

Caractérisation du site

Le site concerné par l'OAP « **Lauze Est** » se situe au sud de la Métropole, sur la commune de Saint-Jean-de-Védas.

Ce site se localise à l'Est de la commune, et est bordé par les autoroutes A9/A709 au Nord et traversé par la RM612 du Nord au Sud.

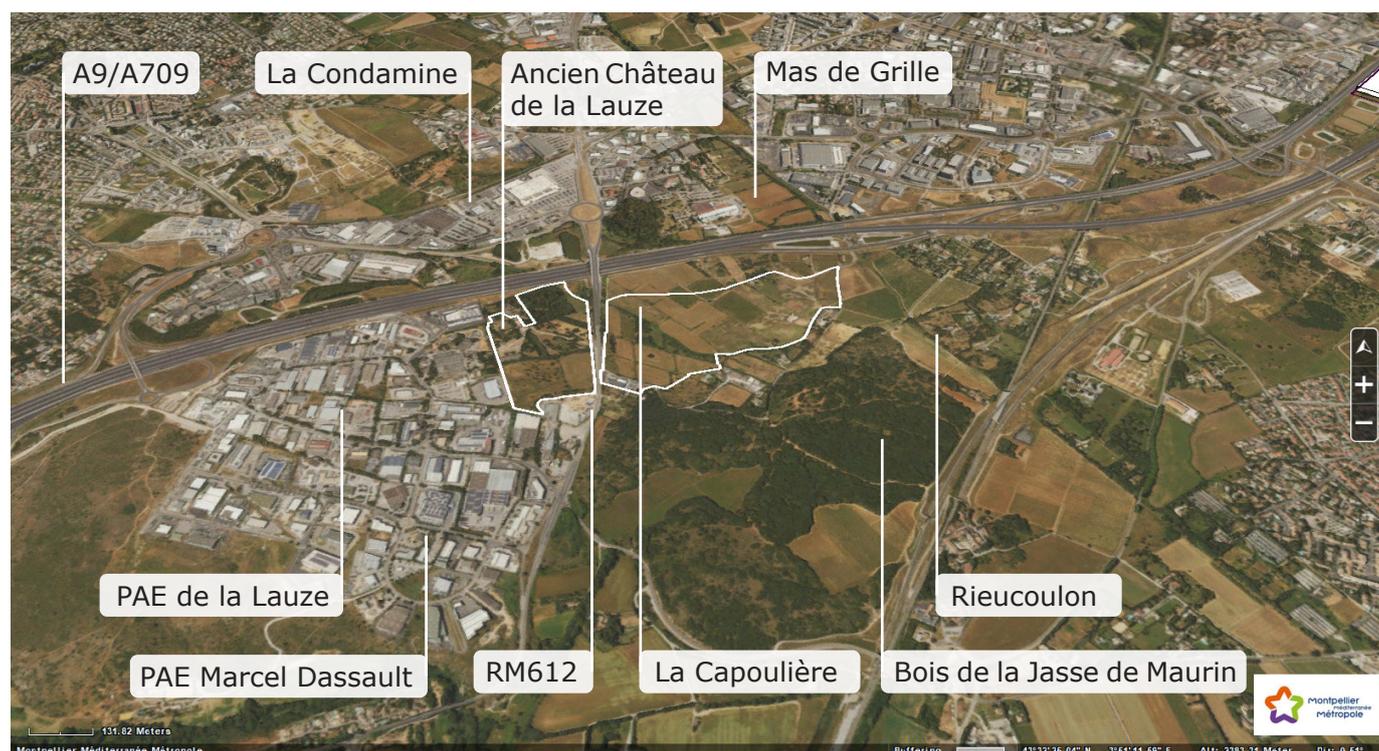
Le site est délimité au Nord par les autoroutes A9/A709 et perpendiculairement par la RM612 qui le scinde en deux et d'où résulte :

- à l'Est, le site de la Grande Lauze délimité par le bois de la Jasse de Maurin et le cours d'eau de la Capoulière au Sud,
- à l'Ouest, le site de la Petite Lauze délimité par le Parc d'Activités Économiques existant de la Lauze en bordure Ouest et Sud.



