



**ZAC « OZ 1 »
Sur la commune de Montpellier**

**NOTICE EXPLICATIVE
DECLARATION DE PROJET
D'INTERET GENERAL**



**P
-
E
C
C
E
A**

SOMMAIRE

-Déclaration de Projet ZAC OZ1 -

Exposé préalable du projet d'aménagement soumis à l'enquête	2
PARTIE 1 Contexte de l'opération	3
1.Articulation de la ZAC OZ1 avec le projet d'ensemble OZ Montpellier Nature Urbaine	4
2.Les projets d'infrastructures dans le secteur de la Mejanelle-Pont Trinquat	6
3.Le contexte administratif et réglementaire de l'opération d'aménagement OZ 1.....	7
3.1 Les concertations préalables	8
3.2 Création de la ZAC OZ 1	9
3.3 Proposition de la mise en compatibilité du PLU de la Ville de Montpellier.....	10
PARTIE 2 Description de l'état initial du site et de son environnement.....	11
1. Le contexte socio-économique.....	12
1.1 Le contexte démographique	12
1.2 Le profil socio-économique	12
1.3 Un arc économique et actif de l'agglomération.....	12
2. Délimitation, situation et desserte du site du projet d'aménagement de la ZAC OZ1	13
2.1 Délimitation et situation	13
2.2 Transport et desserte du site.....	14
3. Etat initial et occupation du site	15
3.1 Milieu Physique et naturel.....	15
3.2 Paysage et patrimoine	17
3.3 Le milieu humain	18
PARTIE 3 Objet de l'opération OZ 1 et son insertion dans l'environnement	21
1. Les principes d'aménagement de l'opération OZ1	22
1.1 Les objectifs d'aménagement de la ZAC OZ1	22
1.2 Le parti pris de l'aménagement	23
1.3 Les principes et enjeux de la composition urbaine.....	25
2. Les équipements publics existants ou en projet inclus dans le périmètre de la ZAC OZ1	27
2.1 Le PEM Montpellier Sud de France : « le pivot du projet urbain en 2017 »	27
2.2 Le projet de CNM et de l'A9 déplacée	28
2.3 L'extension de la ligne 1 de tramway.....	29
2.4 Hôtel TIC au cœur de Montpellier numérique	29
2.5 Ecole supérieure de Commerce	30
3. Le programme global prévisionnel des constructions	31
4. Les équipements publics de la ZAC OZ1	32
4.1 La hiérarchisation viaires	32

4.2	Le stationnement.....	33
4.3	Le réseau cyclable	33
4.4	L'aménagement paysagers	33
4.5	Le parc du Nègue-Cats nord	34
4.6	Le square des Brousses.....	34
4.7	Les réseaux divers	34
5. Le phasage de la réalisation des équipements publics de la ZAC OZ1.....		36
6. L'estimation sommaire des dépenses du projet.....		39
PARTIE 4 Justification du projet et raisons pour lesquelles le projet a été retenu.....		41
1.La justification de l'intérêt général du projet OZ1		42
L'intérêt général de la ZAC OZ 1 se justifie au regard :.....		42
1.1	Des objectifs supra communaux inscrits au SCOT.....	42
1.2	Du Plan de Déplacement Urbain de l'Agglomération de Montpellier (PDU)	43
1.3	Des objectifs communaux inscrits au Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de Montpellier	43
2.Exposé des raisons pour lesquelles le projet a été retenu :		44
2.1	Le choix du projet retenu	44
2.2	Un contexte local justifiant l'accueil d'un programme mixte	45
2.3	Une insertion dans l'environnement réussie : Equilibre du projet entre respect de la nature et urbanisation densifiée autour de la Gare.....	46
3. Insertion générale du projet dans son environnement et les mesures envisagées		49
3.1	Impacts du projet sur l'environnement physique et naturel	49
3.2	Impacts du projet sur l'environnement humain.....	51
4. Le projet en cohérence avec les dispositions d'urbanisme		53
4.1	Le projet et les contraintes d'urbanisme	53
4.2.	Le projet et les contraintes réglementaires	58
Conclusion		60
PARTIE 5 Délibération du conseil d'agglomération de Montpellier : proposition a l'enquête publique d'une déclaration de projet d'intérêt général de la ZAC OZ1 en vue de la mise en compatibilité du plu de Montpellier		62

Exposé préalable du projet d'aménagement soumis à l'enquête

La ZAC OZ1 est un secteur opérationnel indissociable du projet urbain d'ensemble. Le développement du secteur revêt un caractère stratégique dans les documents de planification, car sa situation est centrale et permet de faire le lien entre le centre-ville et le sud de l'agglomération vers le littoral.

La ZAC OZ 1 occupe une position clé au sein de l'opération d'aménagement d'ensemble OZ et a pour objectif de créer le futur centre névralgique de la métropole montpelliéraine.

Les grandes infrastructures en projet sur le site sont déterminantes dans les orientations d'aménagement du quartier urbain. Dans son approche fondatrice, le quartier OZ intègre les deux infrastructures en rapprochant à 23m l'autoroute A9 déplacée du contournement Nîmes Montpellier (contre 80m initialement prévu).

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

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

La ZAC OZ1 est la première étape de l'intégration de ces infrastructures dans le projet d'ensemble et permettra d'assurer l'accessibilité du Pôle d'Echange Multimodal Montpellier Sud de France (PEM) à la livraison de celle-ci. Lors de cette première phase sera réalisée l'enveloppe protectrice de la gare et des deux infrastructures, à l'aide de construction des bâtiments longeant l'A9 déplacée et la voie ferrée.

L'enquête prévue à l'article L. 123-1 du code de l'environnement a pour but d'informer aussi complètement que possible le public.

La présente notice explicative, fera ressortir le contexte singulier et l'objet innovant de l'opération d'aménagement ZAC OZ 1 au travers d'une présentation des enjeux et du parti pris de l'aménagement et de la programmation du projet (*chapitre I et III*).

La description de l'état initial du site et de l'environnement sera exposée (*chapitre II*), afin d'apprécier les raisons pour lesquelles, le projet présenté a été retenu, à l'appui de considérations d'intérêt général du projet, notamment au regard des dispositions d'urbanisme et de son insertion dans l'environnement naturel et urbain, avec la présentation des principales mesures prévues pour éviter les atteintes à celui-ci (*chapitre IV*).

La délibération du conseil d'agglomération jointe à la présente notice, porte sur l'ouverture des enquêtes préalables à la déclaration de projet et soumet la proposition de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Montpellier, en vue de déclarer d'intérêt général l'opération de ZAC OZ1, et de mettre en compatibilité le PLU de Montpellier avec le projet. (*Chapitre V*).

PARTIE 1

CONTEXTE DE L'OPERATION

1. Articulation de la ZAC OZ1 avec le projet d'ensemble OZ Montpellier Nature Urbaine

Le projet de ZAC OZ 1 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. Elle reprend et vient compléter les orientations d'aménagement d'ensemble, sur un secteur opérationnel délimité représentant une superficie de 60 hectares.

Situé sur les territoires des villes de la ville de Montpellier entre l'A9 actuelle et Boirargues, le projet 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.

Avant d'exposer la déclaration de projet de l'opération d'aménagement dans le cadre de la Zone d'aménagement concerté OZ1, il convient de rappeler les principales caractéristiques du projet d'ensemble OZ Montpellier Nature Urbaine, et dans lesquelles s'insère le présent projet à déclarer d'intérêt général.

L'opération d'aménagement d'ensemble représente 350 hectares répartis :

- en 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.
- En 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 objectifs de l'opération d'aménagement d'ensemble OZ Nature urbaine, définis par la communauté d'agglomération visent à :

- *mettre en œuvre un projet urbain de nouvelle génération associant à de grands équipements métropolitains, des bureaux, des logements, des commerces et des services, notamment de loisirs et de détente, ainsi que de grands poumons verts et paysagers de « nature urbaine » ;*
- *faire du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare TGV, le cœur d'un « hub » de dimension régionale et métropolitaine formé par les deux gares ferroviaires et par l'aéroport, connecté au Port de Sète Sud de France ;*
- *réaliser et promouvoir un pôle d'affaires et un Campus créatif de nouvelle génération, ouverts sur l'Europe sud et sur le bassin méditerranéen, répondant à l'évolution des besoins de la métropole, de son développement économique et de celui de ses pôles de formation et de recherche, en attachant une attention toute particulière à la qualité de son environnement et de la vie des futurs salariés et usagers du quartier ;*
- *créer des articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants, en le reliant notamment à Odysseum et à ceux de Port Marianne sur Montpellier et en soignant la transition avec Boirargues sur Lattes ;*

- *préserver et valoriser les paysages remarquables liés au domaine de la Mogère et au vallon de la Lironde ;*
- *intégrer les infrastructures dans leur environnement futur en participant efficacement à l'atténuation de leurs impacts cumulés*
- *adopter une approche innovante en matière de développement durable, en relation avec la démarche EcoCité, avec l'ambition de faire de ce quartier, du pôle d'affaire 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 ;*
- *intégrer ces objectifs dans une première opération d'aménagement à réaliser, au sein de ce périmètre, à partir du pôle d'échange multimodal de la nouvelle gare TGV, afin d'assurer les premiers éléments constitutifs de son environnement urbain.*

L'insertion du projet dans l'environnement a été appréciée à l'échelle du projet d'ensemble :

- *intégrant les équipements publics en projet sur le site, les infrastructures ferroviaires du CNM et l'implantation de la gare TGV, ainsi que l'autoroute A9b.*
- *et à l'égard des effets cumulés des autres projets situés dans l'aire d'influence de la ZAC OZ1*

Dans son approche fondatrice, le quartier OZ intègre les deux infrastructures (CNM et A9 déplacée) 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, dite « l'enveloppe » constituée par les façades des bureaux d'un 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.

La première Phase OZ1 s'appuie donc sur le socle fondateur de l'opération d'aménagement d'ensemble.

Les objectifs de cette première ZAC, la ZAC OZ1, 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'affaire 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 OZ1 prévoit des formes urbaines structurées en fonction de l'espace public. Une grande mixité programmatique est souhaitée afin d'assurer urbanité et qualité de vie au quartier.

La surface de plancher prévisionnelle est de 400 000 m².

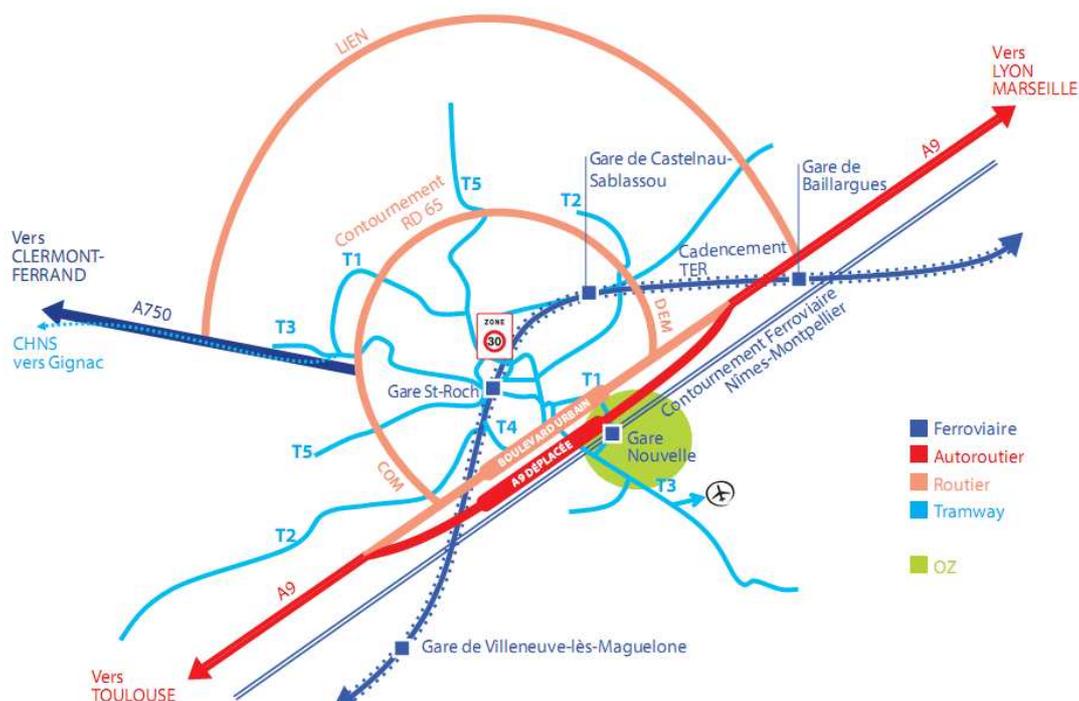
Elle se répartie de la manière suivante :

- 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 Surface de Plancher du lycée P. Mendès France et du Gymnase F. Spinozi n'est pas incluse dans le total de 400 000 m² car ces équipements sont déjà existants sur site.

2. Les projets d'infrastructures dans le secteur de la Mejanelle-Pont Trinquat

Le secteur objet de la déclaration de projet comprend quatre projets d'infrastructures majeurs:

- Le déplacement de l'autoroute A9, qui 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 Nîmes et Montpellier) 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. RFF en a confié la réalisation du CNM à OCVIA à l'issue de la signature d'un contrat de partenariat.
- Le PEM Montpellier Sud de France, dont la livraison est prévue en 2017.
- Le prolongement de la ligne 1 de tramway, dont la CAM a approuvé le programme par délibération en date du 30 octobre 2012



3. Le contexte administratif et réglementaire de l'opération d'aménagement OZ 1

Au-delà de l'aspect réglementaire de la concertation publique exigée au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme préalablement à la création d'une ZAC, il est à noter que le projet est issu d'une longue réflexion avec les différents acteurs publics et d'une large concertation assurée auprès de la population.

