

**QUARTIER PORT MARIANNE**

**Secteur Sud de l'autoroute A9  
ETUDE D'ENTREE DE VILLE**

Application de l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme

AVANT-PROPOS .....	1
<b>I. DIAGNOSTIC DE LA ZONE D'ETUDE .....</b>	<b>5</b>
1.1 LA LOCALISATION DU SITE .....	5
1.2 LE PAYSAGE DE LA ZONE D'ETUDE .....	6
1.2.1 Une perception agricole encore prononcée .....	6
1.2.1.1. <i>Un secteur spécifique</i> .....	6
1.2.1.2. La topographie au service du paysage .....	8
1.2.2 Une coupure à l'urbanisation : l'autoroute A9 .....	11
1.3 LE FONCTIONNEMENT URBAIN.....	13
1.3.1 Un secteur en devenir dans un processus de développement.....	13
1.3.1.1. <i>La croissance vers l'est</i> .....	13
1.3.1.2. <i>Port Marianne</i> .....	13
1.3.1.3. <i>Sud A9 : un secteur d'enjeux stratégiques</i> .....	13
1.3.2 Les déplacements et le réseau existant .....	14
1.3.2.1 <i>Trois axes majeurs autour du site</i> .....	14
1.3.2.2 <i>Le réseau secondaire</i> .....	15
1.3.2.3 <i>Les modes doux</i> .....	16
1.3.2.4 <i>La sécurité des déplacements</i> .....	16
1.4 L'ENVIRONNEMENT .....	17
1.4.1 L'environnement sonore et les nuisances .....	17
1.4.2 La qualité de l'air .....	18
1.4.3 Le réseau hydraulique .....	19
1.4.4 Le risque de transport de matières dangereuses.....	20
<b>II. LE PROJET URBAIN DU SECTEUR SUD A9.....</b>	<b>21</b>
2.1 LE PARTI D'AMENAGEMENT ARCHITECTURAL ET URBAIN.....	21
2.1.1 Un nouveau quartier mixte.....	21
2.1.1.1 <i>Les objectifs du projet</i> .....	21
2.1.1.1.1 <i>Le programme projeté</i> .....	22
2.1.1.1.2 <i>Des façades urbaines</i> .....	23
2.1.2 Un programme qui s'appuie sur un maillage fort .....	23
2.1.2.1 <i>Organisation du maillage interne</i> .....	23
2.1.2.2 <i>Accroche avec le maillage existant sur Port Marianne</i> .....	25
2.2 LE PARTI D'AMENAGEMENT PAYSAGER .....	26
<b>III. LES DISPOSITIONS ET EVOLUTIONS DU PLU .....</b>	<b>27</b>
3.1 LES CARACTERISTIQUES DU SECTEUR DE ZONE AU0-5 .....	27
3.2 LA CONSTRUCTIBILITE DE LA FACADE DE L'AUTOROUTE A9.....	27



## **AVANT-PROPOS**

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

L'identification de très forts enjeux stratégiques sur le secteur Sud A9 impose d'anticiper le développement d'un projet urbain visionnaire et ambitieux prenant appui sur la future gare TGV. La dimension prospective de ce projet doit permettre de contenir toute forme de mitage dans le secteur ou toute urbanisation isolée qui ne serait pas pensée en cohérence avec un futur quartier de gare.

La réflexion menée en amont du projet permet de déterminer des emprises foncières nécessaires à la réalisation d'un maillage de voies publiques, à l'émergence d'une nouvelle façade urbaine sur l'autoroute, ainsi qu'à la desserte du site par les transports publics urbains. L'objectif induit du projet est de définir une structuration spatiale organisée autour d'une centralité urbaine d'échelle métropolitaine.

Dans ce secteur encore non urbanisé de la commune, l'autoroute A9, en tant qu'infrastructure de grande circulation, impose l'application des dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme qui dispose qu'en « *dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes...* ».

Néanmoins, l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme précise que « *le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages* ».

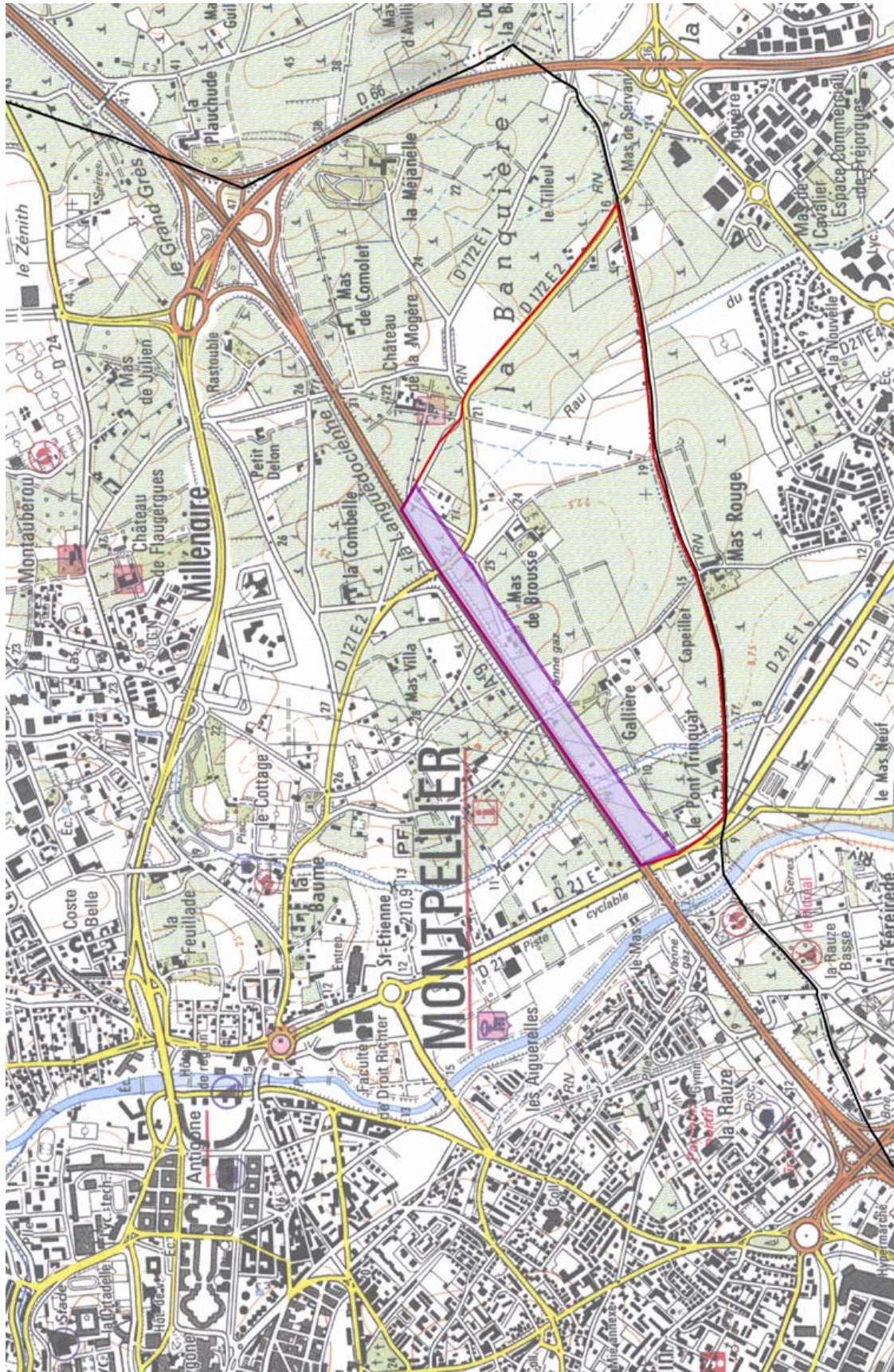
Dans ce contexte, la présente étude a pour objet de permettre la définition de règles d'urbanisme autorisant les constructions dans la bande des 100 mètres en bordure sud de l'autoroute A9 dans le cadre d'un projet urbain ambitieux et de qualité, intégrant l'ensemble des contraintes et de spécificités du site

