

Ville de Montpellier



ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ DE L'UNION A MONTPELLIER (34)

Résumé non technique de l'étude d'impact

LE PROJET

Client	Ville de Montpellier
Projet	Zone d'Aménagement Concerté de l'Union à Montpellier (34)
Intitulé du rapport	Résumé non technique de l'étude d'impact

LES AUTEURS

	Cereg – 399 rue Georges Séguy – 34 080 Montpellier Tel : 04.67.41.69.80 www.cereg.com
---	---

Réf. Cereg - 2022-CI-000585



TABLE DES MATIERES

A. PRESENTATION DU PROJET 5

A.I. LOCALISATION DU PROJET6

A.II. CONTEXTE DE L’OPERATION8

A.III. AMBITIONS ET OBJECTIFS DU PROJET.....8

A.III.1. Objectifs de l’opération8

A.III.2. Orientations programmatiques et d’aménagement8

A.IV. DESCRIPTION DE L’AMENAGEMENT9

A.IV.1. Parti pris d’aménagement9

A.IV.1.1. Choix du parti d’aménagement9

A.IV.1.2. Intentions architecturales et paysagères du projet10

A.IV.1.3. Programmation10

A.IV.2. Accès et desserte.....13

A.IV.2.1. Aménagement de voirie.....13

A.IV.2.2. Le stationnement13

A.IV.2.3. Déplacements doux14

A.IV.3. Gestion hydraulique et assainissement pluvial14

A.IV.4. Aménagements paysagers et cadre de vie15

B. ANALYSE DE L’ETAT INITIAL DE L’ENVIRONNEMENT ET EVOLUTION PROBABLE 17

B.I. SYNTHESE DES CONTRAINTES ET ENJEUX IDENTIFIES.....18

B.II. EVOLUTION DE L’ETAT ACTUEL SANS OU AVEC MISE EN ŒUVRE DU PROJET.....22

C. DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION 25

C.I. ANALYSE DES ZONES POTENTIELLES D’ACCUEIL SUR LE TERRITOIRE26

C.II. JUSTIFICATION DU CHOIX DU SITE27

C.III. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET DE ZAC PRESENTE A ETE RETENU27

C.III.1. Justification de la programmation retenue27

C.III.2. Justification du parti d’aménagement retenu27

D. IMPACTS DU PROJET SUR L’ENVIRONNEMENT ET MESURES POUR EVITER, REDUIRE, COMPENSER LES IMPACTS NEGATIFS..... 29

D.I. EFFETS ET MESURES EN PHASE TRAVAUX ET EN PHASE EXPLOITATION30

D.II. EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D’AUTRES PROJETS CONNUS36

D.II.1. Projets retenus36

D.II.2. Analyse des effets cumulés36

E. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION 38

E.I. SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT)39

E.II. PLAN LOCAL D’URBANISME INTERCOMMUNAL CLIMAT (PLUI-C)39

E.III. PROGRAMME LOCAL DE L’HABITAT (PLH)40

E.IV. PLAN DE MOBILITE 203240

E.V. PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES40

F. INCIDENCES RESULTANT DE LA VULNERABILITE DU PROJET A DES RISQUES D’ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURS.....41

F.I. CARACTERISATION DES RISQUES..... 42

F.II. EVALUATION DES INCIDENCES NEGATIVES 42

F.II.1. Impacts résultant de la vulnérabilité du projet à des risques externes 42

F.II.2. Impacts résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d’origine humaine 42

G. COUT DES MESURES ET MODALITES DE SUIVI DES MESURES ET EFFETS SUR L’ENVIRONNEMENT43

G.I. COUT PREVISIONNEL DES MESURES ENVIRONNEMENTALES 44

G.I.1. Coût des mesures écologiques 44

G.I.2. Coût des mesures paysagères 44

G.I.3. Coût des mesures hydrauliques..... 44

G.I.4. Coût des autres mesures environnementales en phase chantier 44

G.II. MODALITES DE SUIVI DES MESURES ET DE LEURS EFFETS SUR L’ENVIRONNEMENT 44

G.II.1. Suivi des mesures sur le milieu physique 44

G.II.2. Suivi des mesures sur le milieu naturel 44

G.II.3. Suivi des mesures sur le paysage 44

G.II.4. Suivi des mesures sur le milieu humain 45

H. METHODES UTILISEES.....46

H.I. METHODOLOGIE APPLIQUEE..... 47

H.I.1. Cadre méthodologique général 47

H.I.2. Méthodes d’analyse de l’état initial et d’évaluation des impacts 47

H.II. ORGANISMES CONSULTES 47

H.III. DIFFICULTES RENCONTREES 48

I. AUTEURS DE L’ETUDE49

PREAMBULE

Avec un accroissement moyen de la population de 1,5% par un an entre les années 2016 et 2021 (1,8% à l'échelle de la Métropole), correspondant à l'arrivée sur cette même période de près de 4 200 habitants supplémentaires chaque année sur son territoire (environ 8 600 habitants/an à l'échelle de la Métropole), la ville de Montpellier doit sans cesse accroître son parc de logements. Sur un rythme de près de 5 300 logements au cours des dix dernières années, Montpellier et sa Métropole ont fortement développé leur offre et maintiennent aujourd'hui un rythme soutenu de croissance.

Le centre-ville, c'est-à-dire l'Écusson historique et les faubourgs qui l'entourent, a peu contribué à l'accueil de la croissance démographique. Pour l'essentiel, cette croissance s'organise dans les nouveaux quartiers de la Cité Créative, ou encore Port Marianne, Grisettes et Ovalie.

Dans le cadre de l'élaboration du PLUi-Climat métropolitain et depuis la révision du SCoT en 2019, la Métropole de Montpellier s'est donnée pour priorité de lutter contre l'étalement urbain en modérant la consommation foncière, tout en visant la conduite de projets d'urbanisation prioritairement en cœur de Métropole. Ainsi, la réponse aux différents besoins en tissu urbain mixte s'inscrit de manière prédominante dans les secteurs où l'urbanisation est existante, en intensification des tissus urbains ou en renouvellement urbain.

En réponse à ces enjeux, la présente étude d'impact concerne **l'opération d'aménagement d'une Zone d'Aménagement Concerté – dénommée ZAC de l'Union, d'une superficie d'environ 9 ha**, située en plein cœur du quartier Port Marianne, dans un secteur en pleine mutation au sud-est de Montpellier.

Il s'agit d'une **opération de renouvellement et de développement urbain** qui s'inscrit dans le grand projet d'urbanisation de Port Marianne engagé dans les années 1980. L'opération a pour objectif la création de nouveaux logements, bureaux, activités tertiaires, services, commerces et équipements sur cette zone, tout **en intégrant et en requalifiant un bâti existant**, épars et sans plan de masse clairement identifiable. Le projet prévoit également **la requalification de la frange Est de l'avenue Raymond-Dugrand, en lien avec la place Christophe Colomb**.

Ainsi, les grands objectifs urbanistiques du projet sont de :

- Permettre **l'implantation d'environ 1 200 logements neufs et mixtes** (83 100 m² de surface de plancher) répondant aux besoins de production de logements, notamment sociaux et abordables, fixés par le Programme Local de l'Habitat de la Métropole de Montpellier ;
- Offrir **une mixité programmatique** liées aux besoins du secteur avec des bureaux, des commerces et services de proximité (12 700 m² de SDP de bureaux, 3 000 m² de SDP de commerces et 1 200 m² d'équipements) ;
- Requalifier certains espaces publics existants pour garantir un renouvellement urbain cohérent entre projet et existant ;
- Répondre aux besoins en matière d'équipements publics ;
- Offrir **des espaces publics et paysagers nouveaux** de qualité en lien avec les quartiers environnants ;
- Favoriser le recours aux **modes de déplacement doux** (piéton, vélo, etc.).

Réglementairement, selon l'article R.122-2 du code de l'environnement et son annexe, l'opération de la ZAC de l'Union qui a pour objectif de **créer 100 000 m² de surface au plancher sur un terrain d'assiette d'environ 9 ha, est soumise à étude d'impact** au titre de la rubrique 39 « *Travaux, constructions et opérations d'aménagement* » :

*b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.*420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m².*

Conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact comprend les chapitres suivants :

- 1° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous. **Ce résumé fait l'objet du présent document ;**
- 2° Une description du projet ;
- 3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;
- 4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ;
- 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :
 - De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ;
 - De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ;
 - De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ;
 - Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ;
 - Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés ;
 - Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ;
 - Des technologies et des substances utilisées.
- 6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné ;
- 7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;
- 8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour : éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités et compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits ;
- 9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ;
- 10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;
- 11° Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation.

Conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, le présent document constitue le résumé non technique de l'étude d'impact.

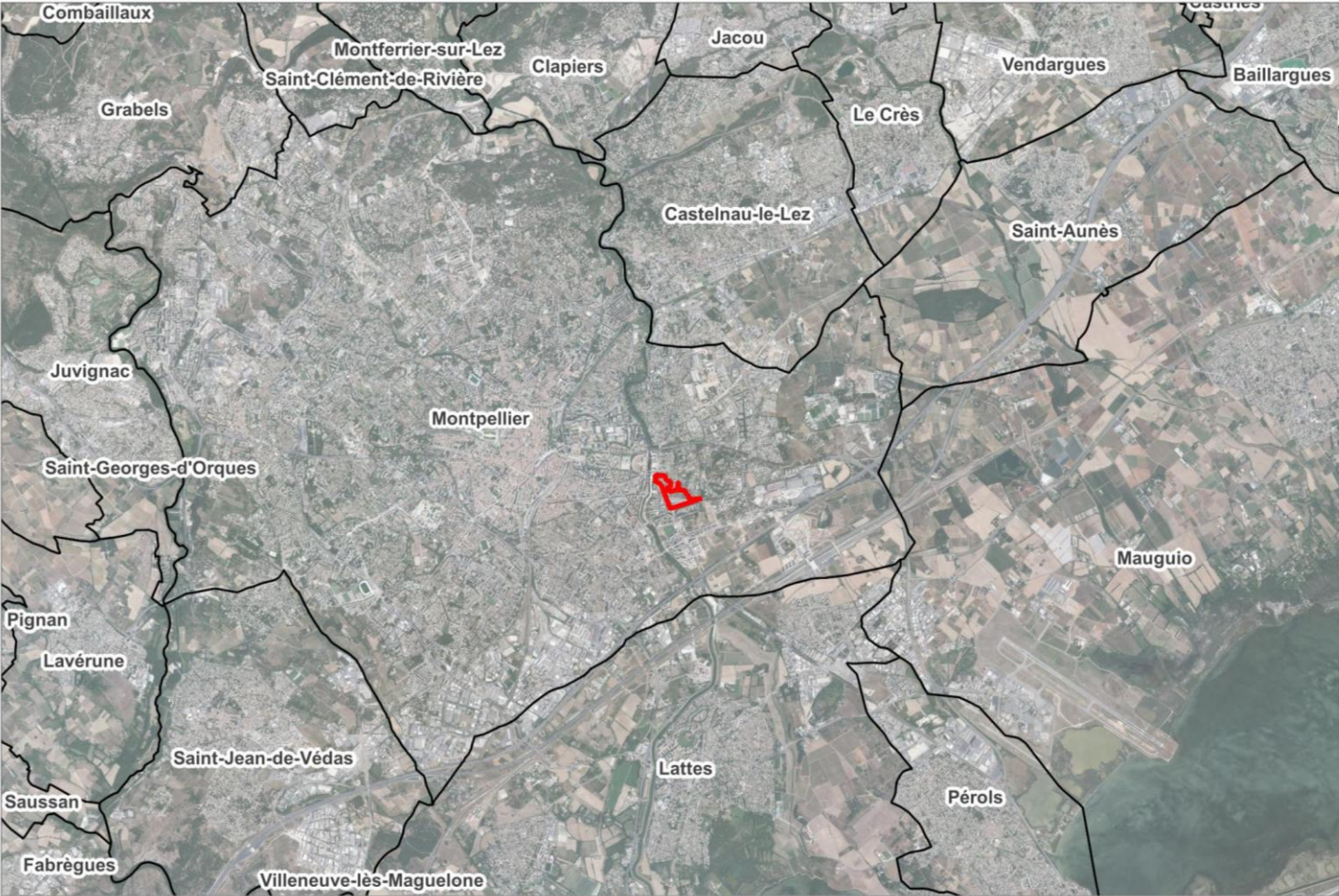
A. PRESENTATION DU PROJET



La présente opération d'aménagement de ZAC est portée par la Ville de Montpellier et confiée, dans le cadre d'une concession, à la **SERM** (Société d'Équipement de la Région Montpellieraine), société d'économie mixte qui réalise principalement des projets urbains pour le compte de la Ville et de la Métropole de Montpellier.

A.I. LOCALISATION DU PROJET

Le projet se situe dans le département de l'Hérault sur la commune de Montpellier. Plus précisément, la zone d'implantation de la ZAC s'inscrit dans le quart sud-est de Montpellier, dans **le quartier de la Baume**, à Port Marianne, entre les quartiers Richter à l'ouest, Jardins de la Lironde au nord-est, et Parc Marianne au sud. Il vient prendre place dans **une « maille » de la trame macro-structurale de Port Marianne**.



Carte élaborée par Cereg en octobre 2025 | Source : BD Ortho IGN - Admin Express IGN



Figure 1 : Localisation du projet de la ZAC de l'Union

Le périmètre de la ZAC de l'Union couvre **une superficie d'environ 9 ha** et **s'inscrit dans le périmètre de concession de l'opération Parc Marianne**. Il est délimité par les principaux axes de communication suivants :

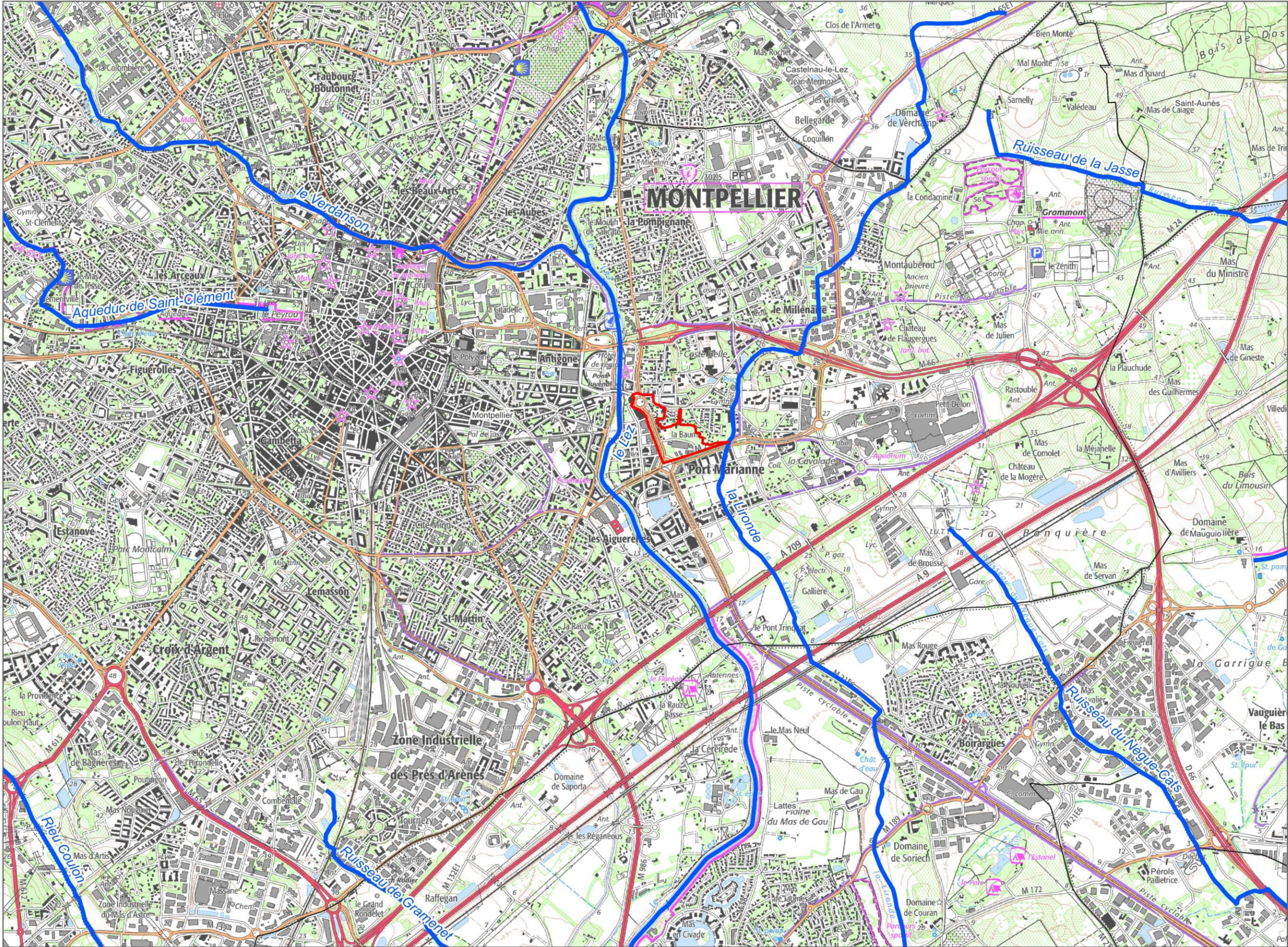
- Au sud, par l'avenue du Mondial 98 (trottoir nord inclus) et la place Ernest Granier ;
- À l'ouest, par l'avenue Raymond Dugrand, intégrant le rond-point Christophe Colomb et la rue Vendémiaire, jusqu'aux berges du Lez et au pont Juvénal ;
- Au nord par l'avenue Albert Einstein ;
- À l'est, par les franges de tissus pavillonnaires accessibles depuis l'impasse de la Baume.



Projet de périmètre de ZAC de l'Union
 Périmètre d'étude

Figure 2 : Vue aérienne des quartiers de Port Marianne

Ce site, dont le foncier est partiellement maîtrisé par la Collectivité, recouvre principalement **un secteur déjà urbanisé**, hérité d'une époque antérieure au développement du projet urbain de Port Marianne, et **de faible qualité bâtie, incompatible avec le fonctionnement urbain actuel**. S'y trouve notamment une large emprise (environ 2,5 ha) occupée par des entrepôts et parkings d'une société de matériaux de construction, ainsi que des habitations et au cœur du site, des friches végétalisées bordées par des pavillons d'habitation à l'est.



- LEGENDE
- Périmètre de la ZAC
 - Limite communale
 - Cours d'eau



A.II. CONTEXTE DE L'OPERATION

Dans le cadre de l'élaboration du PLUi-Climat métropolitain et depuis le premier SCoT approuvé en 2006, Montpellier s'est donné **pour priorité de lutter contre l'étalement urbain en modérant la consommation foncière, tout en visant la conduite de projets d'urbanisation prioritairement en cœur de Métropole**. Ainsi, la réponse aux différents besoins en tissu urbain mixte s'inscrit prioritairement dans des secteurs déjà urbanisés, **en intensification ou en renouvellement des tissus urbains** : ces secteurs, dont fait partie la future ZAC de l'Union (anciennement dénommée ZAC de la Baume), sont notamment **desservis par des axes de transports collectifs et bénéficient de nombreux équipements**, réseaux et services adaptés.

Les débats récents, notamment dans le cadre de la mise à jour du PADD (projet d'aménagement et de développement durable) du nouveau PLUi, visent, pour le cœur de métropole à :

- Privilégier **la densification et le réinvestissement des tissus déjà urbanisés** en cohérence avec la trajectoire du ZAN. Les opérations d'extension ou de renouvellement urbain devront se faire sous la forme de projets d'aménagement **intégrant la mixité fonctionnelle et sociale** ;
- Favoriser le développement de la **ville des courtes distances** et la réparation des ruptures socio-spatiales ;
- **Rechercher la qualité urbaine, architecturale et environnementale des opérations** en extension ou en renouvellement afin de préserver les atouts de ces espaces, la qualité du cadre de vie et leur attractivité, y compris économique, commerciale et touristique.

En réponse à ces enjeux, la ZAC de l'Union constitue le projet d'urbanisation en renouvellement urbain qui se positionne au sein du projet urbain Port Marianne dont il forme l'une des dernières pièces maîtresses. Se développant sur environ 9 hectares entre les quartiers Parc Marianne, Jacques Cœur, Richter et les Jardins de la Lironde, cette opération propose le renouvellement de la ville sur elle-même avec notamment la finalisation du pôle d'affaires constitué autour de la place Ernest Granier. Cette opération mixte à vocation principale d'habitat se développera en interface avec les quartiers contemporains de Port Marianne, et les formes bâties de type pavillonnaire situées plus à l'Est autour de l'impasse de la Baume.

A.III. AMBITIONS ET OBJECTIFS DU PROJET

A.III.1. Objectifs de l'opération

La future ZAC de l'Union a pour enjeu majeur le réinvestissement d'un secteur existant en quartier mixte à vocation principale d'habitat. Les objectifs d'aménagement retenus par la Ville de Montpellier, issus de la délibération du Conseil municipal du 20 octobre 2016 sont les suivants :

- **Réaliser un quartier mixte à vocation principale d'habitation sous forme de logements collectifs**, accueillant également des bureaux et des commerces, et s'insérant dans le tissu urbain dense et structuré des quartiers centraux de Port Marianne ;
- Proposer une composition urbaine en cohérence avec les quartiers voisins ;
- **Garantir une couture adaptée avec le tissu pavillonnaire environnant**, équilibrée entre le respect de l'existant et l'ambition de constituer des fronts bâtis cohérents avec l'urbanité du projet Port Marianne ;
- Développer l'urbanisation à proximité des lignes structurantes de transport en commun (tramway, bustram) ;
- **Répondre aux besoins importants en logement**, dans le respect du principe de mixité sociale ;
- Participer à la **requalification des espaces publics existants** ;
- Privilégier dans l'aménagement des espaces publics **la continuité des modes de déplacement actifs** (piétons et cycles), entre le quartier et le reste de la ville ;
- **Affirmer une dimension paysagère** s'insérant dans le schéma directeur paysager de Port Marianne ;
- Répondre aux besoins en matière d'équipements publics qui pourront s'exprimer à l'échelle du quartier
- Intégrer la problématique hydraulique ;
- Concevoir un nouveau quartier apaisé **s'inscrivant dans la démarche globale de développement durable** menée par la Ville.

Le projet de ZAC de l'Union, par sa proximité avec le centre-ville, sa situation au sein du quartier Port Marianne et sa proximité avec les réseaux de transport en commun, doit donc permettre de renouveler et qualifier les espaces urbains existants, tout en leur appliquant les nouveaux paradigmes mis en œuvre par la Ville de Montpellier en réponse aux défis sociétaux contemporains (transition climatique, mobilités décarbonées, nature en ville, mixité sociale et fonctionnelle, ville apaisée et à hauteur d'enfant, lutte contre le réchauffement et les risques climatiques, vivre ensemble, proximité, ...).

A.III.2. Orientations programmatiques et d'aménagement

Le réaménagement du secteur s'inscrit dans une démarche de développement durable et de renouvellement urbain qualitatif et innovant. Il poursuit les orientations d'aménagement suivantes :

■ Une recomposition urbaine cohérente :

- Proposer **un nouveau quartier mixte à vocation principale d'habitation** (environ 1 200 logements pour environ 83 000 m² SDP) sous forme de logements collectifs et intermédiaires, incluant des surfaces de bureaux, activités, commerces et services (environ 17 000 m² SDP) **en réinvestissement urbain d'un secteur faiblement structuré et urbanisé**, et en s'insérant dans le tissu urbain dense et structuré de Port Marianne ;
- **Parachever la composition urbaine globale du secteur** en proposant des formes urbaines en interface des pôles alentours déjà réalisés à Port Marianne (place Ernest Granier, place Christophe Colomb) et en réponse aux fronts bâtis développés sur les opérations voisines (Richter, Parc Marianne, Jacques Cœur) ;
- **Assurer une couture progressive et équilibrée avec le tissu urbain moins dense environnant**, en cohérence avec l'urbanité de Port Marianne et les équipements réalisés ;
- Contribuer à la **requalification des espaces publics** environnants.

