

# PROJET DE CONSTRUCTION D'UN LYCEE ET AMENAGEMENT DE SES DESSERTES SUR LA COMMUNE DE COURNONTERRAL



## DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

### NOTICE EXPLICATIVE



# SOMMAIRE

|   |          |
|---|----------|
| <b>NOTICE EXPLICATIVE</b> .....   | <b>4</b> |
| INTRODUCTION.....   | 4        |
| 1 LOCALISATION DU PROJET.....   | 5        |
| 1.1 Définition spatiale du projet .....   | 5        |
| 1.2 La maîtrise foncière .....  | 9        |
| 1.3 Prescriptions en matière d'urbanisme .....  | 11       |
| 2 DEFINITION DU PROJET .....  | 20       |
| 2.1 Contexte du projet .....  | 20       |
| 2.2 Justification du site retenu .....  | 22       |
| 3 PRESENTATION DU PROJET .....  | 25       |
| 3.1 La réalisation du nouveau lycée .....   | 25       |
| 3.2 Les aménagements des accès multimodaux .....  | 34       |
| 4 JUSTIFICATION DU PROJET .....   | 46       |
| 4.1 Répondre à la croissance démographique forte et à la saturation des lycées de l'ouest de Montpellier.....                                     | 46       |
| 4.2 S'inscrire en continuité d'un contexte urbain favorable à une intégration environnementale de qualité, et de mutualisation d'équipements..... | 54       |
| 4.3 Offrir une meilleure accessibilité pour tous les modes de déplacements .....  | 59       |
| 5 INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT LOCAL EXISTANT .....   | 66       |
| 5.1 Intégration du projet dans le milieu physique .....   | 67       |
| 5.2 Intégration du projet relatif aux risques .....   | 68       |
| 5.3 Intégration du projet dans le milieu naturel.....   | 70       |
| 5.4 Intégration du projet relatif au paysage .....  | 75       |
| 5.5 Intégration du projet relatif au milieu humain et cadre de vie .....  | 77       |
| 6 APPRECIATION DU BILAN COUT/ AVANTAGES DU PROJET .....   | 82       |
| 6.1 Impacts négatifs du projet de création du lycée et aménagement de ses abords .....  | 82       |
| 6.2 Impacts positifs du projet de création du lycée et aménagement de ses abords.....   | 82       |
| CONCLUSION .....  | 84       |

# NOTICE EXPLICATIVE

## INTRODUCTION

La Métropole montpelliéraine connaît une forte attractivité avec une croissance démographique qui ne ralentit pas depuis plusieurs décennies et ce sur l'ensemble des tranches d'âges. Si la mobilité des ménages est faible, le nombre de familles avec enfants est également en forte croissance. D'ici 2030, 1 150 lycéens supplémentaires sont attendus sur le secteur ouest de la Métropole, lequel comprend 15 lycées, dont 1 seul lycée d'enseignement général et technologique (lycée J. Monnet).

Devant le déficit constaté en termes d'enseignement professionnel dans ce secteur, la Région Occitanie Pyrénées – Méditerranée a décidé, par délibération du 25 octobre 2016, de **construire un nouveau lycée polyvalent** qui dispensera des formations tant professionnelles, techniques que générales. Il sera dimensionné pour accueillir environ 1 600 élèves (post-bac et apprenants compris) pour des divisions de 36 élèves, répartis en filière générale, technologique et professionnelle, avec une orientation affirmée vers les métiers du numérique.

La commune de Cournonterral s'est portée candidate pour accueillir cet établissement, à proximité d'équipements sportifs implantés à l'est de son bourg, permettant par ce choix de site, une optimisation des déplacements des lycéens et une meilleure gestion des flux routiers quotidiens.

Parallèlement, le gymnase actuel de Cournonterral apparaissant comme un équipement vétuste, la commune a initié une démarche pour la **construction d'un nouveau gymnase** dans le prolongement des équipements actuels et à proximité immédiate du futur lycée. Son usage sera partagé entre les besoins des associations locales et les besoins du lycée.

Enfin, pour compléter cet aménagement global du secteur, la Métropole de Montpellier porte **un projet d'aménagement de desserte permettant d'assurer les accès multimodaux** au complexe éducatif et sportif constitué des futurs lycée et gymnase, ainsi que de la piscine et des plateaux sportifs existants.

Ces aménagements comprennent divers travaux de voirie dont un réaménagement en zone apaisée et la sécurisation de la RM5, la réalisation d'une aire de dépose-repose pour les transports scolaires, le renforcement de cheminements réservés aux déplacements doux et la réaffectation des espaces de stationnement existants en vue de faciliter le report modal de la voiture individuelle vers des modes de déplacement moins carbonés.

Le projet d'aménagement global n'étant pas réalisable au regard du PLU en vigueur, les trois maîtres d'ouvrage ont décidé d'engager une Mise en Compatibilité du PLU pour permettre la réalisation de ces différents projets.

Compte tenu de l'absence de maîtrise foncière d'une partie du secteur pour la réalisation du projet d'aménagement global porté par la Région et par la Métropole, deux procédures d'urbanisme seront menées parallèlement :

- Une **Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** pour la **réalisation du lycée et des aménagements de desserte**,
- Une **Déclaration de Projet (DP)**, pour la **réalisation du gymnase**.

S'agissant d'un projet d'ensemble devant être apprécié globalement, la Région Occitanie et la Métropole de Montpellier ont décidé de mener conjointement la procédure de DUP valant mise en compatibilité du PLU, et de confier à la Région Occitanie le portage de la procédure.

Ainsi :

- par délibération du 22 mars 2022 de Montpellier Méditerranée Métropole d'une part, et par délibération du 15 avril 2022 de la Région Occitanie d'autre part, il a été convenu que la Région Occitanie procède à l'élaboration du présent Dossier d'Utilité Publique valant mise en compatibilité du PLU de Cournonterral portant à la fois sur la construction du lycée et sur les aménagements de desserte ;
- par délibération du 13 avril 2022 de la Commune de Cournonterral, il a été acté l'engagement d'une procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU en vue de la construction du nouveau gymnase par la ville de Cournonterral ;
- par ces mêmes délibérations et en application de l'article L.122-14 du code de l'environnement, il a été acté par les trois collectivités, le principe de la mise en œuvre par le maître d'ouvrage concerné, d'une procédure commune d'évaluation environnementale au titre du projet et du plan d'urbanisme opposable à mettre en compatibilité.

## 1 LOCALISATION DU PROJET

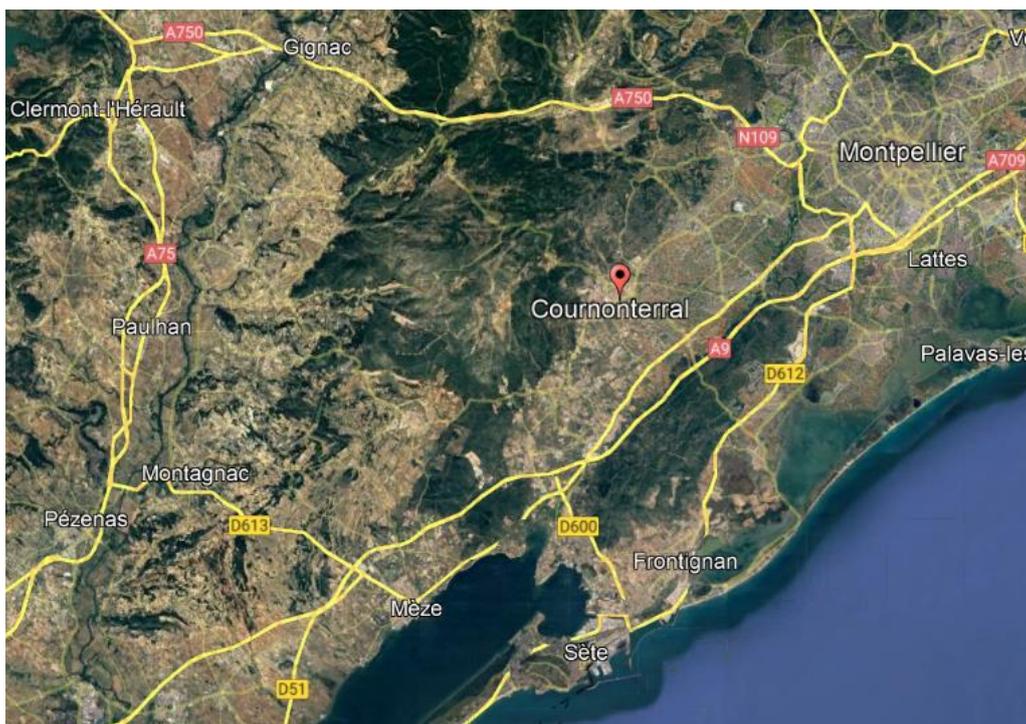
### 1.1 DEFINITION SPATIALE DU PROJET

Le projet est localisé sur la commune de Cournonterral, dans le département de l'Hérault, en région Occitanie.

La commune appartient au territoire de Montpellier Méditerranée Métropole. Cette commune se situe dans la troisième couronne de la Métropole, à :

- 13 km au sud-ouest de Montpellier
- 17 km au nord de Sète
- 27 km au nord-est de Pézenas

*Vue satellitaire Google Earth - avril 2020*

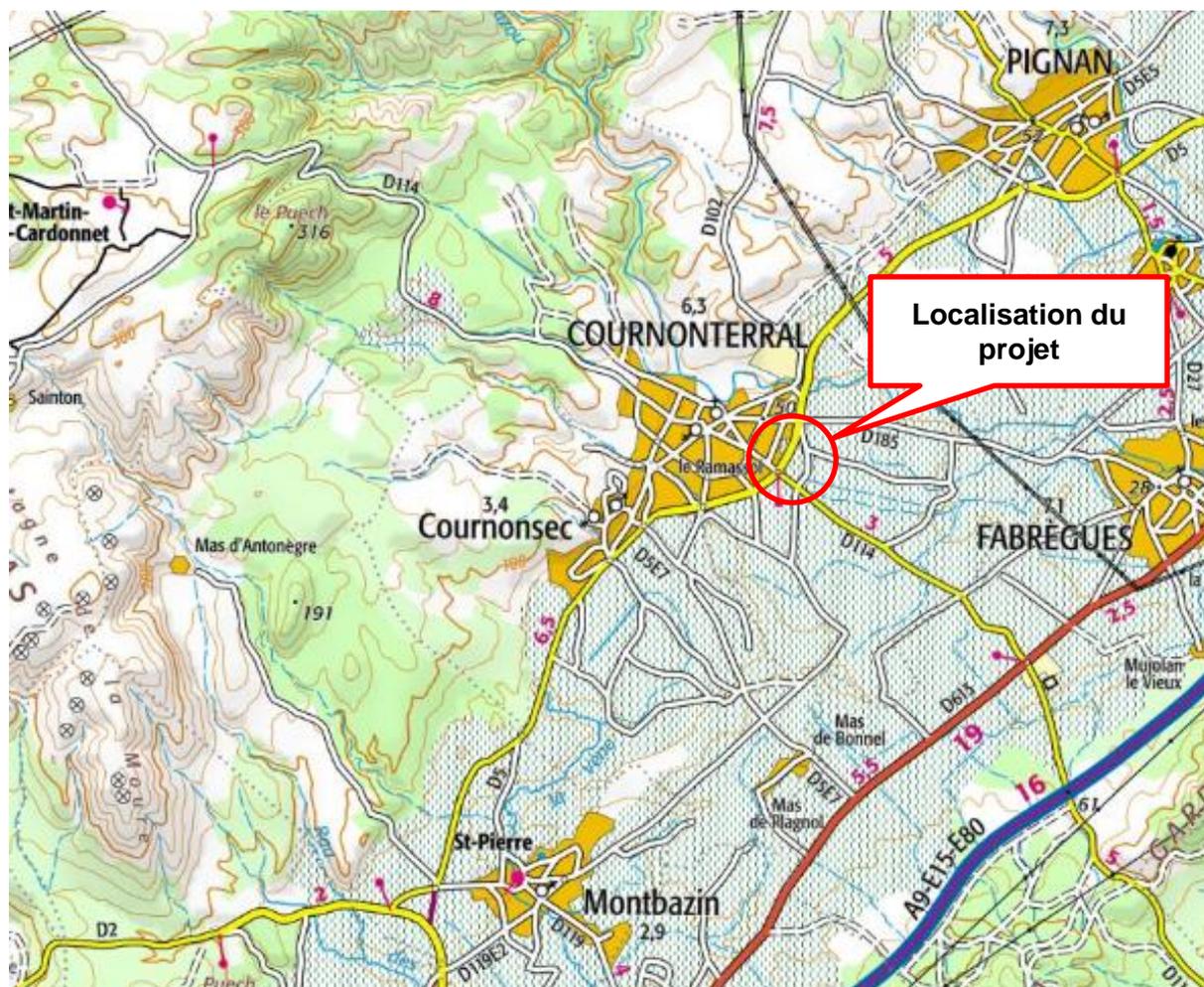


Le territoire de la commune de Cournonterral comprend trois grands secteurs :

- des espaces naturels au nord : à vocation de garrigues et de terroirs AOC, qui sont à préserver ;
- la zone urbanisée au centre le long de la RM5 ;
- une plaine au sud qui préserve les terres agricoles et valorise le paysage ;

Ainsi, le projet se situe à la limite sud-est de la zone urbanisée et des terres agricoles.

**Extrait de carte IGN au 1/100 000**



Le site du projet se trouve à l'est du village de Cournonterral, au lieu-dit Capdalrech, en continuité d'équipements sportifs communaux (terrains de rugby et de foot, cours de tennis...) et intercommunaux (piscine Poséidon).

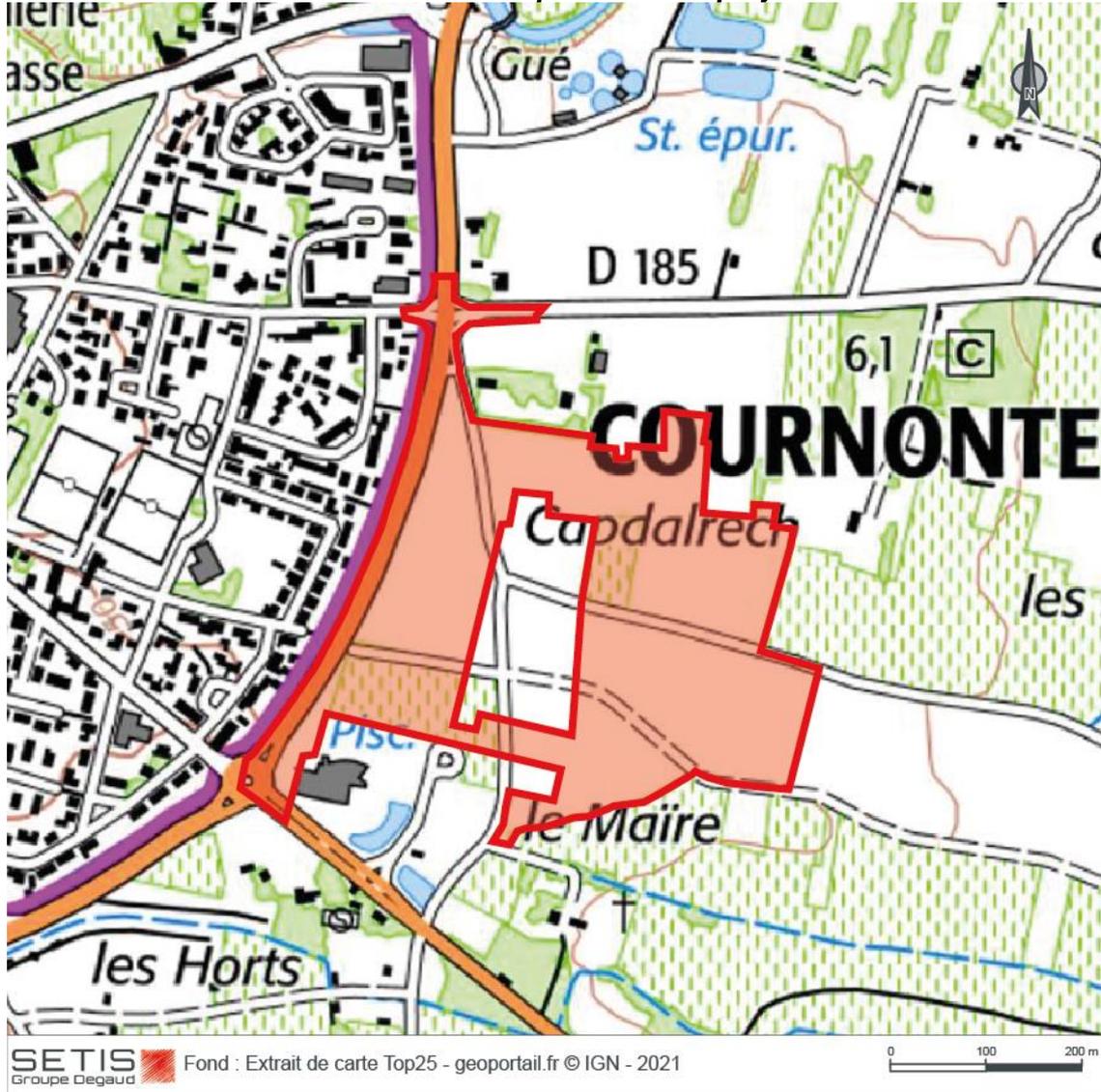
L'équipement fera la jonction entre l'espace urbanisé de la commune et la plaine agricole, dite « plaine de Fabrègues ». **Le site bénéficie ainsi d'une situation stratégique, en entrée de ville et au sein d'un pôle d'équipements ludiques et sportifs, complémentaire avec un équipement scolaire.**

En contact direct avec la partie urbanisée de Cournonterral, le projet est également bordé par les routes métropolitaines reliant la commune au reste du territoire :

- A l'Ouest : par la route métropolitaine 5 (RM5),
- Au Nord : par la route métropolitaine RM185,
- Au Sud : par la route métropolitaine RM114.



### Localisation du périmètre du projet



## 1.2 LA MAITRISE FONCIERE

Le site de l'opération en lui-même est aujourd'hui occupé pour partie par des terres agricoles (cultures annuelles, vignes...) en déprise, par des terrains en friche et par des voies d'accès et des stationnements à réaménager. A noter que les abords de l'opération comprennent également des équipements déjà en place (terrains de sport, piscine, bassins de rétention...) qui seront intégrés au projet global.

Les trois projets composant l'opération globale sous-divisent le site en trois secteurs distincts :

- Le périmètre d'implantation du lycée à l'est du site de projet, qui couvre une surface totale de 7,3 ha (en rouge sur la carte ci-dessus) ;
- Le périmètre d'implantation du gymnase au sud, qui couvre une surface de 0,76 ha (en bleu sur la carte) ;
- Le périmètre nécessaire aux aménagements de dessertes et de stationnements qui englobe 7,8 ha de parcellaire cadastré et de voiries, en lien avec les deux autres périmètres et la RM5 (en jaune sur la carte).

### *Localisation de l'opération et présentation des emprises selon maîtrise d'ouvrage*

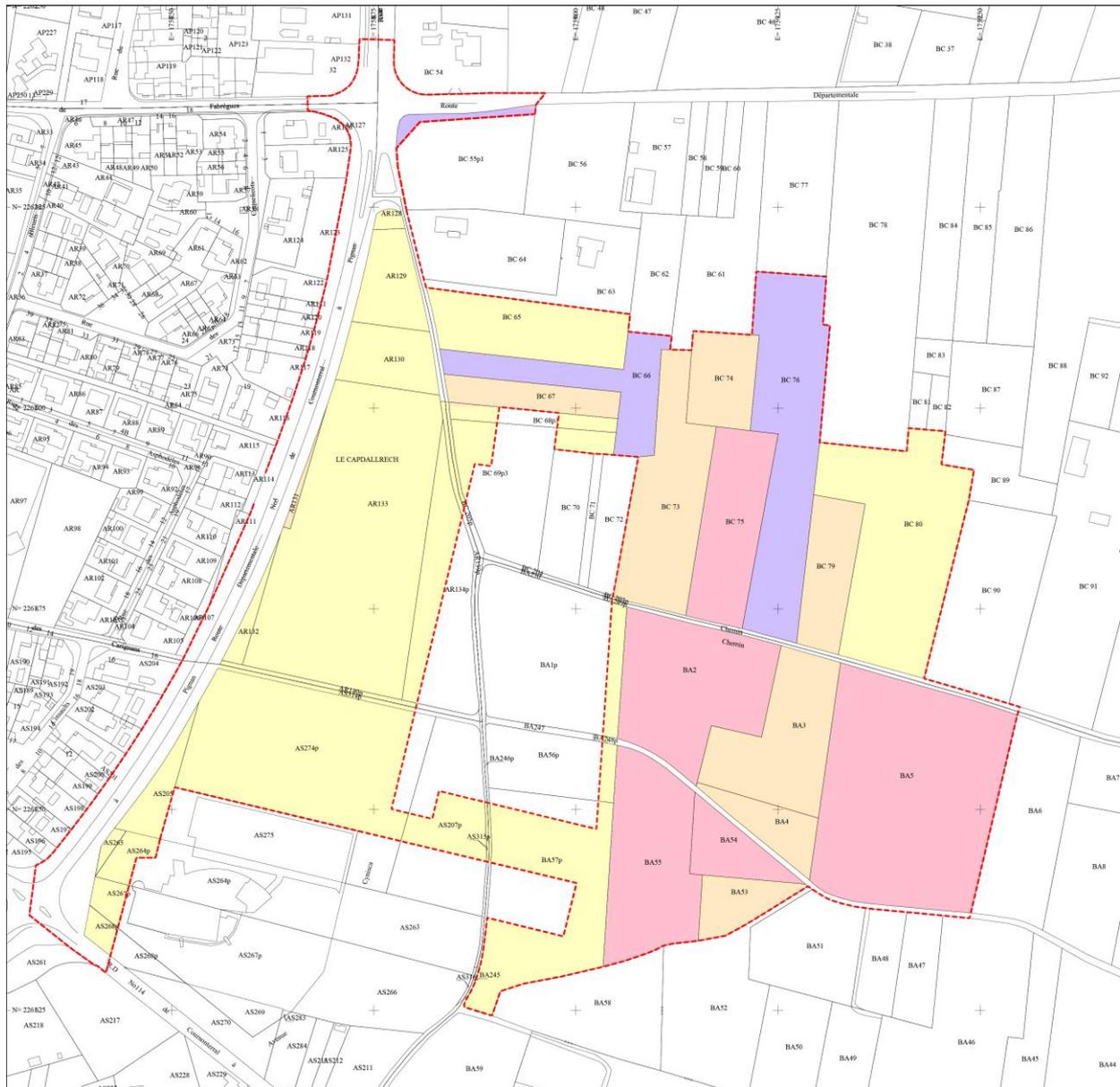


L'assiette foncière totale du projet du présent dossier est de près de 13 hectares, dont plus de 60% est maîtrisé par les collectivités territoriales que sont la commune de Cournonterral et Montpellier Méditerranée Métropole.

Il reste ainsi près de 4,6 ha à acquérir, dont :

- Près de 3,4 ha sont en cours d'acquisition (en rose sur la carte),
- Près de 1,2 ha sont en cours de négociation (en violet sur la carte).

**Eta des acquisitions foncières au 09/12/22**



Source : Plan parcellaire

- Foncier appartenant aux collectivités
- Foncier acquis récemment par les collectivités
- Foncier en cours d'acquisition
- Foncier en cours de négociation

## 1.3 PRESCRIPTIONS EN MATIERE D'URBANISME

### 1.3.1 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Montpellier Méditerranée Métropole

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Montpellier Méditerranée Métropole a été adopté le 18 novembre 2019, et est opposable depuis le 22 janvier 2020.

Les quatre objectifs fondamentaux du SCOT pour l'aménagement du territoire métropolitain à l'horizon 2040 sont les suivants :

- Préserver et reconquérir l'exceptionnelle richesse environnementale pour mieux la valoriser ;
- Adapter le territoire au changement climatique et en atténuer ses effets ;
- Se préparer aux évolutions démographiques prévisibles et aux besoins qu'elles génèrent ;
- Accompagner le développement économique pour qu'il soit créateur de richesses et d'emplois.

Plus précisément, le projet sur la commune de Cournonterral est concerné par les orientations suivantes :

#### ARMATURE URBAINE : ORGANISER LES ESPACES URBAINS EFFICACEMENT ET EQUITABLEMENT

Cournonterral fait partie des villes et villages de la deuxième couronne de Montpellier, pour lesquels le SCoT prescrit :

- Assurer une mixité des fonctions au sein des villes et village de la deuxième et troisième couronne, en développant des équipements, commerces et services de proximité, adaptés aux besoins des populations et aux modes de vie contemporains dans des espaces de centralité ou à proximité ;
- Préserver la qualité paysagère et l'identité des villes et des villages, par le biais notamment, d'une bonne intégration urbaine et environnementale et d'une qualité architecturale adaptée ;
- Valoriser, chaque fois que possible, leurs lisières agro-naturelles et leurs « façades » sur le grand paysage, notamment à l'occasion de toute extension ou action de formalisation des limites urbaines.

**L'implantation, dans ce secteur d'un lycée, permet d'assurer une mixité des usages sur le territoire (activités sportives et enseignement) tout en mutualisant les équipements (notamment l'accès et le stationnement des transports en commun et des maillages doux).**

#### ASSURER LA COHERENCE ENTRE LE RESEAU DE DEPLACEMENTS ET L'ORGANISATION URBAINE, FAVORISER LA MOBILITE POUR TOUS ET A TOUTES LES ECHELLES

Le développement d'un axe majeur TC potentiel sur la RM5 est inscrit au DOO du SCoT. Dans l'attente d'approfondissement, le PDU devra étudier en priorité la faisabilité d'un tel transport depuis le terminus de la ligne 5 de tramway vers Cournonterral. Les axes de transport collectif potentiels majeurs définis au document graphique devront :

- être « efficaces » ou « performants » ; cela se traduit par des lignes de forte fréquence, organisées, au moins partiellement, en site propre et sous forme de priorités aux carrefours ;
- connectés aux pôles d'échanges (PEM) ;
- chaque fois que possible, et sous réserve des possibilités physiques du domaine public contraint de Montpellier, leur prolongement vers le centre-ville devra être recherché.

**Ainsi, les aménagements annexes, dont la possibilité d'une aire de stationnement pour les cars scolaires, conforte le développement des transports en commun sur l'ouest de la métropole. Le projet participe en outre à un aménagement routier cohérent et structurant à l'échelle métropolitaine (réaménagement de la RM5, aménagement cyclable le long de la RD185, future voie BusTram, maillage piéton entre le centre de Cournonterral et le secteur de projet relié à la piste cyclable bidirectionnelle existante...). L'implantation du lycée, à proximité**

**immédiate du réseau modes actifs et des axes structurants métropolitains, permet d'assurer les déplacements vers et depuis le nouvel équipement.**

### **CONFORTER LES EQUIPEMENTS DU TERRITOIRE, POUR UNE METROPOLE ACCUEILLANTE ET RAYONNANTE**

S'agissant d'équipements de rayonnement métropolitain ou intercommunal, le SCoT prescrit que :

- Les équipements sont à positionner préférentiellement au sein des communes dotées d'un bon niveau de desserte en transport en commun structurant (actuels comme projetés) et autre(s) mode(s) en veillant à leur desserte par les modes actifs, y compris entre eux.
- Sur le plan des équipements scolaires, les équipements secondaires de type lycée seront accueillis de manière préférentielle sur le cœur de Métropole, les communes de première et de deuxième couronne.
- Ces équipements doivent s'appuyer sur le déploiement d'une offre numérique efficace pour être mis en réseau.

**La construction d'un lycée et la réalisation d'équipements sportifs participent à l'attractivité du territoire et confortent le réseau d'équipements en place. De plus, L'implantation de ce nouvel équipement le long du réseau de transports collectifs au cœur de Métropole (deuxième couronne) répond à cet objectif.**

### **MODERER LA CONSOMMATION FONCIERE**

Le SCoT prescrit :

#### **UNE OPTIMISATION DE L'URBANISATION EXISTANTE ET ENGAGEE**

Concernant le tissu urbain mixte, un objectif volontariste et réaliste est fixé à hauteur de 60% de l'accueil des besoins dans l'enveloppe des espaces d'« urbanisation existante et engagée en 2018 ». Ainsi, la réponse aux différents besoins du tissu mixte sera, de manière prédominante, localisée dans les secteurs où :

- l'urbanisation est existante, à travers des opérations en comblement des « dents creuses », en intensification des tissus urbains ou en renouvellement urbain ;
- l'urbanisation est engagée, lorsque l'opération d'aménagement en cours de réalisation est assez avancée avant le T zéro du SCoT (1er janvier 2019).

#### **MAITRISER LES EXTENSIONS URBAINES**

**Les extensions urbaines mixtes** destinées à accueillir des logements, et une part de l'activité principalement tertiaire, du commerce, des équipements collectifs et services publics, et ponctuellement des grandes infrastructures routières.

La commune relève du niveau dit d'intensité inférieur, dont les seuils minimum à respecter sont :

- 2 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher / hectare ou,
- 20 logements/hectare.

#### **DEFINIR DES PROJETS URBAINS QUALITATIFS**

Complémentaire aux autres prescriptions du présent document, les projets d'aménagement doivent intégrer les principes d'aménagement suivants, si nécessaire en phasant dans le temps les aménagements :

- Des principes d'aménagement intégrant les différents enjeux environnementaux :
  - l'adaptation des espaces publics et des logements en fonction des modes de vie et des caractéristiques propres au climat méditerranéen : orientation, exposition, nécessité de se protéger à la fois de la chaleur et du froid ;

- la conception des programmes privilégiant la maîtrise des consommations énergétiques par exemple, l'utilisation de matériaux renouvelables ou de matériaux ou procédés de construction permettant d'éviter l'émission de gaz à effet de serre, l'installation de dispositifs favorisant la retenue des eaux pluviales ou la production d'énergie renouvelable, à partir notamment des ressources locales ;
  - l'utilisation de techniques de construction et d'aménagement adaptées à l'environnement, notamment aux risques naturels ;
  - l'intégration des risques de retrait gonflement d'argile et de remontée de nappe à l'échelle des opérations d'ensemble et des constructions ;
  - intégrer le chemin de l'eau dans les projets d'aménagement, notamment en préservant les zones humides et les espaces minimum de bon fonctionnement des cours d'eau (*Renvoi Défi 1 / partie 1.2 et 3.1*).
- Des principes d'aménagement permettant au projet de s'inscrire dans son contexte local :
- l'intégration dans le grand paysage et les ambiances paysagères voisines et les paysages lointains (*Renvoi Défi 1 / partie 1.1.1.4 Composer des projets valorisant le paysage urbain*) ;
  - l'intégration des composantes naturelles et agricoles pour valoriser la qualité paysagère originelle du site ;
  - l'intégration de la fonctionnalité écologique dans les aménagements en respectant les liaisons écologiques en pas japonais de la trame verte et bleue ;
  - le traitement des lisières agro-naturelles, voire des franges urbaines lorsque nécessaire et particulièrement celles situées le long des limites des tissus urbain « à formaliser », comme lieux de valorisation réciproque entre la ville et la nature ;
  - l'articulation des infrastructures viaires en cohérence avec la hiérarchie du réseau métropolitain.
- Des principes d'aménagement contribuant à la qualité du cadre de vie :
- la constitution d'une trame d'espaces publics et d'une trame végétale structurant le projet, ces espaces assumeront, dans la mesure du possible, plusieurs fonctions (hydraulique y compris pluviale, hydromorphologique, agricole, écologique, déplacement, qualité paysagère, lutte contre l'effet « îlot de chaleur urbain »...), complémentaires à l'objectif d'être des lieux propices aux relations sociales ;
  - la mixité des fonctions favorisant les relations de proximité dans les extensions urbaines mixtes ;
  - la qualité des formes urbaines en cohérence avec le niveau d'intensité du site ;
  - la connexion avec le système de déplacement à travers une offre en modes actifs ou, selon le positionnement des programmes, une accessibilité facilitée vers les points de desserte en transports collectifs qui permettent de rejoindre notamment les principales polarités ;
  - le traitement soigné de l'interface entre les espaces publics et privés.

