

# 2

## LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

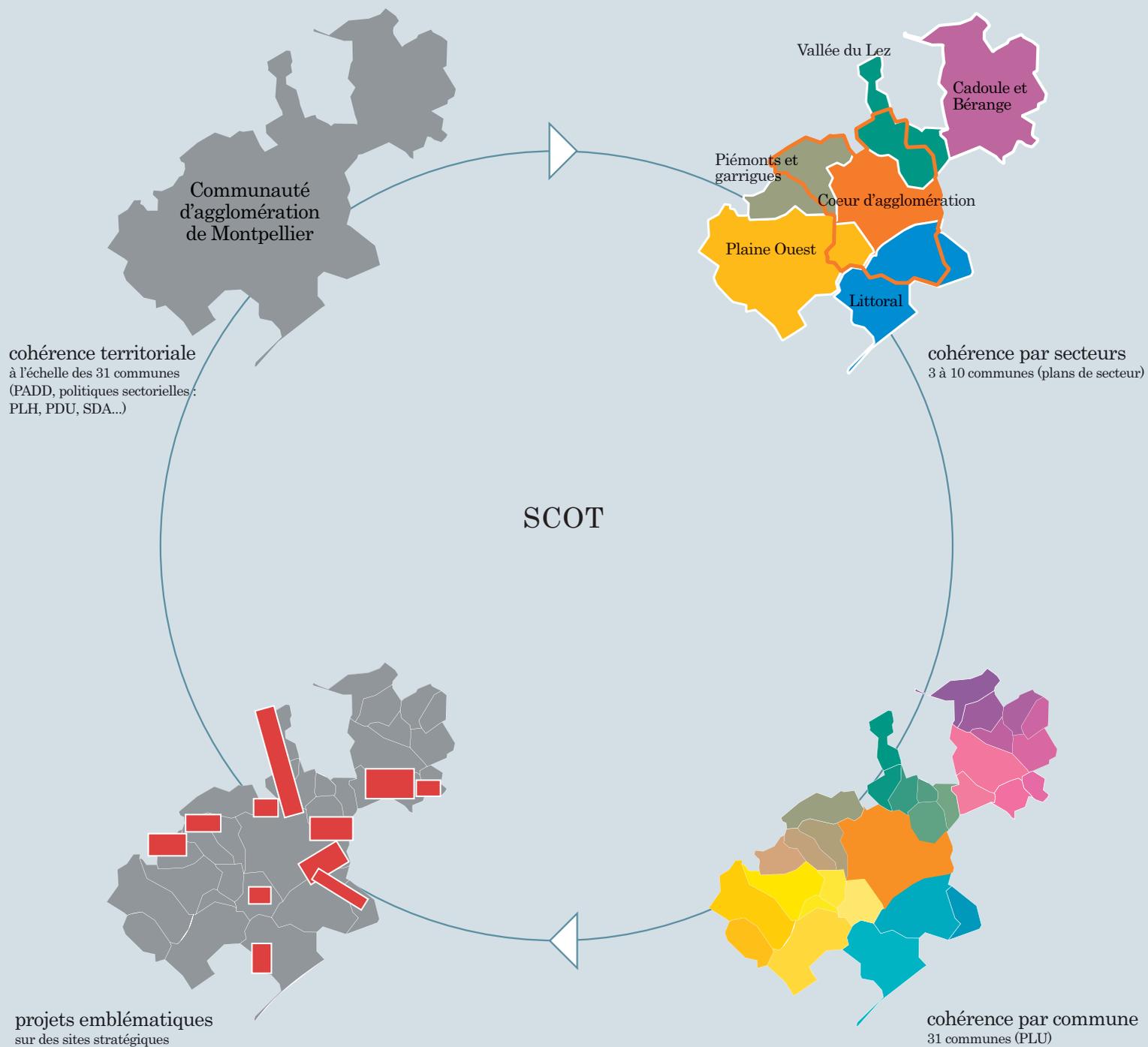
INTRODUCTION : L'ESPRIT DU PROJET.....	67
1- LES TROIS VALEURS DE PROJET.....	69
1.1 La valeur environnementale : préserver le capital Nature. Environnement, agriculture, loisirs, paysages.	
1.2 La valeur sociale : promouvoir une ville des proximités. Habitat, économie, déplacements, stationnement.	
1.3 La valeur économique : intensifier le développement, économiser l'espace.	
2 - LES FONDEMENTS DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE.....	81
2.1 Une géographie : l'armature des espaces naturels et agricoles.	
2.2 Une dynamique : l'armature des réseaux de déplacements.	
2.3 Une volonté : limites et intensités des développements urbains.	
3 - LES SITES STRATEGIQUES.....	103
CONCLUSION : VERS UNE METROPOLE MULTIPOLAIRE.....	129





# LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- 1 - LES TROIS VALEURS DE PROJET
- 2 - LES FONDEMENTS DU SCHEMA  
DE COHERENCE TERRITORIALE
- 3 - LES SITES STRATEGIQUES



## Introduction : l'esprit du projet

Le projet d'aménagement et de développement durable est la deuxième grande composante du schéma de cohérence territoriale.

Il fait suite au rapport de présentation qui expose le diagnostic et l'analyse de l'état initial de l'environnement.

Il précède le document d'orientations générales qui contient l'ensemble des mesures concourant à sa mise en oeuvre, c'est-à-dire celles vis-à-vis desquelles les documents d'urbanisme locaux ou de détermination de politiques sectorielles - le programme local de l'habitat, le plan de déplacements urbains notamment - devront être compatibles.

Il en va du projet d'aménagement et de développement durable comme il en est allé du code de l'urbanisme et plus généralement du droit contemporain. Les textes à portée juridique normative cèdent de plus en plus la place à des textes à portée politique déterminant des objectifs à poursuivre.

De même que l'article L.110 du code de l'urbanisme contient l'esprit des lois rassemblées dans le code, le projet d'aménagement et de développement durable synthétise l'esprit du schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération de Montpellier.

Le maître mot de l'expression "projet d'aménagement et de développement durable" est projet. C'est pourquoi les pages qui suivent exposent successivement :

- les trois valeurs de projet,
- les fondements de sa construction,
- les sites stratégiques, lieux de mise en oeuvre de projets emblématiques.

À ce titre, le schéma de cohérence territoriale constitue un véritable projet urbain d'agglomération.

Le partage et l'adhésion à l'esprit du schéma de cohérence territoriale de la part des élus communautaires revêtent alors une importance particulière. C'est pourquoi le projet d'aménagement et de développement durable a fait l'objet d'un débat<sup>1</sup> lors de la séance du conseil de communauté du 21 décembre 2004.

<sup>1</sup> conformément à l'article L.122-8 du Code de l'Urbanisme.





# 1 LES TROIS VALEURS DE PROJET





La Communauté d'agglomération de Montpellier entend donner un sens, c'est-à-dire une ligne de conduite, et du sens, c'est-à-dire de la valeur, au schéma de cohérence territoriale.

Ce sens correspond à la volonté de définir et de porter, tout au long de la démarche d'élaboration et de mise en œuvre du schéma de cohérence territoriale, trois valeurs :

**la valeur environnementale :**

préserver le capital Nature,

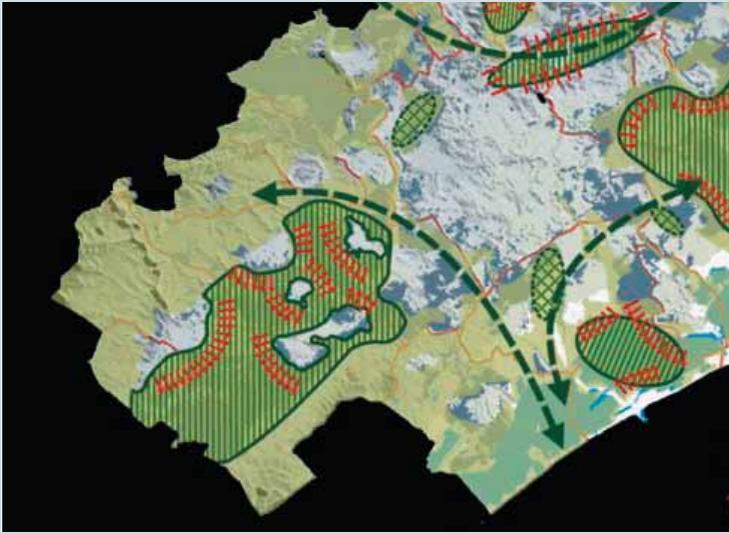
**la valeur sociale :**

promouvoir une ville des proximités,

**la valeur économique :**

intensifier le développement, économiser l'espace.

L'identification de ces trois valeurs ne correspond pas à l'imposition d'un discours qui serait venu d'ailleurs ou d'en haut, mais, bien au contraire, est l'aboutissement d'une démarche en prise avec les réalités du terrain. Cette démarche a débuté avec les études de définition et s'est poursuivie avec les ateliers territoriaux du schéma de cohérence territoriale. Elle confère ainsi une légitimité forte aux trois valeurs comme source d'inspiration du schéma de cohérence territoriale.



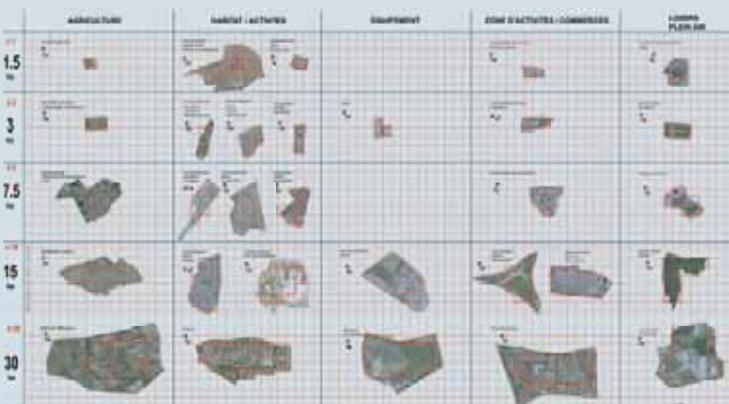
## la valeur environnementale

- révéler les espaces d'intérêt public
- respecter le patrimoine commun
- promouvoir les solidarités territoriales



## la valeur sociale

- promouvoir la ville de proximité
- conforter les pôles villageois
- rapprocher les fonctions urbaines



## la valeur économique

- intensifier le développement
- valoriser le capital foncier
- ménager le territoire

 espaces fédérateurs  
 extrait de l'étude de définition 2003,  
 équipe Vouquette  
 insertion d'un TCSP, gare de Castries  
 extrait de l'étude de définition 2003,  
 équipe Seura  
 les échelles comparées de l'aménagement  
 extrait de l'étude de définition 2003,  
 équipe Reichen et Robert & Associés

## 1.1 La valeur environnementale : préserver le capital Nature

environnement,  
agriculture,  
loisirs,  
paysages

Plages et étangs, vignes et mas, garrigues et pinèdes sont autant de composantes du capital Nature de la Communauté d'agglomération de Montpellier. Jusqu'à présent, le formidable développement de l'agglomération s'est effectué largement à ses dépens :

- en 20 ans, plus de 3000 hectares de surface agricole utilisée ont été urbanisés ;
- les milieux écologiques ont été nettement dégradés, en particulier les étangs littoraux ;
- les espaces naturels et agricoles ont été fréquemment le lieu d'urbanisations ou d'usages désordonnés (mitage, cabanisation).

La prolongation de ces tendances serait contraire aux objectifs du développement durable. Il est temps maintenant d'inverser le regard et de fonder une nouvelle harmonie entre ville et nature. Il est deux bonnes et fortes raisons à ce changement d'attitude :

- d'abord, l'intérêt bien compris des habitants d'aujourd'hui et de demain : la qualité de l'environnement est un atout essentiel de l'attractivité résidentielle et économique de l'agglomération montpelliéraine. La pérennité de cette attractivité est liée à la préservation de l'environnement.

- ensuite, l'intérêt des générations futures : ce grand capital Nature est à préserver aujourd'hui pour être transmis en héritage.

Les grands constituants agricoles, naturels et paysagers du territoire de la Communauté d'agglomération de Montpellier doivent être préservés pour eux-mêmes mais aussi pour contribuer à valoriser la qualité de "ville".

Cet impératif concerne, notamment, certaines grandes composantes du territoire :

- le territoire des patrimoines boisés et des garrigues qui contribue à l'identité paysagère des reliefs montpelliérains ;

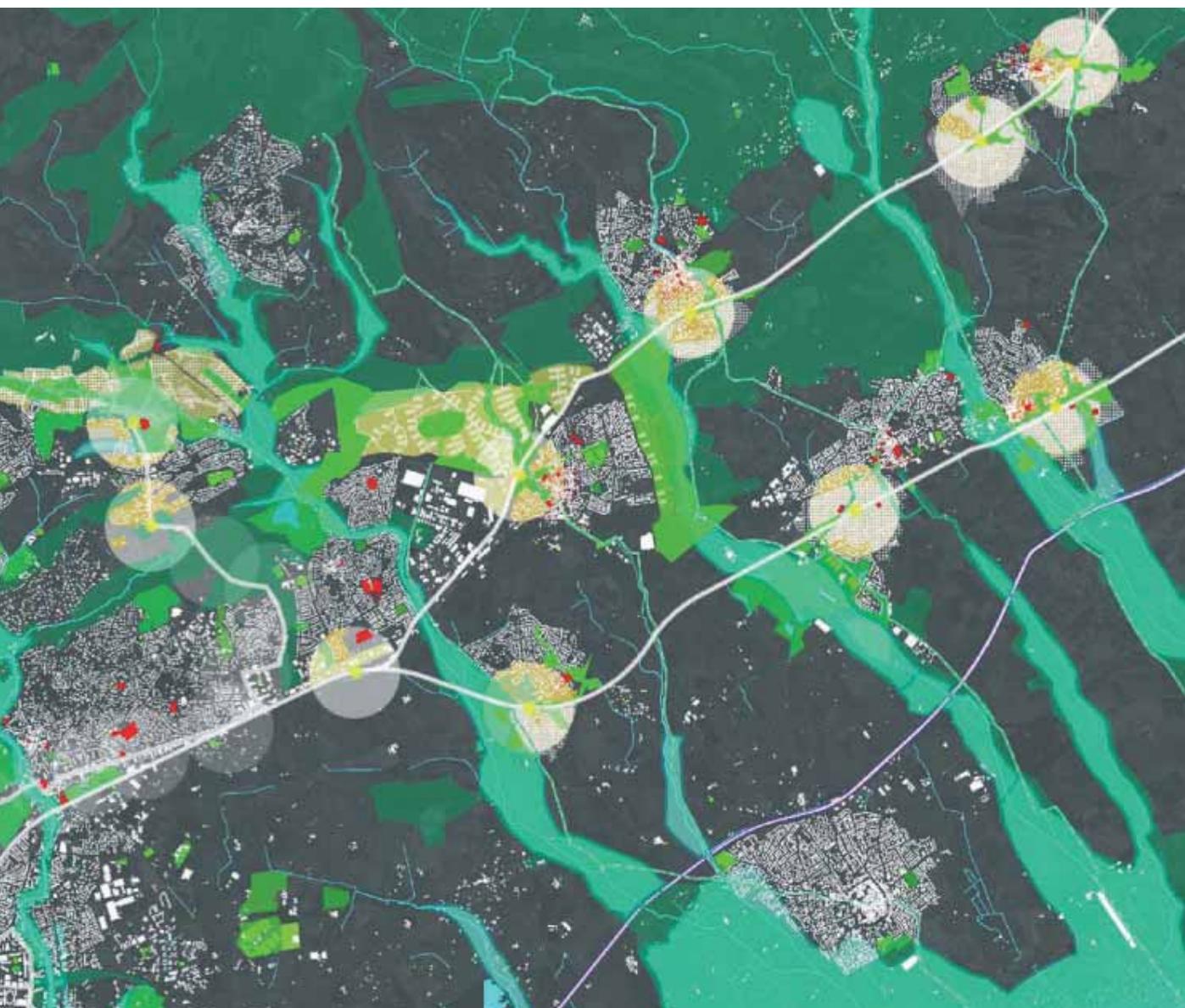
- le territoire des espaces agricoles destiné à devenir le support d'une nouvelle agriculture périurbaine où les dimensions économiques, paysagères et écologiques seront réconciliées, avec notamment la pérennisation des terroirs agricoles aptes à produire dans les meilleures conditions ;

- le territoire des milieux riches en biodiversité faunistique et floristique particulièrement localisés au niveau des étangs littoraux et de leurs abords où les démarches Natura 2000 tracent la voie d'une nécessaire reconquête écologique ;

- le territoire des parcours hydrauliques, des bassins versants du Lez, de la Mosson et autres rivières, où il conviendra de mieux associer prévention des risques et valorisation de paysages attractifs grâce à une relation plus harmonieuse entre la ville, l'agriculture et l'eau.

Cultiver la valeur environnementale va au-delà d'une approche purement réglementaire en termes d'interdits et de contraintes. C'est inscrire tous les territoires évoqués ci-dessus dans une même logique de projet.





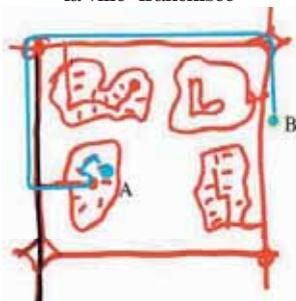
principe de développement du secteur Cadoule et Bérange autour des réseaux de transports publics inter urbains  
*extrait de l'étude de définition 2003, équipe Seura*

## 1.2 La valeur sociale : promouvoir une ville des proximités

habitat,  
économie,  
déplacements,  
stationnement

Dans l'agglomération montpelliéraine, sans doute plus qu'ailleurs, la notion de "ville - territoire" a supplanté l'opposition ville / campagne. La "ville - territoire" n'a pas d'autre limite spatiale que le "budget temps" des ménages et le "budget investissement" des collectivités territoriales qui aménagent et équipent le territoire, s'agissant en particulier des infrastructures de déplacement.

la ville "franchisée"

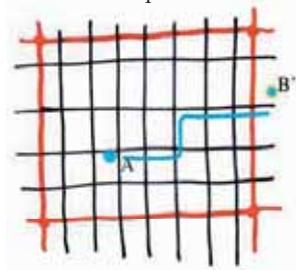


éviter le développement des grands "environnements sécurisés" qui génèrent la dissolution de l'espace public, l'enclavement foncier et l'essor de la dépendance automobile,

Ici comme ailleurs, cette "ville territoire" s'est largement constituée sur la base du développement des réseaux routiers suscitant l'addition de lotissements, de maisons individuelles et de zones artisanales et commerciales.

Les ménages, et particulièrement les plus jeunes d'entre eux, sont contraints de s'éloigner du territoire communautaire et contribuent ainsi à l'émergence de l'aire urbaine de Montpellier avec sa centaine de communes. Ce mouvement a provoqué une forte augmentation de la dépendance automobile et de la contrainte sociale qu'elle implique pour le budget des familles et leur temps de déplacements.

la ville passante



intervenir sur le maillage secondaire et tertiaire de la voirie pour permettre une offre foncière diversifiée et l'accessibilité piétonne aux services proximité (écoles, commerces, TC...)

Il est temps, ici aussi, de modifier la stratégie, les politiques, et donc le système de valeurs. Une ville des proximités, c'est une ville accessible pour tous. Cela veut d'abord dire le logement accessible pour tous.

### Habitat : accroître et diversifier l'offre résidentielle

Développement démographique et économique obligent : les besoins en logement sont et seront toujours pressants. C'est pourquoi, le schéma de cohérence territoriale, en relation avec le programme local de l'habitat, poursuit quatre objectifs :

- augmenter la production pour, dans les années à venir, passer d'un rythme annuel de 2500 à un rythme annuel de 3500 à 4000 logements neufs,

- améliorer la qualité résidentielle en privilégiant la construction de maisons groupées et de petits immeubles proches des services et des commerces et bien desservis par les transports publics,

- diversifier et rééquilibrer géographiquement l'offre de logement (locative ou en accession "abordable") afin de répondre à la demande des ménages aux revenus faibles et moyens,

- renouveler l'offre résidentielle des quartiers dans le cadre des politiques de rénovation urbaine.

"Toute la ville accessible pour tous", cela veut également dire un réseau de transports publics développé à l'échelle du territoire du schéma de cohérence territoriale.

### Déplacements : développer et moderniser l'offre de transport publics

Le schéma de cohérence territoriale, en relation avec le plan de déplacements urbains, projette la constitution de deux grands réseaux de transports publics : un réseau de transports publics urbains (tramway, bus sur voies réservées ou équivalent) à renforcer à l'échelle du cœur d'agglomération, et un réseau de transports publics interurbains (train, tramway régional ou équivalent) à développer à l'échelle métropolitaine. Ces deux réseaux seront articulés avec le réseau routier et le réseau cyclable afin de faciliter les échanges entre modes de déplacements.

### Stationnement : inciter à "laisser la voiture au garage"

Le schéma de cohérence territoriale, en relation avec le plan de déplacements urbains, définit une orientation visant à modérer l'usage de l'automobile par des politiques de stationnement adaptées. Ainsi, l'offre de stationnement au lieu de résidence sera favorisée afin d'inciter à "laisser la voiture au garage". À l'inverse et dans les zones desservies par un transport public structurant, le stationnement sera limité dans les lieux de travail ou dans les lieux recevant du public afin d'inciter à l'usage des transports publics et des parkings de dissuasion localisés en amont des zones de congestion du trafic.



Ces problématiques majeures de l'habitat et des déplacements sont à considérer dans une démarche globale d'aménagement intégrant le développement économique et l'accès aux équipements.

## Faciliter l'accès à l'emploi et aux équipements

La dépendance automobile est une contrainte sociale forte qui renchérit le coût global des déplacements quotidiens (coût en temps et en argent supporté par les particuliers comme par les entreprises et les collectivités) et peut freiner l'accès à l'emploi. Les logiques de "zoning" ont contribué, par le passé, à éloigner de manière excessive l'emploi de l'habitat.

Le schéma de cohérence territoriale prévoit, au contraire, de rapprocher l'emploi et l'habitat en privilégiant la mixité (logements, bureaux, artisanat) dans tous les développements urbains à venir et de favoriser l'accessibilité aux principaux pôles d'emplois en organisant leur desserte prioritaire par les transports publics.

De la même manière, le schéma de cohérence territoriale prévoit :

- de rapprocher l'offre d'équipements (écoles, collèges, équipements de proximité) et l'habitat en privilégiant leur accessibilité par les modes doux et leur implantation au cœur des développements urbains à venir,
- de favoriser l'accessibilité aux principaux équipements d'échelle métropolitaine en organisant leur desserte prioritaire par les transports publics.

