

Superficie du site : 18,6 ha
Classement du site au plan de zonage : AU

Caractéristiques du site

L’Orientation d’Aménagement et de Programmation (OAP) « Gimel » est localisée au nord de la métropole montpelliéraine, sur la commune de Grabels.

Gimel marque l’entrée Sud de Grabels, à l’articulation avec la ville de Montpellier.

Le site est bordé par :

- à l’est, la zone d’activités économiques « Euromedecine 2 », située sur Grabels ;
- au sud, la zone d’activités économiques « Euromedecine », située sur Montpellier ;
- à l’ouest, le quartier d’habitat pavillonnaire des « Hauts de Massane », situé sur Montpellier.



Gimel se situe sur le plateau dominant la plaine de la Mosson. Le relief s’étage progressivement de 105 m au nord à 80 m au sud, dégagant ponctuellement des vues lointaines. Le secteur de l’OAP intègre les anciens domaines des mas de Gimel et de la Tuilerie de Massane et leurs parcs anciens.

Le site est desservi par :

- l’avenue de Gimel au sud, la RM127 (route de Montpellier) à l’est et l’avenue de Rome au nord ;
- la ligne 1 de tramway, avec l’arrêt « Euromédecine ».



Objectifs d'aménagement visés

L'aménagement du site de Gimel visera à créer un quartier exemplaire en terme d'équilibre ville-nature, valorisant le patrimoine historique et paysager existant et proposant aux habitants un cadre de vie de grande qualité. Les déterminants paysagers seront à préserver et à intégrer au projet, telles les principales masses boisées, les anciens domaines ou encore le chemin de St-Jacques de Compostelle bordé par son muret de pierre sèche, qui marque la ligne de crête au cœur du site.

La conception du quartier devra permettre de créer une nouvelle polarité urbaine, valorisant l'interface avec Montpellier et l'entrée Sud de Grabels. La programmation visera à la fois à : répondre aux besoins en logements, produire des services et commerces nécessaires à la vie du quartier, créer des espaces publics et des équipements attractifs. L'offre d'habitat devra être diversifiée, comprenant des logements libres, sociaux et abordables, afin de répondre aux objectifs de mixité sociale et participer à assurer des parcours résidentiels continus.

Le projet urbain devra veiller à s'intégrer dans son contexte urbain et paysager. Son organisation visera à limiter le recours à la voiture au quotidien pour développer la « ville des courtes distances » en offrant une mixité fonctionnelle sur le site et en y limitant la présence de la voiture au profit des modes actifs (piétons, vélos, etc.). En complément, seront développées des connexions vers le réseau armature de transport en commun (L1 du tramway et future ligne de Bustram situés en bordure du site) et la Vélo ligne.

La conception urbaine du futur quartier devra limiter l'imperméabilisation du sol, permettre l'infiltration des pluies courantes, offrir des espaces refuges pour la faune et la flore, conserver des continuités écologiques avec les espaces naturels situés au nord du site et créer des îlots de fraîcheur.

Orientations d'aménagement et de programmation

Principes d'aménagement

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

L'intégration du nouveau quartier dans son environnement, s'appuiera sur :

- la valorisation du patrimoine spécifique du site :
 - la Tuilerie de Massane, dite la « Deltheillerie », sera réhabilitée et aménagée pour être ouverte au public (projet d'espace culturel) ;
 - les principales masses boisées seront préservées : bande boisée en bordure ouest du site, qui assure une transition qualitative avec les habitations des hauts de Massane ; parcs anciens liés aux mas ; arbres remarquables disséminés et masse boisée marquant le point haut du site ;
 - le chemin de Compostelle deviendra un axe piéton structurant Nord/Sud. Le muret de pierre sèche sera préservé ;
- le traitement des limites du site, en concevant un quartier qui favorisera une greffe qualitative et respectueuse de son environnement urbain :
 - traitant l'interface avec la Ville de Montpellier le long de l'avenue de Gimel par la création d'un espace paysagé ;
 - marquant l'entrée de la ville de Grabels sur la route de Montpellier via l'aménagement d'un « parvis » au niveau de la « Tuilerie de Massane » qui accueillera la future station de Bustram et permettra le lien entre les différents secteurs du futur quartier ;
 - assurant une transition avec les quartiers résidentiels des hauts de Massane : les boisements situés en bordure Nord-Ouest seront conservés, maintenant un premier plan végétal et un important recul vis-à-vis des constructions les plus hautes. En bordure Sud-Ouest, un recul végétalisé sera créé et les hauteurs seront adaptées, afin d'assurer une transition avec les gabarits des bâtiments existants voisins.

Mixité fonctionnelle et sociale

Le quartier sera conçu pour accueillir une mixité fonctionnelle à l'échelle du site. Il comprendra des logements et pourra intégrer des équipements publics de superstructure, des commerces et services de proximité. Le figuré « Mixité fonctionnelle » dans le schéma de l'OAP ci-après, n'impose pas une mixité à l'échelle de chaque bâtiment ou îlot mais à l'échelle de l'ensemble du figuré.

