

ZAC « OZ 1 »
Sur la commune de Montpellier

**ANNEXE : ETUDE D'INTEGRATION
URBAINE ET PAYSAGERE DE
L'A9 DEPLACEE**

**P
I
E
C
E
G**

A-Avant propos

En prévision du développement des grandes infrastructures routières et ferroviaires envisagées par l'Etat dans le secteur de la commune de Montpellier situé au sud de l'autoroute A9, les documents d'urbanisme et de planification de la Ville (plan local d'urbanisme) et de l'Agglomération (schéma de cohérence territoriale) intègrent d'ores et déjà les dispositions nécessaires à la fois au déplacement de l'autoroute A9, à la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse (Contournement ferroviaire Nîmes Montpellier) et de la gare nouvelle Montpellier Sud de France (PEM), ainsi qu'au développement de l'urbanisation qui accompagnera à terme ces grands équipements.

L'identification de très forts enjeux stratégiques sur le secteur Sud A9 ont imposé d'anticiper le déploiement d'un projet urbain visionnaire et ambitieux prenant appui sur le PEM et permettant de se prémunir contre le développement anarchique d'un territoire amené à devenir une centralité urbaine à l'échelle de l'agglomération.

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.

Pour réaliser ce grand projet urbain, un processus d'engagement d'opérations d'aménagements successives est engagé par secteurs opérationnels cohérents.

La première phase opérationnelle, la ZAC Oz 1, s'étend sur un périmètre intégrant une partie du linéaire d'infrastructures ainsi que le PEM Montpellier Sud de France. Ses objectifs sont les suivants :

- 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.

L'une des orientations majeures de l'aménagement de ce secteur est la réalisation d'un front bâti enveloppant les deux infrastructures afin d'en limiter les nuisances.

Or, dans ce secteur encore non urbanisé de la commune, le déplacement de l'A9 (A9b), en tant qu'infrastructure de grande circulation future, engendre par anticipation la réalisation d'une étude d'intégration urbaine et paysagère de cet ouvrage à grande circulation.

Dans ce contexte, la présente étude a pour objet de permettre la définition de règles d'urbanisme autorisant les constructions dans la bande des 100 mètres au nord et au sud de la future autoroute A9b dans le cadre d'un projet urbain intégrant l'ensemble des contraintes et spécificités du site.

L'actuelle autoroute A9 a également fait l'objet d'une étude au titre de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme, annexée au rapport de présentation du PLU de Montpellier, afin de prévoir la réalisation d'un front bâti sur une partie de son linéaire.

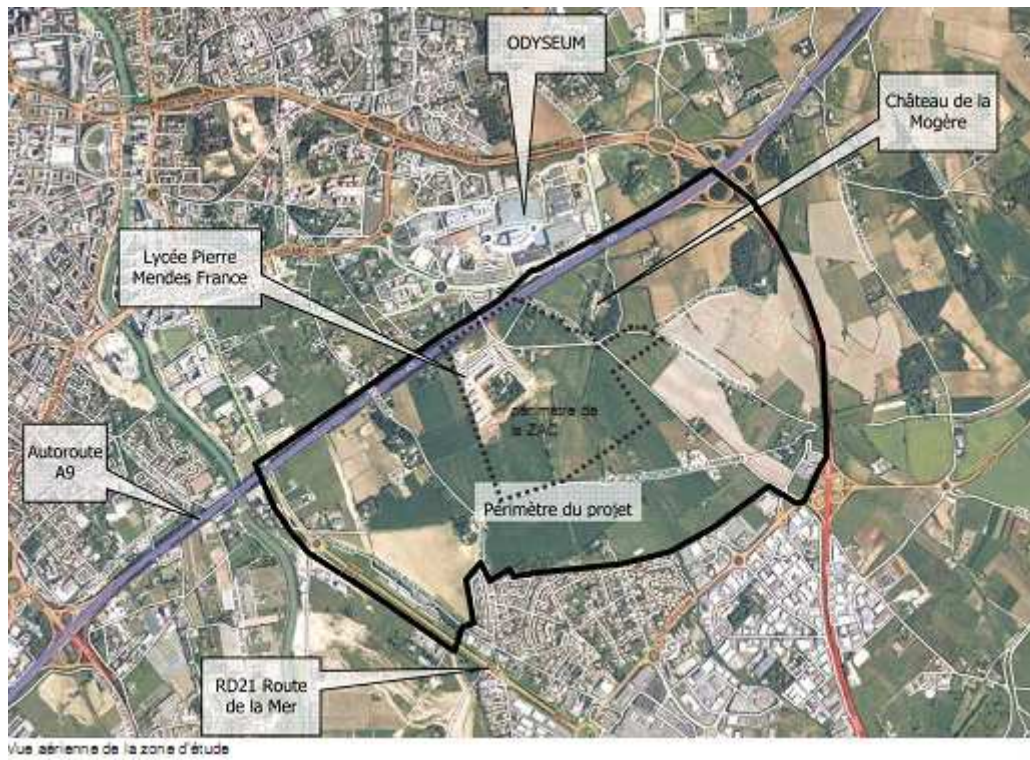
Cette précédente étude avait fait l'objet d'un diagnostic à l'échelle d'un périmètre qui englobe la ZAC OZ1. C'est pourquoi la présente étude reprend un certain nombre d'éléments de diagnostic existant dans ce premier document, qu'elle met à jour et complète au besoin.

B- Sommaire : Contenu de l'étude

L'étude comporte trois parties :

- **le diagnostic de la zone d'étude**, comprenant l'analyse paysagère du site, du fonctionnement urbain et de l'environnement (contraintes hydrauliques, nuisances sonores et sécurité),
- **le descriptif du projet urbain**, présentant les raisons du rapprochement des deux infrastructures à 23m l'une de l'autre et les principes d'aménagements urbains et paysagers du projet,
- **les règles applicables au secteur retenu**, qui seront intégrées dans la modification du PLU.

Plan de localisation de la zone d'étude



Plan de situation du secteur concerné sur la commune de Montpellier



Les pointillés représentent une bande de 100m de part et d'autre de l'axe de L'A9 déplacée

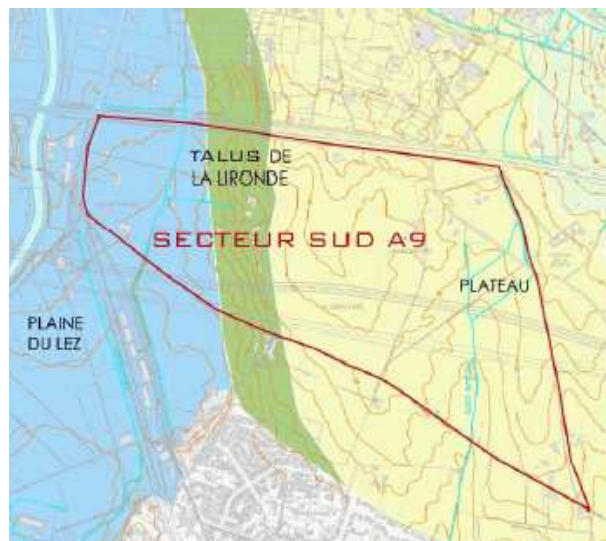
I. Diagnostic de la zone d'étude

1.1 LA LOCALISATION DU SITE

Dans le PLU de Montpellier, la majeure partie du projet d'ensemble Oz Montpellier Nature Urbaine amenée à être urbanisée dans les années à venir, correspond au secteur de projet « Sud A9 ».

Situé au sud-est de la ville de Montpellier, dans le quartier Port Marianne, le secteur de projet "Sud A9" est délimité, à l'ouest, par l'avenue Raymond Dugrand, au nord, par l'emprise de l'autoroute A9, à l'est, par le site du château de la Mogère et, au sud, par la limite communale avec la ville de Lattes.

Situé à moins de 3 km à vol d'oiseau du centre de Montpellier, ce secteur se décompose en 3 entités territoriales identifiables :



Source : Etude de composition urbaine en vue de l'intégration du futur lycée Pierre Mendès France à Montpellier. Ville de Montpellier

- la plaine du Lez et de la Lironde, à l'ouest, qui constitue la partie basse du site sur une largeur de 500 à 600 m, et qui correspond en grande partie à la zone inondable générée par les cours d'eau.
- le talus de la Lironde, en partie médiane, d'une largeur de 200 à 250 m, qui accuse une déclivité prononcée (14 m) d'orientation est-ouest et qui assure la transition entre la plaine du Lez et de la Lironde, et le plateau,
- le plateau, qui s'étend sur une large partie est, sur presque 1 km jusqu'au site du château de la Mogère, entaillé par le tracé du ruisseau du Nègue Cats.