## Développer une armature commerciale plus proche et plus accessible

La ville est le lieu de l'échange, en particulier commercial. En cela, le commerce constitue l'un des piliers du projet urbain d'agglomération exprimé dans le projet d'aménagement et de développement durable. Dans le passé, les formes de développement des équipements commerciaux périphériques ont contribué à la dilution des liens de proximité et à l'augmentation de la dépendance automobile. Il convient, aujourd'hui, de réorienter les développements commerciaux vers des formes plus diversifiées, plus proches des lieux de vie et plus accessibles par les transports publics. L'opération Odysseum, au cœur de l'agglomération, desservie par le tramway et intégrée au projet d'extension planifiée de la ville centre, constitue une illustration de cette nouvelle orientation appliquée à un équipement commercial de niveau régional. Au-delà de cet exemple exceptionnel par ses caractéristiques et son rayonnement, le schéma de cohérence territoriale prévoit de décliner une politique d'urbanisme commercial recouvrant toutes les échelles de la ville et du commerce. Elle vise :

- à favoriser, à l'échelle de la zone de chalandise correspondant à l'aire urbaine élargie, le rôle du cœur d'agglomération - accessible par le réseau de transport public - comme polarité commerciale majeure assurant un rayonnement métropolitain ;
- à renforcer, à l'échelle des zones de chalandise correspondant à des secteurs intercommunaux, des polarités commerciales d'appui ;
- à développer, à l'échelle des zones de chalandise plus locales (village, quartier), une offre commerciale de proximité.

## Localiser "la bonne activité au bon endroit"

S'il n'est pas, à proprement parler, un outil de développement économique, le schéma de cohérence territoriale doit créer les conditions de ce développement de manière durable en proposant une stratégie de localisation des activités économiques en fonction de leurs caractéristiques, de leurs besoins et de l'environnement. En complément des principaux sites d'accueil d'activités économiques en cours de développement, cette stratégie consiste à développer quatre offres immobilières identifiées :

- pour les activités artisanales et de services de proximité ;
- pour les activités industrielles ou de logistique urbaine (commerce de gros, entrepôts, messageries) aux portes de l'agglomération et autour des nœuds autoroutiers ;
- pour les activités tertiaires (bureaux, centres d'affaires) directement accessibles par le TGV et par le tramway ;
- pour les activités de recherche-développement dans des sites à haute qualité environnementale.

Cette stratégie pourrait se résumer par la formule suivante : "la bonne activité au bon endroit".

Cultiver cette valeur sociale devra permettre de concilier "la ville en bas de chez soi" et "la métropole au bout du tramway" :

- "la ville en bas de chez soi" ce sont les liens de proximité sur des courtes distances (marche à pied, vélo) à l'échelle des quartiers et des villages,
- "la métropole au bout du tramway" ce sont les pratiques de mobilité (usage combiné du vélo, de l'automobile et des transports publics) donnant accès à l'offre métropolitaine d'équipements, de services et d'emplois.





extrait de l'étude de définition 2003,  
équipe Reichen et Robert & Associés

1	2	1. un lotissement : 53 maisons sur une emprise de 10 ha
		2. un mas : 53 logements potentiels sur une emprise de 1 ha
		hypothèse pour un "mas du 3 <sup>ème</sup> millénaire" état existant / projet

### 1.3 La valeur économique : intensifier le développement, économiser l'espace

L'excessive consommation d'espace de ces 30 dernières années fait peser une menace sur le développement résidentiel et économique de la Communauté d'agglomération de Montpellier. L'utilisation très extensive du foncier -la matière première de l'urbanisation- a provoqué une hausse du prix des terrains qui se répercute sur les opérations tant d'habitat que d'activités. Elle contribue à la crise immobilière que connaît l'agglomération montpelliéraine.

Cette crise, combinée avec la pression continue de la demande, génère une baisse des solvabilités et une "fuite" des ménages à revenus médians vers les nouvelles frontières de l'aire urbaine de Montpellier. Les terrains y sont moins chers parce que moins bien desservis et moins bien dotés en équipements et services.

C'est donc l'attractivité résidentielle et économique de la Communauté d'agglomération de Montpellier qui est en jeu. Répondre à ce défi exige de renverser la tendance en intensifiant le développement afin d'économiser l'espace et ce pour tous les usages, toutes les fonctions : habitat, activités, infrastructures et équipements.

Cette exigence se déclinera selon deux modalités.

- Réinvestir les espaces urbains existants. L'espace qui sera le moins consommé est celui qui l'est déjà... insuffisamment. Le schéma de cohérence territoriale considère cette première modalité comme prioritaire et fixe un objectif de répartition spatiale du développement urbain : un tiers en réinvestissement, deux tiers en extension.

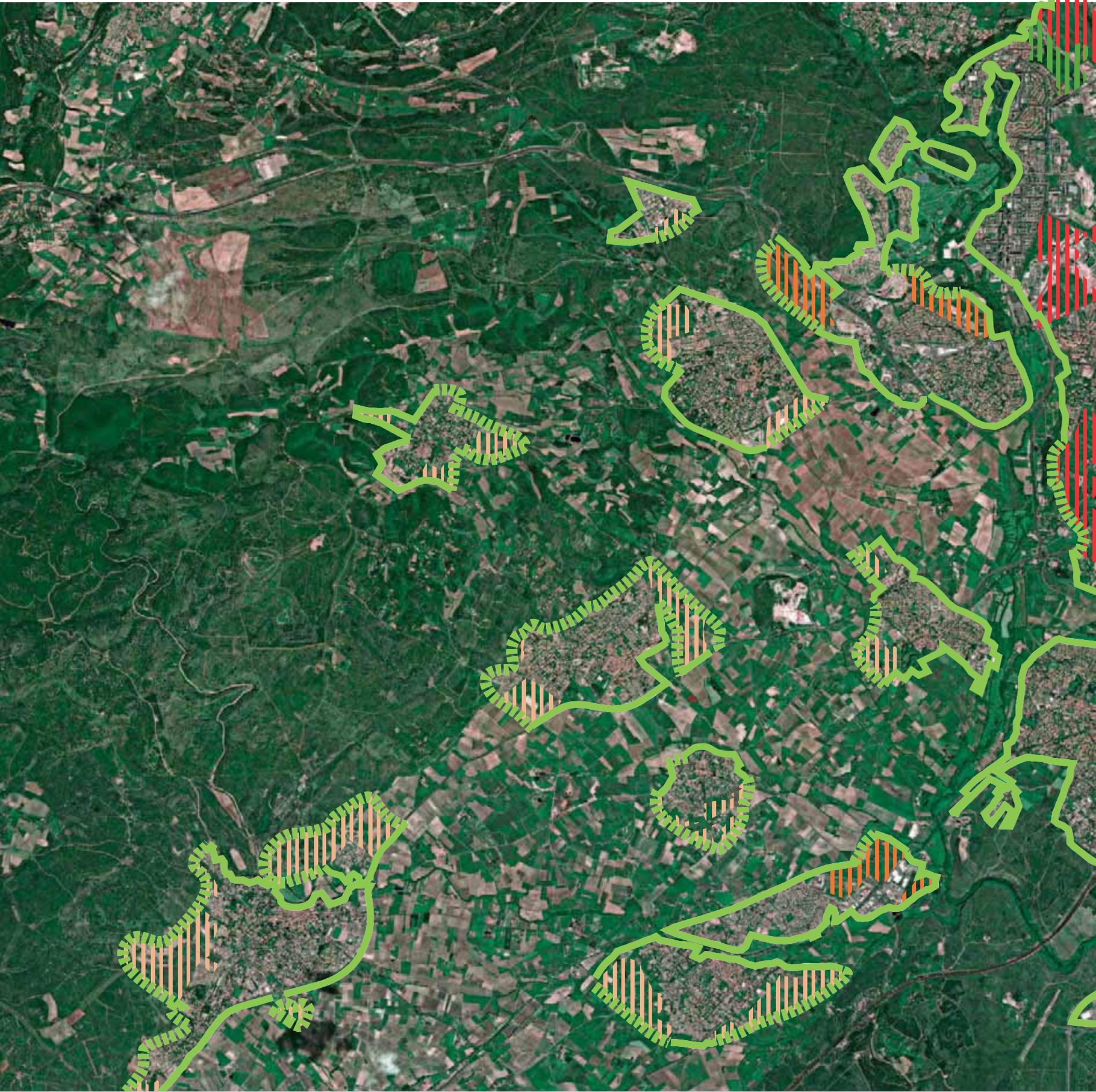
- Utiliser au mieux les espaces d'extension urbaine potentielle prioritairement là où les réseaux de transports publics sont et seront très présents.

La gestion économe du capital foncier exige une approche renouvelée des projets d'extension urbaine. Le schéma de cohérence territoriale détermine des objectifs d'intensité de développement qui doivent permettre, au travers de formes urbaines diversifiées, de diminuer à la fois la consommation d'espace, les coûts de construction et, par voie de conséquence, d'agir sur les prix de l'immobilier. De ce point de vue, intensifier le développement revient à optimiser tant le foncier que les équipements et les réseaux nécessaires à l'urbanisation.

Economiser le territoire, c'est préserver le foncier de demain ; c'est également mieux répondre aux solvabilités d'aujourd'hui.

typologie d'habitat  
extrait de l'étude de définition 2003, équipe Seura

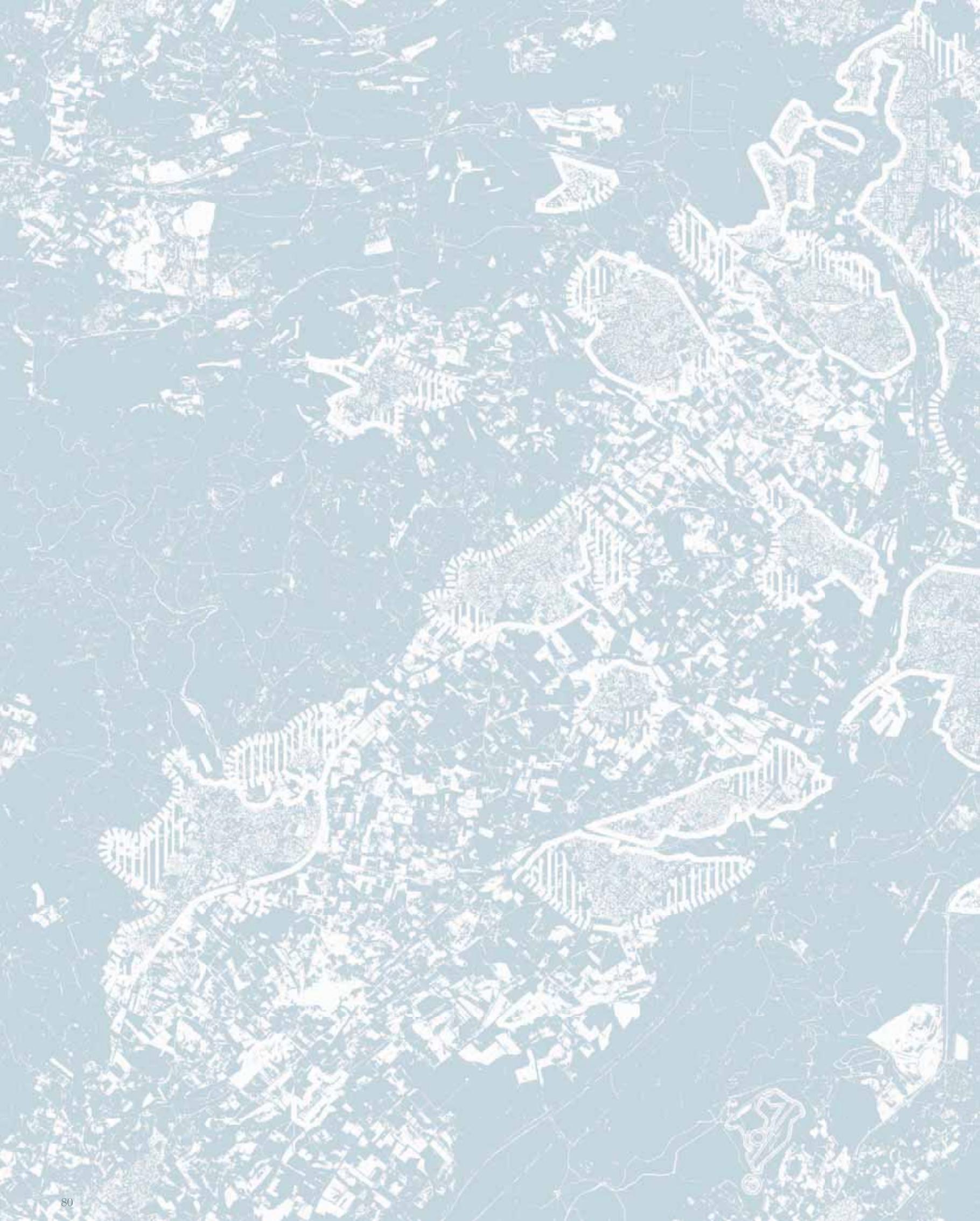


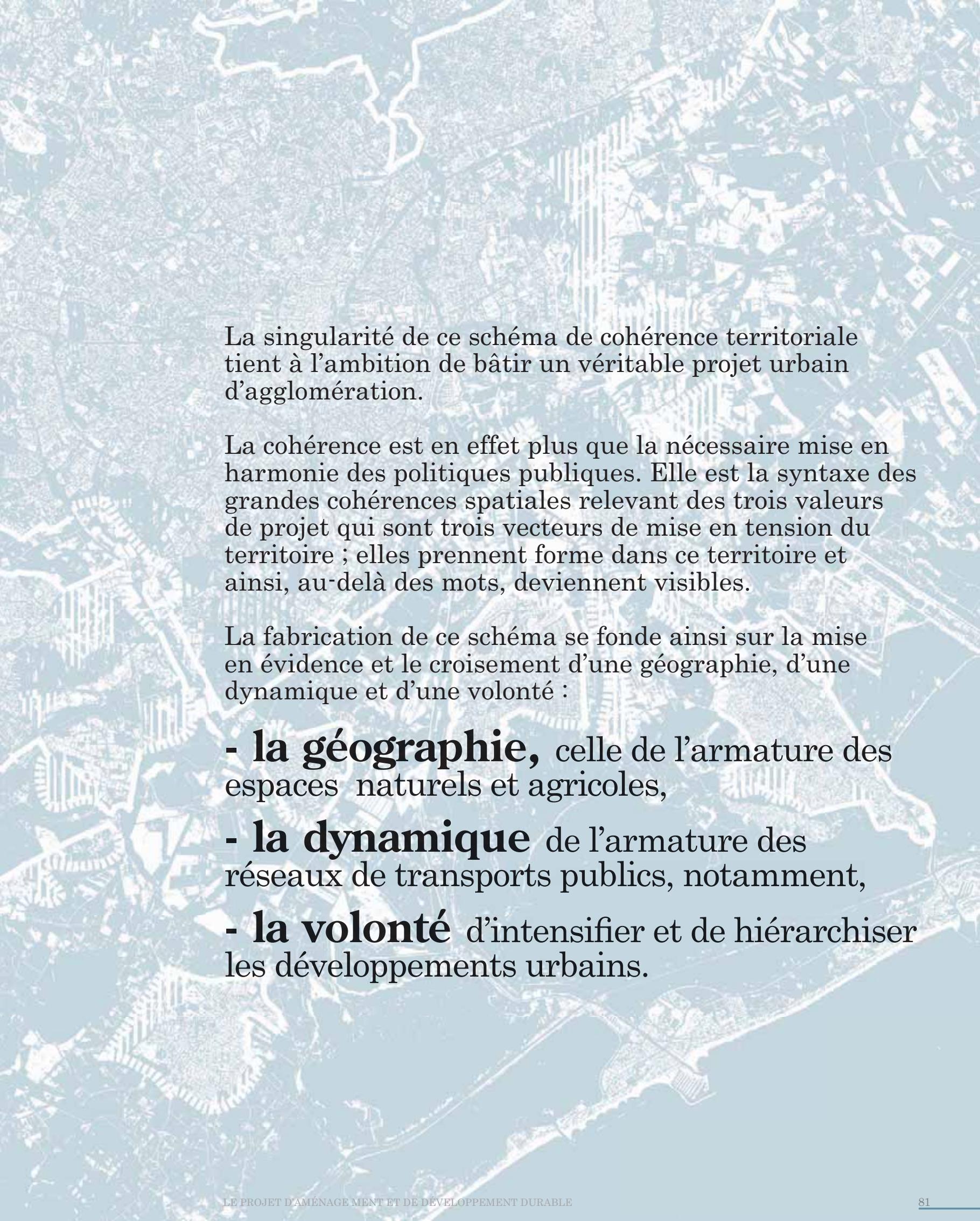




# 2

## LES FONDEMENTS DU SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE



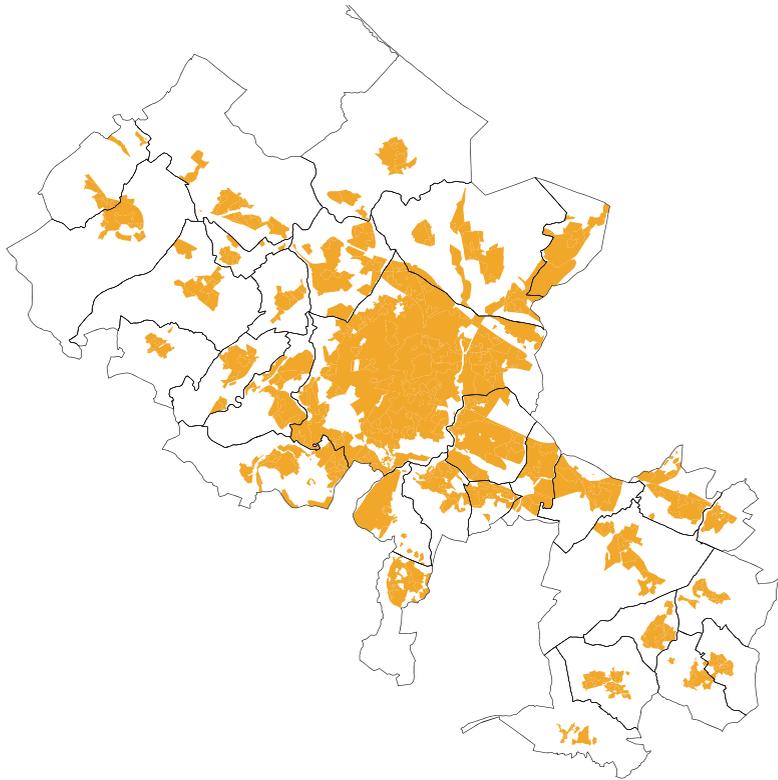
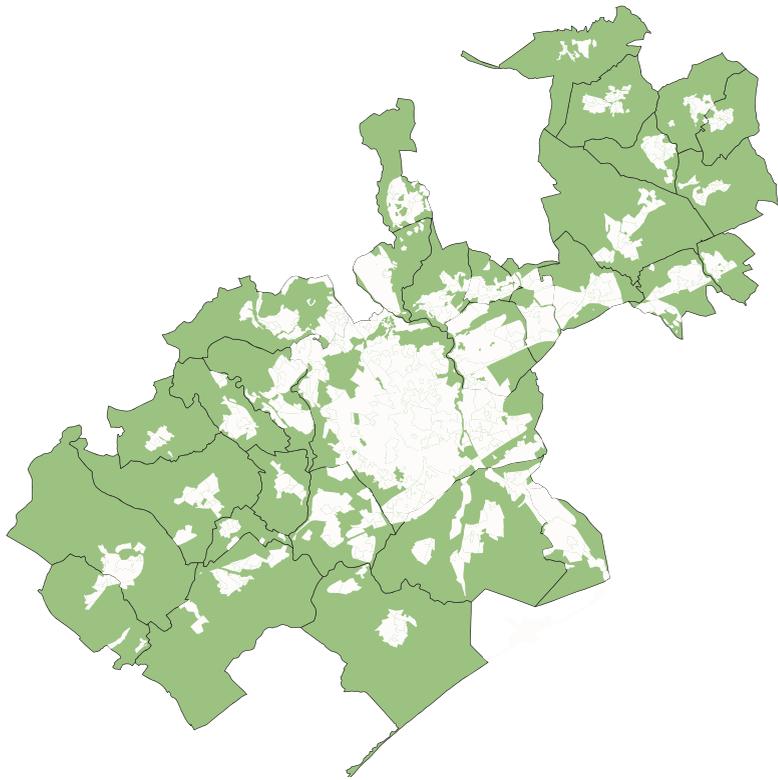


La singularité de ce schéma de cohérence territoriale tient à l'ambition de bâtir un véritable projet urbain d'agglomération.

La cohérence est en effet plus que la nécessaire mise en harmonie des politiques publiques. Elle est la syntaxe des grandes cohérences spatiales relevant des trois valeurs de projet qui sont trois vecteurs de mise en tension du territoire ; elles prennent forme dans ce territoire et ainsi, au-delà des mots, deviennent visibles.

La fabrication de ce schéma se fonde ainsi sur la mise en évidence et le croisement d'une géographie, d'une dynamique et d'une volonté :

- **la géographie**, celle de l'armature des espaces naturels et agricoles,
- **la dynamique** de l'armature des réseaux de transports publics, notamment,
- **la volonté** d'intensifier et de hiérarchiser les développements urbains.



**inverser le regard ...**  
•••

## 2.1 Une géographie : l'armature des espaces naturels et agricoles

L'armature des espaces naturels et agricoles est plus que le constat d'une géographie, elle résulte d'une volonté politique forte : celle de préserver et valoriser l'ensemble de ces espaces.

Par delà la prise en compte des seuls espaces qui sont communément considérés comme intangibles au regard des protections qui s'y attachent (zones inondables, espaces boisés classés, espaces remarquables du littoral, etc.), le schéma de cohérence territoriale identifie environ 30 300 hectares, soit plus de 90% de l'ensemble des espaces naturels et agricoles existants en 2004, comme relevant de cette armature et qui, à ce titre, ne seront plus considérés comme le réservoir de l'étalement urbain.

Cette volonté politique est fondée sur deux motivations :

- les espaces naturels et agricoles ont des usages et donc des valeurs,
- le schéma de cohérence territoriale inverse le regard habituel relatif à ces espaces et entend limiter leur consommation excessive par l'urbanisation.

Dans cette logique d'inversion du regard, l'armature des espaces naturels et agricoles devient l'acteur principal du projet à travers trois approches complémentaires.

