



ETUDE D'ENTREE DE VILLE – SITE DE SAPORTA COMMUNE DE LATTES

Juillet 2024

RAPPEL REGLEMENTAIRE

Les études d'entrées de ville, dites études « Loi Barnier » sont règlementées par les articles L111-6 à L111-8 du Code de l'Urbanisme :

- l'article L111-6 définit les règles de recul (75 ou 100m) applicables de part et d'autre de l'axe de certains types de voies en dehors des espaces urbanisés ;
- l'article 111-7 définit les constructions et infrastructures non concernées par ces règles de recul (exceptions) ;
- l'article 111-8 définit les études à réaliser afin de justifier d'une réduction de ce recul.

<u>Article L111-6 du Code de l'Urbanisme</u>	<u>Article L111-7 du Code de l'Urbanisme</u>	<u>Article L111-8 du Code de l'Urbanisme</u>
<p>« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19. »</p>	<p>« L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ; 2. Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ; 3. Aux bâtiments d'exploitation agricole ; 4. Aux réseaux d'intérêt public ; 5. Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier. <p>Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. »</p>	<p>« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »</p>

I. ÉTAT DES LIEUX DU SECTEUR

Commune de localisation : Lattes
Superficie du site de projet : 36,5 ha
Surfaces concernées par les reculs : 21,5 ha (59% du site)

Le site de Saporta se situe au nord de la commune de Lattes, en limite de la commune de Montpellier. Encadré par les autoroutes A9 et A709, il constitue une bande de terrain étroite, étirée sur près de 2 kilomètres, avec une emprise s'élargissant progressivement d'ouest en est, de 170 à 400m. De par sa situation et son intégration à la Polarité métropolitaine Bassin de Thau, il pose des enjeux majeurs en termes d'intensification et de valorisation de l'urbanisation.

Les 2 autoroutes étant concernées par la loi Barnier, une bande inconstructible de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de ces voies a été définie et impacte les parties nord et sud de ce secteur d'entrée de ville.

ACCES ET DESSERTE DE LA ZONE

En matière de transports collectifs, le site est distant d'environ 1000 m de la ligne 4 de tramway (station Garcia Llorca), le positionnant en dehors de l'aire d'influence de ce type de transport (500m). En revanche, il est situé pour partie dans l'aire d'influence de la ligne de bus n°11 « Tournezy / la Martelle », qui dessert notamment le centre-ville de Montpellier.

S'agissant des modes actifs, le site comporte actuellement aucun espace public du fait de son statut d'espace agricole. La présence de l'A709 limite les liaisons avec les quartiers voisins de la ville-centre. Seule une passerelle piétonne permet la jonction entre le site et la rue Montels Eglise. Prochainement, la restructuration de cet ouvrage et le déploiement du réseau vélo express de la Métropole devrait améliorer cette situation.

Saporta bénéficie d'une excellente accessibilité automobile depuis l'A709 :

- à l'est, depuis l'échangeur Montpellier Centre, par la route de Palavas (RM986) et le chemin de Raffegan ;
- au sud, depuis la RM132, par le chemin de Saint-Pierre ;
- à l'Ouest, depuis l'échangeur Montpellier Ouest, par la RM132.



Le franchissement de l'A9 par le chemin de Raffegan, à l'est du site



L'accès depuis la RM132 à l'ouest du site

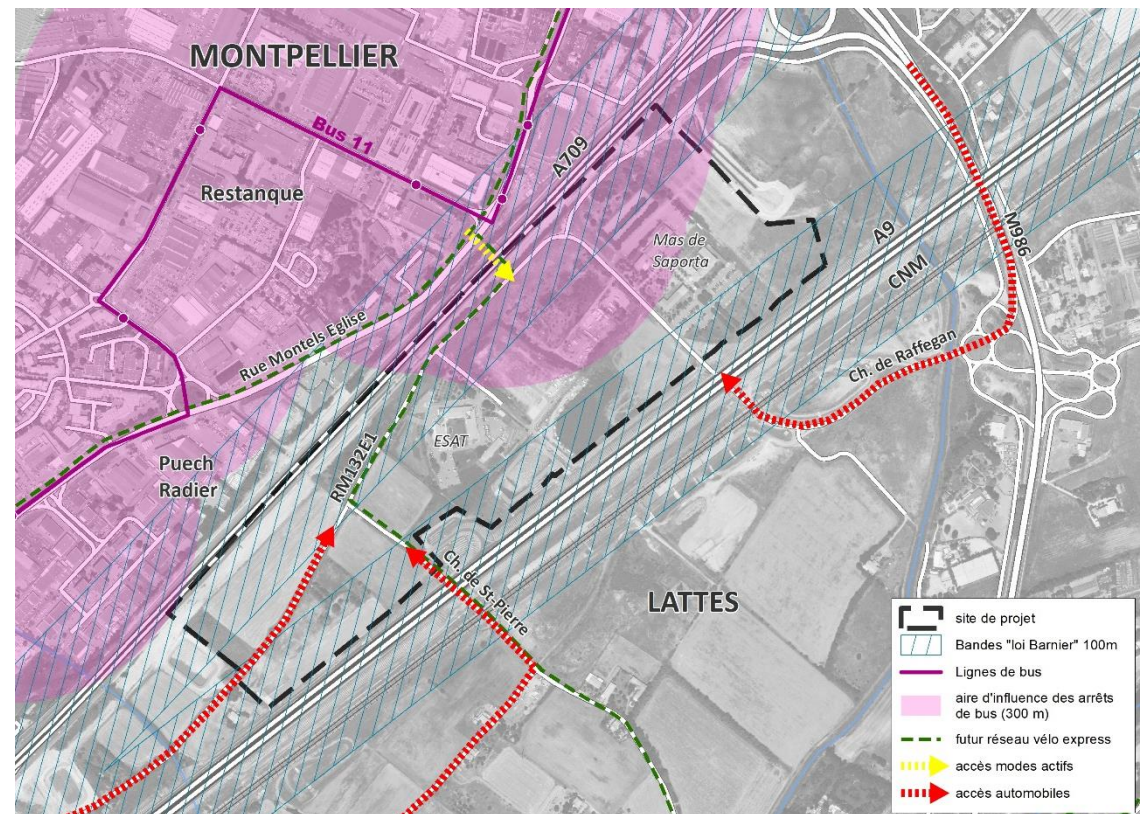
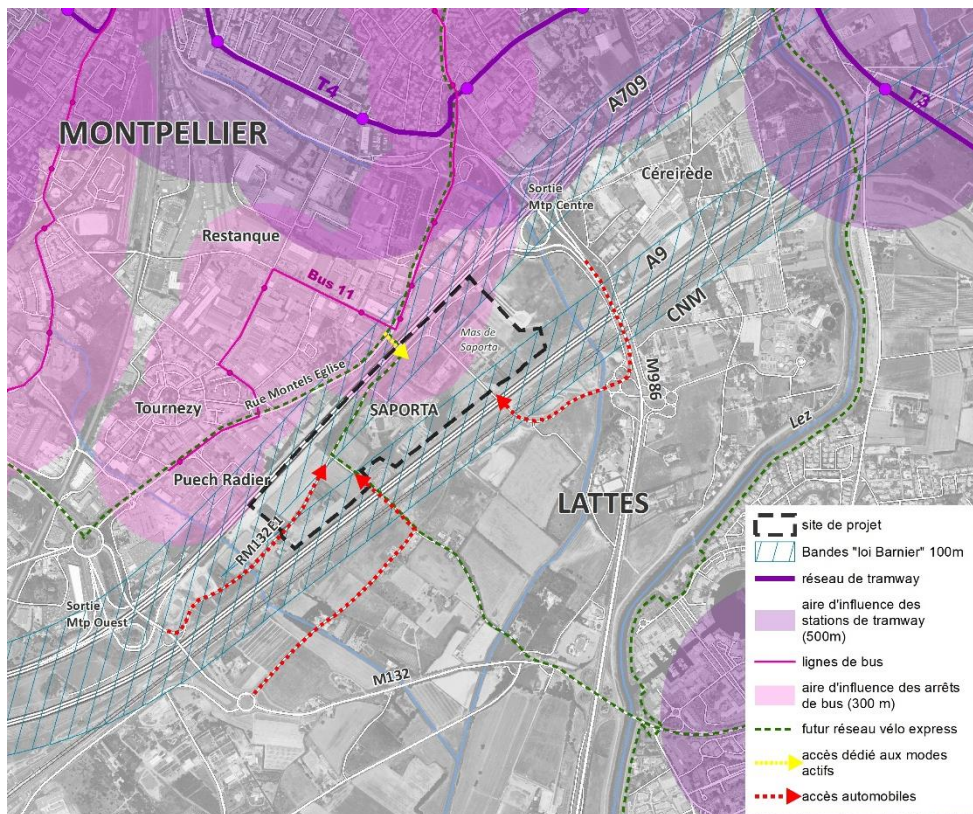


