ambiances.

La zone d'expansion du ruisseau se mue ainsi en de vastes prairies, protégées par des haies brise-vent et bosquets.

Irrigué par une multitude de cheminements piétons, cet espace de loisirs et de détente offre un cadre exceptionnel, actif et vivant, propice à la découverte de la nature.

Ces plateformes-parcs s'esquissent entre la pièce de Ville Résidentielle, à l'ouest, et le Campus Créatif à l'est. Par définition flexibles et évolutives, elles peuvent devenir supports d'évènements festifs et artistiques.



5- «Bocages» de la Mogère

Ce parc en lien direct avec la « Ville Intense », est structuré autour du Château de la Mogère s'inspirant de ces tracés historiques.

Rayonnant en étoile autour de la bâtisse, il met en exergue cette composition urbaine et paysagère par un système de type bocager. Il valorise les belles allées de platanes, les complète par d'autres allées plantées et un parvis.

Le système des « haies bocagères » se déploie et se décline en essences variées sur le Campus Créatif et la frange Est du quartier Oz, offrant un cadre ombragé à l'intense activité et accompagnant la fin de l'urbanisation.



6-Les pentes agricoles de la Méjanelle

Historiquement dédiées à la culture de la vigne, les pentes qui se déploient autour de la Méjanelle offrent un sol bien drainé et riche, idéal pour l'installation d'une agriculture péri-urbaine innovante. Cette portion de territoire doit, de plus, intégrer les ouvrages hydrauliques des infrastructures. L'installation d'un couvert boisé vient absorber l'ensemble de ce paysage fortement exploité.

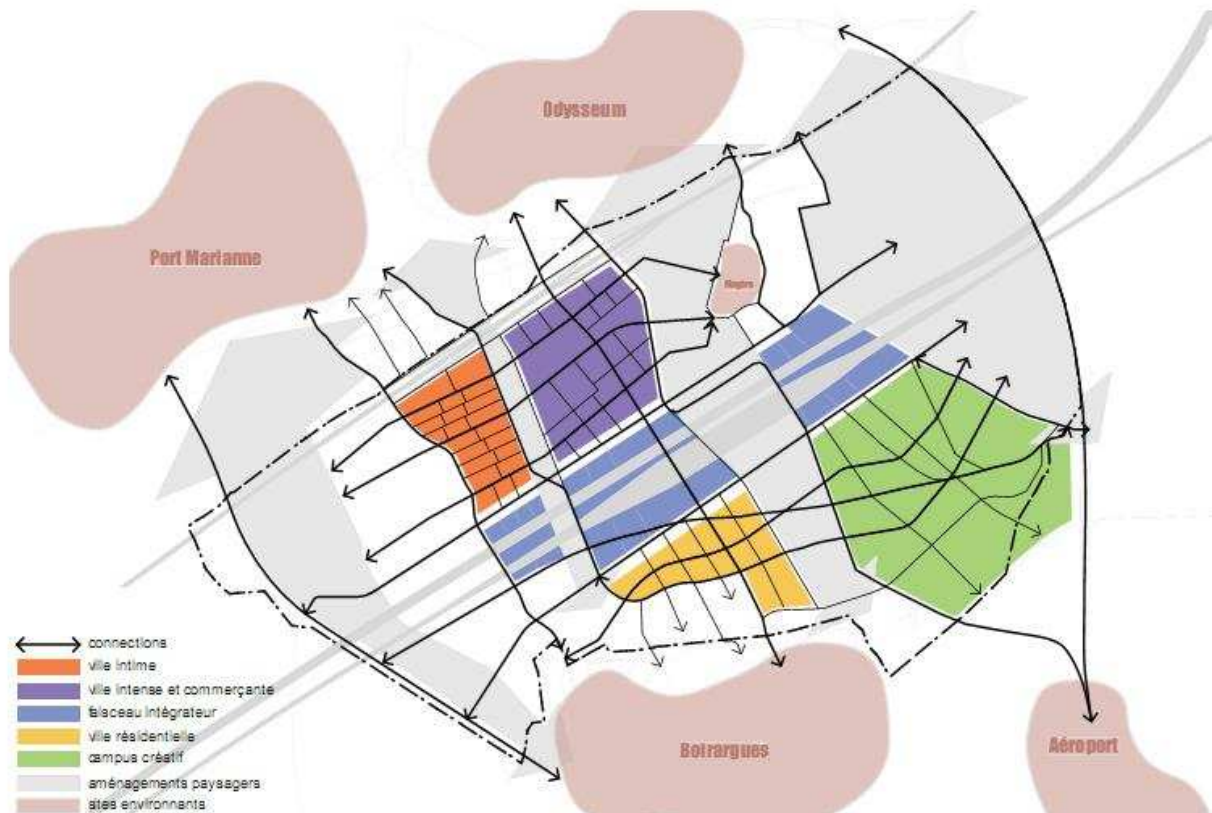
3.1.3 L'approche OPEN CITY

L'un des enjeux majeur du quartier OZ est de proposer une ville ouverte et connectée aux quartiers avoisinants.

Les réseaux de «connecteurs urbains» structurent le plan pour proposer un cadrage qui devient le point de départ de la ville de demain : les franchissements, le réseau viaire, le réseau d'espaces publics, les structures existantes, les paysages, etc...

Il s'agit alors de trouver les lignes de forces qui relient un site à son territoire, chercher les continuités qui connectent aux quartiers périphériques : Odysseum au nord-Est, Port marianne au Nord-Ouest, Boirargues au Sud et définir les éléments structurants qui constituent l'armature du plan guide. La principale difficulté ici pour créer les conditions d'une ville ouverte est la présence de trois infrastructures qui traversent d'est en ouest l'ensemble du territoire : l'ancienne A9 convertie en voie de contournement, la ligne LGV et le déplacement de l'autoroute A9.

Le projet s'attache à effacer autant que possible ces coupures et à relier les quartiers existants et futurs de l'Ecocité dans une trame poreuse et reliée. Le plan ci-dessus illustre cette Open-city, définie par les espaces publics, les grands espaces ouverts et les éléments de paysage au statut privé mais étant ouverts au public.



La trame de l'open city

Espaces hybrides

L'Open-city, est ainsi définie par la multiplicité de ces espaces ouverts. La typologie des espaces se décline ainsi en un jeu de différents statuts qui assurent une gestion notamment en terme de coût, maîtrisée et rationalisée. Les espaces publics intégrant le maillage commun, les places ou encore les squares, les espaces ouverts induisant une gestion privée mais à vocation publique, restent ainsi entièrement accessibles. Tout comme pour les jardins familiaux ou l'agriculture, ce sont des espaces publics à gestion très extensive, relativement autonomes.

3.1.4 Vers une résille paysagère

Espaces publics d'infiltration de la nature urbaine

Liaisonnant ces grandes pièces de paysages, les espaces publics, notamment est-ouest, innervent en profondeur la résille paysagère. Malls-jardins, rues connecteurs, places, parkways, etc..., sont autant d'opportunités de climatiser la ville sous une strate végétale conséquente : une résille qui se décline jusqu'aux micro-lieux, amenant la Nature Urbaine au cœur des pratiques quotidiennes: reculs d'alignements, jardins avant d'immeubles, etc.

Vers une résille paysagère : installation d'un bocage urbain

Le bocage prenant appui sur le territoire existant, ses belles lignes de platanes et d'oliviers desservant les mas, son complexe de haies et d'alignements d'arbres, est décliné dans les espaces publics, de manière à relier les grands parcs.

Cette ossature constitue le cadre vivant des futurs développements, un invariant du projet. Ce «contenant» paysager et environnemental dessinera une mosaïque de milieux, à la fois enveloppants et structurants.

Parce que l'avenir d'un projet d'une telle ampleur ne se décrète pas, ni dans son rythme d'avancement, ni dans les tournants programmatiques qu'il prend forcément au fil du temps, ce cadre vivant et enveloppant accueille sur un mode souple et évolutif les différents programmes urbains et équipements au gré des opportunités et des besoins.

Majoritairement orienté est/ouest, dans la tradition du bocage languedocien, ces lignes végétales constituent en outre des « brise-vent » atténuant les effets du mistral et de la tramontane. ; comme transitions, la rencontre et la desserte des grandes entités paysagères.

Déclinaison de ce bocage dans les espaces publics structurants

LES PARKWAYS

Les grandes infrastructures viaires nord/ sud sont installées en lisière parcs/ville, de manière à pacifier les cœurs de quartier. Ces espaces publics d'interfaces constituent à ce titre des parkways, forme d'espace public original, ouvert sur le paysage. (Tenseur, rue du Mas Rouge, rue de l'Olive Strip).

LES MAILS

Parallèles aux infrastructures, les deux grands mails-jardins nord et sud s'affirment comme des «ramblas» de nature urbaine très identitaires.

Sous une canopée d'arbres tiges, une succession d'espaces urbains et paysagers, de gestion et statuts pouvant être différenciés, étirent des pièces jardins au cœur des quartiers.

LES RUES CONNECTEURS

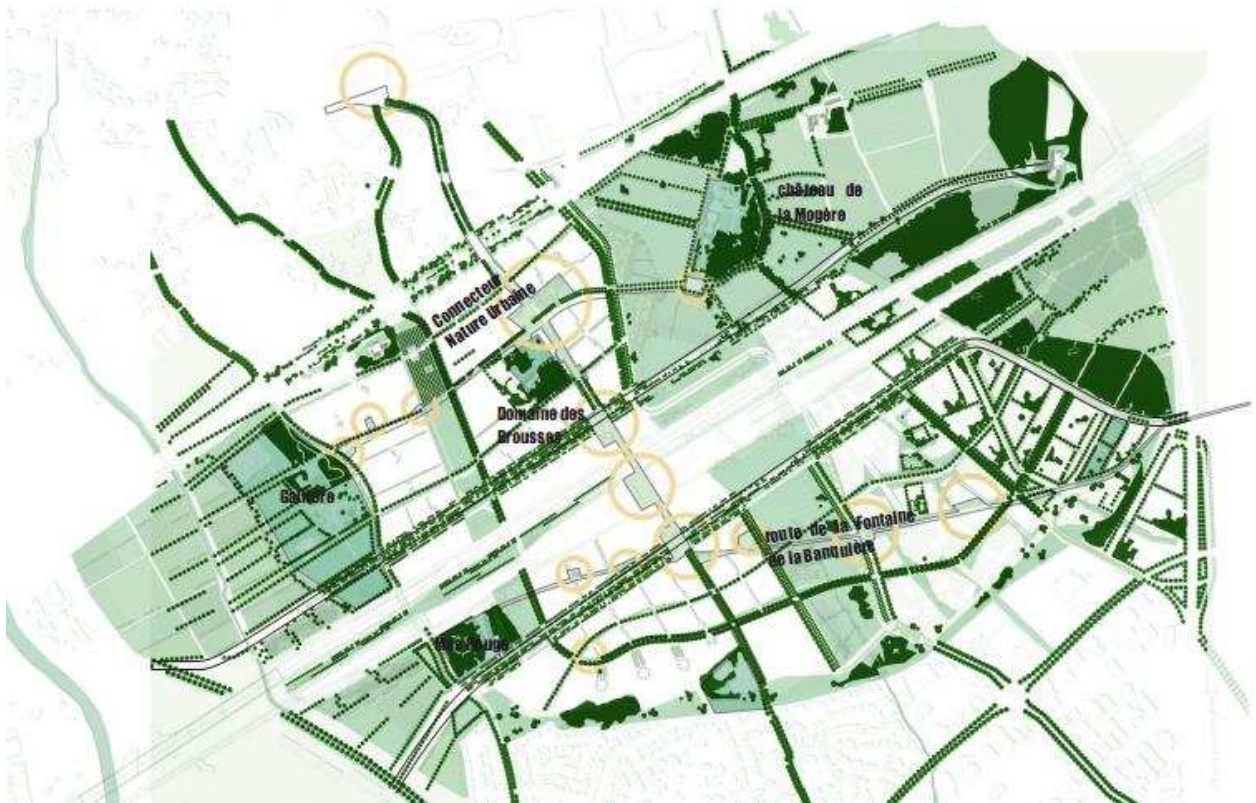
Innervant les quartiers, ces rues est-ouest assurent une fonction hydraulique de récupération et de conduite des eaux pluviales vers les grands parcs. Ces noues sont prétextes à l'introduction d'une certaine biodiversité en pieds des nouveaux développements urbains.

LES ALLEES

Un contre point d'allées, desservant les Mas existants, complète cette structure, au cœur des quartiers habités. Elle réinterprète, en milieu urbain ces séquences paysagères prestigieuses d'accès aux «folies», bordées d'oliviers ou de cyprès.

LA RESILLE «BANALISEE»

Moins structurante, plus souple au regard des évolutions programmatiques à venir, cette résille résultante des voies mentionnées ci-dessus parachèvera la résille arborée.



3.1.5. Le « tenseur » relie centre ville – Gare TGV - Aéroport

"Tenseur" entre le centre ville au nord, la Gare nouvelle au centre et l'aéroport au sud

Le tenseur, axe nord-sud du projet est, relié au nord à l'avenue du Mondial 98 qui, via Jacques Cœur et Richter, relie au centre ville de Montpellier. Au sud, le projet s'agrafe à la rue Saint-Exupéry et aligné à l'axe de l'aéroport, en direction de la mer.