Les projets développés dans les extensions urbaines devront, s'ils ont un impact, répondre aux orientations relatives à la compensation décrites dans le *Défi 1 / Partie 1.2.4. Anticiper la compensation afin de tendre vers l'objectif de zéro perte nette de biodiversité*.

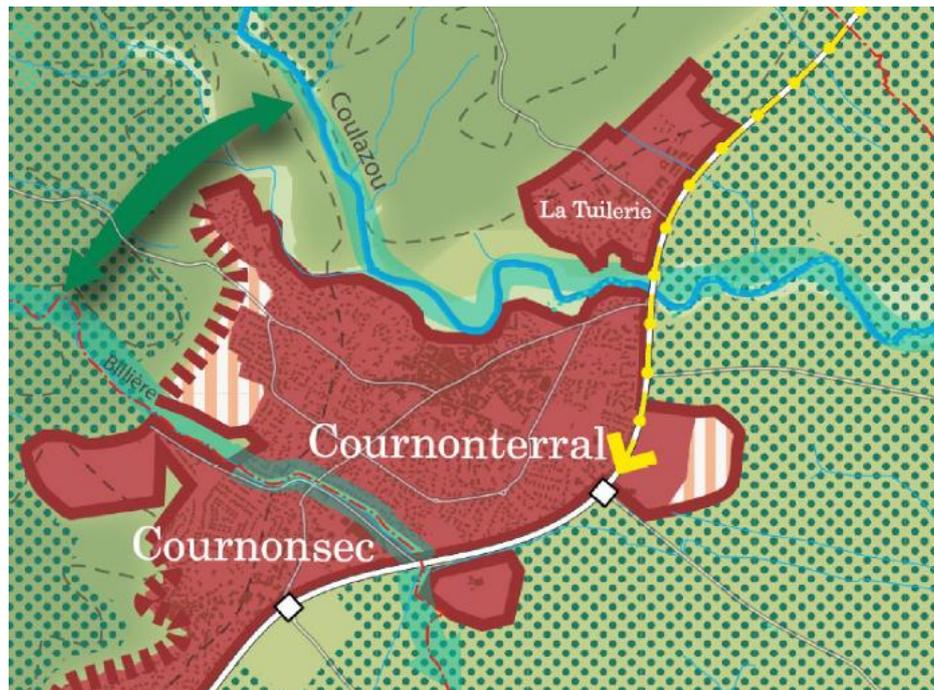
#### **LIMITER LA CONSOMMATION FONCIERE DANS L'ARMATURE DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS**

S'agissant des autres équipements publics et d'intérêt collectif, ils sont localisés de manière privilégiée dans l'urbanisation existante et engagée et dans les extensions urbaines selon les dispositions développées dans la partie dédiée du Document d'Orientation et d'Objectifs (*Défi 3/ partie 4*).

Néanmoins, au regard notamment des contraintes techniques, de leur vocation liée dans certains cas, au caractère des espaces naturels, agricoles et forestiers, les équipements publics et d'intérêt collectifs pourront également être localisés dans les espaces agro-naturels, dans les conditions définies par le *Défi 1 / Partie 1*. La consommation foncière de ces espaces est estimée à ce titre à hauteur de **36 ha** à l'échelle du SCoT.

**Le projet global (lycée + gymnase + équipements annexes) permet une mutualisation des équipements à l'échelle de tout le pôle en devenir, permettant ainsi de limiter l'impact foncier.**

**Extrait de la carte du DOO du secteur Plaine Ouest**



**ARMATURE URBAINE**

- Urbanisation existante et engagée
- Extensions urbaines**
- Mixte niveau d'intensité inférieure

**ARMATURE DES RÉSEAUX DE DÉPLACEMENTS**

- Réseau de transport collectif de niveau métropolitain**
- Axe TC majeur potentiel
- Espaces publics de voirie existants ou projetés**
- Axe structurant existant
- Carrefour significatif

**Le projet de construction d'un nouveau lycée et de la réalisation d'aménagements de desserte du pôle éducatif et sportif qui sera créé, s'inscrit en tous points dans les objectifs définis par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Montpellier Méditerranée Métropole.**

### 1.3.2 Le Plan Local d'Urbanisme de Cournonterral

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Cournonterral a été approuvé le 2 mai 2013 et la dernière modification a été approuvée le 25 juin 2019.

#### LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Au sein du PADD, la commune avait identifié le secteur de la plaine Ouest commune comme le support de la centralité sportive. Dès la phase d'élaboration du projet stratégique, la commune de Cournonterral avait également noté la nécessité de retravailler l'accessibilité des terrains de sport à travers le franchissement de la RM5 dans ses orientations « Promouvoir en priorité un renouvellement urbain harmonieux et maîtrisé : une ville de proximité » et « Une mobilité maîtrisée ».

**Toutefois, le secteur ciblé pour la construction du lycée est identifié au sein du PADD comme des zones naturelles ou agricoles. En l'état, le PLU est incompatible avec le projet de construction du lycée et de ses accès multimodaux.**

#### LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Le projet porte sur un secteur en partie couvert par l'OAP « Plaine des Sports » qui a pour vocation l'aménagement d'équipements sportifs.

Cette OAP ne prévoit pas de liaisons vers le futur lycée et d'aire de transports scolaires.

La RM5 n'est également pas comprise dans l'OAP alors qu'elle nécessite un réaménagement afin notamment de permettre les traversées vers le futur équipement.

**L'OAP « Plaine des sports » n'est en partie pas compatible avec le projet ; elle doit être modifiée pour intégrer le projet.**

#### LES REGLEMENTS ECRIT ET GRAPHIQUE

Le périmètre du projet se situe en zones Nn/nsl et An.

#### Les zones naturelles et forestières N :

- **La zone Nn** est destinée à assurer la sauvegarde des sites naturels, coupure d'urbanisations, paysages ou écosystèmes.

Elle admet sous conditions les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Il s'agit par exemple des canalisations de toutes sortes et des édicules qui les jalonnent. (Transformateurs surpresseurs etc. ...) Dans toutes les zones, les équipements d'intérêt général d'infrastructure, et de superstructure y afférents, peuvent s'implanter en dérogation par rapport aux prescriptions de zones, y compris dans les zones non aedificandi des voies.

**Le projet de construction du lycée avec ses aménagements annexes ne rentre donc pas dans cette définition et ne serait donc être autorisé dans la zone Nn.**

- **La zone Nnsl** correspond aux secteurs destinés à recevoir les équipements publics à vocation sportive et de loisirs, d'intérêt collectif.

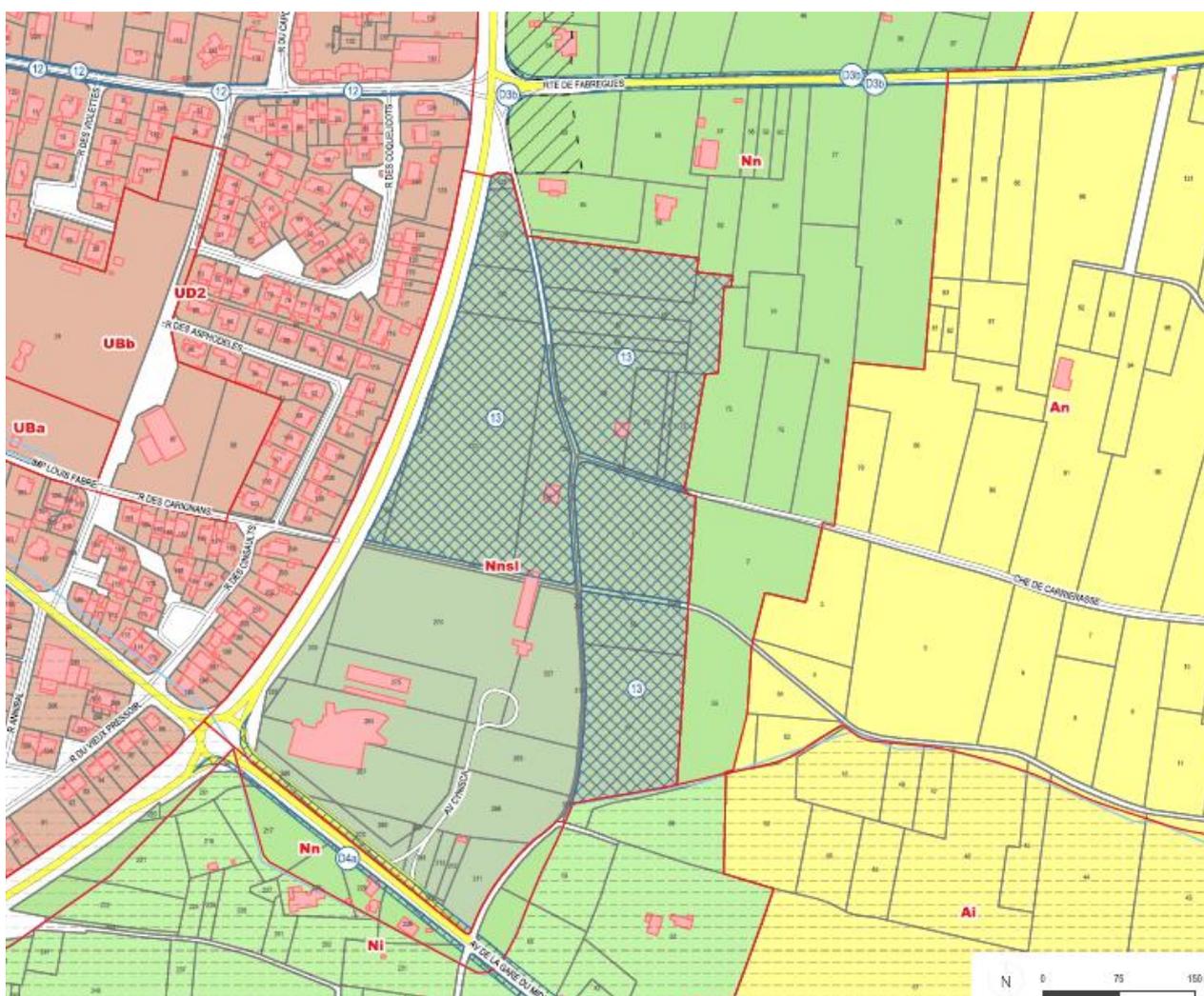
Elle admet sous condition les installations, constructions et travaux nécessaires à des aménagements légers à usage sportifs et de loisirs ou d'intérêt collectif [...]. Il est précisé qu'il ne s'agit que d'aménagements légers d'intérêt collectif ; **ce qui ne correspond pas à l'opération d'ensemble constituée du lycée et de ses aménagements annexes.**

## Les zones agricoles : A

- La zone An correspond au secteur agricole à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Dans ce secteur, seules sont autorisées les exploitations agricoles.

Sont admis sous condition les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et les ouvrages techniques qui y sont liés y compris déchetterie. Cela renvoie à la définition consultable dans les dispositions générales du règlement, **qui n'est pas compatible avec le projet**. Il convient de préciser que le projet est une opération d'ensemble, qui, de préférence, doit couvrir une seule et même zone.

### Extrait du PLU en vigueur de Cournonterral



Le secteur ciblé pour la construction du lycée est identifié au zonage comme des zones naturelles ou agricoles. En l'état, le PLU est incompatible avec le projet de construction du lycée et de ses accès multimodaux.

## LES EMPLACEMENTS RESERVES

Le secteur est concerné en partie par les emplacements réservés suivants :

- ER n°13 au bénéfice de la commune : Création d'équipements publics à vocation sportive en liaison avec la piscine de l'Agglomération de Montpellier. Projet « Plaine des sports » en bordure de la RD5.
- ER n°D3b : RD 185 Route de Fabrègues. Élargissement à 12 m d'emprise depuis la R.D.5 jusqu'en limite communale avec FABREGUES
- ER n°D4a : Élargissement à 18 m d'emprise (avenue de la Gare du Midi) depuis la limite communale avec FABREGUES jusqu'au R.D.5

Les emplacements réservés n°D3b et n°D4a sont compatibles avec le projet. **En revanche, l'emplacement réservé n°13 n'est pas compatible avec le projet, il y a lieu de réduire son emprise.**

**Au regard du PLU en vigueur, le document d'urbanisme est incompatible avec la construction d'un lycée et de ses aménagements annexes :**

- **Le PADD ne fait pas référence à la nécessité de construire un lycée à l'Ouest de la Métropole, sur la commune de Cournonterral,**
- **L'OAP « Plaine des Sports » ne prévoit pas d'aménagement de voirie pour le lycée ni d'aire de stationnement pour les transports scolaires,**
- **Les règlements écrit et graphique établissent un caractère naturel et agricole et un emplacement réservé pour des équipements sportifs au secteur du projet, ce qui est incompatible avec la vocation du projet.**

### 1.3.3 Les risques naturels

La commune de Cournonterral est soumise au **Plan de Prévention des Risques Inondations** (PPRI) de la vallée du Coulazou, approuvé le 23 septembre 2002. Le périmètre du projet est en grande partie localisé en dehors du zonage réglementaire du PPRI. En revanche, la bordure sud-est (environ 3500m<sup>2</sup>) du périmètre de projet est située en zone rouge (R), zones inondables naturelles, peu ou non urbanisées, d'aléa indifférencié. Le rond-point au niveau du coin sud-ouest du site est, lui, en zone bleue (BU), zone inondable densément urbanisées à des risques moindres.

**La zone BU** correspond aux zones inondables densément urbanisées à des risques moindres (champs d'expansion des crues où les hauteurs d'eau pour la crue de référence sont inférieures à 0.50 m). Sur cette zone sont notamment autorisés :

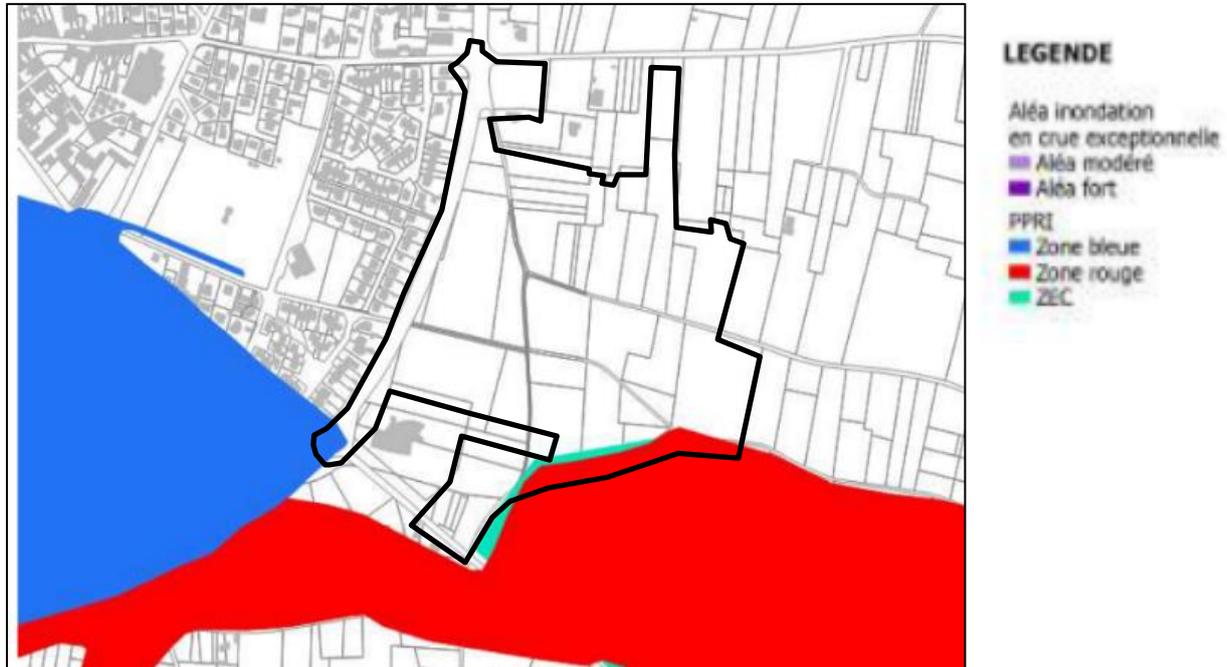
- « La création de constructions nouvelles, sous réserve :
  - de ne pas créer de surfaces de garages ou pièces annexes en-dessous du niveau de la cote de PHE sauf exceptions liées à des contraintes architecturales imposées par le règlement d'urbanisme de la commune,
  - que la sous-face du premier plancher aménagé soit calée à la cote de PHE + 0.30 m.
- Les piscines implantées au niveau du terrain naturel. Un balisage permanent du bassin sera mis en place afin d'assurer la sécurité des personnes et des services de secours.
- Les équipements d'intérêt général, lorsque leur implantation est techniquement irréalisable hors du champ d'inondation, ou visant à la protection contre les inondations. Une étude hydraulique devra en définir les conséquences amont et aval et déterminer leur impact sur l'écoulement des crues, les mesures compensatoires à adopter, visant à en annuler les effets et les conditions de leur mise en sécurité. Elle devra en outre faire apparaître les conséquences d'une crue exceptionnelle,

- Tous travaux d'aménagements sportifs et d'équipements légers d'animation et de loisirs de plein air sans création de remblais et sous réserve qu'ils ne créent pas d'obstacle à l'écoulement des crues
- La création ou modification de murs de clôtures sous réserve qu'au moins 10% de la superficie située au-dessous de la côte de PHE soit transparente aux écoulements (portails ajourés, grillages, barbacanes...)
- Les parcs de stationnement des véhicules sous réserve qu'ils soient organisés et réglementés à partir d'un dispositif d'annonces de crues.»

**La zone rouge R** correspond aux zones inondables naturelles, peu ou non urbanisées, d'aléa indifférencié. Sur cette zone sont notamment autorisés :

- Les équipements d'intérêt général, lorsque leur implantation est techniquement irréalisable hors du champ d'inondation, ou visant à la protection contre les inondations. Une étude hydraulique devra en définir les conséquences amont et aval et déterminer leur impact sur l'écoulement des crues, les mesures compensatoires à adopter visant à en annuler les effets et les conditions de leur mise en sécurité. Elle devra en outre faire apparaître les conséquences d'une crue exceptionnelle,
- La création ou modification de clôtures légères (3 fils ou grillagées à mailles larges) sur mur de soubassement d'une hauteur inférieure ou égale à 0,20 m,
- Les parcs de stationnement des véhicules, non imperméabilisés, sous réserve qu'ils soient organisés et réglementés à partir d'un dispositif d'annonces de crues,
- Tous travaux d'aménagements sportifs et d'équipements légers d'animation et de loisirs de plein air sans création de remblais et sous réserve qu'ils ne créent pas d'obstacle à l'écoulement des crues,
- La création de surfaces de plancher pour des locaux non habités et strictement limités aux activités autorisées à l'alinéa précédent tels que sanitaires, vestiaires, locaux à matériels, lorsque leur implantation est techniquement irréalisable hors du champ d'inondation, et sous réserve :
  - que la sous face des planchers soit calée à la côte de la PHE + 30 cm,
  - que les conséquences de ces aménagements sur l'écoulement des crues soient négligeables.

**Illustration de la problématique débordement à travers l'aléa inondation et le PPRi - zone de projet en noir - source : Métropole**



Par ailleurs, la commune de Cournonterral est soumise au **risque sismique**. Conformément à l'article D563-8-1 du Code de l'Environnement, la commune de Cournonterral est classée en zone de sismicité faible (zone 2 sur une échelle de 5). Les règles de construction parasismiques sont alors applicables aux bâtiments et ponts « à risque normal » de catégorie d'importance III et IV.

**Les projets d'aménagement devront respecter les prescriptions des risques naturels concernés.**

**Le projet n'est pas compatible avec les prescriptions du PLU opposable de la commune de Cournonterral. En effet, le PADD, les règlements écrit et graphique ainsi que l'orientation d'aménagement et de programmation doivent être modifiés.**

**Il est donc nécessaire de mettre en compatibilité ledit document d'urbanisme, laquelle sera mise en œuvre de manière concomitante de celle de la procédure de déclaration d'utilité publique (se reporter au document « informations juridiques et administratives » et au dossier de mise en compatibilité du PLU).**

## 2 DEFINITION DU PROJET

### 2.1 CONTEXTE DU PROJET

Le projet d'aménagement d'ensemble s'articule autour de 3 axes interdépendants :

- La construction d'un nouveau lycée dont le maître d'ouvrage est la Région Occitanie,
- Des aménagements de desserte comprenant divers travaux de voirie dont la sécurisation de la RM5, de la réalisation d'une aire de dépose-repose pour les transports scolaires, et du renforcement des cheminements réservés aux déplacements doux, qui seront conduits par Montpellier Méditerranée Métropole ;
- la construction d'un gymnase qui complétera l'offre en équipements sportifs déjà présente sur le secteur, dont le maître d'ouvrage est la commune de Cournonterral. Ce projet fait l'objet d'une Déclaration de Projet menée de façon parallèle au présent dossier de DUP.

Les 2 premiers axes font l'objet du présent dossier.

#### 2.1.1 Un projet connecté aux enjeux urbains

Le projet est bordé par les routes métropolitaines reliant la commune au reste du territoire (RM185, RM5 et RM114) en continuité des équipements sportifs et de loisirs déjà réalisés : la piscine métropolitaine Poséidon et le complexe sportif Georges Frêche. Le futur lycée sera également relié à la piste cyclable déjà aménagée le long de la RM5 reliant Cournonsec à Montpellier.

Ainsi, l'arrivée d'un lycée confortera le pôle d'équipements ludiques, sportifs et scolaires de la commune. Et réciproquement, le lycée bénéficiera des équipements sportifs du site.

Par ailleurs, la commune s'est lancée dans une réflexion urbaine globale en intégrant notamment le périmètre du lycée de manière à :

- Penser le développement futur de la ville uniquement en réinvestissement des tissus urbains constitués en cohérence avec l'implantation du lycée et la nouvelle attractivité qu'il induit,
- Structurer de nouveaux espaces publics de liaison urbaine entre le centre élargi, les nouveaux quartiers en réinvestissement urbain et le lycée,
- Aménager une esplanade piétonne à l'échelle de la commune et créant un véritable lien urbain et vivant entre la ville et le complexe Lycée / Plaine sportive.

Le projet entend aussi proposer pour l'ensemble de la commune une meilleure accessibilité pour tous les modes de déplacements.

Une plateforme spécifique aux transports scolaires sera aménagée pour garantir les cadences pour les dessertes propres au lycée. Cette plateforme s'insère également dans la logique globale de nouvelle combinaison d'espaces publics à l'échelle de la commune, au débouché de la future esplanade centrale et proche des connexions possibles avec le futur BHNS.

A l'échelle métropolitaine, un projet d'aménagement d'une voie de BusTram reliant Cournonsec au terminus de la future ligne de tramway n°5 en passant par la commune de Cournonterral est en cours d'études.

Ainsi, le lycée et ses aménagements annexes sont considérés comme un élément primordial du projet urbain de la Commune qui renforcera l'attractivité du territoire communal tout en apportant de nouveaux services publics aux habitants.

## 2.1.2 Un projet global soumis à concertation publique

### LA CONCERTATION PREALABLE AU TITRE DE L'ARTICLE L.103-2 DU CODE DE L'URBANISME :

Le projet d'ensemble porté par les trois maîtres d'ouvrage n'est pas compatible avec les règles d'urbanisme en vigueur et une mise en compatibilité du PLU de Cournonterral doit donc être mise en œuvre.

- Pour la partie du projet dont la Région Occitanie est maître d'ouvrage (construction du lycée) et dont la Métropole de Montpellier est maître d'ouvrage (aménagements des dessertes), la mise en compatibilité est associée à une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en raison des acquisitions foncières à réaliser dans le périmètre du projet.
- Pour la partie du projet dont la ville de Cournonterral est maître d'ouvrage (construction du gymnase), la mise en compatibilité est simplement associée à une procédure de Déclaration de Projet (DP), la commune étant propriétaire de l'assiette foncière de son projet.

La mise en compatibilité du PLU a pour effet de modifier une zone agricole et naturelle et permettra la réalisation de travaux et aménagements susceptibles d'affecter un site Natura 2000. En conséquence de quoi, une évaluation environnementale est nécessaire en application de l'article R.104-13 du code de l'urbanisme.

Dans ces conditions, et en application de l'article L 103-2 c) du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité du PLU doit faire l'objet d'une concertation préalable.

Ainsi, par délibération de Montpellier Méditerranée Métropole (délibération du 22 mars 2022), de la Commune de Cournonterral (délibération du 13 avril 2022), et de la Région Occitanie (délibération du 15 avril 2022), il a été convenu qu'une concertation préalable conjointe soit organisée selon des modalités identiques.

La concertation s'est ainsi déroulée du 25 mai au 17 juillet 2022 inclus. Elle a donné lieu à des publications sur les sites internet des collectivités, dans leur lettre d'information, ainsi que dans la presse locale. Une réunion publique conjointe s'est également tenue le 29 juin 2022 à Cournonterral.

Chaque collectivité a tiré le bilan de cette concertation préalable : par délibération du 24 septembre 2022 pour la ville de Cournonterral, du 04 octobre 2022 pour la Métropole de Montpellier et du 03 octobre 2022 pour la Région Occitanie.

Les délibérations correspondantes sont annexées au présent dossier.

### LA CONCERTATION PREALABLE AU TITRE DE L'ARTICLE L.121-15-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT :

Par ailleurs, dans la mesure où les projets de création du lycée, d'aménagement de dessertes, et de construction du gymnase concourent à un projet global, celui-ci doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage.

Les terrains d'assiette des trois projets représentant une superficie supérieure à 10 hectares, l'opération d'aménagement doit donc être soumise à évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement et entre dans le champ d'application de la concertation préalable au titre du code de l'environnement.

Ainsi, par délibération de la Région Occitanie (délibération du 23 juillet 2022), de Montpellier Méditerranée Métropole (délibération du 25 janvier 2022), et de la Commune de Cournonterral (délibération du 08 février 2022), les trois maîtres d'ouvrage ont décidé de :

- déclarer leur intention de réaliser leur projet respectif,
- d'organiser et de fixer les modalités de la concertation préalable.

Les déclarations d'intention de réaliser leur projet a ouvert un droit d'initiative prévu par l'article L 121-17-III du code de l'environnement, d'une durée de deux mois à compter de leur publication sur le site internet de la préfecture de l'Hérault.

Les déclarations d'intention ont été publiées respectivement :

- du 15 novembre 2021 au 15 janvier 2022 pour la Région Occitanie,
- du 22 mars 2022 au 23 mai 2022 pour la commune de Cournonterral,
- du 22 mars 2022 au 23 mai 2022 pour la métropole de Montpellier.

A l'issue de ces périodes, aucune demande d'exercice du droit d'initiative n'ayant été sollicitée, les trois maîtres d'ouvrage ont engagé une période de concertation conjointe qui s'est déroulée du 17 juin 2022 au 17 juillet 2022 inclus. Elle a donné lieu à des publications sur les sites internet des collectivités, dans leur lettre d'information, ainsi que dans la presse locale. Une réunion publique conjointe s'est également tenue le 29 juin 2022 à Cournonterral.

Chaque collectivité a tiré le bilan de cette concertation préalable : par délibération du 24 septembre 2022 pour la ville de Cournonterral, du 04 octobre 2022 pour la Métropole de Montpellier et du 03 octobre 2022 pour la Région Occitanie.

Les délibérations correspondantes sont annexées au présent dossier.

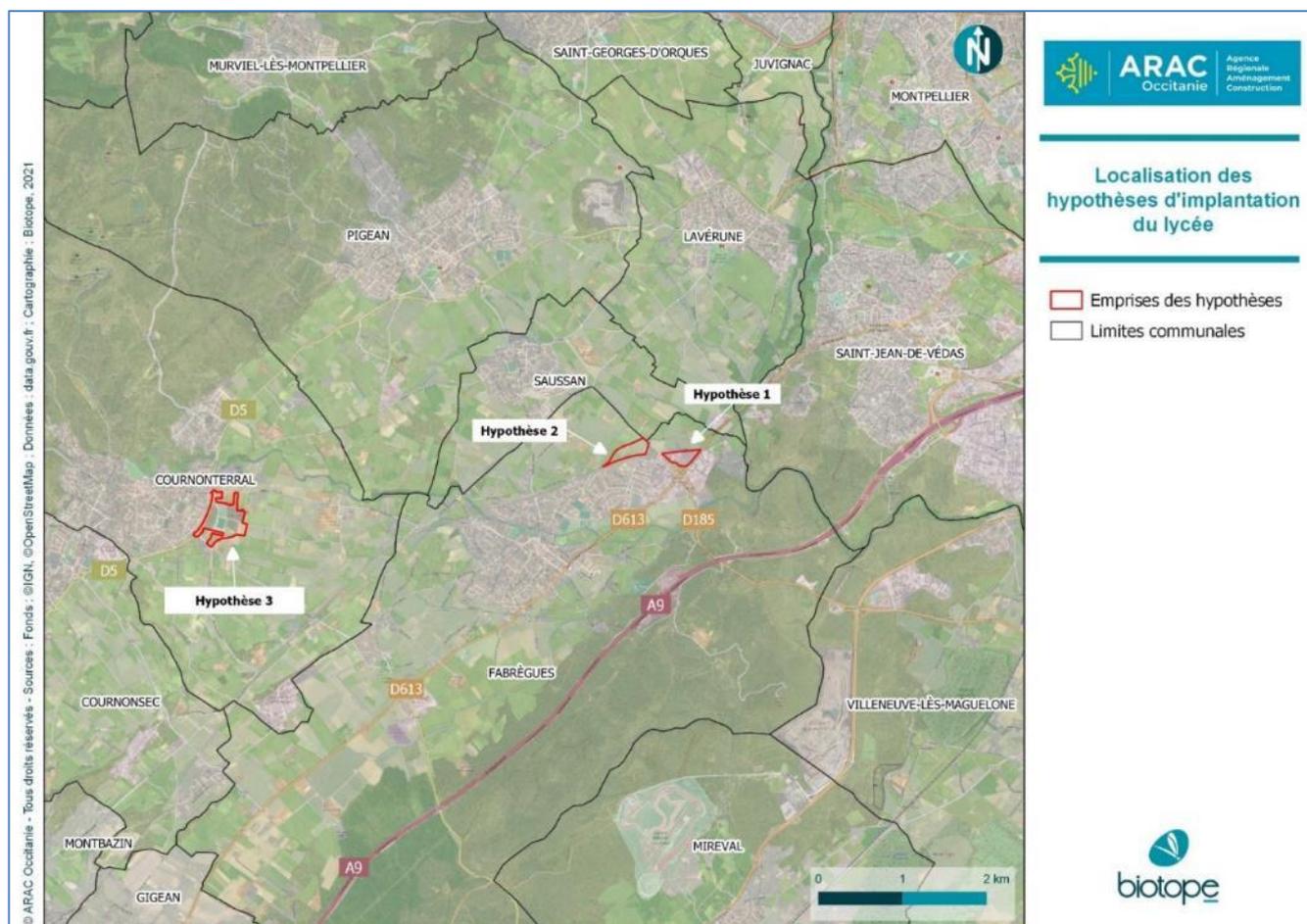
## 2.2 JUSTIFICATION DU SITE RETENU

À la suite de la décision de la Région de construire un lycée sur le secteur de Montpellier Ouest, un appel à candidature a été réalisé auprès des communes du secteur et prêté à mettre à disposition un terrain de 7 à 10 ha. Deux communes ont répondu : Fabrègues a proposé deux sites d'implantation (hypothèses 1 et 2) et Cournonterral un site (hypothèse 3).