Etat de la chaussée de la RM132E1

A l'occasion de la réalisation de la nouvelle autoroute A9, la RM132 et les chemins de Raffegan et Saint-Pierre ont été réaménagés au droit des nouveaux ouvrages. En particulier, les deux chemins intègrent, au niveau de leur franchissement, une sur largeur permettant, à terme, la transformation de ces routes en voie urbaine dans la perspective de la mise en œuvre du projet d'aménagement de Saporta.

Au niveau interne, la desserte est assurée par une seule voie, la RM132E1, irriguant longitudinalement l'ensemble du site. Cette voie présente actuellement une qualité médiocre, avec une chaussée étroite et détériorée.

Situation et accessibilité du site



CONTEXTE URBAIN ET ARCHITECTURAL

Le site présente la particularité d'être ceinturé par un ensemble d'infrastructures qui tendent à l'enclaver fortement : l'A709 au nord, la RM986 à l'est, la RM132 à l'ouest et l'A9 et le CNM au sud. Au nord, il voisine les tissus urbains de Montpellier, dans la continuité du quartier des Prés d'Arènes dont il est séparé par le passage de l'A709. Ce dernier accueille des activités économiques et commerciales de nature extensive, notamment le marché-gare et un hypermarché. Il fait l'objet depuis plusieurs années d'un vaste projet de réinvestissement urbain visant à restructurer le tissu urbain en profondeur, en développant une programmation mixte introduisant des programmes résidentiels. Côté sud, le site tangente la plaine agricole de Lattes ; de sorte que Saporta constitue un véritable entre-deux, jouant un rôle d'interface urbaine.

L'occupation actuelle du site se résume aux éléments suivants :

- le domaine de Saporta situé au nord-est, comprenant un ancien mas et des bâtiments plus récents ; il accueille notamment la Chambre d'agriculture et la Maison des vins ;
- une aire de grand passage des gens du voyage ;
- un Etablissement et Service d'Aide par le Travail (ESAT) situé au cœur du site ;
- une habitation en partie sud-ouest.

Le reste du site est constitué de terrains agricoles en friche et d'ouvrages autoroutiers annexes, notamment des bassins de rétention et de dépollution. Il convient également de relever la présence de plusieurs dépôts d'ordure sauvages. Dans l'ensemble, ces différentes composantes constituent un paysage très hétérogène, sans aucune organisation.

A plus grande échelle, le site s'inscrit dans le contexte urbain du cœur de métropole. Il participe notamment, au titre du SCoT, de la structuration d'un pôle économique d'envergure métropolitaine, visant à articuler les nombreux sites économiques existants au sud-ouest de la ville-centre (Garosud, Restanque, Marcel Dassault, la Lauze, Mas de Grille...), en tirant bénéfice de la desserte par les grandes infrastructures et les transports publics existants. A ce titre, les projets d'aménagement, tel que celui de Saporta, sont destinés à accueillir principalement des activités économiques difficilement compatibles avec les fonctions résidentielles, notamment la production industrielle, la logistique ou certaines entreprises artisanales. Ces projets doivent, à ce titre, permettre d'appuyer le réinvestissement des parcs d'activités vieillissants.



Le mas de Saporta

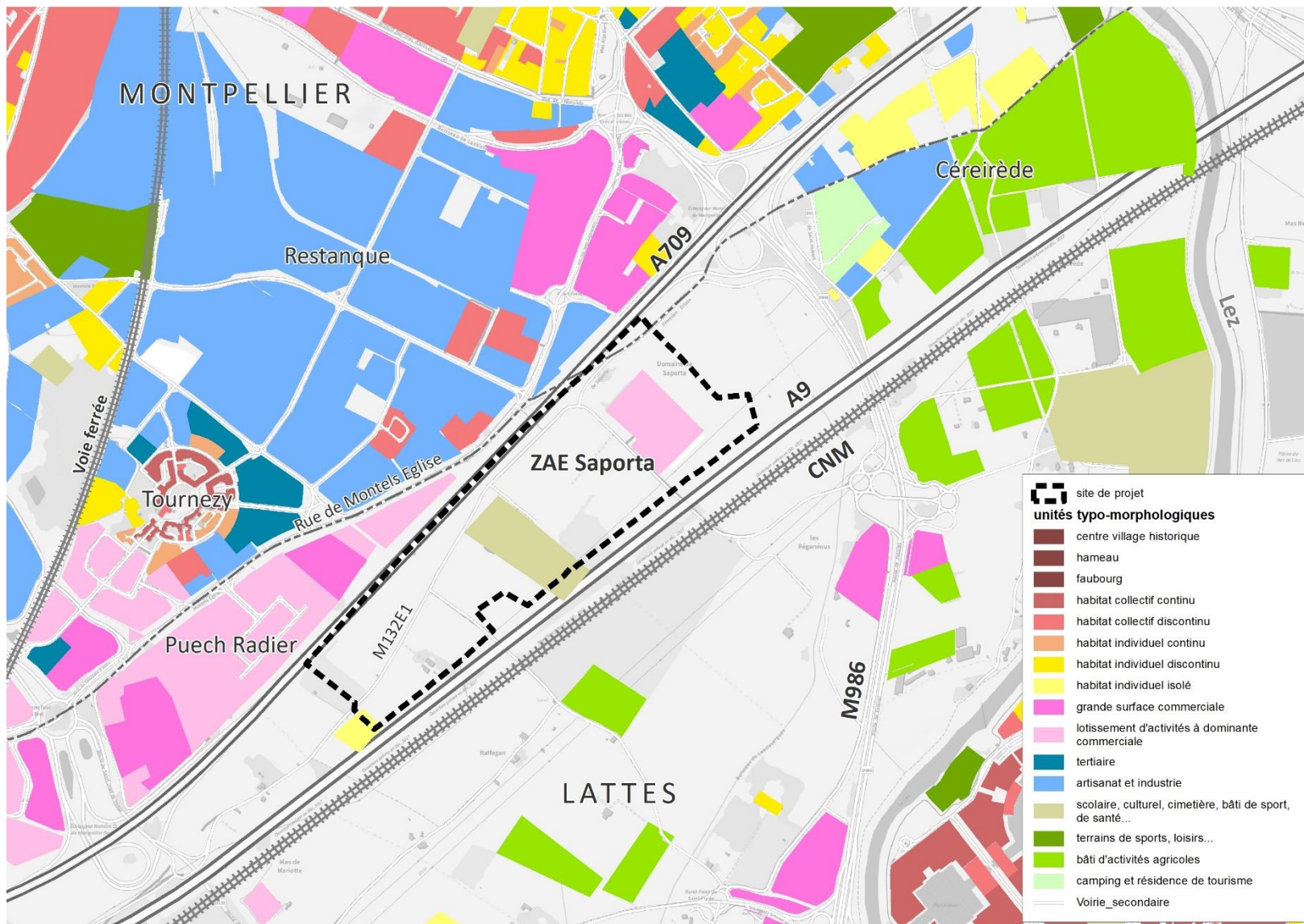


L'ESAT « Ateliers de Saporta » et l'AGP



La dernière habitation encore présente sur le site

Typo-morphologies existantes



CONTEXTE PAYSAGER ET ENVIRONNEMENTAL

Dans son ensemble, le site fait partie de la vaste plaine agricole de Lattes, dont il s'est trouvé détaché avec la réalisation de la nouvelle autoroute A9.