La gare nouvelle Montpellier Sud de France comme articulation

L'épaisseur du futur pôle d'échange multimodal, de ses programmes bâtis et de ses plateformes est le liant qui articule ces deux dynamiques venant du sud et du nord tout en enjambant le Parc inondable du Nègue-Cats.



3.1.6 Les identités de la ville mosaïque

Au lieu d'un projet monolithique, OZ propose une ville mosaïque et composite, accueillant différentes identités, programmes et hauteurs qui ensemble définissent des quartiers aux identités fortes.

Faisceau intégrateur

Autour des mails actifs nord et mail actif sud, se constitue un quartier d'affaire symbolique et identitaire qui compose avec une ville mixte et urbaine et se mettant en scène autour des voies ferrées et de l'autoroute A9. Il représente l'élément clef du pôle tertiaire, se prônant comme "global, créatif et durable" pour le quartier Gare nouvelle. Complété par le Campus Créatif plus à l'est, qui en est le pendant "vert" jouant la carte "qualité de site" et "identité territoriale". Ce quartier répond à une forte demande de locaux tertiaires neufs en milieu urbain. Il se veut exemplaire et innovant en matière de mixité à l'échelle de l'îlot, voire à l'échelle du bâtiment afin d'offrir un quartier animé à toute heure de la journée et également en soirée tout en garantissant la visibilité d'un quartier d'affaires de haute qualité emblématique de l'ambition métropolitaine de Montpellier.

Ville intense

Ce quartier est irrigué en son cœur par le cours de gare, parcouru par le tramway et animé de commerces de proximité, ou de restaurants. Le cours de la gare relie Odysseum et la Gare nouvelle. Dédiée aux modes doux, parfaitement desservie par le tramway, sa largeur modérée met en résonance les façades commerciales et souligne l'intensité de ce cœur urbain dense. Elle se prolonge sur la plateforme haute de la gare nouvelle en galerie ouverte commerçante. Il sera ponctué en amont par une placette qui accompagne l'entrée du Lycée Mendès France et pourra offrir de nombreuses terrasses de cafés et restaurants au soleil.

Ville résidentielle

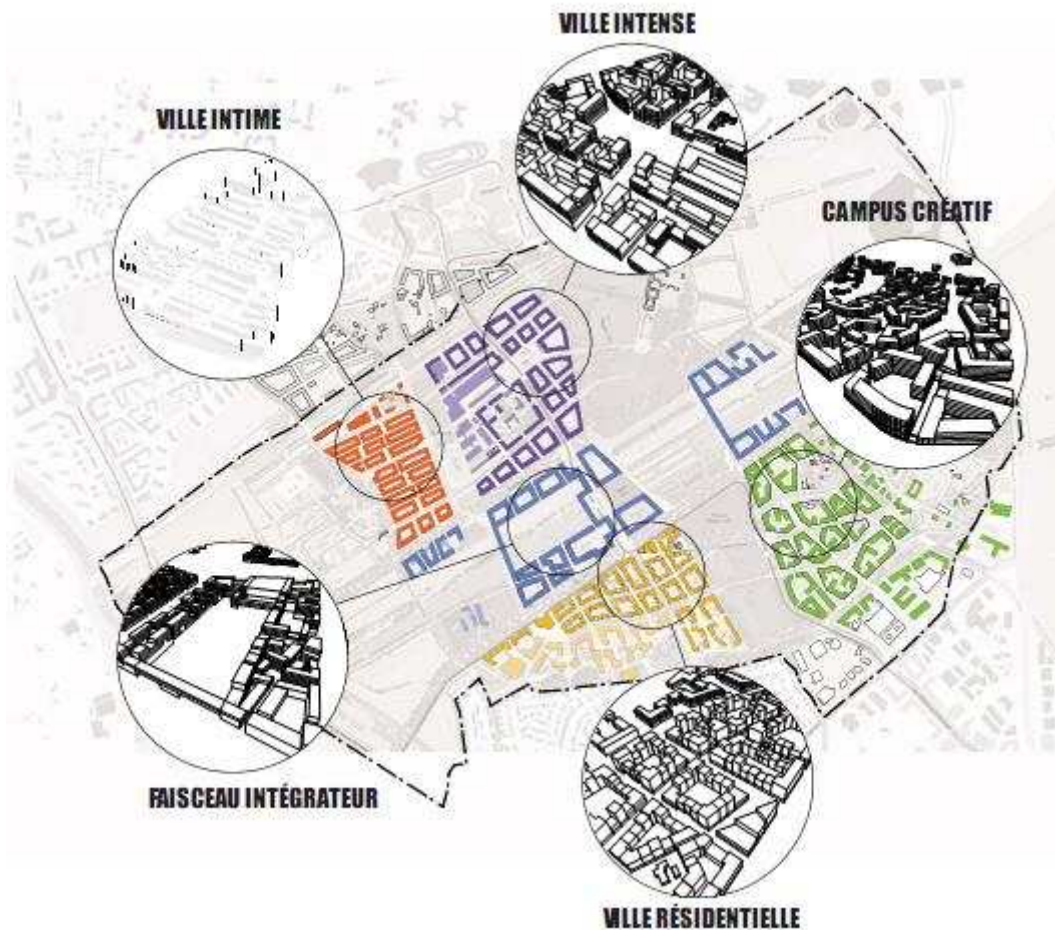
Composée de logements de typologies variées, principalement collectifs, elle rejoint l'Urban Park et abrite le parc du Négues Cats.

Ville intime

La Ville Intime prend place à l'ouest du site, en tampon entre la densité de la Ville Intense et commerçante et le grand paysage ouvert de la Lironde. Des venelles étroites protégées du vent s'étirent entre l'Olive "Strip" et des jardins partagés. Ponctuées de respirations, elles offrent des lieux de rencontre et de jeux pour les habitants du quartier, favorisant une solide cohésion sociale. Les îlots étant étirés, ils sont découpés en étroites parcelles de logements individuels ou intermédiaires avec de petits jardins. Les jardins partagés disposés en frange offrent pour ceux qui le désirent un prolongement de leur espace extérieur.

Campus Créatif

Le Campus Créatif met en synergie les forces vives, innovantes et entreprenantes. Incubateur de jeunes talents, services créatifs, PME innovantes et entreprises de renommée constituent là une véritable fabrique créative, plaçant résolument Montpellier sur la scène Grand Sud. Locomotive programmatique de ce domaine, un cluster intégrant notamment entreprises et lieux de formation thématiques pourrait prendre place dans ce lieu d'exception et être complété d'équipement(s) de destination. Les fonctions urbaines s'estompent progressivement à l'est, au profit de fonctions plus récréatives, en lisière avec les territoires agricoles et viticoles de la Plaine de Mauguio.

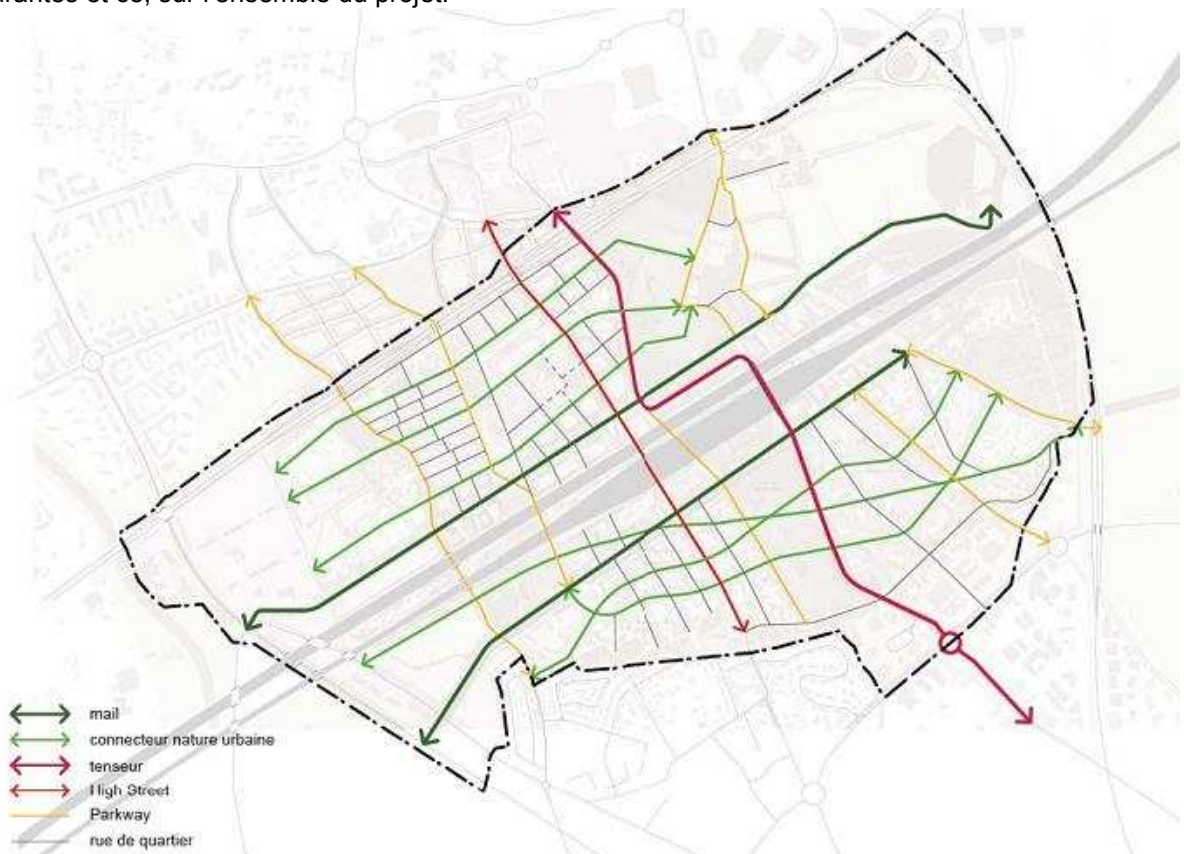


3.1.7 Typologies de rue

Le projet propose un maillage ouvert et souple qui se décompose en axes nord-sud et est-ouest. La hiérarchie des rues s'accorde à la structure existante du site. Les axes nord-sud permettent une excellente liaison des quartiers nord et intègrent les franchissements sur les deux grandes interfaces situées en est-ouest. Le Tenseur, la High Street, la rue du Mas Rouge et la rue Olive Strip composent la voirie structurante nord-sud. Le tenseur est la voie principale de liaison nord-sud sur le site. Cette voie 2x2 relie le quartier OZ au nord vers les futurs échangeurs réalisés dans le cadre de la requalification de l'A9 actuelle en boulevard urbain et au sud vers l'échangeur RD66 et l'aéroport de Montpellier, pour redistribuer le trafic sur le mail sud vers la RD21 à l'ouest. Le cours de la Gare est l'axe principal des modes doux du projet qui intègre le prolongement de la ligne de tram et à terme une unique servitude automobile pour les commerces. La rue du Mas Rouge sera requalifiée et aménagée de façon à intégrer le paysage existant pour en faire une limite paysagère structurante dans le projet. L'avenue Bachaga Boualem existante sera requalifiée selon les études de circulation.

Les liaisons structurantes est-ouest permettent de relier les différentes zones urbaines et paysagères nord-sud afin d'assurer une bonne interaction et accessibilité à l'ensemble des secteurs et à son environnement proche. Les deux mails et les connecteurs nature urbaine constituent la voirie structurante en est-ouest. En plus d'intégrer la voirie nécessaire à la circulation, les mails proposent de larges espaces multifonctionnels qui offrent par exemple un haut niveau de souplesse dans le phasage du tramway et de la programmation. Dans le profil du mail sud un espace est réservé afin de pouvoir intégrer à terme une ligne additionnelle de tram. En principe, les connecteurs nature urbaine proposent un profil asymétrique aménagé d'une noue paysagère qui offre une flexibilité de programmation dans les quartiers à forte densité urbaine. L'avenue de la Fontaine de la Banquière est requalifiée et intégrée au projet.

L'ambition générale du quartier OZ est d'intégrer les modes doux (piétons et cycles) au profil des voiries structurantes et ce, sur l'ensemble du projet.



3.1.8 Les principes de développement durable

En obtenant en 2009 la labellisation « Eco-cité », l'agglomération de Montpellier a clairement affiché ses ambitions de « développement durable » pour ce grand projet de développement de Montpellier vers la mer. Le projet OZ, qui en est une des composantes majeures, se doit d'en être une illustration forte.

Un développement urbain maîtrisé- la « densité désirable »

Il est communément admis que 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... La notion de densité doit donc s'enrichir pour devenir « densité désirable ».

Les attraits de la ville sont nombreux. Ce sont les services et les aménités de proximité qu'elle est en mesure d'offrir, ce sont les échanges et les rencontres qu'elle facilite, c'est le spectacle de son animation, c'est la dynamique économique qu'elle peut insuffler, etc.

Le besoin d'intimité et de ressourcement que peut exprimer le citoyen répond à un besoin d'espaces de retrait et d'apaisement où comment, en somme, pouvoir s'extraire du tumulte de la ville individuellement et collectivement.

