



**ETUDE D'ENTREE DE VILLE – PROJET DU « CAMPUS U »
COMMUNE DE VENDARGUES**

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>

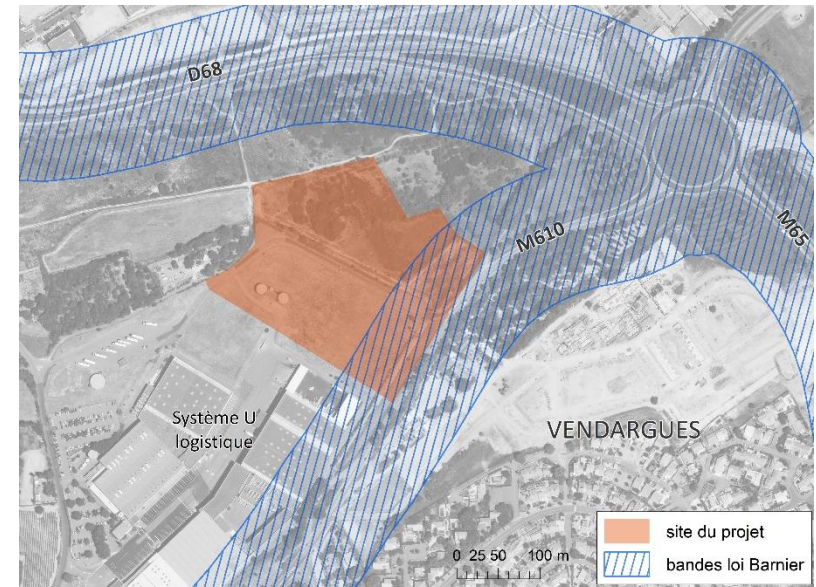
ÉTAT DES LIEUX DU SECTEUR

Commune de localisation : Vendargues
Superficie du site de projet : 5,5 ha
Surfaces concernées par les reculs : 1,46 ha (26,5% du site)

SITUATION GENERALE

Le projet se positionne au nord de la commune de Vendargues, en extension d'un site d'activités logistiques existant (U-Log) en bordure de la RM610. Identifiée comme voie à grande circulation, la RM610 fait l'objet, au titre de la loi Barnier, d'une bande inconstructible de 75 mètres de part et d'autre de son axe, impactant une partie du site. Ce dernier faisant l'objet d'une zone à urbaniser (AU) au PLUi, la présente étude vise à lever l'inconstructibilité au sein de la bande concernée.

Dans son ensemble, le projet vise à créer un ensemble mixant centre commercial, bureaux, restauration et centre de formation et recherche sur les métiers de bouche. Il s'inscrit dans un contexte de structuration de l'entrée de ville de la RM610, déjà largement amorcé au niveau de la rive sud avec la réalisation de l'opération résidentielle de l'Eden sur le secteur de Bourbouissou. Il participe, par ailleurs, au renforcement des zones d'activités « Salaison – Via Domitia » qui constituent l'une des grandes polarités économiques de la Métropole.



Le site concerné et la plate-forme logistique existante

ACCES ET DESSERTE DE LA ZONE

En matière de desserte automobile, le site présente une très bonne accessibilité depuis les autoroutes A9 et A709 situées à proximité. Intégré à l'emprise générale de la plate-forme logistique existante, il bénéficie localement d'un accès principal au niveau de la RM610, complété par un second accès en partie sud au niveau du chemin de Bannières.

Au niveau de la desserte par les transports collectifs, si le site est actuellement longé par deux lignes de bus se rabattant sur le pôle d'échange tramway de Sablassou à Castelnau-le-Lez, il ne bénéficie d'aucun arrêt proche. D'ici quelques années, il devrait être desservi par la ligne 1 de bustram, devant relier Castries au centre-ville de Montpellier, et bénéficiera d'un arrêt situé à moins de 200 mètres.

S'agissant des modes actifs, l'ensemble des voies desservant le site est dénué de trottoirs et d'aménagement cyclables. Dans le cadre du déploiement d'un réseau à l'échelle du territoire, la Métropole a notamment pour projet la réalisation d'une véloligne au niveau de l'ancienne voie ferrée d'intérêt local longeant la RM610, qui permettra d'assurer un accès cyclable confortable et sécurisé au site.