Le quartier intégrera également une mixité sociale. A l'échelle du site, au moins 36 % des logements seront dédiés aux logements locatifs sociaux et il sera recherché une part minimale de 17 % de logements en accession abordable.

Prévention des risques, qualité environnementale et mise en valeur ou restauration des continuités écologiques

Le secteur de Gimel situé globalement en point haut n'est actuellement pas concerné par le risque inondation par débordement de cours d'eau. Les enjeux hydrauliques liés au ruissellement urbain seront intégrés dans le plan de composition de l'opération d'aménagement. Ceci se traduira par la mise en place d'espaces dédiés :

- permettant de ralentir la vitesse des eaux de ruissellement et favoriser leur infiltration ;
- conçus dans une approche mutualisée entre la compensation de l'imperméabilisation et l'écrêtement des eaux de ruissellement, afin de protéger les constructions existantes situées à l'aval du site ;
- majoritairement perméables et végétalisés.

En ce qui concerne l'aléa feu de forêt, celui-ci est pris en compte par l'application systématique des Obligations Légales de Débroussaillage (OLD) ainsi que par l'amélioration de l'accessibilité et le correct dimensionnement des hydrants pour les services de défense contre les incendies.

Afin de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins 50 % de la superficie du périmètre de l'OAP sera traitée en espaces perméables. Avec la préservation d'une grande partie des boisements existants et la conservation du muret de pierres sèches le long du chemin de Compostelle, ces dispositions faciliteront les continuités écologiques, créeront des espaces refuge pour la faune en transit et développeront des îlots de fraîcheur urbains.

Desserte par les transports en commun et les axes de mobilités douces, stationnement

En matière de circulation, le principe d'aménagement premier réside dans la limitation de la présence des véhicules au sein du site de projet, afin de préserver son identité paysagère, sa quiétude, et offrir une grande qualité de vie. Les espaces communs dédiés aux mobilités dans le quartier seront donc réservés majoritairement aux mobilités actives.

L'armature des espaces communs aménagés sur le site sera conçue de façon à permettre la connexion du quartier avec :

- la ligne n°1 de tramway, via l'arrêt « Euromédecine » situé au sud du site ;
- la future ligne de Bustram B5, via un arrêt qui sera aménagé sur la RM127 à l'articulation des secteurs « Mas de Gimel » et « Tuilerie de Massane ». Cette ligne s'implantera sur la route de Montpellier (RM127) et reliera le site au cœur de Montpellier ;
- la Vélo ligne n°9 qui passe au droit du site sur la route de Montpellier (RM127) et relie le centre du village de Grabels à Montpellier ;
- les axes de mobilités actives implantés sur l'avenue de Gimel.

Les mobilités internes au quartier s'appuieront sur :

- un axe Est/Ouest, reliant les quartiers des « Hauts de Massane » à « Euromédecine » et un axe Nord/Sud, sur le chemin de Compostelle ;
- la requalification de la traversée de la route de Montpellier (RM127) au droit du futur arrêt de Bustram qui permettra aux piétons de relier aisément les secteurs « Mas de Gimel » et « Tuilerie de Massane » ;
- l'aménagement d'une place de quartier, située au croisement des axes piétons structurants internes.

Les besoins en stationnement des automobiles sont appréhendés au regard de la desserte du quartier en transports en commun et en axes structurants de mobilités actives. Il conviendra :

- pour l'habitat collectif, d'intégrer le stationnement automobile dans le cadre bâti voire dans des parkings mutualisés en superstructure ;
- pour l'habitat individuel, de répondre aux besoins de stationnement sur l'emprise des futures parcelles privatives.

Les places de stationnement le long des voies internes au quartier seront plantées avec des arbres de haute tige.

Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Les accès pour les véhicules seront mutualisés et répartis en périphérie du site, le long des axes routiers structurants qui le bordent. Ils seront limités au minimum nécessaire à l'opération. Sont envisagés :

- 1 accès sur l'avenue de Rome au nord ;
- 4 accès sur la route de Montpellier à l'est (RM127) ;
- 2 accès sur l'avenue de Gimel au sud ;
- 1 accès sur l'avenue Pasteur.