Les décisions clés intervenues sur l'opération d'aménagement OZ1 avant l'enquête :

- **délibération du 30 octobre 2012** : arrêtant les objectifs de l'opération d'aménagement d'ensemble
- **Janvier à juillet 2013** - concertation OZ Montpellier Nature Urbaine
- **25 juillet 2013** : délibération tirant le bilan de la concertation pour l'opération d'aménagement d'ensemble.
- **25 Juillet 2013** – délibération de la CAM fixant les modalités de la concertation publique ZAC OZ1
- **24 Septembre 2013** – Délibération de la CAM désignant la SAAM aménageur du projet urbain d'ensemble
- **29 Octobre 2013** – délibération CAM approuvant le bilan de la concertation et création de la ZAC OZ1.
- **27 Novembre 2013**- délibération de la CAM approuvant du dossier à soumettre à enquête publique : déclaration de projet en vue de mettre en compatibilité le PLU

Les décisions après l'enquête :

- Délibération de la communauté d'agglomération sur l'intérêt général de l'opération
- Délibération sur la mise en compatibilité du PLU par la commune de Montpellier
- Délibération approuvant le dossier de réalisation de la ZAC

Calendrier du projet :



3.1 Les concertations préalables :

La concertation sur le programme d'ensemble OZ Montpellier Nature Urbaine :

Une concertation publique est intervenue en amont sur le projet d'ensemble OZ du 18 janvier au 24 juillet 2013. Il est ressorti de la concertation, 3 composantes majeures qui semblaient primordiales aux yeux des citoyens pour que le quartier OZ soit une réussite :

- **Mobilité** : confort et facilité des transports sont au coeur des attentes.
- **Nature** : pouvoir vivre en ville tout en en profitant d'un cadre naturel riche.
- **Lieu de vie et d'emploi** : OZ doit être ancré dans la réalité du quotidien des montpelliérains et leur proposer de nombreuses solutions, notamment économiques.

3.1.1 La concertation sur l'extension de la ligne 1 de tramway :

Elle a été menée concomitamment à la concertation du projet urbain d'ensemble afin que le public puisse prendre connaissance des enjeux du projet de prolongation de la ligne de tramway et son intégration urbaine dans le projet OZ.

3.1.2 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, concomitamment les temps forts des concertations du projet d'ensemble OZ et la ligne 1 de tramway. 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.

3.1.3 La concertation préalable à la création de la ZAC OZ1

La première phase opérationnelle du projet OZ, objet du présent dossier d'enquête, a fait l'objet d'une concertation publique qui **s'est déroulée du 19 août au 21 octobre 2013**. (la **PIECE C** annexée au présente dossier d'enquêt unique comprend le bilan de cette concertation).

Cette concertation sur la création de la ZAC OZ 1 a permis de présenter le projet.

S'il ne faut pas minimiser les **inquiétudes** légitimes des habitants sur les impacts environnementaux des **infrastructures** qui jalonnent le futur quartier OZ, il est important de noter que le projet OZ en tant que tel n'est pas remis en cause, ni dans son opportunité, ni

dans sa localisation, ni dans son concept, ni dans son programme. La majorité en effet des observations recueillies sont non seulement positives, mais constituent des propositions d'aménagement complémentaires ou de choix architecturaux.

Une véritable **adhésion** est en train de naître autour du projet OZ, qui séduit par son caractère innovant, sa mixité urbaine et la présence de cette Nature Urbaine, qui sait séduire car elle réinvente la ville de demain.

Cette concertation a permis de valider les objectifs proposés, le périmètre ainsi que le programme prévisionnel de construction relatif à la ZAC OZ 1.

3.2 Création de la ZAC OZ 1 :

Préalablement à la création de la ZAC, une étude d'impact a été réalisée sur l'ensemble du périmètre, constituant un outil au service du projet pour appréhender les enjeux environnementaux et afin de les intégrer au projet en les valorisant.

L'étude d'impact a été mise à disposition du public au cours de la concertation

L'article L.122-1 du code de l'environnement précise que les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact.

L'opération d'aménagement ZAC OZ1 est soumise à étude d'impact, conformément à la rubrique n°33 énumérée dans l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement introduite par le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact.

L'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact émis le 4 octobre 2013 ;

Dans sa conclusion, l'Autorité Environnementale souligne : « la bonne qualité de l'étude d'impact ainsi que la prise en compte satisfaisante par le projet des enjeux environnementaux. L'autorité environnementale relève l'effort réalisé par le maître d'ouvrage pour mener une réflexion globale à l'échelle de l'opération d'ensemble OZ Montpellier Nature Urbaine, dans un souci d'intégration du programme d'aménagement et de la ZAC OZ1 dans leur environnement urbain, hydraulique, paysager et naturel. »

L'étude d'impact présentée au présent dossier d'enquête contient l'ensemble des éléments listés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement et a permis à la Communauté d'Agglomération de créer la ZAC OZ1 et de présenter à l'enquête l'opération d'aménagement à déclarer d'intérêt général.

L'Étude d'impact avec l'Avis de l'Autorité Environnementale a été mis à disposition du public du 7 octobre au 21 octobre 2013.

Le Conseil d'Agglomération a décidé le 29 octobre 2013 d'approuver le bilan de concertation et la création de la ZAC OZ 1.

La réalisation de l'opération par le biais de la procédure de Zone d'Aménagement Concertée est la garantie qu'une véritable réflexion soit menée pour une bonne insertion du projet dans son milieu naturel et urbain. Elle permet à la personne publique à l'initiative de la zone de garder une maîtrise des choix essentiels qui sont réalisés sur cette zone.

Par délibération en date du 27 novembre 2013 la CAM a décidé de soumettre à enquête publique le présent dossier en vue de déclarer d'intérêt général le projet d'aménagement OZ1 et en vue de mettre en compatibilité le PLU avec le projet qui en est la conséquence.

3.3 Proposition de la mise en compatibilité du PLU avec la ZAC OZ1 :

La proposition de mise en compatibilité du PLU avec le projet de ZAC OZ1, a fait l'objet :

- D'un examen conjoint des personnes publiques associées, en date du 2 décembre 2013. A l'issue de cette réunion, organisée par la Communauté d'Agglomération, le dossier soumis à la présente enquête a été complété en conséquence.
- D'une évaluation environnementale. Le rapport de présentation de l'évaluation environnementale a été réalisé conformément à **l'article R 123-1-2 du code de l'urbanisme**. **L'article R121-16 4° du code de l'urbanisme** précise les conditions dans lesquelles une évaluation environnementale doit être réalisée à l'occasion de l'évolution des documents d'urbanisme.

L'avis de l'autorité environnementale portant sur l'évaluation environnementale de l'évolution du PLU de la Ville de Montpellier au travers de la mise en compatibilité présentée à l'enquête publique unique, a été émis en date du 9 décembre 2013, par la Direction Régionale de l'Environnement et de l'Aménagement du Languedoc Roussillon (DREAL). L'avis est joint au dossier d'enquête **en PIECE K (Partie II)**.

Nous renvoyons le lecteur à la rubrique **PIECE F (Partie II) intitulé « note synthétique de présentation de la mise en compatibilité » afin de prendre connaissance des documents réglementaires et graphiques du PLU de Montpellier qui font l'objet de la mise en compatibilité avec le projet OZ1 (PIECE G, H, I, J et K Partie II).**

PARTIE 2

DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

1. Le contexte socio-économique

Le contexte socio-économique du projet, au travers de l'évolution démographique, des profils socio-économique, et du développement économique de Montpellier agglomération, permet de mieux appréhender la justification du projet ZAC OZ1, qui a moyen terme, apportera des réponses à la population de Montpellier, par le biais notamment de la mixité urbaine.

1.1 Le contexte démographique

La commune de Montpellier présente une très forte croissance démographique, constante depuis 1968 (source INSEE). Pour la ville de Montpellier, la tranche la plus importante est celle des 15 – 29 ans qui représente 31.5 % de la population de l'agglomération, ce qui correspond à l'image d'une ville étudiante fort développée.

Entre 1999 et 2008 (%)	Montpellier
variation annuelle moyenne	+ 1.3
apport naturel	+ 0.8
solde migratoire	+ 0.5

La commune de Montpellier fait partie des 31 communes qui 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.

Ces flux nécessitent d'apporter une réponse par une offre de logements adaptés à une forte demande de logements qui s'exprime à Montpellier.

1.2 Le profil socio-économique

Entre 1999 et 2008, une baisse du nombre de chômeurs et d'inactifs, est constaté par l'INSEE, ce qui signifie un dynamisme économique important au niveau de la commune et du département, avec des créations d'emplois et d'entreprises.

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

L'analyse démographique met 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.

1.3 Un arc économique et actif de l'agglomération

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).

Le principe du développement d'un pôle d'affaires autour de la future gare TGV est posé depuis 2006 dans le document de planification du territoire au travers du Schéma de

Cohérence et d'orientation du Territoire (SCOT), et prône l'aménagement d'un pôle tertiaire d'envergure européenne.

2. Délimitation, situation et desserte du site du projet d'aménagement de la ZAC OZ1

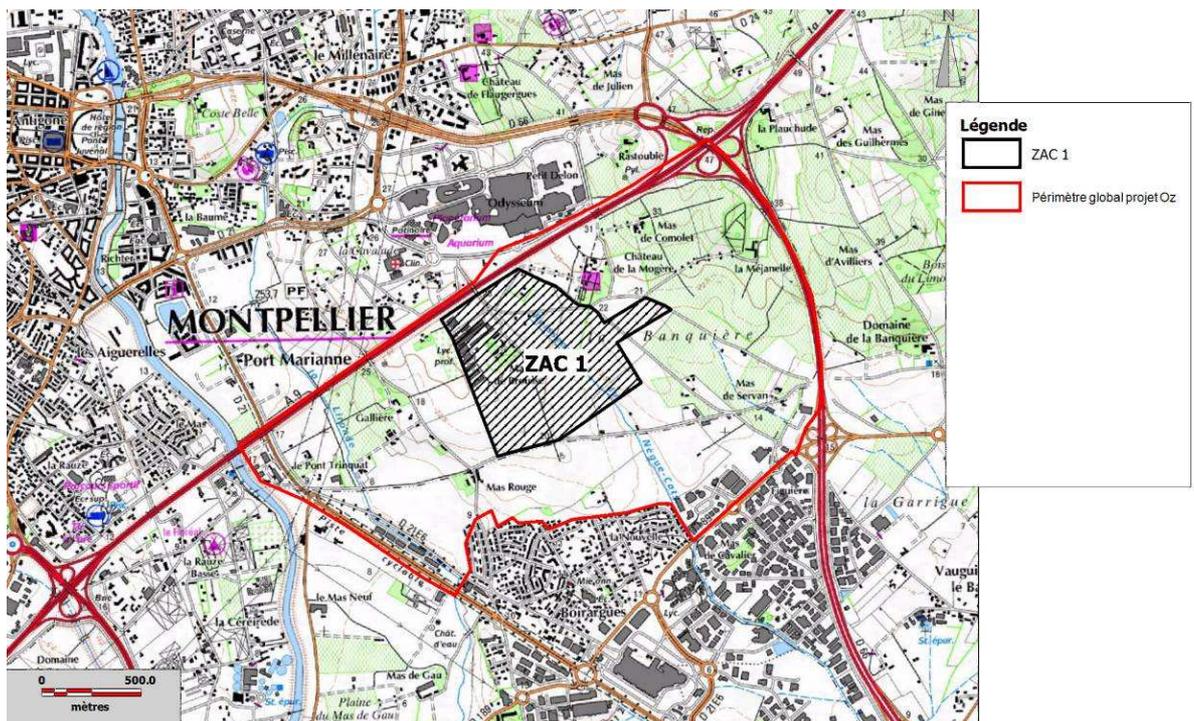
2.1 Délimitation et situation

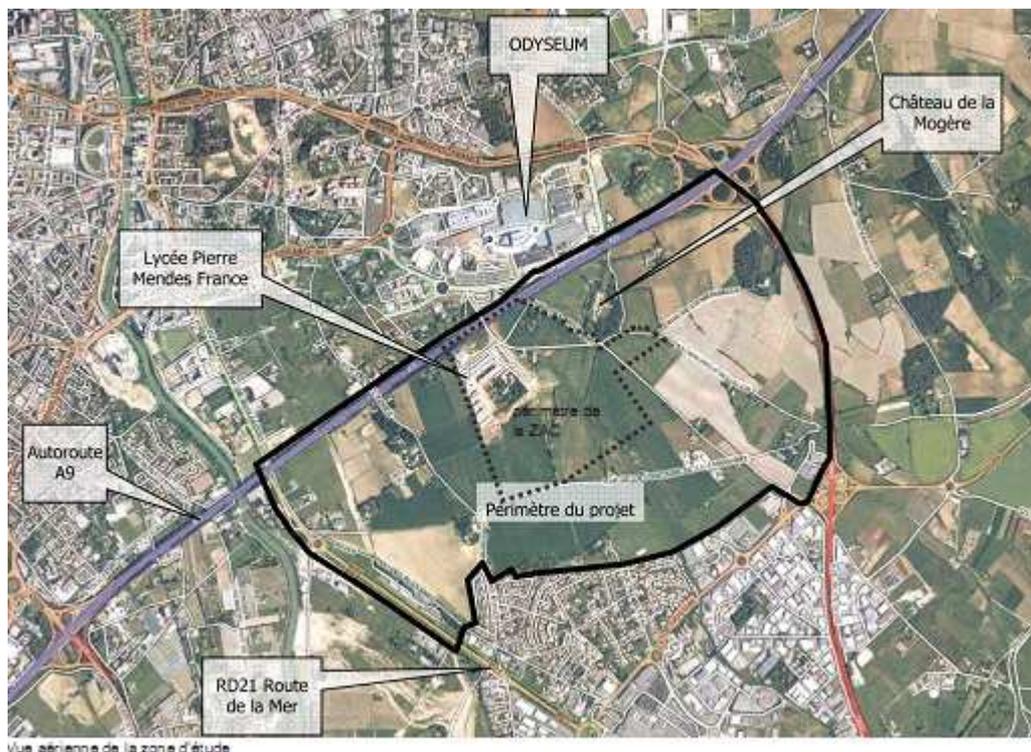
Le site accueillant le projet d'aménagement se situe au cœur du site « méjanelle Pont-Trinquat » entre le projet Odysseum au Nord et la limite communale de Lattes au Sud. La ZAC couvre les lieux dits « mas de Brousse » et une partie de la « Blanquière », située intégralement sur le territoire communal de Montpellier.

L'opération d'aménagement ZAC OZ 1 est délimitée :

- Au nord par l'actuelle autoroute A9 et le quartier Montpelliérain de Port Marianne et Odysseum,
- A l'ouest le lycée Mendès France et la vallée de la Lironde
- A l'est par la route de Vauguières et le château de la Mogère
- Au Sud par la rue de la Fontaine de la Banquière, et en limite de la commune de Lattes.

La ZAC s'étend sur 60 ha situé principalement au nord du faisceau d'infrastructures, mais également en partie plus réduite au sud de ces derniers au droit de la gare TGV.





2.2 Transport et desserte du site

2.2.1 Transport et mobilité :

Le site jouxte l'autoroute A9, une voie de transit extérieur à l'agglomération montpelliéraine. Son projet de déplacement aura pour effet de transformer l'actuelle A9 en boulevard urbain.

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.

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.

L'aéroport se trouve seulement à environ 2 km au sud-est du site d'étude.

2.2.2 Voirie et réseaux divers :

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.