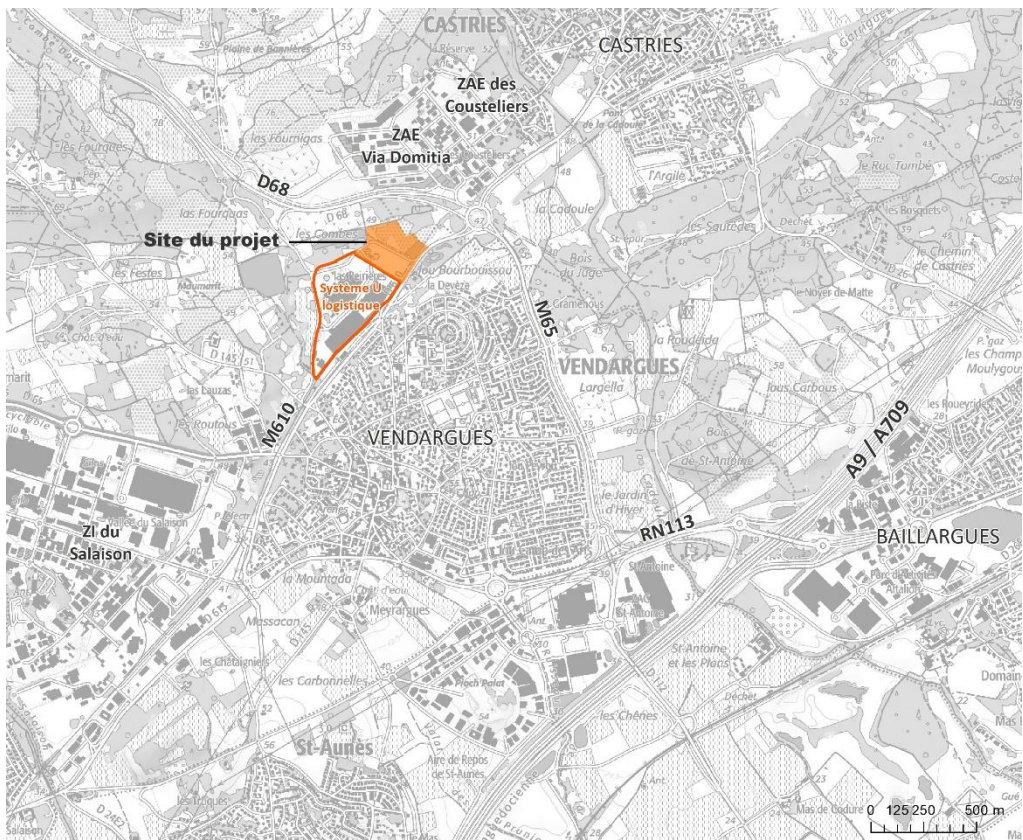


L'accès principal au site du projet depuis la RM610

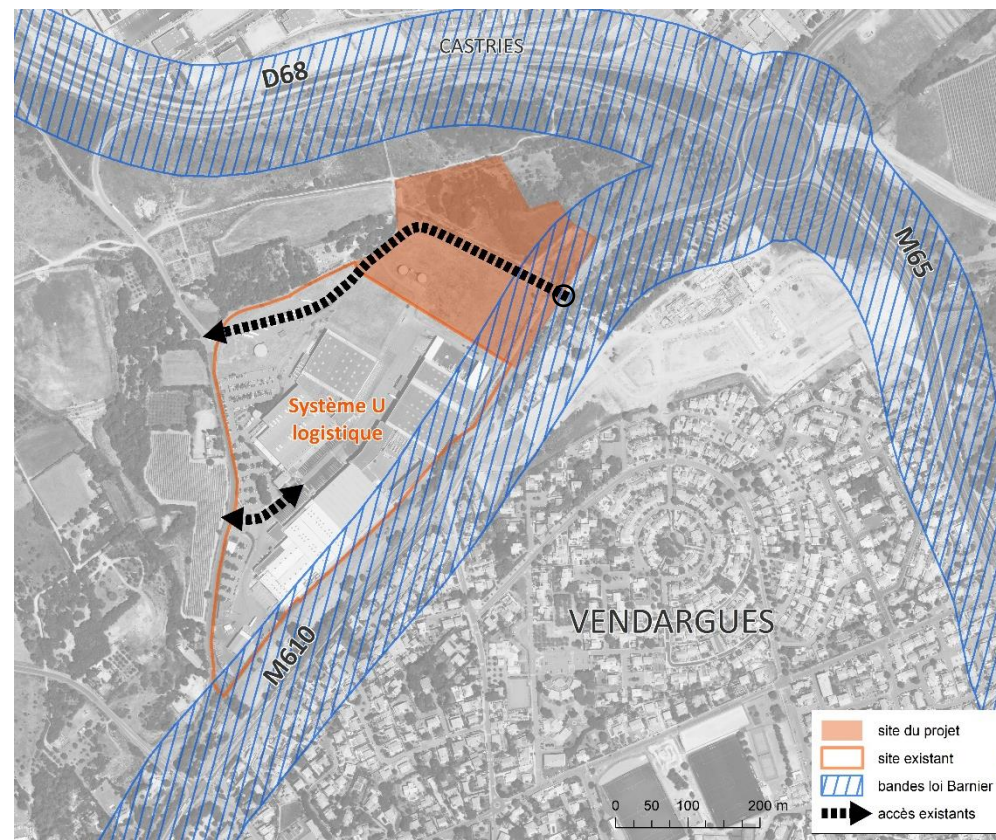


L'entrée sud du site logistique

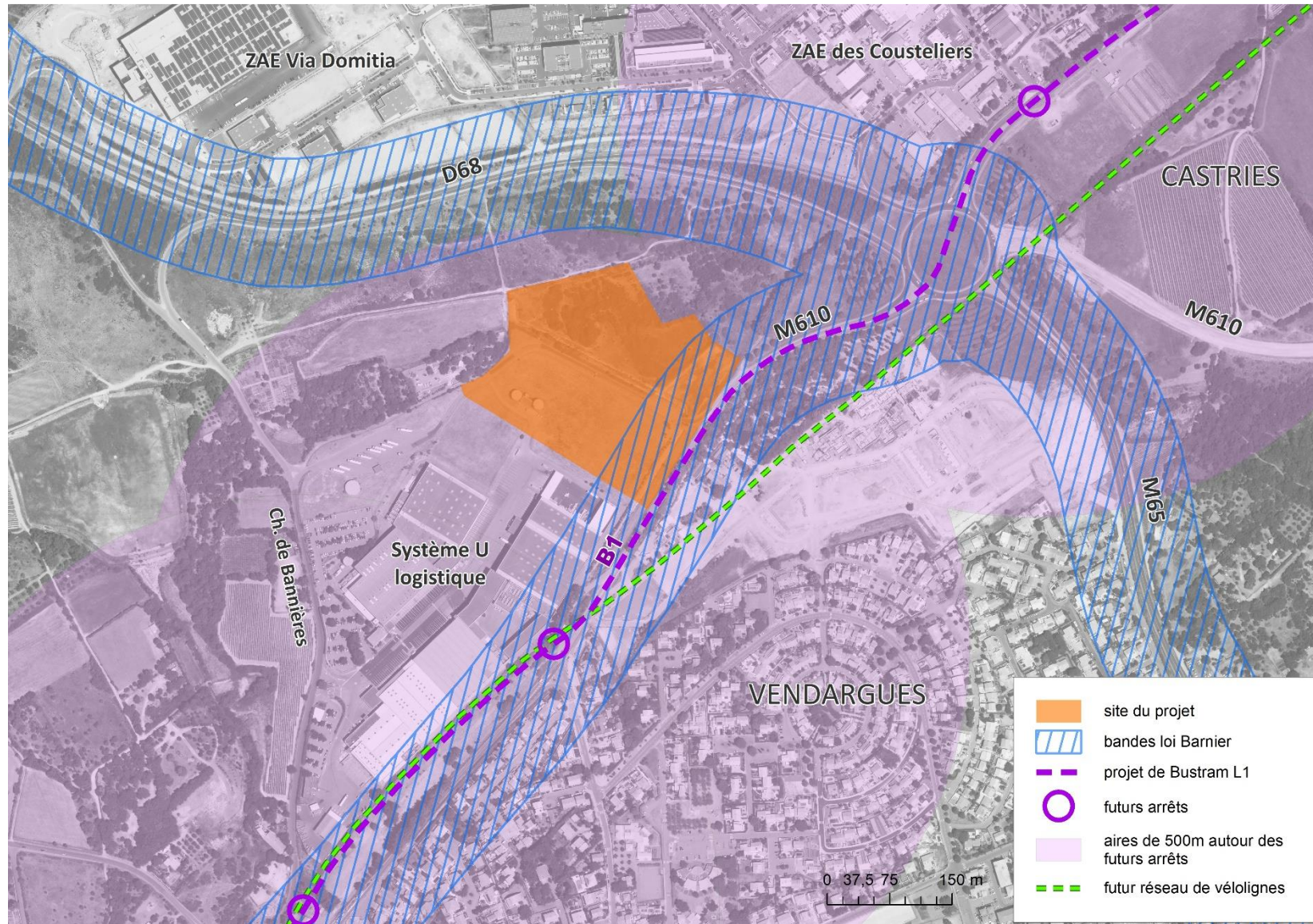
Situation générale du projet



Accès automobile au site



Desserte TC et cyclable au niveau du site



CONTEXTE URBAIN ET ARCHITECTURAL

Le site se trouve localisé au niveau du parc d'activités régional Via Domitia, en contiguïté d'une plate-forme logistique de Système U. Dédié aux activités industrielles et artisanales, ce parc est prolongé au sud par la zone industrielle du Verdanson et au nord côté Castries, par la zone d'activités des Cousteliers, dédiée aux PME/PMI et à l'artisanat.

Le parc d'activités Via Domitia s'inscrit dans le prolongement des tissus urbains de Vendargues. Il présente un caractère monofonctionnel, en raison notamment des types d'activités accueillies, dont les nuisances les rendent incompatibles avec les tissus d'habitat riverains. De sorte que la RM610 joue le rôle de ligne de démarcation entre fonction habitat et fonction économique.

Le site s'inscrit, par ailleurs, au niveau d'une entrée de ville en cours de structuration le long de la RM610. Cette transformation est largement engagée au sud de la voie, au niveau du site de Bourbouissou, à travers l'opération résidentielle de l'Eden, comprenant environ 300 logements sous forme d'habitats collectif et individuel. Cette opération est positionnée en second rang derrière un parc animalier et de loisirs - le Petit Paradis.

En matière de cadre bâti, le site du projet ne comporte aucune construction existante. La plate-forme logistique riveraine accueille un ensemble de bâtiments d'une hauteur d'environ 12 mètres. Cet ensemble présente un caractère massif, renforcé par l'important linéaire de façade longeant la RM610 (plus de 450 mètres). Au nord, le parc Via Domitia est constitué de bâtiments aux configurations variées, ne dépassant pas une hauteur de 12 mètres. Les autres tissus environnants sont essentiellement résidentiels et sont majoritairement constitués de pavillons en R+0/R+1. Seule la bande d'immeubles de l'opération de l'Eden contribue un peu à diversifier cette morphologie, avec des hauteurs en R+3.



Une partie du parc d'activités Via Domitia le long de la RD68 (LIEN)

