

III-17

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Quartier
Nouveau Saint Roch*



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

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR NOUVEAU SAINT ROCH

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

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

1 – LOCALISATION DU SECTEUR

Le quartier Nouveau St Roch se situe au centre ville de Montpellier, dans le secteur de la gare en grande partie sur les emprises de la SNCF et de RFF. Ce projet urbain est une composante majeure de futur développement et de l'extension du centre ville vers le sudouest.

Sa superficie qui représente 15 hectares environ entre le pont de Lattes et le pont Leyris, intègre aujourd'hui le périmètre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC Nouveau Saint Roch).

Les quartiers limitrophes sont ceux de l'hyper centre à forte densité de bâti : L'Ecusson, le quartier Antigone, le sud Comédie et le quartier Carnot.

2 – NATURE DE L'OPERATION

Le quartier du Nouveau St Roch doit de par sa participation à l'extension spatiale et au développement quantitatif et qualitatif du centre ville permettre une « mise à l'échelle » de la centralité pour s'installer dans le standard des villes de tailles comparables, et de par son effet d'entraînement et de redynamisation sur les quartiers adjacents de l'ensemble des quartiers du centre ville actuel, être le vecteur et le catalyseur d'un changement en profondeur.

Le projet en cours concerne en effet trois échelles de territoire :

- celle de l'agglomération. Le nouveau St Roch doit accueillir au delà du pôle d'échange majeur de la gare et du tramway, un équipement public de même rayonnement et des équipements privés spécifiques (sièges sociaux, hôtels, centre commercial),
- celle du centre élargi, il doit offrir aux quartiers voisins des équipements et des aménités qui leur font défaut, et au premier rang duquel un parc urbain trouvera toute sa légitimité,
- celle du quartier où il doit offrir un habitat de qualité doté d'une existence et d'une identité complète, contribuant ainsi à la revalorisation des modes de vie de centre ville.

Il s'agit par conséquent dans ce secteur de :

- réaliser dans le respect des principes du développement durable, un quartier mixte à vocation dominante d'habitat collectif, accueillant également bureaux et commerces,
- développer l'urbanisation nouvelle à proximité des lignes de tramway, dans la perspective du passage programmé de la 3ème ligne de tramway au droit de la gare,
- accueillir au delà du pôle d'échange majeur de la gare et du tramway un équipement public de même rayonnement et des équipements privés spécifiques (Sièges sociaux, hôtel, centre commercial),
- offrir aux quartiers voisins des équipements et des aménités qui leur font défaut et au premier rang duquel un parc urbain trouvera toute sa légitimité ;

- offrir un habitat de qualité doté d'une existence et d'une identité complète contribuant ainsi à la revalorisation des modes de vie de centre ville.
- répondre aux besoins en matière d'habitat toujours très importants exprimés en centre ville, dans le respect du principe de mixité sociale mis en oeuvre par la Ville dans l'ensemble de ses quartiers depuis près de 30 ans,
- valoriser un site de centre ville en déprise par une opération de renouvellement urbain d'envergure permettant la création d'un nouveau quartier.

3 – PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. Données quantitatives

La surface de plancher globale du quartier est de 180 00 m².

Le programme de cette opération d'aménagement et requalification urbaine se décomposera comme suit :

- 100 000 à 120 000 m² de surface de plancher logements soit 3500 personnes environ et 1700 appartements dont la conception devra être innovante, notamment en matière de développement durable et de haute qualité environnementale,
- 30 000 à 50 000m² de surface de plancher tertiaires, commerciales et hôtelières représentant 1500 à 2000 personnes,
- un équipement public culturel,
- un équipement public de proximité.

Cette surface de plancher est répartie selon un programme mixte composé majoritairement de logements collectifs R+4 à R+12.

Le programme répond aux critères de mixité sociale en proposant différents types de logement : logements locatifs sociaux et aidés, logements en accession sociale et logements en accession libre.

Une emprise foncière d'environ 2000 m² pour un équipement public de proximité a également été préservée.