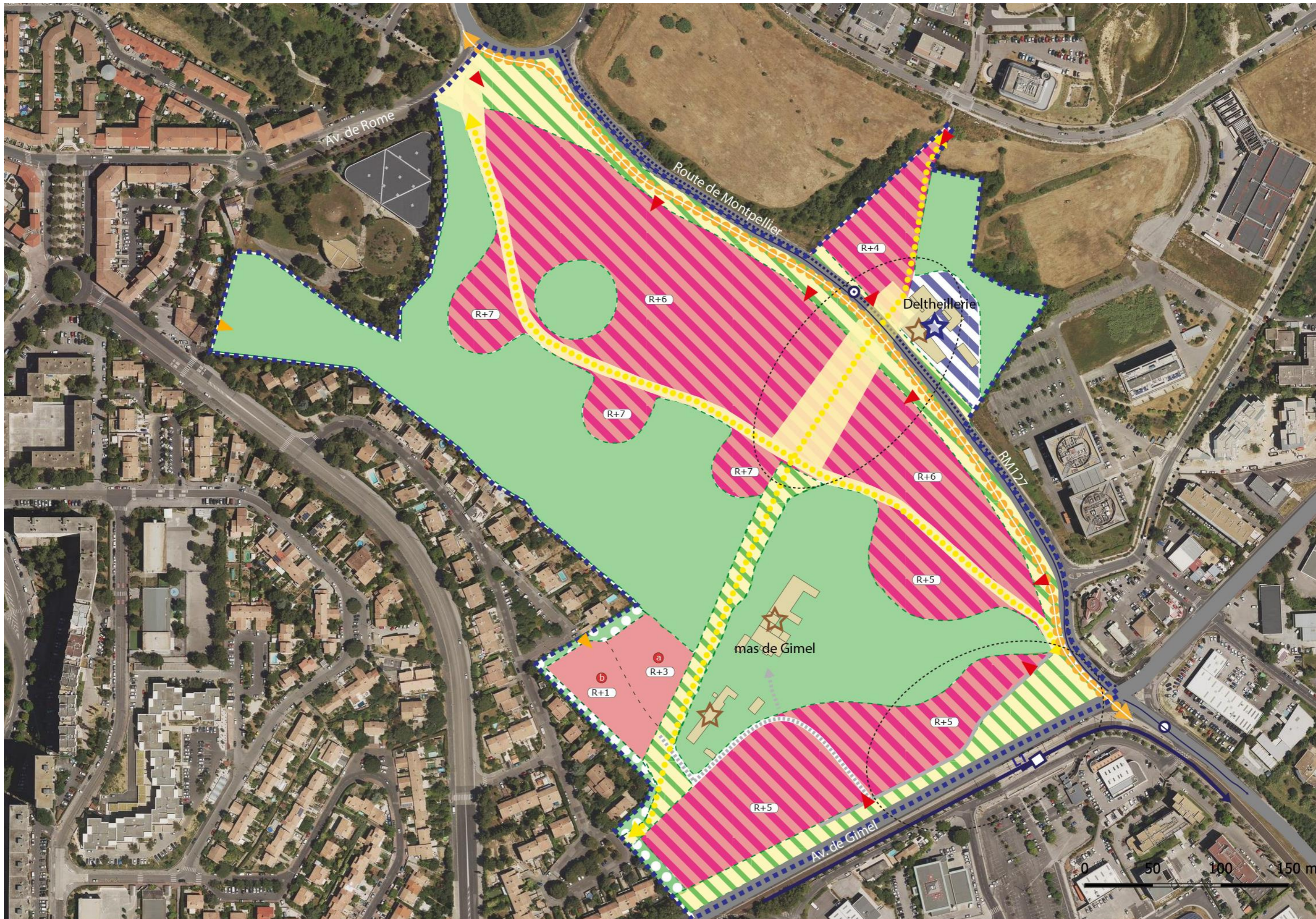
Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et des pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

Programmation et phasage opérationnel

L'opération projetée permettra la construction d'environ 850 logements à l'échelle du site, avec une densité cible de 50 logements par hectare. Elle intégrera un ou plusieurs équipements publics de superstructure, des commerces et services de proximité, voire des bureaux.





L'aménagement du site s'effectuera en une ou plusieurs tranches. La première débutera à l'horizon 2025-2026.

Orientations d'aménagement et de programmation







Légende graphique générale

CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE



-  périmètre de l'OAP
-  bâti existant
-  édifice bâti remarquable
-  zone de risque d'incendie de forêt (zone de précaution forte PPRif)

QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE PROJETÉE

Composition des espaces



-  espace public structurant à créer / aménager (participant à l'attractivité urbaine : place, placette, square, mail, espace de convivialité...)
-  espace public à dominante végétale à créer
-  aménagement paysager à dominante végétale : parc, coeur d'îlot végétalisé, jardin, massif boisé, espaces verts, bassin rétention ...
-  espace de transition végétale à constituer / traiter (urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances, etc.)

Morphologie urbaine



-  accès véhicules (sous-sol, unité foncière...)
-  accès modes actifs (piétons, vélos,...)

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ



Voirie

-  voie structurante existante
-  voie de desserte à créer

Transports en commun

-  ligne tramway et arrêt tramway (existant)
-  ligne bus et arrêt bus (existant)
-  ligne bustram (en projet)




Modes actifs

-  itinéraire cycle : réseau magistral (existant)
-  itinéraire piéton à créer

Légende graphique générale (suite)

PROGRAMMATION

Vocations à conforter / développer

-  Dominante résidentielle
(a. immeubles collectifs / b. maisons individuelles)
-  Mixité fonctionnelle
-  Equipement collectif futur

Objectif programmatique quantitatif

-  hauteur bâtie maximale (nombre de niveaux au dessus du rez-de-chaussée)

Centralités / attractivités

-  centralité / espace d'attractivité urbaine