Sa topographie particulièrement plane explique qu'il est relativement exposé aux perceptions visuelles directes depuis les grands axes routiers (A9 et A709 notamment). De par sa situation d'entrée métropolitaine, il pose ainsi un enjeu paysager fort en matière d'intégration urbaine et paysagère.

Au niveau interne, hormis quelques très rares vues sur le massif de la Gardiole, la perception des horizons lointains est inexistante, du fait de l'enclavement du site, à la fois entre les deux autoroutes et entre les ouvrages de franchissement de celles-ci (RM986 et RM132). En partie sud, l'autoroute A9 surplombe le secteur et fait ainsi barrière aux perceptions visuelles avec des murs anti-bruit renforçant l'effet d'isolement. De la même façon au Nord, l'autoroute A709 est bordée de haies et de murs antibruit le long de la zone industrielle des Prés d'Arène ; de sorte que le site présente également peu de vues sur le tissu urbain montpelliérain.

Le site accueille, en outre, un tronçon de ligne électrique à haute tension dans sa partie ouest, avec un impact visuel fort.

Malgré l'ensemble des ouvrages artificialisant fortement ses abords, le site conserve un paysage à dominante agricole, caractérisé par des friches enherbées et la persistance de quelques bosquets et alignements d'arbres, lui conférant par endroit une ambiance qualitative. Par ailleurs, le site est traversé dans le sens nord-sud par deux cours d'eau et un fossé : le Lantissargues en bordure est, le Rondelet à l'ouest et le fossé Saint-Pierre en partie centrale. Si le Rondelet possède un caractère plutôt naturel, avec quelques éléments de végétation de ripisylve qui mériteraient d'être complétés et valorisés, en revanche le Lantissargues présente un caractère beaucoup plus artificiel, du fait des travaux d'aménagement dont il a fait l'objet autrefois dans le cadre de la lutte contre les inondations.

Au niveau environnemental, le site présent un enjeu, identifié au SCoT, de préservation de la trame bleue associée au ruisseau du Rondelet, en dehors du périmètre du site.



Le talus de l'A9 et ses panneaux anti-bruit



Le Rondelet



Le Lantissargues et ses bassins d'expansion

Relevé de la végétation présente sur le site



Source : AREP

RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

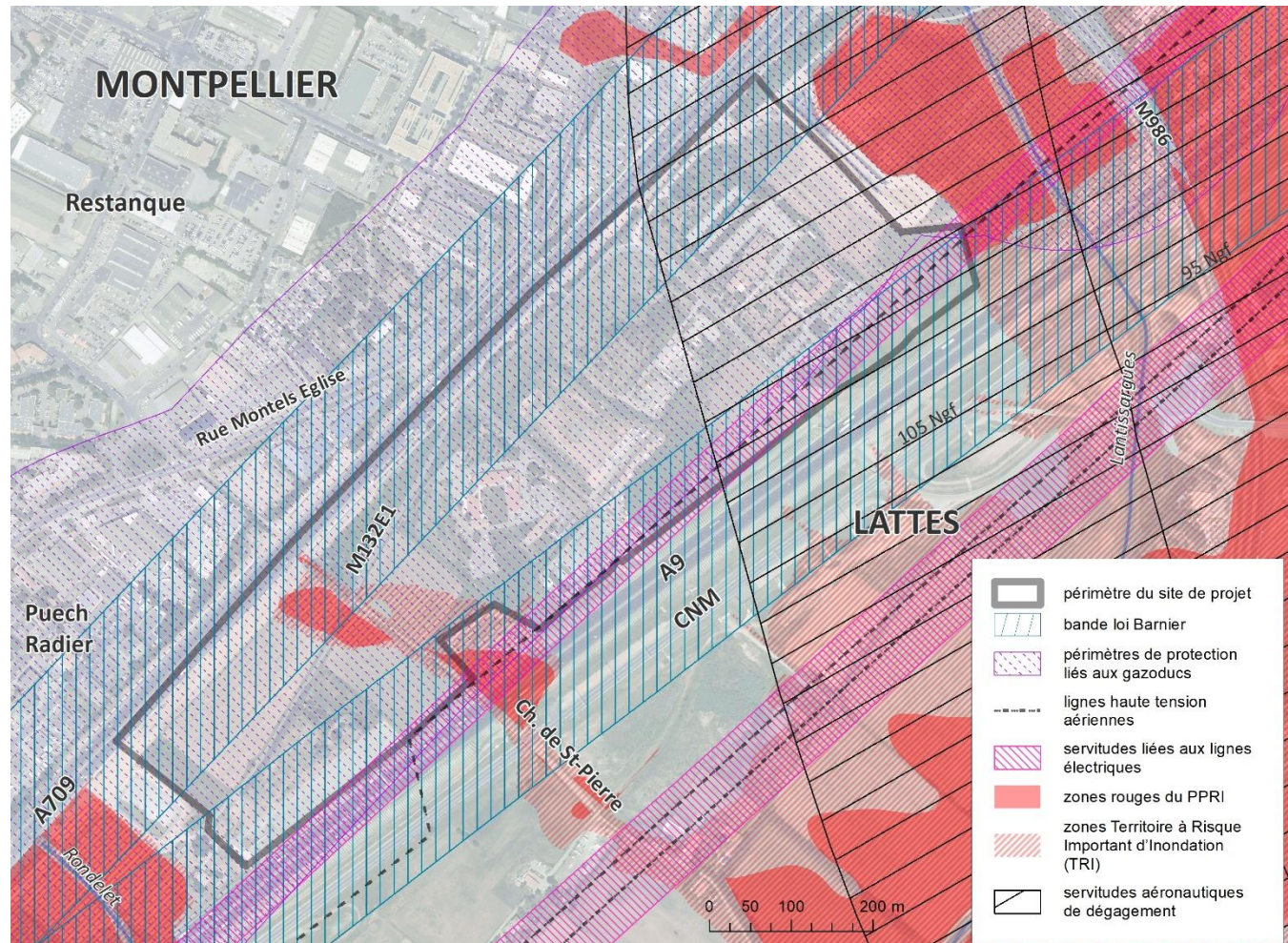
En matière de risques, le site est principalement concerné par une problématique hydraulique dans sa partie sud, au niveau du fossé du chemin de Saint-Pierre. Le PPRI y définit des zones rouges, assorties d'une zone de risque liée à la cartographie des Territoires à Risque Important d'Inondation (TRI). A l'est, la zone rouge du PPRI liée au Lantissargues ne présente pas d'impact direct sur le site, notamment du fait de l'existence d'un large ensemble de bassins hydrauliques.

Il convient également de souligner que le Dossier Loi sur l'Eau du projet de réalisation de l'A9 avait mis en évidence une zone de crue exceptionnelle que le projet devra intégrer.