### Inverser le regard

Les études de définition du schéma de cohérence territoriale, l'étude sur les espaces naturels et agricoles<sup>1</sup> et les ateliers territoriaux ont permis de "faire parler la géographie". Ce travail de terrain a révélé les qualités, les déterminants du territoire communautaire et ses grandes composantes :

- la trilogie littoral-plaine-garrigue, grande "toile de fond" qu'il conviendra de préserver ;
- l'importance des vallées, notamment celles de la Mosson et du Lez, corridors hydrauliques et écologiques où il s'agit de concilier protection contre les risques et valorisation naturelle ;
- l'intrication de la ville et de la campagne dont l'équilibre sera l'objectif premier du schéma.

Au sein de cette géographie posée comme première, il convient d'inverser le regard en privilégiant le "contenant" (l'armature des espaces naturels et agricoles) sur le "contenu" des projets de développement. De la même manière qu'une ville se compose par ses vides (les rues, les places), le projet urbain d'agglomération se façonne à partir de la composition des "vides" (agricultures, garrigues, étangs, etc.) et non plus de l'addition de "pleins".

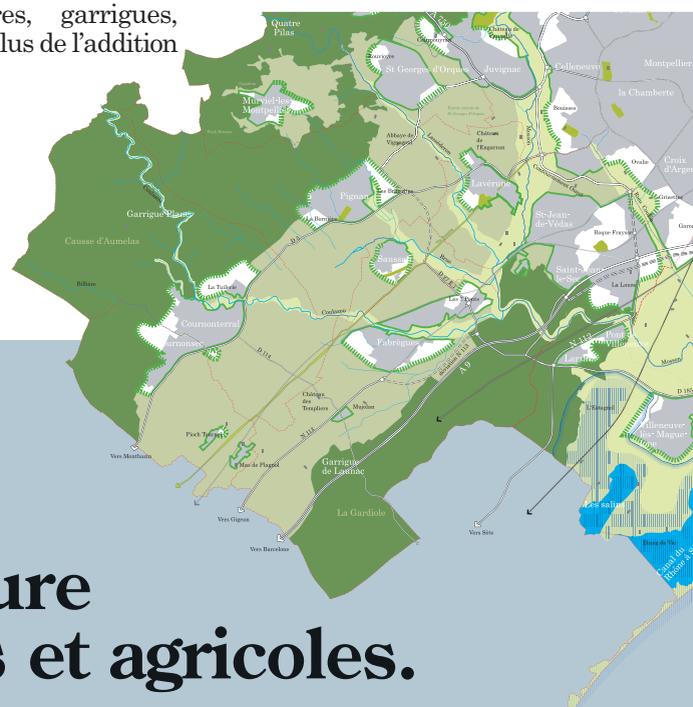
### Identifier les limites

Toute définition d'espaces est aussi, ipso facto, une définition de limites. Celles de l'armature des espaces naturels et agricoles déterminent l'enveloppe intangible des espaces qui ne devront pas être urbanisés.

En particulier, les limites sont l'expression lisible de la pérennité que le schéma de cohérence territoriale garantit à l'économie agricole. Cette lisibilité à 15 ans doit créer des conditions favorables à l'investissement agricole et minimiser les conséquences négatives de la spéculation foncière.

De plus, le projet d'aménagement et de développement durable ne considère pas ces limites comme un simple trait sur une carte, mais bien plutôt comme autant "d'entre-deux", opportunités de projets et lieux de valorisation réciproque entre ville et nature.

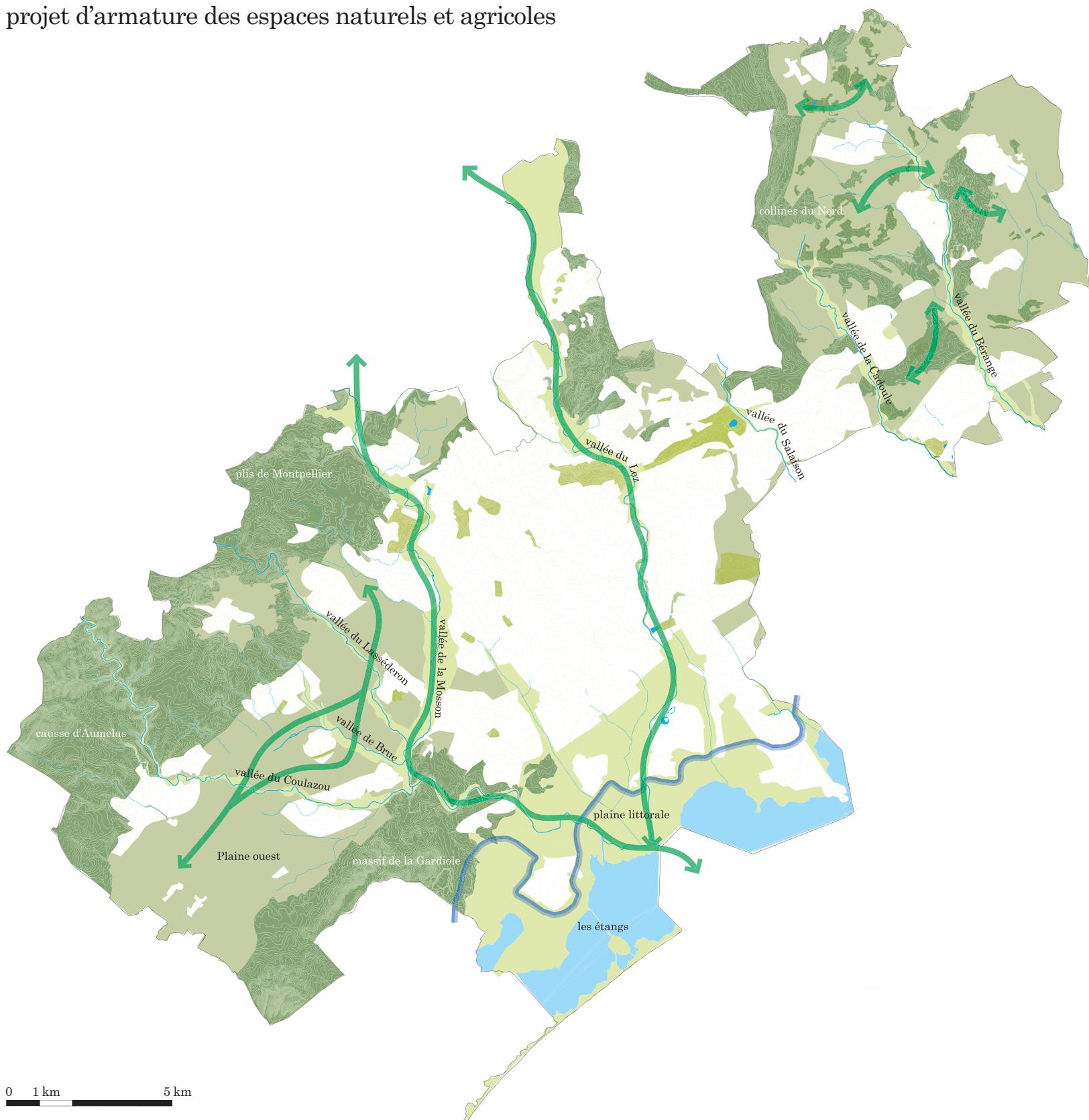
extrait de l'armature des espaces naturels et agricoles sur la plaine Ouest



<sup>1</sup> étude IRNA / ENSAM 2003

# ... pour révéler l'armature des espaces naturels et agricoles.

# projet d'armature des espaces naturels et agricoles



# Qualifier les espaces naturels

Ces limites localisent et définissent trois grandes catégories d'espaces.

## Les garrigues et le patrimoine boisé

Ce fut autrefois l'espace privilégié d'une économie sylvo-pastorale qui a presque disparu. Aujourd'hui, de multiples usages y prennent place (constructions illicites, "cabanisation", loisirs mécaniques...). Le projet d'aménagement et de développement durable fixe comme objectif de mettre fin à la prolifération de ces nombreux usages qui mettent en danger ce patrimoine communautaire.

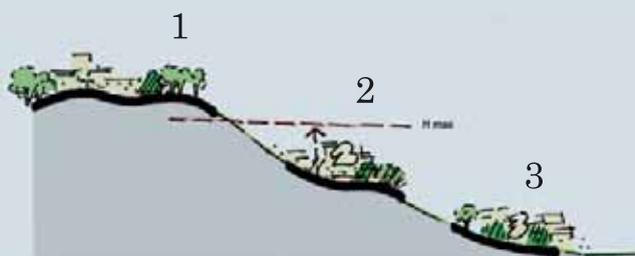
## Les terroirs agricoles

Ils comprennent une part très majoritaire de l'espace vital de l'agriculture dans la diversité de ses filières : une agriculture tournée vers les marchés extérieurs, en circuits "longs" ; mais aussi une agriculture "paysanne" plus orientée vers les marchés locaux, les circuits "courts", la vente directe et une relation plus étroite avec les consommateurs locaux. À l'égard de toutes ces agricultures, le projet d'aménagement et de développement durable affirme l'objectif de pérennité des espaces concernés en jouant de toute la gamme des outils de développement d'une agriculture périurbaine :

- d'abord, en posant des limites claires et sûres pour l'espace agricole,
- puis, en favorisant la mise en oeuvre d'une économie agricole périurbaine, notamment par la mise en place de circuits courts en débouchés locaux, la valorisation d'une identité à partir de produits locaux, le développement des agricultures comme outils pédagogiques et d'insertion sociale.



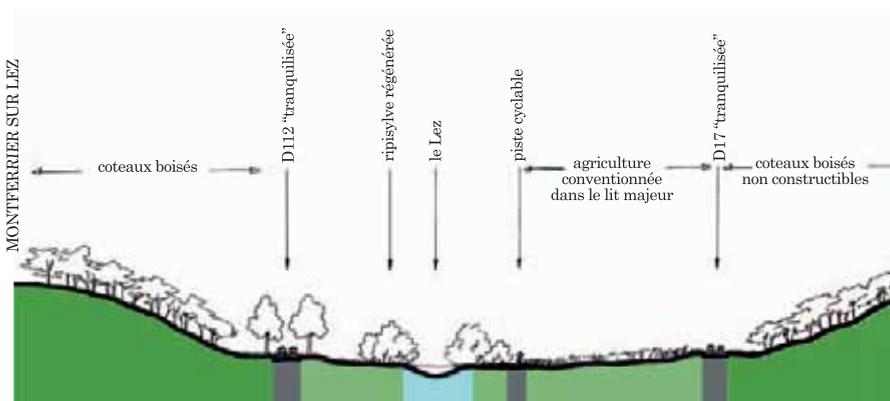
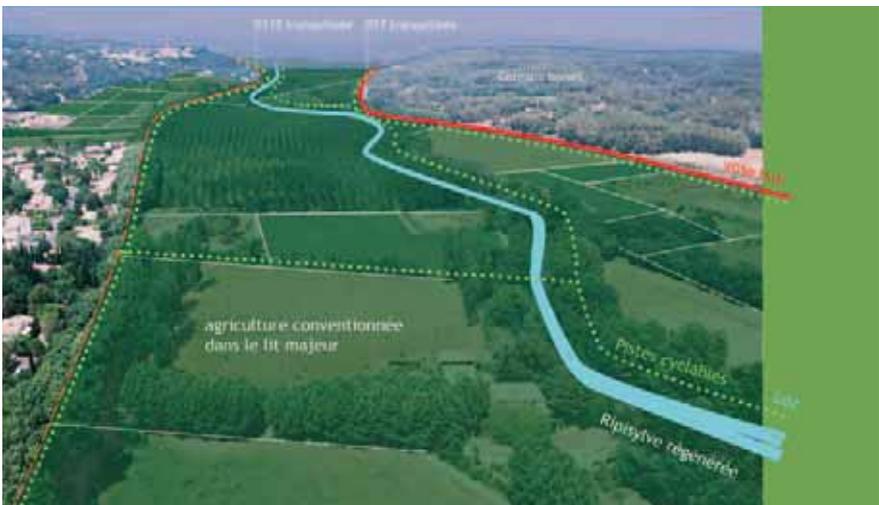
extrait de la carte des Unités Agro Physionomiques  
source : INRA-ENSAM



principes pour une urbanisation des pentes boisées  
extrait de l'atelier Plaine Ouest, octobre 2004

- pas d'aménagement possible sur la crête sauf dans le cas d'un projet exceptionnel intégrant et respectant son environnement
- peu de surface disponible en respectant la hauteur H maximale de la crête aménagement en crête militaire mais coûts de construction en hausse
- aménagement en pied de colline plus économique, moins d'impact visuel

projet pour l'agri-parc du Lez Nord  
extrait de l'atelier Vallée du Lez, septembre 2004



## Les milieux littoraux et les vallées

L'eau est source de vie : le dicton populaire est particulièrement pertinent dans le territoire communautaire qu'il s'agisse :

- de l'eau ressource pour l'alimentation humaine ;
- de l'eau milieu naturel, support de la très riche biodiversité des zones humides et étangs littoraux ;
- ou de l'eau et de ses parcours hydrauliques, composantes importantes des paysages, mais aussi couloirs d'écoulement des eaux pluviales qui exigent la définition de plans de prévention des risques d'inondation.

L'eau dans le territoire communautaire, de l'amont à l'aval, prend place dans des vallées, puis dans des zones humides et dans les étangs littoraux. Tous ces espaces sont le lieu potentiel de conflits d'usage nombreux et complexes.

Le projet d'aménagement et de développement durable<sup>1</sup> entend définir et préciser les modalités de la conciliation dynamique entre le développement des activités humaines (tourisme et loisirs mais aussi chasse, pêche et agriculture) et d'une part la préservation valorisation de la faune, de la flore et des paysages liés à l'eau et, d'autre part, la prévention des risques d'inondation. Ce qui pourrait apparaître comme autant de contraintes au développement urbain et économique est considéré par le projet d'aménagement et de développement durable comme autant de leviers de valorisation et d'atouts d'aménagement.

Dans cet esprit, il affirme trois volontés :

- mettre en œuvre la loi littoral dans un esprit de conciliation entre protection et aménagement,

- contribuer à développer une gestion intégrée des vallées par la mise en place d'une agriculture de "vallées inondables", meilleure garante d'un bon entretien des lits majeurs,

- utiliser les parcours de vallées pour développer de grandes voies vertes supports d'activités de loisirs.

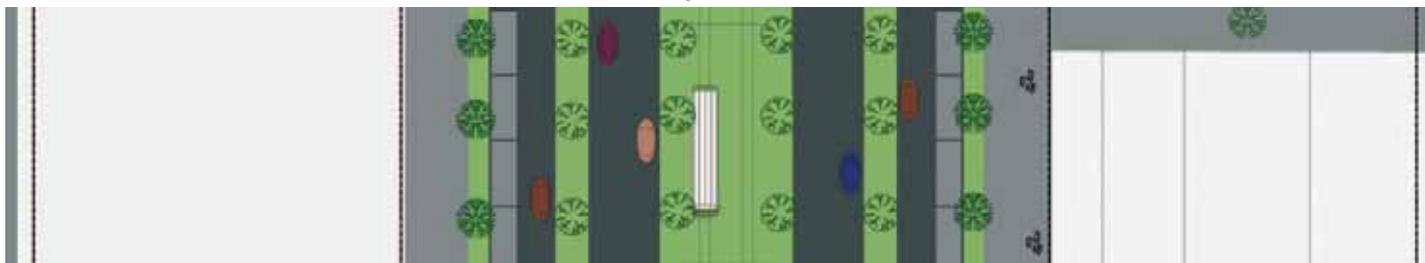
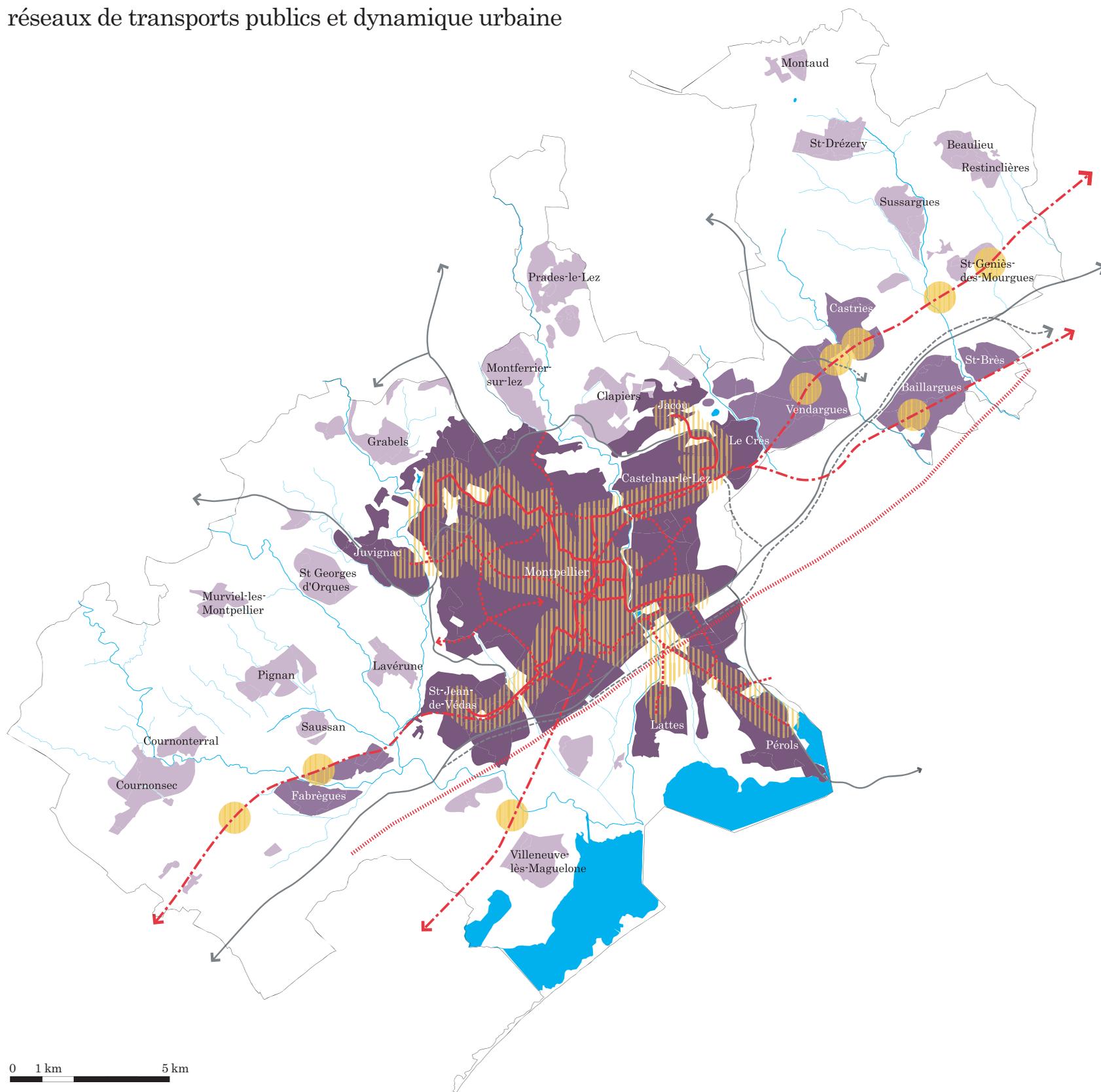


<sup>1</sup> dans la continuité du schéma d'aménagement et de gestion des eaux Lez - Mosson - Étangs palavasiens qui concerne 16 communes de la Communauté d'agglomération de Montpellier.

La pêche  
source : Cépralmar

La conchyliculture  
source : Cépralmar

# réseaux de transports publics et dynamique urbaine



le tramway, vecteur de recomposition : Proposition pour la RD 21 - plan  
*extrait de l'atelier Littoral, septembre 2004*

## 2.2 Une dynamique : l'armature des réseaux de déplacements

Les réseaux de déplacement permettant la mobilité des hommes et des marchandises ont un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire.

Autant les constructions des bâtiments résidentiels et d'activités se renouvellent de plus en plus vite, autant les réseaux de déplacements constituent des infrastructures presque irréversibles. Ils sont les grands déterminants des formes d'urbanisation et des modes de vie. Selon la logique qui préside à leur constitution, ils peuvent aggraver la dépendance automobile ou au contraire créer les conditions de mobilités associant aux déplacements automobiles, marche à pied, mobilité en vélo et en transports publics.

C'est pourquoi la volonté d'ensemble qu'exprime le projet d'aménagement et de développement durable est de localiser la demande en transports au plus près de l'offre de transports, notamment de l'offre en transports publics et en modes doux.

Le territoire communautaire sera celui des mobilités métropolitaines mais aussi des proximités au sein des quartiers, des bourgs et des villages.

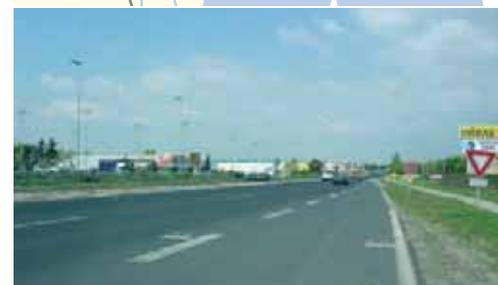
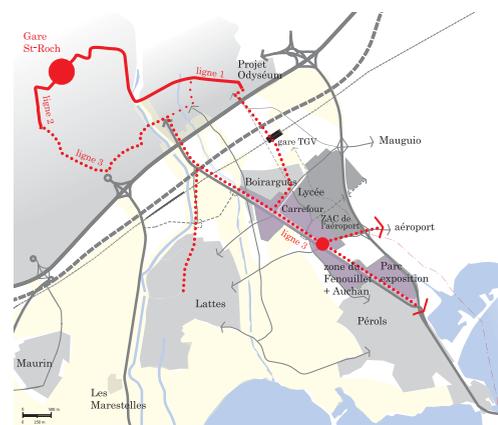
Cette volonté d'ensemble se traduit par deux objectifs : l'utilisation des réseaux de transports publics comme leviers prioritaires du développement urbain et une politique d'aménagements "civilisés" des espaces publics de voirie.