■ Une proposition cohérente en matière de transition écologique et de résilience urbaine :

- **Apaiser le futur quartier en réduisant la place de l'automobile**, et aménager les espaces publics en privilégiant, dans un contexte paysager, **la priorité et la continuité des modes de déplacement actifs** et alternatifs à l'automobile (piétons, cycles, transports en commun, ...) ;
- **Affirmer la présence de la nature en ville**, en s'appuyant sur la structure paysagère existante tout en proposant un parti paysager innovant, répondant aux usages et aménités attendus par la population ;
- **Assurer le confort intérieur d'habitat** (intelligence domotique, espaces extérieurs privatifs et collectifs associés aux logements) en cohérence avec les caractéristiques notamment climatiques du milieu méditerranéen avec une attention portée au confort thermique d'été ainsi qu'à la réduction des effets d'îlot de chaleur urbain.
- Assurer la qualité d'usages et de confort des espaces publics privilégiant **l'appropriation par tous comme lieux de vie** ;
- Travailler le quartier et ses espaces publics à hauteur d'enfants ;
- Répondre potentiellement aux besoins en matière d'équipements publics qui pourront s'exprimer à l'échelle du quartier ;
- **Proposer une offre de service et de commerce variée**, complémentaire des quartiers voisins, dans une optique de favoriser la ville du quart d'heure et ainsi encourager les déplacements non motorisés ;
- **Intégrer la problématique hydraulique** dans le réaménagement global du quartier en la combinant aux enjeux paysagers, de biodiversité et ludiques ;
- Concevoir un nouveau quartier s'inscrivant **dans la démarche globale de développement durable, de lutte contre le réchauffement climatique** et de transition énergétique menée par la Ville et la Métropole de Montpellier.

A.IV. DESCRIPTION DE L'AMENAGEMENT

A.IV.1. Parti pris d'aménagement

A.IV.1.1. Choix du parti d'aménagement

Le projet se développe autour de trois secteurs urbains aux identités distinctes et contextualisées, par la variété de densité, de hauteurs et de morphologies bâties qu'ils proposent :

- **La ville intense, active et dense** au contact des avenues, de la desserte en transports en commun et dans la continuité des tissus urbains de Parc Marianne et de Richter, avec une morphologie urbaine qui marque le quatrième cadran de la place Ernest Granier. Cette intensité sera marquée morphologiquement par la recherche de hauteurs bâties plus importantes créant un effet de signal à l'entrée du quartier et à l'échelle de Port Marianne, symbolisant la lutte contre l'étalement urbain et le renouvellement de ce secteur de ville.
- **La ville parc, paysagère et apaisée** habitant la nature et la pente en cœur de site. Une typologie d'habitat qui crée une transition douce entre le quartier de la Baume, ses habitations individuelles et la ville intense autour des avenues.
- **La ville structurée**, organisée autour de cœurs d'îlots végétalisés, d'une avenue et d'un rond-point à réaménager avec des principes plus urbains et plus paysagers.



Figure 3 : Photographie de la maquette d'étude du projet traduisant les 3 secteurs urbains du projet (source : Gautier Conquet aup, octobre 2025)

La conception du projet propose l'affirmation d'une **identité forte** pour le futur quartier, avec **des émergences bâties** (jusqu'à R+18 maximum, autorisé au PLUi) dans la partie sud-ouest du site, **en entrée de quartier sur la place Ernest Granier**, avec un socle en cohérence avec la hauteur bâtie des 3 autres quadrants de la place.

Ces émergences créent un effet de signal à l'entrée de quartier et permettent également de répondre aux enjeux du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en libérant de l'espace au sol, privilégiant une densité verticale et une plus grande place laissée à la pleine-terre et au paysage.

Le parti d'aménagement retenu garantit **une offre d'habitat diversifiée et unique** sur le quartier entre :

- La ville intense et structurée sur les rives sud et ouest ;
- La ville parc entre densité végétale et faible densité bâtie en cœur de quartier.

La conception du projet d'aménagement de la ZAC de l'Union a été travaillée pour proposer **un quartier apaisé** à ses futurs habitants et usagers, avec pour objectifs de :

- **Limitier la circulation motorisée à l'intérieur du quartier. Elle n'est autorisée que** pour la défense incendie, la collecte des ordures ménagères et la desserte résidentielle des lots ;
- Empêcher la circulation des véhicules de résidents et particuliers sur la coulée verte ;
- Ne pas adresser directement les entrées parkings sur les avenues R. Dugrand et Mondial 98.

La ventilation programmatique de la ZAC a été déployée en relation avec son contexte. La mutation du secteur repose principalement sur le développement d'une programmation de **logements au sein de l'opération**.

Toutefois, une intensité programmatique est recherchée **principalement autour de la place Ernest Granier et la coulée verte** avec :

- **Une concentration de la programmation commerciale, de services et d'équipements autour du mail piéton sud-nord** développé entre la place E. Granier et la coulée verte. Ces programmes actifs seront intégrés dans les rez-de-chaussée des bâtiments et permettront d'offrir une nouvelle offre aux employés et habitants des quartiers environnants et notamment des bâtiments tertiaires qui s'adressent sur la place E. Granier.
- **Des éventuelles accroches commerciales et/ou de services ne sont pas à exclure au niveau des entrées de la coulée verte, tout comme en proue nord du quartier**, au niveau de la place C. Colomb et de l'articulation de l'avenue A. Einstein avec R. Dugrand
- **Une programmation de bureaux localisée principalement autour de la place Ernest Granier et de l'avenue Raymond Dugrand**, en accroche directe avec la desserte tramway et l'écosystème tertiaire du pôle d'affaires autour de la place Granier.
- **Une programmation d'équipements publics municipaux**, envisagée en rez-de-chaussée de futurs lots.
- **De généreux coefficients de pleine terre** à la fois sur les espaces publics et les lots privés, la moyenne étant de 41% au global.

A.IV.1.2. Intentions architecturales et paysagères du projet

Les principales intentions architecturales et paysagères de l'opération de la ZAC de l'Union dans le quartier de la Baume sont les suivantes :

- Une densité sur la place Ernest Granier ;
- Une coulée verte d'est en ouest ;
- Des coutures urbaines avec le tissu existant voisin.

Le projet vise ainsi à :

- **Une intensification urbaine entre le quartier Antigone et le quartier de Port Marianne** : cette intensification urbaine se traduit par un renouvellement des franges de l'avenue Raymond Dugrand avec une nouvelle offre en logements faisant face à la façade universitaire (Bibliothèque universitaire, facultés d'économie, d'administration et de gestion)
 - **Une intensification urbaine le long du tramway** : le positionnement d'une ligne de tramway engendre une urbanisation dense le long de son tracé, à la fois pour permettre à un plus grand nombre d'habitants et d'usagers d'y avoir accès.
 - **Un parachèvement de la mutation des franges de la place Ernest Granier et de la place Christophe Colomb**
 - **Au niveau de la place Granier, la parcelle d'Union-Matériaux fait l'objet d'un renouvellement** en termes de vocation, d'organisation spatiale et de formes architecturales. Située au cœur du futur quartier de l'Union, en bordure de la place Ernest Granier et à proximité immédiate d'une station de tramway, cette parcelle d'environ 2 hectares contribuera à renforcer la continuité urbaine avec les quartiers résidentiels récents. Sa mutation vers un programme de logements, commerces et bureaux permet d'optimiser un foncier implanté dans le centre de Montpellier et aujourd'hui occupé en grande partie par un entrepôt (bâtiment à rez-de-chaussée), des aires de stockage et de matériaux, générant une imperméabilisation totale du sol sur toute son emprise.
 - **Au niveau de la place Christophe Colomb**, l'objectif est de qualifier l'entrée du quartier de l'Union depuis le Lez par des constructions qui ne viendront pas concurrencer l'image de l'Arbre Blanc (Folie architecturale montpelliéraine) positionné sur le quadrant ouest de l'actuel giratoire. La place Christophe Colomb joue en outre un rôle au niveau de la gestion hydraulique. Par son réaménagement, il s'agira de mettre hors d'eau l'ensemble du périmètre de l'Union impacté par le PPRI (plan de prévention des risques inondation).
 - **La proposition d'une coulée verte** : elle marque l'axe des mobilités douces reliant le quartier du Lez à celui de la Lironde. La coulée verte préserve un ensemble végétal existant en limite parcellaire d'Union Matériaux. Son profil et son dimensionnement permettent de réaliser une première étape dès le démarrage du projet sur la parcelle Union-matériaux puis d'élargir la coulée verte dans un second temps avec la poursuite des acquisitions foncières
 - **Un épannelage et des formes architecturales** assurant une couture urbaine avec l'ensemble des rives du projet. Une transition avec le pavillonnaire situé à l'est est assurée, aux abords de l'impasse de la Baume. L'identité villageoise de ce cœur de quartier très intimiste se doit d'être préservée. Les densités et formes bâties sont réduites et adaptées au contact de ces espaces.
- Quant aux rives le long des grandes avenues (Mondial 98, Raymond Dugrand, Albert Einstein), des hauteurs plus importantes sont envisagées, avec une implantation et une orientation des bâtis générant des perméabilités visuelles (positionnement en bandes le long des axes structurants) et un travail d'épannelage sur chaque bâtiment. Ainsi, la ZAC s'inscrit dans la limite des hauteurs maximales autorisées par le PLUi, bien que celles-ci ne s'appliqueront pas de façon systématique en tous points du projet de ZAC. Les hauteurs maximales autorisées au PLUi actuellement en vigueur sont les suivantes :
- **R+18 maximum** à l'angle de la place Ernest Granier, comme marqueur de l'intensité de ce pôle d'affaires : le projet y envisage notamment deux émergences bâties
 - **R+10 maximum** sur l'avenue Mondial 98, axe structuré par la ligne 1 du tramway, en rapport avec le front bâti du quartier Parc Marianne situé en vis-à-vis.
 - **R+10 maximum** sur une partie de l'avenue R. Dugrand, en accroche avec le quartier Richter.
 - **R+6 maximum** en accroche avec le rond-point Christophe Colomb, la bibliothèque Richter et l'Arbre Blanc.
 - **R+4 maximum** en cœur de quartier, afin d'assurer une transition douce vers les habitations pavillonnaires du quartier de la Baume situées en limite nord.
 - **R+1 maximum** en préservation du tissu d'habitat individuel existant autour du lotissement des Micocouliers et de l'impasse de la Baume.

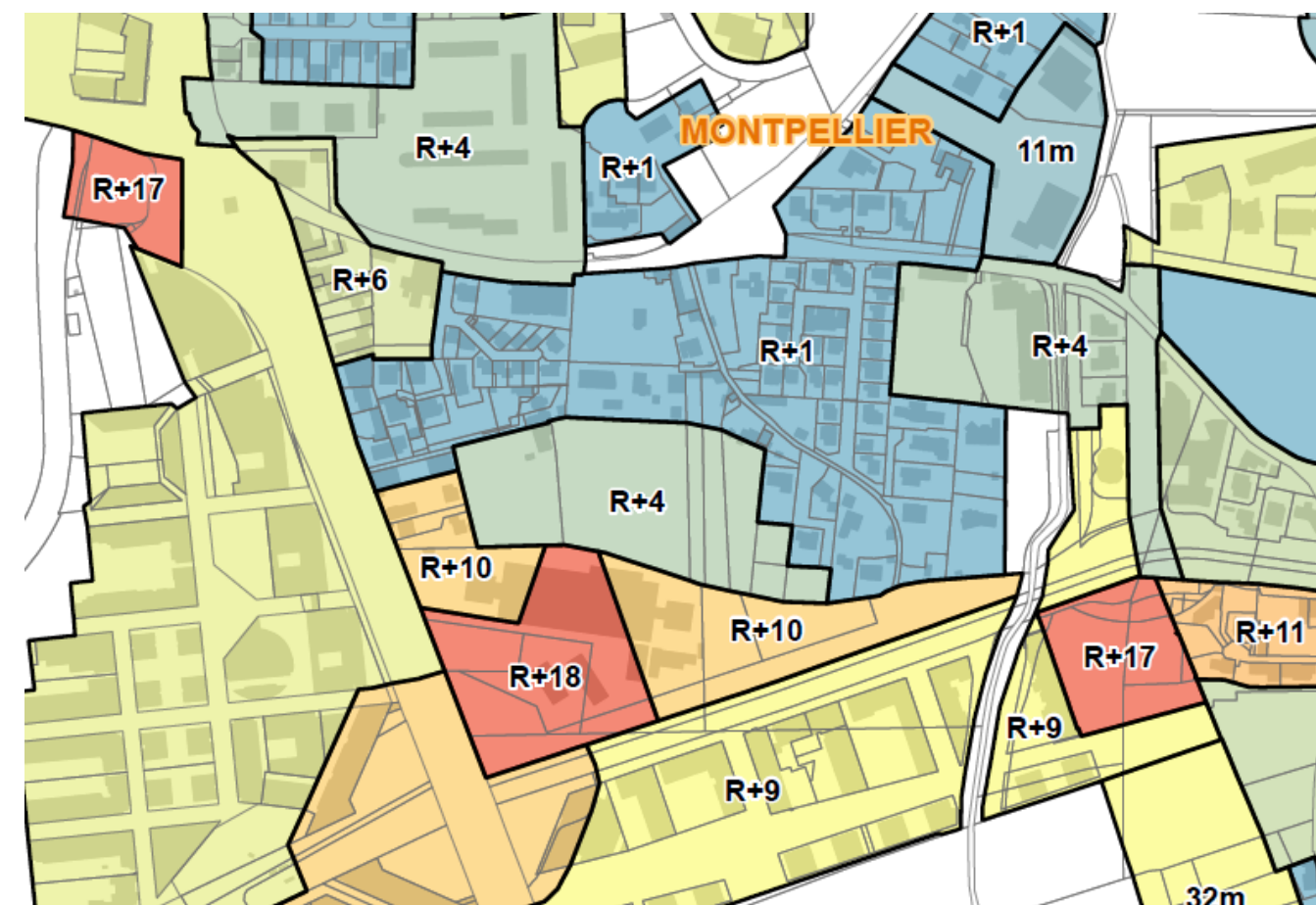


Figure 4 : Cartographie des hauteurs maximales autorisées du PLUi-C approuvé

A.IV.1.3. Programmation

Le programme prévisionnel des constructions à ce stade du dossier de création de la ZAC est le suivant :

- **Habitations :**
Logements : 83 100 m² SDP (~1 200 logements)
- **Commerces et activités de services :**
3 000 m² SDP
- **Equipements publics :**
1 200 m² SDP
- **Bureaux :**
12 700 m² SDP
- **TOTAL : 100 000 m² SDP**

Ces surfaces sont le cumul d'une dizaine de lots et macro-lots envisagés à ce stade pour le projet, délimités sur le plan de composition en page 12.

Parmi cette programmation totale, **46 000 m² de SDP** sont projetés à minima sur le foncier d'Union Matériaux.

Le projet se développe en trois secteurs :

- **Le secteur SUD** au sud de la coulée verte, le long de l’avenue du Mondial 98 ;
- **Le secteur NORD** le long de l’avenue Albert Einstein et de la frange est de l’avenue Raymond Dugrand ;
- **Le secteur CENTRAL** au nord de la coulée verte.

La programmation de commerces, d'activités tertiaires et d'équipements

Le projet a pour ambition d’apporter une mixité fonctionnelle tout en renforçant l’attractivité du quartier. Cela passe par la création de surfaces de **bureaux** mais aussi par la création d’une **offre commerciale** et de services satisfaisant les besoins des futurs habitants et usagers mais aussi des quartiers avoisinants. La création d’**équipements publics** est envisagée en rez-de-chaussée de futurs lots.

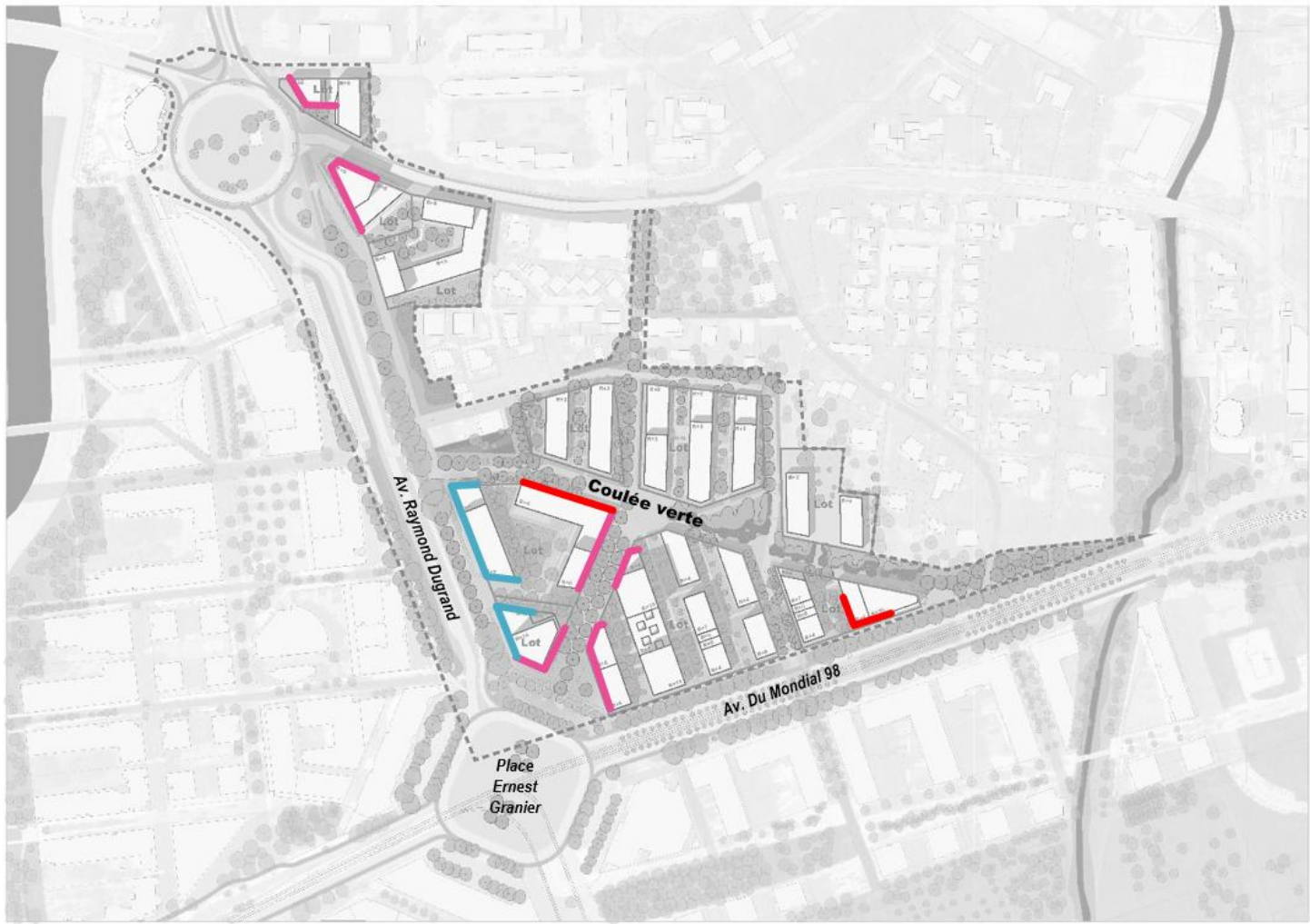


Figure 5 : Plan masse de principe de projet et des éléments structurants (source : Gautier Conquet aup, octobre 2025)



Figure 6 : Plan masse de principe de projet et des éléments structurants (source : Gautier Conquet aup, octobre 2025)

A.IV.2. Accès et desserte

Le quartier de l'Union bénéficie d'une **situation stratégique en termes de desserte**. Le quartier offre le confort d'un réseau de circulation particulièrement efficace avec :

- De **grands axes routiers** tels que l'avenue Pierre Mendès France, conduisant à l'autoroute, à l'aéroport international, etc. ;
- La **ligne de tramway n°1** sur l'avenue du Mondial 98 (deux arrêts à proximité) ;
- La **ligne de tramway n°3** sur l'avenue Raymond Dugrand (un arrêt à proximité) ;
- La **ligne de tramway n°4** à 500 m à l'ouest ;
- 3 lignes de bus à proximité ;
- La **nouvelle ligne de bustram A** au nord-ouest du quartier de l'Union, avec un arrêt au niveau du rond-point Christophe Colomb ;
- Les **véolignes A et 4** du Réseau Express Vélo de la Métropole de Montpellier sur les avenues du Mondial 98 et Raymond Dugrand.
- L'avenue Raymond Dugrand transformée en un axe majeur paysager dans sa partie sud.

A.IV.2.1. Aménagement de voirie

La conception du projet vise à **développer les usages de la rue** avec comme objectifs :

- Limiter exclusivement la circulation motorisée à l'intérieur du quartier à la défense incendie, à la collecte des ordures ménagères et à la **desserte résidentielle des lots** (environ 125 places de parking soit un trafic d'environ 250 véhicules/jour) ;
- Pas de circulation de véhicules de résidents et de particuliers sur la coulée verte ;
- Pas d'adressage direct des entrées parking sur les avenues R. Dugrand et Mondial 98.

Schéma de desserte : par une boucle à sens unique

La conception de l'aménagement prévoit le **déploiement d'une desserte résidentielle du cœur de quartier via une boucle de desserte à sens unique**, dont le fonctionnement est le suivant :

- **Sens unique de l'avenue R. Dugrand vers le Mondial 98**, avec un accès uniquement en tourne à droite depuis R. Dugrand pour éviter la possibilité de shunt à travers le quartier ;
- **Voie à sens unique limitant le gabarit de la chaussée circulée** (3,5 – 4m partagé avec les vélos) ;
- Un point de traversée de la coulée verte pour le raccordement au Mondial 98.

A.IV.2.2. Le stationnement

La conception du projet prévoit **des parkings intégrés aux bâtiments au sein des lots**, afin de limiter l'emprise au sol.

En effet, le principe de fonctionnement du stationnement est le suivant : **chaque parc de stationnement regroupe les emplacements réservés aux activités implantées dans le lot correspondant**.

Le **projet d'aménagement de la ZAC prévoit une offre de stationnement globale**, c'est-à-dire **mutualisée et foisonnée**, pour répondre à la fois aux besoins liés aux logements, avec au minimum 0,5 place/logement ainsi qu'aux commerces, bureaux et activités accueillies sur le site, avec au minimum une place pour 400 m² de SDP. La capacité de l'offre de stationnement proposée s'appuiera donc sur les règles du PLUi en termes de foisonnement, applicables si un projet comporte plusieurs destinations ou sous-destination.

Cette capacité sera présentée dans le **dossier de réalisation de la ZAC**, lorsque la composition et la ventilation de la programmation de la ZAC seront arrêtées.

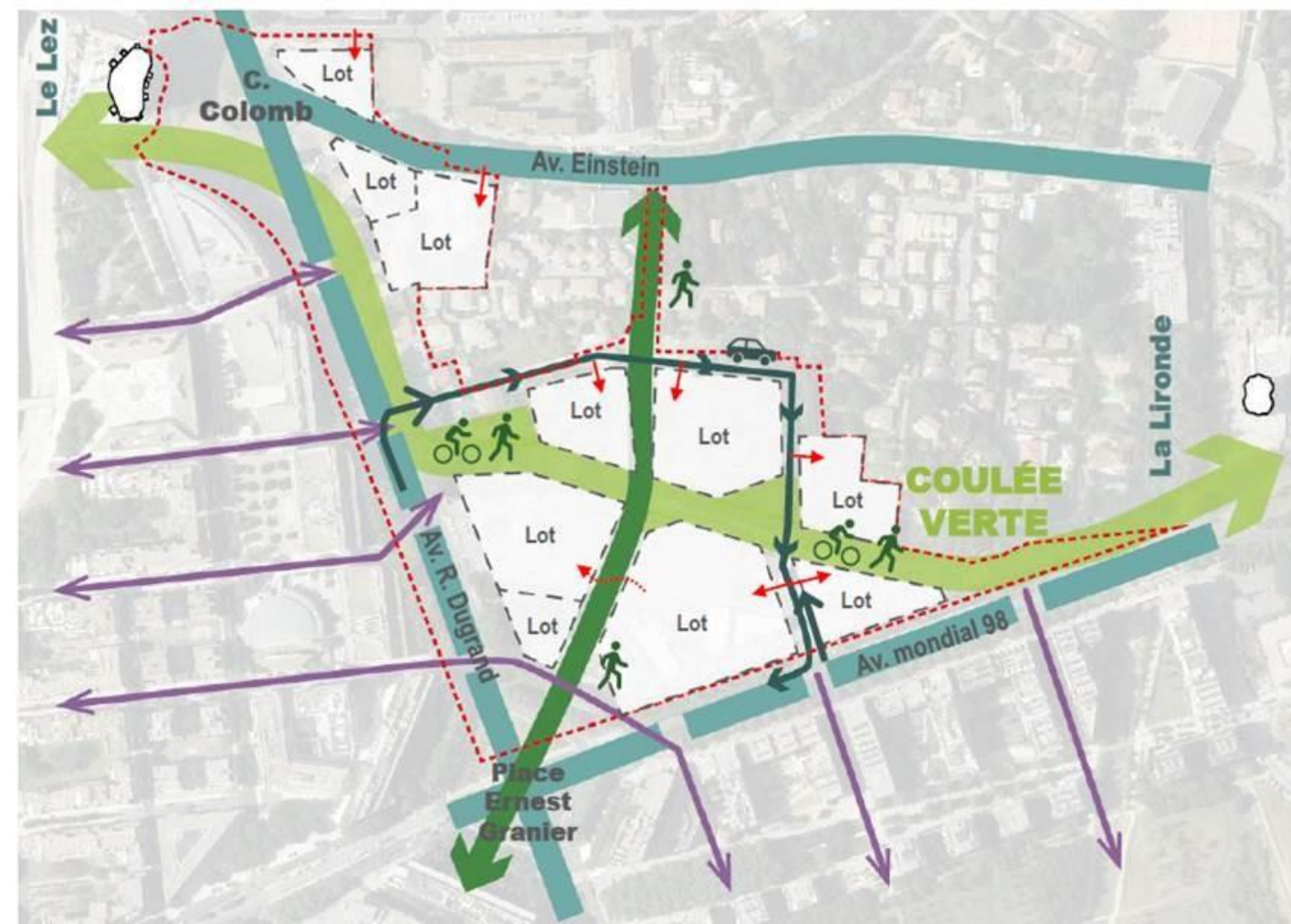


Figure 7 : Schéma de circulation envisagé sur le quartier de l'Union (source : Gautier Conquet aup, octobre 2025)

La desserte routière interne du quartier s'organisera autour d'un seul axe (à sens unique) qui distribuera l'ensemble des entrées/sorties de parkings. Cet axe sera accessible uniquement par l'avenue Raymond Dugrand.

