



**Lattes** | 4ème modification simplifiée du PLU |

**Rapport de présentation**

**8 avril 2025**



## Sommaire

### Chapitre 1 : Contexte réglementaire de la modification simplifiée du PLU et Choix de cette procédure

1.	<i>Historique du Plan Local d'Urbanisme</i> .....	5
2.	<i>Objets de la modification n°4</i> .....	5
3.	<i>Régime juridique de la modification</i> .....	5
4.	<i>Modalités de la procédure de modification et contenu du dossier</i> .....	7

### Chapitre 2 : Modification envisagée et justifications ..... 8

1.	Justification de la modification de l'article UI 6	9
2.	Modification apportée au règlement écrit	12
3.	Auto-évaluation environnementale	12
4.	Conclusion	17





## Chapitre 1 : Contexte réglementaire de la modification simplifiée du PLU et Choix de cette procédure

## 1. Historique du Plan Local d'Urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Lattes, approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 12 mars 2009, a fait l'objet de plusieurs procédures d'évolution :

- Modification simplifiée n°1 approuvée le 28 juin 2010
- Modification n°1 approuvée le 14 avril 2011
- Modification n°2 approuvée le 3 mai 2012
- Révision simplifiée n° 1 approuvée le 3 mai 2012
- Révision simplifiée n°2 approuvée le 19 septembre 2013
- Modification simplifiée n° 2 approuvée le 16 décembre 2015
- Modification n°3 approuvée le 24 novembre 2016
- Déclaration de Projet valant Mise en compatibilité (Maera) approuvée le 18 décembre 2019
- Modification simplifiée n°3 approuvée le 31 mai 2022
- Modification n° 4 approuvée le 3 octobre 2023
- Déclaration de Projet valant Mise en compatibilité pour la réalisation du projet Ode à la Mer sur les secteurs Solis / Soriech / Avenue des Platanes approuvée le 9 juillet 2024

## 2. Objets de la modification n°4

Ce dossier présente la 4<sup>ème</sup> modification simplifiée du PLU de Lattes et porte sur les objets suivants :

- **Objet 1** : Modification de l'article UI 6

## 3. Régime juridique de la modification

### Article L153-36 du code de l'urbanisme

Sous réserve des cas où une révision s'impose en application de l'article L. 153-31, le plan local d'urbanisme est modifié lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide de modifier le règlement, les orientations d'aménagement et de programmation ou le programme d'orientations et d'actions.

### Article L153-37 du code de l'urbanisme

La procédure de modification est engagée à l'initiative du président de l'établissement public de coopération intercommunale ou du maire qui établit le projet de modification.

### Article L153-40 du code de l'urbanisme

Avant l'ouverture de l'enquête publique ou avant la mise à disposition du public du projet, le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou le maire notifie le projet de modification aux personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le projet est également notifié aux maires des communes concernées par la modification.

### **Article L153-41 du code de l'urbanisme**

Le projet de modification est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou le maire lorsqu'il a pour effet :

- 1° Soit de majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;
- 2° Soit de diminuer ces possibilités de construire ;
- 3° Soit de réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser ;
- 4° Soit d'appliquer l'article L. 131-9 du présent code.

### **Article L153-43 du code de l'urbanisme**

A l'issue de l'enquête publique, ce projet, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête, est approuvé par délibération de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du conseil municipal.

### **Article L153-44 du code de l'urbanisme**

L'acte approuvant une modification devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-23 à L. 153-26.

### **Article L153-45 du code de l'urbanisme**

Dans les autres cas que ceux mentionnés à l'article L. 153-41, et dans le cas des majorations à construire prévus à l'article L.151-28, la modification peut, à l'initiative du président de l'établissement public de coopération intercommunale ou du maire, être effectuée selon une procédure simplifiée. Il en est de même lorsque le projet de modification a uniquement pour objet la rectification d'une erreur matérielle.

Cette procédure peut être à l'initiative soit du président de l'établissement public de coopération intercommunale ou du maire d'une commune membre de cet établissement public si la modification ne concerne que le territoire de cette commune, soit du maire dans les autres cas.

### **Article L153-46 du code de l'urbanisme**

Le plan local d'urbanisme peut faire l'objet d'une modification simplifiée afin de supprimer le dépassement prévu au 3° de l'article L.151-28 dans des secteurs limités, sous réserve d'une justification spéciale motivée par la protection du patrimoine bâti, des paysages ou des perspectives monumentales et urbaines.

La modulation des majorations des droits à construire prévue au 3° de l'article L.151-28 ne peut être modifiée ou supprimée avant l'expiration d'un délai de deux ans à compter de l'adoption de la modification simplifiée du règlement qui l'a instaurée.

### Article L153-47 du code de l'urbanisme

Le projet de modification, l'exposé de ses motifs et, le cas échéant, les avis émis par les personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L. 132-9 sont mis à disposition du public pendant un mois, dans des conditions lui permettant de formuler ses observations.

Ces observations sont enregistrées et conservées.

Les modalités de la mise à disposition sont précisées, selon le cas, par l'organe délibérant de l'établissement public compétent, dans un délai de trois mois à compter de la transmission à l'établissement public du projet de modification simplifiée lorsque celui-ci procède de l'initiative du maire d'une commune membre et ne porte que sur son territoire, ou par le conseil municipal et portées à la connaissance du public au moins huit jours avant le début de cette mise à disposition.

Lorsque la modification simplifiée d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse qu'une ou plusieurs communes, la mise à disposition du public peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

A l'issue de la mise à disposition, le président de l'établissement public ou le maire en présente le bilan devant l'organe délibérant de l'établissement public ou le conseil municipal, qui en délibère et adopte le projet éventuellement modifié pour tenir compte des avis émis et des observations du public par délibération motivée.

Lorsque le projet de modification simplifiée procède d'une initiative du maire d'une commune membre et ne porte que sur le territoire de celle-ci, le bilan de la mise à disposition est présenté par ce maire devant l'organe délibérant de l'établissement public, qui délibère sur le projet dans les trois mois suivant cette présentation.

### Article L153-48 du code de l'urbanisme

L'acte approuvant une modification simplifiée devient exécutoire à compter de sa publication et de sa transmission à l'autorité administrative compétente de l'Etat dans les conditions définies aux articles L.2131-1 et L. 2131-2 du code général des collectivités territoriales.

#### Les différents objets de la modification visent uniquement à :

- + Modifier l'article UI 6 du règlement du PLU

Cette procédure de modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) ne remet pas en cause l'économie générale du projet de PLU initial et n'impacte pas les orientations fixées dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

**Ainsi, la présente procédure d'évolution du PLU lancée à l'initiative de la commune de Lattes relève bien du champ d'application de l'article L.153-45 du Code de l'Urbanisme.**

## 4. Modalités de la procédure de modification et contenu du dossier

Le dossier de modification comprend les éléments suivants :

- Le présent rapport de présentation ;
- Le règlement du PLU modifié ;



## Chapitre 2 : Modification envisagée et justifications

## 1. Justification de la modification de l'article UI 6

Le PLU approuvé le 12 mars 2009, prévoit dans la rédaction de son article UI 6, en page 42, une distance d'implantation des constructions particulière vis-à-vis des Routes Départementales, applicable à l'avenue des Platanes.

### Extrait du règlement UI 6 du PLU

Les constructions doivent être édifiées au minimum à :

- 100 m de l'axe de la future autoroute A9b ;
- 40 m de l'axe de l'actuelle autoroute A9 (future A9a) ;
- 35 m de l'axe de la RD21 ;
- 15 m de l'axe des autres routes départementales et de l'ancienne ligne de chemin de fer Montpellier-Palavas ;
- 5 m par rapport à l'emprise des autres voies publiques ou à usage collectif.

Ainsi, une distance de 35 mètres doit être respectée par rapport à l'axe de la RD 21 (Actuelle RM21 - Avenue Georges Frêche) et 15 mètres par rapport aux autres Routes Départementales.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, et ce, conformément à la loi NOTRe (article 90), la compétence en matière de gestion de la voirie a été transférée à Montpellier Méditerranée Métropole, y compris l'ensemble des routes départementales présentes sur le territoire de la Commune de Lattes.

La modification consiste en la suppression de la marge de recul de 15 m par rapport à l'axe de l'avenue des Platanes (ex route départementale D21E1 devenue métropolitaine M21E1) à l'article 6 du règlement de la zone UI. En conséquence, le recul des constructions de 5 mètres par rapport aux emprises publiques s'applique le long de cet axe (règle de droit commun).

L'objectif étant d'accompagner la poursuite de la mutation urbaine de ce secteur en quartier mixte à dominante habitat situé sur axe un axe de développement urbain majeur pour la Ville et la Métropole (proximité de la ZAC Ode acte 2) desservi par la ligne 3 du tramway.

Cette avenue sert essentiellement à la desserte locale du quartier de Boirargues et n'a pas vocation à assurer un transit départemental, lui-même assuré par l'Avenue Georges Frêche (RM21). Cela explique que l'Avenue des Platanes a été déclassée du domaine routier départemental pour être classée dans le domaine public communal par délibération du Conseil Municipal du 5 février 2014.

De plus, cette voie n'est pas concernée par l'arrêté préfectoral du 21 mai 2014 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de plus de 10 000 habitants.

L'avenue des Platanes n'est pas non plus concernée par un risque lié au Transport de Matière Dangereuse (TMD) de transit par voie routière.

La loi dite climat et résilience du 22 août 2021, instaure le principe de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à l'horizon 2050, pour atteindre cet objectif de sobriété foncière, il est nécessaire d'optimiser l'urbanisation des secteurs et espaces déjà artificialisés. Ainsi, la suppression de contraintes limitant fortement la constructibilité des zones urbaines en mutation répond aux objectifs définis par la loi Climat et Résilience.

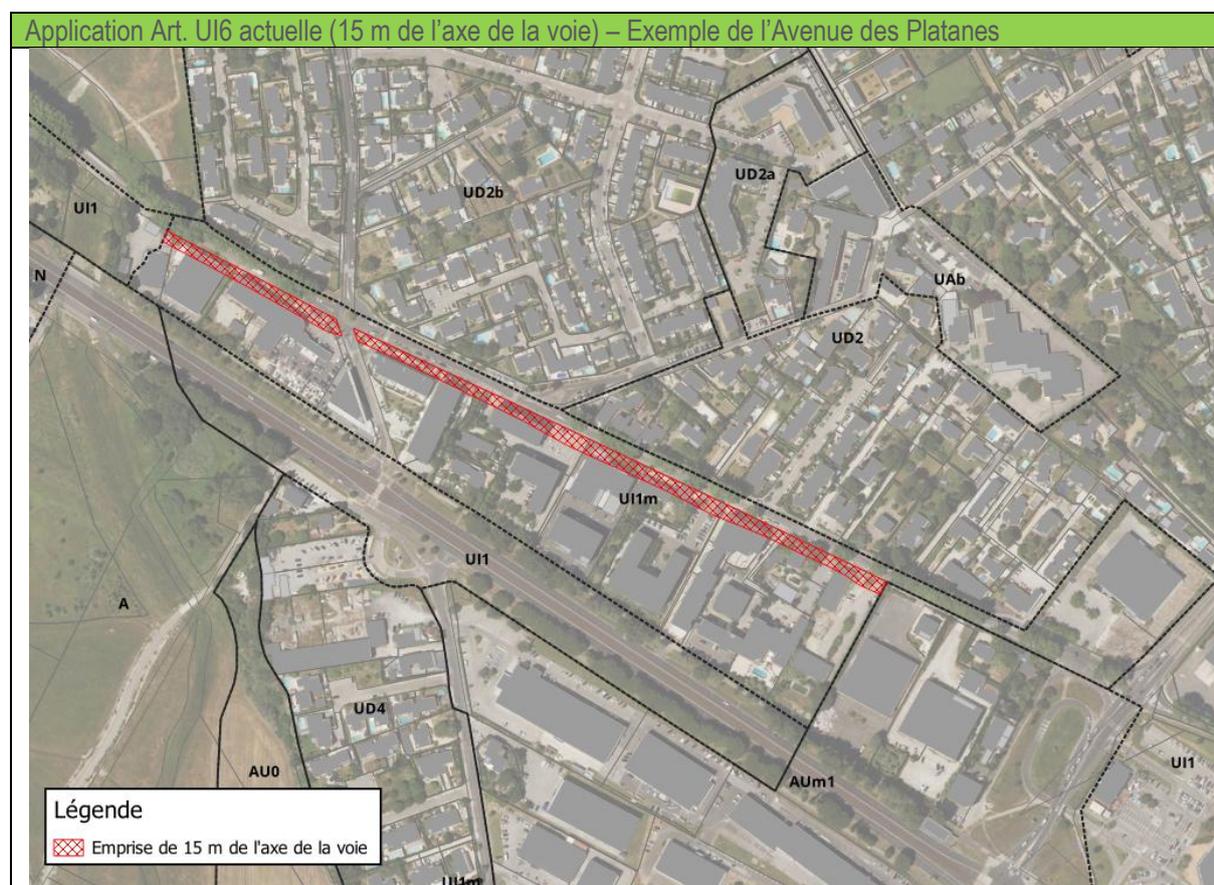
Ainsi, l'ensemble des éléments précités justifient la mise à jour de la réglementation concernant l'implantation des constructions par rapport aux voies.

A l'occasion de cette procédure de modification, la dénomination des anciennes routes départementales ainsi que de celle des autoroutes est actualisée à l'article 6 du règlement de la zone UI :

- La RD21 devient la M21 et les autres départementales deviennent les RM 116E, 132E, 172E et l'avenue Georges Méliés
- Suite à l'achèvement des travaux de doublement de l'Autoroute A9, il s'avère nécessaire de mettre à jour l'article UI6 avec la nouvelle dénomination de ces axes autoroutiers :
  - o A9 (future A9a) est devenue A9
  - o A9b est devenue A709

A noter que l'avenue des Platane (ex RD 21E) n'est pas citée dans l'article 6 et que de ce fait, la marge de recul de 15 m par rapport à l'axe de la voie ne s'y applique plus.

Impact de la modification de la réglementation sur la constructibilité des terrains, au niveau de l'Avenue des Platanes :





Sur le secteur de l'Avenue des Platanes les emprises de terrain rendues constructibles ne représentent jamais plus de 20 % de l'assiette foncière.

La modification proposée ne représente donc pas d'augmentation des emprises constructibles de plus de 20 %.

Pour ce qui est de la zone UI1m située à l'intersection de l'Avenue des Platanes et de l'Avenue de Figuière (M189), du fait de la largeur de l'emprise public au droit du terrain, la mise en place d'une marge de recul de 5 m par rapport à la limite de voie est plus contraignante que la règle des 15 m par rapport à l'axe de la voie.

Ainsi, au vu des éléments précités, et afin de permettre une urbanisation conforme aux objectifs de mutation urbaine et de cohérence architecturale, il s'avère nécessaire de modifier les dispositions de l'article UI 6 en ce qui concerne l'implantation des constructions par rapport aux voies.

## 2. Modification apportée au règlement écrit

Règlement écrit avant modification – Zonage UI
<p><b>Article UI-6 L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :</b>            Les constructions doivent être édifiées au minimum à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 100 m de l'axe de la future autoroute A9b ;</li> <li>- 40 m de l'axe de l'actuelle autoroute A9 (future A9a) ;</li> <li>- 35 m de l'axe de la RD21 ;</li> <li>- 15 m de l'axe des autres routes départementales et de l'ancienne ligne de chemin de fer Montpellier-Palavas ;</li> <li>- 5 m par rapport à l'emprise des autres voies publiques ou à usage collectif.</li> </ul>
Règlement écrit après modification – Zonage UI
<p><b>Article UI-6 L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :</b>            Les constructions doivent être édifiées au minimum à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>100 m de l'axe de l'autoroute A709;</b></li> <li>- <b>40 m de l'axe de l'autoroute A9;</b></li> <li>- <b>35 m de l'axe de la RM21 ;</b></li> <li>- <b>15 m de l'axe de la RM 189, RM 116E, RM 132E, RM 172E, de l'Avenue Georges Méliès et de l'ancienne ligne de chemin de fer Montpellier-Palavas ;</b></li> <li>- 5 m par rapport à l'emprise des autres voies publiques ou à usage collectif.</li> </ul>

## 3. Auto-évaluation environnementale

Dans le cadre de l'examen au cas par cas de l'autorité environnementale, la procédure d'évolution du PLU doit faire l'objet d'une auto-évaluation des incidences sur l'environnement. Le chapitre suivant vise à rappeler les conclusions de cette auto-évaluation.

Si la commune de Lattes est concernée par de nombreux zonages réglementaires (zone Natura 2000, ZNIEFF, aire d'alimentation de captage d'eau potable, ...), les abords de l'avenue des Platanes sont impactés directement par 7 enjeux environnementaux :

- l'aléa feu de forêt
- les Plans Nationaux d'Action (PNA) Chiroptère et Cistude d'Europe
- les aléas retrait-gonflement des argiles
- les risques d'inondation (PPRI)
- des sites potentiellement pollués
- une zone de présomption de prescription archéologique

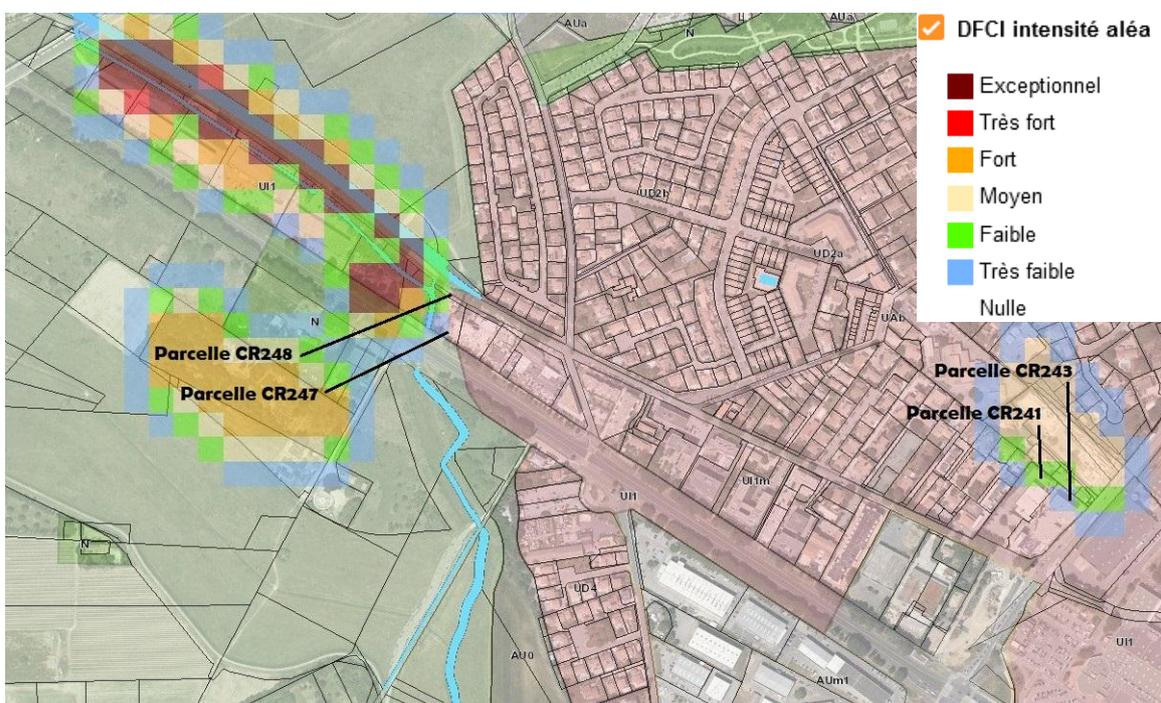
- le classement sonore des infrastructures de transport terrestre

### Aléa feu de forêt

Le niveau d'aléa incendie est très faible à faible au titre de la carte éditée par la DDTM de l'Hérault en 2021 sur la partie constructible de l'avenue (UI1m). Sur la partie non constructible de l'avenue (UI1) du fait du classement en zone rouge du PPRi, le niveau d'aléa incendie est plus élevé (jusqu'à l'aléa exceptionnel).

En secteur UI1m, seules 3 parcelles (CR 241, 247 et 253) sont concernées en partie par un aléa incendie très faible à faible. La partie concernée par l'aléa incendie de la parcelle CR 247 est par ailleurs inconstructible en raison de son classement en corridor vert.

La notice éditée par la DDTM accompagnant la carte d'aléa ne comporte pas d'interdiction pour les constructions nouvelles, en secteur urbanisé, sauf pour les « installations aggravant le risque ». Dans la mesure où toutes les nouvelles constructions et notamment les établissements recevant du public, sont soumis à l'avis du SDIS, les normes incendie seront respectées. On peut en conclure à une quasi absence de sensibilité sur cette problématique.

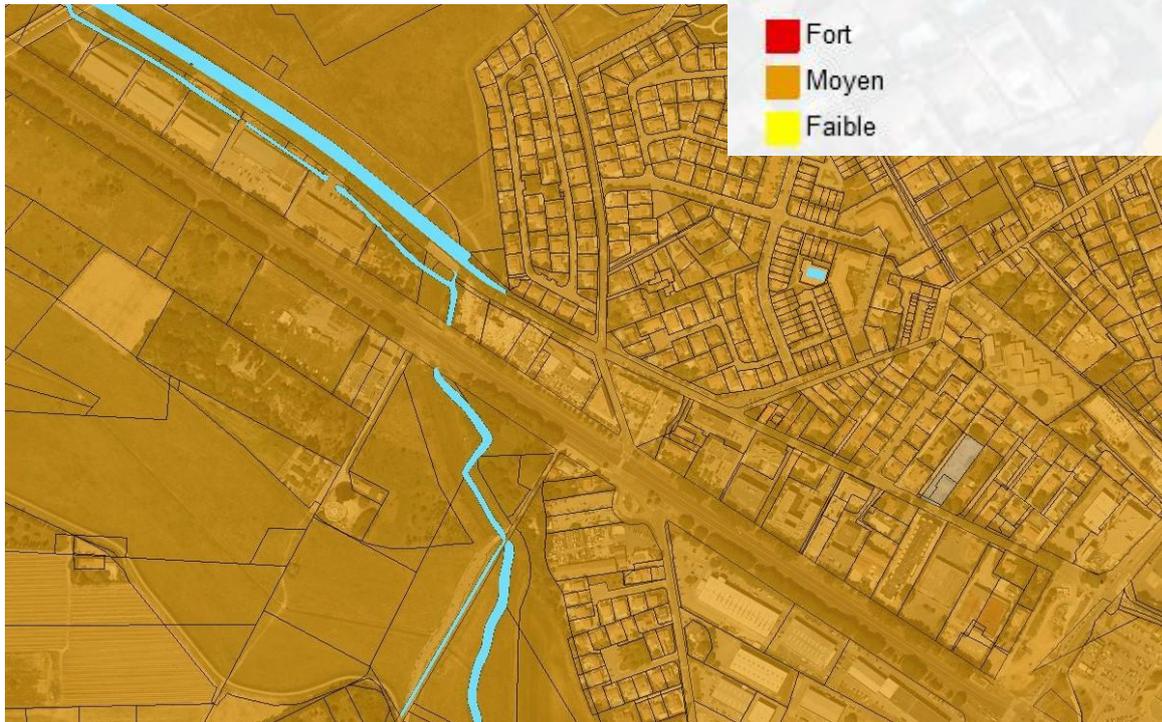


### Les Plans Nationaux d'Action (PNA)

Comme toute la commune de Lattes, l'avenue des Platanes est concernée par les Plans Nationaux d'Action (PNA) Chiroptère et Cistude d'Europe. La modification du PLU porte sur un petit secteur déjà classé en zone urbaine, urbanisé et très artificialisé. La procédure n'augmente que très légèrement la constructibilité et de mutation du secteur. De ce fait, elle n'accroît pas significativement les facteurs de vulnérabilité de ces 2 espèces.

### Aléa retrait-gonflement des argiles

Les abords de l'avenue des Platanes sont impactés par un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles. Dans les zones d'exposition moyenne à forte, la réglementation en vigueur impose la réalisation d'études de sol et, le cas échéant, le respect de techniques particulières de construction (article **Retrait-gonflement des argiles** de l'arrêté de l'inter-préfecture de la région Occitanie).



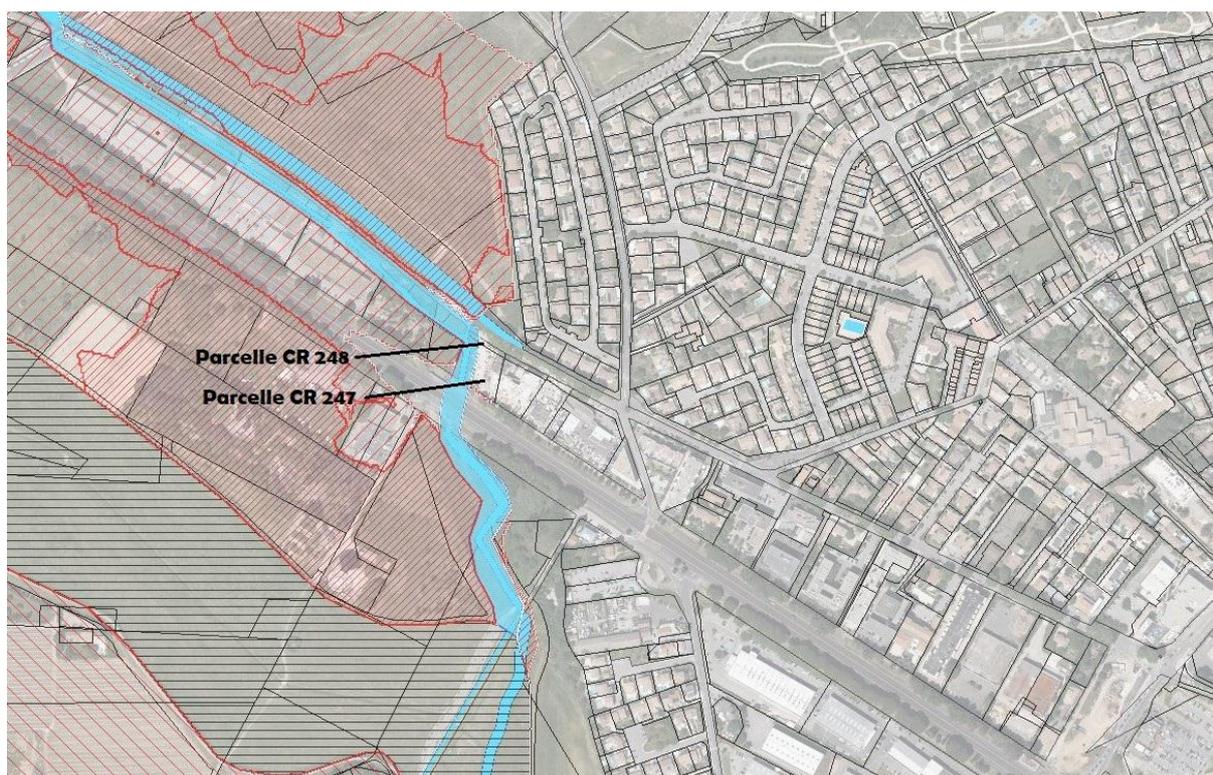
et de l'habitation). La modification simplifiée du PLU n'accroîtra pas l'exposition des biens et des personnes à ce risque.

Le risque d'inondation (PPRI)

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de Lattes classe en zone rouge (donc inconstructible) le secteur UI1 bordant l'avenue des Platanes, au droit de la Lironde. Cela neutralise donc les effets de ma modification sur ce secteur.

En secteur UI1m, seule la parcelle CR 247 est concernée très à la marge (zone rouge de 10 m<sup>2</sup>). Il convient également de signaler que cette parcelle ainsi que les 2 parcelles adjacentes (CR 245 et 248) accueillent aujourd'hui une résidence de 60 logements éditée en 2023 respectant les zones non constructibles au titre du PPRI.

La modification simplifiée n'a donc pas pour effet d'accroître la vulnérabilité des biens et des personnes face au risque inondation.



#### Les sites potentiellement pollués

Trois sites sont recensés par la base CASIAS (pollution des sols, secteurs d'information sur les sols et anciens sites industriels) le long de l'avenue des Platanes (Carrosserie Morabito, Société Fauquier Paul, Société de distribution automobile et de matériel). Le dernier site n'est néanmoins pas situé en zone UI mais dans la zone AUm adjacente et est en cessation d'activité.

La Société Faulquier Paul se trouvait sur les parcelles CR 245 et 246, au 982 avenue des Platanes et exerçait les activités de :

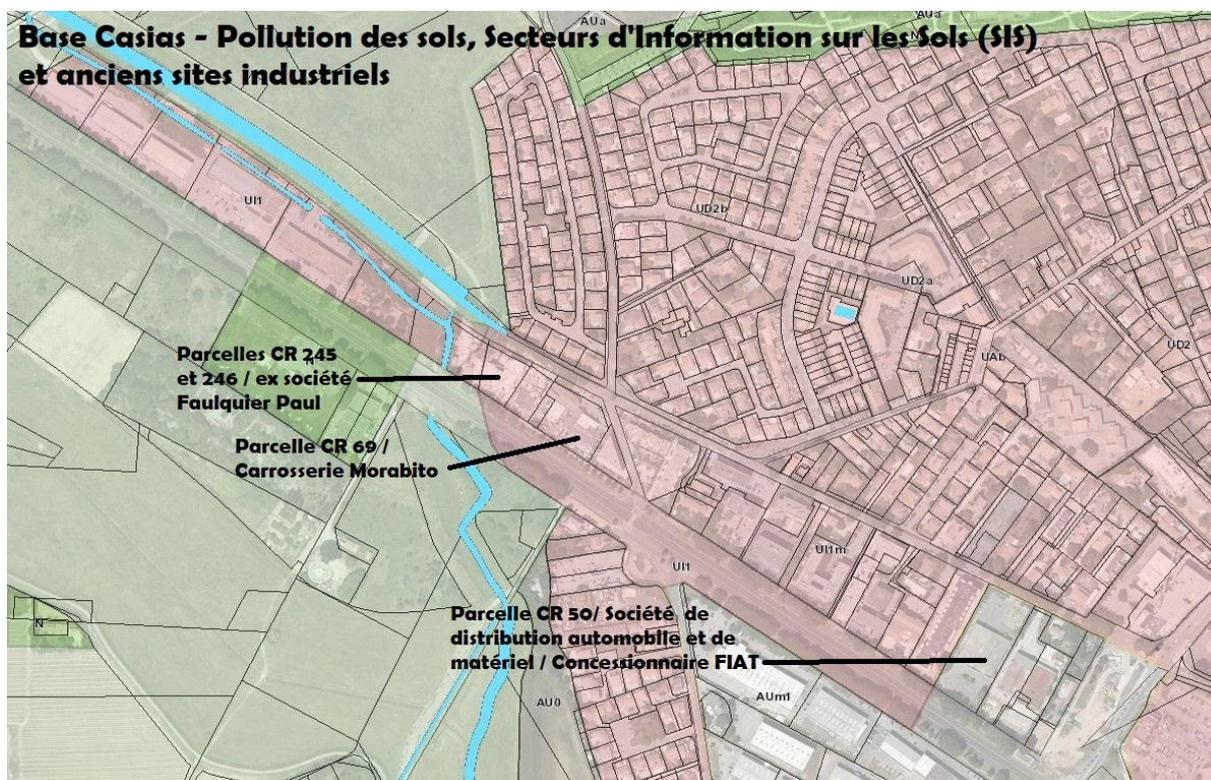
- Sciage et rabotage du bois, hors imprégnation
- Compression, réfrigération

Aujourd'hui, une résidence de 60 logements édifiée en 2023 a remplacé les bâtiments d'activités.

La carrosserie Morabito (anciennement Distribution auto et matériaux société) se trouve sur la parcelle CR 69, au 1051 avenue de Lattes. Ses activités sont les suivantes :

- garages, ateliers, mécanique et soudure
- carrosserie, atelier d'application de peinture sur métaux, PVC, résines, plastiques
- commerce de gros, de détail, de desserte de carburants en magasin spécialisé

La modification simplifiée du PLU sera sans effet significatif sur les risques de pollution liés aux anciens sites industriels car la mutation des activités économiques vers la destination habitation est déjà autorisée par le règlement de la zone UI1m et inchangée par la présente procédure.



#### La zone de présomption de prescription archéologique

L'avenue des Platanes et ses abords se trouvent intégralement en zone de présomption de prescription archéologique définie par l'arrêté préfectoral n°2106 du 18/02/2015. Les projets de permis de construire y sont donc soumis à l'avis au service archéologie de la DRAC.

De ce fait, une augmentation mesurée de la constructibilité dans ce secteur sera sans effet négatif sur la richesse archéologique du sous-sol.

### Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre

Au titre du classement sonore, le secteur UI1m de l'avenue des Platane presque entièrement impacté soit par la zone de bruit 3 liée à la M189 (avenue de Figuières) soit par la zone de bruit 4 liée à la M21 (avenue Georges Frêche) ainsi que celle liée à la ligne 3 du tramway (zone de bruit 5). Cela signifie que toutes les nouvelles constructions à usage d'habitation, d'hôtel et d'enseignement devront respecter les normes d'isolation acoustique prévues par la réglementation en vigueur.

L'application de ces normes d'isolation dans les nouveaux bâtiments, permettra de ne pas augmenter l'exposition des populations aux nuisances sonores.



### Conclusion

**Au regard de l'exposé ci-dessus, le projet de modification simplifiée du PLU ne présente aucune incidence notable sur l'environnement** et notamment la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages (d'après le décret n°2021-1345 du 13 octobre 2021, article 9). De plus, la modification simplifiée du PLU n'engendre pas de consommation d'espaces agro-naturels puisque la zone UI1m de l'avenue des Platane est déjà urbanisée.

## 4. Conclusion

Cette procédure de modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) sera mise à disposition du public. Elle reste mineure et n'impacte par les orientations fixées dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Elle ne remet pas en cause l'économie générale du projet du PLU initial mais participe à son évolution normale aux fins de s'adapter aux évolutions juridiques applicables.



# Déclaration de projet et mise en compatibilité du PLU de Lattes pour la réalisation du projet Ode à la Mer sur les Secteurs Solis / Soriech / Avenue des Platanes

1. Notice explicative du projet et son intérêt général –

Juin 2024



Prestataires en charge de l'élaboration du dossier de déclaration de projet :



**Sébastien RAMORA**

Urbaniste OPQU - Fondateur du studio Cap

Tél : +33 (0)6 84 76 31 83

@ : [ramora@studiocap.fr](mailto:ramora@studiocap.fr)

Adresse : 33, rue Jean-Pierre CHABROL - 34830 Jacou

**Damien PARISOT**

Consultant en environnement.