3.2. Données qualitatives

Le quartier du Nouveau Saint-Roch doit posséder sa propre forme urbaine dans un rapport maîtrisé avec les formes adjacentes, en jouant son insertion dans le dispositif urbain central par la qualité des liaisons fonctionnelles, par la complémentarité des programmes et par l'articulation des espaces publics, anciens et nouveaux, publics et privés, ainsi que par des perméabilités visuelles et d'effets de perspectives.

Le parti d'aménagement repose sur 3 éléments structurants : la transformation de la gare, la traversée de la ligne 2 du tramway au sein de la ZAC qui élargit l'offre de transport public et enfin un grand équipement culturel.

La composition du plan de masse s'articule autour du parc René Dumont qui prolonge, amplifie et fait aboutir dans le centre ville le couloir végétal existant le long des voies de chemin de fer.

Cette puissante strate arborée unitaire constituée de grands arbres majestueux en forme libre définira une canopée élevée créant ainsi un jeu de clairières et de couverts végétaux.

Sous les frondaisons, les espaces publics, les places et squares pourront s'épanouir.

Cette coexistence d'une nature avec une composition urbaine devra donner du sens et du lien à la fois à l'intérieur de la ZAC le long des voies ferrées et aussi aux quartiers adjacents qu'elle intègre sans coutures artificielles par un jeu de contractions et de dilatations de l'espace de sorte que l'image du quartier entier soit associée au végétal. Symboliquement le parc enracine le quartier dans son territoire tout en constituant des lignes d'horizon.

Ces éléments ainsi fixés à l'échelle de la structure de la Ville en prolongent l'esprit tant dans la transition des espaces verts des faubourgs vers le centre ville que dans le traitement du bâti en lots ou en implantation plus libres tout au long des quais SNCF des voies ferrées du carrefour de la Perruque jusqu'au pont de Sète.

Ce front bâti fragmenté dont la conception architecturale et technique répondra aux critères de développement durable et aux nouveaux modes d'habiter en Ville, soulignera la puissance et la tonicité du quartier.

Outre le respect du principe de mixité sociale mis en œuvre sur l'ensemble des nouveaux quartiers (logement social, logement accessible et logement libre), la Ville souhaite maintenir en centre-ville une présence forte de la population étudiante. La ZAC Nouveau Saint Roch comptera donc une proportion non négligeable de logements qui leurs seront destinés.

Les emprises se situant le long de la rue Colin ont été identifiées comme prioritaires pour la réalisation de programmes adaptés. La mixité bureaux / logements étudiants sera privilégiée dans ce secteur.

Au vu de l'excellente desserte de la ZAC par les transports en commun (3 lignes de tramway, transports ferroviaires régionaux et nationaux...), et du public captif visé, généralement faiblement équipé en véhicule personnel motorisé, la norme de stationnement pour l'habitation sera fixée sur ce site à 1 place pour 300 m² de surface de plancher (sans places visiteurs), à l'instar de la règle applicable aux opérations de logements réalisées dans le secteur hospitalo-universitaire du nord de Montpellier.

4 – CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

La réalisation du secteur implique notamment les équipements suivants :

4.1. Voiries et espaces publics

Les rues qui encadrent la zone de la ZAC, ou qui en permettent l'accès, sont pour la plupart en sens unique :

- rue des Deux Ponts et rue Colin à l'est,
- boulevard Vieussens au sud,
- avenue de Maurin à l'ouest,
- rue du Grand-Saint-Jean au nord-ouest.

Certaines voiries sont également inaccessibles sur certaines portions aux voitures et sont réservées au tramway ou au bus : rue Jules Ferry, rue de la République, rue Maguelone...

Il est à noter également la présence d'accès aux différents parkings de la zone, et à la gare SNCF :

- accès des voitures au parking dépose minute par le pont de Sète,
- accès piéton à la gare par la rue des Deux Ponts,
- accès au parking longue durée et aux locations de véhicules par la rue du Grand-Saint-Jean, et par l'avenue de Maurin.