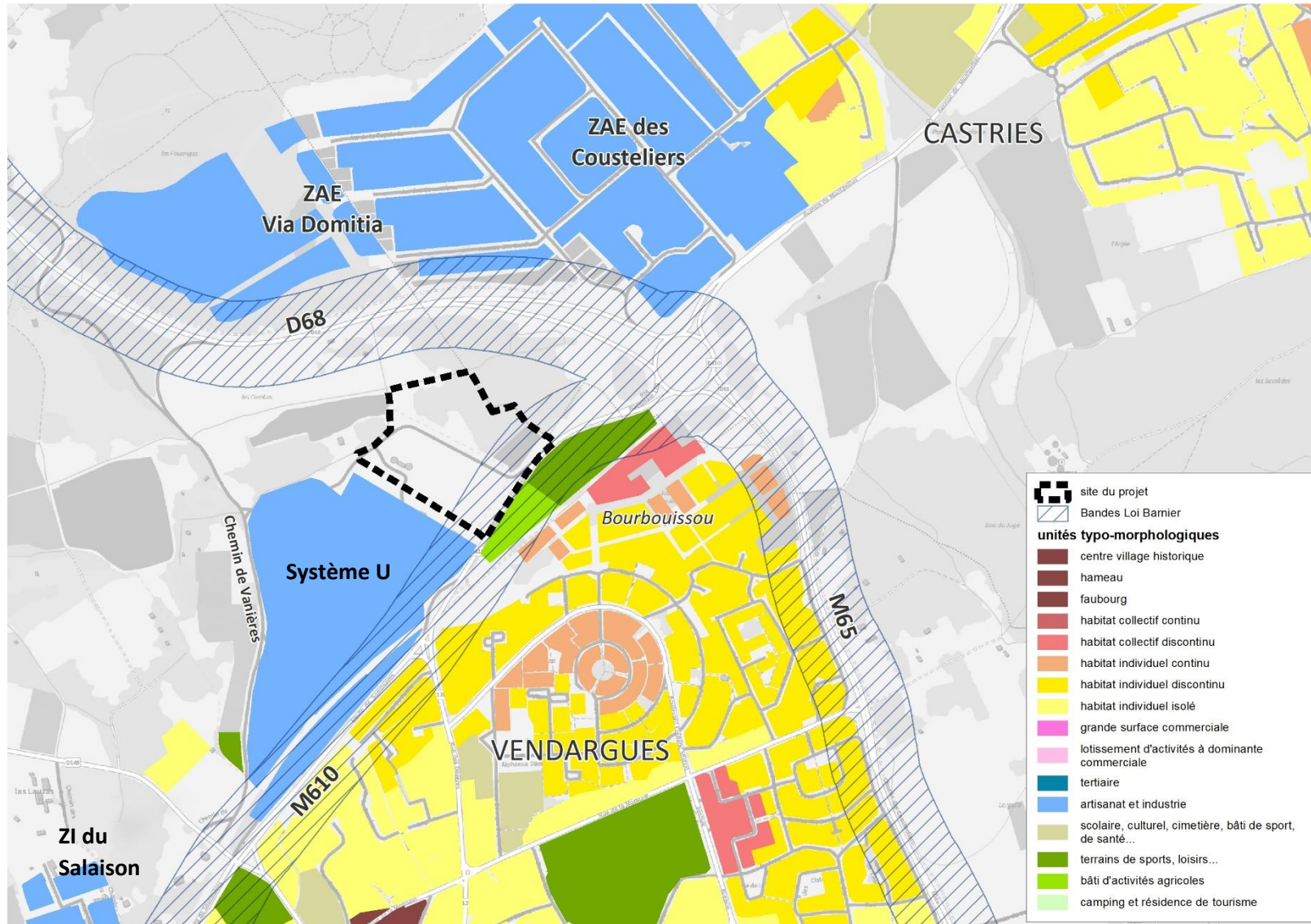


Principal bâtiment de la plate-forme logistique



L'opération de l'Eden au sud de la RM610 à Vendargues

Typo-morphologies existantes



CONTEXTE PAYSAGER ET ENVIRONNEMENTAL

Le projet se situe au sein du relief collinaire du Montpelliérais, au niveau d'un talweg peu prononcé. Le site est dans l'ensemble plan, avec une très légère pente orientée sud-est. A l'origine, il correspond à d'anciennes terres agricoles, reconquises par la garrigue. A ce titre, le site conserve, au niveau de sa pointe nord, quelques boisements constitués principalement de chênes verts, alternant avec des pelouses et fourrés arbustifs. Cette végétation se rattache à un paysage plus vaste de garrigue semi-arborée. Le reste du site constitue un espace de friche caractérisé par une végétation rase de nature anthropique.

Tel que perçu depuis la RM610, le secteur d'entrée de ville où se situe le projet offre une ambiance à dominante végétale. Pour cette raison et du fait du traitement très routier de la RM610, le contexte urbain ne devient perceptible qu'à partir du site logistique Système U. De ce point de vue, le projet présente un enjeu majeur en termes de définition d'un nouveau seuil urbain.

Les perceptions visuelles depuis le site sont dans l'ensemble limitées. Les vues les plus ouvertes sont orientées plein nord, donnant à percevoir la végétation rapprochée et au-delà, quelques émergences bâties du parc d'activités Via Domitia. S'agissant de la perception du site global depuis l'extérieur (en prenant en compte la plate-forme logistique existante), celui-ci est peu visible, hormis au niveau de la RM610, en provenance de Castries. Les bâtiments du site logistique sont également très peu perceptibles depuis la RD68.

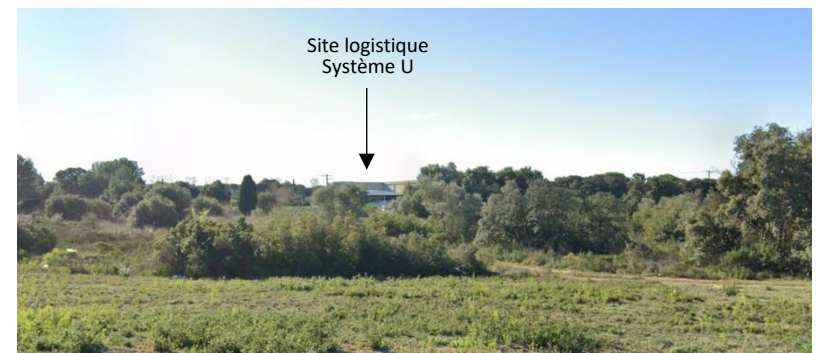
Au niveau environnemental, le site ne comporte pas d'enjeux directs. Toutefois, les espaces de garrigue situés aux alentours du site sont susceptibles de poser des enjeux en matière de richesse écologique. A ce titre, ils sont concernés, plus au nord, par un corridor écologique de la trame verte, inscrit au SCoT. Ce corridor vise à maintenir une continuité écologique entre le cours d'eau du Salaison sur la commune du Crès et celui de la Cadoule sur Castries. De sorte que la présence de boisements au nord du site (hors périmètre de l'opération), comporte une forte sensibilité en matière de préservation de la biodiversité dont devra tenir compte le projet.

Le site en lui-même présente des enjeux faibles à modérés, au regard des deux ensembles qui le composent :

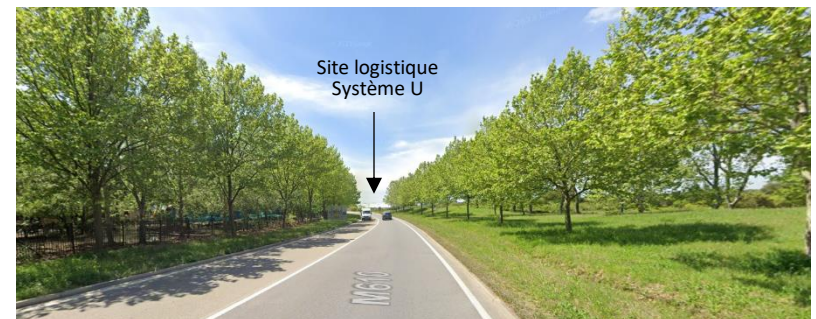
- un espace majoritaire de végétations herbacées anthropiques ne présentant qu'un enjeu faible, à l'exception d'un secteur périphérique exigü, exploité par la decticelle à serpe (non protégée) et la couleuvre de Montpellier ;
- une mosaïque étendue sur 1,75 ha, constituée de pelouses, fourrés, petits espaces boisés et garrigues, comprenant deux espèces protégées d'enjeu modéré (fauvette passerinette et couleuvre de Montpellier).



Vue depuis le site en direction de Castries



Vue depuis la RD68 (LIEN)