2.2.3 Les réseaux humides :

Le site n'est pas desservi en eau potable, et ne comprend pas de 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.

2.2.4 Les réseaux secs :

Présence de 3 lignes très haute tension traversant le nord-ouest de la zone d'étude. Une contrainte de distance (hauteur) entre ces lignes et les aménagements doit être respectée. 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.

Il existe un réseau GRT de transport de gaz, mais il ne constitue pas un réseau de desserte locale. Présence de réseaux France TELECOM aériens et souterrains dans la zone d'étude le long des voiries principales, non dimensionnés.

3. Etat initial et occupation du site

L'état du site au vu de l'environnement humain, physique et naturel, permet de pouvoir apprécier l'insertion réussie du projet dans son environnement.

La zone de l'opération d'aménagement ZAC OZ1 présente l'aspect d'une plaine céréalière et maraîchère, ponctuée de haies et de bosquets, ruisseau, hormis la partie nord du site occupée par le lycée Mendès France et le complexe sportif, ainsi que le Mas de Brousses, qui constitue des entités bâties éparses.

3.1 Milieu Physique et naturel

3.1.1 Topographie :

Le site est situé sur les territoires de la ville de Montpellier 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.

3.1.2 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).

3.1.3 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.

3.1.4 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.

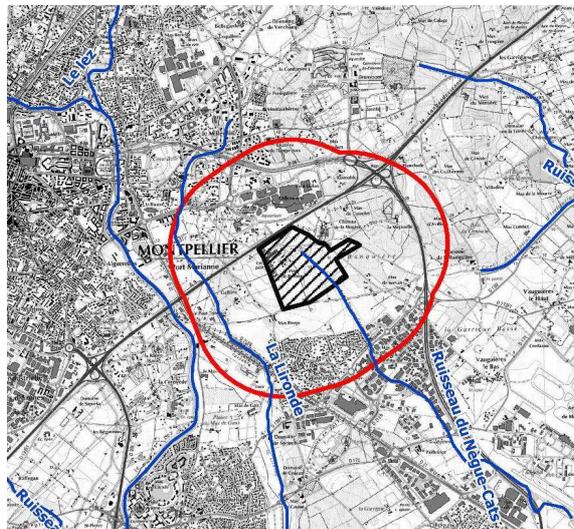
L'écoulement de la nappe suit la topographie du terrain du Nord vers le Sud. La nappe captée étant proche de la surface et peu protégée par les formations hétérogènes très perméables, sa vulnérabilité est élevée. Les écoulements souterrains sont nord-est/sud-ouest.

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.

3.1.5 Eaux superficielles :

Quatre cours d'eau sont présents dans le périmètre rapproché entourant le secteur d'étude. 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 à insérer

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

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

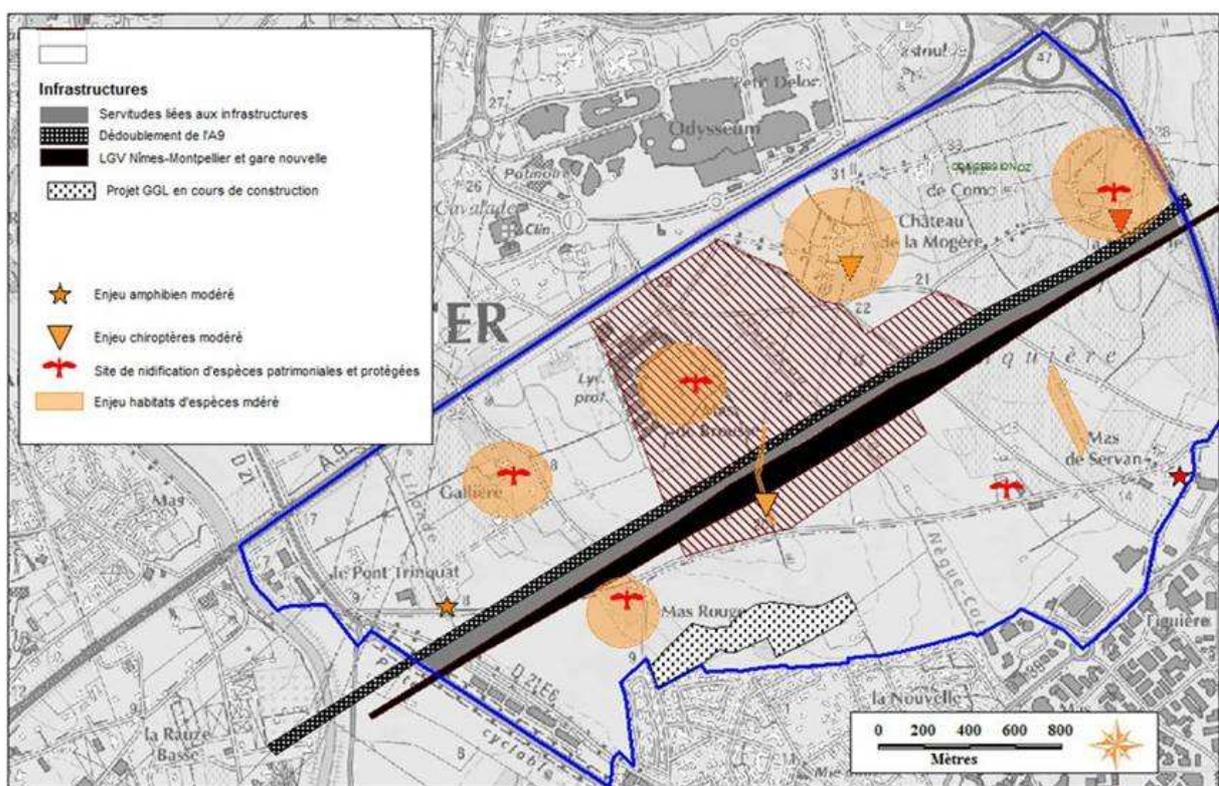
- 7 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF 1) et 2 ZNIEFF 2, la plus proche se situant à environ 1500 mètres au sud-est du site (Aéroport de Montpellier-Fréjorgues). Ces zones n'ont pas de valeur réglementaire, mais juste une valeur d'inventaire.
- Des zones NATURA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

3.1.7 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.

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). La ripisylve en bordure du Nèguecats constitue le principal intérêt du site. La carte ci-dessous permet d'avoir une vision de la sensibilité du site.



3.2 Paysage et patrimoine

3.2.1 Le paysage existant

Le périmètre de la zone d'aménagement est marqué par plusieurs ambiances fortement distinctes :

- Les paysages à caractère agricole, dominé notamment par une culture intensive du blé dur et du melon.
- 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 SpinoSi et plateau sportif).

3.2.2 Monument historique classé

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 historique classé, le château de la Mogère, se trouve à proximité du site de la ZAC Oz 1, et son périmètre de protection de 500 m interfère avec le périmètre opérationnel.

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.

3.3 Le milieu humain

3.3.1 Environnement socio-économique

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.

Les activités principales sur la commune 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.

A proximité du site de la ZAC OZ1, il est à 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 et Carrefour.

3.3.2 Occupation du site :

La zone de la ZAC est marquée par une occupation agricole encore prégnante, une plaine céréalière ponctuée de constructions sans cohérence entre elles.

La partie nord du site occupée par le lycée Mendès France et le complexe sportif et le Mas de Brousses. A proximité immédiate du périmètre de la ZAC se trouve le château de la Mogère et son parc.

Il est à noter une partie des terres sont sous maîtrise foncière des maîtres d'ouvrages d'infrastructure routière (doublement A9 déplacée) et la ligne ferroviaire à grande vitesse (contournement Nîmes Montpellier), pour lesquels les acquisitions ont été réalisées sous déclaration d'utilité publique par l'Etat (pour les ASF) et par RFF pour le TGV et la gare.

3.3.3 Gestion des déchets :

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.

3.3.4 Qualité de l'air :

Il ressort des mesures réalisées à partir des stations situées à proximité du projet (Pompignane, péri-urbaine Sud, Près d'Arènes), que 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, 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.

3.3.5 Ambiance sonore du site :

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. L'autoroute A9 est classée en catégorie 1 sur l'ensemble de son tracé le long du site d'étude.

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 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.

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.

Le secteur de la ZAC Oz 1 se situe partiellement en zone C du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Montpellier.

3.3.6 Transport et mobilité :

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 moyen terme, 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 ,...).

PARTIE 3

OBJET DE L'OPERATION OZ 1 ET SON INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

1. Les principes d'aménagement de l'opération OZ1

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.

1.1 Les objectifs d'aménagement de la ZAC OZ1

Les principes de composition urbaine 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 et réside dans les objectifs 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.



Plan de référence des orientations

1.2 Le parti pris de l'aménagement

Les enjeux de l'opération d'aménagement ont été pris en compte dans le cadre de la création de ZAC et de la conception des orientations architecturales. A cet effet la CAM s'est encadré d'un groupement constitué d'un urbaniste (le cabinet KCAP), d'un paysagiste (ILEX), d'un bureau d'étude environnemental (OASIS) qui ont apporté les réponses à ces enjeux par la mise en œuvre de plusieurs concepts fondateurs: la « nature urbaine », l'open city dans la conception urbaine et une ville mosaïque. Ils constituent le parti d'aménagement auquel est associée la composition urbaine.

1.2.1 Le parti pris d'aménagement fondateur: le Faisceau intégrateur et ses connecteurs

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

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

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

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

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.

Liaison est-ouest, 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.

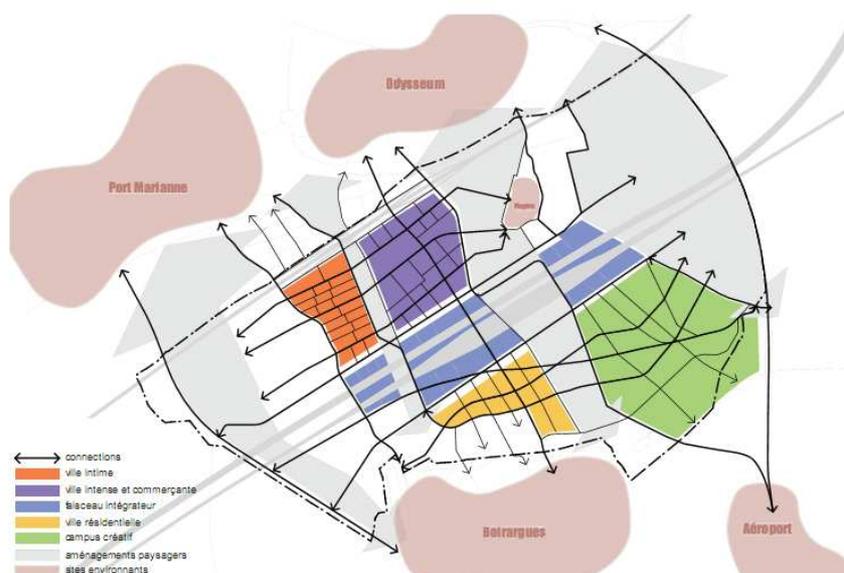


1.2.2 Une approche « Open City » :

En phase opérationnelle, l'un des enjeux majeur du quartier OZ est de proposer une ville ouverte et connectée aux quartiers avoisinants (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-dessous de l'opération d'ensemble dans laquelle s'insère la ZAC OZ1, 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.



1.2.3 Vers une résille paysagère : un enjeu environnemental

Les espaces publics intègrent une nature omniprésente par l'intégration du paysage existant et par la création de nouvelle entité paysagère diffuse.

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. Mails-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.

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.



1.2.4 Connexion de l'espace : Le tenseur

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 connexions 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 (l'axe viaire central) aura 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.

1.3 Les principes et enjeux de la composition urbaine

1.3.1 Le développement durable du quartier : enjeu urbanistique

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.

1.3.2 Un développement urbain maîtrisé- la « densité désirable »

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 » et permettre de réaliser un nouveau quartier attractif.

Le projet d'ensemble 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.

Pour le projet ZAC OZ1 la limite des emprises bâties reposent certes sur des limites naturelles du PPRI du Nègue-Cats, , 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 Ces choix sont autant de richesses et de qualités supplémentaires offertes à la ville.

1.3.3 Le concept de «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».

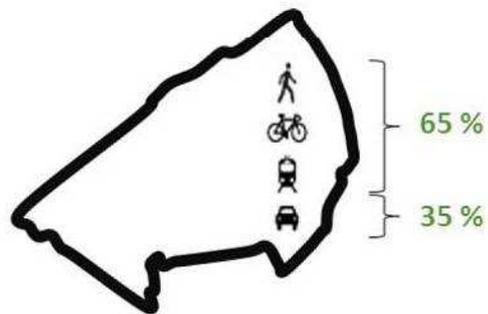
Cette nature urbaine prend, dans le projet OZ 1, la forme de grands espaces extensifs comme le parc du Nègue-Cats, d'une nature plus intensive comme celles des « mails actifs », d'une nature patrimoniale comme celle du Mas des Brousses, et du parc de la Mogère , ou d'activités agricoles à proximité immédiate comme l'oliveraie préservée de rues arborées, de jardins familiaux, de jardins partagés, de jardins privés, etc...

1.3.4 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.



1.3.5 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 OZ1 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

2. Les équipements publics existants ou en projet inclus dans le périmètre de la ZAC OZ1

Deux équipements sont d'ores et déjà présents dans le périmètre de la ZAC OZ 1.

- Le Lycée Pierre MENDES FRANCE :

Il offre une palette étendue de formations et de services dans les secteurs des services (Métiers de la Relation Clients, Logistique, Gestion Administration) et de la production (Maintenance et production, automobiles et motocycles, Electricité industrielle...) grâce notamment à un partenariat actif, tant avec le milieu économique qu'avec les collectivités territoriales, et en premier lieu la Région Languedoc Roussillon. Il représente un effectif actuel de 1500 élèves environ (dont 100 en internat) et est organisé en salles de cours, en ateliers, en locaux administratifs et possède quelques logements de fonctions. La population lycéenne contribuera à terme à l'animation du quartier et pourra profiter au même titre que les autres usagers du quartier, de la proximité d'espaces publics largement dimensionnés, comme la place du marché. Concernant l'implication des lycéens dans la vie du futur quartier, il existe actuellement un partenariat entre la TAM et le lycée visant à l'entretien des VéloMagg par les élèves.

- Le gymnase Françoise SPINOSI :

Outre des créneaux réservés aux étudiants du lycée, le gymnase offre de nombreux créneaux aux associations et aux clubs sportifs. Plusieurs manifestations annuelles s'y tiennent (organisation du M tour avec match de l'équipe de handball du MAHB, rassemblement d'aïkido, tournoi national de capoeira).