1.2 LE PAYSAGE DE LA ZONE D'ETUDE

1.2.1 Une perception agricole encore prononcée

1.2.1.1. Un secteur spécifique

Le secteur d'étude est un espace de transition géographique entre la partie urbanisée du quartier Port Marianne, et notamment le complexe ludico-commercial d'Odysseum, et l'urbanisation de la commune de Lattes, constituée des lotissements du hameau de Boirargues et des zones d'activités commerciales de l'avenue Raymond Dugrand.

Pour autant, certainement en raison de l'imperméabilité des limites constituées, au nord, par l'autoroute A9 et, au sud, par la limite communale, le secteur conserve dans sa perception globale des témoignages forts d'un passé agricole encore actif et peu affecté par l'urbanisation récente.

Les secteurs construits se résument à quelques événements ponctuels qui émaillent le paysage : anciens mas viticoles entourés de masses boisées remarquables (Mas de Brousse, Mas de Gallière, Mas de Comolet), ou grands domaines au caractère patrimonial remarquable (château de la Mogère – XVIIIe siècle).

Le paysage agricole du secteur Oz



La partie ouest du site présente une diversité paysagère plus importante : les parcs et jardins sont clairement identifiables autour des constructions le long de la rue du Mas Rouge. Ils constituent des éléments intimistes et clos et n'offrent pas de vue sur le paysage environnant.

Les masses arborées du Mas de Gallière s'imposent en bordure de la rue du Mas Rouge et les vignes se répartissent de part et d'autre de l'axe de la voie, ainsi qu'en bordure de l'avenue Raymond Dugrand. Quelques friches agricoles sont également identifiables, anciennes cultures abandonnées (vignes ou cultures annuelles).

A l'est du site, les champs sont présents jusqu'à l'alignement de platanes du château de la

Mogère et au sud jusqu'à la limite communale entre Montpellier et Lattes.
Au nord du secteur, c'est l'autoroute A9 qui s'impose.

Les points de vue



1.2.1.2. La topographie au service du paysage

Au-delà de cet instantané visuel, les évolutions récentes du paysage marquent les prémices de la mutation d'un secteur hautement stratégique, enjeu d'une problématique de développement métropolitain. Les parcelles cultivées, situées autour des anciens mas viticoles (Mas de Brousse, Mas de Gallières), sont peu à peu gagnées pas les friches, dans l'attente de l'aménagement de nouveaux secteurs d'urbanisation. En ce sens, ces espaces ont déjà perdu leur vocation agricole et constituent aujourd'hui les réservoirs fonciers des développements urbains futurs.

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 de Brousse. En arrière plan une grue, point de repère, sur le secteur de la rue du Mas de Gallière en limite sud du secteur (réhabilitation en cours)



Point de vue 3 : vue depuis la route de Vauguières, champ en herbage et pinède en fond. La clôture au premier plan donne un repère visuel sur la limite du domaine de l'Etat (autoroute A9).

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 de Brousse 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 Vauguière 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 de Brousse 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 coeur 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.

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.

1.2.1.3 Les paysages agricoles

La quasi-totalité du site est occupée par des parcelles agricoles, comme indiqué sur la carte précédente.

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 parcelles agricoles sont encore bien fonctionnelles et sont cultivées en rotation entre maraîchage et céréales, ce qui donne un caractère dynamique au paysage.



Photo 1



Photo 2

Les vignes

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



Photo 7



Photo 8

Les oliveraies

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



Photo 11



Photo 12

1.1.2.4 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.



Photo 13



Photo 14

1.1.2.5 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 et la Méjanelles).

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



Photo 17



Photo 18

1.1.2.6 Les cours d'eau et leurs ripisylves

Les 2 cours d'eau principaux orientés sud-est/nord-ouest marquent des ruptures dans l'organisation paysagère du secteur d'étude, notamment la Lironde (photo 23) qui a subi d'importants aménagements afin de lutter contre les risques d'inondations, et qui est d'une taille plus importante que le Nègue-Cats (photo 21).



Photo 21



Photo 23

1.1.2.7 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.

Ces éléments confortent la particularité de ce territoire, espace de transition entre des zones fortement urbanisées.

Deux mas présentent une qualité patrimoniale particulière : le château de la Mogère et le mas de la Méjanelle.



Photo 27 : Mas de la Méjanelle



Photo 28 – Château de la Mogère



Photo du Mas Rouge

1.1.2.8 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.

Certains aménagement sont récents (Odysseum) et d'autres sont en cours ou programmés (ligne 3 du tram, route de la Mer).



Photo 37 – quartier de Boirargues



Photo 38 – Port Marianne

1.2.2 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.



Point de vue 9 : Le pont de la route de Vauguières surplombe l'A9 sur sa partie est et on remarque ici la proximité entre le secteur d'étude et l'urbanisation croissante au nord de l'autoroute.

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.



Point de vue 10 : nord-ouest depuis la rue du Mas Rouge, un talus arboré bloquant les ouvertures visuelles.



Point de vue 11 : nord-est depuis la route de Vauguières en haut du talus, un repère, la clôture de la limite de l'autoroute.

Une seule ouverture visuelle est offerte sur l'autoroute, depuis le pont de la route de Vauguières qui l'enjambe sur une cinquantaine de mètres. La perception, la plupart du temps appréciée depuis un véhicule, est souvent courte et rapide.

1.3 Le fonctionnement urbain

1.3.1 Un secteur en devenir dans un processus de développement

1.3.1.1. La croissance vers l'est

Dans les années soixante-dix, l'extension urbaine de Montpellier se fait essentiellement vers le nord et l'ouest, éloignant progressivement les nouveaux quartiers d'une dizaine de kilomètres du centre alors qu'en même temps, à 800 m à l'est de la place de la Comédie, s'étendent encore les vignes témoins du passé agricole de la périphérie immédiate de la ville.

Le point de départ de « la conquête de l'est », principe essentiel du projet urbain mis en place par la municipalité à la fin des années 70, est marqué en 1982 par le début de l'aménagement du quartier Antigone, imaginé par Ricardo Bofill, sous le double signe du rééquilibrage géographique de l'espace urbain vers l'est, permettant à la ville de retrouver son fleuve « le Lez », et du renforcement du centre ville par la greffe d'un nouveau cœur sur le centre ancien.

1.3.1.2 Port Marianne

A la fin des années 80, cette volonté prend une nouvelle dimension et se traduit avec le projet Port Marianne, couvrant un vaste territoire de près de 600 ha sur l'est de la commune.

Après la réalisation des travaux de re-calibrage du Lez permettant l'extension de la Ville au-delà de son cours (maîtrise des crues par le calibrage du lit du fleuve), sur la base du schéma de secteur établi pour l'ensemble de ce territoire, le projet urbain de Port Marianne est entré en phase opérationnelle.

Ce projet s'organise selon une macro structure orthogonale tramée autour de l'axe est-ouest d'un grand parc de 7 ha (Parc George Charpak), d'une part, et du tracé nord-sud du Lez, d'autre part. A la jonction du fleuve et de l'axe de Parc Marianne se trouve le bassin Jacques Coeur, destiné à devenir un port fluvial dans la décennie à venir.

L'objectif du projet Port Marianne est de produire un tissu urbain complexe, multifonctionnel et vivant, au sein duquel se mêlent logements, activités, espaces verts, équipements publics et privés.

Le principe consiste à localiser l'habitat à proximité de la ville existante et à accueillir l'activité au plus proche des axes de communication, en vitrine, là où la réalisation de logements est peu souhaitable au regard des nuisances (autoroute A9, avenue Raymond Dugrand, avenue Pierre Mendès France, aéroport Montpellier Méditerranée). Les entreprises bénéficient à la fois de la proximité des grands moyens de communication et d'une situation en porte de ville. Ces zones sont localisées sur la partie est et sud de Port Marianne.

