



Déclaration de Projet valant Mise en Compatibilité du PLU de Lattes |
Projet d'OAP (Orientation d'aménagement et de programmation)
Secteurs Solis / Soriech / Avenue des Platanes
Juillet 2022



sce
ateliersup+



Orientation d'Aménagement et de Programmation

« Ode à la Mer »

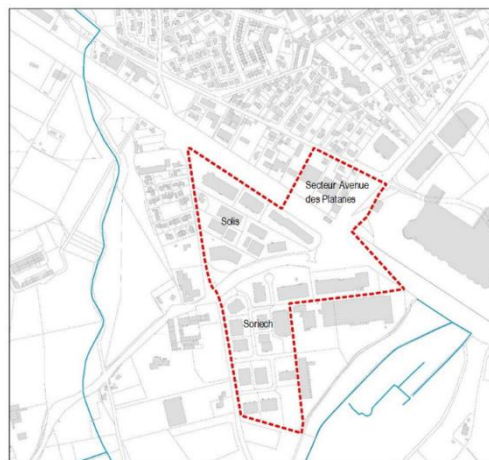
Secteur Solis / Soriech / Avenue des Platanes

1 | Caractérisation du site

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation couvre environ 19 hectares de la commune de Lattes compris dans le périmètre de la concession Ode à la Mer. Il s'agit des quartiers Solis et Soriech ainsi que de tènements fonciers situés entre l'Avenue des Platanes et l'Avenue Georges Frêche. Ces secteurs sont représentés en pointillés rouges sur le plan ci-contre.

Ces secteurs sont situés au nord-est de la commune de Lattes et s'articulent autour de l'avenue Georges Frêche et la station Boirargues de la ligne 3 du Tramway.

Ces secteurs sont compris dans le périmètre de la concession d'aménagement Ode à la Mer conclue entre Montpellier Méditerranée Métropole et la SA3M.



NB : le périmètre de réflexion global de l'opération Ode à la Mer s'inscrit dans le cadre de la concession d'aménagement de la SA3M portant sur environ 288 hectares – Toutefois, la présente OAP ne porte que sur un périmètre d'environ 19 hectares sur la commune de Lattes. Cette OAP sera complétée au fur et à mesure du développement du quartier sur les autres secteurs du périmètre de réflexion.

2 | Rappel du contexte et des objectifs fondamentaux du projet métropolitain « Ode à la Mer »

A | Genèse du projet d'intérêt métropolitain Ode à la Mer

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation concerne une étape de mise en œuvre de l'opération d'intérêt métropolitain Ode à la Mer.

Depuis 2011, l'opération Ode à la Mer s'est d'abord inscrite dans le projet urbain Ecocité *De Montpellier à la Mer*, auquel participent les Communes de Lattes, Pérols, Montpellier et Castelnau-le-Lez. L'Ecocité est un laboratoire urbain visant à proposer de nouvelles façons de vivre ensemble, de cohabiter avec la nature, de se déplacer... L'écocité propose, en s'appuyant majoritairement sur le renouvellement urbain de tissu commerciaux monofonctionnels, de [re]composer un morceau de ville, porteur de l'identité montpelliéraine et rayonnante pour la construction de la métropole de demain, autour des valeurs de la ville durable.

L'opération Ode à la Mer a ensuite été inscrite au SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole (approuvé en 2019) comme l'une des opérations majeures de la Polarité métropolitaine qui se structure autour de la gare Montpellier – Sud de France et de l'aéroport international Montpellier Méditerranée. Le projet vise à :

- Tirer profit de cette situation par la localisation d'un cadre bâti dense et compact ;
- Proposer des fonctions urbaines diversifiées, comprenant notamment des programmes de niveau métropolitain (tertiaire supérieur, structures universitaires, grands équipements, commerce renouvelé...), facteurs d'animation urbaine ;
- Intégrer une armature d'espaces publics favorisant les modes actifs et les rabattements tous modes vers les transports publics structurants (ligne 3 de tramway), tout en limitant la place de l'automobile ;
- Valoriser les relations ville-nature, en apportant un soin particulier au traitement des interfaces urbaines ;
- Définir des armatures paysagères denses et continues, connectées aux espaces agro-naturels ;
- Faire figure de démonstrateur à l'échelle de la Métropole au regard des grands défis que doit relever la Métropole, notamment en matière d'environnement, de lutte contre le réchauffement climatique, de protection vis-à-vis des risques naturels et de prise en compte de l'évolution des modes de vie.

