

Caractérisation du site

Positionné à l'ouest de Montpellier, le site objet de l'OAP couvre une superficie totale d'environ 140 hectares. Situé aux portes de la ville, il est limitrophe des communes de Saint-Jean-de-Védas, Juvignac et Lavérune.

Situé à 4 Km du centre-ville, il est constitué d'un vaste plateau qui culmine à près de 79.00 mètres NGF d'altitude, descendant à l'ouest rapidement vers la Mosson. Il domine ainsi la plaine agricole qui s'étend jusqu'à l'étang de Thau.

Cette situation géographique très prégnante, en balcon sur la vallée de la Mosson, génère des perspectives vers différents éléments identitaires du paysage montpelliérain :

- Au Sud / Ouest, vers les plaines agricoles,
- Au Sud / Est, vers la Méditerranée,
- Au Nord, vers le Pic Saint loup.

Aujourd'hui, le secteur apparaît comme un espace agricole en déprise, une grande mosaïque d'espaces ouverts dans laquelle subsistent quelques parcelles cultivées dont certaines sont devenues les parcs de grandes demeures. A l'écart de l'urbanisation, la majorité du site ne porte pas de constructions et offre des ambiances et des paysages de qualité, dont certains ouverts au public.

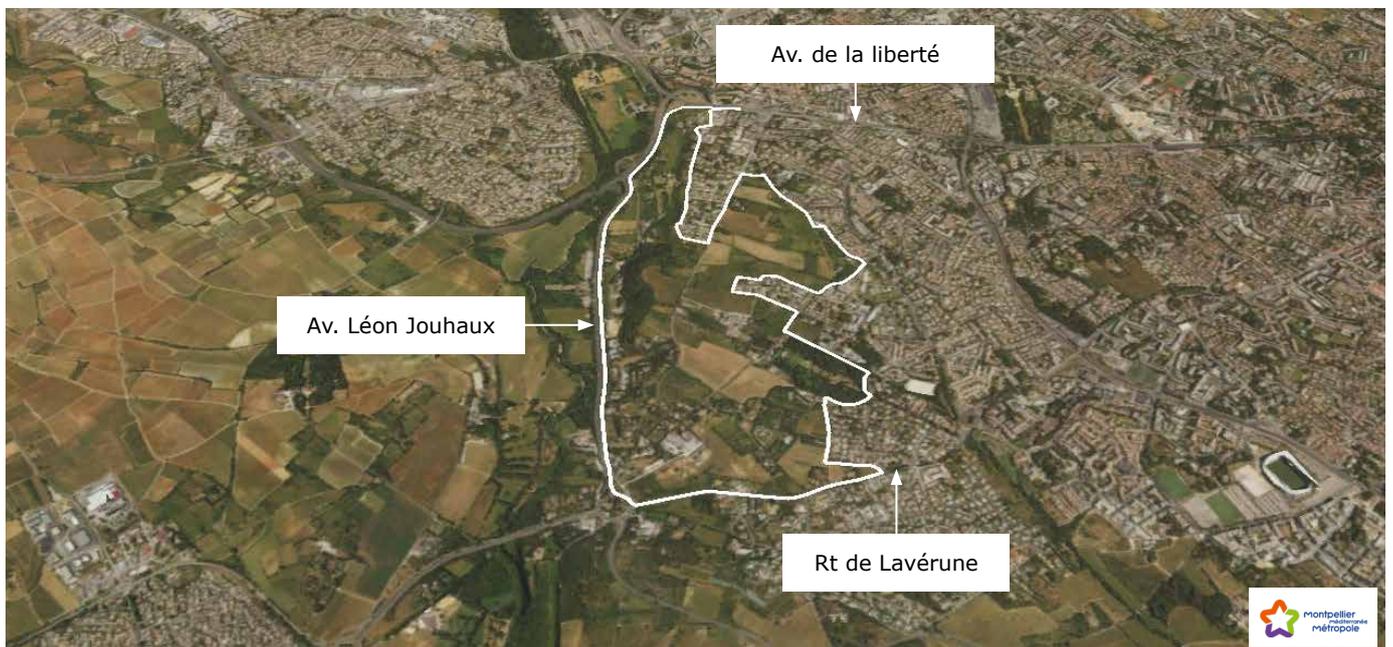
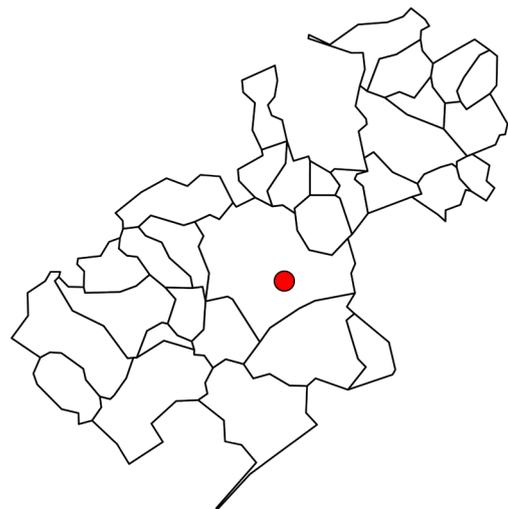
Le secteur Bouisses Grèzes est desservi par 3 voies structurantes :