1.3.1.3 Sud A9 : un secteur stratégique concrétisé par le projet Oz

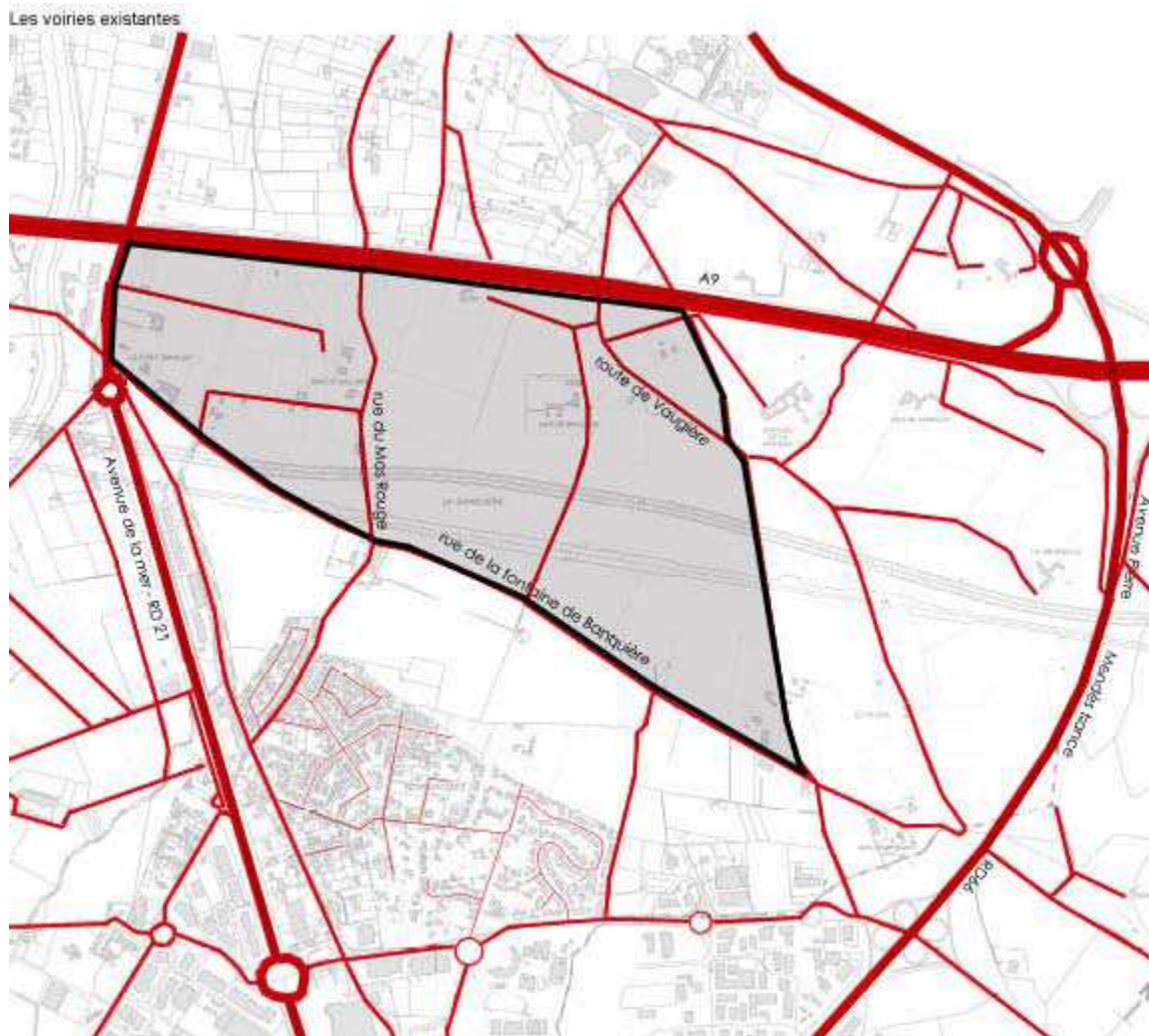
Délimité par l'autoroute A9, au nord, l'avenue Raymond Dugrand, à l'ouest, l'avenue Pierre Mendès-France, à l'est, et la limite communale avec Lattes, au sud, le secteur Sud A9 était classé majoritairement en zone à urbaniser AU0 du PLU avant modification, permettant la réalisation immédiate d'équipements publics, mais urbanisable dans son ensemble qu'après définition d'un projet global et modification du PLU fixant les règles nécessaires à sa mise en oeuvre.

Destiné à recevoir des grands équipements structurants (future ligne et gare TGV, doublement de l'autoroute A9), le secteur « Sud A9 », dont le potentiel stratégique au niveau de l'aire métropolitaine est acté par les documents d'urbanisme (SCOT, PLU), conserve le privilège d'être encore à ce jour vierge de toute construction et de représenter un réservoir foncier important pour de futurs aménagements.

La perception encore forte de l'occupation agricole devient progressivement le témoin du passé.

La définition du projet d'aménagement d'ensemble Oz Montpellier Nature Urbaine et le lancement de la première phase opérationnelle, la ZAC Oz 1, vont concrétiser le développement urbain de ce secteur stratégique, nécessitant l'adaptation des règles du PLU à cette nouvelle phase du projet.

1.3.2 Les déplacements et le réseau existant



1.3.2.1 Trois axes majeurs

Dans la zone sud est de la ville, les déplacements terrestres sont actuellement organisés autour de l'autoroute A9, des routes des plages et d'un réseau « secondaire » composé de chemins ruraux et de voies communales qui permettent de desservir les mas dispersés sur le secteur et de rejoindre les communes environnantes.

- L'autoroute A9 : le couloir languedocien constitue à ce jour le passage obligé pour le transit routier terrestre entre l'Espagne et la France du sud-est, et plus largement l'Europe du nord et de l'est, via la vallée du Rhône. Au droit de Montpellier, l'autoroute A9 assure la double fonction de voie de transit et de voie de desserte locale qui l'oblige à drainer un trafic de l'ordre de 120 000 véhicules/jour proche du niveau de saturation.
Pour résoudre ce problème, qui pose aussi celui de la sécurité des conditions de circulation (en particulier au niveau des échangeurs), l'Etat a engagé le projet d'un déplacement de l'autoroute spécifiquement dédiée au trafic de transit. Localisée au

droit de l'agglomération de Montpellier sur un linéaire d'une dizaine de kilomètres, son tracé devrait se jumeler avec celui du CNM.

La réalisation de cette nouvelle autoroute, dénommée A9b, s'accompagnera d'un réaménagement de l'actuelle A9 (future A9a) en rocade urbaine.

- Les routes des plages permettent aujourd'hui de gérer le trafic lié au développement des zones d'activités et commerciales du sud de Montpellier et des stations balnéaires du littoral :
 - la RD 21 « route de la Mer - route de Carnon » : dans sa section au nord de l'autoroute, cette voie plantée d'imposants platanes d'alignement, constitue l'axe structurant des nouveaux secteurs d'urbanisation des parties sud et ouest de Port Marianne, dont l'évolution doit mener à la création d'une grande avenue urbaine. Au sud de l'autoroute A9, le paysage aux abords de la voie porte la marque de l'époque de sa construction, début des années 1960 avec de larges massifs boisés de platanes et de pins
 - La RD 66 « avenue Pierre Mendès France – route de l'Aéroport » : conçue pour drainer les flux de trafic en direction des plages et de l'aéroport, cette voie a fait l'objet d'aménagements progressifs répondant à la fois à sa fonction de voie de transit et d'entrée de ville. La section située au sud de l'autoroute A9 se distingue par ses caractéristiques routières, tandis que la section urbaine située au nord de l'autoroute constitue un axe structurant du quartier Port Marianne (abords larges, image paysagère de grande qualité) et une entrée de ville prestigieuse, objet d'un aménagement paysager d'envergure et de grande qualité réalisé par les paysagistes Michel Desvigne et Christine Dalnoky.

1.3.2.2 Le réseau secondaire

Le réseau secondaire du secteur est constitué de routes communales et de chemins vicinaux qui permettent aujourd'hui de desservir les rares constructions dispersées (les mas). La rue du Mas Rouge à l'ouest, la route de Vauguières à l'est restent des voies peu utilisées en dehors des riverains et assurent les liaisons avec Montpellier à partir du site.

Au sud, la rue de la Fontaine de la Banquière, aux aspects ruraux, marque la limite communale entre Montpellier et Lattes. Elle s'étire d'ouest en est, entre l'avenue Raymond Dugrand et l'avenue P. Mendès France, à travers les parcelles cultivées. De multiples voies peu carrossables desservant les rares constructions environnantes débouchent sur cette rue.

1.3.2.3 Les modes doux

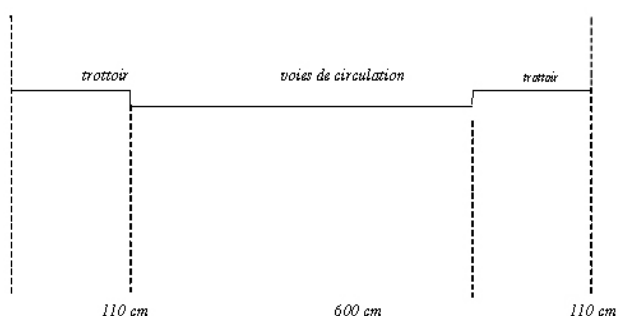
La configuration du réseau circulaire du secteur Sud A9 ne comporte pas d'aménagements spécifiques pour les déplacements des piétons et des cycles. L'usage de l'automobile reste prédominant pour traverser le secteur et relier les quartiers développés environnants (Odysseum, Boirargues sur la commune de Lattes). Seule la traversée des ponts de la rue du Mas Rouge et de la route de Vauguières est équipée de trottoirs dont la faible largeur actuelle ne peut assurer que la sécurité de flux de passages réduits.