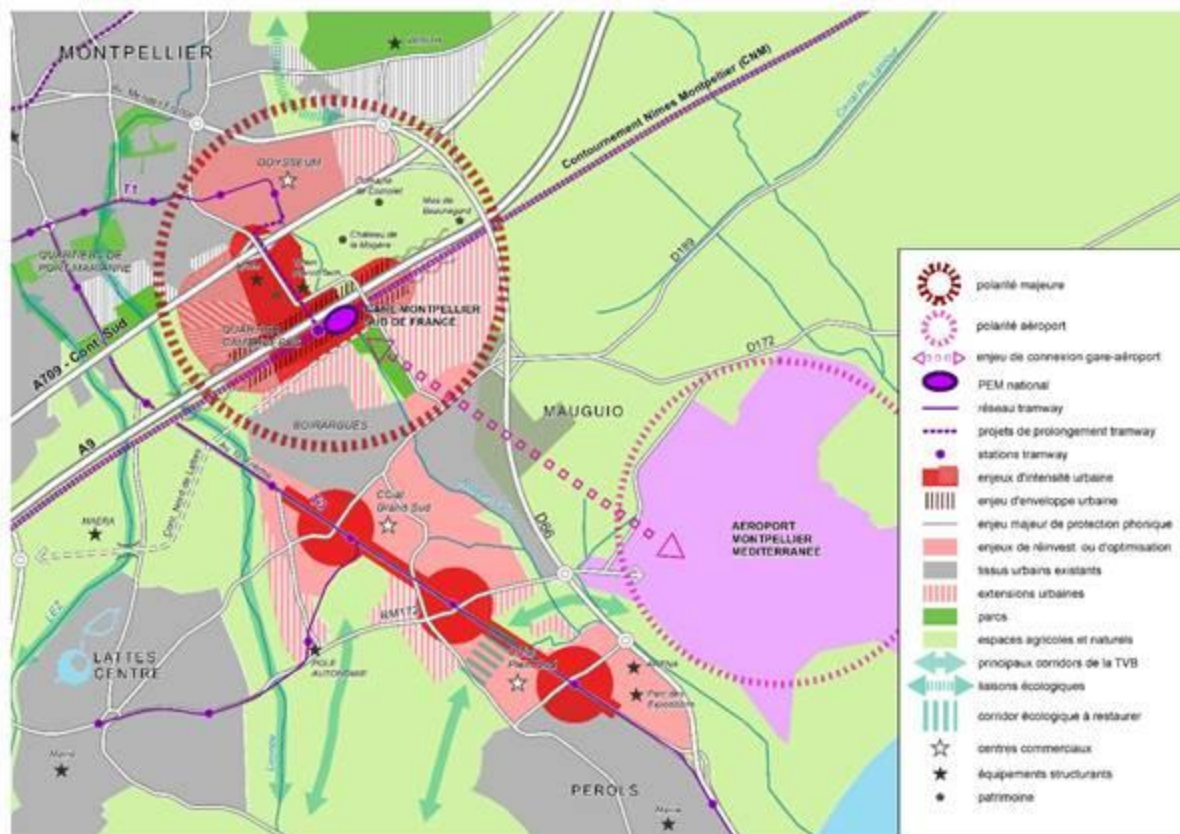


Schéma de la Polarité métropolitaine figurant au SCoT 3M (2019)

B | Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains portés par l'opération d'intérêt métropolitaine ode à la Mer

Le projet Ode à la Mer traduit cette ambition, car elle définit les orientations fondamentales qui permettront de mettre en œuvre à la fois un projet *Nature* et un projet *Urbain*. Ce projet comprend 3 valeurs fondamentales :

- **Une ville dans la nature.** Sur la séquence du projet Ode à la Mer, l'Avenue Georges Frêche traverse un espace fragmenté et composite. Ce secteur est composé d'espaces naturels, de terres agricoles parfois en friche, de zones commerciales et d'importantes zones inondables. Le SCoT affiche comme objectif de donner une nouvelle valeur aux espaces naturels et agricoles par la mutation des zones commerciales monofonctionnelles en secteur mixte. Les espaces inondables seront réintégrés dans la trame verte afin qu'ils assurent leur rôle de corridor écologique.
- **Une ville partagée.** Le secteur Ode à la Mer est occupé par une vaste zone commerciale, déconnectée de la ville et de l'urbain. Cette zone accueille des activités économiques de type « boîte à chaussures » où les déplacements se font seulement par automobile. Le projet devra proposer des modes de déplacements plus variés et adaptés à un quartier mixte. Afin de tisser des liens entre Ode à la Mer et les noyaux urbains existants (Boirargues, centre-ville Lattois et Pérols) des accroches seront aménagées.
- **Une ville économe.** Le projet comprend une part importante de renouvellement urbain visant à optimiser le foncier à proximité du tramway. Sur des surfaces plus restreintes, une part du projet se