Vue générale de l'entrée de ville depuis le carrefour RD68/RM610

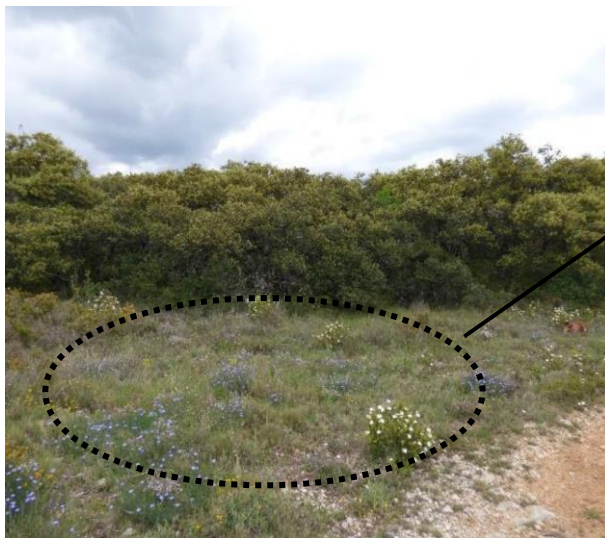
Armature végétale et relief



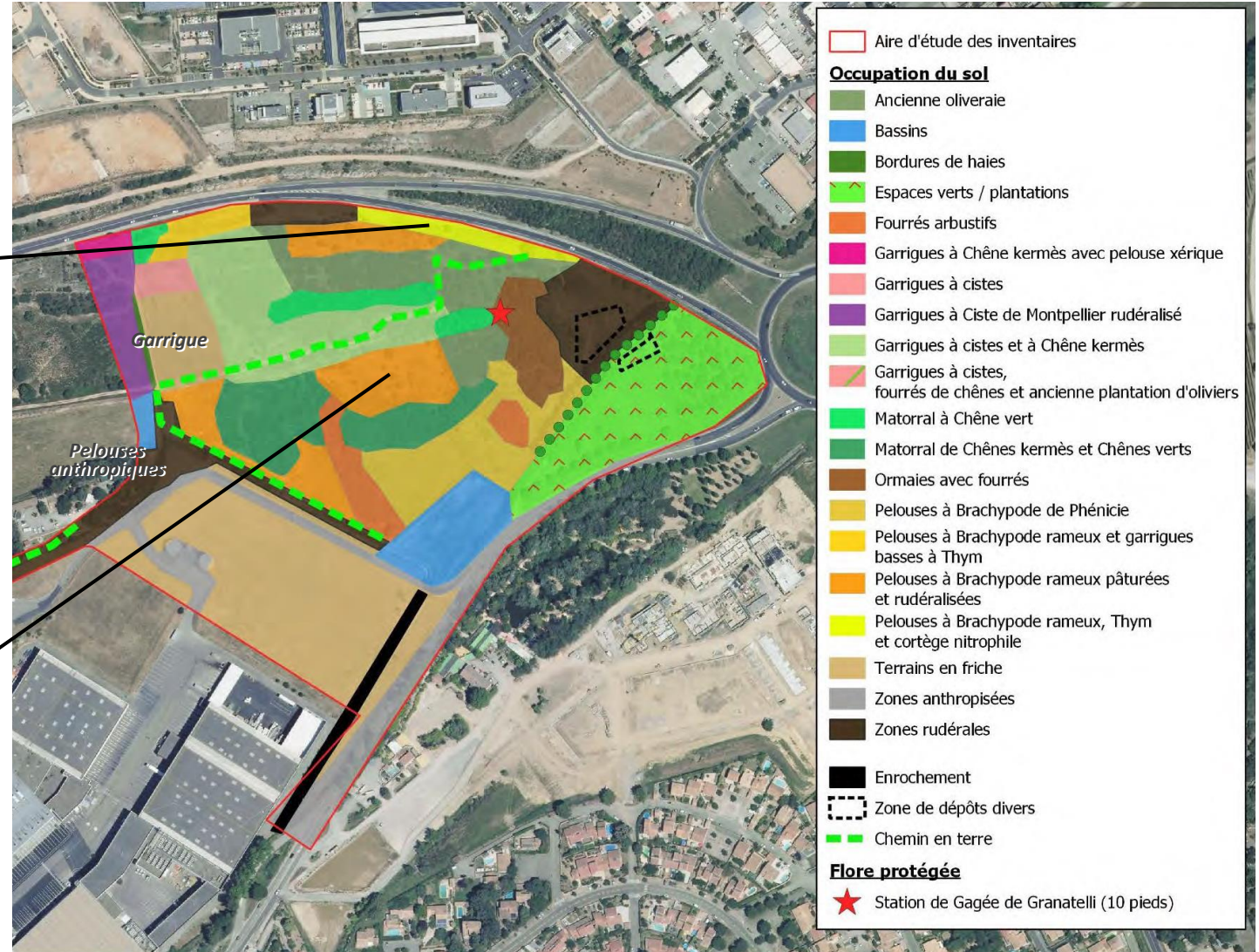
Végétation du site
(source : étude environnementale du projet « Campus U » – Naturae – déc. 2022)



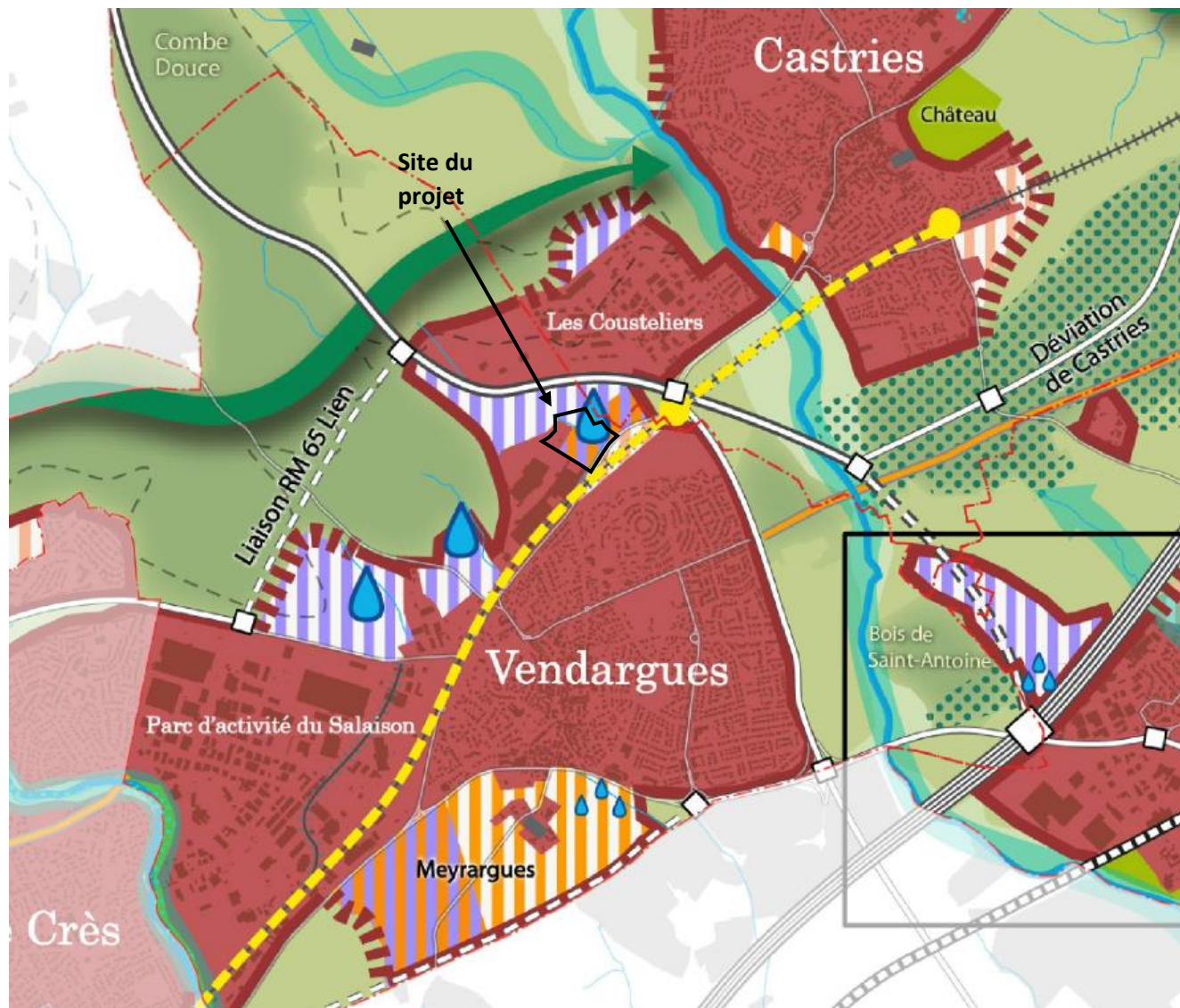
Communautés annuelles calciphiles ouest-méditerranéennes



Pelouse à Brachypode rameux



Extrait du SCoT



- Lac / étang / mer
- Principaux parcs et espaces de loisirs
- Patrimoine boisé et garrigues
- Terroirs agricoles
- Milieux littoraux et vallées
- Carrières
- Lignes topographiques significatives
- Patrimoine
- Via Domitia
- Limites communales

ARMATURE DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

Trame verte et bleue

- Réservoir surfacique de biodiversité trame verte
- Réservoir surfacique de biodiversité trame bleue
- Réservoir linéaire de biodiversité trame bleue
- Corridor écologique trame verte
- Corridor écologique déterminé
- Corridor écologique déterminé à restaurer
- Liaison écologique en pas japonais
- Liaison écologique dans les extensions urbaines
- Liaison écologique en pas japonais à restaurer
- Principaux parcs et espaces de loisirs support de biodiversité

Réseau hydraulique et risques

- Ru / cours d'eau
- Enjeu hydraulique localisé
- Enjeu de protection globale

Valorisation des espaces agro-naturels

- Espace de déploiement de la politique agro-naturelle
- Limite urbaine déterminée
- Limite urbaine à formaliser

