

DEPARTEMENT DE L'HERAULT
Commune de Lattes

PLU

Plan Local d'Urbanisme



PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

PLU approuvé par DCM le 12 mars 2009
Modification n°1 approuvée par DCM du 14 avril 2011
Révision Simplifiée n°1 approuvée par DCM du 03 mai 2012

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....2

AXE I - Valoriser le paysage communal4

Orientation 1
Valoriser les grands ensembles agricoles
et les motifs paysagers qui leurs sont associés.....4

Orientation 2
Préserver les espaces naturels et la biodiversité qui leur est attachée4

Orientation 3
Conforter les « corridors verts et bleu » nord-sud5

Orientation 4
Structurer les franges urbaines et les abords des infrastructures5

Orientation 5
Requalifier des espaces dégradés.....6

AXE II - Limiter le risque d'inondation.....7

Orientation 6
Mettre en œuvre des moyens de lutte contre les inondations.....7

Orientation 7
Agir sur l'urbanisme pour réduire le risque et l'exposition au risque.....7

AXE III - Améliorer les déplacements.....9

orientation 8	
Adapter le réseau viaire aux besoins des déplacements motorisés.....	9
orientation 9	
Privilégier une urbanisation favorisant la mise en place des transports en commun et anticiper l'arrivée du tramway.....	9
Orientation 10	
Renforcer la place des déplacements non motorisés.....	10
Orientation 11	
Anticiper l'arrivée de grandes infrastructures routières et ferroviaires.....	10

AXE IV - Structurer les zones urbaines et favoriser un développement urbain durable.....12

Orientation 12	
Mailler les zones urbanisées et qualifier les espaces publics.....	12
Orientation 13	
Opter pour des formes et un développement urbain préservant le capital foncier de la commune et confortant les pôles urbains.....	13
orientation 14	
Répondre à la demande de logements dans l'esprit du PLH.....	14
Orientation 15	
Intégrer les préoccupations environnementales et d'économie d'énergie dans l'implantation et la conception des bâtiments.....	14
orientation 16	
Soutenir le développement économique et favoriser la mixité urbaine.....	15

AXE I - Valoriser le paysage communal

Le capital paysager, écologique et agricole de la commune de Lattes est remarquable par sa diversité, sa richesse, mais aussi par sa fragilité. Les plaines agricoles, les reliefs, les cours d'eaux et les espaces lagunaires sont porteurs de l'identité et de la spécificité de la commune. Ils constituent le cadre qualitatif sur lequel s'appuie le projet d'aménagement et de développement durable de la commune.

ORIENTATION 1

Valoriser les grands ensembles agricoles et les motifs paysagers qui leurs sont associés

- *Préserver les grands ensembles agricoles*, tant pour leur valeur économique, que paysagère et ludique : le secteur du Mas de la Plaine, la plaine de Montouzères, la plaine de Maurin. Ces espaces sont de surcroît en grande partie inondables et sont protégés à ce titre.
- *Préserver, valoriser ou restaurer les motifs paysagers agricoles* : les mas dans leurs écrins de verdure, mais aussi, à une autre échelle, les haies ou les fossés. Les mas viticoles, associés à leurs parcs, sont des éléments identitaires majeurs du patrimoine languedocien, très présents sur la commune de Lattes et qu'il convient de préserver. Le long du « couloir des grandes infrastructures » (A9, doublement de l'A9, future ligne TGV-frêt), ils pourraient bénéficier d'une mise en scène dans le cadre de la politique du 1% paysage et développement.



Mas de Bellevue, sur les coteaux de la Lironde. Un patrimoine et un motif paysager identitaire à valoriser.

Vignes et étangs.



ORIENTATION 2

Préserver les espaces naturels et la biodiversité qui leur est attachée

- *Préserver les espaces lagunaires et leurs abords*, particulièrement riches sur le plan écologique et paysager et propices aux loisirs : berges et étang du Méjean, marais de Lattes, prés humides de Gramenet,... . Ces espaces bénéficient en outre de protections environnementales (site naturel, site Natura 2000) et sont inventoriés au titre des ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) et ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux). Il s'agit de gérer la découverte du site et limiter les usages de

loisirs très perturbateurs (chiens non tenus, véhicules motorisés, nautisme d'étang,...), de valoriser leur image, parfois dégradée, de lutter contre les phénomènes de dégradation et la cabanisation... ;

- *Préserver les massifs boisés*, notamment le bois de Maurin ou le bois du domaine de Couran, et protéger, voire restaurer, la végétation associée aux cours d'eau (Nega Cats, Lironde, Lez, Lantissargues, Rieucoulon, Mosson près humide et ripisylve à proximité du Domaine de l'Estanel), qui constituent autant de structures paysagères fortes du paysage.