S'agissant des Servitudes d'Utilité Publique, le secteur est concerné par une servitude aéronautique de dégagement en partie nord, limitant la hauteur des constructions à 105m NGF sur ce secteur, soit une hauteur bâtie réelle d'environ 90m.

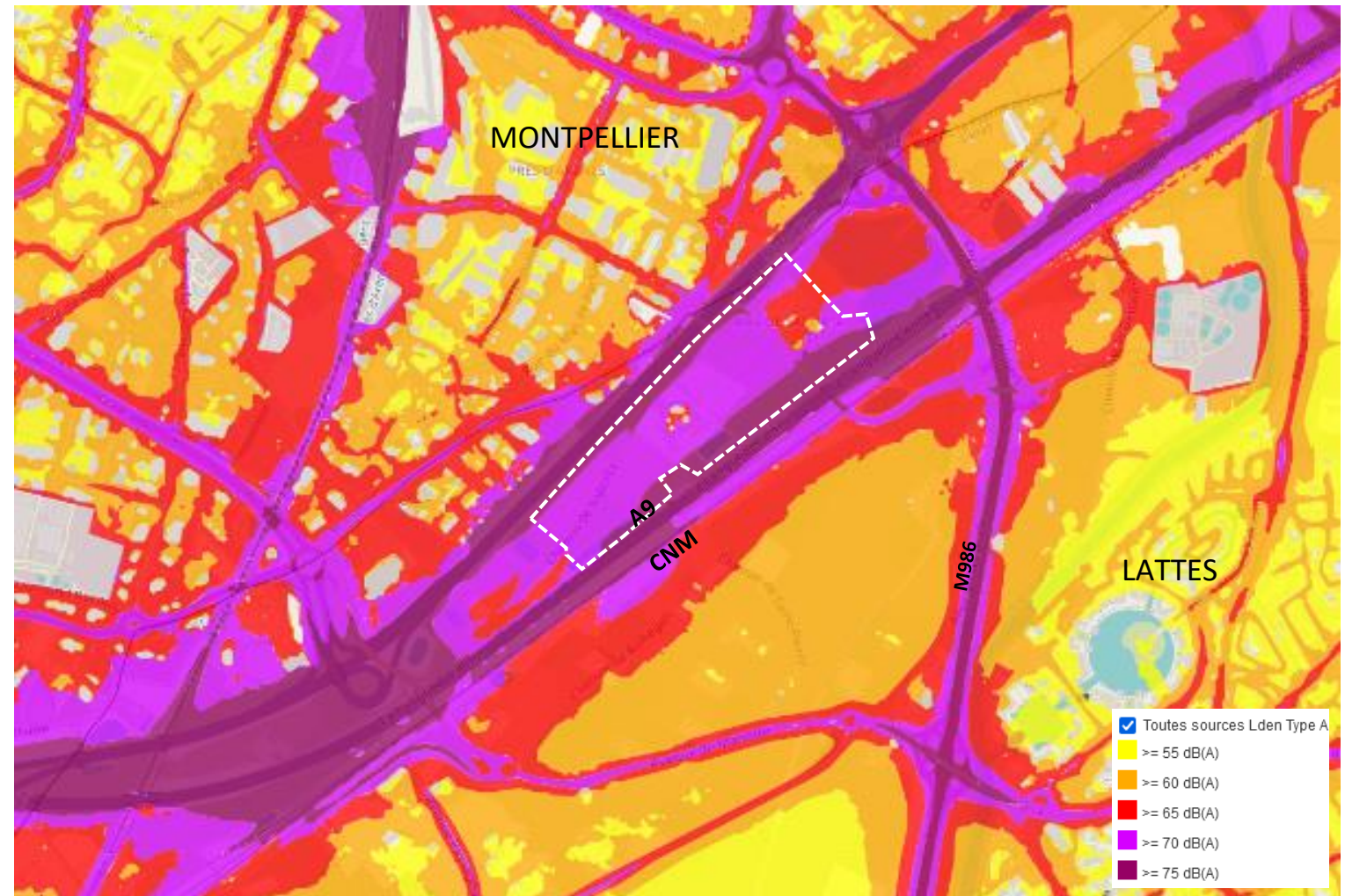
Il est également impacté par :

- des lignes à haute tension aériennes longeant l'autoroute A9 ;
- un périmètre de protection lié aux canalisations de gaz s'étendant sur l'ensemble du site.



LE BRUIT

Constituant une bande étroite entre les autoroutes A9 et A709, le secteur est fortement impacté par les nuisances sonores des grandes infrastructures, avec des valeurs limites de bruit dépassées sur une large partie du site ($\geq 70\text{dB(A)}$).



(Source : 3M / Cartes de bruit stratégiques – 2022)

LA QUALITE DE L'AIR

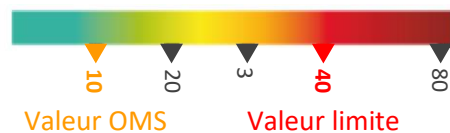
D'une manière générale, la source principale de pollution atmosphérique sur le territoire montpelliérain est liée aux émissions des véhicules automobiles, en particulier au droit des grandes infrastructures, sur un territoire dépourvu de grandes industries.

Au regard des données d'Atmo Occitanie sur la moyenne annuelle de 2022, le site présente dans l'ensemble des **niveaux de pollution inférieurs à la réglementation nationale en vigueur pour les particules fines PM 2.5 et 10**. Concernant le **dioxyde d'azote (NO₂)**, les valeurs atteignent le niveau du **seuil réglementaire aux abords des deux grandes infrastructures (A9 et A709)**, sans que le site ne soit toutefois directement impacté. Par ailleurs, il convient de noter qu'au regard des **recommandations de l'OMS**, les valeurs se situent toutes au-delà du seuil défini.

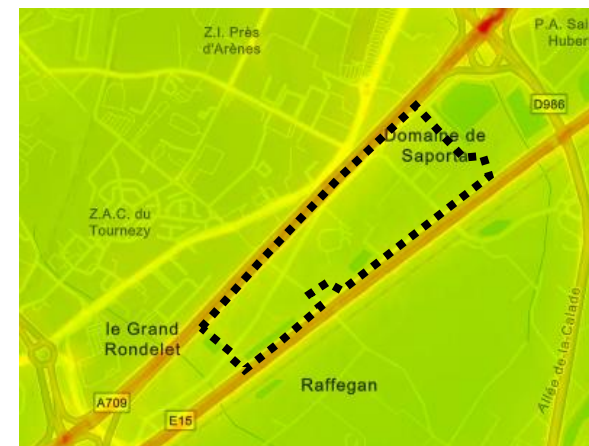
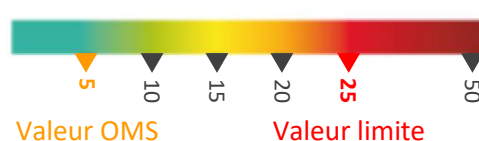
Le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Aire urbaine de Montpellier, approuvé en 2014, fait état d'une **pollution à l'Ozone (O₃)**, caractéristique du Sud de la France, sur l'ensemble du territoire de la Métropole. Ainsi, **les valeurs cibles**, fixée par ce plan pour la protection de la santé humaine en milieu périurbain **ne sont pas respectées**. Le territoire de **Montpellier Méditerranée Métropole étant entièrement concerné par ce phénomène, le niveau de pollution à l'Ozone ne peut être un critère à prendre en compte sur cette analyse**.