L'analyse des sites a révélé les éléments suivants :

- Les trois sites sont localisés dans la partie Ouest de la Métropole et offre ainsi une réponse de désencombrement à la saturation des lycées de ce secteur.
- Le site de Cournonterral offre les facilités de mobilités les plus appréciables avec l'arrivée prochaine d'une ligne de bus à haut niveau de service, l'existence d'une piste cyclable bidirectionnelle reliant Cournonsec à Montpellier. Cette implantation va donc bien contribuer à réduire les mouvements pendulaires vers le cœur de la Métropole et à provoquer un report modal des déplacements vers des modes alternatifs à la voiture individuelle, afin de limiter l'empreinte carbone.
- Alors que les sites de Fabrègues s'inscrivent à l'entrée Est de la commune sur la zone de l'Ecoparc, éloignés du centre-ville et de tout équipement sportif, le site de Cournonterral prend place à proximité immédiate d'équipements sportifs d'envergure (plateau sportif, tennis, piscine), dans le prolongement du centre-bourg. Le projet prévu sur le site de Cournonterral s'inscrit en continuité d'équipements utilisables par les lycéens.
- Du point de vue du contexte environnemental, quel que soit le site choisi, une démarche d'intégration est nécessaire :
  - Le site de Cournonterral paraît plus adéquat concernant la protection de la ressource en eau,
  - Ce site est ponctuellement concerné par un risque inondation (en périphérie du site), mais globalement le niveau de sensibilité vis-à-vis des risques est quasi-équivalent aux autres sites,
  - D'un point de vue de la connaissance bibliographique, le site de Cournonterral prend place dans un secteur connu pour son intérêt en matière de biodiversité ; toutefois les analyses menées montrent que des intérêts écologiques avérés et/ou potentiels sont notables sur l'ensemble des sites étudiés.

## Localisation des hypothèses d'implantation du lycée



Source : ARAC, Biotope 2021

Le site de Cournonterral est apparu le plus favorable pour accueillir le projet de lycée, avec :

- Une localisation permettant de diminuer les temps de trajet et l’empreinte carbone des lycéens ;
- Un foncier favorable à l’implantation de l’opération et déjà en grande partie maîtrisé par les collectivités ;
- Une adhésion forte des collectivités locales ;
- Une localisation retenue stratégique au regard des équipements actuels, et des aménagements futurs.

A noter, suite au choix d’implantation du projet de lycée sur la commune de Cournonterral, a été analysé, en deuxième intention, l’utilisation du foncier libéré suite à la réalisation du complexe sportif en bordure de la RM5. Ainsi, ce foncier n’est pas apparu comme une solution adaptée à l’implantation du projet de lycée au regard des dessertes inappropriées et de la surface disponible insuffisante (moins de 4 ha).

Par ailleurs, la Commune envisage de réinvestir ce tènement, en zone urbaine, pour la réalisation d’un projet d’établissement scolaire primaire accompagné de logements collectifs. En réinvestissant ce foncier, la Commune se conformerait ainsi aux objectifs de production de logements définis dans le Plan Local de l’Habitat.

***Tènement libéré à la suite de la création du complexe sportif en bordure de la RM5, à Cournonterral***



**Ainsi, la localisation du projet d'implantation d'un lycée à Cournonterral ne présentait pas de solutions alternatives satisfaisant les critères et besoins inhérent au projet.**

*Dans la pièce « présentation et justification de l'opération » de l'étude d'impact, est présentée l'analyse détaillée des variantes pour l'implantation du futur lycée.*

## 3 PRESENTATION DU PROJET

Le projet comprend les actions envisagées suivantes :

- La construction d'un nouveau lycée,
- Des aménagements de desserte comprenant divers travaux de voirie dont la sécurisation de la RM5, de la réalisation d'une aire de dépose-repose pour les transports scolaires, et du renforcement des cheminements réservés aux déplacements doux.

### 3.1 LA REALISATION DU NOUVEAU LYCEE

Le parti pris d'aménagement du secteur est d'intégrer le projet de lycée dans un projet urbain global, en s'appuyant sur les interactions avec les diverses fonctions du territoire communal et intercommunal ainsi que leurs axes de développement.

La Région prévoit la construction d'un lycée polyvalent qui dispensera des formations tant professionnelles, techniques que générales, avec une orientation affirmée vers les métiers de l'informatique, en proposant notamment des options professionnelles liées aux systèmes numériques et systèmes informatiques aux organisations.

Le projet de lycée de Cournonterral prévoit la construction des bâtiments pour une superficie de 20 000m<sup>2</sup> sur un terrain d'une assiette de 8 ha. Il accueillera près de 1 560 élèves (1 388 lycéens, 120 post-bac, 50 élèves apprenants).

L'établissement se décomposera en 7 pôles fonctionnels :

- Les fonctions générales,
- Les fonctions pédagogiques,
- La restauration avec préparation sur place des repas,
- L'internat,
- Les logements de fonction,
- Les locaux logistiques,
- Des équipements sportifs.

Des voies de desserte interne et des zones de stationnements uniquement réservées aux personnels et aux livraisons organisent les flux internes de véhicules.

Des aménagements paysagers et des ouvrages de gestion des eaux pluviales complètent ce plan d'ensemble.



La conception architecturale du projet a été guidée, d'une part par la volonté de créer un édifice compact limitant sa consommation foncière mais s'intégrant harmonieusement dans le paysage, et d'autre part par une volonté forte d'inscrire l'identité locale et régionale dans le projet.

Ainsi, les **bâtiments du lycée et de l'internat sont conçus en R+2 maximum** pour optimiser les dépenses énergétiques et créer des bâtiments compacts. Le lycée est composé d'un socle commun de trois bâtiments implantés en « L », considérés indépendants mais reliés entre eux par des aires fonctionnelles au rez-de-chaussée et des passerelles à chaque étage, abritées des intempéries.

### 3.1.1 Les bâtiments

Le projet de lycée est découpé en **6 bâtiments** identifiées par des lettres (A à F) pour une emprise au sol de 7 000 m<sup>2</sup> de et **sous-divisé en 3 unités fonctionnelles** implantées selon un axe sud-nord, parallèle à la RM5 :

- le lycée (ou externat),
- l'internat,
- les logements de fonction.

#### LES LOGEMENTS DE FONCTION (BATIMENT F)



Au nord de l'assiette foncière du projet, le « bâtiment F » sont des blocs d'habitation d'une emprise d'environ 900 m<sup>2</sup>.

Il est sous-divisé en **4 unités** de petit collectif en **R+1**, reliées par une cage d'escalier. Chaque bloc accueille 2 logements de fonction de type T4 d'une centaine de mètres carrés. L'ensemble du bâtiment F est ainsi composé de 8 logements de fonctions.

#### L'INTERNAT (BATIMENT E)



Le « bâtiment E » de l'internat occupe une surface de 1 107 m<sup>2</sup> et est composé de 3 niveaux (R+2). Il accueille principalement le lieu de vie des 100 internes du lycée et de leur 4 maîtres d'internat.

Ainsi, le premier et second étage du bâtiment se trouve les chambres des élèves et des surveillants, et les espaces de vie (salles communes, sanitaires...); et au rez-de-chaussée du bâtiment, on retrouve une salle de sport et un foyer pour les internes, ainsi que - les locaux de l'EPS.

#### LE LYCEE – EXTERNAT (BATIMENTS A, B, C ET D)

Occupant une superficie d'environ 5 000 m<sup>2</sup> de bâtiments et environ 4 000 m<sup>2</sup> d'emprise minérale, le lycée regroupe les bâtiments A, B, C et D qui hébergeront les activités scolaires. Ces bâtiments sont composés de 3 niveaux (R+2).

Les bâtiments A, B et C sont implanté en « L » et accueilleront l'administration, les espaces des enseignants, les classes d'enseignements et les espaces plus polyvalents (espaces d'accueil, salle polyvalente et d'exposition, foyers des élèves...). Ces trois bâtiments sont reliés entre eux par des passerelles extérieures à chaque étage. Accolé au rez-de-chaussée du bâtiment C, le bâtiment D est occupé par l'espace dédié à la restauration et par les locaux logistiques.

L'organisation générale du lycée par bâtiment est détaillée dans le tableau ci-après.



*La maison des lycéens*



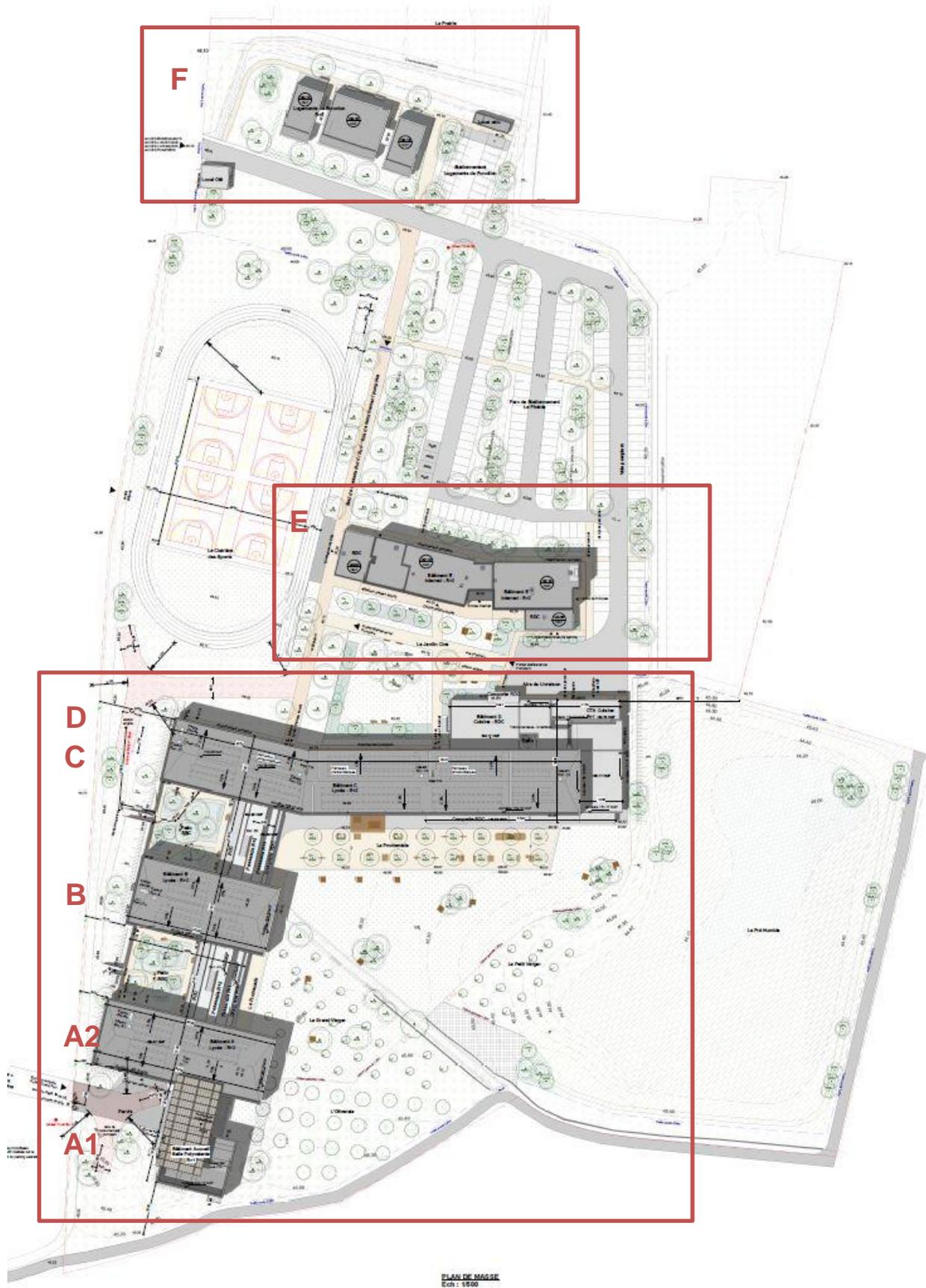
*Le CDI*



*La salle de restauration*



### Répartition des bâtiments du projet



Source : APD Construction du Lycée neuf de Courmonterral – BPA Architecture

**Tableau de détail des usages par bâtiment du lycée**

| Unité fonctionnelle    | Bâtiment         | Rez-de-chaussée   | N+1   | N+2  |
|------------------------|------------------|---|---|--|
| Lycée<br>-<br>Externat | Bâtiment A1      | Salle des expositions<br>Salle polyvalente  | Espace de stockage et vue sur la salle polyvalente  | /  |
|                        | Bâtiment A2      | Salles d'examens et d'études<br>Local des élèves et du personnel<br>Salles d'accueil des parents<br>Bureau des surveillants   | Salles de formation Bac Pro (SN)  | Salles de formation BTS Systèmes Numériques (SN)<br>Bureaux du personnel enseignant                                |
|                        | Passerelle A - B | Salle d'étude<br>Bagagerie<br>Bureau CPE  | Passage   | Passage  |
|                        | Bâtiment B       | Administration / Bureaux des agents de vie scolaire (direction, scolarité, salle de réunion, intendance, maintenance informatique...)   | Salles de formation des lycéens en voie technologique (STI) et générale (GE)  | Salles de formation BTS Services numériques aux organisations (SIO)  |
|                        | Passerelle B - C | Espaces d'accueil des parents   | Passage   | Passage  |
|                        | Bâtiment C       | Lieux de vie des élèves (espace détente, casiers, salles de travail, foyer/caféteria...)<br>Locaux enseignants (salle des professeurs...)<br>Salle de restauration principale   | CDI et espace orientation<br>Espaces de travail collaboratif<br>Salles de formation des lycéens en voie générale (GE)<br>2 <sup>e</sup> salle de restauration | Salles de formation des lycéens en voie générale (GE)<br>Salles de science et laboratoires SVT / Physique - Chimie |
|                        | Bâtiment D       | Cuisines et locaux techniques de la restauration (réserves, laveries de la vaisselle, lingerie...)<br>Locaux du personnel   | /   | /  |
| Internat               | Bâtiment E       | Locaux EPS (salle des professeurs, vestiaires, stockage de matériel...)<br>Infirmier / pôle médico-social<br>Foyer et salle de sport des internes<br>Locaux techniques du lycée (atelier, réserve, salle des agents...) | Chambres et espaces de vie de l'internat  | Chambres et espaces de vie de l'internat   |
| Logements de fonction  | Bâtiment F       | 4 logements de fonction   | 4 logements de fonction   | /  |

Source : APS

### 3.1.2 Les équipements sportifs

Le lycée sera doté de nombreux équipements sportifs. Outre les équipements déjà existants du complexe sportif Georges Frêche qui comprend la piscine Poséidon, un terrain de football, 4 terrains de tennis, ainsi que le projet actuel de création d'un gymnase, le projet de lycée prévoit l'aménagement de nouveaux espaces sportifs à savoir :

- Un plateau sportif polyvalent de 400 m de circonférence pour les activités athlétiques.
- Au centre de ce plateau sont prévus 2 terrains d'handball ainsi que 3 terrains de baskets superposés à ces derniers.

### 3.1.3 La gestion des flux piétons et véhicules, et stationnements

Le projet s'organise sur l'assiette foncière de façon à limiter les croisements des flux piétons et des flux véhicules.

#### LES ESPACES PIETONS

L'accès principal piéton au lycée se fait par le **parvis** au sud-ouest de l'emprise foncière, via un accès contrôlé (portillon). De là, le visiteur piéton accède à un **mail piéton desservant l'ensemble du site du sud au nord**, des bâtiments composant l'externe, puis l'internat et le plateau sportif et enfin les logements de fonction.

**Deux patios** se trouvent respectivement à côté est entre les bâtiments A et B puis B et C.

**La cours de récréation principale** est au cœur du « L » formé par les bâtiments A, B et C. La **promenade**, implantée le long du bâtiment C permettra l'accès au restaurant scolaire.

Un flux piéton sécurisé des personnes véhiculés est organisé depuis les stationnements implantés au nord du site afin d'accéder par un cheminement dédié aux logements de fonction (bâtiment F) légèrement excentré, et au mail piéton central pour accéder au reste du site.

#### LES ACCES MOTORISES

**Les accès motorisés** se feront par le **nord** de l'assiette du projet, par **l'unique voie de desserte** reliée à la RM5. Le centre médico-social (ou infirmerie) est également relié à cet accès motorisé, offrant une possibilité d'évacuation rapide.

**Une voie d'accès pompiers** est également aménagée selon un **axe nord-sud en bordure des bâtiments et de la clairière des sports**.

#### LES ESPACES DE STATIONNEMENT

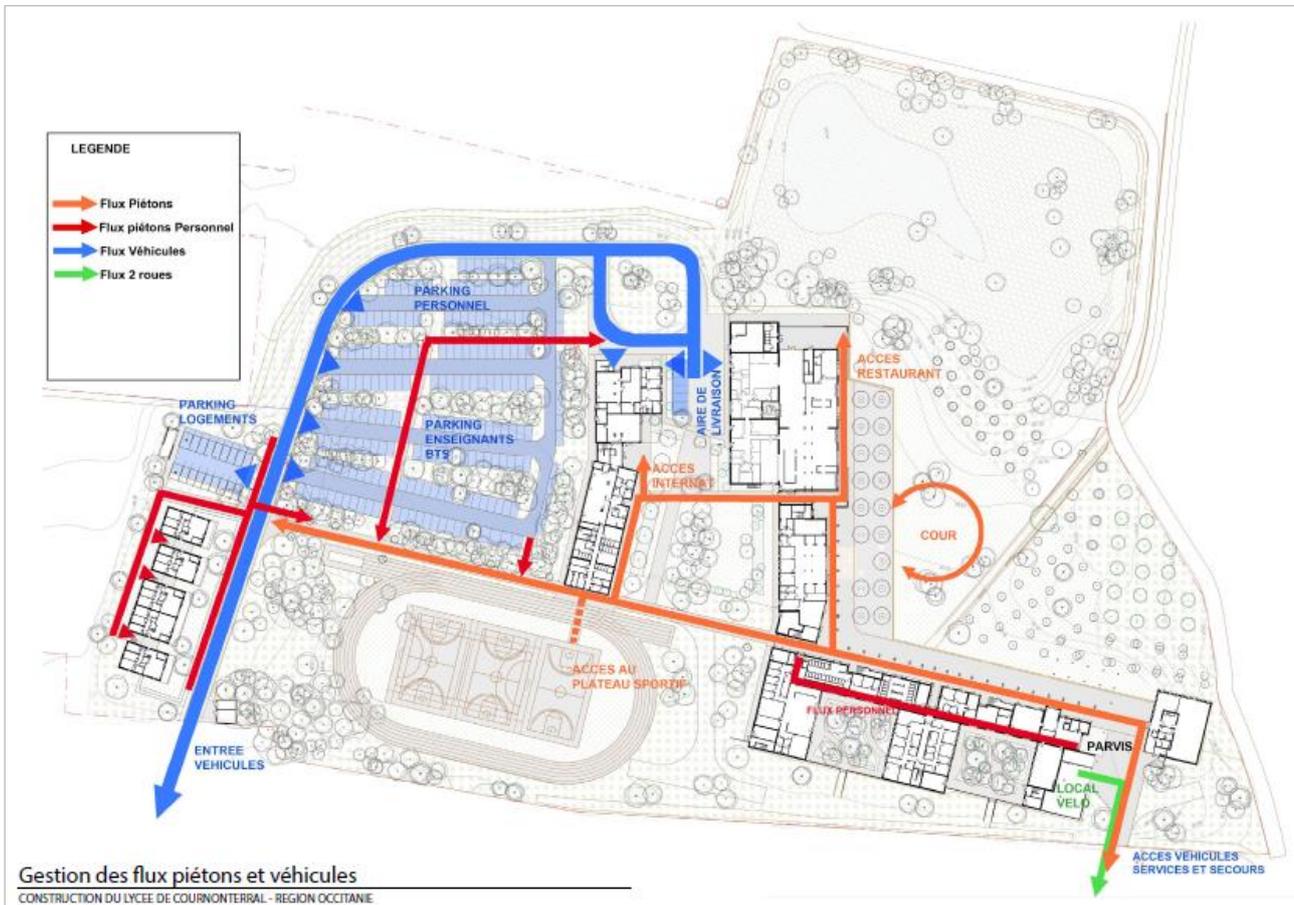
Les espaces de **stationnement véhicules motorisés** sont divisés en 3 espaces :

- Un espace de 20 places abritées de stationnement réservées pour les logements de fonction, situé au nord du projet, mitoyen des logements.
- Un grand parking de 130 à 140 places disponibles (à titre indicatif, ce parking devrait représenter une surface de 3 300m<sup>2</sup> pour le personnel du lycée ainsi que des étudiants en BTS. Des ombrières protégeront les véhicules du soleil et des intempéries
- Une aire de livraison et parking de véhicules d'atelier et maintenance, pour desservir le restaurant et les locaux techniques ainsi que le centre médico-social. Les zones de stationnements sont aménagées afin de ne pas croiser les flux de véhicules et les flux de mobilité douce afin de minimiser les risques.

**Trois aires d'abris 2 roues** seront réalisées :

- A proximité du parvis d'accès piéton à l'entrée sud du site,

- un local de 180m<sup>2</sup> sera mis à disposition des élèves,
- un local de 38 m<sup>2</sup> sera mis à disposition du personnel,
- A proximité des logements de fonction, un local de 42 m<sup>2</sup> sera implanté.



### 3.1.4 Gestion des eaux et les aménagements extérieurs

Le terrain d'assise du lycée, bien que relativement plan, présente une réelle complexité dans son nivellement afin de garantir l'évacuation et le stockage des eaux pluviales jusqu'aux exutoires existants. Le projet l'intègre totalement notamment par la mise en œuvre d'un vaste bassin paysager peu profond complété par une mise à la cote des rez-de-chaussée à une quarantaine de centimètres au-dessus du terrain naturel.

Le fil du projet s'inspire des grands mas viticoles ponctuant les plaines de Fabrègues. À l'image du domaine Mujolan ou du château de l'Engarran, le lycée s'inscrit dans le paysage viticole par une figure bâtie dense accompagnée de son parc boisé. Toiture et canopée des pins, des chênes et de Micocouliers créent un repère dans l'étendue ouverte des vignes et de champs.

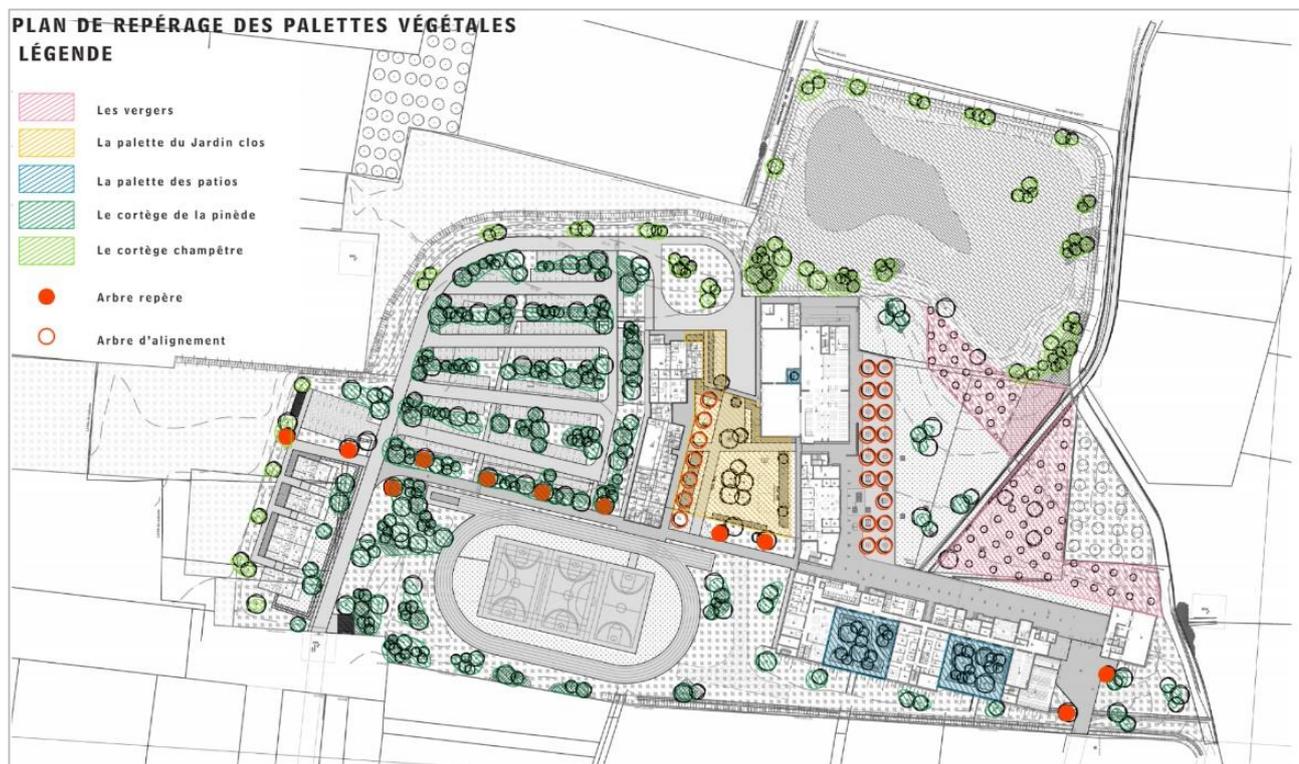
Différentes ambiances paysagères sont ainsi déclinées dans l'esprit du mas et de sa relation au paysage agricole. Le boisement au Nord du site mêlant pins, chênes blancs, frênes à fleurs... propose un large espace ombragé et constitue le fond de scène arboré des bâtiments de l'établissement.

- Cette pinède accueille les stationnements, organisés aléatoirement entre les bosquets.
- La piste d'athlétisme est une clairière ouverte sur les autres équipements de la commune.

- Les allées piétonnes, accompagnées de Charmes-houblon, créent des repères structurants dans le boisement. Le cheminement principal, dans la continuité du parvis, lie les logements de fonction, les stationnements, l'espace sportif, l'internat et les locaux d'enseignement.

La cours de récréation principale est sous-divisée en espaces paysagers spécifiques :

- Les petit et grand vergers offrant des espaces de détente plus excentrés aux lycéens.
- L'oliveraie et le pré humide sont les espaces les moins accessibles de la cour.
- Ces espaces ont été imaginés pour créer des liens autant en termes d'usages pour les lycéens et les employés du lycée, que des liens paysagers avec la plaine agricole en périphérie immédiate du lycée.



### 3.1.5 Une conception guidée par des principes bioclimatiques afin d'optimiser les performances environnementales des bâtiments et de confort d'usagers

La conception du Lycée, en plus d'être fonctionnelle et conviviale, a été guidée par la volonté de doter l'équipement des performances environnementales et des confort attendus.

La conception bioclimatique a donc amené à proposer des bâtiments offrant le maximum de façades nord et sud, ce qui permet non seulement une parfaite solarisation, mais également une protection aux vents dominants très efficace.

Les rez-de-chaussée sont réalisés en pierre massive et en béton armé et les étages sont totalement construits en bois, afin de non seulement de minimiser l'empreinte carbone du projet, mais également de garantir la livraison de l'établissement dans les délais impartis par la mise en œuvre de systèmes constructifs rapides.

Ce lycée sera un bâtiment à énergie positive grâce à ses très faibles consommations, allant au-delà des demandes du programme, compensées par la production d'énergie verte des panneaux photovoltaïques.

La surisolation, à base de matériaux biosourcés comme la fibre de bois, la paille (pour les logements de fonction), ou le coton recyclé alliés à une structure bois sur un socle en pierres massives et béton armé à base de ciments écologiques issus des déchets produits par les hauts fourneaux ayant un faible impact carbone, permettront de réduire fortement les consommations énergétiques, ainsi que de garantir un haut niveau de confort d'été grâce à l'inertie mise en œuvre. Ce lycée BEPOS, Bas Carbone et biosourcé, dépassant les attentes strictes du programme, valorisera en outre, par son mode constructif, l'économie locale.

D'autre part, l'organisation retenue permet de protéger mais également de renforcer les habitats du Lézard ocellé en les sanctuarisant, ainsi qu'en disposant à proximité de potentiels habitats constitués de murs en gabion.

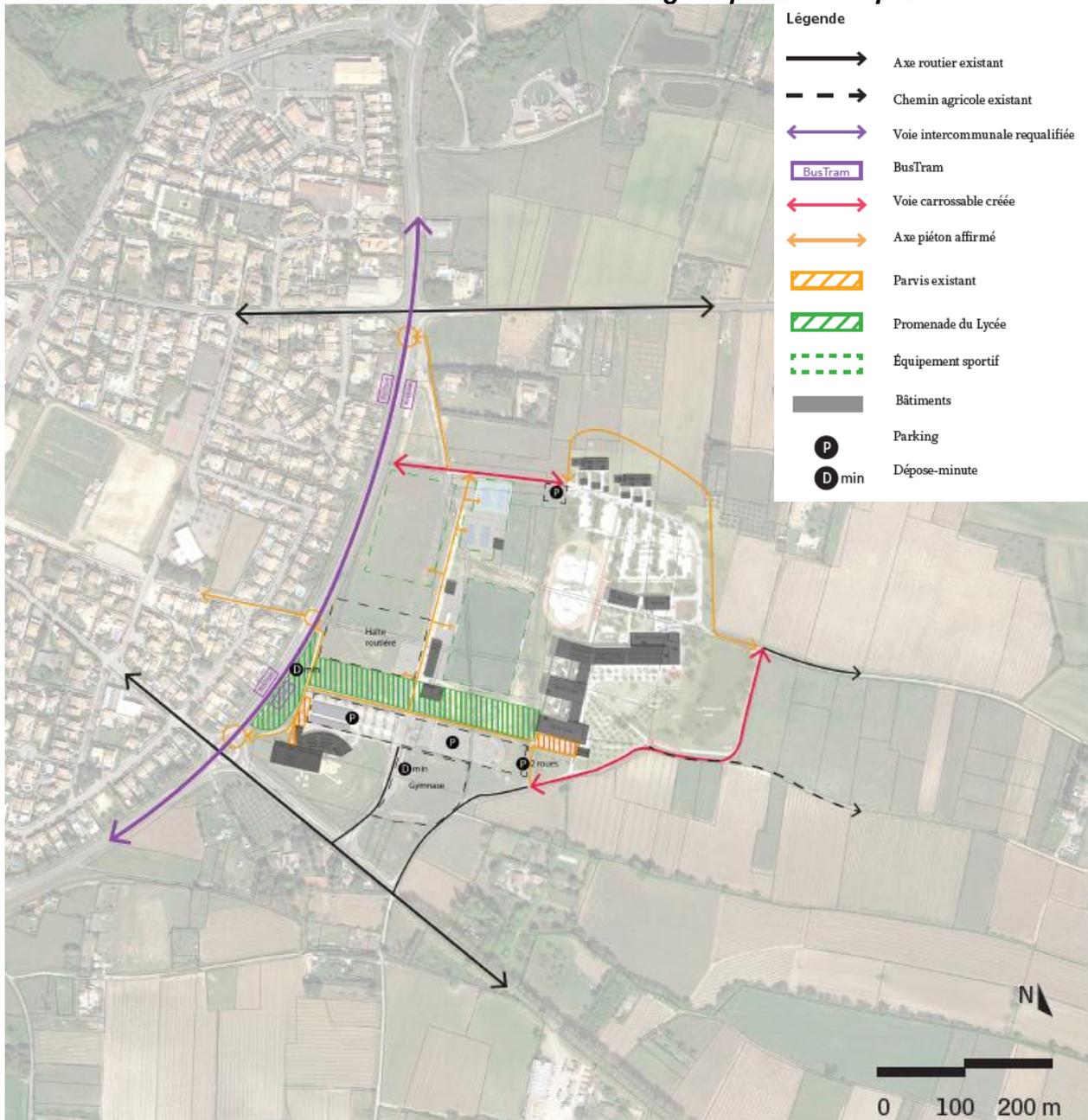
Le fond du bassin de rétention proche des fossés abritant les amphibiens permettra dans la même logique de développer la biodiversité du site.

Enfin, la disposition des bâtiments permet de préserver les corridors écologiques des oiseaux comme des chauves-souris.