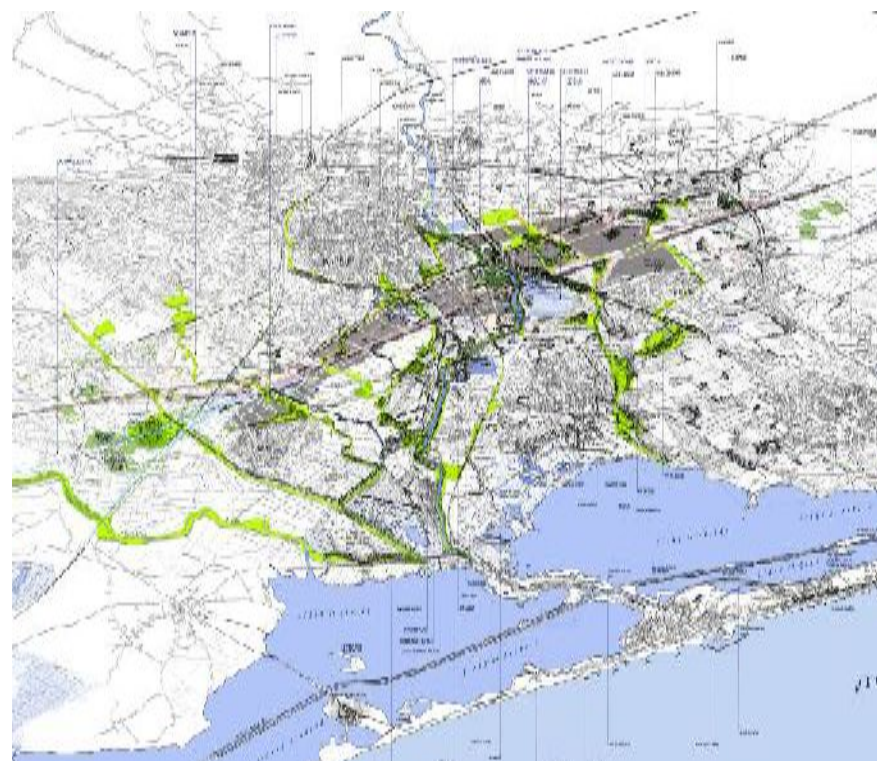
ORIENTATION 3

Conforter les « corridors verts et bleu » nord-sud

Les cours d'eaux qui traversent la commune du nord au sud, la végétation qui leur est associée, ainsi que les espaces agricoles qui les encadrent, sont affirmés comme autant de « corridors verts » qui maillent le territoire de part et d'autre du couloir des grandes infrastructures. Ils offrent des espaces de « respiration » et favorisent le lien avec la zone urbanisée de Montpellier. Ils sont le support de promenades à l'échelle de l'agglomération, le long du Lez notamment.

Ils représentent en outre des zones de maîtrise et d'expansion des eaux. En particulier, un corridor vert sera aménagé autour de l'extension du lit de la Lironde.

Ils sont constitués d'Est en Ouest par le Nega Cats, la Lironde, le Lez, le Lantissargues, le Rieucoulon et la Mosson, ainsi qu'au niveau de Fromiga.



Les « corridors verts ». Des espaces « naturels » à affirmer. Etude de paysage, d'infrastructures et de développement. ANMA-BMA-IPS'EAU. Avril 2004.

ORIENTATION 4

Structurer les franges urbaines et les abords des infrastructures

- *Structurer et améliorer la qualité des franges urbaines*. La limite entre les zones urbanisées et les espaces naturels ou

AXE II - Limiter le risque d'inondation

La commune est fortement soumise aux risques d'inondation, tant par le ruissellement urbain que par le débordement des étangs, des fleuves et des rivières.