situé en extension sur des espaces non urbanisés. Le SCoT propose une intensité urbaine ambitieuse qui participera à créer une « vitrine » pour la Métropole.

Intégrer la réparation hydraulique

Le projet s'appuie sur les deux cours d'eau présents sur ou à proximité immédiate du site : la Lironde et le Nègue-Cats. Ils constituent à la fois des objets structurants du paysage et des contraintes pour le territoire en termes d'inondation. Un réseau d'espaces humides sera conservé et organisé au sein du projet afin de conforter les continuités paysagères. Les zones d'épandage des crues formeront de grandes respirations au cœur du projet Ode à la Mer, qui juguleront les problèmes d'inondation et permettront une densification autour des stations. Des zones telles que le Fenouillet, seront libérées en partie de toute urbanisation et seront réintégrées aux espaces humides et à la trame verte et bleue (12 hectares désimperméabilisés). La continuité hydraulique entre le Nègue-Cats et l'Estagnol sera également améliorée.

Un linéaire de noues arborées plus conséquent sera mis en œuvre dans les zones de réinvestissement et d'extension qui assureront un rôle de collecte et de circulation des eaux de ruissellement vers les différents exutoires lors des épisodes pluvieux.

La solution privilégiée dans le schéma d'aménagement du Nègue-Cats de la Métropole sera la mise en place de bassins de rétention structurants à l'échelle des secteurs opérationnels d'urbanisation ou bien à l'échelle d'un sous-bassin lorsque cela est possible. Ces bassins paysagers joueront à la fois le rôle de compensation de l'imperméabilisation et de traitement des eaux pluviales. Des techniques alternatives pourront être mises en œuvre lorsque les conditions d'application liées aux exigences de la MISE, en particulier l'existence d'un maître d'ouvrage unique bien identifiés, seront remplies.

A terme, à l'échelle du projet global Ode à la Mer, il est envisagé la possibilité de dégager des emprises suffisantes pour permettre la mise en place de bassins de rétention structurants permettant de compenser l'imperméabilisation.

Créer la ville de la biodiversité

Les continuités écologiques ont été fragilisées par le développement urbain de la vaste zone commerciale et l'extension des surfaces cultivées. Elles devront être confortées (Mas de Gau, Mas Rouge...) voire reconstituées sur le secteur du Fenouillet. La réparation des continuités écologiques s'établira par le biais des espaces de gestion hydraulique afin de définir des grandes continuités naturelles caractéristiques de la plaine littorale.

Cette armature verte représentera la limite des espaces urbanisés ou à urbaniser, qui se dessineront « en négatif ».

Les espaces boisés et végétalisés sont peu présents sur le site actuel, bien que quelques boisements structurants participent à la qualité paysagère du site. Des ponctuations arborées supplémentaires seront mises en place dans les espaces les plus ouverts pour multiplier les repères, varier les points de vue et enrichir les potentialités d'accueil.

Concilier un territoire de cultures et des territoires habités

Dans le périmètre du site, l'agriculture représente seulement des interstices peu valorisés, voire en friche, et menacés par l'urbanisation. De nouveaux types de culture pourront être exploités, notamment des typologies nécessitant moins de surfaces (vergers, maraîchage...). Quelques parcelles agricoles proposent des circuits-courts. Situées à proximité de la ville, ces exploitations seront à préserver, car elles représentent un espace de tampon et de transition entre les zones habitées et les zones de viticulture.

Développer les mobilités durables

Un maillage de voies vertes qui se rabattent sur le tramway sera aménagé et constituera une ville en réseau des courtes distances.

Sur les axes structurants Est/Ouest des pistes cyclables seront systématiquement mises en place afin de favoriser les déplacements des centres-villes aux stations de tramway.

Des voies vertes Nord/Sud pourront être aménagées le long des continuités naturelles (Lironde, route des Mas, vallée du Nègue-Cats...) et relieront la ville au Littoral.