## SOMMAIRE

<b>PROPOS LIMINAIRES .....</b>	<b>4</b>
<b>1  PRESENTATION DU PROJET ODE A LA MER SUR LES SECTEURS DE SOLIS, SORIECH ET AVENUE DES PLATANES .....</b>	<b>5</b>
<b>1.1  LE CONTEXTE DU PROJET.....</b>	<b>6</b>
A   Localisation du projet dans son contexte communal et métropolitain.....	6
B   Un territoire sous forte pression démographique et résidentielle.....	7
C   Une dynamique résidentielle forte mais des besoins en logements encore en souffrance.....	9
D   Un dynamisme économique à soutenir.....	13
<b>1.2  LE PERIMETRE DU PROJET.....</b>	<b>15</b>
<b>1.3  ETAT INITIAL DU SITE.....</b>	<b>17</b>
A   Description générale du site .....	17
B   Milieu physique .....	17
C   Milieux naturels et biodiversité.....	20
D   Le paysage et le patrimoine.....	31
E   Risques naturels et technologiques.....	34
F   Le cadre de vie.....	37
<b>1.4  LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU SITE.....</b>	<b>45</b>
A   Les enjeux environnementaux.....	45
<b>1.5  DESCRIPTION DU PROJET ODE A LA MER SUR LES SECTEURS SOLIS / SORIECH / AVENUE DES PLATANES.....</b>	<b>46</b>
A   Ode à la Mer : contexte et objectifs du projet .....	46
B   Rappel des grands principes d'aménagement du projet Ode à la Mer.....	48
C   La stratégie opérationnelle d'Ode à la Mer : une mise en œuvre dans le temps long .....	50
D   Présentation des objectifs et du programme de l'opération sur le périmètre de la déclaration de projet .....	51
E   Composition et principes d'aménagement de l'opération .....	53
<b>2  JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL DU PROJET .....</b>	<b>57</b>
<b>2.1  UN PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN POUR REpondre AUX BESOINS DE LOGEMENTS POUR TOUS .....</b>	<b>59</b>
<b>2.2  UN PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN POUR ERIGER UNE CENTRALITE METROPOLITAINE MULTIFONCTIONNELLE ...</b>	<b>60</b>
<b>2.3  UN PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN QUI PROMeut DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITES.....</b>	<b>62</b>
<b>2.4  UN PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN QUI CONTRIBUE A LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES .....</b>	<b>64</b>
<b>2.5  UN PROJET DE RENOUVELLEMENT QUI VALORISE LES ENTrees DE VILLE DE LATTES ET MONTPELLIER .....</b>	<b>65</b>

---

## Propos liminaires

La présente notice explicative s'inscrit dans le cadre de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Lattes en vue de la réalisation du projet Ode à la Mer sur les secteurs Solis, Soriech et Avenue des Platanes.

Engagé depuis 2008, le projet d'aménagement Ode à la Mer vise à mettre en œuvre une vaste opération de renouvellement urbain des zones monofonctionnelles commerciales situées autour de la ligne 3 du Tramway et de ses stations. Cette opération d'intérêt métropolitain est une opportunité de proposer une nouvelle offre foncière pour répondre aux objectifs de production de logements issu du Programme Local de l'Habitat (PLH) métropolitain, en développant un projet exemplaire en matière de qualité urbaine et de renouvellement des rapports ville-nature, ainsi qu'en matière d'innovation (« ville intelligente », transition énergétique, lutte contre le réchauffement climatique, mobilités intégrées, nouvelles formes d'immobilier d'entreprise et d'habiter...).

La présente notice a pour objet de démontrer le caractère d'intérêt général que revêt le projet ode à la Mer sur les secteurs Solis / Soriech et Avenue des Platanes au regard du contexte local, des enjeux communaux et intercommunaux et des objectifs urbains, économiques, sociaux et environnementaux poursuivis.

A cet effet, la notice se structure en deux grands chapitres :

1 | Présentation du projet Ode à la Mer sur les secteurs de Solis, Soriech et Avenue des Platanes

2 | Justification de l'intérêt général du projet



---

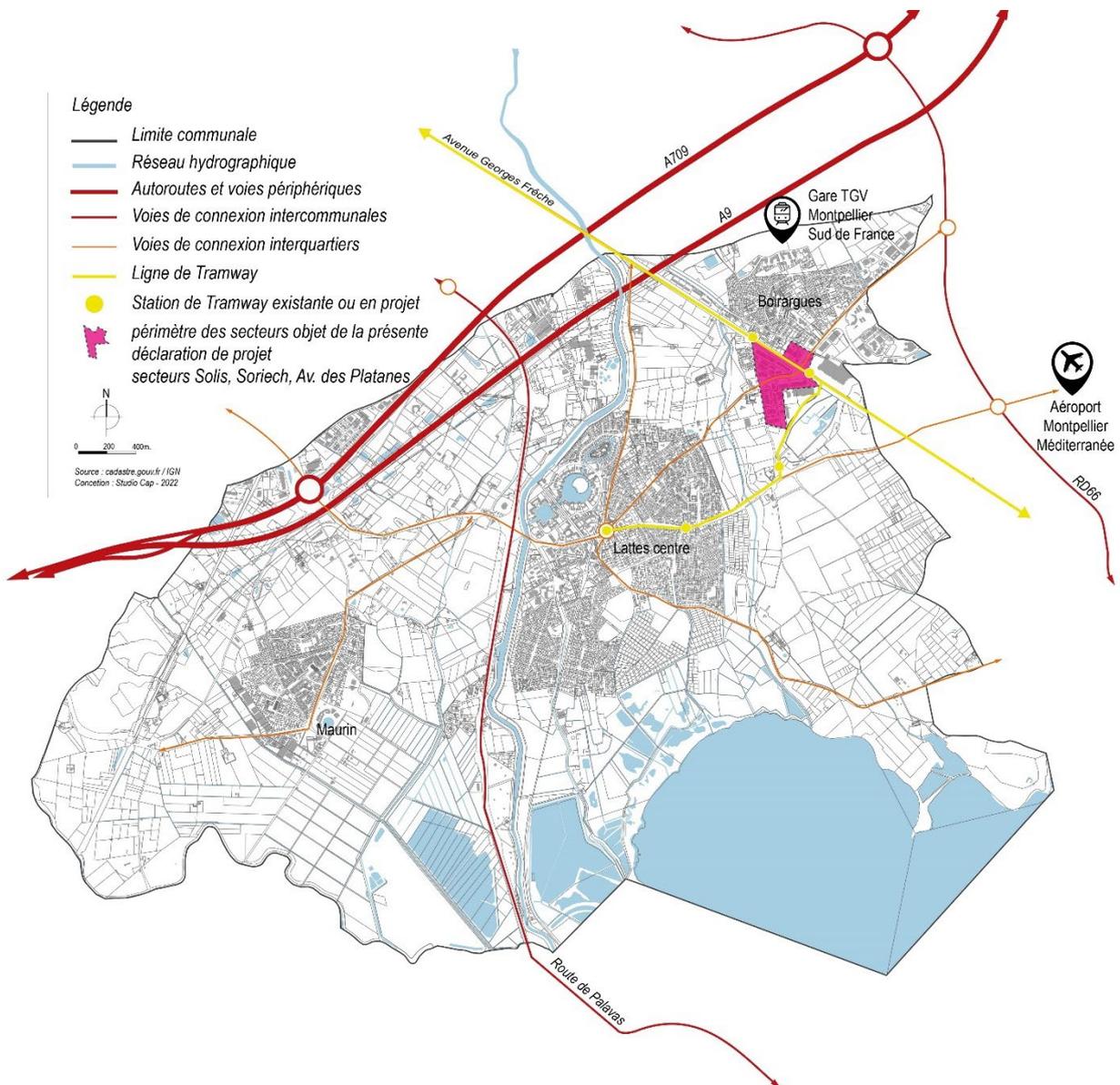
## 1 | Présentation du projet Ode à la Mer sur les secteurs de Solis, Soriech et Avenue des Platanes

## 1.1 | LE CONTEXTE DU PROJET

### A | Localisation du projet dans son contexte communal et métropolitain

Les secteurs Solis, Soriech et Avenue des Platanes se situent au nord-Est de la commune de Lattes, de part et d'autre de l'avenue Georges Frêche. Ces secteurs font partie de l'opération d'aménagement d'ensemble Ode à la Mer qui se situe à cheval sur les communes de Lattes et de Pérols.

Lattes est connectée à la ville de Montpellier par de nombreuses connexions viaires comme l'Avenue Georges Frêche et l'Avenue de Palavas. Elle est également desservie par la ligne 3 du Tramway le long de l'Avenue Georges Frêche. Elle possède un accès très rapide aux grandes infrastructures de transport : l'A9 et ses échangeurs, la gare de Montpellier Sud de France, et l'aéroport Montpellier Méditerranée.



## B | Un territoire sous forte pression démographique et résidentielle

Au 1er janvier 2019, la Métropole de Montpellier recense une population totale de 491 417habitants.

Le territoire de la métropole montpelliéraine connaît, depuis plusieurs décennies, une forte dynamique démographique liée à la fois à un solde naturel et à un solde migratoire positifs. Entre 2013 et 2019, la métropole a accueilli près de 50.000 nouveaux habitants, soit une variation annuelle moyenne de + 1,8 %. Cette dynamique se traduit par une croissance exponentielle du parc de logements (34 677 logements dont près de 29 500 résidences principales supplémentaires sur la même période) <sup>1</sup>.

La Commune de Lattes, 3ème commune la plus peuplée de la Métropole, a atteint 17 453 habitants au 1er janvier 2019.

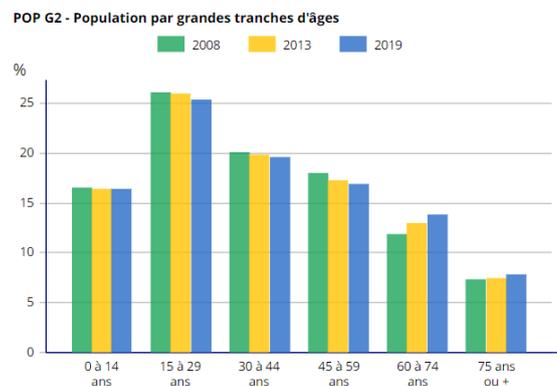
Sa position géographique avantageuse participe à son attractivité et à son dynamisme démographique. Elle est située à proximité de plusieurs infrastructures : autoroute A9, la gare Sud de France, aéroport Montpellier Méditerranée... Cette situation, entre ville équipée, littoral, étang, lui confère un cadre vie plaisant et attrayant pour les ménages.

Après avoir connu un essor important après les années 60 avec le développement, notamment, du quartier de Maurin (et avec des variations annuelles moyennes de 7 à 10% entre 1968 et 1982), la croissance démographique de Lattes s'est ralentie mais reste soutenue. Entre 2013 et 2019, le taux de croissance annuel moyen est de +1,7%, proche de celui observé à l'échelle de la Métropole. Cette croissance est majoritairement due au solde migratoire et témoigne ainsi de l'attractivité de la commune.

### Des habitants aux besoins spécifiques

La structure par âge de la population de la Métropole de Montpellier illustre une population relativement jeune avec plus de 40% d'habitants de moins de 30 ans et plus de 60% en âge de travailler (entre 15 et 60 ans). La classe d'âge prédominante étant la classe des 15-29 ans avec plus de 25% expliquée en grande partie par le rôle moteur de la métropole en matière d'enseignement supérieur.

Les classes d'âge supérieures à 60 ans, bien que moins élevées (21,7%), indiquent une croissance régulière de leur représentativité.



Structure par âge des habitants de Montpellier Méditerranée Métropole (source INSEE 2019)

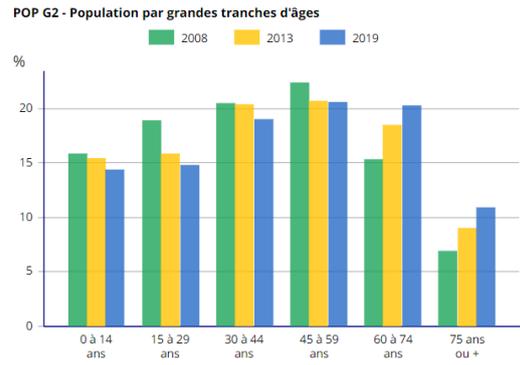
<sup>1</sup> Source INSEE : Montpellier Méditerranée Métropole – 1er janvier 2019

La structure par âge de la commune de Lattes présente, quant à elle, un profil un peu différent. La classe d'âge la plus représentée est la classe des 45 à 60 ans avec 20,6%. Juste derrière se situe la classe des 60-74 ans avec 20,3% de la population. Au total, les habitants lattois âgés de 45 à 74 ans représentent 40,9% de la population totale. Les 15-29 ans sont moins représentés sur Lattes qu'à l'échelle de la Métropole, notamment en raison d'une forte concentration d'étudiants sur la ville de Montpellier... Cette situation s'explique également par un parc de logements moins adapté aux besoins des petits ménages et un prix du foncier et de l'immobilier important sur la commune qui freine l'accueil de jeunes ménages sur la commune.

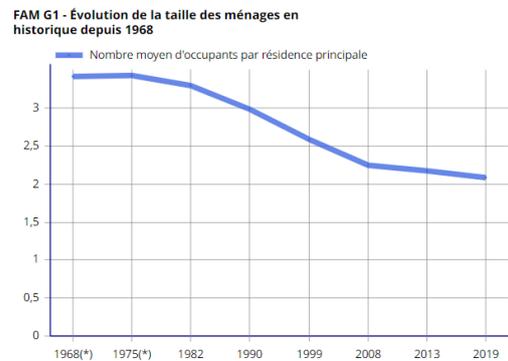
La taille des ménages a tendance à diminuer tant sur la Métropole que sur Lattes. En 2019, la taille des ménages sur la Métropole est de 2 personnes par ménage alors que sur Lattes, elle est encore de 2,08. Cette évolution est à corroborer avec la structure par âge de la population et un inévitable desserrement de la population. Ce phénomène de desserrement des ménages accroît la demande en logements et le besoin de résidences de petite taille.

Lattes maintient depuis plusieurs années une croissance démographique relativement importante (malgré un foncier difficile d'accès, car rare). Le revenu moyen des ménages (25 230 euros en 2019) traduit une situation où les ménages les plus aisés peuvent se maintenir sur ou dans la commune, même s'ils sont de plus en plus isolés, car la part de personnes par ménage a tendance à diminuer. Cette situation s'explique par la présence, de plus en plus importante, de ménages âgés (forte augmentation des 60 ans et plus).

Cette structure de la population, qu'elle soit métropolitaine ou communale, attire l'attention sur la nécessité de proposer une offre de logements plus adaptée à leurs besoins : qu'il s'agisse d'étudiants, de personnes plus âgées, ou ayant des revenus plus modestes...



Structure par âge des habitants de Lattes (source INSEE 2019)



Taille des ménages de Lattes (source INSEE 2019)

## **C | Une dynamique résidentielle forte mais des besoins en logements encore en souffrance**

### ***Des efforts pour produire des logements sur la Métropole...***

Depuis 2013, le volume de logements mis en chantier est en constante progression chaque année et atteint en 2017 un niveau record avec 7 179 logements construits dans la Métropole de Montpellier, soit un logement pour 1,2 nouveaux arrivants.

Sur la période d'application du précédent PLH de Montpellier Méditerranée Métropole (2013-2017), ont été réalisés au total plus de 28 000 logements, dont 28 % en logement locatif social. Au cours des cinq années de mise en œuvre du PLH, 9 528 logements locatifs sociaux ont donc été financés dans la Métropole de Montpellier soit une moyenne annuelle de 1 900 logements pour un objectif fixé par le PLH d'au moins 1 500 logements soit un taux de réalisation de 130%.

Néanmoins, la production en logement locatif social n'est pas lissée dans le temps. En effet, comparée avec l'année 2016, qui fut une année exceptionnelle avec un volume de logements financés, la production de logements locatifs sociaux familiaux et d'insertion accuse une baisse de 36% en 2017. Cette baisse significative est à mettre à l'actif des communes de la Métropole (hors Montpellier) dont la production locative sociale se réduit de moitié par rapport à l'année précédente.

Sur cette même année, les logements autorisés en LLS sur le territoire communautaire s'élèvent à 22% par rapport au parc de logements produits sur la même période, pour un objectif fixé par le PLH à 30%. Cette part atteint 21% pour les 30 autres communes de la Métropole avec des résultats distincts selon les communes.

### ***... mais une demande locative sociale encore élevée sur la Métropole***

En lien avec une certaine fragilité sociale, la demande locative sociale est importante. La pression sur la Métropole de Montpellier est donc de 8,1 contre 7,4 sur le département et 4,1 au niveau national.

Bien que 3/4 de la demande concerne la ville de Montpellier, la pression est légèrement plus élevée en dehors de la ville centre du fait d'une rotation plus faible.

Avec 10 700 demandes, la pression est la plus élevée pour les T1/T2. Elle l'est également pour les grands logements mais avec un volume nettement moins important (5 700 demandes). Au regard de la pression, en dehors de Montpellier, la réponse aux demandes pour les grands logements est plus difficile à satisfaire.

Ceci est à mettre en relation avec la part de grands logements dans le parc locatif social, à savoir une part de T4 de 27% sur la Métropole et une part de T5 plus importante sur Montpellier (9% contre 5% sur les autres communes.).

De plus grandes difficultés d'accès au parc social pour les personnes seules, plus âgées et sans emploi : Inversement, on peut considérer que les demandes des jeunes, des familles monoparentales et les demandes de mutations sont bien prises en compte.

Par ailleurs ¾ des demandeurs ont des ressources très faibles et leur part est significative dans les attributions.

### ***Sur Lattes, une production de logements à poursuivre pour répondre aux besoins***

Globalement, le territoire métropolitain a un besoin de production de logements locatifs sociaux, et individuellement la commune de Lattes ne fait pas défaut. En 2021, la commune comptabilisait 950 logements locatifs sociaux (LLS), soit 11% des résidences principales de la commune (alors que celle-ci est soumise aux obligations de 25% de LLS).

Face à ce constat, une nouvelle dynamique a été enclenchée sur la commune de Lattes. Entre 2010 et 2015, le nombre de logements sociaux a augmenté d'environ 30%, ce qui traduit également l'effet positif du PLH 2013-2019 (imposant la servitude de mixité sociale sur la commune de Lattes).

La mise en œuvre du PLH 2013-2018 a permis de mettre en chantier 1343 logements, soit environ 270 logements par an. Sur la même période, 488 logements locatifs sociaux ont été mis en chantier soit 37% de la production globale.

En 2019, la commune de Lattes dispose de 9 018 logements, dont 8 354 résidences principales. 4,1 % du ce parc de logement est vacant. Une partie de ce parc est liée à des résidences secondaires dégradées.

Parmi les 8 354 résidences principales que compte Lattes en 2019, 52% sont des maisons individuelles. Ce sont des logements de grande taille peu aux petits ménages : 80% des logements ont plus de 3 pièces. La part des T2 a diminué au profit des studios.

Lattes connaît une carence en logements locatifs sociaux. Pour atteindre l'objectif de 25% de LLS sur Lattes, un déficit de 1 157 logements locatifs sociaux est encore à combler.

Le PLH 2019-2024 affiche de nouveaux objectifs pour la commune de Lattes :

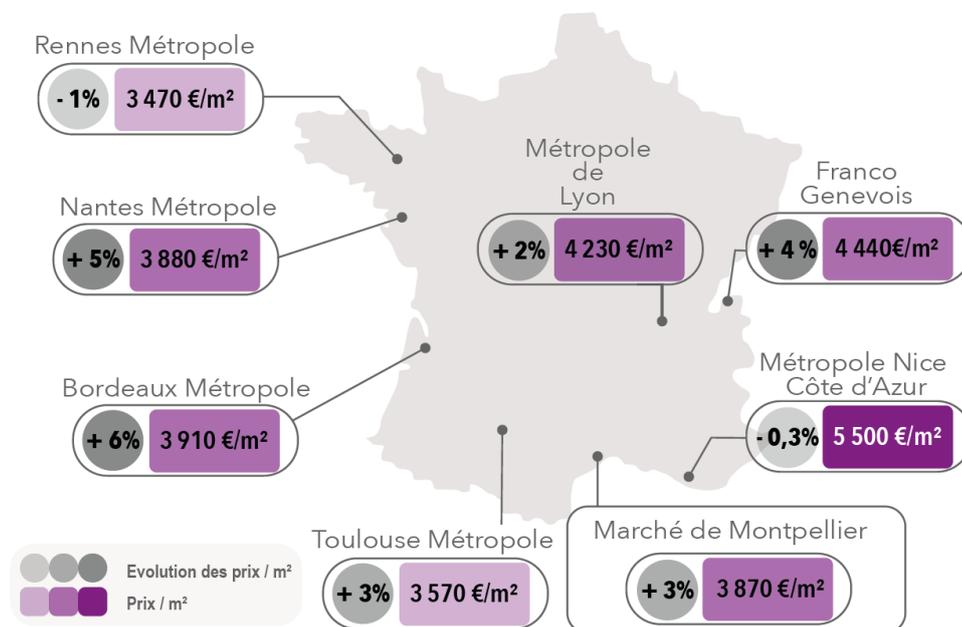
- 2 100 à 2 400 logements à produire (mis en chantier) sur la période 2019-2024 soit en moyenne 350 à 400 logements par an.
- Une part minimum de 36% de logements locatifs sociaux au sein de la production neuve constatée sur la période 2019-2024.
- 17% de logements en accession « abordable » au sein de la production neuve constatée sur la période 2019-2024.

Les capacités d'accueil étant limitées sur la commune de Lattes, la majorité des gisements fonciers identifiés par le PLH pour répondre aux besoins en production sont sur l'opération Ode à la Mer et notamment sur les sites de Solis, Soriech et Avenue des Platanes.

### Un frein à l'atteinte de ces objectifs : le foncier

Avec un prix de vente atteignant dans la Métropole 4 076 €/m<sup>2</sup> au 3e trimestre 2018, les prix ont progressé d'une année sur l'autre classant la Métropole de Montpellier parmi les territoires métropolitains les plus onéreux (Source : PLH 2019-2024).

Traditionnellement, les valeurs sur la commune centre sont les plus élevées de la Métropole tout comme sur l'espace littoral, contraint et particulièrement attractif. De même, l'attractivité de la Vallée du Lez participe à un positionnement sur des valeurs hautes. A noter également que le poids des ventes à investisseurs sur les petites typologies contribue à un prix moyen au m<sup>2</sup> élevé.



\*Prix en collectif - TVA pleine - HORS parking

Le prix du foncier reste élevé sur Lattes et atteint en moyenne 3600€ par mètre carré sur la commune de Lattes (prix en collectif, TVA pleine et hors parking et autres annexes). Il est supérieur à la moyenne nationale, qui est de 2600€ par mètre carré en 2017, et a tendance à augmenter sur les dernières années. Ce foncier onéreux se traduit par une présence de ménages aisés : leur revenu fiscal moyen est de 25 230€ contre 21 340€ pour la Métropole.

Cette situation s'explique par :

- Une sensibilité environnementale singulière, limitant les possibilités d'urbanisation en extension : au regard de la loi littoral mais aussi des habitats et milieux sensibles qui constituent les espaces agricoles et naturels de Lattes, la Commune et la Métropole souhaitent les préserver au maximum. En cela, elle a affiché clairement dans son PLU la volonté de conserver des espaces naturels et agricoles de grande envergure.
- Un gisement foncier limité sur la commune lié à la présence de contraintes et nuisances : l'analyse des contraintes environnementales (notamment liées au PPRI) et des dispositions réglementaires

(liées entre autres à la loi littoral) s'appliquant sur la commune, mettent en évidence une capacité réduite en termes de développement. A cela s'ajoutent des nuisances qui, en fonction des choix adoptés, exposent de manière renforcée la population aux différentes sources (axes de transit, PEB de l'aéroport Montpellier Méditerranée...).

Le cumul de ces nuisances et contraintes sur le territoire communal limite fortement les possibilités d'urbanisation en extension comme en renouvellement. Au PLH 2019-2024, un potentiel de 2285 logements a été estimé sur la commune dont près de 80% est subordonné à la mise en œuvre du projet Ode à la Mer. Cet indicateur met en évidence l'importance de ce projet d'aménagement dans le processus de production de logements sur la commune et sur le territoire métropolitain.

Le territoire communal doit apporter des réponses aux enjeux démographiques et économiques métropolitains (accueil de nouvelle population, évolution du profil des ménages induisant des besoins, carence en logement locatif social, développement économique du territoire...). Néanmoins, au regard de la sensibilité environnementale et du contexte réglementaire, la commune de Lattes est extrêmement contrainte dans sa capacité de développement. Les disponibilités en extension sont rares, et la volonté de la commune est de réaliser des extensions urbaines en continuité de l'urbanisation existante, mais en dehors des secteurs exposés à des risques et nuisances, et en dehors de lieux naturels sensibles.

A ce titre, en dehors des quelques opportunités identifiées en extension dans le cadre du PLU, les seules opportunités se trouvent au sein même du tissu urbain, où d'importantes opérations de renouvellement urbain ambitieuses pourront à elles seules répondre aux besoins locaux du territoire et aux impératifs imposés par les documents d'urbanisme supérieurs (notamment affichés dans le SCoT et le PLH).

## D | Un dynamisme économique à soutenir

La zone d'emploi INSEE de l'Agglomération de Montpellier connaît un essor soutenu de l'emploi salarié, comme en témoigne l'augmentation de la population active au cours de ces dernières décennies. La prééminence de l'emploi tertiaire est marquée avec un taux de 82% à l'échelle de la Métropole.

Le taux de chômage était de 12,2% en 2015, soit 3% supplémentaires par rapport à 2008. Il reste cependant supérieur à la moyenne nationale (10.4% à cette même période).

La commune de Lattes comptait 7 900 actifs en 2015. Parmi eux, 6930 possédaient un emploi, pendant que 966 étaient au chômage (soit 12,2%). Ce taux est supérieur au taux connu au cours de ces dernières années : il était à 10,4 % en 2010, soit une augmentation de 4,2% par an sur la commune.

La majorité des actifs sont employés ou relève de la catégorie professions intermédiaires et cadre. Les artisans et ouvriers eux ne représentent que 18% de la population active présente. Au regard des tendances observées au cours de ces dernières années (entre 2010 et 2015) les cadres et professions intermédiaires sont de plus en plus nombreux sur la commune, au détriment des ouvriers, employés et artisans (qui eux régressent sur le territoire communal).

Située dans l'axe St Jean de Vedas - Baillargues qui regroupe 25% des emplois de la métropole, Lattes possède une économie très dynamique. Second pôle d'emplois de la métropole (après Montpellier) elle regroupait 8 096 emplois en 2015 (dont 85% d'emploi salariés), ce qui correspond à une croissance du nombre d'emplois de 30% environ par rapport à 1999.

Cette forte activité est notamment liée à une activité touristique importante (commune littorale) mais surtout à une forte représentation de surfaces commerciales. La commune possède en effet de nombreuses zones d'activités. Si certaines ont plutôt une vocation artisanale (comme le parc Activa a Maurin), c'est avant tout les zones accueillant les grandes surfaces commerciales qui ont fait la richesse de la commune et qui ont permis à Lattes de devenir le second pôle d'emploi métropolitain.

Principalement concentrées de part et d'autre de la D21 (route de Carnon) ces zones ont attiré à proximité de grandes enseignes (Carrefour, Decathlon) un nombre important de grandes surfaces satellites. Associé aux autres zones commerciales toutes proches de Mauguio et Pérols, ce secteur est ainsi devenu un des plus importants pôles commerciaux de la métropole.

Au total, Lattes propose plus d'emplois qu'elle ne possède d'actifs sur son territoire. Si le nombre d'emplois augmente sur la commune, le nombre de chômeurs également (et plus rapidement que le nombre d'emplois).

### Le cas particulier de la Route de la Mer : constats et perspectives

L'occupation commerciale existante de la Route de la Mer est composée de 2 hypermarchés (Carrefour et Auchan) entre lesquels s'est progressivement installé un tissu de moyennes surfaces commerciales puissant et bien identifié par les consommateurs.

Au total, la polarité commerciale de la Route de la Mer (secteur de Mauguio - Fréjorgues compris) concentre plus du quart des surfaces commerciales (avec des surfaces de vente supérieures à 300 m<sup>2</sup>) de la métropole Montpellieraine (soit 25.7%) mais également le quart du chiffre d'affaires réalisé sur l'agglomération (soit 24% toutes activités confondues).

En termes de chiffre d'affaires, la zone totale représente 626 M€ (estimation des activités commerciales au sein du périmètre d'étude y compris zone de Mauguio) soit un quart du chiffre d'affaires réalisé par le « Grand Commerce » à l'échelle de la métropole. A eux seuls, les deux hypermarchés représentent 150M€ pour Carrefour et 130M€ pour Auchan. Ce sont les hypermarchés pesant le plus de poids à l'échelle métropolitaine.

Si cette zone économique est relativement bien identifiée des consommateurs, elle comprend des contraintes fortes, qui tendent à minorer l'attractivité commerciale et les chiffres d'affaires des activités commerciales, voire compromettre leurs pérennités :

- les bâtiments sont en grande partie vieillissants, pour certains vétustes et énergivores ;
- Les moyennes surfaces commerciales sont dispersées sur plusieurs sites de part et d'autre de l'avenue Georges Frêche, sans lien entre ces sites, et nécessitant de se transporter en voiture entre chaque magasin (absence de parking communs, grandes distances à parcourir à pied inadaptées au piéton...).

Cette situation est notamment liée à la présence d'offres commerciales concurrentes qui proposent de nouvelles manières de consommer à proximité de la zone commerciale (retail-parc, odysseum...) dégradant l'image de marque de la zone.

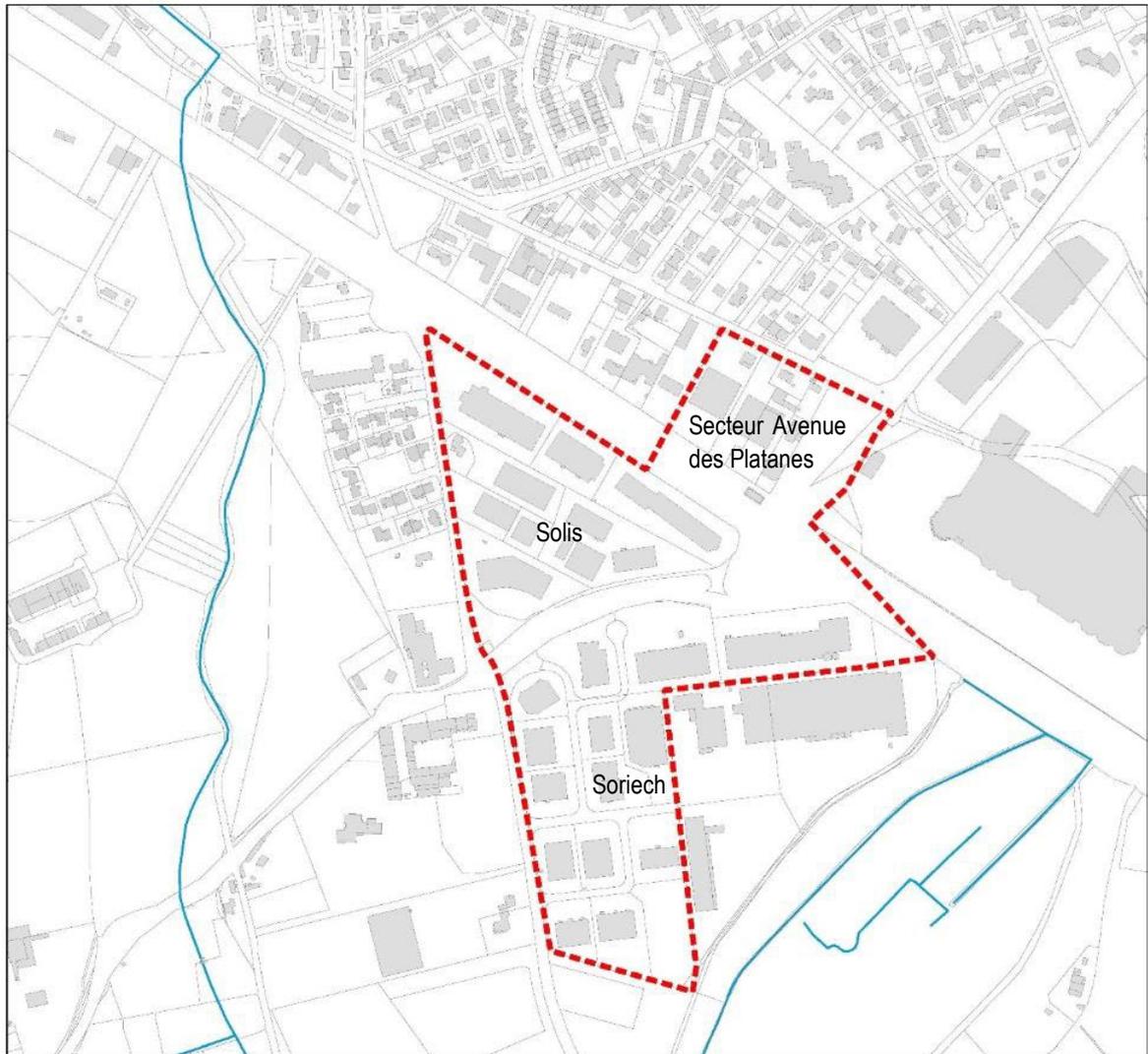
La zone commerciale représente un secteur stratégique pour l'économie locale. Au-delà d'assurer des emplois adaptés aux attentes et qualifications des typologies socio-professionnelles dominantes sur la métropole, la zone est clairement identifiée par les consommateurs. Si la majorité d'entre eux proviennent de la métropole, la zone détient une zone de chalandise lointaine (desserte régionale facilitée par la proximité de l'autoroute). Néanmoins, cette zone de chalandise tend à se réduire aujourd'hui au regard de certaines zones d'activités périphériques plus concurrentielles, en partie liée à de nouvelles manières de consommer.

Ainsi, afin de répondre aux enjeux démographiques et économiques du territoire, la métropole a engagée des démarches permettant d'anticiper les besoins et d'engager des opérations exemplaires de renouvellement urbain à l'échelle de cette zone commerciale.



## 1.2 | LE PERIMETRE DU PROJET

Le périmètre retenu pour la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU couvre environ 19 hectares 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 pointillé rouge sur le plan ci-après.



*Emprise des secteurs concernés par la Déclaration de Projet Ode à la Mer sur la commune de Lattes*

Plusieurs critères ont permis la définition de ce périmètre opérationnel :

> **la situation stratégique de ce site** : ce périmètre opérationnel d'Ode à la Mer, objet de la présente concertation, est la 1<sup>ère</sup> étape de mise en œuvre d'Ode à la Mer côté Commune de Lattes. Le périmètre se développe donc logiquement autour de la 1<sup>ère</sup> station de Tramway du projet (la station Boirargues) et de la future station dite « Mas Rouge » et contribuera ainsi à l'émergence de la 1<sup>ère</sup> « séquence urbaine » en cohérence avec le plan guide global d'Ode à la Mer (reconfiguration commerciale, diversification fonctionnelle, désimperméabilisation).