Le plan guide du PROJET OZ NATURE URBAINE propose de traduire cette notion en concentrant le programme sur un territoire volontairement restreint permettant de préserver une part importante du site – 200 Ha sur 350 ha- à des espaces de nature urbaine

Les limites du construit reposent certes sur des limites naturelles, celles du PPRI de la Lironde et du Nègue-Cats, celles des périmètres de bruit de l'aéroport (cf analyse du site ci-avant), mais aussi sur des limites volontaires répondant par exemple à des volontés de préservation d'un patrimoine bâti ou naturel, au choix de maintenir une proximité des quartiers avec la future ligne de tramway ou au désir de préserver des territoires pour implanter des nouvelles fonctions telles que de l'agriculture urbaine. Ces choix sont autant de richesses et de qualités supplémentaires offertes à la ville.

La «nature –urbaine»

Le projet OZ intègre le besoin de « retour aux sources » en proposant des formes de nature de proximité très variées. Ce parti pris, tellement structurant, justifie que le projet OZ soit devenu naturellement le «Projet OZ –nature urbaine».

Sans viser l'exhaustivité, cette nature urbaine prend, dans le projet OZ, la forme de grands espaces extensifs comme le parc du Nègue-Cats, d'une nature plus intensive comme celles des « mails actifs », d'une nature patrimoniale comme celle du parc de la Mogère ou celle du Mas des Brousses, d'activités agricoles au cœur de la ville ou à proximité immédiate comme l'oliveraie préservée dans le parc des oliviers, de jardins familiaux, de jardins partagés, de jardins privatifs, de rues arborées, etc...

Le projet OZ et l'eau

L'eau a une place particulière en région méditerranéenne. Elle est à la fois une ressource rare et précieuse mais elle est aussi associée à la notion de risques de crues.

Climat méditerranéen, changement climatique, pression démographique et capacités de pompage à la source du Lez et dans la nappe de l'Hérault limitées, font de l'eau potable un enjeu crucial pour l'agglomération de Montpellier.

Le projet OZ dispose aussi d'un atout important, à savoir, le passage d'une canalisation d'eau brute du canal Bas Rhin Languedoc au sud du site, qui sera utile pour le développement des activités agricoles. Une autre dimension importante associée à l'eau en milieu méditerranéen est sa dimension symbolique : un bien commun souvent mis en scène dans l'espace public. Aussi, sans reprendre forcément le vocabulaire classique de la fontaine sur la place, il nous paraît important que le projet OZ introduise cette mise en scène de l'eau à ses majeurs espaces publics.

Concernant le risque de crues, le projet OZ, par sa compacité et le maintien d'une forte proportion d'espaces naturels, limite l'imperméabilisation du site et donc les phénomènes de ruissellement.

Un Schéma Directeur Hydraulique a été réalisé à l'échelle du site. Il est basé sur une gestion séparative des eaux pluviales qui sont stockées dans des bassins de rétention avant renvoi avec débit régulé dans le Nègue-Cats et la Lironde.

Ces bassins à l'air libre, aménagés de manière paysagère, ont été dimensionnés pour assurer :

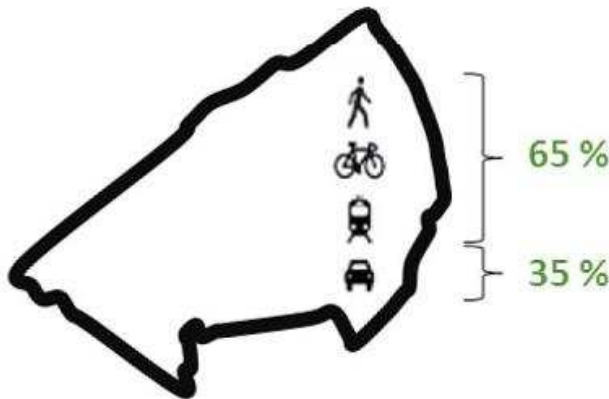
- les compensations hydrauliques réglementaires : compensation de l'imperméabilisation du projet urbain et compensation des remblais en zone inondable du PPRI (Lironde, Nègue-Cats),
- l'amélioration de la situation existante de la gestion des crues du Nègue-cats en aval de l'A9 existante.

La ville des proximités

Pas besoin de prendre sa voiture pour aller faire ses courses, rejoindre l'école, aller au lycée, à son travail, au cinéma, se promener en pleine nature, se rendre en centre-ville, aller à la mer.

Cette proximité se traduit par plusieurs grands principes :

- La composition du projet qui s'articule autour de la future ligne de tramway : l'urbanisation est projetée dans sa quasi-totalité dans un périmètre inférieur à 500 mètres d'une station, distance communément acceptée par l'utilisateur
- La programmation d'équipements majeurs, de commerces et de services directement connectés à la future ligne de tramway.
- Une politique de mobilité qui privilégie les modes actifs (vélo, marche à pied)
Une politique de mobilité qui ne nie pas le rôle de la voiture mais le contrôle pour atteindre l'objectif d'une part modale de 35%: hiérarchisation des voies, une politique de stationnement et une politique d'auto-partage.



La mixité

Comme toute opération d'urbanisme durable aujourd'hui, le projet OZ prône la mixité.

Cette mixité se traduit d'abord à travers la programmation générale du projet qui mêle en proportions importantes des logements, des commerces, des bureaux, des équipements et des activités.

Elle s'exprime par la définition d'une mosaïque de quartiers aux caractéristiques différenciées. Chacun de ces quartiers intègre en son sein cette notion de mixité en affirmant cependant des tendances liées à leurs propres potentialités. À une échelle encore plus resserrée, cette mixité est envisagée par une conception du plan sur la base d'îlots de taille suffisante pour héberger plusieurs programmes en leur sein.

Les grands principes retenus à ce stade sur le projet OZ sont les suivants:

- Proposer des îlots de taille moyenne
- Maintenir pour les îlots un découpage en grandes parcelles ou du moins introduire la notion d'une subdivision d'unités constructives
- Promouvoir la mutualisation mais à la condition qu'elle n'entrave pas le renouvellement urbain à l'échelle des subdivisions constructives

3.2 LES PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE DE LA ZAC OZ 1

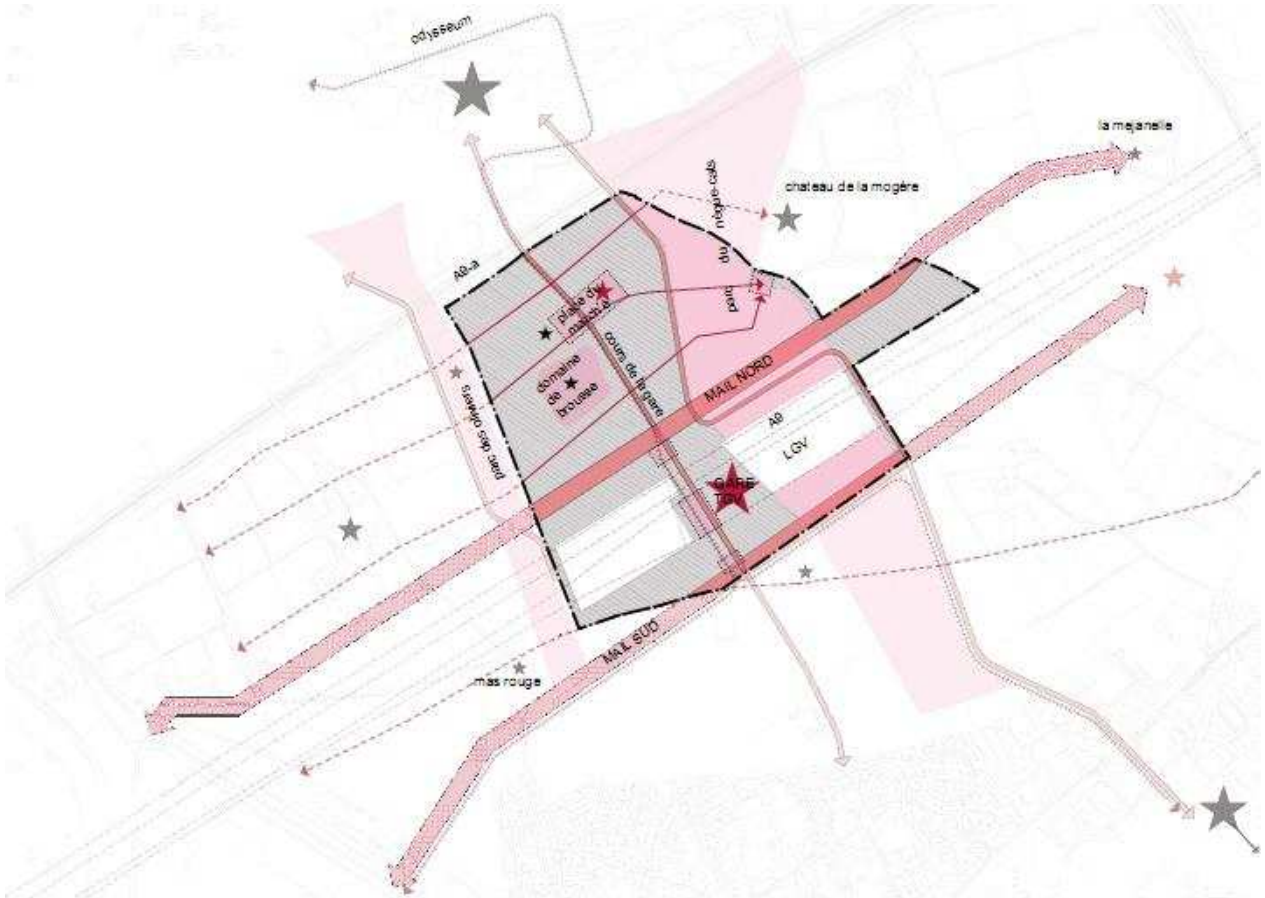
Par délibération en date du 25 juillet 2013 la Communauté d'Agglomération de Montpellier a fixé les objectifs pour la ZAC OZ 1 :

- Assurer la desserte et les conditions de l'intégration urbaine du Pôle d'échange multimodal Montpellier Sud de France dès sa mise en service en 2017
- Réaliser et promouvoir un pôle d'affaires dès la mise en service du pôle d'échange Multimodal en attachant une attention toute particulière à la qualité de son environnement et de la vie des futurs salariés et usagers du quartier
- Créer les articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants, par la « 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 (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.

3.2.1 Orientations d'aménagement de la ZAC OZ

PLAN DE RÉFÉRENCE

Les grandes ambitions



Lier Odysseum, gare tgv et aéroport

En continuité avec la liaison stratégique développée par le quartier OZ, deux axes nord sud structurent la ZAC. La High Street est une voie dédiée aux modes doux avec le prolongement de la ligne de tram et se positionne dans l'axe entre l'Odysseum et la nouvelle gare. Le Tenseur est une voie 2x2 qui traverse les secteurs de la ZAC longeant le parc du Nègue-Cats afin de la relier au centre-ville et à l'aéroport.

Lier les paysages et les quartiers

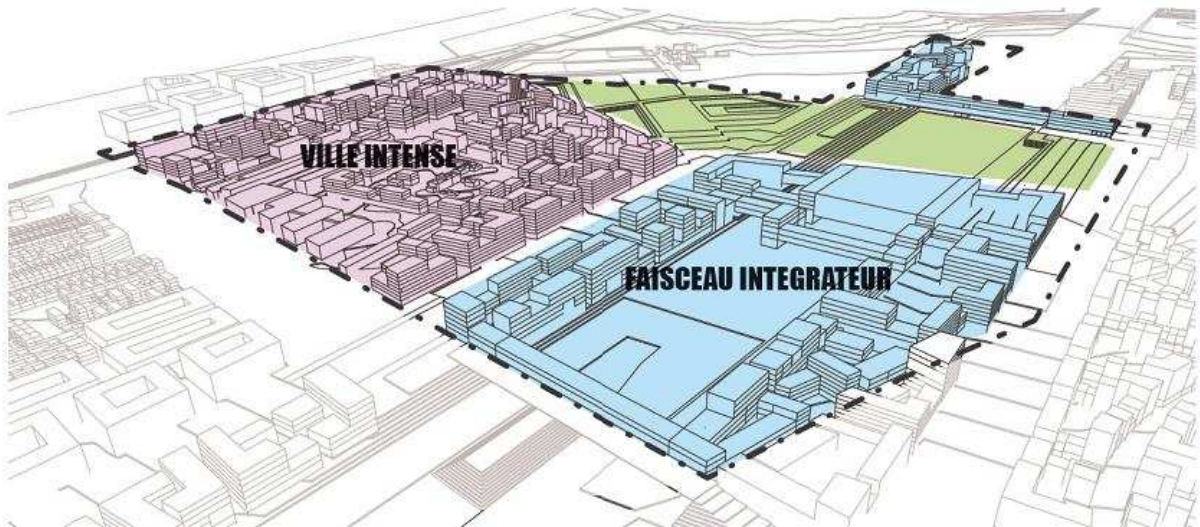
D'est en ouest, les grands mails nord et sud ainsi que les connecteurs nature urbaine structurent la ZAC et définissent des liaisons avec la structure des paysages et des rues existantes. Les mails sont des espaces publics hybrides et structurent les secteurs du quartier OZ. Les Connecteurs Nature-Urbaine structurent des liaisons fines qui permettent de relier la vie de quartier à son environnement.