Entre-le Lez et le Nègue-Cats, des pistes cyclables et voies vertes seront aménagées, pour un usage fonctionnel et de loisirs.

De manière générale, il s'agira de proposer une alternative au « tout voiture » actuel par un système efficace et incitatif d'intermodalité entre tramway et vélo. Afin de faciliter et d'initier les déplacements à pieds, un réseau de rues adaptées au piéton sera conçu. Les séquences urbaines des voies transversales Nord/Sud seront aménagées en rues, favorisant l'urbanité des secteurs traversés. Elles s'apparenteront davantage à des voies de campagne sur les séquences « nature ».

Le tramway représentera l'artère centrale du projet, autour de laquelle le projet urbain viendra s'articuler. L'urbanisation en extension de certains sites s'accompagnera aussi de la création de nouvelles stations de tramway (Mas Rouge et Hauts de Lattes).

Desserte et organisation de la trame viaire

Le tramway innovera le secteur d'une nouvelle façon de se déplacer : en commun... puis en vélo et à pied ! Le premier acte pour faire la ville sera donc, au sein de chacun des quartiers et à partir des stations de tramway, de poursuivre l'innervation. Une nouvelle génération d'espaces publics, en réseaux, conçus pour tous les modes mais surtout pour les piétons et les cyclistes, devra permettre de composer de nouvelles adresses, donc de nouvelles valeurs de localisation. L'action publique devient levier pour la revalorisation des terrains. Cette nouvelle valeur doit profiter à l'intérêt général et s'inscrire dans les valeurs portées par la Métropole : une ville partagée (mixité fonctionnelle) et une ville économe (densité).

Les routes transversales est/ouest assureront la fonction de voies de liaison interquartier, avec un profil différent du fait de leur statut plus rural à la traversée de la Lironde et au pied des coteaux de Bellevue.

Leur équivalent nord/sud (route des mas, avenue des Platanes, RD21 E6, route de Vauguières) seront assimilées à des rues dans leur section urbaine, et à des voies de campagne dans leur section nature. Elles seront moins sollicitées par le transit que les voies « est ouest ». Enfin, un réseau de rues, de cours et de places irriguera les différents quartiers d'Ode à la Mer.

C | Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains portés par l'orientation d'aménagement et de programmation Solis / Soriech / Avenue des Platanes

Le périmètre de l'OAP concerne une 1^{ère} étape de réalisation de l'opération Ode à la Mer et de la ZAC Ode acte 2. Elle a pour objectif de permettre le renouvellement urbain du tissu urbain existant à vocation monofonctionnelle commerciale et l'émergence d'un quartier mixte autour de la ligne 3 du Tramway et des stations existantes et futures. Le programme de l'opération répond aux objectifs suivants :

- **Créer, autour de la station du tramway Boirargues, une façade urbaine** de part et d'autre de l'avenue Georges Frêche : une offre commerciale renouvelée prendra place autour de la station de tramway, accueillant aux étages des logements familiaux, des résidences seniors, des résidences étudiantes, des bureaux. Des terrasses et larges loggias ménageront des vues sur l'espace naturel du marais de l'Estanel.
- **Redonner sens à la nature et au fonctionnement hydraulique local** : la mise en œuvre de ce renouvellement urbain sera l'occasion d'améliorer la gestion des ruissellements pluviaux d'un point de vue quantitatif et qualitatif. Le réseau privilégiera les ouvrages aériens et perméables, contributeurs du renforcement d'une nature en ville. En parallèle, le renouvellement urbain des occupations existantes (imperméabilisant aujourd'hui la quasi-totalité du site) viendra renforcer la perméabilité des sols et contribuera à l'émergence d'un quartier redonnant une place structurante aux surfaces perméables dans la fabrique de ce morceau de ville et donc une urbanisation plus respectueuse de la nature et de son environnement local.
- **Réaliser des aménagements paysagers qualitatifs** en accompagnement des voiries selon les profils établis, en transformant les fossés des routes de Boirargues et Figuières « en noues paysagères ». Des cheminements piétons et cycles seront aménagés entre les quartiers du Solis et du Soriech et ceux de Boirargues.
- **Apaiser la circulation en facilitant la transversalité entre les quartiers** en renforçant les perméabilités de l'avenue Georges Frêche et en apaisant la circulation pour rendre plus sécurisée la pratique des modes actifs.