La prise en compte du risque repose sur deux principes prioritaires : limiter les implantations humaines dans les secteurs à risques et réduire la vulnérabilité des activités humaines.

ORIENTATION 6

Mettre en œuvre des moyens de lutte contre les inondations

Différentes études pour la protection contre les inondations de la basse vallée du Lez ont été réalisées ou sont en cours. Elles permettent de prévoir d'importants travaux visant à réduire la vulnérabilité des zones urbanisées face au risque d'inondation. Il pourra s'agir, à titre d'exemple, de :

- la création d'ouvrages de délestage du Lez, « le chenal de dérivation », avec l'extension du lit de la Lironde ;
- le renforcement et le rehaussement des digues de protection des zones urbaines ;
- l'adaptation des ouvrages d'art aux nouvelles configurations du réseau hydrographique (seuils, ponts,...) ;
- la création de bassins de rétention, diminuant les risques sur les zones urbaines.

Exemple d'aménagement de fossés à ciel ouvert. « Principe de la noue eaux pluviales »

*Source : dossier « Mieux lotir »
- CAUE du Bas-Rhin – Juin 2002.*



ORIENTATION 7

Agir sur l'urbanisme pour réduire le risque et l'exposition au risque

- Stopper toute nouvelle urbanisation en zone inondable, hors zone agglomérée, conformément aux prescriptions du PPRI.
- Limiter la densification des zones déjà urbanisées soumises aux risques d'inondation.
- Favoriser les aménagements permettant de diminuer la vulnérabilité des bâtiments existants exposés au risque inondation.
- Préserver les zones naturelles de rétention, comme la zone humide à proximité du domaine de l'Estanel ou la plaine du mas de Gau.
- Favoriser le développement d'une urbanisation limitant l'imperméabilisation des sols.
 - Accompagner les zones à urbaniser d'une réflexion en matière d'écoulement pluvial, afin de canaliser de manière cohérente ces écoulements pluviaux et d'éviter que ceux-ci ne fassent peser de risques sur les constructions.
- Gérer le risque de ruissellement urbain par la réalisation d'espaces publics adaptés. Il peut s'agir de « noues paysagères » en bordure des voies. Ces systèmes d'écoulement pluvial en aérien, sous forme naturelle et végétalisée, participent ainsi à la valorisation de l'espace public. De la même manière, la réalisation de bassin de rétention paysager, pouvant participer à la vie de la commune, sera privilégié.

AXE III - Améliorer les déplacements

L'amélioration de la circulation à l'échelle de la commune doit passer par une action conjuguée sur l'offre de déplacement (restructuration du réseau viaire, développement des transports en commun et des modes non motorisés) et sur des projets urbains favorisant le transfert vers des modes de déplacement complémentaires à l'utilisation de la voiture particulière. Ces orientations s'inscrivent dans l'esprit du Plan de Déplacement Urbain de l'Agglomération de Montpellier (PDU) et des orientations du SCoT.

ORIENTATION 8

Adapter le réseau viaire aux besoins des déplacements motorisés

- Améliorer les échanges est-ouest sur la commune. Le réseau de desserte des zones urbanisées de Lattes se caractérise par un système de voies rayonnantes vers les centres urbains et par la faiblesse des liaisons transversales, contraintes notamment par la présence du Lez. Cette configuration génère d'importants problèmes de circulation dans le centre de Lattes, en particulier sur l'avenue de l'Europe, l'avenue de Boirargues, ainsi qu'au niveau des zones commerciales, du rond point de Soriech à celui de la Méditerranée. L'aménagement d'une nouvelle voie inter quartier reliant la RD116 à la RD986 et à la RD21, s'appuyant sur les voiries existantes, permettra de désengorger les traversées urbaines de toute la circulation « parasite » et d'améliorer les liaisons est-ouest à l'échelle de la commune.

- Améliorer les liaisons vers les étangs et vers Pérols, en recalibrant le chemin rural à l'arrière du mas de Causse, reliant la RD172 au niveau du mas de Causse à la RD132 (route de Lattes à Pérols). Cette voie permettra également de desservir la zone d'extension future des coteaux de la Lironde.
- Hiérarchiser et améliorer la lisibilité du réseau viaire, afin de faciliter la fluidité des déplacements et de renforcer les conditions de sécurité, en particulier dans les zones d'activités.

