

III-19

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Oz*



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

ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR ZAC OZ

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

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

1- LOCALISATION DU SECTEUR

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

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

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

2- NATURE DE L'OPERATION

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

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

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

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

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

3- PARTI D'AMENAGEMENT

3.1 Données quantitatives

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

Eléments de programmation :

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

Éléments réglementaires :

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

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

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

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

3.2 Données qualitatives

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

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

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

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

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

Voiries et espaces publics structurants

Le tenseur

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

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

Le cours de la gare

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

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

Les mails

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

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

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

La place du marché

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

Des voies piétonnes structurantes

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

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

Le parc du Nègue-Cats

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

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

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

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

Le domaine des Brousses

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

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

L'intégration des infrastructures

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

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

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

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

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



Un pôle tertiaire supérieur de niveau européen.

L'accessibilité performante

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

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

Des formes urbaines structurées

Une mixité fonctionnelle et de compacité

La programmation du quartier est portée par une volonté de mixité fonctionnelle et de compacité au sein des espaces urbanisés. Elle comporte majoritairement des logements, des bureaux, des commerces et services en rez-de-chaussée, et des équipements publics.

La taille et les différents types d'îlots tendent à prendre en compte la diversité des besoins et des usages, au sein d'un tissu urbain caractérisé par une mixité sociale et fonctionnelle..

Une production de logements conforme aux objectifs du PLH

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

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

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

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

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

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

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

Formes urbaines développées

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

L'épannelage est dicté par le type de programmes, l'orientation de l'îlot afin d'optimiser leur ensoleillement et surtout la nature de l'espace public au sein duquel il s'inscrit.

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

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

Former une façade urbaine le long de l'A9 actuelle

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

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

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

4- CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

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

4.1 Voirie et espaces publics

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

Les principaux espaces publics sont :

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

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

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

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

4.2 Réseaux divers

La réalisation de l'ensemble des réseaux est programmée :

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

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

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

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

4.3. Autres équipements

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

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

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

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

5- PRINCIPES IMPOSES EN MATIERE D'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

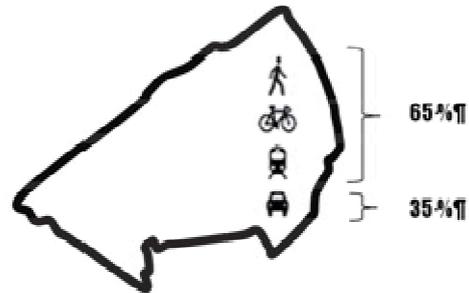
En obtenant en 2009 la labellisation « Eco-cité », la Communauté d'Agglomération de Montpellier (CAM) a clairement affiché ses ambitions d'excellence en matière de « développement durable » pour ce grand projet de développement de Montpellier vers la mer. Cette labellisation a pour objet de constituer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

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

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

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

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



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

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

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

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

Nature des besoins :

Cinq grands générateurs de stationnement sont à distinguer :



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

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

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

Principes encadrant les besoins :

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

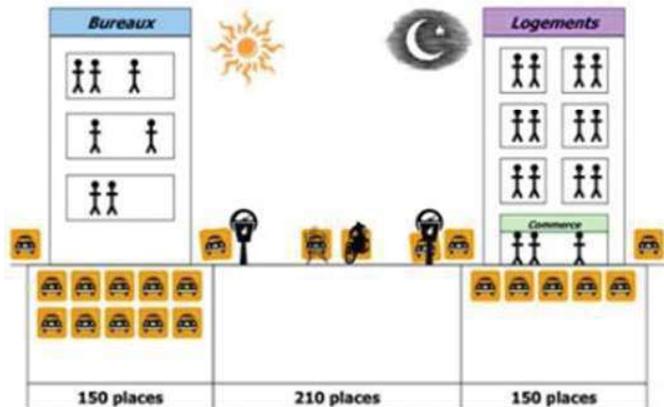
Compte tenu de la présence de la ligne tramway n°1 et de son extension programmée par la Communauté d'Agglomération entre son terminus actuel à Odysseum et le PEM Montpellier Sud de France, les principes applicables résultant Plan de Déplacements Urbains, en réponse à cette catégorie de stationnement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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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