3 | ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

A | Principes programmatiques

Le programme global sur le périmètre du projet est d'environ 3 350 logements. Il devra assurer une mixité sociale, conformément aux objectifs du Programme Local de l'Habitat de la Métropole :

- Au moins 33% des logements en nombre et au moins 25% de la surface de plancher seront des logements locatifs sociaux ;
- Une part minimale de 20 % de logements en accession abordable sera également développée.

Dans un premier temps, le projet propose une mixité fonctionnelle appuyée sur la station Boirargues.

Au nord de cette avenue, axe structurant du projet, sur l'îlot situé entre l'avenue Georges Frêche et l'avenue des Platanes, il s'agira de créer une première tranche du pôle d'activité, de services, de recherche et d'emploi dédié à l'autonomie des personnes au travers du Pôle Autonomie Santé (PAS). Il s'agira également sur ce secteur d'intégrer des résidences de logements familiaux et d'hébergements, des commerces de proximité et services afin de créer un pôle de vie multifonctionnel et vivant.

Sur ce secteur, il est programmé la réalisation d'environ 40 000 m² de surface de plancher, soit environ 650 logements.

Dans un second temps, les secteurs Solis et Soriech seront réinvestis avec une programmation mixte sur le secteur du Solis et majoritairement résidentielle sur le secteur du Soriech sud.

Des linéaires commerciaux seront aménagés en rez-de-chaussée, le long de l'Avenue Georges Frêche et des autres voies structurantes (RD189 notamment). Ces linéaires animent l'espace public et rythment les façades, ils sont destinés aux résidents du quartier mais aussi aux usagers de passage. Le quartier résidentiel et d'activités du Solis constituera à la fois un lieu de vie et d'échanges.

Sur les quartiers du Solis et de Soriech, environ 163 000 m² de surface de plancher sont programmés en faveur d'un quartier à forte mixité fonctionnelle (logements et commerces). Environ 2 700 logements seront bâtis sur l'ensemble de ces deux secteurs.

B | Principes d'aménagements environnementaux, urbains et architecturaux

Principes de composition du quartier / Parti d'aménagement

L'opération vise essentiellement le renouvellement urbain des zones commerciales existantes situées de part et d'autre de l'avenue Georges Frêche.

Les stations de tramway existantes (Boirargues) et futures (Mas Rouge et Hauts de Lattes située en dehors du périmètre de l'OAP) formeront des zones de forte intensité urbaine et de mixité fonctionnelle qui rythmeront le paysage et animeront l'espace public.

Certains rez-de-chaussée sont destinés à accueillir des commerces, activités, services et équipements publics et participeront à l'animation des espaces publics structurants.

Des espaces publics majeurs seront aménagés autour de ces stations existantes et futures. Leur traitement valorisera ces espaces fonctionnels et en fera des lieux de partage et de centralité pour le quartier.

La desserte viaire du quartier s'appuiera sur les voies existantes (RD189, chemin de Soriech) qui seront requalifiées afin de leur donner un traitement plus urbain et d'y permettre une multimodalité renforcée. Leur requalification sera également l'occasion de développer une écriture végétale de ces espaces publics par l'aménagement de noues et d'espaces verts visant à rompre la minéralité existante du lieu.

Principes de mise en valeur ou de restauration des continuités écologiques

L'opération, sur le secteur du Soriech sud, s'insère entre le réservoir de biodiversité constitué par le marais de l'Estanel et le corridor écologique déterminé du chenal de la Lironde. Dans ce cadre, l'OAP vise à préserver une continuité écologique entre le marais et le chenal de la Lironde, en appui du corridor écologique de trame verte, au sud du réservoir de biodiversité, déjà identifié au Scot. Pour cela, l'emprise de la continuité écologique sera préservée de toute urbanisation et accueillera une épaisseur végétale aux abords des infrastructures de mobilité existantes, constituées par la voie de tramway et le chemin de Soriech, afin de faciliter leur franchissement.

De plus, l'OAP amorce la création d'une trame paysagère entre l'espace boisé du parc du Mas de Soriech et le marais de l'Estanel. Il s'agira de reconstituer une trame végétale au travers notamment de la plantation d'arbres de haute tige et de noues paysagères en accompagnement des espaces publics viaires et de leurs abords.