Actuellement, le secteur n'est pas desservi par les transports en commun, mais bénéficie d'une localisation privilégiée à proximité du pôle d'échange d'Odysseum pour la partie nord du secteur Sud A9 (parking d'échange, tramway, bus urbains et inter urbains) à partir de la route de Vauguières. La rue du Mas Rouge bénéficie quant à elle d'une ouverture directe sur

la station de tramway Millénaire mais qui reste éloignée du site (au croisement de l'avenue du Mondial 98 et de la rue du Mas Rouge).

1.3.2.4 La sécurité des déplacements

Le maillage viaire du secteur Sud A9 ne présente pas d'aménagements particuliers pour sécuriser les déplacements. Les voies principales et leurs abords sont entretenus. Au vu des pratiques peu nombreuses des piétons et des cycles, aucun aménagement spécifique n'a été réalisé. Les seuls passages permettant aux piétons de ne pas circuler directement sur les voies sont les deux ponts de la rue du Mas Rouge et de la route de Vauguières.



Levée des dimensions du Pont de la route de Vauguières

Point de vue 12 : Le pont de la route de Vauguières, des Trottoirs étroits pour une circulation exclusivement automobile.

1.4 L'environnement

1.4.1 L'environnement sonore et les nuisances

1.4.1.2 Voies routières

Le secteur d'étude est fortement impacté par le bruit de nombreuses infrastructures : autoroute A9, routes départementales 21 et 66.

L'arrêté préfectoral du 12 février 1999, pris en application de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif au classement sonore des voies routières, a classé les voies bruyantes de la ville de Cannes selon les 5 catégories suivantes.

Tableau 1 : Catégories de voies (arrêté du 30 mai 1996)

Catégorie	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
-----------	--	--	--

1	$L > 81$	$L > 76$	$d = 300\text{m}$
2	$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	$d = 250\text{m}$
3	$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	$d = 100\text{m}$
4	$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	$d = 30\text{m}$
5	$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	$d = 10\text{m}$

Seules les infrastructures routières de plus de 5 000 véhicules par jour, les voies ferrées inter urbaines de plus de 50 trains par jour, les lignes en site propre de transport en commun et les lignes ferroviaires urbaines de plus de 100 autobus ou trains sont concernées par ce classement.

Les cartes suivantes, issues du PLU présentent le classement sonore des voies routières proches du site.

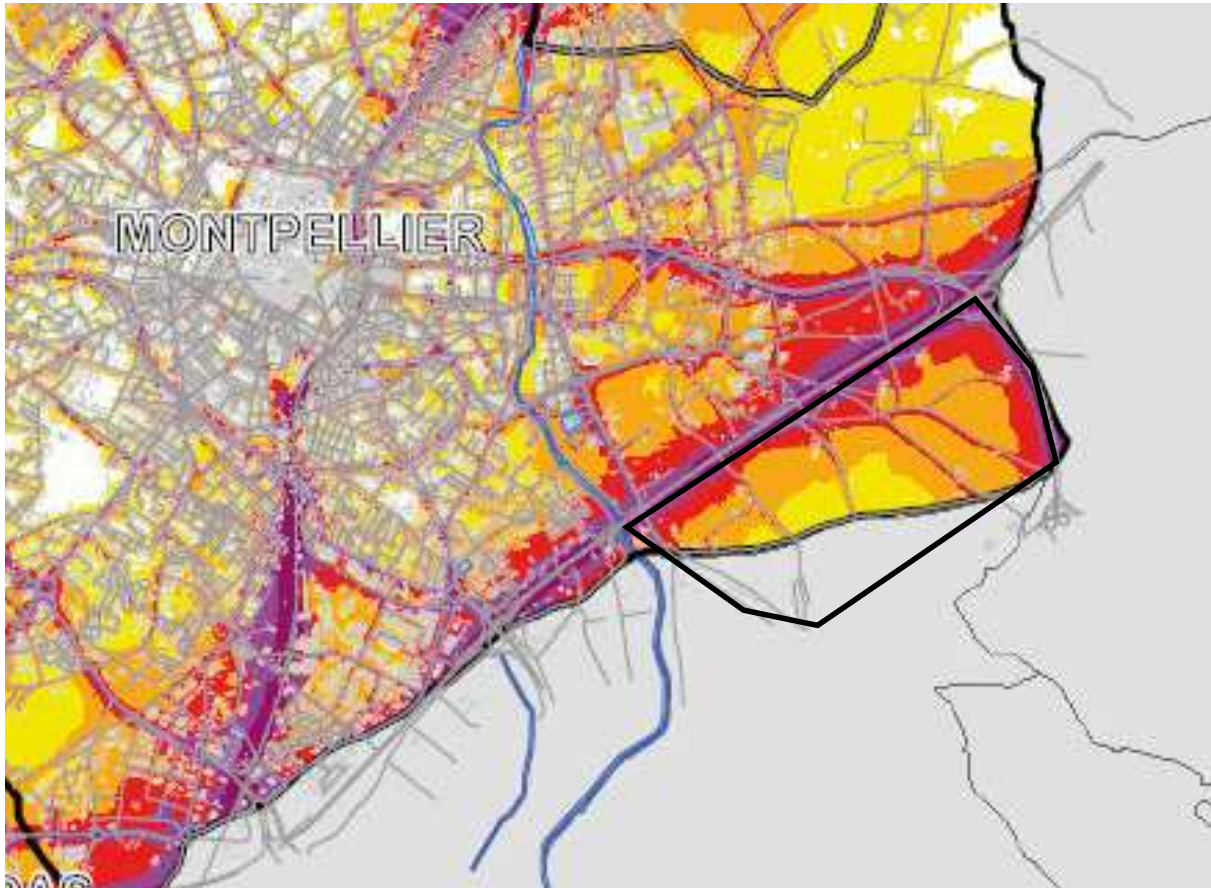


Figure 1 : Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

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 50 km/h. Les niveaux sonores le long de cette voie ont donc évolué.

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)

1.4.1.2 Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Montpellier

La plate forme aéroportuaire de Montpellier-Méditerranée est soumise à un plan d'exposition au bruit (PEB) applicable depuis le 15 février 2007 (arrêté préfectoral) pour éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit, ainsi que pour préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire.

Le PEB délimite les zones « A », « B » et « C » (avec L_{den} en décibels (dB) étant l'indicateur d'évaluation du bruit désignant le niveau sonore corrigé selon la période de la journée. C'est l'indice de bruit recommandé pour tous les modes de transport au niveau européen : L = level (niveau), d = day (jour), e = evening (soirée), n = night (nuit)) :

Zone A : Zone de bruit fort où le $L_{den} > 70$,

Zone B : Zone de bruit fort où le $L_{den} < 70$ et dont la limite extérieure est comprise entre L_{den} 65 et 62.

Zone C : Zone de bruit modéré comprise entre la limite extérieure de la zone B et une limite comprise entre L_{den} 62 et 55.

Le PEB émet des recommandations d'isolation acoustique pour les constructions autorisées dans ces zones de bruit.

La loi détermine les règles d'urbanisme applicables aux constructions dans ces zones de bruit (limitations du droit à construire).