### Utiliser au mieux les réseaux de transports publics comme leviers de développement urbain

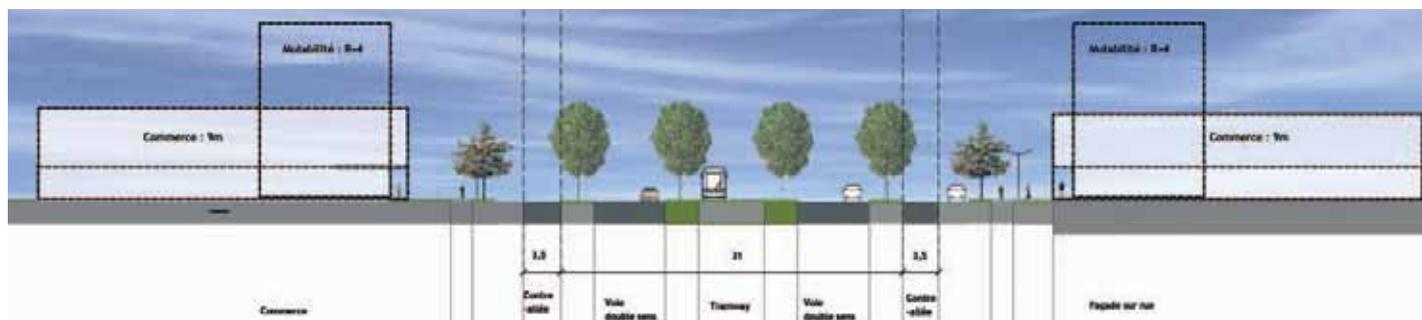
Atteindre cet objectif requiert, à l'échelle de la ville-territoire, le développement de deux réseaux complémentaires :

- le réseau de transports publics urbains (tramway, bus sur voies réservées ou équivalent). Au-delà des trois lignes de tramway programmées par le plan de déplacements urbains, le projet d'aménagement et de développement durable propose d'anticiper la création de nouvelles lignes structurantes de transports publics sur voies réservées qui serviront de leviers pour les développements urbains.

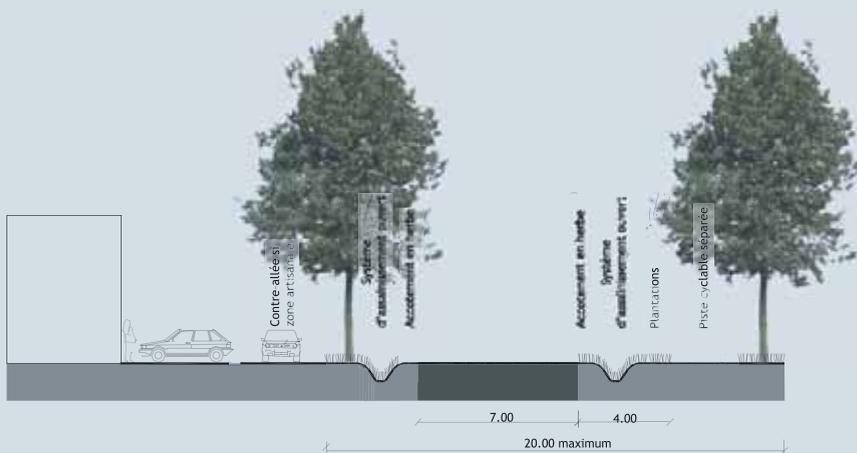
- le réseau de transports publics interurbains (train, tramway régional ou équivalent). Le projet d'aménagement et de développement durable propose de développer et moderniser ce réseau afin de doter l'aire métropolitaine d'une offre de transport, adaptée à une échelle de territoire où l'usage de l'automobile devra être organisé en favorisant le rabattement vers les transports publics.



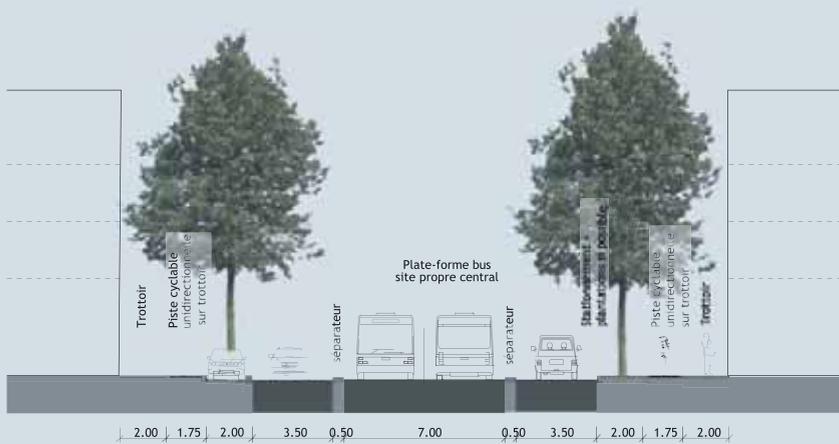
état actuel de la RD21



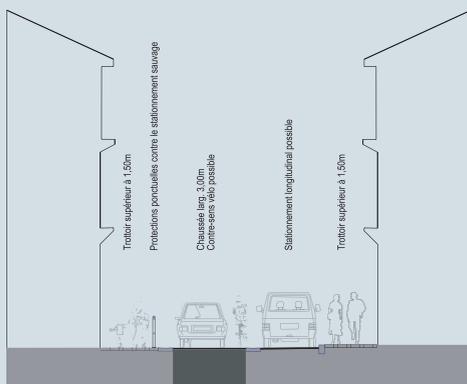
le tramway, vecteur de recomposition : Proposition pour la RD 21 - coupe  
extrait de l'atelier Littoral, septembre 2004



voie intermédiaire de liaison en milieu faiblement construit (coupe type)



voie intermédiaire de liaison en milieu construit (coupe type)



voie de desserte de quartier (coupe type)



## “ Civiliser ” les espaces publics de voirie

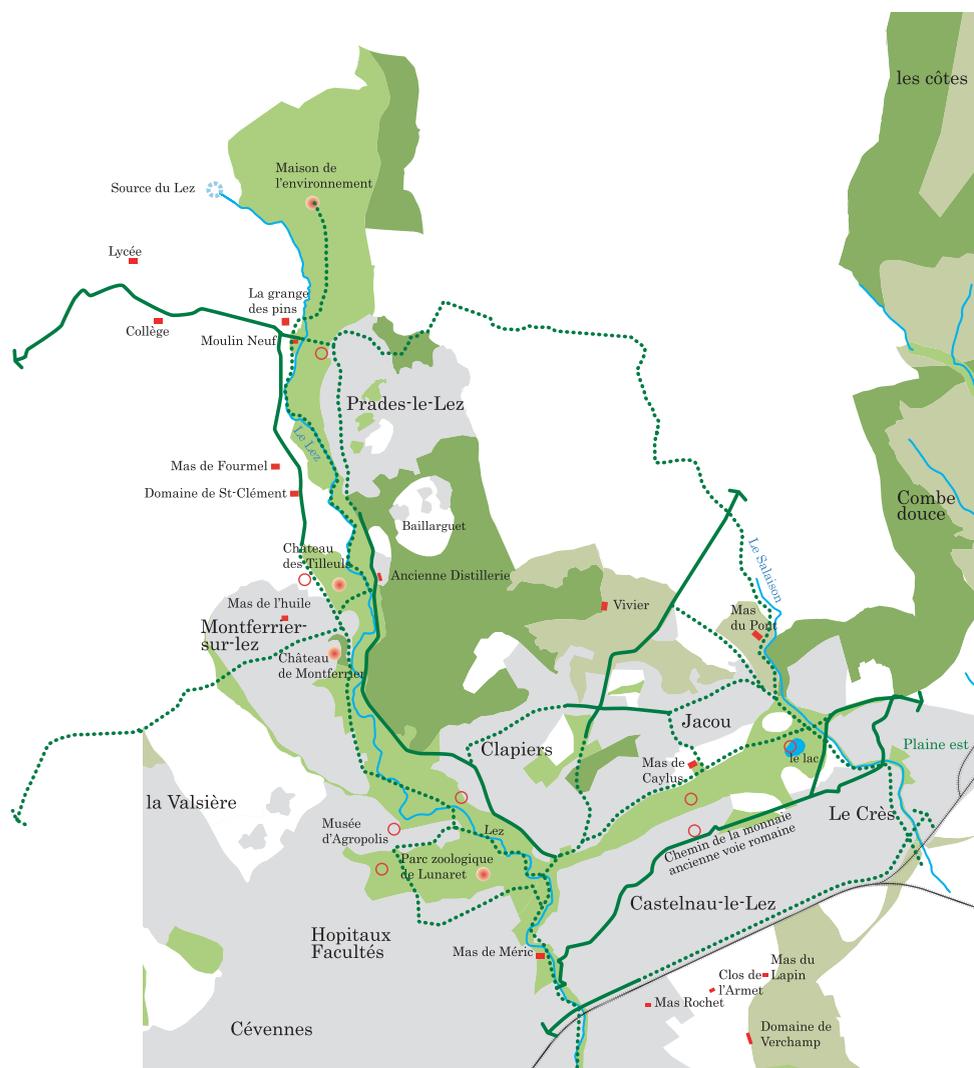
Le dossier de voirie d'agglomération a défini les principaux programmes routiers parmi lesquels le doublement de l'autoroute A9 et les principes du contournement urbain du cœur d'agglomération.

Ce programme, articulé avec le plan de déplacements urbains, vise à diminuer la part de l'automobile dans les déplacements urbains et à protéger le cœur d'agglomération du trafic de transit, notamment de transport de marchandises, en favorisant le report des automobiles sur des voies de contournement adaptées et vers les transports publics.

Le projet d'aménagement et de développement durable prolonge ces orientations fortes et affirme le nécessaire changement de regard sur la voirie et les déplacements motorisés. Les voies routières ne seront plus considérées seulement comme des infrastructures d'écoulement des trafics automobiles mais aussi comme des espaces publics propices aux mobilités des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite.

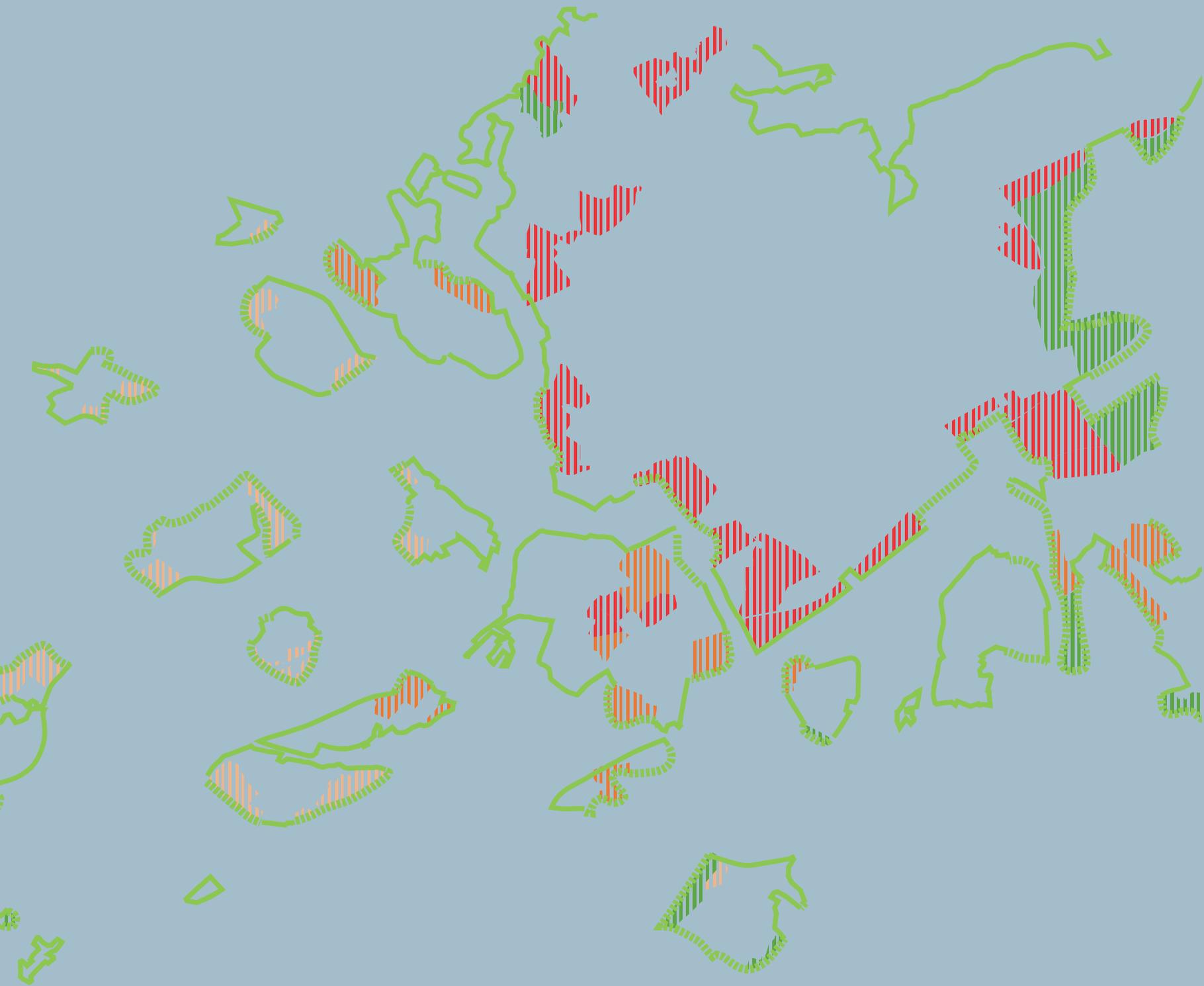
Là où il s'agissait avant de maximiser la vitesse - sans y parvenir sur un réseau viaire fréquemment très encombré -, il sera question de promouvoir une fluidité garantie quant aux temps de parcours, plus lente s'agissant des vitesses automobiles et plus sûre pour tous, en particulier cyclistes et piétons.

Une voirie plus “civilisée” contribuera, par ailleurs, à la mise en place d'un réseau de déplacements par modes doux à l'échelle communautaire.



principe d'organisation d'un réseau de circulations douces  
extrait de l'atelier Vallée du Lez, septembre 2004

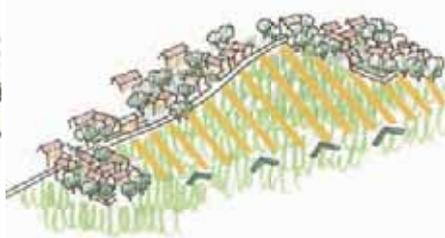
Le développement de ce réseau prendra appui sur une armature de grands axes cyclables ou voies vertes répondant principalement aux besoins des pratiques de loisir et sur un ensemble d'itinéraires cyclables d'échelle urbaine répondant prioritairement aux besoins et à la promotion de l'usage du vélo comme moyen de déplacement quotidien.



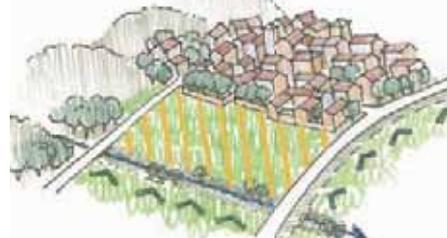
exemples de limites



préservation de continuités écologiques et paysagères entre deux zones d'extension urbaine



extension urbaine en continuité de masses bâties existantes



limites déterminées par un ruisseau et des routes

## 2.3 Une volonté : limites et intensités des développements urbains

Le projet d'aménagement et de développement durable n'est pas conçu comme une carte de destination générale des sols. Il est davantage porteur d'une démarche de projet urbain d'agglomération ; à ce titre, il doit permettre de faire plus et mieux :

- mieux, en localisant les développements urbains au regard des

deux armatures précédemment définies,

- plus, en définissant les intensités de ce développement urbain.

Ces deux ambitions répondent aux questions essentielles d'un schéma de cohérence territoriale : " les développements urbains : où, comment et quand ?"

### Les développements urbains : où ?

D'abord dans les espaces déjà urbanisés à réinvestir, ensuite dans des extensions urbaines maîtrisées.

#### Réinvestissement urbain

Priorité du projet d'aménagement et de développement durable, le réinvestissement urbain concernera au moins un tiers des développements à l'échelle communautaire. Le schéma de cohérence territoriale identifie des espaces prioritaires de réinvestissement urbain localisés le long des corridors de tramway et autour des centres villageois.

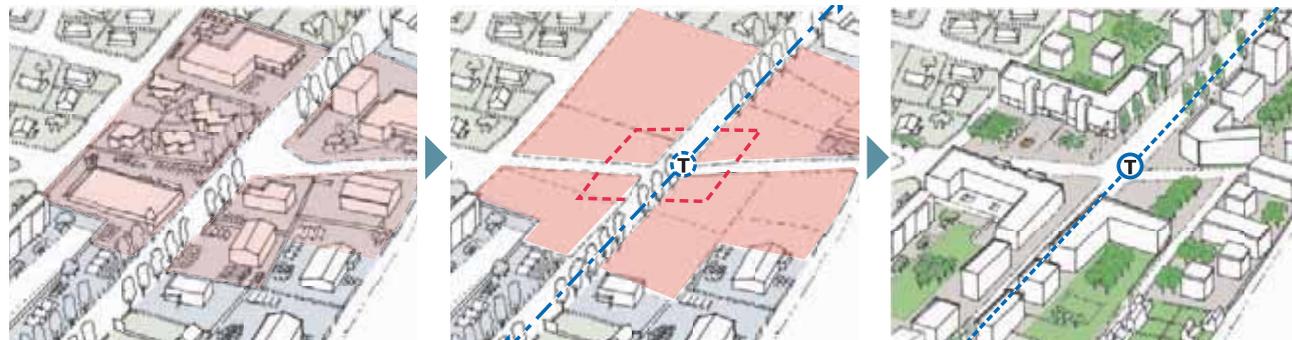
Cet objectif implique d'optimiser les espaces urbains bénéficiant d'une forte valeur de localisation en appliquant des règles d'urbanisme incitatives, adaptées au renouvellement qualitatif du cadre bâti. Il implique également de poursuivre une politique volontariste de rénovation urbaine des quartiers (Mosson, Cévennes, Centre) afin d'y renouveler l'offre résidentielle.

#### Extension urbaine

L'armature des espaces naturels et agricoles détermine, a contrario, une capacité foncière potentiellement mobilisable dans le cadre d'extensions urbaines maîtrisées. Ces extensions, ainsi encadrées, ont vocation à accueillir 2/3 des développements à l'horizon 2020, sur environ 2 900 hectares correspondant à quelque 6,5% du territoire communautaire.

Le projet d'aménagement et de développement durable exprime l'intention d'une hiérarchisation de ce potentiel foncier urbanisable en localisant la demande en déplacements et donc l'habitat et l'emploi au plus près des équipements existants et de l'offre de transport publics.

exemples de réinvestissement urbain dans le corridor du tramway



# Les développements urbains : comment ?

La localisation des réseaux de transports publics doit contribuer à “mettre en tension” le potentiel des espaces urbanisables en définissant des intensités de développement en rapport avec l’offre de transports publics. Ainsi l’espace et les déplacements motorisés seront économisés, le capital foncier sera valorisé et le cadre environnemental et naturel des résidents et des actifs sera préservé.

Deux principes guident la définition des intensités :

- valoriser la proximité du réseau de transports publics urbains,
- veiller à s’adapter au contexte urbain.

Par ailleurs, une optimisation des développements économiques sera recherchée dans les lieux d’échanges bénéficiant d’une interconnexion entre les transports publics, la route ou le fer.

Trois niveaux d’intensité rendent compte de l’objectif visant à “intensifier le développement et économiser l’espace” en fonction de chaque site d’extension urbaine potentielle. Elles expriment un objectif d’intensité de l’urbanisation appliqué à l’échelle d’un site d’extension urbaine potentielle.

## ■ forte intensité :

Formes urbaines denses. Elles associent notamment des immeubles et une armature d’espaces publics adaptée à l’échelle des circulations piétonnes. Elles correspondent à des sites desservis directement par un transport public structurant. La valorisation du sol urbain y sera particulièrement recherchée en veillant à y localiser, en priorité, des programmes à haute valeur ajoutée, intenses en richesses et en échanges.



## ■ moyenne intensité :

Formes urbaines intermédiaires. Elles associent notamment, à l’échelle du bourg ou du quartier, de petits immeubles ou des habitations groupées et une armature d’espaces publics favorisant les modes de déplacements doux. La valorisation du sol urbain y sera recherchée en tenant compte de la proximité des équipements et transports publics et en veillant à économiser les emprises dédiées aux voiries et aux aires de stationnement.



■ faible intensité :

Formes urbaines moins denses. Elles associent notamment des habitations groupées ou isolées, dans une armature d'espaces publics largement végétalisée et favorisant les modes de déplacements doux. La valorisation du sol urbain y sera recherchée en veillant particulièrement à économiser les emprises dédiées aux voiries et aux aires de stationnement.

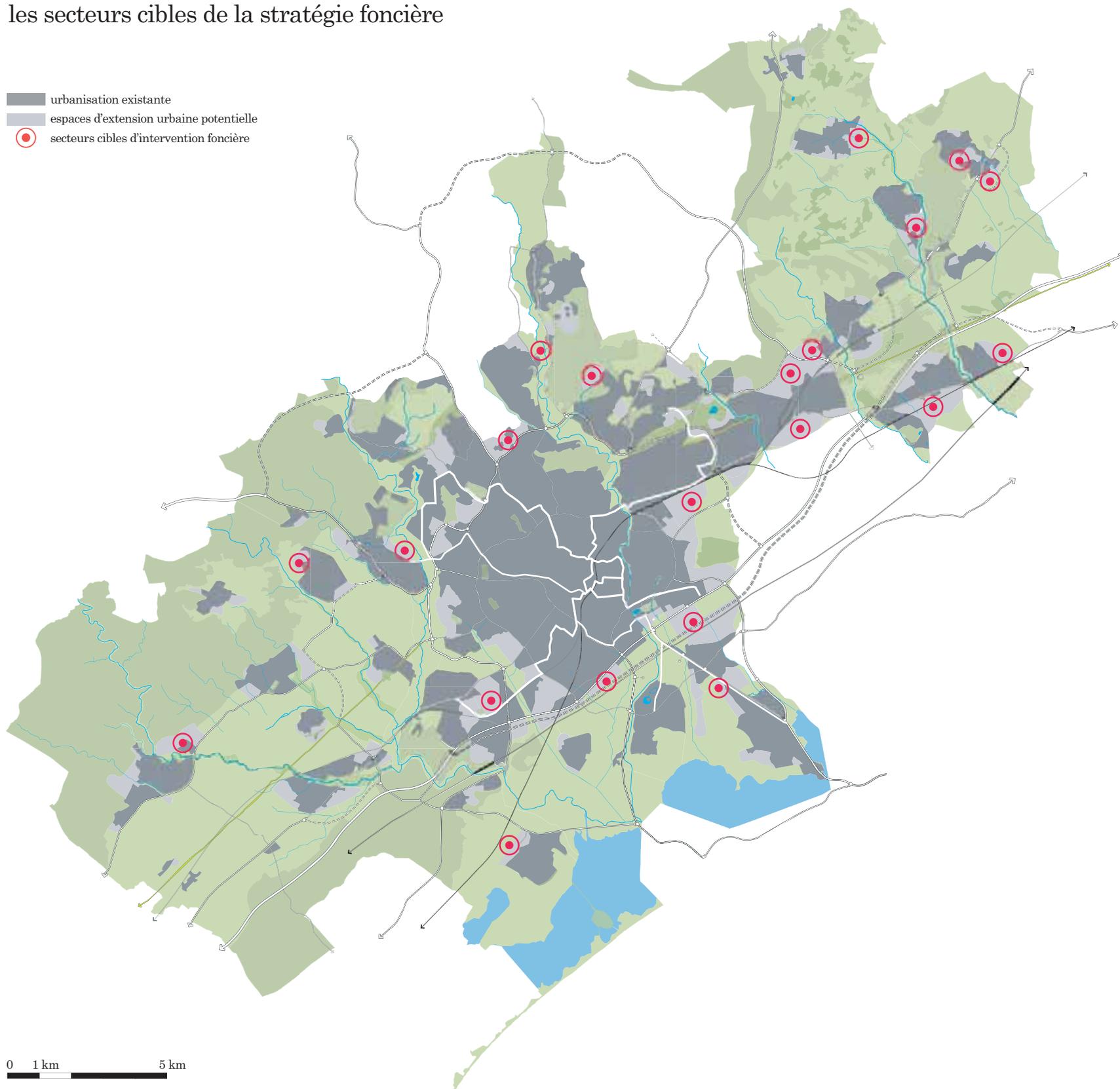
■ sites aux qualités paysagères exceptionnelles :

Dans certains sites aux qualités paysagères exceptionnelles seront privilégiées des formes urbaines particulièrement compactes permettant de préserver les grandes perspectives et les qualités paysagères des sites.



