

III-31

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Restanque*



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 Restanque

(Art. L.151-6 et L.151-7 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.152-1 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

1 - Localisation / Situation :

Entre voies ferrées et autoroute, le quartier de la Restanque (appelé précédemment « Zone industrielle » puis « quartier du Près d'Arènes ») est une zone d'activités dont la mutation en quartier d'habitation est amorcée (plus de 800 logements y ont été construits depuis 15 ans). Sa proximité avec le centre historique et son insertion entre trois quartiers existants (St Martin, Croix d'Argent et Tournezy-Garosud) en font un secteur-clef de la cohérence urbaine du Sud de la Ville de Montpellier du fait de sa desserte par la ligne 4 du tramway. L'intégration de ces dimensions dans le PLU a créé les conditions d'un renouvellement urbain maîtrisé de ce secteur.

2 – Nature de l'opération

Il s'agit dans ce secteur de réaliser un quartier renouvelé qui réponde aux objectifs d'ensemble de la ville de Montpellier, à savoir assurer un développement urbain durable, en répondant à la forte demande en logements qui s'exprime à Montpellier et en promouvant notamment la mixité sociale et des fonctions dans les quartiers, un environnement de qualité, la prise en compte des problématiques des déplacements, de circulation des modes doux et la desserte par le réseau de transport en commun.

Ce renouvellement urbain présente un caractère mixte, avec des constructions destinées à l'habitation collective, tout en préservant des surfaces d'activités économiques intégrées au tissu urbain, notamment dans les socles des bâtiments.

Le Marché d'Intérêt National, situé au cœur du quartier de la Restanque est un atout pour le secteur au regard de son activité, de sa situation proche des voies ferrées et des embranchements ferrés, sa proximité avec le centre-ville de Montpellier et des accès à l'autoroute.

Le quartier de la Restanque devra conforter les conditions optimales de développement du MIN et des activités économiques qui lui sont liées.

3 – Le parti d'aménagement

3.1 Données quantitatives

Les constructions existantes au sein du secteur sont majoritairement affectées à des activités. Avant la création de la ZAC en 2009, des résidences de logements (principalement des logements sociaux) y ont été autorisées.

Le programme des constructions prévoit la réalisation :

- a) Sur le secteur mutable mixte logements / activités :
 - De l'ordre de 6 000 à 7 000 logements supplémentaires: logements familiaux (libres, abordables et sociaux) et spécialisés (étudiants, seniors, jeunes actifs).
 - Environ 100 000 m² de surfaces de plancher destinées à de l'activité à créer ou réimplantée
 - 10 000 m² de surfaces de plancher d'équipements publics (groupes scolaires).

- b) Sur le secteur du Marché d'Intérêt National :
 - L'extension du Marché d'Intérêt National.

- c) Sur le secteur Mas Portaly :
 - Le développement d'un secteur à vocation d'activités de part et d'autre de la rue du Mas de Portaly, et le long de la rue du Mas d'Argellier.

En lien avec l'objectif de mixité sociale, la typologie des logements devra contribuer à remplir l'objectif de répartition définie dans le programme local de l'habitat (PLH) de Montpellier Méditerranée Métropole.

3.2 Données qualitatives

Le quartier de la Restanque engage un processus de renouvellement urbain phasé et échelonné dans le temps qui permet d'encourager le maintien et la restructuration sur place d'un certain nombre d'activités économiques compatibles avec le tissu urbain dense et mixte projeté.

a) La densité

En obtenant dès 2009 la labellisation "Eco-cité", la métropole de Montpellier a clairement affiché ses ambitions de "développement durable".

En matière d'aménagement urbain, le développement durable implique une ville dense et compacte.

Les justifications sont la limitation du mitage du territoire, la maîtrise des coûts des infrastructures, la maîtrise énergétique, etc....

b) La mixité urbaine

Cette mixité se traduit d'abord à travers la programmation générale du projet qui intègre la programmation de développement du MIN, et des activités qui lui sont liées, et mêle en proportions importantes des logements, des commerces, des bureaux, des équipements et des activités.

À une échelle plus resserrée, cette mixité est générée par une conception du plan sur la base d'îlots de taille moyenne mais néanmoins suffisante pour héberger différents programmes en leur sein.

c) La nature en ville

L'objectif est d'y constituer à terme une cité jardin du XXIème siècle. Le projet propose un ensemble d'espaces publics de nature et d'échelle différentes.