2.1 *Le PEM Montpellier Sud de France : « le pivot du 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 aux besoins 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 en 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.

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 cœur 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.

2.2 Le projet de CNM et de l'A9 déplacée

2.2.1 Le projet de ligne nouvelle ferroviaire

Il va permettre d'assurer 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

2.2.2 L'autoroute A9 déplacée :

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.

2.3 L'extension de la ligne 1 de tramway

Avec la nouvelle ligne de tramway, la gare constitue l'épine dorsale entre la ville et la région de l'aéroport. Grâce à l'élargissement du viaduc existant, le tramway pourra être prolongé afin de desservir la gare nouvelle, le quartier d'OZ et sa mosaïque de quartiers. Ce nouvel axe 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.

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.

2.4 Hôtel TIC au cœur de Montpellier numérique

Le pôle tertiaire supérieur de Montpellier Agglomération, dont une première phase est prévue dans la ZAC OZ 1 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 projet ZAC OZ1 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 (technologies de l'information et de la communication) 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 :

1. **Stimuler** le développement du secteur numérique,
2. **Favoriser** l'essor de projets numériques sur tous les secteurs d'activités,

3. **Mettre en valeur** au niveau international le dynamisme de l'économie numérique locale et les talents mondiaux qui en font partie,
4. **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.

2.5 Ecole supérieure de Commerce

La chambre de commerce et d'industrie de Montpellier a pour projet de relocaliser l'école supérieure de commerce de Montpellier, actuellement située dans le quartier Alco, dans la ZAC OZ 1.

L'équipement dont les locaux sont actuellement inadaptés à la croissance de l'établissement, s'intégrera au quartier d'affaires en favorisant les synergies entre le monde de l'entreprise et de l'enseignement supérieur.

Agrégé avec l'institut consulaire de formation (ICF) et le centre de formation des apprentis (CFA), le pôle d'enseignement représente à terme environ 35 000 m² de bâtiments d'enseignement et de locaux administratifs. L'école supérieure de commerce accueillera environ 1600 élèves sur 4 années d'études.

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.

3. Le programme global prévisionnel des constructions

La ZAC OZ1 prévoit des formes urbaines structurées en fonction de l'espace public.

Une grande mixité programmatique est souhaitée afin d'assurer urbanité et qualité de vie au quartier.

La surface de plancher prévisionnelle est de 400 000 m².

Elle se répartie de la manière 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 Surface de Plancher du lycée P Mendès France et du Gymnase F. Spinozi n'est pas incluse dans le total de 400 000 m² car ces équipements sont déjà existants sur site.



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 termes 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. 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.

Des équipements publics de proximité viendront compléter l'offre existante (Lycée Pierre Mendès France, Gymnase Spinosi, crèche Robin des Bois) ou à venir : hôtel d'agglomération TIC et nouvelle école supérieure de commerce et institut consulaire de formation.

Leur programmation sera arrêtée par la collectivité en fonction des besoins qui seront identifiés à l'échelle du quartier au fur et à mesure de l'avancement de l'opération.

4. Les équipements publics de la ZAC OZ1

4.1 La hiérarchisation viaires

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.

4.1.1 Les axes nord-sud

Ils permettent une excellente liaison des quartiers nord et intègrent les franchissements sur les deux grandes interfaces situées en est-ouest.

Le Tenseur, le cours de la gare, 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.

4.1.2 Les liaisons structurantes est-ouest

Elles 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.

4.1.3 Les allées

Les connecteurs sont complétés par des allées au caractère piéton affirmé (zone de rencontres ou la vitesse est limitée à 20 km/h qui mettent en valeur les perspectives vers l'espace boisé classé du mas des Brousse.

4.1.4 La place du marché

La place du marché est amenée à devenir un espace public majeur du quartier desservi par le cours de la gare et par la station de tramway. Elle s'appuiera également sur la proximité du lycée Mendès France et sa situation intermédiaire entre deux polarités : la gare Montpellier Sud de France et Odysseum. C'est un lieu d'animation, bordé de commerces de proximité. Elle s'articule avec la place existante devant le lycée qui accueillera à terme la nouvelle station de tramway devant le lycée. Par ses dimensions elle peut à terme accueillir un marché ou des manifestations culturelles, commerciales ou sportives plus ponctuelles.

4.2 Le stationnement

Afin de répondre aux besoins des visiteurs, des usagers du quartier et des personnes souhaitant bénéficier de l'offre de commerce ou de restauration le long de certaines voies, des stationnements longitudinaux sont prévus le long des voies. Ils s'intègrent parfaitement à l'ambiance végétale des voies car ils s'intercalent entre plusieurs plantations.

Ils ne substituent pas aux stationnements propres de chacun des îlots ou aux stationnements spécifiques comme ceux liés au PEM Montpellier Sud de France.

Par cette organisation longitudinale ils contribuent en outre à réduire le stationnement sauvage observé le long de la voirie non équipée de stationnement longitudinal.

4.3 Le réseau cyclable

Le réseau cyclable constitue une armature à lui seul. Il est interconnecté aux grands réseaux cyclables existant dans le quartier Odysseum, dans le quartier Port Marianne ou le long des Berges du Lez (jusqu'à la mer.)

Il s'agit à la fois d'un réseau d'accompagnement des voiries par des bandes cycles sur chaussée, mais également d'un réseau plus accès sur la promenade : au travers du parc du Nègue-Cats ou le long des chemins vicinaux existants dans le secteur de la Méjanelle ou de voies très confidentielles comme la rue de la Fontaine de la Banquière ou la rue du mas Rouge actuelle.

4.4 L'aménagement paysagers

Les aménagements paysagers qui se réaliseront dans les phases opérationnelles successives s'organisent selon une résille paysagère structurante.

Elle se décline notamment par une connexion entre les parcs prévus en phase1 (parc Nègue-Cats) et les parcs prévus dans les autres ZAC à venir (parc des Oliviers, plaine de la Lironde).

4.5 Le parc du Nègue-Cats nord

D'une superficie d'une vingtaine d'hectares dont les 2/3 inclus dans le périmètre de la ZAC OZ1, le parc Nègue-Cats Nord offre un lieu de promenade et de loisirs urbains tout en répondant à l'intégration de contraintes hydrauliques (notamment le stockage des eaux liées à l'imperméabilisation de la ZAC OZ 1).

Le projet contribue à la mise en valeur du château de la Mogère, notamment en intégrant une placette nouvelle face à la grille d'entrée du château et en restaurant les allées bocagères autour du château.

4.6 Le square des Brousses

D'une superficie d'environ 1 ha l'espace boisé classé autour du mas de Brousses est conservé et mis en valeur. Il pourra accueillir des fonctions de type jeu d'enfant et constitue un lieu d'ombrage de grande qualité grâce aux arbres centenaires existants.

(Cf. Schéma de l'aménagement paysager en **PIECE E Partie I**)

4.7 Les réseaux divers

(cf. en **PIECE E Partie I** du dossier d'enquête, les plans des principaux ouvrages)

4.7.1 Voirie provisoire

L'estimation des travaux comprend la réalisation de voiries provisoires nécessaires à la viabilisation de la ZAC OZ 1, que ce soit pour l'accès ou bien pour la desserte en réseaux.

Ces voiries sont :

- Le mail actif nord entre l'Avenue G. FRECHE et la limite de la ZAC OZ1 à 2 x 1 voies et comprenant les modes doux
- La requalification de la voie d'accès sud qui est connectée avec le rond-point existant sur la RD189 : ajout des modes doux et correction du tracé
- Le mail sud entre la limite de ZAC et le rétablissement du chemin du Mas Rouge à 2 x 1 voies comprenant les modes doux et des antennes pour la desserte de l'îlot 6.10
- La rue de la Fontaine de la Banquière à élargir à 2x1 voies et ajout des modes doux pour l'accès provisoire à la gare

Les hypothèses pour ces voiries sont une largeur de plateforme de 9m, une voirie à 2x1 voies, des modes doux (largeur 3m), l'éclairage provisoire et le pluvial.

4.7.2 Eau potable

L'ensemble de la ZAC sera alimenté en distribution d'eau potable.

Le réseau structurant de la ZAC sera constitué de raccordements sur les canalisations du lycée Mendès France et sous l'avenue G. FRECHE.

Les voies structurantes seront équipées en canalisation raccordées avec la conduite maîtresse et/ou maillées entre elles

4.7.3 Eaux usées

La desserte de la ZAC sera assurée par un réseau d'assainissement fonctionnant en mode séparatif. Le projet comprend les 2 postes de refoulement suivants :

- Poste de refoulement définitif pour les deux îlots situés entre le château de la Mogère au nord et l'A9b au sud, car ces îlots sont situés dans un secteur où il est gravitairement indispensable de mettre en place des pompes de refoulement
- Poste de refoulement provisoire pour le secteur de la gare à court terme qui sera supprimé avec les réalisations de la canalisation d'eau usée prévue sous le mail actif sud.

4.7.4 Eaux pluviales

Les eaux pluviales du site seront recueillies par des noues paysagées, des grilles et des avaloirs, puis collectées gravitairement par des conduites enterrées.

Le quartier Oz dans sa globalité a fait l'objet d'un schéma directeur hydraulique. Ces principes sont déclinés à l'échelle de la ZAC OZ 1.

Le volume total des bassins :

- de rétention de compensation à l'imperméabilisation est 26 600m³.
- de compensation au remblai en zone inondable est de 35 600m³

Les bassins sont principalement situés dans le parc du Nègue-Cats.

4.7.5 Électricité

L'alimentation électrique se fera à partir du futur poste source « Pont Trinquat ».

A partir de ce poste source, 2 départs spécifiques alimenteront 18 postes de transformation.

Les postes de distribution publique pourront être intégrés aux constructions futures.

Le projet comprend la dépose de 2 lignes HTA traversant le site, ainsi que l'enfouissement des lignes BT aériennes présentes sur site.

Les bouclages HTA vers Odysseum seront réalisés.

4.7.6 Gaz

Le projet prévoit à terme le dévoiement hors zone de la canalisation de transport de gaz existante (GRT Gaz).

Compte tenu de la desserte de la zone en chauffage urbain complété ou non par d'autres modes de production à partir d'énergies renouvelables, il n'est pas prévu de distribution de gaz à l'échelle du quartier Oz.

4.7.7 Télécommunications

Le génie civil du réseau de télécommunications principal sera réalisé dans le cadre du prolongement de la ligne 1 du tramway jusqu'à la gare. Cet axe sera l'artère structurante du quartier. Un NRO sera créé à l'intersection entre le mail sud et le parvis de la gare. Il sera connecté sur le réseau Hérault Telecom présent à cet endroit.

Le génie civil du réseau sera réalisé sous les voies de la ZAC.

Les enfouissements des réseaux Orange aériens existants sont également compris.

4.7.8 Réseau de chaleur

L'opération sera dotée dans le cadre de la politique de développement durable d'un réseau de chauffage urbain global ou partiel alimenté par une chaufferie. A ce jour, deux chaufferies sont existantes en périphérie du site :

- Chaufferie au bois Port Marianne
- Chaufferie au Gaz Odysseum

L'architecture du réseau sera constituée de deux canalisations de transport en acier calorifugé.

Les branchements seront réalisés jusqu'à pénétration des deux conduites dans des « sous stations », situées en sous-sol, qui recevront les équipements particuliers du réseau interne.

4.7.9 Éclairage public

Les voies, ainsi que les places et espaces publics, seront équipés de candélabres de hauteur et de puissance en adéquation avec les caractéristiques des espaces à éclairer, leur fonctionnalité et les intentions de mise en lumière.

Les réseaux seront alimentés en basse tension depuis les armoires de commande intégrées dans les postes de transformation de la ZAC.

5. Le phasage de la réalisation des équipements publics de la ZAC OZ1

La réalisation de la ZAC est prévue en deux phases principales :

PHASE 1 :

La première phase (2017) correspond à l'année de livraison de la gare Montpellier Sud de France, des deux infrastructures linéaires, de la prolongation de la ligne 1 du tramway et des premiers bâtiments du pôle tertiaire.

La desserte du quartier et de la gare Montpellier Sud de France sera assurée, dès 2017, par :

- la création d'un nouveau franchissement accolé au pont existant intégrant le prolongement de la ligne 1 du tramway et la mise en service d'un accès routier double sens (2x1 voie),
- la mise en service du tramway ligne 1 prolongée.

Par le sud, la voie existante est élargie afin de permettre une connexion au giratoire existant sur la RD 189 située sur la commune de Lattes.

Les premiers bâtiments seront construits au niveau de l'intersection du cours de la gare et du mail actif nord.

Les aménagements paysagers qui entourent le château de la Mogère seront réalisés.

PHASE 2 :

Au nord du projet, un système d'échangeurs hors périmètre ZAC OZ1 sera réalisé dans le cadre de la requalification de l'A9 actuelle en boulevard urbain et permettra de construire la 2x2 voies (le tenseur) afin de se relier directement au pont de Vauguières.

Le tenseur pourra alors être prolongé vers le sud pour relier directement les quartiers du sud à l'avenue Figueiras.

Les ilots situés entre le tenseur et le cours de la gare ainsi que ceux du pôle d'affaire tout autour du mail nord seront développés.

