

3

LE DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES

INTRODUCTION : LES TROIS COHERENCES.....	133
1 - LES GRANDS EQUILIBRES SPATIAUX.....	135
1.1 L'organisation générale de l'espace et le principe d'équilibre.	
1.2 La préservation et la valorisation des espaces naturels et agricoles.	
1.3 La priorité du réinvestissement urbain.	
1.4 La maîtrise des extensions urbaines.	
1.5 Les adaptations dans le temps.	
1.6 La démarche de projet : les plans de référence.	
2 - LES OBJECTIFS DES POLITIQUES PUBLIQUES D'AMENAGEMENT.....	155
2.1 Protéger et valoriser les paysages.	
2.2 Prévenir les risques.	
2.3 Respecter le cycle de l'eau.	
2.4 Economiser les ressources.	
2.5 Réduire les nuisances.	
2.6 Diminuer la dépendance automobile.	
2.7 Hiérarchiser et civiliser les espaces publics de voirie.	
2.8 Optimiser la localisation des activités.	
2.9 Renouveler et diversifier l'offre résidentielle.	
2.10 Mettre en oeuvre la loi littoral.	
3 - LES PLANS DE SECTEUR.....	185
3.1 Coeur d'agglomération.	
3.2 Plaine ouest.	
3.3 Piémonts et garrigues.	
3.4 Vallée du lez.	
3.5 Cadoule et Bérange.	
3.6 Littoral.	
CONCLUSION : MISE EN OEUVRE ET SUIVI.....	213





LE DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES

- 1 - LES GRANDS EQUILIBRES SPATIAUX
- 2 - LES OBJECTIFS DES POLITIQUES PUBLIQUES
D'AMENAGEMENT
- 3 - LES PLANS DE SECTEUR

3

Objectifs et programmes de l'Etat
- porter à connaissance de l'Etat
- SAGE Lez-Mosson-étangs palavasiens



cohérence descendante

Rapport de présentation
- diagnostic
- état initial de l'environnement

Projet d'aménagement et
de développement durable



*cohérence
interne*

Document
d'Orientations
Générales



*cohérence
externe*

documents
communautaires
PLH
PDU

documents
d'urbanisme locaux
PLU
ZAC

Introduction : les trois cohérences

Le document d'orientations générales est la troisième composante du schéma de cohérence territoriale.

Le diagnostic rendu public en septembre 2004 exposait les enjeux de développement, d'aménagement et de protection-valorisation de l'environnement qui sont ceux de la Communauté d'agglomération de Montpellier.

Au regard de ces enjeux, le projet d'aménagement et de développement durable débattu par le Conseil de Communauté, lors de sa séance du 21 décembre 2004, présentait les objectifs des politiques publiques d'urbanisme que s'est assignée la communauté d'agglomération.

Cohérence interne

Le présent document d'orientations générales met en œuvre ces objectifs. À ce titre, il permet d'assurer la cohérence interne de la démarche de planification en réalisant une articulation logique entre enjeux, objectifs et outils de mise en œuvre. Il respecte les objectifs et principes énoncés aux articles L.110 et L.121-1 du code de l'urbanisme.

Cohérence externe

Le document d'orientations générales constitue le principal document d'encadrement, d'une part des documents d'urbanisme locaux, les plans locaux d'urba-

nisme en particulier, et d'autre part des documents de définition des politiques sectorielles de la Communauté d'agglomération de Montpellier : programme local de l'habitat, plan de déplacements urbains, notamment.

Ces documents doivent être compatibles avec le document d'orientations générales du schéma de cohérence territoriale. L'application de ce principe de compatibilité permet de garantir la cohérence externe du schéma de cohérence territoriale. La notion de compatibilité s'apprécie à double titre :

- la compatibilité passive s'agissant du respect des limites des extensions urbaines vis-à-vis de la protection des espaces naturels et agricoles ;

- la compatibilité active par laquelle est vérifiée, dans le temps, la mise en œuvre des objectifs du projet d'aménagement et de développement durable.

Cohérence "descendante"

La cohérence générale de l'ensemble des politiques publiques concernant le territoire de la Communauté d'agglomération de Montpellier est aussi assurée par la prise en compte des objectifs et programmes de l'État et des autres collectivités territoriales. À ce titre, le document d'orientations générales a tenu compte du porter à connaissance de l'État¹ et des orienta-

tions fondamentales du projet de schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Lez - Mosson - étangs palavasiens.

En ce sens, le schéma de cohérence territoriale garantit aussi ce qu'on peut appeler la cohérence descendante qu'il est nécessaire d'assurer entre les différents acteurs de l'aménagement public.

Enfin, le document d'orientations générales a été établi en respectant l'esprit de la démarche d'élaboration du schéma de cohérence territoriale fondée sur les réalités du terrain dans leur diversité. C'est pourquoi il inclut six plans de secteur qui en détaillent le contenu à l'échelle du 1/25000^{ème}.

Le plan du document d'orientations générales est inspiré du contenu matériel défini à l'article R.122-3 du code de l'urbanisme :

- les grands équilibres spatiaux au sens des alinéas 1°, 2° et 3° de l'article précité,
- les objectifs des politiques publiques d'aménagement au sens des alinéas suivants du même article,
- une troisième partie présente les six plans de secteur.

¹ soit les pièces suivantes :
- éléments du Porter à connaissance ;
16 janvier 2003
- éléments complémentaires du Porter à connaissance ; avril 2004
- éléments complémentaires (Loi Littoral) ;
12 avril 2005.





1

LES GRANDS
ÉQUILIBRES SPATIAUX

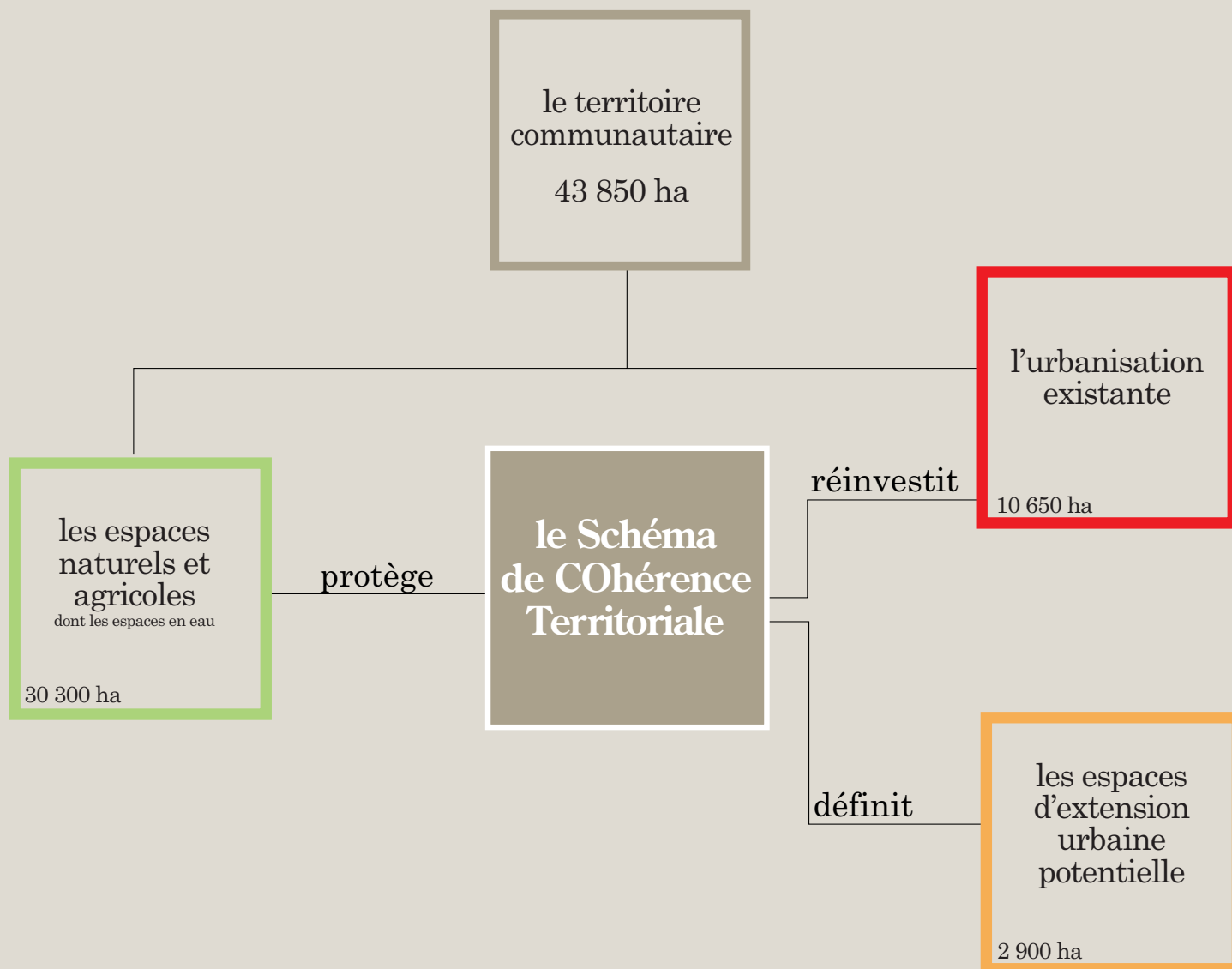


An aerial photograph of a city, likely Paris, showing a large stadium in the foreground and a dense urban area extending to the horizon. The text is overlaid on the image.

Les effets de **la consommation d'espace** exponentielle, de la prédominance de **l'automobilité** et de l'accélération des mécanismes **ségrégatifs** interrogent les capacités du territoire à supporter durablement le mode de développement actuel.