Le périmètre concerné par l'OAP se place en continuité des parcs d'activités de la Lauze et de Marcel Dassault à l'Ouest, de la Condamine et du Mas de Grille au Nord. D'un côté, le site de la Grande Lauze est essentiellement occupé par d'anciennes terres agricoles en friches : vignes, prairies, activités équestres. Quelques mazets sont encore présents, dégradés et sans qualité architecturale particulière ainsi que quelques constructions à usage résidentielle ou économique (entrepôt). Au delà s'étire sur la plaine le bois de la Jasse de Maurin au Sud. Dans cette partie Est coule le ruisseau de Capoulière, affluent du Rieucoulon, lequel déborde en cas d'épisode pluvieux sur les espaces qui la jouxtent. Le site de la Petite Lauze quant à lui, est essentiellement occupé par des espaces en déprise agricole et par un hangar entouré d'un large espace imperméabilisé. Plus au Nord de ceux-ci, les dépendances et le parc de l'ancien Château de la Lauze sont encore présentes mais tendent à se dégrader.

Le site de la Lauze Est bénéficie d'une situation stratégique en entrée de ville et de métropole le long d'axes routiers à forte fréquentation en proximité immédiate d'un échangeur majeur du futur Contournement Ouest de Montpellier (A709/Contournement Ouest de Montpellier /RM612). Par ailleurs la future véloligne 6a viendra desservir le site en empruntant la RM612.



Objectifs d'aménagement visés

Le site de la Lauze Est s'inscrit dans la vitrine urbaine active de la métropole, « l'axe actif », qui constitue une épine dorsale du développement urbain. L'aménagement du site de la « Lauze Est » a pour objectif de créer l'extension Est des zones d'activité existantes de la Lauze et de Marcel Dassault, traversée par la RM612. Sa situation de vitrine urbaine impose une intégration soignée notamment en s'appuyant sur la structure paysagère existante (cours d'eau, alignements d'arbres et communs de l'ancien château de la Lauze). L'ambition paysagère de l'opération est primordiale pour assurer l'intégration dans ce site, atténuer la présence des infrastructures, développer le réseau végétal des villes, tout en s'appuyant sur les éléments déjà existants. Le traitement des lisières agro-naturelles doit assurer la transition entre le cœur de Montpellier et la première couronne entre l'urbain et le périurbain/agricole, et ainsi permettre la requalification de l'entrée sud de Saint-Jean-de-Védas. Grâce au futur échangeur du Contournement Ouest de Montpellier, le parc d'activités économiques de la Lauze Est sera particulièrement bien desservi. Les aménagements prévus dans le cadre de la réalisation de ce parc d'activités participeront à la mise en réseaux de l'ensemble des flux provenant de ces infrastructures et irrigueront l'ensemble du secteur « Lauze – Dassault » (près de 120 ha à terme et 800 emplois).

Sa situation d'éloignement des zones résidentielles, de forte visibilité et d'excellente desserte permet d'envisager une programmation orientée autour des activités productives non délocalisables : artisanat, industrie, production et distribution.

La Lauze Est se situe à l'interconnexion avec plusieurs itinéraires « modes actifs » prévus au Réseau express Vélo (véloignes) de la Métropole, lui-même connecté au réseau de proximité. Cette trame des modes actifs doit notamment s'appuyer sur celle de l'eau et de la végétation.

En ce qui concerne l'aspect environnemental de l'aménagement, un grand intérêt se portera sur le cours d'eau de la Capoulière (affluent du Rieucoulon), sa ripisylve et son allée alluviale. En effet, ce secteur regroupe la majorité des enjeux environnementaux du secteur. Le site est concerné par un aléa d'inondation en cas de crue centennale. Il s'agira de prendre en compte cet aléa pour réduire l'exposition au risque. Cette trame bleue doit pouvoir également aider à réduire la vulnérabilité du territoire au ruissellement urbain. Par ailleurs, les rejets au milieu naturel devront être maîtrisés, tant en termes de qualité que de quantité, afin de réduire les dommages potentiels en aval (étangs palavasiens, captages de Maurin et de Villeneuve-lès-Maguelone). De plus, la ripisylve du cours d'eau représente un réservoir de biodiversité qu'il conviendra de respecter. Plus largement, le secteur devra également préserver et restaurer les continuités écologiques et les réservoirs de biodiversité en lien avec l'intégration paysagère du futur parc d'activités.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Il s'agira de réaliser un nouveau parc d'activités en extension du parc existant, tout en s'appuyant sur le contexte (infrastructures, ripisylve, alignements...) et en assurant une transition réussie avec les espaces agricoles et naturels au sud.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'intégration du quartier dans son environnement s'appuiera sur :

- La trame naturelle et paysagère du site, constituée en grande partie par l'allée alluviale de la Capoulière (environ 6 ha). Sa préservation et sa valorisation permettront de garantir son rôle tampon sur les espaces agro-naturels, de sauvegarder et restaurer sa ripisylve et sa zone inondable. Cela contribuera à la qualité paysagère du site.
- La composition des lisières avec les espaces agro-naturels :
 - en limite Est et Sud situées au contact du milieu agricole ou naturel, avec un traitement végétal,
 - en limite Nord et le long de la RM612, par la composition d'aménagements paysagers.