ORIENTATION 9

Privilégier une urbanisation favorisant la mise en place des transports en commun et anticiper l'arrivée du tramway

- Favoriser des formes urbaines adaptées aux modes de transport collectifs (densité, regroupement).
- Anticiper l'arrivée de la ligne 3 du tramway de l'agglomération de Montpellier, en rapprochant les zones urbanisées et les équipements des zones desservies par le futur TC.
- Valoriser l'arrivée du tramway, en prévoyant la restructuration des espaces publics qui accueilleront la future ligne, notamment sur le carrefour de l'Europe, qui accueillera une gare de tramway.

- Anticiper les besoins de création de parkings-relais sur le tracé de la future ligne 3 de tramway, afin de favoriser le transfert modal vers les TC.
- Développer les accès vers les lignes 2 et 3 du tramway depuis les différentes zones urbaines, en particulier depuis Maurin et Boirargues (aménagement de pistes cyclables, navettes,...).

ORIENTATION 10

Renforcer la place des déplacements non motorisés

- Améliorer les liaisons piétonnes et cycles :
 - dans les centres urbains ;
 - à destination des principaux équipements (collège, lycée, future piscine, zones d'activités, tramway...)
 - entre les différents pôles urbains : liaisons est-ouest entre Maurin, Lattes-centre et Boirargues, d'une part, et entre la commune de Lattes et celle de Montpellier d'autre part ;
- Requalifier les axes dans les centres urbains, pour accueillir les circulations piétonnes et deux roues. L'avenue de l'Europe et l'avenue de Boirargues, notamment, pourront être requalifiées en véritables axes urbains, une fois que sera réalisé la liaison inter quartier Nord de Lattes. L'arrivée du tramway constituera en outre un formidable vecteur pour la requalification des espaces publics qu'il empruntera et l'aménagement de liaisons douces ;
- Renforcer et améliorer les voies piétonnes et cycles pour les loisirs :
 - le long du Lez, en direction de la mer et de Montpellier ;

- vers Villeneuve-lès-Maguelone, Pérols et la commune de Palavas-les-Flots ;
- vers l'étang du Méjean (sentier de découverte, maison de la nature).

- Initier une réflexion sur les potentialités de navigation sur le Lez, qui pourrait constituer un axe de transports collectifs entre Lattes et la mer.



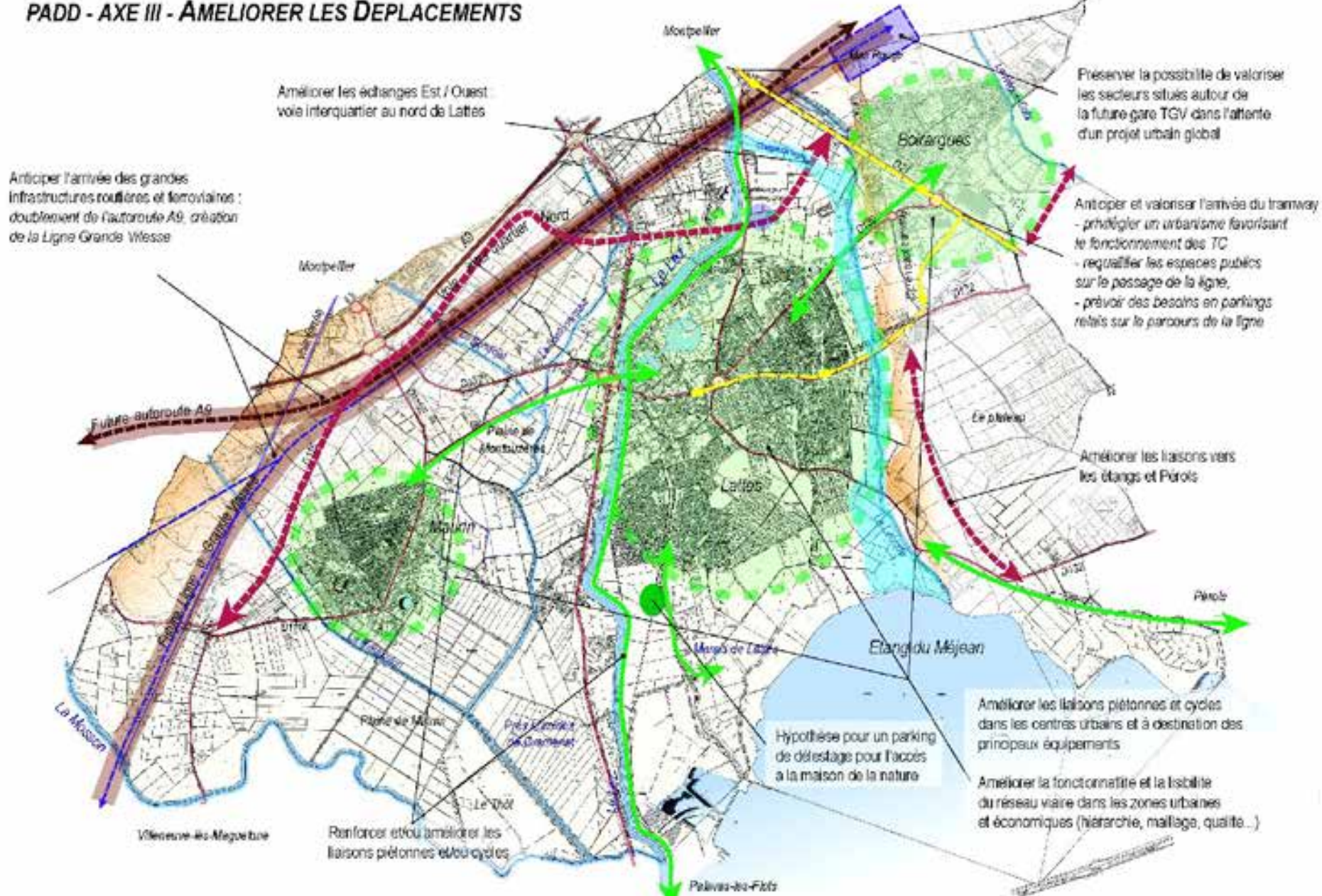
Aménagement d'une passerelle dans une zone humide, servant de bassin de rétention et de parc urbain.