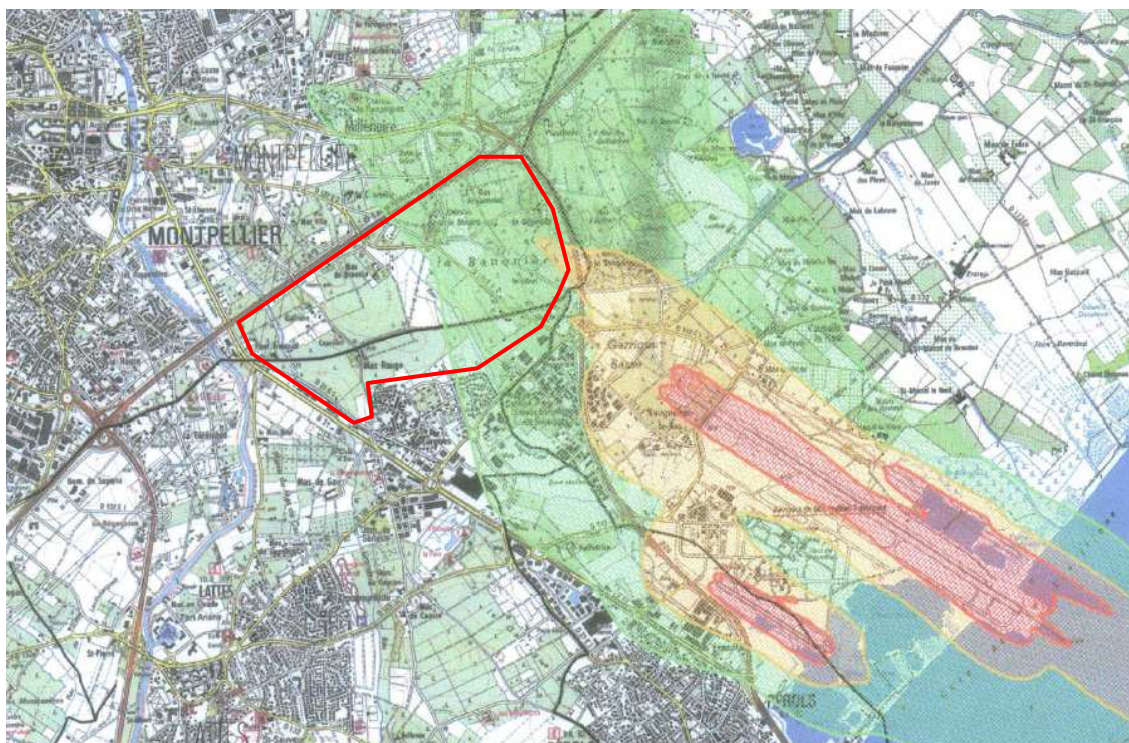
L'aire d'étude se situe en partie en zone C et pour son extrémité sud-est en zone B. Les aménagements devront respecter les prescriptions du PEB et les réglementations en vigueur pour toutes constructions dans les secteurs concernés.

Recommandations d'isolation acoustique pour les constructions autorisées dans les zones de bruit

	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).



1.4.2 La qualité de l'air

Le territoire de Montpellier est faiblement industrialisé.

Pourtant les indices de la qualité de l'air sont comparables à ceux que l'on peut trouver dans les grandes agglomérations du Sud de la France ou accueillant de grands bassins industriels.

La responsabilité des transports dans la médiocre qualité de l'air est donc importante.

L'indice « ATMO » permet de caractériser quotidiennement la qualité de l'air de la région de Montpellier en vue d'en informer la population. Ainsi, en 2011, 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 apparaît quant à elle plus importante : 40 %. Ce bilan permet d'identifier l'existence d'une pollution de fond importante.

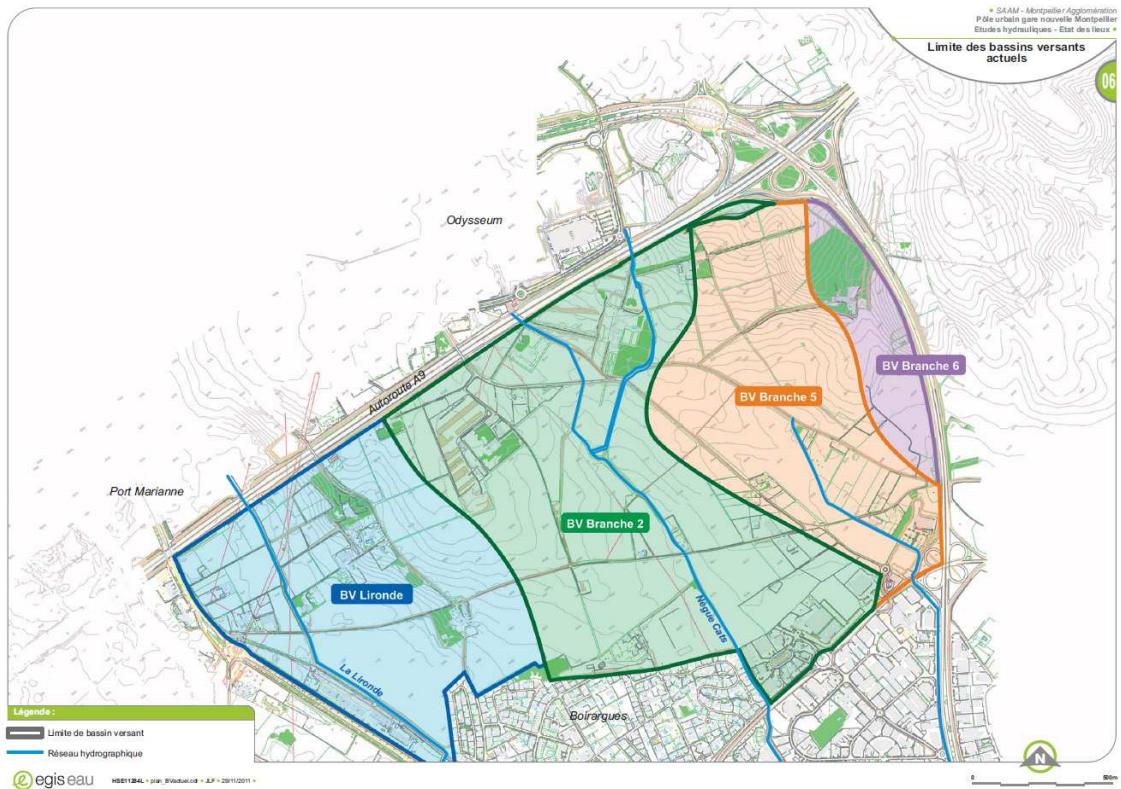
Le lien entre pollution et circulation routière au sein de l'agglomération montpellieraine montre à l'évidence l'enjeu du développement de l'usage des transports publics pour la réduction de la pollution locale.

La qualité de l'air au niveau de la zone correspondant au projet OZ doit être meilleure que sur le centre-ville, hormis à proximité de l'A9 actuelle et des routes départementales bordant le site.

Plus encore, la zone d'étude, de par son implantation au sud de Montpellier, au droit de l'actuelle A9, présente une qualité de l'air localement dégradée.

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

1.4.3 Le réseau hydraulique



Quatre cours d'eau sont présents dans le périmètre rapproché entourant le secteur d'étude :

- Le Lez
- La Lironde,
- Le ruisseau de Nègue Cat
- Le canal de BRL

- **Le Lez**

Le Lez est un fleuve côtier qui débouche dans la mer Méditerranée. Il est caractérisé par un fort contraste entre les débits de crue et les débits d'étiage. Son bassin versant présente une superficie de 198 km². Après la crue de 1976, d'importants travaux de recalibrage ont été réalisés sur les communes de Montpellier et de Lattes, entre les années 1983 et 1985. Ce recalibrage a permis de s'affranchir du plus gros des débordements en cas de crue importante. Les digues ont été érigées de manière à ce que 600 m³/s puissent transiter dans le Lez sans débordement et avec une revanche de l'ordre de 0.50 m. Cependant, les derniers épisodes cévenols de 2002, 2003 et 2005 ont fait craindre la rupture des digues de la commune de Lattes.

- **La Lironde**

La Lironde est située sur la rive gauche du Lez et s'écoule du Nord vers le Sud. Elle prend sa source sur la commune de Castelnau le Lez et se jette dans l'étang de Méjean. Il s'agit d'un cours d'eau temporaire, généralement à sec durant l'été. Mais comme tout cours d'eau méditerranéen, il peut rapidement gonfler à la suite de fortes précipitations, généralement à caractère orageux. Ces fortes pluies sont à l'origine d'inondations par ruissellement superficiel. Le phénomène étant fréquent et l'urbanisation récente du bassin versant amont ont conduit la commune de Montpellier à réaliser des aménagements sur le cours d'eau.

Ce ruisseau a déjà fait l'objet de plusieurs études hydrauliques dont le Plan de Prévention des Risques d'Inondation sur la commune de Lattes. Le lit mineur de la Lironde a une faible capacité au regard du débit de la crue centennale, le transit de la crue s'effectue alors principalement en lit majeur. Les écoulements sont contrôlés par les ouvrages de franchissement relativement nombreux et généralement de faible capacité. Au droit du projet, la zone inondable de la Lironde se confond avec celle du Lez. Le débit de la crue centennale correspond à l'état actuel d'urbanisation du bassin versant ; les aménagements prévus de la Lironde sur la commune de Montpellier ont pour objectif la non aggravation de ce débit à l'aval de la limite communale.