Intégrer & requalifier les structures existantes

Le château de la Mogère, le lycée Mendès et le domaine des Brousses structurent la ZAC et devront être considérés au niveau de l'intégration des aménagements urbains et paysagers.

Intégration et absorption des infrastructures

La ZAC OZ joue un rôle crucial au niveau de l'intégration des infrastructures projetées et existantes dans le quartier OZ. Au nord au sud de la ZAC, les ilots et le paysage aligné aux infrastructures ont pour fonction d'absorber les nuisances sonores. Cette notion d'absorption est fondatrice au projet et permet de créer ici un quartier très accessible avec une gare en son cœur et un cadre de vie de haute qualité.



3.2.2 Composition paysagère

La Ville Intense et le Faisceau Intégrateur se dessinent dans l'intermède entre deux pièces de paysages : le parc du Nègue-Cats à l'Est et le parc des oliviers (olive strip) à l'ouest. Ces pièces se développent sur des axes nord-sud et assurent les continuités au-delà des infrastructures.

Le parc du Nègue Cats, une grande pièce de nature au cœur du projet urbain

Le parc du Nègue-Cats se présente comme un équipement de plein air, à la fois de loisirs et environnemental, centralisateur et fédérateur des différentes entités urbaines. Il est à l'interface entre la ville dense et intense et la "campagne pittoresque" des grands Mas et de leurs coteaux associés. Dessiné sous la forme de grandes plateformes souples et évolutives, protégées par un système de haies brises vent est-ouest, ce parc peut devenir le support privilégié d'évènements festifs, culturels et artistiques. Il assure une double fonction hydraulique :

- une fonction de champ d'expansion de la crue du Nègue-Cats (zone rouge du PPRI) y compris l'intégration des volumes de compensation de l'installation d'Odysseum en zone inondable à l'amont et la gestion de la crue sur Boirargues à l'aval (les grandes prairies extensives)
- une fonction de rétention des eaux pluviales des nouveaux quartiers OZ (ville intense), dissociée de la zone rouge du PPRI (les grandes pelouses urbaines)

Au cœur du parc, un terrassement en déblais, ménagé de manière douce une série de bassins contenus entre des digues sur lesquels s'installent les liaisons piétonnes et la route de Vauguières. Les bassins se dessinent comme autant de plateformes inondables, indépendantes, mais souples et évolutives en termes d'usages.

Afin d'absorber les infrastructures, le parc "enjambe" visuellement le faisceau A9 / quais de la gare par un mouvement topographique du parc.

De manière fluide et parfaitement intégré au paysage, il "décolle" légèrement de part et d'autre du faisceau quais de la gare / A9b. Un mouvement en remblais dessine des "contreforts" doux d'absorption de cette tranchée d'infrastructure.

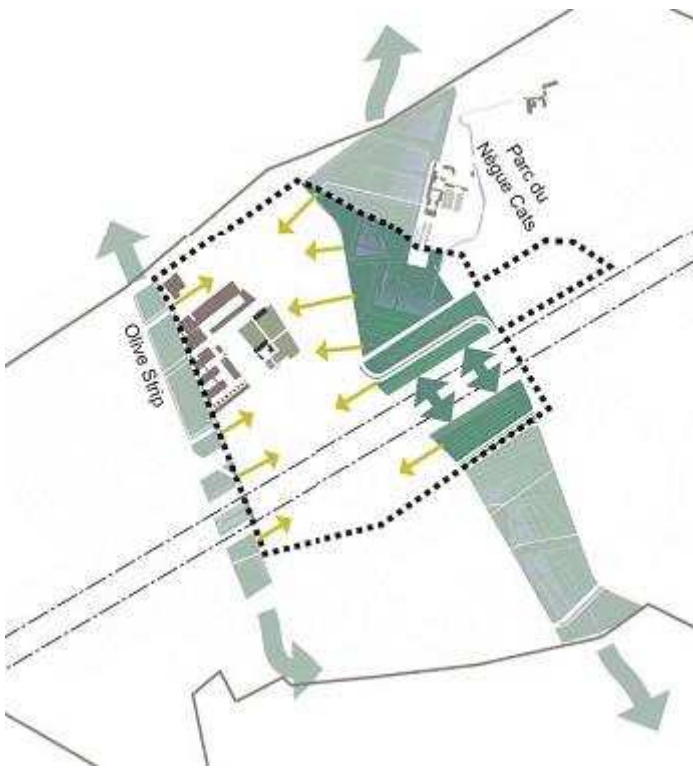
Ce jeu topographique, compensé en partie par les déblais des bassins hydrauliques, permet en outre d'assurer l'accessibilité et la lisibilité des grands axes de franchissement de ces infrastructures (notamment le tenseur).

Le parc des oliviers, un parc équipé

Prenant appui sur l'exploitation oléicole existante, les oliviers sont conservés à l'Ouest du Lycée Professionnel Mendès France.

Dans le cadre de la ZAC OZ1, le parc des oliviers constitue un simple lieu de promenade bucolique à l'aménagement simple et naturel.

Dans une deuxième phase opérationnelle du projet d'ensemble OZ, et notamment lorsque la réalisation de la Ville intime sera engagée, des équipements sportifs seront réalisés et viendront conférer un aspect plus aménagé à ce parc.



3.2.3 La connection des espaces

La ville dense doit être irriguée par un réseau de voies fluides et cohérent avec son environnement. Afin d'intégrer au mieux le quartier c'est tout naturellement que le tracé des nouveaux axes se dessine dans le prolongement des routes existantes (notamment en direction de Boirargues) et favorise les connections à terme avec les grands axes de communication qui traversent le site par la mise en place d'échangeurs (A9 et RD66).

La route de Vauguières actuelle est une des voies faisant l'objet d'un rétablissement au dessus du faisceau d'infrastructures. L'importance de ce franchissement à l'échelle de l'agglomération, qui permet

les liaisons Nord-Sud entre les communes de Lattes et de Montpellier, a conduit à redessiner la voie qui dessert cet ouvrage.

Le tenseur a un double statut:

- en tant que boulevard urbain, il assume la desserte de la ZAC, permet les porosités vers le cœur du quartier,
- en tant que véritable parkway, il s'appuie sur la frange du parc du Nègue Cats et dirige le flux des circulations à travers l'agglomération.

La Ville Intense et le faisceau intégrateur se construisent autour de deux axes majeurs:

- le cours de la gare (high street), axe Nord-Sud, support des modes doux, de la future ligne de tramway et de l'activité commerciale. Il relie directement la gare TGV, le centre Odysseum et au-delà le centre ville de Montpellier ; Il est par définition la rue principale de la Ville Intense et concentre la vie du quartier. Son profil ménage des épaisseurs pouvant accueillir des lieux de vie (placettes) et dessert la place située en face du lycée Mendès France, véritable cœur de la Ville Intense.
- le Mail Actif Nord, axe Est-Ouest, large boulevard urbain, assume la desserte principale de la Gare, irrigue le quartier et se connecte avec le tenseur. Clé de voute du système urbain, la fluidité sur cet axe accueillant tous les modes de mobilité doit être maximale. Cette voie est traitée comme une véritable pièce paysagère (une canopée dense) qui renforce les liens entre les grandes pièces de paysages ouverts.

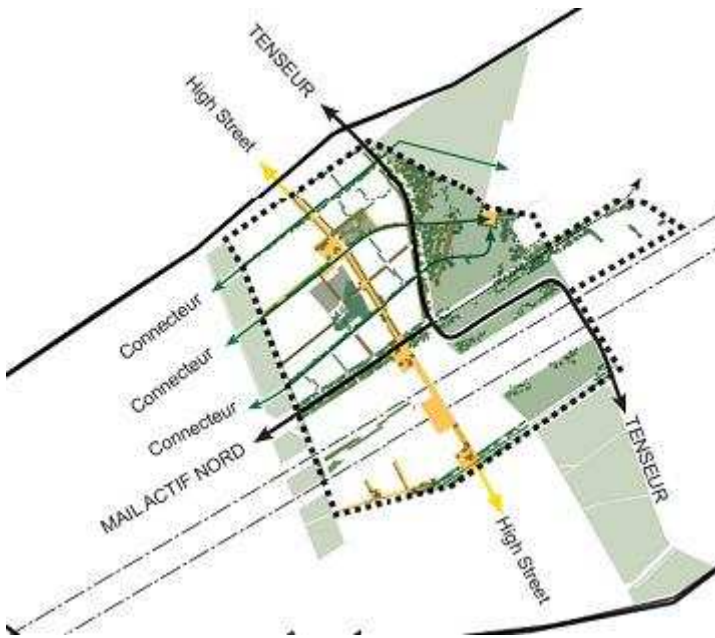
Les espaces publics sur la ZAC décrivent un réseau intégrant les lieux existants (Domaine de Brousses, château de la Mogère, lycée Mendès France) avec le futur quartier.

Trois axes spécifiques innervent la Ville Intense, les connecteurs nature urbaine établissent un réseau de voies Est-Ouest qui relient entre eux les grandes pièces de paysages et les lieux forts du site existant.

Ces voies ont un rôle prépondérant dans la desserte du quartier Oz et en tant que repère urbain. S'étirant sur près d'un kilomètre de long (à terme), le connecteur est un élément continu dont le traitement doit être homogène même s'il traverse des ambiances différentes.

Des noues sont intégrées à ces voies qui collectent une partie des eaux de ruissellement vers les bassins de compensation à l'imperméabilisation installés dans le parc du Nègue-Cats.

Une des ambitions du projet est de permettre la multiplicité des usages sur les espaces publics, de proposer des parcours riches et pertinents à travers le quartier et de multiplier sans pour autant créer de doublons inutiles les trajets afin d'obtenir une Ville Intense, vivante et composite, propice à une utilisation raisonnée de la voiture et offrant une large gamme d'alternatives aux habitants et utilisateurs du quartier (piste cyclable, parcours piéton, transport en commun).



3.2.4 L'intégration urbaine et paysagère du patrimoine existant

Les grandes entités existantes (Château de la Mogère, Mas des Brousses, Lycée Mendès France) constituent une première résille qui conditionne les usages et les perceptions de ce territoire. Les domaines sont intégrés dans la structure urbaine du quartier et deviennent des lieux de polarités au cœur de la trame dense.

Le Domaine des Brousses

Ce domaine avec son parc de grande qualité est immergé au centre de la Ville Intense. Cet écrin de nature constitue une respiration bienvenue dans le quartier et offrira un lieu privilégié pour les futurs habitants. Le patrimoine végétal constitué d'arbres remarquables et d'une petite pièce d'eau constitue une atmosphère unique et préservée. Le domaine va accueillir dès fin 2013, cet automne, la cellule emploi-insertion liée aux travaux des grandes infrastructures

Une série de cheminements installés dans le parc traversent le domaine et créent des accès dans ce qui est aujourd'hui une enclave. Des allées à forte plus-value paysagère faisant la part belle aux modes doux, prolongent ces cheminements dans la trame urbaine et installent une séquence d'approche spécifique (plantation d'arbres remarquables, revêtement de sol particulier...)

Le Lycée Mendès France

Il constitue la première étape de l'urbanisation de la zone et sert de pivot au centre de la Ville Intense.

On articule cet équipement d'envergure à la trame du futur quartier par la réalisation d'une place urbaine et on lui associe une station de tramway. La façade principale de l'entrée est intégrée dans un nouveau front urbain qui calibre la place vers l'Est et affirme le caractère urbain le long du connecteur au Nord. Les bâtiments qui constituent le front de place seront dimensionnés en regard du lycée qui garde une place centrale dans l'aménagement et préside les prospects (recul, hauteur, morphologie urbaine, etc...).

Le Château de la Mogère

Il est replacé au cœur d'un réseau de cheminements piétons et de lignes bocagères, dessinant un «micro-processeur paysagé» qui en fait une destination privilégiée depuis le quartier. Le château est directement associé à la trame urbaine par le prolongement des connecteurs et crée un lien privilégié avec la Ville Intense.

Son allée de platanes classée (EBC) devient l'origine d'un de ces axes et intègre une circulation piétonne et cycles.
 Les abords du château sont retravaillés en allées-digues, dominant les plateformes inondables.
 La route de Vauguières est supprimée à terme (la circulation est reportée sur le tenseur) et un parvis minéral vient marquer l'entrée du domaine.



3.2.5 Le réseau viaire et les modes doux

Le réseau viaire

Les axes nord-sud et est-ouest structurent le maillage souple et ouvert proposé pour la ZAC OZ 1.

La structure existante du site est accordée à l'ensemble de la nouvelle hiérarchie des rues projetées. Les quartiers nord bénéficient d'un excellent lien au reste des secteurs grâce aux axes structurants nord-sud qui notamment, sur les deux grandes interfaces situées en est-ouest, intègrent les franchissements des infrastructures.

Ces liens nord-sud sont composés du cours de la gare, du parc des oliviers et pour voie opérant en tant que principale liaison nord-sud, le Tenseur qui Odysseum au nord au secteur sud et accueillera à terme les développements dans le cadre du campus créatif. Le rétablissement nord-Sud de la route de vauguières au-dessus de l'a9 déplacée et du CNM est réalisé à partir de 2015 par les maitres d'ouvrages respectifs de ces infrastructures : ASF et OCVA.

Pour relier les diverses zones urbaines en est-ouest et paysagères nord-sud, sont créées des liaisons structurantes afin d'assurer une totale accessibilité et de forte interaction sur l'ensemble des quartiers d'OZ mais également avec son environnement proche.