ORIENTATION 11

Anticiper l'arrivée de grandes infrastructures routières et ferroviaires

- Réserver à l'urbanisation future, sans ouverture immédiate, le secteur situé en limite de la commune au nord de Boirargues, afin de ne pas grever la possibilité de réaliser un projet cohérent autour de la future gare TGV (projet à long terme), qui soit à la hauteur de cet équipement structurant d'intérêt communautaire.
- Prendre en compte les nuisances induites par les infrastructures du couloir languedocien (LGV, A9, doublement de l'A9) et par l'aéroport de Montpellier Méditerranée, pour définir la vocation et les formes urbaines des espaces situés dans les zones de bruit de ces infrastructures.

PADD - AXE III - AMELIORER LES DEPLACEMENTS



AXE IV - Structurer les zones urbaines et favoriser un développement urbain durable

La commune est caractérisée par une structure urbaine tripolaire. Ces pôles sont eux même dominés par des zones pavillonnaires conçus sans armature urbaine globale. Lattes est également marquée par les vastes zones économiques qui se sont développées le long des grandes infrastructures. Ainsi, la problématique de structuration et de composition des zones urbanisées est essentielle, couplée à celle de la forte pression démographique qui s'exerce sur un territoire où l'espace est de plus en plus rare.

ORIENTATION 12

Mailler les zones urbanisées et qualifier les espaces publics

L'expression d'une nouvelle structuration urbaine passe par la création d'une trame viaire susceptible de (re)structurer l'existant et d'anticiper le développement de nouveaux secteurs.

- Restructurer les zones urbanisées, notamment sur des espaces publics ou « nœuds » stratégiques, comme sur le rond point de l'Europe. Il s'agit ici de profiter de l'arrivée du tramway pour recomposer l'espace, qui serait à traiter comme une véritable place. Les abords pourront être densifiés et surélevés afin d'être à l'échelle de cette vaste place.
- Améliorer le maillage des zones urbanisées, tant que faire se peut, comme en réalisant une liaison routière entre l'avenue de Boirargues et celle de l'Europe, à proximité du rond point de l'Europe ;