Le territoire, par nature limité et donc rare, n'est-il pas le bien le plus précieux ?

Les espaces naturels et agricoles ne peuvent plus être considérés comme la simple **variable d'ajustement** de la croissance urbaine.



1.1 L'organisation générale de l'espace et le principe d'équilibre

Le schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération de Montpellier, dans le respect des objectifs et principes énoncés aux articles L.110 et L.121-1 du code de l'urbanisme et dans l'esprit de l'article L.122-1 du même code, met en œuvre le principe général d'équilibre entre, d'une part, la préservation - protection des espaces agricoles, forestiers et naturels et, d'autre part, le renouvellement urbain et le développement urbain maîtrisé.

Plus qu'ailleurs, sa mise en œuvre dans le territoire communautaire est un véritable défi quand on considère les perspectives de développement des 15 années à venir :

- accueillir environ 100 000 habitants supplémentaires ;
- produire environ 40 000 à 45 000 logements nouveaux.

La superficie totale du territoire communautaire est d'environ **43 850 hectares**.

Deux volontés politiques fortes ont été exprimées au projet d'aménagement et de développement durable :

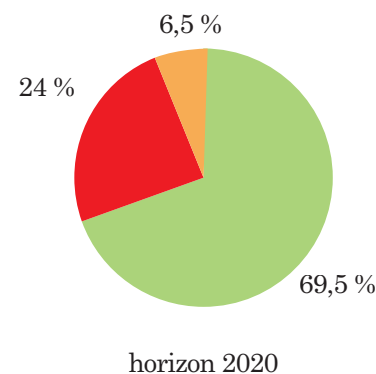
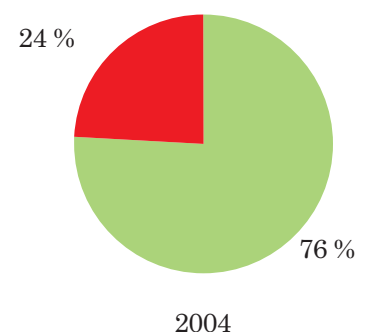
- préserver et valoriser **30 300 hectares** d'espaces naturels et agricoles, soit plus de 91,5% de ce qui existe à ce double titre en 2004,
- localiser le tiers du développement urbain attendu d'ici 2015 au sein des **10 650 hectares** des espaces urbains existants en 2004 sous forme de réinvestissement urbain.

Il en résulte l'identification d'une enveloppe au maximum égale à environ **2 900 hectares** consacrée aux extensions urbaines potentielles ; soit seulement 6,5 % du territoire communautaire. Il est à noter que la mobilisation de ce potentiel est susceptible d'intervenir au-delà de 2020.

La réponse au défi que constitue l'accueil de 100 000 habitants supplémentaires tout en respectant le principe général d'équilibre signifie que demain, sur la durée du schéma de cohérence territoriale, la consommation d'espace sera en moyenne annuelle de 150 à 170 hectares alors qu'au cours des quinze dernières d'années, elle était de 300 à 350 hectares, c'est-à-dire le double.

Les modalités du respect du principe général d'équilibre et les orientations qui en résultent sont présentées dans les pages qui suivent dans trois sections dont les titres expriment les trois intentions fondamentales du schéma de cohérence territoriale :

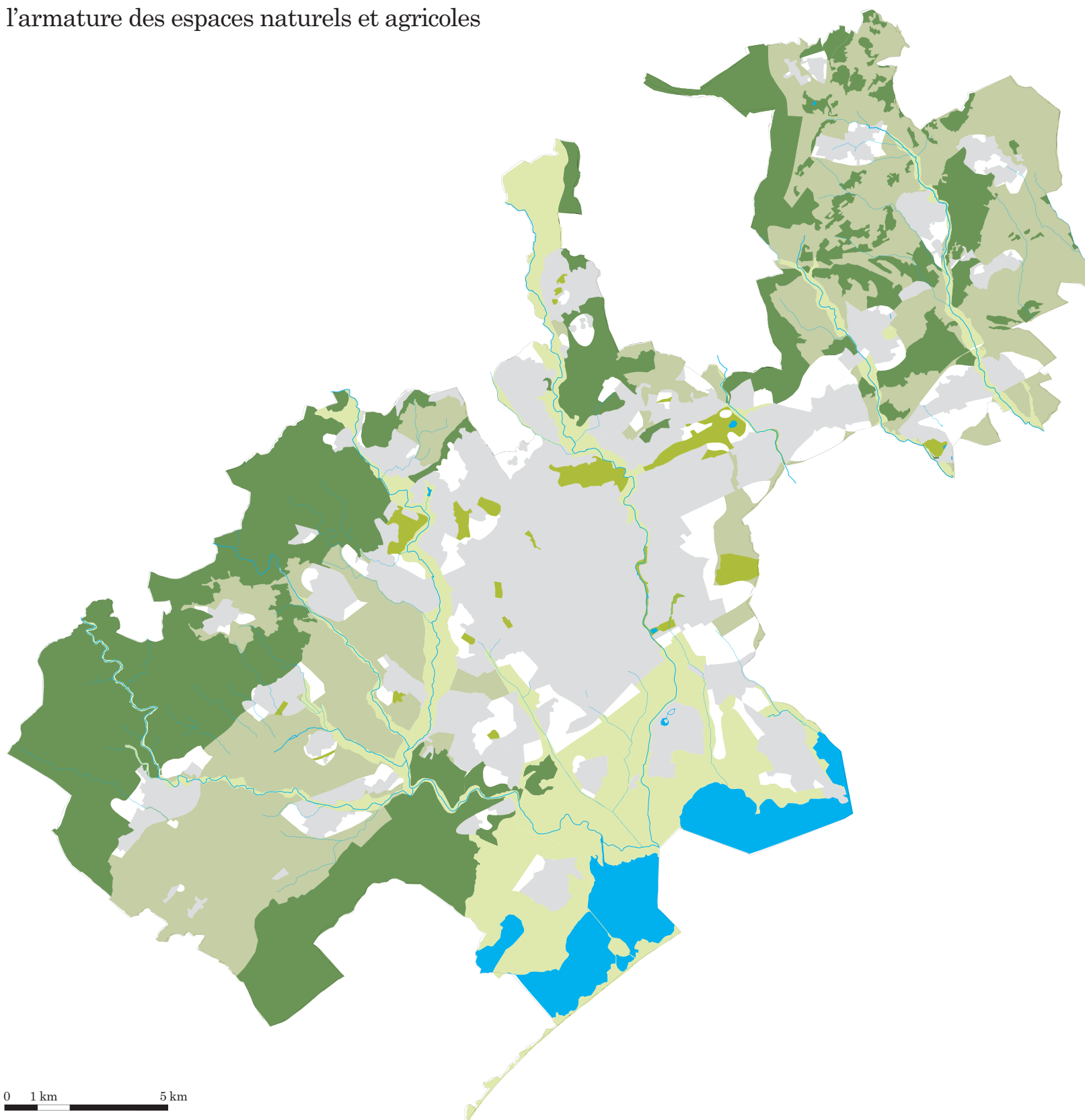
- préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles ;
- assurer un tiers du développement par le réinvestissement urbain ;
- maîtriser les extensions urbaines.



répartition spatiale des principales destinations des sols (en pourcentage)

- les espaces naturels et agricoles
- l'urbanisation existante
- les extensions urbaines potentielles prévues par le SCOT

l'armature des espaces naturels et agricoles



1.2 La préservation et la valorisation des espaces naturels et agricoles

Le schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération de Montpellier renverse la perspective habituelle des documents de planification en considérant d'abord les espaces non bâtis naturels et agricoles pour définir ensuite les espaces potentiellement disponibles pour l'urbanisation. La nature et l'agriculture ne sont plus des variables d'ajustement de l'extension urbaine mais des enjeux de préservation et de valorisation qui conditionnent l'attractivité du territoire à long terme.

C'est pourquoi le document d'orientations générales traite en premier lieu de cette grande catégorie d'espace, en définit la consistance et détermine les orientations qui permettront leur préservation et leur valorisation.

Principe général

Les espaces naturels et agricoles ne sont pas ouverts à l'urbanisation.

A ce titre, ils correspondent aux zones naturelles et agricoles des documents d'urbanisme locaux.

Les parcs et espaces de loisirs identifiés dans les plans de secteur peuvent, quant à eux, accueillir les équipements et constructions liés à leur vocation.

Applications particulières relatives aux garrigues, patrimoine boisé et terroirs agricoles

Le patrimoine boisé et les garrigues

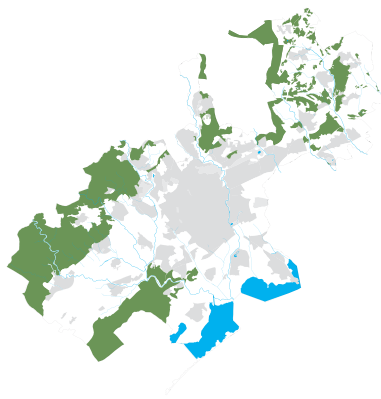
Le patrimoine boisé et les garrigues recouvrent essentiellement les espaces qui, pour certains, furent auparavant utilisés par l'économie sylvo-pastorale, aujourd'hui presque entièrement disparue. Cette disparition a ouvert la voie à une prolifération de nouveaux usages qui, à se multiplier sans maîtrise, mettent en danger, par leurs incidences négatives, les espaces agricoles et la qualité des paysages.