### 3.2 LES AMENAGEMENTS DES ACCES MULTIMODAUX

Afin d'assurer la desserte de ces nouveaux équipements dans une démarche s'inscrivant dans sa stratégie mobilité 2025-2030, la Métropole accompagne le programme de construction de la Région par la requalification de la RM5 au voisinage du futur complexe éducatif et sportif, et par l'intégration de toutes les fonctionnalités intermodales utiles pour l'ouverture du lycée.

#### Synthèse des enjeux des dessertes : retrouver une trame viaire entre village et plaine des sports



Sources : notice paysagère – novembre 2022 / Desserts du lycée de Cournonterral – RM5 ; Gaxieau, eskis paysagistes

### 3.2.1 L'aménagement d'un carrefour giratoire entre les RM5 et RM185

Le carrefour sera aménagé en carrefour giratoire afin de :

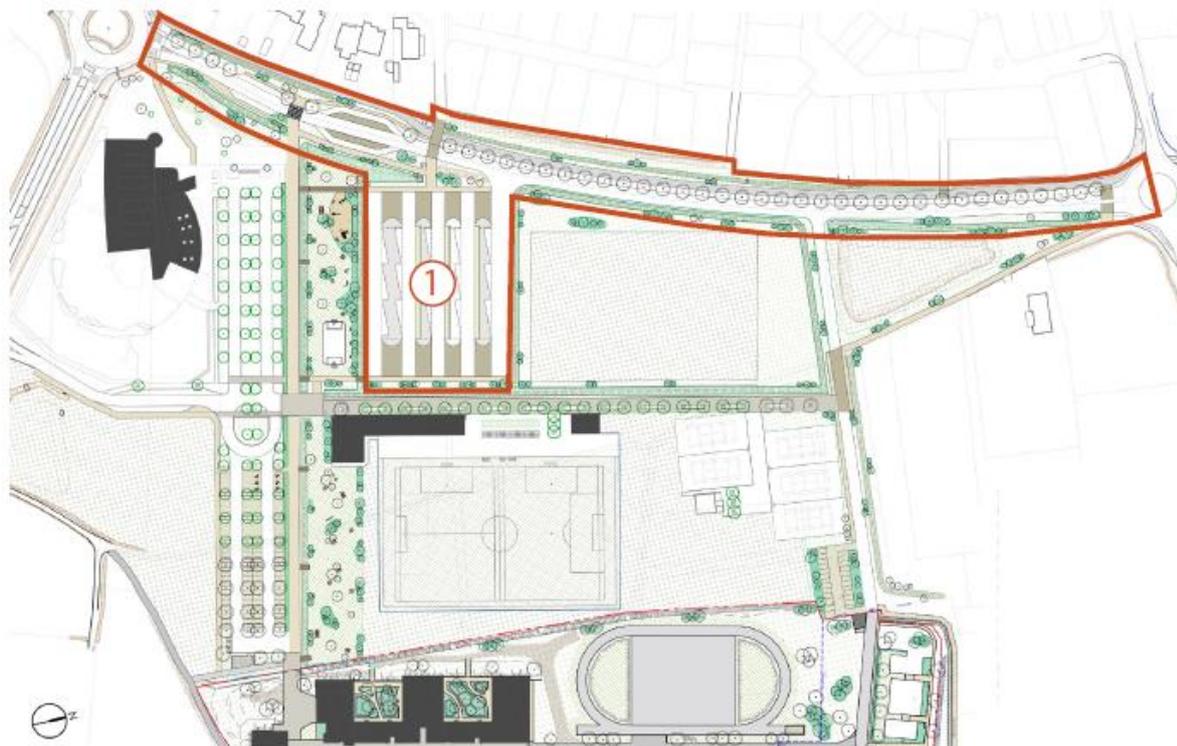
- faciliter les mouvements tournants,
- ralentir les véhicules en transit sur la RM5,
- sécuriser l'intersection et,
- permettre aux véhicules de transports scolaires quittant la zone de stationnement du lycée de faire demi-tour pour circuler sur la RM5 en direction de Cournonsec.

Cet aménagement se fera en fonction du guide Aménagement des Carrefours Interurbains (ACI) - SETRA 1998.

Il assurera :

- la circulation des piétons sur l'ensemble de la périphérie et les voies raccordées,
- la continuité de la piste cyclable existante le long de la RM5 qui s'inscrit dans le réseau express vélos de Montpellier Méditerranée Métropole (largeur utile de 4m minimum),
- la continuité des cheminements piétons et cyclables le long des RM5 et RM185 vers le chemin Bellerac desservant le parking des courts de tennis,
- l'intégration des mesures de gestion du trafic permettant la priorité du BusTram 4 sur le trafic automobile.

### 3.2.2 La requalification de la RM5 et la création d'une halte routière



↑ Plan de repérage

## LA REQUALIFICATION DE LA RM5 ENTRE LES CARREFOURS AVEC LA ROUTE DE FABREGUES (RM185) ET L'AVENUE DE LA GARE DU MIDI (RM114)

La section de RM5 sera réaménagée pour :

- Transformer cette section en une voie de type boulevard urbain afin d'y créer une zone de circulation apaisée où les circulations piétonnes, cyclables et les transports en commun seront priorités par rapport à la circulation automobile (dont on empêche les mouvements de tourne à gauche et demi-tour).
- Sécuriser les traversées piétonnes et deux roues entre les avenues de la gare du Midi, rue des Carignans, route de Fabrègues et le mail piétons du lycée grâce à des traversées en deux temps gérées au besoin par feux tricolores avec boutons d'appels.
- Préfigurer l'aménagement du Réseau Express Vélo en élargissant la piste cyclable bidirectionnelle existante sur une largeur de 4 mètres.
- Sécuriser les circulations des modes actifs le long de la RM5 vis-à-vis des trafics motorisés en empêchant toutes pénétrations de véhicules sur les espaces dédiés.
- Empêcher l'arrêt et le stationnement des véhicules sur les accotements en dehors des zones aménagées pour la dépose minute.
- Intégrer les mesures conservatoires utiles à l'insertion du BusTram :
  - station au droit de la Piscine,
  - couloirs réservés à l'approche des carrefours,
  - dispositifs de régulation du trafic pour assurer la priorité du bus...

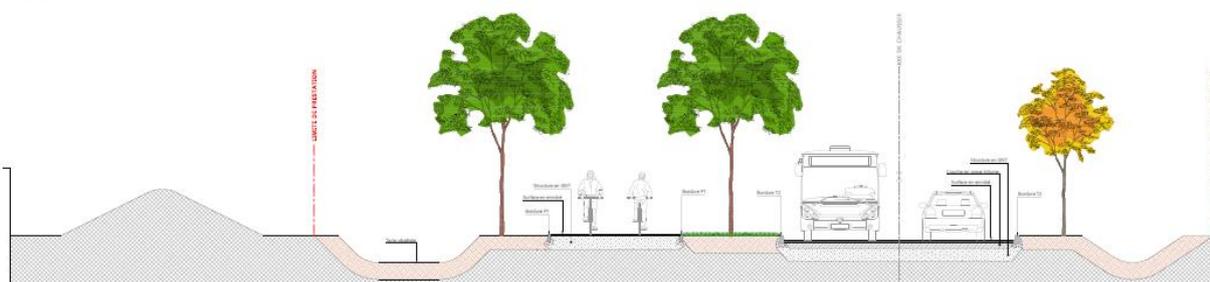
### Profil existant de la RM5 au droit de la traversée piétonne face à la rue des Carignans



Source : 3M

### Coupe-type du projet de la RM5

COUPE TYPE A-A



Source : AVP – 11/2022



↑ Confort et sécurisation des usagers

### **L'AMENAGEMENT D'UNE HALTE ROUTIERE POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN, D'UNE STATION D'ARRET DE LA FUTURE LIGNE BUS TRAM ET D'UN DEPOSE-MINUTE A PROXIMITE DE LA PROMENADE DES LYCEENS**

**L'aménagement d'une halte routière pour les transports scolaires, d'une station de la future ligne 4 de BusTram (Bus à Haut Niveau de Service) et d'un dépose-minute** à l'entrée du la Promenade des lycéens et au droit de la Piscine Poseïdon, facilitera l'accès en transports en commun aux élèves du lycée.

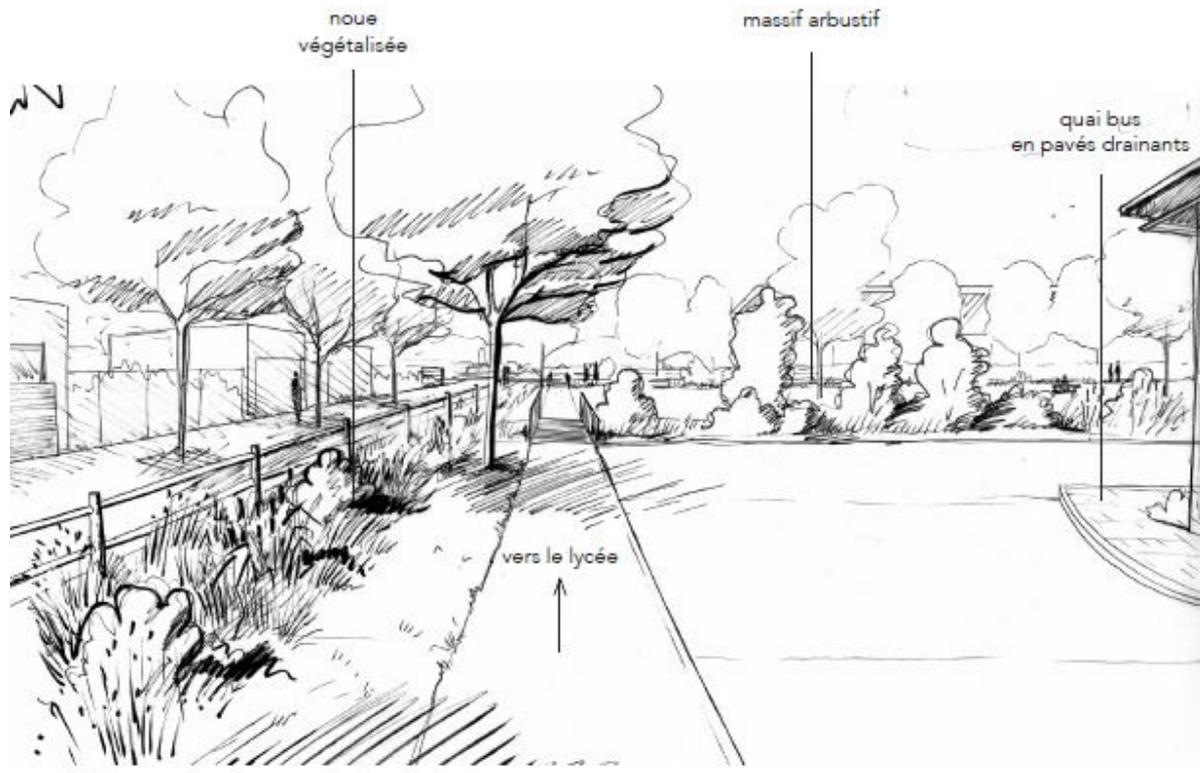
Les 3 aménagements sont sur des emprises distinctes et organisés séparément afin de proscrire les confusions et incidents d'usage.

Ainsi la halte routière aura une entrée propre, dont l'accès sera limité aux cars. Elle comprendra :

- En termes d'accessibilité pour les bus :
  - l'accès se fera en « tourne à droite » uniquement.
  - la configuration et les conditions d'accostage des véhicules devront se faire sans marche arrière.
  - Les circulations internes seront organisées afin de minimiser les points de croisements des véhicules.
- Les dispositifs devront permettre le passage des cars de transports scolaires et des bus aux heures de desserte du lycée et des lignes régulières de transports en commun.
- En termes d'aménagements :
  - Les 5 quais permettront l'accostage et le stationnement de 15 véhicules de longueur 15m maximum à caisse unique (pas de véhicules articulés) et accessibles aux Personnes à Mobilité Réduites (PMR).
  - Les quais seront équipés d'abri bus et d'une zone d'attente permettant d'accueillir 50 personnes en attente de chaque véhicule.
- Pour les piétons, les cheminements seront reliés aux quais et organisés de façon à proscrire toutes circulations derrière des véhicules.

La **future station de bus à haut niveau de service** devrait disposer d'une voie dédiée et un arrêt sécurisée.

Un **arrêt-dépose minute**, accessible aux PMR, sera positionné de chaque côté de la RM5. La continuité avec l'accès à la promenade des lycéens sera réalisée et sécurisée.



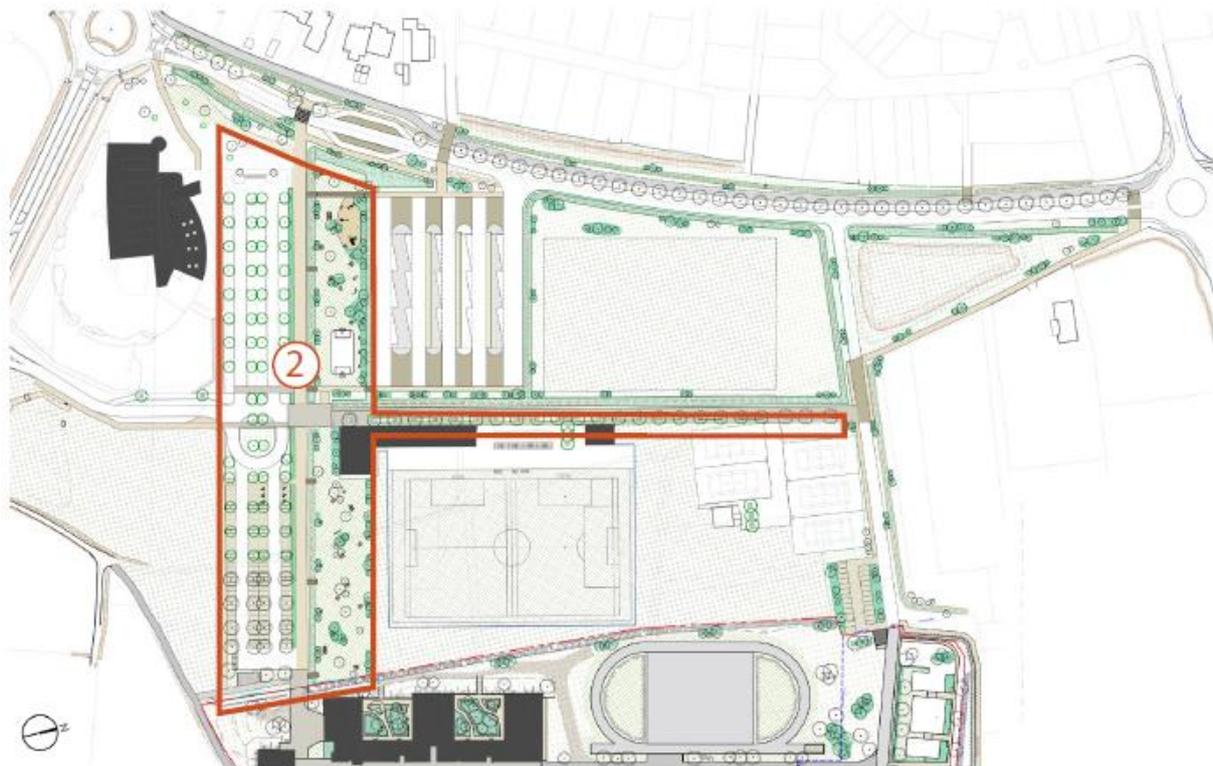
↑ La halte routière dans un écrin végétal.

### 3.2.3 L'aménagement de la promenade des lycéens

La promenade des Lycéens, un parc linéaire extensif, est créée dans la perspective du Lycée. Il offre un espace de détente mutualisé pour l'ensemble de la plaine des sports.

Elle sera composée :

- Nouvel axe structurant jusqu'au futur lycée, la promenade des lycéens sera accompagnée d'un large parc arboré et équipé de divers mobiliers de détente et de loisirs, et sera connectée à l'allée des sports ;
- le parking existant est complété par une quinzaine de places supplémentaires, des emplacements motos et un parking vélo.



↑ Plan de repérage

#### L'AMENAGEMENT D'UN MAIL PIETON

Le mail assurera l'accès des élèves et du public à l'entrée principale du lycée (Parvis) en modes actifs depuis la RM5 et la future station du BusTram, l'aire de stationnement des cars scolaires, les parkings de la piscine et du complexe sportif.

Il s'appuiera en grande partie sur le cheminement déjà existant qui permet de desservir les plateaux sportifs.

Il aura une largeur utile minimale de 7m et sera recouvert d'une surface imperméable, adaptée à la circulation des PMR et résistant aux circulations occasionnelles des véhicules de services et de secours.

Cet axe piéton majeur permettra la desserte des principaux équipements publics de la ville, des nouveaux logements créés en réinvestissement urbain, ainsi que le franchissement sécurisé de la RM5 de manière à connecter véritablement le complexe excentré Plaine sportive / Lycée au reste de la commune.

Des dispositifs de contrôle d'accès passifs interdisant les accès véhicules hors services autorisés (secours et maintenance) seront mis en place.

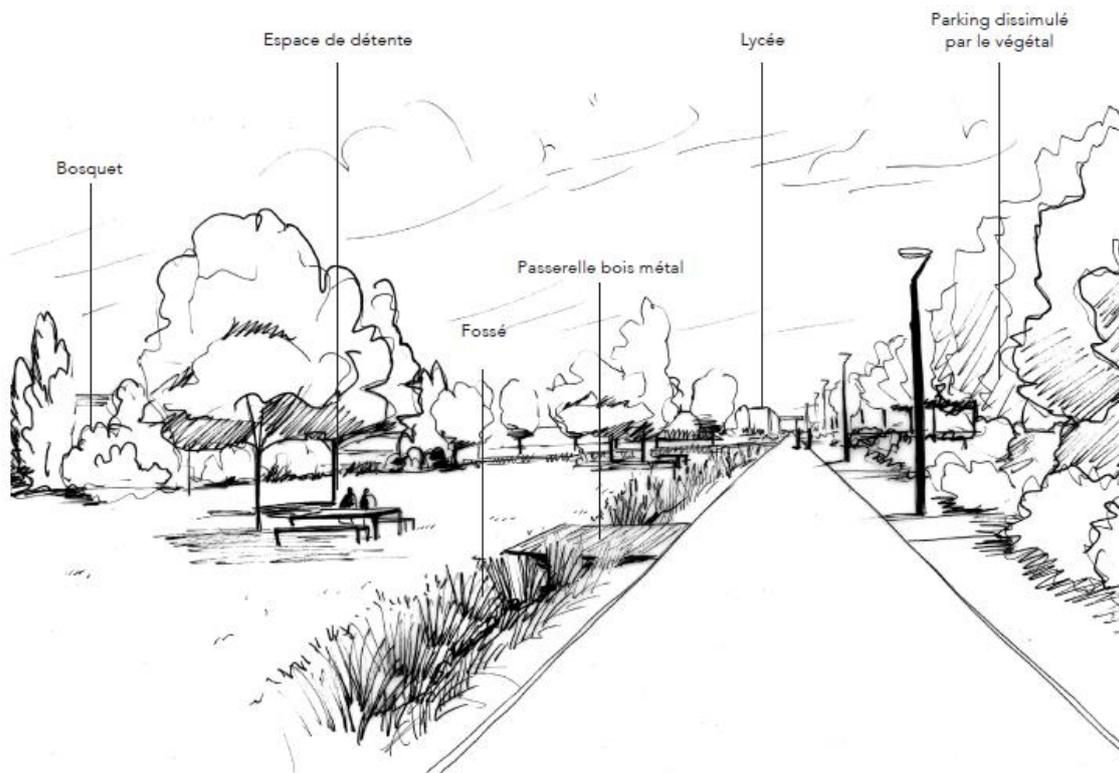
### Aménagement futur à l'entrée du lycée (Source : BPA)



#### LE PARC ARBORE ET EQUIPE DE DIVERS MOBILIERS DE DETENTE ET DE LOISIRS

Il devra permettre des activités à tous les publics : aire de jeux pour enfants, city-stade, parcours santé, bancs, chaises longues et tables de pique-nique.

Les noues et les fossés composent également le parc. La végétation et les passerelles qui les accompagnent valorisent ces ambiances fraîches et spontanées.



↑ Une allée confortable et sécurisée assurant le lien direct avec le lycée tout en proposant des espaces de détente généreux.



↑ Exemple de parc aux lignes simples (ZAC Andromède à Toulouse)

### **L'AMENAGEMENT DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT PUBLIQUE VEHICULES LEGERS ACCESSIBLE DEPUIS LA RM114**

L'offre de stationnement véhicules légers existante pour la piscine et le complexe sportif sera réaménagée pour satisfaire les besoins nouveaux des visiteurs du lycée, usagers du gymnase, dépose/repose minute des usagers de l'ensemble des services publics desservis.

Son accès est assuré depuis le carrefour secondaire actuel sur la RM114.

Elle proposera une offre de stationnement deux roues (actifs et motorisés) sécurisé libre (de type arceaux conforme aux standards utilisés sur les espaces publics de la Métropole) complémentaire à celle proposée dans l'enceinte du lycée.

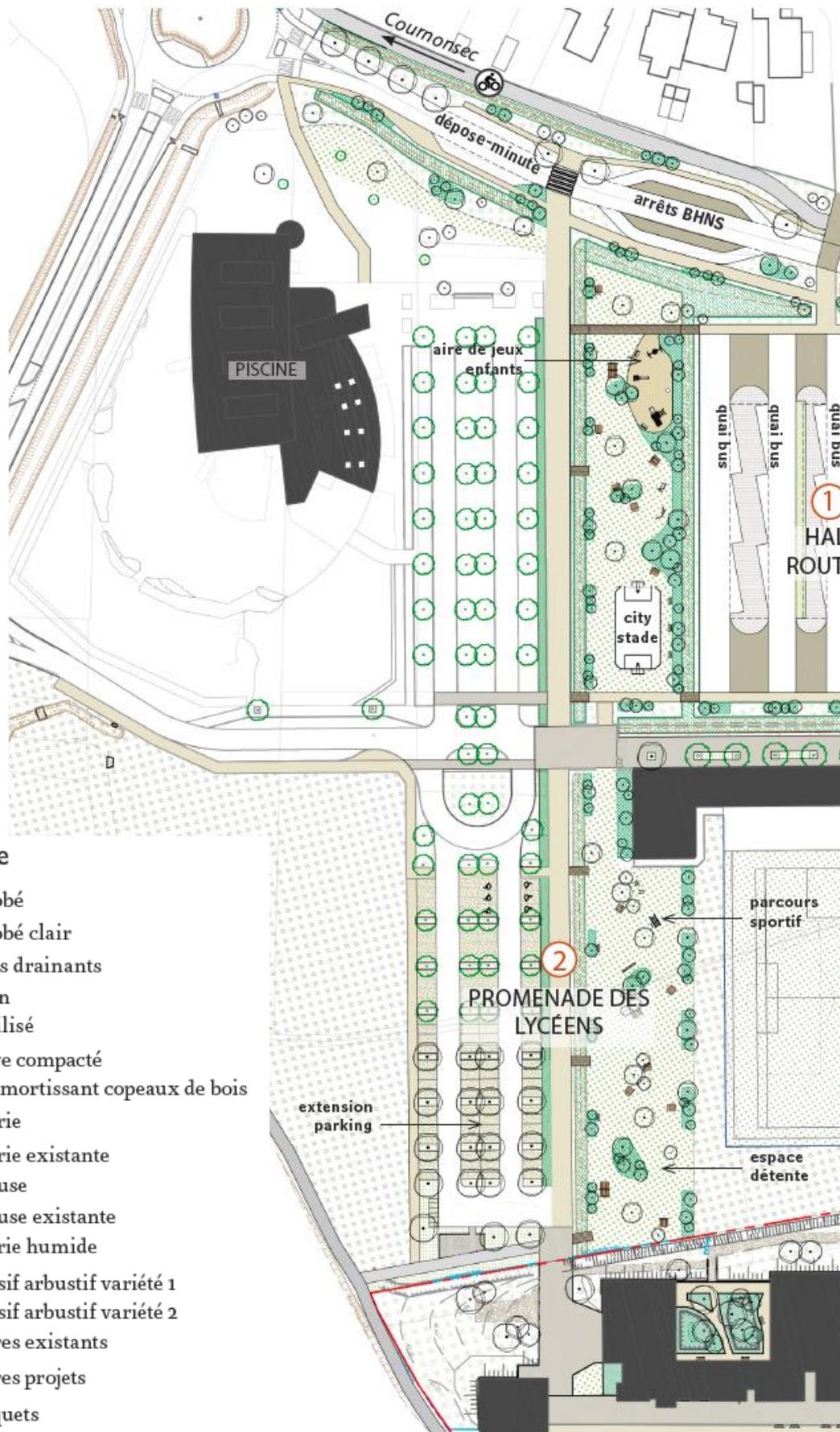
Elle proposera une capacité réservée aux usagers du covoiturage.

L'offre de stations de recharges pour véhicules électriques existante pourra être complétée en fonction des besoins. Une capacité de stationnement pour l'autopartage pourra également être proposée.

Elle permettra l'accès au parvis principal du lycée pour :

- les usagers du lycée en deux roues motorisées jusqu'au portail d'entrée du parvis pour rejoindre le stationnement sécurisé offert dans l'enceinte de l'établissement.
- les véhicules de premiers secours pour l'assistance aux blessés (VSAV).
- la dépose/repose des véhicules de transports spécialisés pour les personnes en situation de handicap (un emplacement de stationnement réservé sera spécifiquement dédié à ce type de véhicules à proximité immédiate du portail d'entrée du lycée).

**Extrait du plan d'ensemble**



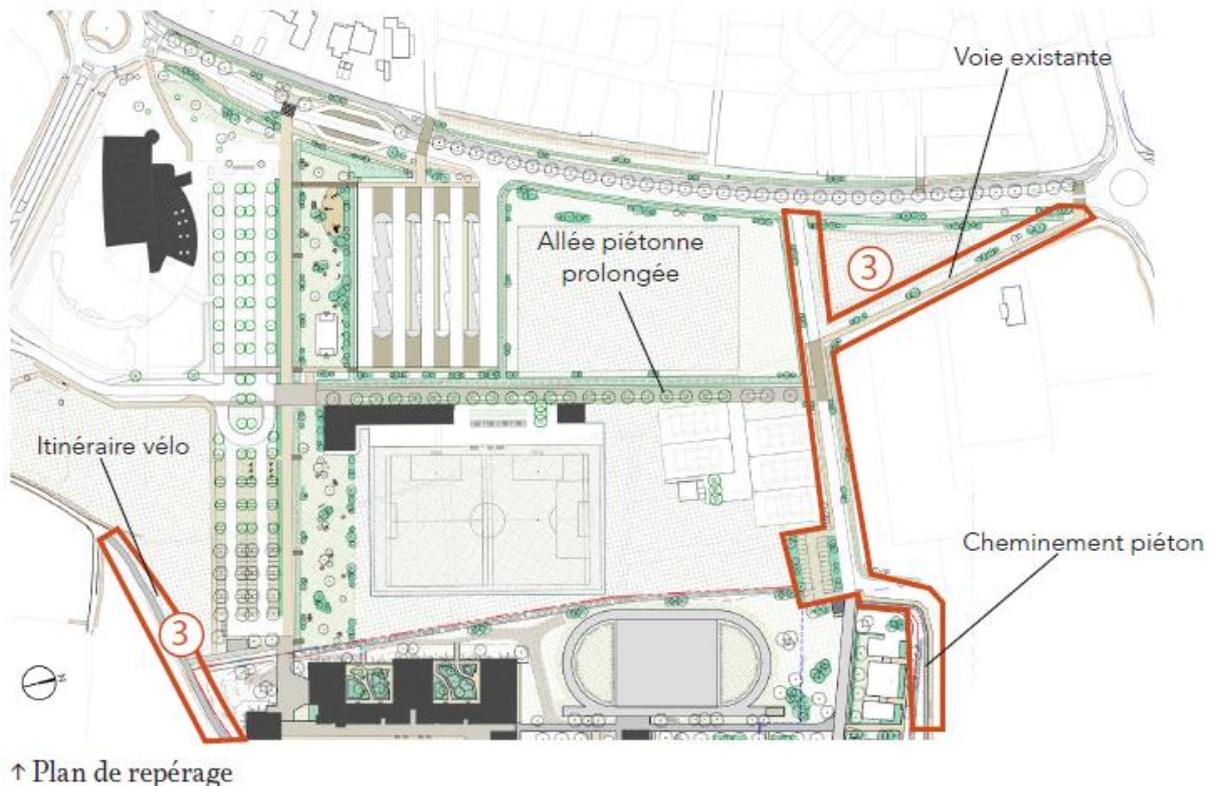
**Légende**

-  Enrobé
-  Enrobé clair
-  Pavés drainants
-  Béton
-  Stabilisé
-  Grave compacté
-  Sol amortissant copeaux de bois
-  Prairie
-  Prairie existante
-  Pelouse
-  Pelouse existante
-  Prairie humide
-  Massif arbustif variété 1
-  Massif arbustif variété 2
-  Arbres existants
-  Arbres projets
-  Bosquets

### 3.2.4 Les nouveaux chemins autour du lycée

Trois cheminements sont créés dans le cadre du projet :

- Une voie technique permettant l'accès technique au lycée (entrée enseignants, entretiens, pompiers...). Cette voie se raccorde à une voie existante permettant l'accès à la traversée piétonne près du rond-point nord. Un nouvel accès est créé sur la RM5 à cette occasion.
- Dans la continuité de cette voie, un cheminement piéton contourne le Lycée et permet de rejoindre les routes de campagnes.
- Au sud, une voie carrossable est également créée pour relier le maillage routier à l'arrière du Lycée. La voie est créée parfois en limite de parcelle agricole, parfois sur l'emprise de chemins existants.



#### LES AMENAGEMENT D'ACCES PIETONS ET ROUTIERS AU LYCEE ET AUX TENNIS

Le chemin de Bellerac connecte aujourd'hui le carrefour nord de la zone au parking du complexe sportif situé au voisinage des cours de tennis et à deux habitations.

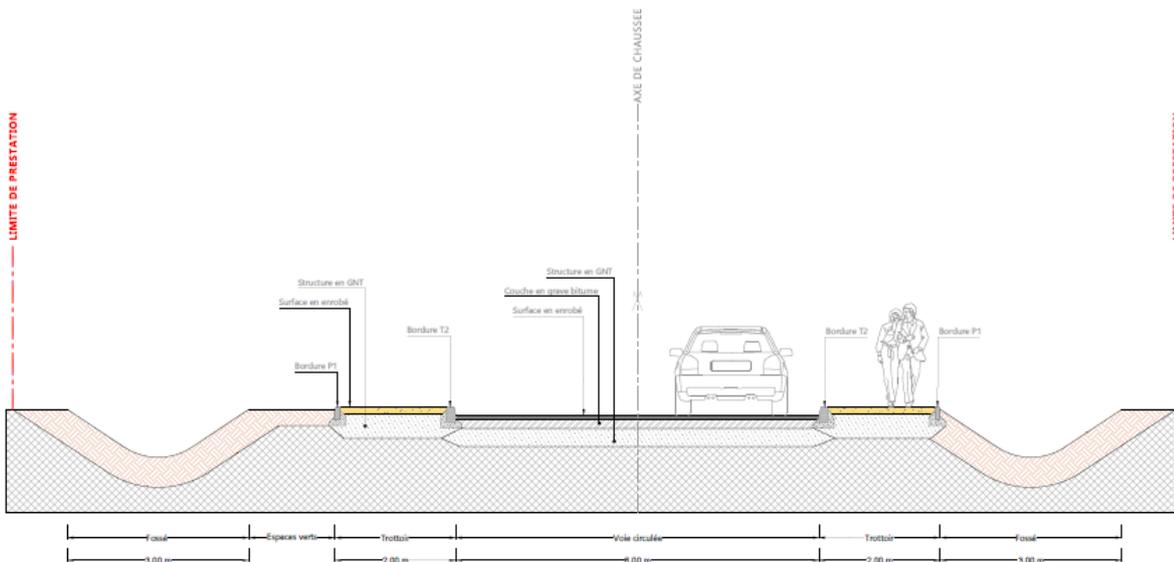
Le chemin sera réaménagé pour :

- Se raccorder par un carrefour secondaire perpendiculaire à la RM5 le long des courts de tennis en limitant les mouvements aux tourne-à-droite.
- Assurer la desserte des riverains et du parking du complexe sportif situé au voisinage des courts de tennis,
- Assurer la desserte technique (livraisons, maintenance, exploitation, collecte des ordures ménagères) du lycée par des véhicules poids lourds de type 19t.
- Assurer l'accès des secours pour la défense incendie des bâtiments du lycée,
- Assurer la desserte du parking personnel qui sera réalisé dans l'enceinte du lycée.
- Assurer l'accès piétons et deux roues par un espace dédié depuis le carrefour RM5/RM185 jusqu'au cheminement existant du complexe sportif au voisinage des tennis et à l'entrée du parking du personnel.