## les secteurs cibles de la stratégie foncière

- urbanisation existante
- espaces d'extension urbaine potentielle
- secteurs cibles d'intervention foncière



0 1 km 5 km

# Les développements urbains : quand ?

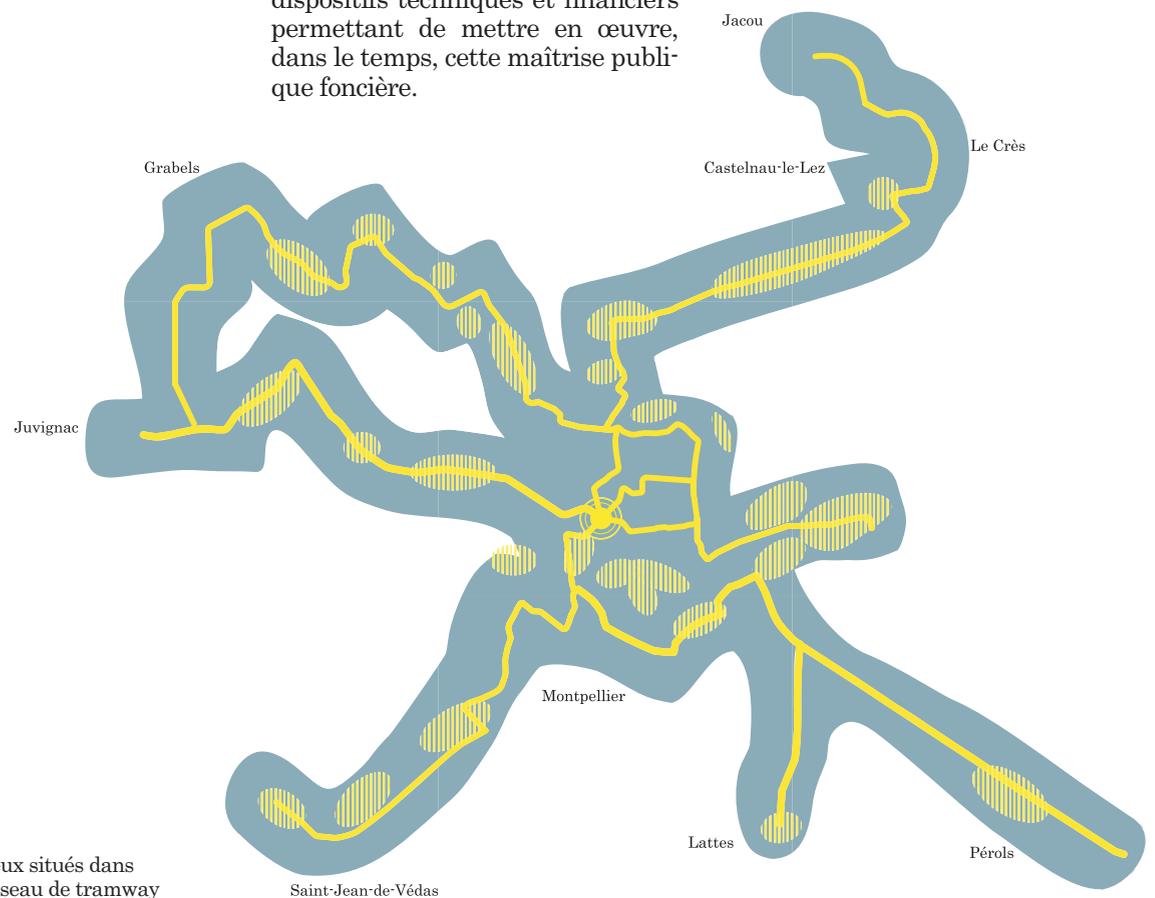
Le projet d'aménagement et de développement durable met l'accent sur la nécessaire coordination, dans le temps, des développements urbains avec :

- le développement du réseau d'assainissement,
- le développement du réseau de transports publics structurants.

Cette coordination impliquera un rythme de développement privilégiant l'optimisation des espaces urbains existants et s'adaptant à l'évolution des capacités d'assainissement des secteurs les plus contraints.

## Vers une politique de maîtrise publique foncière

Par ailleurs, la définition d'une stratégie foncière opérationnelle doit assurer la maîtrise publique des principaux espaces d'urbanisation potentielle. A cet effet, plus d'un tiers des espaces d'urbanisation potentielle (soit environ 1 000 ha) sont définis comme "secteurs cibles" d'intervention foncière. Sur ces secteurs, seront mobilisés, dans le cadre de montages partenariaux associant les collectivités territoriales et l'établissement public foncier régional, les dispositifs techniques et financiers permettant de mettre en œuvre, dans le temps, cette maîtrise publique foncière.



les secteurs à enjeux situés dans les corridors du réseau de tramway

plan de synthèse du projet d'aménagement et de développement durable

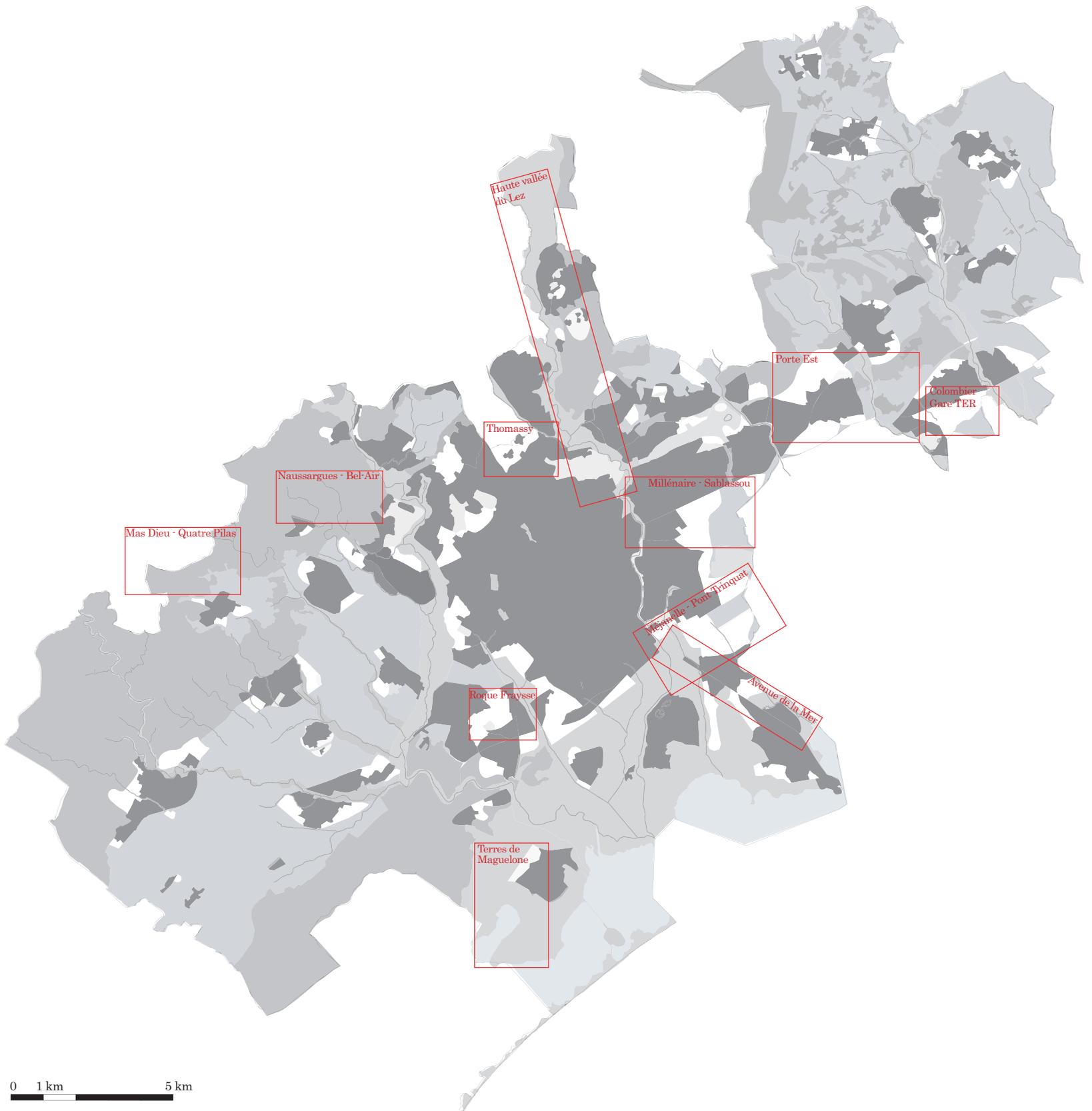






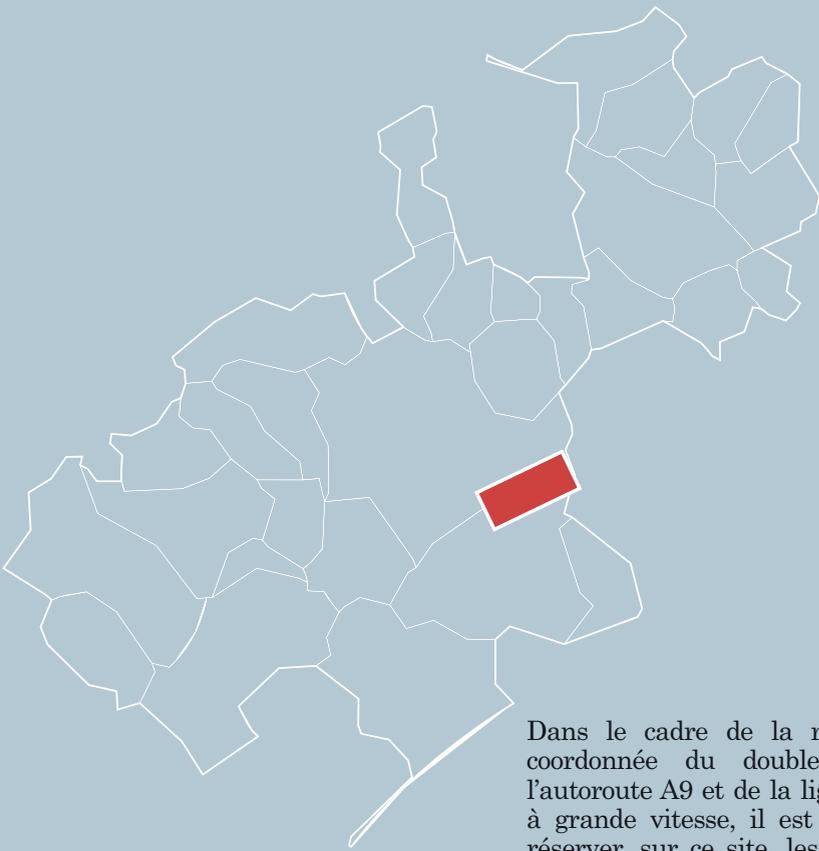


# 3 LES SITES STRATÉGIQUES



Les grandes orientations du schéma de cohérence territoriale qu'exprime le présent projet d'aménagement et de développement durable s'appliquent, de manière générale, sur l'ensemble du territoire communautaire ; elles se concrétisent également sur onze sites dont les perspectives opérationnelles à moyen et long terme permettent d'ancrer l'armature du projet dans le territoire.

Ces sites de démonstration des trois valeurs du schéma de cohérence territoriale se caractérisent par l'ampleur du projet qu'ils porteront, par la complexité des relations entre nature et ville qui les singularise, et enfin par la volonté partenariale des acteurs appelés à y intervenir.



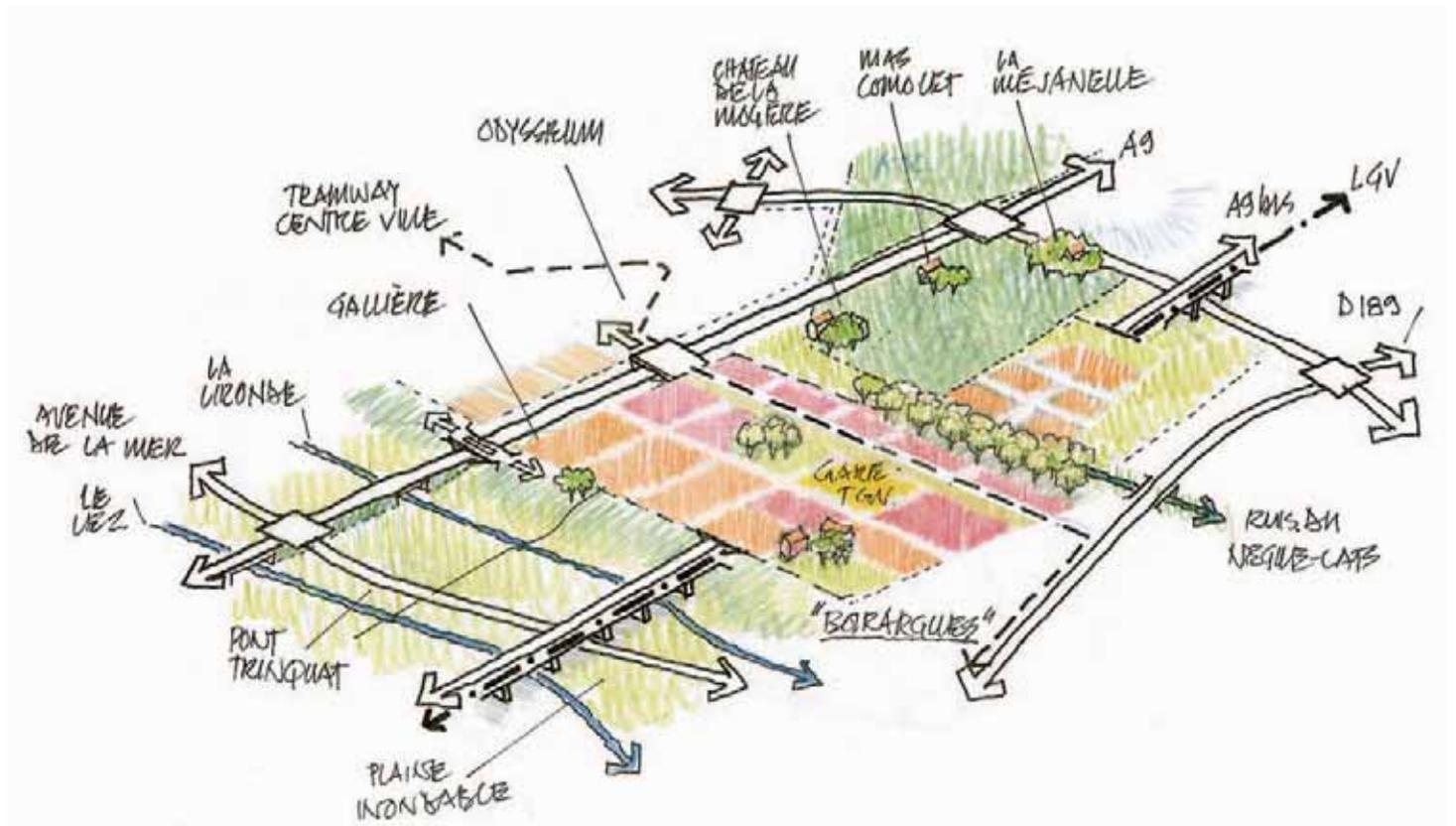
## La Méjanelle - Pont Trinquat

Dans le cadre de la réalisation coordonnée du doublement de l'autoroute A9 et de la ligne ferrée à grande vitesse, il est prévu de réserver, sur ce site, les emprises nécessaires à l'implantation future d'une nouvelle gare TGV. Si cet équipement ne fait l'objet, aujourd'hui, d'aucune programmation de réalisation, cette simple réservation foncière confère, de facto, à ce site une dimension éminemment stratégique qui en fait potentiellement un lieu d'échange majeur pour la métropole de demain.

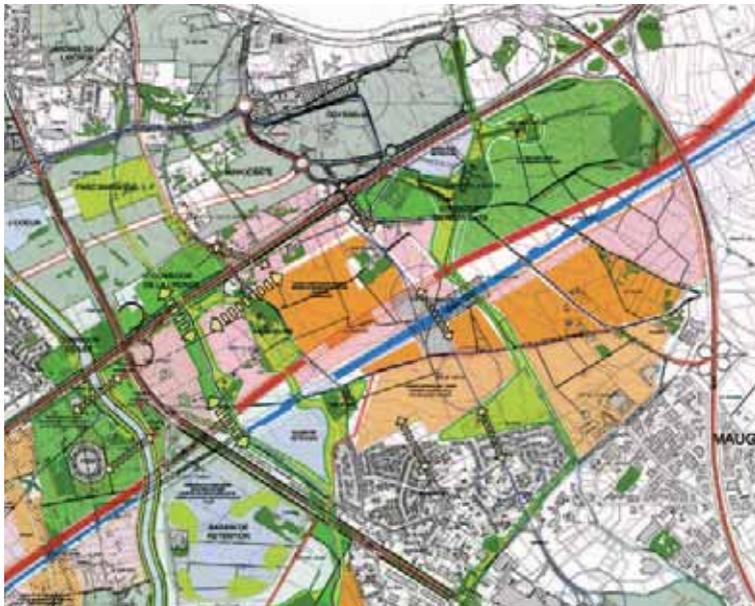
Dans cette perspective à long terme, le schéma de cohérence territoriale identifie, à ce stade, un enjeu stratégique consistant à anticiper le développement d'un projet urbain ambitieux prenant appui sur cette future gare. Cette vision prospective doit conduire, prioritairement, à contenir toute forme de mitage ou toute urbanisation isolée qui ne serait pas inscrite dans un projet d'ensemble conçu en cohérence avec un futur quartier de gare. Elle peut conduire également à réserver les emprises nécessaires au maillage d'une trame de voies publiques et à sa desserte par les transports publics urbains.

Le schéma de cohérence territoriale identifie, par ailleurs et dans l'hypothèse de la réalisation de cette future gare TGV, un objectif majeur consistant à optimiser la forte valeur de localisation que recèlera ce site pour le développement d'une offre immobilière tertiaire de niveau européen (quartier d'affaires). Un projet urbain d'ensemble intégrera cette offre à d'autres fonctions urbaines diversifiées en respectant les dispositions réglementaires relatives au plan d'exposition au bruit de l'aéroport, les déterminants naturels (cours d'eau) et les qualités patrimoniales (châteaux, domaines, boisements) de ce site.

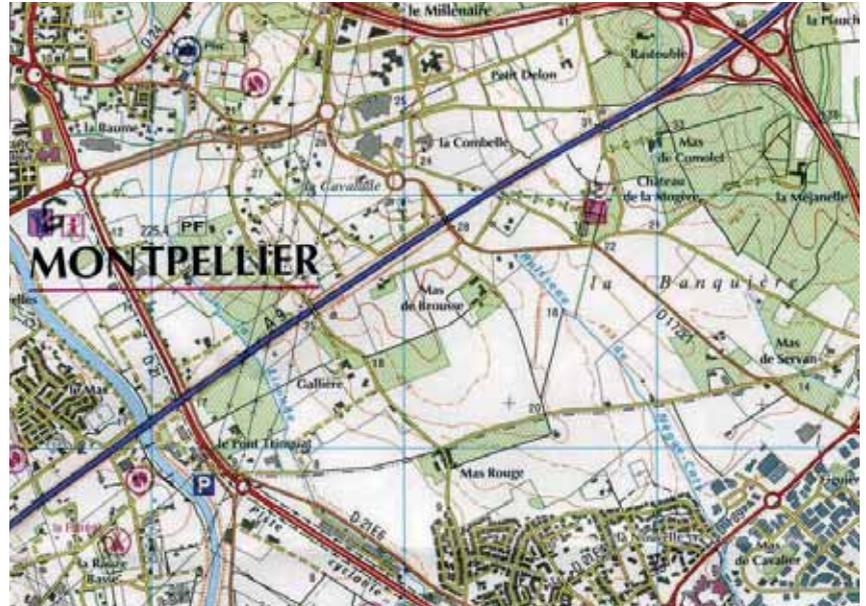
Au contraire de certains sites de gares nouvelles excentrés, le schéma de cohérence territoriale prévoit que ce site de la Méjanelle-Pont Trinquat puisse contribuer, à terme et en relation avec les développements projetés sur l'axe majeur entre la ville et la mer, à la structuration d'une centralité urbaine d'échelle métropolitaine.