• **Accessibilité et circulation des piétons**

Les piétons représentent un des flux les plus importants. Ce flux a trois composantes :

- Les liaisons avec le centre ville qui sont nettement prédominantes : dirigées en majorité vers l'Écusson, la Comédie et Polygone-Antigone.
- Les liaisons avec la gare routière.
- Les liaisons inter-quartiers est/ouest qui, malgré la coupure constituée par la gare, représentent un flux non négligeable de personnes traversant la gare.

• **Circulation ferroviaire**

Classé 17ème gare SNCF de France, la gare de Montpellier voit transiter en moyenne 20000 voyageurs par jour répartis de la façon suivante :

- environ 60% des passagers sur les grandes lignes (2 000 pour le TGV),
- environ 40% sur les lignes régionales,
- un faible pourcentage en correspondance.

Montpellier, grâce au TGV, se situe à 3h15 de Paris. La ville prévoit d'accueillir une nouvelle ligne de TGV, en partance de Montpellier et à destination de l'Espagne (ligne Languedoc Roussillon).

• **Le tramway**

La première ligne de tramway mise en service en juillet 2000 permet la desserte du secteur (station Gare Saint Roch). La capacité maximale d'accueil d'une rame est de 204 passagers en charge normale et de 277 passagers en charge maximale. Elle circule aujourd'hui avec un franc succès (115 000 à 120 000 passagers par jour).

La seconde ligne de tramway, qui passe également dans le secteur de projet (stations gare Saint Roch, Rondelet, Nouveau St Roch), a été mise en service en décembre 2006, et permet de desservir les communes voisines (St Jean de Védas et Castelnaudot notamment). Cette ligne enregistre environ 55 000 passagers par jour.

La troisième ligne de tramway desservira elle aussi la gare de Montpellier, et des études sont actuellement en cours. Sa mise en service est prévue pour 2012.

4.2. Réseaux divers

Eau potable

L'alimentation en eau potable de la ville est assurée par deux sources : l'une principale, l'autre d'appoint. La source du Lez assure la quasi-totalité des ressources en eau de Montpellier. Le canal de Bas Rhône-Languedoc n'intervient qu'en complément, en cas de sécheresse sévère, ou si un accident grave affecte l'alimentation en eau à partir de la source du Lez.

La desserte de la ZAC Nouveau St Roch sera assurée par raccordement sur l'avenue du grand St Jean (ø 150 mm) et par le boulevard Vieussens (ø 500 mm).

Eaux usées

La création de la station d'épuration Maera est actuellement achevée. La modification de cette station d'épuration anciennement dénommée La Céreirède, ainsi que la création d'un émissaire en mer permettent désormais un traitement des eaux usées conforme aux normes européennes.

Les compétences concernant les eaux usées sont confiées à la Communauté d'agglomération. La ville de Montpellier est équipée d'un réseau de collecte des effluents permettant d'acheminer les eaux usées de la ville jusqu'à la station d'épuration Maera.

Les eaux usées produites par la ZAC n'auront qu'un faible impact sur la station d'épuration par rapport à la masse totale traitée.

Eaux pluviales

Au droit de la zone projet, entre la rue du faubourg de la Saunerie et le secteur de la gare, le réseau pluvial est constitué de deux collecteurs en parallèle :

- Le collecteur nord, canalisant le cours naturel du ruisseau, passe sous les habitations entre la Rue Anatole France et la Rue Levat puis passe sous la gare. C'est un collecteur grossièrement semi-circulaire (2.5 m de large pour 1.5 m de haut). Il draine un sous-bassin versant 41 ha.
- Il a été doublé par le collecteur de la Rue du Grand St Jean, qui passe également sous les voies ferrées au droit du Pont de Lattes. C'est un collecteur voûté maçonné avec une cunette d'écoulement de temps sec (2,1 à 2,2 m de haut pour environ 2 m de large au maximum). Il draine un sous-bassin versant de 200 ha.