Les terroirs agricoles

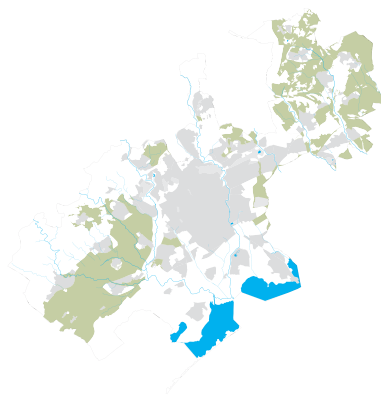
Les terroirs agricoles comprennent une forte majorité des espaces utilisés par l'économie agricole. Cela n'interdit évidemment pas la présence de l'agriculture dans les autres composantes de l'armature. Le document d'orientations générales met en œuvre les objectifs du projet d'aménagement et de développement durable en garantissant la lisibilité dans l'espace et la pérennité dans le temps de l'économie agricole montpelliéraine. Ainsi, non seulement elle sera préservée, mais aussi valorisée en jouant des atouts de la proximité entre ville et agriculture.

Dans ces composantes de l'armature des espaces naturels et agricoles sont admis :

- les équipements d'intérêt général : notamment les réseaux de transport, les réseaux d'énergie, les installations de traitement des déchets, les carrières, les équipements sportifs et équipements d'accueil des gens du voyage pour autant que leur localisation réponde à une nécessité technique avérée et que leur implantation participe d'une intégration harmonieuse et adaptée à l'environnement ;
- les constructions, installations et aménagements légers nécessaires aux activités de loisirs de plein air pour autant qu'ils soient intégrés à un plan d'aménagement d'ensemble pris en considération par la ou les communes concernées ;
- les aménagements, installations et constructions liés au maintien et au développement des activités agricoles, les constructions d'habitation dès lors qu'elles sont exclusivement destinées aux actifs agricoles dont la présence permanente est strictement nécessaire au fonctionnement de l'exploitation, implantées à proximité immédiate des bâtiments d'exploitation ou intégrées dans le cadre d'un hameau agricole ;
- l'adaptation, la réfection et l'extension mesurée des constructions existantes, ainsi que leur changement de destination s'il est lié à la vocation des espaces correspondants.



le patrimoine boisé et les garrigues



les terroirs agricoles

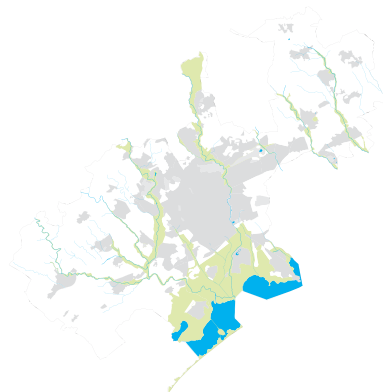


Applications particulières relatives aux milieux littoraux et vallées

Cette composante regroupe les étangs littoraux, leurs espaces riverains dont les anciens marais salants et le cordon littoral avec ses plages, lidos et graus. La biodiversité y est remarquable et, à ce titre, protégée. La pression des usages de loisirs y est très marquée, ce qui oblige à définir finement les conditions d'un bon équilibre entre la protection et le développement.

Cette composante concerne également les principales vallées : celles du Lez et de la Mosson, mais aussi le Coulazou, la Brue, le Lassédon, le Salaison, la Cadoule et le Bérange. Avec les milieux littoraux, leurs lits majeurs constituent l'essentiel des espaces concernés par le risque inondation. Ce qui pourrait apparaître comme un handicap pour l'aménagement est transformé par le schéma de cohérence territoriale en opportunité à un double titre : utilisation des vallées comme parcours de voies vertes et préservation d'une agriculture de "vallée inondable" contribuant à gérer et entretenir les ripisylves et les lits majeurs.

Les orientations tiennent compte de ce double souci de protection de la biodiversité et de "ménagement" des rivières.



les milieux littoraux et les vallées

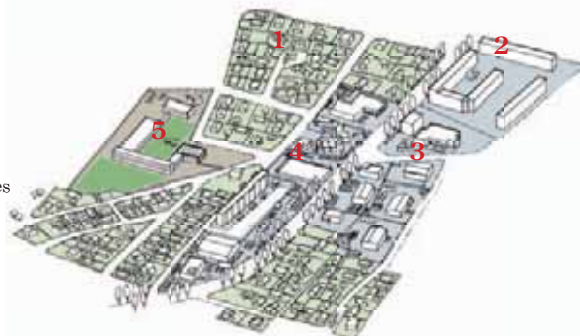
Dans cette composante de l'armature des espaces naturels et agricoles sont admis sous réserve des dispositions de la loi Littoral :

- les équipements d'intérêt général : principalement les réseaux de transport, d'énergie, et d'assainissement pour autant que leur localisation réponde à une nécessité technique avérée et que leur implantation participe d'une intégration harmonieuse et adaptée à l'environnement ;
- les aménagements, installations et constructions légers permettant l'accueil du public, la promenade et la découverte des sites ;
- les aménagements, installations et constructions liés au maintien et au développement des activités agricoles dès lors qu'ils sont intégrés à un hameau ou implantés à proximité immédiate de bâtiments existants ;
- l'adaptation, la réfection et l'extension mesurée des constructions existantes, ainsi que leur changement de destination s'il est lié à la vocation des espaces correspondants.



les espaces prioritaires du réinvestissement urbain

1 un quartier urbanisé successivement depuis les années 1970...



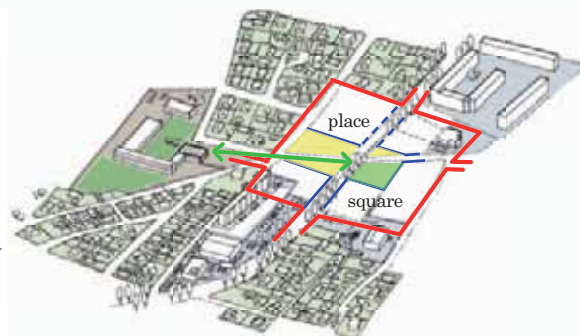
- 1 lotissements pavillonnaires années 70-90
- 2 ensembles collectifs années 60-70
- 3 activité banalisée
- 4 supermarché
- 5 équipement (collège)

2 ...desservi par une nouvelle ligne de tramway qui génère une dynamique urbaine et un réaménagement des espaces publics...



- la dynamique urbaine valorise :
- a. les parcelles situées à proximité immédiate de la station de tramway
 - b. les parcelles situées le long du corridor du tramway

3 une opération d'aménagement encadre un projet urbain autour de la station de tramway



- a. une nouvelle voie piétonne pour relier le collège et la station de tramway
- b. de nouveaux espaces publics

4 de nouveaux logements, bureaux et commerces bénéficient de la desserte du tramway.



le Plan Local d'Urbanisme incite à la construction de petits immeubles le long de l'avenue principale

les étapes d'un réinvestissement urbain induit par une ligne de transport public
extrait de la conférence 1, coeur d'agglomération, mai 2005

1.3 La priorité du réinvestissement urbain

Entre la ville de Montpellier - environ 3 800 hectares urbanisés - et les 30 autres communes - soit au total environ 6 650 hectares urbanisés -, le territoire communautaire comprend, en 2004, près de 10 650 hectares d'espaces urbanisés représentant 24% du total de sa superficie.

Le projet d'aménagement et de développement durable a mis en avant trois valeurs : la préservation du capital paysager et environnemental, la proximité de toutes les fonctions pour tous et l'économie de la consommation d'espace.

A ce titre, le réinvestissement urbain consistant à construire ou reconstruire sur les espaces urbains existants est sans doute la modalité d'urbanisation la plus respectueuse de ces valeurs. L'espace le moins consommé est celui qui l'est déjà, l'urbanisation la plus proche des services et des réseaux de mobilité est celle qui l'est déjà !

S'il est une modalité d'évolution de toute ville, le réinvestissement urbain est, dans le cas de l'agglomération de Montpellier, un impératif économique. Plus l'urbanisation s'y étend, plus l'espace libre y devient rare et donc cher. Réinvestir la ville, construire plus à l'unité de surface est, ici plus qu'ailleurs, une réponse pertinente au "signal-prix" de l'augmentation des valeurs foncières.

Les espaces urbains existants

Le schéma de cohérence territoriale établit qu'au moins le tiers du développement urbain, et notamment le tiers des quelques 40 000 logements à construire d'ici 2020, est à localiser dans les espaces urbains existants :

- s'agissant de la Ville de Montpellier, ce pourcentage est d'environ 50%,
- s'agissant des 30 autres communes, ce pourcentage est d'environ 20%.

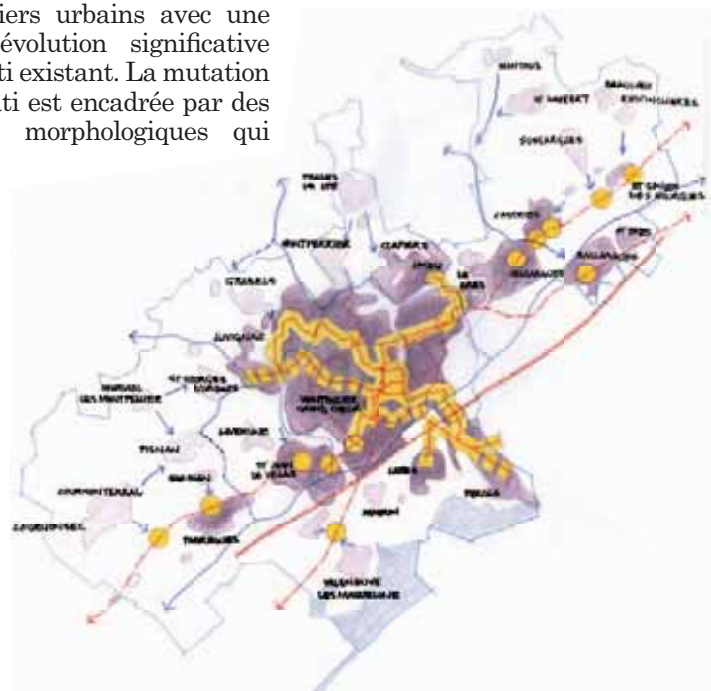
Les plans de secteur identifient, à cet égard, des espaces prioritaires de réinvestissement urbain dans des corridors de 500 mètres de part et d'autre des lignes de tramway ou dans les centres urbains et villageois.