Le quartier intègre l'arbre et les jardins :

- À travers les traitements des espaces publics, voies et jardins du quartier.
- À travers la constitution des jardins privés internes aux îlots.
- Par l'aménagement d'un parc urbain structuré à partir de la ripisylve du Lantissargues.
- Par l'intégration d'un système de "parcs de poche". La vocation de ces espaces publics est d'offrir des espaces récréatifs et de détente à proximité immédiate des logements.

d) La maîtrise des eaux pluviales

La ripisylve du Lantissargues est l'élément réconciliant le site avec sa géographie.

Ce secteur destiné à devenir le parc du quartier sera un espace public ouvert, qu'accompagne le boulevard Jacques Fabre de Morlhon.

Il est aussi un réceptacle des eaux pluviales du bassin versant.

Cette situation en fait un lieu frais, largement planté de saules, frênes et aulnes.

Sa strate herbacée est constituée de prairies en partie humides.

e) La ville des proximités

Cette proximité se traduit par la déclinaison de plusieurs grands principes :

- La composition du projet qui s'articule autour des transports en commun. A ce titre la ligne 4 du tramway et la ligne de bus existante rue de l'Industrie (la grand rue) et Marché Gare assurent les liaisons avec le réseau métropolitain et ses gares.
- La programmation d'équipements majeurs, de commerces et de services insérés dans le tissu urbain
- Une politique de mobilité qui privilégie les modes actifs (vélo, marche à pied), avec des espace piétons généreux et un réseau de pistes cyclables dense, sécurisé, et connecté au réseau existant à l'échelle de la ville.

f) La Trame viaire

- Le projet maintient l'organisation générale de la circulation de la zone en maintenant leurs fonctions de voies structurantes à 2 voies par sens à l'avenue des Prés d'Arènes / Abrivado, au boulevard Fabre de Morlhon et à l'avenue du Mas d'Argelliers / Montels Eglise. Ce principe permet d'organiser le trafic de transit sur ces axes, et ainsi à limiter sa dispersion sur la voirie interne à la ZAC.
- Les voiries internes à la ZAC s'articulent autour des axes principaux de la rue de l'Industrie et rue du Marché Gare et d'un maillage complémentaire de voies pour desservir les futurs îlots.
- Les voies sont aménagées à double sens, ce qui permet de mettre en place un plan de circulation simple, à la fois pour les habitants et pour les personnes extérieures.

g) Le Bâti

Le bâti donne des réponses claires tant en matière de gabarits de l'espace public que de délimitation entre l'espace public et l'espace privé:

- La trame viaire optimise les orientations Sud
- La hauteur des constructions est tributaire de la largeur des voies
- La voirie courante est de 18 mètres d'emprise, intégrant des trottoirs de 4 mètres de large.
- Les îlots ne sont pas fermés, il existe des transparences visuelles sur les jardins intérieurs.
- Le long de la rue de l'Industrie d'une emprise de 26 mètres, la hauteur des immeubles peut atteindre 7 étages dont un rez-de-chaussée double.

h) Le stationnement

Afin de répondre aux besoins des visiteurs, des usagers du quartier et des personnes souhaitant bénéficier de l'offre de commerce ou de restauration, des stationnements longitudinaux sont prévus le long des voies. Ils s'intègrent parfaitement à l'ambiance végétale des voies car ils s'intercalent entre plusieurs plantations.

Par cette organisation longitudinale, ils contribuent en outre à réduire le stationnement sauvage observé le long de la voirie non équipée de stationnement longitudinal.

i) Les aménagements paysagers

Les aménagements paysagers qui se réaliseront dans les phases opérationnelles successives s'organisent selon une résille paysagère structurante.

Elle se décline notamment par :

- Une connexion entre les parcs
- Le rapport d'interface entre la ville, dense et animée et la ville nature.
- L'intégration de contraintes hydrauliques (notamment le stockage des eaux liées à l'imperméabilisation).

4 - Les modalités opérationnelles

Développée sous la forme d'une ZAC, créée en 2008, cette opération a été concédée à la SA3M en 2012 pour sa réalisation.

Compte tenu de l'activité économique existante sur site, et de l'échelonnement de l'opération sur le long terme (à minima jusqu'aux années 2040), l'aménagement se fera sans maîtrise foncière complète des terrains par la collectivité ou son aménageur.

Principes d'aménagement et de programmation - RESTANQUE