Electricité

Un réseau moyenne tension sera réalisé et raccordé depuis l'avenue de Maurin et du Boulevard Vieussens

Gaz

Les canalisations de gaz périphériques au quartier seront prolongées pour desservir le site en empruntant l'avenue de Maurin ou la rue du Grand St Jean.

Télécommunications

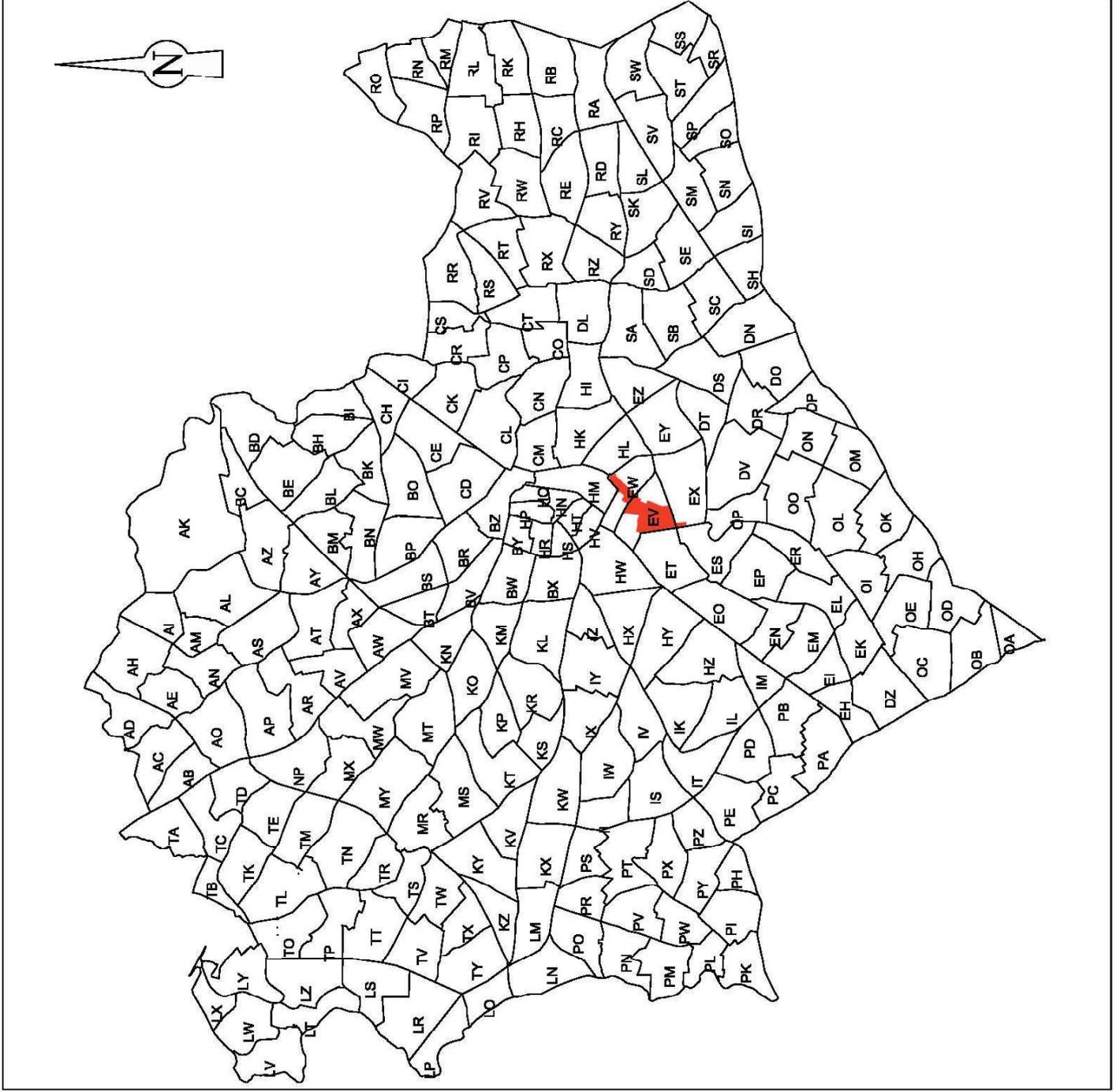
Le réseau proviendra de l'avenue de Maurin et du Boulevard Vieussens ou la rue du Grand St Jean à partir des installations existantes.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur.