Cette orientation implique de mobiliser, par des règles d'urbanisme adaptées et incitatives, des gisements fonciers urbains avec une capacité d'évolution significative du cadre bâti existant. La mutation du cadre bâti est encadrée par des dispositions morphologiques qui

assurent, par ailleurs, une intégration harmonieuse au contexte urbain, particulièrement dans les centres anciens.

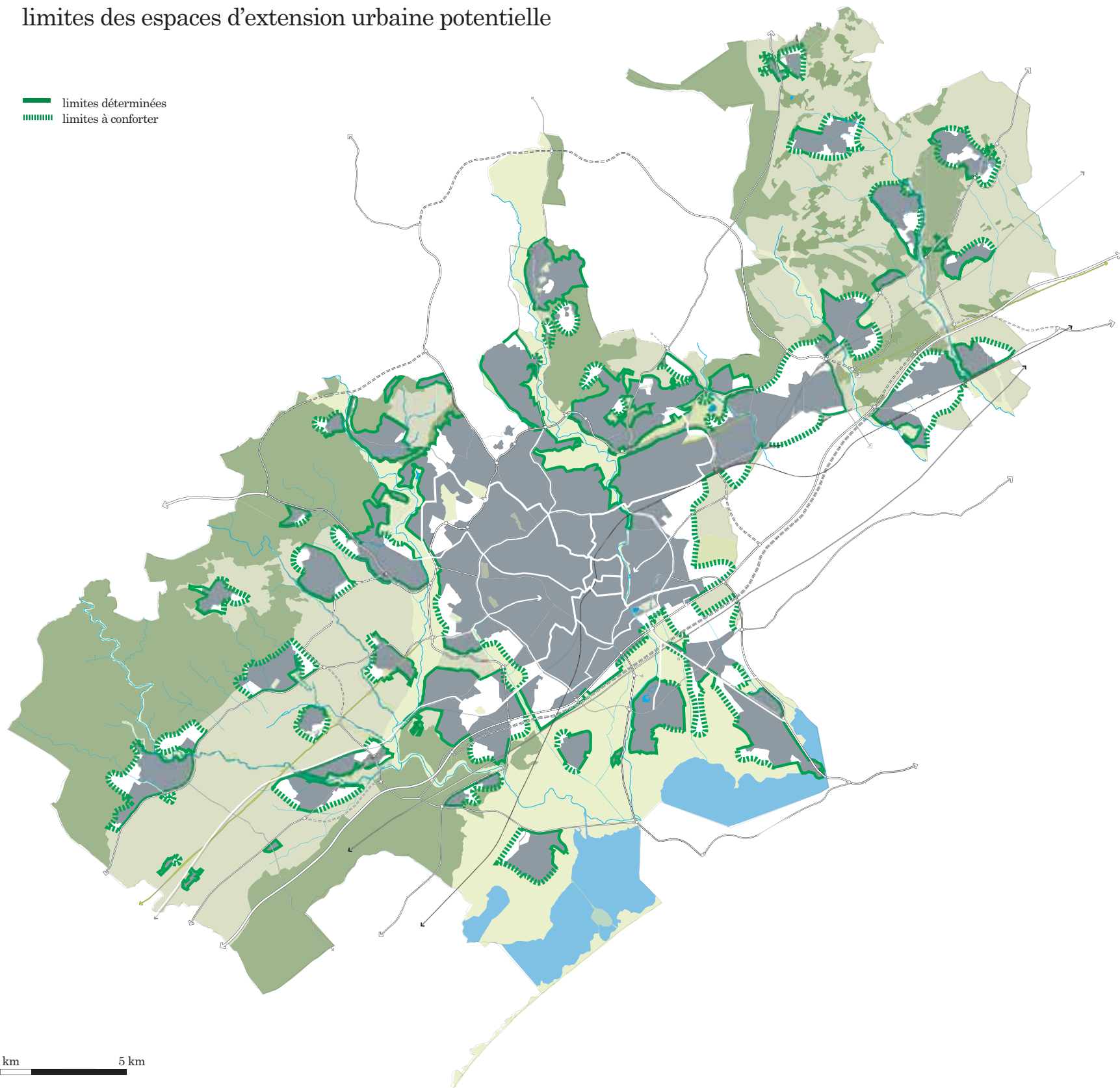
L'intervention publique peut, au travers d'opérations d'aménagement concerté, susciter une dynamique de réinvestissement urbain en prenant appui, prioritairement, sur des terrains bénéficiant d'une localisation stratégique.

A l'échelle d'une même commune, priorité est donnée, dans le temps, à la valorisation des espaces déjà urbanisés pour lesquels est définie une stratégie globale de réinvestissement pouvant associer des dispositions réglementaires générales (règles de constructibilité) et des interventions publiques ciblées. Cette stratégie peut intégrer, notamment pour les projets urbains les plus significatifs, une démarche de "plan de référence" dont le contenu est précisé ci-après.



limites des espaces d'extension urbaine potentielle

- limites déterminées
- - - limites à conforter



1.4 La maîtrise des extensions urbaines

Les limites des espaces naturels et agricoles définissent, a contrario, une enveloppe foncière maximale potentiellement ouverte aux extensions urbaines.

Les espaces correspondants sont localisés :

- soit au plus près des lieux d'échange des réseaux de transports publics existants ou projetés assurant un bon niveau d'accessibilité,
- soit en continuité des bourgs et villages existants à proximité des services urbains.

Le schéma de cohérence territoriale ne se contente pas d'identifier ces espaces d'extension urbaine potentielle, il définit les moyens d'en assurer la maîtrise selon les principes suivants :

- le principe d'intensités d'urbanisation au regard du contexte territorial et du niveau d'accessibilité par les transports publics,
- le principe de la prise en compte et de la valorisation des limites.

Par ailleurs, l'ouverture à l'urbanisation s'accompagne d'une démarche de projet urbain pouvant donner lieu à l'établissement d'un "plan de référence".

Enfin, l'ouverture à l'urbanisation prend en compte les règles et dispositions relatives aux protections environnementales, aux servitudes sanitaires et à la prévention des risques. Cette prise en compte est assurée par les documents d'urbanisme locaux.

Les limites

Les limites des espaces naturels et agricoles déterminent l'enveloppe intangible des espaces qui ne seront pas urbanisés et, a contrario, délimitent l'ensemble des espaces soit déjà urbanisés soit potentiellement ouverts à l'urbanisation.

Deux types de limites sont reconnus par le schéma de cohérence territoriale. Aucune de ces limites n'est définie à l'échelle de la parcelle :

▪ les limites "déterminées"

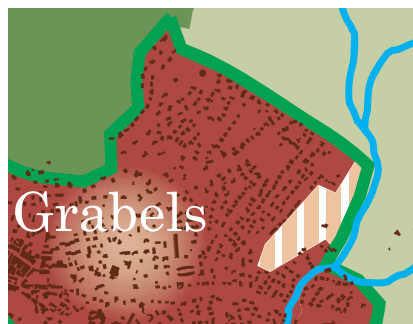
Elles sont liées à des composantes préexistantes de la géographie physique ou humaine (ligne de crête, lit majeur d'un cours d'eau, infrastructures, etc.),

▪ les limites "à conforter"

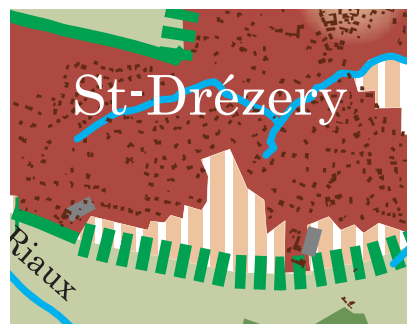
Les limites "à conforter" ne se réduisent pas à un simple trait sur les plans de secteur, mais correspondent à une ligne dont l'échelle au 1/25000^{ème} permet de considérer qu'elles représentent une épaisseur de 100 à 150 mètres. Les surfaces correspondantes sont autant d'occasions de concevoir des projets d'aménagement permettant d'assurer la valorisation réciproque entre ville et nature ou agriculture. À cet égard, deux situations se présentent selon la localisation de ces limites.

Si les limites "à conforter" sont contiguës à un espace urbain existant, elles autorisent une extension urbaine mesurée permettant de valoriser une nouvelle bande constructible en façade sur la nature.