Un grand mail piéton quant à lui permettra d'accéder aux différents lots depuis la place Ernest Granier.

Le stationnement est organisé de manière intégrée aux bâtiments, limitant ainsi l'emprise au sol. Chaque parc de stationnement regroupe les emplacements réservés aux activités implantées au sein du lot.

A.IV.2.3. Déplacements doux

Le projet d’aménagement de la ZAC de l’Union aura un impact positif sur les déplacements des piétons et des cyclistes. Il viendra renforcer le développement des modes doux déjà engagé sur le secteur, avec notamment la Véloligne 4 en cours de réalisation le long de la rue Raymond Dugrand (à l’intérieur du périmètre de la ZAC) ainsi que la véloligne A, déjà mise en service, en limite sud immédiate, sur l’avenue du Mondial 98.

La réalisation de la ZAC de l’Union **intégrera pleinement les modes de déplacement doux dans son aménagement. Une coulée verte dédiée uniquement aux modes actifs** sera développée autour d’un paysage de micocouliers existants et d’une canopée arborée.

L’objectif est de proposer **un quartier apaisé, desservi par une unique voie en boucle**. Cette voie est réservée aux usages indispensables (défense incendie, collecte des ordures ménagères, desserte résidentielle) et n’est pas ouverte au transit. L’ensemble du reste du quartier est dédié aux modes de déplacement actifs.

Les nombreux aménagements existants (pistes cyclables, espaces piétons...) seront connectés à la ZAC afin de renforcer la connexion du quartier.

Le projet prévoit d’être dans la continuité de l’aménagement du quartier Port Marianne qui, dans sa globalité, fait la part belle aux modes de déplacement doux. Des pistes cyclables dédiées ou de larges trottoirs multimodaux offrent notamment un espace appréciable pour les déplacements doux.

La réalisation de l’aménagement de la ZAC induira donc un impact positif pour les déplacements doux (piétons, cycles) sur ce secteur de Montpellier, en offrant une continuité aux aménagements actuels. L’objectif de l’aménagement est de proposer un quartier apaisé, au sein duquel la circulation automobile sera limitée au strict nécessaire.

A.IV.3. Gestion hydraulique et assainissement pluvial

Des **dispositifs de gestion des eaux pluviales** ont été mis en place à l’échelle du **quartier Port Marianne**, notamment lors de la réalisation des premières tranches d’aménagement situées au sud de l’avenue du Mondial 98. La **ZAC de l’Union**, bien qu’intégrée à la même concession, constitue un secteur distinct qui **fera l’objet d’études hydrauliques spécifiques et de la mise en œuvre de dispositifs adaptés à ses propres caractéristiques**. Ces orientations s’inscrivent dans le cadre du **Schéma directeur hydraulique de la rive gauche du Lez à Montpellier – secteur La Baume/Richter**, approuvé en **mars 2023**, qui définit une approche résiliente du quartier face au risque d’inondation et de ruissellement.

La **sensibilité hydraulique du secteur** est double :

- **Aspects quantitatifs** : le quartier est exposé à des **ruissellements pluviaux importants**. L’avenue Raymond-Dugrand constitue un axe d’écoulement majeur, identifié dans le PPRI et soumis à une servitude hydraulique (servitude PM1 du PLUi). **Les surfaces nouvellement imperméabilisées devront être intégralement compensées, conformément aux dispositions du PLUi** (rétention de 120 L/m² imperméabilisé et infiltration des 40 premiers millimètres). Les aménagements devront garantir **l’absence d’aggravation des débits à l’aval** et privilégier la rétention et l’infiltration à la source.
- **Aspects qualitatifs** : la **proximité du Lez à l’ouest** et de la **Lironde à l’est** impose une **prévention renforcée des pollutions** issues des eaux de ruissellement. Le projet veillera à éviter tout transfert de pollution vers ces milieux aquatiques sensibles, en intégrant des **dispositifs de traitement à la source** tels que des **noues d’infiltration végétalisées, zones de décantation et ouvrages de filtration**. Ces aménagements permettront la rétention temporaire, la dépollution naturelle et la sédimentation des matières en suspension, avant un rejet régulé dans le réseau pluvial métropolitain.

En complément, le **système d’assainissement** sera conçu pour **limiter le risque de pollution accidentelle**, grâce à des **dispositifs de confinement** permettant d’isoler temporairement les eaux polluées en cas d’incident et de les évacuer vers des filières de traitement adaptées. L’entretien régulier des ouvrages de gestion des eaux pluviales garantira dans le temps leur efficacité hydraulique et environnementale.

Le **schéma définitif d’assainissement pluvial** sera **établi dans le cadre des études hydrauliques détaillées** conduites lors de la phase de réalisation de la ZAC. Celles-ci préciseront le dimensionnement des ouvrages, en valideront les performances environnementales et garantiront leur compatibilité avec les prescriptions du PPRI, du PLUi et du Schéma directeur hydraulique de 2023.

Conformément au **Schéma directeur hydraulique de 2023**, plusieurs **principes d’aménagement** sont prévus pour intégrer la contrainte hydraulique dans le projet :

- La **mise hors d’eau des futurs îlots bâtis**, afin d’assurer leur protection contre les épisodes pluvieux exceptionnels ;
- Des **travaux hydrauliques au droit du rond-point Christophe-Colomb**, permettant de **rediriger les écoulements de l’avenue Einstein vers le Lez** et d’éviter leur délestage sur l’avenue Raymond-Dugrand ;
- Le maintien d’une **continuité hydraulique maîtrisée** le long de l’avenue Einstein pour **canaliser les flux vers le Lez** ;
- La **création d’un espace d’expansion de crue** au sein de la **coulée verte**, offrant une capacité de **2 000 m³** minimum de stockage temporaire des eaux de pluie.

Des mesures complémentaires sont encore à l’étude, notamment la **préservation de certains cœurs d’îlot au niveau du terrain naturel** afin d’augmenter les zones d’expansion de la crue et de circulation naturelle de l’eau au sein du quartier, ou encore la **construction de certains bâtiments sur pilotis** pour favoriser la transparence hydraulique.

À ce stade, le dispositif d’assainissement pluvial de la ZAC de l’Union n’est pas encore figé : son dimensionnement précis sera confirmé lors des études hydrauliques détaillées.

Le principe d’un réseau séparatif est d’ores et déjà retenu : les eaux de ruissellement seront collectées, traitées et régulées avant leur rejet dans le réseau pluvial métropolitain, conformément aux prescriptions du PLUi, du PPRI et du Schéma directeur hydraulique adopté en mars 2023 pour le secteur de la Baume.

Le schéma d’assainissement pluvial retenu garantira la maîtrise des débits de rejet, la qualité des eaux collectées et la compatibilité hydraulique du projet avec son environnement urbain et naturel.

A.IV.4. Aménagements paysagers et cadre de vie

■ L'espace public et le paysage comme matrices et élément fondateur du quartier de l'Union

L'entrée du quartier sera structurée, sur chacune de ses proues et de ses rives, par des espaces publics à forte dimension paysagère :

- Au sud-est, par le **paysage de la Lironde** pénétrant dans le quartier sous la forme d'une **coulée verte** ;
- Au nord-ouest, par le débouché de la coulée verte vers le Lez et le rond-point C. Colomb avec une requalification du trottoir Est de l'avenue R. Dugrand ;
- Au sud-ouest, par la **place E. Granier** et son lien paysager jusqu'à la coulée verte ;
- Au nord-est, par le **boisement** (Espace vert protégé 2) **en belvédère sur le site** et en continuité paysagère des Jardins de la Lironde et son accès particulier à l'avenue Einstein ;
- En rives ouest et sud, par un maillage fin, transversal aux avenues R. Dugrand et Mondial 98, tissant **des continuités paysagères avec les parcs Richter et Georges Charpak**.

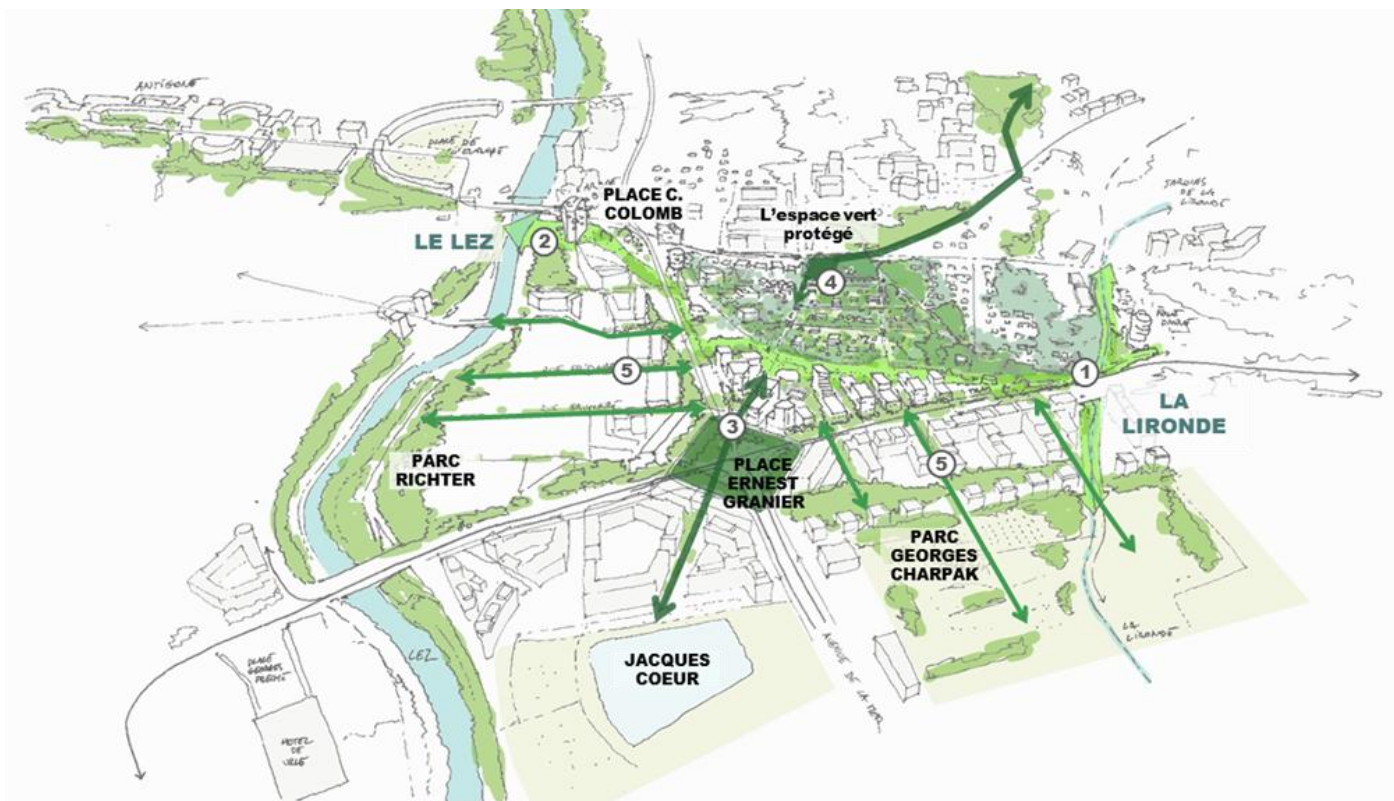


Figure 8 : Intentions paysagères de la ZAC de l'Union (source : Parti d'aménagement - Rapport de synthèse, Gautier Conquet Aup, mars 2024)

■ La maille piétonne et végétale structurant la trame des espaces publics

Les différentes accroches urbaines constituées avec les quartiers limitrophes (Richter, Parc Marianne, Jardins de la Lironde) se prolongent à l'intérieur du site de l'Union pour le désenclaver et le rendre traversable. **De nouveaux espaces publics se tissent au sein du projet, reliant les trois grandes avenues bordant le site.**

Le site actuel est ainsi découpé et rendu plus poreux par l'établissement d'une nouvelle maille marchable et végétale fine (maillage d'environ 100 m de long).

La trame des espaces publics est ainsi structurée par :

- **La coulée verte** : diagonale structurante ouest-est entre Lez et Lironde ;
- **Le mail** : diagonale structurante sud-nord entre Jacques Cœur et les Jardins de la Lironde ;
- **Une boucle de desserte à sens unique**, comme voie partagée, apaisée et résidentielle ;

- **Des avenues structurantes** requalifiées ;
- **Un maillage fin ouest - est**, dans le prolongement des différentes voies des quartiers Richter et Parc Marianne.

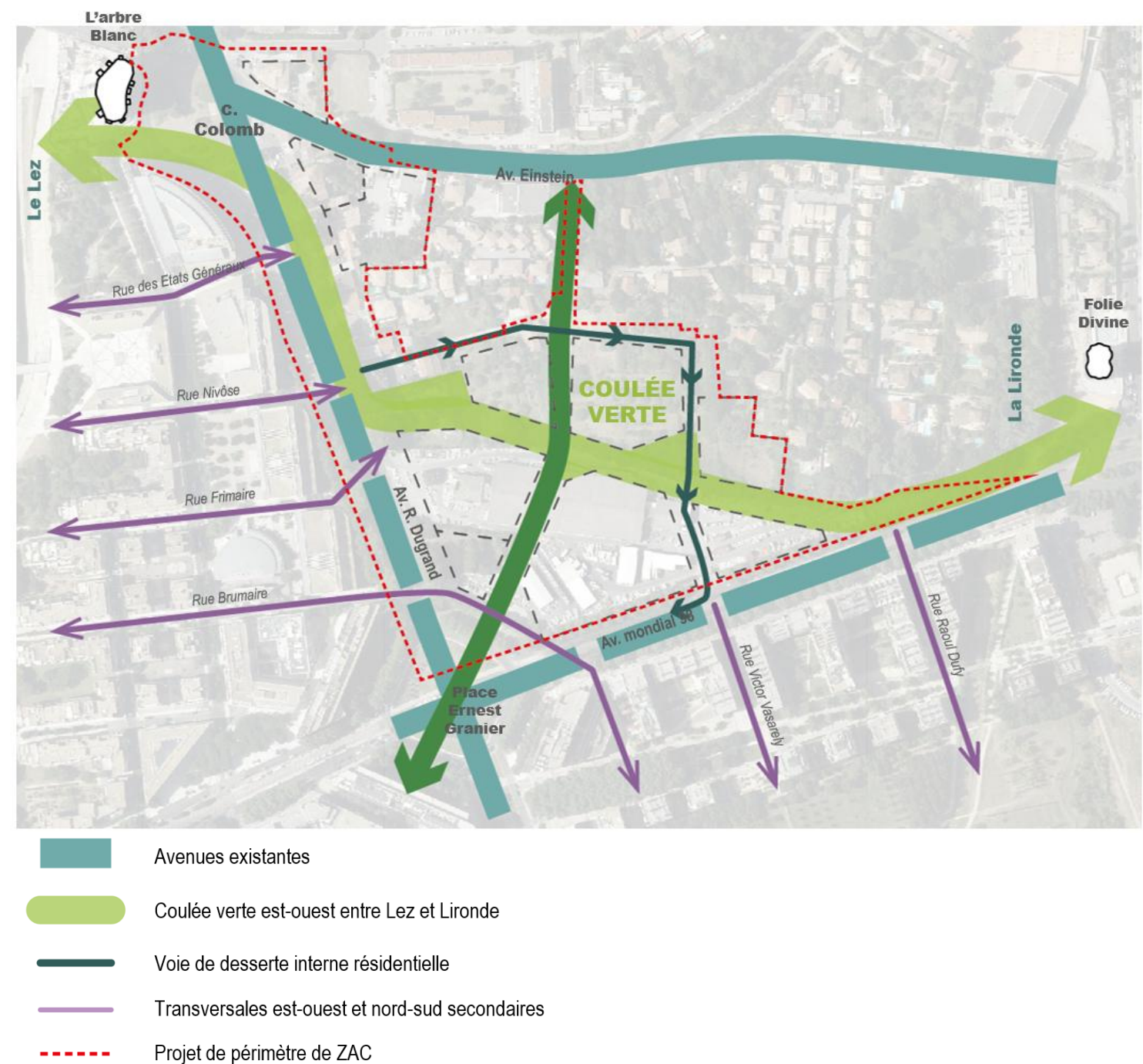


Figure 9 : Schéma de la trame urbaine de la ZAC (source : Gautier Conquet Aup, octobre 2025)

■ Synthèse des ambiances paysagères de la ZAC

Le projet prévoit ainsi une composition paysagère de l'aval vers l'amont qui déploie **des espaces paysagers aux ambiances diversifiées et contextualisées** :

- **Dans la ville, « les parcs de poche »** :
 - Un secteur qui **maximise la pleine terre sur les lots privés** implantés en bandes et libérant de grandes emprises végétalisées ;
 - Des espaces publics plus urbains, mais végétalisés en articulant sols perméables et poches végétales.

- Au niveau de la coulée verte, le bois des micocouliers**
 - Une coulée verte dédiée aux modes actifs** développée autour d’un paysage de micocouliers existants et d’une canopée arborée à renforcer.
- Au-dessus de la ville, le bois habité**
 - Un espace paysager qui articule une diversité d’essences compatibles au climat méditerranéen et un cheminement belvédère préservé qui s’accroche à l’avenue Einstein par un escalier majestueux. **Un secteur de ville parc, associant forte présence végétale et bâti de faible hauteur.**



Figure 10 : Coupe de principe des ambiances paysagères de la ZAC de l'Union (source : Laure Planchais)

B. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET EVOLUTION PROBABLE



B.I. SYNTHÈSE DES CONTRAINTES ET ENJEUX IDENTIFIÉS

Milieu	Thème étudié	Contraintes et enjeux identifiés par analyse de l'état initial dans le cadre du présent projet
Milieu physique	Climat	Les violentes pluies orageuses méditerranéennes en automne et les vents forts venant du nord-ouest et nord-est constituent un élément à prendre en compte dans le cadre de la phase travaux et du planning de réalisation. Contrainte modérée vis-à-vis du phasage du chantier et la planification des opérations sensibles en période automnale.
	Topographie	La topographie du secteur ne constitue ni une contrainte ni un enjeu pour le projet d'aménagement de la ZAC de l'Union. L'ensemble du quartier est en faible pente vers le sud et les cours d'eau. Aucune contrainte significative concernant la topographie pour la conception et la réalisation du projet.
	Géologie	Le contexte géologique implique des terrains globalement perméables pour les horizons les plus superficiels (sols à dominance limono-sableux), ce qui peut générer un surcoût pour la protection des eaux souterraines. Le caractère sableux de certains sols en présence pourra également être problématique en termes de stabilité des terrains. L'enjeu y est donc modéré. Ces éléments devront être confirmés au stade de la réalisation de la ZAC par une étude géotechnique détaillée, permettant d'évaluer les caractéristiques mécaniques des sols (résistance, portance, déformabilité, etc.) et de préciser le type de fondations envisageables. Contrainte modérée pour les terrassements et la mise en place des fondations compte tenu du contexte géotechnique plutôt défavorable
	Hydrogéologie	La zone de projet est localisée au droit de la masse d'eau d'ordre 1 FRDG102 « <i>Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et Littoral entre Montpellier et Sète</i> ». La première nappe rencontrée au droit du site est la nappe d'accompagnement du Lez, qui s'écoule en direction de l'ouest / sud-ouest au droit du secteur étudié. La nappe se situe donc entre 5,5 et 6,5 m de profondeur à l'ouest et à environ 3,5 m de profondeur au sud-est du secteur étudié. L'écoulement des eaux souterraines au droit du site étudié est dirigé vers le sud-ouest. D'après les données du SDAGE Rhône-Méditerranée 2022-2027, l'état quantitatif de la masse d'eau FRDG102 est évalué comme bon tandis que l'état chimique est évalué comme étant médiocre avec un objectif moins strict que l'atteinte du bon état chimique en 2027. Malgré la présence d'horizons faiblement perméables en couverture de l'aquifère, ceux-ci sont recouverts par des terrains globalement perméables au droit du secteur d'étude (sols limono-sableux), la vulnérabilité de la nappe aux pollutions est donc moyenne. Les eaux souterraines ne sont pas exploitées par un captage public d'alimentation en eau potable au droit du projet. Aucun périmètre de protection de captages d'eau potable ne concerne la zone de projet. La présence d'un puits privé en aval du site a toutefois été recensée. La sensibilité de la nappe aux pollutions au droit du site d'étude est donc moyenne. Contrainte modérée pour la réalisation des travaux, compte tenu de la fluctuation du niveau de la nappe entre 3,5 m et 6,5 m sur le périmètre de la ZAC
	Hydrographie	La zone d'étude s'inscrit entre deux cours d'eau : le Lez à environ 500m à l'ouest de la zone d'étude et le ruisseau de la Lironde qui borde l'extrémité Est du projet. Le Lez est classé comme « masse d'eau fortement modifiée » dans le SDAGE Rhône-Méditerranée 2022-2027 (codifiée FRDR142 « <i>Le Lez à l'aval de Castelnau</i> »). L'état écologique de cette masse d'eau est évalué comme étant moyen avec un objectif moins strict que l'atteinte du bon état écologique en 2027 tandis que l'état chimique est bon. La vulnérabilité de La Lironde à une pollution directe en provenance du site est forte. Elle peut également être affectée via un transfert par la nappe. Sa sensibilité est faible puisqu'aucun usage des eaux n'y est recensé. La vulnérabilité du Lez à une pollution directe en provenance du site est faible. En revanche, elle peut être affectée via un transfert par la nappe. Sa vulnérabilité à une pollution est donc moyenne et sa sensibilité est forte, compte tenu des usages récréatifs, de pêche et d'activités nautiques des eaux du Lez. Au regard de ces éléments, des dispositions spécifiques vis-à-vis de la protection des eaux superficielles par une pollution chronique et accidentelle s'imposent afin d'assurer principalement la préservation de la qualité des eaux superficielles mais également de leurs exutoires (étangs palavasiens). Concernant la faune aquatique et l'état écologique du cours d'eau les enjeux sont faibles du fait de l'état fortement altéré et anthropisé des deux cours d'eau. La vulnérabilité des eaux superficielles de la zone de projet peut être qualifiée de modérée. Contrainte forte pour garantir le maintien de la qualité des eaux superficielles aval en phase chantier et en phase exploitation.
	Risque d'inondation / ruissellement pluvial	Le secteur de l'Union est concerné par le risque d'inondation du fait de ruissellements pluviaux importants et d'origines multiples : - Des écoulements le long de l'avenue Albert-Einstein, en provenance du bassin versant de la Lironde ; - La totalité de l'emprise de l'avenue Raymond-Dugrand est classée en zone violette du PPRI, correspondant à un axe d'écoulement préférentiel. Ce couloir hydraulique peut être emprunté, en cas de crue majeure, par les eaux du Lez débordant au niveau du pont du Garigliano, ainsi que par les écoulements de ruissellement pluvial urbain. Il constitue donc un cheminement hydraulique mixte, combinant des apports de débordement fluvial et de ruissellement. L'objectif assigné à cette servitude est de préserver le libre écoulement des eaux et d'assurer la transparence hydraulique des aménagements ; - Des écoulements diffus liés au ruissellement pluvial urbain des quartiers environnants. Dans le PPRI Basse Vallée du Lez – Mosson approuvé en janvier 2004, avaient été identifiés deux secteurs soumis au risque d'inondation : - L'avenue Raymond Dugrand, en frange ouest du projet, est classée en zone violette, axes d'écoulement préférentiels en cas de débordement et de ruissellement de surface diffus, où l'aléa est difficile à caractériser ; - La Lironde, à proximité immédiate du projet, présentant une étroite bande en zone rouge, zone inondable naturelle, peu ou non urbanisée, d'aléa indifférencié. Cependant, il ressort de la carte de synthèse de l'aléa inondation réévalué dans le cadre du porter-à-connaissance du PPRI de novembre 2024 que la zone de projet est principalement exposée à un aléa inondation « fort », ponctuellement « très fort » sur la partie Est de la place Ernest Granier tandis que le niveau d'aléa s'amoindrit en s'éloignant du Lez, avec des niveaux d'aléa modéré, résiduel ou en zone blanche sur le reste de l'emprise de la ZAC. La modélisation hydraulique réalisée a abouti à une nouvelle cartographie des hauteurs d'eau générées pour des pluies d'occurrences centennale, exceptionnelle et des pluies telles que celles enregistrées en septembre 2014 et en octobre 2014 sur le territoire de la Métropole.