En est-ouest, la structuration du secteur sera assurée grâce aux deux Mails et aux Connecteurs Nature Urbaine qui intègrent à la fois, toute la voirie nécessaire à la circulation et des espaces multifonctionnels très souples dans leurs implantations afin de pouvoir assimiler aisément le phasage du tramway et les multiples programmes à venir.

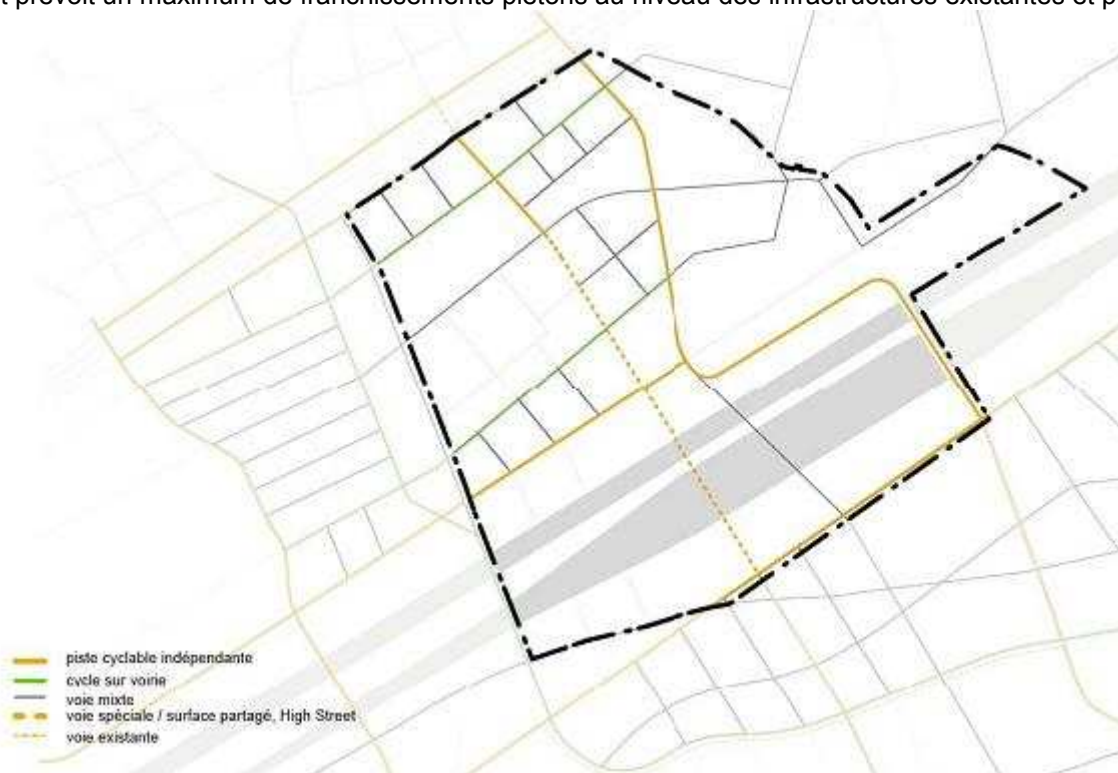
Les Connecteurs Nature Urbaine proposent un profil asymétrique agrémenté d'une noue paysagère afin d'offrir la flexibilité programmatique adéquate à la forte densité urbaine de certains quartiers.

À l'échelle plus humaine, sur la trame des rues de quartier, les différents Domaines y seront reliés par de belles allées qui réinterpréteront l'écriture des allées plantées qui séquençaient d'antan l'entrée vers les Mas. Ces espaces à dominante piédestre pourront intégrer une limitation d'accès.

Les modes doux

Un réseau fin de voies cyclables et piétonnes traverse les secteurs composant la première ZAC OZ. Des pistes cyclables indépendantes sont prévues le long des voies qui structurent la ville intense et le faisceau intégrateur. En parallèle, les cycles sont intégrés sur les voies Connecteurs en est-ouest afin de favoriser le déplacement inter-quartiers. Toutes les rues de quartier restantes sont mixtes donc accessibles aux cycles.

Pour le piéton, la ville doit être accessible et de courte distance. Pour cette raison, le maillage est souple et prévoit un maximum de franchissements piétons au niveau des infrastructures existantes et projetées.



3.2.6 Transport public

Les secteurs de la ville intense et du faisceau intégrateur profitent d'une bonne desserte en transports en commun garantie par la présence de deux arrêts de tramway ligne 1 qui couvrent la quasi-totalité du site.

Un arrêt est positionné aux environs de la place centrale et du cours de la gare dans le secteur de la ville intense. L'autre arrêt se situe autour de la gare et du mail nord.

Un rayon de 200m est considéré pour définir l'inter-distance entre deux stations en centre urbain.



Extension du tramway depuis odysseum

3.2.7 Identités de la ville mosaïque

Les ambitions du secteur Ville Intense

- Prolonger un axe commercial entre Odysseum et la gare TGV dédié aux modes doux
- Définir une liaison traversante (Tenseur) qui relie le centre-ville, la gare TGV et l'aéroport
- Assurer plusieurs liaisons est-ouest (connecteurs) entre les différents secteurs du quartier OZ au-delà de la première ZAC, et qui relie le quartier OZ à son environnement
- Intégrer et requalifier les structures et paysages existants
- Une programmation mixte et diversifiée pour créer un quartier dynamique
- Mettre en place des îlots denses et souples

Les ambitions du secteur Faisceau Intégrateur

- Limité au nord et au sud des mails connecteurs et paysagers, ce secteur définit un vecteur de centralité du quartier OZ
- Un programme mixte à forte concentration tertiaire constitue pour le quartier OZ un pôle d'affaire symbolique et identitaire de l'ambition métropolitaine de Montpellier
- Un programme de logements peut être intégré le long des mails
- Garantir une accessibilité à toute épreuve
- Mettre en scène la séquence des infrastructures
- Mettre en place des îlots de forte densité identifiables qui auront la vertu de pouvoir absorber les nuisances générées par les infrastructures.



3.2.8 L'intégration des infrastructures

Franchissements

Le principal défi de ce projet pour créer les conditions d'une ville ouverte est la présence de trois infrastructures qui traversent d'est en ouest l'ensemble du territoire : l'ancienne A9 convertie en voie de contournement, la ligne nouvelle et le déplacement de l'autoroute A9.

La ZAC OZ 1 met en place les franchissements nécessaires afin d'assurer une fluidité des réseaux routiers, cyclistes et piétons dans un maillage dense bien adapté à l'existant.

Afin de franchir l'autoroute A9, un nouvel ouvrage est programmé dans le cadre de la prolongation du Tramway.

Un maillage fort et structurant est tissé grâce :

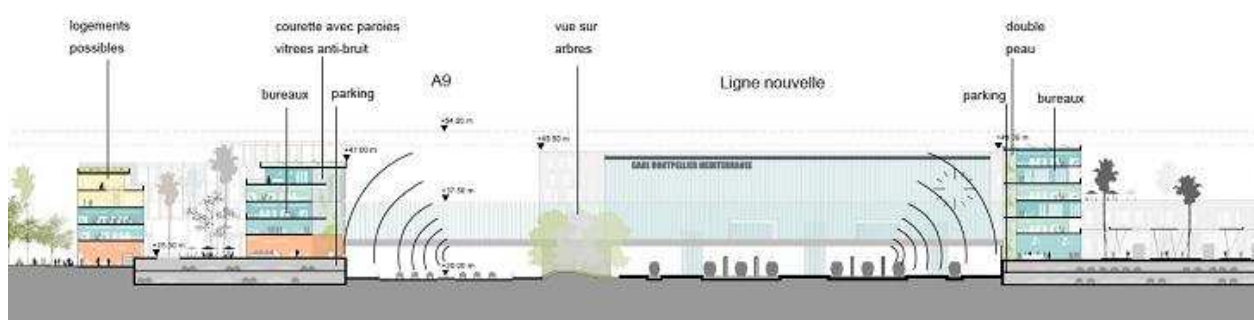
- au franchissement des deux infrastructures (A9b et CNM), par des « ponts habités »
- à la réalisation du viaduc de Vauguières,
- et à l'implantation d'une gare pont qui enjambe les infrastructures et constitue un véritable lieu de passage au lieu d'être une coupure dans la ville.

Protections bâties en centre urbain

La présence de l'autoroute et de la ligne nouvelle est un potentiel formidable pour le quartier d'affaires organisé autour des Mails actifs. Il en demeure néanmoins indispensable de protéger les quartiers des nuisances sonores que de telles infrastructures émettent. Pour cela, dans la partie urbaine du projet, le projet propose d'établir une première épaisseur bâtie consacrée au secteur.



Références de protection anti-bruit



3.3. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU

3.3.1 Le choix du projet retenu

Le projet Oz est issu d'une longue réflexion menée par l'Agglomération de Montpellier et la SAAM, qui ont défini les objectifs et enjeux de ce projet, l'un des éléments majeurs du futur cœur de la métropole.

Les objectifs principaux du quartier sont les suivants :

- la constitution d'un véritable « hub » associant la gare nouvelle, la gare Saint-Roch et l'aéroport ;
- la concrétisation d'un pôle d'activités tertiaires de niveau européen intégré à un cadre urbain mixte ;
- des ambitions visées en matière d'innovations et de performances environnementales dans le cadre de la démarche EcoCité.

Le choix de l'urbaniste, réalisé sous forme d'un dialogue compétitif, s'est porté sur le projet qui répondait le mieux aux critères et attentes du maître d'ouvrage, à savoir :

- intégration des infrastructures (rapprochement, protections acoustiques)
- structuration paysagère avec définition d'une résille paysagère
- préservation et mise en valeur du Nègue Cats avec la définition d'un parc urbain
- différentes intensités urbaines avec la création d'une ville mosaïque
- une prise en compte de l'environnement avec une bonne intégration paysagère et la préservation de nombreux espaces verts
- une définition d'une armature de transport efficace.

La désignation de l'urbaniste en charge de l'établissement des études de stratégies urbaines, du plan guide et des schémas de secteurs détaillés s'est effectuée après un dialogue compétitif où 3 équipes ont été amenées à concourir pendant 6 mois (durant le premier semestre 2012) :

- KCAP/ILEX/OASIIS (lauréat)
- Studio Daniel LIBESKIND/MOSBACH/SETEC
- Christian DE PORTZAMPARC/PENA&PENA/TERRE ECO

En effet, compte tenu de l'ampleur et de la complexité du projet, ainsi que des nombreuses incertitudes concernant sa nature exacte, l'Agglomération a décidé, conformément à l'article 38 du Code des marchés publics, de mettre en place une phase préalable de dialogue compétitif. Cette phase a permis de faire travailler concomitamment trois équipes d'urbanistes afin de l'aider à définir un programme d'études détaillé et une méthode de travail adaptés aux besoins spécifiques du site et du projet. Ce faisant, cette phase a permis à la maîtrise d'ouvrage de préciser les termes de l'accord-cadre qu'elle a passé avec l'équipe retenue à l'issue du dialogue.

Les équipes ayant participé à ce dialogue compétitif ont pu s'appuyer sur l'état initial de la présente étude d'impact, ainsi que sur les diagnostics hydrauliques et état des lieux VRD qui avaient été réalisés.

Le choix du lauréat (équipe KCAP/ILEX/OASIIS) a eu lieu en septembre 2012 par la maîtrise d'ouvrage. L'équipe en charge de la présente étude d'impact a également apporté son analyse critique de chacun des trois projets.

Si le projet KCAP a été retenu, c'est en premier lieu parce qu'il s'inscrit pleinement dans les objectifs du SCOT dont les valeurs fondatrices sont la préservation du capital Nature, la promotion d'une ville des proximités et l'intensification du développement économique tout en économisant l'espace. L'équipe a par ailleurs posé comme principe fondateur le rapprochement des deux infrastructures (A9 déplacée et CNM).

Totalement en phase avec ces enjeux, les grands principes d'aménagement du projet KCAP consistent à créer une nouvelle centralité métropolitaine caractérisée par plusieurs lignes directrices :

- Un programme tertiaire relativement dense au cœur du quartier, autour de la gare et de la station tramway, pour faire de ce lieu la vitrine du dynamisme économique de l'agglomération,
- La préservation de 200 hectares d'espaces naturels dont certains seront aménagés afin de favoriser des usages différenciés pour les habitants et travailleurs de ce nouveau centre urbain,
- Un programme mixte de logements se déclinant en plusieurs « types » de quartiers mais garantissant une intensité de services et de commerces de proximité, permettant ainsi de limiter les déplacements.

Une fois sélectionné, le projet de KCAP/ILEX/OASIIS a évolué suite aux phases d'élaboration du plan guide et de concertation entre septembre 2012 et juin 2013.

Ainsi, des améliorations ont notamment été apportées au niveau de l'intégration paysagère de la Mogère, de la préservation de l'olivieraie existante et du réaménagement et de la mise en valeur du Nègue Cats.

Des améliorations sur les dessertes (notamment cours de la gare) et sur la gestion des eaux pluviales (création de bassins le long du Nègue Cats) ont également été mises en œuvre.