> **un critère foncier** : la maîtrise foncière par l'aménageur de parcelles occupées mais mutables au sein du périmètre ainsi que la démarche volontaire de plusieurs propriétaires privés pour intégrer le projet, ont fortement contribué à l'activation de cette phase opérationnelle. Ces deux paramètres sont la garantie d'une maîtrise de la qualité du projet et du respect des objectifs du projet global d'Ode à la Mer.

> **un critère programmatique** : l'émergence d'un nouveau programme immobilier mixant l'urbain, le social, l'économique et le fonctionnel sur un îlot stratégique du périmètre ouvrirait la voie au renouvellement urbain essentiel au renouveau de ce quartier : il s'agit du Pôle Autonomie Santé, programme innovant, cofinancé par l'Etat, la Région Occitanie et la Métropole, qui viendra symboliser l'émergence de ce nouveau quartier métropolitain et dont l'originalité et la multifonctionnalité du programme seront un marqueur d'exemplarité et un des objectifs portés par le projet global Ode à la Mer.

## 1.3 | ETAT INITIAL DU SITE

Ce chapitre présente une synthèse de l'état initial du site. L'état initial détaillé est développé dans l'évaluation environnementale. Le présent chapitre éclaire sur les caractéristiques à retenir.

### A | Description générale du site

Le projet sur les secteurs de Solis, Soriech et Avenue des Platanes, objet de la présente déclaration de projet, est situé dans le département de l'Hérault, au Nord-Est de la commune de Lattes, de part et d'autre de l'Avenue Georges Frêche et de la RD189, bordé à l'Ouest par le Chemin de Soriech et à l'Est par l'enseigne Castorama et le marais de l'Estanel.

Il s'agit d'un site entièrement bâti à vocation commerciale, composé essentiellement de bâtis à structure métallique (appelés communément « boîtes à chaussures ») et leur zone de stationnement entièrement recouvertes d'enrobés. Le site est aujourd'hui quasi entièrement imperméabilisé.



Vue aérienne de l'aire d'étude (Source : Géoportail, BD Ortho, 2022)

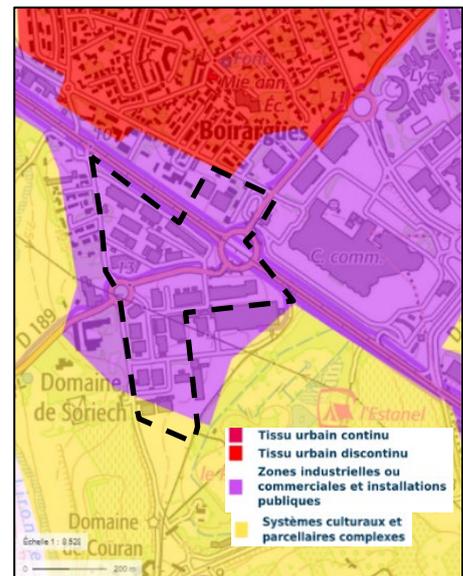
### B | Milieu physique

#### Occupation du sol

Le site est en très grande majorité à caractère urbain, constitué d'espaces commerciaux et de voiries interstitielles, laissant peu de place aux espaces non imperméabilisés (quelques fossés ou délaissés de parcelles non traités mais à faible valeur paysagère et écologique).

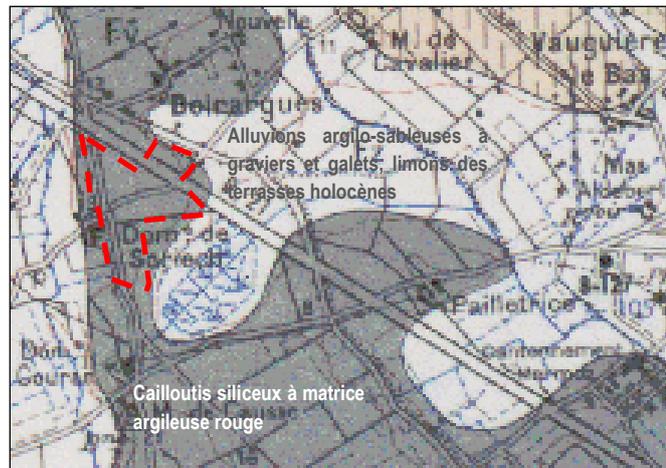
La pointe sud du périmètre du secteur, adjacente au marais de l'Estanel, présente une occupation plus perméable mais constitue des friches non bâties.

Occupation du sol de la zone d'étude (Source : Géoportail, Corine Land Cover 2018)



### Contexte géologique

La région montpelliéraine constitue une zone de transition avec au Nord, les premiers contreforts des garrigues occupés par des collines boisées et des plateaux calcaires, et au Sud, la plaine littorale recouverte, dans sa plus grande partie, de matériaux détritiques et d'alluvions. La tectonique du secteur est marquée par le pli dit de Montpellier au Nord, qui constitue l'un des chevauchements majeurs de la région du Languedoc. Cette formation domine un ensemble peu plissé et structuré constituant la plaine littorale.



Situation géologique de l'aire d'étude (Source : carte géologique BRGM - Géoportail)

Sur l'aire d'étude, le sous-sol est principalement constitué de cailloutis siliceux à matrice argileuse rouge, surface d'abandon pliocène (en gris foncé sur la carte). Quelques secteurs sont concernés par des alluvions argilo-sableuses à graviers et galets, limons des terrasses holocènes (proche sur une grande partie de Lattes, au niveau des écoulements du Lez et de La Lironde).

### Contexte topographique

L'aire d'étude présente une topographie relativement plane en raison de sa situation au sein de la plaine littorale. Le relief varie de 12 m à la pointe Nord à 9 m en pointe Sud, et de 14 m à l'Ouest à 10 m à l'Est Boirargues.

Globalement, le relief décline du Nord au Sud et de l'Ouest vers l'Est.

### Le réseau hydrographique

Le réseau hydrographique de l'aire d'étude est essentiellement constitué par les fossés pluviaux des zones d'activités. Le secteur borde au Sud la zone humide de l'Estanel.

Le secteur est en limite des deux bassins versants du Nègue-Cats pour une grande partie Est du site et de la Lironde pour une petite bande Ouest. La frontière des deux bassins-versants traverse le Solis et rejoint le Chemin de Soriech au niveau de la zone du même nom (rond-point de Soriech) :

- **Le ruisseau du Nègue-Cats**, pour sa branche principale, prend sa source sur la commune de Montpellier, au Nord du centre commercial d'Odysseum à proximité du Zénith, et s'écoule vers le Sud, traversant les zones commerciales jusqu'à son exutoire, l'étang de l'Or, via l'étang des Salins. Il comprend des branches secondaires confluentes depuis l'Est et l'Ouest, notamment une branche issue de la zone humide de l'Estanel alimentée en partie par les écoulements pluviaux du site

d'étude. Le bassin versant du Nègue-Cats draine une surface de près de 1 200 ha située sur les quatre communes de Montpellier, Lattes, Pérols et Mauguio.

- **La zone humide du marais de l'Estanel** constitue une vaste zone d'expansion pour les écoulements pluviaux situés en amont de la RD 21 (apports du camping, de Castorama...). L'ouvrage de franchissement de la RD 21 et le collecteur situé sous le parking de Carrefour Grand Sud limite les débits de ruissellement apportés au Negue-Cats à une valeur inférieure à 1 m<sup>3</sup>/s. Son rôle est donc important dans la gestion des ruissellements de ce secteur. En l'état actuel, les ruissellements pluviaux pour une crue centennale se déversent dans la zone humide de l'Estanel et inonde quasi-intégralement celle-ci.
- **La Lironde** est un ruisseau typiquement méditerranéen, sec en été et en eau l'hiver. Il traverse l'aire d'étude du Nord vers le Sud, cheminant en zone agricole et franchissant la RD 21E6, l'Avenue Georges Frêche, la RD189 et la RD172 à l'Est du front urbain de Lattes. Il se jette dans l'étang du Méjean. Le bassin versant de la Lironde présente une forme allongée d'une longueur de 5 km et d'une superficie de 500 ha à la limite entre les communes de Montpellier et Lattes. Son tracé chemine alternativement en zone urbaine au niveau de la limite du territoire avec Montpellier, en zone agricole sur la quasi-totalité du territoire de Lattes avant de se jeter dans l'étang du Méjean. Ce cours d'eau est généralement à sec ou présente un filet d'eau, mais comme tout cours d'eau méditerranéen, il peut rapidement gonfler à la suite de fortes précipitations, généralement à caractère orageux. Des travaux de protection ont été réalisés afin de sécuriser les digues du Lez pour la crue centennale en évitant la rupture des digues par surverse. Pour cela une partie des crues du Lez a été dérivée en rive gauche dans la dépression de la Lironde. La Lironde participe aussi à l'évacuation des eaux de débordement du Lez.

## C | Milieux naturels et biodiversité

### Contexte écologique et réglementaire

La zone d'étude n'est directement concernée par aucun périmètre à statut environnemental. Elle est encadrée au sud et au sud-est par de nombreux périmètres environnementaux correspondant aux étangs palavasiens, à l'étang de l'Or et à leurs ceintures. Ces sites sont présentés brièvement ci-après. Leur lien écologique avec la zone d'étude est également mentionné.

#### Zonage patrimonial

Le zonage patrimonial correspond à l'ensemble des zones inventoriées pour leur intérêt écologique et répertoriées dans la zone d'étude éloignée. La carte en page suivante permet de localiser ces zones par rapport à la zone d'étude.

Deux ZNIEFF sont positionnées à moins d'un kilomètre de la zone d'étude : ZNIEFF de type 1 « Aéroport de Montpellier-Fréjorgues » et ZNIEFF de type 2 « Complexe paludo-laguno-dunaire des étangs montpelliérains ».

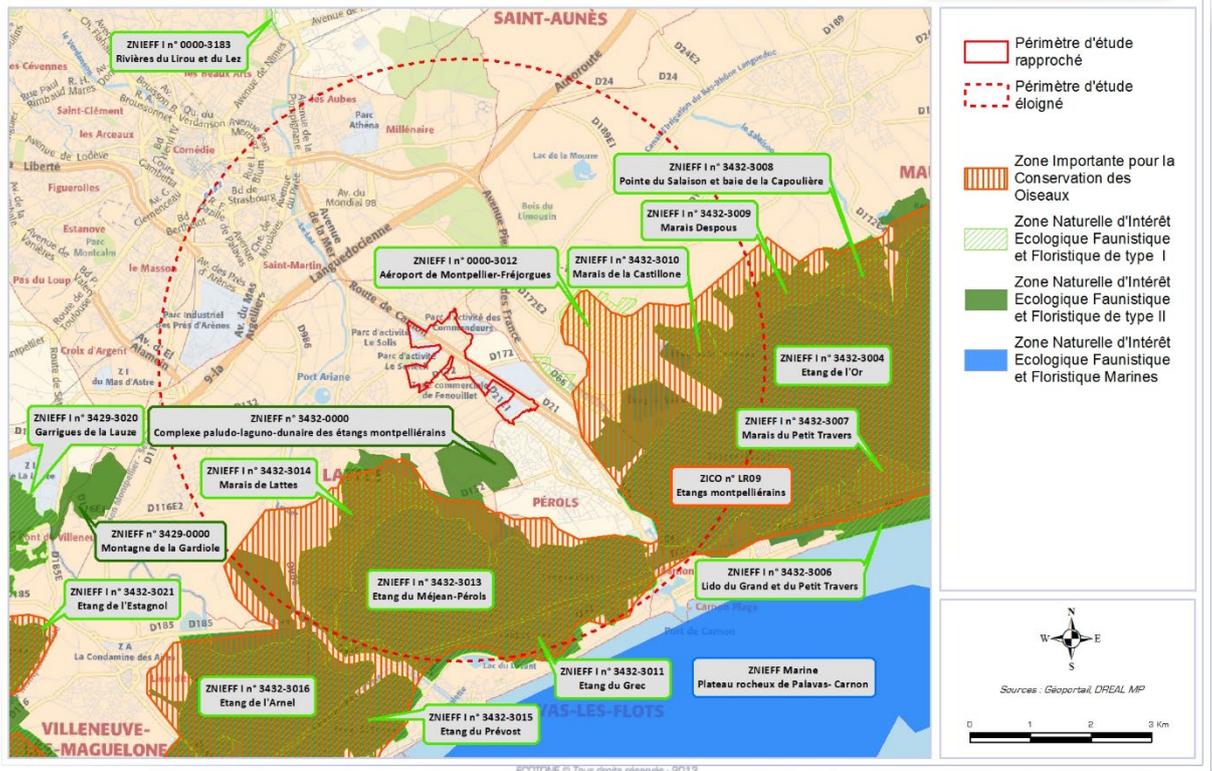
Les principaux périmètres ZNIEFF situés à proximité de la zone d'étude sont présentés dans le tableau ci-contre. Les informations sont extraites des fiches descriptives de chaque ZNIEFF accessibles sur le site Internet de la DREAL LR.

Nom du site	Type	Caractéristiques	Distance avec la zone d'étude	Lien écologique
N°3432-0000 « Complexe paludo-lagunodunaire des étangs montpelliérains »	II	Complexe de zones humides plus ou moins halophiles avec des variations de cortèges en fonction de la salinité du milieu : dunaire, salés, mares temporaires...	700 m	<b>Lien écologique probable</b> en raison d'habitats similaires localisés au niveau des milieux humides de l'Estagnol (uniquement espèces non halophiles)
N°0000-3012 « Aéroport de Montpellier-Fréjorgues »	I	Intérêts pour 3 espèces : <i>Cressa cretica</i> (flore); Outarde canepetière et Huppe fasciée	700 m	<b>Lien écologique non certain</b> du fait de la présence d'une grosse zone de rupture écologique (urbanisation)
Autres ZNIEFF : Marais et Étangs	I et II	Intérêt pour les espèces du cortège du complexe de zones humides plutôt douces en ceinture de lagunes et eaux plus salées en bord de lido	plus d'1 kilomètre	<b>Lien écologique probable</b> en raison d'habitats similaires localisés au niveau des milieux humides de l'Estagnol (espèces d'eaux douces uniquement)

*Caractéristiques des zonages patrimoniaux localisés dans le périmètre d'étude éloigné*

Une Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux est également présente à moins d'un kilomètre de la zone d'étude, la ZICO des « Étangs montpelliérains ».

ZONAGES D'INVENTAIRES À L'ÉCHELLE DU PÉRIMÈTRE ÉLOIGNÉ



Cartographie des zonages patrimoniaux à proximité du périmètre d'études

**Zonage réglementaire**

Le zonage réglementaire englobe les sites du réseau Natura 2000 les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotopes (APPB) ainsi que toute autre zone bénéficiant d'un statut de gestion et/ou de protection. La carte en page suivante permet de localiser ces zones par rapport à la zone d'étude. Deux sites Natura 2000 sont positionnés à moins d'un kilomètre de la zone d'étude :

1. SIC FR9101408 « Etang de Mauguio » (Directive habitats faune flore) ;
2. ZPS FR9112017 « Etang de Mauguio » (Directive oiseaux).

Les principaux périmètres Natura 2000 situés à proximité de la zone d'étude sont présentés dans le tableau ci-après. Les informations sont extraites des fiches descriptives du site Internet de l'Inventaire National du Patrimoine Naturel.

Deux APPB sont mentionnés également dans la zone d'étude éloignée :

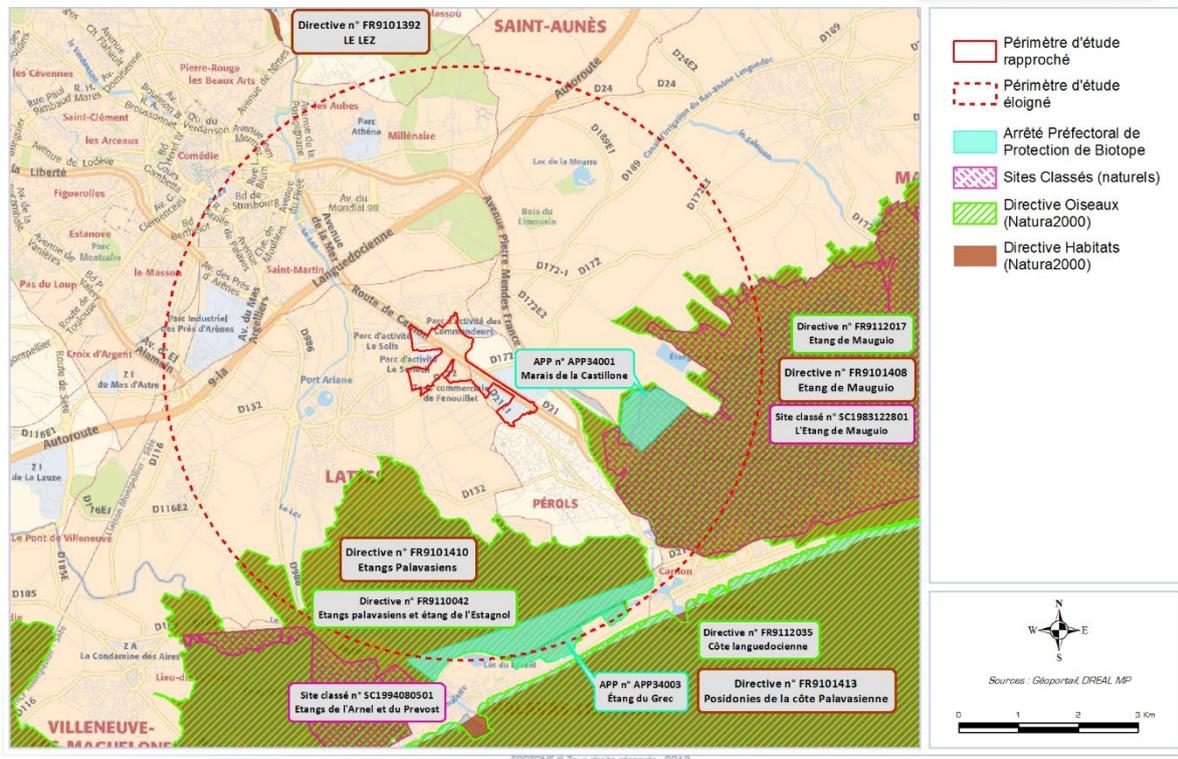
1. Marais de Castellone ;
2. Etang du Grec.

Un lien écologique peut exister entre les espèces avifaunistiques de ces deux sites et les zones humides et aquatiques de la propriété de la zone humide de l'Estanel.

Nom du site	Type	Caractéristiques	Distance avec la zone d'étude	Lien écologique
FR9101408 « Etang de Mauguio »	SIC	Cortèges d'habitats humides présentant un gradient d'halophilie : Dunes mobiles et fixées, lagunes méditerranéennes, mares temporaires, prairies hygrophiles,	600 m	Habitats de la zone d'étude différents de ceux rencontrés au sein du SIC excepté peut-être les zones humides de l'Estagnol
FR9101410 « Etangs palavasiens »	SIC	pièces d'eau eutrophes, forêts riveraines. Espèce d'intérêt communautaire : Cistude d'Europe (Emys orbicularis).	1,5 km	<b>Lien écologique peu probable</b> pour la Cistude d'Europe en raison des coupures écologiques créées par l'urbanisation
FR9112017 « Etang de Mauguio »	ZPS	Cortèges d'oiseaux des lagunes méditerranéennes	600 m	<b>Lien écologique probable</b> pour l'avifaune en raison d'habitats similaires localisés au niveau des milieux humides de l'Estagnol
FR9110042 « Etangs palavasiens et étangs de l'Estagnol »	ZPS	Cortège de passereaux paludicoles et d'Ardéidés patrimoniaux	1,5 km	

Caractéristiques des zonages réglementaires localisés dans le périmètre d'étude éloigné

ZONAGES RÉGLEMENTAIRES À L'ÉCHELLE DU PÉRIMÈTRE ÉLOIGNÉ



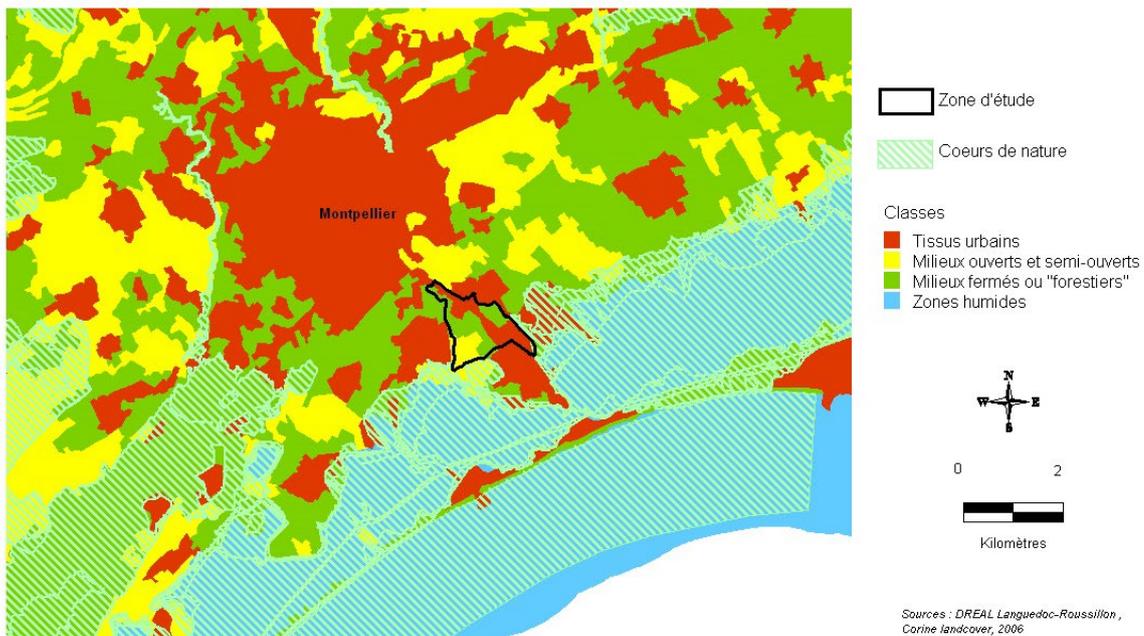
Cartographie des zonages réglementaires

### Continuités écologiques

A une échelle élargie (carte ci-dessous), trois sous-trames ont été identifiées : zones humides, milieux fermés ou « forestiers » et milieux ouverts et semi-ouverts. Les zonages patrimoniaux et règlementaires (vus précédemment) ont été retenus comme réservoirs de biodiversité. La carte ci-dessous présente la localisation de ces trois sous-trames et des réservoirs de biodiversité par rapport au secteur étudié à l'époque (périmètre étudié en 2009). A cette échelle d'étude, les conclusions étaient les suivantes : « Le secteur d'étude se situe entre le tissu urbain du Sud-Est de Montpellier et le continuum des zones humides ; il est également bordé à l'Est, et au Sud-Ouest, par des réservoirs de biodiversité. Il se situe donc à l'interface entre des zones à enjeux forts (urbanisation/naturalité).

Toutefois, les connexions entre l'Est et l'Ouest par le Sud de Montpellier, parallèlement à la côte méditerranéenne (donc entre les réservoirs de biodiversité de l'Est et de l'Ouest), sont déjà interrompues par l'urbanisation et les infrastructures présentes. L'aménagement du secteur d'étude ne fera donc qu'accroître ce phénomène déjà très important. »

La zone de projet est située en zone urbanisée.



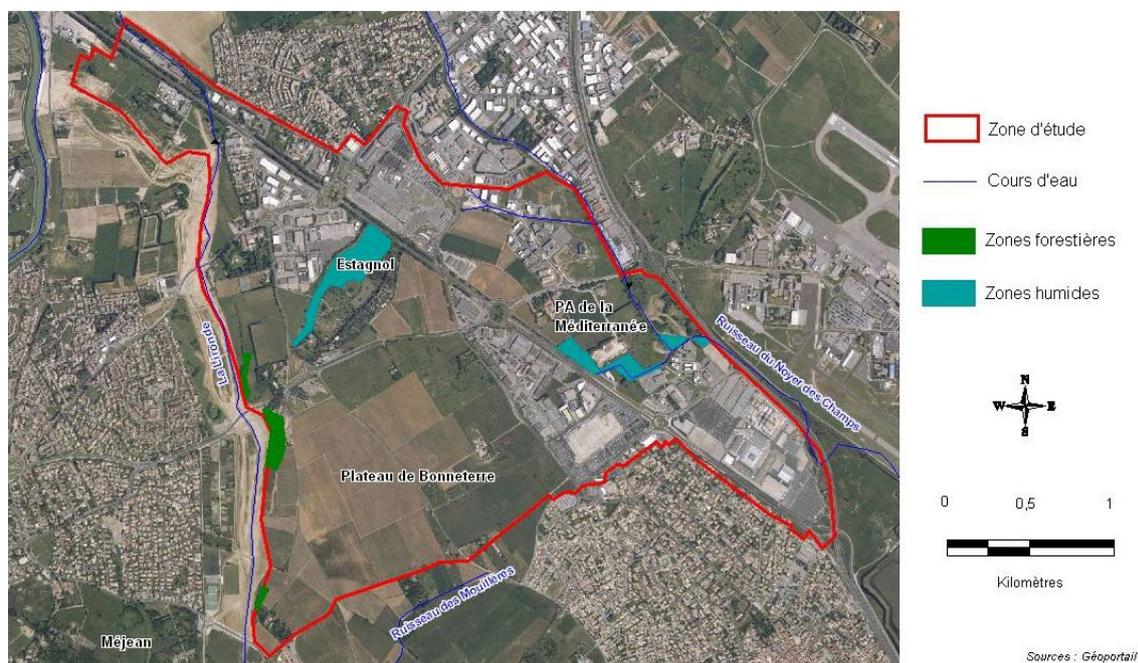
**Analyse à l'échelle du secteur d'étude**, trois zones proposant une valeur certaine en termes de biodiversité (ou « réservoirs de biodiversité ») ont été identifiées à partir des informations fournies (occupation du sol) et des premiers passages de terrain. Trois types de réservoirs de biodiversité ont ainsi été retenus :

Les zones humides : Propriété de la zone humide de l'Estanel, PA de la Méditerranée, lit de la Lironde, ruisseaux. Au Sud-Ouest, en dehors du secteur d'étude, la zone du Méjean a également été prise en compte au niveau local (ZNIEFF de type 1) ;

Les zones « forestières » : trois parcelles seulement sont encore occupées par la forêt (cf. Carte suivante). On note par exemple une zone boisée entre le Mas Couran et le cours d'eau de la Lironde ;

Les milieux ouverts : plateau de Bonneterre au Sud ; après vérifications de terrain, les parcelles agricoles enclavées au Nord du secteur d'étude n'ont pas été retenues (trop de dégradations).

La zone d'étude ci-dessous correspond au périmètre étudié en 2009 :



*Noyaux de biodiversité signalés sur le secteur d'étude*

La zone de projet est située hors de ces zones proposant une valeur certaine en termes de biodiversité.

### **Les connexions et les ruptures à l'échelle locale**

**Zones humides** : Les zones humides du secteur d'étude ne sont pas connectées entre elles. Les ruptures sont liées à l'urbanisation et aux infrastructures. La zone humide de la propriété de l'Estanel semble moins isolée que celle du PA de la Méditerranée ; si elle est bordée à l'Ouest par l'urbanisation, des liaisons avec le Sud du territoire semblent encore possibles, notamment par le lit de la Lironde et ses prairies associées, ainsi que par le plateau de Bonneterre. Ainsi, au Sud de la zone humide de l'Estanel, la prairie humide entourée en orange sur la photographie ci-dessous est particulièrement intéressante pour son effet « corridor », prolongeable, dans la zone entourée en bleu, vers la Lironde.



Connexions possibles entre la zone humide de l'Estanel et la Lironde (Source : Ecotone)

La zone de projet est située à proximité directe de la zone humide, de l'autre côté de la ligne 3 de tramway.

Les cours d'eau (au sens large ici) constituent par ailleurs des corridors plus ou moins dégradés. C'est notamment le cas de la Lironde en limite ouest de la zone d'étude qui, bien qu'identifiée au SCoT comme un corridor écologique, apparaît localement très dégradée et ne permet un transit que des espèces les plus mobiles (oiseaux, chiroptères, grands mammifères) depuis l'étang du Méjéan. De même, le corridor écologique de la Trame verte identifié entre l'Estanel et les zones humides de l'étang, apparaît, sur secteur, peu fonctionnel avec la traversée de plusieurs axes routiers.

**Zones forestières :** les zones forestières, considérées comme « rélictuelles », sont de faible surface et apparaissent isolées (urbanisation et infrastructures) : boisement derrière le Mas de Couran, boisement derrière le domaine de Causse et boisement du domaine de Fangouse.

Des échanges entre elles et à une plus grande échelle peuvent toutefois être envisagés, pour certaines espèces, par les divers parcs des domaines et les bosquets, assez nombreux au sein du secteur d'étude, sous forme de « corridors en pas japonais » ; les espèces non strictement forestières peuvent également utiliser les milieux plus ouverts du plateau de Bonneterre (« corridor de type paysager »).

### Habitats naturels

Une cartographie des habitats naturels a été réalisée en septembre 2010 sur un périmètre d'étude légèrement plus grand que la ZER (ZAC Ode Acte 2), puis ajustée en 2013 pour intégrer les éventuelles modifications (arrachage de vignes par exemple). **En 2019, de nouvelles prospections ont été réalisées au niveau de la ZER (ZAC ode Acte 2), aboutissant à une cartographie des habitats naturels actualisée et plus précise intégrant notamment les milieux interstitiels.** Les milieux en dehors de la ZER correspondent à ceux définis en 2013.

Les trois quarts de la zone sont occupés par des habitats artificiels, fortement urbanisés ou intensément cultivés. La zone présentant le plus de naturalité correspond à la propriété de l'Estanel, directement située au Sud du périmètre de la Déclaration de Projet (de l'autre côté de la branche de la ligne 3 du tramway allant vers le centre de Lattes). Elle est constituée majoritairement de zones humides et d'une exploitation agricole avec des pâturages.

La zone humide centrale est constituée d'un bassin, de canaux et d'une mosaïque de grande taille composée de roselières à *Phragmites australis* et de prairies humides méditerranéennes hautes colonisées par divers joncacées et cypéracées. Il s'agit d'une zone d'intérêt.

La partie située entre le marais de l'Estanel et la ligne de tramway est colonisée par une frênaie méditerranéenne en mosaïque avec une prairie humide méditerranéenne. Les peuplements de la prairie humide sont assez peu diversifiés, ce qui est sans doute dû à une durée d'engorgement du milieu moins importante, du fait d'un relief plus haut, et d'une certaine eutrophisation comme l'attestent les algues au sein du canal entre cette mosaïque et les pâtures. Beaucoup de déchets sont présents sur cette zone qui apparaît fréquentée pour du camping sauvage.

A l'ouest de l'Estanel, une roselière dominée par le Roseau commun (*Phragmites australis*) est présente ; elle est par endroit colonisée par des communautés végétales liées aux friches.



*Bassin ornemental de la zone humide de l'Estanel (artificiel)*



*Roselière de la zone humide de l'Estanel*

A l'ouest de la ligne de tramway et au nord du Mas Couran, deux zones étaient terrassées au moment des prospections de 2019.



*Zone terrassée au niveau de la zone de projet « Pégase »*

Très peu de milieux naturels sont présents sur la ZER (ZAC Ode Acte 2). En dehors des délaissés de bords de route, seule la vigne en friche ainsi que la zone humide de l'Estanel constituent des habitats encore naturels bien que dégradés.

Les friches sont des milieux communs. Les enjeux les plus forts sont dus aux zones humides qui comptent deux habitats d'intérêt communautaire :

- Bois de frênes riverains et méditerranéens (code Eur28 : 92A0) ;
- Prairies humides méditerranéennes hautes (code Eur28 : 6420).

Les prairies humides méditerranéennes hautes sont également classées comme déterminantes strictes pour la désignation des ZNIEFF en Languedoc-Roussillon. Elles occupent, avec les roselières, la majorité des milieux humides de la propriété de l'Estanel au niveau de surfaces conséquentes. La qualité de ces prairies est sensible à la qualité des eaux tandis que leur pérennité dépend de la conservation de leur alimentation en eau. **Un niveau d'enjeu très fort est attribué à ces prairies au niveau de l'Estanel.**



*Prairies humides méditerranéennes et bois de frênes méditerranéens*

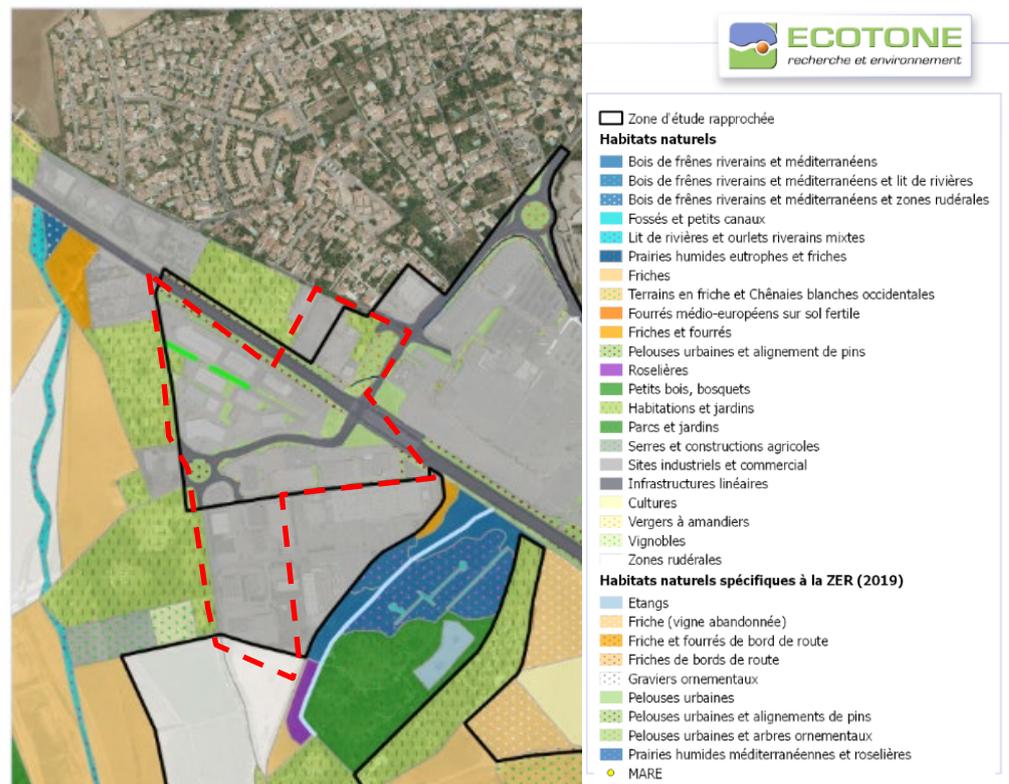
Au-delà de la propriété de l'Estanel, des communautés végétales similaires se développent au nord jusqu'à la ligne du tramway. Elles apparaissent plus eutrophes, banalisant le milieu alors d'une diversité moindre. **Un enjeu de conservation fort est attribué à ces prairies**, également sensibles à toute modification du régime hydrique et à la pollution.