Si les limites "à conforter" sont contiguës à un espace d'extension urbaine potentielle, elles participent d'une démarche de projet d'aménagement d'ensemble pouvant être exprimé dans un "plan de référence".



limite déterminée par la géographie

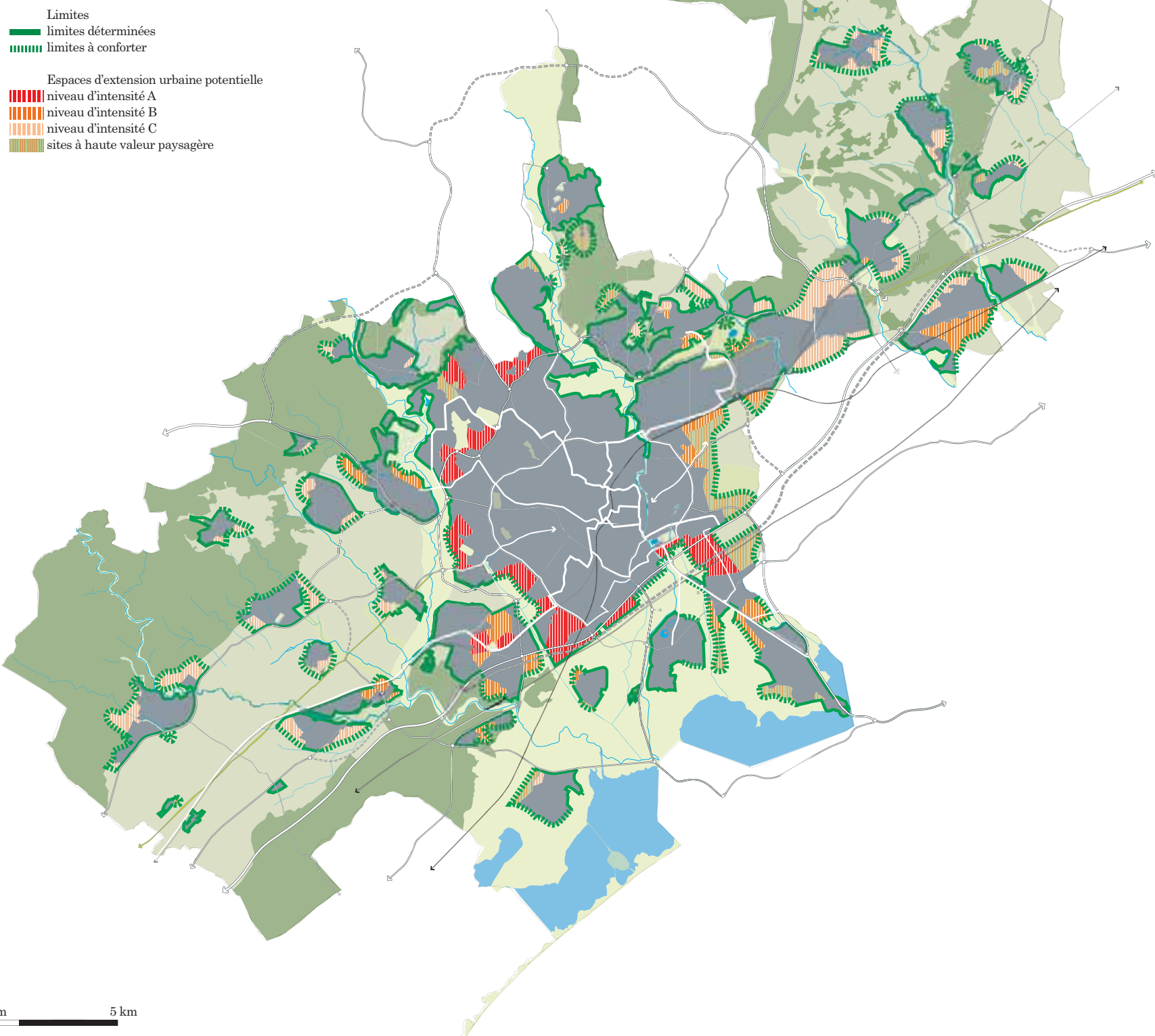


limite à conforter en extension urbaine



limite à conforter en contact avec le tissu existant

limites et intensités des espaces d'extension urbaine potentielle





Les intensités d'urbanisation


Les niveaux d'intensité

Trois niveaux d'intensité sont définis en fonction du contexte du site et de la qualité des dessertes par les réseaux de transports publics. Plus l'accessibilité est bonne plus l'intensité d'urbanisation est élevée.

Les trois niveaux d'intensité d'urbanisation sont les suivants :

 **A** plus de 50 logements/hectare ou plus de 8 000 m² SHON/hectare

 **B** plus de 30 logements/hectare ou plus de 4 000 m² SHON/hectare

 **C** plus de 20 logements/hectare ou plus de 2 000 m² SHON/hectare

Pour chaque site d'extension urbaine potentielle, le respect du niveau d'intensité qui lui correspond s'apprécie à l'échelle spatiale de l'ensemble du site concerné et dans le temps de la réalisation des différentes phases de l'aménagement. Ils incluent les programmes construits (résidentiel, économique, équipement ou mixte), mais également l'ensemble des équipements collectifs et espaces publics de voirie nécessaires. À cet égard, ils ne peuvent être confondus avec la notion de coefficient d'occupation du sol employée dans les plans locaux d'urbanisme.

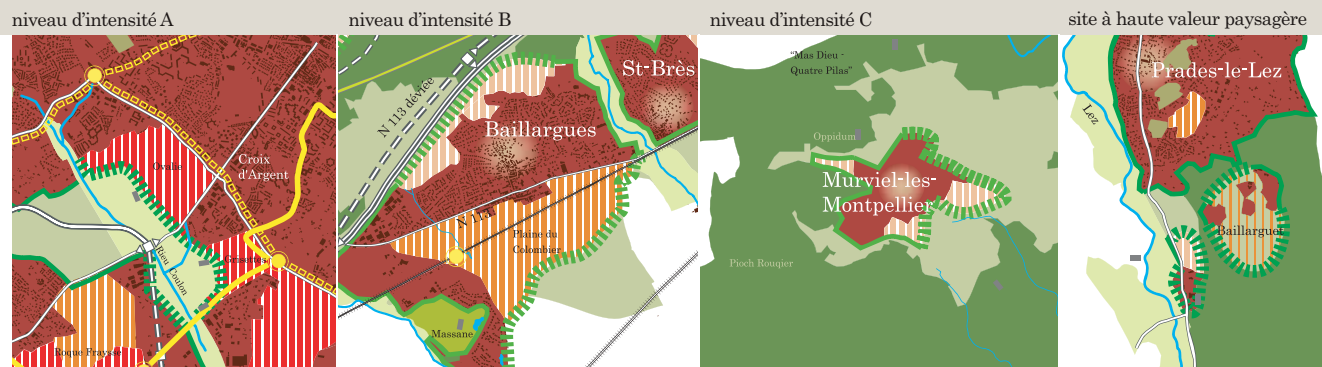
Les sites à haute valeur paysagère

Le rapport entre bâti et non bâti, entre ville et nature, se règle dans le cas général selon les niveaux d'intensité.

Certains sites d'extension urbaine potentielle se caractérisent par une haute valeur paysagère en raison de leur proximité avec les milieux littoraux ou des grandes entités paysagères remarquables (terroirs viticoles, pinèdes, etc.). Le schéma de cohérence territoriale reconnaît la singularité de ces sites où le rapport entre ville et nature requiert des dispositions particulières.

Dans ces sites, les constructions privilégient, dans le cadre de projets d'aménagement d'ensemble, des formes très compactes afin de dégager une part fortement dominante d'espaces libres de constructions et de respecter les qualités et perspectives paysagères préexistantes. Ces dégagements peuvent être le support d'espaces cultivés ou végétalisés donnant accès, par des continuités vertes, à l'armature des espaces naturels et agricoles.

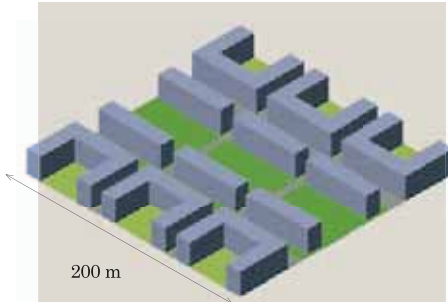
exemples de niveaux d'intensité



intensité **A**



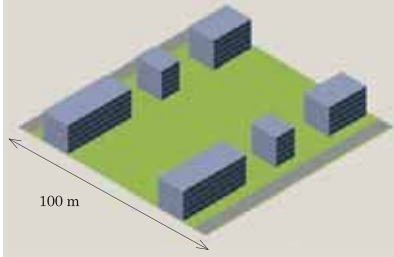
plus de 50 logements à l'hectare
 plus de 8 000 m² de SHON à l'hectare
 sites essentiellement en coeur d'agglomération et/ou desservis directement par le tramway



typologie en îlots fermés



îlots ouverts contigus



immeubles en alignement



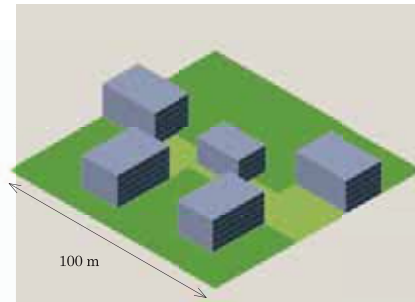
le quartier Richter



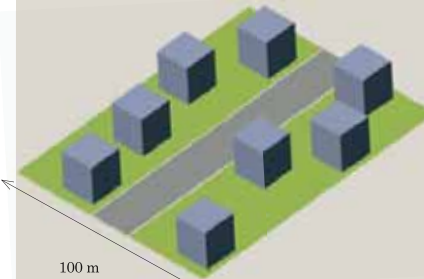
intensité **B**



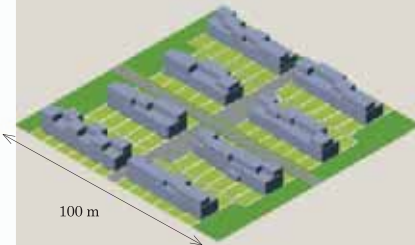
plus de 30 logements à l'hectare
 plus de 4 000 m² de SHON à l'hectare
 extensions à proximité d'un réseau de transport public ou dans les pôles d'appui