Le dossier de création de la ZAC Oz 1 a ensuite permis d'affiner la définition des orientations et du programme d'aménagement sur le périmètre de la ZAC, en s'appuyant sur les grands principes de composition urbaine et sur les enjeux environnementaux.

3.3.2 La concertation

Au regard de l'importance du projet, de sa complexité (articulation avec les projets de RFF et ASF), et des enjeux présentés par le territoire, une concertation importante a été mise en place par la Communauté d'Agglomération. Cette concertation se fait notamment à l'aide de différentes instances de gouvernance regroupant les différents acteurs du projet (maîtres d'ouvrage, élus, Services de l'état, prestataires en charge des études,...).

Ces instances ont été mises en place au lancement des différentes études préalables, et concernent deux comités :

- **Comité de pilotage** : il s'agit de l'instance de décision Politique du projet dans laquelle sont présents plusieurs élus de l'Agglomération et des Villes concernées par le Projet (Ville de Montpellier, Ville de Lattes) et, en cas de besoin d'élus du Conseil Régional et du Conseil Général.
- **Comité technique** : le comité technique est composé des instances techniques de la SAAM, de l'Agglomération, des Villes de Lattes et de Montpellier mais également, compte tenu de leur forte implication dans le projet, de RFF, OCVA,, de ASF, de l'Etat, du Département de l'Hérault et de la Région Languedoc Roussillon

Le groupement KCAP/ILEX/OASIIS participe systématiquement à ces comités, et les différents prestataires intervenant au niveau de la réalisation des études préalables y sont conviés en fonction des thématiques abordées.

Ces comités se sont réunis régulièrement, notamment le comité technique, qui s'est réuni en moyenne une fois par mois pendant la phase de concertation intense

Concertation publique

Une concertation publique a été menée au printemps 2013, afin de présenter le projet d'ensemble OZ Nature urbaine au public et de recueillir son avis.

Les modalités de cette concertation ont été définies par délibération du conseil communautaire.

Par délibération n°11196 du 30 octobre 2012, le Conseil de Communauté a également proposé des modalités de concertation en sa qualité de maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement.

Par délibération du conseil municipal de la ville de Lattes en date du 17 décembre 2012 et par délibération du conseil municipal de la ville de Montpellier en date du 17 décembre 2012, les Communes de Lattes et de Montpellier ont émis un avis favorable sur les modalités de concertation proposées.

Ainsi, conformément à cette délibération, plusieurs moyens de concertation ont été mis en œuvre :

Une exposition

Du 3 mai au 15 juillet à l'Opéra Comédie, une exposition « Nature Urbaine » est mise en place, avec des panneaux d'information, une borne interactive avec maquette 3D, une maquette en volume et une projection de films. Un dossier de présentation du projet d'ensemble OZ Montpellier Nature Urbaine était également à disposition du public.

Des registres

Des registres ont été mis à la disposition du public à l'Hôtel d'Agglomération de Montpellier.

Un dossier de présentation du projet était également à disposition du public.

Site Internet

Le site de la Conversation Citoyenne a ouvert un espace dédié aux concertations sur les grands projets, dont (www.monagglom2020.com) : Oz Montpellier Nature urbaine et Extension de la ligne 1 du tramway.

Ce site permet à la population de s'exprimer librement sur une plateforme d'échanges afin de donner son avis sur les projets.

Les réunions publiques et thématiques

Une réunion publique a été organisée le 21 mai 2013 afin de présenter le projet et de répondre aux questions.

Des ateliers thématiques ont également été réalisés le 21 mai 2013 avec les acteurs socio-professionnels

Ce travail collaboratif était organisé autour de 4 thèmes : nature urbaine, mobilités, pôle d'affaires et ville intelligente.

La concertation autour de la Gare Montpellier Sud de France

La concertation publique sur le projet de création de la gare nouvelle, menée par Réseau Ferré de France, a eu lieu du 6 mai au 6 juin 2013, en même temps que les temps forts des concertations OZ et tram 1. Dans ce contexte, Réseau Ferré de France et Montpellier Agglomération ont étroitement collaboré, afin de faciliter la lisibilité des deux concertations en présentant ensemble, et de manière cohérente, le projet urbain et le projet gare.

Les deux concertations, celle sur la gare nouvelle portée par RFF et celle sur le projet OZ portée par Montpellier Agglomération, ont donc eu lieu en parallèle, avec une participation croisée de chacun à la concertation partenaire. Ainsi, l'Agglomération de Montpellier était présente aux ateliers de concertation (le 23 mai et le 4 juin) et à la réunion publique d'échanges (le 30 mai) sur la gare nouvelle, et RFF a participé (le 21 mai) à l'atelier de concertation et à la réunion publique d'échanges sur le projet OZ nature urbaine.

3.3.3 Justification au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur

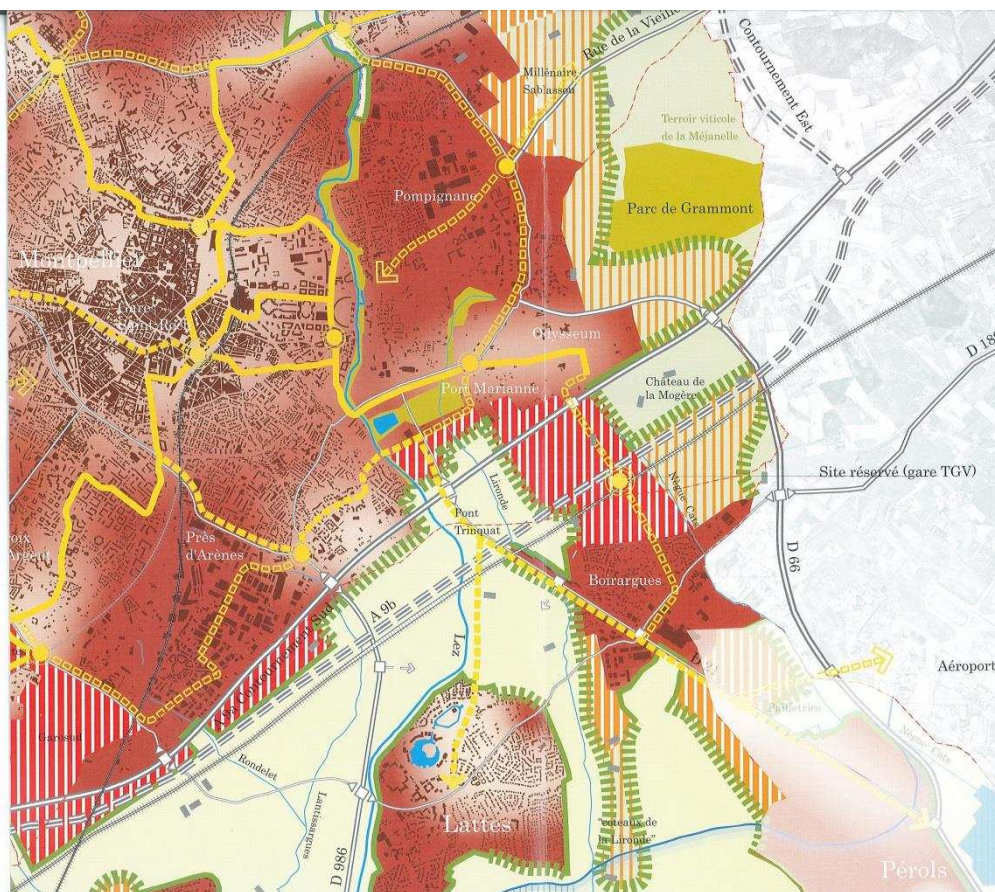
3.3.3.1 SCOT de l'Agglomération de Montpellier

Le SCOT DE Montpellier précise les objectifs fixés pour Le futur secteur Méjanelle-Pont Trinquat sur lequel le quartier OZ appuie sa conception et son développement:

Le SCOT précise « qu'il convient d'optimiser la forte valeur de localisation du site pour le développement d'une offre immobilière tertiaire de niveau européen (quartier d'affaires). Un projet d'urbain d'ensemble intégrera cette offre et d'autres fonctions urbaines diversifiées

Au contraire de certains sites de gare nouvelle excentrés, le SCOT prévoit que le site puisse contribuer à terme et en relation avec les développements projetés sur l'axe majeur entre la ville et la mer, à la structuration d'une centralité urbaine d'échelle métropolitaine ».

Le projet a été retenu car il prévoit une intégration urbaine de la Gare Montpellier sud de France en la positionnant au cœur des flux (cours de la Gare, Tenseur) et il répond à la diversification des fonctions urbaines souhaitées par le SCOT.



3.3.3.2. PDU (plan de déplacements urbains) de l'Agglomération de Montpellier

Les engagements du PDU sont de :

- Conforter un partage de l'espace en faveur des modes actifs et des transports publics
- Construire la ville des courtes distances
- Développer une offre de transport intermodale
- Agir sur les comportements pour accélérer la transition vers de nouvelles pratiques de mobilité.

=> remettre le citoyen au cœur de l'aménagement

Construire la ville des courtes distances:

- Proposer des itinéraires plus directs que ne peuvent pas emprunter les voitures. Par exemple pour affirmer la performance de la marche à pied
- Recréer un maillage piétonnier
- Création de phase de vert intégral.

Construire la ville accessible :

- En réduisant les dénivelés
- En sécurisant la traversée de voies par des passages surélevés
- En réalisant des trottoirs dont la largeur minimum sera de 1,8m (au minimum 1,4m de libre).

Agir sur le partage de l'espace et généraliser les zones de circulation apaisées :

- En limitant la vitesse
- En adaptant la vitesse des véhicules motorisés pour ne pas avoir à créer de différenciation des flux.

Étendre le réseau cyclable :

- Affirmer la place des vélos en circulation comme en stationnement
- Développement de l'offre cyclable (multiplication des stationnements pour vélos particuliers, développement de vélomagg, du vélo électrique, etc...)
- Faciliter la circulation (double sens cyclable, tourner à droite aux feux, sans vélo dans les carrefours)

Le projet ZAC OZ1 s'inscrit parfaitement dans les grands objectifs fixés par le PDU par :

- l'intégration de la gare Montpellier sud de France, pièce importante dans la constitution du HUB montpelliérain
- la prolongation de la Ligne 1 du tramway depuis son terminus Odysseum jusqu'à la Gare nouvelle et de fait par l'interconnection de OZ au réseau global des 5 lignes de tramway du réseau Montpelliérain
- La réalisation d'axes de transport en modes doux (piétons cycles) vers l'ensemble des quartiers périphériques existants (Port Marianne au nord, Boirargues au sud).



Prolongation de la ligne1 d'Odysseum à la gare nouvelle

3.3.3.3. PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE MONTPELLIER

Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le PADD de Montpellier s'oriente vers quatre thématiques majeures.

Dans le cadre économique, il s'agit de considérer le développement des activités économiques autour des domaines d'excellence de la technopole en favorisant la création d'emplois stratégiques, l'accueil des entreprises assurant un service permanent au marché local et la réalisation de grands équipements métropolitains.

Dans le cadre des politiques menées pour l'habitat, il faudra proposer des réponses aux besoins de logements tout en prônant une forte mixité urbaine et sociale lors des nouvelles urbanisations, une production très diversifiée de logements neufs, des actions sur le parc immobilier existant et l'identification des catégories de logements qui ne satisfont pas les mécanismes du marché.

Dans le cadre des déplacements, sera envisagée l'harmonisation de l'ensemble des déplacements motorisés par le développement, des réseaux de transports en commun, des voiries de contournements, etc. La politique relative aux stationnements privilégiera la gratuité pour les résidents à proximité du centre-ville et la création de parcs relais-tramway en périphérie. Les entreprises et les collectivités publiques s'animeront autour des PDE (Plans de Déplacements Entreprises). Le développement des modes de déplacements doux (vélo, marche à pied, etc...) sera amplifié par l'extension des espaces-zones piétons.

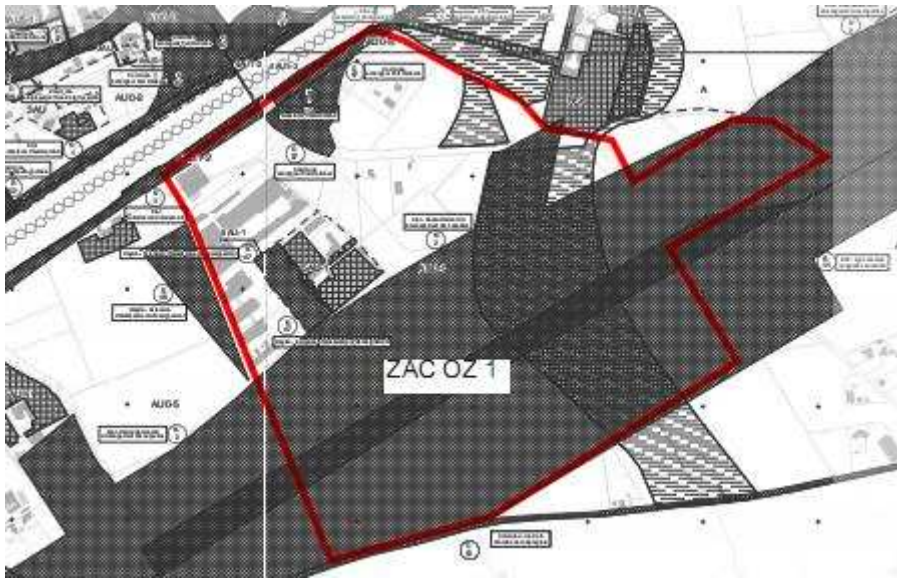
Dans le cadre environnemental, seront privilégiés la valorisation de la nature au sein de la ville, l'abondance d'une eau de qualité, la maîtrise et le traitement des eaux, tout en valorisant les ordures ménagères, la limitation des nuisances et des pollutions.