Milieu	Thème étudié	Contraintes et enjeux identifiés par analyse de l'état initial dans le cadre du présent projet
		Cette cartographie met en évidence le niveau d'exposition au risque d'inondation du secteur de l'Union et notamment le long de l'avenue Raymond Dugrand. En l'état actuel d'aménagement, une trentaine de commerce et habitation longeant l'avenue R. Dugrand est exposée aux inondations générées par les ruissellements du bassin versant et les débordements de la Lironde. Ces enjeux ne disposent pas de surélévation leur permettant de réduire les dommages, ce qui implique par ailleurs qu'ils subissent une longue période de retour à la normale suite à une inondation. Ainsi, il ressort de cet état initial du contexte hydraulique que l'un des grands enjeux d'habitabilité du quartier de l'Union repose sur la bonne gestion de la contrainte hydraulique. L'actualisation de la connaissance du risque et du fonctionnement hydraulique complexe sur ce secteur permet de proposer dans un second temps, un programme d'aménagements hydrauliques cohérent et global à l'échelle du quartier, pour diminuer le risque d'inondation au droit du projet de renouvellement urbain sans augmenter la vulnérabilité des secteurs environnants. Contrainte forte pour l'aménagement du projet (réseaux, parkings souterrains, calage de la cote de plancher des bâtiments etc.), en termes d'organisation du chantier (installations de chantier et stockage hors zone inondable) et du respect des prescriptions du PPRI et du schéma directeur hydraulique du secteur La Baume / Richter approuvé en 2023
	Risque de mouvement de terrain	Secteur d'étude en zone de sismicité faible et d'aléa modéré vis-à-vis du risque de retrait / gonflement des argiles. Pas de contrainte vis-à-vis du risque de mouvement de terrain.
	Risque de feux de forêt	Selon la cartographie d'aléa du Porter à Connaissance d'octobre 2021, la zone d'étude est exposée à un aléa feu de forêt fort à exceptionnel sur sa partie centrale — correspondant au secteur actuellement en friche — et à un aléa faible sur sa partie orientale. Le passage d'une friche à un secteur urbanisé et paysager implique de maîtriser la charge combustible résiduelle et d'assurer le maintien des conditions d'accessibilité pour les services de secours. Contrainte modérée pour l'aménagement du projet, notamment en matière de gestion de la végétation (respect des obligations légales de débroussaillage, choix d'essences peu combustibles), de prescriptions constructives visant à limiter la vulnérabilité au feu, de maintien d'une défense incendie opérationnelle, ainsi que d'organisation du chantier (zones de stockage sécurisées, prévention des étincelles, moyens d'extinction disponibles).
Milieu naturel	Sites bénéficiant d'une protection réglementaire et sites naturels faisant l'objet d'inventaires remarquables (ZNIEFF, ZICO, ENS)	À l'exception des Plans Nationaux d'Actions des Odonates et du Lézard ocellé couvrant tout le territoire de Montpellier, les zonages réglementaires et d'inventaires ne concernent pas le projet à l'étude, compte tenu des distances qui les en séparent et de l'insertion du projet en continuité de l'urbanisation. Le site Natura 2000 le plus proche, la zone spéciale de conservation « <i>Le Lez</i> » (FR9101392) se situe à environ 2,5 km de la zone d'étude. Tandis que la ZNIEFF la plus proche est également associée au Lez, il s'agit de la ZNIEFF de type I « <i>Rivières du Lirou et du Lez</i> » à environ 2,5 km au nord de la zone de projet. Les espaces naturels de protection et d'inventaire concernant les milieux naturels ne constituent ainsi pas une contrainte importante pour l'aménagement du projet. L'analyse du contexte écologique et réglementaire indique la présence d'enjeux écologiques jugés globalement forts au niveau de l'aire d'étude éloignée et globalement modérés au niveau du site en raison de son occupation du sol. Ce dernier n'est par ailleurs concerné par aucune contrainte environnementale rédhibitoire. Pas de contrainte significative vis-à-vis des espaces naturels bénéficiant d'une protection réglementaire ou faisant l'objet d'inventaires remarquables
	Zones humides	Les résultats des investigations pédologiques montrent l'absence de sondages validant les critères de zones humide selon l'arrêté du 1^{er} octobre 2008 : absence de sols aux caractères hydromorphes. Toutefois, deux habitats naturels caractéristiques des zones humides ont été identifiés lors des inventaires floristiques : la végétation de bord des cours d'eau (présente le long de la Lironde) et les bosquets de Cannes de Provence (dont certains composent des haies présentes dans le périmètre d'étude). Ces derniers constituent ainsi des zones humides au regard du critère floristique. L'enjeu écologique associé à ces habitats de zones humides est faible pour celle identifiée au sein de la zone d'étude et modéré pour celles liées à la végétation de la Lironde. Contrainte modérée vis-à-vis de la préservation (éviterment) de la zone humide ponctuelle présente au sein de la zone d'étude et majoritairement en bordure de celle-ci (le long de la Lironde).
	Habitats naturels, faune, flore	La zone d'étude est située en milieu urbain et donc composée principalement de milieux anthropiques. Aucun habitat d'intérêt communautaire n'est présent. Ces habitats, issus majoritairement d'activités anthropiques, sont composés de cortèges floristiques relativement banals et ne présentent donc pas d'intérêt particulier sur le plan floristique, ils ont donc un enjeu très faible à faible. En revanche, les habitats tels que le Lez et la Lironde ainsi que la forêt riveraine à proximité, présentent un enjeu local modéré. Les autres habitats boisés, les bosquets mixtes et les haies présentent un enjeu modéré du fait de leur faible présence en milieu urbain ainsi que leur rôle de corridor et de vivier pour la biodiversité. Ils forment aussi des zones de reproduction pour les oiseaux, les insectes et les reptiles. Plusieurs espèces d'oiseaux patrimoniaux y nichent, et des reptiles fréquentent la zone. Pour ces derniers, leur détectabilité très faible ne permet pas de dénombrer précisément les effectifs, mais il semblerait qu'une petite population subsiste dans ces jardins. Des potentialités de présence de coléoptères saproxyliques ont également été relevées. Contrainte modérée vis-à-vis de la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore
	Fonctionnalités écologiques	La zone d'implantation potentielle n'est directement concernée par aucun élément du Schéma Régional de Cohérence Ecologique. Dans l'aire d'étude rapprochée, on retrouve un cours d'eau linéaire « Le Lez ». Dans l'aire d'étude éloignée, on retrouve plusieurs corridors écologiques, cours d'eau linéaires et réservoirs de biodiversité et zones humides. Pas de contrainte significative vis-à-vis de la continuité écologique
Milieu humain et socio-économique	Caractéristiques socio-démographiques	Montpellier est une ville en pleine expansion dans une région dynamique, qui attire notamment une population jeune. Ainsi, le taux de croissance moyen est soutenu puisqu'il s'élève à 1,1 % par an depuis 1968, ce qui est considérable pour une ville de cette taille - plus de 100 000 habitants. A l'échelle nationale, selon le dernier recensement de l'INSEE, Montpellier fait partie des cinq aires urbaines qui enregistrent le plus haut taux de croissance démographique. La dynamique de développement démographique devrait rester marquée dans le territoire de la Métropole dont l'attractivité résidentielle se maintiendra. Il est prévu pour l'horizon à moyen terme 2030, un accroissement démographique selon un rythme annuel de + 5 300 habitants, soit +1,0% par an. Opportunité importante en termes d'accueil de nouveaux habitants et possibilités d'intégration de mixité sociale sur la zone d'étude

Milieu	Thème étudié	Contraintes et enjeux identifiés par analyse de l'état initial dans le cadre du présent projet
	Urbanisation du territoire et équipements publics	Chaque année sur son territoire, la ville de Montpellier doit sans cesse accroître son parc de logements. Sur un rythme de près de 2 100 logements construits par an depuis 1990, Montpellier a fortement développé son offre et maintient aujourd’hui un cap de forte croissance. L’absence de logements disponibles et leur prix élevé poussent les jeunes ménages à s’éloigner de la première couronne urbaine. La demande en logements reste donc très importante à Montpellier même comme sur toute l’agglomération. La croissance démographique de la Métropole montpelliéraine et de sa ville centre, et la nécessité d’accueillir des nouvelles populations constituent une justification majeure du projet. La ZAC de l’Union s’inscrit donc pleinement dans les orientations générales de l’ensemble du secteur sud-est de Montpellier : il s’agit aujourd’hui de répondre à une demande croissante de logements tout en consommant moins d’espaces qu’autrefois. Le secteur de l’Union offre encore aujourd’hui des espaces libres permettant l’aménagement d’un quartier de qualité, en harmonie avec ses environs récemment créés, et permettant la requalification urbaine d’un quartier à la vocation mal définie jusqu’alors. La ZAC de l’Union constituera l’une des dernières dents creuses à aménager dans le quartier Port Marianne pour en faire un secteur de grande qualité architecturale et paysagère, associant densité élevée de logements et ouverture des espaces. Parallèlement à la démarche de renouvellement urbain de la ville constituée, la création de ce nouveau quartier reste une nécessité et s’inscrit en conformité avec les objectifs du SCOT révisé en 2019. Opportunité importante en termes de développement du parc de logements et des équipements publics à l’échelle de la commune de Montpellier
Milieu humain et socio-économique	Activités agricoles	Aucune activité agricole n’est présente sur la zone d’étude. Pas de contrainte vis-à-vis des activités agricoles
	Autres activités économiques	L’enseigne principale implantée sur le site de la future ZAC est l’entreprise Union Matériaux, occupant environ 2,3 hectares à l’angle sud-ouest du périmètre d’étude. Il s’agit d’une enseigne spécialisée dans l’outillage et la fourniture de matériaux, proposant près de 5 000 m² de surface de vente à destination des particuliers et des professionnels, ainsi que plusieurs entrepôts extérieurs dédiés au stockage de gros matériaux. L’agence de l’Union comprend notamment les rayons menuiserie, gros œuvre, carrelage et sanitaires. Du stockage en extérieur est également pratiqué autour des bâtiments, et l’entreprise dispose d’une quarantaine de places de stationnement. L’entreprise emploie aujourd’hui environ 80 personnes sur ce site. Toutefois, la présence d’une telle activité en milieu urbain dense, comme celui de Port Marianne, apparaît désormais peu adaptée, générant des contraintes de circulation et une forme urbaine en rupture avec le tissu bâti environnant. Le site présente en outre une imperméabilisation totale de son emprise, contribuant à accentuer le risque hydraulique local. Contrainte importante vis-à-vis des activités économiques dans la zone de projet, la réalisation de la ZAC implique le déplacement de l’entreprise Union Matériaux. Ce déplacement constitue néanmoins une évolution positive, favorable à la cohérence urbaine, à la réduction du risque hydraulique et à l’amélioration des conditions de circulation.
	Déplacements, infrastructures de transport et trafics	De façon générale, l’analyse des évolutions de trafic sur le secteur de l’Union entre 2016-2018 et 2023 met en évidence une baisse généralisée des trafics sur les principaux axes structurants, probablement liée en grande partie aux restrictions de capacité opérées ces dernières années (réduction à 1 voie par sens des axes à 2x2 voies hormis pour l’avenue R. Dugrand). On relève néanmoins une hausse des trafics sur des voies de desserte locale, traduisant la poursuite de l’urbanisation du quartier. Plusieurs points de blocage du trafic aux heures de pointe ont été inventoriés au droit de la zone de projet. Le secteur d’étude est bien desservi par le réseau de la TaM. Les trois stations de tramway Millénaire, Mondial 98 et Port Marianne, dont le rayon d’influence de 300 m couvre la quasi-totalité du périmètre, assurent une bonne accessibilité au site. Depuis octobre 2025, la mise en service de la ligne A du bustram renforce cette desserte, avec notamment la station Pont Juvénal, située en marge nord-ouest du périmètre d’étude. Sur le périmètre de la ZAC de l’Union, la majorité des voies sont traitées en voies apaisées à 30 km/h. Les aménagements dédiés aux modes doux sont déjà bien développés sur le périmètre d’étude, avec notamment la Véloligne 4, en cours de réalisation le long de la rue Raymond Dugrand, et la Véloligne A, déjà mise en service en limite sud immédiate, sur l’avenue du Mondial 98. Ces infrastructures participent à l’amélioration de la continuité et de la sécurité des déplacements cyclables dans ce secteur urbain. Le secteur d’aménagement est bien raccordé à l’ensemble des modes de transports. Le projet devra s’intégrer au réseau viaire existant et tenir compte des contraintes de circulation actuelles. La prise en compte des nouvelles habitations et leur articulation avec le réseau existant constituera ainsi un enjeu majeur pour la qualité des déplacements. Les modes de déplacement doux, déjà bien développés sur le secteur, seront pleinement intégrés à la conception de l’aménagement afin de renforcer leur place dans les mobilités locales. Contrainte importante liée au trafic induit par la réalisation de la ZAC, atténuée par la présence d’une offre de transports en commun structurante et par un maillage solide d’aménagements dédiés aux modes doux, au sein ou à proximité immédiate de la zone d’étude.
	Réseaux	Plusieurs réseaux humides (alimentation en eau potable, eaux pluviales, eaux usées) et secs (électricité, éclairage, gaz, télécoms) sont présent sur la zone d’étude. Les réseaux secs et humides du secteur constitueront une contrainte pour leur raccordement à la future zone aménagée. Les réseaux en présence constituent une contrainte habituelle de chantier, en particulier les réseaux enterrés aux abords de la voirie existante. Contrainte modérée en phase préparatoire du chantier et, en phase d’exploitation, liée à l’augmentation des besoins en eau potable induite par l’aménagement, bien que le réseau d’eau potable soit dimensionné pour y répondre
	Pollution des sols	La visite de site et l’étude historique réalisées par le bureau d’études Antea group en janvier 2023 ont permis de mettre en évidence la présence de plusieurs activités et installations passées et actuelles potentiellement polluantes. Sur le site, plusieurs éléments ou activités susceptibles d’être à l’origine d’une pollution des sols ont été recensés : la présence possible de remblais liés aux aménagements successifs des parcelles ; un transformateur électrique situé à l’entrée du site Union Matériaux ; un garage automobile actuellement en activité et un ancien garage référencé dans la base BASIAS ; un centre de contrôle technique ; une carrosserie ; une blanchisserie ; ainsi qu’une ancienne boulangerie ayant auparavant accueilli une station-service, également répertoriée dans la base BASIAS. En amont hydraulique du site, une station-service, également référencée dans la base BASIAS, a également été identifiée. Les voies d’exposition potentielles retenues pour les futurs usagers à l’issue de cette étude sont : l’ingestion de sols de surface (au droit des sols nus impactés) ; l’inhalation de poussières (au droit des sols nus impactés) ; l’ingestion d’eau de nappe en aval du site ; l’inhalation de composés volatils issus du sol ou des eaux souterraines dans l’air intérieur de bâtiments. La vulnérabilité des sols aux pollutions au droit du secteur d’étude est donc forte pour les habitats individuels puisque les sols ne sont pas recouverts sur la totalité du site. Leur sensibilité (pour les habitats individuels) est également forte, due à la présence d’enfants sur le site d’étude et l’utilisation possible des sols comme potagers et plantations d’arbres fruitiers. Contrainte forte au droit du site lié à la gestion des sols pollués excavés

Milieu	Thème étudié	Contraintes et enjeux identifiés par analyse de l'état initial dans le cadre du présent projet
	Risques technologiques	La zone du projet n'est pas soumise directement aux risques technologiques. Aucun zonage de protection vis-à-vis de ces risques ne concerne la zone et le projet d'aménagement. Les risques technologiques ne constituent pas une contrainte pour le projet.
Patrimoine culturel et paysage	Patrimoine culturel	Un Monument Historique, l'Ancien Bureau d'Octroi du Pont Juvénal, est localisé sur la place Christophe-Colomb. Son périmètre de protection, initialement fixé à 500 mètres selon la réglementation en vigueur lors de son inscription, a été réduit au cours des années 2010 à un périmètre restreint limité aux abords immédiats du monument (correspondant à la largeur du rond-point), n'impliquant pas de contrainte spécifique pour le reste du projet de l'Union. Le secteur d'étude se situe par ailleurs en dehors des sites inscrits ou classés, ainsi que des Sites Patrimoniaux Remarquables de la commune de Montpellier. Aucun site archéologique n'est recensé au droit du périmètre d'étude. Enjeu de préservation et de valorisation du patrimoine culturel présent sur la zone de projet. Contrainte modérée vis-à-vis de l'architecture globale du quartier et liée à la proximité du Monument Historique, bien que son périmètre de protection n'affecte pas sensiblement la zone d'étude.
	Paysage	Le paysage sur la zone d'étude est très majoritairement urbain, peu lisible du fait du mauvais agencement de la zone. On trouve de manière éparse : une enseigne de bricolage occupant la majeure partie de l'angle sud-ouest, des petites activités aux façades hétérogènes le long de l'avenue Raymond Dugrand, un habitat résiduel sur quelques parcelles de cette même avenue, quelques parcelles de jardins privés au cœur de la zone. L'ensemble de ces éléments confère au paysage local une hétérogénéité marquée. Les façades sont, de plus, relativement dégradées, soit par le temps soit par l'action humaine (présence de graffitis, enseignes de magasins peu travaillées, publicités...). Certains parkings sont presque à l'état d'abandon. Le paysage constituera une contrainte ainsi qu'un enjeu pour le projet de ZAC de l'Union. Il est nécessaire aujourd'hui de valoriser ce secteur encore très peu harmonisé, en pleine mutation, en dialogue avec les environs déjà très urbanisés. La qualité des projets ainsi que la requalification de la vitrine urbaine, notamment depuis l'avenue Raymond Dugrand et la place Ernest Granier, seront particulièrement soignées. Contrainte modérée vis-à-vis de l'harmonisation et la valorisation paysagère de la zone de projet
Santé et salubrité publique	Qualité de l'air	La zone d'étude se situe à environ 2 km de l'autoroute A9 et de l'A709, et à proximité d'axes majeurs tels que l'avenue du Mondial 98 (ancienne RD21) et l'avenue Raymond Dugrand (ancienne RD2021), infrastructures supportant d'importants trafics. On constate que la qualité de l'air y est marquée par la pollution d'origine routière, avec notamment des teneurs élevées en ozone, en particules fines ainsi qu'en dioxyde d'azote, à hauteur de ce qui est mesuré sur les stations précitées mais ne dépassant généralement pas les seuils réglementaires. Contrainte modérée vis-à-vis du maintien de la qualité de l'air actuelle sur la zone d'étude
	Ambiance sonore	La zone du projet est avant tout soumise aux nuisances sonores issues des circulations routières (et ponctuellement tramway) sur les axes périphériques encadrant la zone. Ainsi, le secteur d'étude est bordé par des voies répertoriées au classement sonore des infrastructures de transports terrestres : tramways et avenue du Mondial 98 au sud, avenue Raymond Dugrand, de Marie de Montpellier et du Pont Juvénal à l'ouest ainsi que l'avenue Albert Einstein au nord. Le périmètre d'étude est partiellement situé dans les secteurs affectés par le bruit. Des prescriptions particulières d'isolement acoustique de façade sont donc à respecter pour les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement et de santé, ainsi que les hôtels, venant s'édifier dans les secteurs affectés par le bruit. Les niveaux sonores globaux au sein du périmètre d'étude sont compris entre 48,2 et 61,2 dB(A) de jour, l'ambiance sonore va de relativement calme à modéré. De nuit, ils sont compris entre 41,4 et 53,0 dB(A) reflétant une ambiance sonore générale très calme à relativement calme. Outre les contributions sonores liées aux infrastructures de transports terrestres, le site d'étude est également exposé aux bruits des activités de l'entreprise Union Matériaux. Les niveaux sonores restent modérés et sont compris entre 48,2 et 51,0 dB(A) en période diurne. L'ambiance sonore est caractéristique d'un environnement urbain relativement dense, les sources de bruits sont multiples. Toutefois, ce sont les infrastructures de transports terrestres qui génèrent le plus de nuisances acoustiques au sein du périmètre d'étude. La source sonore prédominante est l'avenue Raymond Dugrand située à l'ouest du périmètre, cette voie routière écoule le flux de trafic le plus élevé à proximité du secteur d'aménagement. Cette infrastructure est classée (classement sonore) et est cartographiée dans les cartes de bruits stratégiques. Contrainte modérée vis-à-vis de la limitation des nuisances en phases travaux. Contrainte forte en phase exploitation vis-à-vis de la limitation des nuisances sonores pour les futurs usagers et résidents de la ZAC.
	Pollution lumineuse	La pollution lumineuse est assez importante du fait de la localisation du projet en zone urbaine de Montpellier. En effet, implanté en agglomération, le site du projet comporte des sources lumineuses : éclairage public, enseignes des commerces, éclairage intérieur émis vers l'extérieur des bâtiments. Contrainte modérée vis-à-vis de la préservation du site de la pollution lumineuse.
	Déchets	La commune de Montpellier dispose d'équipements et dispositifs pour collecter les déchets ménagers, les déchets recyclables et déchets non dangereux. La mise en œuvre du projet inclura dans ses aménagements des sites de ramassage des ordures ménagères conformes à la gestion des déchets à l'échelle de la Métropole de Montpellier (points d'apport volontaires) qui a tenu compte de l'évolution des besoins à moyen terme. Les commerces et les équipements publics municipaux qui seront présents sur le site du projet bénéficieront du réseau de collecte actuel. Contrainte faible à modérée vis-à-vis de la gestion des déchets.
Documents d'urbanisme	Documents d'urbanisme	L'opération de réalisation d'une ZAC au sein de la zone de projet est prévue par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal – Climat (PLUi-C) de la Métropole de Montpellier, approuvé le 16 juillet 2025. Le projet s'inscrit dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLUi-Climat. De ce PADD découlent des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Le projet d'aménagement de la ZAC de l'Union fait l'objet d'une OAP sectorielle spécifique : OAP Quartier de l'Union. Cette OAP développée en lien avec les ambitions urbaines portées par la ZAC de l'Union permet d'encadrer le projet en adéquation avec les règles d'urbanisme du secteur. Le règlement du PLUi de Montpellier autorise en l'état les constructions prévues dans le cadre du présent projet. En effet, les constructions à vocation d'habitat, de commerces, de services, sont autorisées dans les zones concernées par le projet de ZAC. Les règles de construction demeurent toutefois précises et devront être respectées de manière à préserver la cohérence avec le tissu urbain existant. Divers emplacements réservés et servitudes sont identifiés dans le périmètre d'étude et devront être pris en compte dans l'élaboration du plan de masse et la définition du parti d'aménagement architectural (patrimoine culturel, risque inondation...). Contrainte modérée vis-à-vis de la compatibilité du projet avec le zonage du PLUi-C et la prise en compte des Servitudes d'Utilité Publique.

B.II. EVOLUTION DE L’ETAT ACTUEL SANS OU AVEC MISE EN ŒUVRE DU PROJET

L’objectif de ce chapitre est d’établir l’évolution probable des composantes de l’environnement à l’horizon 2035-2040, en l’absence du projet d’une part et après la mise en place du projet d’autre part.