petits immeubles sans ascenseur



habitat groupé de type maisons multi-familiales ou immeubles villas



maisons individuelles en bande



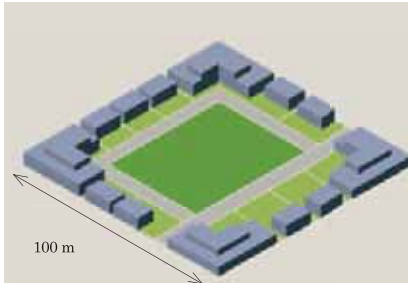
le quartier Malbosc à Montpellier



intensité **C**



plus de 20 logements à l'hectare
 plus de 2 000 m² de SHON à l'hectare
 extensions des villages en limite du grand paysage



maisons isolées et petits immeubles autour d'un jardin



habitat jumelé, isolé



maisons individuelles en bande



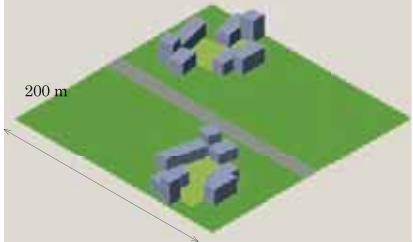
le quartier de la Rouvière Longue à Murviel



sites à haute valeur paysagère



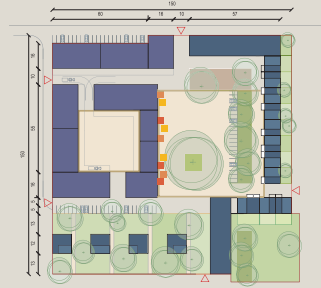
Les jardins de la Lironde à Montpellier



flots compacts dans un cadre maintenu majoritairement libre de construction



proposition pour un hameau agricole à Villeneuve-les-Maguelone



- hangars agricoles,
- surface de vente mutualisée,
- logements collectifs,
- logements individuels



1.5 Les adaptations dans le temps

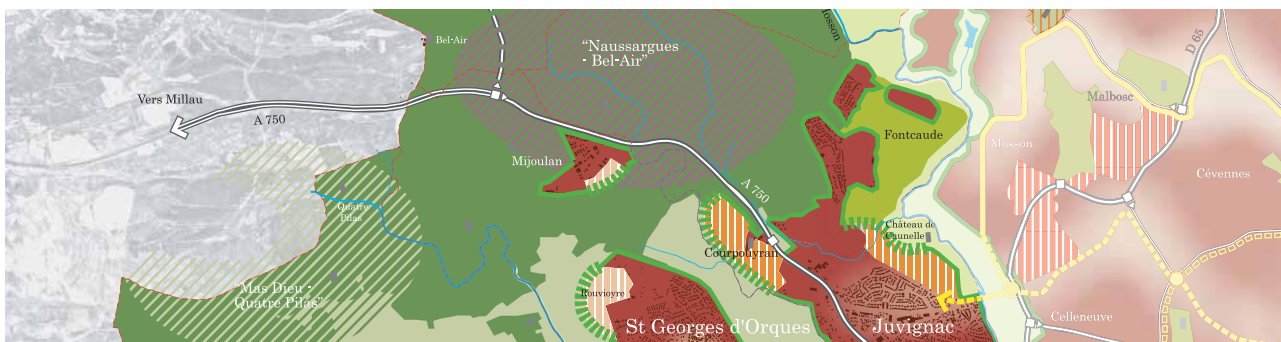
La loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000 a souligné le rôle du temps comme un facteur dynamique de la planification territoriale. A l'inverse des anciens schémas directeurs qui figeaient une carte de destination générale des sols, le schéma de cohérence territoriale peut admettre, pour autant que l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durable ne soit pas atteinte, des évolutions, des adaptations.

Dans cet esprit, deux sites stratégiques d'enjeu communautaire sont identifiés au projet d'aménagement et de développement durable et localisés au plan de secteur "Piémonts et Garrigues" comme des sites de projets potentiels.

- Le site de "Naussargues - Bel-Air" concerne les communes de Juvignac, Grabels et Saint-Georges-d'Orques. Porte nord ouest de l'agglomération bénéficiant d'une accessibilité de grande qualité par l'A750 et le LIEN, ce site est pressenti pour recevoir des développements urbains conjuguant habitat, activités, loisirs et espaces naturels. Une étude intercommunale est, d'ores et déjà, engagée afin de préciser les limites et les programmations d'un projet à venir.

- Le site de "Mas Dieu-Quatre Pilas" concerne les communes de Murviel - lès - Montpellier, Saint - Paul - et - Valmalle et Montarnaud. Il fait l'objet d'un projet de développement et de mise en valeur de type "écoparc" dont les études en cours préciseront le contenu et la programmation.

Pour ces sites, le schéma de cohérence territoriale pourra faire l'objet d'adaptations par voie de révision ou de modification dans l'éventualité où des projets d'aménagement d'ensemble concertés y auront été définis.



1.6 La démarche de projet : les plans de référence

L'ouverture à l'urbanisation des espaces d'urbanisation potentielle, notamment pour les sites stratégiques identifiés au projet d'aménagement et de développement durable, peut être précédée par l'élaboration de plans de référence qui expriment, à l'échelle d'un site considéré dans sa globalité, un projet d'aménagement d'ensemble intégrant un possible phasage dans le temps.


Les plans de référence peuvent traiter notamment des éléments suivants :

- l'armature des espaces publics (voiries, espaces verts) composant la trame support du projet à moyen et long terme, et intégrant notamment les dispositifs de retenue des eaux pluviales comme supports d'aménagements paysagers ;
- le traitement des limites, et particulièrement celles dites "à conforter", comme lieux de valorisation réciproque de la vue sur la nature et de la vue sur la ville ;
- les formes urbaines permettant d'assurer, dans la diversité, la compatibilité avec le niveau d'intensité dont relève l'extension urbaine considérée ;
- la mixité des fonctions - résidentielle, commerciale, économique - favorisant la proximité entre l'habitat, le commerce, l'emploi ;
- l'esquisse d'un programme d'équipements d'infrastructure et de superstructure appréhendée à l'échelle du site dans sa globalité.

Plus généralement, les plans de référence ont vocation à constituer une étape clef dans l'élaboration de projets urbains d'importance significative en extension ou en réinvestissement. Ce type de démarche vise également à constituer des supports de "référence" permettant de mieux coordonner l'évolution des documents d'urbanisme locaux.

1

Une limite claire et durable est définie.




1 cette limite encadre une zone à urbaniser progressivement pendant 15 à 20 ans.

2 elle protège l'agriculture de la spéculation.

2

Expression du plan de référence
Un plan d'espaces publics est défini. Il prévoit les rues et les espaces verts qui composeront le nouveau quartier. Il assure pendant 15 à 20 ans, la cohérence des différents projets d'aménagement.



1 une rue longue relie le vieux village à la campagne. elle structure le projet urbain.


2 un pôle de services regroupe les écoles et les commerces.

3 la façade naturelle est valorisée car elle donne une vue sur la campagne.

4 les mas sont réhabilités.

3

Des formes diversifiées pour offrir un logement pour tous, des services, des emplois, des espaces verts en bas de chez soi.