- Favoriser la création de véritables espaces publics (places, mails, traitement qualitatif des voiries...) et gérer le stationnement.
- (Re)composer les zones d'activités, via un maillage viaire lisible et cohérent. Ce schéma viaire favorisera les continuités urbaines par le raccordement des voies des zones économiques au tissu existant. La lisibilité pourra également être améliorée par un traitement différencié des voies, en fonction d'une hiérarchie à affirmer (largeurs de voiries, types de plantations...). Une meilleure cohérence urbaine pourra également être donnée par l'alignement des bâtiments le long des voies de desserte.
- De manière générale, il s'agira d'anticiper l'avenir en prévoyant une trame viaire et paysagère structurante pour les futures zones à urbaniser, reliée au tissu urbain. Cette trame s'appuiera sur le relief, les structures paysagères existantes ou les chemins. L'émergence d'un tel projet d'ensemble sera un garant pour la qualité de l'espace, quels que soit les choix futurs en matière de vocation du sol.

ORIENTATION 13**Opter pour des formes et un développement urbain préservant le capital foncier de la commune et confortant les pôles urbains**

- **Favoriser le renouvellement urbain** : On cherchera à développer la ville sur elle-même au lieu de s'étendre de manière expansionniste dans les zones agricoles et naturelles. Là où des disponibilités se créent dans les centres, sur les espaces résidentiels peu denses, mais aussi sur les zones économiques et les espaces agricoles situés en continuité des zones urbanisées (serres de Maurin), on privilégiera la réalisation d'opérations de renouvellement urbain. Ces opérations favoriseront une restructuration et une densification du tissu urbain, et intégreront une mixité des fonctions (commerces, habitat, activités diverses). Le projet urbain autour de l'ancienne école des genêts sur Maurin va dans ce sens. Toutefois, la densification ne se fera qu'hors zones inondables.

A Lattes, une restructuration du carrefour de l'Europe pourra être l'occasion d'opérations de renouvellement urbain, pour mieux adapter le bâti à l'échelle de cet espace et composer les abords de la future place.

- **Opter pour des formes urbaines et architecturales moins consommatrices d'espace et plus génératrices « d'urbanité »**. Il s'agit de favoriser des formes urbaines plus regroupées, tout en étant à même de répondre aux attentes des résidents, en terme de qualité de vie. Il pourra s'agir de petits collectifs et d'habitat groupé, de type R+2, pouvant s'appuyer sur les structures de référence du territoire (« mas du 3^{ème} millénaire »). Ces formes urbaines plus denses et plus structurées que les zones pavillonnaires sont moins consommatrices d'espace. Elles créent par ailleurs davantage de lien social grâce à la réalisation de véritables espaces

publics et la présence de commerces permise par une plus forte densité. Cet objectif se heurte toutefois à la présence des zones inondables qui grèvent une partie importante des zones urbanisées. L'urbanisation devra veiller à imperméabiliser le moins possible les terrains.

- **Se développer en cohérence avec le site et se rapprocher des dessertes de TC**

- *L'offre foncière pour l'habitat ou les équipements et services de proximité sera recherchée dans le tissu urbain existant, au travers du renouvellement urbain, de la réhabilitation du bâti et de la reconquête des logements vacants (Cf. point précédent « favoriser le renouvellement urbain »).*

- *De nouvelles disponibilités foncières seront trouvées en continuité des pôles urbains de Lattes, Maurin et Boirargues, hors zone inondable.*

A Maurin, les zones à urbaniser à vocation principale d'habitat se situent à l'ouest, en partie grâce à la reconversion des espaces sur lesquels se situent les serres, ainsi qu'au nord-ouest. Sur la frange Nord, un parc urbain donnera de la qualité à la limite urbaine existante.

A Boirargues, les zones à urbaniser à vocation principale d'habitat se situent au nord de la zone urbanisée. Le parcours de santé existant constituera une liaison qualitative entre les deux.

- *On cherchera en outre à se développer à proximité des futurs axes de tramway, sous forme plus dense (par exemple le long de l'avenue de la mer ou autour du carrefour de l'Europe, qui pourrait accueillir une future gare de tramway). Les projets d'équipements publics,*

surtout s'ils sont d'intérêt communautaire, seront à privilégier le long de ces axes.