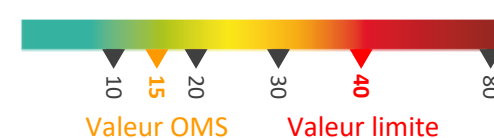
Taux moyen de NO₂ (µg/m³) en 2022



Taux moyen de PM 2.5 (µg/m³) en 2022



Taux moyen de PM 10 (µg/m³) en 2022



II. PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT RETENU

L'aménagement du secteur Saporta s'inscrit dans la logique des objectifs de développement économique global de la Métropole définis dans le cadre de son projet de territoire. Ceux-ci visent à proposer une offre foncière et immobilière la plus large et la mieux adaptée aux besoins des entreprises.

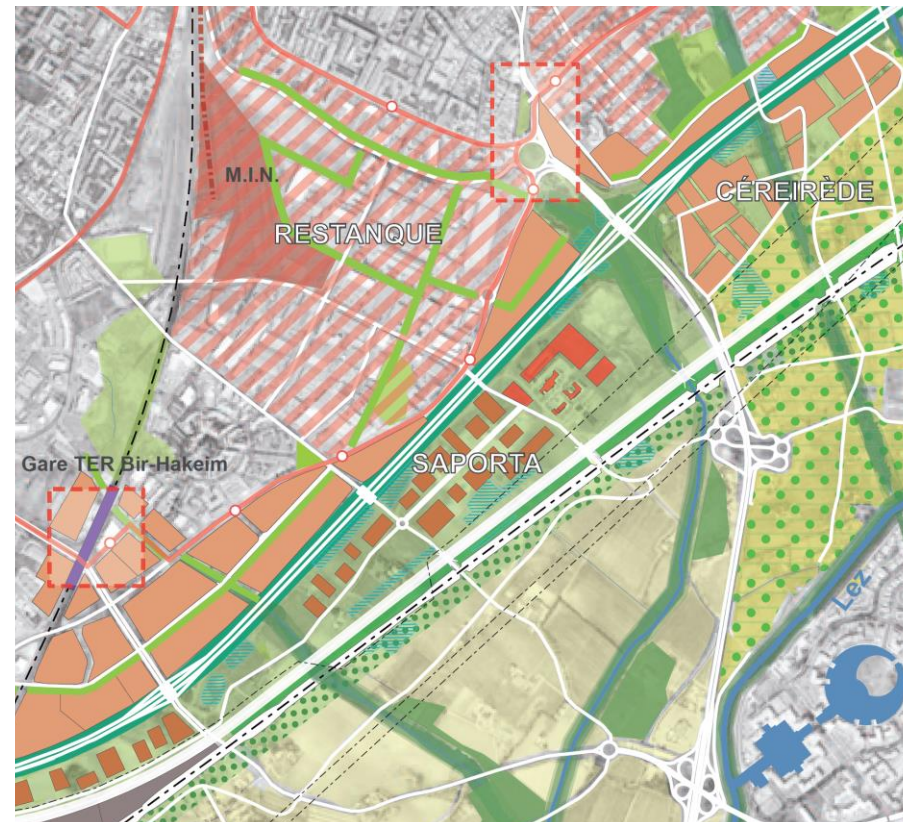
Pour structurer et accompagner cette stratégie, la Métropole s'est dotée d'un Schéma d'Accueil des Entreprises (SAE). Celui-ci met notamment en évidence une pénurie d'offre foncière à destination des activités subie par la Métropole depuis un certain nombre d'années, tels que la production industrielle, la logistique ou encore l'artisanat, dans le contexte d'un territoire extrêmement contraint, en particulier d'un point de vue environnemental. Ces activités sont vitales pour consolider le socle économique et sont au cœur des politiques de lutte contre le chômage. Il s'agit d'un enjeu tout aussi prioritaire que le développement des secteurs économiques de pointe de la Métropole.

Difficilement mobilisables pour des fonctions résidentielles, les sites urbanisés et d'urbanisation future situés le long des axes autoroutiers constituent ainsi une ressource foncière inestimable pour le développement économique dont il convient d'optimiser l'aménagement, à la fois en les densifiant et en y définissant un cadre urbain et paysager de qualité.

S'inscrivant dans le confortement d'une polarité économique majeure, le projet d'aménagement de Saporta vise à établir un cadre bâti économique propre à valoriser un effet de « vitrine métropolitaine » potentialisé par la présence des grandes infrastructures. Ce projet s'inscrit, plus particulièrement, dans les principes d'aménagement définis à l'échelle globale du corridor A709-A9 à l'occasion d'une étude urbaine et paysagère réalisée en 2014 (François Gréther – architecte-urbaniste), dont les éléments ont notamment été traduits dans le cadre du projet de territoire de la Métropole.

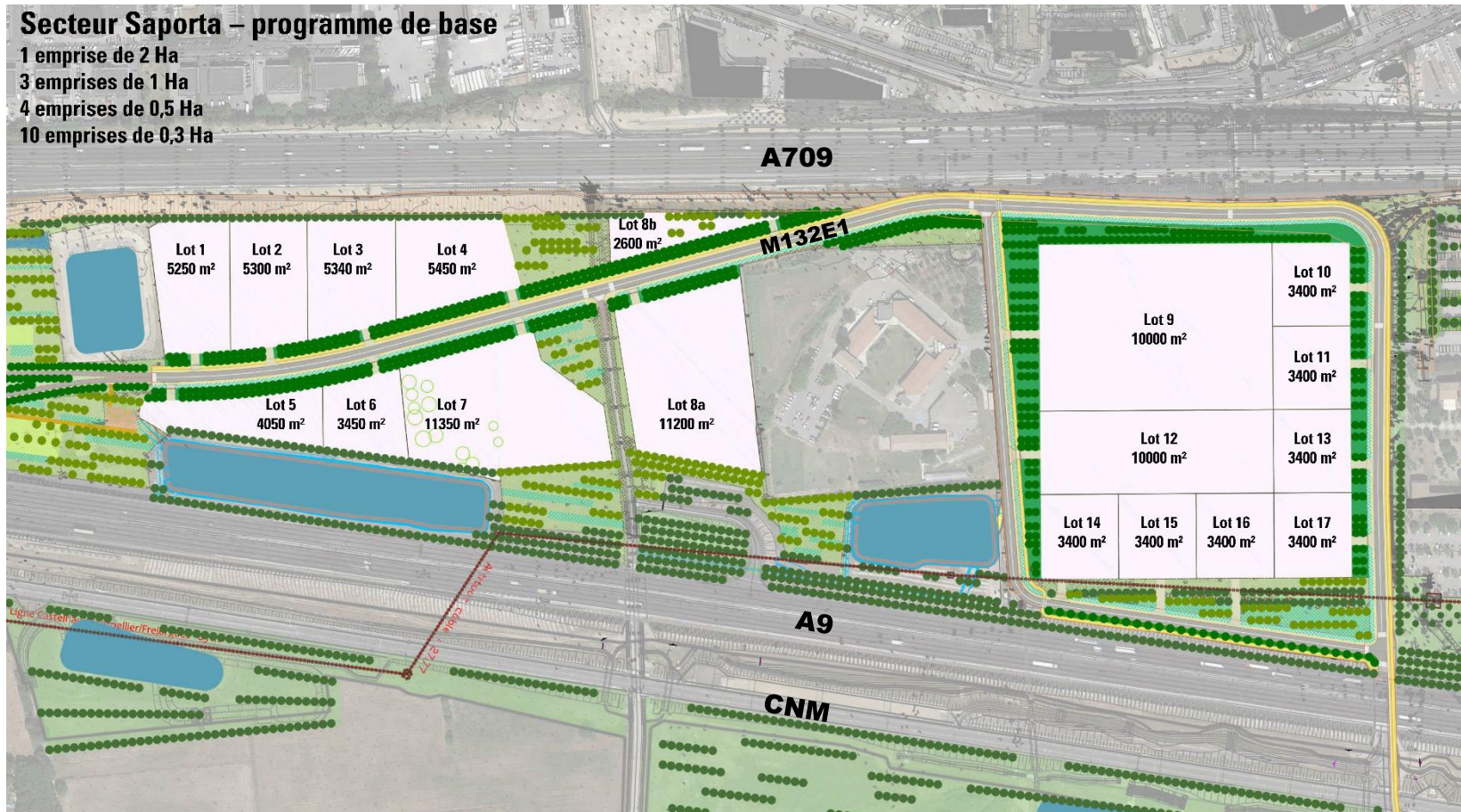
Plus récemment, le site de Saporta a fait l'objet en 2019 d'une étude à visée pré-opérationnelle (AREP, urbaniste) qui a permis de définir les orientations

du projet actuel. Celui-ci concerne ainsi le site inscrit entre les échangeurs autoroutiers Montpellier Ouest et Montpellier Centre, soit une surface d'environ 37 ha. Il fait, par ailleurs, l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dans le cadre du PLUi (cf. schéma ci-après).