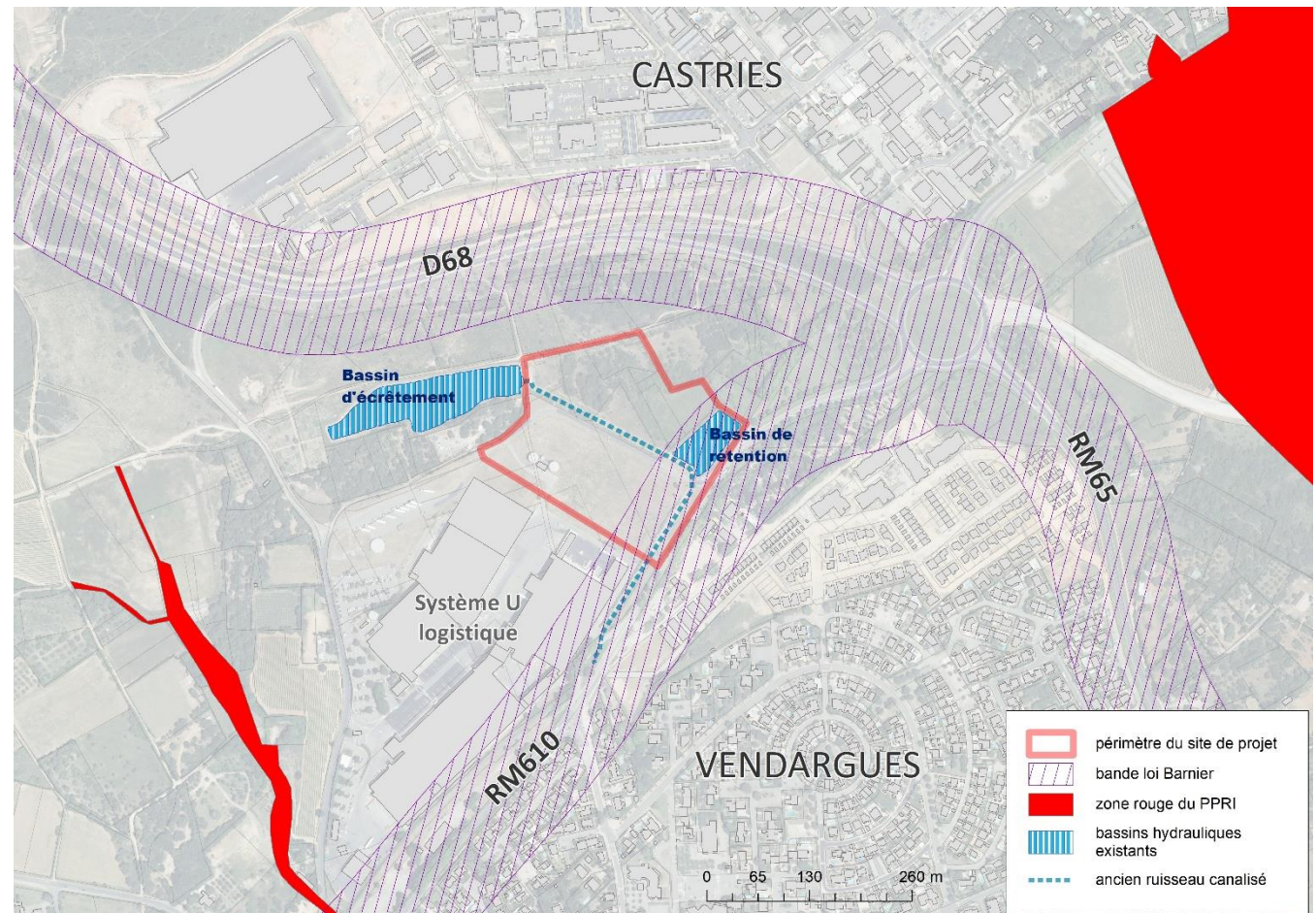
RISQUES

Le site est uniquement concerné par des risques hydrauliques. Bien que n'étant pas impacté par le zonage du PPRI, il s'inscrit dans une problématique à l'échelle du bassin versant, ce dont témoignent les bassins hydrauliques existants, dont un situé dans sa partie est.

A ce titre, le SCoT identifie un « enjeu de protection globale », qui nécessite que la définition des projets d'aménagement soit intégrée au niveau d'une approche hydraulique à l'échelle du bassin versant (cf. carte extraite du SCoT ci-avant).

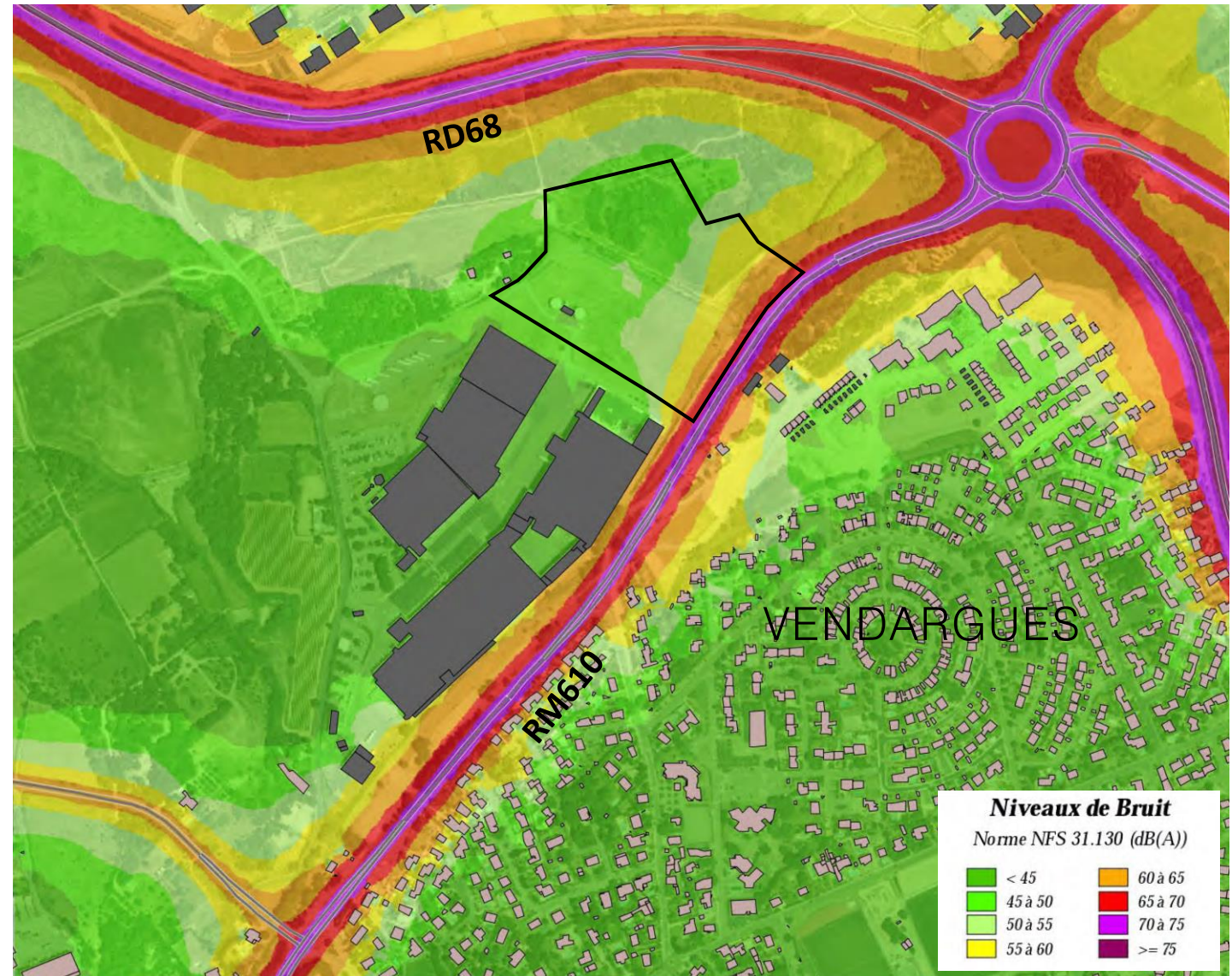
Pour être rendu possible, le projet devra dès lors respecter les conditions suivantes :

- ne pas aggraver la situation hydraulique en aval et le cas échéant, réduire la vulnérabilité des enjeux existants en aval ou respecter un débit objectif selon le contexte ;
- adapter les formes urbaines et la configuration de l'espace public aux enjeux hydrauliques, notamment en intégrant des principes de transparence hydraulique et en adaptant les rez-de-chaussée et les niveaux inférieurs à l'aléa.



LE BRUIT – SITUATION GENERALE

Le site est globalement peu impacté par le bruit, avec des valeurs restant en deçà de la valeur limite (< 65dB), à l'exception des abords proches de la RM610. Le bruit tend toutefois à rester confiné le long de cet axe, notamment du fait de la présence de talus.