En terme de composition urbaine, des hauteurs de construction variables (maximum 15 m de haut de part et d'autre de la RM612, et maximum 18 m avec possibilité de monter à 22 m sur 60 % de l'emprise de la Grande Lauze Nord, à l'Ouest de l'allée alluviale), permettent de densifier et de limiter

Orientations d'aménagement et de programmation (suite)

les ruptures dans le paysage perçu depuis les axes routiers.

De plus, un front bâti le long de la RM612 participera à la création d'une vitrine dynamique.

Prévention des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Concernant la qualité environnementale, l'aménagement du site garantira :

- La préservation et la valorisation hydro-agro-naturelle de l'allée alluviale de la Capoulière, espace de transition végétale pour limiter le risque inondation en la maintenant à l'état naturel. L'intégration du cours d'eau, de sa ripisylve et de son allée alluviale dans la trame verte urbaine assurera le maintien des équilibres et des continuités écologiques.
- La présence d'espaces préservés d'urbanisation au sein de l'OAP, en imposant un minimum de 20% d'espaces perméables (pleine terre et espaces de circulation piétonniers perméables) à l'échelle de l'OAP, sur chaque secteur, la Petite Lauze à l'Ouest de la RM612 et la Grande Lauze à l'Est. En parallèle, il s'agira de compenser l'imperméabilisation du site par des ouvrages de rétention d'eaux pluviales intégrés harmonieusement au projet et à son environnement, et le cas échéant des noues.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

La pratique de « mobilités actives » devra être encouragée par l'intégration des « modes actifs » dans la majorité des aménagements. Ils se connecteront aux aménagements existants ou à venir. Le maillage sera d'autant plus présent depuis et vers les pôles d'échanges multimodaux, afin de favoriser et de faciliter ces déplacements, dans le cadre où la Lauze Est se situe à l'interconnexion entre plusieurs réseaux projetés par le réseau express vélo métropolitain : véloligne sur la RM612, réseau de proximité vers Garosud.

En ce qui concerne la gestion du stationnement, il s'agira de les intégrer principalement sur les parcelles privées, des emplacements de stationnement étant également aménagés le long des voies publiques. De plus, il faudra dissimuler au maximum les espaces de stationnement ainsi que les espaces de stockage (matériaux) visibles depuis l'espace public.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Le principe de desserte de lots s'appuiera sur une trame viaire simple. Pour ce faire, la RM612 fera l'objet d'une requalification avec la mise en 2x2 voies, ainsi que l'insertion de la véloligne du réseau express vélo de la Métropole. Un carrefour entre la RM612 et la voie structurante (axe Est/Ouest) sera aménagé afin de sécuriser et fluidifier l'ensemble des mouvements routiers de transit et de desserte. Une voie structurante principale irriguera le secteur de la Lauze Est de part et d'autre de la RM612. Cette voie se raccordera à la rue existante de l'Aéropostale à l'Ouest. La desserte des différentes parcelles s'opèrera principalement depuis des voies secondaires, afin de ne pas interférer avec les flux de transit sur la voie principale. Aucun accès privé direct ne pourra s'effectuer depuis la RM612.

Pour assurer une desserte qualitative l'ensemble des réseaux nécessaires à la viabilisation des parcelles devront être enterrés (eau potable, eaux usées, électricité, télécommunication...). Le cheminement gravitaire des eaux usées jusqu'au poste de refoulement actuel de la Lauze devra également être renforcé. Les mats d'éclairage public seront disposés afin de ne pas entraver les circulations piétonnes et cyclistes.

Programmation et échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

La programmation économique prévue sur l'opération est orientée autour des activités productives non délocalisables : artisanat, industrie, production et distribution. La capacité de construction à vocation économique est estimée à environ 100 000m² de Surface de Plancher. L'opération pourra aussi constituer une localisation pertinente pour le projet métropolitain MedVallée, dont la dynamique autour de la recherche, du bien-être et de la santé ne peut être satisfaite actuellement vu le manque de terrains disponibles au nord et à l'ouest de Montpellier.

La réalisation des constructions est envisagée à partir de 2025, pour une durée d'environ 10 ans.