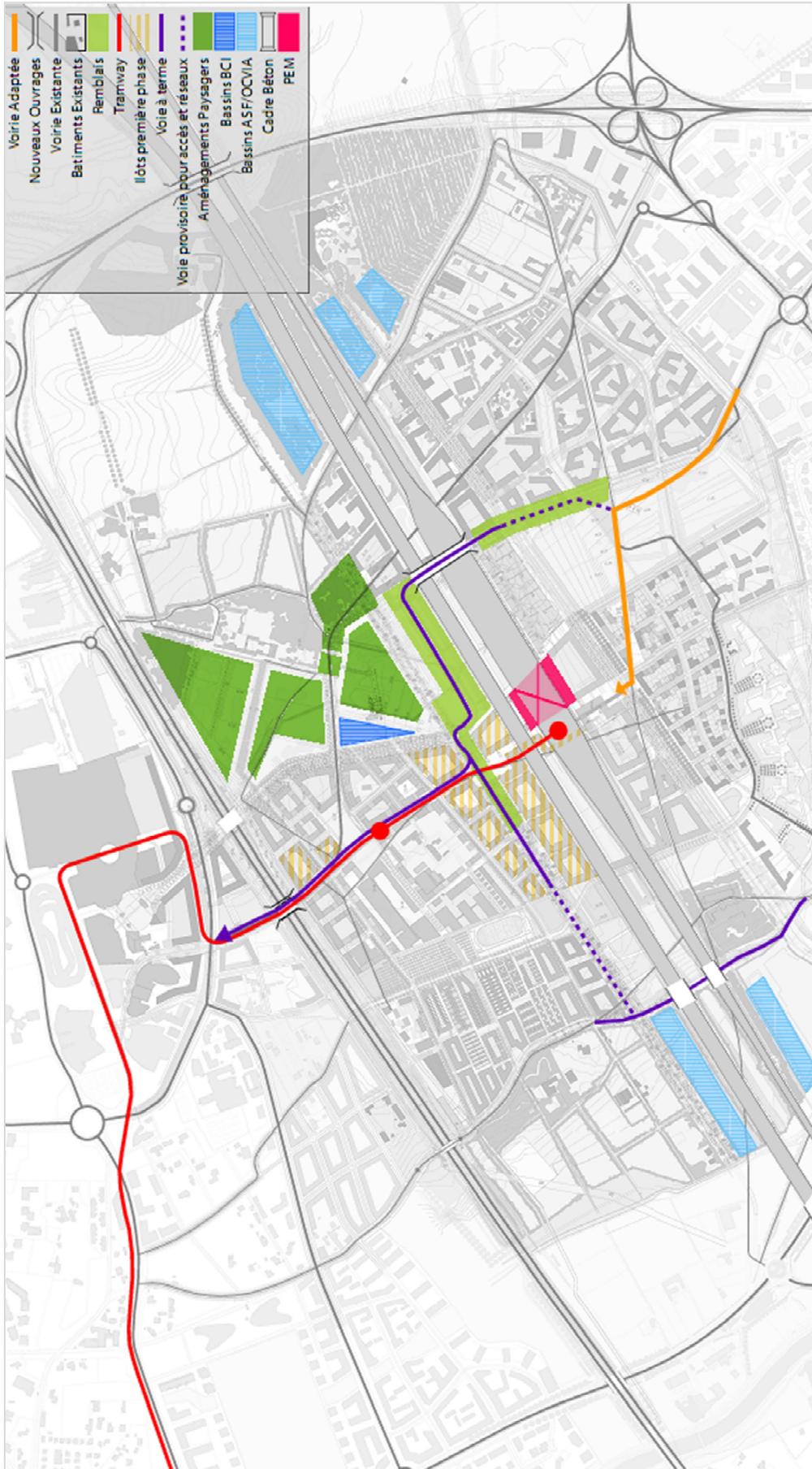
La trame viaire du programme des équipements publics de la ZAC OZ 1 telle que décrite ci-dessus sera réalisée sur plusieurs années compte tenu de l'ampleur de l'opération d'aménagement ZAC OZ 1. Les équipements publics seront donc phasés dans le temps.

Afin de décrire de quelle manière le quartier sera desservi lors de la première phase c'est-à-dire à partir de fin 2017, le schéma ci-contre explicite les accès et voiries prévues à cette date.

Le franchissement des infrastructures se fait quant à lui par un nouveau Pont de 20m de large réalisé par les maitres d'ouvrage d'infrastructure (ASF et OCVIA) au titre des rétablissements de l'actuelle route de Vauguières. ASF et OCVIA prévoient la connexion de ce pont au réseau viaire de la ZAC OZ1.

Vers l'ouest, une voie provisoire est prévue pour se connecter à la rue du mas Rouge. Dans le tréfonds de cette voie sont prévus plusieurs réseaux (AEP, EU, HTA.) enterrés qui doivent se connecter à l'ouest.

Schéma d'accès



6. Appréciation sommaire des dépenses du projet Hors Taxes (HT/K€)

1 - Acquisitions foncières et frais annexes aux acquisitions

Le coût des acquisitions foncières sur le périmètre de 60 hectares : **13 400 k€ HT**

Sur les 60 hectares, 33 ha environ seront acquis par l'aménageur, les autres terrains inclus dans le périmètre de 60 Ha correspondent :

- aux emprises des infrastructures (A9b, CNM, PEM)
- aux emprises des bâtiments existants non acquis : le lycée P Mendès France et le gymnase Spinosi
- aux emprises du parc du Nègues Cats, qui malgré les aménagements prévus restera sous propriété de la CAM.

2 – Etudes, rémunérations et frais divers.

Le coût prévisionnel des études, rémunérations, et frais divers s'élève à la somme de :

21 000 k€ HT

- Il est prévu deux types de fonds de concours de la ZAC OZ1 :
- fond de concours reversé à la CAM, maître d'ouvrage de la prolongation du tramway ligne 1 jusqu'au PEM, à hauteur de **3 000 K€ HT**. En effet, des voiries et réseaux divers de desserte de la ZAC OZ1 sont réalisés dans le cadre de ces travaux de prolongation de la ligne 1 pour des raisons de cohérence de chantier.
- Fond de concours pour des équipements publics de proximité et de renforcement d'infrastructures sous maîtrise d'ouvrage de la CAM au fur et à mesure de l'émergence de besoins : **3 530 K€ HT**

3- Travaux d'aménagement

Le coût prévisionnel des travaux d'aménagements s'élève à la somme de :

59 200 k€ HT

Le poste inclut :

- l'ensemble des travaux de viabilisation à réaliser dans le cadre de la ZAC OZ1 (voiries et réseaux divers), les travaux préparatoires et préalables les travaux spécifiques (raccordement aux réseaux extérieurs) et les travaux provisoires nécessaires au bon fonctionnement de l'opération durant les phases de chantier (pistes de chantier, parkings provisoires, déviations de réseaux...),
- l'ensemble des travaux d'aménagement paysager dont les aménagements du parc du Nègue Cats Nord. Ces aménagements paysagers, pour trouver leur cohérence autour du château de la Mogère prévoient également les boisements le long de l'A9 actuelle et la reconstitution des allées paysagères anciennes.
- les aménagements spécifiques liés au parc du Nègue cats et qui concourent au développement innovant des activités à caractère de loisir urbain ou d'agriculture urbaine dans le futur parc. Ces aménagements s'inscrivent dans la logique de la démarche EcoCité qui propose des approches innovantes sur ces sujets de nature urbaine.
- l'ensemble des travaux hydraulique dont un bassin de compensation de 74000m³ d'écêtement des crues du Nègues cats. La majorité de ces aménagements hydrauliques se situent dans le parc du Nègues cats dont certains, pour des raisons gravitaire hors du périmètre de la ZAC OZ1 dont elles en constituent des équipements publics connexes.

4 - Honoraires sur travaux

- Les honoraires sur travaux s'élèvent à la somme de :

6 900 k€ HT

Ils incluent :

- l'ensemble des honoraires liés aux travaux et notamment les honoraires de l'équipe de maîtrise d'œuvre, les études techniques liées à l'engagement de travaux (notamment travaux de déviation de réseaux) mais également les éventuelles missions d'OPC urbain afin de coordonner les chantiers de construction (PEM, hôtel TIC, promotions...) en interface avec les chantiers de VRD décrit ci-avant.

- 5 – Frais financiers

Ils sont déterminés en fonction de l'échelonnement des moyens de financement et emprunts contractés pour la réalisation de l'opération, des financements à court terme que devra mobiliser la société.

Le montant estimé des frais financiers est de :

4 900 K€ HT

5 - Coût global de l'opération

- Le coût prévisionnel global de l'opération :

105 400k€ HT

PARTIE 4

JUSTIFICATION DU PROJET ET RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU

1. La justification de l'intérêt général du projet OZ1

L'intérêt général de la ZAC OZ 1 se justifie au regard :

1.1 Des objectifs supra communaux inscrits au SCOT

La Communauté d'Agglomération de Montpellier a mis en place son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui définit les grandes orientations d'aménagement du territoire communautaire, pour 10 à 20 ans. Le SCOT adopté par le Conseil d'Agglomération, le 17 février 2006, fixe les limites entre d'une part, les espaces urbains ou voués à l'urbanisation et d'autre part, les espaces naturels et agricoles.

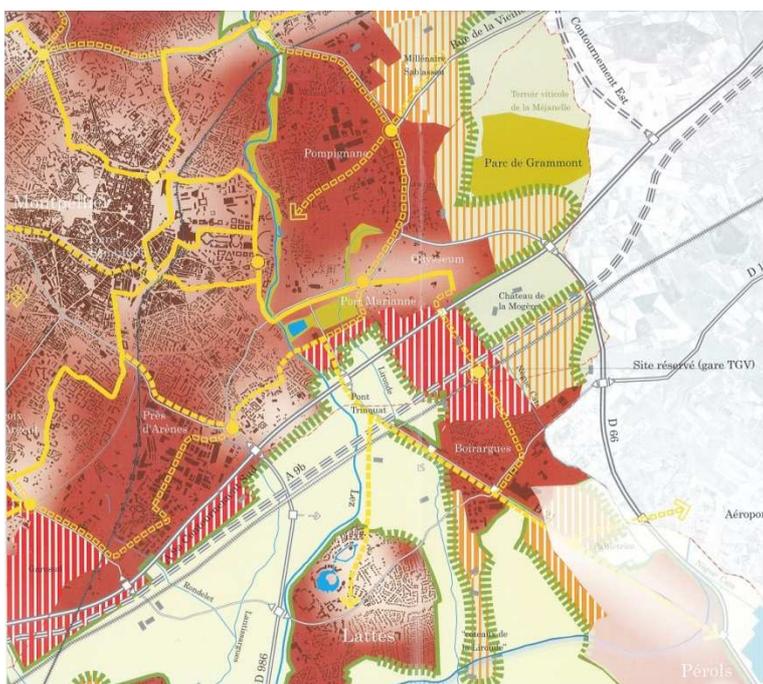
Le secteur du projet est inscrit au rang des 11 sites stratégiques du SCOT.

Le SCOT expose les objectifs fixés pour le futur secteur Méjanelle-Pont Trinquat sur lequel le quartier OZ appuie sa conception et son développement. Il 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 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.

Extrait du SCOT



1.2 Du Plan de Déplacement Urbain de l'Agglomération de Montpellier (PDU)

L'intérêt général du projet trouve son fondement dans la réalisation des équipements publics qui vont permettre une connexion des déplacements urbains de l'agglomération de Montpellier à la nouvelle gare TGV et ainsi apporter une réponse aux engagements par ailleurs du PDU suivants :

- 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.

L'ensemble de ses axes ont pour but de remettre le citoyen au cœur de l'aménagement, en construisant la ville des courtes distances, une ville accessible. L'objectif étant d'agir sur le partage de l'espace et généraliser les zones de circulation apaisées, pour enfin étendre le réseau cyclable.

1.3 Des objectifs communaux inscrits au Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de Montpellier

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Montpellier, compatible avec les orientations du SCOT, oriente son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), vers 4 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.
- *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.

Le projet ZAC OZ1 s'inscrit dans la logique de orientations fixées par le PADD du PLU de Montpellier.

1.4 Des orientations du Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le PLH de l'Agglomération de Montpellier approuvé le 16 mai 2007 énonce un programme de l'Habitat de l'agglomération pour la période 6 ans de 2007-2012. En s'appuyant sur un diagnostic actualisé, le PLH propose tout d'abord d'amplifier l'effort de production, afin de répondre à la dynamique démographique croissante de l'agglomération.

Un nouveau PLH pour la période 2013-2018, approuvé le 27 décembre 2013, a été défini par l'Agglomération de Montpellier, et suit les mêmes orientations que l'ancien PLH, avec de nouveaux objectifs pour répondre aux besoins de la population diverse.

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.

2. Exposé des raisons pour lesquelles le projet a été retenu :

2.1 *Le choix du projet retenu*

L'opportunité de réaliser un nouveau quartier intégrant le PEM Montpellier sud de France a conduit la communauté d'agglomération à lancer un dialogue compétitif.

Les choix du projet de ZAC sont justifiés par ceux qui ont conduit à retenir le projet d'ensemble OZ Montpellier Nature Urbaine. Le projet OZ1 est la déclinaison opérationnelle du programme d'ensemble sur un territoire plus réduit de 60 ha.

Il est rappelé que le projet Oz est issu d'une longue réflexion menée par l'Agglomération de Montpellier et la SAAM son aménageur, qui ont défini les objectifs et enjeux de ce projet, qui constitue 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.

2.1.1 Un dialogue compétitif

A l'issue du dialogue compétitif, le lauréat est KCAP/ILEX/OASIIS, le choix de l'urbaniste, s'est porté sur le projet qui répondait le mieux aux critères et attentes du maître d'ouvrage.

Le projet KCAP a été retenu car 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.

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.

2.1.2 Le renforcement de la concertation des différents acteurs :

Au regard de l'importance du projet, de sa complexité nécessitant une 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 des comités de pilotage et technique qui se sont réunis en moyenne une fois par mois pendant la phase de concertation intense, associant les élus de l'agglomération de Montpellier, de la ville de Montpellier notamment, les intervenants : RFF, OC VIA, ASF, le département de l'Hérault, la Région Languedoc Roussillon.

2.2 Un contexte local justifiant l'accueil d'un programme mixte

2.2.1 Une croissance démographique constante

Montpellier Agglomération a une population qui 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.

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 montpelliéraine,**
- **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.

2.2.2 L'émergence d'un pôle d'affaire

Le projet ZAC OZ1 constitue un projet essentiel pour porter le développement économique de l'Agglomération de Montpellier.

La communauté d'Agglomération de Montpellier mène une politique volontariste pour rendre le territoire compétitif et attractif, en phase avec le dynamisme de ses entreprises et de ses habitants, et conduit depuis plusieurs années une stratégie de développement économique reconnue sur le plan international.

Ces stratégies et politiques de développement (Montpellier Méditerranée Technopole, développement des filières d'excellence...) ont permis de doter l'agglomération de 7 pôles de compétitivité, de renforcer le tissu économique montpelliérain (TPE et PME) et l'ancrage sur le territoire de grand groupes (Sanofi, Bausch et Lomb, Horiba Medical dans la santé, IBM, Dell, Intel, Ubisoft dans les TIC, GDF – Suez, Urbasolar, Semco, Vestas dans l'environnement, Véolia Eau, Suez Environnement-Lyonnaise des Eaux, Saur Sèché 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.

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.

2.3 Une insertion dans l'environnement réussie : Equilibre du projet entre respect de la nature et urbanisation densifiée autour de la Gare

Les principes de bonne intégration urbaine du projet, ont permis de relever les enjeux et contraintes du site d'accueil de la ZAC OZ1.

Une réponse a été apportée... :

- A la problématique hydraulique du site
- La préservation du patrimoine culturel du site et leur potentialité écologique
- L'intégration des deux infrastructures d'envergure (ASF et CNM) au sein de la ZAC et du pôle d'échange multimodal de la Gare.
- Le franchissement induit de ces infrastructures
- La protection du bâti en centre urbain,

...par les mesures suivantes :

Une gestion coordonnée des problématiques d'eaux pluviales – Schéma directeur

Le projet OZ a été 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.