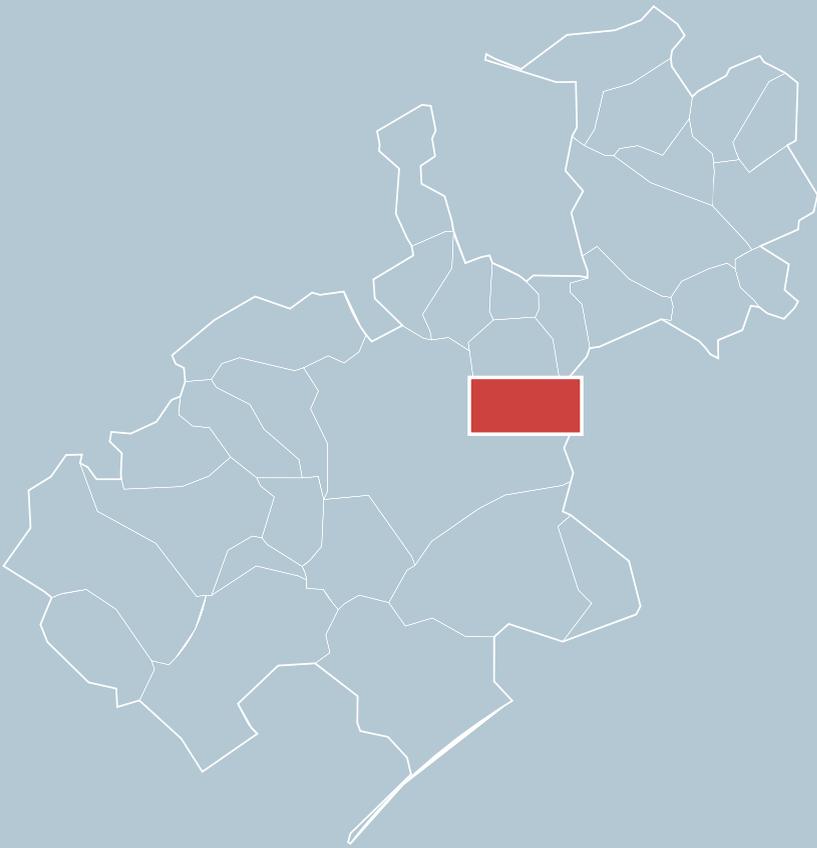


extrait de l'étude LGV-A9, agence N. Michelin, 2003



carte IGN 2004



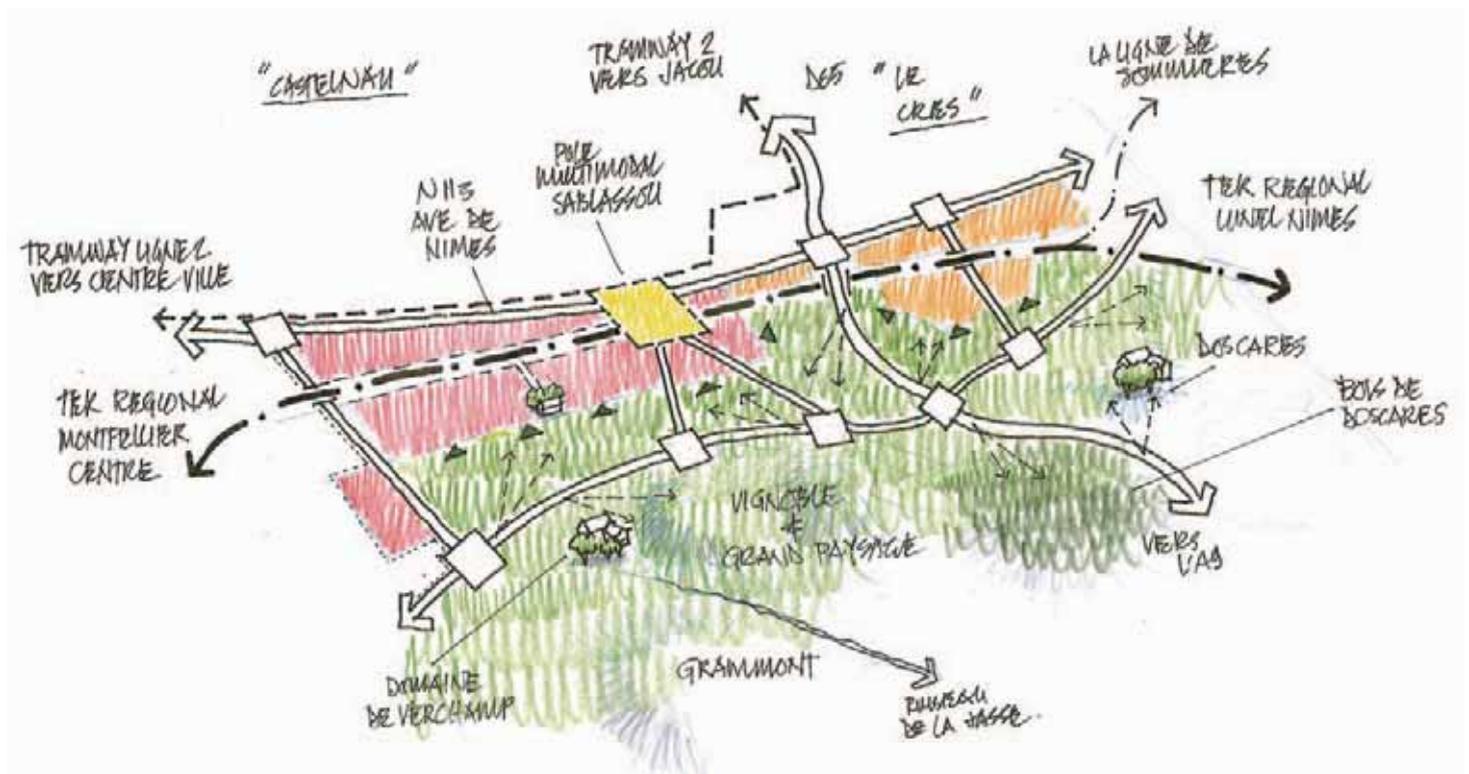


## Millénaire - Sablassou

Dans la couronne nord des terroirs viticoles de la Méjanelle, le site Millénaire - Sablassou recèle des qualités paysagères et patrimoniales exceptionnelles et reconnues. Son étendue, sa proximité du cœur d'agglomération, la qualité de sa desserte par la ligne de tramway T2, d'une part, le contournement est et la rue de la Vieille Poste, d'autre part, lui confèrent un caractère stratégique à l'échelle du territoire communautaire.

L'enjeu de ce site réside dans la mise en œuvre d'un projet urbain d'excellence conciliant une intensification volontariste des valeurs économiques et résidentielles avec la pérennisation des valeurs paysagères et agricoles toutes proches. Cet équilibre sera recherché en veillant :

- à privilégier des développements urbains mixtes (petits immeubles de logements, bureaux) le long du corridor de la ligne de tramway T2,
- à valoriser la qualité exceptionnelle de la desserte constituée par un futur pôle d'échange TER/tramway à Sablassou,
- à organiser un développement technopolitain préservant de vastes continuités paysagères et proposant aux entreprises un cadre à haute qualité environnementale,
- et à pérenniser, de Doscares à Verchamp et de part et d'autre de la rue de la Vieille Poste, un vaste espace agricole ou paysager constituant, par cette entrée est du cœur d'agglomération, la "signature" d'un territoire au développement intense et maîtrisé.



extrait de l'étude Castelnaud Sud, agence Obras 2005



carte IGN 2004





## Thomassy

Le long du contournement nord, entre la route de Ganges et la Lironde, le site de Thomassy bénéficie d'une localisation stratégique dans le prolongement naturel des pôles hospitaliers et universitaires.

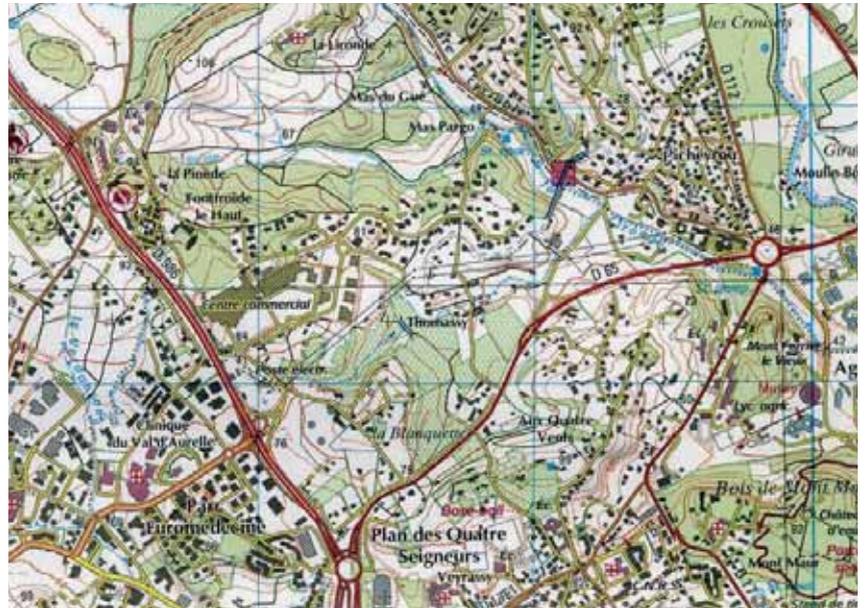
Dans ce contexte, le schéma de cohérence territoriale prévoit de réserver une part significative de ce site aux développements futurs des équipements hospitaliers ou universitaires ainsi qu'à des fonctions associées (centres de recherche, offre résidentielle pour chercheurs et étudiants). D'autres fonctions (logements, activités, équipements) pourront prendre place dans le cadre d'un aménagement d'ensemble assurant une véritable mixité urbaine à l'échelle du site.

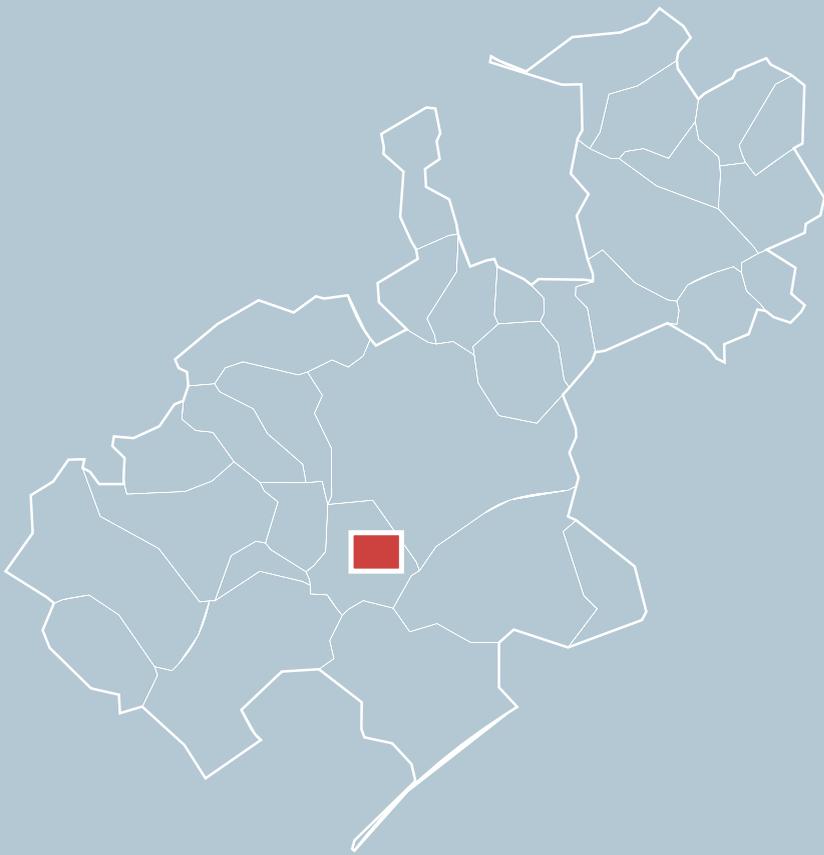
Ces développements supposent, notamment, une intégration cohérente du contournement nord dans son tracé préexistant en permettant au moins un échange au droit du site de Thomassy. Les échanges privilégieront un principe de dénivellation inférieure du contournement, associé à l'aménagement de carrefours à feux afin de permettre, au niveau du terrain naturel, des accès de type urbain favorisant les liaisons piétonnes et cyclables.



extrait de l'étude de définition 2003, agence Reichen et Robert & Associés

carte IGN 2004



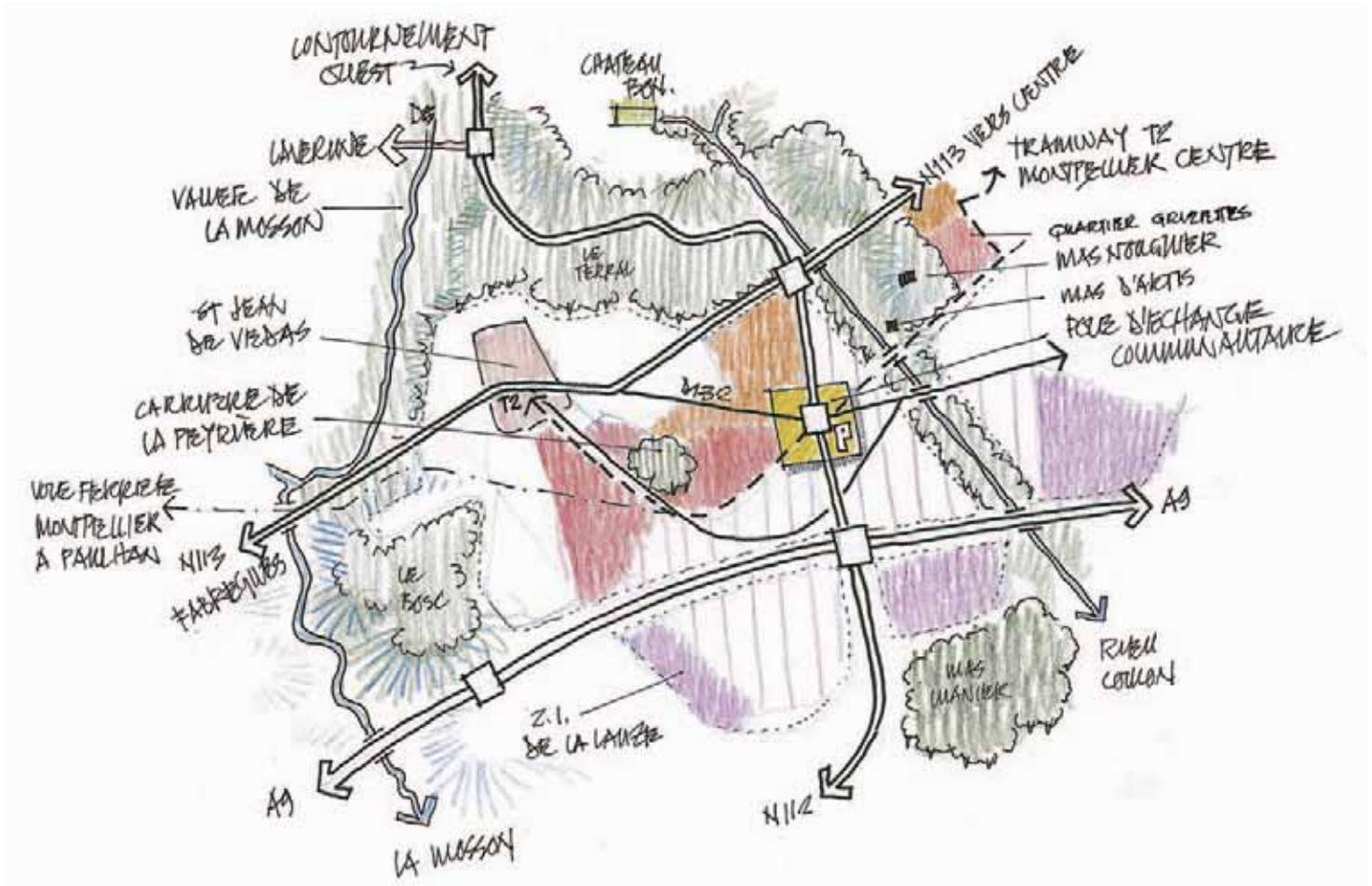


## Roque Fraysse

Conformément aux objectifs du schéma de cohérence territoriale visant à intensifier le développement dans les sites desservis par les transports publics structurants, le site de Roque Fraysse est concerné par le développement d'un projet urbain ambitieux tirant parti de la desserte par la ligne de tramway T2 à Saint-Jean-de-Védas.

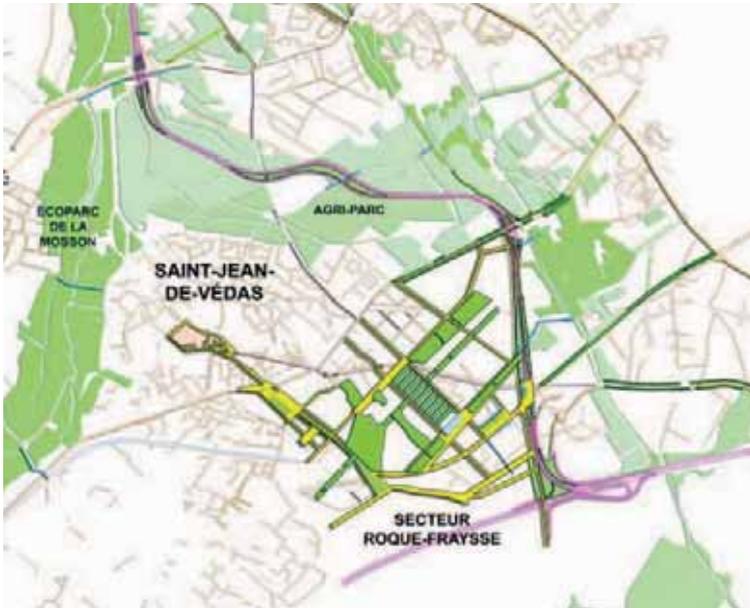
Un pôle d'échange d'échelle communautaire pourra prendre place au droit du contournement ouest afin de permettre un rabattement direct des automobiles vers le réseau de tramway et sa potentielle interconnexion, à terme, avec un réseau de transports publics interurbains modernisé (réaffectation de la voie ferrée de Montpellier à Paulhan).

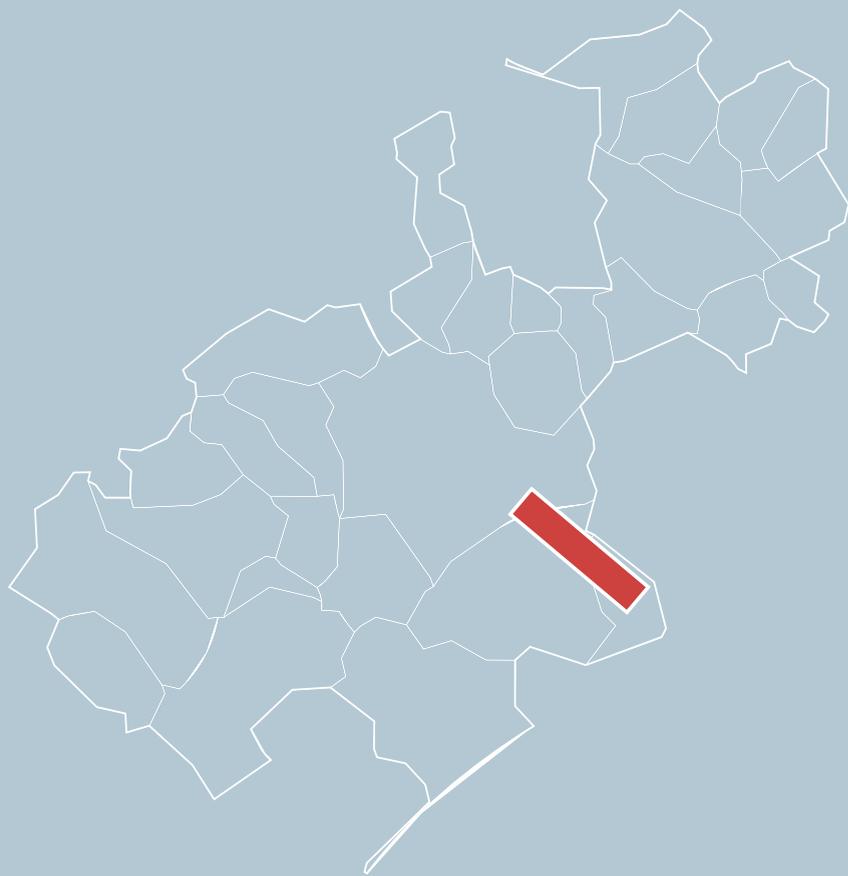
Ce projet urbain intégrera la programmation d'une offre résidentielle et économique intense et diversifiée (petits immeubles, maisons groupées, bureaux, commerces, etc.) dans le cadre d'un aménagement d'ensemble valorisant l'ancienne carrière de la Peyrière (support d'un parc urbain) et les qualités topographiques du site. Une attention particulière sera apportée à l'articulation de ces développements urbains avec le centre ancien de Saint-Jean-de-Védas en veillant à localiser d'éventuels grands équipements à l'interface entre le village et ses extensions nouvelles.



extrait de l'étude Porte Ouest, studio Duguet, 2005

carte IGN 2004



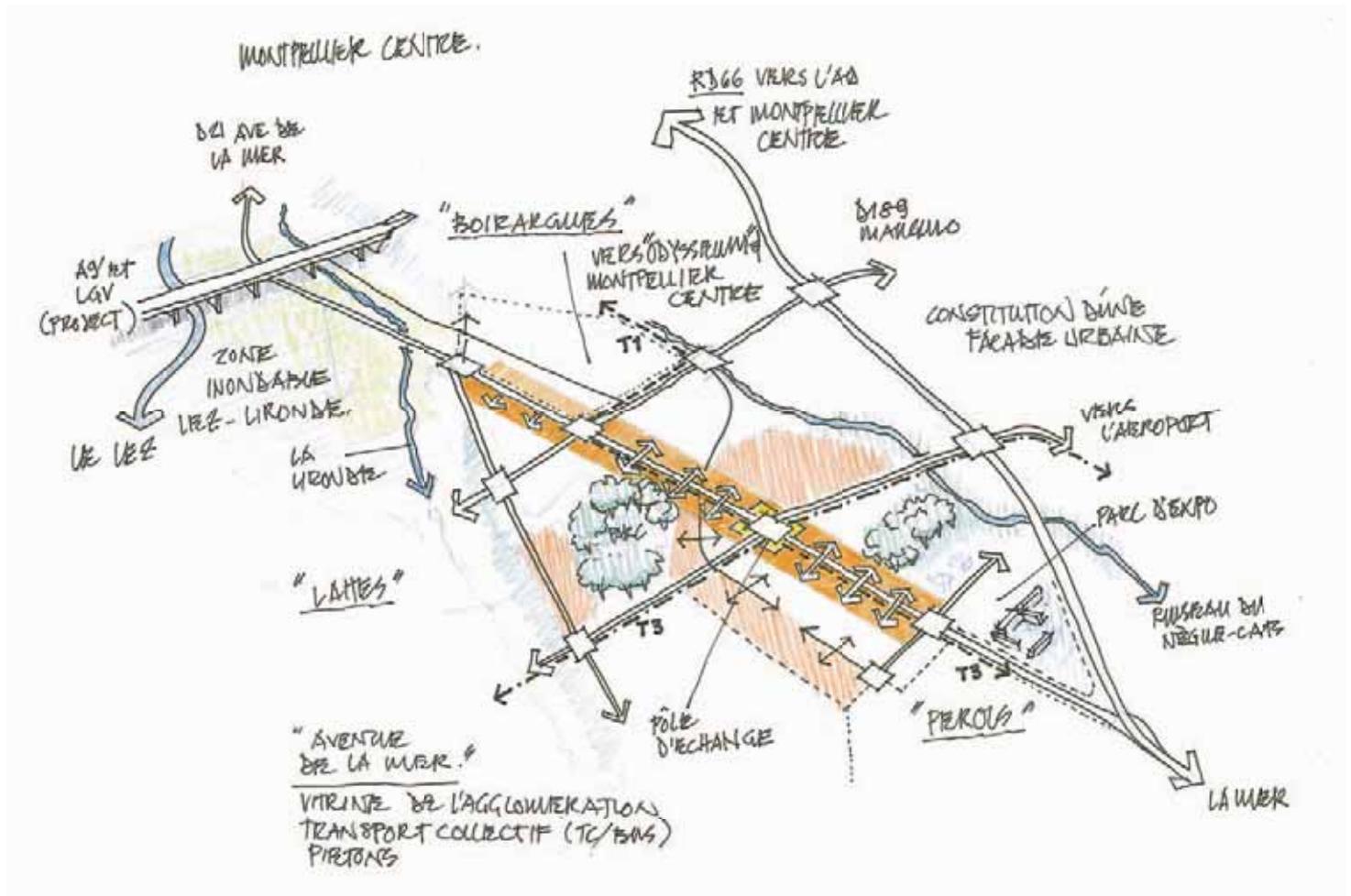


## L'avenue de la Mer

Du cœur d'agglomération au littoral, l'avenue de la Mer (RD21) doit constituer, pour les décennies à venir, l'axe urbain magistral entre la ville et ses plages.