- *Toutefois, la forte exposition aux risques d'inondation de la zone urbaine et des abords immédiats de Lattes-centre ne permet de trouver que peu de disponibilités sur ce pôle urbain ou en continuité directe de celui-ci. Pour répondre aux besoins en matière d'habitat et d'équipements, de nouveaux secteurs de développement sont recherchés, hors zone inondable. On veillera toutefois à réaliser des aménagements respectant le site.*

Un secteur de développement est ainsi prévu en surplomb du corridor paysager de la Lironde, en continuité de la zone urbanisée des Oliviers et du Soriech, et entre le Mas de Causse et le mas de Fangousse. Cet espace pourra accueillir de l'habitat, ainsi que des équipements publics et des services (projet de « pôle autonomie »). Cet ensemble de grande valeur paysagère sera traité avec soin, afin d'insérer les constructions dans le site. Le projet veillera à préserver et à mettre en valeur les éléments forts du paysage (structure des mas, morphologie du coteau, boisements...), au travers d'un projet d'ensemble, cohérent et de haute qualité environnementale.

Un secteur de développement à plus long terme est également envisagé sur le plateau de « la Garrigue », au Sud de la RD172.

Ces futures zones à urbaniser se situent en outre de part et d'autre de la future ligne 3 du tramway de l'agglomération de Montpellier.

ORIENTATION 14

Répondre à la demande de logements dans l'esprit du PLH

Conformément et dans l'esprit du Programme Local de l'Habitat (PLH) de l'Agglomération de Montpellier, il importe d'accroître quantitativement l'offre foncière et également de l'adapter d'un point de vue qualitatif à des populations qui, bien que participant activement à sa vie économique, ont de plus en plus de mal à se loger sur l'agglomération. Aussi un effort sera mené pour :

- Produire des logements, sous forme de petits collectifs, afin d'accroître l'offre dans un contexte où l'espace se fait rare ;
- Répondre aux besoins en logement des classes moyennes et des jeunes actifs, favoriser la relance de l'accession à la propriété et développer l'offre en logements locatifs ;
- Favoriser une offre adaptée au logement des plus modestes, en développant le parc de logements sociaux ;
- Agir à la fois sur le logement neuf, sur la réhabilitation du bâti ancien et sur le parc de logement existant en général.

ORIENTATION 15

Intégrer les préoccupations environnementales et d'économie d'énergie dans l'implantation et la conception des bâtiments

La qualité environnementale des bâtiments doit être encouragée : utilisation de matériaux naturels, promotion des énergies renouvelables et des dispositifs permettant des économies

d'énergie, choix dans l'orientation des bâtiments par rapport au soleil ou au vent,...

ORIENTATION 16

Soutenir le développement économique et favoriser la mixité urbaine

- **Favoriser la mixité des fonctions** (habitat, activité, service) **dans les pôles urbains**, en favorisant l'implantation de commerces de proximité, d'équipements publics et de services à la population dans les zones résidentielles. Dans les zones d'activités également, des programmes d'habitat pourront voir le jour (projets d'agglomération).
- **Accueillir des équipements structurants** et porteurs pour le développement économique de la commune et de l'agglomération (pôle autonomie, pôle universitaire, stadium, piscine...).
- **Favoriser un développement qualitatif des zones d'activités**. La compétence des zones d'activités appartient à l'agglomération, qui privilégiera la réalisation d'opérations d'ensemble.

Une zone d'extension à vocation principale économique est prévue en continuité de la zone du Fenouillet. Elle pourrait accueillir des logements, dans un esprit de mixité urbaine. Une attention particulière sera portée au maillage viaire de la zone, afin d'éviter de reproduire les problèmes actuels de la zone, voire d'améliorer la structure et le fonctionnement de la zone actuelle. Des zones d'extension économique et d'équipement sont également prévues dans le couloir des grandes infrastructures, entre l'A9 actuelle et le doublement futur de l'A9 et de la ligne ferroviaire.

Les secteurs d'activités situés en bordure de la route de la mer (RD21) et en continuité de la zone urbanisée de Boirargues ont un caractère particulier. Elles sont à traiter de manière différenciée par rapport aux autres zones d'activités qui se situent en bordure de la RD21. Il s'agit en effet d'un secteur dont l'occupation du sol pourrait évoluer vers l'habitat et les activités compatibles avec l'habitat, car elle se situe en continuité directe avec la zone résidentielle de Boirargues.

PADD - AXE IV - Structurer les Zones Urbaines et Privilégier un Développement Durable