- La route de Lavérune, au sud,

- L'avenue de la Liberté, au Nord, prolongeant la RN109, pénétrante majeure d'entrée dans Montpellier depuis l'ouest,
- La RD132 (avenue Léon Jouhaux), à l'ouest, longeant la Mosson et permettant d'accéder à l'autoroute A709 par l'échangeur de Saint Jean de Védas.

Ce maillage actuel est le support de projets importants à l'échelle de la métropole. En effet, afin d'assurer une meilleure desserte de Montpellier depuis l'ouest, et de relier l'A750 et l'A709, un projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) viendra remplacer la RD132. L'ouest du site sera ainsi bordé à terme d'un ouvrage de desserte automobile important.

En terme de desserte métropolitaine, le secteur est également en pleine évolution, engagée par le projet de la ligne 5 du tramway, en limite sud du périmètre, qui sera livré en 2025.



Enjeux environnementaux, patrimoniaux et urbains

L'aménagement du site des Bouisses devra répondre aux enjeux suivants :

Les enjeux environnementaux

- La préservation et la restauration de l'exceptionnelle biodiversité du site, en particulier la confortation d'une continuité écologique de la Mosson vers le Rieucoulon à travers le site ;
- La renaturation des sols et le renforcement de la présence de la nature en ville ;
- Une gestion hydraulique intégrant le ruissellement pluvial comme ressource potentielle au développement agricole ;
- La valorisation des espaces agricoles et naturels composant le site et leur intensification vers une agriculture durable et de proximité.

Les enjeux d'une mobilité décarbonée

- L'amélioration de la lisibilité du site et de sa mise en réseau avec les grands projets de mobilité métropolitain (ligne 5 du tramway, projet de Contournement Ouest, Bus Tram),
- La valorisation des modes de déplacements et la limitation de la place de la voiture au cœur du parc.

Les enjeux d'une extension urbaine maîtrisée

- Une urbanisation nouvelle maîtrisée, tournée vers l'arrivée de la ligne 5 du tramway et le futur arrêt du parc des Bouisses,
- L'intensification urbaine du tissu existant et le développement d'une offre d'équipements répondant aux besoins du quartier.

Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains

Les principaux objectifs sont les suivants :

Sur le plan agro-environnemental

- Sanctuariser plus de 100 ha réservés aux espaces naturels et agricoles du Grand Parc métropolitain ;
- Préserver et intensifier les continuités écologiques, en protégeant et connectant le patrimoine végétal existant ;
- Mettre en place les conditions de développement d'un programme de réactivation de friches agricoles par une agriculture péri-urbaine de proximité ;
- Proposer un système de gestion pluviale répondant aux enjeux hydrauliques de l'aménagement du site et optimisant l'infiltration dans les nappes superficielles.

Sur le plan des politiques menées pour l'habitat

- Répondre au besoin important en logements tout en prônant une forte mixité urbaine et sociale, et une production diversifiée de logements neufs, répondant aux parcours résidentiels,
- Contenir la consommation foncière et limiter les lieux pour intensifier l'urbanisation lorsque les conditions sont réunies (desserte en transports en commun, équipements publics, ...) par une densification raisonnée favorisant la mixité fonctionnelle et sociale, et maximisant les espaces perméables,
- Intensifier le tissu existant et les lisières du parc,
- Proposer de nouvelles formes d'habitat en lien à la fois avec les espaces ouverts naturels du parc, et inscrites dans les co-visibilités et les perspectives paysagères, et s'articulant avec le tissu résidentiel existant.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

● Révéler la valeur agronomique, paysagère et les continuités écologiques du site

- **Mettre en place une trame verte révélatrice du déjà-là** et de la mosaïque écologique, paysagère et agricole existante constituant l'essence même du parc et structurant l'armature des continuités écologiques à travers le site ; en particulier par la préservation de haies végétales.