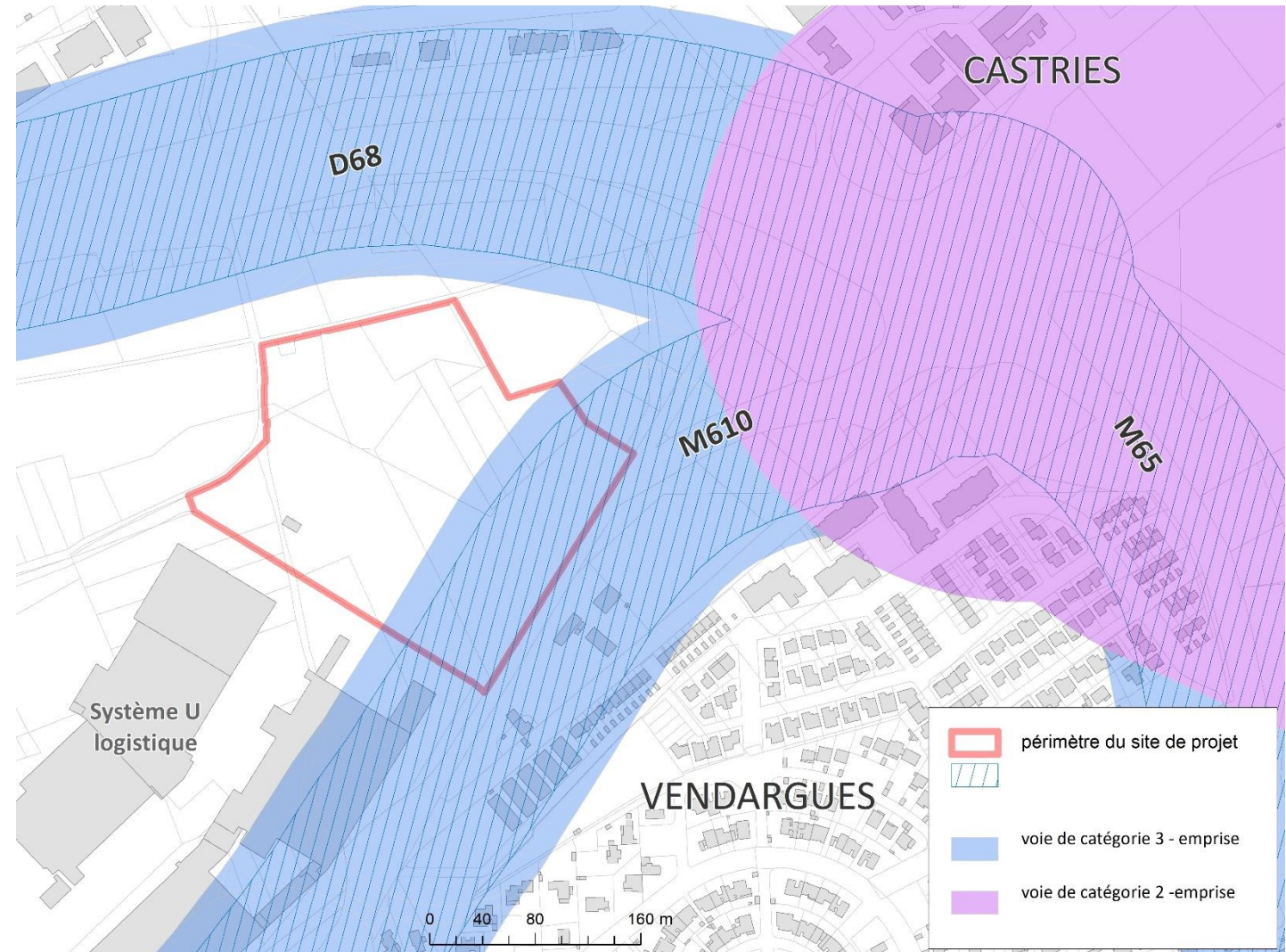


(source : étude environnementale du dossier de demande d'examen au cas par cas du projet Campus U - 2021)

LE BRUIT - CLASSEMENT SONORE DES VOIES

En termes de contrainte liée au classement sonore des voies, le site est uniquement impacté par la RM610, voie de catégorie 3 au titre de l'arrêté préfectoral de 2014.

Ce classement détermine une bande de 100m de part et d'autre de la voie, impactant la partie sud-est du site. Au sein de cette bande, les futures constructions doivent prendre en compte un niveau sonore de référence en matière d'isolation acoustique, soit 73 dB(A) en période diurne et 68 dB(A) en période nocturne.



LA QUALITE DE L'AIR

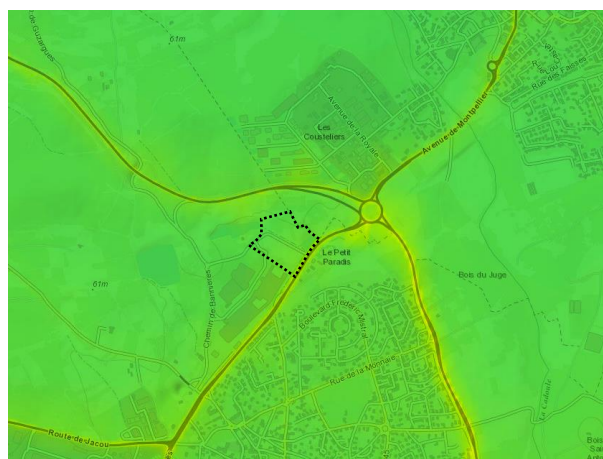
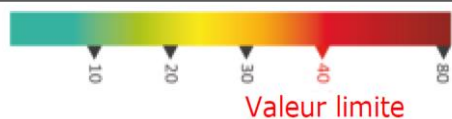
La source principale de pollution atmosphérique est liée aux émissions des véhicules automobiles, en particulier au droit des grandes infrastructures, sur un territoire dépourvu de grandes industries.

Sur le secteur, les données d'Atmo Occitanie sur la moyenne annuelle de 2021 font état de pollutions principalement au niveau des voies structurantes : RM610, RM65 et RM68. Le site est principalement concerné par les émissions au niveau de la RM610. De ce point de vue, il apparaît assez peu impacté, enregistrant seulement une pollution au dioxyde d'azote (NO₂) dans sa partie sud-est. Celle-ci ne dépasse toutefois pas les valeurs règlementaires. Les niveaux sont en revanche satisfaisant concernant les particules fines. **Le site de projet présente donc une qualité de l'air dans l'ensemble satisfaisante.**

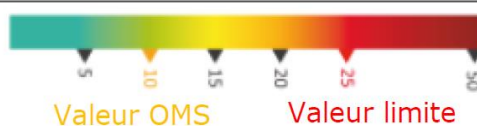
Le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Aire urbaine de Montpellier, approuvé en 2014 (en cours de révision), fait état d'une **pollution à l'Ozone (O₃)**, caractéristique du Sud de la France, sur l'ensemble du territoire de la Métropole. Ainsi, **les valeurs cibles**, fixée par ce plan pour la protection 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.**



Moyenne annuelle du taux de NO₂
($\mu\text{g}/\text{m}^3$)



Moyenne annuelle du taux de PM
2.5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)



Moyenne annuelle du taux de PM
10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)



PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT RETENU

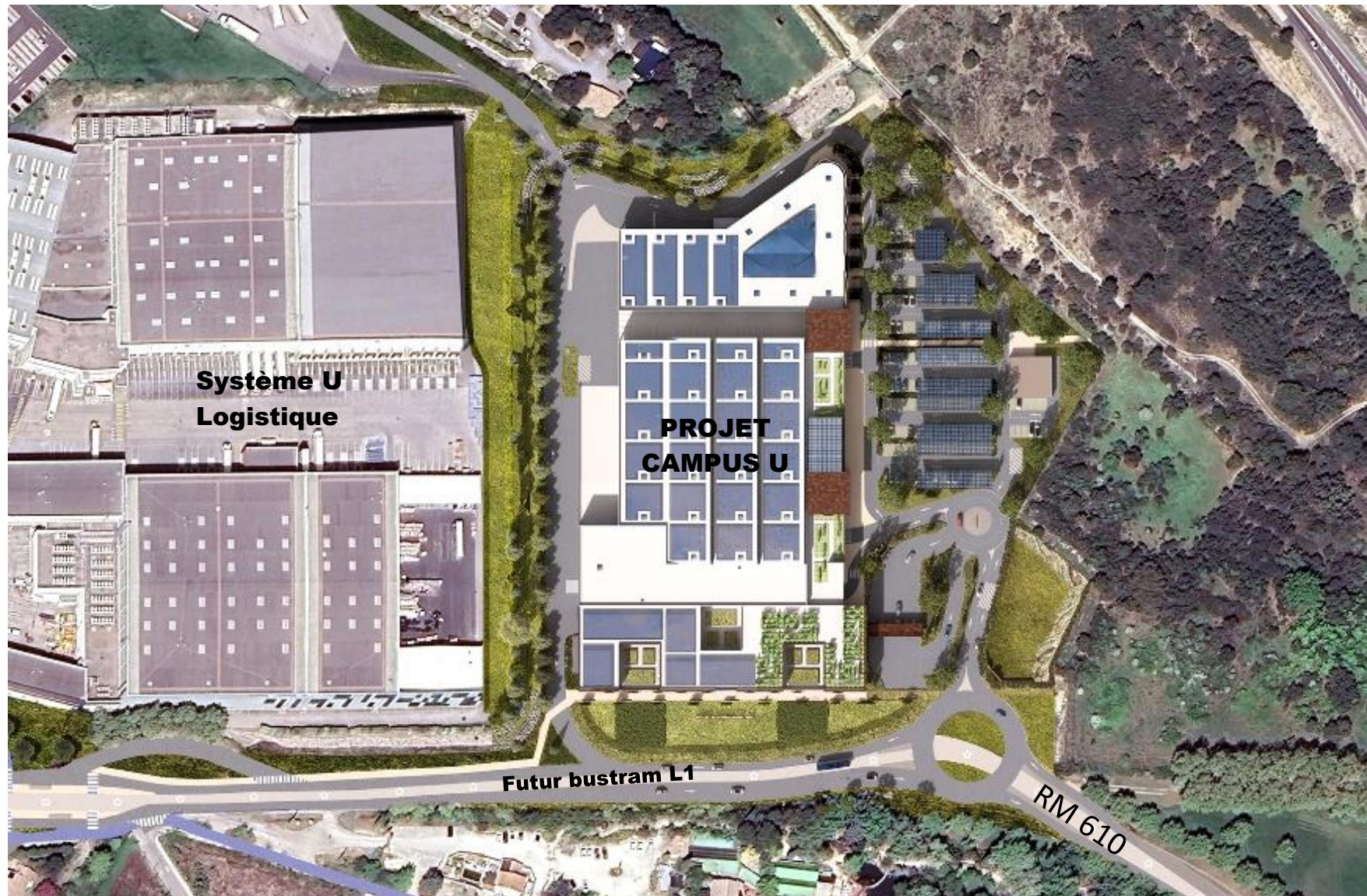
Le projet concerne la réalisation d'une opération d'aménagement de nature mixte, visant à créer un écosystème d'acteurs autour de l'alimentation durable. A ce titre, le site regroupera des surfaces de formation et d'enseignement, de bureaux, de restauration, de services, de commerce, d'équipements sportifs (salle de sport) mais également des activités secondaires (ateliers de transformation, entrepôts...) et une station-service. Cette programmation, dont l'organisation a vocation à se structurer sous forme de campus, participe de l'affirmation d'une polarité économique rayonnante à l'est de la Métropole, telle que définie par le SCoT, à l'interface de différentes zones d'activités existantes (le Salaison et Via Domitia à Vendargues, ainsi que les Cousteliers à Castries).