Cette étude comporte trois parties :

- **le diagnostic de la zone d'étude**, comprenant l'analyse paysagère du site et en bordure sud de l'autoroute A9, du fonctionnement urbain et de l'environnement (contraintes hydrauliques, nuisances sonores et sécurité),
- **le projet urbain**, présentant les principes d'aménagements urbains et paysagers du projet,
- **les règles applicables au secteur retenu**, qui seront intégrées dans la modification du PLU.



## PLAN DE SITUATION





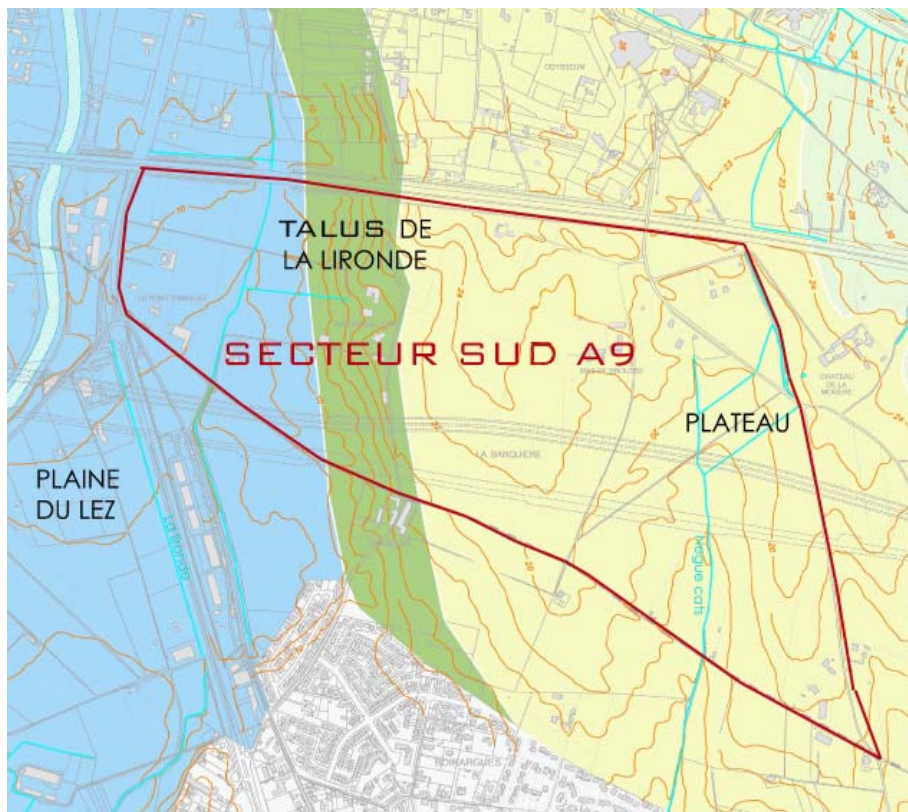
# I. DIAGNOSTIC DE LA ZONE D'ETUDE

---

## 1.1 LA LOCALISATION DU SITE

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

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



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

- la plaine du Lez et de la Lironde, à l'ouest, qui constitue la partie basse du site sur une largeur de 500 à 600 m, et qui correspond en grande partie à la zone inondable générée par les cours d'eau.
- le talus de la Lironde, en partie médiane, d'une largeur de 200 à 250 m, qui accuse une déclivité prononcée (14 m) d'orientation est-ouest et qui assure la transition entre la plaine du Lez et de la Lironde, et le plateau,



- le plateau, qui s'étend sur une large partie est, sur presque 1 km jusqu'au site du château de la Mogère, entaillé par le tracé du ruisseau du Nègue Cats.

## **1.2 LE PAYSAGE DE LA ZONE D'ETUDE**

### **1.2.1 Une perception agricole encore prononcée**

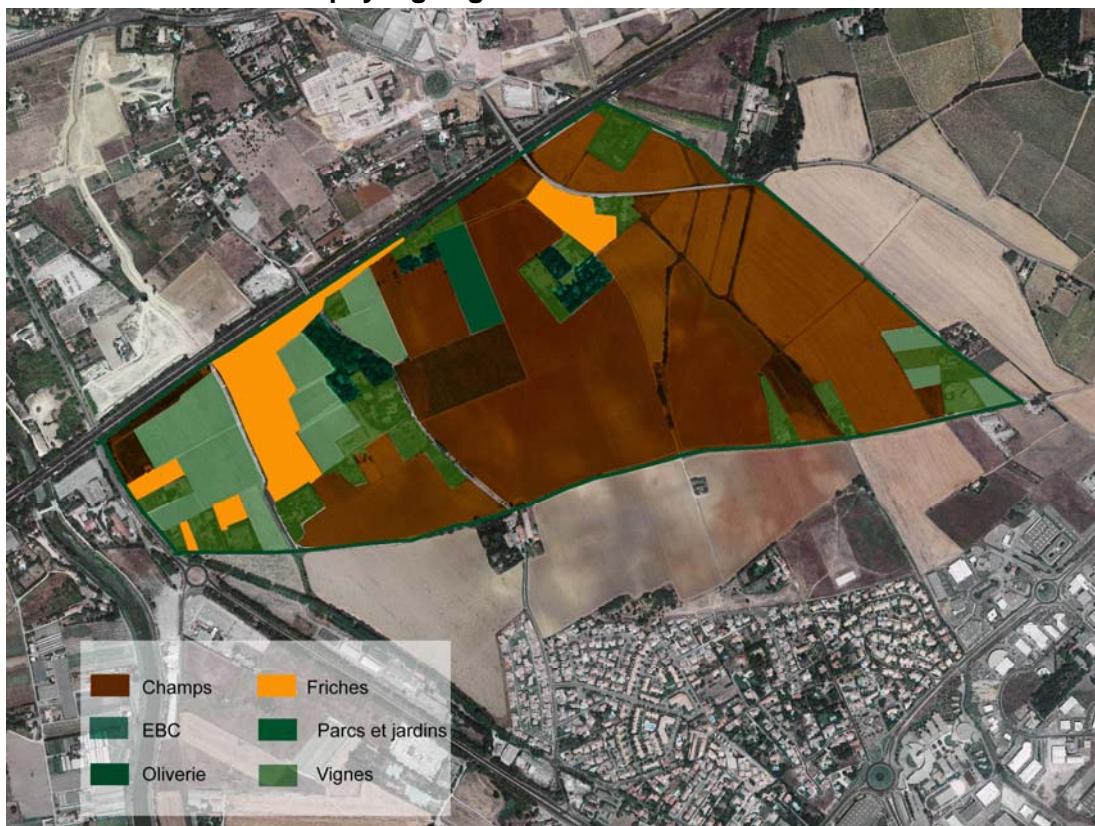
#### ***1.2.1.1. Un secteur spécifique***