- **Le canal d'irrigation BRL**

Il s'agit d'un canal d'irrigation amenant l'eau du Rhône vers le sud du département du Gard et l'est du département de l'Hérault depuis les années 1960.

- **Le ruisseau de Nègue Cats**

Ce cours d'eau prend sa source au Nord de l'avenue Pierre Mendès-France, sur la commune de Montpellier. Après un parcours de 6 km, il se jette dans l'étang des Salins puis l'étang de l'Or. Ce ruisseau est généralement à sec hors période pluvieuse.

Dans le cadre du dédoublement 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 dédoublement ainsi que la future ligne LGV franchissent les champs d'inondation de ceux-ci.

II. L'intégration des infrastructures dans le projet urbain Oz Montpellier Nature Urbaine

2.1 Le parti d'aménagement architectural, urbain et paysager

2.1.1 Le rapprochement des infrastructures : un aspect décisif dans le choix du projet

Les décisions ministérielles de réalisation simultanée des deux grandes infrastructures se sont accompagnées de l'obligation de prise en compte de leurs impacts cumulés.

La convention de financement et de réalisation du CNM, signée entre l'Etat, RFF et les Collectivités locales cofinanceurs (Région Languedoc-Roussillon, Département du Gard et les Agglomérations de Montpellier et de Nîmes) a confirmé cet objectif d'intégration optimale au regard des questions foncières, acoustiques, hydrauliques et urbaines notamment.

Cet impératif est en effet non seulement rendu nécessaire par la volonté commune de réussir la meilleure intégration de ces infrastructures, notamment au droit de l'Agglomération de Montpellier, mais aussi par la situation du secteur de la gare nouvelle au cœur de l'axe de développement urbain majeur de Montpellier à la Mer, engagé depuis une trentaine d'années. Ce secteur fait de plus l'objet de la démarche EcoCité, initiée par l'Etat, la CDC et l'ADEME, en faveur d'un urbanisme innovant et exemplaire en matière de développement durable.

Par ailleurs, suite aux études de définition menées par RFF en lien avec Montpellier Agglomération, la gare nouvelle a été définie comme une « gare-pont » compte tenu de sa

double orientation, à la fois vers le nord (Montpellier) et vers le sud (les communes littorales et l'aéroport) et de la nécessité de franchir non seulement le CNM et le plan de voies de la gare, mais aussi l'autoroute (située côté nord de la gare) pour pouvoir assurer sa desserte.

En ce qui concerne sa desserte, il convient aussi de rappeler que Montpellier Agglomération a décidé de relier la gare St Roch à la gare nouvelle dès la mise en service de cette dernière, par la ligne 1 de tramway. Or cette ligne sera prolongée sur dalle dressée au dessus de l'autoroute pour lui permettre d'accéder à la dalle de la gare-pont.

Dans ce contexte à la fois complexe, stratégique et sensible, Montpellier Agglomération a engagé un dialogue compétitif, dès l'automne 2011 (période de prise de la décision ministérielle définitive de déplacement de l'A9), pour définir :

- les conditions d'intégration de ces 2 grandes infrastructures à la Ville dans leur traversée du quartier de la gare et les orientations urbaines à retenir pour réduction leurs impacts cumulés ;
- les modalités d'articulation de la gare nouvelle à la ville, l'optimisation de ses « effets de levier » et les orientations urbaines et de desserte à insérer dans le cahier des charges de la consultation à lancer par RFF pour désigner le PPPiste de cet équipement ;
- les conditions de réalisation du futur quartier de la gare nouvelle

Ce dialogue a réuni 3 équipes d'architectes urbanistes de renommée internationale, pilotées respectivement par :

- Kees Christiaanse (Hollande),
- Christian de Portzamparc (France),
- Daniel Libeskind (USA).

Les 3 approches ont fait apparaître que l'articulation des infrastructures au droit du pôle d'échange de la gare nouvelle constituait la « rotule » à partir de laquelle se jouent les conditions de la réussite – ou de l'échec – du développement à venir de ce futur quartier d'enjeu métropolitain.

En réponse à cette préoccupation commune, le dialogue compétitif a permis de faire émerger 3 propositions contrastées pour le traitement de cette articulation infrastructures/Gare nouvelle/Quartier. La proposition de KCAP se basait sur un rapprochement plus prononcé des 2 infrastructures (18m entre l'autoroute déplacée et la gare) afin de les insérer dans de vastes îlots urbains, composés d'immeubles bâtis de part et d'autre du dispositif constitué par l'A9 et le CNM.

Ce troisième parti a convaincu principalement pour l'efficacité de l'enveloppe formée par les grands îlots urbains enserrant le système des 2 infrastructures, pour traiter leurs impacts cumulés. Il a été considéré que l'enveloppe bâtie au plus près de leurs sources permet en effet d'annihiler efficacement au droit de ces grands îlots, les nuisances acoustiques, vibratoires et visuelles de l'A9 et du CNM sur le futur quartier.

C'est donc ce 3^{ème} parti, proposé par l'équipe dont KCAP (K. Christiaanse, associé à Ilex paysagiste) est le mandataire, qui a été préféré, notamment pour sa manière de traiter les impacts cumulés des 2 infrastructures. Elle a été désignée en octobre 2012 pour se voir confier un contrat cadre d'urbaniste en chef pour la conception du futur quartier Oz Montpellier Nature Urbaine.

Sa 1^{ère} mission a été d'établir le futur plan guide du futur quartier, celui-ci devant être défini en concertation étroite, notamment avec les autorités responsables des 2 infrastructures et de la gare (l'Etat, RFF, ASF, Oc'Via).

En cohérence avec les orientations urbaines retenues dans le cadre du dialogue compétitif, cette 1^{ère} mission portait en priorité sur :

- la définition de la distance de rapprochement de l'autoroute déplacée par rapport à la gare ;
- la définition des orientations et des invariants urbains et d'accessibilités, à transmettre à RFF pour alimenter le cahier des charges de la gare.

La distance de rapprochement entre les deux infrastructures **a été fixée à 23m.**

La composition du projet urbain OZ est contrainte par plusieurs éléments qui nécessitent de ne pas dilater le dispositif des 2 **infrastructures** :

- Les « points durs » patrimoniaux : Au Nord le Mas de Brousses et son parc protégé, au Sud le Mas Rouge.

Les éléments de continuité urbaine pour assurer le maillage du quartier : 2 mails (qualifiés de « mails actifs »), parallèles aux infrastructures, et suffisamment larges pour accueillir le contournement routier nord de lattes, la future desserte de la gare par la ligne 3 de tramway, la circulation interne au quartier (sachant que les franchissements VL des 2 infrastructures sont en nombre réduit par rapport à l'importance du programme de ce quartier), les modes actifs et des plantations type « esplanades méditerranéennes ».

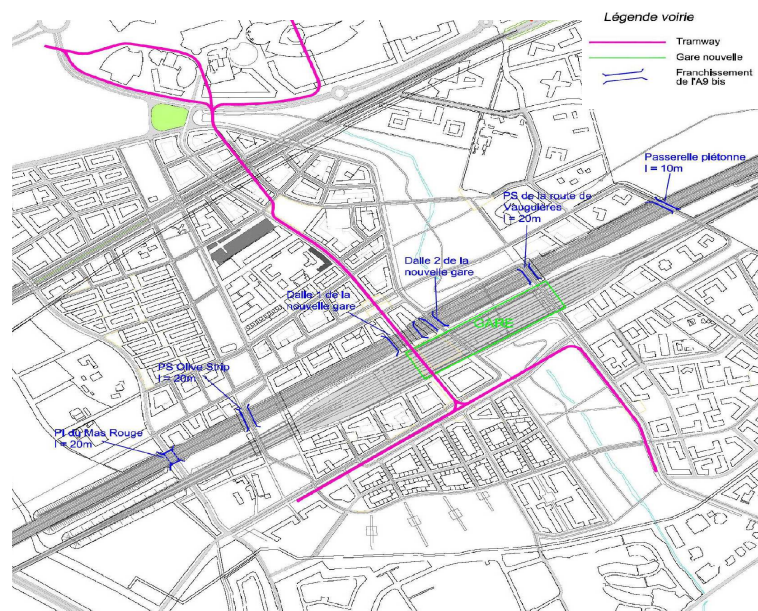
- Des îlots urbains suffisamment larges pour assurer leur habitabilité compte tenu de leur densité.

Le plan de référence ci-joint fait bien apparaître que les îlots « enveloppant » les infrastructures côté nord de l'A9 ont une largeur minimum qui ne peut être réduite compte tenu de la géométrie imposée par les contraintes ci-dessus énoncées. Il en va par exemple différemment des îlots constituant cette enveloppe côté Sud des infrastructures.