Les bois de frênes riverains et méditerranéens sont présents également au nord de la propriété de l'Estanel à proximité de la ligne de tramway. Ils correspondent à des peuplements serrés monospécifiques de l'espèce. Le couvert herbacé est constitué d'espèces hydrophiles mais apparaît peu diversifié. **Un enjeu fort lui est attribué.**

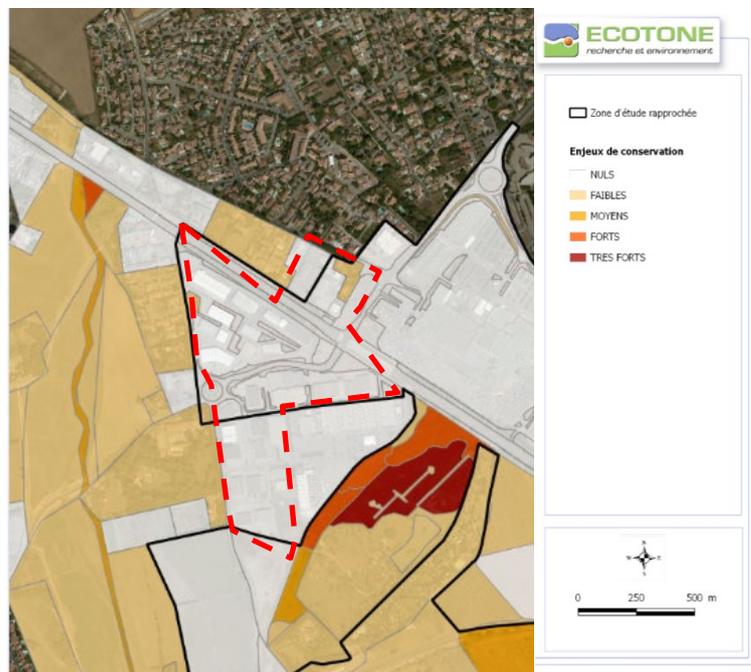


*Bois de frênes méditerranéens*

Les roselières, en tant qu'habitat humide, sont des milieux sensibles subissant de nombreuses menaces. Elles apparaissent sur la ZER en mosaïque avec les prairies humides méditerranéennes. Celles présentes à l'ouest de l'Estanel apparaissent plus dégradées et en mosaïque avec des communautés végétales apparentées aux friches. Un enjeu modéré leur est attribué.



Synthèse des habitats naturels recensés (études 2013 et 2019)

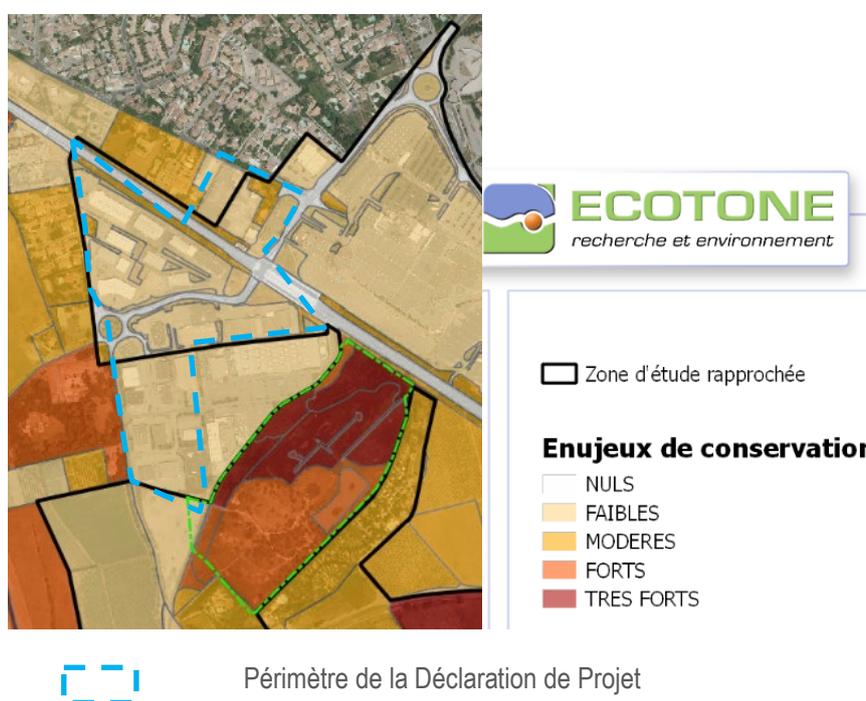


Synthèse des enjeux de conservation liés aux habitats naturels

### Synthèse des enjeux écologiques

La carte ci-dessous synthétise les différents enjeux identifiés pour la zone d'étude :

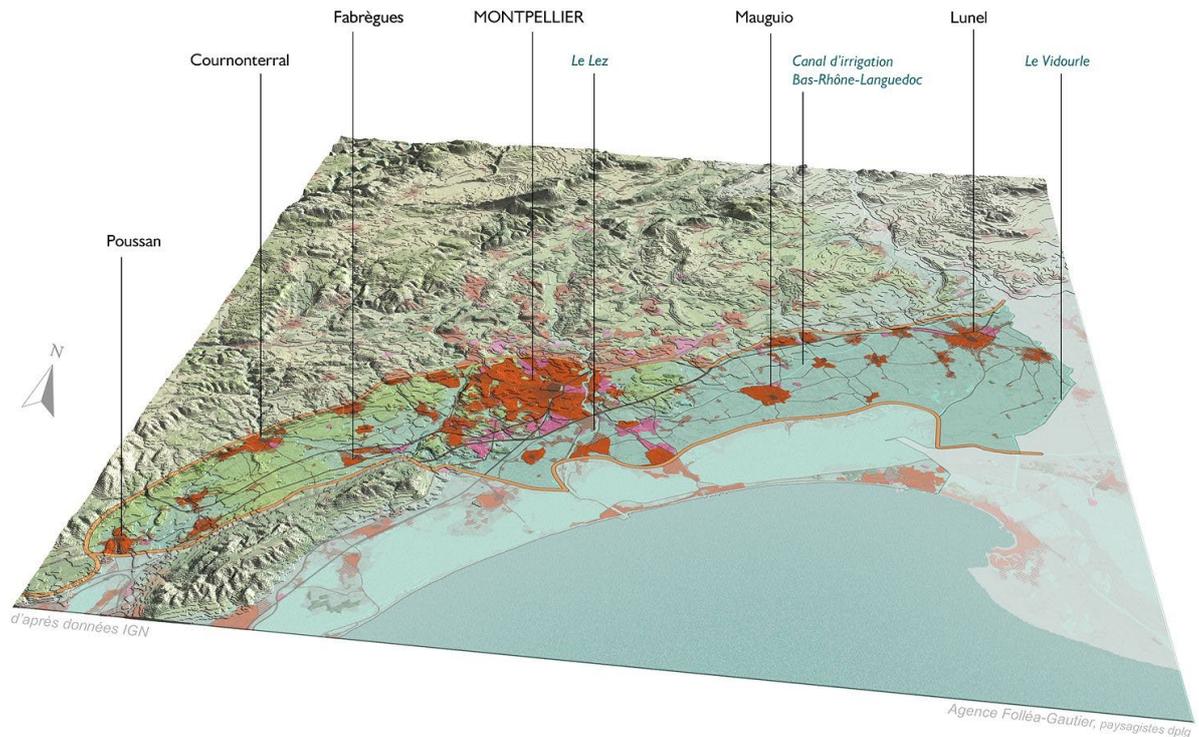
- Les enjeux sont considérés comme forts à très forts au niveau du marais de l'Estanel (zones humides et faune associée), situé en bordure Sud-Est du périmètre de la déclaration de projet (mais hors projet) ;
- Les enjeux sont considérés comme modérés et forts à l'Ouest du périmètre de la Déclaration de Projet ;
- **Les enjeux sont considérés comme faibles sur tout le périmètre même de la Déclaration de Projet, ponctuellement modérés (alignements d'arbres).**



*Enjeux écologiques de la zone d'étude*

## D | Le paysage et le patrimoine

L'aire d'étude appartient à l'ensemble paysager des plaines, et plus particulièrement au paysage de la plaine de Lunel-Mauguio. Cette plaine est marquée par la présence de la vigne, sur des terrains particulièrement plats.



*Les plaines de Fabrègues et de Mauguio-Lunel (Source : Atlas Départemental des Paysages de l'Hérault)*

La vaste plaine de Lunel-Mauguio sépare les lagunes littorales (étang de Mauguio) des reliefs des garrigues sur 8 km du Nord au Sud. D'Est en Ouest, elle s'étend longuement du Vistre dans le Gard jusqu'à la Mosson dans la périphérie de Montpellier, sur 35 km. Recouverte par les dernières mers de l'ère Tertiaire au Pliocène, elle est très aplanie, l'altitude atteignant à peine 10 m à Lunel.

Elle est drainée par de nombreux cours d'eau, ne formant pas de vallons, parallèles les uns aux autres : le Vidourle qui fait la limite Gard-Hérault, le Dardaillon, la Viredonne, le Bérange, le ruisseau d'Aigues-Vives, la Cadoule, la Balaurie, la Jasse, le Lez.

La RN 113 longe la plaine au Nord, cristallisant un développement de l'urbanisation de plus en plus linéaire. A l'Ouest, la plaine est directement sous la pression du développement de Montpellier, séparant la ville de son bord de mer, sillonnée par les voies d'accès à Palavas, à Carnon et à l'aéroport.



Localisation de la plaine de Lunel-Mauguio (Source : Atlas Départemental des Paysages de l'Hérault)

### Les ambiances paysagères du site

Le site de projet est caractérisé quasi intégralement par des zones d'activités commerciales occupant de grandes superficies, desservies par les voies de communication dont l'Avenue Georges Frêche et la RD189. La ligne 3 de tramway se situe juste ne limite Sud du site de projet créant une barrière physique avec le marais de l'Estanel.

Ces zones commerciales (Solis, Soriech) sont prolongées par d'autres zones commerciales à l'Est (Carrefour Grand Sud), de zones d'habitations (Boirargues) et de zones agricoles au Sud-ouest (Domaines de Soriech et de Couran).

### Les enjeux de réhabilitation/requalification

Les linéaires des grandes infrastructures (Avenue Georges Frêche, RD189) ont fait ou doivent faire l'objet d'un retraitement d'ensemble. De même, un traitement qualitatif des espaces de desserte des zones d'activités est nécessaire.

### ***La protection des paysages : les sites classés et inscrits***

La loi du 2 mai 1930 modifiée (codifiée aux articles L. 341-1 à L. 342-1 du Code de l'Environnement) sur la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque prévoit deux niveaux de classement. Le classement proprement dit constitue une protection forte, où tous travaux sont soumis à autorisation du Ministère des Affaires Culturelles. L'inscription est une protection plus souple : les travaux sont soumis à avis de l'inspecteur des sites mais ne peuvent y être interdits qu'après classement.

Aucun site inscrit et classé n'est recensé sur l'aire d'étude. Les plus proches sont situés à plusieurs kilomètres : domaine du château de la Mogère et son parc, étang de Mauguio, étangs du Prévost et de l'Arnel.

### ***Un riche patrimoine archéologique***

L'aire d'étude se situe dans un secteur sensible du point de vue archéologique. La Direction Régionale des Affaires Culturelles du Languedoc-Roussillon affirme le contexte archéologique fort de l'aire d'étude et une étude, menée par l'Association pour les Fouilles Archéologiques Nationales «AFAN» sous l'égide de la DRAC (Service Régional de l'Archéologie), menée dans le secteur pour la réalisation du projet de dédoublement de l'A9 (DDE, avril 2005), confirme à l'abondance des sites connus à proximité du périmètre d'étude. Cela laisse présager la présence d'un grand nombre de sites enfouis encore inconnus. Le potentiel archéologique est donc important.

Le contexte archéologique est constitué de nombreux sites comme celui de Pérols/ZAC de l'Aéroport (autre important site de l'Age du Fer fouillé en 2004). D'autres part, d'autres sites archéologiques, datés du Néolithique et de l'Antiquité, sont recensés à proximité de l'aire d'étude, et sont enregistrés dans la Carte Archéologique Nationale (le long de la dépression de la Lironde, Lattes, Mauguio...).

En revanche, le périmètre de la zone de projet n'est pas situé en zone de présomption de prescription archéologique.

### ***Le patrimoine historique***

Aucun monument historique classé ou inscrit n'est répertorié sur le site de projet. Le périmètre de l'opération se situe hors de périmètre de protection de monument historique. De plus, il se situe hors du champ de covisibilité des monuments historiques les plus proches : le Château de la Mogère, monument historique et site classé depuis le 20 avril 1945, situé au Nord-est du site de projet sur la commune de Montpellier, à environ 1,7 km.

### ***Le patrimoine bâti remarquable***

Le site de projet ne comprend aucun patrimoine bâti remarquable, hors monument historique. Néanmoins, on note les Mas de Soriech et de Couran, hors périmètre, à l'Ouest.

## E | Risques naturels et technologiques

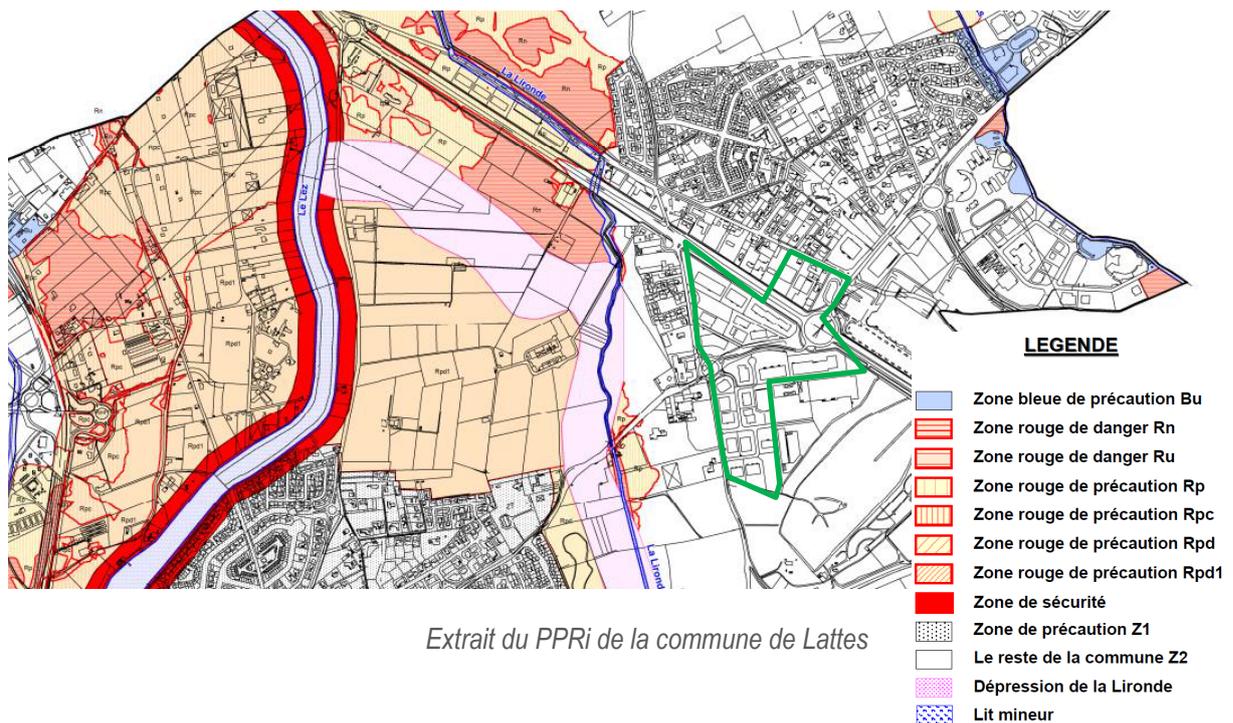
### *Le risque inondation et le Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRi)*

La commune de Lattes est concernée par le risque inondation par débordement de cours d'eau sur une grande partie Ouest et Sud de la commune, sur les secteurs de la Lironde, du Lez, du centre-ville de Lattes et au droit de la branche principale du Nègue-cats.

Le risque d'inondation est induit par le débordement des cours d'eau et le ruissellement pluvial et de nombreux événements historiques marquants en témoignent. Le Lez est endigué sur la totalité de son linéaire dans la traversée de la commune de Lattes, ce qui induit également un risque de rupture de digue en cas d'événement exceptionnel.

Sur la commune, le risque inondation est également présent par submersion marine en provenance des étangs (et indirectement de la mer). La commune comporte un Plan de Prévention du Risque Inondation approuvé le 6 juin 2013.

Le périmètre de la Déclaration de Projet de Lattes n'est pas directement concerné par ce PPRi, le zonage réglementaire ne portant pas sur ce secteur, comme le montre la carte ci-dessous.



Extrait du PPRi de la commune de Lattes

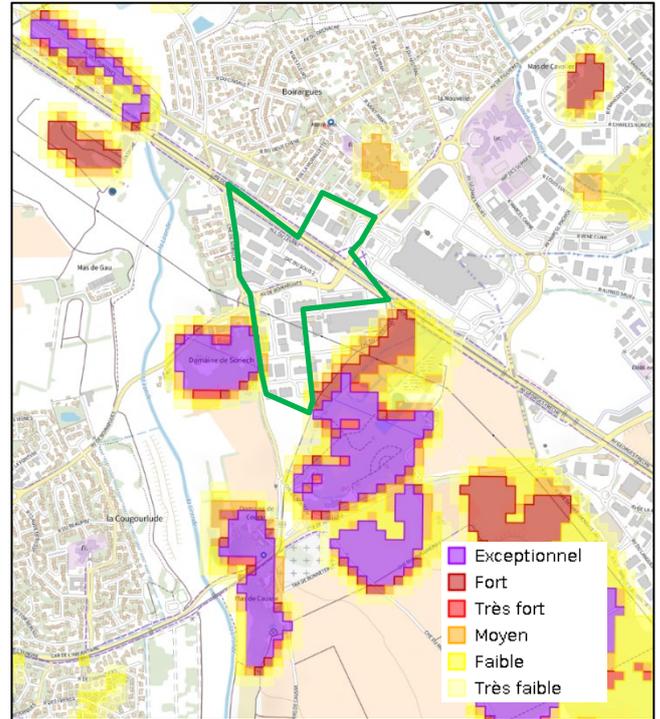
### **Le risque de feu de forêt**

Le département de l'Hérault, à l'image de l'ensemble de la zone méditerranéenne, est particulièrement sensible au risque d'incendie de forêt.

L'augmentation des surfaces en bois et landes et de leur biomasse, l'extension des zones urbanisées au contact des zones naturelles boisées, combinées au réchauffement climatique, conduisent à une aggravation du risque.

Ces zones sont définies comme exposées en matière de réglementation Défense des Forêts Contre l'Incendie (DFCI).

La carte départementale de l'**aléa de feu de forêt** précise le niveau d'exposition à ce risque. Elle a été actualisée en octobre 2021 et un porté à connaissance de l'Etat a été envoyé à l'ensemble des communes du département.



Zonage de l'aléa incendie de forêt (Source : PAC de l'Etat, cartographie dynamique, 2021)

Le périmètre de la Déclaration de Projet de Lattes est très légèrement concerné par le zonage de l'aléa incendie de forêt, en bordure du Domaine de Soriech, séparé par le chemin de Soriech. L'aléa est très présent sur le marais de l'Estanel au Sud.

### **Le risque de mouvement de terrain par retrait-gonflement des argiles**

Les sols qui contiennent de l'argile gonflent en présence d'eau (saison des pluies) et se tassent en saison sèche. Ces mouvements de gonflement et de rétractation du sol peuvent endommager les bâtiments (fissuration). Les bâtis qui n'ont pas été conçus pour résister aux mouvements des sols argileux peuvent être significativement endommagés. C'est pourquoi le phénomène de retrait et de gonflement des argiles est considéré comme un risque naturel. Le changement climatique, avec l'aggravation des périodes de sécheresse, augmente de risque.

Lattes est concerné par ce risque, l'aléa étant faible à important sur le territoire communal selon les secteurs.

Le périmètre de la Déclaration de Projet de Lattes est situé en aléa modéré.

### ***Les risques technologiques et les ICPE***

La commune est concernée par le risque de rupture de digues de classe B et C (digues du Lez et de la Mosson).

Le périmètre de la Déclaration de Projet de Lattes n'est pas directement concerné par les espaces inondés en cas de rupture de digues.

### ***Le risque de transport de matières dangereuses (TMD)***

La commune de Lattes est concernée par le risque de transport de matières dangereuses (TMD) sur les axes de communication suivants : Avenue Georges Frêche, RD 986, A9 et A709, voie ferrée et un gazoduc.

Le périmètre de la Déclaration de Projet de Lattes est ainsi peu exposé à ce risque.

### ***Les installations classées pour la protection de l'environnement***

Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sont des installations fixes dont l'exploitation peut présenter des dangers ou des inconvénients pour la commodité des riverains, la santé, la sécurité, la salubrité publique, l'agriculture, la protection de la nature et de l'environnement, la conservation des sites et des monuments. Il existe deux régimes d'ICPE : la déclaration et l'autorisation avec seuil bas ou seuil haut (SEVESO).

9 ICPE sont présentes à Lattes dont 1 seule sur le périmètre du projet : l'enseigne Leader Price au Solis.

### ***Les sites et sols pollués***

Un site pollué est un site qui, du fait d'anciens dépôts de déchets ou d'infiltration de substances polluantes, présente une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes ou l'environnement.

15 anciens sites industriels ou activités de service sont localisés sur la commune, dont 2 directement sur le périmètre de la Déclaration de Projet de Lattes :

Le site LRO3402345 situé au Nord du Solis : ancienne activité terminée « Le Décor Sté », aujourd'hui occupé par Leader Price.

Le site LRO3400716 situé entre l'Avenue Frêche et l'allée des Platanes : ancienne activité terminée « Concessionnaire FIAT » (Société De Distribution Automobile Et De Matériel (SODAM)), aujourd'hui occupé par Marcel et fils Bio.

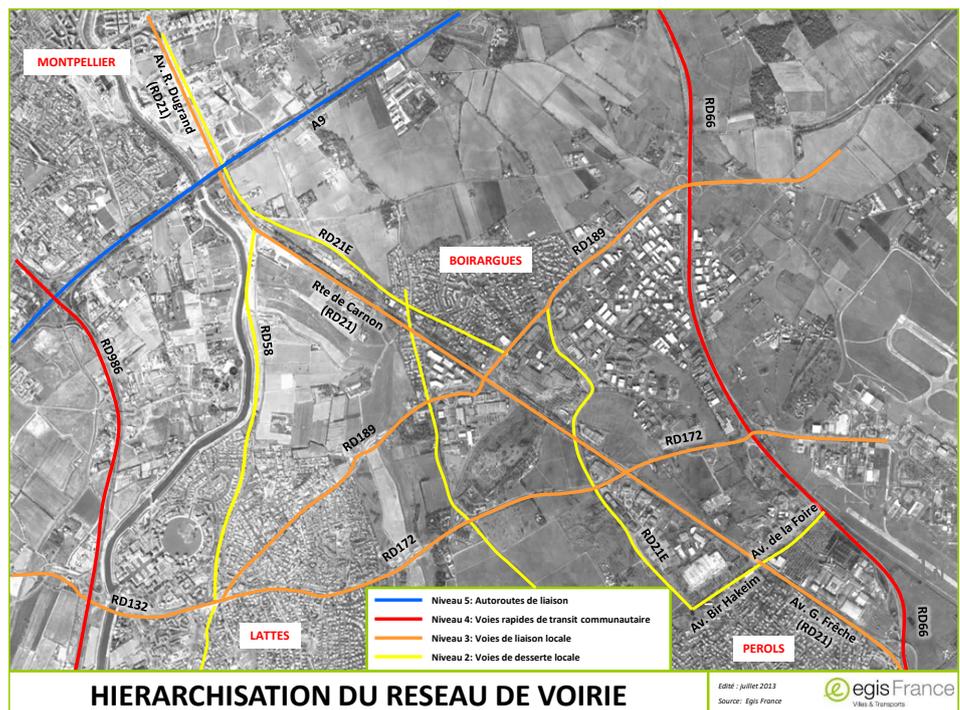
## F | Le cadre de vie

### Déplacements, mobilité et trafic

#### Les déplacements viaires

A l'échelle de la Métropole de Montpellier, une hiérarchisation a été réalisée dans le SCoT et approfondie dans le PDU. Cinq niveaux de voiries ont été détaillés.

Ainsi, à l'échelle de la zone d'étude élargie, le réseau routier s'organise actuellement (état initial) de la façon suivante :



Hiérarchisation du réseau de voirie

Plusieurs études de trafics et de déplacements ont été réalisées sur l'aire d'étude élargie depuis de nombreuses années, avec données de comptages.

#### Heure de Pointe du Matin (HPM) / Heure de pointe du Soir (HPS)

En situation actuelle, on observe un trafic important aux heures de pointes sur les axes perpendiculaires à l'avenue Georges Frêche, notamment la RD189 nord et la RD172 nord. Ces volumes importants s'expliquent par l'importance de ces axes pour le trafic pendulaire pour la desserte des zones d'activités.

La RD66 est l'axe le plus important du secteur et présente aux deux heures de pointe un trafic supérieur à 2000 UVP/h.

L'avenue Georges Frêche présente un volume de trafic beaucoup moins important, atteignant environ 500 UVP/h et par sens en moyenne. Ce niveau de trafic peut s'expliquer par les nombreux carrefours à feux avec priorité tramway qui contraignent le trafic sur tout le linéaire de l'avenue.

Spécifiquement sur le périmètre de la Déclaration de Projet, les trafics en HPM et HPS sont les suivants :

- RD189 (proche rd point de Soriech) : HPM : 330 veh/j vers Lattes – 810 veh/j vers Boirargues ; HPS : 810 veh/j vers Lattes – 540 veh/j vers Boirargues ;
- Avenue Frêche (nord du site de projet) : HPM : 410 veh/j vers Montpellier – 370 veh/j vers Pérols ; HPS : 520 veh/j vers Montpellier – 480 veh/j vers Pérols

### **Trafic moyen journalier annuel (TMJA) et Poids-Lourds (PL)**

La plupart des postes de comptage ne possèdent pas de comptages TMJA. Il a été décidé de répartir des données de comptages issus du modèle et d'appliquer un ratio HP/TMJA à partir des comptages automatiques similaires possédant un TMJA. Les parts PL présentées sont aussi issues du modèle.

La RD66 est l'axe le plus chargé avec environ 55 000 véh/j sur sa portion nord et 42 000 véh/j sur sa portion sud. La RD189 Nord et la RD172 Nord sont inférieures mais possèdent toutefois un trafic très important avec 36 000 véh/j pour la RD189 et 24 000 véh/j pour la RD172. Le reste de la zone d'étude a un niveau de trafic plus faible, variant entre 6 000 véh/J et 18 000 véh/j.

Spécifiquement sur le périmètre de la Déclaration de Projet, le trafic moyen journalier annuel et la part de PL sont les suivants :

- 15100 véhicules au droit du Domaine de Soriech dont 6% de PL
- 13300 véhicules au droit de l'Avenue Frêche dont 4% de PL.

### **Analyse fonctionnelle des carrefours**

Onze carrefours ont été analysés en situation actuelle aux heures de pointe du matin et du soir, ainsi que le week-end.

Selon les analyses de réserves de capacité, la quasi-totalité des carrefours présentent de bonnes réserves de capacités aux deux heures de pointe. Seul le carrefour RD189 / Rue St Exupéry présente des réserves de capacité négatives à l'HPS, à l'HPM celles-ci restent inférieures à 10%. Ce niveau de saturation le soir s'explique par le trafic important venant de la RD189 sud et de la Rue de la Banquière vers la RD189 nord (1 300 UVP). Le carrefour 8 (RD172 / Rue de Sauvy) présente une réserve de capacité de 10% le soir. Cela s'explique par le nombre important de véhicules sortant de la zone d'activité de la rue Sauvy.

En analysant finement les réserves de capacité globale du giratoire RD66 / RD172, la réserve de capacité du soir est inférieure à 20% sur la rue H. Boucher. Ce niveau de réserve, sensiblement faible pour un giratoire, s'explique par la charge de trafic importante de la rue à cette heure de pointe (environ 630 UVP/h).

Spécifiquement sur le périmètre de la Déclaration de Projet, le carrefour Av. Georges Frêche /RD189 présente un fonctionnement satisfaisant.

Sur la RD189, la circulation est difficile à l'heure de pointe du soir. Ainsi, cet axe présente des dysfonctionnements liés à de nombreux phénomènes notamment les E/S sur l'axe mais également la gestion des piétons notamment avec le fonctionnement du Lycée qui perturbe la fluidité de la voie. On note aussi des remontées de files sur le carrefour Av. G. Frêche / Av. des Platanes, sur l'avenue des Platanes et l'avenue

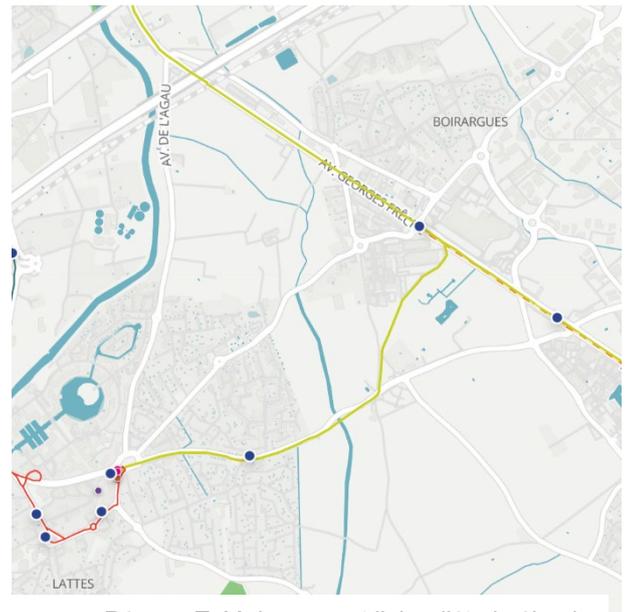
de l'Agau, ces remontées de files s'expliquent par un temps de vert limité sur les deux avenues, pour limiter notamment le shunt possible via l'avenue des Platanes.

Le secteur d'étude ne présente pas de dysfonctionnement particulier à l'HPM. Seul le giratoire à l'est de l'échangeur de la RD66/RD189, en dehors de la zone d'étude, présente des saturations très importantes dues au trafic venant du nord-est de la RD189.

### **Le réseau de transports publics**

Le secteur est desservi par plusieurs lignes de transports publics du réseau TaM :

- La ligne 3 du tramway « Juvignac » – « Lattes Centre » / « Pérols Etang de l'Or », qui emprunte l'Avenue Georges Frêche. Au sud de la station « Boirargues », la ligne se décompose en deux branches : une en direction de Lattes, l'autre en direction de Pérols. Elle offre une fréquence de 7 min par sens en journée (14 min sur les branches de Lattes et Pérols). Cette ligne est la seule à desservir l'intégralité du territoire de ODE ;
- La ligne 18 « Sabines » - « Lattes Centre », qui relie le terminus de la ligne 3 à la ligne 2, en desservant notamment Maurin.
- La ligne 28 « Parc Expo » - « Pérols Cabanes de Pérols », ligne à la demande qui offre une desserte fine de la commune de Pérols, en correspondance avec la ligne 3.



*Réseau TaM desservant l'aire d'étude élargie*

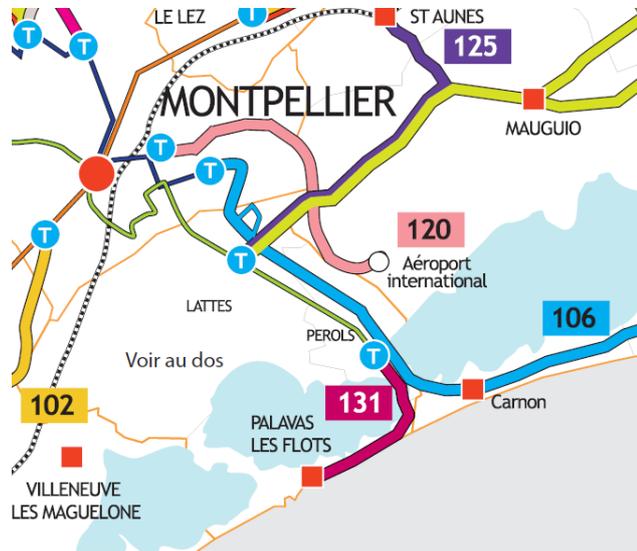
La zone d'étude est également desservie par 4 lignes du réseau Hérault Transport :

- La ligne 106 Montpellier (tramway « Place de France ») – Grande Motte – Grau du Roi. Elle dessert la RD21 sur toute la zone d'étude. La fréquence commerciale est d'approximativement 60 min ;
- La ligne 107 desservant, depuis la station tramway « Boirargues », les communes de Mauguio, Candillargues, Mudaison, Lansargues, Valergues, Saint Just, Lunel et Marsillargues (c'est une ligne à antennes, mais elle est en tronc commun sur la zone d'étude). Elle dessert le nord de la zone d'étude (Boirargues), avec une fréquence approximative de 60 min sur le tronc commun ;
- La ligne 125 « Boirargues » – Saint Aunès, qui dessert le nord de la zone d'étude (Boirargues). C'est une ligne essentiellement destinée aux scolaires ;
- La ligne 131 qui dessert Palavas les Flots à partir du terminus de la ligne 3 « Pérols Etang de l'Or ». La fréquence commerciale est de 30 min environ.

Sur les différentes branches de la ligne 107, l'offre n'est pas très attractive, de même que sur la ligne 125. Ces lignes sont destinées à des pendulaires et à des scolaires : les services sont majoritairement orientés vers Montpellier le matin, et de Montpellier vers l'extérieur le soir.

Les lignes 106 et 131, quant à elles, offrent une desserte attractive entre Montpellier et le littoral. Des horaires spécifiques sont prévus en été : si l'offre aux heures de pointe n'est améliorée en été que sur la 106, ce sont en fait les dessertes en journée qui sont renforcées. Cela s'explique par la fonction de liaison entre Montpellier et les plages que ces lignes assurent en été. En hiver, ces lignes servent également beaucoup aux étudiants : elles leur permettent de relier les résidences étudiantes du littoral au quartier des facultés.

Sur ces deux lignes, les horaires sont également « partiellement » cadencés : entre 15 et 30 min sur certaines périodes de la journée.



Réseau Hérault Transport desservant l'aire d'étude élargie (Source : Hérault Transport)

### Les déplacements doux

L'aire d'étude est relativement bien desservie par les aménagements cyclables que l'on trouve le long de l'Avenue Georges Frêche de Pérols à Port-Marianne (Montpellier), ainsi qu'au niveau de la RD189, traversant le périmètre du projet, allant de Boirargues à Lattes centre.