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

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

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

**Le paysage agricole du secteur Sud A9**



La partie ouest du site présente une diversité paysagère plus importante : les parcs et jardins sont clairement identifiables autour des constructions le long de la rue du Mas Rouge. Ils constituent des éléments intimistes et clos et n'offrent pas de vue sur le paysage environnant. Les masses arborées du Mas de Gallière s'imposent en bordure de la rue du Mas Rouge et les vignes se répartissent de part et d'autre de l'axe de la voie, ainsi qu'en bordure de l'avenue Raymond Dugrand. Quelques friches agricoles sont également identifiables, anciennes cultures abandonnées (vignes ou cultures annuelles).

A l'est du site, les champs sont présents jusqu'à l'alignement de platanes du château de la Mogère et au sud jusqu'à la limite communale entre Montpellier et Lattes.

Au nord du secteur, c'est l'autoroute A9 qui s'impose.

### Les points de vue



### 1.2.1.2. La topographie au service du paysage

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

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



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



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



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

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



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

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



Point de vue 5 : sud-ouest du Mas de Brousse, terres agricoles en herbage et masse arborée de qualité en second plan et au fond au niveau du Mas de Gallière.



Point de vue 6 : Clôture arborée de la façade ouest du Mas de Brousse et terres agricoles en herbage.

Au nord de l'autoroute A9 l'urbanisation récente se densifie avec le développement du quartier Port Marianne et le secteur d'activité ludique et commercial d'Odysseum. Si les bâtiments existants d'Odysseum ne représentent pas une gêne visuelle depuis le site, du fait de la topographie du secteur, à l'est au-delà de l'autoroute l'imposant bâtiment de l'enseigne Ikea est particulièrement visible avec ses couleurs vives. Quelques bâtiments d'activités sont également présents en bordure nord de l'autoroute et visibles à partir du pont de la route de Vauguières. Toutefois leur situation en contre bas ne les rend pas perceptibles depuis le cœur du secteur d'étude.



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



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

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

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

### **1.2.2 Une coupure à l'urbanisation : l'autoroute A9**

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

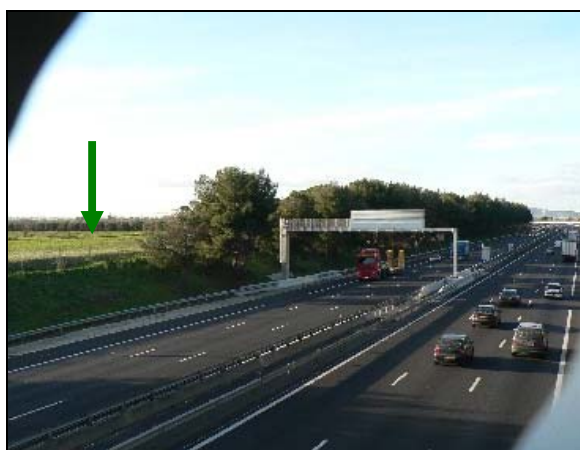


Point de vue 9 : Le pont de la route de Vauguières surplombe l'A9 sur sa partie est et on remarque ici la proximité entre le secteur d'étude et l'urbanisation croissante au nord de l'autoroute.

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



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



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

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

## **1.3 LE FONCTIONNEMENT URBAIN**

### **1.3.1 Un secteur en devenir dans un processus de développement**

#### ***1.3.1.1. La croissance vers l'est***

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

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

#### ***1.3.1.2. Port Marianne***

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

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

Ce projet s'organise selon une macro structure orthogonale tramée autour de l'axe est-ouest d'un grand parc de 7 ha (Parc Marianne), d'une part, et du tracé nord-sud du Lez, d'autre part (un plan élargi de Port Marianne se trouve en annexe : annexe C.5). A la jonction du fleuve et de l'axe de Parc Marianne se trouve le bassin Jacques Cœur, destiné à devenir un port fluvial dans la décennie à venir.

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

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

#### ***1.3.1.3. Sud A9 : un secteur d'enjeux stratégiques***

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

A la fois destiné à recevoir de grands équipements structurants dont la réalisation n'est pas immédiatement programmée (future ligne et gare TGV, doublement de l'autoroute A9), et isolé



des secteurs en cours d'aménagement de Port Marianne par l'autoroute A9, le secteur « Sud A9 », dont le potentiel stratégique au niveau de l'aire métropolitaine est acté par les documents d'urbanisme (SCOT, PLU), conserve le privilège d'être encore à ce jour vierge de toute construction et de représenter un réservoir foncier important pour de futurs aménagements. La perception encore forte de l'occupation agricole devient progressivement le témoin du passé.

### 1.3.2 Les déplacements et le réseau existant



#### 1.3.2.1 Trois axes majeurs autour du site

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

- L'autoroute A9 : le couloir languedocien constitue à ce jour le passage obligé pour le transit routier terrestre entre l'Espagne et la France du sud-est, et plus largement l'Europe

du nord et de l'est, via la vallée du Rhône. Au droit de Montpellier, l'autoroute A9 assure la double fonction de voie de transit et de voie de desserte locale qui l'oblige à drainer un trafic de l'ordre de 100 000 véhicules/jour proche du niveau de saturation.

Pour résoudre ce problème, qui pose aussi celui de la sécurité des conditions de circulation (en particulier au niveau des échangeurs), l'Etat a engagé le projet d'un doublement de l'autoroute spécifiquement dédiée au trafic de transit. Localisée au droit de l'agglomération de Montpellier sur un linéaire d'une dizaine de kilomètres, son tracé devrait se jumeler avec celui de la future ligne TGV.

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

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

### **1.3.2.2 Le réseau secondaire**

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

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

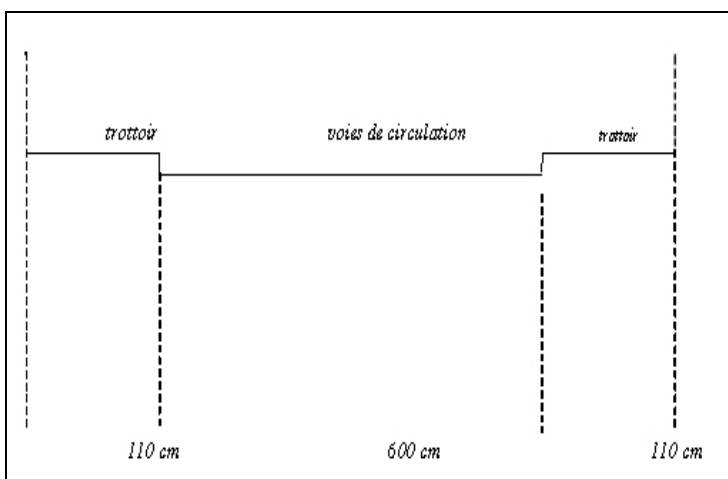
### 1.3.2.3 Les modes doux

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

Actuellement, le secteur n'est pas desservi par les transports en commun, mais bénéficie d'une localisation privilégiée à proximité du pôle d'échange d'Odysseum pour la partie nord du secteur Sud A9 (parking d'échange, tramway, bus urbains et inter urbains) à partir de la route de Vauguières. La rue du Mas Rouge bénéficie quant à elle d'une ouverture directe sur la station de tramway Millénaire mais qui reste éloignée du site (au croisement de l'avenue du Mondial 98 et de la rue du Mas Rouge).