Les nouvelles urbanisations durables devront répondre aux besoins en logements et emplois pour une population croissante. Ces nouveaux secteurs doivent maintenir une proximité géographique entre les secteurs à vocation dominante d'habitat et les secteurs d'activités en respectant le plan de déplacements urbains (P.D.U.). Une mixité sociale sera systématiquement mise en œuvre dans les nouveaux quartiers. L'équilibre entre les espaces à urbaniser et les espaces devant rester naturels doit être trouvé tout en optant pour de l'habitat collectif privilégiant une certaine densité. Ces nouvelles urbanisations sont conduites en cohérence avec les transports en commun en site propre, comme par exemple l'un des trois principaux projets en cours de réalisation desservant Port Marianne à l'est par l'extension de la première ligne de tramway. Ce type de planification s'appuyant sur la première ligne de tramway et sur les générateurs de déplacements urbains importants, défini par une politique menée dans les années 1980 donne aujourd'hui des résultats particulièrement tangibles. D'autres secteurs à l'ouest et au sud-ouest du territoire communal, permettront la réalisation de grands équipements métropolitains contribuant au développement économique de l'agglomération. Comme le secteur sud A9 situé à proximité des grandes infrastructures actuelles (aéroport, autoroute A9) et futures (ligne et gare TGV, déplacement de l'A9), il a pour vocation principale l'accueil d'activités économiques dans le respect du caractère patrimonial des espaces situés dans sa partie nord-est. Des infrastructures relieront ce secteur aux quartiers environnants et la gare, une fois réalisée, constituera un point de centralité important de l'agglomération montpelliéraine.

L'identité de chaque quartier sera renforcée afin de formuler une ville plus conviviale. Un travail sera porté localement sur l'embellissement des espaces publics majeurs de la ville et les centres des quartiers, avec la réalisation de nouveaux équipements de proximité et la mise en place d'opérations de renouvellement urbain.

Le projet OZ ZAC 1 s'inscrit dans la logique de orientations fixées par le PADD du PLU de Montpellier.

Le secteur et le règlement du PLU actuel



Le secteur Sud a9, Pont Trinquat est actuellement classé en zone d'urbanisation Future AUO dans sa très grande majorité. Un secteur spécifique existe pour le mas des Brousses : la zone 5AU1 (zone partiellement équipée caractérisée par l'existence de construction présentant un caractère architectural ou historique affirmé).

Le projet OZ est donc conforme aux objectifs fixés pour cette zone d'urbanisation future et devra cependant faire l'objet d'une mise en compatibilité du PLU de Montpellier pour engager la phase opérationnelle.

3.3.3.4. PLH

Programme Local de l'Habitat

Le PLH 200

Le nouveau PLH 2013-2018 de l'Agglomération de Montpellier est en cours d'approbation.

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 :

- 2500 logements par an
- Une part minimum de 30 % de logements locatifs sociaux
- 20% de logement en accession abordable
- 400 logements étudiants par an

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 (dont 30 % de logements sociaux) et 400 à 500 logements étudiants.

3.3.4 Justification au regard de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain

L'intégration des contraintes liées aux infrastructures

Dans son approche fondatrice, le quartier OZ intègre les deux infrastructures en :

- les rapprochant à 23m là où le projet d'infrastructure initial envisageait un écartement de 80m générant un délaissé urbain
- créant une épaisseur protectrice (l'enveloppe) constituée par les façades des bureaux du pôle tertiaire supérieur. Ainsi les façades des bureaux bénéficient d'un adressage international le long des axes de communication qui protège du bruit et des particules les autres parties du quartier.

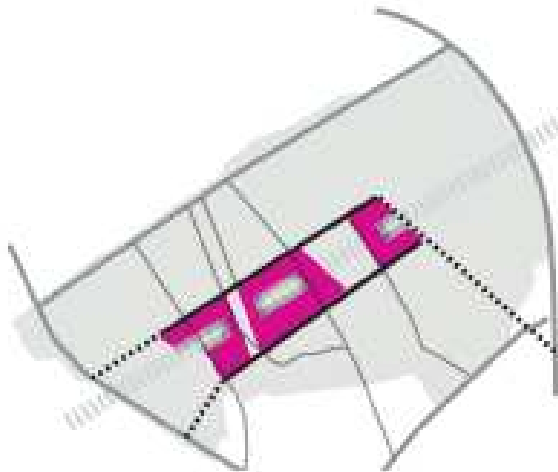


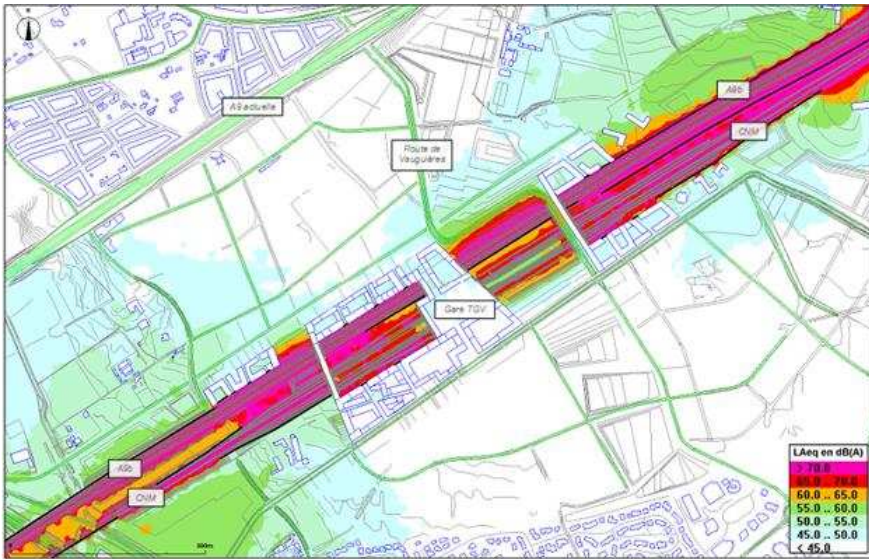
Schéma de l'enveloppe protectrice autour des infrastructures

Ceci constitue une des raisons majeures du fait que le projet a été retenu.

En effet, ce rapprochement permet :

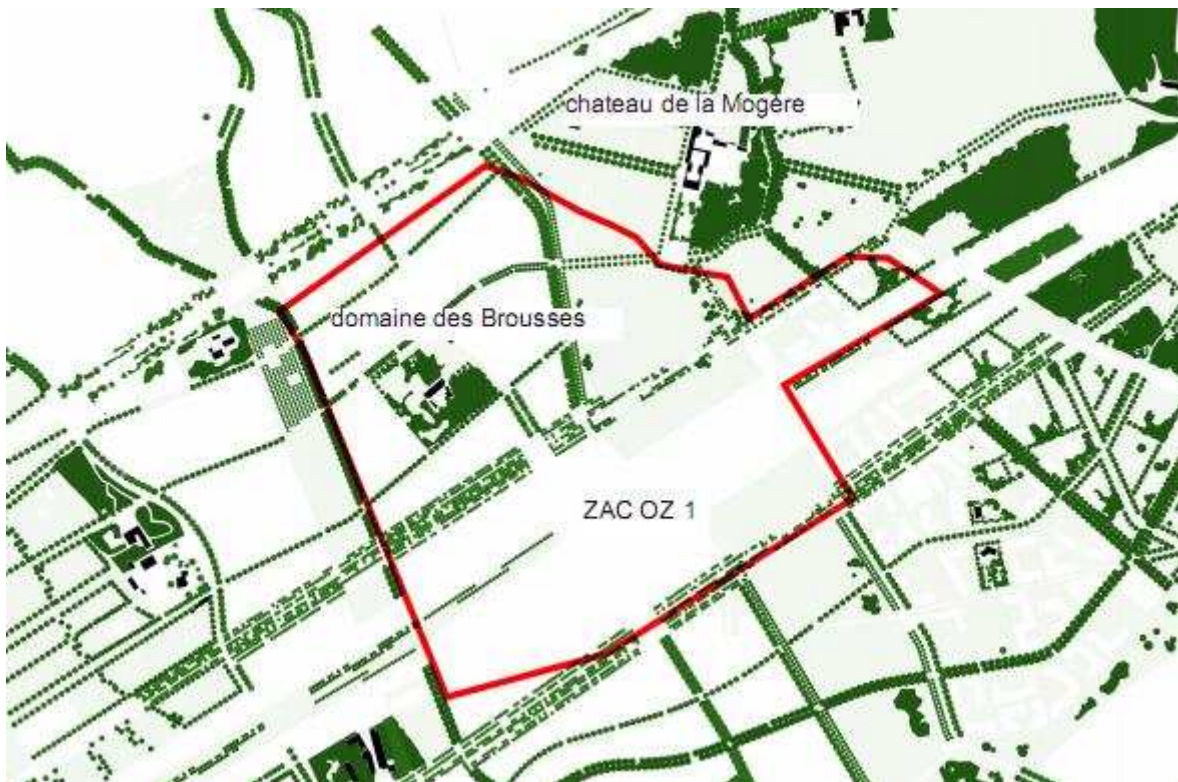
- d'offrir une meilleure accessibilité piétonne de part et d'autre des infrastructures
- une véritable réponse à la propagation du bruit.

le diagramme ci-dessous (qui étudie spécifiquement la bande des deux infrastructures nouvelles) modélisé par la société ACOUTB, illustre parfaitement ce point : bâtiments du pôle tertiaire supérieur de part et d'autre des infrastructures jouent leur rôle de protection vis-à-vis du bruit.



Intégration des potentialités écologiques autour du mas de Brousses et du château de la Mogère

Les études faune-flore réalisées par le cabinet spécialisé Biotope ont signalé (cf. chapitre précédent sur l'état du site et de son environnement) des espèces d'intérêt faunistique dans le secteur du mas des Brousses et du château de la Mogère



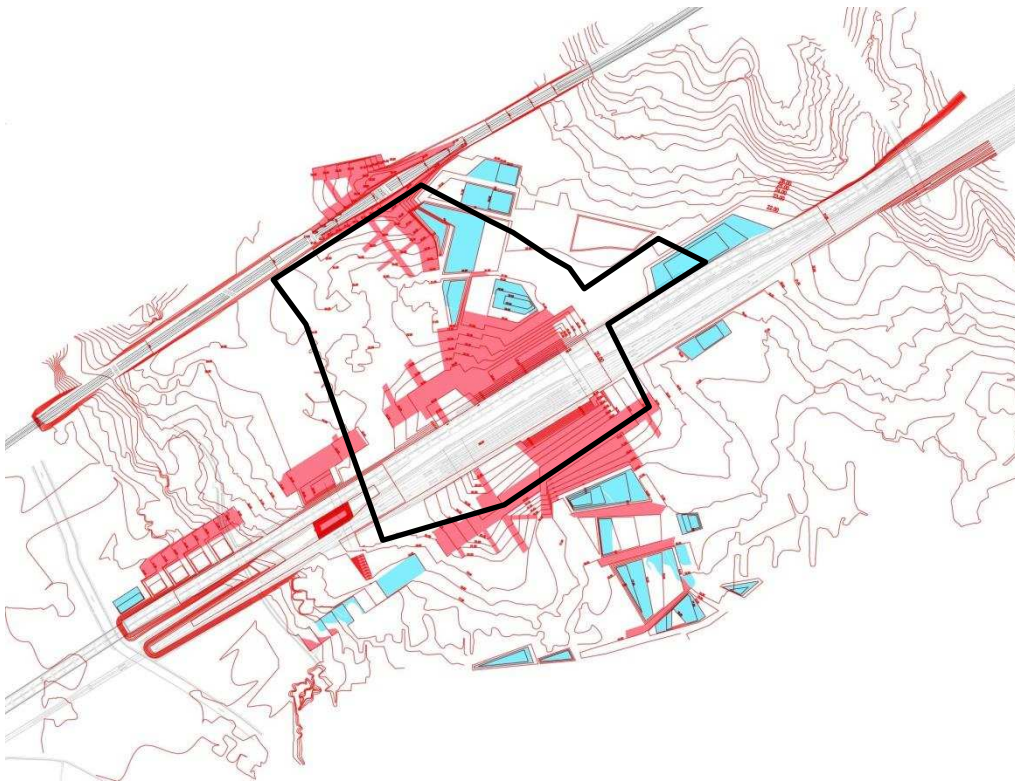
Les espaces verts et de nichage des oiseaux et insectes autour des mas des brousses et du château de la mogère sont préservés et même renforcés.

Utilisation du parc du Nègues cats comme lieu de promenade et de développement sur le moyen terme d'une faune et d'une flore locale

Le parc du nègues cats qui représentera à terme plus de 30 ha d'espaces verts ouverts au public constitue non seulement un lieu de promenade bénéficiant aux usagers du quartier de la ZAC OZ1 mais également aux habitants des quartiers périphériques. Il constitue en outre un lieu de recolonisation progressive de certaines espèces locales qui ne pouvaient se développer du fait de la présence d'une agriculture intensive sur le site (clé du blé et du melon).