D'une surface de plancher d'environ 25 000 m², le projet vise à limiter l'emprise au sol au 1/3 du terrain d'assiette et à répondre aux enjeux en matière de maintien de la perméabilité des sols. Complémentairement, il intégrera une armature paysagère dense couvrant 16 000 m², permettant d'enrichir la composition d'ensemble et de répondre aux enjeux en matière de limitation de l'effet « îlot de chaleur urbain » et de traitement des interfaces avec les espaces naturels limitrophes.

Une attention particulière sera apportée au traitement des façades, notamment le long de la RM 610. Il s'agit, non seulement de participer à l'amélioration du traitement d'une entrée de ville actuellement peu structurée, mais également de corriger l'effet monotone et peu qualifiant des bâtiments logistiques existants en partie sud. Afin de s'inscrire dans les dispositions de la loi pour la transition énergétique, près de 6 000 m² de toiture seront couverts de panneaux photovoltaïques, auxquels s'ajouteront près de 3 000 m² dédiés à l'agriculture urbaine, permettant ainsi de valoriser la moitié de la toiture totale.

En matière de desserte, le site bénéficie de la proximité des autoroutes A9 et A709, favorisant l'accès des poids-lourds pour les besoins logistiques. Pour le reste, l'accessibilité par les modes alternatifs à l'automobile sera favorisée, notamment grâce à la desserte par la future ligne de busram n°1 et l'aménagement d'une véloligne métropolitaine. A ce titre, le projet inclut la réalisation de cheminements modes actifs internes, connectés aux espaces publics. S'agissant des véhicules particuliers, le stationnement sera mutualisé et s'organisera au niveau d'un parking localisé en rez-de-chaussée du cadre bâti regroupant les 3/4 des capacités, complété par des aires de surfaces en partie nord du site. Ces dernières seront perméabilisées et largement végétalisées.

Plan masse du projet (architecte : BETAC – 2021)



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

JUSTIFICATIONS AU REGARD DES NUISANCES

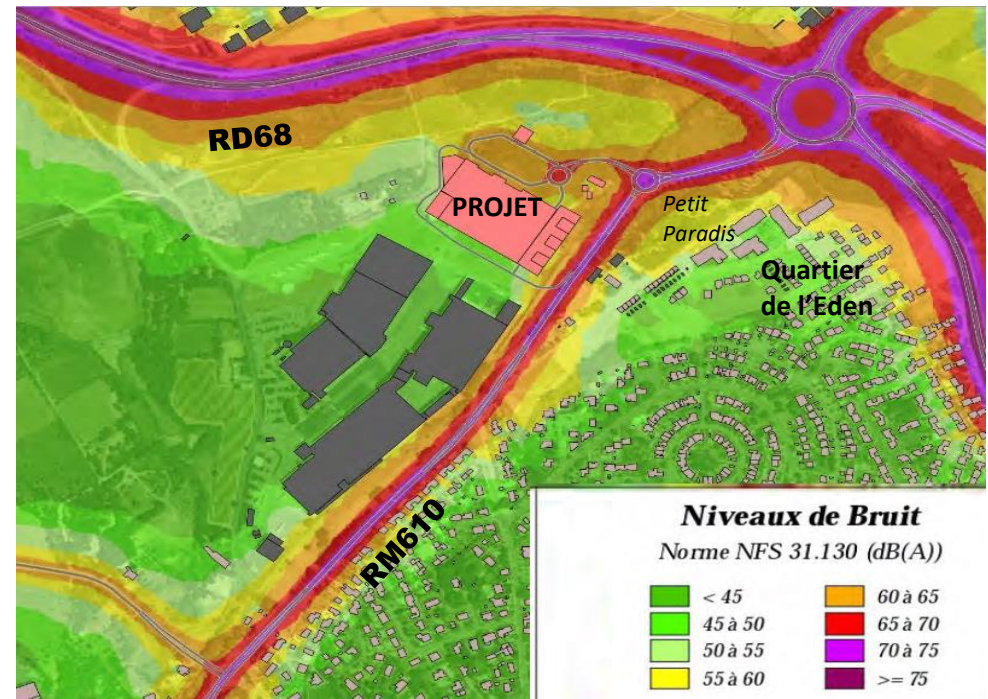
Prise en compte du bruit

Le projet envisagé ne nécessite aucun aménagement spécifique en matière de bruit, hormis la prise en compte des niveaux sonores de référence pour la conception du fenêtrage des bâtiments appelés à être implantés au sein de la bande de 100m affectant la RM610 au titre de son classement comme voie bruyante de niveau 3. Par ailleurs, le trafic de poids-lourds et de voitures particulières généré par le projet augmentera peu le niveau de bruit actuel, du fait d'un trafic automobile déjà très important, et quoiqu'il en soit, n'aura pas d'impact en termes de bruit sur les tissus résidentiels de Vendargues, situés à bonne distance du projet (les habitations les plus proches, au niveau du quartier de l'Eden, sont éloignées d'une centaine de mètres du site et sont protégées du bruit par l'écran acoustique que constitue le parc animalier du Petit Paradis).

Qualité de l'air

Le site n'est actuellement pas concerné par une pollution atmosphérique directe. Toutefois, le projet devrait générer un accroissement de la circulation automobile qui constitue le principal facteur de pollution atmosphérique, avec une augmentation des gaz à effet de serre estimée à 6,7% d'ici 2045. Pour répondre à cet enjeu, le projet vise à limiter autant que possible les impacts liés aux déplacements. Si une partie de l'activité générera inévitablement des flux de transports automobiles, notamment la partie logistique, les employés et les clients bénéficieront, à terme, d'une excellente desserte par les transports publics avec la ligne 1 de bus-tram et d'une bonne accessibilité pour les modes actifs.

A ce titre, les abords du projet feront l'objet d'aménagements de cheminements piétons continus depuis les arrêts de transport en commun et les quartiers proches jusqu'aux bâtiments. La future véloligne métropolitaine, qui passera en rive nord de la RM610, sera également connectée à une liaison modes actifs desservant le campus, via un accès dédié. La forte végétalisation que comporte le projet participera, par ailleurs, à l'absorption de polluants émis par la circulation. Les essences végétales seront notamment choisies en fonction de leur capacité à absorber les polluants.



Projection des nuisances acoustiques une fois le projet réalisé
(source : étude environnementale du dossier de demande d'examen au cas par cas du projet Campus U – 2021)

JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA SECURITE

Les aménagements, dans leur ensemble, ont fait l'objet d'une conception multimodale visant notamment à assurer la sécurité des différents utilisateurs et à ne pas aggraver les conditions de circulation au niveau de la RM610.

Afin de permettre une organisation à la fois efficace et sécurisée des flux automobiles, en articulation avec les futures dessertes TC et modes actifs, le projet prévoit une restructuration de l'accès actuel au site et la création d'un second en partie sud. Ces éléments nécessitent la réalisation d'un rond-point sur la RM610, permettant d'organiser les échanges dans de bonnes conditions. La Métropole de Montpellier sera maître d'ouvrage de cet ouvrage au regard de ses compétences en matière d'aménagement de la voirie.

Les 2 accès répartiront les flux selon leur nature :

- l'accès nord connecté au rond-point, faisant office d'entrée et sortie, sera dédié aux véhicules liés aux pôles de restauration et de formation/recherche, à la partie commerciale, au drive et à la station-service ;
- l'accès sud, aménagé en tourne à droite, sera dédié aux véhicules liés aux bureaux et aux livraisons ; il accueillera uniquement les flux entrants, la sortie s'effectuant au niveau du chemin de Bannières.