**Coupe-type du aménagement du chemin de Bellerac pour accéder au lycée**

COUPE TYPE B-B



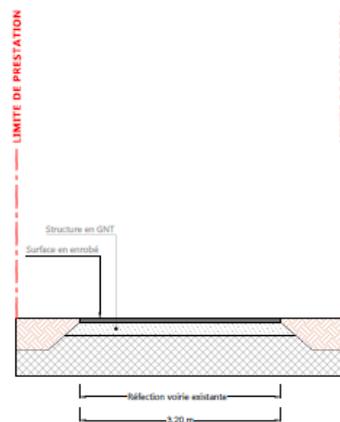
Le stationnement des terrains de tennis, déplacé dans le cadre du prolongement de l'allée piétonne, est placé devant le local à ordures du lycée et permet de gérer le retournement des camions poubelles en entrée de lycée. Ce parking est réalisé en matériaux drainants de type grave compactée ou mélange terre-pierre.

## LE TRAITEMENT DES CHEMINS COMMUNAUX EN PERIPHERIE DU LYCEE

Les chemins de Carrierasse, le chemin rural parallèle au Sud et le chemin d'accès au complexe sportif depuis la RM114 seront reliés en périphérie de l'emprise du lycée. Ils seront prolongés selon un profil et avec un revêtement semblable à l'existant. Ils auront une emprise maximale de 5 m en section courante.

Les chemins communaux ne seront pas éclairés et n'auront pas d'ouvrages de collecte des eaux de ruissellement qui s'écouleront de façon diffuse dans les terrains avoisinant sans modification des écoulements naturels préexistants.

COUPE TYPE C-C



## 4 JUSTIFICATION DU PROJET

Le projet de d'implantation d'un nouveau lycée et les aménagements multimodaux de ses abords sur la commune de Cournonterral se propose de répondre à ces trois principaux objectifs :

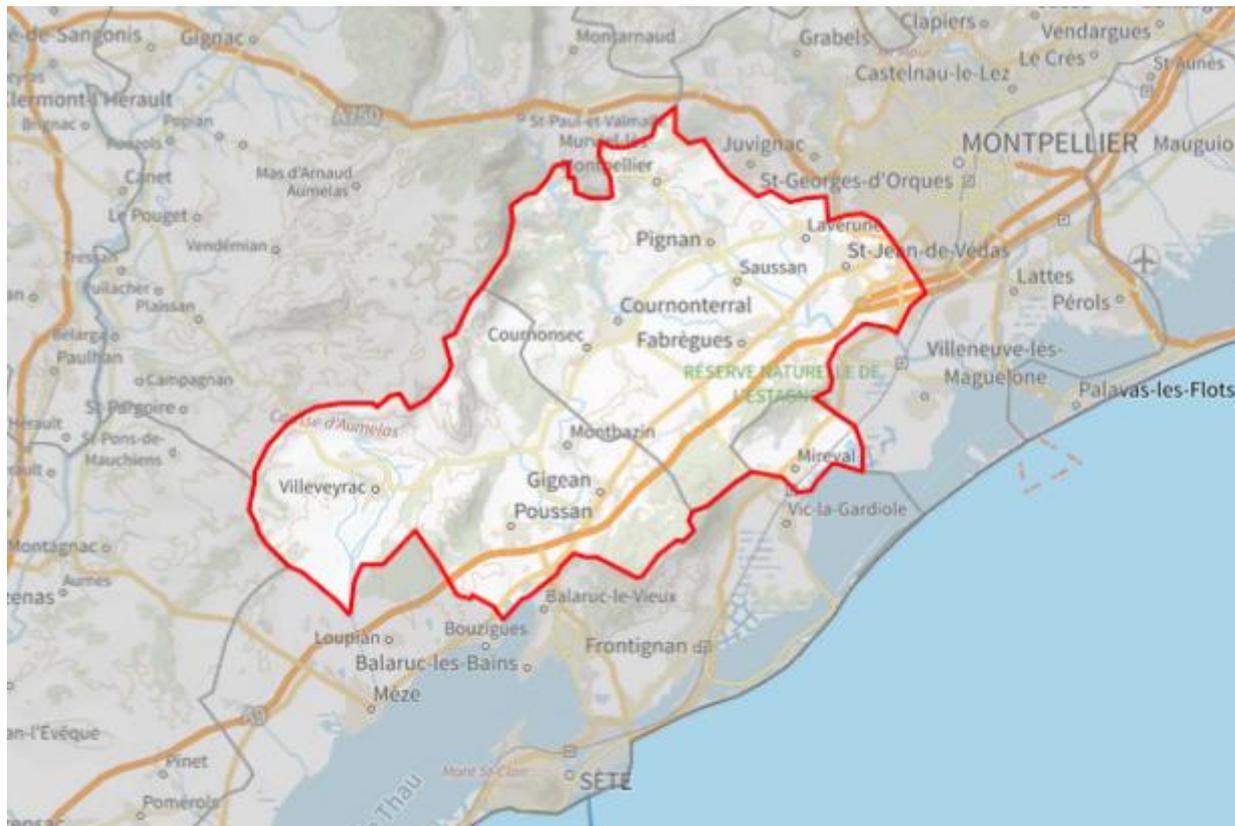
- Répondre à la forte croissance démographique et à la saturation des lycées de l'ouest de Montpellier ;
- Une localisation stratégique permettant l'inscription du projet dans une continuité de contexte urbain favorable à une intégration environnementale de qualité ;
- Offrir une meilleure accessibilité pour tous les modes de déplacements.

### 4.1 REpondre A LA Croissance Démographique Forte Et A LA Saturation Des Lycées De L'ouest De Montpellier

Le périmètre « d'assise » de la future carte scolaire du projet d'implantation d'un lycée à Cournonterral comprend les communes suivantes : Cournonterral, Cournonsec, Saint-Jean-de-Védas, Pignan, Fabrègues, Gigean, Villeveyrac, Mireval, Poussan, Montbazin, Lavérune, Murviel-les-Montpellier, Saussan ;

Ces communes appartiennent à deux collectivités territoriales distinctes : Montpellier-Méditerranée Métropole et Sète Agglopolé Méditerranée ; cependant elles sont toutes incluses dans l'aire d'attraction<sup>1</sup> de la ville Montpellier, comprenant 161 communes.

#### Localisation des communes du périmètre « d'assise » du futur lycée



Source : Géoclip, IGN

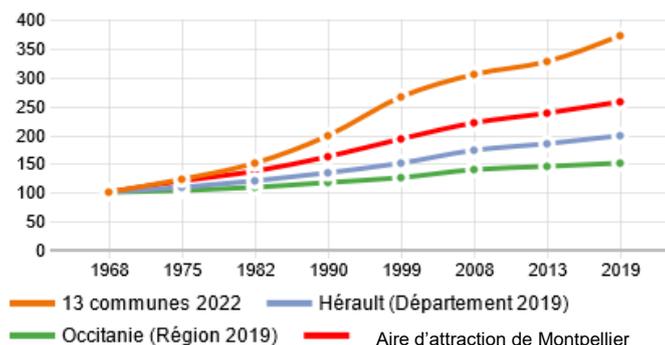
<sup>1</sup> L'aire d'attraction est un zonage d'étude de l'INSEE. L'aire d'attraction d'une ville définit l'étendue de son influence sur les communes environnantes. Ce zonage succède au zonage en aires urbaines de 2010. Une aire est composée d'un pôle, défini à partir de critères de population et d'emploi, et d'une couronne, constituée des communes dont au moins 15% des actifs travaillent dans le pôle.

### 4.1.1 Une croissance démographique importante qui se répercute sur les besoins d'équipements scolaires secondaires

#### POPULATION GENERALE

Au sein du périmètre « d'assise » du futur lycée de Cournonterral, la dynamique démographique est très importante. C'est sur la période comprise en 1968 et 1999 que la dynamique démographique a été la plus importante avec un taux de variation annuel supérieur à 3 %. Ainsi, la population était de 17 691 habitants en 1968, et est passée à 46 981 habitants en 1999.

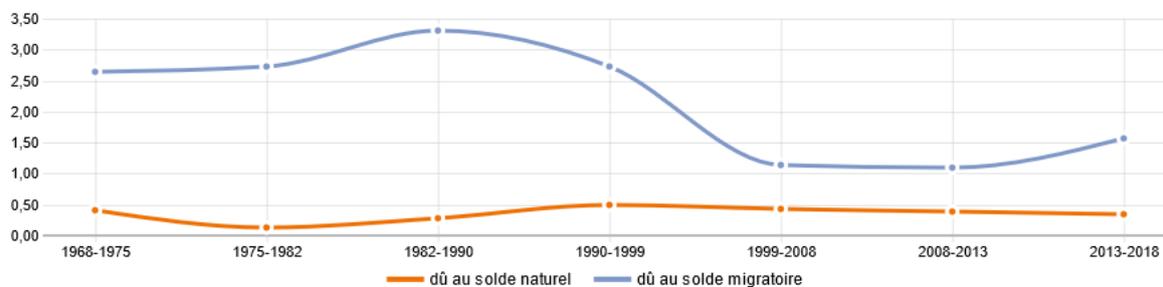
Évolution comparée de la population depuis 1968



Source : INSEE, RP

Sur les périodes plus récentes, ce taux diminue, mais reste soutenu, entre + 1,5 % et + 2 % par an. En 2019, on dénombre 65 625 habitants dans ce secteur.

Taux de variation de la population



Source : Insee, RP

La croissance démographique est principalement portée par un solde migratoire important, supérieur à 1 % par an. L'arrivée de population a augmentée sur la dernière période avec un taux de + 1,56 % sur 2013-2018, là où à l'échelle du département il est de 0,92%.

| Période   | taux de variation annuel de la population (%) |         |        | tx. de var. du au solde naturel (%) |         |        | tx. de var. du aux entrées sorties (%) |         |        |
|-----------|---|---------|--------|-------------------------------------|---------|--------|--|---------|--------|
|           | Périmètre « d'assise »                        | Hérault | France | Périmètre « d'assise »              | Hérault | France | Périmètre « d'assise »                 | Hérault | France |
| 2013-2018 | 1,9   | 1,2     | 0,35   | 0,34                                | 0,24    | 0,31   | 1,56                                   | 0,96    | 0,04   |
| 2008-2013 | 1,46  | 1,38    | 0,5    | 0,38                                | 0,33    | 0,43   | 1,09                                   | 1,06    | 0,07   |
| 1999-2008 | 1,57  | 1,44    | 0,69   | 0,44                                | 0,29    | 0,43   | 1,13                                   | 1,15    | 0,26   |

Source : INSEE

## CROISSANCE DE LA POPULATION DES JEUNES

L'aire d'attraction de Montpellier, ainsi que les communes de l'aire «d'assise», bénéficient d'une croissance démographique forte portée sur toutes les classes d'âges, très marquée par l'arrivée des plus de 60 ans. Pour autant les nombres des jeunes croient tous les ans.

En 2018, la population des 14 -19 ans était de 4 131 individus, selon l'INSEE, et représentait 6,5% de la population du territoire «d'assise» du futur lycée. Sur la période 2003-2013, le taux d'évaluation moyen annuel était de + 8,8 % sur la période 2013-2018 elle était négative avec - 0,4 %, pour autant le nombre de jeunes a continué à augmenter avec + 272 individus.

Dans le secteur, en 2018, la part de 0-14 ans représente 18,7 % de la population. Au niveau national, la moyenne est de 17,9 %, pour l'aire d'attractivité de Montpellier de 16,7 %. Sur le territoire les 0 - 14 ans était près de 12 000 en 2018. Sur la période 2008-2013 le taux de variation annuel moyen était de + 0,8 %, et sur la période 2013-2018, bien qu'ayant baissée, le taux de variation reste positif avec + 0,5 %. Il s'agit bien d'une population en augmentation sur le territoire.

### Taux de variation annuel moyen pour les périodes 2013-2008 et 2013-2018 par tranche de population sur le périmètre «d'assise» et l'aire d'attractivité de Montpellier

|                | 2018-2013              |                                 | 2013-2008              |                                 |
|----------------|------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------------|
|                | Périmètre « d'assise » | Aire d'attractivité Montpellier | Périmètre « d'assise » | Aire d'attractivité Montpellier |
| 0-14 ans       | 0,5%                   | 0,8%                            | 0,8%                   | 1,2%                            |
| 15-29 ans      | 3,2%                   | 0,8%                            | 0,8%                   | 0,9%                            |
| 30-44 ans      | 0,3%                   | 0,2%                            | -0,2%                  | 0,6%                            |
| 45-59 ans      | 2,1%                   | 1,1%                            | 2,2%                   | 1,0%                            |
| 60-74 ans      | 3,7%                   | 2,9%                            | 3,5%                   | 3,3%                            |
| 75 ans et plus | 3,2%                   | 1,6%                            | 3,5%                   | 1,9%                            |

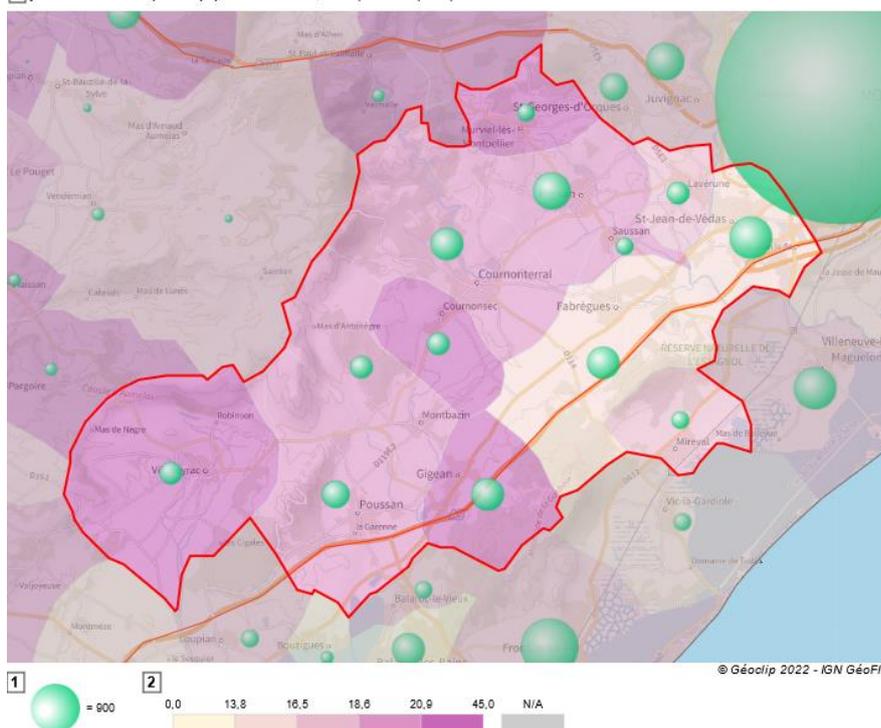
Source : calculs à partir des données population INSEE

### Carte de la population communale et représentation de la part des 0-14 ans et population des 15-19 ans en 2019

Pour une grande partie des communes du périmètre, la part des 0 -14 ans est supérieure à 18,6 %.

La population en âge de suivre des études d'enseignement général ou technologique en lycée continuera d'augmenter dans les années à venir sur le territoire de l'aire d'attraction de Montpellier et plus spécifiquement sur celui de l'Ouest de Montpellier.

1 population des 15-19 ans, 2019 - Source : Insee, RP exploitation principale  
2 part des 0-14 ans, 2019 (%) - Source : Insee, RP exploitation principale



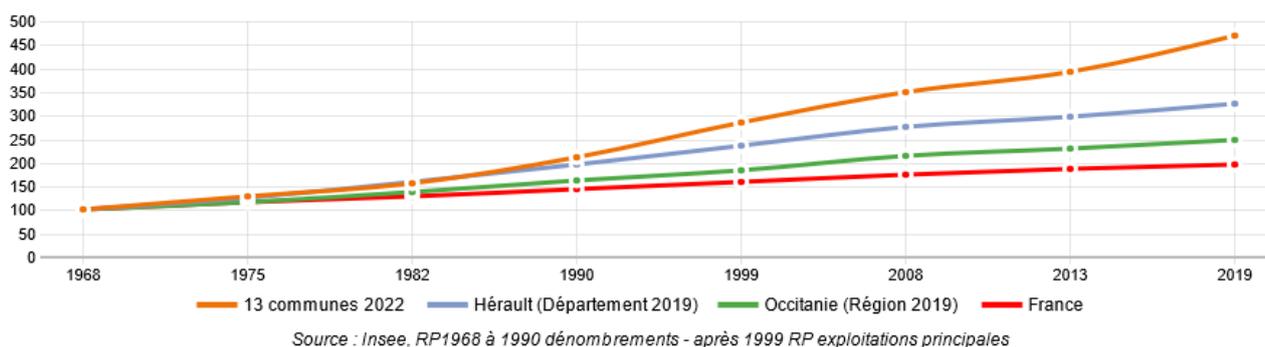
## PRODUCTION DE LOGEMENTS

La dynamique démographique importante est, par ailleurs, accompagnée par la production de logements sur le territoire.

En 2019, l'aire «d'assise» du futur lycée dénombrait 30 072 logements. Le taux de variation annuel du nombre de logements suit celui de la croissance démographique ; sur la période 2008-2013 il était de 2,4 % et pour la période 2013-2019 de 3,1 %.

Le taux de résidences principales était de 89,7% en 2019. Bien que la part des résidences principales baisse- elles représentaient 91,9% des logements en 2008-, leur volume augmente avec + 6 514 logements nouveaux sur cette période.

Évolution comparée du nombre de logements



Sur le volet Habitat, les intercommunalités de Montpellier et de Sète disposent chacune d'un Plan local de l'Habitat, qui a pour objectif d'accompagner la croissance démographique un territoire et le parcours résidentiel de leurs habitants.

**Le constat d'une dynamique démographique importante du secteur est également celui de l'ensemble de l'aire d'attraction de Montpellier. En termes de perspective, cette dynamique devrait perdurer.**

**Au vu des objectifs de production de logements et de la population attendue sur le territoire ces prochaines années, la réalisation d'un nouveau lycée répond entièrement aux futurs besoins en équipements publics qui doivent être développés sur le territoire de la Métropole.**

### 4.1.2 Le besoin croissant de nouveaux établissements face à la saturation actuelle des lycées dans le bassin montpellierain

#### UN DEFICIT D'EQUIPEMENT DE L'ENSEIGNEMENT

L'analyse des indicateurs de la base permanente des équipements met en évidence un bon niveau général d'équipement sur la zone «d'assise», et pointe cependant un déficit d'équipements de l'enseignement avec un taux d'équipement, en 2021, de 0,7 pour 1 000 habitants, là où sur les autres territoires de comparaison ce taux est de l'ordre de 1 pour 1 000 habitants.

|  | Taux d'équipement (pour 1000 hab.) |         |           |                                 |
|--|------------------------------------|---------|-----------|---------------------------------|
|  | Périmètre « d'assise »             | Hérault | Occitanie | Aire d'attractivité Montpellier |
| Tous les équipements                               | 45,3                               | 46,0    | 42,3      | 44,6                            |
| Tous les services aux particuliers                 | 25,2                               | 24,2    | 21,0      | 23,5                            |
| Tous les commerces                                 | 4,1                                | 5,3     | 4,9       | 4,8                             |
| Tous les services et équipements de l'enseignement | 0,7                                | 1,0     | 1,1       | 1,0                             |
| Tous les services et équipements de la santé       | 12,0                               | 11,6    | 10,2      | 12,2                            |
| Tous les services de transport                     | 0,8                                | 0,6     | 0,6       | 0,7                             |
| Tous les équipements de sport                      | 2,2                                | 2,5     | 3,6       | 2,0                             |
| Tous les équipements du tourisme                   | 0,4                                | 0,7     | 0,8       | 0,6                             |

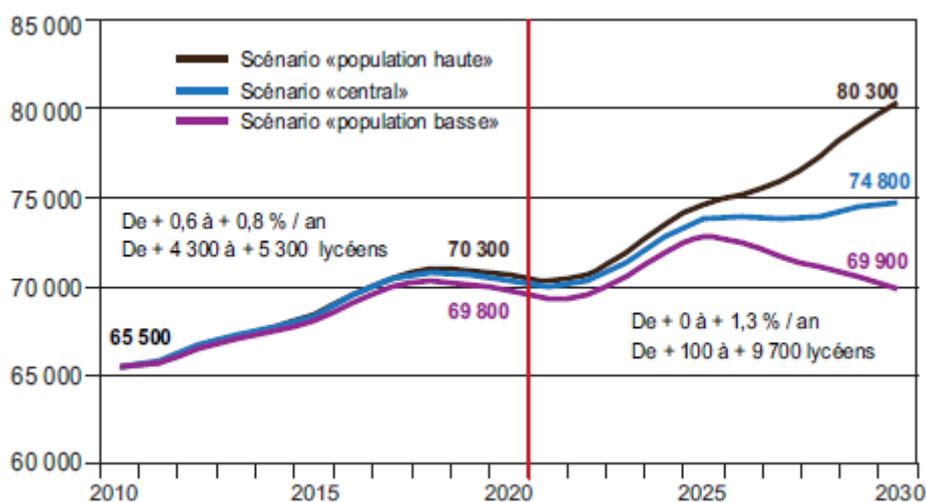
Source : Insee, Base permanente des équipements - 2021

### UNE SATURATION DES LYCEES EXISTANTS

Selon une note réalisée par l'INSEE en 2004, environ 74 800 lycéens pourraient être scolarisés au lycée en établissement public sur le territoire de l'ex Languedoc-Roussillon à l'horizon 2030. Etaient identifiés que l'augmentation des effectifs serait liée au regain de natalité et aux migrations résidentielles ; ce qui a effectivement été observé.

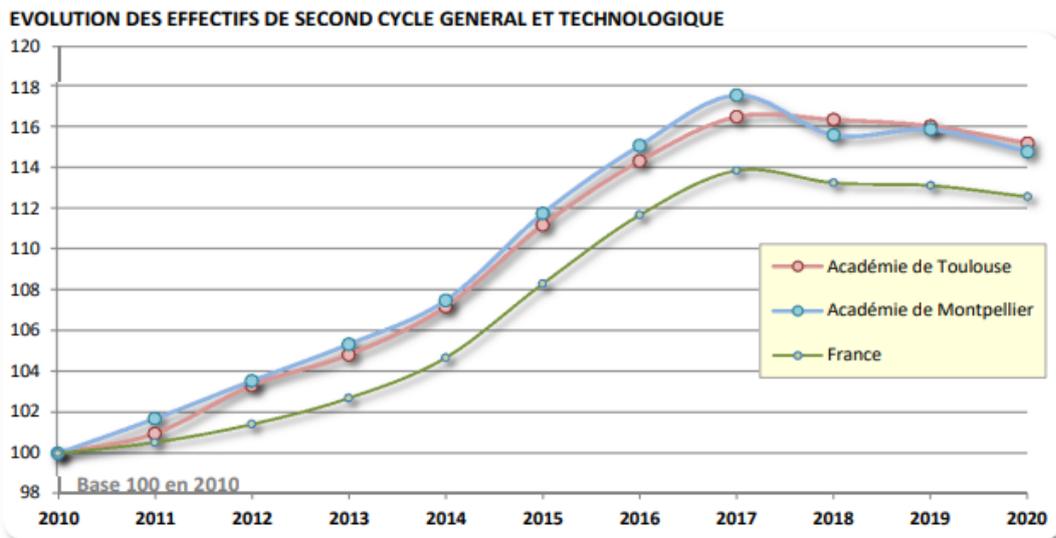
L'évolution du nombre de lycéens découle de celle du nombre de jeunes. On peut noter que sur l'ensemble de la région académique, les effectifs ont augmenté de 2,6 %. Les plus fortes augmentations (supérieure à 10 %) sont observées principalement autour de Toulouse et Montpellier.

### Evolution du nombre de lycéens en établissement public en Languedoc-Roussillon à l'horizon 2030



Sources : Insee - Recensements de population et modèle Omphale 2010 ; Rectorat

Lecture : Afin de prendre en compte des évolutions possibles sur les comportements démographiques, deux scénarios alternatifs au scénario « central » ont été élaborés. Si le scénario « central » maintient la fécondité à son niveau de 2007, les deux autres supposent que le nombre d'enfants par femme augmente ou diminue.



La Métropole compte 15 lycées. A ce jour, les effectifs des lycées de la Métropole sont proches de la saturation, notamment pour les lycées Monnet, Clémenceau, Guesde et Mermoz à Montpellier, Champollion à Lattes, Pomicidou à Castelnau-Le-Lez.

Plus particulièrement en ce qui concerne le bassin ouest de la Métropole montpelliéraine, actuellement les lycées qui accueillent les élèves de ce bassin ont largement dépassé leurs capacités. Le lycée Jules Guesde qui accueille principalement les élèves de ce secteur est passé d'un effectif de 1 700 élèves en 2013 à 2 569 élèves en 2021 générant de nombreux problèmes d'organisation.

En élargissant l'analyse sur les lycées montpelliérains, on constate des effectifs difficilement compatibles avec des exigences de fonctionnalité et de confort portées par la Région Occitanie pour l'éducation :

- Lycée JOFFRE : 2 400 élèves,
- Lycée MONNET : 1 600 élèves,
- Lycée MERMOZ : 2 600 élèves,
- Cité scolaire CLEMENCEAU : 1 680 élèves.

Sans ouverture d'un nouveau lycée les lycées Guesde et Monnet seraient en situation de « rupture » en 2030 avec des effectifs totalisant 4 550 élèves alors même que la capacité cumulée de deux établissements est de 3 800 élèves.

L'ouverture d'un lycée à l'Ouest de Montpellier permettra donc d'absorber la croissance démographique du bassin et de soulager de facto les lycées Clémenceau et Guesde. Un lycée dans cette zone permettrait de plus « d'amortir » une éventuelle hausse d'effectifs dans les lycées de Sète.

Les projections sur les effectifs du nouveau secteur seraient en croissance continue et approcheraient les 1400 lycéens domiciliés sur le secteur Ouest de Montpellier.

Prévision d'effectifs de lycéens liée au nouveau secteur de Cournonterral

Effectifs prévus\* selon le potentiel du secteur du lycée

|                          | Constat |      |      |      |             | Prévisions       |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
|--------------------------|---------|------|------|------|-------------|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                          | 2014    | 2015 | 2016 | 2017 | 2018        | Selon le secteur |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| <b>COURNONTERRAL</b>     |         |      |      |      |             | 2019             | 2020        | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        | 2025        | 2026        | 2027        | 2028        | 2029        | 2030        |
| Général et Technologique |         |      |      |      | 888         | 868              | 896         | 929         | 980         | 988         | 1000        | 1011        | 1024        | 1036        | 1048        | 1060        | 1072        |
| Professionnel            |         |      |      |      | 300         | 300              | 300         | 300         | 300         | 300         | 300         | 300         | 300         | 300         | 300         | 300         | 300         |
| Supérieur                |         |      |      |      | 0           | 0                | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |
| <b>TOTAL</b>             |         |      |      |      | <b>1188</b> | <b>1168</b>      | <b>1196</b> | <b>1229</b> | <b>1280</b> | <b>1288</b> | <b>1300</b> | <b>1311</b> | <b>1324</b> | <b>1336</b> | <b>1348</b> | <b>1360</b> | <b>1372</b> |

Source : Région Occitanie, étude prospective de la démographie lycéenne 2018 - 2030

## L'implantation d'un nouveau lycée à l'Ouest de Montpellier est donc une nécessité pour la Région et la Métropole.

### DIMENSIONNEMENT DU FUTUR LYCEE ET BESOIN FONCIER

Devant le déficit constaté en termes d'enseignement professionnel, la Région prévoit la construction d'un lycée polyvalent qui dispensera des formations tant professionnelles, techniques que générales, avec une orientation affirmée vers les métiers de l'informatique, en proposant notamment des options professionnelles liées aux systèmes numériques et systèmes informatiques aux organisations.

L'offre de formations, élaboré par le Rectorat, a donc été construite dans le double objectifs de proposer des formations en voies générales (S/SVT, ES et L) ainsi que des formations professionnelles et technologiques en lien avec les besoins du territoire.

Le lycée doit être dimensionné pour pouvoir accueillir jusqu'à 1600 élèves pour des divisions de 36 élèves en voie générale, et pour des voies pré-professionnalisantes.

**Un terrain libre d'une superficie d'environ 7 à 10 hectares d'un seul tenant est nécessaire pour répondre aux besoins préalablement fixés par la Région.**

### IMPACTS SUR LES LYCEES EXISTANTS

#### LE LYCEE MONNET A MONTPELLIER

Le lycée Monnet sera faiblement impacté par le nouveau secteur de Cournonterral car peu d'élèves du secteur Ouest sont rattachés à ce lycée. Son effectif évoluerait de 1 460 en 2020 et à 1 735 en 2030 pour l'accueil des élèves de son seul secteur.

De la même façon, le lycée de Pézenas est impacté par le nouveau secteur de Cournonterral dans de faibles proportions, son effectif serait globalement stabilisé par rapport à la situation actuelle.