### 1.3.2.4 La sécurité des déplacements

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



Levée des dimensions du Pont de la route de Vauguières

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

Concernant l'autoroute A9, la sécurité des déplacements, prise en charge par la société des Autoroutes du Sud de la France, répond aux normes en vigueur imposées à ce type de voie à grand trafic.

## **1.4 L'ENVIRONNEMENT**

### **1.4.1 L'environnement sonore et les nuisances**

Aujourd'hui, le bruit représente l'un des principaux facteurs de nuisance et est de fait pris en compte dans les documents d'urbanisme. Le PLU de la ville de Montpellier intègre un plan de servitude acoustique répondant au décret n°95-2 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres. Ce décret rend obligatoire le recensement et le classement des voies de circulation existantes ou projetées en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic qu'elles supportent.

Un plan spécifique, intégré en annexe du PLU, recense les voies concernées et l'arrêté préfectoral du 13 mars 2001 institue le classement des infrastructures en fonction de leur trafic.

Compte tenu de la proximité de l'autoroute A9 d'une part et de la non urbanisation du secteur Sud A9 d'autre part, la nuisance sonore sur zone est uniquement lié au trafic routier supporté par l'autoroute A9 (environ 100 000 véhicules/jour). Compte tenu des trafics pratiqués sur les routes locales et notamment la route de Vauguières, la nuisance générée sur les habitations existantes et futures est négligeable vis-à-vis de celle de l'autoroute.

Le classement de l'autoroute A9 en catégorie 1 des nuisances sonores impose des normes d'isolation phonique plus ou moins renforcées selon la destination des bâtiments.

Des mesures acoustiques ont été menées sur site afin de déterminer le niveau de nuisance en bordure de l'autoroute et en s'éloignant vers le sud, permettant ainsi de définir les différents niveaux de nuisances sur la majeure partie du secteur sud A9. Les mesures acoustiques réalisées ont privilégié plusieurs points d'enregistrement en bordure de l'autoroute, au niveau du Mas de Barlet et à proximité du pont de la route de Vauguières.

<b>Localisation et/ou distance à l'autoroute</b>	<b>Niveau sonore diurne (en décibels)</b>
En bordure de l'autoroute, Mas de Barlet	80 db
A 50 mètres de l'autoroute entre le Mas de Barlet et le Pont de la route de Vauguières	69 db
A 90 mètres de l'autoroute, Mas de Brousse	61 db
A 170 mètres de l'autoroute, ouest du Mas de brousse	56 db
A 300 mètres de l'autoroute, en champ libre	50 db

Sur le site les vents dominants, Mistral et Tramontane, ont tendance à ramener le bruit au sud de l'axe et engendre ainsi une augmentation de la nuisance sur les espaces limitrophes de l'infrastructure autoroutière.

Toutefois, grâce à la position de l'autoroute en déblais des terrains du secteur sud A9, les niveaux sonores décroissent rapidement.

Sur le point d'enregistrement situé entre le Mas de Barlet et le pont de la route de Vauguières une mesure a été effectuée sur 24 heures consécutives afin d'évaluer les évolutions de la nuisance. Le résultat de l'enregistrement révèle la constance du niveau sonore en journée, reflet d'une circulation stable. Une légère inflexion de la nuisance est constatée entre 18h et 20h. Elle s'accroît jusqu'à minuit et se stabilise jusqu'à environ 5h. Le niveau sonore nocturne est de 63,9 décibels sur cette section.

#### **1.4.2 La qualité de l'air**

Dans l'agglomération, la qualité de l'air est bonne en moyenne sur l'année 2005. Air Languedoc-Roussillon, dans son bilan, présente les principaux résultats pour l'ensemble des stations d'analyse.

Les pics de pollution constatés sur l'agglomération sont issus de deux principaux polluants caractéristiques de la circulation automobile :

- le Dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), polluant directement produit par les gaz d'échappement et qui favorise la formation de l'ozone,
- l'Ozone (O<sub>3</sub>) qui est un polluant secondaire se formant par transformation photochimique de certains polluants.

Concernant le secteur Sud A9, c'est à la station périurbaine sud que sont effectuées les mesures d'analyse de la qualité de l'air. Ces mesures sont établies à partir de l'analyse de l'ozone sur les années 2001 à 2005.

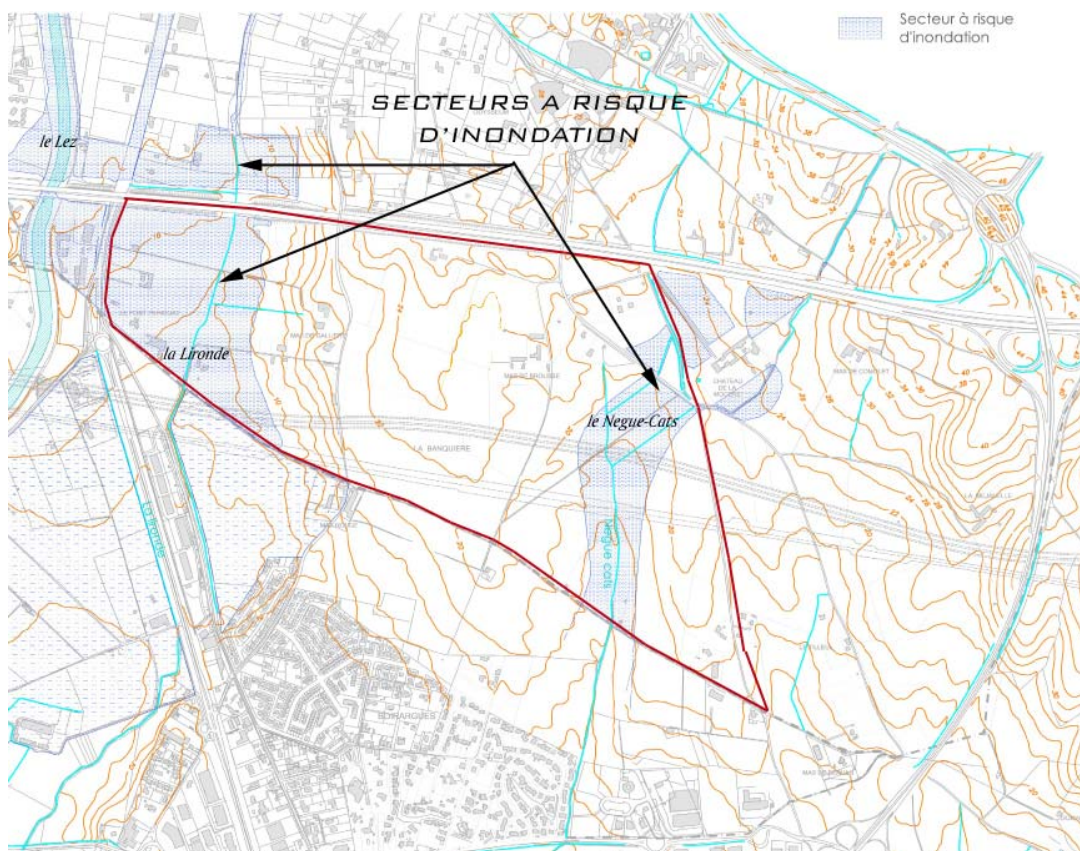
Le bilan 2005 d'Air Languedoc-Roussillon souligne :