Milieu	Thème étudié	Evolution de l’état actuel sans mise en œuvre du projet	Evolution de l’état actuel avec mise en œuvre du projet
Milieu physique	Climat	Dans un contexte de hausse globale des températures et de diminution des précipitations, on peut s’attendre à une diminution des ressources en eau, considérées comme « sécurisées ». À l’échelle du département, le réchauffement a été plus fort que dans le reste de la France, à hauteur de 1,5°C sur le dernier siècle et demi. D’après la synthèse du diagnostic de vulnérabilité du territoire de Montpellier Méditerranée Métropole au changement climatique (2024), il est attendu à horizon 2050, une augmentation marquée des températures moyennes (+2 à 3°C en été) et une multiplication par 3 à 9 du nombre de jours très chauds (> 35°C) par an. Concernant l’évolution de l’occurrence des phénomènes extrêmes, le changement climatique entraîne aussi des écarts moyens saisonniers d’une plus grande ampleur, avec des événements climatiques extrêmes plus fréquents en été et des hivers plus doux. Les canicules constituent un risque sanitaire majeur particulièrement élevé dans les zones urbaines pour deux raisons principales : l’effet d’îlot de chaleur urbain et la pollution à l’ozone augmentée lors de fortes chaleurs. Du fait du changement climatique, une accentuation probable des risques naturels est attendue sur l'ensemble du territoire de l’Hérault : feux de forêts, submersion marine, crues automnales.	Le projet sera sans effet notable significatif sur le climat, que l’analyse soit conduite à court, moyen ou long terme. En effet, bien que la ZAC génère un trafic de véhicules légers source d’émissions de gaz à effet de serre (par rapport à une situation sans projet), le trafic induit sera négligeable au regard du trafic sur les voiries en bordure de l’opération (avenue du Mondial 98, avenue R. Dugrand, avenue A. Einstein). De plus, la requalification de l’avenue R. Dugrand pour favoriser le développement des transports en commun et des modes actifs permettra de limiter les impacts du projet sur le climat.
	Eaux souterraines	La zone d’étude repose sur quatre masses d’eau souterraines recensées au sein du SDAGE Rhône-Méditerranée 2022-2027. Ces masses d’eau sont tributaires des conditions climatiques, qui influencent leur niveau piézométrique et leur taux de recharge. Il s’agit toutefois d’un paramètre difficile à estimer à l’horizon 2040, compte tenu des incertitudes liées à l’évolution des régimes pluviométriques et des débits des cours d’eau, notamment quant à la capacité des baisses de précipitations à compenser les épisodes pluvieux plus intenses. Les projections établies à l’échelle du bassin Rhône-Méditerranée indiquent une tendance à la diminution de la recharge des nappes et une accentuation des périodes de sécheresse estivale, susceptibles de renforcer les tensions sur la ressource en eau souterraine. En revanche, selon les objectifs d’état fixés par le SDAGE 2022-2027, les masses d’eau souterraines devraient présenter à l’horizon 2040 un bon état quantitatif et qualitatif, conformément aux orientations du schéma directeur.	Le projet n’aura aucune incidence sur l’alimentation des nappes d’eau souterraines, d’autant que la zone de projet est déjà majoritairement imperméabilisée. Les aménagements n’interféreront pas avec le niveau piézométrique des eaux souterraines. En effet, même si en phase chantier, les infrastructures en sous-sols auront un impact ponctuel, en phase exploitation, l’aménagement sera fonctionnel et n’impactera pas les eaux souterraines. De plus, le projet ne sera pas de nature à effectuer de prélèvements dans les eaux souterraines, aucune incidence quantitative n’est à prévoir. Ainsi, l’évolution quantitative des masses d’eau souterraines sera similaire avec et sans mise en œuvre du projet. L’impact qualitatif de l’aménagement sur l’état des masses d’eau souterraines sera faible. De fait, les masses d’eau souterraines devraient présenter à l’horizon 2040, un bon état qualitatif.
	Eaux superficielles	Les débits transitant sur la zone d’étude sont tributaires des conditions climatiques et des débits des cours d’eau. Il s’agit toutefois de paramètres impossibles à estimer à l’horizon de référence. La qualité des eaux au droit de la zone d’étude ne sera pas modifiée en l’absence de mise en œuvre du projet. Au regard des objectifs de qualité qui leur sont assignés les masses d’eau présenteront respectivement un bon état écologique et un bon potentiel écologique à l’horizon de référence.	L’imperméabilisation de nouvelles surfaces (toutefois limitée car le secteur actuel est déjà largement aménagé et même réduite puisque le projet améliore le taux de pleine-terre) génère des volumes et débits de ruissellement pluvial plus élevés que par rapport à une situation sans projet. Toutefois, dans la mesure où le projet disposera de dispositifs (type bassins de rétention) visant à compenser l’imperméabilisation des sols, aucune évolution notable n’est attendue sur cette thématique. Ces ouvrages permettront de traiter la pollution chronique, bactériologique. Les bassins disposeront d’équipements permettant d’intercepter une pollution accidentelle. Ces aménagements ne remettent donc pas en cause les objectifs de bon état écologique et de bon potentiel écologique fixés par le SDAGE 2022-2027 pour les masses d’eau superficielles du secteur. Les grandes tendances restent les mêmes avec et sans mise en œuvre du projet, d’autant que la conception du projet vise à limiter au maximum l’imperméabilisation du secteur.
	Risques naturels	En l’état actuel des connaissances, aucune évolution notable quant à la vulnérabilité du secteur aux risques naturels n’est attendue à l’horizon 2040, sur les thématiques mouvement de terrain (aléa retrait-gonflement des argiles / risque lié à la présence de cavités souterraines) et sismicité, dans la mesure où la zone d’étude est actuellement située sur un secteur d’aléa faible. Concernant le risque d’inondation, le changement climatique pourra avoir une incidence sur les débits des cours d’eau : réduction des débits moyens, mais augmentation des débits de pointe en période de pluie de forte intensité (orages). Le risque d’inondation suite à la crue des cours d’eau sera donc très probablement plus ponctuel, mais plus intense à long terme. En prenant en compte l’analyse du climat futur du territoire, l’augmentation du nombre de journées chaudes couplée à des précipitations intenses pourrait ainsi renforcer les risques d’inondation sur le territoire et provoquer d’importants dommages. Vis-à-vis du risque incendie, le dérèglement climatique pourrait avoir un effet aggravant, en favorisant des conditions météorologiques propices à l’éclosion et à la propagation des feux, dans un contexte où la zone d’étude, notamment sa partie centrale, est classée en aléa feu de forêt fort à exceptionnel, ce qui pourrait renforcer la vulnérabilité du site à l’horizon 2040 en l’absence de gestion active des friches et par accumulation de biomasse combustible.	Aucune évolution notable quant à la vulnérabilité du secteur aux risques naturels n’est attendue à l’horizon 2040, avec projet par rapport à la situation sans réalisation du projet, tant sur les thématiques inondation (par débordement de cours d’eau et remontée de nappe), mouvement de terrain (aléas retrait/gonflement des argiles / risques liés à la présence de cavités souterraines) ou sismicité. Le projet ne sera pas de nature à induire une modification des niveaux de risques ni de la cartographie des aléas des risques majeurs identifiés qui tient souvent compte de l’évolution de l’aléa du fait du changement climatique. La connaissance de ces risques a été prise en compte dans la définition du projet ; pour le risque inondation, au travers de l’élaboration du schéma directeur hydraulique de la rive gauche du Lez à Montpellier, secteur La Baume / Richter approuvé le 28 mars 2023. L’élaboration de ce schéma directeur a permis de proposer un programme d’aménagements hydrauliques, global et cohérent, à l’échelle du quartier permettant de réduire le risque pour les secteurs habités existants, de compenser les effets de l’imperméabilisation des projets urbains et de supprimer le risque au droit des projets de renouvellement urbain, comme celui de la ZAC de l’Union, sans augmenter la vulnérabilité des enjeux environnants.

			Malgré un aléa feu de forêt fort à exceptionnel sur la partie centrale du site, le projet permet, à l’horizon 2040, de réduire la charge combustible par la transformation des friches en espaces urbains aménagés et entretenus, limitant ainsi les conditions favorables au déclenchement et à la propagation des incendies, y compris dans un contexte de changement climatique.
Milieu naturel	Faune, flore et habitats naturels	En l’absence du projet d’aménagement de la ZAC de l’Union, les milieux naturels identifiés (majoritairement artificiels) devraient se maintenir sur le moyen et long terme, et ne pas entraîner de modifications sensibles des habitats d’espèces sur le site, malgré les aménagements qui se poursuivront encore quelques années sur ce secteur de Montpellier. Ainsi, les espèces observées sur le site durant les prospections n’ont pas vocation à disparaître, et ces milieux, présentant globalement des enjeux faibles à modérés, ne devraient pas évoluer de manière significative vers un écosystème plus riche que celui observé aujourd’hui. L’évolution probable est une conservation de la dynamique actuellement observée sur site (avec une colonisation par les espèces exotiques envahissantes) et un appauvrissement des habitats dû à la fréquentation sans aménagements du site.	Dans le cadre de la mise en œuvre du projet, une très large partie des milieux observés est vouée à évoluer, impactant la faune présente sur site et adaptée à ce contexte urbanisé mais à proximité du Lez et de deux espaces verts, que ce soit en phase travaux ou en phase d’exploitation avec la destruction d’espèces et d’habitats d’espèces. Cependant, avec la mise en œuvre du projet de la ZAC de l’Union, la richesse faunistique et floristique pourrait être améliorée. En effet, différents aménagements pourraient favoriser la présence de la biodiversité comme la mise en place d’abris pour la petite faune, de nichoirs ou de gîtes à chiroptères ainsi que la réalisation d’un aménagement paysager pluristratifié qui permettrait aux espèces de trouver des sites de nidifications mais également des refuges. La mise en place de ces mesures permettrait d’augmenter le nombre de refuges pour les espèces et permettra la création de corridors écologiques. Les principaux effets attendus de la réalisation du projet sur la biodiversité à horizon 2040 sont : une densification de la trame verte avec la création de jardins, la conservation du bois de la Baume et le vieillissement du boisement favorable au espèces des cortèges des milieux arborés permettant notamment la formation de gîtes arboricoles pour les chiroptères, la diversification des essences par végétalisation écologique des espaces verts favorable à la faune locale et renforçant les corridors locaux, la mise en place d’aménagements écologiques favorables aux espèces des milieux ouverts et des milieux fermés.
Milieu humain et socio-économique	Développement urbain et démographie	La commune de Montpellier (et l’ensemble de sa Métropole) présente un accroissement démographique soutenu depuis plusieurs décennies. La dynamique de développement démographique devrait rester marquée dans le territoire de la Métropole dont l’attractivité résidentielle se maintiendra. Il est prévu pour l’horizon à moyen terme 2030, un accroissement démographique selon un rythme annuel de + 5 300 habitants, soit +1,0% par an. Cet accroissement démographique va naturellement engendrer une augmentation des besoins, tant en termes de logements, de déplacements qu’en termes d’accès aux équipements et infrastructures (écoles, hôpitaux, équipements sportifs et de loisirs...).	L’accroissement de la population à l’horizon 2040 va engendrer de nouveaux besoins tant en termes de logements qu’en termes de déplacement. La métropole de Montpellier accompagne et encadre ce développement à venir de l’urbanisation, par la mise en œuvre d’une politique concertée de l’habitat, des déplacements, tout en préservant le cadre de vie et le milieu naturel. L’impact de l’opération sur le logement est positif, avec la création de 80 000 m² de SDP pour le logement, offrant une typologie variée pour une meilleure mixité sociale ; le secteur pourra ainsi accueillir un grand nombre de nouveaux ménages. Le projet d’aménagement devrait répondre à la demande croissante de logement sur la commune. De fait, aucun effet négatif n’est à prévoir sur les équipements existants. Ce projet s’inscrit pleinement dans les objectifs du PLUi et du Programme Local de l’Habitat (PLH), dont la version actuelle est prorogée jusqu’au 2 février 2028, en attendant l’adoption du nouveau PLH prévue à l’été 2027.
	Déplacements, infrastructures de transport et trafics	Vis-à-vis de l’évolution des déplacements, l’étude de trafic précise qu’au vu des projections d’évolution de la Stratégie Nationale Bas Carbone (qui intègre une hypothèse de croissance de la population de 0,3% par an en base 2015 à l’échelle nationale et de 0,5% par an en Occitanie), la baisse de la circulation routière apparaît inévitable pour l’atteinte de la neutralité carbone, et ce même si la population devrait continuer à augmenter sur le département (et à fortiori sur Montpellier et sa métropole). Toutefois, l’ampleur de cette baisse ne pouvant être quantifiée avec précision aux horizons futurs (et notamment à 2050), il apparaît plus prudent de tabler sur une stabilité du trafic, soit la situation la plus défavorable.	La ZAC de l’Union, à terme, entrainera une augmentation du trafic sur les voiries. Cependant, la ZAC est identifiée dans le Plan de mobilités (PDM) 2032 et, à ce titre, les impacts négatifs (accès à la ZAC, augmentation du trafic, saturation des carrefours...) sont pris en compte dans le programme. De plus, comme évoqué auparavant, le secteur est bien desservi par les transports en commun. Ces moyens de transports sont à ce jour dimensionnés pour des quartiers urbains avec densification. De plus, le projet intégrera une démarche globale de développement des déplacements doux, et permettra à de nombreuses familles de résider au sein d’un quartier accessible et ne nécessitant pas l’emploi systématique de véhicules individuels. Ainsi, le projet d’aménagement de la ZAC de l’Union s’accompagnera également de la réalisation d’un itinéraire de transports doux pour les piétons et cycles.
	Risques technologiques	Sur la base des éléments connus au moment de la rédaction de l’étude d’impact, le risque technologique n’est pas susceptible d’évoluer en l’absence de mise en œuvre du projet, à l’horizon 2040. En effet, aucun projet d’implantation d’un nouvel établissement industriel susceptible d’avoir des périmètres d’incidence sur la zone d’étude n’est connu à ce jour. Auquel cas, celui-ci serait soumis à la réalisation d’une étude de dangers et d’une enquête publique préalable, au titre de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l’environnement.	Le projet ne prévoit pas d’implantation d’activités industrielles pouvant générer de risque industriel. De même, du fait de cette absence d’activité industrielle, le projet ne générera pas de déplacements et de Transports de Matières Dangereuses sur la zone. D’autre part, le règlement du PLUi ne permet pas l’implantation d’activités à risques incompatibles avec le caractère urbanisé des zones urbaines. Le PLUi, sous réserve des modifications à venir, constituera le document de référence en matière d’usages et d’occupation des sols autorisés sur la zone d’emprise du projet.
Patrimoine culturel et paysage	Patrimoine culturel	Aucune évolution notable n’est à considérer sur cette thématique.	Aucune évolution notable n’est à considérer sur cette thématique. Le périmètre de protection du Monument Historique de l’Ancien Bureau d’Octroi du Pont Juvénal se limite au rond-point de la place Christophe-Colomb, sans incidence sur le périmètre global de la ZAC de l’Union, qui ne prévoit aucune construction nouvelle au sein du périmètre de protection du monument. La conception architecturale et paysagère du projet est par ailleurs élaborée avec l’appui de l’architecte-urbaniste en chef de la ZAC, dont la mission est de garantir une intégration harmonieuse dans le tissu urbain environnant.
	Paysage	En l’absence du projet d’aménagement de la ZAC de l’Union, le secteur, sans entretien particulier, conserverait son état ponctuellement dégradé et peu organisé.	L’espace urbain peu lisible du fait du mauvais agencement du site sera transformé en un espace urbanisé et bâti. Les perceptions visuelles depuis l’extérieur vers le site seront modifiées afin d’améliorer la situation actuelle. Le projet intégrera les enjeux paysagers du secteur afin de valoriser les co-visibilités et de créer un site s’intégrant harmonieusement dans son environnement et le développement de la zone de Port Marianne. L’entrée dans le nouveau quartier de l’Union sera structurée, sur chacune de ces proues et de ses rives, par l’espace public et une très forte dimension paysagère.

Santé et salubrité publique	Qualité de l'air et ambiance sonore	Au regard de l'évolution de l'urbanisation et des croissances démographiques constantes sur le territoire de la Métropole, une augmentation du trafic local est à prévoir à l'horizon de référence susceptible de générer une altération de la qualité de l'air et un accroissement des nuisances sonores principalement en bordure de l'avenue du Mondial 98 (ancienne RD 21), de l'avenue R. Dugrand (ancienne RD2021) et de l'avenue Albert Einstein. Toutefois, avec le développement des transports en commun et de l'intermodalité conformément aux orientations du Plan de Mobilité 2032 de Montpellier Méditerranée Métropole, le trafic devrait être réduit ou maintenu, mais ne devrait pas s'aggraver. De plus, un facteur non négligeable pour l'amélioration de la qualité de l'air des centres urbains est l'évolution importante du parc automobile, permettant à la fois de réduire les émissions atmosphériques et sonores. Les modélisations des émissions (pour le NO₂, les particules fines PM₁₀ et PM_{2,5} et le benzène) « au fil de l'eau » à horizon 2035 confirment l'absence d'évolution significative de la qualité de l'air du secteur en 2035. Concernant l'ambiance acoustique, l'étude acoustique du projet propose l'analyse suivante de la situation de référence à l'horizon projet (2035) sans réalisation du projet d'aménagement : compte tenu des hypothèses de trafic à la situation de référence (augmentation de la population mais baisse de la circulation automobile), les trafics sont similaires à l'état actuel. Aucune amélioration ou dégradation de l'environnement sonore n'est attendue à l'horizon à terme sans projet.	Les trajets des nouveaux usagers, au droit même des infrastructures routières et en période de pointe uniquement, pourront modifier la qualité de l'air. Cette altération de la qualité de l'air sera localisée et à relativiser compte tenu de la présence de plusieurs infrastructures de transports majeures à proximité, supportant des trafics sans commune mesure avec le trafic généré par la future zone urbaine. Les modélisations des émissions atmosphériques à la mise en service du projet en 2035 confirment l'absence d'incidence de la réalisation du projet sur la qualité de l'air du secteur. Malgré une augmentation du trafic sur différents axes en 2035, le renouvellement du parc automobile roulant aux horizons 2035 et 2050 et les évolutions technologiques attendues permettent une diminution des concentrations présentes. Les concentrations sont globalement similaires entre les différents états modélisés (avec ou sans projet d'aménagement). Concernant l'ambiance sonore, au vu des niveaux sonores générés par les avenues du Mondial 98, R. Dugrand et A. Einstein, l'aménagement d'une ZAC sur le secteur ne modifiera pas l'ambiance sonore actuelle. De plus, le projet prévoit de nombreux aménagements qui permettront d'éviter et de réduire l'impact des nouveaux flux sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore. Ainsi, aucune évolution significative n'est à attendre par rapport à une situation sans projet.
	Pollution lumineuse	Aucune évolution notable n'est à considérer sur cette thématique par rapport à l'état initial en l'absence de mise en œuvre du projet.	L'aménagement du projet entrainera une augmentation de la pollution lumineuse, même si des mesures seront prises en termes d'éclairage public pour réduire cet impact. Toutefois, au vu du secteur concerné par l'aménagement (centre péri-urbain de Montpellier fortement impacté par l'éclairage), l'évolution reste limitée.
	Déchets	Aucune évolution notable n'est à considérer sur cette thématique par rapport à l'état initial dans la mesure où la gestion des déchets à l'échelle de la Métropole de Montpellier Méditerranée tient compte de l'évolution des besoins à court et moyen terme.	La mise en œuvre du projet inclura dans ses aménagements des sites de ramassage des ordures ménagères conformes à la gestion des déchets à l'échelle de la Métropole de Montpellier qui a tenu compte de l'évolution des besoins à moyen terme. Les entreprises s'installant sur le site du projet bénéficieront du réseau de collecte actuel, et auront la charge de la gestion et l'élimination de déchets d'activités spéciaux.

C. DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION



Du fait de son développement régulier depuis plusieurs décennies, l'agglomération montpelliéraine est confrontée à des enjeux importants de développement et d'organisation de son territoire, notamment pour répondre aux demandes des ménages en matière de logements permanents et aux besoins de logements sociaux conformément aux dispositions réglementaires.

C.I. ANALYSE DES ZONES POTENTIELLES D'ACCUEIL SUR LE TERRITOIRE

Un secteur d'implantation répondant aux objectifs du SCoT

Faisant partie du projet Port Marianne, le site de l'Union s'inscrit pleinement dans les objectifs et ambitions des documents d'urbanisme tels que le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Métropole de Montpellier, approuvé par délibération du Conseil de Communauté le 17 février 2006 puis révisé en novembre 2019 et qui définit les grandes orientations d'aménagement de la métropole pour les vingt prochaines années.

Le SCoT identifie les enjeux posés par la croissance démographique de la métropole et leurs impacts sur l'étalement urbain. Il fixe donc les espaces urbains ou voués à l'urbanisation et, d'autre part, les espaces naturels et agricoles.

L'opération d'aménagement de la ZAC de l'Union, qui contribue au réinvestissement de l'existant tout en tenant compte du niveau d'équipements existants et de desserte en transports en commun du site, s'inscrit ainsi pleinement dans les quatre objectifs prioritaires du SCoT :

- **« La préservation de notre qualité de vie et de notre richesse environnementale »**

La ZAC de l'Union se déploiera comme un quartier qui fait lien et marque une transition douce entre un tissu existant conservé sous la forme d'habitat individuel et de jardins, et un tissu urbain dense et déjà constitué au sein des quartiers Richter et Parc Marianne. Ce site constitue un secteur particulièrement pertinent à intensifier, compte tenu de ses caractéristiques urbaines aujourd'hui peu denses et de qualité limitée, dans un objectif de réinvestissement urbain à proximité directe avec des arrêts de transport en commun et en continuité de la ville dense et structurée existante.

- **« L'acclimatation du territoire face aux enjeux environnementaux »**

L'Union se verra un quartier exemplaire et résilient face à la contrainte hydraulique et au risque d'inondation très présents sur le site, par le biais d'un traitement urbain spécifique, notamment sur les espaces publics et sur les lots privés, afin de ne pas aggraver le phénomène de crue et de l'encadrer. Cela se traduira notamment par une mise hors d'eau des bâtiments, ménageant cependant des zones d'expansion et de circulation des eaux de crue, par une compensation de l'imperméabilisation à la parcelle, et par un dispositif d'infiltration en pleine-terre des premières eaux de pluie.

Le quartier bénéficiera également d'une conception bioclimatique à plusieurs échelles, afin d'adapter les logements au réchauffement climatique, à travers notamment :

- un confort estival (avec une hausse des températures plus marquée en été : +1°C d'ici 2050 et +1,4°C d'ici 2100 selon les trajectoires actuelles allant jusqu'à +3,8° dans le cas d'une augmentation des émissions),
- et hivernal (vents froids, intempéries, etc.).

Dans cet objectif, les formes urbaines seront adaptées en fonction des vents dominants, de l'ensoleillement, du rafraîchissement naturel ou encore du confort acoustique, et les logements seront très majoritairement traversants, ou à minima bi-orientés.

- **« L'anticipation des évolutions démographiques »**

La capacité d'un projet collectif à réinvestir des tissus urbains existants peu denses, situés à proximité de transports en commun dans le cadre d'opérations stratégiques de renouvellement urbain fait du site de l'Union un secteur essentiel pour accueillir une partie du développement maîtrisé de la métropole pour répondre aux besoins d'accueil de nouveaux habitants à travers une production de logements conforme au programme local de l'habitat adopté.

- **« Le développement économique et l'emploi »**

Le quartier de l'Union se verra mixte à travers une programmation principalement composée de logements, complétée par une offre en commerces et bureaux stratégiquement localisée aux abords de la place Ernest Granier, pôle d'affaires déjà constitué, permettant à la ZAC de renforcer l'offre en aménités.

Toutes ces ambitions seront développées dans la ZAC de l'Union, dans la continuité des opérations d'aménagement développées au sein du grand projet Port Marianne où se sont d'ores et déjà illustrés ces objectifs.

Le projet de ZAC de l'Union, par sa proximité avec le centre-ville, sa situation au sein du quartier Port Marianne et sa proximité avec les réseaux de transport en commun, doit donc permettre de renouveler et qualifier les espaces urbains existants, tout en leur appliquant les nouveaux paradigmes mis en œuvre par la Ville de Montpellier en réponse aux défis sociétaux contemporains (transition climatique, mobilités décarbonées, nature en ville, mixité sociale et fonctionnelle, ville apaisée et à hauteur d'enfant, lutte contre le réchauffement et les risques climatiques, vivre ensemble, proximité, etc.).