### La qualité de l'air

La principale source de pollution atmosphérique à prendre en considération dans le cadre de l'étude du projet est le trafic routier. En effet, les émissions des secteurs résidentiel et tertiaire ne sont pas significatives actuellement (peu ou pas du tout de combustion d'énergies fossiles pour les usages urbains).

Des simulations sur la pollution de fond ont été réalisées afin d'évaluer les concentrations de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), des particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> et du benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) dans la zone d'étude. Les concentrations minimales maximales obtenues dans l'aire d'étude à l'état actuel sont présentées dans le tableau suivant.

Figure 1 : Concentrations mini et maxi de NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> et C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> à l'état actuel

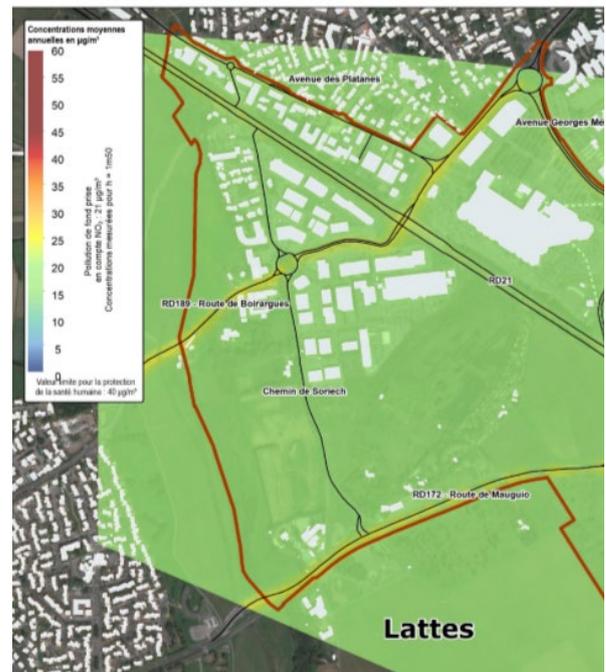
	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )		PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )		PM <sub>2,5</sub> (µg/m <sup>3</sup> )		C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
		18	38,9	15	18,7	7	9,7	1
Valeur limite (µg/m <sup>3</sup> )	40		40		25		5	

Source : SCE

Ce sont les concentrations en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) qui s'écartent le plus de la valeur retenue pour caractériser la pollution de fond.

Les concentrations de polluants routiers décroissent très rapidement avec la distance par rapport aux routes considérées. Les concentrations minimales sont observées dans les zones éloignées des routes : au nord-est et au sud de l'aire l'étude.

Les valeurs maxi sont observées le long du tronçon de RD 172 situé au nord de l'Avenue Frêche, entre la rue Alfred Sauvy et l'échangeur avec la RD 66. Sur ce tronçon, on ne recense pas de populations potentiellement « vulnérables » (jeunes enfants, personnes âgées, personnes présentant des problèmes pulmonaires et cardiaques chroniques).



Etat actuel - Concentrations de NO<sub>2</sub> dans la zone d'étude

### L'environnement sonore

Afin de quantifier les niveaux sonores actuels dans la zone d'étude, une campagne de mesures acoustiques a été menée. Neuf mesures acoustiques ont été réalisées dont trois de longue durée (24h) aussi bien en période diurne que nocturne au mois de septembre 2019. Cinq points de mesures concernent particulièrement le périmètre de la Déclaration de Projet.

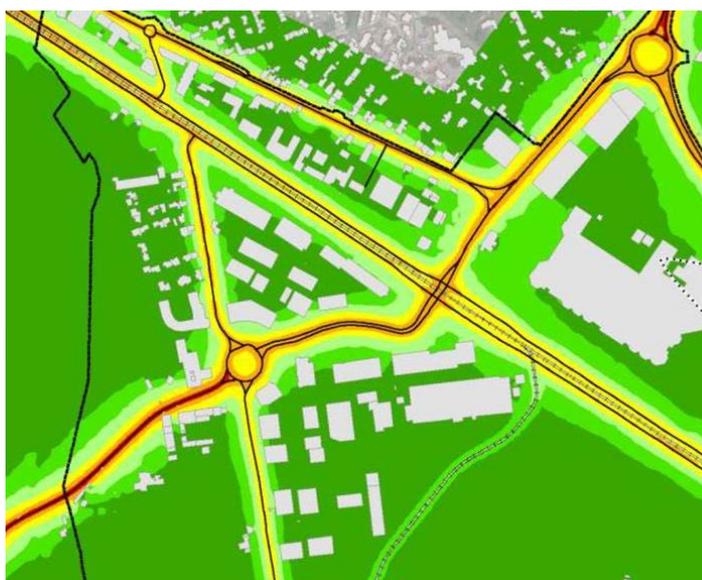
La campagne de mesures acoustiques a permis d'appréhender en quelques points l'ambiance sonore existante. Les sources sonores routières / ferroviaires constituent les sources sonores prépondérantes dans la zone d'étude.

Les niveaux sonores mesurés sont liés à la distance entre la source et le récepteur (inférieure à 50 m pour tous les points). Plus le récepteur est proche de la source sonore, plus le niveau sonore mesuré est élevé.

L'essentiel des niveaux sonores mesurés en période jour sont compris entre 50 et 63 dB(A), traduisant un environnement relativement calme à modéré. La mesure réalisée à proximité de l'avenue de Figuières avec un niveau de 67 dB(A) traduit une ambiance bruyante.



Etat de référence – Courbes isophones en période diurne (6h-22h)

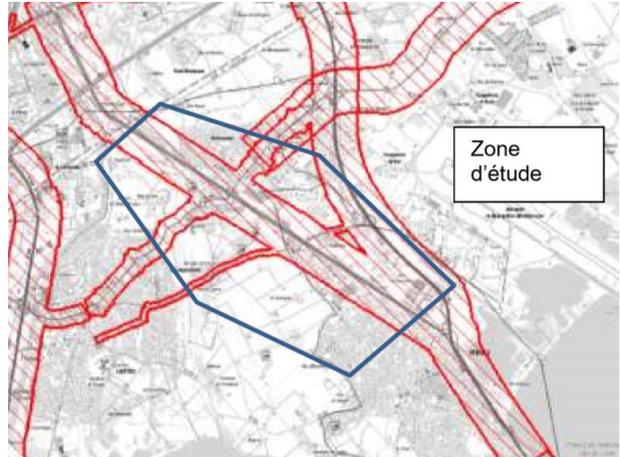


Etat de référence – Courbes isophones en période nocturne (22h-6h)

### **Classement sonore des infrastructures de transport terrestres**

La cartographie ci-après basée sur les arrêtés préfectoraux en date du 10 octobre 2018, présente sur la zone d'étude le classement sonore des infrastructures de transport terrestre. Le secteur d'étude est concerné par plusieurs infrastructures terrestres classées :

- RD66, RD21, RD189 (section rue du mistral / RD66), sont classées en catégorie 2 ; le secteur affecté par le bruit s'étend de 250 mètres de part et d'autre la voie ;
- RD189 (sections Lattes / RD21 et RD21 / rue du mistral) est classée en catégorie 3 avec un secteur affecté de 100 mètres de part et d'autre la voie ;
- RD172 est classée en catégorie 4 avec un secteur affecté de 30 m de part et d'autre la voie ;
- La ligne de tramway est classée en catégories 4 et 5.



#### *Classement sonore des voies routières et ferroviaires*

Compte tenu du classement sonore, une partie significative de l'emprise de l'aménagement est contenue dans les secteurs affectés par le bruit. A ce titre, des prescriptions particulières d'isolement acoustique de façade sont à respecter pour les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement et de santé, ainsi que les hôtels, venant s'édifier dans les secteurs affectés par le bruit.

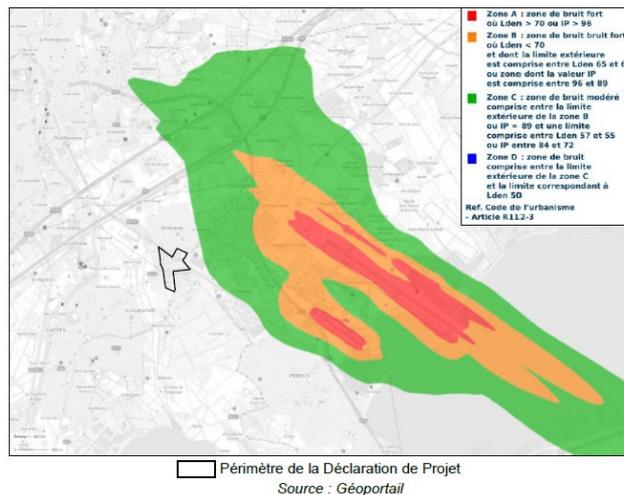
Concernant les bâtiments tertiaires, l'isolement acoustique à rechercher dépend du niveau de performance proposé par le référentiel retenu par le constructeur, type « HQE », qui repose sur la base du classement sonore.

### **Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Montpellier Méditerranée**

La cartographie présentant le PEB de l'aéroport de Montpellier Méditerranée a été approuvée par le Préfet de l'Hérault le 15 février 2007.

Le périmètre de la Déclaration de Projet est totalement exclu des zones réglementaires du PEB de l'aéroport de Montpellier Méditerranée.

*Extrait du PEB de l'aéroport Montpellier Méditerranée*



## 1.4 | LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU SITE

### A | Les enjeux environnementaux

Une étude d'impact globale à l'échelle d'Ode à la Mer a été réalisée en 2013, comprenant entre autres une campagne d'inventaires de terrain sur les habitats naturels, la faune et la flore. Plusieurs études thématiques ont été remises à jour fin 2020 et début 2021 en biodiversité, air, bruit, trafics... pour alimenter et actualiser cette étude d'impact. Issue de cette dernière, l'analyse de l'état initial du site et de son environnement permet de dégager plusieurs enjeux environnementaux et contraintes réglementaires et d'apprécier leur importance, à savoir :

- Le maintien de la transparence hydraulique, la gestion quantitative et qualitative des écoulements pluviaux et la gestion du risque inondation, dont l'enjeu est fondamental au regard :
  - des nombreux dysfonctionnements hydrauliques existants aujourd'hui dans le secteur d'Ode à la Mer,
  - des inondations récurrentes sur certains secteurs dues à l'imperméabilisation des sols et aux débordements des cours d'eau,
  - des enjeux en matière de biodiversité en aval au droit du marais de l'Estanel (hors périmètre mais en continuité directe).
- La gestion des trafics du périmètre de projet, en lien avec les aménagements à une échelle plus large, pour assurer de bonnes conditions de déplacement, car le secteur connaît des difficultés de circulation sur certaines portions (traversées Est-Ouest).
- La limitation des pollutions afin d'atteindre les objectifs de qualité des masses d'eau concernées (milieux récepteurs) : les apports polluants aux milieux récepteurs produits par l'urbanisation et les activités associées peuvent altérer la qualité des cours d'eau et des étangs, milieux récepteurs du bassin versant du Negue-Cats.
- La préservation des enjeux floristiques et faunistiques proches : le périmètre de projet, très urbanisé en l'état, présente des enjeux globaux faibles, mais se situe à proximité de zones à enjeux plus importants de part et d'autre (marais de l'Estanel, en aval au sud-est avec un cortège avifaunistique intéressant, des enjeux sur les chiroptères et des habitats de zones humides labellissables remarquables accueillant des espèces d'amphibiens et des invertébrés ; et sur les coteaux de la Lironde à l'ouest).
- Le maintien d'une qualité de l'air compatible avec un cadre de vie résidentiel proche : la qualité de l'air satisfaisante en l'état actuel, (sauf à proximité immédiate des grands axes routiers) doit être maintenue et améliorée dans le cadre de l'aménagement du secteur. Le passage à court terme des voiries passant dès le 1er juillet 2022 en restriction des véhicules les plus polluants pour arriver à l'horizon 2026 vers une génération de véhicules hybrides ou totalement électriques devrait très vite attendre un niveau satisfaisant
- La prise en compte des nuisances sonores sur le périmètre de projet du fait d'une augmentation sensible des trafics routiers sur les voiries principales (Avenue Georges Frêche, RM189, chemin de Soriech). Le passage à court terme des voiries passant dès le 1er juillet 2022 en restriction des véhicules les plus polluants pour arriver à l'horizon 2026 vers une génération de véhicules hybrides ou totalement électriques devrait très vite attendre un niveau satisfaisant.

Globalement, le caractère déjà urbanisé du secteur de projet limite les incidences attendues de la déclaration de projet sur l'environnement à l'échelle de son périmètre strict. Ces effets devront être évalués dans le temps long en cumulé avec les autres éventuelles évolutions du plan nécessaires à la mise en œuvre du projet Ode à la Mer.

## 1.5 | DESCRIPTION DU PROJET ODE A LA MER SUR LES SECTEURS SOLIS / SORIECH / AVENUE DES PLATANES

### A | Ode à la Mer : contexte et objectifs du projet

Entre Montpellier et la mer, l'urbanisation existante autour de la Route de la Mer constitue historiquement l'une des principales zones commerciales de destination et d'intérêt métropolitain dans un cadre dispersé, vieillissant et fortement imperméabilisé pour une densité faible.

Ce site est l'assise d'un projet de renouvellement urbain et commercial majeur sur les communes de Lattes et Pérols.

Le projet Ode à la Mer est l'un des projets phare de Montpellier Méditerranée Métropole, emblématique de la volonté :

- de reconstruire d'abord la ville sur la ville ;
- de recycler le territoire ;
- et de contribuer activement à la transition écologique et énergétique à l'heure de l'urgence climatique qui nous impose de limiter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols.

Il vise un objectif de reconquête urbaine de la périphérie commerciale située le long de l'entrée sud de la métropole depuis les plages, sur l'avenue Georges-Frêche, dite « avenue de la mer », sur les Communes de Lattes et Pérols.



Vue aérienne de l'avenue Georges Frêche

Le projet Ode à la Mer s'étend sur 288 hectares et porte un vrai défi urbain, celui d'engager la mutation de la plus vaste périphérie commerciale de la métropole, site mono-fonctionnel, conçu pour et autour de la voiture individuelle selon le modèle péri-urbain prévalant dans les années 1960 à 1980.

Il s'agit de la faire évoluer vers un urbanisme plus mixte, plus compact et plus intense autour des stations de la ligne 3 de tramway, intégrant la réalisation d'environ 900 000 m<sup>2</sup> Surface de Plancher diversifiés composés de logements, immobiliers d'entreprises, services publics et privés, ainsi que des formes commerciales renouvelées, mieux adaptées aux nouveaux modes de consommation et à l'évolution des modes de distribution qui en résultent.

La réalisation de l'opération s'effectue dans le cadre d'une concession d'aménagement métropolitaine confiée à la SA3M sur un temps long (2011-2040), eu égard à sa taille (288 hectares) et à sa complexité.

### **Ce projet de réinvestissement urbain et commercial réunit trois 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. L'opération pose comme objectif de donner une nouvelle valeur aux espaces naturels et agricoles par la mutation des zones commerciales monofonctionnelles en quartiers mixtes. 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 monofonctionnelle, déconnectée de la ville mixte et de l'urbain. Cette zone accueille des activités économiques de type « entrepôts » où les déplacements se font principalement par automobile. Le projet organise des modes de déplacements plus variés et adaptés à un quartier mixte (logements diversifiés, activités, services, commerces renouvelés) dans la logique de la ville nature où il est possible d'habiter, travailler, se divertir, se soigner dans un système urbain si possible accessible en 15 minutes de son domicile par les modes actifs ou les transports publics. Complémentairement à la mixité fonctionnelle, le projet répond aux objectifs de mixité sociale, portés par la Métropole et la commune de Lattes.

> **Une ville économe.** Le projet comprend une part importante de renouvellement urbain visant à optimiser le foncier pour générer une intensité ambitieuse en liaison avec les carrefours majeurs et les stations du tramway existantes ou futures.

Le projet Ode à la Mer se développe au sein d'un périmètre d'environ 288 hectares sur les communes de Lattes et de Pérols. Son programme global prévisionnel de constructions comprend 900 000 m<sup>2</sup> de Surface Plancher nouvelles, réparties de façon prévisionnelle comme suit :

6 à 8000 logements,

155 000 m<sup>2</sup> de bureaux et d'activités,

138 000 m<sup>2</sup> de commerces, en renouvellement des surfaces existantes (+/- 5%),

45 000 m<sup>2</sup> d'équipements publics.

## B | Rappel des grands principes d'aménagement du projet Ode à la Mer

Le projet Ode à la Mer se développe sur les communes de Lattes et Pérols. Un plan guide d'aménagement a été établi à l'échelle de l'ensemble du périmètre et définit les principes d'aménagement, d'organisation des fonctions et de programmation qui sont ensuite déclinés à une échelle plus fine au sein de chaque opération.

Ce chapitre rappelle le parti pris d'aménagement, les fondamentaux du plan guide dont la plupart des orientations sont ensuite déclinées à l'échelle du périmètre de la Déclaration de Projet. Ces principes sont illustrés au schéma ci-après :



Les grands principes structurant du projet Ode à la Mer

### L'armature Hydraulique

Malgré de nombreux aménagements réalisés sur la Lironde, la contrainte hydraulique reste aujourd'hui très présente sur le périmètre du projet (contraintes PPRi mais aussi et surtout des ruissellements induits par une très forte imperméabilisation des sols). L'armature hydraulique constitue une « colonne vertébrale » du plan guide en dégagant les espaces nécessaires au chemin de l'eau et programmant les aménagements nécessaires à la gestion hydraulique des aménagements projetés. L'armature hydraulique définie dans le plan guide répond à 4 grands enjeux :

- Réactiver l'évacuation et retrouver l'intégrité des cours d'eau, en particulier le Nègue-Cats ;
- Redonner aux espaces inondables une valeur écologique et paysagère ;
- Protéger le site naturel de l'Estanel ;
- Valoriser le réseau hydrographique secondaire qui irrigue les quartiers.

### ***L'armature Verte***

L'inversion du regard, proposée depuis 2006 dans le SCoT est pleinement mise en œuvre dans le plan guide d'Ode à la Mer : les espaces naturels sont considérés comme une armature structurante du projet et non plus comme des réserves foncières pour l'urbanisation. Projet démonstrateur, Ode à la Mer propose un ambitieux projet de renaturation sur certains espaces fragiles ou soumis aux aléas du PPRI, à l'image du Fenouillet sur sa partie concernée par la zone rouge du PPRI.

Le renouvellement urbain et les aménagements sont organisés autour de cette trame verte à destination de laquelle sont ménagées les vues, certains accès modes doux remplaçant ainsi la nature au cœur du projet. Le marais de l'Estanel et le projet de renaturation d'une partie du Fenouillet (secteur appelé désormais « Fenouillet Rouge ») constituent deux pièces majeures de cette trame verte, s'inscrivant dans une fonctionnalité écologique plus large à l'échelle de la plaine littorale et de la Métropole.

Ces espaces naturels, évoluant vers une gestion plus écologique participent de plus en plus de la préservation de la biodiversité, mais également de la gestion des risques, permettant d'envisager des espaces au enjeux urbains multiples, comme certains espaces récréatifs ou agricoles zone d'expansion lors des épisodes cévenols, ...

### ***L'armature des mobilités***

Le système viaire actuel de ce secteur a été conçu pour l'automobile. C'est un dessin routier qui est entrelacé autour de l'axe de la route de la mer. Il est conçu sur un maillage large qui répond aux besoins du dispositif commercial. On peut considérer aussi que ce réseau est correctement réalisé et suffisant pour répondre aux besoins de la ville future. Son évolution va consister à revoir le partage du sol sans augmenter le trafic. Il sera aussi complété et modifié à la marge pour mieux répartir et fluidifier les flux.

La mise en œuvre de la ligne 3 du tramway sur l'avenue Georges Frêche et jusqu'au centre-ville de Lattes constitue un vecteur de renouvellement et d'intensification urbaine évident et impulse à l'échelle du projet une nouvelle pratique de ce territoire par des modes de transport moins polluants. Cet axe, aujourd'hui reconfiguré en boulevard urbain, constitue l'épine dorsale de l'armature des mobilités, accueillant confortablement tramway, pistes cyclables et trottoirs généreux et voies routières.

Les voies de circulation secondaires (notamment la Route de Boirargues au niveau du Solis et le chemin de Soriech) seront réaménagées pour favoriser une ville des proximités et des mobilités douces. Le gabarit des principales voies de circulation seront adaptés afin d'y accueillir des pistes cyclables, des trottoirs confortables et des aménagements hydrauliques traités en espaces paysagers.

### ***L'armature urbaine***

Le rythme des stations a installé aussi un principe de polarités qui est le premier outil de structuration de la ville future. Autour de ces stations, un cercle de proximité (300 m de diamètre) et un cercle d'influence (500 m de diamètre) définissent des niveaux d'intensité urbaine qui conditionnent en premier lieu la restructuration du commerce et de la ville événementielle. L'aménagement des nouveaux quartiers favorise les logiques de rabattement piétons et cycles vers les stations du tramway, connectant les futurs programmes de la ZAC.

Les intensités urbaines au droit des stations du tramway (existantes ou à venir) fixent à l'échelle de la concession une ambition de réinvestissement urbain, économique, et culturel. Ce sont les nouvelles adresses

métropolitaines de premier rang pour faire de la route de la mer une « vitrine » de l'agglomération et de la métropole.

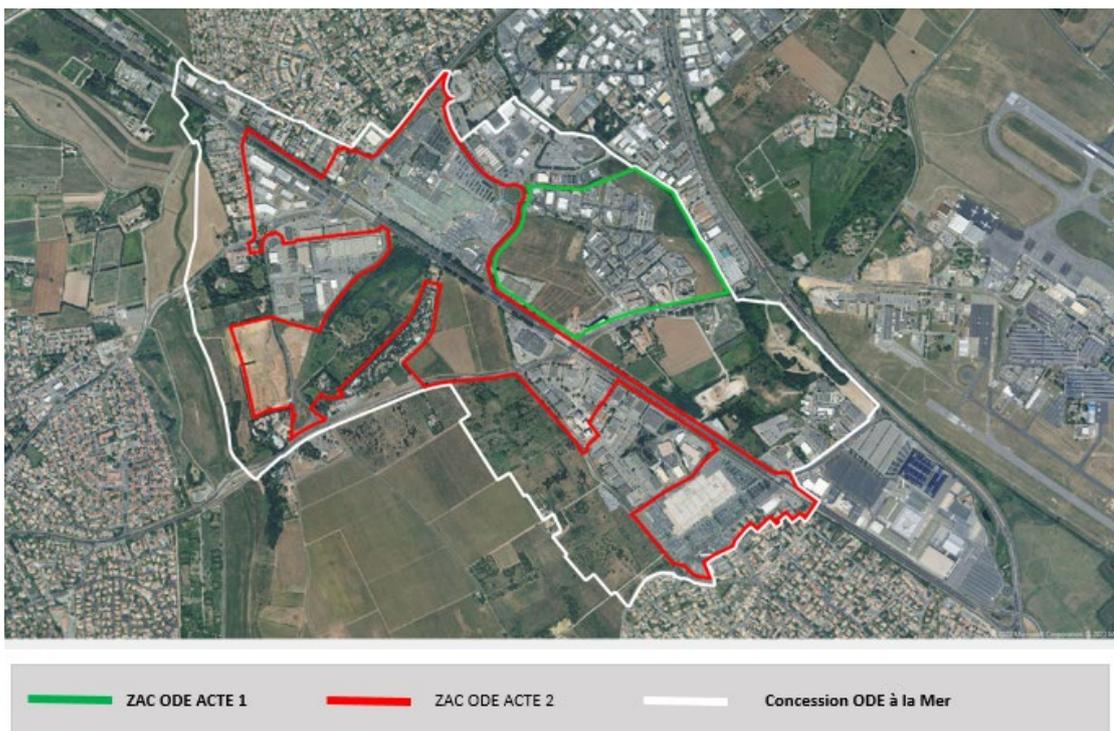
## C | La stratégie opérationnelle d'Ode à la Mer : une mise en œuvre dans le temps long

Pour réaliser cette vaste opération de renouvellement urbain d'intérêt métropolitain, une stratégie opérationnelle a été mise en place, cumulant outils de gouvernance, outils de mise en œuvre opérationnelle et procédures d'aménagement successives visant la réalisation d'un projet global et cohérent dans ce temps long (échéance 2040).

> **Une concession d'aménagement** a été mise en place à l'initiative de la Communauté d'Agglomération de Montpellier (devenue Montpellier Méditerranée Métropole 3M) sur un périmètre couvrant la totalité de l'emprise du projet Ode à la Mer. Le 29 novembre 2011, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a désigné la SAAM, Société d'Aménagement de l'Agglomération de Montpellier devenue la SA3M, pour conduire le projet, dans le cadre de la concession d'aménagement. Cette concession s'étend sur une emprise de 288 hectares.

> **Au sein de la concession Ode à la Mer, deux périmètres de ZAC** ont été créés et contribueront à la réalisation partielle de l'opération d'ensemble :

- **La ZAC Ode Acte 1** créée par délibération n° 11726 du 25 juillet 2013 du Conseil Métropolitain sur un périmètre d'environ 36 hectares. En 2020, le nouvel exécutif de la Métropole a formulé le souhait d'implanter le nouveau stade Louis-Nicollin sur cette ZAC, au cœur du projet Ode à la Mer, en lieu et place du projet « shopping center » abandonnée depuis. Cette ZAC est donc en cours de modification.
- **La ZAC Ode Acte 2**, créée par délibération n°27 novembre 2013 du Conseil Métropolitain sur un périmètre d'environ 112 hectares. Ces 112 hectares sont aujourd'hui occupés principalement par des surfaces de plancher à usage commercial.



## D | Présentation des objectifs et du programme de l'opération sur le périmètre de la déclaration de projet

### Objectifs et programme de l'opération

Les quartiers Solis et Soriech, aujourd'hui essentiellement dédiés à des activités commerciales de type « boîtes à chaussures », donneront lieu à l'émergence d'un **nouveau quartier mixte** (principalement résidentiel avec rez-de-chaussée commercial), articulé autour de nouveaux lieux de vie et d'échanges. Le renouvellement urbain de ces quartiers aura pour but :

- ✓ **De 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.
- ✓ **De 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.
- ✓ **De réaliser des aménagements paysagers qualitatifs** en accompagnement des voiries selon les profils établis, en transformant les fossés des routes de Boirargues et Figuières « en cours plantées ». Des cheminements piétons et cycles seront aménagés entre les quartiers du Solis et du Soriech et ceux de Boirargues.
- ✓ **D'apaiser la circulation** en facilitant la transversalité entre les quartiers par la transformation notamment de l'avenue Georges Frêche en boulevard urbain, permettant de ralentir la circulation et rendre plus sécurisée la pratique des modes actifs.

**Sur le quartier du Solis et de Soriech Nord**, environ 163 000 m<sup>2</sup> 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.



Le périmètre opérationnel objet de la présente concertation comprend également un îlot **stratégique sur l'avenue des Platanes** visant à :

- ✓ 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).
- ✓ Intégrer en complémentarité à cet ensemble 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 m<sup>2</sup> de surface de plancher, soit environ **650 logements**.

**Au total sur le périmètre de la Déclaration de Projet, un peu plus de 200 000 m<sup>2</sup> de surfaces de plancher à vocation sont programmés, soit environ 3 350 logements en mixité avec des équipements (dont un pôle autonomie santé, des commerces et services.**

Le programme global sur le périmètre de la déclaration de projet assure 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.

## E | Composition et principes d'aménagement de l'opération

### *Principes d'aménagements environnementaux, urbains et architecturaux*

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 (Solis Nord 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. Ces espaces libres permettront de casser la linéarité de l'axe et de rythmer le voyage des usagers du tramway, des cheminements doux ou des automobilistes.



*Le projet objet de la déclaration de projet*

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.

### ***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 de moyennes (R+6) à hautes hauteurs (R+9 à R+10). Une émergence est identifiée au droit de la station Boirargues (R+14).

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 : Les constructions seront implantées à l'alignement des voies et emprises publiques en ordre continu ou semi-continu. Sur un même îlot, les constructions devront être implantées les unes des autres selon une distance suffisante pour favoriser l'éclairage des façades. Les cœurs d'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 public sur lequel les bâtis sont ouverts. Ainsi ces cœurs résidentiels constitueront un îlot fermé à l'échelle du quartier et pas seulement à l'échelle du lot.

Les constructions s'implanteront selon un recul de 2 mètres des voies et emprises publiques. Leur orientation sera libre mais pensées pour maximiser les économies d'énergie et le confort d'été des logements. Sur un même îlot, les constructions devront être implantées les unes des autres selon une distance suffisante pour favoriser l'éclairage des façades. Les cœurs d'îlots devront être traités de manière à participer au confort de vie des résidents.

### ***Epannelage des constructions***

Les typologies de constructions projetées seront essentiellement des bâtiments collectifs dont l'épannelage varie entre R+6 et R+10 au maximum, ces derniers se positionnant pour une densification voulue autour des stations de tramway.

Un bâtiment signal d'une hauteur supérieure (R+14) serait érigé sur le secteur des Platanes Sud et respectera la servitude aéronautique (55 m. NGF)..

### ***Une ville nature***

Le futur quartier propose un équilibre entre intensification urbaine et nature en ville. Ce principe se décline à la fois sur les espaces publics et au sein des futures opérations immobilières :

La végétation existante, et en particulier les alignements d'arbres seront préservés et intégrés à l'aménagement ;

La requalification des espaces publics et en particulier la requalification des voies primaires de l'opération permettront de réinterroger le partage de l'espace en dédiant sur la plupart des profils de voirie 1/3 de leur emprise à des espaces verts paysagers (noues, espaces verts plantés...).

Le futur quartier prône une verticalité des constructions afin de réduire leur emprise au sol et ainsi laisser une place importante à la nature et aux espaces verts paysagers. Les cœurs d'îlots des futures opérations seront

maintenues perméables et seront plantées fin de contribuer au développement de la nature en ville et lutter contre les îlots de chaleur.

A l'échelle du périmètre de la déclaration de projet, c'est un taux d'espace perméable d'au moins 35% qui sera recherché.

Au regard de la configuration actuelle des lieux, imperméabilisés à quasi 100%, l'opération propose ainsi une action forte de désimpermeabilisation et une véritable plus-value en termes de paysage urbain.

## Principes de desserte par les différents modes de transport

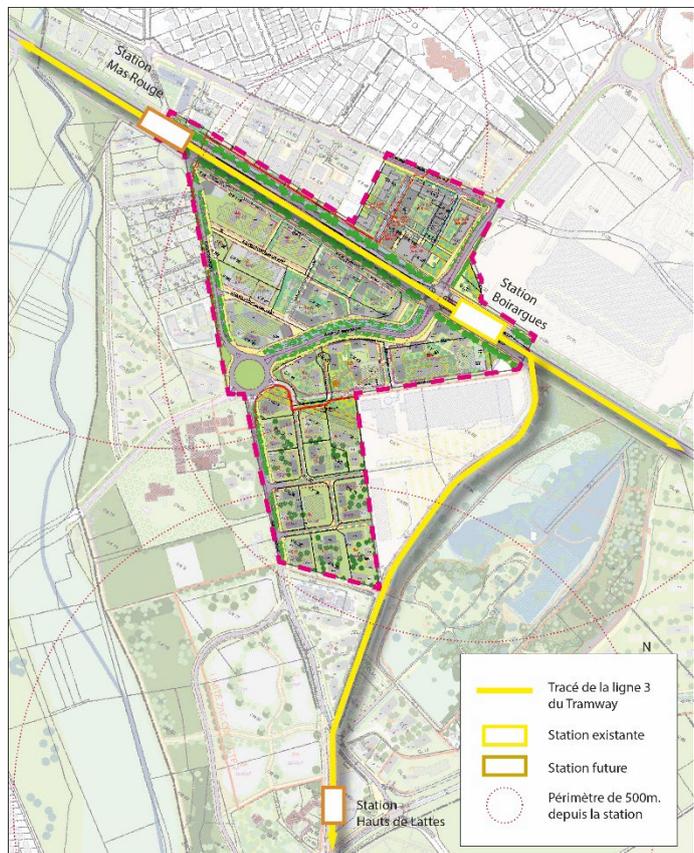
### Desserte par les transports en commun

Le projet objet de la présente déclaration de projet est desservi par la ligne 3 du tramway et en particulier autour de la station existante « Boirargues ».

Au regard de la future densité de population et d'activités qui se développera sur ce périmètre, une nouvelle station devra desservir Solis Nord, il s'agira de la station nommée Mas Rouge (en dehors du périmètre de la déclaration de projet). Elle se situera à proximité du croisement du Chemin de Soriech et de l'Avenue Georges Frêche.

Une autre station sera aménagée au sud du périmètre au cœur du quartier des Hauts de Lattes.

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.



La desserte de l'opération par le tramway

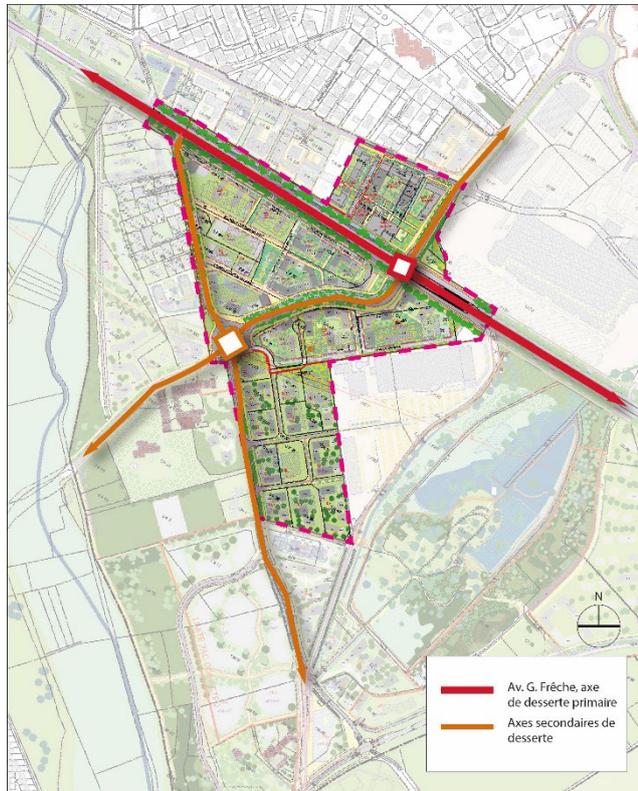
La totalité du périmètre de la déclaration de projet est située à moins de 500 mètres de la station Boirargues.