- que la moyenne annuelle de concentration d'ozone en 2005 se situe dans la gamme des années précédentes (entre 56 et 59 µg/m<sup>3</sup>). Toutefois cette relative stabilité ne doit pas occulter qu'au cours de la dernière année de relevés le taux a augmenté de 6 points. Le dépassement des seuils s'est accumulé au cours de la période estivale 2005 (début avril à fin septembre), les conditions météorologiques étant plus favorables à la formation d'ozone photochimique. Néanmoins, les seuils d'alerte n'ont pas été atteints.
- La fréquence du non respect de l'objectif de qualité pour la protection de la santé humaine en 2005 est en légère augmentation par rapport aux années 2001, 2002 et 2004. Elle reste toutefois bien plus faible qu'en 2003.
- Les taux de pollution enregistrés en 2003 n'ont pas été atteints, voire dépassés depuis. Seuls de très légers dépassements ponctuels ont été relevés concernant des valeurs horaires supérieures aux seuils définis.

Globalement, les concentrations d'ozone dépassent régulièrement les seuils réglementaires du fait de la croissance constante du trafic routier sur le secteur. Mais cette fréquence de dépassement reste dans la moyenne de l'agglomération et n'a pas atteint les niveaux d'alerte. L'ozone reste un polluant atmosphérique problématique sur la région, en particulier au cours de la période estivale.

### 1.4.3 Le réseau hydraulique

Le secteur sud A9 est localisé sur les bassins versants de trois cours d'eau : le Lez à l'ouest, la Lironde au centre (cours d'eau généralement sec en été) et le Nègue-Cats (généralement sec hors période pluvieuse) à l'est. Les zones de débordement de ces trois cours d'eau sont traduites en zones inondables, inconstructibles ou constructibles sous conditions, dans le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) approuvé par arrêté préfectoral du 13 janvier 2004.



Source : Etude de composition urbaine - Ville de Montpellier

Le régime hydraulique de la région est particulièrement sensible aux phénomènes pluviométriques épisodiques et importants qui caractérisent son climat, en particulier durant l'automne et le printemps. Les ruisseaux secs une partie de l'année peuvent connaître de fortes crues en période de pluie.

Le sous-sol du secteur est à dominante limoneuse avec la présence de sables, ce qui confère au secteur d'étude un caractère perméable.

Tous les bassins versants concernés par le secteur de projet ont fait l'objet de schémas d'aménagement qui se sont traduits par la réalisation d'ouvrages et d'aménagements hydrauliques importants (recalibrage, noues, bassins de rétention).

A l'intérieur du périmètre de projet, la situation hydraulique se résume comme suit :

- pour l'autoroute A9 : l'ensemble des franchissements de cours d'eau est assuré par des ouvrages dimensionnés de manière suffisante au regard du niveau des plus hautes eaux (pont sur le Lez, pont sur la Lironde, ouvrage cadre du Nègue Cats). Concernant sa plate forme, l'autoroute dispose d'un système d'écoulement pluvial propre qui se rejette dans les collecteurs principaux via un réseau de fossés. Les aménagements urbains situés au nord de la voie (quartiers de Port Marianne) sont sans incidences en matière d'écoulement des eaux de pluies, la gestion de ces eaux étant assurée par les nombreux aménagements et ouvrages réalisés (bassins de rétention, notamment) en amont. Les ruissellements pluviaux sur la bande des 100 m située au sud de l'autoroute s'effectuent gravitairement vers le sud et n'impactent pas la voie.

- pour la partie « plaine du Lez et de la Lironde » : ce secteur, situé en point bas de la zone de projet, est couvert par une zone inondable définie par le PPRI. C'est une zone d'écoulement et d'épandage hydraulique.

- pour les parties « talus de la Lironde et plateau », le réseau hydraulique, essentiel constitué par le réseau pluvial, se structure le long des chemins communaux bordés de fossés qui collectent les eaux de ruissellement vers la Lironde et le Nègue Cats.

#### **1.4.4 Le risque de transport de matières dangereuses**

Le dossier communal synthétique de Montpellier a été constitué afin de mieux prévenir les risques qui peuvent survenir sur le territoire communal, avec pour objectif de porter à la connaissance du public les informations relatives aux risques majeurs.

Ce document, établi en 2000, propose une carte des itinéraires et des zones à risques où doit se faire une information préventive du risque de transport des matières dangereuses.

Concernant le secteur Sud A9, une bande de prévention de 250 m de large de part et d'autre de la voie est définie.

Les véhicules qui transportent ces matières dangereuses sont soumis au niveau national et international à une réglementation rigoureuse et appropriée à la circulation en territoire urbanisé. L'autoroute A9 fait donc l'objet d'un Plan d'Intervention et de Sécurité. Des aménagements ont été réalisés sur ses abords pour créer des rigoles de chaque côté de la chaussée en cas de déversement de matière dangereuse, et des bassins de rétentions ont été prévus pour permettre de les stocker momentanément.

La présence d'un gazoduc en bordure de l'autoroute renforce le risque de transport des matières dangereuses sur le site. Un plan de surveillance et d'intervention est périodiquement mis à jour par Gaz de France pour assurer une veille sécuritaire de la structure.

## **II. LE PROJET URBAIN DU SECTEUR SUD A9**

---

### **2.1 LE PARTI D'AMENAGEMENT ARCHITECTURAL ET URBAIN**

Secteur stratégique pour l'aménagement du territoire de l'agglomération de Montpellier, le secteur Sud A9 sera le support d'un nouveau pôle de centralité organisé autour d'un élément structurant vecteur de développement : la future gare TGV.

La réalisation de cet équipement, associé à la mise en circulation de la ligne très grande vitesse et au doublement de l'A9, conféreront au site les potentiels d'un pôle d'échanges d'échelle métropolitaine.

#### **2.1.1 Un nouveau quartier mixte**

##### ***2.1.1.1 Les objectifs du projet***

Le projet d'urbanisation envisagé pour le secteur Sud A9 a pour objectif la création d'un nouveau quartier mixte mêlant habitat et activités qui aura pour ambition d'organiser la continuité urbaine du projet Port Marianne vers le sud, en proposant un maillage propre à assurer un développement de la ville harmonieux et équilibré.