Le périmètre de la ZAC de l'Union est identifié dans le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT comme un secteur de « réinvestissement urbain prioritaire ». Le choix du site est donc identifié comme une zone potentielle d'accueil à l'échelle de la Métropole pour un projet d'aménagement urbain d'une ZAC comme celui proposé et répond donc pleinement aux objectifs du SCoT Montpellier Méditerranée Métropole.

Un secteur d'implantation identifié dans le PLUi

Le projet de la ZAC de l'Union s'inscrit dans le cadre d'un renouvellement urbain, dans un tissu aujourd'hui hétérogène et non constitué, implanté au sein du grand ensemble urbain de Port Marianne. La présente opération de la ZAC de l'Union est ainsi encadrée par le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal – Climat (PLUi-Climat) de la Métropole de Montpellier, arrêté le 8 octobre 2024 et approuvé le 16 juillet 2025, dont les grandes orientations sont :

- **« Une métropole apaisée autour d'un fonctionnement harmonieux entre la ville et la nature » :**
 - Cette ambition se traduit par la préservation optimale des arbres existants, notamment via l'implantation du tracé de la coulée verte sur une partie des fonds de parcelles des jardins privés, présentant un boisement spontané de micocouliers, ainsi que par la mise en valeur et l'ouverture d'une partie de l'espace vert à protéger (EVP) nord et son débouché sur l'avenue Albert Einstein.
- **« Une métropole rééquilibrée autour de la demande croissante de logement »**, avec :
 - Un renforcement des centralités : Port Marianne constitue l'une des principales centralités métropolitaines émergentes ;
 - Une valorisation de l'identité des quartiers : l'impasse de la Baume et son environnement paysager à proximité de la ZAC en font un site et un milieu singulier ;
 - Une métropole qui porte également l'ambition d'une mixité fonctionnelle et sociale.
- **« Une métropole attractive, confortant sa position dans l'arc méditerranéen »**, tout en accentuant l'objectif d'une plus grande sobriété foncière, exercée ici par une action de renouvellement urbain d'un site déjà intégré dans l'espace urbanisé de Montpellier, au cœur du quartier Port Marianne, avec un enjeu d'intensification et de densification dans le cadre d'une opération d'ensemble sous la forme d'une ZAC.

Le secteur 29AU du PLUi, identifié comme un secteur d'urbanisation future au sein du quartier Port Marianne, couvre la partie centrale du périmètre de la ZAC de l'Union et constitue l'un des appuis réglementaires mobilisés pour en encadrer la conception. Il s'articule avec la zone UB1-1, majoritaire dans le périmètre, qui reconnaît quant à elle le caractère urbain dense déjà existant du secteur et confirme son inscription dans un tissu urbain structuré.

Ce zonage résulte d'une analyse environnementale préalable conduite dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLUi, qui a examiné l'ensemble des zones AU de la métropole selon une grille multicritère (enjeux naturels, risques, mobilités, consommation d'espace, intégration paysagère...).

Cette analyse a confirmé l'aptitude du secteur 29AU à accueillir une opération d'aménagement, en raison de sa localisation en continuité immédiate du tissu urbain structuré, de sa bonne desserte en transports en commun et de l'absence d'enjeux environnementaux majeurs.

La présence complémentaire de la zone UB1-1 vient renforcer ce constat, en reflétant la vocation urbaine du site et sa continuité avec les quartiers déjà construits.

Les orientations et prescriptions applicables à ce secteur classé en zone à urbaniser du PLUi, notamment celles relatives à la gestion intégrée des eaux pluviales, à la trame verte, aux formes urbaines ou aux mobilités actives, structurent la conception de la ZAC de l'Union. Le projet constitue ainsi la traduction opérationnelle des objectifs d'aménagement définis par le PLUi et déjà évalués à l'échelle de la planification.

C.II. JUSTIFICATION DU CHOIX DU SITE

Après un développement important dans les zones périphériques, la Ville de Montpellier donne aujourd'hui la **priorité au réinvestissement urbain**, à savoir la **requalification et la densification de quartiers situés au cœur du territoire communal**. Le maître d'ouvrage de l'opération à l'étude, la SERM (Société d'Équipement de la Région Montpelliéraine), est associé depuis de nombreuses années à la Ville de Montpellier et à Montpellier Méditerranée Métropole pour mener de grands projets d'aménagements urbains. L'urbanisation se fait aujourd'hui dans un développement harmonieux des espaces, permettant de faire face au défi de la croissance démographique importante de l'agglomération montpelliéraine.

La ZAC de l'Union s'inscrit donc pleinement dans ces orientations générales de l'ensemble du secteur sud-est de Montpellier : il s'agit aujourd'hui de **répondre à une demande croissante de logements tout en consommant moins d'espaces qu'autrefois**. Le secteur de l'Union offre encore aujourd'hui des espaces libres permettant l'aménagement d'un quartier de qualité, en harmonie avec les quartiers récemment créés, tout en permettant la requalification d'un secteur dont la vocation restait jusqu'alors peu définie. **La ZAC de l'Union constituera la dernière « dent creuse » à aménager dans le quartier Port Marianne pour en faire un secteur de grande qualité architecturale et paysagère, associant densité élevée de logements et ouverture des espaces.**

Le programme d'aménagement consistera en un réinvestissement global de l'existant, afin de structurer un secteur aujourd'hui sans organisation évidente. La zone accueille de l'habitat individuel, de petites activités diverses (restauration, garages, services, ..., dans des petits locaux hétérogènes) ainsi qu'une grande entreprise de matériaux occupant tout l'angle sud-ouest, Union Matériaux.

Le réinvestissement de ce secteur permettra une nouvelle architecture, de qualité, et beaucoup mieux intégrée au quartier Port Marianne.

Ce nouveau quartier offrira de nombreux logements neufs et viendra compléter la réalisation du quartier Port Marianne, dont l'urbanisation s'est faite dans un souci de qualité architecturale, paysagère et environnementale. La vitrine urbaine depuis les deux axes majeurs qui l'encadrent, avenue Raymond Dugrand et avenue du Mondial 98, sera grandement améliorée. Le projet envisage le réaménagement de l'avenue Raymond Dugrand.

Au-delà de l'inscription du site de projet dans les différents documents de planification de l'urbanisation du territoire métropolitain, le quartier de l'Union est un site d'implantation stratégique offrant de nombreuses potentialités et répondant aux objectifs du réinvestissement urbain, dans un souci d'économie des espaces naturels non encore urbanisés.

De fait, le choix de l'emplacement de l'opération et son périmètre n'ont pas fait l'objet de solutions de substitution.

C.III. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET DE ZAC PRESENTE A ETE RETENU

C.III.1. Justification de la programmation retenue

La programmation retenue pour l'opération d'aménagement de la ZAC de l'Union permet de :

■ Répondre aux enjeux démographiques de la Métropole et de la commune en :

- **Offrant de nouveaux logements sur le court terme** pour répondre à la demande croissante de la population de la commune. La ZAC de l'Union participe à l'effort de production de logements déterminé par le PLH de la Métropole de Montpellier qui estime, **pour le secteur de Port Marianne** dans lequel s'inscrit le projet, **un objectif de production neuve sur la période 2019-2024 de 4 370 logements** (soit une moyenne annuelle de 730 logements).
- Proposant une offre de logements sociaux adaptée aux enjeux de mixité sociale, à la demande de la population locale et conforme aux objectifs du PLUi, déclinés dans la programmation de l'OAP Quartier de l'Union, qui fixe un quota de **33% de logements sociaux** pour le programme résidentiel de la ZAC.
- Offrant une **diversité de logements** pour des **parcours résidentiels** mieux adaptée à **l'évolution des ménages** et notamment aux enjeux de desserrement.

■ Proposer un quartier qui valorise et s'appuie sur l'existant, en reliant le quartier aux infrastructures existantes et futures et en valorisant le déjà-là grâce à :

- Une **situation stratégique** pour l'accueil de nouveaux habitants dans la Métropole, avec une bonne desserte en transports en commun et un positionnement à proximité de l'autoroute A9 ;
- Des **voiries et réseaux** existants sur les contours du site et partiellement à l'intérieur du périmètre de projet.

■ Préserver la qualité de l'environnement en :

- **Préservant les boisements** existants en conservant l'urbanisation en dehors de ces secteurs boisés ;
- **Améliorant la gestion des eaux pluviales** et la mise hors d'eau du quartier par un travail de remodelage de terrain et la création d'une zone d'expansion de crue ;
- **Favorisant les mobilités actives** grâce à un maillage des parcours piétons/cycles au sein du quartier et vers les quartiers voisins ;
- Créant une coulée verte.

■ Garantir la qualité de vie des habitants en :

- Travaillant sur la « densité perçue » plutôt que subie en offrant un cadre de vie de qualité grâce à des **formes urbaines variées** pour rythmer et atténuer l'impact des bâtiments les plus grands et en **graduant les hauteurs et les densités** depuis les secteurs d'« intensité urbaine » le long des grands axes vers le cœur de quartier ;
- En sécurisant l'ensemble des habitants en écartant tout risque d'inondation :
 - Au niveau du sol : le **réaménagement du rond-point C. Colomb** pour diriger les eaux vers le Lez, des zones d'expansion dont la coulée verte est servante, des remblais en cœur d'îlot ;
 - Au niveau du bâti : une mise hors d'eau des RDC par une surélévation des premiers niveaux par rapport à la rue par **un jeu de nivellement adapté**.

C.III.2. Justification du parti d'aménagement retenu

■ Nécessité d'un aménagement complémentaire à l'existant

L'opération d'aménagement avec la création de surfaces de plancher de l'ordre de 100 000 m², répartie comme suit :

- 83 100 m² de SDP de logements (environ 1 200 logements),
- 12 700 m² de bureaux,
- 3 000 m² de commerces,
- 1 200 m² d'équipements publics municipaux.

Cet aménagement viendra conforter l'urbanisation actuelle du quartier sud-est de Montpellier et se réalisera au cœur des quartiers existants de Port Marianne, profitant des équipements existants, avec l'objectif global de limiter l'étalement urbain, conformément à l'esprit de la loi Climat et résilience du 22 août 2021 et l'objectif de **zéro artificialisation nette** (ZAN) à l'horizon de 2050.

Le projet permettra l'émergence d'un nouveau quartier structuré et équipé, doté de limites lisibles et parfaitement définies. La maîtrise des interfaces constituera un des enjeux majeurs de l'opération d'aménagement.

Intégration des éléments structurants et du paysage

Cette opération mixte à vocation principale d’habitat se développe à l’interface entre les quartiers denses et contemporains de Port Marianne, et les quartiers pavillonnaires autour de l’impasse de La Baume.

L’ambition principale du projet est de considérer que la pleine terre est un enjeu majeur pour l’avenir des villes, celle-ci étant le support de la vie au cœur des villes, et présentant des co-bénéfices, tant pour la nature (faune et flore) que pour l’homme (usages). Les structures végétales sont le point de départ de la fabrication du quartier et sont utilisées comme articulations et prolongement des différentes composantes en place.

Ainsi, dans le cadre du projet, le cœur de quartier conserve un caractère paysager fort avec un jardin public structurant qui fédèrera les usages et les aménités urbaines nécessaires au quartier. Des espaces publics jusqu’au cœur des îlots, le paysage se prolonge pour diversifier les usages et les statuts.

La connexion avec la trame verte et bleue (le Lez et la Lironde) est assurée à travers la promenade qui traverse le quartier, les réseaux de jardins conservés ou prolongés, mais aussi par les aménagements de la place C. Colomb et de l’avenue R. Dugrand.

La promenade, dédiée aux modes actifs, connecte le quartier « les jardins de la Lironde » au tramway et, au-delà, permet de relier le centre-ville.

Le maillage du quartier se fait en étirant la trame viaire des quartiers environnants, permettant une continuité avec l’existant.

Le paysage urbain est marqué par une transition d’échelle entre un front urbain intense sur les avenues R. Dugrand et Mondial 98, en vis-à-vis des quartiers denses environnants, et des typologies de faible hauteur préservant un cœur de quartier au caractère apaisé. Cette transition offre ainsi une diversité de typologies de logements.

Les espaces publics structurants, la place Christophe Colomb et l’avenue R. Dugrand, sont requalifiés en espaces urbains renforçant les usages liés au campus Richter, aux commerces en RDC, et facilitant leur appropriation par les piétons.

Nécessité d’un projet compatible avec les objectifs issus des documents de planification urbaine (PLUi et SCoT)

Le projet d’aménagement de la **ZAC de l’Union** doit être compatible avec les objectifs définis par les documents de planification urbaine que sont le **PLUi** et le **SCoT** de Montpellier Méditerranée Métropole.

Il répond à un objectif commun à ces deux documents : **mener une politique de l’habitat équilibrée**, visant à **répondre aux besoins en logements** tout en **favorisant la mixité sociale et urbaine**.

Le **SCoT** fixe par ailleurs plusieurs orientations majeures en matière d’aménagement :

- **Favoriser la densification** des espaces déjà urbanisés, en privilégiant le réinvestissement urbain plutôt que l’étalement ;
- **Encadrer les extensions urbaines**, en les situant exclusivement en continuité du tissu existant et sur des surfaces maîtrisées ;
- **Préserver les espaces naturels et agricoles**, en consolidant des limites d’urbanisation claires entre la ville et la nature.

Située dans un **secteur déjà urbanisé** de Port Marianne, la **ZAC de l’Union** s’inscrit pleinement dans ces orientations, contribuant à la **densification maîtrisée** et à la **continuité du développement du quartier** sans extension du périmètre bâti.

Diversifier la production de logements dans les quartiers d’urbanisation future

La réalisation de ce projet permettra l’émergence d’une nouvelle offre de logements sur le secteur présentant une diversité de biens.

Répondre aux besoins en logements sociaux et abordables dans une logique de mixité urbaine

Le projet de la ZAC de l’Union vise à répondre également aux besoins en logements non satisfaits par le marché libre, en proposant une offre diversifiée intégrant **une part importante de logements sociaux et de logements abordables de type Bail Réel Solidaire (BRS)**.

Sa programmation prévoit la construction d’environ **1 200 logements**, dont **environ 400 logements sociaux** (soit 33 % de la programmation totale) et **environ 240 logements abordables de type BRS** (soit 20 %). Cette répartition contribue à **renforcer la mixité sociale** du secteur, en cohérence avec les objectifs du PLH et du PLUi.

Renforcer l’intégration urbaine du projet avec Port Marianne et les services de proximité

Parallèlement, la composition urbaine du projet favorisera l’**articulation avec le quartier Port Marianne**, tout en portant une attention particulière aux **cheminements doux** et à la **qualité du cadre de vie**.

Le quartier, à **dominante résidentielle**, viendra également **conforter l’offre de commerces et de services de proximité** déjà présents dans le secteur de **Port Marianne**.

Localiser l’urbanisation nouvelle en cohérence avec les transports en commun

Le projet contribue à maîtriser les déplacements en proposant des logements aux plus près du cœur de ville montpelliérain et des infrastructures de transports en commun existantes.

Limiter les nuisances et les pollutions

Le projet sera étudié afin de limiter au maximum les nuisances sur le milieu physique et le milieu naturel, et en tendant vers une préservation du cadre de vie des riverains alentours.

Maîtriser les écoulements pluviaux

La question de la collecte et de la gestion des eaux de ruissellement sera prise en compte en amont, lors de la création de bassins de rétention destinés à accompagner les projets d’urbanisation à venir sur le secteur.

Ces dispositifs viseront à **compenser les surfaces imperméabilisées** créées par les aménagements et à **favoriser l’infiltration des eaux pluviales à la source**, conformément aux prescriptions du PLUi et aux principes du Schéma directeur hydraulique.

La gestion des eaux de ruissellement issues notamment de l’avenue Raymond-Dugrand, appelée à être réaménagée, fera l’objet d’une attention particulière afin de garantir la **régulation des débits de rejet** et le **maintien du libre écoulement** dans ce couloir hydraulique sensible.

D. IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES POUR EVITER, REDUIRE, COMPENSER LES IMPACTS NEGATIFS



D.I. EFFETS ET MESURES EN PHASE TRAVAUX ET EN PHASE EXPLOITATION

Le tableau présenté en pages suivantes synthétise les impacts du projet d’aménagement pour les deux phases – travaux et exploitation, et les mesures d’évitement, de réduction, de compensation, d’accompagnement et de suivi proposés, pour l’ensemble des thématiques environnementales.

Domaines d’étude	Effets potentiels	Mesures d’évitement et de réduction	Effets résiduels	Mesures de compensation
Milieu physique				
Climat et vulnérabilité aux changements climatiques	Aucun effet significatif en phase travaux Vulnérabilité de la ZAC au changement climatique vis-à-vis du risque inondation et de l’augmentation des températures : enjeu fort en lien avec les épisodes pluvieux extrêmes (ruissellement).	Amont / Conception du projet : ME : Evaluation et projection du risque d’inondation ME : Adaptation des choix d’aménagement pour le contrôle et la gestion de l’effet d’îlot de chaleur ME : Prise en compte des risques liés au vent dans la conception du projet ME : Développement des énergies renouvelables à l’échelle de l’aménagement Travaux : MR : Limitation de vitesse de circulation MR : Véhicules et engins répondant aux normes d’émissions en vigueur MR : Optimisation des déplacements de matériel et d’équipements MR : Arrosage des aires de chantier et recouvrement de certains matériaux	Pas d’impact résiduel significatif	/
Topographie des sols	Réalisation de terrassement pour l’aménagement des fondations des bâtis, des différents réseaux et des parkings souterrains. Les mouvements de terre induits par l’aménagement de la ZAC resteront limités (modification à la marge de la topographie liée à de légers remodelages, sur un terrain relativement plat et déjà remanié auparavant). Pas de modification de la topographie en phase exploitation.	Travaux : MR : Étude de sol et optimisation de la gestion des matériaux (déblais/remblais) MR : Optimiser les terrassements à la conception du projet MR : Réemploi des matériaux	Pas d’impact résiduel significatif	/
Eaux souterraines	Aspects quantitatifs : pas d’impact significatif en phase travaux et en phase exploitation. Nécessité de pompage des eaux d’exhaure en phase travaux (proximité de la nappe) Aspects qualitatifs : Risque fort de pollution par les engins de chantier (pollution accidentelle), les aires d’installation de chantier, les rejets provisoires (MES, eaux vannes, eaux de lavage) et les déchets. En phase exploitation, risque faible de pollution de la masse d’eau par ruissellement des eaux pluviales. La probabilité d’un accident avec déversement de produit polluant en quantité importante s’avère limitée et la circulation routière au sein de la ZAC sera réduite au maximum.	Amont / Conception du projet : ME : Diminuer les terrassements à la conception du projet Travaux : MR : Réalisation d’une étude géotechnique et hydrogéologique détaillant les prescriptions de pompage MR : Mesures de prévention du risque de pollution chronique et accidentelle des eaux souterraines MR : Choix des techniques de réalisation des fondations, des voiries et des parkings MS : Suivi et contrôle de la qualité des eaux d’exhaure Exploitation : MR : Ouvrages de gestion des eaux pluviales MR : Apaisement des voiries	Pas d’impact résiduel significatif	/
Eaux superficielles	Aspects quantitatifs : Perturbation temporaire des écoulements en phase travaux dans le cas où les ouvrages hydrauliques ne seraient pas réalisés au préalable des travaux. Risque d’augmentation des volumes d’eau ruisselés. Aspects qualitatifs : Risque de pollution des eaux superficielles aval par les engins de chantier et par la circulation routière (pollution accidentelle et chronique).	Écoulement des eaux : Amont / Conception du projet : MR : Optimiser les terrassements à la conception du projet MR : Limiter les surfaces imperméabilisées Travaux : ME : Signalisation des aires inondables au droit et sur le chantier et respect des prescriptions vis-à-vis du stockage des matériaux / matériel ME : Adaptation de la période d’intervention - intervention hors jours de pluie MR : Prévenir l’impact des constructions sur la perturbation des écoulements en mettant en place les ouvrages de compensation en amont de la réalisation des travaux	Impact résiduel significatif	Écoulement des eaux en phase exploitation : MC : Compensation des surfaces imperméabilisées par des ouvrages de compensation de l’imperméabilisation

Domaines d'étude	Effets potentiels	Mesures d'évitement et de réduction	Effets résiduels	Mesures de compensation
		Qualité des eaux et usages : Travaux : ME : Adaptation de la période d'intervention - intervention hors jours de pluie et de tempête MR : Mise en place d'un dispositif de gestion et de traitement des eaux pluviales, incluant la prévention des pollutions mécaniques MR : Dispositifs préventifs de lutte contre les pollutions accidentelles MR : Mesures de précaution habituelles pour limiter la pollution mécanique et accidentelle Exploitation : MR : Mise en place d'ouvrages de traitement de la pollution chronique et bactériologique des eaux de ruissellement MR : Dispositif de confinement de la pollution accidentelle dans les ouvrages de compensation MR : Apaisement des voiries		
Risques naturels	Zone exposée à des risques naturels identifiés (inondation et feu de forêt). Risque d'inondation en zone violette du PPRI (avenue R. Dugrand) et exposition au risque feu de forêt fort à exceptionnel sur certains secteurs. Aucun impact significatif attendu sur les autres risques naturels.	Amont / Conception du projet : ME : Dispositions constructives respectant les prescriptions du PPRI ME : Modélisation hydraulique à l'échelle du secteur de l'Union couplée 1D/2D ME : Limitation au maximum des remblais MR : Etablissement d'un schéma directeur des eaux pluviales à l'échelle du secteur La Baume / Richter MR : Conception urbaine limitant la propagation du feu Travaux : ME : Signalisation des aires inondables sur le chantier et prescriptions vis-à-vis du stockage des matériaux et du matériel ME : Adaptation de la période d'intervention - intervention hors jours de pluie MR : Prévenir l'impact des constructions sur la perturbation des écoulements en mettant en place les ouvrages de compensation en amont de la réalisation des travaux MR : Maîtrise de la végétation et réduction de la charge combustible MR : Prévention des risques de départ de feu et gestion des produits inflammables MR : Gestion des déchets de chantier MR : Organisation et phasage du chantier en période à risque (vigilance sécheresse) MR : Moyens de prévention et d'intervention vis-à-vis du risque incendie Exploitation : MR : Délestage au droit du rond-point Christophe Colomb MR : Mise en sécurité du secteur de l'Union MR : Conservation d'une zone d'expansion de crue au sein de l'Union MR : Gestion pérenne de la végétation et limitation de la charge combustible MR : Réduction des sources potentielles d'ignition MR : Maintien des conditions de défense incendie et d'accessibilité pour les secours	Pas d'impact résiduel significatif	/
Environnement naturel				
Protections réglementaires, faune, flore, habitats, zone humide	Risque de destruction d'individus d'espèces protégées et d'habitats d'espèces protégées et de dérangement d'individus Risque de dégradation de zones humides	Mesures du Volet Naturel de l'Étude d'Impact : Amont / Conception du projet : ME 1 (VNEI) : Redéfinition des caractéristiques du projet (évitement du bois de La Baume, des parties boisées des jardins et des zones humides situées à proximité de la Lironde, maintien d'une partie du massif boisé, implantation préférentielle des zones d'habitation) Travaux : MR 1 (VNEI) : Mission d'accompagnement et suivi écologique de chantier (MASEC)	Pas d'impact résiduel significatif	/