En outre, toute largeur de l'interstice supérieure à 23 m crée des « bandes stériles » par répercussion du décalage de l'autoroute jusqu'aux limites du quartier (Viaduc de la Lironde à l'Ouest et RD 66 à l'Est) et rend plus délicat le traitement des modelés de terrains du grand parc urbain, aux fonctions hydrauliques nombreuses, encadrant les quais de la gare.

Enfin, la distance de 23 m permet d'éloigner l'autoroute déplacée du Château de la Mogère, patrimoine emblématique de Montpellier, cité dans tous les guides touristiques, Monument historique et Parc classés, âprement défendu par le Ministère de la Culture.

Les franchissements des infrastructures et de la gare



Suivant la largeur de l'interstice retenue, la distance à franchir est une donnée importante, tant au plan de l'économie globale des projets qu'en terme d'aménagement et d'usages.

Les deux infrastructures ont une largeur à franchir de :

- 120 m au moins pour le plan de voies de la gare,
- 30,60 m pour l'autoroute,
- Soit 120 m au minimum.

La question du dimensionnement de l'interstice A9/Gare est donc loin d'être anodine, surtout pour les piétons et les cycles amenés à emprunter la dalle de la gare.

Avec un interstice de 23 m cette distance est « réduite » à 150 m, ce qui reste malgré tout conséquent vis-à-vis de l'accessibilité de la gare et des liaisons entre les parties nord et sud du quartier, au lieu de 210 m si la distance A9/CNM était maintenue à 79 m.

La longueur de ces franchissements conditionne la capacité à « unir » les deux rives du futur quartier situées au Nord et au Sud des infrastructures.

Pour mémoire : Le projet urbain OZ n'a pas d'incidence sur la localisation et les caractéristiques des franchissements initialement programmés, à savoir 6 franchissements au sein de ce quartier ; il permet cependant d'en préciser la localisation exacte, soit d'Ouest en Est :

- Le passage inférieur de la Route du Mas Rouge,
- L'ouvrage dans le prolongement de l'Olive Strip (Passage supérieur)
- La ou les 2 dalles de la gare (suivant projet gare)
- Le passage supérieur de la Route Vauguières (localisé suivant son nouveau tracé),
- La passerelle pour les modes actifs à l'Est de la route de Vauguières

Par ailleurs, la présence de ces 6 franchissements rapprochés nécessite de traiter l'axe de l'autoroute A9 déplacée sous forme d'un terre plein central d'une largeur de 3,60 m environ, en continu depuis la route du Mas Rouge jusqu'à la passerelle à l'Est.

2.1.2 Le faisceau intégrateur

Une fois posé le principe du rapprochement à 23m, l'équipe KCAP/ILEX/OASIIS affirme le faisceau intégrateur comme élément urbain et paysager structurant du projet OZ montpellier nature urbaine



Les orientations définies pour ce secteur d'aménagement sont les suivantes :

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 connections nord-sud, relie 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.

2.1.3 Le maillage viaire

Afin de produire un espace public cohérent et de relier le quartier au tissu existant, deux axes Nord –sud et deux axes Est-Ouest vont être réalisés pour structurer le quartier :

- Le cours de la Gare

Le cours de la gare est un axe Nord-Sud dédié aux modes doux et au passage de la ligne 1 du tramway, reliant la gare Montpellier Sud de France au centre commercial Odysseum. Artère principale de la ville intense, il a vocation à devenir l'un des principaux pôles de vie et d'animation du futur quartier, en accueillant des commerces en rez-de-chaussée sur toute sa longueur.

- Le tenseur

Il sera la voie principale de desserte du futur quartier, qui assurera le lien avec Odysseum et le cœur de l'agglomération et avec le sud du projet Oz Montpellier Nature urbaine. Cet espace public sera traité comme un « parkway » s'appuyant sur la frange du parc du Nègue-Cats à l'est et un large trottoir au pied de la façade bâtie à l'ouest. Il laissera une place importante aux mobilités douces (piétons, cycles...) de chaque côté de la chaussée, sera ponctué de larges rangées d'arbres et pourvu d'un terre-plein central planté.

- Les mails

Au Nord et au Sud des infrastructures, deux larges mails permettant tous les modes de déplacements, desserviront l'ensemble du quartier suivant un axe Est-Ouest. Traitées comme de véritables pièces paysagères, ces mails ont tous deux vocation à renforcer le lien entre les grands espaces de nature présents de part et d'autre du quartier. A ce titre, ils se caractériseront par un couvert végétal dense en deux strates composées de plantations hautes formant une canopée, et de rangées d'arbres remarquables qui ponctueront l'espace public.

En plus de ces voies structurantes assurant la desserte des polarités urbaines et connectant le quartier à la ville existante, un maillage plus fin de voies secondaires permettra les circulations à l'intérieur du quartier et de relier entre elles les grandes pièces de nature.



2.1.4. L'accompagnement paysager du faisceau intégrateur

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, ménage 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, des équipements sportifs seront réalisés et viendront conférer un aspect plus aménagé à ce parc.

2.2 La prise en compte des nuisances environnementales

2.2.1 La qualité de l'air

Un traitement spécifique aux infrastructures

Aux abords des nouvelles infrastructures, des mesures spécifiques vont être mises en œuvre pour limiter l'impact de l'autoroute A9 déplacée sur la pollution de l'air, qui est le plus néfaste pour le futur quartier.

Il faut tout d'abord noter que les bâtiments dont les façades longeront ces infrastructures ne sont destinés qu'à des usages de bureaux dont les fenêtres resteront fermées ou éventuellement de parkings pour les rez-de-chaussée et les premiers étages qui sont les plus vulnérables aux nuisances.

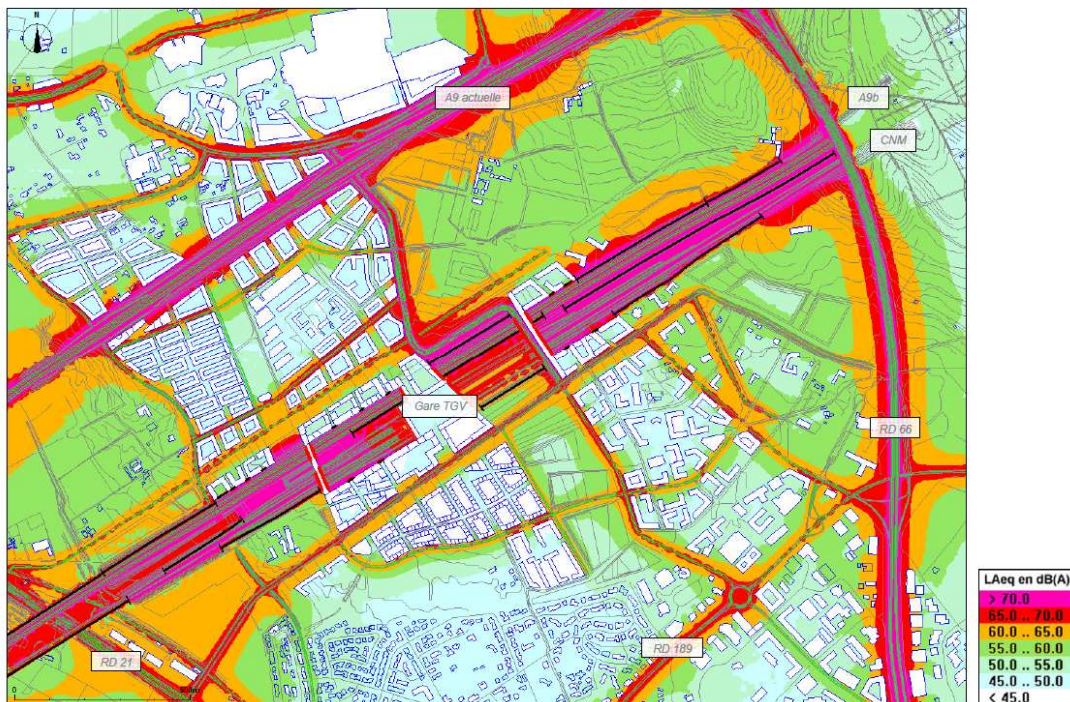
De surcroît, ces façades seront recouvertes d'une double peau destinée à limiter la nuisance acoustique, double-peau qui sera également végétalisée afin d'absorber et d'éliminer les polluants gazeux et particulaires.