La future gare TGV en sera le point nodal autour duquel prendra place un grand quartier d'affaires. Pour ce faire, un effort particulier sera développé concernant le choix des principes à mettre en oeuvre pour le franchissement de l'autoroute A9, de son doublement et de la ligne TGV par le réseau viaire du nouveau quartier.

Un grand mail d'orientation Nord-sud composera l'épine dorsale du secteur, depuis l'autoroute A9 jusqu'à la nouvelle gare. D'une soixantaine de mètres de largeur, cet espace majeur pourra accueillir tous les modes de déplacement urbains (automobile, cycles, piétons, tramway) ainsi que les stationnements habituellement aménagés sur ce type de grande avenue urbaine. Le réseau de voirie secondaire, confortablement dimensionné, viendra se tramer avec le mail pour assurer une desserte optimale de toutes les parties du site.

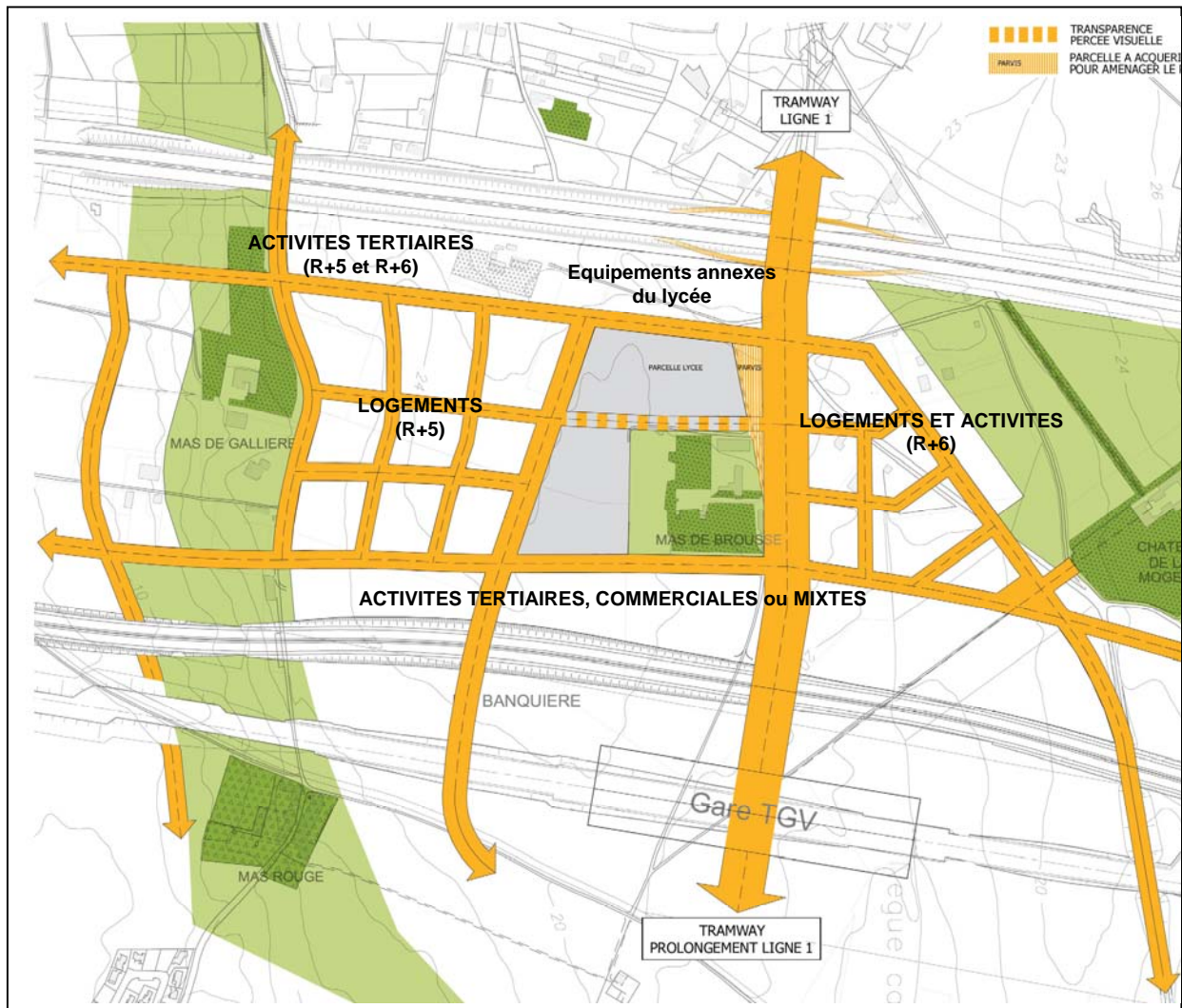
Outre la gare, le nouveau quartier accueillera en matière d'équipements publics un important établissement d'enseignement du second degré (Lycée professionnel Pierre Mendès-France) dont le projet est à ce jour largement engagé (ouverture prévue pour la rentrée 2009). D'autres équipements publics, non programmés à ce jour, viendront compléter le dispositif (parc public, équipements de quartiers).

Le moment venu, les choix urbanistiques et architecturaux devront traduire l'ensemble de ces objectifs d'aménagement pour assurer au nouveau quartier sa cohérence et sur son ouverture aux territoires environnants.



### 2.1.1.1 Le programme projeté

A terme, le quartier devrait permettre de développer une superficie de plancher totale d'environ 400 000 m<sup>2</sup> à travers une grande variété de programmes (logements collectifs, activités tertiaires, équipements publics de proximité, commerces) nécessaire pour garantir une vie de quartier et permettre la production d'une forme urbaine cohérente avec les objectifs d'aménagements envisagés (bâtiments R+5 et R+6, façades sur rue, volumétries et ordonnancements urbains).



Source : Etude de composition urbaine (arch. J-L. Lauriol & G. Reynes) – Ville de Montpellier

Les éléments du programme permettent d'identifier 5 grands secteurs :

- le secteur ouest pour des logements collectifs (R+5),
- le secteur sud pour les activités tertiaires et/ou commerciales qui pourront se répartir de part et d'autre de la future gare TGV,
- le secteur est pour un espace mixte de logements et d'activités (R+6),
- le nord du secteur, en frange de l'autoroute, pour les activités et les équipements publics avec la réalisation de façades urbaines « vitrine » (R+5/R+6),
- le cœur du secteur pour un équipement public et ses équipements annexes.

La réalisation du lycée Pierre Mendès-France constituera une première étape de la réalisation de ce programme.

#### ***2.1.1.2 Des façades urbaines***

La typologie urbaine et architecturale du projet reposera sur un principe d'alignement des façades sur les axes de circulation permettant d'affirmer le caractère urbain dense du nouveau quartier, et d'éviter l'émergence d'espaces mal définis. La volumétrie des bâtiments sera un élément essentiel de l'image urbaine recherchée (développement en hauteur avec des niveaux R+5 et R+6).