## 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.

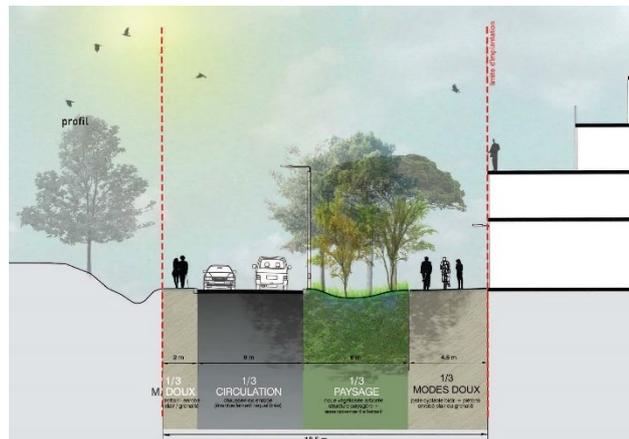
L'axe central formé par l'Avenue Georges Frêche sera complété par certaines aménités. Notamment par le renfort des pistes cyclables, l'élargissement de la voirie, la création d'espace public dédié aux piétons... Des arbres complémentaires permettront de prolonger l'alignement de pins existant. La ligne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



La desserte viarie du quartier

### Des voies requalifiées, proposant un partage de l'espace public

Le projet s'appuie sur la trame viarie existante (Av. Georges Frêche, RD189, Chemin de Soriech, Avenue des Platanes...) pour aménager des axes qui structureront le quartier. Des voies secondaires seront créées et s'appuieront sur le découpage parcellaire existant. Ces voies secondaires desserviront les îlots bâtis et seront doublées systématiquement d'un cheminement pour modes doux. Sur le secteur, une trame viarie orthogonale desservira l'ensemble des îlots. 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.



Profil type des voies de dessertes principales de l'opération



---

## 2 | Justification de l'intérêt général du projet

Cette étape de la mise en œuvre du projet Ode à la Mer revêt le caractère d'intérêt général au regard de plusieurs critères :

- **Il contribue activement à la production de nouveaux logements sur le territoire métropolitain** et en particulier à la production de logements locatifs sociaux.
- **Il contribue à redynamiser l'appareil commercial en place**, aujourd'hui obsolète et en décalage avec les pratiques de consommation des usagers... d'une zone monofonctionnelle à vocation commerciale, le projet propose d'ériger une véritable centralité métropolitaine multifonctionnelle au sein de laquelle le tissu commercial pourra mieux s'adapter aux besoins des usagers, se transformer vers un format plus urbain et s'inscrire en mixité au sein d'un quartier réinventé.
- **Il contribue activement à la lutte contre les changements climatiques et aux objectifs nationaux de réduction de l'artificialisation des sols.** Le périmètre objet de la présente concertation vise essentiellement un renouvellement urbain global de ce site. En outre, en cohérence avec la loi Climat et Résilience adoptée le 22 août 2021 et des deux décrets approuvés le 29 avril 2022, cette opération contribuera à désimperméabiliser une part importante du site par l'aménagement de cœurs d'îlots perméables et l'aménagement d'espaces verts, y compris dans les bassins de rétention.
- **L'émergence de cette séquence urbaine autour de la station Boirargues sera l'occasion de développer de nouvelles pratiques de mobilités moins polluantes**, combinant l'usage du Tramway, des modes actifs initiés par la fabrique d'un morceau de ville multifonctionnel au sein duquel on pourra résider, travailler, consommer, se restaurer, se divertir, se soigner avec une intensité adaptée aux flux générés par l'arrêt de tramway Boirargues.
- **enfin, le renouvellement urbain des secteurs de Solis, Soriech et Avenue des Platanes permettront requalifier les entrées de villes de Lattes.** Marqué par les formes bâties monospécifiques (boîte à chaussures commerciales) et par des aires de stationnement en enrobé, ce site doit être requalifié pour proposer une nouvelle qualité urbaine et paysagère. Le projet proposé, par une reconfiguration complète des occupations en place, une requalification des espaces publics et le développement de nouvelles formes bâties, contribuera activement à transformer la physionomie de cet espace déqualifié en un quartier urbain qualitatif.

L'intérêt général du projet s'apprécie à travers la confluence des dimensions économiques, sociales et environnementales qui fondent le concept de développement durable.

## 2.1 | UN PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN POUR REpondre AUX BESOINS DE LOGEMENTS POUR TOUS

La pénurie de logement sur l'ensemble de la métropole et en particulier sur des secteurs tendus tels que les communes littorales entraîne une augmentation du prix du foncier et se cumule aujourd'hui à une forte augmentation des prix des coûts de construction... Ce phénomène a pour conséquence une forte augmentation du prix de vente des logements sur la métropole et pousse à éloigner les ménages les moins aisés (souvent les plus jeunes) de ces secteurs, alors qu'ils concentrent pourtant de nombreux services et emplois.

Cette crise du logement n'est pas nouvelle et la nécessité de répondre aux besoins de logements sur le territoire métropolitain a été programmé par le PLH 2019-2024 de Montpellier Méditerranée Métropole, qui prévoit notamment la construction de 5 000 à 5 400 logements par an sur l'ensemble du territoire métropolitain.

A l'image de la métropole, la commune de Lattes est soumise à une forte pression foncière et, en outre accuse encore une carence en matière de production de logements locatifs sociaux. Pour répondre aux besoins métropolitains et communaux, le PLH 2019-2024 prévoit la production de 2 100 à 2 400 logements soit en moyenne 350 à 400 logements par an.

Pour atteindre ces objectifs de production, le PLH s'appuie en particulier sur l'opération d'intérêt métropolitain Ode à la Mer, en phase d'études depuis plusieurs années. Le projet Ode à la Mer permettra de mettre sur le marché entre 6 à 8 000 nouveaux logements, dont la construction sera échelonnée dans le temps (notamment au travers des outils de planification et de programmation : PLU, puis PLUi), conformément aux objectifs de Montpellier Métropole Méditerranée affichés dans le SCoT.

La programmation proposée sur les secteurs Solis, Soriech et Avenue des Platanes, permettront une production de 3 350 logements et assure une forte mixité sociale dans la mesure où :

- 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.

Ces logements bénéficieront notamment :

- Aux habitants de la Métropole, souhaitant bénéficier d'un nouveau cadre de vie et d'une localisation exceptionnelle, alliant ville et nature, entre Montpellier et la mer, à proximité immédiate d'équipements et activités structurantes et à moins de 500 mètres d'une station de tramway ;
- Aux habitants des communes de Lattes, et à leur famille, désirant trouver des logements adaptés à leur situation familiale et à leur besoin dans le cadre d'un parcours résidentiel, mais qui ne trouvent pas à se loger dans le tissu existant de cette commune ;
- Aux nombreux employés des commerces/activités/bureaux du secteur de la Route de la Mer, désirant disposer d'un logement à proximité de leur emploi, afin d'optimiser leur temps et leur budget ;
- Aux habitants de se rapprocher des lieux de commerces, cherchant à limiter leurs déplacements.

**Le projet présente ainsi un véritable intérêt général :**

- > En apportant une réponse aux besoins urgents de logements ;
- > Et en proposant une forte mixité sociale, contribuant ainsi aux objectifs de programmation du PLH métropolitain et aux besoins non résolus des nombreux ménages en attente de pouvoir se loger sur le territoire métropolitain et en particulier sur la commune de Lattes.

## 2.2 | UN PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN POUR ERIGER UNE CENTRALITE METROPOLITAINE MULTIFONCTIONNELLE

### *Dynamiser le commerce et l'emploi d'un pôle économique majeur de la métropole, qui est pourtant en perte de souffle*

La programmation commerciale du projet Ode à la Mer propose une réorganisation commerciale lisible et identifiable, autour de polarités qui valorisent les locomotives existantes (Grand Sud Lattes, Plein Sud Pérols) et contribue au maintien d'un appareil commercial renouvelé. Les commerces existants composés essentiellement de hangars commerciaux accessibles uniquement en voiture (sur les secteurs de Solis et Soriech notamment), laisseront la place à des programmes mixtes proposant des surfaces commerciales en pied d'immeuble surmontés de bureaux et logements. Le projet permettra ainsi une diversification des activités en place dans une approche plus humaine attendue par les consommateurs, où la voiture est reléguée en second plan.

Le projet permettra notamment d'accompagner le renouvellement et la modernisation de l'appareil commercial existant, en offrant la possibilité :

- aux investisseurs/exploitants des galeries commerciales : de rénover leurs actifs immobiliers, dans le cadre des projets de rénovation/extension de galerie sur l'emprise de leurs parkings, en y associant d'autres fonctions urbaines (habitat, activités, équipements, parkings mutualisés ...), et en proposant notamment de nouvelles surfaces commerciales à destination des commerçants du territoire de la Route de la Mer, qui sont aujourd'hui situées dans au niveau du fenouillet Sud, secteur inondable ;
- aux investisseurs de locaux commerciaux existants : de réaliser sur leur propriété des opérations mixtes, associant commerces et d'autres fonctions urbaine (habitats, activités, équipements ...), permettant de renouveler leur patrimoine immobilier vieillissant ;
- aux enseignes de moyennes surfaces présentes sur le site : de disposer d'une offre variée en localisation et en format, adaptés à leur besoins, vecteurs d'innovation et de complémentarité, et énergétiquement efficaces :
  - soit dans le cadre d'une réimplantation sur place, sur les secteurs dont la destination commerciale sera en partie conservée, au sein d'opérations mixtes successives, associant d'autres fonctions urbaines (habitat, service, bureaux, équipement ...) – ex : façades du Soriech et de Boirargues le long du RD 189 (av. de Figuières et Av. de Boirargues) – et - quartier du Solis ;
  - soit sur les projets de rénovation de centres commerciaux situés à proximité (Grand Sud et Plein Sud) ;

- aux consommateurs : de bénéficier d'une offre plus proche des nouvelles tendances de consommation, et répondre à des besoins accrus au regard de la croissance démographique de la métropole et de l'aire urbaine de Montpellier.
- à diversifier et renforcer l'emploi localement : au-delà de créer de nouveaux emplois (car plus de surfaces de bureaux, de commerces et d'équipement), l'implantation de nouvelles enseignes et de le renouvellement de la zone d'activité permettra d'enrayer la situation de cette zone économique qui commence à ressentir des difficultés et maintenir les emplois actuels sur le site. Par ailleurs, la présence de nouveaux employés ainsi que de nouveaux habitants sur la zone va entraîner le développement d'une économie présentielle et d'emplois indirects.
- aux employés et futurs habitants et employés : de disposer d'une offre complémentaire de commerces et services de proximité, actuellement inexistante sur le site ;
- à la vie du quartier de se maintenir : Les activités qui se développeront dans les quartiers auront un effet positif sur la dynamique économique communale et sur la dynamique locale du quartier ;
  - En effet, les employés de chaque entreprise nouvellement installée ainsi que les futurs habitants constitueront une clientèle potentielle susceptible de s'approvisionner dans les commerces du projet. Ainsi, ils donneront toute leur richesse et leur diversité à une pratique quotidienne des lieux.
- au budget des collectivités : l'augmentation des recettes fiscales de la commune (taxe foncière) permettra d'engager des projets nécessaires au fonctionnement de la vie locale et à une meilleure offre du service public.

L'impact du projet sur les parcs d'activités des communes de Lattes et Pérols, et plus globalement de la métropole sera donc positif.

**Le projet présente ainsi un véritable intérêt général :**

> En maintenant un appareil commercial structurant sur le site de l'opération ;

En modernisant cet appareil commercial et en lui permettant de s'adapter au marché et aux usagers empruntant le tramway pour accéder au site ;

> En transformant cet appareil commercial et en l'insérant dans un quartier à forte mixité fonctionnelle (logements, bureaux, équipements...)

## 2.3 | UN PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN QUI PROMeut DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITES

### *Impulser le report modal vers les transports collectifs et en particulier le tramway*

La route de la mer, comme de nombreux secteurs développés dans les années 70/80, constituent des enclaves monofonctionnelles raccrochées les unes des autres par des routes où seuls les déplacements automobiles sont possibles. Ces espaces « hors la ville » réduisent les relations humaines à des espaces de consommation qui ne participent pas à créer la ville et à son animation.

En accord avec les orientations des politiques publiques menées par la métropole (et en particulier depuis le SCoT de 2006, celui de 2019 et les PDU) le projet d'ode à la Mer met fin à cette situation dans un territoire morcelé favorable aux circulations motorisées. S'appuyant sur la mise en œuvre de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway le long de l'Avenue Georges Frêche et en direction de Lattes et Pérois, le projet contribue à initier l'édification d'une ville accessible à tous, par tous les modes, et pensé au travers d'espaces publics partagés comprenant des fonctions et usages diversifiés, pour une « ville en bas de chez soi », et une métropole « au bout du tramway ».

La structuration du projet urbain autour des stations du tramway permettra de créer de réelles centralités remettant en contact l'ensemble des habitants de la métropole avec les espaces de vie qui seront réalisés. La station Boirargues constituera une de ces centralités et se situe au cœur du projet proposé sur le périmètre de la déclaration de projet.

Deux nouvelles stations seront également aménagées à proximité immédiate du périmètre objet de la présente déclaration de projet (Mas Rouge sur l'Avenue Georges Frêche et Hauts de Lattes au sud du chemin de Soriech) et permettront également d'enclencher une nouvelle dynamique urbaine sur des quartiers et espaces jusqu'alors relayés au second plan.

Au regard de la desserte existante et future de l'opération par le tramway, la totalité du périmètre de la déclaration de projet se situe à moins de 500 mètres d'une station de tramway.

### *Organiser le stationnement en cohérence avec une pratique alternative de ce quartier*

Optimiser la place de la voiture, c'est aussi organiser mieux le stationnement.

Les nappes de parking qui consomment actuellement beaucoup de foncier et imperméabilisent les sols sont autant d'opportunités pour construire de nouveaux programmes. La mutation des commerces actuels (essentiellement des commerces d'équipement de la maison et de loisirs, accompagnés de leurs entrepôts de stockage) et leur adaptation aux nouvelles formes de consommation des usagers (e-commerces et show-rooms, développement de la logistique urbaine...), sont autant d'opportunités de réduire la place de la voiture sur l'espace public et de réinterroger le partage de l'espace à destination de nouveaux usagers urbains ou le retour de la nature en ville...

Les règles imposées aux futurs programmes dans le périmètre de 500 mètres d'une station de transport public performant seront adaptées en cohérence avec les ambitions nationales et traduites dans le code de l'urbanisme.

La mixité des programmes et la nouvelle densité permettra également de rechercher des systèmes de mutualisation et de foisonnement des places de stationnement, de préférence en silos, évolutifs, et combinés à des services de proximité.

Ces actions auront ainsi un impact immédiat sur la place de la voiture dans le quartier et contribueront, encore une fois et selon une stratégie combinée de renforcement de la desserte en transport en commun et la contrainte de la place de la voiture, d'initier de nouvelles pratiques de la ville par des modes de transports alternatifs à la voiture particulière.

### **Développer les modes actifs**

Les infrastructures dédiées aux modes actifs (en dehors de l'Avenue Georges Frêche, requalifiée en boulevard urbain avec la mise en œuvre du tramway) sont quasi inexistantes sur le périmètre de la déclaration de projet. Cela s'explique notamment par les occupations existantes, nécessitant systématiquement l'usage de la voiture particulière.

Avec l'émergence d'un quartier mixte sur l'ensemble du périmètre, la pratique des espaces publics vont fortement évoluer. L'objectif est de favoriser l'usage des transports collectifs pour accéder aux fonctions métropolitaines (centre-ville de Montpellier et grands équipements) puis de pratiquer le quartier à pied, en vélo, en trottinettes...

Pour se faire, le développement des transports en commun et la réduction de la place de la voiture sont les deux premières actions proposées dans le cadre du projet Ode à la Mer. Le développement d'une trame dédiée aux modes actifs sera, enfin, une ambition structurante de ce futur quartier. La requalification des voies primaires existantes (seuls espaces publics existants sur le site) permettra de réinterroger le partage de l'espace public : 1/3 de ces espaces seront destinés à la chaussée, 1/3 aux modes actifs (trottoirs confortables et pistes cyclables) et enfin 1/3 seront destinés à l'aménagement d'espaces verts plantés (assurant également un rôle hydraulique). Cette requalification sera également accompagnée par la mise en place de nouveaux espaces publics de proximité, de convivialité, des venelles piétonnes qui viendront tramer ce quartier et proposer des itinéraires entre les programmes résidentiels et les différentes fonctions urbaines du quartier, mais aussi à destination des espaces agricoles et naturels environnants.

#### **Le projet présente ainsi un véritable intérêt général :**

- > En initiant un véritable report modal vers les transports publics performants qui desservent le secteur de projet (tramway) et les modes actifs ;
- > En réduisant la place de la voiture, d'une part à travers la reconfiguration des profils de voirie et la réorganisation des stationnements sur le site ;
- > Ces actions fortes en faveur de modes de déplacements moins polluants auront ainsi un impact sur la qualité de l'air, les nuisances sonores et olfactives du quartier mais plus globalement en faveur de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre sur la métropole.

## 2.4 | UN PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN QUI CONTRIBUE A LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

### *Un projet qui contribue activement à la lutte contre les changements climatiques et aux objectifs nationaux de réduction de l'artificialisation des sols*

Le périmètre objet de la présente déclaration de projet vise le renouvellement urbain global de ce site, aujourd'hui composé essentiellement d'activités commerciales dont le taux d'imperméabilisation des sols avoisine les 100%.

Face à cette très forte minéralité des sols et la présence d'espaces naturels situés à proximité immédiate, le projet Ode à la Mer met en œuvre le concept de l'inversion du regard. Ce concept appelle à une nouvelle relation entre ville et nature. La campagne n'est plus une valeur d'ajustement pour une urbanisation proliférante, pensée depuis le centre et les réseaux routiers, qui s'étale sans limite. Au contraire, la nature fait l'objet d'un projet spécifique au service de la stratégie urbaine, reposant sur les continuités végétales et hydrauliques revalorisées, ainsi que les modes de déplacement collectifs et doux qui dessinent l'espace. Cette nature urbaine offre un cadre vivant, pérenne, à haute valeur ajoutée : une ville-nature, sans banlieue, déclinant plusieurs formes d'ambiance et de qualité de vie, sur les traces d'une ancienne entrée de ville aujourd'hui oubliée.

Les objectifs ambitieux en termes de densité urbaine proposées sur le site, permettent de rentabiliser d'autant plus l'espace urbain, au profit du maintien de terres naturelles et agricoles. Ainsi, cet usage économe des espaces bâtis permet de libérer des espaces naturels entre les polarités urbaines afin de créer un véritable quartier dont les pénétrantes vertes joueront le rôle d'espace paysager, de loisirs et de respiration situés au contact des quartiers urbains.

En cohérence avec la loi Climat et Résilience adoptée le 22 août 2021 et des deux décrets approuvés le 29 avril 2022, cette opération contribuera donc à désimperméabiliser une part importante du site. Cette désimperméabilisation du site sera concrètement mise en œuvre à travers :

- la requalification des espaces publics existants : les voies primaires de l'opération dont la route de Boirargues et le chemin de Soriech seront élargies afin d'y aménager des espaces verts et des noues paysagères (mutualisant des usages hydrauliques et le développement d'une écriture végétale) contribuant ainsi au développement d'une nature en ville, aujourd'hui inexistante ;
- l'aménagement de cœurs d'îlots verts, plantés et perméables au sein de chacun des programmes immobiliers de l'opération. L'opération Ode à la Mer favorise la verticalité des constructions et le développement de hauteurs bâties élevées (allant jusqu'à du R+10) afin de libérer les sols des emprises bâties et imperméables.

**A l'échelle de l'emprise de la déclaration de projet, 35% seront [ré]aménagés en espaces perméables.**

Ces emprises perméables contribueront à favoriser l'infiltration des eaux de pluie dans les sols et limiter le ruissellement pluvial. Le développement d'un système de noues contribuera également à améliorer le fonctionnement hydraulique actuel du site et de respecter un chemin de l'eau à travers le quartier et vers les ouvrages de rétention pluvial et leur exutoire.

Ces emprises seront plantées et paysagées de façon à développer une véritable nature en ville propice à lutte contre les îlots de chaleur et au développement d'une écologie urbaine.

### **Un renouvellement urbain vers des constructions moins énergivores**

Le tissu urbain du territoire objet de la déclaration de projet est essentiellement composé de hangars commerciaux vétustes très énergivores. Le renouvellement urbain de ces « passoirs thermiques » vers des constructions à forte performance énergétique constitue un véritable enjeu. La compacité des constructions programmées, leur orientation optimale par rapport à l'ensoleillement et l'usage de matériaux performant favoriseront un bilan énergétique de l'opération positif.

**Le projet présente ainsi un véritable intérêt général :**

- > En désimperméabilisant 35% de l'emprise de la déclaration de projet, en cohérence avec les objectifs de la loi Climat et Résilience ;
- > en améliorant le fonctionnement hydraulique du site ;
- > En développant une nature en ville par le développement d'espaces verts plantés sur l'espace public et en cœur d'îlots, favorable à la lutte contre les îlots de chaleur.
- > En faisant muter des « passoirs énergétiques » en programmés immobiliers proposant une performance énergétique maîtrisée.

## **2.5 | UN PROJET DE RENOUVELLEMENT QUI VALORISE LES ENTREES DE VILLE DE LATTES ET MONTPELLIER**

La mise en œuvre du projet Ode à la Mer sur les secteurs Solis, Soriech et Avenue des Platanes permettra d'améliorer la qualité des espaces urbains de cet espace stratégique pour les communes de Lattes, Pérols et Montpellier. Le site constitue une véritable portée d'entrée métropolitaine mais ne propose qu'un tissu urbain commercial obsolète et monfonctionnel peu valorisant pour les communes citées et pour la Métropole.

L'aménagement de quartier urbain mixte aura pour impact de transformer en profondeur le profil urbain de ce site et les ambiances paysagères proposées. Les espaces publics seront traités, requalifiés, plantés. La qualité architecturale des constructions sera encadrée pour proposer une écriture architecturale de haute qualité. Enfin, le quartier sera reconnecté à la nature environnante, ouvrant les vues sur le grand paysage, recréant de connexions entre les quartiers et les espaces agricoles et naturels limitrophes, valorisant la présence du marais de l'Estanel...

**Le projet présente ainsi un véritable intérêt général :**

- > En améliorant la qualité des espaces urbains de cette porte d'entrée métropolitaine et en ouvrant ce quartier vers son grand paysage naturel et agricole.



# Déclaration de projet et mise en compatibilité du PLU de Lattes pour la réalisation du projet Ode à la Mer sur les Secteurs Solis / Soriech / Avenue des Platanes

2. Notice de présentation de la mise en compatibilité du P.L.U.

Juin 2024



Prestataires en charge de l'élaboration du dossier de déclaration de projet :



**Sébastien RAMORA**

Urbaniste OPQU - Fondateur du studio Cap

Tél : +33 (0)6 84 76 31 83

@ : [ramora@studiocap.fr](mailto:ramora@studiocap.fr)

Adresse : 33, rue Jean-Pierre CHABROL - 34830 Jacou

**Damien PARISOT**

Consultant en environnement.

## SOMMAIRE

<b>PROPOS LIMINAIRES .....</b>	<b>4</b>
A   <i>Motif de la procédure .....</i>	4
B   <i>Objet de la notice .....</i>	4
<b>1  ELEMENTS DE CADRAGE SUR LA PROCEDURE .....</b>	<b>5</b>
<b>1.1  RAPPEL DU CADRE LEGAL ET DES MODALITES ADMINISTRATIVES DE LA PROCEDURE .....</b>	<b>6</b>
A   <i>Cadre légal de la procédure .....</i>	6
B   <i>Régime juridique applicable au P.L.U. en vigueur et à sa mise en compatibilité .....</i>	9
C   <i>Compétence en matière d'élaboration de P.L.U. ....</i>	9
<b>2  MOTIFS DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU .....</b>	<b>11</b>
<b>2.1  PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION .....</b>	<b>12</b>
A   <i>Localisation du projet dans son contexte communal et métropolitain.....</i>	12
B   <i>Ode à la Mer : rappel du contexte et objectifs du projet global .....</i>	13
C   <i>La stratégie opérationnelle : une mise en œuvre dans le temps long.....</i>	15
D   <i>Le périmètre de la déclaration de projet .....</i>	16
E   <i>Objectifs et programme de l'opération sur le périmètre de la déclaration de projet.....</i>	18
F   <i>Composition et principes d'aménagement de l'opération .....</i>	20
<b>2.2  UNE OPERATION INCOMPATIBLE AVEC LE PLU EN VIGUEUR .....</b>	<b>24</b>
A   <i>Le PLU en vigueur.....</i>	24
B   <i>Le règlement graphique.....</i>	26
C   <i>Le règlement écrit.....</i>	26
<b>3  DISPOSITIONS MISES EN ŒUVRE POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU P.L.U. ....</b>	<b>28</b>
<b>3.1  ADAPTATION DU PADD .....</b>	<b>29</b>
<b>3.2  MISE EN COMPATIBILITE DU REGLEMENT GRAPHIQUE.....</b>	<b>32</b>
<b>3.3  CREATION D'UN REGLEMENT ADAPTE .....</b>	<b>35</b>
<b>3.4  MODIFICATION DE LA LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES .....</b>	<b>39</b>
<b>3.5  CREATION D'UNE OAP.....</b>	<b>39</b>

## Propos liminaires

### A | Motif de la procédure

Initié en 2008, le projet Ode à la Mer s'étend sur 288 hectares et porte un vrai défi urbain, celui d'engager la mutation de la plus vaste périphérie commerciale de la métropole, site mono-fonctionnel, conçu pour et autour de la voiture individuelle selon le modèle péri-urbain prévalant dans les années 1960 à 1980. Ce projet a pour objectif de faire évoluer ce secteur vers un urbanisme plus mixte (logements, immobiliers d'entreprises, services publics et privés, ainsi que des formes commerciales renouvelées), plus compact et plus intense autour des stations de la ligne 3 de tramway et ainsi favoriser la pratique de nouveaux modes de consommation et de mobilités.

Les secteurs de Solis, Soriech et Avenue des Platanes, articulés autour de la station de Tramway Boirargues accueilleront demain la 1<sup>ère</sup> centralité de ce grand projet métropolitain.

Dans l'attente de l'approbation du PLU intercommunal en cours d'élaboration à l'échelle des 31 communes de la Métropole, la Métropole a décidé de recourir à la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Lattes. Cette procédure permettra la réalisation, à court terme, de cette partie essentielle du projet Ode à la Mer.

### B | Objet de la notice

La présente notice est constitutive d'un additif au rapport de présentation du PLU destiné à exposer les motifs des changements apportés au document, conformément à l'article R123-2-1 du code de l'urbanisme.

Elle a ainsi pour objet d'exposer et de justifier les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) au regard de l'opération projetée.

A cet effet, la notice se structure de la manière suivante :

- Partie I : L'exposé du cadre légal et des modalités administratives de la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU
- Partie II : L'exposé des motifs de la mise en compatibilité du PLU
- Partie III : L'objet de la mise en compatibilité du PLU



---

## 1 | Éléments de cadrage sur la procédure

## 1.1 | RAPPEL DU CADRE LEGAL ET DES MODALITES ADMINISTRATIVES DE LA PROCEDURE

### A | Cadre légal de la procédure

#### **Article L300-6 du Code de l'urbanisme (extrait)**

« L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens du présent livre ou de la réalisation d'un programme de construction. Les articles L.143-44 à L.143-50 et L.153-54 à L.153-59 sont applicables sauf si la déclaration de projet adoptée par l'Etat, un de ses établissements publics, un département ou une région a pour effet de porter atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, du plan local d'urbanisme. »

Ainsi lorsque la réalisation d'un projet revêtant un caractère d'intérêt général nécessite une adaptation du document d'urbanisme, une procédure de mise en compatibilité peut être mise en œuvre.

En l'espèce, la procédure est régie par :

- les articles L153-54, L153-55 et L153-57 à L153-59 du Code de l'urbanisme issus de l'Ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du livre Ier du code de l'urbanisme,
- l'article R153-15 du même code issu du Décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre Ier du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme.

#### **Article L153-54**

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L.300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

### **Article L153-55**

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas. Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

### **Article L153-57**

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.

### **Article L153-58**

La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.

### **Article L153-59**

L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.

### **Article R153-15**

Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme et ne requiert pas une déclaration d'utilité publique :

1° Soit lorsque cette opération est réalisée par un établissement public dépendant de l'Etat, une collectivité territoriale, un groupement de collectivités ou un établissement public dépendant d'une collectivité, autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune, et nécessite une déclaration de projet en application de l'article L126-1 du code de l'environnement ;

2° Soit lorsqu'un établissement public dépendant de l'Etat, une collectivité territoriale, un groupement de collectivités ou un établissement public dépendant d'une collectivité, autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune, a décidé, en application de l'article L300-6, de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement ou de la réalisation d'un programme de construction.

La procédure de mise en compatibilité est menée par le président de l'organe délibérant de l'établissement public ou le maire mène la procédure de mise en compatibilité (en l'occurrence Montpellier Méditerranée Métropole).

L'enquête publique est menée par Montpellier Méditerranée Métropole.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis par l'autorité chargée de la procédure à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal, qui dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête pour approuver la mise en compatibilité du plan.

L'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou le conseil municipal adopte la déclaration de projet.

La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme.

## **B | Régime juridique applicable au P.L.U. en vigueur et à sa mise en compatibilité**

Le P.L.U. de la commune de Lattes a été approuvé par délibération du conseil municipal en date du 12 mars 2009.

L'Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 et le Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 susvisés, qui déterminent le nouveau régime juridique (dit régime modernisé) applicable aux PLU, sont entrés en vigueur le 1er janvier 2016.

Pour autant, la mise en compatibilité du PLU de Lattes reste régie par les dispositions des articles R123-1 à R123-14 du Code de l'urbanisme dans leur rédaction en vigueur au 31 décembre 2015.

En effet, l'article 12 VI du Décret susvisé prévoit que :

« Les dispositions des articles R. 123-1 à R. 123-14 du code de l'urbanisme dans leur rédaction en vigueur au 31 décembre 2015 restent applicables aux plans locaux d'urbanisme dont l'élaboration, la révision, la modification ou la mise en compatibilité a été engagée avant le 1er janvier 2016. Toutefois, dans les cas d'une élaboration ou d'une révision prescrite sur le fondement du I de l'article L. 123-13 en vigueur avant le 31 décembre 2015, le conseil communautaire ou le conseil municipal peut décider que sera applicable au document l'ensemble des articles R. 151-1 à R. 151-55 du code de l'urbanisme dans leur rédaction en vigueur à compter du 1er janvier 2016, par une délibération expresse qui intervient au plus tard lorsque le projet est arrêté.

Les dispositions des articles R. 123-1 à R. 123-14 du code de l'urbanisme dans leur rédaction en vigueur au 31 décembre 2015 restent également applicables aux plans locaux d'urbanisme qui font l'objet, après le 1er janvier 2016, d'une procédure de révision sur le fondement de l'article L. 153-34 de ce code, de modification ou de mise en compatibilité. Sont en outre applicables, dans les cas mentionnés aux deux alinéas précédents, les dispositions du 2° de l'article R. 151-1, de l'article R. 151-4, du 1° de l'article R. 151-23 et du 1° de l'article R. 151-25 du code de l'urbanisme dans leur rédaction en vigueur à compter du 1er janvier 2016.

Les dispositions des articles R. 151-1 à R. 151-55 du code de l'urbanisme dans leur rédaction en vigueur à compter du 1er janvier 2016 sont applicables aux plans locaux d'urbanisme qui font l'objet d'une procédure d'élaboration ou de révision sur le fondement de l'article L. 15331 lorsque cette procédure a été prescrite après le 1er janvier 2016. »

Il en résulte que les articles R. 123-1 à R. 123-14 du Code de l'urbanisme relatifs au contenu des P.L.U. restent applicables dans leur version en vigueur au 31 décembre 2015 dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité.

Le passage sous le régime modernisé correspondant aux dispositions des articles R. 151-1 à R. 151-55 se fera ainsi lors de la prochaine procédure d'élaboration ou de révision du document.

## **C | Compétence en matière d'élaboration de P.L.U.**

La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite MAPAM) prévoit que la transformation d'une Communauté d'Agglomération en Métropole

entraîne automatiquement le transfert à cette dernière de la compétence « Aménagement de l'espace métropolitain » dont le PLU est l'une des composantes.

A compter du 1er janvier 2015, Montpellier Méditerranée Métropole exerce ainsi la compétence en matière d'élaboration de PLU en collaboration avec les communes. Les modalités de cette collaboration ont été définies par la charte de gouvernance du PLUi.



---

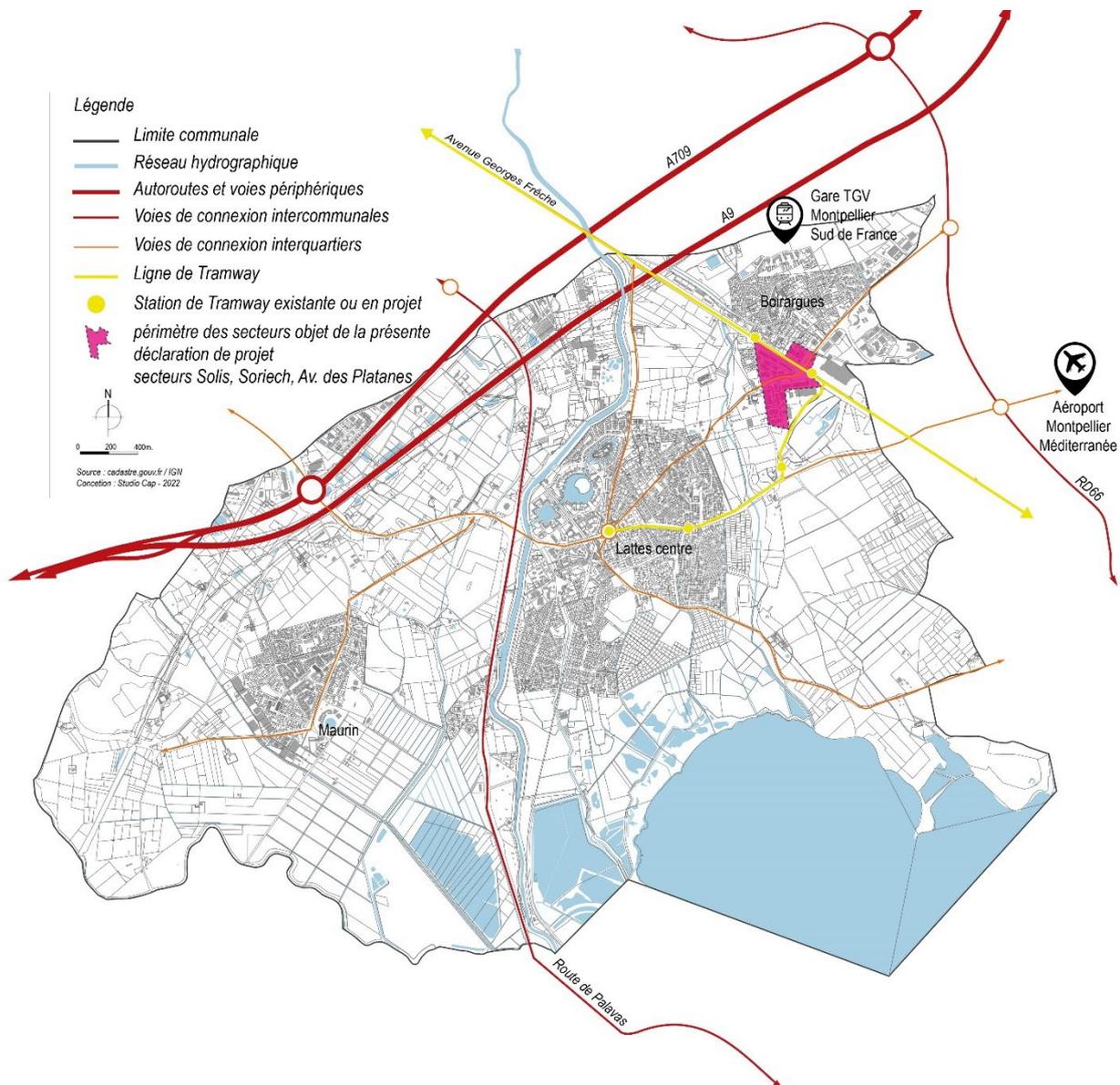
## 2 | Motifs de la mise en compatibilité du PLU

## 2.1 | PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION

### A | Localisation du projet dans son contexte communal et métropolitain

Les secteurs Solis, Soriech et Avenue des Platanes se situent au nord-Est de la commune de Lattes, de part et d'autre de l'avenue Georges Frêche. Ces secteurs font partie de l'opération d'aménagement d'ensemble Ode à la Mer qui se situe à cheval sur les communes de Lattes et de Pérols.