- **Créer des zones de transitions végétalisées et non artificialisées entre espace agricole et espace urbanisé** pour favoriser le maintien des continuités écologiques ;

- **Valoriser les masses végétales existantes et amplifier le couvert forestier** : plantation d'un maillage de haies bocagères entre les futures parcelles cultivées et pâturées, plantation de deux alignements d'arbres structurants est/ouest et nord/sud, à la fois marqueurs paysagers et support de continuité écologique entre les différents espaces boisés du site, plantation des axes de circulation ;

- **Créer un maillage de chemins agricoles à travers l'agriparc** participant au développement des continuités écologiques, supports de biodiversité. Ils seront affectés uniquement à la circulation des modes actifs ;

- **Intégrer la gestion des eaux pluviales aux aménagements paysagers** et aménager des noues à travers le parc afin de maîtriser le risque hydraulique et favoriser un réseau de récupération des eaux pluviales comme ressource potentielle en eau pour le projet agricole.

● Proposer de nouvelles formes d'habiter en lisière du parc

- Dans les secteurs réservés à l'urbanisation, proposer une programmation mixte comprenant des logements, des équipements et services, mais également des unités agricoles de l'agriparc ;

- **Préserver un maximum de surfaces de pleine terre** tant sur l'espace public que dans les îlots privatifs dans un souci de préservation de la biodiversité et de lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur : à l'échelle des secteurs constructibles, l'objectif à atteindre en matière de d'espaces perméables est fixé à 50 % ;

- **Orienter les futures constructions** afin d'offrir des vues directes sur l'agriparc pour une majorité des logements ;

- **Intégrer les emprises bâties au relief** et à la hauteur de la canopée pour favoriser l'insertion des constructions dans le site et pour mettre en valeur les vues vers l'agriparc et le paysage lointain ;

- Répartir l'offre de **stationnement privé** majoritairement sous les îlots et envisager une mutualisation des stationnements privés pour limiter les circulations automobiles au sein des nouvelles constructions au profit des circulations actives.

● Restructurer les accès et les modes de circuler à l'intérieur du parc pour opérer une transition ville/parc

- **Requalifier et pacifier les rues existantes** en proposant un aménagement identitaire de l'agriparc (traitement des accotements en noues plantées ...) ;

- **S'appuyer sur le maillage existant** et ne pas ouvrir de nouvelle voie à la circulation automobile ;

- **Désimperméabiliser des sections de voies automobiles existantes** en cœur de parc au profit de parcours actifs apaisés et mettre en place un maillage en boucle de sens unique pour desservir les quartiers alentours en évitant la traversée automobile du parc ;

- **Envisager une continuité piétonne vers la plaine de la Mosson.**

Principes de programmation

● **Programme envisagé** : environ 500 logements diversifiés (social / abordable / libre) et environ 5000 m² de surface de plancher d'activités à l'échelle des secteurs constructibles ;

● **Le projet devra permettre de développer une densité cible de l'ordre de 50 logements à l'hectare, à l'échelle de chaque secteur constructible et hors espaces naturels et agricoles préservés ;**

● **Mixité fonctionnelle** : habitat résidentiel, équipements, espaces naturels, ludiques et agricoles ;

● **Typologie des formes urbaines** : unités bâties diversifiées et mixtes ;

● Echancier prévisionnel :

- Les premiers travaux d'aménagement doivent être engagés à partir de 2024 pour permettre la livraison de premiers aménagements d'espaces publics dès l'arrivée du tram en 2025 ;

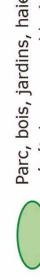
- La totalité du programme de l'opération devrait ainsi pouvoir être réalisé sur une dizaine d'années, soit jusqu'en 2034.

Principes d'aménagement et de programmation - Bouisses Grèzes

Légende (principes d'aménagement)

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- Périmètre de l'OAP
- Réseau hydrographique (+ objectif éventuel de mise en valeur, renaturation...)
- ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE À PRENDRE EN COMPTE DANS LE PROJET
- Trame verte / Trame bleue
- Parc, bois, jardins, haies et autre ensemble végétal remarquable (dont EBC)
- Arbres significatifs
- Espace agricole
- Edifice bâti remarquable
- Cône de vue



QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

- Espace structurant à créer/aménager (participant à l'attractivité urbaine : place, placette, square, mail, espace de convivialité...)
- Aménagement paysager à dominante végétale
- Aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons piétonnes
- Continuité paysagère, écologique, fonctionnelle à constituer
- Façade urbaine à composer



PROGRAMMATION

- Dominante résidentielle
- Dominante agricole et/ou naturelle
- Pôle de services existant
- Équipement futur
- Bassin de rétention



ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

- Carrefour existant
- Pôle multimodal
- Arrêt tramway futur
- Itinéraire actif à créer