Domaines d'étude	Effets potentiels	Mesures d'évitement et de réduction	Effets résiduels	Mesures de compensation
		MR 2 (VNEI) : Adaptation de la période des travaux aux sensibilités écologiques MR 3 (VNEI) : Adaptation de la période des travaux aux conditions météorologiques MR 4 (VNEI) : Balisage préventif des zones sensibles et des zones de travaux MR 5 (VNEI) : Mesures préventives de lutte contre la pollution des eaux et des sols MR 6 (VNEI) : Prise en compte de la biodiversité locale dans les techniques de chantier MR 7 (VNEI) : Contrôle des potentialités écologiques des arbres préalablement à leur abattage MR 8 (VNEI) : Gestion écologique des habitats et lutte contre les espèces exotiques MR 9 (VNEI) : Aménagement d'un réseau d'abris pour la petite faune en amont des travaux MR 12 (VNEI) : Dispositif permettant d'éloigner les espèces à enjeu et/ou limitant leur installation MR 14/15/16/17/18/19 (VNEI) : Gestion des espèces végétales exotiques envahissantes (Canne de Provence, Mimosa argenté, Herbe de la pampa, Raisin d'Amérique, autres EVEE) Exploitation : MR 8 (VNEI) : Gestion écologique des habitats et lutte contre les espèces exotiques MR 10 (VNEI) : Installation de nichoirs artificiels pour l'avifaune à proximité du projet MR 11 (VNEI) : Installation de gîtes artificiels pour les chiroptères à proximité du projet MR 13 (VNEI) : Végétalisation écologique des espaces verts publics		
Environnement humain				
Développement humain	Destruction de bâti : emprises d'Union Matériaux et toute la continuité de bâti le long de l'avenue R. Dugrand Impacts positifs sur le parc de logement pour répondre à la demande croissante de la population. Impacts sur les équipements publics, notamment les groupes scolaires, collèges et lycées à proximité.	/	Pas d'impact résiduel significatif	/
Activités économiques et touristiques	Impact fort sur l'activité économique dans l'emprise même du projet : déplacement temporaire ou permanent de plusieurs activités notamment celle de l'entreprise Union Matériaux. Influence positive sur l'économie locale en phase travaux et à terme en phase exploitation. Équipements publics réalisés dans le cadre de l'opération.	Travaux : MR : Mise en place d'une signalisation des accès au chantier	Pas d'impact résiduel significatif	/
Déplacements et infrastructures de transport	<u>Trafics :</u> En phase travaux : perturbations du trafic lié aux chantiers lors de l'acheminement des matériaux de construction par les camions de transport. En phase exploitation : augmentation significative du volume de déplacements sur les voiries d'accès à la ZAC (près de 14 000 déplacements quotidiens tous modes confondus dont 3 500 en voiture). Place Ernest Granier significativement impactée par les flux générés par le projet, mais bonne desserte en TC et développement du Réseau Express Vélo métropolitain permettant de limiter l'utilisation de la voiture particulière. <u>Piétons/cycles :</u> Aucun impact significatif en phase travaux. Perturbations ponctuelles et temporaires des cheminements à proximité du chantier, limitées et réversibles, sous réserve du maintien des continuités existantes. Impact positif en phase exploitation via la création de voies privilégiées pour les piétons et cyclistes.	Amont / Conception du projet : MR : Développement de l'offre de stationnement, de transports en commun et amélioration des modes doux Travaux : MR : Mise en place d'un plan de circulation et sécurisation des déplacements sur le chantier MR : Mise en place d'une signalisation des accès au chantier Exploitation : MR : Actualisation de l'étude de trafic à l'horizon de la mise en service des premiers îlots pour proposer les modifications du réseau viaire les plus adaptées aux besoins	Pas d'impact résiduel significatif	/

Domaines d'étude	Effets potentiels	Mesures d'évitement et de réduction	Effets résiduels	Mesures de compensation
Consommations énergétiques	Utilisation d'énergie électrique et fossile (gazole) en phase travaux et exploitation	Amont / Conception du projet : ME : Développement des énergies renouvelables à l'échelle de l'aménagement (étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables) Travaux : MR : Mise en place d'un plan de circulation des engins de chantier MR : Optimisation de la gestion des déchets MR : Écoconduite privilégiée MR : Engins de chantier aux normes		
Occupation de l'espace et emprise foncière	Pas de maîtrise foncière complète à ce jour. Acquisition des terrains au fur et à mesure de la construction du projet.	Travaux : ME : Organisation des pistes et de la zone d'installation du matériel MR : Mise en place d'un plan de circulation des engins de chantier Exploitation : MR : Acquisition des terrains pour garantir la mise en œuvre du projet	Pas d'impact résiduel significatif	/
Réseaux	Nombreux réseaux présents aux abords. Développement majeur des réseaux au sein du projet de ZAC. A ce jour, les capacités d'alimentation en eau potable de la Ville de Montpellier sont suffisantes pour répondre aux besoins générés par la future ZAC.	Travaux : ME : Déploiement des réseaux en concertation avec le gestionnaire ME : Déclaration de projet de travaux (DT) et d'Intention de Commencement de Travaux (DICT) MR : Note d'information du déroulé des travaux Exploitation : MR : Réalisation d'une étude de modélisation du réseau d'eau potable MR : Abaissement d'intensité ou extinction des luminaires envisagé la nuit	Pas d'impact résiduel significatif	/
Pollution des sols	Impact du projet en phase travaux au vu de l'état de pollution des sols, des précautions sont à prendre. En phase exploitation, les sols seront dépollués, l'impact sera positif.	Amont / Conception du projet : MR : Lancement d'un programme d'investigations complémentaires MR : Optimiser les terrassements à la conception du projet Travaux : MR : Définition d'un plan de gestion des sols potentiellement pollués MR : Réemploi sur site des matériaux inertés ou non dangereux après vérification de leur conformité MR : Mise en œuvre d'une surveillance environnementale	Pas d'impact résiduel significatif	/
Risques technologiques	Aucun impact	/	Pas d'impact résiduel significatif	/
Patrimoine culturel et paysager				
Vestiges archéologiques	Risque d'altération du patrimoine archéologique en phase travaux Aucun effet significatif en phase d'exploitation	Travaux : ME : Évitement de toute altération du patrimoine archéologique - réalisation d'un diagnostic archéologique si nécessaire	Pas d'impact résiduel significatif	/
Patrimoine culturel	Risque d'altération du monument historique situé sur le rond-point Christophe Colomb	Amont / Conception du projet : ME : Préservation de l'intégrité du monument historique et de ses abords ME : Conception architecturale et paysagère travaillée avec l'appui de l'architecte-urbaniste en chef de la ZAC	Pas d'impact résiduel significatif	/

Domaines d'étude	Effets potentiels	Mesures d'évitement et de réduction	Effets résiduels	Mesures de compensation
		Travaux : MR : Protection du monument historique lors des interventions à proximité immédiate MR : Limitation des nuisances à proximité du monument historique		
Paysage	Impact visuel lors des phases de dégagement des emprises et de génie civil du chantier. Transformation d'un espace de friche et d'entrepôts en interface de l'urbanisation. Impact positif en phase exploitation. Revégétalisation.	Amont / Conception du projet : ME : Intégration des contraintes dans la définition du projet afin de garantir son insertion paysagère Travaux : MR : Maintien du chantier en état de propreté permanent MR : Limitation de la taille des stocks de matériaux présents sur la zone de chantier	Pas d'impact résiduel significatif	/
Santé et salubrité publique				
Air	Altération ponctuelle de la qualité de l'air lors des travaux de démolition des bâtis actuels (Union Matériaux, frange bâtie le long de l'avenue R. Dugrand), de terrassement, transport et chargement des matériaux. Aucun effet significatif en phase d'exploitation, avec une bonne qualité de l'air générale sur l'ensemble de la zone d'étude et une légère dégradation aux abords directs des principales infrastructures routières. Les concentrations en polluants atmosphériques au droit des zones d'habitat du projet seront sensiblement inférieures aux objectifs de qualité et aux valeurs cibles définies par la réglementation.	Amont / Conception du projet : MR : Apaisement des voiries MR : Développement de la nature en ville Travaux : MR : Dispositifs de limitation des nuisances liées à la qualité de l'air, principalement l'envol de poussières (bâches au niveau des aires de stockage, arrosage des pistes, limitation des vitesses, limiter le temps de non-intervention entre le décapage et les terrassements, etc.) MR : Information des riverains sur les nuisances potentielles et les mesures mises en place pour les réduire Travaux de démolition : MR : Etablissement d'une charte « chantier propre » ou « chantier à faible nuisance » MR : Mise en place de mesures in-situ durant les travaux et communication auprès des riverains MR : Utilisation des moyens adaptés : engins insonorisés de faible puissance, dispositifs d'humidification anti-poussières, microcentrale béton avec pompe intégrée. Exploitation : MR : Entretien des façades des bâtiments	Pas d'impact résiduel significatif	/
Bruit	Altération ponctuelle du niveau sonore en phase travaux principalement lors des travaux de démolition et de terrassement, sans impact sanitaire pour les riverains. Augmentation négligeable du niveau sonore environnant du fait des augmentations de trafic en phase exploitation Impact acoustique des voiries existantes sur les futurs habitants de la ZAC : avenue du Mondial 98, avenue R. Dugrand et avenue A. Einstein identifiées comme voies bruyantes générant des nuisances sonores pour les bâtis. Nuisances acoustiques localisées en bordure du périmètre et une ambiance sonore du cœur de la zone de projet plus apaisée. Légère amélioration de l'ambiance sonore au cœur du quartier du fait de la protection des bâtiments	Travaux de démolition : MR : Planning permettant l'utilisation simultanée de plusieurs machines sur des plages horaires adaptées MR : Information des riverains pour les opérations les plus bruyantes avec indication des plages horaires concernées MR : Choix du matériel insonorisé. Travaux : MR : Intervention en période diurne (hors travaux nocturnes exceptionnels), en respectant les préconisations des arrêtés relatifs aux bruits de voisinage MR : Mise en œuvre des merlons anti-bruit au plus tôt pendant la phase travaux MR : Utilisation d'engins de chantier conformes à la réglementation en portant une attention particulière à l'isolation phonique MR : Limitation des vitesses de circulation à 30 km/h sur le chantier MR : Contrôles du chantier MR : Localiser les sites d'implantation des installations de chantier ainsi que les zones de dépôts des déchets de sorte qu'elles se situent le plus possible éloignées des habitations MR : Favoriser les engins électriques ou hydrauliques aux engins pneumatiques et s'assurer de l'entretien régulier du matériel MR : Adapter la dimension et la puissance des engins à la tâche à réaliser	Pas d'impact résiduel significatif	/

Domaines d'étude	Effets potentiels	Mesures d'évitement et de réduction	Effets résiduels	Mesures de compensation
		MR : Éviter de laisser fonctionner inutilement les équipements et les démarrages intempestifs des engins MR : Positionner les engins à moteur thermique le plus possible éloignés des riverains MR : Optimisation des mouvements des véhicules Exploitation : MR : Aménagement du quartier et organisation de la circulation de manière à réduire les nuisances (zones piétonnes, réduction des vitesses réglementaires, contrôle d'accès strict). Création d'une seule voie de desserte (boucle en sens unique) réservée à la desserte résidentielle des logements en cœur d'îlot. MR : Règles d'isolement minimal pour l'ensemble des logements, entre 30 et 42 dB, du fait du classement sonore des voiries adjacentes (avenue R. Dugrand, avenue du Mondial 98, avenue A. Einstein) MR : Atténuation de la perception sonore par les aménagements paysagers		
Vibrations	Vibrations induites par les engins et groupes électrogènes en phase travaux Aucun effet significatif en phase d'exploitation	Travaux : MR : Interdiction aux entreprises de travailler la nuit et les jours fériés (sauf cas particuliers) MR : Utilisation d'engins et matériels conformes aux normes en vigueur ME : Organisation des pistes et de la zone d'installation du matériel, autant que possible, éloignées des secteurs fréquentés MR : Information des riverains des éventuelles nuisances à venir	Pas d'impact résiduel significatif	/
Pollution lumineuse	Pollution lumineuse liée principalement à l'éclairage public	Amont / Conception du projet : MR : Etude d'éclairage Travaux : ME : Réalisation des travaux en journée Exploitation : MR : Adaptation des aménagements lumineux aux contraintes d'économie d'énergie et de limitation des pertes, mais aussi aux contraintes de sécurité des usagers	Pas d'impact résiduel significatif	/
Déchets	Gestion des déchets liés au fonctionnement de l'opération et la phase chantier. La Métropole de Montpellier Méditerranée dispose d'équipements et dispositifs pour collecter les déchets ménagers, les déchets recyclables et déchets non dangereux.	Travaux : MR : Obligation de réalisation d'un diagnostic sur les déchets issus de démolitions MR : Réutilisation des matériaux de déblais MR : Mise en place d'un système de tri et de ramassage des déchets sur les aires de chantier MR : Maintien d'une zone de chantier propre MR : Élimination des déchets vers une filière adaptée Exploitation : MR : Mise en place d'un système de tri et de ramassage des déchets	Pas d'impact résiduel significatif	/
Santé	Perturbation du trafic et risques sécuritaires en phase travaux Aucun effet significatif en phase d'exploitation	Travaux : MR : Mise en place de toutes les mesures de sécurité nécessaires au droit du chantier MR : Mise en place d'un plan de circulation de chantier MR : Mise en place d'une signalisation des accès au chantier	Pas d'impact résiduel significatif	/
Documents de planification				
Documents de planification intercommunaux	La ZAC de l'Union s'inscrit dans les objectifs prévus par les documents de planification. Projet compatible avec le SCoT visant une urbanisation en continuité des aménagements existants.	/	Pas d'impact résiduel significatif	/
Plan Local d'Urbanisme	Compatibilité du projet vis-à-vis du PLUi. Secteur faisant l'objet d'une OAP	/	Pas d'impact résiduel significatif	/

D.II. EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D’AUTRES PROJETS CONNUS

D.II.1. Projets retenus

Les effets cumulés correspondent à des changements subis par l’environnement en raison d’une action combinée avec d’autres projets. Conformément à la réglementation, les projets pris en compte sont ceux qui, lors du dépôt de l’étude d’impact, ont fait l’objet :

- **D’un document d’incidences et d’une enquête publique** au titre de l’article R.214-6 du code de l’environnement ;
- **D’une évaluation environnementale** au titre du code de l’environnement et pour lesquels **un avis de l’autorité administrative de l’État a été rendu public**.

Dans le secteur du projet, les effets cumulés sont principalement liés à la présence d’autres ZAC à proximité. Sur les 7 communes qui se trouvent dans un rayon de 5 kilomètres autour du projet, **environ 55 ZAC ont été identifiées dans ce périmètre, dont 37 à proximité immédiate du projet**. Celles-ci sont présentées dans le tableau suivant.

Nom du projet	Commune	Distance (approximative)	Etat d'avancement connu
Beausoleil	Montpellier	5 km	En cours de construction
Blaise Pascal	Montpellier	1 km	Achevée
Cambacérés	Lattes	1 km	En cours de construction
Consuls de Mer	Montpellier	100 m	Achevée
De la Plaine	Le Crès	6 km	En cours de construction
De la Pompignane	Montpellier	1 km	En cours de construction
De la Restanque	Montpellier	2 km	Renouvellement en cours 2016-2024
Des Commandeurs	Lattes	4 km	Achevée
Du Fenouillet	Pérols	5 km	Achevée
Du Mas d’Alco	Montpellier	6 km	Achevée
EAI	Montpellier	3 km	Renouvellement en cours 2019-2026
Eurêka	Castelnau-le-Lez	2,5 km	Achevée
Garosud	Montpellier	4 km	Achevée
Garosud extension	Montpellier	5 km	Achevée
Hauts de Croix d’Argent	Montpellier	4 km	En cours de construction
Hippocrate	Montpellier	700 m	Achevée
Jacques Cœur	Montpellier	100 m	Achevée
Jardins aux Pivoines	Montpellier	3 km	Achevée
Jardins de la Lironde	Montpellier	0 m	Achevée
La Cavallade	Montpellier	800 m	En cours de construction
Les Grisettes	Montpellier	5 km	Achevée
Nina Simone	Montpellier	600 m	En cours de construction
Nouveau Saint-Roch	Montpellier	1,5 km	Achevée
Ode Acte 1	Pérols	4,5 km	En cours de construction
Ode Acte 2	Lattes-Pérols	3 km	En cours de construction
Odysseum Est	Montpellier	2 km	En cours de construction
Ovalie	Montpellier	5,5 km	En cours de construction
Parc Eurêka	Montpellier	2 km	Achevée
Parc Marianne	Montpellier	50 m	En cours de construction
Pitot	Montpellier	3 km	Suppression
Portes de la Méditerranée	Montpellier	600 m	Achevée
République	Montpellier	700 m	En cours de construction
Ricardo Bofill	Montpellier	500 m	Avis favorable MRAE
Richter	Montpellier	0 m	Achevée
Rive Gauche	Montpellier	700 m	En cours de construction
Saint-Charles	Montpellier	3 km	Achevée

D.II.2.Analyse des effets cumulés

L’étude d’impact du projet d’aménagement de la **ZAC de l’Union**, située sur la commune de Montpellier, met en évidence **l’absence d’impacts significatifs propres**, ainsi que **l’absence d’effets cumulés notables** avec les autres opérations d’aménagement à proximité.

Milieu physique

L’impact sera limité grâce au maintien de la **topographie locale** et à la mise en œuvre d’un **système d’assainissement pluvial** conforme au **Schéma directeur hydraulique de la rive gauche du Lez (La Baume/Richter, 2023)**. Ce dispositif, mutualisé avec d’autres aménagements du quartier **Port Marianne**, assurera la **collecte et le traitement des eaux pluviales**, évitant toute perturbation des écoulements et tout risque de contamination des eaux superficielles ou souterraines.

Milieu naturel

Les études écologiques confirment la **faible sensibilité environnementale** du site, déjà largement artificialisé. Avec l’évitement des zones à enjeu et la mise en œuvre de **mesures de réduction adaptées**, la consommation résiduelle d’espaces naturels constitue le principal effet cumulé potentiel.

Toutefois, la **création d’espaces verts publics et perméables** permettra de limiter ces incidences résiduelles.

Ainsi, les **effets cumulés sur les habitats naturels, la flore et la faune** sont jugés **non significatifs**, compte tenu de l’absence de continuités écologiques majeures et de la distance fonctionnelle séparant les différents projets.

Paysage et patrimoine

Le projet s’inscrit dans un **tissu urbain dense et récent**, limitant son incidence visuelle.

Il ne porte **aucune atteinte notable au patrimoine culturel**, le seul Monument Historique à proximité (ancien bureau d’octroi du Pont Juvénal) ne faisant l’objet d’**aucun aménagement direct** au sein de son périmètre de protection.

Milieu humain

Le **milieu humain** constitue la **composante la plus concernée** par le projet.

La ZAC de l’Union entraînera l’arrivée d’environ **1 200 ménages supplémentaires**, participant à la **densification maîtrisée** du quartier, au **renforcement de son attractivité économique** et à une **légère hausse du trafic local**.

Ces effets, **globalement favorables au fonctionnement urbain**, pourront se **cumuler ponctuellement** avec ceux d’autres projets urbains voisins, sans incidence notable sur la qualité de vie ou le fonctionnement des infrastructures.

Effets cumulés avec les autres projets d’aménagement

Ce sont essentiellement les **projets d’urbanisme et d’aménagement urbain**, nombreux à être recensés à proximité, qui pourraient présenter des **incidences cumulées** avec celles du projet de la ZAC de l’Union.

Parmi ces opérations, plusieurs **ZAC du grand secteur de Port Marianne** — notamment **Consuls de Mer, Rive gauche et République** — sont situées au sud-ouest du périmètre d’étude.

Bien qu’appartenant au même ensemble de développement métropolitain, **ces opérations sont séparées du secteur de l’Union par les quartiers Richter, Jacques Cœur et Parc Marianne**, qui ont pour effet une mise à distance urbaine et fonctionnelle entre ces secteurs en cours de développement et le futur quartier de l’Union.

En raison de cette **séparation géographique** et de **logiques de fonctionnement distinctes**, les interactions directes entre la ZAC de l’Union et ces projets sont **très limitées**.

Les **effets cumulés potentiels** se cantonneraient à une **contribution marginale** à la fréquentation des **axes métropolitains** et des **pôles de services de Port Marianne**, sans incidence notable sur leur capacité.

Ainsi, **aucun impact cumulé significatif** n’est attendu entre la ZAC de l’Union et les autres ZAC de Port Marianne, compte tenu :

- de la **distance spatiale** séparant les opérations,
- de la **différence d’échelle temporelle** des aménagements,

- et de la **capacité d’absorption du réseau viaire et des transports collectifs existants**.

À l’est, les secteurs d’Odysseum, Hippocrate et Cambacérès relèvent d’une dynamique urbaine principalement tournée vers les activités économiques et commerciales. Dans l’ensemble, ces opérations, plus éloignées, n’ont pas d’interaction directe avec la ZAC de l’Union et ne génèrent pas d’effet cumulé notable sur les enjeux environnementaux étudiés.

Une interaction opérationnelle est toutefois identifiée avec la **ZAC de Cambacérès**, du fait de la présence de l’entreprise **Union Matériaux** dans le périmètre de la ZAC de l’Union. La réalisation du projet nécessite en effet la **libération préalable de ce foncier**, conditionnée au **transfert de l’entreprise sur la ZAC de Cambacérès**, conformément aux hypothèses d’aménagement retenues par la collectivité.

Cette situation crée une **interdépendance fonctionnelle directe entre les deux opérations**, dans la mesure où la mise en œuvre de l’aménagement de la ZAC de l’Union est subordonnée à cette relocalisation préalable.

Néanmoins, cette interdépendance relève du déroulement opérationnel des projets (libération – transfert – aménagement) et n’induit pas, en elle-même, d’**effet cumulatif environnemental spécifique** : le déplacement de l’entreprise est traité dans le cadre du projet d’accueil sur Cambacérès, tandis que la ZAC de l’Union en intègre les conséquences en termes de calendrier et de gestion foncière.

L’impact cumulé principal demeure dès lors lié à l’évolution globale du quartier Port Marianne, notamment en termes de **flux de déplacements**.

Les études de circulation réalisées dans le cadre du projet de la ZAC de l’Union ont intégré l’ensemble des opérations programmées dans le secteur et concluent à la capacité du réseau existant à absorber les flux supplémentaires générés.

Au regard de l’analyse conduite, le projet de la ZAC de l’Union ne génère pas d’impact significatif propre, ni d’effet cumulé notable avec les autres projets recensés dans son environnement élargi.

L’interdépendance opérationnelle avec la ZAC de Cambacérès, liée au transfert préalable de l’entreprise Union Matériaux, relève d’une séquence de réalisation et n’induit pas d’effet cumulatif environnemental spécifique, les incidences du déplacement étant prises en compte dans le projet d’accueil.

Les effets cumulés sur les milieux naturels restent non significatifs et ceux susceptibles d’affecter le trafic routier sont anticipés et maîtrisés.

Le projet s’inscrit ainsi dans une dynamique de développement urbain cohérente et maîtrisée, compatible avec son environnement existant.

E. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION



E.I. SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT)

Le projet d’aménagement de la ZAC de l’Union s’inscrit dans le territoire du **SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole**, dont le document initial a été approuvé en 2006, puis **révisé le 18 novembre 2019**.

Le périmètre du projet d’aménagement de la ZAC se situe dans le **secteur « noyau urbain de centralité métropolitaine »** du Document d’Orientations et d’Objectifs (DOO) du SCoT révisé.

Ce secteur est notamment concerné par des problématiques très urbaines, liées à une urbanisation croissante, qui entraîne **une problématique de surconsommation des espaces pour accueillir une population toujours croissante**. Le SCoT anticipe une croissance démographique moyenne de +1,1 % par an d’ici 2030, puis de +0,9 % par an à l’horizon 2040. Ainsi, Montpellier Méditerranée Métropole compterait environ 570 000 habitants à l’horizon 2040, soit **une croissance moyenne de 4 700 habitants** et des besoins en logements estimés **entre 4 250 et 4 500 par an**.

L’opération d’aménagement de la ZAC de l’Union, qui s’inscrit dans une logique de **réinvestissement du tissu urbain existant**, en tenant compte du niveau d’équipements et de la desserte en transports en commun, **répond ainsi pleinement aux quatre objectifs prioritaires du SCoT** :

- « La préservation de notre qualité de vie et de notre richesse environnementale » ;
- « L’acclimatation du territoire face aux enjeux environnementaux » ;
- « L’anticipation des évolutions démographiques » ;
- « Le développement économique et l’emploi ».

L’analyse détaillée de la manière dont ces objectifs ont été intégrés dans la conception du projet d’aménagement de la ZAC de l’Union est **présentée au chapitre C.I.**, auquel il convient de se reporter pour une lecture complète.

L’augmentation de la densité bâtie par rapport à l’état existant constitue également un élément important : le site accueille aujourd’hui très peu de logements entre l’emprise d’environ 2 hectares occupées par les entrepôts de la société de vente de matériaux de construction, le cœur de quartier non artificialisé, et certains bâtiments inoccupés. La densité totale du quartier, à l’échéance de livraison de l’ensemble des logements, vise ainsi **135 logements/ha (sur un périmètre d’environ 9 ha)**.

Selon l’étude d’optimisation de la densité des constructions, cette densité correspond à **un niveau d’intensité urbaine cohérent avec les tissus environnants** (Richter : 156 logements/ha ; Jacques Cœur : 133 logements/ha ; Parc Marianne secteur 1 : 142 logements/ha). L’analyse indique qu’elle permet de valoriser pleinement le potentiel urbanisable le long des axes structurants, tout en préservant les espaces paysagers et en assurant une insertion harmonieuse avec les constructions existantes, notamment les secteurs pavillonnaires proches. Elle conclut à **un équilibre satisfaisant entre densification, qualité paysagère et cadre de vie**, en cohérence avec les objectifs du PLUi-Climat et de la stratégie de Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

Le périmètre d’étude de la ZAC de l’Union est identifié dans le Document d’Orientation et d’Objectifs du SCoT comme un secteur de « réinvestissement urbain prioritaire », dans la continuité des opérations d’aménagement développées au sein du grand projet Port Marianne où les objectifs du SCoT ont déjà été pleinement mis en œuvre.