Parmi les façades du quartier, deux s'imposeront en particulier qui nécessiteront un traitement de grande qualité :

- les façades du mail de la gare qui devront permettre la restitution d'une ambiance urbaine d'une avenue d'une soixantaine de mètres de large, et notamment la façade Est de ce mail qui sera ponctuée par la présence du lycée Pierre Mendès-France et son parvis, ainsi que par l'imposante masse arborée du mas de Brousse,
- la façade en bordure de l'autoroute A9, qui sera composée de constructions adaptées à la proximité de l'infrastructure et qui aura notamment pour rôle de valoriser le fort potentiel « d'effet vitrine » offert par le linéaire autoroutier.

### **2.1.2 Un programme qui s'appuie sur un maillage fort**

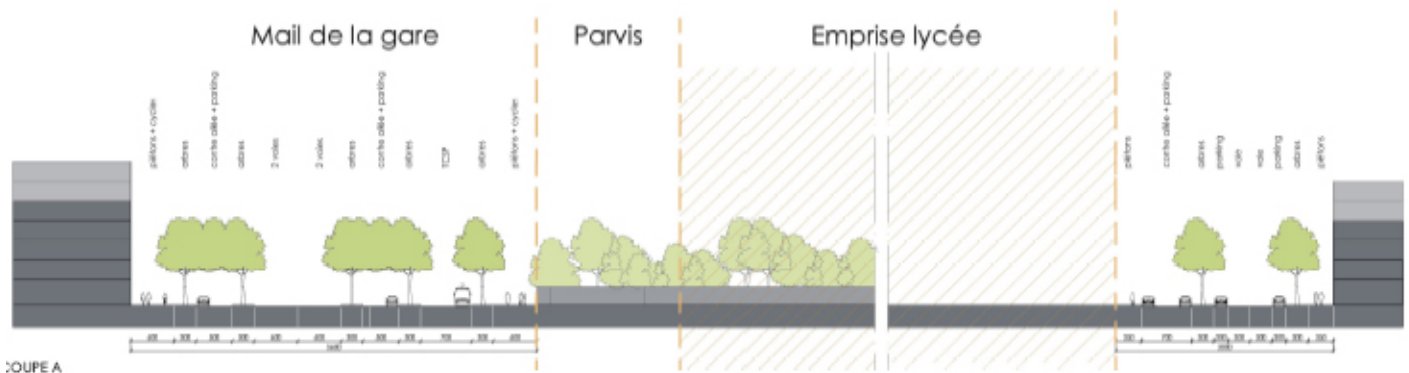
#### ***2.1.2.1 Organisation du maillage interne***

Construire la ville consiste notamment à produire un espace structuré, perméable avec son environnement par un maillage organisé de l'espace public.

L'aménagement futur du secteur Sud A9, devra répondre à cet objectif et relier ce territoire aujourd'hui excentré au reste de la ville en s'appuyant sur les points de contacts avec le réseau existant. Le dessin de la trame urbaine suivra les orientations fixées par les grandes infrastructures de transport : ligne à grande vitesse, future gare TGV, doublement de l'autoroute A9. Les solutions qui seront retenues pour traiter les franchissements de ces infrastructures par les voiries secondaires devront préserver au mieux la perméabilité de la trame viaire du futur quartier.

L'implantation du lycée, premier élément de programme qui sera réalisé, s'insèrera dans l'espace suivant les grandes orientations et les linéarités principales de l'ensemble du maillage du projet. Un mail nord-sud viendra recouper les orientations est-ouest de la ligne TGV et du doublement de l'autoroute, et constituera un premier axe de liaison entre Odysseum, le nouveau quartier, la future gare et le secteur de Boirargues.

Un système de voies secondaires, se recoupant selon un plan orthogonal, organisera les autres secteurs du futur quartier. Une seconde voie nord-sud, d'importance moindre que le mail de la gare, est envisagée plus à l'ouest pour relier la partie ouest du programme au secteur de la gare et au sud du territoire.



Source : Etude de composition urbaine (arch. J-L. Lauriol & G. Reynes) – Ville de Montpellier

Le mail de la gare, d'orientation nord-sud, est dimensionné sur une largeur de 56 mètres pour accueillir un maximum d'usages urbains : tramway, piétons, bus, cycles, automobiles, et stationnements en contre allée. Ce mail, destiné à se raccorder au quartier d'Odysseum, sera également accessible depuis l'A9 par un système d'échange nouveau, déjà inscrit en emplacement réservé (C67) dans le PLU, et dont la configuration urbaine sera rendue possible par le réaménagement de l'autoroute A9 actuelle en rocade urbaine.

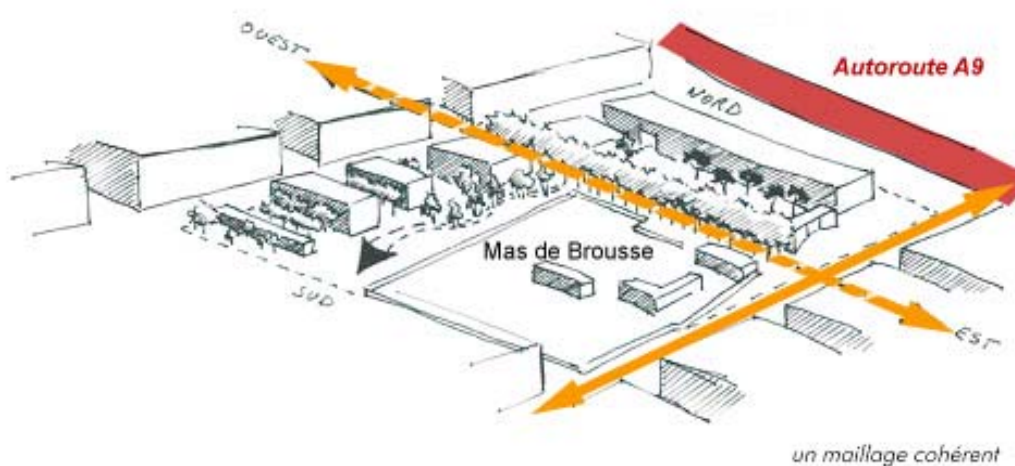
La rue située en façade ouest du futur lycée constituera l'autre axe nord-sud important du quartier. Avec une largeur de 30 mètres d'emprise, elle permettra l'aménagement d'un large espace public et viendra doubler le mail de la gare.

Le réseau de voiries secondaires, d'une largeur moyenne de 20 mètres, permettra la réalisation d'un espace public de qualité et de dimension confortable assurant la cohabitation harmonieuse de tous les modes de déplacements.

L'accès principal du lycée se situera sur le mail de la gare. La desserte par les transports en commun (tramway, bus) s'effectuera au droit de cette façade. Des accès secondaires seront possibles sur la voie prévue au nord du lycée (accès techniques). Les autres façades ne devraient pas être accessibles depuis la voirie pour des raisons de fonctionnement et de sécurité de l'établissement.

A partir des deux axes principaux nord-sud, un réseau de voies perpendiculaires s'organise pour desservir les différents programmes. Une transparence visuelle (l'équivalent d'une voie de 18 mètres) sera aménagée à l'intérieur de la parcelle du lycée, au droit de la partie nord du Mas de Brousse, et pourra être utilisée pour les cheminements internes de l'opération (flèche en pointillés sur le schéma ci-dessous).