Extrait de l'étude des potentiels urbains autour de l'A9
F. Gréther, urbaniste - 2014

Extrait de l'étude urbaine du site de Saporta – AREP, urbaniste – 2019



1. Un projet d'activités économiques favorisant la qualité et la densité urbaine

Au regard des contraintes impactant le site de Saporta, en particulier hydrauliques, la constructibilité réelle concerne un total de 10 ha, soit 30% du site. Cette urbanisation doit composer avec le cadre bâti existant (mas de Saporta et ESAT) dans une logique d'imbrication spatiale, de manière à composer un ensemble urbain cohérent.

Le projet prévoit la réalisation, à terme, d'une surface de plancher totale située entre 80 et 100 000 m². Dédié à l'accueil d'activités de type productif, les typologies restent, à ce stade, à préciser. Dans un contexte où la fonction habitat ne peut être envisagée, notamment au regard des nuisances cumulées des grandes infrastructures, la programmation vise à diversifier autant que possible les fonctions économiques dans un objectif d'animation urbaine, notamment à travers la mise en place de services en lien avec la présence des entreprises et employés qui seront présents sur le site.

Le projet intègre, par ailleurs, un objectif de réinvestissement urbain au niveau des sites de l'ESAT et du mas de Saporta. En particulier, ce dernier, qui accueille le siège de la Chambre d'agriculture de l'Hérault, a vocation à s'étoffer à travers une programmation à dominante agronomique, avec la création d'un centre de formation et d'un démonstrateur (incubateur pour des entreprises innovantes, serres dédiées à l'expérimentation, etc.).

La définition du cadre bâti vise à créer un véritable quartier urbain, bénéficiant d'un bon niveau d'aménités. Le projet vise ainsi à structurer des façades adossées aux grandes infrastructures afin de domestiquer le paysage existant et atténuer l'impact visuel et acoustique de ces dernières.

Au sein du futur quartier, l'armature des espaces publics sera conçue pour équilibrer les différents usages, en veillant à favoriser l'apaisement des vitesses automobiles au profit des modes actifs.

Un soin particulier sera apporté dans la définition des implantations bâties, en visant à dépasser l'agencement traditionnel des parcs d'activités, à travers :

- la poursuite d'un objectif d'intensification des espaces urbains, se traduisant notamment par des configurations optimisant le foncier, des hauteurs limitées à 18m et adaptées à la topographie du site, ainsi que la recherche d'un ordonnancement des constructions articulé avec les espaces publics ;
- le maintien, au niveau de chaque opération, d'une proportion de sols perméables et végétalisés s'inscrivant dans la poursuite d'un objectif de limitation de l'artificialisation des sols ;
- la dissimulation des espaces de stationnement et de stockage des entreprises, de manière à éviter leur perception depuis l'espace public, et la recherche de leur mutualisation entre plusieurs unités foncières ;
- la valorisation des toitures terrasses des bâtiments d'activités, notamment par des dispositifs photovoltaïques, voire pour les bâtiments s'y prêtant, la programmation de serres agricoles.

2. Une armature paysagère forte pour contrebalancer la présence des grandes infrastructures

Le projet intègre une armature paysagère structurante, irriguant l'ensemble du site. Cette trame est constituée d'alignements d'arbres denses, notamment disposés parallèlement aux infrastructures. Cette succession d'éléments linéaires vise à donner de la lisibilité au projet au regard des perceptions externes. Elle doit ainsi permettre de créer un paysage faisant corps avec les infrastructures, tout en minimisant la présence de ces dernières, et de rythmer les différentes séquences.

Le projet intègre également en son sein une coulée verte au niveau du fossé du chemin de Saint-Pierre, en accompagnement du lit majeur de ce cours d'eau. Plus généralement, le projet paysager vise à intégrer les dispositifs hydrauliques, à la fois ceux à créer et ceux existants, de manière à préserver le cycle naturel de l'eau et à dissimuler la présence des ouvrages.

Une partie des espaces de l'armature paysagère a, par ailleurs, vocation à retrouver une fonctionnalité agricole en lien avec la politique agroécologique et alimentaire de la Métropole, en particulier à travers le projet de valorisation du domaine du mas de Saporta porté par la Chambre d'agriculture.

3. Une desserte privilégiant les modes alternatifs à l'automobile

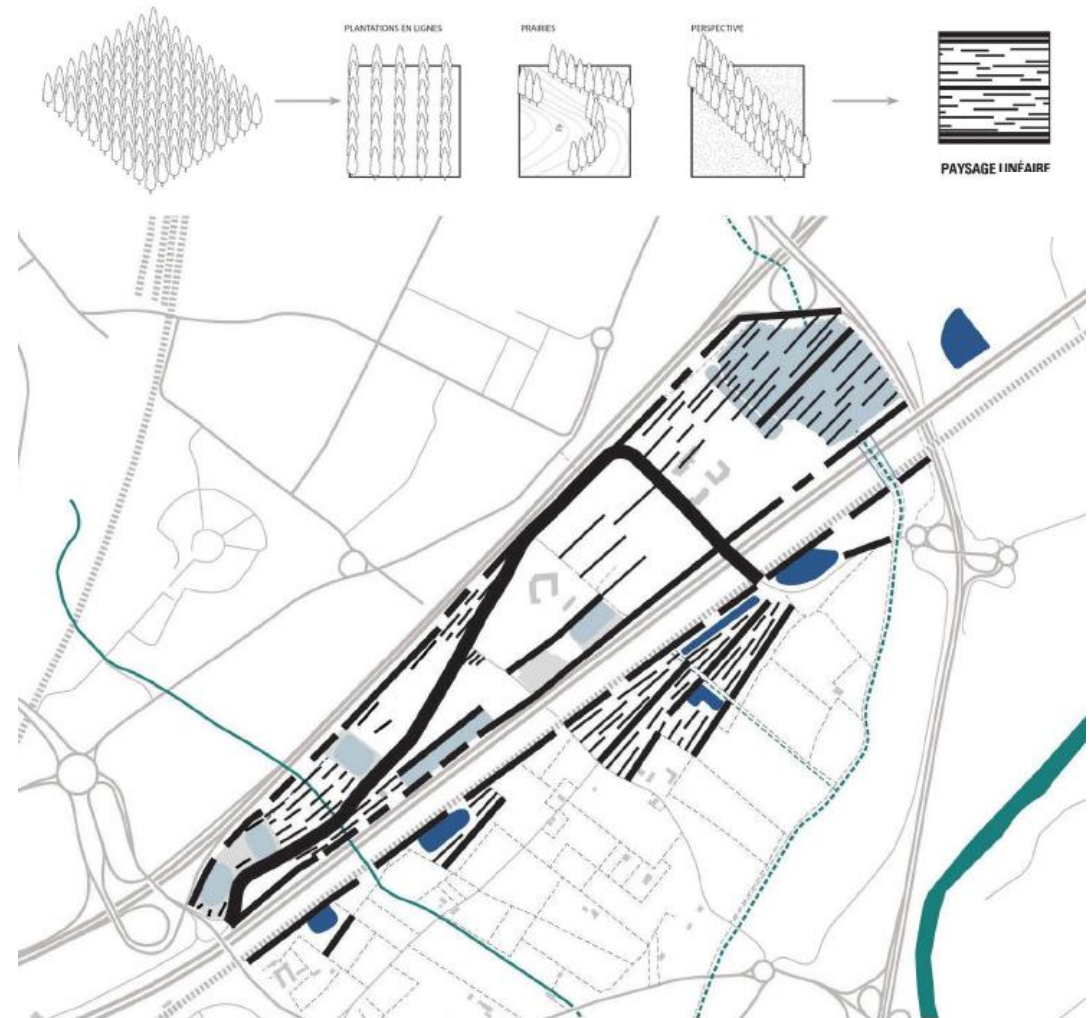
En matière de déplacements, le projet bénéficie d'une très bonne accessibilité routière depuis les échangeurs Montpellier Ouest et Centre. Dans le cadre de la mise en place du schéma directeur de la logistique de la Métropole, une partie des livraisons pourra ainsi être aisément assurée, notamment en lien avec la plate-forme toute proche du Marché Gare.