L'enjeu urbain consistera à faire évoluer un paysage de route commerciale datée vers une avenue "vitrine" de l'agglomération tirant parti, de Boiragues au Parc Expo, de l'arrivée du tramway comme vecteur de requalification tant de la voie elle-même que de ses abords. Confortant le rôle complémentaire de la RD66 comme voie rapide structurante, l'avenue de la mer (RD21) doit organiser des circulations automobiles à vitesse limitée et favoriser les cheminements et traversées des modes doux (piétons et vélos) par des aménagements urbains adaptés (carrefours à feux, larges trottoirs, stationnement sur contre-allée).

L'enjeu consistera également à favoriser un réinvestissement économique et une restructuration urbaine en prenant appui sur l'avenue comme élément de composition et d'organisation du cadre bâti. La hauteur des immeubles, leur implantation et leurs accès (piétons et automobiles) devront participer à la conception globale d'un grand axe urbain, lieu de promenade devenant l'espace public symbolique d'une métropole ouverte sur la mer.

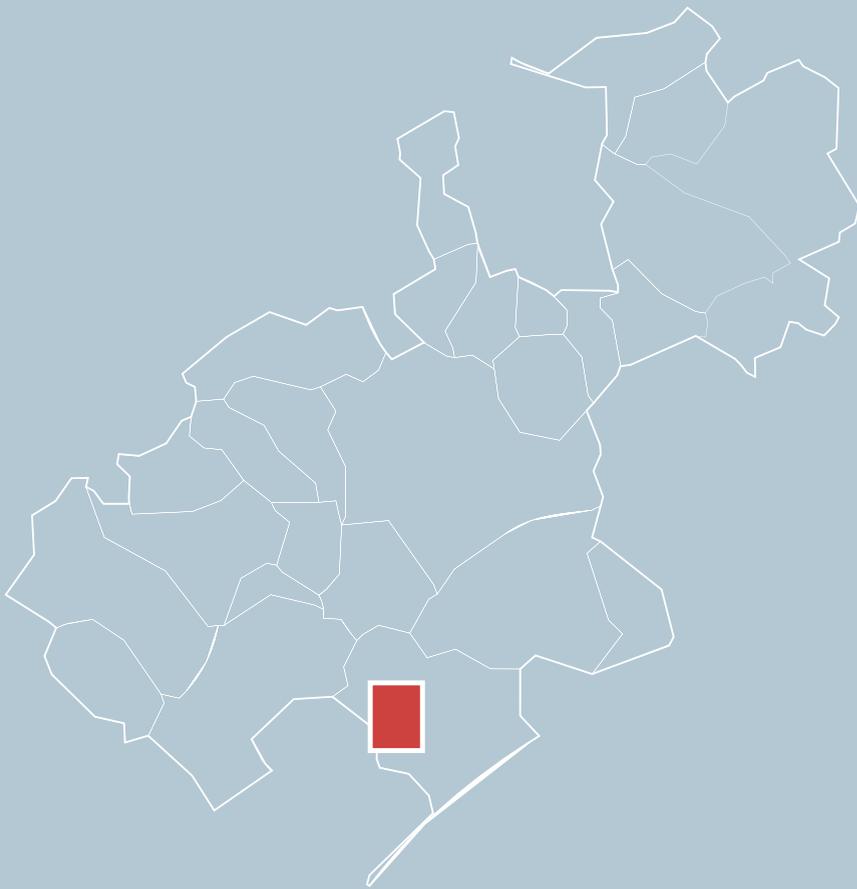


extrait de la conférence littoral - coeur d'agglomération, mai 2005



carte IGN 2004





## Les terres de Maguelone

Entre la plaine de l'Estagnol et les anciens salins de Maguelone, le schéma de cohérence territoriale identifie un site stratégique, support de projets de valorisation d'un paysage à la fois naturel et travaillé par l'homme.

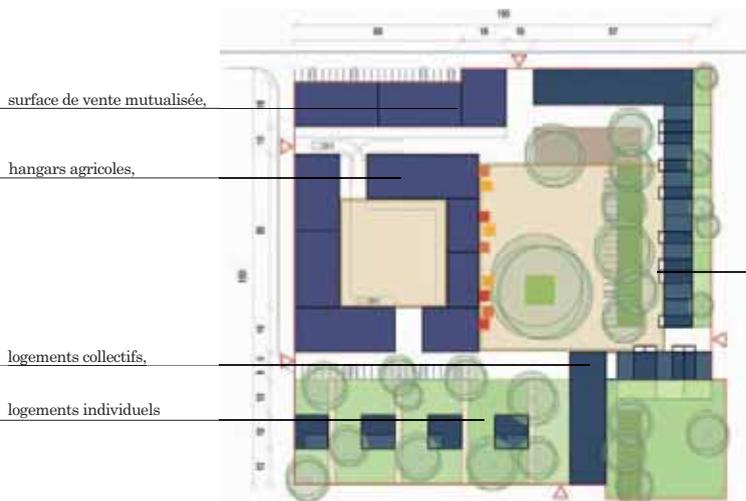
Au nord du bourg de Villeneuve-lès-Maguelone, le schéma de cohérence territoriale prévoit le développement d'un projet de hameau agricole composant une grande "pièce agricole" dédiée aux cultures maraîchères biologiques. Ce projet se veut emblématique d'une démarche de valorisation de l'agriculture paysanne bénéficiant des atouts de la proximité de la ville et tournée vers des circuits courts de distribution.

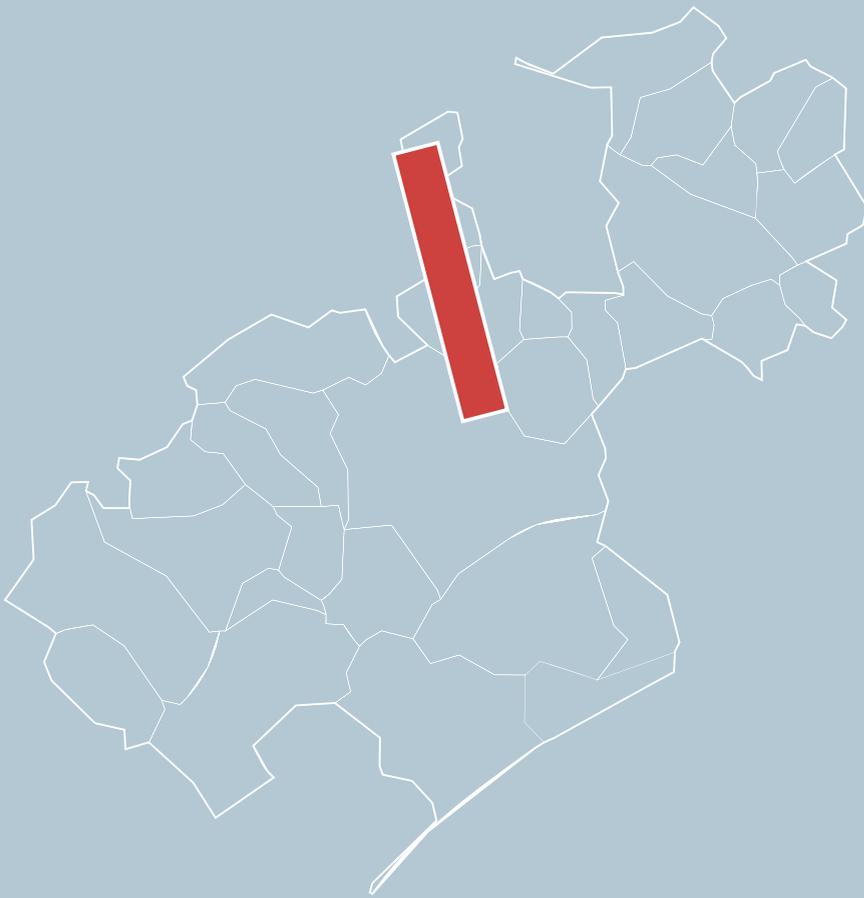
Plus au sud, les anciens salins de Maguelone font l'objet d'un projet de valorisation patrimoniale d'un site largement travaillé par la main de l'homme et témoin d'une histoire sociale authentique. Les aménagements nécessaires à la remise en état et à l'ouverture au public de ce site remarquable devront assurer une maîtrise de la fréquentation afin de ne pas perturber son équilibre environnemental. Les accès publics devront, notamment, être limités aux seules circulations douces pour lesquelles des itinéraires de découverte seront mis en place.



principes d'un hameau agricole - extrait de la conférence littoral - coeur d'agglomération, mai 2005

carte IGN 2004



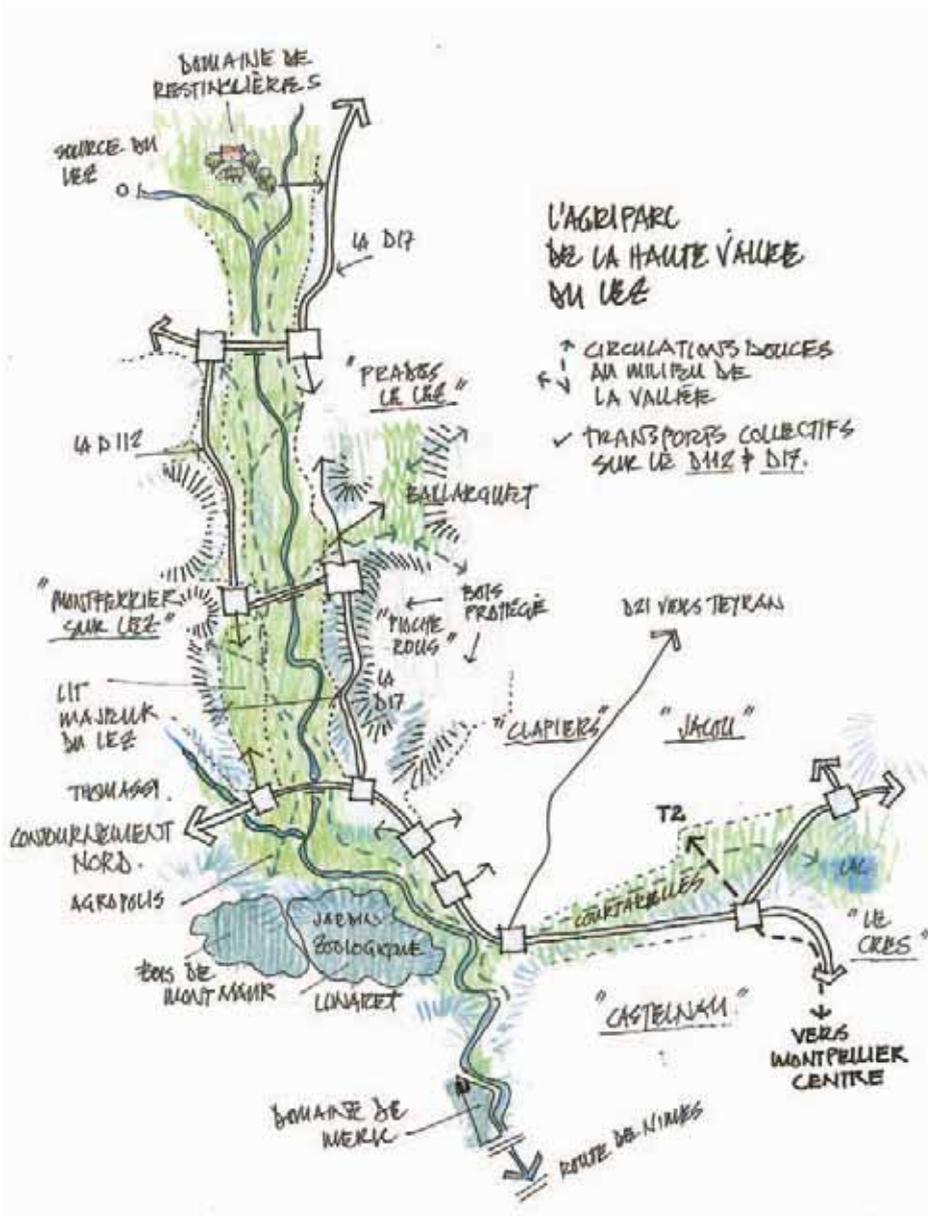


## La Haute Vallée du Lez

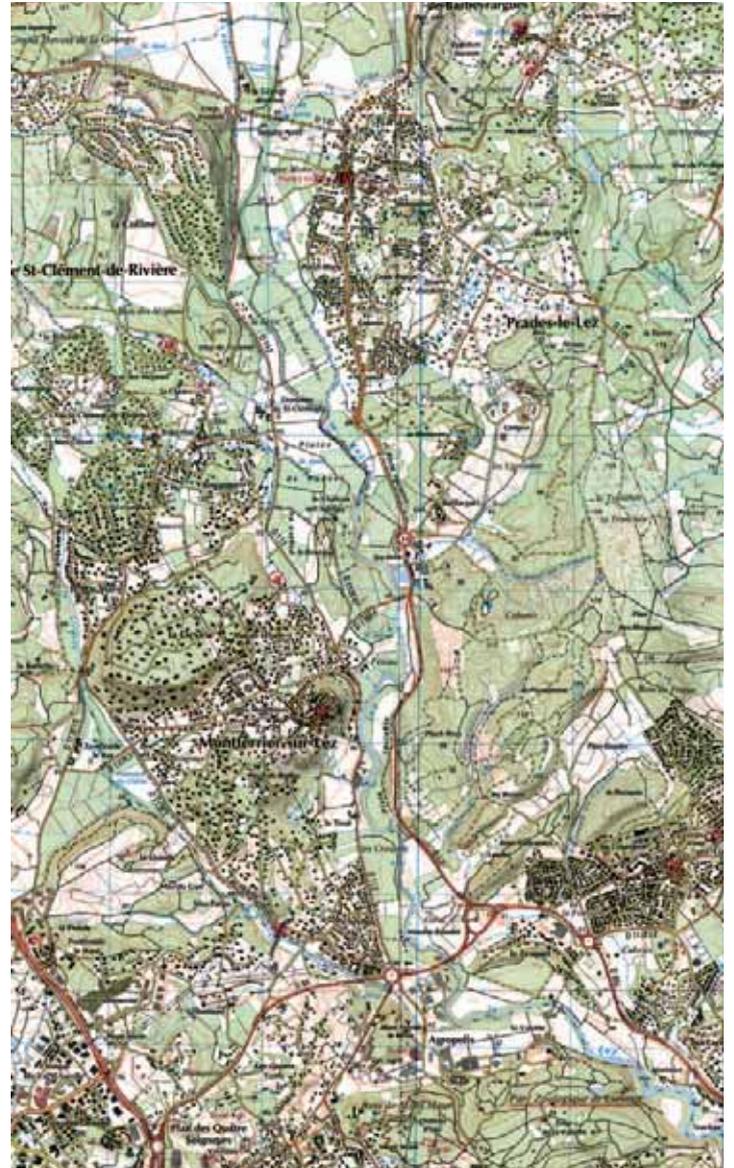
Du domaine de Restinclières à Prades-le-Lez au domaine de Méric à Montpellier, la haute vallée du Lez constitue une pièce majeure de l'armature des espaces naturels et agricoles du schéma de cohérence territoriale. À ce titre, elle exige une mise en valeur ambitieuse et originale pour devenir le premier "agri-parc" de l'agglomération, c'est-à-dire un espace préservé alliant le maintien d'une agriculture conventionnée (assurant la gestion du lit majeur du fleuve et de ses ripisylves) et le développement mesuré de circulations douces (chemins pédestres et voies cyclables).

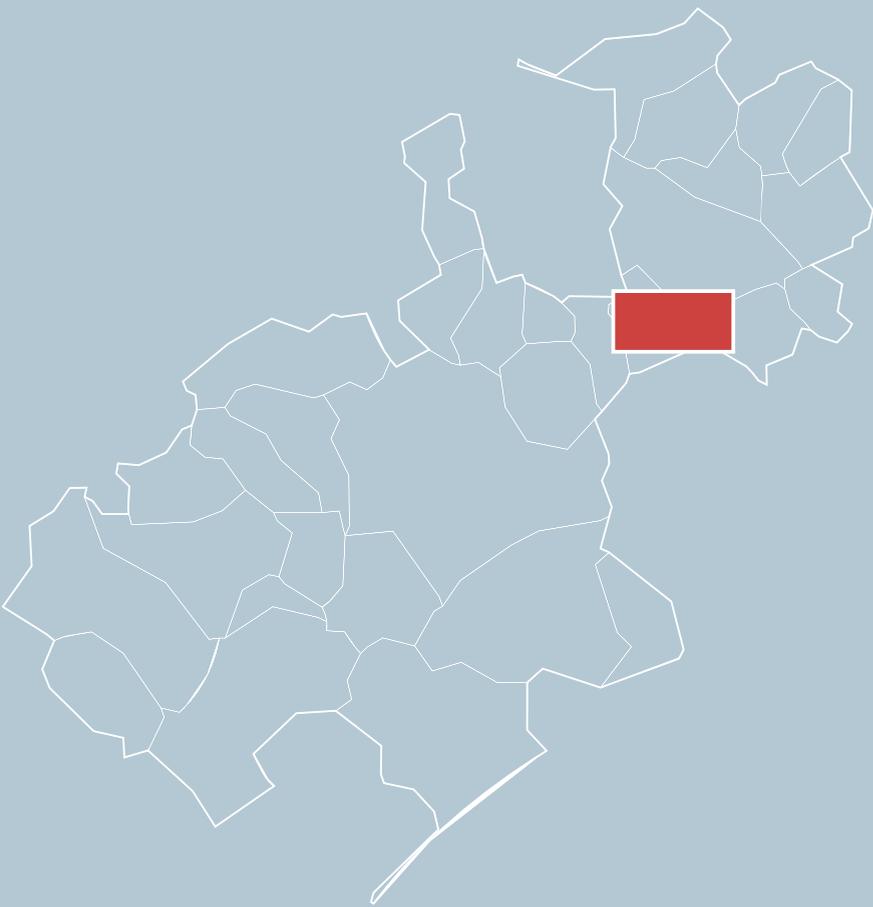
Véritable respiration à l'échelle du territoire communautaire, ce projet d'agri-parc suppose la stricte limitation des trafics et des vitesses automobiles empruntant les RD17 et RD112, le report du trafic de transit depuis le nord vers le LIEN et la RD986 et la mise en place corrélative d'une offre attractive en matière de transports publics urbains et d'itinéraires cyclables réservés.