1 des espaces verts accessibles à tous

2 maisons individuelles

3 maisons individuelles groupées

4 équipements de loisirs de proximité

5 petits immeubles

6 îlot d'activités artisanales et de PME

7 petits immeubles villas ou maisons multi-familiales

8 services et commerces de proximité

9 les mas réhabilités

exemple d'une extension de village en limite du grand paysage



Loi littoral

Paysages

Risques

Cycle de l'eau

Ressources

Nuisances

Déplacements

Espaces publics

Commerces
et services

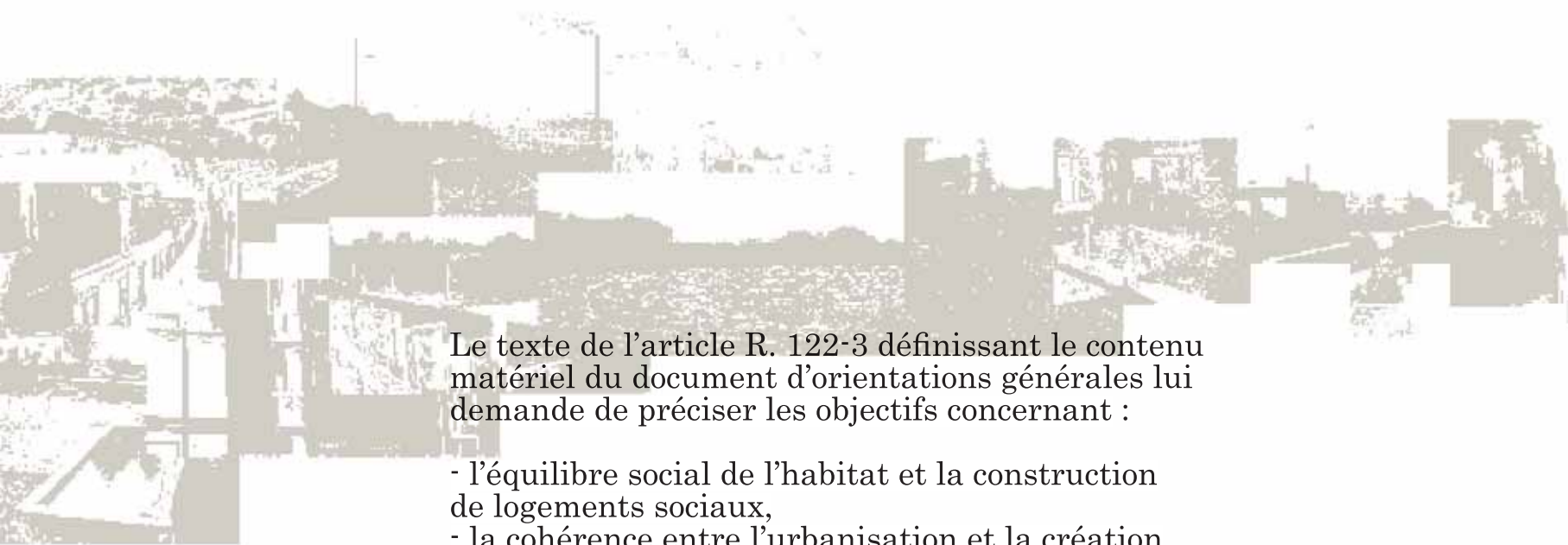
Habitat

**les politiques
publiques mises
en cohérence
dans le document
d'orientations
générales**

2

LES OBJECTIFS

DES POLITIQUES PUBLIQUES D'AMÉNAGEMENT




Le texte de l'article R. 122-3 définissant le contenu matériel du document d'orientations générales lui demande de préciser les objectifs concernant :

- l'équilibre social de l'habitat et la construction de logements sociaux,
- la cohérence entre l'urbanisation et la création de desserte en transports collectifs,
- l'équipement commercial et artisanal, les localisations préférentielles des commerces et des autres activités économiques,
- la protection des paysages, la mise en valeur des entrées de ville,
- la prévention des risques.

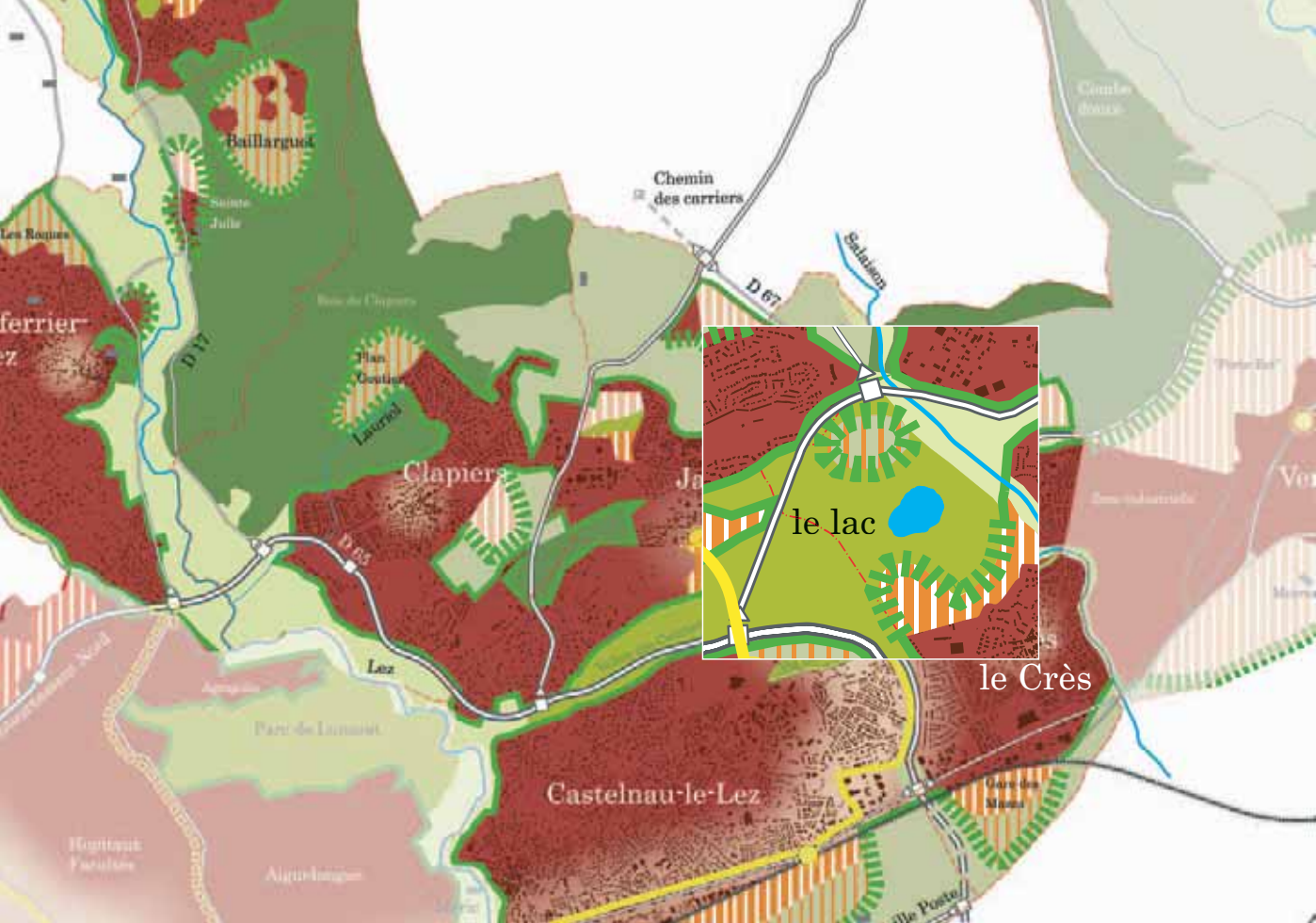
Il lui demande également de préciser les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Il semble, en outre, opportun de définir les modalités de mise en œuvre de la loi Littoral afin de dégager une vision partagée des principales notions de cette loi et de leur application territoriale.



Le plan de cette deuxième section du document d'orientations générales s'organise ainsi autour des dix objectifs suivants :

- protéger et valoriser les paysages,
- prévenir les risques,
- respecter le cycle de l'eau,
- économiser les ressources,
- diminuer les nuisances,
- diminuer la dépendance automobile,
- hiérarchiser et civiliser les espaces publics de voirie,
- optimiser la localisation des activités commerciales, économiques et de services,
- renouveler et diversifier l'offre résidentielle,
- mettre en œuvre la loi Littoral.



les abords du lac du Crès
 extrait du plan de secteur Vallée du Lez

2.1 Protéger et valoriser les paysages

Concernant les paysages naturels et agricoles, le schéma de cohérence territoriale détermine des orientations quant à leur usage qui sont autant de protections et d'incitations à des aménagements respectueux des qualités des sites. Qu'il s'agisse de constructions à usage agricole, d'infrastructures publiques de transport ou d'installations liées à des activités de loisir de plein air, il convient de privilégier des aménagements qui contribuent, par leur dimensionnement et leur intégration harmonieuse, à valoriser le grand paysage.

Les sites naturels faisant l'objet d'un classement ou d'une inscription à l'inventaire supplémentaire, exigent une vigilance renforcée au travers, notamment, de règles ou de recommandations précises visant à conserver les qualités paysagères des sites.

Les carrières en fin d'exploitation ou anciennement exploitées nécessitent, quant à elles, une remise en état et un paysagement. Certains sites peuvent présenter des caractéristiques propices aux activités de loisirs qu'il convient de valoriser.

Concernant les espaces de transition entre les espaces urbains et les espaces naturels et agricoles, le schéma de cohérence territoriale détermine des orientations visant à valoriser les effets de covisibilité entre les éléments bâtis et les éléments non bâtis du paysage. C'est le cas, notamment, des sites d'extension urbaine potentielle qualifiés de "sites à haute valeur paysagère" dans lesquels les constructions privilégieront des formes compactes afin

de dégager une part dominante d'espaces paysagés pouvant constituer les supports de continuités vertes donnant accès à la nature. Plus généralement, c'est le cas des limites dites "à conforter" pour lesquelles une valorisation collective des vues sur le grand paysage sera recherchée.

Les sites d'entrée de ville appellent également des actions de requalification visant à moderniser et restructurer le cadre bâti et les espaces publics de voirie dans le sens d'une meilleure intégration des usages piétons et d'une harmonisation des aménagements paysagés. Dans le respect de l'article 52 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, il convient d'y définir des dispositions réglementaires adaptées (par exemple recul des constructions, végétalisation des bandes de recul, limitation des panneaux publicitaires, intégration des enseignes) afin d'améliorer la qualité générale des paysages perçus depuis les voies principales.