#### LE LYCEE GUESDE A MONTPELLIER

Le lycée Guesde sera le plus concerné par le secteur de Cournonterral. En effet, le secteur du nouveau lycée compte 42 % de ses effectifs théoriquement rattachés actuellement au lycée J. Guesde. Ainsi, il bénéficiera d'une diminution importante de ses effectifs en passant de 2 540 lycéens à 2 050 lycéens. En effet, environ 490 élèves seront transférés dans le nouveau lycée de Cournonterral.

| Montpellier / Jules Guesde         | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   | 2026   | 2027   | 2028   | 2029   | 2030   |
|------------------------------------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Effectifs prévus initialement      | 1763  | 2011  | 2190  | 2338  | 2500   | 2483   | 2456   | 2506   | 2511   | 2518   | 2530   | 2543   | 2579   | 2615   | 2650   | 2686   | 2722   |
| Effectifs transférés Cournonterral |       |       |       |       |        |        | 454    | 465    | 483    | 485    | 487    | 490    | 493    | 497    | 500    | 503    | 506    |
| Effectifs prévus scénario          | 1763  | 2011  | 2190  | 2338  | 2500   | 2483   | 2003   | 2041   | 2028   | 2033   | 2043   | 2053   | 2085   | 2118   | 2151   | 2183   | 2216   |
| Capacité                           | 2340  | 2340  | 2340  | 2340  | 2340   | 2340   | 2340   | 2340   | 2340   | 2340   | 2340   | 2340   | 2340   | 2340   | 2340   | 2340   | 2340   |
| Niveau d'occupation initial        | 75,3% | 85,9% | 93,6% | 99,9% | 106,8% | 106,1% | 105,0% | 107,1% | 107,3% | 107,6% | 108,1% | 108,7% | 110,2% | 111,7% | 113,3% | 114,8% | 116,3% |
| Solde d'occupation initial         | 577   | 329   | 150   | 2     | -160   | -143   | -116   | -166   | -171   | -178   | -190   | -203   | -239   | -275   | -310   | -346   | -382   |
| Niveau d'occupation scénario       |       |       |       |       |        |        | 85,6%  | 87,2%  | 86,7%  | 86,9%  | 87,3%  | 87,7%  | 89,1%  | 90,5%  | 91,9%  | 93,3%  | 94,7%  |
| Solde d'occupation scénario        |       |       |       |       |        |        | 337    | 299    | 312    | 307    | 297    | 287    | 255    | 222    | 189    | 157    | 124    |

#### LE LYCEE CLEMENCEAU A MONTPELLIER

Le lycée Clémenceau sera impacté suffisamment pour bénéficier d'une diminution de ses effectifs à un niveau compatible avec sa capacité d'accueil, estimée à 1 320 lycéens. Environ 220 élèves seront transférés dans le nouveau lycée de Cournonterral.

| Montpellier / Cléme noeau     | 2014        | 2015        | 2016        | 2017        | 2018        | 2019        | 2020        | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        | 2025        | 2026        | 2027        | 2028        | 2029        | 2030        |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Effectifs prévus initialement | 1314        | 1329        | 1321        | 1235        | 1144        | 1141        | 1278        | 1324        | 1339        | 1217        | 1241        | 1264        | 1301        | 1339        | 1376        | 1413        | 1450        |
| Avec impact Cournonterral     |             |             |             |             |             |             | 200         | 209         | 218         | 219         | 221         | 223         | 225         | 227         | 229         | 231         | 233         |
| Effectifs prévus scénario     | 1314        | 1329        | 1321        | 1235        | 1144        | 1141        | 1079        | 1115        | 1122        | 998         | 1020        | 1041        | 1076        | 1112        | 1147        | 1182        | 1217        |
| <b>Capacité</b>               | <b>1320</b> |
| Niveau d'occupation initial   | 99,5%       | 100,7%      | 100,1%      | 93,6%       | 86,7%       | 86,4%       | 96,9%       | 100,3%      | 101,5%      | 92,2%       | 94,0%       | 95,8%       | 98,6%       | 101,4%      | 104,2%      | 107,1%      | 109,9%      |
| Solde d'occupation initial    | 6           | -9          | -1          | 85          | 176         | 179         | 42          | -4          | -19         | 103         | 79          | 56          | 19          | -19         | -56         | -93         | -130        |
| Niveau d'occupation scénario  |             |             |             |             |             |             | 81,7%       | 84,4%       | 85,0%       | 75,6%       | 77,2%       | 78,9%       | 81,5%       | 84,2%       | 86,9%       | 89,5%       | 92,2%       |
| Solde d'occupation scénario   |             |             |             |             |             |             | 241         | 205         | 198         | 322         | 300         | 279         | 244         | 208         | 173         | 138         | 103         |

## LES LYCEES DE SETE

Par ailleurs, le nouveau lycée de Cournonterral permettra d'amortir une éventuelle hausse d'effectifs dans les lycées de Sète, lesquels compteraient un total de près de 2 250 lycéens contre 2 518 actuellement.

**La Métropole montpelliéraine connaît une forte attractivité avec une croissance démographique qui ne ralentit pas depuis plusieurs décennies. D'ici 2030, près de 1 400 lycéens sont attendus dans le nouveau lycée de Cournonterral.**

**Les effectifs des lycées de la métropole étant proches de la saturation, l'implantation d'un nouveau lycée à l'Ouest de Montpellier est une priorité pour la Région.**

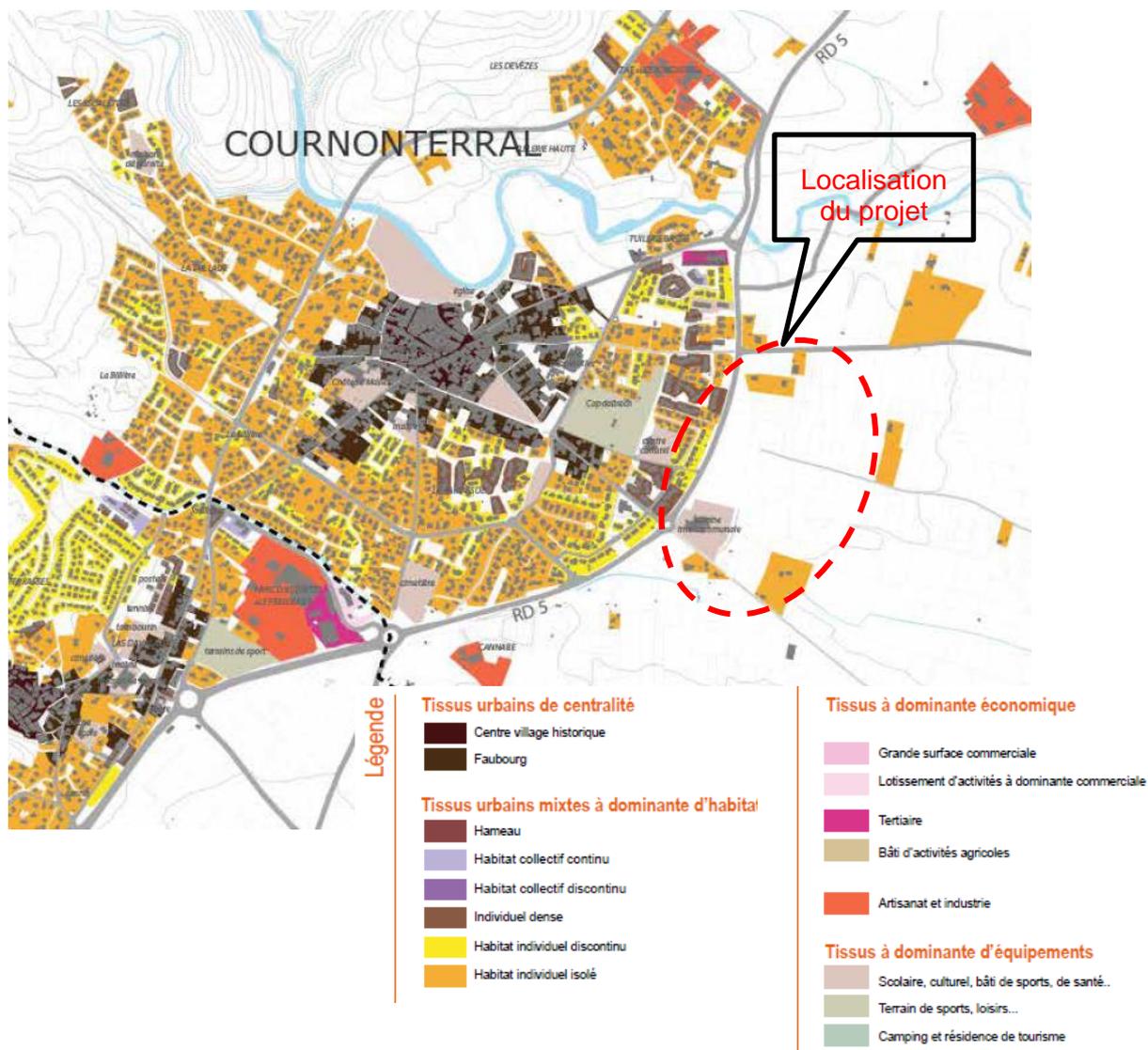
## 4.2 S'INSCRIRE EN CONTINUITÉ D'UN CONTEXTE URBAIN FAVORABLE À UNE INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE DE QUALITÉ, ET DE MUTUALISATION D'ÉQUIPEMENTS

La commune de Cournonterral est située en 2<sup>ème</sup> couronne de la métropole de Montpellier et s'est principalement développée à l'Ouest de la RM5, qui borde la plaine agricole ouest de Montpellier.

Afin de s'inscrire dans un aménagement maîtrisé, la réalisation du projet d'ensemble s'inscrit dans une réflexion urbaine globale à l'échelle de la commune et d'un périmètre plus large de manière à :

- Penser le développement futur de la ville uniquement en réinvestissement des tissus urbains constitués en cohérence avec l'implantation du lycée et la nouvelle attractivité qu'il induit,
- Structurer de nouveaux espaces publics de liaison urbaine entre le centre élargi, les nouveaux quartiers en réinvestissement urbain et le lycée,
- Aménager une esplanade piétonne à l'échelle de la commune et créant un véritable lien urbain et vivant entre la ville et le complexe Lycée / Plaine sportive.

### Extrait de l'analyse typomorphologique / secteur Plaine Ouest



#### 4.2.1 Un foncier favorable à l'implantation de l'opération

La piscine métropolitaine Poséidon a ouvert ses portes en décembre 2010 et a constitué le premier équipement sportif et de loisirs de la zone. La commune a ensuite eu la volonté de rapprocher le complexe sportif de la piscine. Elle a ainsi amorcé un projet urbain pour déplacer les équipements sportifs au sein de son enveloppe urbaine afin de créer une nouvelle polarité de loisirs autour de la piscine intercommunale.

Dès les premières études de faisabilité, il est apparu que la construction récente du complexe sportif de Cournonterral qui comprend un terrain de football, de rugby des cours de tennis... constituait un réel atout pour l'implantation d'un lycée. Il faut ajouter que les lycéens pourront aller à pied à la piscine Poséidon implantée dans cette zone depuis une dizaine d'année et cette proximité est assez rare pour le souligner.

Cette polarité d'équipements, en greffe sur 3 routes structurantes à l'échelle territoriale : la RM5, la RM114 et la RM185, renforce l'attractivité du site, tant pour les équipements sportifs que pour un futur lycée. De plus, la proximité d'infrastructures sportives (qui seront existantes au démarrage des travaux du lycée) permettra une mutualisation d'usages profitable aux élèves du lycée.

Les parkings qui ont été réalisés dans cette zone seront également mutualisés pour éviter d'artificialiser des zones dédiées aux stationnements des parents d'élèves. La voie réalisée pour le stade et la piscine sera également mutualisée par le lycée.

Le gymnase permettra de compléter le projet de construction d'un lycée et de proposer une structure sportive adaptée pour la pratique de certains sports en intérieur. Cette structure sportive sera utilisée par les lycéens pendant les heures de cours et par les associations sportives communales durant les périodes extra-scolaires.

Finalement la proximité de ces équipements sportifs, et la réalisation antérieure d'aménagements importants permet de réduire considérablement l'impact environnemental du lycée par une mutualisation intelligente des ouvrages et équipements.

Par ailleurs, la création de ce pôle a impliqué la libération de foncier au sein du bourg. Ce foncier libéré va ainsi permettre une urbanisation résidentielle vertueuse, sans consommation d'espaces agricoles ou naturels. La commune envisage ainsi de réinvestir cette surface ancrée dans la zone urbaine pour un projet d'établissement primaire accompagné de logements.

**Le projet d'ensemble s'inscrit donc dans une cohérence de réduction de consommation et d'optimisation de l'utilisation du foncier.**

#### 4.2.2 Une adhésion forte des collectivités locales

Les Communes de Pignan, Poussan, Villeveyrac, Mireval, Montbazin, Vic la Gardiole, Saint Georges d'Orques, Saint Jean de Védas ont soutenu la construction de ce nouveau lycée notamment en faisant référence aux difficultés de déplacements sur la RM 5.

Les associations sportives de ces villes ont loué l'implantation de ce nouveau lycée à proximité d'un complexe sportif en justifiant qu'actuellement de nombreux lycéens se voyaient obligés d'abandonner des activités sportives du fait de temps de trajet incompatibles avec les horaires de pratique.

**Un projet soutenu par les élus des communes de l'Ouest de Montpellier pour sa localisation stratégique en bordure de la RM5 et pour son niveau d'équipements sportifs.**

#### 4.2.3 Un site stratégique au regard des équipements actuels

Le projet de construction du lycée s'insère dans un système urbain déjà en partie constitué, puisque bordé par les routes métropolitaines reliant la commune au reste du territoire (RM185, RM5 et RM114).

Le site d'implantation de l'opération se localise en continuité Est du village de Cournonterral au niveau d'un secteur comprenant des équipements publics existants :

- la piscine métropolitaine Poséidon inaugurée en décembre 2010 constituant le premier équipement sportif et de loisirs de la zone,
- le complexe sportif Georges Frêche, venu étayer l'offre d'équipements en proposant terrains de football, de rugby, des cours de tennis.

Le site bénéficie donc d'une situation stratégique, en entrée de ville et au sein d'un pôle d'équipements ludiques et sportifs, complémentaire à un équipement scolaire.



Le futur lycée se trouve donc au cœur d'une polarité dédiée aux équipements sportifs et de loisirs :

- Du complexe sportif Georges Frêche qui comprend :
  - Un plateau sportif (1),
  - 4 courts de tennis (2),
  - Un city-stade (3),
  - Un espace de stationnement. (4).
- Du centre aquatique Poséidon (5) et parking associé.

Par ailleurs, compte tenu de la vétusté de son gymnase actuel, la Commune de Cournonterral s'est engagée à en construire un nouveau qui sera utilisé par les lycéens du futur lycée pendant les heures de cours et par les associations sportives communales durant les périodes extra-scolaires.

Le gymnase comprendra :

- Une salle omnisports
- Une salle d'expression ou de combat (dojo)
- Des espaces de vestiaires, douches et sanitaires,
- Des locaux annexes (dépôts matériel, salle de professeurs, infirmerie, entretien...),

Le gymnase viendra se greffer à une aire de stationnement, réalisée en partie pour la piscine métropolitaine et le complexe sportif Georges Frêche. Le regroupement de l'ensemble des équipements sportifs et de loisirs permettra d'optimiser le site et son fonctionnement ainsi que de limiter les déplacements entre le lycée et les infrastructures sportives.

**Le site bénéficie d'une situation stratégique, en entrée de ville et au sein d'un pôle d'équipements ludiques et sportifs, complémentaire à un équipement scolaire.**

#### 4.2.4 Une localisation permettant de diminuer les temps de trajet et l'empreinte carbone des lycéens

Le projet bénéficiera d'une desserte avantageuse. Il est bordé par les routes métropolitaines reliant la commune au reste du territoire (RM185, RM5 et RM114), et il offre diverses liaisons douces et de transports collectifs existants (lignes de bus 34 et 38 ainsi que des voies cyclables).

Situé à proximité immédiate de la RM5, axe routier métropolitain structurant, le projet permettra d'inverser les flux quotidiens de cet axe majeur aux heures de pointes. Le lycée sera également relié à la piste cyclable déjà aménagée le long de cet axe, reliant Cournonsec à Montpellier ; et la RM5 servira d'ancrage à une nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) en partie en site propre, qui permettra de réduire les temps de parcours quotidien des futurs lycéens, et de réduire l'impact environnemental lié au transport.

Actuellement les élèves du bassin de Cournonterral sont affectés aux lycées Jules Guesde et Georges Clémenceau. Les déplacements vers la Ville-Centre de la Métropole se font majoritairement de la périphérie vers le cœur de ville le matin et à l'inverse le soir conduisant à de nombreux embouteillages sur la RM 5 et rallongeant les temps de trajet.

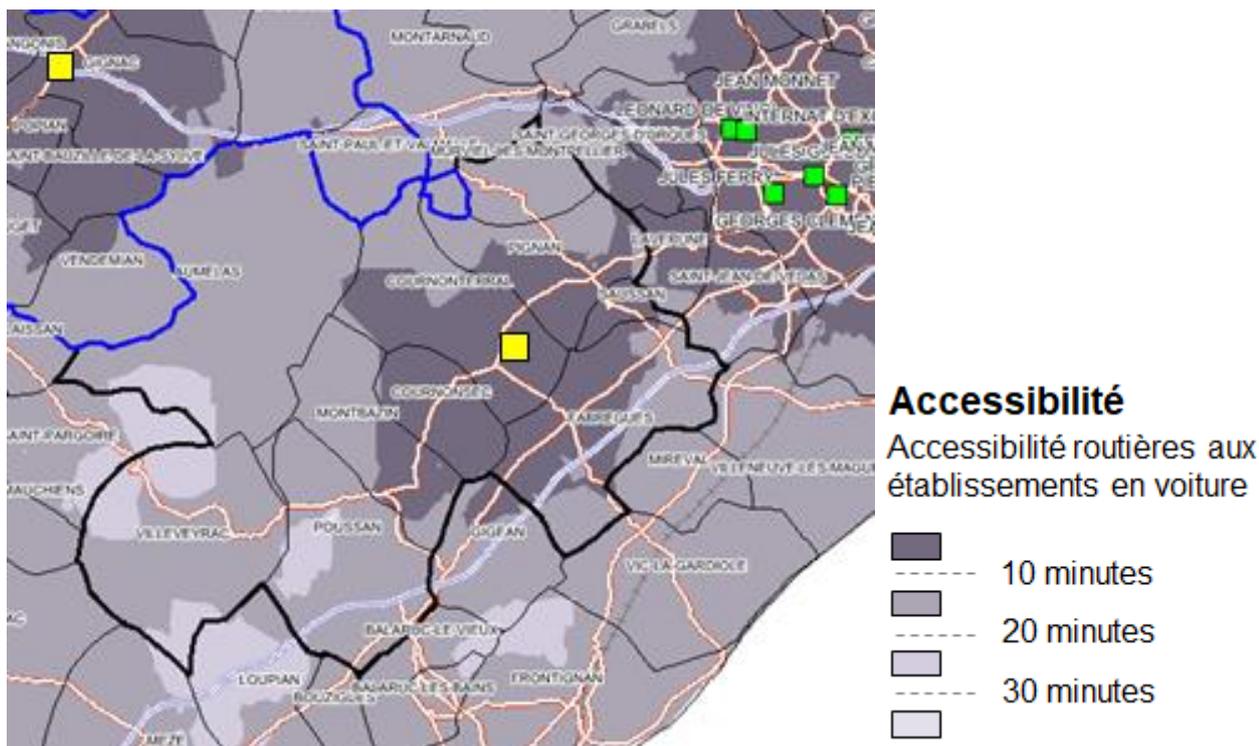
Les élèves de cette zone géographique ont des temps de trajet journaliers de 2h et la construction de ce lycée permettra de les réduire à 15 à 20 min. La construction de ce lycée va également permettre d'inverser une partie des flux permettant ainsi de désengorger la RM 5 actuellement saturée.

#### **Estimation des temps de trajet en transport scolaire (Source : Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée)**

| Habitations   | Lycée         | Temps de trajet actuel | CO <sub>2</sub> grCO <sub>2</sub> e | Temps de trajet futur | CO <sub>2</sub> grCO <sub>2</sub> e | Impact CO <sub>2</sub> |
|---------------|---------------|------------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|------------------------|
| Cournonterral | J. Guesde     | 58 min                 | 1 500                               | 9min (vélo)           | 0                                   | - 100%                 |
| Pignan        | J. Guesde     | 43 min                 | 1 000                               | 8 min                 | 0-515                               | - 50%                  |
| Fabrègues     | G. Clémenceau | 50 min                 | 1 300                               | 7 min                 | 0-412                               | - 60%                  |

La construction d'un lycée sur la commune de Cournonterral permettra de réduire considérablement les temps de trajets quotidiens des lycéens du secteur habitant notamment sur Cournonterral, Aumelas, Montbazin, Cournonsec, Gigean, Fabrègues, Saussan, Pignan et Murviel-lès-Montpellier.

En effet, les lycéens de ce secteur auront un temps de trajet de seulement 7 / 9 minutes pour se rendre au nouveau lycée.



A titre d'exemple, pour des lycéens habitant Cournonterral, le temps de trajet actuel est de 58 minutes en transports en commun (Bus + Tram) et de 35 minutes s'ils sont accompagnés en voiture. L'empreinte CO<sub>2</sub> d'un tel trajet est comprise entre 634 gr CO<sub>2</sub>e (transport scolaire) et 3 500 gr CO<sub>2</sub>e (véhicule particulier).

A terme, pour un élève de Cournonterral se déplaçant actuellement en transport scolaire, **le gain environnemental sera de 500 kgCO<sub>2</sub>e par an**. Le gain pour la planète passera à 1,1 Tonne de CO<sub>2</sub> pour un élève véhiculé actuellement par un parent.

Le fait d'implanter un lycée sur la commune de Cournonterral permet d'inverser les flux actuels et de diminuer les temps de trajet des lycéens concernés avec un effet vertueux sur l'impact carbone de ces déplacements quotidiens.

**Le projet de lycée bénéficiera ainsi de tous les atouts permettant d'offrir un environnement de qualité et fonctionnel aux usagers puisqu'il sera implanté au cœur d'une polarité d'équipements sportifs et de loisirs avec une connexion routière de bon niveau favorable à un accès aisé pour les futurs lycéens du périmètre «d'assise».**

## 4.3 OFFRIR UNE MEILLEURE ACCESSIBILITE POUR TOUS LES MODES DE DEPLACEMENTS

La commune de Cournonterral génère quotidiennement près de 25 000 déplacements tous modes confondus. La part des déplacements effectués en voiture reste prépondérante pour les déplacements au sein de la commune ainsi que pour ses échanges avec les autres secteurs de la Métropole et au-delà. La même dynamique s'observe globalement sur toute la périphérie de Montpellier et notamment sur les communes dont les élèves doivent être drainés par le futur lycée : la voiture représente la part modale prédominante.

La ville de Cournonterral est physiquement marquée par l'importance du trafic ininterrompu sur cette artère principale qu'est la RD5 (**devenue RM5**), générant des nuisances sonores importantes. **Cette même voie est identifiée dans le SCoT 3M comme un axe de transport en commun majeur potentiel. C'est pourquoi, la métropole envisage un projet de requalification de la RM5 intégrant notamment le projet de construction de la ligne de BusTram.**

Le projet général d'aménagement du secteur est de la commune s'inscrit sur un site déjà connecté à un réseau complexe (RM185, RM5 et RM114). Le projet doit également se connecter à un réseau de chemins communaux à l'est du site (chemin de Carrierasse entre autres). La connexion des voies de desserte du secteur sur les réseaux communaux et supra communaux entraîne des enjeux divers en termes de sécurité, de gestion des flux, d'intégration paysagère.

Les objectifs de l'opération s'inscrivent donc dans la lignée des engagements de la métropole. Pour cela, ils doivent avant tout permettre de :

- Assurer la sécurité du trafic et de tous les modes de déplacements ;
- Renforcer la lisibilité de l'itinéraire et de tous les mouvements de dessertes quelques soient les modes de déplacements ; ne pas dégrader le niveau de service sur l'itinéraire ;
- Contribuer à réduire les mouvements pendulaires vers le cœur de la Métropole et à provoquer un report modal des déplacements vers des modes alternatifs à la voiture individuelle ;
- Limiter l'empreinte carbone des déplacements ;
- Assurer une intégration complète des aménagements dans le site.

### 4.3.1 Organisation de l'offre de transport en commun et du ramassage scolaire

Le réseau de transport en commun est assez limité dans le secteur Ouest de la Métropole. Actuellement la commune de Cournonterral est desservie par les lignes de bus 34 et 38.

#### CREATION D'UNE HALTE ROUTIERE POUR DESSERVIR LE LYCEE

Au regard du périmètre d'assise de la future carte scolaire, il est nécessaire d'organiser le ramassage scolaire et d'assurer la sécurité d'attente et dépôt des élèves. Le dimensionnement consistant à aménager 15 places de bus a été identifié en concertation avec les différentes parties-prenantes, à savoir : la commune, la Métropole, la Région, la TAM et Hérault transport.

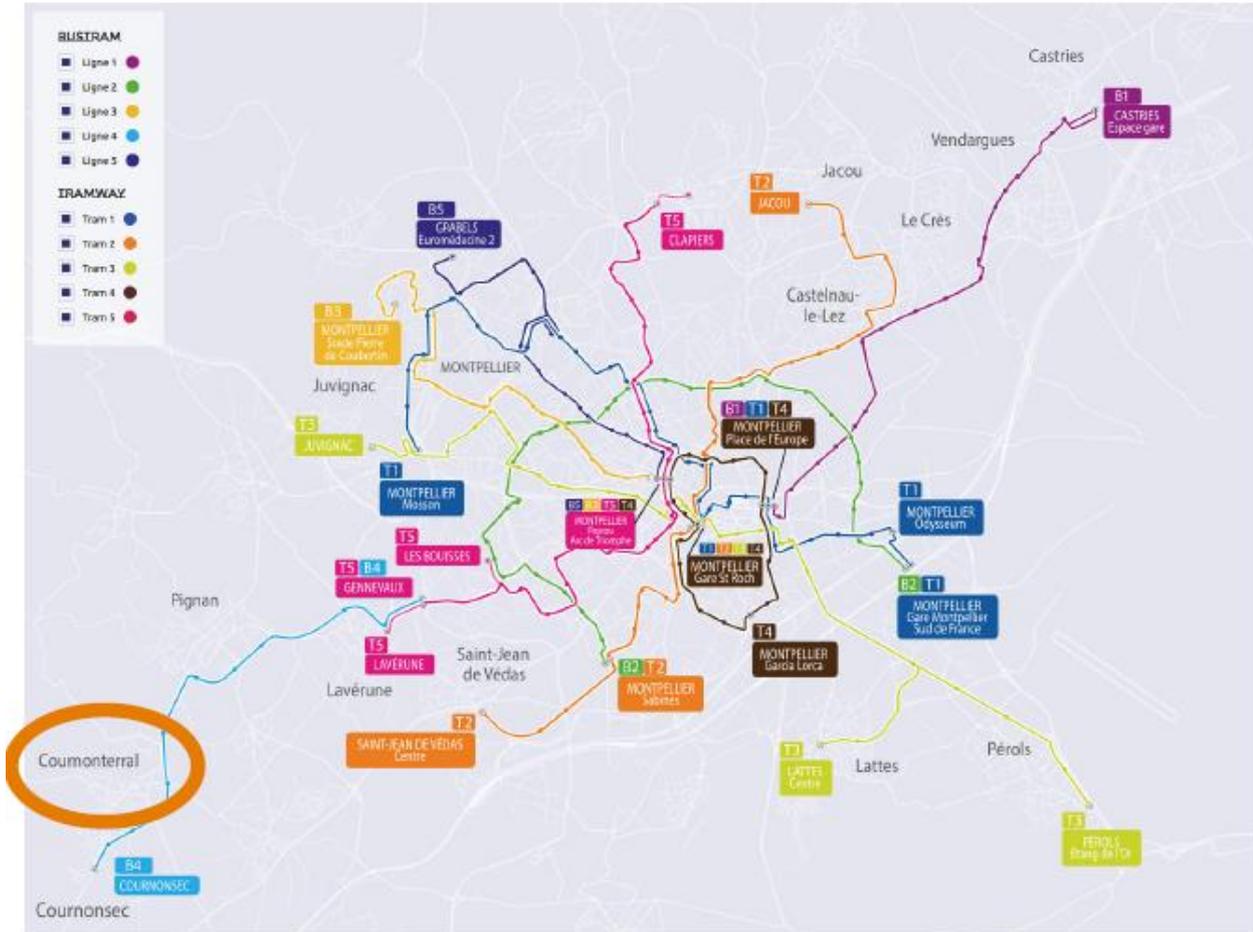
La localisation de la halte routière au plus près de la promenade des lycéens, allée modes doux, répond à l'enjeu de sécurisation des flux piétons pour accéder au lycée.

#### DESSERTE DU LYCEE PAR LE PROJET DE BUS TRAM

Cependant, cinq futures lignes de BusTram compléteront le réseau de transports en commun existant de la Métropole en desservant des zones métropolitaines plus éloignées : les communes de Castelnaule-Lez, Le Crès, Vendargues et Castries au nord-est ; celles de Lavérune, Pignan, Cournonterral et Cournonsec au Sud-Ouest. Toutes ces communes subissent d'importants engorgements routiers.

Ainsi, sur un tracé de 12 kms, il est prévu que la ligne B4 atteigne la future station Geneveaux de la future ligne 5 du tramway en 2025, et devrait être prolongée jusqu'à Cournonsec, via Cournonterral. Au niveau de la commune de Cournonterral, la future ligne de BusTram sera aménagée sur la route métropolitaine RM5, conformément aux orientations du SCoT.

**Extrait de la carte du futur réseau de BusTram**



La commune serait desservie par 3 arrêts du BusTram, dont un en proximité immédiate du projet.

**Plan prévisionnel d'implantation des arrêts**



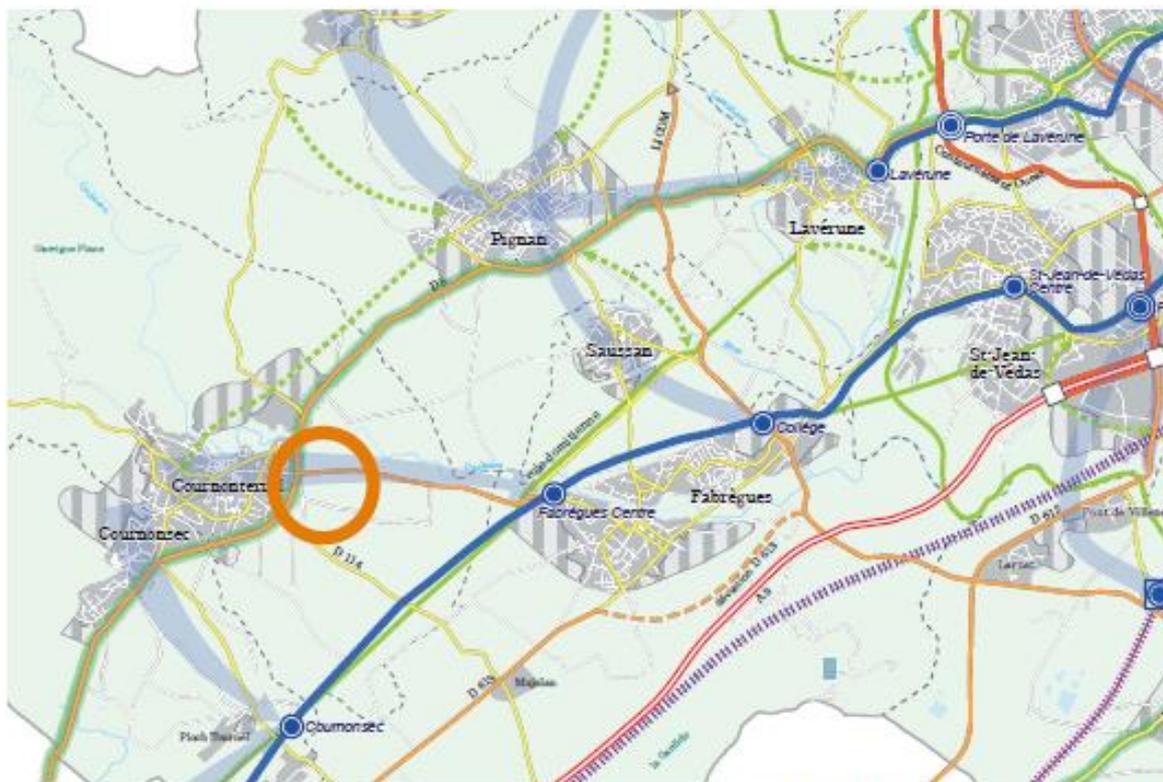
### 4.3.2 Confortement et déploiement des aménagements pour les modes actifs

Le projet bénéficie d'une desserte avantageuse. Il est bordé par les routes métropolitaines reliant la commune au reste du territoire (RM185, RM5 et RM114), et il offre diverses liaisons douces et de transports collectifs existants (lignes de bus 34 et 38 ainsi que des voies cyclables).