Ce site stratégique participe d'une entité paysagère plus large intégrant la vallée des Courtarelles jusqu'au lac du Crès. Cela introduit la nécessité d'une continuité écologique et paysagère de part et d'autre de la RD65 au droit de Navitau.



récolement cartes IGN 2000 et 2004

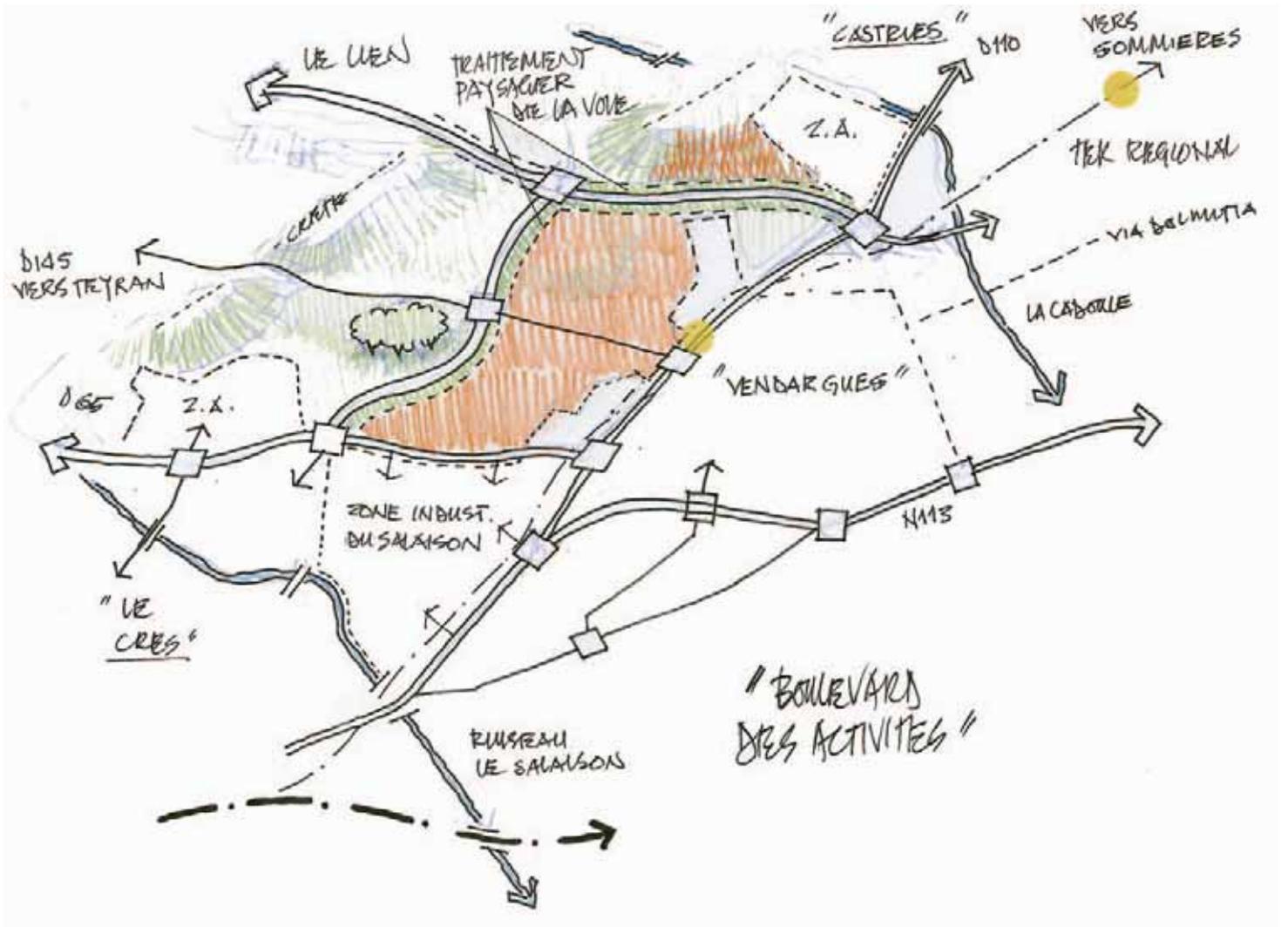




## Porte Est

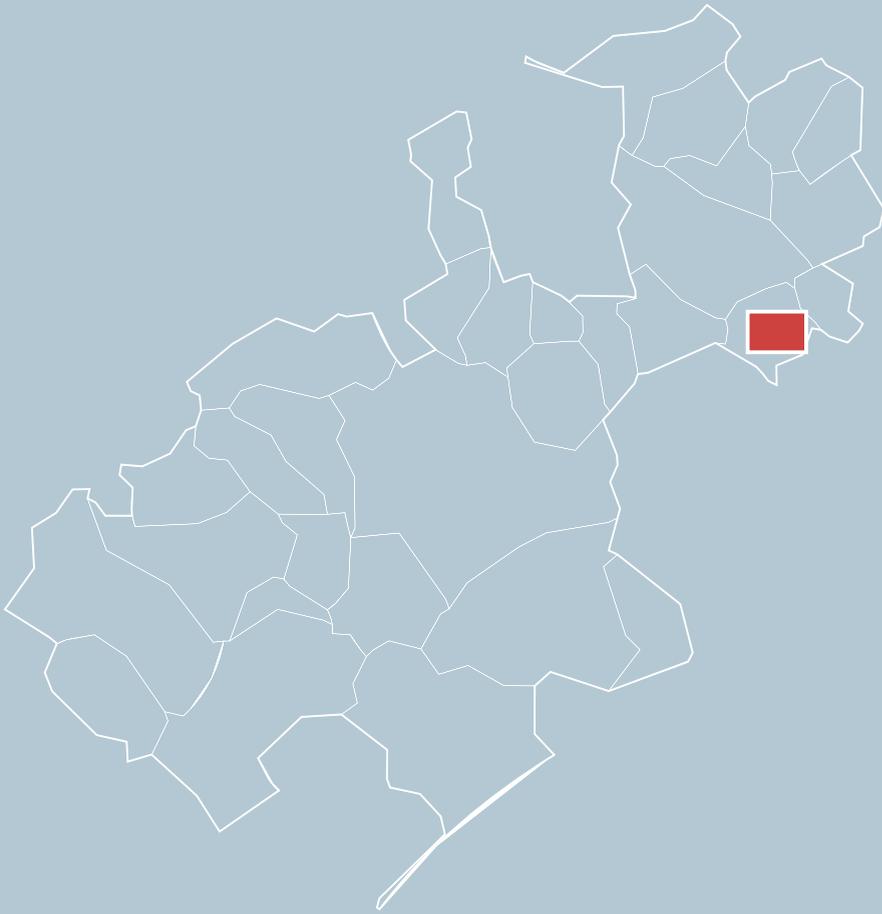
Dans un lieu d'échange particulièrement bien desservi par la route et le fer, la "porte est" de l'agglomération sera, entre Vendargues et Castries, le site de développement économique privilégié pour l'accueil des activités utilisatrices des réseaux de transport de marchandises, notamment les activités industrielles ou de logistique urbaine induites par les besoins de l'agglomération.

Le site de la "porte est" doit bénéficier de la connexion directe du LIEN avec la future A9a et de la réalisation d'un "boulevard des activités", reliant la RD65 et le LIEN en permettant une accessibilité lisible et directe. Il bénéficie également d'une desserte par la voie ferrée de Vendargues à Sommières dont la réaffectation doit permettre, à terme, d'optimiser et de concilier le transport public interurbain et le transport de marchandises.



récolement cartes IGN 2002 et 2004





## Colombier, gare TER

Le site de la plaine de Colombier est concerné par le développement d'un projet urbain ambitieux en lien étroit avec le développement et la modernisation de l'offre TER de la gare de Baillargues.

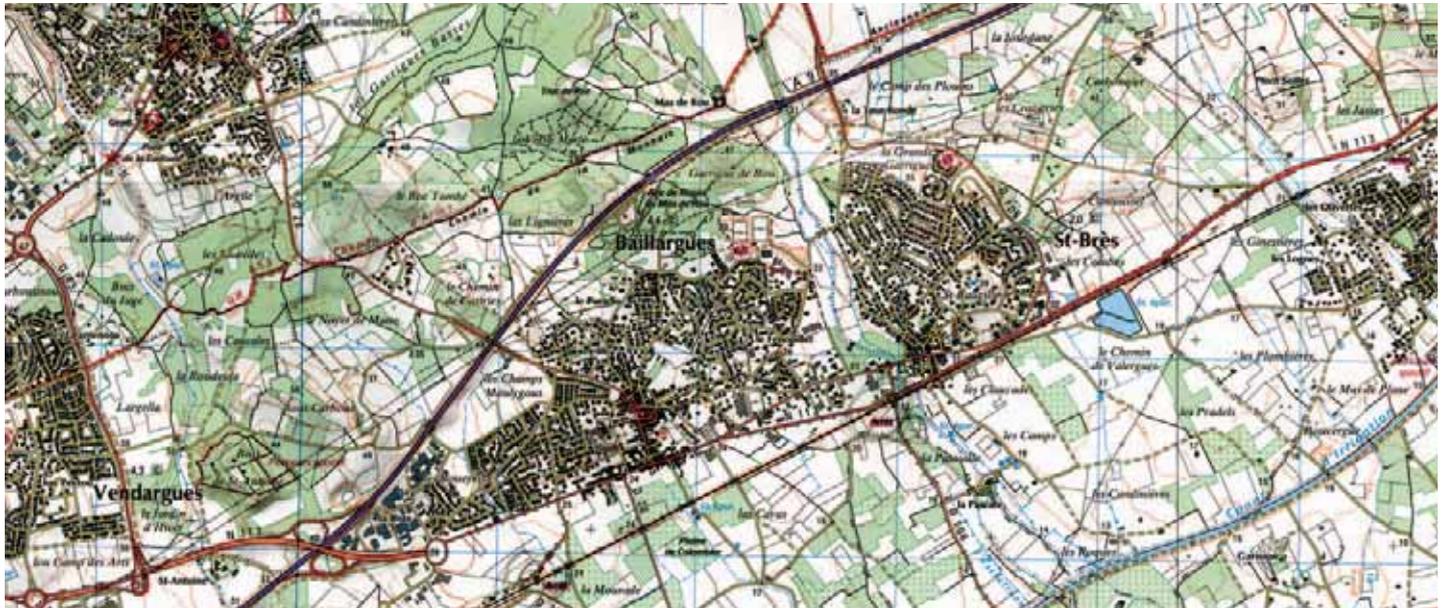
Conformément aux objectifs du schéma de cohérence territoriale visant à intensifier le développement dans les sites desservis par les transports publics structurants, le site de Colombier doit être le support d'un projet urbain emblématique valorisant la desserte TER dans le cadre d'un réseau de transports publics interurbains modernisé, donnant accès au cœur de l'agglomération en moins de 12 minutes et assurant la connexion, à terme, avec le réseau de tramway à Sablassou en moins de 8 minutes.

L'ambition de ce projet urbain consiste également en la programmation d'une offre résidentielle et économique intense et diversifiée (petits immeubles, maisons groupées, bureaux, commerces, etc.) dans le cadre d'un aménagement d'ensemble respectueux des déterminants naturels, et principalement hydrauliques de ce site. Une attention particulière sera portée à l'articulation de ces développements urbains avec les quartiers de Baillargues en veillant, notamment, à définir une trame d'espaces publics assurant une cohésion urbaine de Massane au centre villageois.

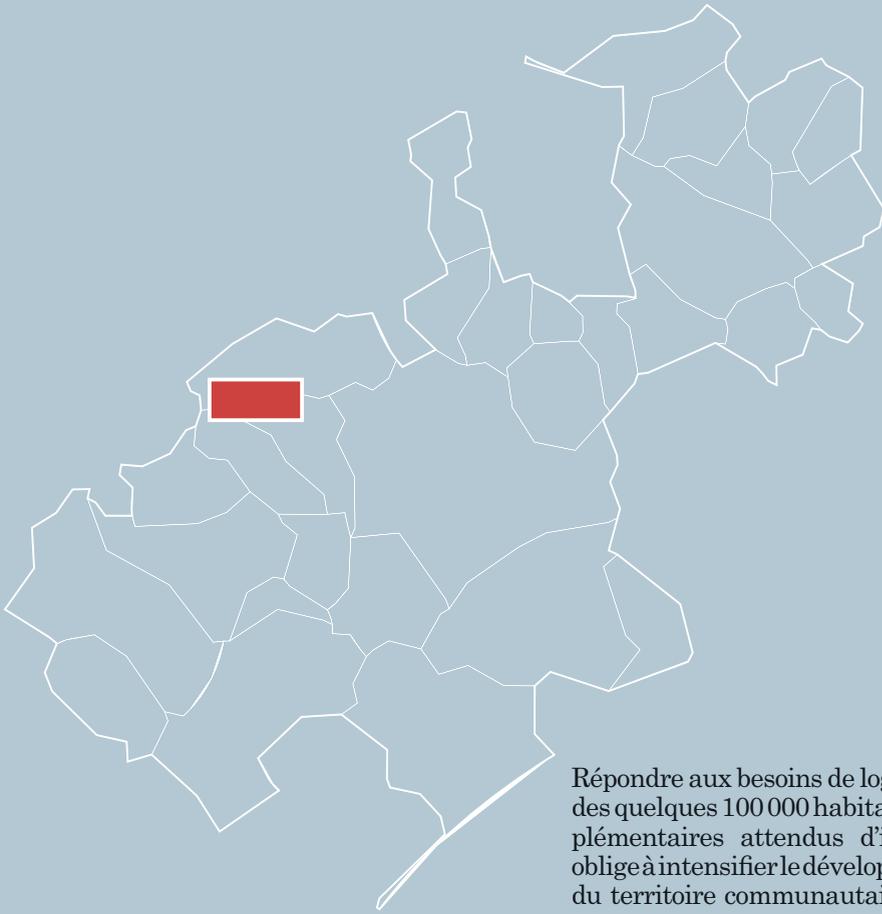
Son développement sera coordonné, dans le temps, avec la réalisation des grandes infrastructures de transport qui affectent ce territoire.



récolement cartes IGN 2002 et 2004



## Naussargues - Bel-Air



Répondre aux besoins de logements des quelques 100 000 habitants supplémentaires attendus d'ici 2020 oblige à intensifier le développement du territoire communautaire. Cela signifie prioritairement réinvestir les espaces déjà urbanisés et, concomitamment, organiser les extensions urbaines le long des corridors de transport public (tramway, TER) et autour des bourgs et villages constitués.

Une fois optimisés ces espaces prioritaires du développement urbain, une autre réponse, plus exceptionnelle, pourra être envisagée sous la forme d'une urbanisation ex nihilo constituant une offre urbaine diversifiée à l'échelle d'un territoire intercommunal. Le choix de localisation de cette forme de projet urbain ne doit pas altérer l'armature des espaces naturels et agricoles, mais plutôt privilégier des sites de garrigues basses où les valeurs environnementales sont menacées par l'occurrence de nombreuses petites urbanisations non coordonnées et à faible valeur ajoutée pour le territoire communautaire.

Le site de Naussargues - Bel-Air peut constituer, à cet égard, un site de développement d'enjeu communautaire associant plusieurs communes (Juvignac, Grabels, Saint-Georges-d'Orques, Murviel-lès-Montpellier) autour d'un projet urbain valorisant un patrimoine naturel commun et une excellente desserte routière (échange A750 / LIEN). L'hypothèse d'un tel développement coordonné suppose une ambition quantitative et qualitative :

- ambition quantitative afin de ne pas gaspiller un patrimoine foncier exceptionnel et de valoriser les équipements qui seraient rendus nécessaires par un tel projet (réseau d'alimentation en eau potable, réseau d'assainissement, réseau de transports publics, etc.);

- ambition qualitative afin d'inscrire tout projet dans une démarche intercommunale respectant les qualités paysagères de l'ensemble du site et d'intégrer, de manière économe en espace, les fonctions requises pour la constitution d'une offre urbaine diversifiée (logements, emplois, commerces, transports publics, équipements scolaires dont un collège, etc.).



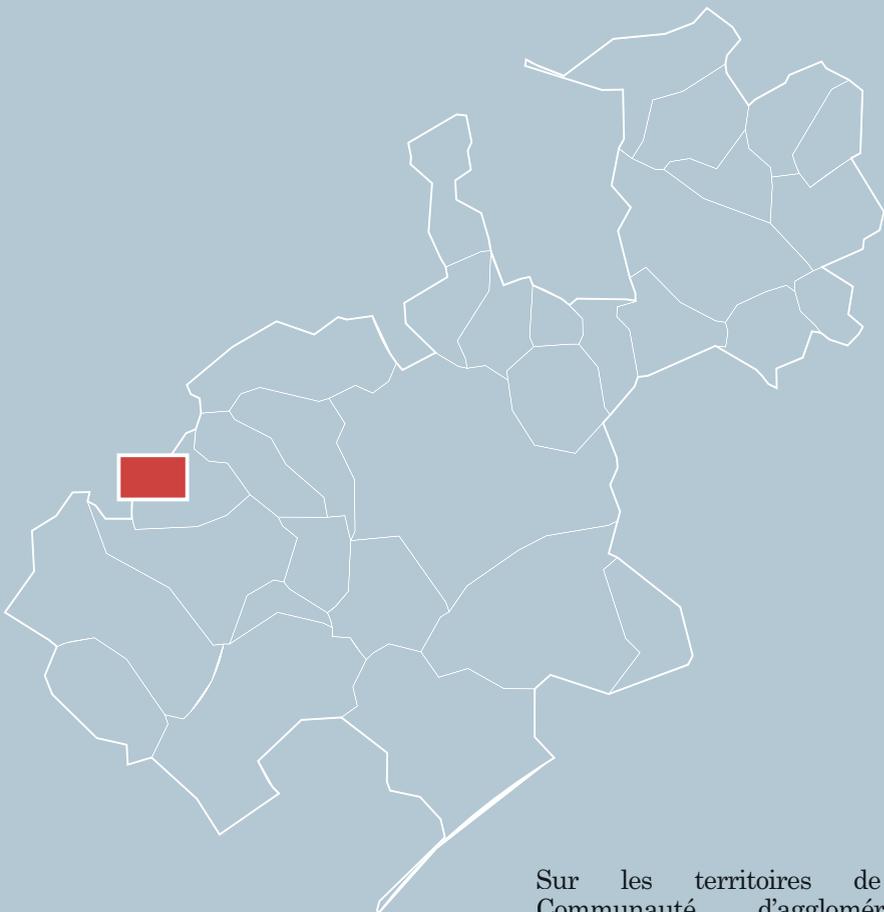
photo aérienne 2004



carte IGN 2004



## Mas Dieu - Quatre Pilas



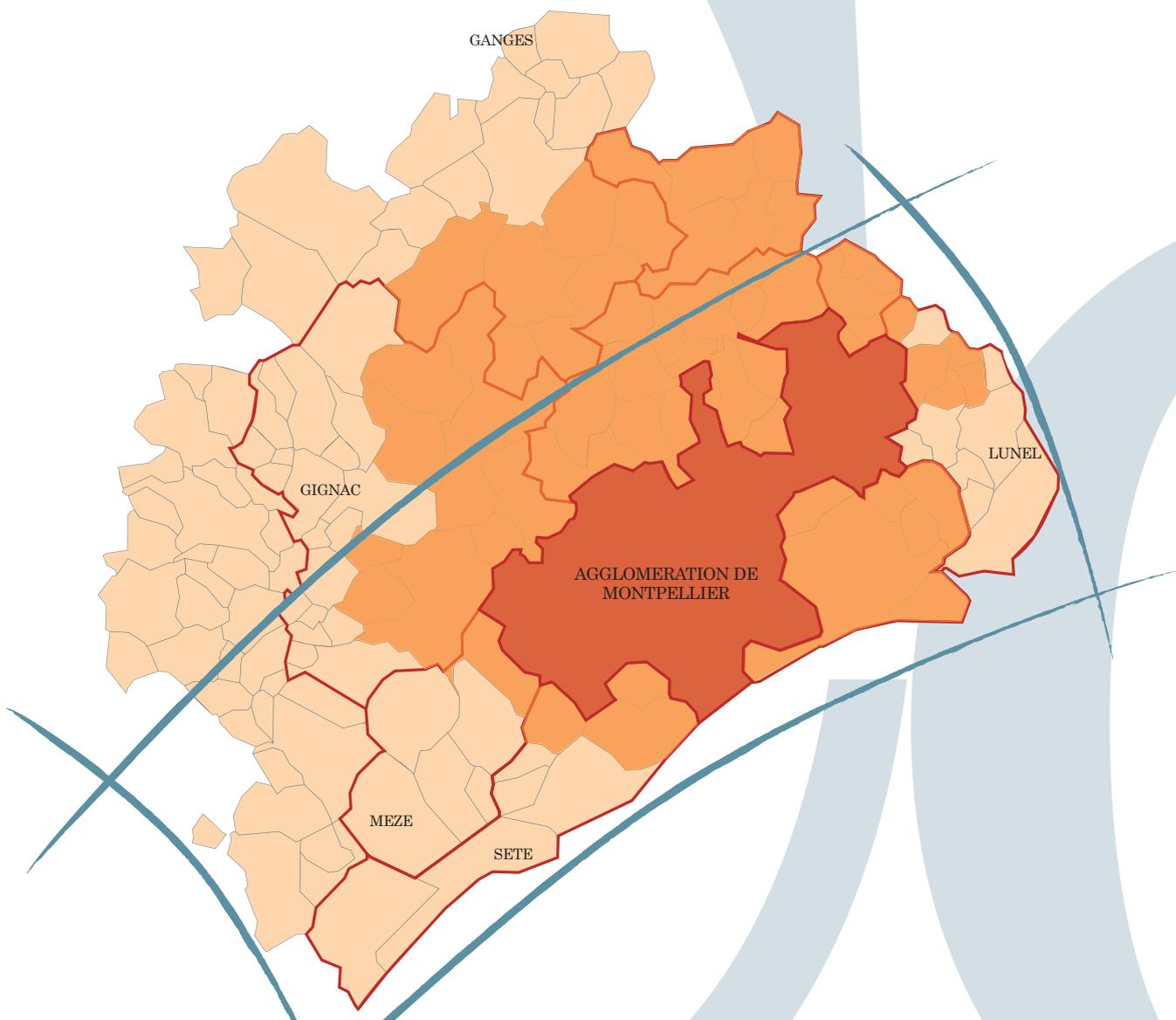
Sur les territoires de la Communauté d'agglomération de Montpellier (commune de Murviel-lès-Montpellier) et de la Communauté de communes de la vallée de l'Hérault (communes de Montarnaud et Saint-Paul-et-Valmalle), les garrigues du Mas Dieu sont le support d'un projet "d'écoparc" visant à mettre en valeur, sur près de 500 hectares, le patrimoine écologique et les savoir-faire agronomiques locaux.

Le projet prévoit d'y développer des activités agricoles méditerranéennes traditionnelles (vigne, olivier, pastoralisme) et de mettre en valeur des espaces naturels et un patrimoine bâti remarquables (garrigues, mas). L'ouverture au public de cet écoparc vise à promouvoir, de manière concrète, la sensibilisation aux enjeux du développement durable (promotion des énergies renouvelables notamment) et la découverte pédagogique et historique des écoles botaniques et agronomiques de Montpellier.

Projet culturel, scientifique et environnemental, l'écoparc du Mas Dieu prend appui sur une part du territoire de la commune de Murviel-lès-Montpellier (au lieu-dit les Quatre Pilas) sur laquelle pourront être développées, une fois établi un projet d'aménagement d'ensemble, des installations destinées à l'accueil du public et à la promotion touristique du site.

Ces aménagements (accès, aires de stationnement, structures d'accueil, bâtiments agricoles, infrastructures et réseaux d'énergie) feront l'objet d'une démarche ambitieuse de "haute qualité environnementale" et participeront, par leur dimensionnement mesuré et leur intégration, à la valorisation du grand paysage.





vers une métropole multipolaire

aire urbaine de Montpellier (RGP 99)

EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale)

territoire de projet métropolitain

Conclusion :

# vers une métropole multipolaire

Le schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération de Montpellier qui prend appui sur des logiques de terrain à dimension opérationnelle, ouvre, par ailleurs, la réflexion sur le futur territoire de projet qui réunit aujourd'hui les aires urbaines de Montpellier, Sète et Lunel.

De fait et comme en atteste par exemple le marché du logement, une part importante de la dynamique urbaine se joue d'ores et déjà sur plusieurs territoires institutionnels voisins qui peuvent être appelés à définir une même communauté de destin. Cela doit conduire à rechercher une mise en cohérence des politiques d'aménagement afin de garantir un équilibre au sein de cette aire métropolitaine en construction.

Le schéma de cohérence territoriale vise, ainsi, à promouvoir l'émergence d'une métropole multipolaire qui, de Sète à Lunel, valorise les atouts et les complémentarités de villes fortes de traditions et de perspectives de développement. Structurée par un axe de déplacements historique, cette métropole multipolaire peut répondre, à moyen et long terme, aux défis d'un développement urbain équilibré en prenant appui sur un réseau de transport public performant et des polarités urbaines affirmées.

Cette vision anticipatrice globale permettra à chacune des composantes de cette métropole multipolaire, de disposer d'une meilleure position dans le concert des métropoles euro méditerranéennes.

La démarche "inter SCOT" constitue, du point de vue de l'aménagement du territoire, une première réponse à cette ambition.