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

Un schéma directeur a été réalisé à l'échelle du site, en raison des fortes contraintes hydrauliques et afin de coordonner de manière cohérente les effets cumulés de l'intervention de plusieurs maîtres d'ouvrage sur le même 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.

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.

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

Le parc du Nègue 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).

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 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.

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.

Franchir les infrastructures pour les intégrer au projet

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 :

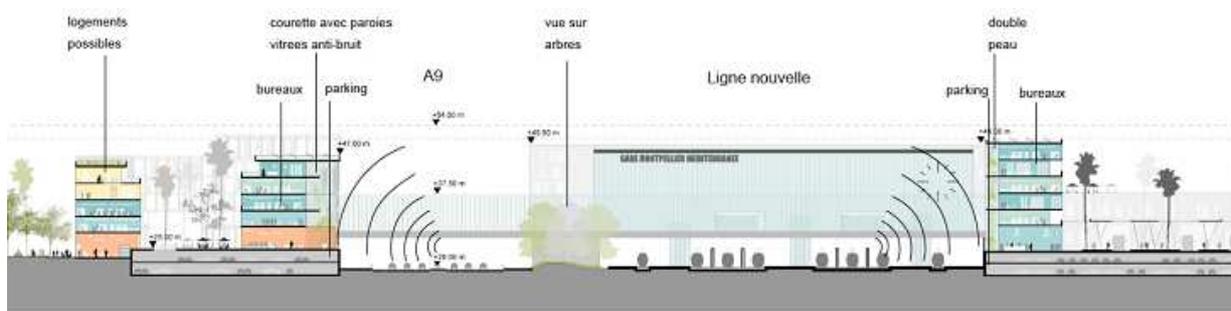
- au franchissement des deux infrastructures (A9b et CNM), par des « ponts habités »
- à la réalisation du viaduc de Vauguières,
- et à l'implantation d'une gare pont qui enjambe les infrastructures et constitue un véritable lieu de passage au lieu d'être une coupure dans la ville.

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

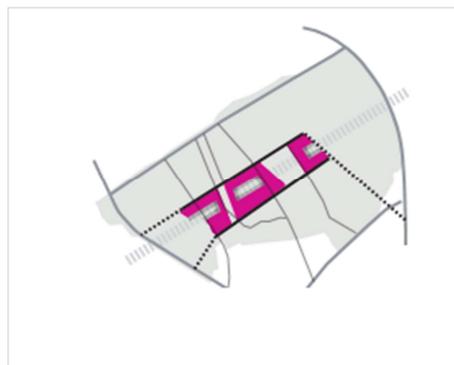
Protection bâtie en centre urbain

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.



Les bureaux sont prévus en première ligne autour des infrastructures sous forme d'îlots très denses et compacts, les logements étant plus en retrait. De plus les façades des bâtiments de bureau seront recouvertes de « doubles peaux » végétalisées avec des parois vitrées anti-bruit

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.

Dans le parti pris d'aménagement et de composition urbaine, l'aménagement du quartier a été réfléchi pour limiter les nuisances sonores en priorité vis-à-vis des logements, mais également vis-à-vis des bureaux.

Le parti pris de l'aménagement se justifie au regard de l'insertion réussie du projet dans son environnement naturel et urbain par une prise en compte des contraintes fortes liées à la présence des infrastructures et l'intégration mesurée et innovante de cette composition urbaine tel nous venons de l'exposer.

3. Insertion générale du projet dans son environnement et les mesures envisagées

En complément de la présentation des mesures de compensation du projet qui ont justifié les choix d'aménagement, nous présenterons de manière synthétique l'ensemble des impacts d'une opération d'aménagement, tel que ZAC OZ 1, sur l'environnement et les effets positifs induits, qui viennent à l'appui de la justification du projet.

L'étude d'impact joint au dossier d'enquête **PIECE D Partie I**, présente de manière exhaustive les différentes mesures associées aux impacts du projet d'ensemble listées ci-après.

Les impacts sur l'environnement imputables à un projet d'aménagement sont de deux types :

- **Les impacts permanents** qui sont rendus définitifs par la modification de l'environnement consécutive à la réalisation du projet. Certains de ces effets sont pratiquement inévitables dans la perspective d'un aménagement mais ils peuvent toutefois être atténués par la mise en œuvre de mesures qui poursuivent 2 objectifs : optimiser la conception du projet à la source et diminuer les effets résiduels inévitables.
- **Les impacts temporaires**, dus à la période de chantier (passage d'engins, poussières, bruit, etc.). Il s'agit généralement d'inconvénients ponctuels qui peuvent être réduits par l'application de règles pratiques.

Le coût de ces mesures est pris en compte dans l'estimation des dépenses du projet OZ1.

3.1 Impacts du projet sur l'environnement physique et naturel

3.1.1 Topographie

Un remodelage de l'ensemble du site sera réalisé, 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 (notamment aux personnes à mobilité réduite) entre le nord et le sud du site.

Mesure de compensation, accompagnement : Impact positif

Optimisation globale des déblais des chantiers à l'échelle de la Communauté d'Agglomération. Stockage sur le site des déblais excédentaires provenant d'autres chantiers d'aménagement.

3.1.2 Climatologie

Le projet va susciter une demande nouvelle en énergie avec l'arrivée des nouveaux habitants. Une augmentation des rejets de gaz à effet de serre lié au trafic, création d'un phénomène d'ilôt de chaleur urbain.

Mesures réduction : La mise en place de végétaux en cœur d'ilôt, implantation de capteurs solaires en toiture, protection des espaces publics vis-à-vis des vents dominants, création de jeux d'eau.

3.1.3 Géologie

Des excavations de terres seront nécessaires pour la réalisation des différentes fondations.

Compensation : 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.

3.1.4 Eaux souterraines et superficielles

Le projet implique des modifications physiques des conditions d'écoulement des eaux souterraines, dépôts d'hydrocarbures liés au trafic

Compensation, accompagnement : optimisation des bassins prévus pour le CNM et l'A9b déplacée, imperméabilisation fonds de bassin de l'autoroute et meilleure gestion des eaux pluviales

3.1.5 Eaux usées

Hausse du volume d'eaux usées à traiter. La STEP MAERA peut accueillir les eaux usées. Réseau très peu développé sur le site, Réalisation des réseaux dans le cadre du projet.

3.1.6 Eaux potable

Absence de réseau sur le site et hausse de la consommation en eau.

Mesures envisagées : Réalisation de réseaux nouveaux dans le cadre du projet.

Mise en place de dispositifs économes, substitution du recours à l'eau potable si possible, gestion durable des réseaux.

3.1.7 Risques naturels / impacts modérés sur le risque d'inondation

Augmentation des ruissellements de surfaces et des débits de pointe à l'aval du projet.

Augmentation du risque d'inondation sur la zone inondable du Nègue Cats

Mesures envisagées : réalisation d'un aménagement cohérent dans le cadre du schéma directeur hydraulique du Nègue Cats.

3.1.8 Faunes et Flore / un faible impact

Destruction ponctuelle ou démenagement d'espèces animales. Risques de pollution accidentelle des milieux lors de la phase de chantier.

Mesures envisagées : Conservations des mas qui sont utilisés comme habitats d'espèce (avifaune pour le mas des Brousse) Mesures envisagées : En vue de la préservation de la Faune et la Flore existante, des suivis pendant les travaux et plus particulièrement pour le mas à potentiel d'avifaune intéressant.

Des mesures spécifiques en phase chantier seront mise en place :

La **Planification du calendrier de travaux** constitue une étape stratégique par rapport à la prise en compte des enjeux écologiques liés à la présence d'espèces protégées. Cette réflexion sera imposée au maître d'œuvre, qui veillera à s'entourer d'un coordinateur environnemental pour participer à la planification et à l'organisation du chantier, assister le maître d'œuvre dans le choix des entreprises de travaux, (vérification des CCTP, Schéma d'organisation et de gestion des Déchets...), assurer le lien entre le maître d'œuvre et les services de l'Etat sur les aspects relatifs à l'environnement, suivre le chantier sur les thématiques environnementales pour veiller au respect par les entreprises des engagements pris par le maître d'ouvrage et visant à préciser l'efficacité des mesures proposées.

3.1.9 Faunes et Flore : une incidence positive du projet

L'agriculture intensive sur le site ou aux abords, limite très fortement le développement de la faune et la flore. Le projet permettra à la faune et la flore de se développer.

Mesure envisagée : création de secteur de développement possible de biodiversité notamment dans la vallée du Nègue Cats. Certaines zones humides seront créées.

3.1.10 Natura 2000

Le projet n'est pas susceptible de porter atteinte aux objectifs de conservation pour les habitats naturels et espèces d'intérêt communautaire.

3.1.11 Paysage et patrimoine

La modification du paysage actuel par l'urbanisation des 30 ha va fortement impacté l'environnement paysagé.

Mesures envisagées : Pris en compte d'un aménagement paysager global du projet. Renforcement paysager autour du château de la Mogère. Les aménagements du paysage ont été réalisés en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France autour de la Mogère.

3.1.12 Activités agricoles

La perte de surface agricole sera compensée par le développement d'une agriculture urbaine.

3.2 Impacts du projet sur l'environnement humain

3.2.1 Gestion des déchets

Hausse de la quantité de déchets générés et à traiter.

Mesures envisagées : Tri des déchets organisé et mise en place d'actions visant à réduire les déchets (stop pub...)

3.2.2 Qualité de l'air et sur la santé

Augmentation des émissions atmosphériques et de la concentration en benzènes et NO₂ à l'horizon 2035 liée aux nouvelles dessertes du quartier où les vitesses sont modérées.

Mesures envisagées : Limiter fortement les déplacements automobiles (objectifs 35 % uniquement des déplacements automobile). Limitation de la pollution de l'air par la végétalisation et traitement spécifiques des futures infrastructures

3.2.3 Trafic routier

Les niveaux de trafic modélisés dépendront de l'évolution de la fréquentation de la gare et de l'arrivée progressive des habitants et des personnes venant travailler au sein du quartier d'affaires.

L'aménagement du réseau viaire pourra ainsi être adapté sur le long terme afin de se caler le plus possible sur la réalité.

En l'état actuel du projet, plusieurs pistes d'améliorations sont proposées afin d'améliorer le fonctionnement du réseau et la fluidité du trafic aux différents horizons du projet :

- La mise en service progressive de nouveaux échangeurs au nord dans le cadre de la requalification de l'A9 actuelle en boulevard urbain,
- L'élargissement à terme et selon les développements urbains du tenseur Nord-Sud, initialement à 2*1 voie mais qui sera porté à terme à 2*2 voies,

Mesures envisagées : *Mesures de gestion du trafic par des feux. Mise en place d'un réseau viaire adapté à cette augmentation du trafic : des axes principaux Nord –Sud et Est-Ouest seront créés. Développement des modes doux (tramway, piéton, cycles...) pour réduire la part modale de l'automobile.*

3.2.4 Bruit et vibrations :

L'impact du projet en lui-même sur le bruit est faible. La génération du bruit supplémentaire sur le périmètre de la ZAC est liée à la présence des deux infrastructures (CNM et A9b déplacée).

Mesures envisagées :

- Mise en place d'une enveloppe protectrice, constituée par les bâtiments surélevés par rapport aux voies, jouant de rôle d'écran acoustiques.
- L'agglomération à demander la mise en place de tapis anti-vibratils en élastomère sur la voie ferrée.

3.2.5 Population locale

L'augmentation de la population d'environ 5000 habitants pour la ZAC OZ1 (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.

3.2.6 Activité économique et touristiques

Création de près de 130 000 m² de SDP (surface de plancher) de bureaux sur la ZAC 1, soit environ 6 500 emplois (1 emploi pour 20 m²) et 400 entreprises.

Développement de commerces de proximité notamment sur le cours de la gare.

3.2.7 Equipements publics

Réalisation d'équipements de proximité

Intégration de nouveaux espaces verts et des activités récréatives.

4. Le projet en cohérence avec les dispositions d'urbanisme

4.1 Le projet et les contraintes d'urbanisme

Le projet s'inscrit dans les orientations générales d'aménagement du secteur. Il est compatible avec les orientations des documents d'urbanisme supra communaux au niveau du SCOT, et au niveau communal avec les orientations générales du PLU. Néanmoins le projet nécessite une mise en compatibilité du PLU pour permettre la réalisation de la ZAC OZ1.

4.1.1 Le Schéma de Cohérence et d'Orientation Territoriale (SCOT)

L'opération d'aménagement est notamment compatible avec les enjeux déterminés dans le cadre des études liées à ce diagnostic sur plusieurs points, du SCOT qui organise les conditions du développement durable du territoire en favorisant entre autre :

- La localisation des développements urbains à proximité des transports publics,
- Une gestion économe de l'espace par des formes urbaines compactes,
- Le rapprochement de l'emploi et de l'habitat,
- Une répartition équilibrée des équipements et services de proximité.

Il encadre et met en cohérence l'ensemble des documents de planification d'échelle communautaire et les documents d'urbanisme d'échelle communale (Plan de Déplacements Urbains, Programme Local de l'Habitat, Plans Locaux d'Urbanisme).

La ZAC OZ 1 est compatible avec le SCOT et reprend intégralement les orientations et enjeux de ce schéma

4.1.2 Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Montpellier

Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Montpellier a été approuvé le 2 mars 2006.

Les orientations du PADD sont les suivantes :

- 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.
- Les 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 site est inscrit au rang des zones à urbaniser depuis 2006.

Le secteur Sud A9, Pont Trinquat est actuellement classé en zone d'urbanisation Future AUOw dans sa très grande majorité. Un secteur spécifique existe pour le mas des Brousses : la zone 5AU1w (zone partiellement équipée caractérisée par l'existence de construction présentant un caractère architectural ou historique affirmé).

Le projet OZ 1 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.

Nous invitons le lecteur à se reporter à la 2^{ème} partie du dossier (PIECE F à K), notamment à la note synthétique de présentation de la mise en compatibilité.

4.1.3 Le Plan de Déplacement Urbains (PDU)

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2010-2020 de l'agglomération de Montpellier a été validé en Conseil d'Agglomération du 26 janvier 2011.

Il définit, pour une période de 10 ans, les orientations des politiques de mobilités à l'échelle de l'Agglomération de Montpellier, en visant une diminution du trafic automobile au profit des modes de déplacements pas ou peu polluants.