La desserte interne de l'opération sera assurée par une voie principale prenant appui sur le tracé de l'actuelle route M132E1. Cette voie urbaine est conçue dans l'optique de permettre une bonne organisation multimodale de l'espace, avec des aménagements permettant la desserte par le bus et des déplacements modes actifs sécurisés. Ces derniers bénéficient, par ailleurs, d'une bonne accessibilité au site, avec :

- un accès mixte à l'est, au niveau du chemin de Raffegan ;
- deux accès dédiés, à savoir la passerelle A709 au nord et le chemin de Saint-Pierre au sud.

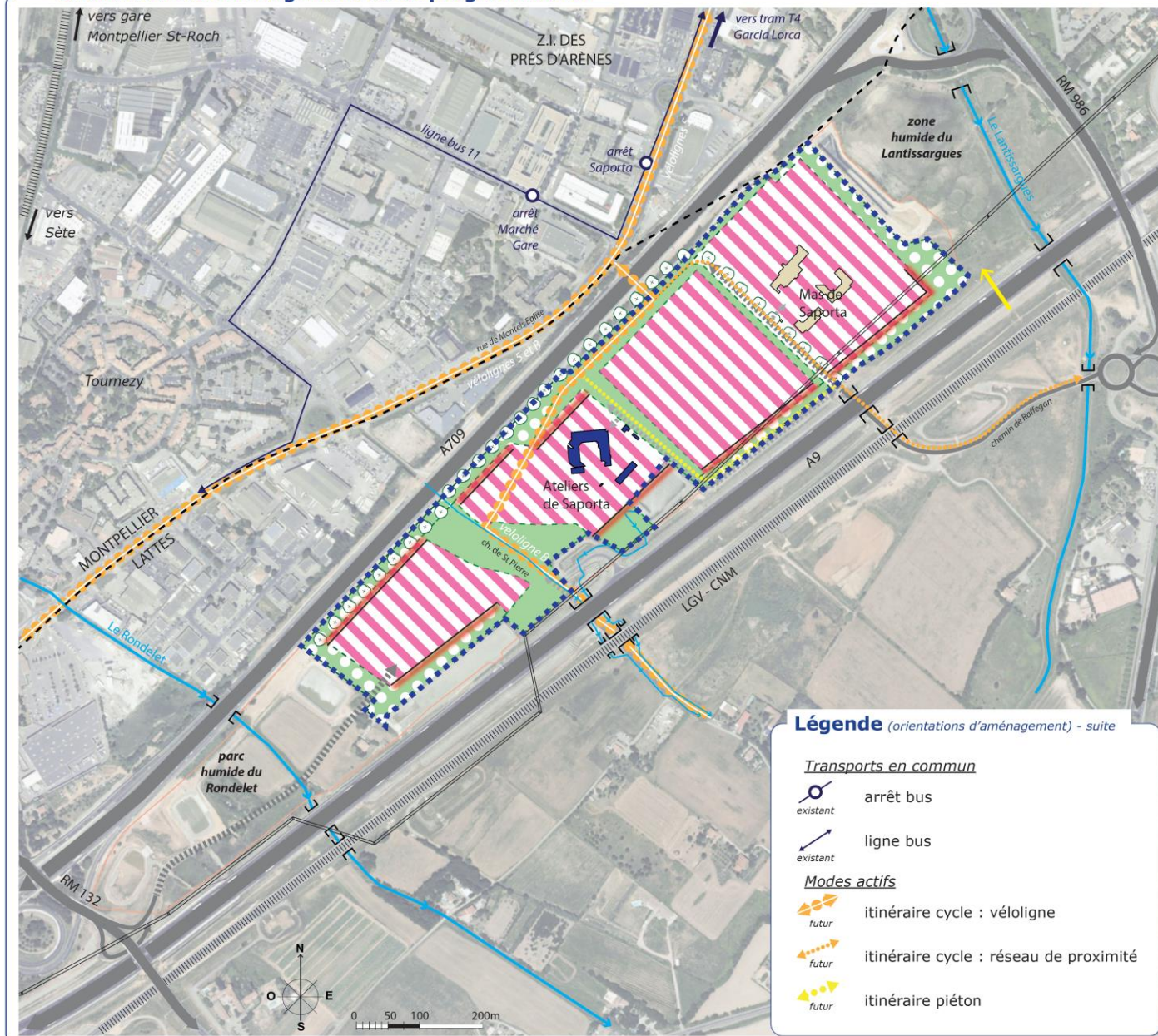
A terme, le réaménagement de la passerelle doit permettre de favoriser les relations entre le site de Saporta et le quartier des Prés d'Arènes. Ce lien permettra notamment aux futurs employés du site de rejoindre aisément les réseaux de TC situés au nord de l'A709 (ligne 4 du tramway, ligne de bus 11). Cette passerelle servira également d'appui pour la création d'une véloligne métropolitaine appelée à desservir le projet (cf. schéma de l'OAP ci-dessous).

Cette bonne accessibilité s'accompagne de la mise en place d'un maillage mettant en relation les différents lieux du site, dans une double logique de desserte et d'inscription, à plus large échelle, dans les itinéraires de découverte du territoire.



Armature paysagère du projet – schéma de principe (AREP – 2019)

Orientations d'aménagement et de programmation



Légende (orientations d'aménagement)

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

-  périmètre de l'OAP
-  limites communales
-  bâti existant
-  équipement existant
-  voie ferrée existante
-  réseau hydrographique
-  ligne Haute Tension

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

- Composition des espaces*
-  aménagement paysager à dominante végétale : parc, espaces verts, parking à paysager
 -  espace de transition végétale à constituer / traiter : urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances
 -  aménagement végétal en accompagnement de voirie et liaisons piétonnes

Objectifs urbains






-  façade urbaine à composer et paysager

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer


-  dominante économique

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

- Voirie*
-  existante
 -  à requalifier
 -  à requalifier
 -  voie structurante
 -  voie de desserte

Légende (orientations d'aménagement) - suite

Transports en commun

-  existant
- arrêt bus

-  existant
- ligne bus

Modes actifs

-  futur
- itinéraire cycle : véloligne

-  futur
- itinéraire cycle : réseau de proximité

-  futur
- itinéraire piéton

II. JUSTIFICATIONS DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITÉ AU REGARD DE L'ARTICLE L.111-8

JUSTIFICATIONS AU REGARD DES NUISANCES

Prise en compte du bruit

Le site ne bénéficiant actuellement d'aucune protection vis-à-vis du bruit généré par les grandes infrastructures, le projet doit intégrer des dispositifs en propre. Le principe général repose sur une organisation des formes urbaines visant à faire jouer un rôle d'écran acoustique aux bâtiments d'activités, en les implantant à proximité des infrastructures, de manière à traiter le bruit au plus près de la source. Cette solution permettra, de la sorte, de conjuguer protection sonore et valorisation urbaine des séquences autoroutières.