Lattes est connectée à la ville de Montpellier par de nombreuses connexions viaires comme l'Avenue Georges Frêche et l'Avenue de Palavas. Elle est également desservie par la ligne 3 du Tramway le long de l'Avenue Georges Frêche. Elle possède un accès très rapide aux grandes infrastructures de transport : l'A9 et ses échangeurs, la gare de Montpellier Sud de France, et l'aéroport Montpellier Méditerranée.



## B | Ode à la Mer : rappel du contexte et objectifs du projet global

Entre Montpellier et la mer, l'urbanisation existante autour de la Route de la Mer constitue historiquement l'une des principales zones commerciales de destination et d'intérêt métropolitain dans un cadre dispersé, vieillissant et fortement imperméabilisé pour une densité faible.

Ce site est l'assise d'un projet de renouvellement urbain et commercial majeur sur les communes de Lattes et Pérols.

Le projet Ode à la Mer est l'un des projets phare de Montpellier Méditerranée Métropole, emblématique de la volonté :

- de reconstruire d'abord la ville sur la ville ;
- de recycler le territoire ;
- et de contribuer activement à la transition écologique et énergétique à l'heure de l'urgence climatique qui nous impose de limiter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols.

Il vise un objectif de reconquête urbaine de la périphérie commerciale située le long de l'entrée sud de la métropole depuis les plages, sur l'avenue Georges-Frêche, dite « avenue de la mer », sur les Communes de Lattes et Pérols.



Vue aérienne de l'avenue Georges Frêche

Le projet Ode à la Mer s'étend sur 288 hectares et porte un vrai défi urbain, celui d'engager la mutation de la plus vaste périphérie commerciale de la métropole, site mono-fonctionnel, conçu pour et autour de la voiture individuelle selon le modèle péri-urbain prévalant dans les années 1960 à 1980.

Il s'agit de la faire évoluer vers un urbanisme plus mixte, plus compact et plus intense autour des stations de la ligne 3 de tramway, intégrant la réalisation d'environ 900 000 m<sup>2</sup> Surface de Plancher diversifiés composés de logements, immobiliers d'entreprises, services publics et privés, ainsi que des formes commerciales renouvelées, mieux adaptées aux nouveaux modes de consommation et à l'évolution des modes de distribution qui en résultent.

La réalisation de l'opération s'effectue dans le cadre d'une concession d'aménagement métropolitaine confiée à la SA3M sur un temps long (2011-2040), eu égard à sa taille (288 hectares) et à sa complexité.

**Ce projet de réinvestissement urbain et commercial réunit trois 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. L'opération pose comme objectif de donner une nouvelle valeur aux espaces naturels et agricoles par la mutation des zones commerciales monofonctionnelles en quartiers mixtes. 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 monofonctionnelle, déconnectée de la ville mixte et de l'urbain. Cette zone accueille des activités économiques de type « entrepôts » où les déplacements se font principalement par automobile. Le projet organise des modes de déplacements plus variés et adaptés à un quartier mixte (logements diversifiés, activités, services, commerces renouvelés) dans la logique de la ville nature où il est possible d'habiter, travailler, se divertir, se soigner dans un système urbain si possible accessible en 15 minutes de son domicile par les modes actifs ou les transports publics. Complémentairement à la mixité fonctionnelle, le projet répond aux objectifs de mixité sociale, portés par la Métropole et la commune de Lattes.

> **Une ville économe.** Le projet comprend une part importante de renouvellement urbain visant à optimiser le foncier pour générer une intensité ambitieuse en liaison avec les carrefours majeurs et les stations du tramway existantes ou futures.

Le projet Ode à la Mer se développe au sein d'un périmètre d'environ 288 hectares sur les communes de Lattes et de Pérois. Son programme global prévisionnel de constructions comprend 900 000 m<sup>2</sup> de Surface Plancher nouvelles, réparties de façon prévisionnelle comme suit :

6 à 8000 logements,

155 000 m<sup>2</sup> de bureaux et d'activités,

138 000 m<sup>2</sup> de commerces, en renouvellement des surfaces existantes (+/- 5%),

45 000 m<sup>2</sup> d'équipements publics.

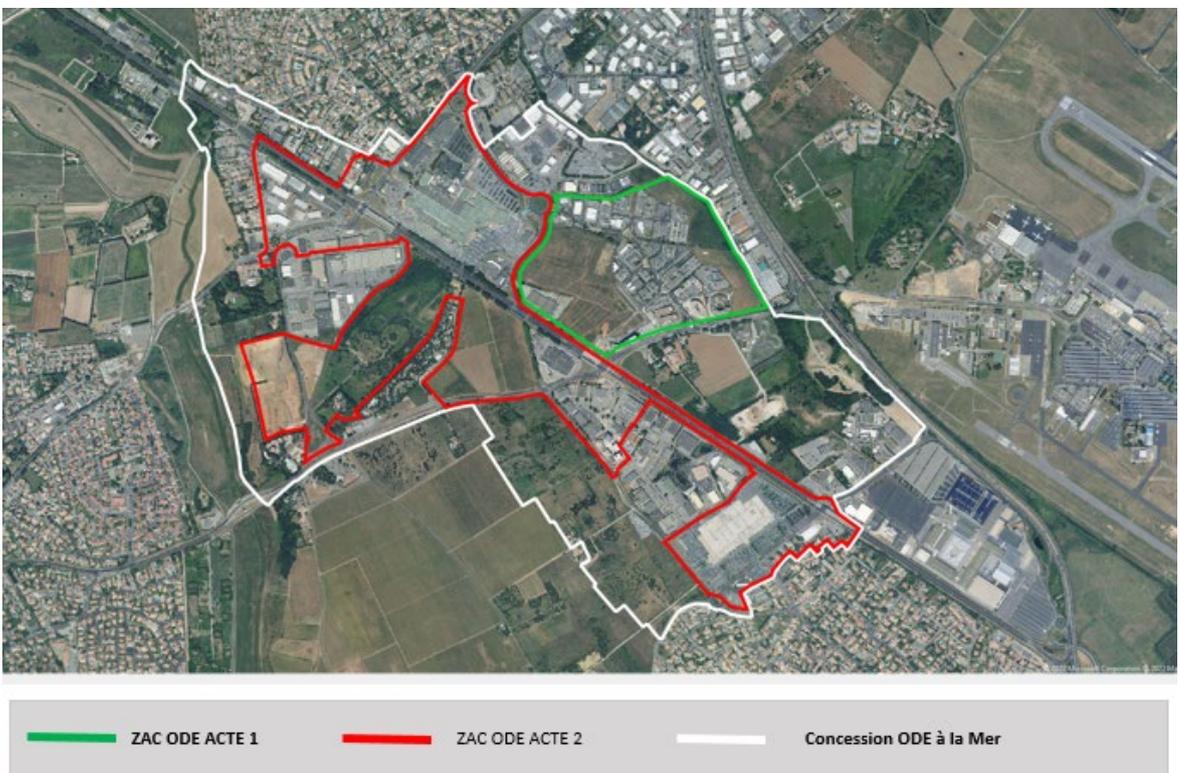
## C | La stratégie opérationnelle : une mise en œuvre dans le temps long

Pour réaliser cette vaste opération de renouvellement urbain d'intérêt métropolitain, une stratégie opérationnelle a été mise en place, cumulant outils de gouvernance, outils de mise en œuvre opérationnelle et procédures d'aménagement successives visant la réalisation d'un projet global et cohérent dans ce temps long (échéance 2040).

> **Une concession d'aménagement** a été mise en place à l'initiative de la Communauté d'Agglomération de Montpellier (devenue Montpellier Méditerranée Métropole 3M) sur un périmètre couvrant la totalité de l'emprise du projet Ode à la Mer. Le 29 novembre 2011, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a désigné la SAAM, Société d'Aménagement de l'Agglomération de Montpellier devenue la SA3M, pour conduire le projet, dans le cadre de la concession d'aménagement. Cette concession s'étend sur une emprise de 288 hectares.

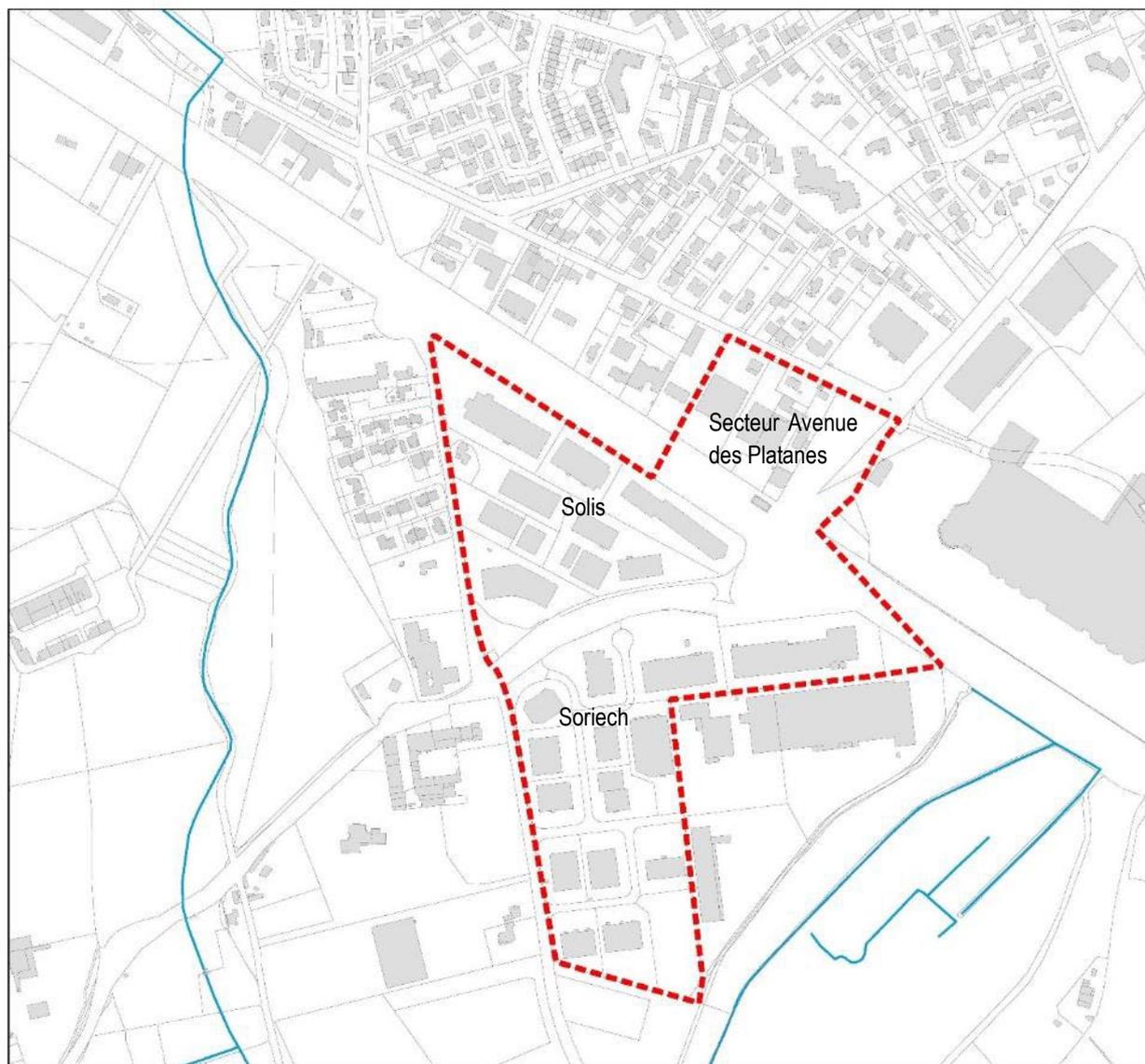
> **Au sein de la concession Ode à la Mer, deux périmètres de ZAC** ont été créés et contribueront à la réalisation partielle de l'opération d'ensemble :

- **La ZAC Ode Acte 1** créée par délibération n° 11726 du 25 juillet 2013 du Conseil Métropolitain sur un périmètre d'environ 36 hectares. En 2020, le nouvel exécutif de la Métropole a formulé le souhait d'implanter le nouveau stade Louis-Nicollin sur cette ZAC, au cœur du projet Ode à la Mer, en lieu et place du projet « shopping center » abandonnée depuis. Cette ZAC est donc en cours de modification.
- **La ZAC Ode Acte 2**, créée par délibération n°27 novembre 2013 du Conseil Métropolitain sur un périmètre d'environ 112 hectares. Ces 112 hectares sont aujourd'hui occupés principalement par des surfaces de plancher à usage commercial.



## D | Le périmètre de la déclaration de projet

Le périmètre retenu pour la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU couvre environ 19 hectares 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 pointillé rouge sur le plan ci-après.



*Emprise des secteurs concernés par la Déclaration de Projet Ode à la Mer sur la commune de Lattes*

Plusieurs critères ont permis la définition de ce périmètre opérationnel :

> **la situation stratégique de ce site** : ce périmètre opérationnel d'Ode à la Mer, objet de la présente concertation, est la 1<sup>ère</sup> étape de mise en œuvre d'Ode à la Mer côté Commune de Lattes. Le périmètre se développe donc logiquement autour de la 1<sup>ère</sup> station de Tramway du projet (la station Boirargues) et de la future station dite « Mas Rouge » et contribuera ainsi à l'émergence de la 1<sup>ère</sup> « séquence urbaine » en cohérence avec le plan guide global d'Ode à la Mer (reconfiguration commerciale, diversification fonctionnelle, désimperméabilisation).

> **un critère foncier** : la maîtrise foncière par l'aménageur de parcelles occupées mais mutables au sein du périmètre ainsi que la démarche volontaire de plusieurs propriétaires privés pour intégrer le projet, ont fortement contribué à l'activation de cette phase opérationnelle. Ces deux paramètres sont la garantie d'une maîtrise de la qualité du projet et du respect des objectifs du projet global d'Ode à la Mer.

> **un critère programmatique** : l'émergence d'un nouveau programme immobilier mixant l'urbain, le social, l'économique et le fonctionnel sur un îlot stratégique du périmètre ouvrirait la voie au renouvellement urbain essentiel au renouveau de ce quartier : il s'agit du Pôle Autonomie Santé, programme innovant, cofinancé par l'Etat, la Région Occitanie et la Métropole, qui viendra symboliser l'émergence de ce nouveau quartier métropolitain et dont l'originalité et la multifonctionnalité du programme seront un marqueur d'exemplarité et un des objectifs portés par le projet global Ode à la Mer.

## E | Objectifs et programme de l'opération sur le périmètre de la déclaration de projet

### Objectifs et programme de l'opération

Les quartiers Solis et Soriech, aujourd'hui essentiellement dédiés à des activités commerciales de type « boîtes à chaussures », donneront lieu à l'émergence d'un **nouveau quartier mixte** (principalement résidentiel avec rez-de-chaussée commercial), articulé autour de nouveaux lieux de vie et d'échanges. Le renouvellement urbain de ces quartiers aura pour but :

- ✓ **De 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.
- ✓ **De 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 (impermeabilisant 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.
- ✓ **De réaliser des aménagements paysagers qualitatifs** en accompagnement des voiries selon les profils établis, en transformant les fossés des routes de Boirargues et Figuières « en cours plantées ». Des cheminements piétons et cycles seront aménagés entre les quartiers du Solis et du Soriech et ceux de Boirargues.
- ✓ **D'apaiser la circulation** en facilitant la transversalité entre les quartiers par la transformation notamment de l'avenue Georges Frêche en boulevard urbain, permettant de ralentir la circulation et rendre plus sécurisée la pratique des modes actifs.

**Sur le quartier du Solis et de Soriech Nord**, environ 163 000 m<sup>2</sup> 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.



Le périmètre opérationnel objet de la présente concertation comprend également un îlot **stratégique sur l'avenue des Platanes** visant à :

- ✓ 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).
- ✓ Intégrer en complémentarité à cet ensemble 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 m<sup>2</sup> de surface de plancher, soit environ **650 logements**.

**Au total sur le périmètre de la Déclaration de Projet, un peu plus de 200 000 m<sup>2</sup> de surfaces de plancher à vocation sont programmés, soit environ 3 350 logements en mixité avec des équipements (dont un pôle autonomie santé, des commerces et services.**

Le programme global sur le périmètre de la déclaration de projet assure 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.

## F | Composition et principes d'aménagement de l'opération

### *Principes d'aménagements environnementaux, urbains et architecturaux*

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 (Solis Nord 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. Ces espaces libres permettront de casser la linéarité de l'axe et de rythmer le voyage des usagers du tramway, des cheminements doux ou des automobilistes.



*Le projet objet de la déclaration de projet*

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.

### ***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 de moyennes (R+6) à hautes hauteurs (R+9 à R+10). Une émergence est identifiée au droit de la station Boirargues (R+14).

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 : Les constructions seront implantées à l'alignement des voies et emprises publiques en ordre continu ou semi-continu. Sur un même îlot, les constructions devront être implantées les unes des autres selon une distance suffisante pour favoriser l'éclairage des façades. Les cœurs d'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 public sur lequel les bâtis sont ouverts. Ainsi ces cœurs résidentiels constitueront un îlot fermé à l'échelle du quartier et pas seulement à l'échelle du lot.

Les constructions s'implanteront selon un recul de 2 mètres des voies et emprises publiques. Leur orientation sera libre mais pensées pour maximiser les économies d'énergie et le confort d'été des logements. Sur un même îlot, les constructions devront être implantées les unes des autres selon une distance suffisante pour favoriser l'éclairage des façades. Les cœurs d'îlots devront être traités de manière à participer au confort de vie des résidents.

### ***Epannelage des constructions***

Les typologies de constructions projetées seront essentiellement des bâtiments collectifs dont l'épannelage varie entre R+6 et R+10 au maximum, ces derniers se positionnant pour une densification voulue autour des stations de tramway.

Un bâtiment signal d'une hauteur supérieure (R+14) serait érigé sur le secteur des Platanes Sud et respectera la servitude aéronautique (55 m. NGF).

### ***Une ville nature***

Le futur quartier propose un équilibre entre intensification urbaine et nature en ville. Ce principe se décline à la fois sur les espaces publics et au sein des futures opérations immobilières :

La végétation existante, et en particulier les alignements d'arbres seront préservés et intégrés à l'aménagement ;

La requalification des espaces publics et en particulier la requalification des voies primaires de l'opération permettront de réinterroger le partage de l'espace en dédiant sur la plupart des profils de voirie 1/3 de leur emprise à des espaces verts paysagers (noues, espaces verts plantés...).

Le futur quartier prône une verticalité des constructions afin de réduire leur emprise au sol et ainsi laisser une place importante à la nature et aux espaces verts paysagers. Les cœurs d'îlots des futures opérations seront

maintenues perméables et seront plantées fin de contribuer au développement de la nature en ville et lutter contre les îlots de chaleur.

A l'échelle du périmètre de la déclaration de projet, c'est un taux d'espace perméable d'au moins 35% qui sera recherché.

Au regard de la configuration actuelle des lieux, imperméabilisés à quasi 100%, l'opération propose ainsi une action forte de désimperméabilisation et une véritable plus-value en termes de paysage urbain.

### Principes de desserte par les différents modes de transport

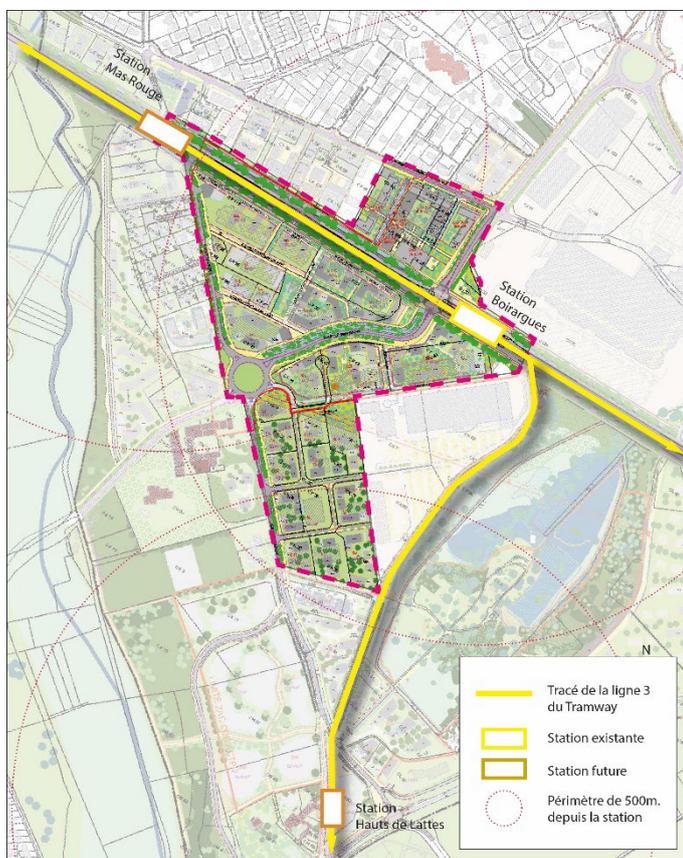
#### Desserte par les transports en commun

Le projet objet de la présente déclaration de projet est desservi par la ligne 3 du tramway et en particulier autour de la station existante « Boirargues ».

Au regard de la future densité de population et d'activités qui se développera sur ce périmètre, une nouvelle station devra desservir Solis Nord, il s'agira de la station nommée Mas Rouge (en dehors du périmètre de la déclaration de projet). Elle se situera à proximité du croisement du Chemin de Soriech et de l'Avenue Georges Frêche.

Une autre station sera aménagée au sud du périmètre au cœur du quartier des Hauts de Lattes.

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.



La desserte de l'opération par le tramway

La totalité du périmètre de la déclaration de projet est située à moins de 500 mètres de la station Boirargues.

## Desserte des terrains par les voies

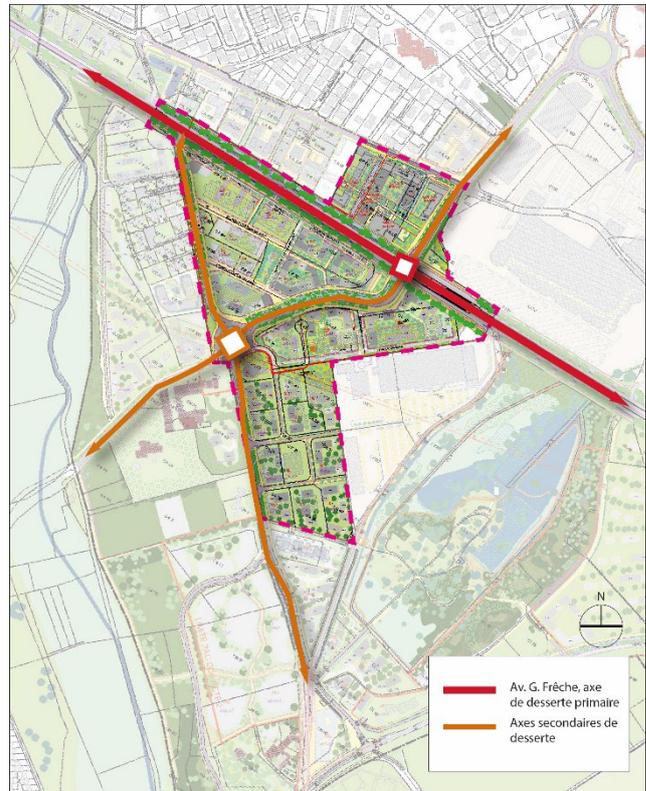
### Connecter le site à la Métropole et à la ville de Lattes

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, l'élargissement de la voirie, 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.

### Des voies requalifiées, proposant un partage de l'espace public

Le projet s'appuie sur la trame viaire existante (Av. Georges Frêche, RD189, Chemin de Soriech, Avenue des Platanes...) pour aménager des axes qui structureront le quartier. Des voies secondaires seront créées et s'appuieront sur le découpage parcellaire existant. Ces voies secondaires desserviront les îlots bâtis et seront doublées systématiquement d'un cheminement pour modes doux. Sur le secteur, une trame viaire orthogonale desservira l'ensemble des îlots. 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.



*La desserte viarie du quartier*



*Profil type des voies de dessertes principales de l'opération*

## 2.2 | UNE OPERATION INCOMPATIBLE AVEC LE PLU EN VIGUEUR

### A | Le PLU en vigueur

Le PLU de Lattes a été approuvé le 12 mars 2009, la dernière version en vigueur est celle de la modification n°4 du PLU de Lattes approuvée le 03 octobre 2023.

#### Le PADD

Le PADD du PLU de Lattes comporte 4 axes principaux et 16 orientations :

#### AXE I – Valoriser le paysage communal

---

**Orientation 1** *Valoriser les grands ensembles agricoles et les motifs paysagers qui leurs sont associés*

**Orientation 2** *Préserver les espaces naturels et la biodiversité qui leur est attachée*

**Orientation 3** *Conforter les « corridors verts et bleu » nord-sud*

**Orientation 4** *Structurer les franges urbaines et les abords des infrastructures*

**Orientation 5** *Requalifier des espaces dégradés*

#### AXE II – Limiter le risque d'inondation

---

**Orientation 6** *Mettre en œuvre des moyens de lutte contre les inondations*

**Orientation 7** *Agir sur l'urbanisme pour réduire le risque et l'exposition aux risques*

#### AXE III – Améliorer les déplacements

---

**Orientation 8** *Adapter le réseau viaire aux besoins des déplacements motorisés*

**Orientation 9** *Privilégier une urbanisation favorisant la mise en place des transports en commun et anticiper l'arrivée du tramway*

**Orientation 10** *Renforcer la place des déplacements non motorisés*

**Orientation 11** *Anticiper l'arrivée de grandes infrastructures routières et ferroviaires*

#### AXE IV – Structurer les zones urbaines et favoriser un développement urbain durable

---

**Orientation 12** *Mailler les zones urbanisées et qualifier les espaces publics*

**Orientation 13** *Opter pour des formes et un développement urbain préservant le capital foncier de la commune et confortant les pôles urbains*

**Orientation 14** *Répondre à la demande de logements dans l'esprit du PLH*

**Orientation 15** *Intégrer les préoccupations environnementales et d'économie d'énergie dans l'implantation et la conception des bâtiments*



**Le PADD est donc ajusté concernant la localisation envisagée du Pôle Autonomie Santé et la volonté de développer des hauteurs plus élevées sur ce secteur de projet afin de traduire au plus juste le programme opérationnel.**

## **B | Le règlement graphique**

Le périmètre du projet se situe en zones UI, zones urbaines destinées essentiellement à accueillir des activités économiques.

L'opération envisagée étant à vocation mixte (logements, commerces, activités et équipements), le zonage en vigueur du PLU de Lattes ne permet pas la réalisation de ce programme. Le projet, objet de la déclaration de projet est incompatible avec le zonage en vigueur.

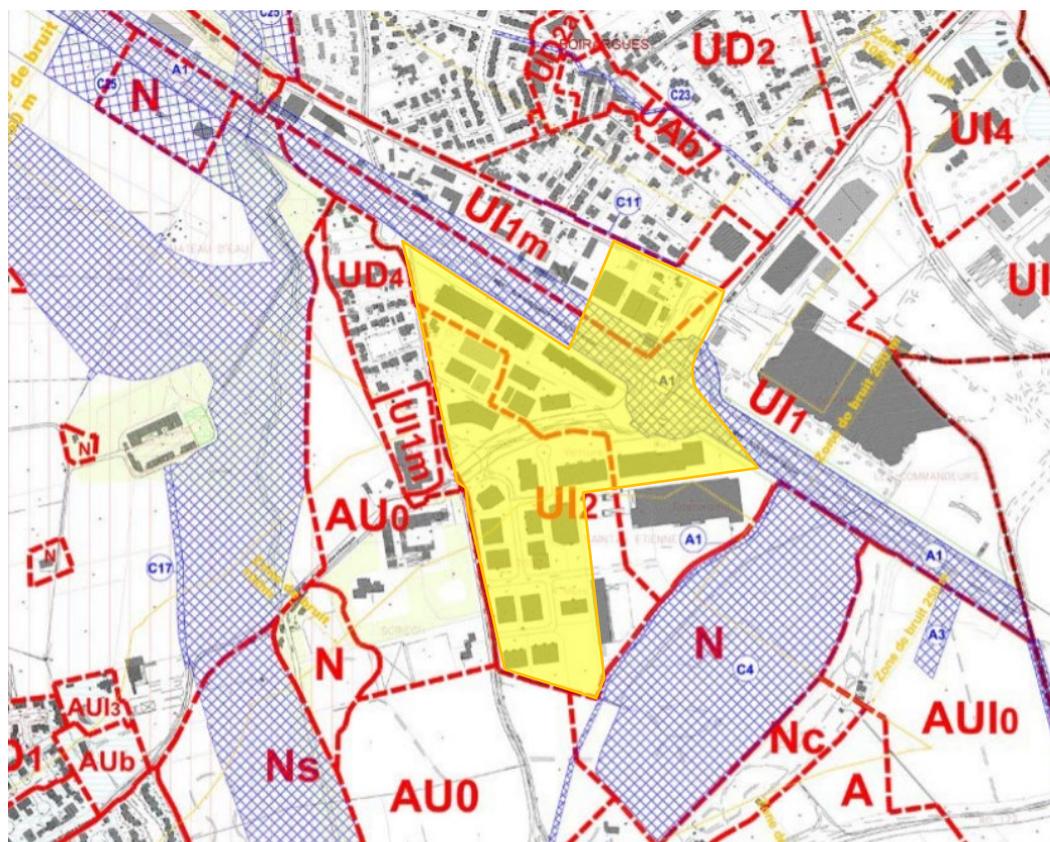
Par ailleurs, un recul graphique est présent sur le document graphique pour matérialiser un recul de 40 m. par rapport à l'axe de la RD21 (avenue Georges Frêche) imposé aux constructions futures. Ce recul est retiré sur le périmètre de la déclaration de projet pour permettre un travail qualitatif de la façade urbaine sur cette avenue et son effet vitrine.

**L'ensemble des secteurs concernés par la déclaration de projet est modifié tant au regard de sa destination future que du type de zone (U/AU) :**

- **Pour permettre l'opération objet de la présente déclaration de projet, l'ensemble du périmètre est modifié d'une zone U vers une zone A Urbaniser (AU).** Le choix d'une zone à urbaniser se justifie ainsi au regard de la capacité actuelle des réseaux au regard du futur programme de l'opération. Ceux-ci sont aujourd'hui suffisants au regard de l'occupation actuelle (zone essentiellement dédiée à l'accueil de commerces) mais doivent être renforcés pour accueillir demain la même quantité d'activités commerciale, surmontée de plus de 3000 logements et d'équipements publics. Ainsi les voiries primaires doivent être requalifiées et les réseaux associés également (qu'il s'agisse des réseaux humides comme des réseaux secs). L'urbanisation de cette zone se fera ainsi au fur et à mesure du renforcement des réseaux).
- **Le zonage et le règlement associé évoluent également d'une zone Ui (à vocation industrielle et commerciale) à une vocation mixte** permettant la réalisation de logements selon une programmation conforme au PLH, d'équipements publics et d'activités économiques et commerciales.
- **Enfin, le recul graphique imposé sur la RD21 est également retiré des documents graphiques sur le périmètre de la déclaration de projet.**

## **C | Le règlement écrit**

Le règlement écrit est complété par les règles relatives à la nouvelle zone créée, la zone AUM. Ce règlement est adapté au projet et au programme attendu.