Avec ce projet de PDU, Montpellier Agglomération s'est fixé comme objectif d'augmenter, à l'horizon 2020, la part des déplacements « écomobiles » (transports publics, vélo, marche) :

- à l'échelle de Montpellier Agglomération, passer de 39 % (en 2003) à plus de 50 % (en 2020),
- à l'échelle de la ville de Montpellier, passer de 50 % (en 2003) à plus de 65 % (en 2020).

Pour cela, il se décline en trois axes :

- construire la ville des courtes distances,
- accélérer la transition vers de nouvelles mobilités en limitant le réflexe automobile,
- et déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la métropole.

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 1 au réseau global des 5 lignes de tramway du réseau Montpelliérain
- La réalisation à termes d'axes de transport en modes doux (piétons cycles) vers l'ensemble des quartiers périphériques existants (Port Marianne au nord, Boirargues au sud).



4.1.4 Le schéma de déplacement global de l'agglomération de Montpellier

L'une des problématiques majeures que rencontre actuellement Montpellier concerne l'absence de système de contournement urbain. Il en résulte une convergence de l'ensemble des flux automobiles (desserte locale et transit) sur les mêmes voies et donc d'importants phénomènes de saturation, en particulier sur l'autoroute A9.

La ligne ferroviaire existante connaît un problème de saturation similaire dû à la concentration des trafics internationaux et régionaux.

L'autoroute A9 fait l'objet depuis une vingtaine d'années d'un projet de déplacement au droit d'une séquence allant de la gare de péage de Saint-Jean-de-Védas à l'Ouest jusqu'à Baillargues à l'Est.

S'agissant du système urbain de contournement, des études co-pilotées par l'Etat et l'Agglomération de Montpellier ont été réalisées en 2004 et 2005 en vue de définir un projet global. Ces études ont abouti à la signature, par les maîtres d'ouvrage concernés, d'une charte d'aménagement énonçant les principaux objectifs du projet, à savoir :

- dissuader les véhicules particuliers d'emprunter les voies d'accès au cœur d'agglomération ;
- inciter les usagers à utiliser les transports publics pour se rendre au cœur d'agglomération en favorisant le rabattement des véhicules particuliers vers les parkings relais ;
- contribuer à la diminution du trafic automobile à l'intérieur du contournement.

Une fois la LGV et l'A9 déplacée réalisées, les objectifs du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération en matière de priorisation des transports publics et des modes actifs (piétons, vélos) pourront être pleinement appliqués. Il a été évalué que ce système multimodal de déplacement devrait augmenter de 25% la fréquentation du tramway et réduire de 10 % la part de la voiture dans les déplacements quotidiens.

Le projet de ZAC Oz 1 s'insère donc parfaitement dans les objectifs fixés par le PDU de l'Agglomération et la charte d'aménagement qui a été signée.

4.1.5 Le Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le nouveau PLH pour la période 2013-2018 défini par l'Agglomération de Montpellier, a été approuvé le 27 novembre 2013. Le projet OZ1 rentre parfaitement dans les principes du PLH 2007-2012 et des objectifs du PLH 2013-2018, avec la création de 2000 à 2500 logements pour la ZAC OZ1 et 5000 logements pour le projet d'ensemble OZ. Il prévoit ainsi une offre variée en termes de type de logements individuels ou collectifs, permettant une mixité sociale de la population.

Le projet de ZAC OZ1 s'inscrit dans les orientations stratégiques développées par le PLH en vue de :

- 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.

4.1.6 Le SGAGE Rhône Méditerranée

Le SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée est entré en vigueur le 22 décembre 2009.

Le SDAGE 2010-2015 arrête pour une période de 6 ans les grandes orientations de préservation et de mise en valeur des milieux aquatiques à l'échelle du bassin. Il fixe des objectifs de qualité des eaux à atteindre d'ici à 2015.

Les orientations définies par le SDAGE ont été prise en compte dans le projet OZ.

Les dispositions qui concernent le projet ZAC Oz 1 et la compatibilité de celui-ci avec ces dispositions sont les suivantes :

- Elaborer chaque projet en visant la meilleure option environnementale compatible avec les exigences du développement durable.
- Evaluer la compatibilité des projets avec l'objectif de non dégradation en tenant compte des autres milieux aquatiques dont dépendent les masses d'eau
- Définir des mesures réductrices d'impact ou compensatoires à l'échelle appropriée et visant la préservation du fonctionnement des milieux aquatiques

Le projet ZAC Oz 1 respecte ces orientations grâce à la réalisation d'aménagements au niveau du Nègue Cats, permettant d'améliorer le fonctionnement hydraulique et la qualité écologique de ce cours d'eau et de ses ripisylves.

De plus, les aménagements hydrauliques prévus (bassins de rétention) ont été conçus en concertation avec OC VIA et ASF.

- **S'assurer de la compatibilité des projets avec le SDAGE au regard de leurs impacts à long terme sur les milieux aquatiques et la ressource en eau**

Le projet de ZAC Oz 1 s'étale sur une quinzaine d'années. Les aménagements hydrauliques et les mesures prévues ont été définis en prenant en compte le projet d'aménagement global du site, le projet Oz, sur une durée de 30 ans environ.

- **Préserver les zones d'expansion des crues (ZEC) voire en recréer**

Le projet paysager d'aménagement prévoit la création du Parc du Nègue Cats, au cœur du projet urbain, sur la branche principale du cours d'eau.

Ce parc intègre la création de 7 casiers de stockage disposés en cascade du Nord au Sud.

La zone d'expansion du ruisseau se mue ainsi en de vastes prairies, protégées par des haies brise vent. Ces prairies permettront d'étendre les zones d'expansion de crues du Nègue Cats.

- **Contrôler les remblais en zone inondable**

Des terrassements sont prévus pour le projet ZAC Oz 1 au sein de la zone inondable du Nègue Cats, afin de prendre en compte les remblais importants créés par les 2 infrastructures (A9 déplacée et CNM), et de pouvoir assurer une transparence pour le franchissement par le réseau viaire, tout en assurant une intégration paysagère des ouvrages.

Ces terrassements impliquent qu'une partie de la zone inondable du Nègue Cats soit remblayée.

Le volume supprimé à l'expansion des crues du Nègue Cats par les remblais du projet OZ est égal à 35 600 m³. Un volume de rétention de 35 600 m³ est donc mis en œuvre au titre de la compensation de la zone inondable supprimée. Ce volume sera notamment mis en œuvre grâce à un surcreusement des bassins de rétention prévus dans le cadre du projet.

- **Limiter les ruissellements à la source.**

Le projet prévoit la récupération des eaux pluviales, en intégrant les ouvrages mutualisés CNM-A9 déplacée. Un schéma directeur hydraulique a été réalisé à l'échelle du bassin versant du Nègue Cats afin d'assurer la cohérence d'ensemble des aménagements hydrauliques.

- **Favoriser le transit des crues en redonnant aux cours d'eau leur espace de mobilité, et fiabiliser la gestion de l'équilibre sédimentaire ainsi que de la ripisylve**

Le projet Oz prévoit des aménagements sur le Nègue Cats afin d'améliorer les écoulements et la qualité écologique. Le parc du Nègue Cats est organisé en plusieurs casiers successifs destinés à gérer les débordements du cours d'eau en période de crue, drainer les eaux pluviales du quartier et réguler les débits à l'aval du projet. La réalisation du parc permet ainsi une gestion globale de la thématique hydraulique sur le bassin versant de la branche principale du Nègue Cats et évite ainsi la multiplication des ouvrages.

4.1.7 Le SGAGE Rhône Méditerranée

L'enjeu majeur du SAGE est de (ré)concilier développement urbain et protection des ressources en eau.

Eu égard au maintien de la biodiversité, aux risques d'inondation, à la qualité de la vie des habitants, ou encore et surtout parce que la conservation de milieux aquatiques et zones humides de qualité est une condition sine qua non de la conservation de ressources en eau de qualité, dans tous les cas il est primordial que le développement futur de l'agglomération montpelliéraine et des communes périphériques ait lieu dans le respect du fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides.

Plusieurs objectifs ont été définis :

- Stratégie collective pour l'aménagement et le gestion des eaux
- Objectifs pour l'amélioration de la gestion des ressources en eau et la qualité des eaux de surfaces
- Les objectifs pour le fonctionnement hydraulique et dédimentologique du bassin et pour la maîtrise du risque d'inondation
- Objectifs pour la satisfaction des usages et le fonctionnement des écosystèmes des milieux aquatiques et des zones humides

Comme pour le SDAGE, le projet ZAC Oz 1 et sa stratégie globale de gestion des eaux pluviales et du risque inondation à l'échelle du bassin versant du Nègue Cats permet de répondre à l'ensemble de ces objectifs.

4.1.8 Les autres documents

Le schéma régional de cohérence écologique de la région Languedoc-Roussillon est en cours d'élaboration. Son approbation est prévue au premier semestre 2014.

Les différents plans relatifs à la gestion et l'élimination des déchets ne concernent pas le projet d'aménagement. Celui-ci respectera les modalités de gestion et de collecte des déchets en vigueur sur l'agglomération de Montpellier.

Le schéma régional Climat Air Energie n'a pas d'interactions avec le projet d'aménagement.

L'étude de faisabilité du potentiel de développement des énergies renouvelables a pris en compte les différentes études de potentiel réalisées dans le cadre de l'élaboration de ce schéma.

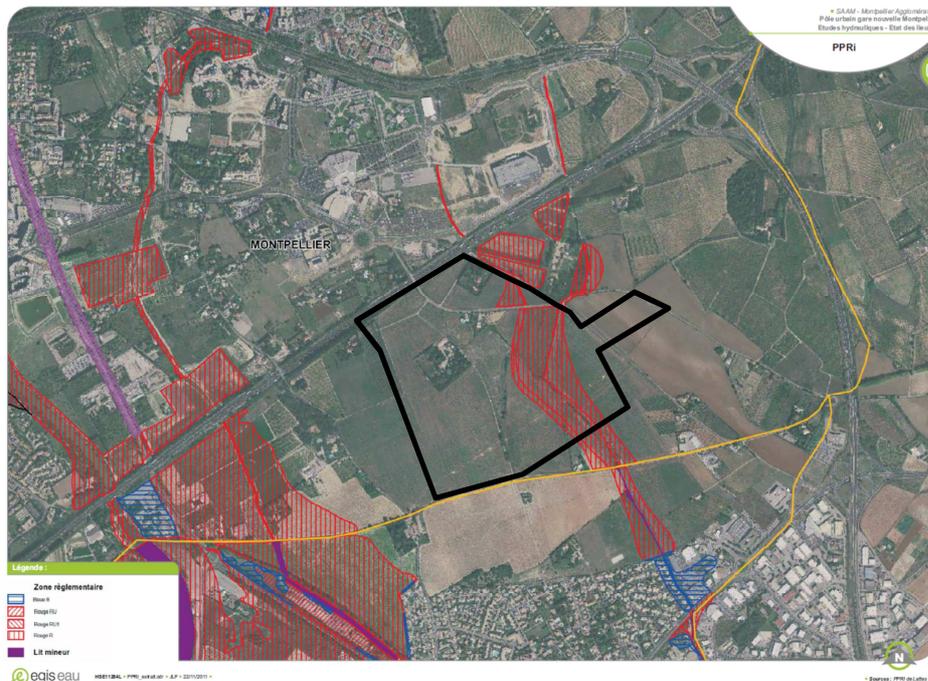
4.2. Le projet et les contraintes réglementaires

4.2.1 Le projet et les autorisations au titre de la police de l'eau

La réalisation de tous ouvrages, tous travaux, toutes activités susceptibles de porter atteinte à l'eau et aux milieux aquatiques est soumise à autorisation ou déclaration au titre de la loi sur l'eau, en application des articles L214-1 et suivants du code de l'Environnement.

4.2.2 Les plan de prévention des risques d'inondation

L'opération d'aménagement est concernée par le Plan de Prévention des Risques inondation (PPRI) approuvé le 13/01/2004. 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).



Zonage du Plan de Prévention des Risque inondation de Montpellier

Le projet OZ1 est conforme au PPRI en intégrant les contraintes hydrauliques.

4.2.3 Les servitudes d'utilité publique

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)

Le projet de ZAC OZ 1 est compatible avec les servitudes d'utilité publique.

Conclusion

Cette opération d'aménagement représente la mise en œuvre d'une volonté affichée de maîtriser l'urbanisation de ce secteur. Le socle de l'opération d'aménagement, définie par la communauté d'agglomération s'est appuyée sur tous les documents de planification urbaine pour répondre aux enjeux du développement durable de ce site stratégique identifié depuis de nombreuses années.

La première phase opérationnelle ZAC OZ1 s'inscrit pleinement en compatibilité avec les objectifs fixés par le SCOT.

Véritable porte d'entrée sur la ville et la région Languedoc-Roussillon, ZAC OZ 1 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).

L'opération d'aménagement ZAC OZ1 Bénéficie 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. Ce quartier a vocation à accueillir un parc urbain (Parc du Nègue-Cats) 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 répondra à la forte demande en logements qui s'exprime à Montpellier. Il prend en compte de manière spécifique les 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.

L'ensemble devra contribuer à l'émergence d'une nouvelle polarité urbaine d'échelle métropolitaine.

La présente déclaration de projet porte à la connaissance du public les fondements qui ont guidé la Communauté d'Agglomération de Montpellier, dans la création de cette opération d'aménagement ZAC OZ1.

En effet, la réalisation des voies et réseaux divers intégrés au programme des équipements publics de la ZAC OZ1, et nécessaire à la desserte de la gare TGV, intègre le PEM à l'échéance 2017. L'opération d'aménagement s'inscrit de prime abord dans l'intérêt général de réaliser les accès à cet ouvrage, pour la relier à la gare du centre-ville et à l'aéroport.

La longue réflexion menée en totale coordination avec les différents acteurs publics et privés porteurs de projets d'intérêt généraux sur le site (CNM et ASF), associée à une large concertation de la population, a conduit à un parti pris de programmation et d'aménagement contextuel et innovant :

- D'un point de vue de l'intégration de deux ouvrages d'envergures dans la ville, faisant de la gare un ouvrage urbain au sein du nouveau quartier.
- d'un point de vue de l'aménagement maîtrisé de ce territoire inscrit au Scot. Les capacités foncières exceptionnelles du quartier permettront de répondre durablement au développement de Montpellier agglomération.

A l'aune du bilan issu du rapport des avantages et des inconvénients induits par l'opération d'aménagement dans sa première phase opérationnelle, le coût global de la réalisation de la ZAC OZ1, certes d'un montant important, apparaît toutefois bien maîtrisé au regard des objectifs poursuivis et des réponses apportées. Ils sont issus d'une longue réflexion étayée par de nombreuses études préparatoires. Ainsi, l'opération sera équilibrée par les avantages qui naîtront de sa réalisation.