Enfin, sur les parties du linéaire d'infrastructures qui ne sont pas bâties, viendront se greffer un système de protections acoustiques (écrans ou merlons) et d'écrans végétaux qui permettront de favoriser très largement la dispersion des polluants en provenance de l'A9 et d'en limiter l'impact aux abords les plus proches.

2.2.2 La nuisance acoustique

PLAN 3.1 - SITUATION FUTURE en 2035
 Cartographie des niveaux sonores à 4 m au-dessus du sol
 Niveaux LAeq en dB(A) - Jour (6 h - 22 h)



La présence de l'autoroute et de la ligne nouvelle est un potentiel formidable pour le quartier d'affaire organisé autour des mails actifs. Il en demeure néanmoins qu'il convient de protéger les quartiers des nuisances sonores que de telles infrastructures créent.

Pour cela, dans la partie urbaine du projet, le plan propose une première épaisseur de bureaux, nécessitant moins d'offrir des ouvrants sur chacune des façades et supportant mieux le bruit que les logements. Néanmoins, il convient de développer des astuces et dispositifs susceptibles d'atténuer ces nuisances pour les bureaux, qui puissent en même temps offrir des qualités supplémentaires. Ainsi, il est possible par exemple d'imaginer que les premiers niveaux donnant sur les infrastructures soient équipés de parkings, nécessaires aux bureaux et mettant à distance les premiers niveaux de programme avec le trafic des infrastructures.

Par ailleurs, il est prévu de maintenir entre les deux infrastructures et de part et d'autre de celles-ci des bandes généreusement plantées d'arbres. Les bâtiments eux-mêmes et la composition des îlots propose des doubles peaux ou courettes avec paroi vitrée anti bruit qui ont la vertu de donner de la qualité et de l'épaisseur aux façades de bureau et surtout les protègent du bruit le long des infrastructures.

Les protections de l'A9 déplacée et du CNM

Réglementairement, les aménageurs ASF et OCVIA, doivent protéger uniquement les bâtiments existants. Ceux-ci étant peu nombreux, les protections réglementaires ne suffisent pas à remplir les objectifs HQE du projet OZ.

En conséquence, les promoteurs du projet OZ ont arrêté les principes suivants :

- Des immeubles de bureaux, de commerce ou utilisés comme parking sont implantés au plus près des infrastructures neuves pour remplir un rôle de protection contre le bruit. Ces immeubles devront se protéger eux-mêmes par la mise en place de doubles peaux servant également à la ventilation thermique des locaux.
- Pour assurer la continuité des protections, les immeubles sont réunis par des liaisons transparentes qui interdiront au bruit de passer entre les façades.
- Des écrans et merlons complémentaires sont installés pour garantir des niveaux de bruit moyens sur le site, inférieurs à 60 dB(A) le jour sur les façades (57 dB(A) en champ libre) et 55 dB(A) la nuit.

III. Les dispositions et les évolutions du PLU

3.1 Les caractéristiques des secteurs de zone 14AU-1 et 14AU-2 et N-6

Le secteur Sud A9 était classé jusqu'alors en zone AU0-5, caractérisée par une ouverture à l'urbanisation uniquement dans le cadre d'un schéma d'aménagement d'ensemble définissant un projet urbain de grande envergure prenant appui sur la future gare et les grands projets d'infrastructures.

Le plan guide fixant les orientations d'aménagement à l'échelle du projet d'ensemble Oz Montpellier Nature Urbaine répond à cette logique. Ce projet sera réaliser sous forme de

plusieurs ZAC successives dont la première, la ZAC Oz 1, concerne un périmètre comprenant le PEM Sud de France et faisant la connexion avec le quartier Odysseum au Nord de l'autoroute actuelle.

Dans la perspective de lancer la réalisation de cette première phase opérationnelle, le PLU doit être adapté aux objectifs et orientations d'aménagement fixés dans le cadre de la ZAC. Cette modification du PLU se matérialise par une déclaration de projet valant mise en compatibilité.

Elle acte la création d'une nouvelle zone d'urbanisation 14AU divisé en deux secteurs de zone, et d'une nouvelle zone naturelle, la zone N-6.

3.1.1 Les caractéristiques de la zone 14AU

Cette nouvelle zone épouse les contours de la ZAC Oz 1. Ce nouveau quartier a vocation à devenir le futur pôle tertiaire d'envergure européenne de l'agglomération montpelliéraine, et à accueillir un parc urbain (Parc du Nègue-Cats) rayonnant à l'échelle du grand territoire et permettant aussi la mise en valeur de zones naturelles attenantes à l'urbanisation du quartier de la ZAC OZ 1

Dans une volonté de mixité urbaine, le quartier répond aussi à la forte demande en logements qui s'exprime à Montpellier et promeut un environnement de qualité, prenant en compte de manière spécifique des problématiques de déplacements et de stationnement, en lien avec la démarche d'Eco-cité, en s'appuyant sur la desserte par le réseau de transports en commun (prolongation de la ligne 1 du tramway) et une organisation innovante du mode de stationnement.

Cette urbanisation nouvelle qui comme on l'a évoqué, intègre la présence du futur Pôle d'Echange Multimodal Montpellier Sud de France (Gare Nouvelle) ainsi que des infrastructures nouvelles, présente un caractère mixte. Elle prévoit dans la partie urbanisée des constructions dédiées à de l'activité (bureaux, commerces, hôtels, services...) mais également à de l'habitat de taille et type divers, qui s'implanteront autour des espaces publics structurants : le cours de la gare, les mails actifs Nord et Sud, les stations de tramway...

Le secteur 14AU-1 qui correspond au cœur du quartier sera caractérisé par une constructibilité répartie entre logements et activités.

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

Le secteur 14AU-2, intègre les grandes infrastructures de transports correspondant au déplacement de l'A9 et au contournement ferroviaire Nîmes Montpellier et s'inscrit dans le prolongement direct du futur PEM Montpellier Sud de France et de l'enveloppe bâtie du secteur 14AU-1. Elle comprend des aménagements urbains et paysagers d'envergure, visant à accompagner et à assurer la bonne intégration de ces différents équipements au

sein du nouveau quartier : ouvrages hydrauliques, parcs de stationnement, écrans acoustiques, espaces verts. Ils impliquent un remaniement important des sols.

3.1.2 Les caractéristiques de la zone N6

Le secteurs N-6 correspondant au futur parc du Nègues Cats présente un caractère à prédominante naturelle et pourra intégrer, là où les dispositions du PPRI le permettent, des installations et des constructions légères liées à la vocation de ce secteur, en particulier pour la mise en valeur des espaces naturels et l'exercice d'activités de plein air (promenade, détente sports, loisirs, animation, restauration), ainsi que tout équipement nécessaire à des services publics ou d'intérêt collectif (aménagements hydrauliques, voies de circulation, stationnement des véhicules...).

3.2 La constructibilité de la façade de l'autoroute A9b

Comme cela a été exposé en avant-propos de la présente étude, en anticipation de la réalisation de l'A9 déplacée, la présente étude urbaine, architecturale et paysagère permet de définir les règles d'implantation dans la bande de 100m de part et d'autre de l'autoroute A9 déplacée.

Est concerné par cette traduction, le chapitre « *Dans le secteur des prescriptions architecturales particulières liées aux infrastructures actuelles (A9 actuelle) et futures (A9b) déplacée* » de l'article 6 « *implantations des constructions par rapport aux voies et emprises publiques* » de la zone 14AU qui sera ainsi complété :

Au nord de la future autoroute A9 déplacée :

Dans la bande de 100 m par rapport à l'axe de l'autoroute A9 déplacée, la somme du linéaire non bâti sur l'axe de la voie est au moins de 20% du linéaire total de cet axe dans le secteur des prescriptions architecturales « autoroute A9 » **dans les documents graphiques du règlement.**

Par ailleurs, les constructions devront respecter les implantations obligatoires indiquées aux documents graphiques du règlement. Toutefois, dans ce cas, et notamment pour des raisons architecturales :

- les constructions ne seront pas tenues d'une implantation continue tout le long du linéaire considéré,
- de plus, des retraits partiels seront admis pour :
 - la création de loggias,
 - l'aménagement des accès des constructions,

- la réalisation, à rez-de-chaussée, sur une hauteur de deux niveaux maximum, de passages couverts perpendiculaires ou parallèles aux façades devant avoir une largeur minimum de 2,50 mètres.

Au sud de la future autoroute A9 déplacée :

Dans la bande de 100 m par rapport à l'axe de l'autoroute A9 déplacée, la somme du linéaire non bâti sur l'axe de la voie est au moins de 30% du linéaire total de cet axe dans le secteur des prescriptions architecturales « autoroute A9 » **dans les documents graphiques du règlement.**