- |     |   |  |   |
|-----|---|--|---|
| --- | Limites de zones  |  | Zones bleues "B" du PPRI : zones inondables d'aléa modéré   |
| U   | Zones urbanisées  |  | Zones rouges "R" du PPRI : zones inondables naturelles, peu ou non urbanisées, d'aléa indifférencié |
| AU  | Zones à urbaniser   |  | Zones rouges "Ru" du PPRI : zones inondables densément urbanisées soumises à un aléa grave          |
| A   | Zones agricoles   |  | Zones rouges "Ru1" du PPRI : zones inondables densément urbanisées soumises à un aléa très grave    |
| N   | Zones naturelles  |  |   |
|     | Emplacements réservés   |  |   |
|     | Espaces Boisés Classés  |  |   |
|     | 300 m. Zone de bruit des infrastructures de transport terrestre |  |   |
|     | 100 m. Zone non aedificandi                                     |  |   |

Règlement graphique actuel du PLU de Lattes : Secteur concerné par la mise en compatibilité

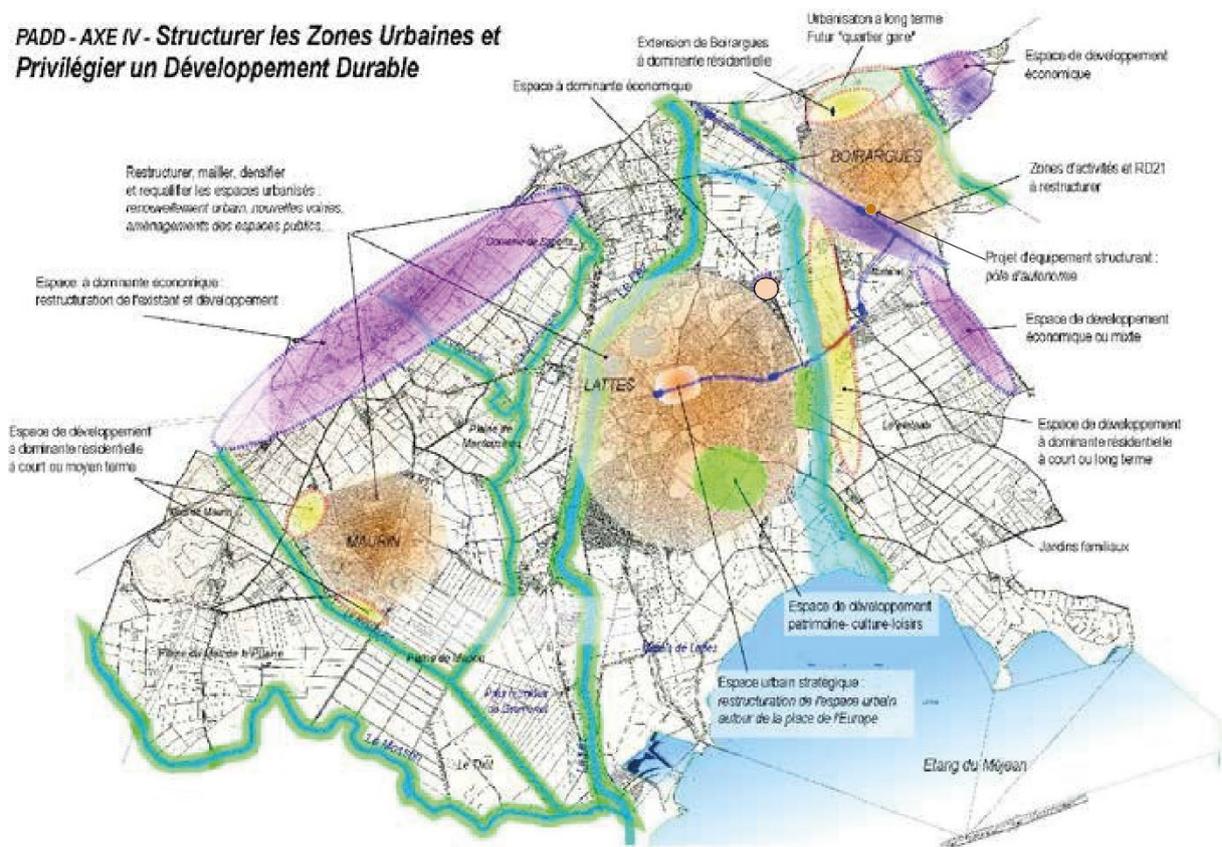


---

### 3 | Dispositions mises en œuvre pour assurer la mise en compatibilité du P.L.U.



Elle sera remplacée par la cartographie suivante, localisant le projet de Pôle Autonomie Santé sur le site de l'Avenue des Platanes :



Carte de synthèse de l'Axe IV du PADD du PLU mis en compatibilité.

Le texte de l'orientation 13 de l'Axe IV du PADD faisait allusion à la localisation du Pôle Autonomie Santé sur le secteur des hauts de Lattes et sera également ajusté.

> Extrait du PADD en vigueur (p. 13) :

« Un secteur de développement est ainsi prévu en surplomb du corridor paysager de la Lironde, en continuité de la zone urbanisée des Oliviers et du Soriech, et entre le Mas de Causse et le mas de Fangousse. Cet espace pourra accueillir de l'habitat, ainsi que des équipements publics et des services (projet de « pôle autonomie »). Cet ensemble de grande valeur paysagère sera traité avec soin, afin d'insérer les constructions dans le site. Le projet veillera à préserver et à mettre en valeur les éléments forts du paysage (structure des mas, morphologie du coteau, boisements...), au travers d'un projet d'ensemble, cohérent et de haute qualité environnementale ».

> Ce paragraphe sera ajusté par suppression de la référence au Pôle Autonomie Santé (modification proposé en rouge barré) :

« Un secteur de développement est ainsi prévu en surplomb du corridor paysager de la Lironde, en continuité de la zone urbanisée des Oliviers et du Soriech, et entre le Mas de Causse et le mas de Fangousse. Cet espace pourra accueillir de l'habitat, ainsi que des équipements publics et des services (~~projet de « pôle autonomie »~~). Cet ensemble de grande valeur paysagère sera traité avec soin, afin d'insérer les constructions

*dans le site. Le projet veillera à préserver et à mettre en valeur les éléments forts du paysage (structure des mas, morphologie du coteau, boisements...), au travers d'un projet d'ensemble, cohérent et de haute qualité environnementale ».*

### **Ajustement des hauteurs des constructions envisagées sur la commune**

L'Axe IV du PADD « Structurer les zones urbaines et favoriser un développement urbain durable » et en particulier l'orientation 13 « *opter pour des formes et un développement urbain préservant le capital foncier de la commune et confortant les pôles urbains* » précise que les formes urbaines et architecturales développées sur la commune devront être moins consommatrices d'espaces et plus génératrices d'urbanité. Il est ensuite précisé qu'il « *pourra s'agir de petits collectifs et d'habitat groupé, de type R+2, pouvant s'appuyer sur les structures de référence du territoire* ». Cette rédaction ne permet pas en l'état la mise en œuvre du projet Ode à la Mer et sera donc ajusté de la façon suivante :

Extrait de l'orientation 13 de l'Axe IV du PADD en vigueur :

*« Opter pour des formes urbaines et architecturales moins consommatrices d'espace et plus génératrices « d'urbanité ». Il s'agit de favoriser des formes urbaines plus regroupées, tout en étant à même de répondre aux attentes des résidents, en termes de qualité de vie. Il pourra s'agir de petits collectifs et d'habitat groupé, de type R+2, pouvant s'appuyer sur les structures de référence du territoire (« mas du 3ème millénaire »). Ces formes urbaines plus denses et plus structurées que les zones pavillonnaires sont moins consommatrices d'espace. Elles créent par ailleurs davantage de lien social grâce à la réalisation de véritables espaces publics et la présence de commerces permise par une plus forte densité. Cet objectif se heurte toutefois à la présence des zones inondables qui grèvent une partie importante des zones urbanisées. L'urbanisation devra veiller à imperméabiliser le moins possible les terrains ».*

> Ce paragraphe sera ajusté de la manière suivante (modifications proposées en rouge) :

*« Opter pour des formes urbaines et architecturales moins consommatrices d'espace et plus génératrices « d'urbanité ». Il s'agit de favoriser des formes urbaines plus regroupées, tout en étant à même de répondre aux attentes des résidents, en termes de qualité de vie. Il pourra s'agir de petits collectifs et d'habitat groupé, de type R+2, pouvant s'appuyer sur les structures de référence du territoire (« mas du 3ème millénaire »). **Des formes urbaines plus denses et aux hauteurs plus élevées seront proposées dans le cadre du projet Ode à la Mer sur les secteurs Solis, Soriech et Avenue des Platanes.** Ces formes urbaines plus denses et plus structurées que les zones pavillonnaires sont moins consommatrices d'espace. Elles créent par ailleurs davantage de lien social grâce à la réalisation de véritables espaces publics et la présence de commerces permise par une plus forte densité. Cet objectif se heurte toutefois à la présence des zones inondables qui grèvent une partie importante des zones urbanisées. L'urbanisation devra veiller à imperméabiliser le moins possible les terrains ».*

## 3.2 | MISE EN COMPATIBILITE DU REGLEMENT GRAPHIQUE

### *Découpage du territoire en zones*

En l'absence de réseaux suffisants pour desservir le projet urbain et la nécessité de procéder à des renforcements, il est proposé de créer une nouvelle zone ad hoc, la zone AUM telle que figurant au plan ci-après et correspondant à l'emprise globale du projet urbain. Cette nouvelle zone permettra de définir des règles adaptées au projet, sans implications sur les autres zones.

Le choix du zonage AU se justifie au regard des besoins de renforcement des équipements de la zone pour accueillir le programme envisagé. L'aménagement se fera au fur et à mesure de la réalisation de ces équipements (réseaux notamment).

La zone AUM est divisée en deux secteurs particuliers correspondant à des opérations dissociées, permettant de définir, en tant que de besoin, des règles spécifiques à chacune de ces opérations :

- Un sous-secteur AUm1 correspond aux secteurs îlot des Platanes, Solis et Soriech Nord. Ces secteurs sont compris dans le périmètre de la ZAC Ode Acte 2 ;
- Un sous-secteur AUm2 correspond au secteur Soriech Sud, situé en dehors de la ZAC Ode Acte 2.

### *Suppression du recul imposé aux constructions autour de l'Avenue Georges Frêche*

Un recul de 40 mètres de part et d'autre de l'Avenue Georges Frêche est reporté sur le document graphique du PLU de Lattes, sur tout le linéaire de l'avenue (trait coloré vert). Ce recul peut contrarier l'implantation du programme proposé sur le secteur.

Ce recul sera retiré des documents graphiques pour ne pas contraindre l'ordonnancement des constructions par rapport à l'Avenue Georges Frêche sur le périmètre de la déclaration de projet.

Il sera maintenu sur le reste de l'Avenue, en dehors de la AUM.

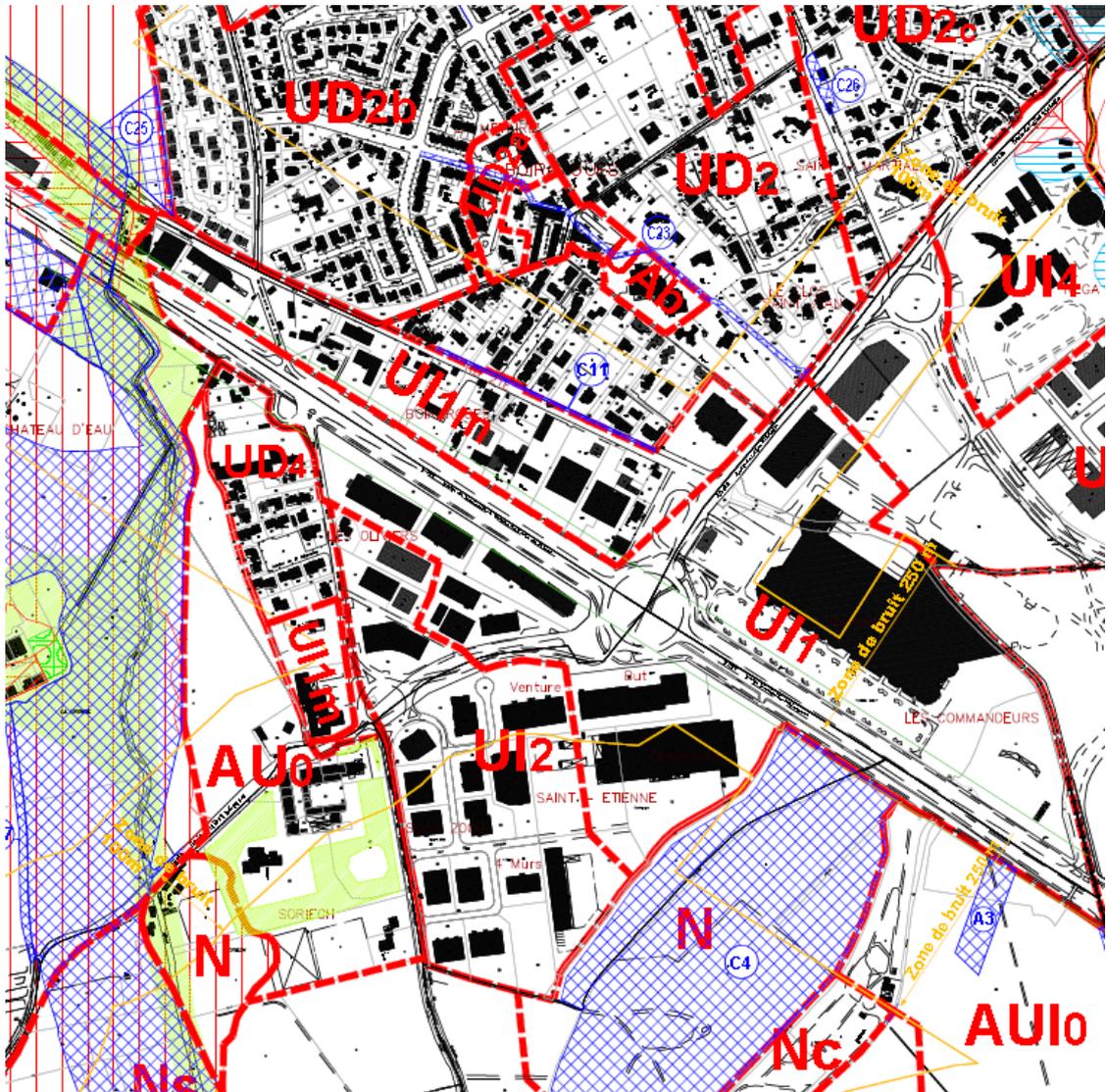
### *Ajouts de deux emplacements réservés*

La requalification des voies structurantes du projet nécessite la mise en œuvre d'emplacements réservés afin d'acquérir le foncier et frapper l'alignement futur des voies et emprises publiques.

Deux emplacements réservés seront donc mis en place sur le document graphique sur la route de Boirargues au niveau du Solis et le long du chemin de Soriech, dans le périmètre de la déclaration de projet.

Ces emplacements réservés seront à la fois reportés aux documents graphiques du PLU de Lattes et rajoutés à la liste des emplacements réservés (M1 et M2).

Extrait du plan de zonage du PLU de Lattes en vigueur :



Le zonage du PLU en vigueur



### 3.3 | CREATION D'UN REGLEMENT ADAPTE

#### Création d'une zone AUM et de ses sous-secteurs AUM1 et AUM2

La mise en compatibilité du règlement consiste à définir les conditions de l'aménagement du projet urbain à travers des prescriptions réglementaires adaptées, se fondant sur les objectifs urbains, paysagers, économiques, sociaux et environnementaux poursuivis par l'opération.

#### Motifs des dispositions réglementaires applicables à la zone AUM et ses sous-secteurs AUM1 et AUM2

c	Motif / Justifications
<b>Caractère de la zone</b>	
<p>La zone AUm est une zone à urbaniser mixte dédiée notamment aux activités économiques, à l'habitat, aux commerces et aux équipements, pouvant faire l'objet d'une ouverture à l'urbanisation à court ou moyen terme, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone, soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble et au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à cette opération d'aménagement d'ensemble.</p> <p>La zone AUM correspond au projet de renouvellement urbain métropolitain Ode à la Mer. Elle s'articule autour de la ligne 3 du Tramway et de ses stations existantes et projetées.</p> <p>La zone AUM est concernée par l'orientation d'aménagement et de programmation « Ode à la Mer ».</p> <p>La zone AUm est composée de deux sous-secteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La zone AUm1 correspond aux secteurs îlot des Platanes, Solis et Soriech Nord ;</li> <li>- La zone AUm2 correspond au secteur Soriech Sud.</li> </ul>	<p>La zone AUM correspond à la totalité du périmètre du projet urbain. Le caractère de la zone est exposé, en précisant la localisation des deux secteurs particuliers, pour une appréhension globale du projet urbain à mettre en place.</p>
<b>Article 1 &amp; 2 / destinations interdites ou autorisées sous conditions</b>	
<p>Il s'agit d'une zone mixte pouvant accueillir des logements, hébergements, activités économiques et commerciales et des équipements publics. Seules les occupations suivantes ne sont pas autorisées car incompatibles avec le projet envisagé : les constructions destinées à l'industrie, les terrains de camping et de caravanning, les habitations légères de loisirs, les carrières, les parcs ou champs photovoltaïques.</p> <p><b><u>Conditions particulières relatives à la création de logements locatifs sociaux et/ou, le cas échéant, de logements en accession abordable :</u></b></p> <p>Dans l'ensemble de la zone, tout projet soumis à permis de construire, permis d'aménager, déclaration préalable valant division ou portant changement de destination, comportant des surfaces de plancher à destination d'habitation supérieures ou égales à 600 m<sup>2</sup> doit prévoir au moins 33 % du nombre de logements et au moins 25 % de surface de plancher affectés au logement locatif social (LLS).</p> <p>Pour toute opération de plus de 30 logements, une minoration maximum de 15 m<sup>2</sup> de la surface de plancher de logement locatif social exigible et/ou une minoration maximum d'un logement locatif social peuvent être tolérées si la typologie des logements et des bâtiments la justifie.</p>	<p>La zone AUM est une zone destinée à l'accueil de programmes mixtes (logements, hébergements, commerces, activités économiques, équipements publics, services aux entreprises et services aux habitants).</p> <p>Le règlement impose une urbanisation sous forme d'opérations d'aménagement d'ensemble ou au fur et à mesure de la réalisation des équipements de la zone.</p> <p>Cette modalité d'urbanisation permet en effet de définir une composition cohérente de la zone, en menant une réflexion d'ensemble sur les problématiques, les enjeux, les besoins et les solutions en termes de fonctionnement urbain, de gestion hydraulique, d'accompagnement</p>

<p>– <b>En dehors des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) :</b> dans l'ensemble de la zone, tout projet soumis à permis de construire, permis d'aménager, déclaration préalable valant division ou portant changement de destination, comportant des surfaces de plancher à destination d'habitation supérieures ou égales à 2000 m<sup>2</sup>, doit prévoir au moins 20 % du nombre de logements en accession abordable dont au moins 50 % financé via des Prêts Sociaux Location-Accession (PSLA) ou faisant l'objet de Baux Réels Solidaires (BRS).</p> <p>– <b>A l'intérieur des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) :</b> dans l'ensemble de la zone, tout projet soumis à permis de construire, permis d'aménager, déclaration préalable valant division ou portant changement de destination, comportant des surfaces de plancher à destination d'habitation supérieures ou égales à 2000 m<sup>2</sup>, doit prévoir au moins 20 % du nombre de logements en accession abordable dont au moins 80 % financé via des Prêts Sociaux Location-Accession (PSLA) ou faisant l'objet de Baux Réels Solidaires (BRS).</p>	<p>végétal et paysager, de stationnement, ...</p> <p>La mixité sociale des programmes est ici encadrée par des conditions particulières imposée aux futurs programmes immobiliers en imposant une production de logements locatifs sociaux et de logements en accession abordable. Ces dispositions visent à répondre aux objectifs de production programmés par le Programme Local de l'Habitat de Montpellier Méditerranée Métropole pour la période 2019-2024.</p>
<p><b>Articles 4 &amp; 5 relatifs à la desserte de la zone par les réseaux</b></p>	
<p>La zone devra être desservie par des voies et accès aux caractéristiques suffisantes pour pouvoir être aménagée.</p> <p>Les réseaux devront globalement être recalibrés et toutes les opérations devront être raccordées aux réseaux publics d'alimentation en eau potable, de collecte des eaux usées et pluviales.</p> <p>Les opérations devront respecter les obligations et normes imposées par les schémas directeurs en vigueur.</p>	<p>Les dispositions relatives aux caractéristiques des accès reprennent le régime général défini dans chacune des zones du PLU de Lattes.</p> <p>Concernant les voiries, s'agissant d'une opération de renouvellement urbain, les voies primaires sont existantes mais devront être recalibrées et paysagées afin d'assurer une structuration urbaine qualitative garantissant les conditions d'une circulation fluide et apaisée.</p> <p>Des règles relatives la gestion des eaux pluviales sont édictées pour garantir la bonne gestion quantitative des eaux de pluie mais aussi leur gestion qualitative.</p>
<p><b>Article 5 relatif à la superficie minimale des terrains</b></p>	
<p>Cet article ne sera pas réglementé.</p>	<p>Depuis la loi ALUR, le PLU n'est plus habilité à prescrire des superficies minimales constructibles.</p>
<p><b>Articles 6, 7 et 8 relatifs à l'implantation des constructions par rapports aux limites et entre chaque construction</b></p>	
<p>Les constructions pourront être édifiées :</p> <p><b>Pour le sous-secteur AUM1 :</b> à 2 mètres de l'alignement existant ou projeté de la Route de Boirargues et du Chemin de Soriech et jusqu'à l'alignement des autres voies et emprises publiques. Les implantations par rapport aux limites séparatives ne sont pas réglementées ni l'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.</p> <p><b>Pour le sous-secteur AUM2 :</b> Les constructions devront être implantées en respectant un recul de 2 mètres minimum de l'alignement des voies et emprises publiques existantes ou projetées. Les constructions devront être</p>	<p>Des règles d'implantation cohérentes avec le plan guide de l'opération Ode à la Mer sont édictées (notamment en imposant un recul de 2 m. par rapport aux voies primaires de l'opération).</p> <p>Des règles différentes sont édictées entre les deux sous-secteurs afin de laisser plus de liberté de mise en œuvre du projet urbain sur le secteur concerné par la ZAC. Des règles plus strictes sont édictées hors ZAC.</p>

<p>implantées soit en limite séparative, soit à une distance de <math>L \geq H/2</math> avec un minimum de 4 mètres. La distance comptée horizontalement entre tout point de deux bâtiments doit respecter la règle <math>L \geq H/2</math> avec un minimum de 4 m. Pour les deux sous-secteurs des règles différentes pourront être admises dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble.</p>	<p>Des prospects sont notamment imposés en AUM2 pour permettre le maintien de distances suffisantes entre les constructions non contiguës pour ménager des vues sur le grand paysage ou les cœurs d'îlots végétalisés.</p>
<b>Article 9 relatif à l'emprise au sol des constructions</b>	
<p>Cet article ne sera pas réglementé.</p>	<p>Le projet urbain est encadré par un certain nombre de règles qui définiront le volume général des opérations. Un taux d'espace perméable est imposé à l'échelle de l'OAP. Au regard de ces paramètres, l'emprise au sol n'est pas réglementée. Elle sera la résultante de la mise en œuvre du programme immobilier dans le cadre réglementaire.</p>
<b>Article 10 relatif à la hauteur maximale des constructions</b>	
<p>Dans le sous-secteur AUM1, la hauteur maximale ne sera pas réglementée. Les hauteurs seront encadrées par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation.  Dans le sous-secteur AUM2, la hauteur maximale sera de 21 m. (R+6)</p>	<p>Le projet urbain favorise la verticalité des constructions afin de « libérer » les sols et permettre le maintien d'un taux d'espace perméable suffisant au développement de la nature en ville et la gestion naturelle des eaux de ruissellement. Cette équation impose donc de permettre des hauteurs maximales de constructions nettement supérieures à celles pratiquées sur les autres quartiers de Lattes. Cette verticalité constitue également une réponse aux objectifs d'intensité urbaine imposée par le SCoT autour des stations de Tramway.</p>
<b>Article 11 relatif aux aspects extérieurs des constructions</b>	
<p>Des règles seront édictées pour favoriser l'édification de constructions de qualité en s'intégrant au paysage environnant.</p>	<p>Les règles proposées sont assez limitées et visent à encadrer l'insertion des constructions dans leur environnement proche mais permettra une diversité de propositions architecturales.</p>
<b>Article 12 relatif au stationnement</b>	
<p><u>Stationnement véhicules motorisés :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 0,5 place par logement pour les logements locatifs sociaux ;</li> <li>- 0,5 places pour 3 places d'hébergement pour les établissements assurant l'hébergement des personnes âgées et les résidences universitaires ;</li> <li>- 1 place par logement pour toutes les autres constructions destinées à l'habitation.</li> </ul>	<p>La problématique du stationnement relève à la fois d'un enjeu de fonctionnement organisé de l'opération et d'une nécessité liée à la fonctionnalité et au confort des habitations. La réalisation de stationnement respectera les exigences maximales fixées par le code de l'Urbanisme. Les deux secteurs de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) étant situés à moins de 500 mètres d'une station de tramway</p>

<p>Pour les constructions autres que celles destinées à l'habitation, la règle applicable est au minimum de 1 place de stationnement pour 300 m<sup>2</sup> de surface de plancher.</p> <p><u>Stationnement vélos :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Norme de stationnement plancher applicable à la sous-destination Logement pour le logement collectif uniquement :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Une place de stationnement vélo par logement pour les logements dont la surface de plancher est inférieure ou égale à 50 m<sup>2</sup> ;</li> <li>○ Deux places de stationnement vélo par logement, pour les logements dont la surface de plancher est supérieure à 50 m<sup>2</sup>.</li> </ul> </li> <li>• Norme de stationnement plancher applicable à la sous-destination Bureau :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ En dehors de ces secteurs il est exigé une place par tranche de 75 m<sup>2</sup> de surface de plancher.</li> </ul> </li> </ul>	<p>(future ou existante), les règles de stationnement seront ajustées en ce sens.</p> <p>En complément des dispositions générales du PLU relatives au stationnement, des normes sont fixées en fonction de la destination des constructions. La règle concernant les logements locatifs sociaux est rappelée aux dispositions générales, conformément à la législation en vigueur.</p> <p>En complément des règles sur le stationnement des véhicules motorisés, des normes sont imposées pour le stationnement vélo. Ces normes favoriseront l'usage des modes actifs sur le quartier, tel que le projet Ode à la Mer l'ambitionne.</p>
<p><b>Article 13 relatif aux espaces libres et aux plantations</b></p>	
<p>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 la déclaration de projet.</p> <p>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.</p> <p>En zone AUM1, cet article ne sera pas réglementé. Le taux d'espaces perméables sera encadré par l'orientation d'aménagement et de programmation.</p> <p>En zone AUM2, un taux d'espaces perméable de 35% est imposé à chaque opération.</p> <p>Ces espaces libres permettront de conserver des espaces publics généreux et une part importante d'espaces végétalisés en cœur d'îlot.</p>	<p>L'objectif est de limiter l'imperméabilisation des sols et de permettre autant que possible l'infiltration des eaux de pluie en milieu urbain. La mise en compatibilité introduit dans le PLU la notion d'espaces perméables et précise sa définition.</p>
<p><b>Article 14 : COS</b></p>	
<p>Cet article ne sera pas réglementé.</p>	<p>Depuis la loi ALUR, le PLU n'est plus habilité à prescrire de coefficient d'occupation des sols (COS).</p>

### 3.4 | MODIFICATION DE LA LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

La liste des emplacements réservés du PLU de Lattes est modifiée et complétée par les 2 emplacements réservés suivants :

M1	Elargissement de la RM189 route de Boirargues	7000 m <sup>2</sup>	Montpellier Méditerranée Métropole
M2	Elargissement du chemin de Soriech	11 500 m <sup>2</sup>	Montpellier Méditerranée Métropole

Ces deux emplacements réservés sont reportés sur le document graphique du PLU.

### 3.5 | CREATION D'UNE OAP

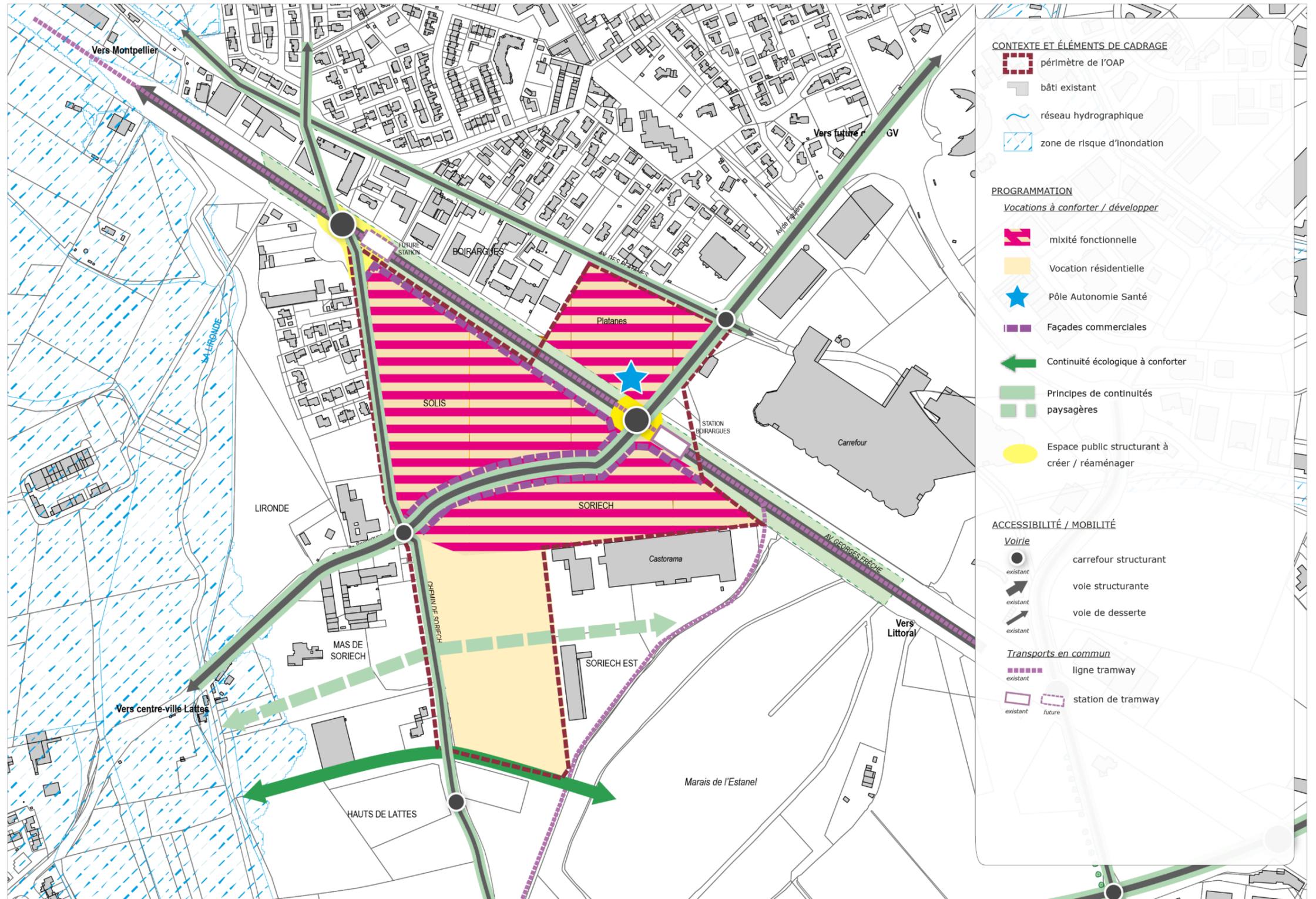
Une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) est créée sur l'ensemble de la zone AUM et ses sous-secteurs AUM1 et AUM2. Cette OAP précise et spatialise :

> Le programme envisagé de l'opération et notamment la volonté de développer un programme mixte autour de la station Boirargues sur les secteurs Avenue des Platanes, Solis et Soriech nord. Le secteur Soriech sud est programmé à dominante résidentielle. L'OAP indique également la localisation du Pôle Autonomie Santé, au droit de l'Avenue Georges Frêche sur le secteur de l'Avenue des Platanes.

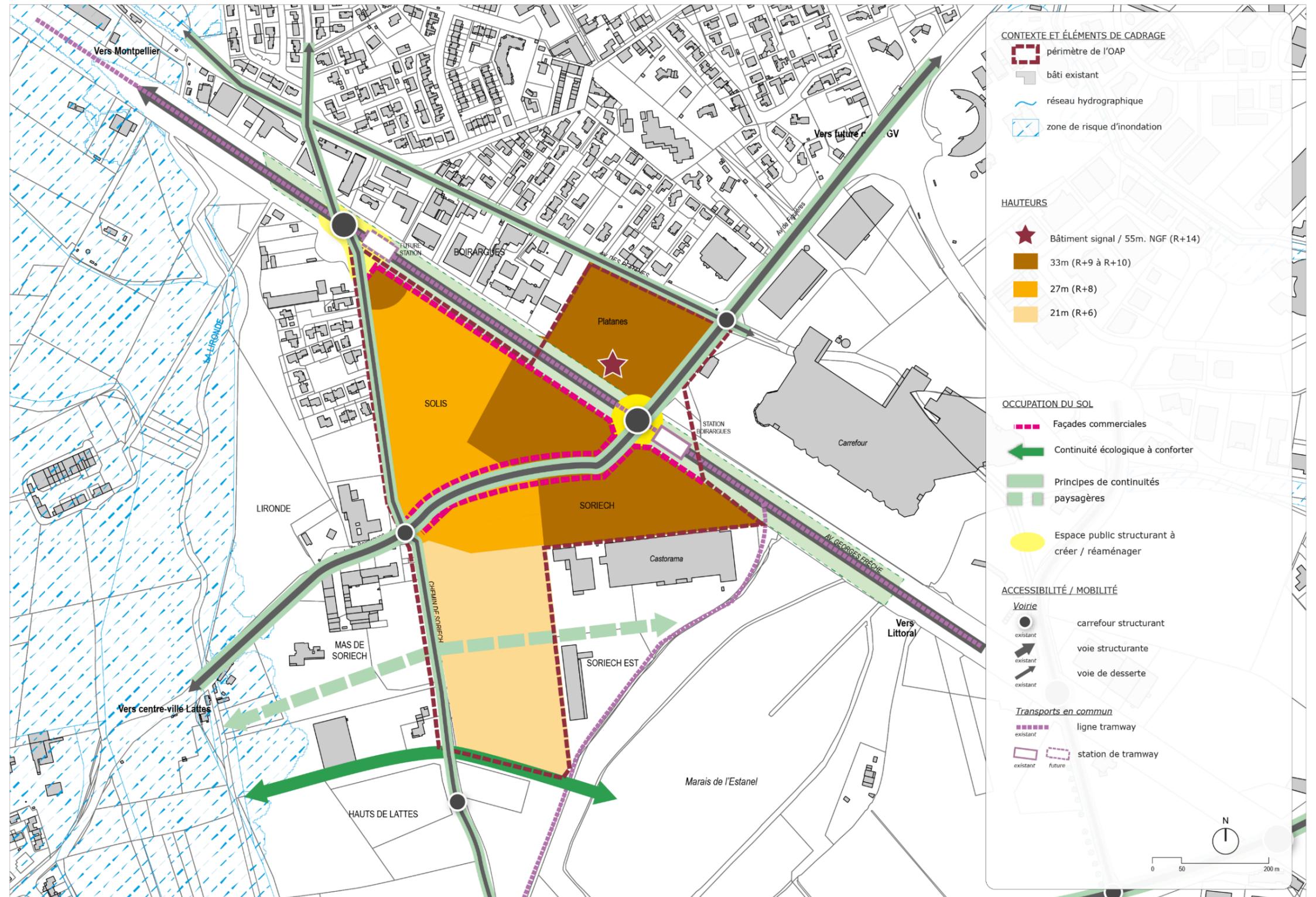
> Les principes architecturaux de l'opération et notamment les intentions en matière d'épannelage. Il est ainsi proposé des hauteurs plus élevées autour des stations existantes et futures du tramway (notamment la station Boirargues) avec des hauteurs atteignant R+10. Un signal architectural est proposé sur l'opération, atteignant R+14 maximum (55 m. NGF), localisé sur le plan.

> les orientations relatives à la lutte contre les changements climatiques et notamment les équilibres recherchés entre emprises bâties et emprises perméables : à l'échelle du périmètre de l'OAP, il sera recherché un taux d'au moins 35% d'espaces perméables (composés des espaces verts publics et zones dédiées à la gestion des eaux pluviales mais aussi des cœurs d'îlots perméables et plantées des différents projets immobiliers au sein de l'OAP).

> Les principes de desserte du secteur par les différents modes de déplacement (voies, cheminements piétons et cycles...);



Documents graphiques envisagés pour l'OAP, fixant le programme de l'opération



Documents graphiques envisagés pour l'OAP, fixant les hauteurs projetées

