

III-23

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLIER



*orientations d'aménagement
et de programmation
secteur Bd d'Orient*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007
Mise en compatibilité (Dédouement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010
Mise en compatibilité (Malbosq).....	A.P. du 20 avril 2011
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013

Mise en compatibilité (Ligne 5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015
Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Mises à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Secteur boulevard d'Orient / avenue Albert Dubout

(Art. L.123-1-4 du CU)

ATTENTION : Les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

1. LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur boulevard d'Orient / avenue Albert Dubout se situe au sud du centre historique de Montpellier entre la gare Saint Roch et l'Hôtel de Ville. Il est plus précisément localisé entre le boulevard d'Orient au nord, l'avenue Albert Dubout au sud et à l'est, puis l'avenue de Palavas à l'ouest. Ce secteur est également traversé par l'avenue du Pont Trinquat du nord au sud.

Les quartiers limitrophes sont la Cité Mion à l'ouest, le quartier Méditerranée – place Carnot au nord et Consuls de Mer au sud – est.

Il s'étend sur 30 hectares environ et est desservi par la ligne 3 du Tramway de l'Agglomération de Montpellier au nord et se situe, en partie, à moins de 500 mètres de l'arrêt « Moularès - Hôtel de Ville » des lignes 1, 3 et 4. Quatre lignes de bus desservent également la zone : ligne 8, 12, 16 et AMIGO.

2. NATURE DE L'OPERATION

Il s'agit d'améliorer les connexions internes, l'accessibilité et la porosité du secteur depuis et vers les quartiers adjacents, afin de faciliter l'accès aux transports publics, aux équipements, services et commerces et de favoriser l'utilisation de modes de déplacement doux. Il s'agit également de conforter ou renforcer la centralité de l'avenue du Pont Trinquat et de celle située autour de l'arrêt de tramway « Voltaire ».

3. PARTI D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

3.1. Données quantitatives :

Il s'agit plus précisément de prévoir, en cas de mutation urbaine de ce secteur, la réalisation de cinq liaisons internes (deux viaires et trois piétonnes), d'une liaison piétonne inter-quartiers, entre la Gare Saint Roch et le quartier de l'hôtel de ville et de deux centralités à conforter ou renforcer.

3.2. Données qualitatives :

Les principes d'aménagement urbains suivants seront mis en œuvre :

- **Accompagner l'évolution du secteur** en initiant une composition viaire au cœur du quartier ;
- **Inscrire les nouvelles liaisons viaires et piétonnes dans le maillage existant ;**
- **Améliorer la lisibilité du secteur** en favorisant les transparences et liaisons urbaines ;
- **Améliorer la desserte des équipements, services publics et privés, commerces, ainsi que l'accès au tramway ;**
- **Renforcer les centralités** en facilitant leur accessibilité ;
- **Favoriser l'utilisation des modes de déplacements doux.**

Le projet ainsi défini s'articule autour :

- La constitution progressive d'une liaison piétonne inter-quartier entre la Gare Saint Roch au nord et le quartier de l'hôtel de ville au sud ;
- De deux liaisons viaires internes qui permettront de connecter respectivement :

- L'avenue du Pont Trinquat au centre du secteur et la rue du Moulin des Sept Cans à l'est, à proximité immédiate de l'avenue Albert Dubout ;
- la rue Nouvelle, qui dessert actuellement des logements collectifs en cœur de quartier et qui termine en impasse à la liaison viaire future citée précédemment.
- De trois liaisons piétonnes internes qui permettront de créer :
 - Deux accès entre l'avenue du Pont Trinquat au centre du secteur et l'avenue de Palavas à l'ouest ;
 - Un accès entre l'avenue Albert Dubout à l'est et la future liaison piétonne inter-quartier reliant la Gare Saint Roch au nord et le quartier de l'Hôtel de Ville au sud.
- De deux pôles de proximité ou centralités à conforter ou renforcer situées :
 - Sur l'avenue du Pont Trinquat ;
 - Autour de l'arrêt de tramway « Voltaire ».

4. CONDITIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

Caractéristiques des équipements et aménagements :

4.1. Voiries et espaces publics :

- **Voie publique de quartier :**

Création d'une voie publique au cœur du quartier, s'appuyant sur le réseau viaire existant privé accessible depuis la rue du Moulin des Sept Cans et le boulevard d'Orient. L'ensemble des entités du quartier seront ainsi connectées par une voirie de desserte locale publique lisible, de type zone 30, voire zone de rencontre.

- **Centralités :**

Les deux centralités à conforter situées sur l'avenue du Pont Trinquat et autour de l'arrêt de tramway « Voltaire », permettront de fournir essentiellement des services et commerces de proximités aux habitants du quartier.

4.2. Accessibilité et circulations piétonnes :

- **Liaison piétonne inter-quartier entre la Gare Saint Roch au nord et le quartier de l'hôtel de ville au sud :**

Elle s'appuie sur le tracé du ruisseau des Aiguerelles (ouvrage enterré), non bâti. En effet, le tracé du ruisseau souterrain constitue une zone non aedificandi qui facilite sa transformation en cheminement public. Cette liaison permettra d'assurer un maillage doux indispensable qui liera le quartier à la gare et au centre historique de Montpellier, puis à l'hôtel de ville et aux quartiers sud-est de la ville. Cette liaison est également essentielle pour contribuer à des liaisons lisibles et agréables entre la ville historique et les quartiers en développement.

- **Liaisons entre l'est et l'ouest :**

Elles permettent de créer des liaisons transversales quasiment inexistantes aujourd'hui. Les habitants du quartier chemineront plus facilement vers les équipements, services et commerces existants,

notamment vers le collège Gérard Philippe dans le quartier adjacent Cité Mion. Le secteur sera ainsi plus perméable et permettra de réduire les temps de parcours via des modes de déplacements doux.

4.3. Le tramway et les lignes de bus

Le secteur est desservi par la ligne 3 du Tramway de l'Agglomération de Montpellier au nord et se situe, en partie, à moins de 500 mètres de l'arrêt « Moularès - Hôtel de Ville » des lignes 1, 3 et 4.

Quatre lignes de bus desservent également la zone : ligne 8, 12, 16 et AMIGO.

Le schéma ci-après traduit les principaux équipements structurants du secteur :