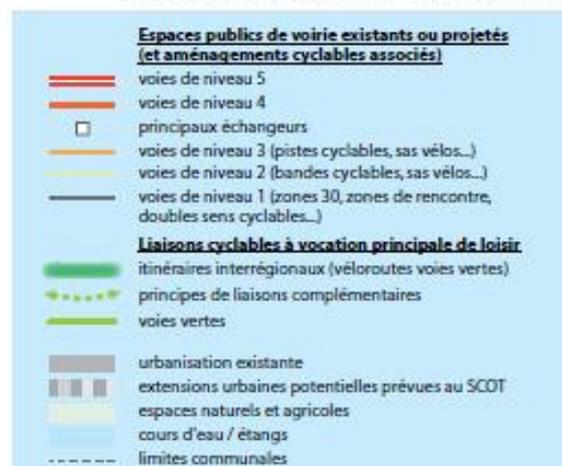
Concernant les aménagements cyclables, le site est longé par une piste bidirectionnelle reliant Cournonsec à Montpellier. La plupart des communes couvertes par la carte scolaire du projet de lycée ne sont cependant pas reliées à Cournonterral par des infrastructures adaptées et sécurisées.

Dans le cadre de sa politique mobilité, le Métropole, à travers son PDU 2010-2020, met toutefois en avant un réseau cyclable d'envergure passant par la commune : une liaison cyclable interrégionale, des voies cyclables de niveaux 2 (bandes cyclables, sas vélo, etc.) et 3 (pistes cyclables, sas vélo, etc.).

#### Extrait du plan de synthèse du PDU 2010-2020



Extrait du plan de synthèse - PDU 2010-2020



### 4.3.3 Assurer la sécurité du trafic et de tous les modes de déplacements

Une réflexion a été menée à l'échelle du projet global pour minimiser le croisement des déplacements doux et motorisés au sein de l'aire de projet, assurant la sécurité des usagers :

- Les déplacements des véhicules motorisés sont concentrés au nord de l'emprise du projet, via la voie technique raccordée à la RM5 (parking de 130 à 140 places), et au niveau de l'aire de stationnement des transports scolaires en bordure de la RM5 (dont arrêt minute pour les voitures).
- Les zones d'attentes ainsi que les déplacements doux entre les aires de stationnement et le lycée mais également entre le lycée et les différents équipements sportifs du secteur (complexe Georges Frêche, Piscine Poséidon, projet de Gymnase...) s'effectueront via un mail piétonnier spécifique.

La création de l'aménagement dynamisera ce secteur d'une part, à travers son raccordement à la RM5, support du projet de BHNS, et d'autre part via la création de liaisons inter-quartiers et notamment la sécurisation de la traversée piétonne vers le centre de Cournonterral via la rue des Carignan.

Le carrefour RM5 – RM185 sera réaménagé en giratoire permettant sa sécurisation et les demi-tours des véhicules de transports scolaires circulant sur la RM5 (en sortie du lycée en direction de Cournonsec).

## EVOLUTION DES TRAFICS

### PROJECTION DE STATIONNEMENT ET DE TRAFIC EN LIEN AVEC LE PROJET DE LYCEE

Les hypothèses en matière de génération de trafics sont les suivantes :

- Les hypothèses de répartition modale ont été définies à dire d'expert au regard de la connaissance du secteur d'étude et de son système de déplacements, en l'absence de données relatives à la carte scolaire (information essentielle pour affiner/ajuster les parts modales suivant les OD).
- La part modale des modes actifs a été estimée en intégrant les équipements cyclables existant (piste le long de la RM5) et projetés (liaison Fabrègues – Cournonterral), en cohérence avec les objectifs de Montpellier Méditerranée Métropole.
- Les trafics générés par le gymnase sont considérés comme logiquement intégrés dans le flux émis/reçu par le lycée (trafic de foisonnement).
- Les effectifs prévisionnels du lycée retenus pour l'étude trafic sont de 1 400 élèves (dont 100 alternants) et 134 personnels enseignant et administratifs.
- Les taux de présence des usagers du lycée retenus pour l'étude trafic sont de 98% pour les élèves et 80% pour le personnel enseignant et l'administration.
- Le calcul de la part des modes actifs s'appuie sur l'effectif des 15/17 ans scolarisés résidants à Cournonterral (230 enfants).

### Mode de déplacement

| Mode de déplacement                                       | Elèves (% et nb) |       | Personnel (% et nb) |     |
|---|------------------|-------|---------------------|-----|
| Voiture Particulière en tant que conducteur               | 2%               | 22    | 86%                 | 92  |
| Voiture Particulière en tant que passager (dépose minute) | 15%              | 191   | 5%                  | 5   |
| Transports en Commun / Transport scolaire                 | 65%              | 828   | 2%                  | 2   |
| Deux roues motorisées                                     | 4%               | 51    | 2%                  | 2   |
| Modes actifs (piétons, vélos)                             | 14%              | 178   | 5%                  | 5   |
| TOTAL   | 100%             | 1 274 | 100%                | 107 |

Source : Horizon conseil

**Ainsi, le nombre de voiture quotidienne nécessitant un stationnement au sein du lycée est estimé à 117 places. Le projet prévoyant 130 à 140 places dans son enceinte, le stationnement des usagers du lycée n'auront pas d'incidence sur le stationnement avoisinant, dont celui de la piscine et du complexe Georges Frêche notamment.**

La gestion unique des parkings de la piscine et du complexe sportif dont la capacité sera légèrement étendue jusqu'en limite de l'enceinte du lycée, intégrera les besoins nouveaux des visiteurs du lycée, du gymnase et l'accessibilité au plus près des véhicules de transport spécialisés (PMR) et des deux-roues motorisés. Ces stationnements complémentaires sont estimés à près d'une dizaine de stationnements supplémentaires.

### Flux VP / Cars générés par jour dans les deux sens de circulation

| Mode de déplacement                                       | Flux (double sens) | Dont heure de pointe du matin (7h30 – 8h30) |     | Dont Heure de pointe du soir (17h-18h) |     |
|---|--------------------|---|-----|--|-----|
|   |                    | %   | Nb  | %                                      | Nb  |
| Voiture Particulière en tant que conducteur               | 235                | 30%   | 71  | 25%                                    | 59  |
| Voiture Particulière en tant que passager (dépose minute) | 786                | 30%   | 236 | 25%                                    | 196 |
| Transports en Commun / Transport scolaire                 | 90                 | 33%   | 30  | 25%                                    | 23  |
| Total des flux Tous Véhicules journaliers deux sens       | 1111               | /   | 336 | /                                      | 278 |

Source : Horizon conseil

**La mise en place du projet de lycée implique donc la génération d'un trafic estimé à 1 110 véhicules jours, dont 280 à 335 véhicules en heure de pointe.**

Au niveau de la sortie de la voie technique sur la RM5, le trafic sortant prévisionnel est estimé entre 60 et 70 véhicules en Heure de Pointe du Soir (période horaire dimensionnante).

## IMPACTS SUR LE FONCTIONNEMENT DES AXES EXISTANTS

La projection de la génération des nouveaux trafics liés à l'opération aux horizons 2027 et 2047 sont les suivantes (cf. illustration ci-contre) :

- Au droit du futur lycée (RM5) : entre 12 900 et 16 500 véhicules/jour deux sens en 2027 et 2047. Ce trafic est élevé et justifie le renforcement de la sécurité de la traversée piétonne et cyclable existante gérée par feux et un traitement en boulevard urbain de la RM5 afin de sécuriser les déplacements tous modes autour du futur établissement scolaire ;
- Concernant la RM185, des trafics journaliers deux sens variant entre 2 000 véhicules/jour en situation actuelle et près de 3 000 véhicules/jour à l'horizon 2047. Ces volumes restent limités mais justifient une réflexion quant à l'usage de cet axe transversal et son niveau de sécurité, perfectible sur certaines sections.
- Concernant la RM114, des flux journaliers compris entre 4 600 véhicules/jour en situation actuelle et près de 6 500 véhicules/jour à l'horizon 2047. Si le niveau de trafic reste là encore modéré, l'aménagement de la RM114 semble devoir être appréhendé au regard des contraintes géométriques et des circulations des poids lourds.
- Voies de circulation du bourg, la mise en œuvre de l'opération a également des impacts sur la circulation interne du bourg de Cournonterral en lien avec la RM5, avec globalement une progression des niveaux de trafics sur ces voies.

Concernant le fonctionnement des giratoires existant et futur localisé au niveau de la RM5, l'étude trafic a permis de démontrer que les deux carrefours étaient des ouvrages permettant de répondre à la demande de trafic générée par le lycée, mais également par les autres programmes d'aménagement projetés par la commune de Cournonterral.

**Les caractéristiques de fonctionnement du site à l'horizon 2027 (fonctionnement intégral du lycée) permettraient des réserves de capacité confortables (supérieures à 30%), avec un écoulement fluide des trafics, sans rétention, ni temps d'attente sur les deux giratoires.**

A l'horizon 2047 (fonctionnement à long termes), les réserves de capacités sont plus limitées : 17% (écoulement perturbé) à 9% (écoulement saturé) en fonction des heures de pointes et du sens de circulation.

Ce test de fonctionnement à un horizon moyen – long terme (avec toutes les incertitudes liées aux projets urbains et aux évolutions sur le territoire) met en évidence la « sensibilité » de fonctionnement des branches les plus sollicitées (depuis Cournonsec en heure de point le matin. et en retour le soir depuis Pignan) et donc la nécessité de développer des alternatives à l'usage de la voiture personnelle, notamment en mode solo. Au regard de ces éléments, il n'apparaît toutefois pas nécessaire d'élargir impérativement à deux voies les deux entrées « RM5 » du giratoire.

Ainsi, la mise en œuvre d'un nouveau plan de circulation est préconisée.

### 4.3.4 Assurer une intégration complète des aménagements dans le site

#### QUALIFIER LA LISIERE URBAINE

L'implantation des nouveaux équipements au-delà de la limite urbaine et notamment du futur lycée et l'accueil du BusTram sont une opportunité de requalifier la RM5, et de l'envisager non plus comme une rocade périphérique, mais comme une avenue intercommunale structurante.

Confort d'usages et sécurité seront apportés par les nouveaux aménagements paysagers, la création de traversées piétonne et l'aménagement de quai bus.

Aussi, un alignement d'arbres vient redessiner cette lisière et apporter un confort thermique pour les usagers (piétons, cyclistes...).

## UNE TRAME D'ESPACE PUBLIC RECOMPOSEE A PARTIR DEUX AXES FORTS DE LA PLAINE DES SPORTS

La plaine des sports hérite d'axes aménagés qui aujourd'hui semblent déconnectés des équipements et du réseau viaire environnant. Aussi le projet propose de retrouver une cohérence à ces axes forts et ainsi permettre des transparences entre les équipements.

Le timide cheminement piéton longeant les stationnements est élargi et borde un parc linéaire pour créer la promenade du Lycée et une perspective vers l'établissement scolaire.

Le parvis du terrain de football aujourd'hui en impasse est prolongé pour ouvrir un accès vers la voie technique et la boulangerie bordant la RM5.

Par ailleurs, la halte routière ou les stationnements s'insèrent dans cette composition orthonormée. Ils sont également implantés pour permettre à la plaine des sports de se développer (terrain de football, de tennis, gymnase...).

**Les besoins de déplacement qui seront générés pour la réalisation du projet de lycée ont été étudiés de manière systémique pour assurer et optimiser l'accessibilité aux futurs lycéens, ainsi que sécuriser l'ensemble du trafic dans le secteur, comprenant les connexions et effets sur le cœur de Cournonterral.**

**Les aménagements des dessertes profiteront à une population plus large que les lycéens et le personnel du lycée. En effet, l'aménagement de la voie cyclable sur une emprise de 4 m, la réalisation de la promenade des lycéens avec son parc, la mise en service d'un bus à au niveau de service, les aménagements de la RM5 auront des effets positifs pour les populations locales et sur le territoire.**

## 5 INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT LOCAL EXISTANT

**Pour plus de précisions sur cette thématique, il est demandé au public de se rapporter à l'étude d'impact jointe au dossier de DUP.**

La notion de projet, définie à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, comme « *la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol* », implique une appréhension globale de l'ensemble des incidences du projet. **C'est donc le projet global qui donne lieu à évaluation environnementale et qui doit être confronté à la nomenclature.**

Dans le cas présent, l'opération d'aménagement comprend les constructions d'un lycée et d'un gymnase ainsi que l'aménagement d'accès multimodaux liés à ces constructions, l'ensemble occupe une surface de près de 15 ha. **La rubrique visée à l'annexe du R. 122-2 du code de l'environnement est donc la rubrique 39 - Travaux, constructions et opérations d'aménagement. La surface de l'opération étant supérieure à 10 ha, l'opération est soumise à la réalisation d'une évaluation environnementale directement.**

Conformément à l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'étude d'impact fera l'objet d'un avis de l'autorité compétente en matière d'environnement dite « Autorité Environnementale » sur demande du Préfet de la Région Occitanie. Il sera joint au dossier d'enquête afin d'en informer le public.

Par ailleurs, le projet a fait l'objet de :

- Une évaluation des incidences au titre de Natura 2000 au titre de l'article R. 414-19 du Code de l'environnement.
- Dépôt de dossiers au titre de la Loi sur l'Eau : Chaque maître d'ouvrage a la responsabilité de ces aménagements vis-à-vis de la Loi sur l'Eau et bénéficie de procédures adaptées en fonction de son projet :
  - Le projet de construction du lycée implique la réalisation d'un dossier de déclaration au titre de la rubrique 2.1.5.0 qui sera porté par la maîtrise d'ouvrage Région Occitanie.
  - Le projet des aménagements multimodaux implique la formalisation d'un porter-à-connaissance réalisé par Montpellier Méditerranée Métropole.
- La réalisation d'un dossier de demande de dérogation « espèces protégées » au titre de l'article L411-2 du Code de l'environnement, compte tenu des enjeux locaux présents à la fois en termes d'habitats naturels et d'espèces protégées, et suite à l'impossibilité d'envisager l'absence de perte nette de biodiversité, malgré la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction.

Le dossier de dérogation au titre des espèces protégées a été déposé auprès de la DREAL, en date du 5 octobre 2022, et est en cours d'instruction.
- Une étude préalable agricole : Elle constitue le volet agricole de l'étude d'impact ; suite à une présentation, la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) a été un avis favorable le 4 octobre 2022, suivi d'un avis également favorable du Préfet de l'Hérault interpellé au titre de l'application des dispositions de l'article L112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.

## 5.1 INTEGRATION DU PROJET DANS LE MILIEU PHYSIQUE

### 5.1.1 Intégration de la sensibilité et la complexité du réseau hydrographique dans l'aménagement du secteur

#### EAU POTABLE

Les nouveaux bâtiments seront alimentés, pour tous les usages de l'eau, à partir du réseau public de distribution d'eau potable et seront raccordés au réseau public d'assainissement. Comme relevé dans l'état initial, la zone d'implantation de l'opération dispose d'un réseau d'eau potable relativement bien développé

#### EAUX USEES

La zone d'implantation de l'opération bénéficie d'un réseau de gestion des eaux usées avec un équipement de traitement des eaux usées d'une capacité nominale utilisée actuellement à moins de 60%.

#### PRESERVATION DES MASSES D'EAU SOUTERRAINES (QUALITE ET QUANTITE)

Le projet prend place au niveau de deux masses d'eau souterraine. La nappe superficielle présente une vulnérabilité à la pollution du fait de son caractère affleurant. L'implantation du projet se localise en dehors d'un périmètre de protection de captage AEP.

La mise en place d'une gestion raisonnée des espaces verts permettra une incidence qualitative négligeable à faible sur de la ressource en eau.

**La mise en place des nouveaux équipements est en accord avec les réseaux existants.**

### 5.1.2 Vigilance sur la gestion du ruissellement

L'opération dans son ensemble a été pensée de manière à être compact et dense et ainsi réduire les emprises au sol. En plus de la compacité du projet et de la réduction des emprises des bâtiments, le projet s'est adapté pour placer ses bâtiments en dehors des axes préférentiels d'écoulement et respecter les préconisations de la métropole de Montpellier concernant le placement des cotes planchers des bâtiments à PHE exceptionnelle + 30 cm (cote des Plus Hautes Eaux pour un évènement exceptionnel).

Néanmoins, le projet du lycée engendre une imperméabilisation des sols en situation projet par rapport à la situation actuelle. L'imperméabilisation des sols, en soustrayant à l'infiltration des surfaces de plus en plus importantes, entraîne :

- une concentration rapide des eaux pluviales et une augmentation des débits de pointe aux exutoires pouvant s'accompagner de problèmes de débordement ;
- des apports de pollution par temps de pluie pouvant perturber fortement les milieux aquatiques.

De ce fait, des mesures compensatoires doivent être mises en œuvre pour éviter une augmentation des débits transitant à l'aval du projet.

L'ensemble de ces solutions d'aménagement a été mis en place grâce à la modélisation des ruissellements réalisée sur l'ensemble du projet. Les aménagements au niveau du lycée mis en place sont :

- **Deux merlons déflecteurs** au nord de la zone de projet permettant de dévier les apports sans modification des débits à l'aval. Ces merlons permettent ainsi de rendre le projet transparent aux écoulements et de supprimer le potentiel impact des aménagements du lycée sur le fonctionnement hydraulique global.
- **Mise en place d'un axe préférentiel d'écoulement** au niveau de la zone de stationnement et aménagement des espaces verts en dépression. Des noues d'infiltrations sont aussi créées au

niveau de ces espaces verts permettant un premier stockage et une première régulation des apports d'eau.

- **Mise en place d'une rétention de 6 700 m<sup>3</sup>** permettant une suffisance centennale du bassin de rétention avec un débit de fuite égal au débit quinquennal en situation actuelle. Le système de rétention est notamment composé à l'aval d'un bassin de rétention prenant la forme d'une prairie humide. Le rejet final se fait dans le fossé initialement présent au niveau du chemin de Carrierasse, Le système de rétention permet l'étalement et l'écrêtement des eaux pluviales ainsi que le piégeage des polluants par la végétation et par phénomène de décantation.

**La mise en place de l'ensemble de ces solutions permet ainsi un impact nul sur les écoulements amont au lycée au nord (transparence des écoulements) mais aussi un impact positif du système de compensation sur la situation hydraulique à l'aval du projet. Celui-ci permet à la fois de compenser l'imperméabilisation réalisée mais aussi d'améliorer la situation actuelle en réduisant les débits à l'aval du système de rétention.**

## 5.2 INTEGRATION DU PROJET RELATIF AUX RISQUES

Le périmètre du projet est situé en zone de sismicité 2, ce qui correspond à un risque sismique faible. Le projet devra respecter les règles de construction qui s'appliquent à cette zone.

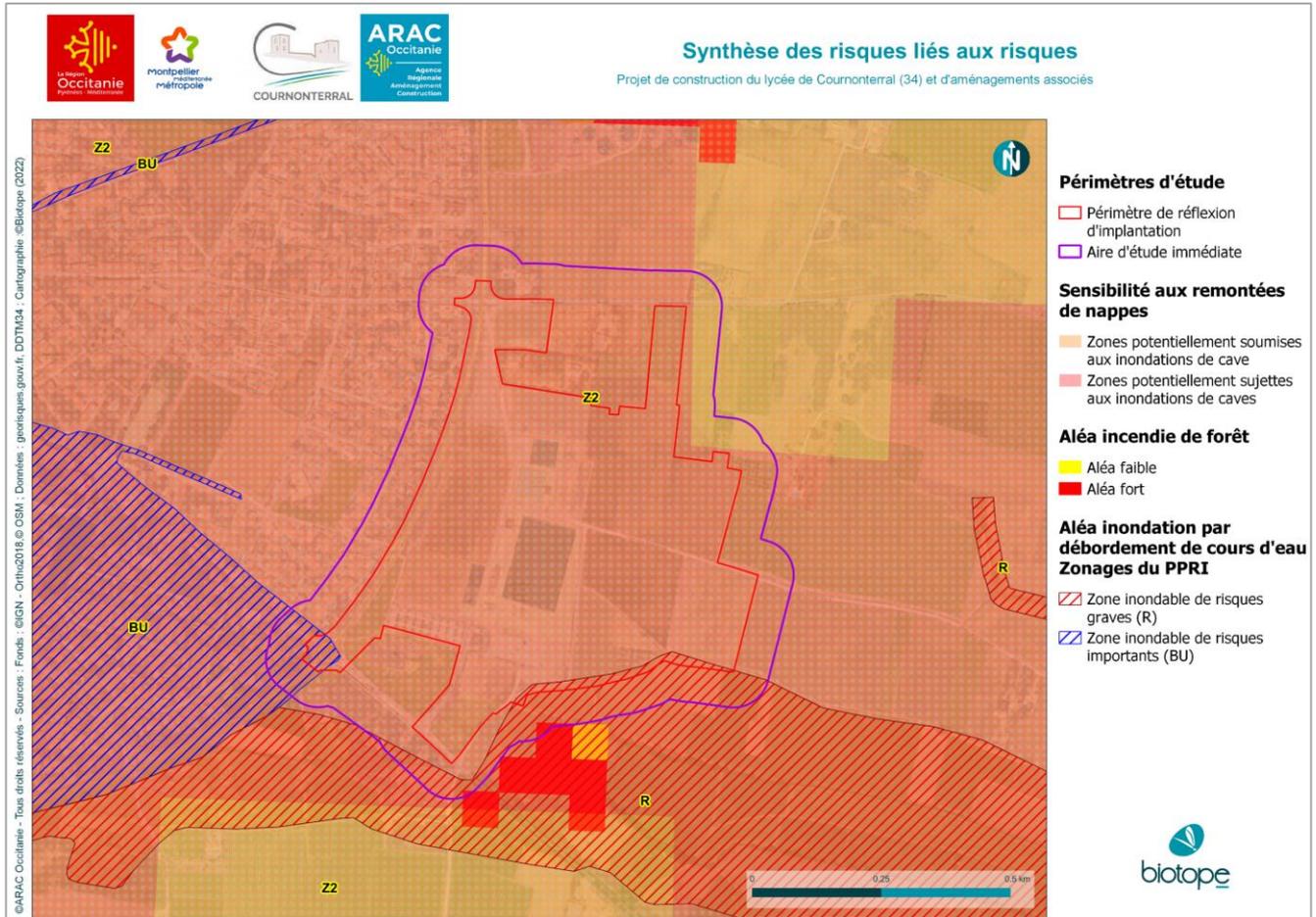
La bordure sud du périmètre de projet est ponctuellement concernée par le zonage du Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) de la vallée du Coulazou :

- zone inondable de risques graves (R) où sont interdits « *tous travaux, de quelque nature qu'ils soient notamment les constructions nouvelles et les créations de logements* », sauf l'exception (extensions, travaux d'entretien...);
- zone BU où est admis « *la création de logements, d'activités ou de surface habitable, sous réserve que la sous-face des planchers soit calée au minimum à la côte de PHE + 30 cm* ».

Le site de projet s'implante sur une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe. Des dispositions préventives devront être prises en compte dans la conception du projet pour sécuriser le bâti.

La totalité du périmètre de projet est soumise à un aléa de retrait-gonflement des argiles moyen. Il est recommandé de s'assurer de la nature exacte du sol au droit du terrain, au moins dans les premiers mètres de profondeur. Des dispositions préventives devront être prises en compte dans la conception du projet pour sécuriser le bâti.

Le périmètre de projet n'est pas particulièrement sensible au risque incendie, étant peu concernée par des zones boisées.



**Le projet d'aménagement est compatible avec la carte des aléas naturels. Il est prévu que les constructeurs prennent leurs dispositions pour respecter toutes les prescriptions des risques naturels concernés.**

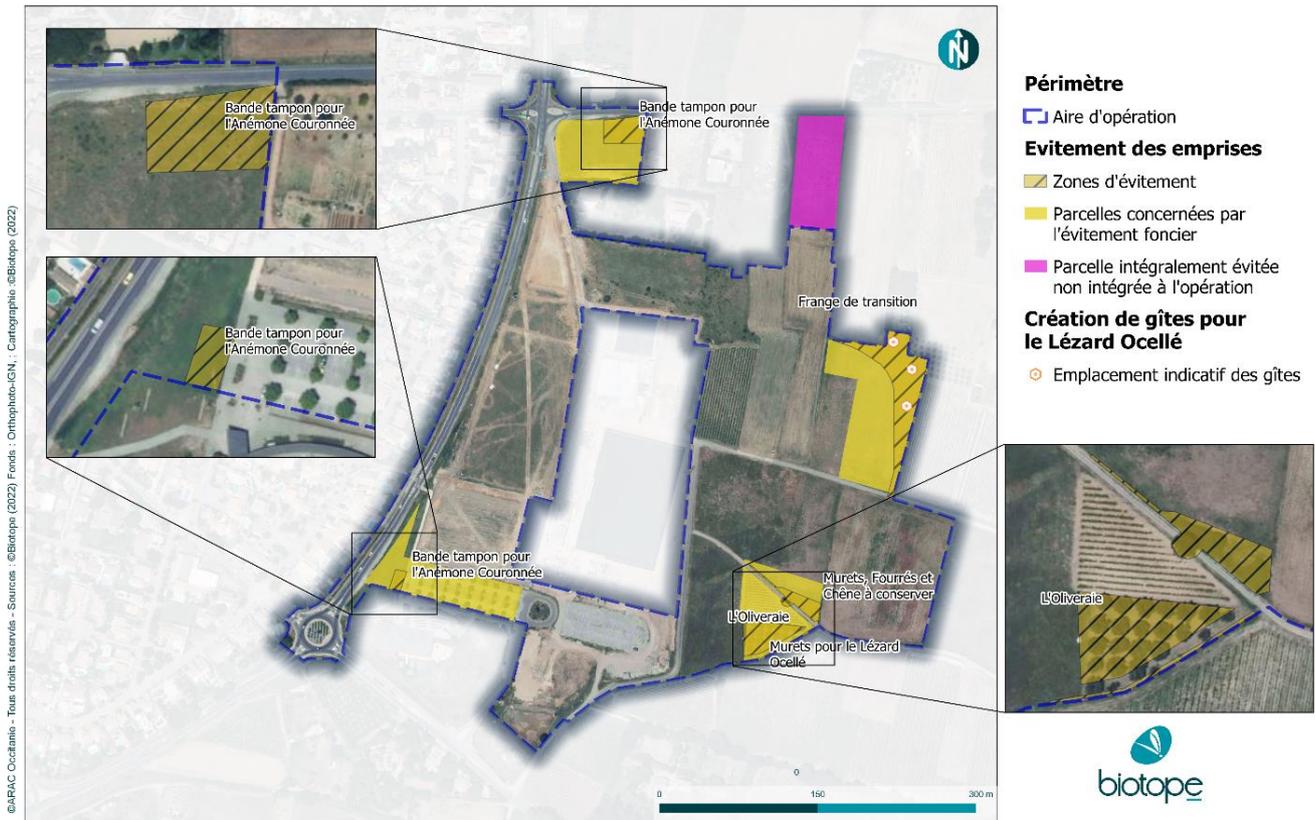
## 5.3 INTEGRATION DU PROJET DANS LE MILIEU NATUREL

### 5.3.1 Mesures d'évitement

#### PRESERVATION ET EVITEMENT DES INTERETS ECOLOGIQUES

La définition et l'implantation du projet ont été optimisées afin d'éviter les zones présentant des enjeux faune-flore marqués identifiés lors de l'état initial. Plusieurs intégrations écologiques ont également permis d'éviter un impact conséquent sur les espèces d'intérêt en présence. La recherche de minimisation d'emprise a guidé la réflexion relative au projet de lycée, l'emprise foncière de départ n'a donc pas totalement été investie.

#### Préservation et évitement des intérêts écologiques, Biotope 2022



Une réflexion a également été menée afin de compacter l'implantation du bâti et de limiter la création de zones artificialisées sur l'ensemble de l'opération.

#### AU NIVEAU DU LYCEE

Les logements de fonction d'abord individuels sont devenus collectifs : 1 073 m<sup>2</sup> en phase APS à 629 m<sup>2</sup> en phase APD. Les surfaces de bâtis sont passées de 6 288 m<sup>2</sup> en phase APS à 6 117 m<sup>2</sup> en phase APD au fur et à mesure de la définition du projet. La mise en œuvre de cette mesure a permis de réduire l'emprise des zones artificialisées de l'établissement scolaire de 615 m<sup>2</sup>.

La surface du parking interne a également été diminuée pour passer 196 places à 130-140 places de stationnement. La surface soustraite sera aménagée en prairie sèche avec la plantation de boisements. La zone de stationnement interne est donc réduite de près d'un tiers, la voie interne est également prévue en retrait de la bordure de l'opération. Il faut par ailleurs noter que les parkings ne seront pas imperméabilisés strictement mais disposeront d'un revêtement enherbé.

## CONCERNANT LE PROJET DE VOIRIES ET AUTRES ESPACES DE STATIONNEMENTS

L'emprise des voiries sera calée majoritairement sur les voies existantes : le réaménagement de la RM5 sera en grande partie calée sur la surface de la voie existante, le rétablissement du chemin rural s'appuiera en grande partie sur les cheminements existants.

Les stationnements existants seront réaménagés pour satisfaire l'accueil des véhicules utilisant les établissements hors transport en commun.

### BALISAGE DES EMPRISES DE CHANTIER ET MISE EN DEFENS DES ZONES SENSIBLES

Lors de la phase de travaux, les mouvements des engins, les stockages de matériel et matériau, les déplacements et activités du personnel de chantier peuvent entraîner des conséquences non négligeables sur les milieux et espèces sensibles : risques d'altération voire destruction de milieux d'intérêt ou individus d'espèces.

- Les aires de dépôts et de vie du chantier seront positionnées en dehors des zones sensibles et à enjeux écologiques qu'il est prévu de préserver.
- Les chemins d'accès doivent autant que possible, d'un point de vue technique, être envisagés sur des routes ou sentiers déjà existants ou au niveau des voies réalisées dans le cadre de l'opération.
- Les zones de stockage et la base vie sont à prévoir préférentiellement au niveau des zones d'emprises projets ou de parking déjà existant afin de limiter les impacts complémentaires en phase travaux.

Plusieurs zones à enjeux écologiques modéré/fort se situent sur et en bordure de la zone de chantier. Cette délimitation est donc nécessaire pour réduire l'impact du projet. Il s'agit de prévoir des dispositifs de balisage pour matérialiser correctement la zone chantier afin d'éviter tout débordement et tout impacts sur des espèces d'intérêt et des milieux sensibles.

### 5.3.2 Mesures de réduction

#### CHOIX ADAPTE DES ESSENCES PLANTEES

Les espèces proposées à la plantation dans le cadre de l'opération (tous projets confondus) sont directement inspirées de la Plaine de Fabrègues dans laquelle s'inscrit la commune de Cournonterral.

Les espèces locales labélisées « végétal local » seront sélectionnées en priorité. Ainsi les végétaux choisis sont adaptés au milieu méditerranéen et seront d'origine locale, ce qui améliore le succès des plantations.

#### LIMITATION DES NUISANCES LUMINEUSES DE L'OPERATION

Afin de réduire l'impact de l'éclairage sur la biodiversité, les lampadaires utilisés devront renvoyer la lumière vers le sol.

Il est par ailleurs recommandé d'éviter les ampoules ayant une forte composante d'ondes courtes (lumières bleues et blanches) qui sont celles qui perturbent le plus la faune.

De manière générale, les éclairages en phase nocturne sont limités au strict minimum.

#### ADAPTATION DU CALENDRIER DES TRAVAUX VIS-A-VIS DES ENJEUX ECOLOGIQUES

La réalisation des travaux les plus lourds peut engendrer des perturbations notables pour de nombreuses espèces animales, notamment en période de reproduction et d'hivernage. Il s'agit des travaux préliminaires tels que les opérations de débroussaillage, de dégagement d'emprise et de nivellement, où la végétation est détruite et la terre végétale décapée.

En lien avec les caractéristiques des milieux présents et les cortèges d'espèces recensés, des atteintes directes à des spécimens d'espèces protégées sont prévisibles quelle que soit la période de travaux. Toutefois, des adaptations de planning, ciblant spécifiquement certaines phases de travaux et certains groupes d'espèces permettent de réduire significativement les risques de destructions directes d'individus. Le maître d'ouvrage veillera à s'assurer que le planning et le plan d'organisation des travaux proposés par les entreprises sont compatibles avec ces périodes.