Pour sa part, le bustram bénéficiera d'un aménagement en site propre visant à garantir un fonctionnement efficace. Avec une station située à moins de 300 mètre des principaux accès du site, ce moyen de déplacement devrait être attractif pour les futurs utilisateurs (employés, étudiants et clients). Cette offre sera complétée par l'aménagement de la future véloligne métropolitaine au niveau du tracé de l'ancienne Voie Ferrée d'Intérêt Local Montpellier-Sommières. Clairement séparée de l'emprise de la RM610, elle proposera un itinéraire à la fois sécurisé et confortable. Les cheminements dédiés aux modes actifs internes au projet, qui seront connectés à cette voie, faciliteront l'accessibilité cyclable et seront également de nature à rendre ce mode de déplacement attractif.



Positionnement du futur rond-point
et organisation des accès
(source : BETAC, architectes)

Organisation à terme de la desserte multimodale du site (source : étude environnementale du dossier de demande d'examen au cas par cas – 2021)



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

Le projet s'inscrit dans la restructuration urbaine générale de l'entrée de ville nord de Vendargues qui comprend notamment le réaménagement de la RM610 en voie urbaine et l'opération résidentielle de l'Eden en rive est. La requalification de la RM610 vise à en faire un véritable espace public de voirie, offrant une véritable place aux modes actifs et aux TC. En ce sens, cette voie deviendra à terme un espace qualitatif, au traitement urbain et au fonctionnement plus apaisé, permettant de bien relier le projet du campus avec les quartiers résidentiels de la commune.

Venant conforter un tissu économique existant, le projet prolonge un cadre bâti principalement constitué d'entrepôts logistiques. Ces derniers définissent un important linéaire de façade le long de la RM610, procurant une forte monotonie malgré les quelques parements visant à la rythmer. Plus encore, les façades latérales laissent percevoir des délaissés et des espaces peu qualitatifs, perceptibles depuis la RM610 et la RD68. De ce point de vue, le projet entend créer une façade urbaine venant compléter et améliorer la séquence des entrepôts existants. Cette nouvelle façade comporte de larges ruptures à l'étage pour conférer un rythme et éviter un effet massif. Ces ruptures serviront de support pour la création de jardins suspendus.

En complément, une forme de parvis végétalisé est créé pour articuler les espaces publics et le cadre bâti. Il accueillera notamment des cheminements accessibles aux modes actifs. En partie sud, la transition des volumes avec le bâti existant est notamment assurée par le respect du même alignement vis-à-vis du domaine public. Ce positionnement permet, dans l'ensemble, de dissimuler la façade latérale des entrepôts existants.

La façade nord-est, pour sa part, jouera un rôle de signal important au regard de sa visibilité depuis la RM610, nécessitant un soin renforcé dans son traitement. A cette fin, elle présentera un caractère composite, reflétant les différents éléments programmatiques du projet et offrant ainsi un caractère diversifié. Sa partie centrale sera constituée d'une galerie intégrant deux sas d'entrée traités sous forme de pièces encastrées. Cette galerie intégrera un grand mur-rideau vitré sur toute sa hauteur, permettant la diffusion de l'éclairage naturel à chaque niveau. Des sheds seront, par ailleurs, positionnés au-dessus du volume central, assumant le gabarit industriel du projet. Ils permettront, en outre, de donner un rythme à la toiture, d'apporter un éclairage naturel aux volumes intérieurs et d'offrir un support pour la couverture en panneaux photovoltaïques.



*Vues des façades du projet, côté RM610 et côté nord
(source : BETAC, architecte)*

JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA QUALITE DES PAYSAGES

Dans son traitement architectural, le projet vise à bien inscrire le cadre bâti dans le contexte paysager existant, tant par l'organisation et le traitement des volumes tel qu'expliqué ci-dessus que par le choix des matériaux et des teintes, visant à donner un rendu naturel et durable. En ce sens, les bâtiments seront principalement constitués de bardages en panneau métallique ou composite, matériaux qui seront recyclables à 95%. Bien que le projet présente une perception visuelle limitée depuis l'extérieur, le traitement diversifié des différentes façades des bâtiments et la sobriété du rendu des matériaux sont de nature à favoriser à la fois une insertion discrète dans le contexte paysager général et la valorisation du cadre urbain de l'entrée de ville.

Les espaces paysagers constituent une large part du projet, avec pour volonté de structurer la transition entre ville et nature. L'armature paysagère proposée vise ainsi à limiter l'empreinte du projet au regard de la biodiversité existante sur le site et à maintenir des relations écologiques avec les espaces arborés de la zone d'activités. Cet objectif trouve une première réponse à travers le maintien de 40% d'espaces perméables à l'échelle du site. L'armature végétale intégrera, par ailleurs, différentes ambiances à partir d'essences méditerranéennes choisies en fonction de leurs caractéristiques propres pour prendre en compte les évolutions du climat et créer des îlots de fraîcheur, en particulier :

- des plantations d'arbres sur les surfaces de stationnement afin d'atténuer la perception de ces surfaces et favoriser l'ombrage en période estivale ;
- une végétation couvrante dans les espaces verts aménagés au niveau des bassins de rétentions aériens ;
- des végétaux grimpants en pied de façade des différentes parties du projet ;
- de larges bandes plantées au pied de la façade de bureaux située le long de la RM610 ;
- des terrasses de bureaux végétalisés ;
- une part de toiture dédiée à de l'agriculture urbaine.

D'une manière générale, le choix des végétaux privilégiera les essences locales nécessitant peu d'arrosage, dont certaines sont déjà présentes sur le site : chêne vert (*Quercus ilex*), filaire (*Phillyrea angustifolia*), arbousier (*Arbutus unedo*), ciste, etc.

Enfin, le projet s'accompagne d'un objectif de préservation de la biodiversité et de renaturation partielle de la garrigue située en bordure nord du site.



*Vue de la végétation du projet en continuité de la garrigue, depuis la RD68
(source : BETAC, architecte)*

Simulation de l'impact visuel des futurs volumes bâtis (source : 3M)

SITUATION ACTUELLE



1



SITUATION PROJETEE



2



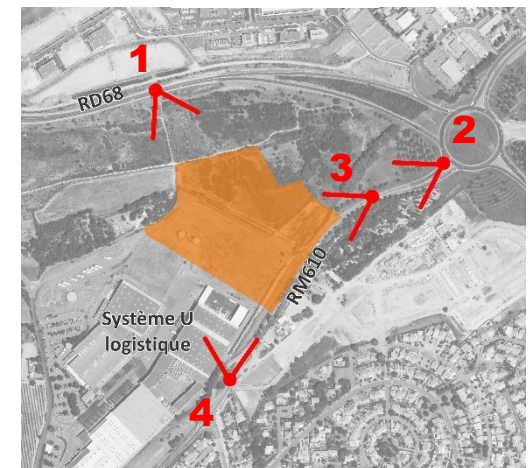
3



4



Points de vue



CONCLUSION

Dans l'optique de déroger au principe d'inconstructibilité au sein de la bande de 75 mètres concernant la RM610 selon les modalités présentées ci-dessus, les caractéristiques du projet du Campus U sont de nature à répondre aux critères posés par la loi Barnier, à savoir :

- Le projet ne présente pas d'impact significatif en matière de bruit : actuellement, le site du projet est, dans l'ensemble, peu impacté par le bruit généré par la RM610. La conception du cadre bâti devra toutefois prendre en compte le classement en voie bruyante de cet axe. Le projet ne générera pas de nuisance sonore supplémentaire, du fait d'un trafic existant déjà très important. L'aménagement d'un rond-point en partie nord sera, par ailleurs, de nature à apaiser les vitesses automobiles.
- Le projet présente un impact modéré en matière de qualité de l'air : s'il génèrera inévitablement un accroissement des flux automobiles, l'objectif du projet vise à encourager la desserte par les modes alternatifs à l'automobile en intégrant des aménagements permettant une bonne connexion avec les projets de bus-tram et de véloligne prévus à terme par la Métropole de Montpellier sur la RM610. L'importante armature végétale que comporte le projet participera également à l'absorption de polluants émis par la circulation.
- Le projet n'aggrave pas les conditions en matière de sécurité routière : en accompagnement de la création d'une nouvelle entrée sur la RM610 et de l'ajout d'un sens sortant au niveau de l'accès existant, un rond-point sera créé en partie nord, au niveau de l'entrée principale, tandis que le nouvel accès en partie sud ne pourra être emprunté que par des flux en tourne-à-droite. Le projet intègre également des aménagements favorables à une desserte multimodale TC et modes actifs.
- En matière d'insertion architecturale, urbaine et paysagère : le projet veille à la fois, à s'inscrire dans le contexte géographique et paysager du site en minimisant la perception des futures constructions et à valoriser l'entrée de ville de la RM610 par un traitement qualitatif du cadre bâti (organisation des volumes bâtis et matériaux employés) associé à une future transformation de la voirie en espace public apaisé. Le projet vise, par ailleurs, à limiter les emprises bâties au profit d'une armature végétale diversifiée jouant un rôle d'interface avec les espaces de garrigue situés au contact du site.