Qualité de l'air

Les actions d'aménagement entreprises de manière globale le long des autoroutes A9 et A709 et prévues sur ce secteur doivent permettre de limiter et compenser la pollution automobile. Cela se traduit par :

- la mise en place d'un couvert végétal abondant aux abords des axes, en dehors des sections dont les abords seront construits.
- l'installation de haies végétales dont les essences seront choisies en fonction de leurs capacités d'absorption des éléments polluants.

Par ailleurs, la conception du projet vise, dans la mesure du possible, à favoriser les mobilités décarbonées :

- en développant des modes de livraison non polluants en lien avec la mise en œuvre du schéma directeur de la logistique ;
- en favorisant l'usage des TC et des modes actifs pour les futurs employés, à la fois par la réalisation d'aménagements adaptés et la mise en place de plans de mobilité employeur ambitieux pour l'ensemble des entreprises souhaitant s'implanter sur le site.

Enfin, des études spécifiques sont en cours concernant le volet énergétique, visant à recourir aux énergies renouvelables afin de limiter les rejets dans

l'atmosphère. Les sources étudiées concernent principalement la géothermie et le solaire.

JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA SECURITE

La conception du projet vise à permettre une bonne fonctionnalité et assurer une sécurité optimale :

- aucun accès direct à l'A709 et à l'A9 n'est créé, ne perturbant pas les flux automobiles existants ;
- l'accessibilité au site, notamment en interconnexion avec deux échangeurs autoroutiers, permettra une desserte efficace du site ;
- le positionnement du site ne devrait pas favoriser l'émergence de phénomènes de transit parasite ;
- le schéma viaire du projet, qui s'appuie sur le tracé des voiries existantes, ne devrait pas modifier les conditions actuelles de circulation dans le secteur.

Par ailleurs, la configuration des voies intègre une largeur suffisante, permettant d'assurer l'intervention rapide et aisée des services d'incendie et de secours. Celle-ci sera également facilitée par la faible profondeur du futur tissu urbain.

Au regard des objectifs de limitation de l'usage des véhicules motorisés et de l'urbanité recherchée, le projet intègre des aménagements pour les modes actifs, notamment au niveau de l'organisation des espaces publics de voirie, permettant d'assurer la sécurité pour ce type de déplacements, en particulier au niveau de la voie de desserte principale, de la future véloligne métropolitaine et des accès dédiés aux modes actifs (passerelle et chemin de Saint-Pierre).

JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA QUALITE ARCHITECTURALE ET DE L'URBANISME

Le projet de Saporta présente un caractère hautement stratégique pour la Métropole. Au-delà de son inscription au sein de la vitrine métropolitaine du corridor de l'A9, il constitue l'une des rares ressources foncières dont dispose le territoire pour accueillir des activités économiques, notamment de grand format.

Tel qu'il a été conçu, le projet vise à conjuguer capacité d'accueil adaptée et valorisation de l'effet vitrine, dans l'optique d'en faire un site de référence pour la Métropole. En ce sens, l'attention a été portée sur la définition d'un cadre urbain et paysager cohérent et qualitatif :

- bâti épaulant les grandes infrastructures, de manière à constituer des façades urbaines ;
- épannelage des formes urbaines visant à donner une cohérence et une diversité aux alignements ;
- intégration et valorisation des éléments existants, à la fois le bâti (mas de Saporta et ESAT), la trame parcellaire et les aménagements (ouvrages hydrauliques) ;
- dissimulation des aires de stationnement et de stockage et potentialités de mutualisation ;
- conception d'une armature d'espaces publics sur un modèle résolument urbain, organisant les liens avec les quartiers montpelliérains riverains et accordant une large place aux modes actifs ;
- valorisation de près de la moitié du site sous forme d'espaces paysagers densément plantés, donnant une connotation fortement végétale au projet et favorisant la fraîcheur estivale.

Ainsi défini, ce projet participe de la constitution d'une vitrine valorisante pour la Métropole, permettant d'atténuer la perception des grandes infrastructures et de transformer fondamentalement l'image négative qu'offre actuellement cette porte d'entrée majeure du territoire.

Si le projet ne présente pas d'enjeu spécifique en termes de structuration des limites urbaines du fait de son enclavement, l'armature paysagère qu'il intègre est conçue en relation avec les espaces de la plaine agricole de

Lattes, à travers son caractère arboré et la valorisation d'une fonctionnalité agricole.

JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA QUALITE DES PAYSAGES

D'un point de vue visuel, le paysage actuel de cet entre-deux autoroutier est largement dominé par les ouvrages des grandes infrastructures. Il s'agit d'une forme de paysage en attente, aux espaces en partie artificialisés et dégradés, caractérisés par des terrains en friche et par les ouvrages et reliquats des récents travaux liés à la réalisation de la nouvelle A9 et du Contournement ferroviaire.

Dans ce contexte, le projet devrait apporter une forte plus-value paysagère au lieu. L'instauration d'un cadre urbain qualitatif intégrant une importante armature paysagère arborée constituera une nette amélioration par rapport à l'existant. Il convient de souligner qu'un soin particulier sera apporté à l'intégration de l'ensemble patrimonial du mas de Saporta dans la définition du paysage urbain.

Dépassant la question de la valorisation in situ, le projet s'appuie sur une armature paysagère répondant aux enjeux territoriaux d'échelle métropolitaine. Cette armature vise en effet :

- à engager la structuration du paysage linéaire de la vitrine A9, suivant les mêmes principes que ceux prévalant pour le projet du quartier gare Cambacérès ;
- à traiter la transition entre les tissus urbains de la ville-centre et la plaine agricole de Lattes.

Sur ce dernier point, le plan de masse du projet comporte, au-delà de son périmètre opérationnel, des éléments de préfiguration du traitement paysager des rives sud du Contournement ferroviaire, dans une logique d'effacement des infrastructures.

CONCLUSION

Dans l'optique de déroger au principe d'inconstructibilité au sein de la bande de 100 mètres concernant les autoroutes A709 et A9 selon les modalités présentées ci-dessus, les caractéristiques du projet d'urbanisation de Saporta sont de nature à répondre aux critères posés par la loi Barnier, à savoir :

- Le projet présente un impact modéré en matière de qualité de l'air : le projet vise à compenser la pollution par la mise en place d'un couvert végétal abondant et à limiter la génération d'émissions en favorisant les mobilités décarbonées ;
- Le projet ne présente pas d'impact significatif en matière de bruit : le dispositif de protection phonique s'appuie sur l'organisation de bâtiments écran disposés le long des deux grandes infrastructures source de nuisances (A9 et A709) ;
- Le projet n'aggrave pas les conditions en matière de sécurité routière : le projet ne crée aucun nouvel accès direct sur les infrastructures existantes et n'aura donc pas d'impact ;
- En matière d'insertion architecturale, urbaine et paysagère : le projet veille à bien s'inscrire dans la géographie et le paysage du site. Concernant un ancien site agricole en forte déprise, en partie dégradé et enclavé par les grandes infrastructures, le projet est facteur de valorisation, à la fois par la définition d'un cadre urbain maîtrisé et par la mise en place d'une armature végétale conséquente.