Favoriser la densité et la verticalité des constructions pour « libérer » les sols et les rendre plus perméables

Les typologies de constructions programmées sur le site sont essentiellement des bâtiments collectifs en R+6 maximum sur la zone AUm2 et en R+10 maximum sur les secteurs de la zone AUm1 en accroche des stations de tramway existantes ou à créer. Une émergence est identifiée au droit de la station Boirargues en R+17.

Cette typologie de construction, combinée à l'objectif d'atteindre 35% d'espaces perméables permettra de proposer un quartier urbain dense permettant conserver un cadre de vie qualitatif.

Le document graphique identifie les formes urbaines attendues par secteurs. Les formes urbaines participeront soit à structurer l'espace public, soit à favoriser l'insertion des constructions nouvelles au site. Les formes urbaines mises en œuvre seront :

- Logements collectifs implantés sous forme d'îlots fermés ou semi-fermés : Sur un même îlot, les constructions devront être implantées les unes par rapport aux autres selon une distance suffisante pour favoriser l'éclairage des façades. Les îlots devront être traités de manière à participer au confort de vie des résidents.
- Des cœurs résidentiels pourront être aménagés entre les îlots, formés par un espace collectif sur lequel les bâtis sont ouverts. Ces cœurs résidentiels seront l'occasion d'aménager des îlots de fraîcheur complémentaires aux îlots perméables et plantés.

Hauteurs des constructions

Les typologies de constructions projetées seront essentiellement des bâtiments collectifs dont l'épannelage varie entre R+6 maximum en zone AUm2 et R+10 au maximum en zone AUm1, ces derniers se positionnant pour une densification voulue autour des stations de tramway existantes ou à créer. Un bâtiment signal d'une hauteur supérieure (R+17) pourra être érigé sur le secteur des Platanes Sud en zone AUm1. Le schéma de l'OAP spatialise les hauteurs envisagées par secteur ainsi que la localisation envisagée pour le bâtiment signal.

Espaces perméables

Afin de proposer un quartier urbain dense et de conserver un cadre de vie qualitatif, **un taux d'espace perméable d'au moins 35% sera recherché à l'échelle du périmètre de l'OAP.**

Cet espace perméable correspond à l'espace libre et comprend les espaces de pleine terre, les espaces piétonniers y compris lorsqu'ils sont accessibles aux véhicules de sécurité, s'ils sont traités en matériaux perméables. Sont exclus tous les espaces accessibles aux autres véhicules. Les espaces libres permettront de conserver des espaces collectifs généreux et une part importante d'espaces végétalisés dans les îlots.

C | DESSERTE ET ORGANISATION DE LA TRAME VIAIRE

Desserte par les transports en commun

L'axe de tramway existant qui relie Lattes et Pérois à la ville-centre proposera une desserte insuffisante pour le futur quartier. Au regard de la future densité de population et d'activités, une nouvelle station –Mas Rouge devra desservir le secteur du Solis Nord. Elle se situera au droit du chemin du Mas Rouge. Sur l'ensemble du quartier, l'utilisation du tramway sera optimisée par l'intensité urbaine proposée dans le projet. Cette intensification des usages pourra être accompagnée par une augmentation de la fréquence des tramways.

Desserte des terrains par les voies

Connecter le site à la Métropole et à la ville de Lattes : Le secteur Solis s'articule entre deux grands axes : la route de Boirargues et l'avenue Georges Frêche qui relie le quartier à la ville centre de Montpellier et aux différents transports en commun (tramway et bus). La route de Boirargues permet de connecter le secteur à la gare TGV. Le chemin de Soriech qui permet de relier le quartier Solis au centre-ville de Lattes.

L'axe central formé par l'Avenue Georges Frêche sera complété par certaines aménités. Notamment par le renfort des pistes cyclables, la création d'espace public dédié aux piétons... Des arbres complémentaires permettront de prolonger l'alignement de pins existant. La ligne de tramway située sur l'axe central de la voie sera valorisée par la réalisation d'espaces publics.

Desservir les îlots : Le projet s'appuiera sur la trame viaire existante (Av. Georges Frêche, RD189, Chemin de Soriech, Avenue des Platanes...) qui sera réaménagé pour intégrer des emprises pour les modes actifs, des noues pluviales et des espaces paysagers. Un réseau de cheminements doux sera conçu en rabattement vers le tramway destiné à des déplacements fonctionnels ou de promenade valorisant le tramway. Ces cheminements se grefferont aussi à l'espace naturel de l'Estanel afin de valoriser les usages de loisirs liés à ce site.