L'ossature des voies structurera le quartier et constituera progressivement le nouveau paysage. Elle délimitera les emprises foncières dévolues aux constructions et organisera la desserte et la circulation des usagers et des habitants (trottoirs, pistes cyclables, voirie).



Source : Etude de composition urbaine (arch. J-L. Lauriol & G. Reynes) – Ville de Montpellier

Les stationnements nécessaires aux programmes de construction se localiseront à l'intérieur des parcelles. Le stationnement public à destination des usagers du quartier s'organisera quant à lui en linéaire le long des voies bordant chaque îlot.

#### **2.1.2.2 Accroche avec le maillage existant sur Port Marianne**

L'implantation du lycée dans le futur quartier va générer un développement des flux de circulation, en particulier des piétons et des cycles, sur la route de Vauguières. Cette voie, constituée à l'heure actuelle le seul lien direct entre le futur lycée Pierre Mendès-France et le pôle d'échanges d'Odysseum (terminus du tramway et des bus urbains et inter urbains). Dans ce contexte, les caractéristiques actuelles du pont de la route de Vauguières franchissant l'autoroute A9 ne sont pas adaptées à ce nouvel usage.

Le franchissement de l'autoroute fera l'objet d'un aménagement en deux temps :

- Dans un premier temps, le profil en travers du pont maintenu dans son gabarit actuel s'organisera comme suit : une voie de circulation de 3 mètres en sens alterné géré par feux tricolores ; un trottoir de 4 à 5 mètres en espace partagé piétons/cycles ;
- Dans un second temps, à échéance de la réalisation du nouveau quartier au sud de l'A9, la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement de l'autoroute, qui prendra en compte la fonction d'échange avec l'autoroute, et dont le gabarit sera dimensionné en cohérence avec celui

du mail de la gare pour permettre l'organisation de l'ensemble des fonctionnalités en matière de déplacements (piétons, cycles, tramway, automobile)

## **2.2 LE PARTI D'AMENAGEMENT PAYSAGER**

L'aménagement paysager du nouveau quartier Sud A9 devrait s'organiser autour de trois grands principes :

- une proportion importante d'espaces verts autour des immeubles et des résidences, en particulier dans les cœurs d'îlots,
- une végétalisation généreuse des espaces publics par des plantations d'alignement de haute tige, dans la continuité des principes qui ont prévalu sur le quartier Port Marianne (principe de densité, d'alignement, ...)
- le maintien et la valorisation à terme des espaces verts naturels ou patrimoniaux (coulée de la Lironde, coulée du Nègue Cats, mas de Brousse), rappelant pour partie la perception paysagère du site.

Le parti paysager définit les espaces extérieurs selon les éléments vernaculaires et le patrimoine naturel du paysage environnant (mas boisés), rappelant symboliquement l'identité agricole du territoire (alignements de platanes). Les alignements plantés le long des axes nord-sud et de la transparence visuelle est-ouest, viennent conforter composition axiale et orientent l'ouverture du secteur sur les espaces environnants. Les façades construites s'associent aux alignements plantés affirmant l'identité urbaine du quartier.

Ainsi, la conception des nouvelles constructions et des futurs aménagements doit anticiper leur l'impact visuel généré à plusieurs niveaux (perspectives et cônes visuels développés, aussi bien à leurs abords immédiats qu'au niveau de la rue, du quartier et de la ville).

De même, les éléments existants remarquables qui participent à la qualité des unités paysagères devront être préservés et mis en valeur. Ainsi, c'est une véritable esthétique des paysages urbains qui doit être promue dans chaque îlot.

### III. LES DISPOSITIONS ET EVOLUTIONS DU PLU

---

#### 3.1 LES CARACTERISTIQUES DU SECTEUR DE ZONE AU0-5

Les principaux objectifs du projet urbain du secteur AU0-5 sont déclinés dans le PLU en trois points :

- Développer un projet urbain ambitieux prenant appui sur la future gare TGV (offre immobilière tertiaire de niveau européen) et offrant des fonctions urbaines diversifiées,
- Organiser de façon cohérente les réseaux (voiries et réseaux divers),
- Préserver la coulée verte du Lez et les cours d'eau du Nègue-Cats et de la Lironde et la valeur paysagère du secteur.

Le projet doit permettre de maintenir l'identité originelle du site.

Le secteur de zone AU0-5, située au sud de l'autoroute A9 et traversé par les grands projets d'infrastructure de transport de l'Etat (doublement de l'autoroute A9 et ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse Languedoc-Roussillon) accueillera, dans la perspective d'une nouvelle gare TGV, un pôle d'échanges majeur pour l'aire métropolitaine de demain. Son urbanisation sera réalisée dans le cadre d'un schéma d'aménagement d'ensemble définissant un projet urbain de grande envergure, prenant appui sur cette future gare et ces grands projets d'infrastructure.

Répondant au principe de mixité urbaine, l'aménagement de cette zone permettra de valoriser les atouts exceptionnels de la localisation du site par la réalisation d'une offre immobilière tertiaire à forte valeur ajoutée, ainsi que d'autres programmes diversifiés, en particulier à vocation d'habitat dans les secteurs où l'environnement immédiat le permettra (contraintes de bruit liées aux infrastructures existantes et futures et à l'aéroport). L'ensemble devra contribuer à l'émergence d'une nouvelle polarité urbaine d'échelle métropolitaine.

La zone AU0 du PLU de Montpellier approuvé par délibération du Conseil municipal du 2 mars 2006 correspond à une zone à urbaniser non équipée ou insuffisamment équipée, caractérisée par une faible urbanisation, permettant la réalisation d'équipements publics mais urbanisable dans son ensemble qu'après définition d'un projet d'aménagement global et modification du PLU permettant de le mettre en œuvre.

La première phase d'aménagement du secteur correspond à la réalisation du Lycée Pierre Mendès-France au cœur du site.

#### 3.2 LA CONSTRUCTIBILITE DE LA FACADE DE L'AUTOROUTE A9

Comme cela a été exposé en avant-propos de la présente étude, pour protéger les entrées de ville d'un urbanisme anarchique, **les dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme prévoient notamment, dans les secteurs non urbanisés des communes, l'inconstructibilité d'une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes**

Le même article L.111-1-4 précise également que le plan local d'urbanisme, peut fixer des règles d'implantation des constructions différentes lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

En conséquence, le résultat des études engagées par la ville sur le secteur Sud A9 exposé dans le présent document, qui concernent en particulier la façade de l'autoroute A9 et l'objectif d'aménagement d'une façade urbaine en bordure d'autoroute qui permettrait de valoriser le très fort potentiel « vitrine » de l'infrastructure, doivent être traduits en termes réglementaires dans le PLU.

Est concerné par cette traduction l'article 6 « *Implantations des constructions par rapport aux voies et emprises publiques* » de la zone AU0 et, notamment du secteur de zone AU0-5 qui sera ainsi complété :

Au sud de l'autoroute A9, dans la bande des 100 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute A9, la somme des projections orthogonales des façades bâties sur l'axe de la voie est limitée à 50% du linéaire total de cet axe dans le périmètre de prescriptions architecturales « autoroute A9 » du secteur de zone AU0-5.