L’aménagement de cette ZAC permettra de requalifier un secteur jusque-là construit de manière peu structurée, sans plan de masse défini, et sans orientation précise quant à la vocation des bâtis en présence. Le secteur de l’Union constitue l’une des dernières zones à aménager ou à réaménager pour entrer en cohérence urbaine avec le quartier Port Marianne dans lequel il se situe.

Le projet d’aménagement de la ZAC de l’Union est compatible avec le SCOT de la Métropole de Montpellier.

E.II. PLAN LOCAL D’URBANISME INTERCOMMUNAL CLIMAT (PLUI-C)

La commune de Montpellier est concernée par le Plan Local d’Urbanisme intercommunal – Climat (PLUi-Climat) de Montpellier Méditerranée Métropole, approuvé le 16 juillet 2025.

Un PLUi-Climat a pour vocation d’être :

- Un document stratégique : il comporte des orientations sur l'évolution communale à l'horizon de 10 à 15 ans,
- Un document réglementaire : il régit l'évolution de l'occupation des sols, notamment à travers l'instruction des permis d'aménager et de construire.

Le règlement et les documents graphiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour la réalisation de travaux ou de constructions.

D’après le règlement graphique du PLUi en vigueur, le projet d’aménagement de la ZAC de l’Union s’inscrit au sein des zonages réglementaires suivants :

- La zone à urbaniser 29AU - UNION** : Secteur ouvert à l’urbanisation conformément au PLUi en vigueur, ne nécessitant plus de procédure de modification ou de révision du document d’urbanisme. Il comporte des **Orientations d’Aménagement et de Programmation (OAP)** spécifiques, et le **règlement du PLUi** y fixe des **hauteurs maximales de construction** à respecter.
- La zone urbaine UB 1-1** : Tissu urbain correspondant aux polarités métropolitaines, majoritaire au sein du projet de ZAC ;
- La zone urbaine UC 4-1** : Tissu urbain mixte à vocation principalement résidentielle, à dominante d’habitat individuel, intermédiaire ou collectif de faible hauteur et de morphologie urbaine à dominante discontinue ;
- L’emplacement réservé MR218 : Emplacement réservé pour un cheminement piétonnier** entre la future ZAC de l’Union et l’avenue Albert Einstein.

Le projet de ZAC est compatible avec les règles et zonages définis par le PLUi-Climat. Il s’agit d’un projet d’habitat collectif en mixité sociale et fonctionnelle, intégrant également une part de commerces et de services dans la zone UB 1-1. Ainsi, le règlement du PLUi de Montpellier autorise, en l’état, les constructions prévues dans le cadre du présent projet. Les règles de construction demeurent toutefois précises et devront être respectées de manière à préserver la cohérence avec le tissu urbain existant.

Le projet d’aménagement de la ZAC de l’Union fait l’objet d’une OAP sectorielle spécifique : **OAP Quartier de l’Union**. L’OAP, développée en lien avec les ambitions urbaines portées par la ZAC de l’Union permet **d’encadrer le projet en adéquation avec les règles d’urbanisme du secteur**.

Les prescriptions relatives à l’emprise au sol, aux espaces libres et aux plantations ont été intégrées dans la conception du plan de masse du projet défini au stade de la création de la ZAC. Ces éléments seront approfondis et affinés dans les phases ultérieures de conception lors de la réalisation de la ZAC.

Par ailleurs, d’après les documents du PLUi, la principale servitude d’utilité publique est liée à la **présence d’un Monument Historique sur la Place Christophe Colomb, dont le périmètre de protection a été réduit à sa plus simple expression, sans impact majeur sur le projet de ZAC**. Par ailleurs, **l’ensemble de l’avenue Raymond-Dugrand est soumis à la servitude PM1 du PPRI** (Plan de Prévention du Risque Inondation), relative au maintien du libre écoulement des eaux. Cette servitude concerne exclusivement la voirie et n’affecte pas les terrains bâtis attenants. Cette servitude souligne la présence d’un axe d’écoulement préférentiel en cas de débordement et de ruissellement de surface diffus. Cet axe hydraulique peut être emprunté, en cas de crue majeure, par les eaux du Lez débordant au niveau du pont du Garigliano, en complément des ruissellements pluviaux urbains. L’objectif dans ces zones violettes est le **maintien du libre écoulement des eaux**.

En réponse à la forte demande en logements à Montpellier, et au regard des enjeux de réduction de l’étalement urbain, le projet de renouvellement du quartier de l’Union s’inscrit dans une logique d’optimisation d’un secteur urbain existant très peu dense, bien que très bien desservi et situé en continuité de secteurs urbains denses constitués, avec un objectif prioritairement résidentiel, incluant une mixité fonctionnelle.

Le projet s’inscrit pleinement dans la stratégie du PLUi-Climat et respecte ses orientations comme son règlement.

E.III. PROGRAMME LOCAL DE L’HABITAT (PLH)

Le Programme Local de l’Habitat (PLH) 2019-2024 de Montpellier Méditerranée Métropole **définit la stratégie intercommunale en matière d’habitat pour une période de cinq ans**, en cohérence avec les autres documents de planification.

Le PLH est **en cours de révision**. Sa **version actuelle** a été **prorogée jusqu’au 2 février 2028**, dans l’attente de l’adoption du nouveau PLH prévue à l’été 2027. Cette prorogation a fait l’objet d’une demande d’accord adressée au Préfet de la région Occitanie, et a été approuvée par délibération du Conseil de Métropole en séance du 14 octobre 2025.

Les principaux objectifs chiffrés du PLH 2019-2024, à l’échelle de l’ensemble du quartier de Port Marianne, dans lequel s’inscrit le projet de la ZAC de l’Union sont :

- Un objectif de production neuve sur la période 2019-2024 en moyenne annuelle de : **730 logements/an** ;
- Un objectif de production neuve totale sur la période 2019-2024 de : **4 370 logements**. Le secteur de Port Marianne représente **28% de l’objectif global de production de 15 600 logements neufs** fixé pour l’ensemble de la ville de Montpellier ;
- Une part minimum de **36% de logements locatifs sociaux** au sein de la production neuve, à l’échelle de l’ensemble du quartier Port Marianne.

Le projet d’aménagement de la ZAC de l’Union contribue à répondre aux besoins de développement de la commune et s’inscrit donc pleinement dans les **objectifs fixés par le PLH actuel**, puisqu’il prévoit :

- La construction d’**environ 1 200 logements**, dont :
 - **environ 400 logements sociaux** (soit 33% de la programmation totale) ;
 - **Environ 240 logements abordables** de type Bail Réel Solidaire (BRS) (soit **20%** de la programmation totale).

Ainsi, la future ZAC de l’Union s’inscrit dans les orientations du PLH, en prévoyant la création progressive d’environ 1 200 logements aux typologies variées, en mixité sociale (logements sociaux et abordables) dans un secteur urbain existant renouvelé. Le projet répond aux besoins de production de logements, notamment sociaux et abordables, fixés par le PLH de Montpellier Méditerranée Métropole. Il est donc compatible avec ce document.

E.IV. PLAN DE MOBILITE 2032

Le projet d’aménagement de la ZAC de l’Union s’inscrit sur le territoire du **Plan de Mobilité (PDM) 2032 de la Métropole de Montpellier**, adopté le 8 octobre 2024, qui organise les actions en matière de transport des personnes et des marchandises, pour la période de 2021-2032.

Le PDM 2032 s’articule autour des quatre axes :

- **Axe A : Développer la ville du quart d’heure et pacifier les centres-villes**, qui recentre la ville sur elle-même pour mieux y vivre et s’y projeter ;
- **Axe B : Irriguer les bassins et les connecter**, en s’appuyant sur des réseaux articulant les différents modes de transport pour une organisation optimale ;
- **Axe C : Accompagner la transition comportementale et énergétique**, qui vise à favoriser l’évolution des pratiques de mobilité ;
- **Axe D : Suivre et évaluer l’avancement du PDM**, volet transversal portant sur la mise en œuvre.

En offrant une bonne desserte par les transports en commun et un accès facilité aux piétons et aux cycles, en s’appuyant sur un espace urbain proche du centre-ville, et en envisageant la requalification de l’avenue R. Dugrand, avec l’objectif global d’améliorer les mobilités actives, l’aménagement de la ZAC de l’Union s’inscrit pleinement dans ces grandes orientations intercommunales, dont celles du PDM 2032 de la Métropole de Montpellier.

E.V. PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES

Le **projet d’aménagement fera l’objet d’une procédure réglementaire au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l’environnement (procédure « loi sur l’eau »)**.

Dans ce contexte, la **compatibilité du projet avec les documents cadres de la gestion de la ressource en eau et des milieux aquatiques suivants sera vérifiée** :

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (**SDAGE**) Rhône Méditerranée 2022-2027 ;
- Le Plan de Prévention des risques naturels d’inondation (**PPRI**) de la **Basse Vallée du Lez – Mosson approuvé** le 13 janvier 2004 (en cours de révision) ;
- Le Porter à connaissances des risques d'inondation (débordement de cours d'eau et ruissellement) (hors Mosson) approuvé le 22 novembre 2024 ;
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (**SAGE**) « **Lez, Mosson, Etangs Palavasiens** » ;
- Le Plan de Gestion des Risques d’Inondation du district Rhône-Méditerranée mentionné à l’article L. 566-7 du Code de l’Environnement ;
- La contribution à la réalisation des objectifs visés à l’article L. 211-1 du Code de l’Environnement ;
- La contribution à la réalisation des objectifs de qualité des eaux prévus à l’article D. 211-10 du Code de l’Environnement.

F. INCIDENCES RESULTANT DE LA VULNERABILITE DU PROJET A DES RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURS



F.I. CARACTERISATION DES RISQUES

Le projet peut être exposé à différents types de risques :

- **Des risques externes** liés à des phénomènes naturels (principalement l'inondation) ou technologiques ;
- **Des risques d'origine humaine**, comme un accident de circulation pouvant entraîner un déversement accidentel de polluants.

La vulnérabilité du projet dépend de la probabilité de survenue de ces événements et de leurs conséquences potentielles sur l'environnement ou les usagers.

Les ouvrages de rétention prévus seront équipés de **systèmes de confinement permettant d'isoler temporairement les eaux polluées** en cas d'incident (accident de circulation, déversement). Ils permettront ensuite **le pompage et l'évacuation des eaux contaminées vers des filières de traitement agréées**.

L'objectif est d'éviter que ces pollutions accidentelles n'atteignent le milieu naturel. Ainsi, même en cas d'événement exceptionnel, l'impact sur l'environnement resterait **limité et maîtrisé**.

Grâce aux aménagements prévus et à l'absence de risques technologiques locaux, la vulnérabilité du projet aux risques majeurs est faible et maîtrisée. Aucune incidence négative significative n'est attendue pour l'environnement ou pour la sécurité des futurs usagers.

F.II. EVALUATION DES INCIDENCES NEGATIVES

F.II.1. Impacts résultant de la vulnérabilité du projet à des risques externes

Risques naturels

Le principal aléa naturel identifié sur le secteur est **le risque d'inondation par ruissellement**, lié notamment aux écoulements concentrés sur l'avenue Raymond-Dugrand.

Pour y répondre, le projet intègre plusieurs aménagements destinés à **réduire la vulnérabilité du quartier**, notamment :

- La mise hors d'eau des futurs îlots ;
- La création d'une zone de stockage temporaire des eaux pluviales en cas de pluie intense ;
- Des aménagements permettant de rediriger les écoulements vers le Lez et donc sans aggravation des débits à l'aval ;
- La préservation d'espaces perméables ou non bâtis et naturels, favorisant l'expansion de la crue.

Ces mesures permettent de **maintenir un niveau de vulnérabilité faible et maîtrisé** pour les futurs aménagements.

Les autres risques naturels recensés (incendie de végétation, mouvements argileux, séisme) présentent **un niveau d'exposition faible à modéré** et ne génèrent, à ce stade, aucune conséquence notable pour le projet.

Risques technologiques

Le site n'est exposé à **aucun risque industriel majeur** :

- aucune installation classée à risques (SEVESO) n'est située à proximité immédiate,
- les activités potentiellement dangereuses les plus proches se trouvent à plusieurs kilomètres.

Aucun impact lié à des risques technologiques n'est donc attendu.

F.II.2. Impacts résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'origine humaine

Le principal risque d'origine humaine concerne la possibilité d'un **accident de circulation** pouvant entraîner un déversement accidentel de produits polluants.

Le dispositif d'assainissement pluvial du quartier sera dimensionné pour intégrer la gestion des pollutions accidentelles.

G. COUT DES MESURES ET MODALITES DE SUIVI DES MESURES ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT



La réalisation de la ZAC de l'Union intègre un ensemble de mesures visant à éviter, réduire et suivre les effets du projet sur l'environnement. Le présent chapitre en propose une synthèse incluant les principaux coûts estimatifs et les modalités de suivi.

G.I. COUT PREVISIONNEL DES MESURES ENVIRONNEMENTALES

G.I.1. Coût des mesures écologiques

Une première estimation financière a été réalisée à ce stade du projet. Les dépenses concernent principalement :

- **Le suivi écologique du chantier**, assuré par un spécialiste pour vérifier la bonne application des mesures environnementales.
- **La protection des zones sensibles**, via du balisage, un contrôle préalable des arbres et une gestion écologique adaptée.
- **La pose de niohirs et de gîtes**, et le suivi de leur occupation.
- **Le suivi pluriannuel** de la flore, des habitats et de l'avifaune.
- La végétalisation écologique des futurs espaces verts.

À titre indicatif, ces mesures représentent un coût estimatif compris entre **80 000 et 120 000 €**, montant qui sera affiné en phase de réalisation de la ZAC.

G.I.2. Coût des mesures paysagères

Le coût précis des aménagements paysagers sera défini ultérieurement, une fois les études architecturales et paysagères consolidées.

Les montants correspondants seront précisés en phase de réalisation.

G.I.3. Coût des mesures hydrauliques

Au stade de l'élaboration du schéma directeur hydraulique de la rive gauche du Lez – secteur La Baume / Richter, le montant estimatif des aménagements pour la gestion des écoulements de surface et la zone d'expansion des crues (abaissement du rond-point Christophe Colomb et zone d'expansion de 2 000 m²) a été estimé en première approche à **0,8 M€ TTC**.

Le chiffrage complet de l'assainissement pluvial sera établi lors des études techniques de conception.

G.I.4. Coût des autres mesures environnementales en phase chantier

Les dépenses prévues couvrent :

- **L'organisation environnementale du chantier** : balisage, gestion des accès et circulations, information des riverains.
- **La protection des sols et des eaux**, incluant les aires d'entretien du matériel et les dispositifs de prévention des pollutions accidentelles.
- **Une assistance environnementale à maîtrise d'ouvrage (AEMO)**, chargée de suivre la conformité environnementale du chantier.

Le coût de ces mesures est estimé entre **70 000 et 100 000 €**, montant qui sera affiné en phase de réalisation de la ZAC.

G.II. MODALITES DE SUIVI DES MESURES ET DE LEURS EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Les mesures de suivi seront mises en œuvre pendant les travaux puis, pour certaines, durant les premières années d'exploitation du quartier.

G.II.1. Suivi des mesures sur le milieu physique

▲ Assistance environnementale à maîtrise d'ouvrage en phase de consultation et de travaux

Elle permettra de vérifier, tout au long du chantier, la bonne mise en œuvre des prescriptions environnementales et d'intervenir en cas d'imprévu.

▲ Suivi et contrôle de la qualité des eaux d'exhaure avant rejet

Les eaux pompées durant les travaux seront analysées avant rejet afin de prévenir tout risque de pollution des milieux aquatiques.

▲ Suivi du fonctionnement des ouvrages de compensation à l'imperméabilisation

Les ouvrages de gestion pluviale feront l'objet de contrôles réguliers pour garantir leur efficacité, notamment après les épisodes pluvieux importants.

G.II.2. Suivi des mesures sur le milieu naturel

▲ Accompagnement et suivi écologique du chantier

Un écologue accompagnera la phase de travaux pour s'assurer du respect des mesures d'évitement et de réduction.

▲ Suivi de l'avifaune nicheuse au sein de la ZAC

Des suivis seront menés pour mesurer l'évolution des espèces d'oiseaux nichant sur le site.

▲ Suivi de l'évolution des habitats naturels

L'état et l'évolution des milieux végétalisés seront observés afin de vérifier la bonne installation des habitats recréés ou restaurés.

▲ Suivi de l'occupation des niohirs et des gîtes

Les gîtes et niohirs installés feront l'objet d'un suivi pour documenter leur utilisation par la faune locale.

G.II.3. Suivi des mesures sur le paysage

▲ Entretien et confortement des plantations pendant deux ans

L'entreprise en charge des travaux d'aménagements paysagers assurera l'entretien des plantations (désherbage, regarnissage, interventions de confortement) afin de garantir leur bonne reprise durant les deux premières années.

Contrôle visuel de l'intégration paysagère (campagne photographique)

Une campagne photographique pourra être réalisée environ un an après la mise en service pour vérifier l'évolution des plantations et la qualité de leur intégration dans le paysage.

G.II.4. Suivi des mesures sur le milieu humain

Assistance environnementale à maîtrise d'ouvrage (suivi des nuisances de chantier)

Elle veillera à limiter les nuisances pour les riverains (bruit, poussières, circulation) et à assurer la coordination environnementale du chantier.

Signalétique d'interdiction d'accès aux zones sensibles proches du chantier

Une signalisation sera mise en place et actualisée afin d'éviter toute intrusion dans des secteurs écologiquement sensibles.

Contrôle des bordereaux de suivi des déchets de chantier

Les bordereaux réglementaires seront vérifiés pour garantir une gestion conforme et traçable des déchets produits par les travaux.

Absence de suivi spécifique en exploitation pour le bruit et la qualité de l'air

Aucun suivi post-chantier n'est requis dans ces domaines, les impacts du projet étant non significatifs.

Les mesures environnementales du projet représentent un investissement significatif destiné à assurer :

- une maîtrise des impacts en phase travaux,
- une protection durable des milieux naturels,
- une gestion hydraulique performante,
- une intégration paysagère de qualité,
- une prévention forte des pollutions accidentelles.

L'ensemble des coûts sera précisé et consolidé en phase de réalisation de la ZAC, à partir des études techniques détaillées.

H. METHODES UTILISEES



H.I. METHODOLOGIE APPLIQUEE

H.I.1. Cadre méthodologique général

L'étude d'impact a été réalisée en parallèle de la conception du projet et s'appuie sur plusieurs étapes successives :

- **Décrire précisément l'état initial** du site et de son environnement à partir de données existantes, d'études spécialisées et d'observations de terrain ;
- **Identifier les contraintes et les enjeux environnementaux** (eau, milieux naturels, bruit, qualité de l'air, risques, déplacements...) ;
- **Évaluer les effets du projet**, aussi bien en phase travaux qu'en phase de fonctionnement ;
- Proposer des mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts lorsque cela est nécessaire.

L'analyse combine :

- des **informations quantitatives** lorsque des simulations sont possibles (modèles de trafic, hydraulique, air, acoustique),
- des **approches qualitatives**, fondées sur l'expérience acquise sur des projets similaires et sur les spécificités locales du site.

Cette approche permet d'apprécier de manière fiable la sensibilité du secteur et les incidences potentielles du projet.

H.I.2. Méthodes d'analyse de l'état initial et d'évaluation des impacts

L'état initial du site a été établi à partir de trois sources complémentaires :

- **L'analyse de données existantes** (documents réglementaires, bases de données publiques, études institutionnelles, cartes thématiques), permettant de caractériser le contexte environnemental, urbain et réglementaire du secteur ;
- **La réalisation et la consultation d'études techniques spécifiques**, réalisées par des bureaux d'études spécialisés (inventaires écologiques, étude hydraulique, étude de circulation, diagnostics environnementaux, mesures de qualité de l'air, étude acoustique, diagnostic des sols...), qui apportent une connaissance détaillée et actualisée du site ;
- **Des visites et observations de terrain**, effectuées pour confirmer les données théoriques, identifier les enjeux réels du site et préciser l'analyse pour chaque thématique.

Les principales méthodes employées sont les suivantes :

Milieu physique (sols, géologie, eaux, hydraulique)

- Analyse des caractéristiques du sol et du sous-sol à partir de données géologiques et de sondages existants.
- Étude hydrogéologique basée sur les documents de gestion des nappes et les données de suivi piézométrique.
- Analyse des eaux superficielles à partir des documents de gestion des cours d'eau et des données de qualité disponibles.
- Simulation hydraulique du ruissellement pluvial pour caractériser les zones d'écoulement et déterminer les contraintes pour le projet.

Risques naturels et technologiques

- Analyse des risques d'inondation, retrait-gonflement des argiles, sismicité et incendie à partir des documents réglementaires.
- Inventaire des risques technologiques à partir des données publiques sur les installations classées, les sites pollués et les risques industriels.

Milieu naturel

- Réalisation d'un **inventaire écologique complet sur quatre saisons**, couvrant la flore, les habitats, l'avifaune, les mammifères, les chauves-souris, les reptiles et les insectes.
- Prise en compte des données naturalistes locales antérieures pour compléter les observations.

Urbanisme, population, habitat, économie

- Analyse des documents de planification (SCoT, PLUi) et des données socio-démographiques locales.
- Observations de terrain et analyses du bâti existant et des activités présentes.

Mobilités et déplacements

- Actualisation d'une étude de circulation comprenant comptages, observations et modélisation prévisionnelle du trafic.
- Évaluation de la capacité du réseau à absorber les trafics futurs.

Paysage et patrimoine

- Diagnostic paysager réalisé sur site, complété par les documents de référence.
- Analyse du contexte patrimonial à partir des inventaires officiels.

Qualité de l'air et santé

- Campagnes de mesures sur site (NO₂, benzène, particules).
- Calcul des émissions liées au trafic futur et modélisation de leur dispersion atmosphérique.
- Analyse des effets potentiels sur la santé des populations les plus sensibles.

Ambiance sonore

- Réalisation de mesures du bruit sur le site et modélisation des niveaux sonores futurs.

Cette diversité d'approches permet d'obtenir une vision complète du fonctionnement actuel du site et des effets possibles du projet.

H.II. ORGANISMES CONSULTES

Plusieurs organismes, dont les contributions ont été intégrées à l'état initial, ont été sollicités pour compléter les données et vérifier les contraintes réglementaires :

- L'Agence Régionale de Santé (ressource en eau potable, captages),
- La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) (patrimoine et archéologie),
- La DREAL Occitanie (cadrage de l'étude d'impact),
- Montpellier Méditerranée Métropole et la Ville de Montpellier (urbanisme, réseaux, données locales).

Ces échanges ont permis d'intégrer l'ensemble des enjeux réglementaires pertinents à l'étude.

H.III. DIFFICULTES RENCONTREES

Aucune difficulté majeure n’a été rencontrée lors de l’élaboration de l’étude.

Les principales limites tiennent au fait qu’un projet de ZAC, au stade de la création, **n’est pas encore arrêté dans tous ses détails** (aménagement paysagers, assainissement pluvial détaillé, conception architecturale, gestion hydraulique précise).

Pour compenser cette part d’incertitude, de nombreuses **études spécialisées** ont été réalisées : inventaires naturalistes complets, étude de circulation, diagnostic paysager, analyse de la qualité de l’air, étude acoustique, diagnostic des sols, étude du potentiel énergétique, etc.

D’autres études seront finalisées en phase de réalisation, en particulier l’étude hydraulique détaillée.

I. AUTEURS DE L'ETUDE



MAITRE D’OUVRAGE



Coordonnées
 Etoile Richter – 45 place Ernest Granier
 34960 Montpellier
 T : 04 67 13 63 00

AUTEURS DE L’ÉTUDE

La présente étude d’impact a été rédigée par le bureau d’études CEREG, avec l’appui des différentes études techniques décrites ci-après.

Domaines d’études	Auteurs
Architectes – Paysagistes	gautier+conquet ^{aup} architectes urbanistes paysagistes Agence Laure Planchais
Optimisation de la densité des constructions	sce ateliers ^{up+}
Volet naturel de l’étude d’impact Faune – Flore – Habitats – Zones humides	
Hydraulique – Risque inondation	
Volet énergies renouvelables	
Air & Santé	

Acoustique	
Mobilités et accessibilité	
Pollution des sols	
Hydrogéologie	