### **GESTION DES TERRES RECUPERÉES DES TRAVAUX DE TERRASSEMENT**

Les entreprises en charge des travaux optimiseront au maximum les mouvements de terre de manière afin d'éviter l'apport de matériau extérieur au site et de minimiser les mouvements internes au site. Elles devront veiller à équilibrer les déblais et les remblais.

Le stockage des terres déblayées se fera autant que possible sur des zones artificialisées, comme des sols stables, compactés et sans végétation, ou des sols imperméabilisés, Il sera possible de bâcher les déblais dans les cas d'entreposages prolongés.

La terre végétale décapée lors des travaux sera stockée avec précaution afin qu'elle ne soit pas mélangée aux autres matériaux. Elle sera stockée en tas de manière à réduire au maximum la rétention d'eau. Cette terre sera réutilisée à la fin du chantier.

Les terres végétales (et implicitement la banque de graines qu'elles contiennent), seront ainsi prélevées et réservées en vue de la réhabilitation des zones aménagées en espaces verts. Les terres arables seront donc réutilisées au maximum sur les sites des différents projets.

### **GESTION DES ESPÈCES VÉGÉTALES EXOTIQUES A CARACTÈRE ENVAHISSANT**

La dissémination d'espèces végétales envahissantes peut intervenir par plusieurs biais, notamment :

- Le transport de propagules par les engins de chantier,
- La dispersion et / ou l'apport de terres contaminées.

En effet, les espèces envahissantes, notamment herbacées, sont souvent les premières à recoloniser les espaces rudéralisés et ayant été perturbés, du fait de leurs importantes capacités de dispersion et de multiplication.

Le diagnostic écologique a révélé la présence de plusieurs foyers d'espèces exotiques envahissantes.



## GESTION RAISONNEE ET DIFFERENTIEE DES ESPACES VERTS

Cette approche se décline selon plusieurs axes :

- Une attention particulière sera portée sur les plantes choisies pour la revégétalisation des espaces verts. Seules les espèces locales seront utilisées. Les plantes allochtones à caractère envahissant seront proscrites.
- L'utilisation de produits chimiques tels que les produits phytosanitaires sera proscrite.
- Les tontes/fauches seront adaptées à la fonction des espaces verts et leur fréquentation par l'homme et la biodiversité,
- Dans le cas où le développement d'espèces au caractère envahissant serait constaté, les gestionnaires des équipements et des infrastructures engagera un bureau d'études en écologie afin d'établir un plan de lutte.
- Mise en place de clôture et entretien de celles-ci pendant toute la durée de fonctionnement de l'établissement pour la préservation des zones de quiétude de la biodiversité
- Mise en place de panneaux pédagogiques pour la préservation des zones de quiétude de la biodiversité
- Mise en place une gestion économique de la ressource eau
- Installation de gîtes pour la faune.

### 5.3.3 Mesures d'accompagnement

#### ASSISTANCE ENVIRONNEMENTALE EN PHASE CHANTIER

L'ingénieur-écologue en charge de l'assistance environnementale et du suivi écologique de chantier interviendra en appui à l'ingénieur environnement en amont et pendant le chantier afin de suivre le chantier pour s'assurer que les entreprises en charge des travaux limitent au maximum leurs effets sur les milieux naturels et que les mesures proposées soient respectées et mises en œuvre.

#### SUIVI ECOLOGIQUE EN PHASE DE FONCTIONNEMENT DES ETABLISSEMENTS

Une fois l'aménagement réalisé et afin de vérifier l'efficacité des mesures mises en place, un suivi de l'évolution des milieux au niveau de la zone nouvellement aménagée sera mené.

Il permettra de mettre en évidence les types de végétation qui s'installeront sur le site et les cortèges avifaunistiques associés, la fréquentation de ces milieux par les espèces antérieurement présentes et de nouvelles espèces.

Les zones préservées et les aménagements créés en faveur de la biodiversité seront également suivis aux périodes les plus adéquates aux observations des espèces concernées.

Les éventuels foyers d'espèces exotiques envahissantes seront également répertoriés et des mesures d'éradication proposées.

### 5.3.4 Mesures de compensation écologique

Malgré la mise en œuvre d'un panel de mesures d'évitement et de réduction, des impacts résiduels notables subsistent pour plusieurs espèces. Ces impacts engendrent une perte de biodiversité, entraînant au titre de la Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, un besoin de compensation.

Plusieurs espèces nécessitent **la mise en place de mesures compensatoires** afin d'assurer le maintien de leur population dans un état de conservation favorable. Il s'agit :

- Des reptiles et particulièrement le Lézard ocellé,
- Du cortège d'oiseaux des agrosystèmes représenté par l'Alouette lulu, l'OEdicnème criard, le Moineau soulcie, la Cochevis huppé, le Cisticole des joncs, le Bruant proyer et le Bruant zizi.

Afin de satisfaire à l'exigence d'équivalence écologique, tout en proposant un ensemble de mesures réalistes, une méthode de conception et de dimensionnement de ces mesures compensatoires a été définie pour le projet. Elle aboutit à une évaluation du besoin compensatoire de 21,5 ha.

L'analyse écologique sommaire des sites a abouti à l'identification de 4 sites localisés dans un rayon de 2,5 km. Les sites répertoriés sont localisés dans le même site Natura 2000 « Plaine de Fabrègues Poussan » que la zone d'implantation de l'opération. Ils appartiennent tous comme la zone des projets au PNA du Lézard ocellé.

**Ainsi, la totalité des surfaces des sites de compensation représentent 26,76 ha, et est donc supérieur à la surface évaluée de besoins compensatoire.** Afin de garantir la pérennité de la compensation, la Région Occitanie s'est dotée des compétences en matière de compensation environnementale via la création de l'OPERCO au sein de l'ARAC Occitanie, en 2021. La quasi-totalité des parcelles choisies pour la compensation ont une maîtrise foncière bien engagée.

### Sites retenus pour la compensation, Biotope 2022



Les actions à mettre en œuvre permettant véritablement de compenser les impacts résiduels seront :

- La restauration et réhabilitation de milieux existants dégradés ;
- La préservation et mise en valeur de milieux existants et en bon état de conservation, mais susceptibles de se dégrader ;
- La création d'habitats à partir de milieux différents.

## 5.4 INTEGRATION DU PROJET RELATIF AU PAYSAGE

Implanté en périphérie de la plaine agricole, au sein de l'unité paysagère de « la plaine de Fabrègues », le site d'étude est aujourd'hui bordé par :

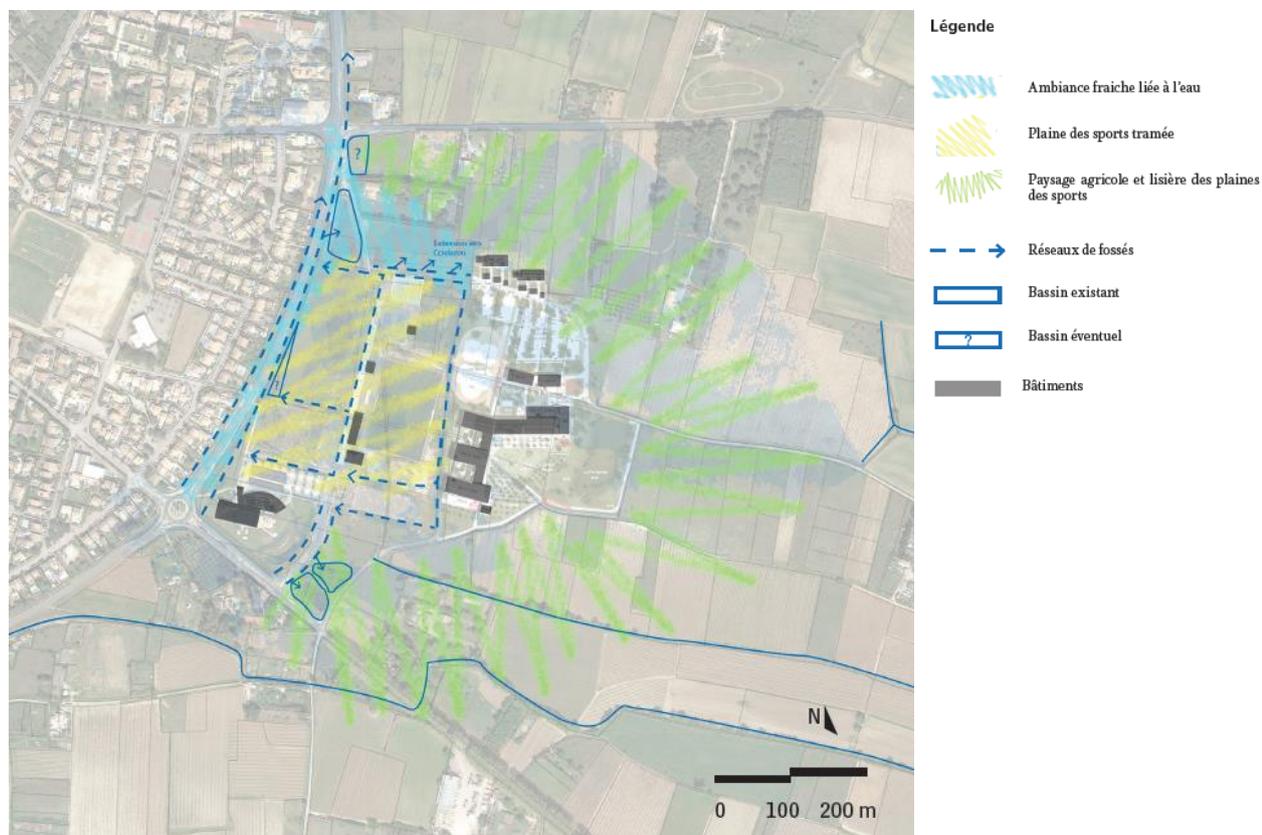
- L'espace urbanisé dense de la commune à l'ouest,
- Quelques habitations isolées accompagnées de petits boisements et/ou bosquets au nord et au sud,
- Des parcelles agricoles à dominante viticole à l'est et au sud,
- Un réseau viaire structurant et porte d'entrée de la commune encadre également le site au nord (RD185), à l'ouest (RM5) et au sud (RM114).

### 5.4.1 Préserver et valoriser les marqueurs identitaires locaux présents sur le site (notamment en lien avec l'agriculture et le paysage de plaine agricole)

L'intégration paysagère et environnementale est au cœur des réflexions de la réalisation de l'ensemble des aménagements d'infrastructures routières des abords du projet de lycée. Il s'agit de dessiner une nouvelle séquence paysagère aux abords de la RM5.

Le projet propose des ambiances différentes :

- Les bassins et les noues de rétention se concentrent autour de la RM5. Des végétaux de milieux relativement humides seront plantés en accompagnement des ouvrages. Un alignement de micocouliers et de savonniers borde la façade bâtie de Cournonterral et requalifie cette lisière.
- La plaine de sports est tramée de fossés et d'alignement (maille des stationnements, alignement existant, végétation linéaire accompagnant les fossés)
- En s'ouvrant sur le paysage agricole, les voies arborent un caractère rural et sont bordées ponctuellement d'arbres champêtres.



### 5.4.2 Maintenir une ouverture sur le grand paysage à l'est de la commune en travaillant sur l'implantation et les hauteurs du bâti

Du point de vue du paysage urbain, la construction d'équipements publics en continuité de la piscine (le projet de lycée) viendrait renforcer le pôle d'équipement en gardant une harmonie dans la typologie des bâtiments (même ordre de grandeur des bâtiments). Toutefois, la construction de bâtiments d'envergure impactera les perceptions visuelles à grandes échelles comme on peut en avoir aujourd'hui le long de la RM5.

Le projet de réalisation du lycée prévoit la création d'une interface paysagère et environnementale entre la plaine agricole et l'urbanisation, dans le but de créer une transition douce permettant notamment de préserver les vues vers la plaine agricole. Cette interface est complétée par de nombreux espaces verts perméables, constitués notamment d'une plaine hydraulique. L'implantation

des espaces de stationnement est également préférée à l'Est du projet, afin de concentrer les bâtiments à proximité de l'espace urbain.

Sont également conservés, le chêne et l'olivette au Sud du projet, formant un ensemble qualitatif et favorable aux habitats de l'avifaune.

La conception architecturale du projet a été guidée par la volonté de créer un édifice compact, limitant sa consommation foncière, s'intégrant harmonieusement dans le paysage, et optimisant sa consommation énergétique.

De plus, l'organisation retenue permet de protéger les habitats du lézard ocellé en les sanctuarisant mais également de renforcer leur milieu par la mise en place de murs en gabion potentiellement intéressant pour cette espèce.

Le fond du bassin de rétention, proche des fossés abritant les amphibiens, permettra dans la même logique de développer la biodiversité du site.

Enfin, la disposition des bâtiments permettra de préserver les corridors écologiques des oiseaux et des chauves-souris.

#### **5.4.3 Porter une attention particulière aux vis-à-vis potentiels avec les habitations existantes**

A l'échelle des grands paysages, aucune co-visibilité n'est à noter entre le site inscrit du Massif de la Gardiole, ou avec les bâtiments historiques recensés sur les communes voisines et les sites des procédures d'urbanisme. Toutefois, un vis-à-vis potentiel est possible avec les quelques bâtiments d'habitation isolés à proximité de l'aire d'étude.

#### **5.4.4 Veiller à un accompagnement paysager des entrées de villes.**

Le périmètre du projet déborde de la limite urbanisée à l'est sur la plaine agricole, venant conforter l'implantation de la piscine et des différents équipements sportifs. Ceci engendre de nouvelles limites urbaines, un déplacement des entrées de ville.

### **5.5 INTEGRATION DU PROJET RELATIF AU MILIEU HUMAIN ET CADRE DE VIE**

#### **5.5.1 Le volet agricole**

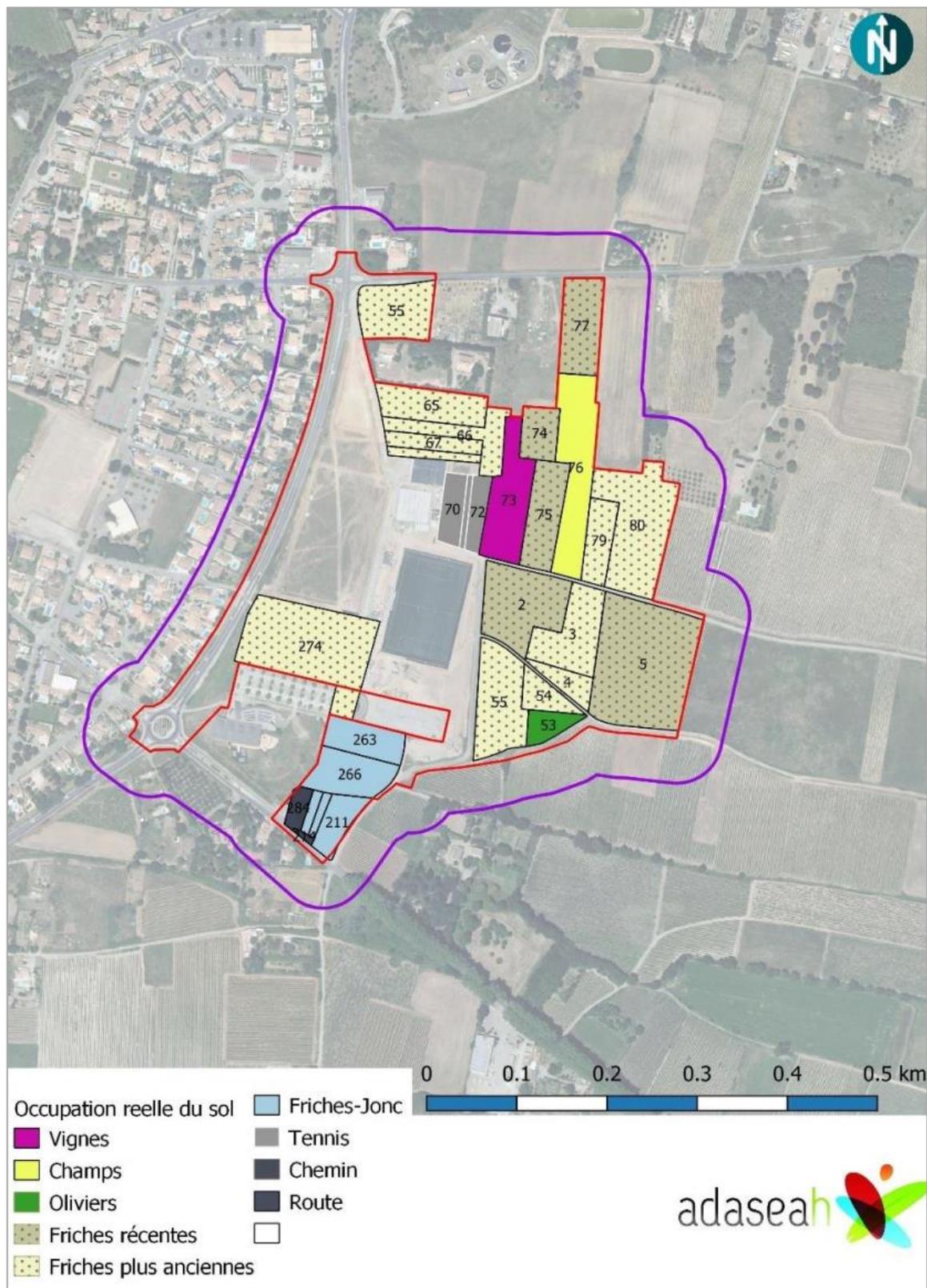
En application des dispositions de l'article L112-1-3 du code rural et de la pêche maritime et du décret n°2016-1190 du 31 août 2016, l'étude préalable agricole, constituant également le volet agricole de l'étude d'impact du projet, a été transmis pour avis le 21 juillet 2022 à l'autorité compétente, après avoir été soumise à l'avis de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF). Cette dernière avait émis de manière unanime un avis favorable sur les 3 points à valider le 4 octobre 2022 ; avis confirmé par le Préfet de l'Hérault le 16 novembre 2022.

Sur la totalité de la superficie de l'opération, seul 1,56 ha est actuellement cultivé (0,59 ha de vignes, 0,16 ha d'oliviers et 0,81 ha de terre labourées) pour 8,81 ha de friches. A noter que les surfaces non aménagées restantes dans l'emprise de l'opération sont considérées au sein de l'étude agricole comme des friches récentes et/ou plus anciennes pouvant facilement être remises en culture (grandes cultures).

Un exploitante agricole limitrophe à la zone d'impact s'inquiète toutefois des contraintes au regard des traitements phytosanitaires aux abords immédiats d'un établissement public. Elle n'aimerait pas subir une Zone de Non-traitement sur ses vignes.

L'ensemble de la zone d'impact est classé en Zone d'Appellation d'Origine Contrôlée selon l'INAO (2018). La parcelle de vigne (0.59 ha) est classée en AOC Languedoc-Grés de Montpellier et la parcelle d'olivier (0.16ha) est classée en AOP Olives Lucques du Languedoc. L'étude des sols met d'ailleurs en avant des sols de grande qualité agronomique au sud du projet.

**Occupation du sol d'un point de vue agricole (Source : ADASEAH)**



Aucun agriculteur professionnel n'est concerné directement par le projet, ainsi aucune structure économique agricole n'est impactée directement par la perte de ces surfaces agricoles.

Cependant, une mesure de compensation agricole, en lien avec l'évaluation financière des impacts traduite en compensation collective<sup>2</sup>, doit être mise en œuvre. Il s'agit d'un Projet Alimentaire Territorial (PAT) dans le cadre de la Politique Agroécologique et Alimentaire (P2A) portée par la Métropole de Montpellier. Ce projet aurait entre autres objectifs, la reconquête de friches, la diversification culturelle et la promotion de l'Agriculture Biologique.

### 5.5.2 Le cadre de vie et la santé

Des équipements sportifs sont localisés au sein du site d'étude. Il s'agit du complexe sportif Georges-Frêche et de la piscine intercommunale Poséidon. Plusieurs zones à usage d'habitation bordent le secteur et utilisent la plaine agricole comme espace de promenade.

L'aire d'étude immédiate est située au carrefour de trois routes départementales, dont la RM5 à l'ouest qui présente un trafic assez élevé. Du fait de sa fréquentation ces axes impactent localement la qualité de l'air et la RM5 a un impact sonore sur une bande de 100 mètres de part et d'autre.

#### AMELIORATION DES TRANSPORTS ET DE SES INFRASTRUCTURES POUR LIMITER LES EFFETS

Il s'agit de mettre en place des aménagements paysagers au niveau des axes de circulations par l'installation de séparatifs de chaussée. Ces agencements permettront de créer un effet d'écran vis-à-vis des habitations, et également la séparation physique des pistes cyclable et piétonnières.

#### RM5 AU DROIT DU PARKING DE TRANSPORT SCOLAIRE POUR LES NIVEAUX R+1 DES HABITATIONS

La solution qui semble la plus rationnelle est de profiter de la requalification urbaine de la RM5 par la mise en place de séparatifs de chaussées sous forme de talus, de jardinière, de gabions, ou tout autre éléments permettant d'apporter un effet d'écran au niveau de la chaussée.

#### Schéma de principe du profil de la RM5 tronçons central



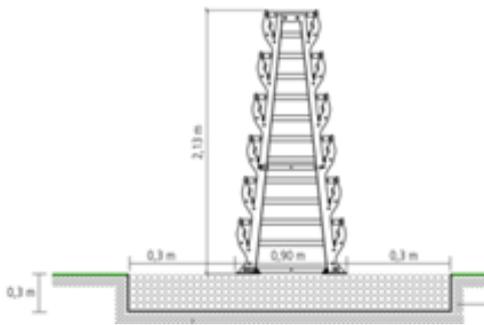
#### RM5 EN DIRECTION DE PIGNAN

Le principe précédent est retenu, avec cependant simplement un talus (hauteur 2m) disposé entre les limites de propriété et les habitations. Le profil du talus devra être optimisé afin d'offrir une pente importante à proximité de la voie.

La technologie peut être du type Natura Wall (2m10 de haut pour 1,5m d'empattement, sans fondation).

<sup>2</sup> La compensation collective (ou « taux de profitabilité ») est le montant de l'investissement nécessaire pour reconstituer le potentiel économique des filières agricoles.

## Ecran végétalisé



### LE CHEMIN D'ACCES SECONDAIRE SUR LES PROPRIETES ISOLEES A PROXIMITE

La mise en place d'un muret / merlon / talus de quelques dizaines de cm de haut le long du chemin est proposé pour limiter l'influence sonore de la voie secondaire créer. L'impact de la RM5 sera contrôlé par la mise en forme des espace verts situés entre le chemin le rond-point et le bassin de rétention permettant la création d'un talus d'une hauteur supérieure à 1,5m, avec une attaque franche coté RM5.

### RM114 AU DROIT DE L'ACCES AU PARKING MULTIMODAL

Un tourne à gauche pourra être aménagé avec un talutage partiel au centre de la voie.

Pour végétaliser ces talus et écran, il peut être préférentiellement utilisé de plantes grimpantes Les plantes s'accrochant toutes seules n'ont pas besoin de tuteurage car elles poussent par elles-mêmes à l'aide de racines aériennes. Les espèces proposées à la plantation dans le cadre de ces aménagements sont des essences locales. Elles permettront de créer un feuillage dense bloquant la dispersion des polluants tout en proposant des essences locales, adaptées au milieu et peu consommatrices d'eau.

### PLAN DE CIRCULATION

L'étude acoustique propose les adaptations de circulation suivante : réduction de vitesse sur certains secteurs et l'implantation de zone 30km/h, au niveau de la RD114 au droit de la desserte de l'accès du parking multimodal et de la desserte secondaire du lycée. La réduction de vitesse sera obtenue par la mise en place de chicanes, un resserrement de chaussée, ... les ralentisseurs seront évités, étant pourvoyeur de nuisances sonores, olfactives et de pollution de l'air.

L'étude trafic a émis des recommandations d'évolution du trafic de la commune de Cournonterral aux abords du lycée pour réduire les émissions de polluants aériens et sonores.

### DISPOSITIONS GENERALES GARANTISSANT UN CHANTIER RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Afin d'optimiser la prise en compte de l'environnement dans cette opération d'aménagement d'ensemble, les maîtres d'ouvrage s'attacheront, dès la sélection des différents intervenants et fournisseurs pour son chantier, à privilégier les démarches cohérentes avec cet objectif.

L'organisation générale du chantier relève des missions du maître d'œuvre. Dans le cas des chantiers, les équipes de maîtrise d'œuvre seront appuyées par :

- Un Coordinateur Sécurité et Protection de la Santé (CSPS). Ce dernier a en charge l'analyse des risques d'un chantier sur l'hygiène et la sécurité et établit le Plan Général de Coordination

SPS qui précise l'installation du chantier, les modalités d'intervention en cas de pollution et mène une surveillance en continu en coordination avec les différentes entreprises ;

- Un Bureau d'étude Ecologie/Environnement, en charge de l'assistance environnementale et du suivi écologique/ environnemental du chantier (cf. MA01 - Assistance environnementale en phase chantier) ;
- Un préventeur HSE : la mission du préventeur HSE est d'assurer la prévention des risques HSE du chantier et de s'assurer du respect des exigences applicables en matière de HSE.

A l'appui de cette organisation des dispositions générales seront prises pour assurer un chantier respectueux de l'environnement et implicitement de la biodiversité. Ces dispositions s'articuleront autour des axes suivants :

- Limitation des émissions et polluants aériens,
- Limitation des émissions sonores,
- Mise en place de dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses,
- Gestion des déchets,
- Adaptation des éclairages de chantier susceptibles de perturber la faune.

Un livret d'accueil sera distribué au début des travaux à chacun des intervenants. Il résumera les principes généraux de prévention en matière HSE, les différentes mesures présentées en matière d'environnement en phase chantier y seront également mentionnées.

## 6 APPRECIATION DU BILAN COUT/ AVANTAGES DU PROJET

### 6.1 IMPACTS NEGATIFS DU PROJET DE CREATION DU LYCEE ET AMENAGEMENT DE SES ABORDS

#### ATTEINTE A LA PROPRIETE PRIVEE

Sur les 13 hectares qui constituent l'assiette des projets, près de 4,6 hectares restent à acquérir par la collectivité locale.

A défaut d'accord amiable sur le prix de cession, il sera procédé à l'expropriation des biens et des droits immobiliers

#### NUISANCES PROVISOIRES PENDANT LA PERIODE DE TRAVAUX

Durant les phases de chantier, les habitants situés à proximité du site subiront les nuisances générées par les travaux, essentiellement bruit et poussières ainsi que la réduction temporaire des cheminements.

Ces nuisances seront temporaires et leurs impacts limités dans le temps au regard du bénéfice de cette opération pour les habitants de Cournonterral et de la Métropole.

Afin de mettre en place les mesures d'accompagnement appropriées et assurer la continuité de l'accessibilité au sein du quartier, une information précise et régulière sera faite par le maître d'ouvrage.

#### NUISANCES LORS DE LA MISE EN SERVICE

La création du lycée de Cournonterral provoquera une augmentation du trafic routier dans les alentours de l'opération ayant un impact négatif faible à modéré, se produisant sur le moyen et long terme. L'écoulement des trafics sera fluide, sans rétention, ni temps d'attente sur les deux giratoires.

### 6.2 IMPACTS POSITIFS DU PROJET DE CREATION DU LYCEE ET AMENAGEMENT DE SES ABORDS

#### AMELIORATION DU CADRE DE VIE DES HABITANTS DE L'OUEST DE LA METROPOLE

- Amélioration des accès tous modes le long de la RM5 et sécurisation des traversées ;
- Réaménagement en carrefour giratoire le croisement de la RM5 et RM185 ;
- Aménagement d'une promenade et d'un parc arboré de détente et de loisirs avec aire de jeux pour enfants, city-stade, parcours santé, mobiliers (bancs, chaises longues et tables de pique-nique) ;
- Aménagement de cheminements piétons ou cycles reliant la partie urbanisée à la plaine agricole au nord et au sud du lycée ;
- Intégration paysagère et environnementale de tous les aménagements, dessinant une lisière urbaine qualitative ;

#### RENFORCEMENT DES EQUIPEMENTS SCOLAIRES ET SPORTIFS

- Réalisation d'un lycée répondant aux besoins d'accueil du secteur et réduisant les temps de trajet des élèves,
- Réalisation d'un plateau sportif avec pistes d'athlétisme, terrains de handball et baskets,
- Réalisation d'un gymnase (hors DUP) complétant l'offre en équipements sportifs du secteur et pour les élèves du lycée

### RENFORCEMENT DES EQUIPEMENTS DE TRANSPORTS

- Nouvelle desserte par une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service de la commune avec l'aménagement d'un arrêt sur la RM5 au niveau de l'entrée sud du lycée
- Création d'une halte routière au niveau du lycée
- Aménagement, renforcement et création de stationnements :
  - Au sud, donnant accès à la piscine et à l'allée des sports, au futur gymnase, à la future promenade du Lycée et parc, et au futur parvis du lycée ;
  - Au nord, donnant aux tennis.

### PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT, CE PROJET URBAIN S'INSCRIVANT DANS UNE DEMARCHE DE DEVELOPPEMENT DURABLE AVEC NOTAMMENT :

- la réduction des flux pendulaires et de l'impact carbone des déplacements quotidiens
- une surface imperméabilisée des espaces urbains réduite notamment dans le programme de reconstruction
- les consommations d'énergie limitées et réduites grâce à un bâtiment à très faibles consommations doté d'une sur-isolation
- le recours aux énergies renouvelables (système de géothermie associé à une production d'énergie par panneaux voltaïques).

**Ainsi, le projet de construction d'un lycée sur la commune de Cournonterral, pris en compte dans le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole, a été retenu car il présente une desserte viaire satisfaisante et qu'il se situe au cœur du secteur Ouest où la demande scolaire est forte et n'est satisfaite que par des équipements éloignés.**

**L'intégration de l'environnement local et la limitation de l'impact de la construction et des usages ont guidé la conception du lycée et de ses dessertes. Ainsi, les emprises foncières ont été réduites ; la compacité, tout en veillant au confort (dont thermique) des usages, ainsi que la limitation de l'imperméabilisation des sols sont au cœur du projet.**

**De surcroît, le projet global, en permettant la mutualisant des équipements scolaires, sportifs de loisirs, associée à la réalisation des aménagements de desserte, limite l'impact foncier, ainsi que celui de flux.**

**Enfin, le projet d'aménagement d'un transport collectif majeur sur la RM5 par la Métropole permettra d'assurer la cohérence de l'implantation d'équipements publics sur ce secteur. Couplé à l'organisation d'aménagements efficaces des modes doux – véloroute et ramassage scolaire – ce projet permettra le report modal et la réduction des distances parcourues par les lycéens pour se rendre sur leur lieu d'étude produisant une réduction de l'impact carbone de ces déplacements.**

## CONCLUSION

En palliant un manque d'équipements scolaires de second degré dans la plaine Ouest de Montpellier, due à la saturation constatée des lycées du secteur, le projet de réalisation d'un lycée sur la commune de Cournonterral constitue une nécessité pour le territoire.

Ce dernier s'inscrit dans une réflexion globale avec des équipements sportifs, les espaces publics et des aménagements liés aux mobilités douces et routières.

Le projet de construction d'un lycée sur la commune de Cournonterral s'accompagne ainsi, de la réalisation des aménagements de desserte dont la requalification de la RM5, la mise en place d'un bus à haut niveau de service reliant ce secteur (2<sup>ème</sup> couronne) à Montpellier et l'aménagement de la piste cyclable en véloroute.

En application de l'article L.122-7 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la Région Occitanie intervient en sa qualité de maître d'ouvrage du Lycée, et pour le compte de Montpellier Méditerranée Métropole, maître d'ouvrage et bénéficiaire des futures dessertes métropolitaines à réaliser. Elle se trouve dans l'obligation de saisir le Préfet de l'Hérault pour que soit diligentée la procédure de Déclaration d'Utilité Publique, qui permettra la maîtrise de l'ensemble des terrains d'assiette nécessaire audit projet et de recourir à la procédure d'expropriation si besoin.