Orientation d'Aménagement
Secteur NOUVEAU ST ROCH

Schéma de principe de
l'équipement du secteur

Plan de situation



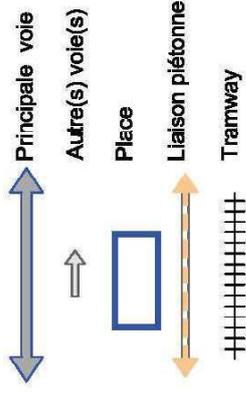
Orientation d'Aménagement Secteur NOUVEAU ST ROCH

Schéma de principe de l'équipement du secteur



Localisation de principe :

- voies et espaces publics



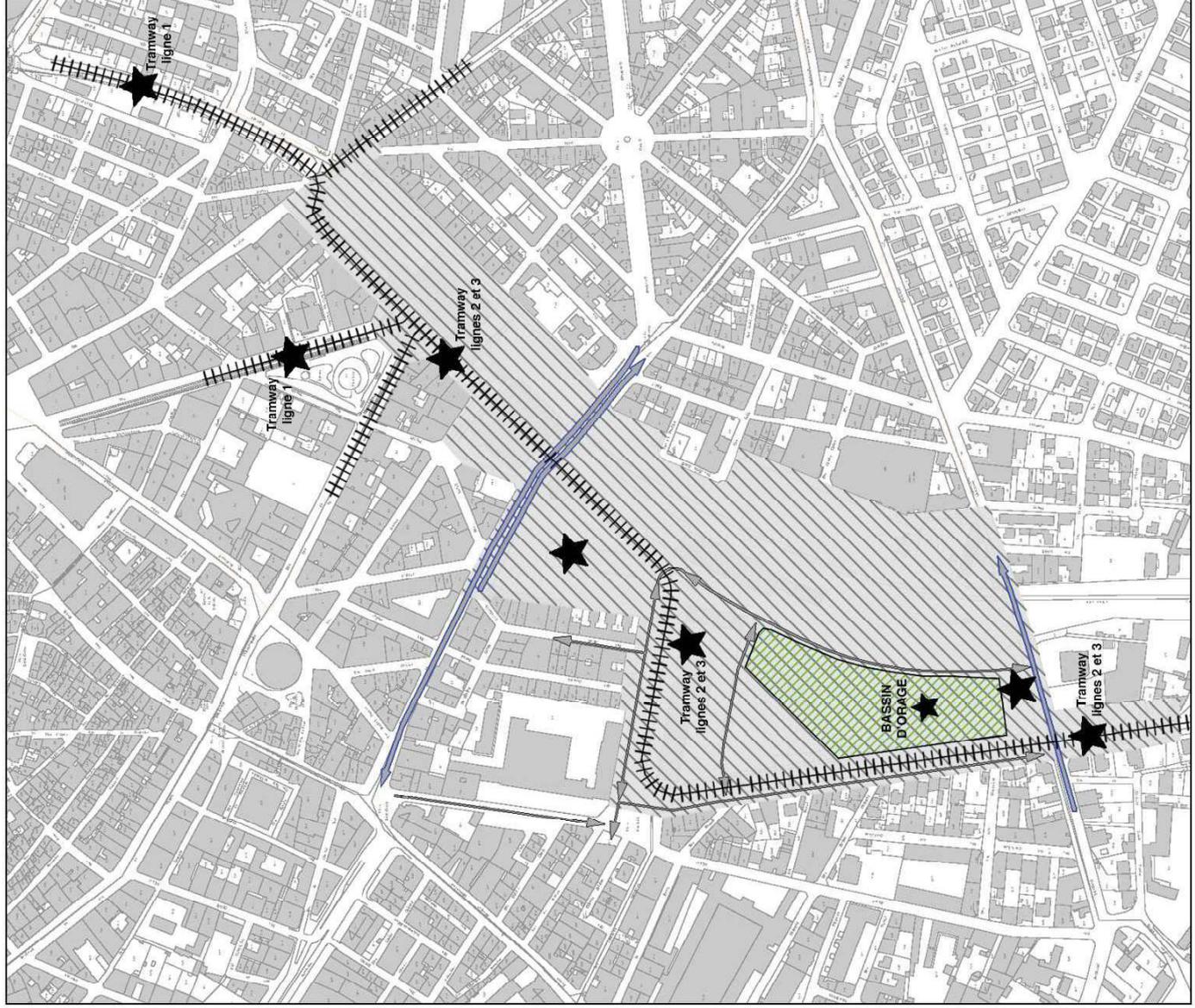
- espaces verts



- Autres principaux équipements publics