Ainsi, l'ensemble de ce projet constitue bien une action ou opération d'aménagement au sens de l'article L. 300-1 du Code de l'Urbanisme, à savoir de mettre en œuvre un projet urbain, et une politique locale de l'habitat.

Au vu de l'importance de cette opération de ZAC OZ1, et des avantages escomptés par le développement urbain et sur l'économie de l'agglomération, le Conseil d'Agglomération de Montpellier après en avoir délibéré le 27 novembre 2013, a demandé à Monsieur Le Préfet du Département de l'Hérault :

- **d'ouvrir l'enquête publique préalable à la déclaration de projet en vue de mettre en compatibilité du PLU de Montpellier en application des articles L300-6 et L123-14-2 et R123-23-3 du code de l'urbanisme et L122-1 du code de l'environnement.**
- **A l'issue de l'enquête publique et après transmission du rapport du commissaire enquêteur :**
 - **La mise en compatibilité du PLU fera l'objet d'une délibération de la commune de Montpellier approuvant la mise en compatibilité du PLU,**
 - **La déclaration de projet fera l'objet d'une déclaration de projet de la Communauté d'agglomération de Montpellier, portant sur l'intérêt général de l'opération d'aménagement sous la forme d'une ZAC dénommée ZAC OZ1.**

PARTIE 5

***DELIBERATION DU CONSEIL
D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER :
PROPOSITION A L'ENQUETE PUBLIQUE
D'UNE DECLARATION DE PROJET
D'INTERET GENERAL DE LA ZAC OZ1 EN
VUE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU
DE MONTPELLIER***



SEANCE ORDINAIRE DU 27 NOVEMBRE 2013

Extrait du Registre des Délibérations

L'an deux mille treize et le vingt-sept novembre à dix-huit heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. J.-P. MOURE.

Nombre de membres en exercice : 90

Etaient présents :

M. B. ABBOU, M. J.-M. ALAUZET, M. H. ALLOUCHE, M. F. ANDREU, M. F. ARAGON, M. M. ASLANIAN, M. J.F. AUDRIN, M. T. AUFRANC, Mme E. BECCARIA, Mme A. BENEZECH, Mme A. BENOUARGHA JAFFIOL, Mme N. BIGAS, Mme S. BLANPIED, Mme S. BONIFACE-PASCAL, M. P. BONNAL, Mme A. BOYER, M. T. BREYSSE, Mme R. BUONO, M. R. CAIZERGUES, M. R. CALVAT, Mme T. CAPUOZZI-BOUALAM, Mme M. CASSAR, Mme M. CASTRE, M. P. CHASSING, Mme J. CLAVERIE, M. P. COMBETTES, M. J.-P. COULET, Mme M. COUVERT, Mme P. DANAN, M. M. DELAFOSSE, Mme G. DELONCLE, M. T. DEWINTRE, M. P. DUDIEUZERE, M. S. FLEURENCE, Mme J. GALABRUN BOULBES, M. J.-L. GELY, M. M. GERVAIS, Mme I. GUIRAUD, M. L. JAOUL, M. B. JEAN, M. R. JOUVE, M. M. LANDIER, M. J.-M. LEGOUGE, M. M. LENTHERIC, M. M. LEVITA, M. J.-M. LUSSERT, M. R. MAILHE, M. H. MARTIN, M. J. MARTIN, M. P. MAUREL, M. J.-L. MEISSONNIER, Mme P. MIENVILLE, M. C. MORALES, M. J.-P. MOURE, M. A. MOYNIER, M. M. PASSET, M. E. PASTOR, M. G. PASTOR, M. Y. PELLET, M. L. POUGET, M. C. QUIOT, Mme H. QVISTGAARD, M. R. REVOL, M. A. SIVIEUDE, Mme R. SOUCHE, M. P. THINES, Mme C. TROADEC-ROBERT, M. F. TSITSONIS, M. C. VALETTE, M. A. ZYLBERMAN, M. G. VALLS suppléant de M. A. BARRANDON, M. J.-M. ESCHBACH suppléant de M. M. FRAYSSE, M. M. MOURGUES suppléant de M. C. MEUNIER, Madame E. LABORDE suppléant de Mme D. SANTONJA.

Pouvoir(s):

Mme F. BERGER à Mme J. GALABRUN BOULBES, Mme F. DOMBRE-COSTE à M. R. CALVAT, M. M. DUFOUR à M. J.-P. MOURE, Mme C. FOURTEAU à Mme J. CLAVERIE, Mme C. LABROUSSE à Mme S. BONIFACE-PASCAL, Mme H. MANDROUX à M. M. LEVITA, M. J. MARTINIER à M. J.-M. ALAUZET, Mme F. PRUNIER à M. M. PASSET, M. N. SEGURA à M. J.-M. LEGOUGE, M. R. SUBRA à M. L. POUGET, M. C. SUDRES à Mme C. TROADEC-ROBERT, M. J. TOUCHON à M. J.-L. GELY, M. P. VIGNAL à M. J. MARTIN.

Excusé(es):

M. C. BOUILLE, M. P. SAUREL

Absent(es):

Mme N. MIRAOU

**URBANISME ET POLITIQUE FONCIÈRE – OZ MONTPELLIER NATURE URBAINE
- ZAC OZ 1 - DEMANDE D'OUVERTURE DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA
DÉCLARATION DE PROJET ET À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA VILLE
DE MONTPELLIER- APPROBATION**

M. C. MORALES, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, délégué à l'Urbanisme et Politique Foncière, rapporte :

Situé sur le territoire des Villes de Montpellier et Lattes, entre l'autoroute A9 et le quartier de Boirargues, le site de la Méjanelle va accueillir la gare nouvelle dite *Montpellier Sud de France*, projet lié à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse «*Contournement Nîmes Montpellier*» (CNM).

Ce site occupe une position clé, à l'articulation entre le développement urbain de Montpellier vers la Mer et le corridor de transports languedociens, et fait partie, à ce titre, des 11 sites stratégiques d'enjeu communautaire identifiés au SCOT de l'agglomération de Montpellier approuvé par délibération n°6863 du 17 février 2006.

Le projet urbain, dénommé « *OZ Montpellier Nature Urbaine* », mis en œuvre par la Communauté d'Agglomération de Montpellier sur ce site, s'intègre dans le territoire retenu par l'Etat, la Caisse des dépôts et Consignations et l'ADEME, au titre de la démarche nationale Ecocité, destinée à en faire un lieu d'innovations « duplicables » en matière de développement et d'aménagement durables.

Les enjeux s'attachant au projet « *OZ Montpellier Nature Urbaine* » sont importants pour le devenir de l'agglomération puisqu'il s'agit de créer à la fois le « poumon » économique et de nature urbaine de la métropole montpelliéraine.

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 notamment de sa compétence « aménagement de l'espace » pour initier et assurer l'aménagement de ce futur quartier, au titre de sa compétence « développement économique » pour favoriser, réaliser et promouvoir le pôle d'affaire, et au titre de sa compétence « équilibre social de l'habitat » pour favoriser la mixité sociale.

Dans ce cadre, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a souhaité définir les objectifs de cette opération et engager une concertation préalable du public en vue de la création de l'opération d'aménagement d'ensemble « *OZ Montpellier Nature Urbaine* », dont le bilan a été approuvé par délibération n°11724 du conseil communautaire en date du 25 juillet 2013.

Par délibération n°11823 du 24 septembre 2013 le conseil communautaire a approuvé la réalisation du projet urbain dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble, son périmètre et son programme et a décidé d'en confier la réalisation à la SAAM dans le cadre d'une concession d'aménagement.

Cette réalisation va être engagée par phases successives, développées par secteurs opérationnels cohérents.

Compte tenu des enjeux liés à la mise en service, dès 2017, de la Ligne Grande Vitesse (CNM) et de la gare *Montpellier Sud de France* d'une part, de l'autoroute A9 déplacée d'autre part, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a souhaité la mise en œuvre d'une première opération dans un cadre maîtrisé sous forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) au sens des dispositions des articles L311-1 et suivants du code de l'urbanisme, autour de la future gare *Montpellier Sud de France*.

Dans ce cadre, par délibération n°11725 du 25 juillet 2013, préalablement à l'engagement de ce projet de ZAC, le conseil communautaire a fixé les objectifs de cette opération et engagé une procédure de concertation préalable avec la population conformément à l'article L300-2 du code de l'urbanisme.

Par délibération n°11928 en date du 29 octobre 2013 et à l'issue de la concertation avec le public et de la mise à disposition de l'étude d'impact avec avis de l'autorité environnementale, le Conseil de la Communauté d'Agglomération de Montpellier a créé la ZAC OZ 1 du projet urbain Oz correspondant à la création du quartier nouveau autour de la future gare TGV.

La ZAC OZ1 est intégralement située sur le territoire de la Commune de Montpellier.

Elle couvre une superficie de 60 ha. Elle permet de répondre aux objectifs fixés par la réalisation d'un programme de construction estimé à 400 000 m² de surface de plancher découlant de la programmation estimée pour l'opération d'ensemble «*OZ Montpellier Nature Urbaine* ». Ce programme se répartit comme suit :

- 130 000 m² de bureaux complétés par l'école de commerce et le pôle TIC de l'agglomération pour un total de 180 000 m² représentant la 1ère phase du pôle tertiaire supérieur,

- entre 2000 et 2500 logements,
- entre 400 et 500 logements étudiants,
- des commerces et des services,
- des équipements publics de proximité.

Aux fins d'aménagement de cette zone, le projet prévoit différents équipements :

des parcs publics, premiers éléments de nature urbaine des quartiers Oz, :

- Parc du Nègues-Cats nord,
- Square des Brousses ;

des infrastructures, voiries et réseaux, y compris ceux constitutifs de la « ville intelligente » de demain, et « abondante résille paysagère » participant elle aussi au concept de Nature urbaine :

- les voiries et places (éclairage, traitement paysager et qualitatif, mobilier urbain), dont l'armature principale s'organise selon plusieurs voies avec notamment :
 - o le « tenseur », voie principale de desserte du futur quartier qui assurera le lien avec Odysseum, le cœur de l'agglomération et le sud du projet OZ Montpellier Nature Urbaine,
 - o le cours de la gare, axe nord-sud dédié aux modes doux et au passage de la ligne 1 de tramway reliant la gare Montpellier Sud de France au centre commercial Odysseum,
 - o les « mails » : au nord et au sud des infrastructures deux larges mails permettant tous les modes de déplacement desservant l'ensemble du quartier suivant un axe Est- Ouest. Dans le cadre de la ZAC OZ 1, le mail nord est réalisé dans toute sa largeur. Le mail sud lui sera réalisé sur une largeur réduite et complété dans le cadre d'une future opération d'aménagement.
 - o les « connecteurs » : axes Est Ouest permettant, outre la desserte des îlots urbains, de relier le parc du Nègues-Cats et le futur parc des oliviers (prévu dans une opération ultérieure),
 - o les allées, au caractère piéton affirmé (zone de rencontre), mettant en valeur les perspectives sur l'espace boisé classé du Mas de Brousse.
- les réseaux divers (assainissement des eaux usées et pluviales, adduction d'eau potable et défense incendie, alimentation électrique, Chauffage urbain, Télécommunication et vidéo communication) et des aménagements hydrauliques ; le futur domaine public sera équipé des réseaux et dispositifs innovants, supports du fonctionnement de la ville intelligente.

Par ailleurs, la réalisation de ce projet nécessite une adaptation des dispositions du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Montpellier approuvé par délibération en date du 2 mars 2006. Il s'agit notamment d'ouvrir à l'urbanisation la zone AU0-5 bloquée qui recouvre majoritairement le périmètre de la ZAC OZ 1, en intégrant aussi la réduction ou la suppression d'emplacements réservés aujourd'hui présents dans le périmètre, notamment pour la gare nouvelle et le Contournement Nîmes-Montpellier d'une part, l'autoroute déplacée d'autres part, dont les emprises dépassent largement les besoins des opérations telles que définies à ce jour, et de traduire les principes d'aménagement et d'urbanisme définis pour la ZAC.

Cette adaptation porte plus spécifiquement sur :

- la définition des orientations d'aménagement à instaurer sur ce périmètre ;
- la création d'une nouvelle zone à urbaniser 14AU intégrant les principes d'aménagement urbain du projet ;
- la création d'un secteur de zone naturelle N-6 correspondant à une partie du futur parc public du Nègues-Cats à aménager ;
- la suppression et la réduction des emplacements réservés existants sur le secteur, non compatibles avec le projet, avec l'accord de leurs bénéficiaires.

La procédure envisagée pour cette évolution des dispositions du PLU est une mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet, menée par la Communauté d'Agglomération de Montpellier dans le cadre notamment des dispositions des articles L. 300-6, L. 123-14, L. 123-14-2 et R. 123-23-3 du Code de l'urbanisme.

Aux termes des dispositions de l'article R. 123-23-3 du même code l'enquête publique en vue de la mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet, est organisée par le préfet. Selon les dispositions de l'article L. 123-14 de ce code, l'enquête publique doit porter à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme qui en est la conséquence. Dans ce cadre il y a donc lieu de mettre en œuvre une enquête publique unique et de solliciter le préfet en vue de l'ouverture de cette enquête.

Les dossiers soumis à enquête unique se décomposent comme suit :

- Un dossier de déclaration de projet d'intérêt général,
- Un dossier de mise en compatibilité du PLU

Un examen conjoint sur la mise en compatibilité du PLU avec les personnes visées à l'article L 123-14-2 du Code de l'urbanisme aura lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, le procès-verbal sera joint au dossier de mise en compatibilité du PLU soumis à enquête.

A l'issue de l'enquête et dans les conditions définies par l'article L. 126-1 du Code de l'environnement, la Communauté d'Agglomération de Montpellier sera amenée à se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général de cette opération. La Ville de Montpellier sera quant à elle amenée à approuver la mise en compatibilité de son PLU.

En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- approuver les dossiers en vue de l'enquête unique préalable à la déclaration de projet portant sur la ZAC OZ 1 et sur la mise en compatibilité du PLU de Montpellier qui en est la conséquence,
- demander à Monsieur le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault, l'ouverture de l'enquête unique préalable à la déclaration de projet et à la mise en compatibilité du PLU de la Ville de Montpellier,
- autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération à signer tout document relatif à cette affaire.

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.

Certifié Exécutoire
Publié le : 04/12/2013
Déposé En Préfecture
Le : 04/12/13
Numéro de l'acte :
034-243400017-20131127-lmc175121-DE-1-1

Pour extrait certifié conforme à
l'original.
Le Président,

SIGNÉ

M. Jean-Pierre MOURE.