Optimisation des déblais et des remblais

Afin d'adapter les futures voies de circulations et voies douces qui permettent de franchir les infrastructures et d'assurer une desserte optimale de la Gare Montpellier Sud de France, une optimisation des déblais-remblais est proposée par le projet OZ. Les déblais nécessaires pour réaliser les futurs bassins de rétention ou les futures constructions seront utilisés sur site pour optimiser au mieux l'apport en remblai nécessaire pour franchir les deux infrastructures



Optimisation des déblais (en bleu) avec les remblais (en rouge)

Gestion coordonnées des problématiques d'eaux pluviales

Le projet OZ est également retenu car il propose un traitement coordonné entre les maîtres d'ouvrage (CNM, DDA9, projet OZ, gare) des problématiques liées aux inondations et à la rétention des eaux issues des surfaces imperméabilisées.



00 - JUF - 12032013

L'ensemble des dispositifs mis en place permet par ailleurs une amélioration en aval sur la branche principale du Nègues Cats.

Mise en valeur du patrimoine historique

Le principal attrait patrimonial est constitué par le château de la Mogère. Le projet OZ propose de le mettre en valeur par des aménagements paysagers qui mettent en scène les perspectives vers le Château et renforce les allées plantées en périphérie.

Approche énergétique globale et raisonnée

L'étude sur le potentiel de développement des énergies renouvelables expose plusieurs schémas de développement dans le cadre du projet ZAC OZ 1.

A proximité du site, le long de la rue du mas Rouge, est en cours de réalisation une chaufferie alimentée par une source renouvelable, le bois, qui pourrait à terme desservir en énergie une partie du quartier.

Des compléments d'offres énergétiques s'appuyant sur des installations solaires sur les toitures de futurs bâtiments ou l'utilisation de la géothermie sont envisageables.

Le tableau ci-dessous récapitule les impacts potentiels du projet sur l'environnement. Les mesures éventuelles prises pour supprimer, limiter ou compenser ces impacts sont également précisées.

Thèmes environnementaux	Impacts		Impact du projet sur l'environnement (sans tenir compte des mesures prévues)	Mesures
	néгатif	positif		
Topographie	Fort. Sans caractérisation (positive ou négative)		Remodelage de l'ensemble du site afin de permettre des franchissements doux de part et d'autre des infrastructures, s'adapter aux passages supérieurs (ponts, dalles) au dessus des infrastructures et offrir une accessibilité maximale entre le nord et le sud du site	Optimisation globale des déblais des chantiers à l'échelle de l'Agglomération Stockage sur le site des déblais excédentaires provenant d'autres chantiers d'aménagement
Climatologie	Faible		<ul style="list-style-type: none"> . Demande nouvelle en énergie (avec arrivée de nouveaux habitants) . Modification locale du bilan énergétique . Augmentation des rejets de gaz à effet de serre lié au futur trafic . Changement de microclimat lié à la redistribution de la végétation et des surfaces minérales . Modification des circulations d'air locales de par la création d'espaces publics de protection du mistral et de la tramontane . Création d'un phénomène d'îlot de chaleur urbain 	<ul style="list-style-type: none"> . Préservation du phénomène d'îlot de chaleur urbain grâce à la mise en place de végétaux en cœur d'îlot: Implantation de capteurs solaires en toiture, végétalisation, protection des espaces publics vis-à-vis des vents dominants choix de revêtements de sol adaptés, création de jeux d'eau Utilisation d'énergies renouvelables pour la production d'eau chaude et de chauffage des bâtiments
Géologie	Fort		Excavations de terres pour la réalisation des différentes fondations	Les terres nécessaires aux remblais et qui seront apportées d'autres chantiers auront des caractéristiques physiques similaires aux couches superficielles présentes sur le site, ne modifiant pas la géologie actuelle. Réalisation d'une étude géotechnique d'avant-projet menée avant la réalisation des différents bâtiments
Eaux souterraines	Modéré		<p>Pas de zone de captage d'eaux souterraines dans ce secteur.</p> <p>Ecoulement ou rabattement de nappes du aux fondations profondes et aux parkings souterrains éventuels</p> <p>Modifications physiques des conditions d'écoulement des eaux souterraines</p>	<p>Réalisation d'études géotechnique et hydrogéologiques.</p> <p>Optimisation des bassins prévus pour le CNM et l'A9 déplacée</p> <p>Imperméabilisation fonds de bassin de l'autoroute et meilleure gestion des eaux pluviales</p>

Thèmes environnementaux	Impacts		Impact du projet sur l'environnement (sans tenir compte des mesures prévues)	Mesures
	néгатif	positif		
Eaux superficielles	Modéré		Augmentation du ruissellement de surface et des débits de pointe à l'aval du projet Augmentation du risque d'inondation sur la zone inondable du Nègue Cats	Réalisation d'aménagements hydrauliques dans le cadre de la ZAC OZ 1, création du Parc du Nègues Cat avec une fonction hydraulique intégrée au paysage, mutualisation des ouvrages a9 déplacée et CNM sur le bassin versant de la branche 5 du Nègue Cats
Eaux usées	Fort		Hausse du volume d'eaux usées à traiter. La STEP MAERA (station d'épuration) peut accueillir les eaux usées. Réseaux très peu développés sur le site. Nécessité de création.	Réalisation des réseaux dans le cadre du projet
Eau potable	Fort		Absence de réseaux sur le site Hausse de la consommation en eau potable	Réalisation de réseaux nouveaux dans le cadre du projet oz. Mise en place de dispositifs hydro économes (bâtiments, ...) Substitution du recours à l'eau potable si possible Gestion durable et patrimoine des réseaux
Qualité de l'air et santé	Faible		Augmentation des émissions atmosphériques et de la concentration en benzène et NO ₂ à l'horizon 2035, liée aux nouvelles de desserte du quartier où les vitesses sont modérées	Limiter fortement les déplacements automobiles (objectif : 35% uniquement des déplacements en automobile) Limitation de la pollution de l'air par la végétalisation Traitement spécifique des futures infrastructures
Risques naturels	Modéré sur le risque inondation		Augmentation du ruissellement de surface et des débits de pointe à l'aval du projet Augmentation du risque d'inondation sur la zone inondable du Nègue Cats	Réalisation d'un aménagement cohérent dans le cadre du schéma directeur hydraulique du Nègue cats
NATUR A 2000	Négligeable		Le projet n'est pas susceptible de porter atteinte aux objectifs de conservation pour les habitats naturels et espèces d'intérêt communautaire	

Thèmes environnementaux	Impacts		Impact du projet sur l'environnement (sans tenir compte des mesures prévues)	Mesures
	néгатif	positif		
Faune et Flore	Faible		Destruction ponctuelle ou déménagement d'espèces animales Risques de pollution accidentelle des milieux lors de la phase de chantier	Conservation des mas qui sont utilisés comme habitats d'espèces (avifaune pour mas des Brousses et avifaune+agrion du mercure pour château de la Mogère) Conservation des quelques éléments d'intérêt écologique identifiés Prise en compte des risques en phase chantier (planification, coordination, ...)
		fort	L'agriculture intensive limite très fortement le développement de la faune et la flore. Le projet permettra à la faune et la flore de se redévelopper.	Création de secteur de développement possible de biodiversité notamment dans la vallée du Nègue cats
Paysage et patrimoine	Fort		Modification du paysage actuel par urbanisation d'environ 30 ha	Compris dans le projet d'aménagement paysager global du projet Renforcement du paysage autour du château de la Mogère. Les aménagements ont été réalisés en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France autour de la Mogère
Population locale		Fort	Augmentation de la population d'environ 5 000 habitants pour la ZAC Oz 1 (2 % de la population de la commune de Montpellier). Besoins supplémentaires en termes d'équipements publics et d'activités, qui sont prévus dans le cadre du projet.	
Activités économiques et touristiques		Fort	Création de près de 130 000 m ² de SHON de bureaux sur la ZAC Oz 1, soit environ 6 500 emplois (1 emploi pour 20 m ²) et 400 entreprises. Développement de commerces de proximité notamment sur le cours de la gare	
Équipements publics		Fort	Réalisation d'équipements publics de proximité en complément des équipements existants (lycée, gymnase Spinozi et plateau sportif)	
Activités de loisirs		Fort	Intégration de nombreux espaces verts et des activités récréatives	
Activités agricoles	Fort		Perte de surface agricole exploitable	Développement d'une agriculture urbaine dans la vallée de la Lironde.
Gestion des déchets	Fort		Hausse de la quantité de déchets générés	Tri des déchets organisé Mise en place d'actions (stop pub, ...)

Thèmes environnementaux	Impacts		Impact du projet sur l'environnement (sans tenir compte des mesures prévues)	Mesures
	néгатif	positif		
déchets			Hausse de la quantité de déchets à traiter	
Trafic routier	Fort		<p>Importante hausse du trafic routier</p> <p>Deux points majeurs de flux importants sont identifiés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au niveau des échangeurs sur le futur boulevard urbain requalifié et, - Sur les axes de circulation Nord Sud <p>Importante hausse de la demande de stationnement</p>	<p>Mesures de gestion de trafic (feux)</p> <p>Mise en place d'un réseau viaire adapté à cette augmentation du trafic : des axes principaux NORD-SUD et EST-OUEST seront créés</p>
Bruit	Fort		<p>Génération de bruit</p> <p>L'impact du projet en lui-même est faible.</p> <p>C'est la présence des deux infrastructures (CNM et A9 déplacée) qui va essentiellement générer du bruit supplémentaire sur le périmètre</p>	<p>Mise en place d'une enveloppe protectrice autour des infrastructures nouvelles, constituée de bâtiments destinés à des bureaux ainsi qu'à du stationnement</p> <p>Ces bâtiments seront dotés d'une double peau visant à améliorer leur isolation phonique. Réunionification des immeubles par des écrans acoustiques transparents qui empêcheront le bruit de passer entre les façades. Installation d'écrans et merlons complémentaires pour garantir des niveaux de bruit moyens sur le site</p>
Vibration	Faible		Génération de vibrations notamment liée à la présence d'une voie ferrée	Demande de l'agglomération de mise en place de tapis anti-vibratils en élastomère sur la voie ferrée.

4

PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS

4 – PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS

Cette ZAC s'étendra sur un périmètre de 60 Ha situé principalement au nord du faisceau d'infrastructures mais également sur une partie plus réduite au sud de ces dernières au droit de la gare Montpellier Sud de France. La surface totale de plancher s'élèvera à 400 000 m² SDP.

Une grande mixité programmatique est souhaitée afin d'assurer urbanité et qualité de vie au quartier. Les bureaux seront prioritairement organisés le long des infrastructures au plus près de la Gare pour bénéficier d'une visibilité nationale et internationale. Ils constitueront grâce à leurs façades « l'enveloppe » qui protège le reste du quartier des nuisances acoustiques. Mais certains immeubles de bureaux seront également intégrés dans des lots mixtes où sera proposée la fonction logement, commerce et service. Cette mixité à l'îlot permet de trouver une pertinence en terme d'économie d'énergie et de mutualisation de places de stationnement.

Les logements bénéficiant des protections acoustiques de « l'enveloppe autour des infrastructures » se situent soit au cœur de la ville intense soit en vis-à-vis du mail actif Nord et du Mail actif sud, bénéficiant de vues sur un large espace paysager.

Les commerces, intégrés dans les rez-de-chaussée des immeubles et dans le hall de la gare s'organisent principalement le long du cours de la gare et participent à son animation. Ils sont par ailleurs parfaitement desservis par le tramway prolongé depuis Odysseum et qui emprunte le cours de la Gare.

Deux équipements publics majeurs sont d'ores et déjà présents sur le site : le lycée automobile Pierre Mendès France et le Gymnase Spinozi (et son plateau sportif associé). Ce dernier, outre une utilisation par les lycéens, bénéficie aux futurs habitants et usagers du quartier puisque s'y tiennent des activités de club sportifs ou des manifestations de plus grande envergure comme le « M Tour ». La Gare Montpellier Sud de France constitue un équipement public de grande envergure proposant une offre en transport de très haut niveau ainsi que des services inhérents à ce type de structure. L'école supérieure de commerce de Montpellier et ses 1600 élèves génère une animation profitable au quartier. Ces équipements publics majeurs seront complétés par des équipements publics de proximité positionnés au rez-de-chaussée ou dans les espaces paysagers, à courte distance des stations de tramway pour rendre leur accès facile aux usagers.

Les 400 000m² de SDP (surface de plancher) prévisionnels se répartiront prévisionnellement de la façon suivante :

- 130 000 m² de bureaux complétés par l'école supérieure de commerce de Montpellier et le pôle TIC (technologie de l'information et de la communication) de l'Agglomération de Montpellier pour un total de 180 000 m² représentant la 1ère phase du pôle tertiaire supérieur du projet OZ Montpellier Nature Urbaine.
- entre 2000 à 2500 logements
- entre 400 et 500 logements étudiants
- des commerces et services à destination des usagers et habitants
- des équipements publics de proximité
- La SDP du lycée P Mendès France et du Gymnase Spinozi n'est pas incluse dans le total de 400 000 m² car ces équipements sont déjà existants sur site.