Autres équipements publics
(hors réseaux)

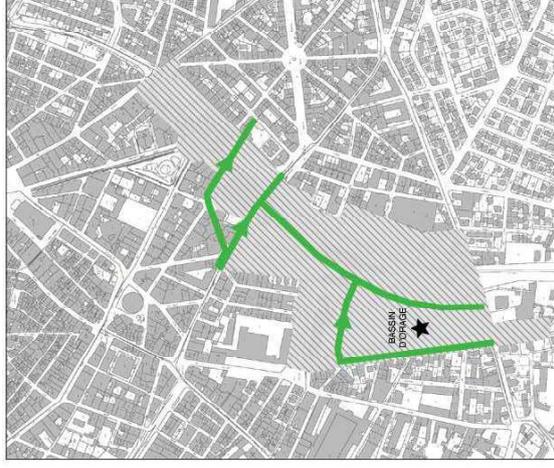


**Orientation d'Aménagement
Secteur NOUVEAU ST ROCH**

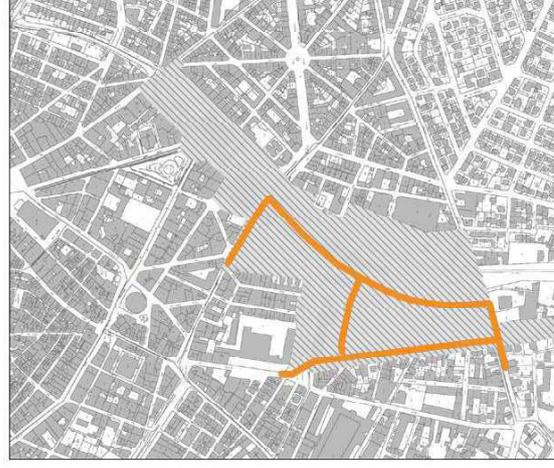
**Schéma de principe de
l'équipement du secteur**

**Localisation de principe :
principaux réseaux**

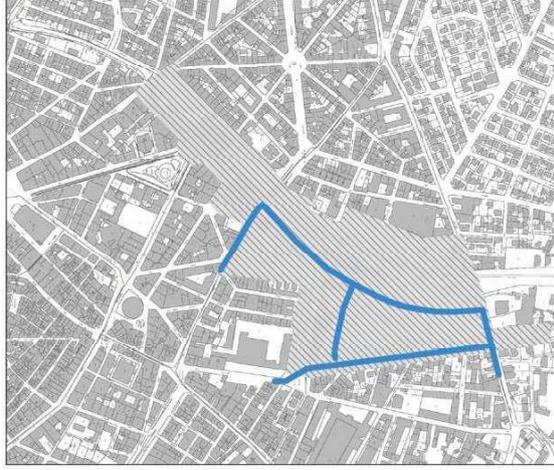
Eaux pluviales



Moyenne tension



A.E.P.



Eaux usées