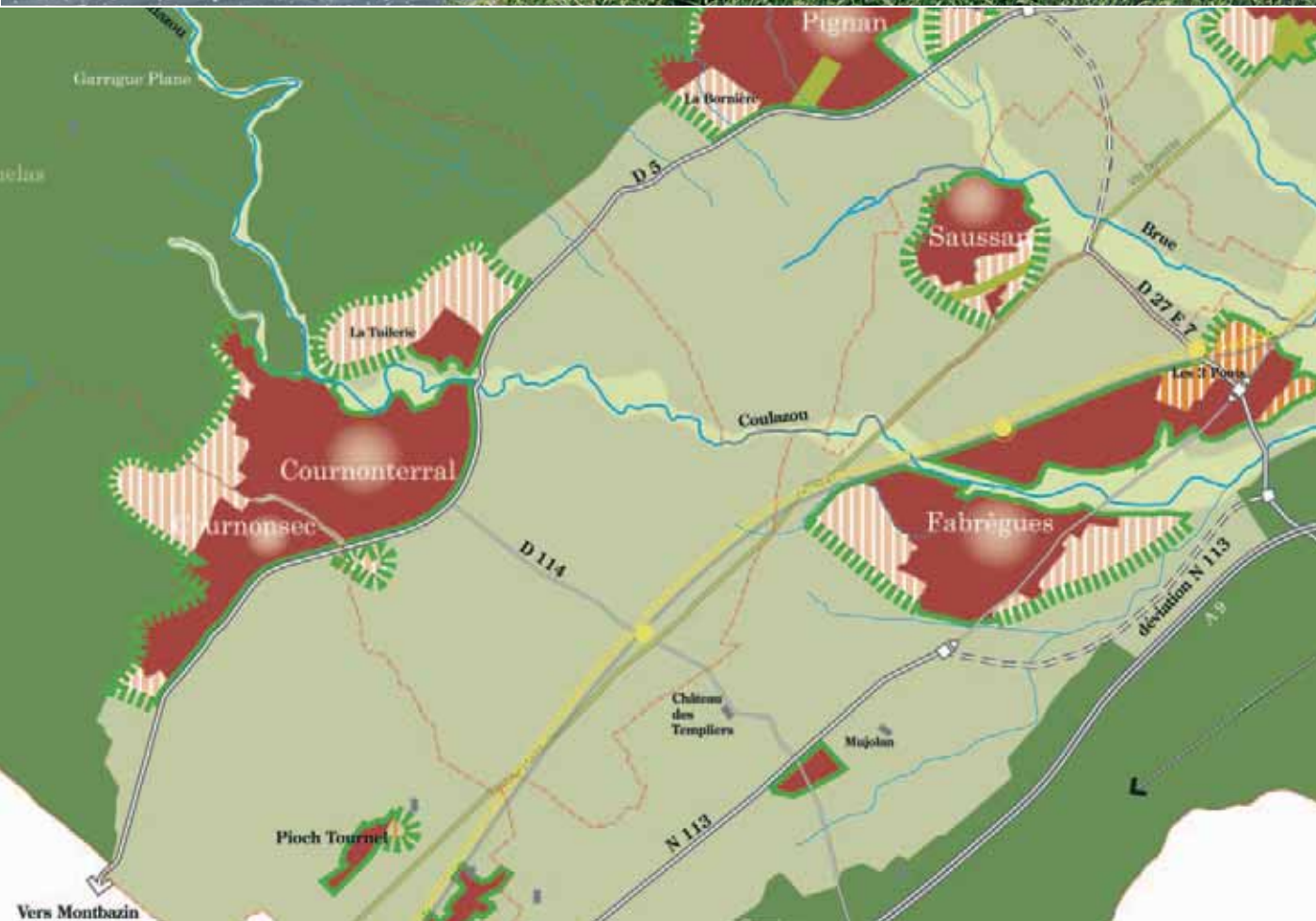
Par ailleurs, l'élaboration de réglementations spéciales (comportant notamment la délimitation de zones de publicité interdites ou restreintes) est encouragée afin de mieux encadrer les conditions d'implantation des panneaux publicitaires, des enseignes et des préenseignes. Une vigilance particulière doit s'exercer dans les zones commerciales et leurs abords où prolifèrent souvent des dispositifs de préenseignes mal contrôlés.

Enfin, concernant les paysages urbains, le schéma de cohérence territoriale identifie un objectif de préservation et de mise en valeur des monuments et ensembles bâtis remarquables. Ceux d'entre eux qui font l'objet d'un classement, d'une inscription à l'inventaire supplémentaire, d'un plan de sauvegarde et de mise valeur ou d'une zone de protection du patrimoine architectural, urbain ou paysager, exigent une vigilance renforcée au travers, notamment, de règles ou de recommandations précises visant à conserver les qualités paysagères des sites et de leurs abords.



1. requalifier les entrées de ville
2. valoriser les paysages naturels
3. préserver et mettre en valeur les paysages urbains

1	2	3
---	---	---



	exemple d'aménagement de ripisylve
	la vallée du Coulazou extrait du plan de secteur Plaine Ouest

2.2 Prévenir les risques

Le diagnostic du schéma de cohérence territoriale a considéré les risques concernant les personnes et les biens ; en l'occurrence, il s'agit essentiellement des risques inondations et feux de forêt.

Le schéma de cohérence territoriale établit, en premier lieu, un principe général consistant à ne pas exposer de nouvelles populations aux risques d'inondation ou de feu de forêt. Pour ce faire, aucun des espaces d'extension urbaine potentielle, repérés au plan de secteur du schéma de cohérence territoriale, n'est localisé dans une zone d'aléas graves d'inondations ou de feux de forêt telle que définie dans les plans de prévention des risques d'inondation ou de feu de forêt en vigueur et en cours d'élaboration. Des exceptions à ce principe général sont susceptibles de concerner des parties réduites d'espaces d'extension urbaine potentielle en raison de l'échelle de représentation (1/25000^{ème}) des plans de secteur du schéma de cohérence territoriale. Dans cette hypothèse, le principe de non constructibilité prévaut et s'applique à l'échelle du document d'urbanisme local.

Au-delà de ce principe général, le schéma de cohérence territoriale définit une orientation visant à gérer les eaux pluviales "à la source" afin de ne pas aggraver les risques d'inondations en aval. Cela implique une limitation stricte de l'imperméabilisation des sols au travers de dispositions réglementaires préservant, à la parcelle et en fonction du contexte urbain, une part minimale significative d'espace libre en pleine terre et favorisant une infiltration directe des eaux pluviales par le sol.

Cela impose également la mise en place de techniques compensatoires visant à limiter les ruissellements et à optimiser l'infiltration directe des eaux de toiture ou des eaux de voirie après prétraitement : toitures absorbantes, noues plantées, puits d'infiltration, surfaces de stationnement poreuses, chaussées réservoirs, etc. Cette gestion "à la source" passe, enfin, par des aménagements collectifs de retenue et d'infiltration des eaux pluviales visant, à l'échelle d'un projet d'aménagement d'ensemble, à limiter strictement les volumes et les vitesses de ruissellements excédentaires vers l'aval du bassin versant.

Le schéma de cohérence territoriale définit également une orientation visant à maintenir voire renforcer le rôle d'écoulement naturel des lits majeurs des cours d'eau. Cette orientation suppose de ne pas réaliser de remblaiements ou de nouveaux endiguements susceptibles d'aggraver la violence des crues, de concevoir de nouvelles infrastructures de transports qui garantissent une véritable transparence hydraulique au droit des cours d'eau. Elle suppose, par ailleurs, de protéger ou régénérer les ripisylves afin de stabiliser les berges, de conserver leur état naturel et de contribuer à la maîtrise des vitesses d'écoulement des eaux, notamment en période de crue.

Enfin, le schéma de cohérence territoriale souligne le nécessaire établissement, par les collectivités compétentes, de schémas directeurs d'assainissement pluvial permettant de maîtriser et de réduire les effets du ruissellement pluvial ; les plans locaux d'urbanisme en précisent les prescrip-

tions en appliquant notamment le principe d'un débit de fuite pluvial maximal.

Concernant la prévention du risque d'incendie de forêt, les dispositions réglementaires des plans de prévention des risques d'incendie de forêt définissent, à l'échelle des documents d'urbanisme locaux, les zones inconstructibles et les conditions de constructibilité limitée des zones dites de "précaution". Ces dispositions visent prioritairement à interdire les constructions isolées et à prescrire la desserte par un réseau hydrant.

Enfin, il est à noter que le risque lié aux mouvements de terrain provoqués par les argiles dites "gonflantes" sera pris en compte dès que les inventaires correspondants seront réalisés.



exemples d'aménagements pour la gestion du risque inondation dans les opérations d'urbanisme

		toiture végétalisée pour retenir les eaux de pluies
1	2	1. bassin de rétention en pied d'immeuble 2. parking "vert"
		nœuds paysagés pour le tamponnement des eaux pluviales

2.3 Respecter le cycle de l'eau

La région montpelliéraine présente une double caractéristique au regard du cycle de l'eau. Située en zone de climat méditerranéen, elle est soumise à des précipitations irrégulières et occasionnellement très fortes. En forte croissance, la pression sur la ressource s'accroît nettement, comme s'accroît l'enjeu d'assainissement des eaux usées. Dans ce contexte, les conflits d'usage potentiels sont nombreux et la gestion concertée de l'eau au niveau des bassins versants devient impérative.

Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux du bassin versant Lez – Mosson – étangs palavasiens adopté par la commission locale de l'eau du 13 mars 2003 fixe les objectifs relatifs, notamment, à la gestion globale du bassin versant, à la préservation de la ressource en eau, à l'amélioration de la qualité des eaux de surface, à la maîtrise des risques d'inondations et à la protection des écosystèmes littoraux. Il détaille les mesures adaptées pour atteindre ces objectifs.

Les orientations du schéma de cohérence territoriale, dans ce domaine, ont pris en compte le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Lez - Mosson - étangs palavasiens. Ces orientations valent aussi pour les autres communes du territoire communautaire qui ne relèvent pas du schéma d'aménagement et de gestion des eaux. Enfin, le schéma de cohérence territoriale précise certaines mesures relatives à la prise en compte de l'eau dans la démarche de projet urbain.

La section précédente a traité des orientations visant à la diminution du risque d'inondations. Complémentairement, le schéma de cohérence territoriale, s'agissant des espaces d'extension urbaine potentielle, vise à intégrer la question de la gestion des eaux pluviales dès le début des démarches de projet urbain. La prise en compte de la problématique "eau", de manière préalable et à l'échelle d'un site considéré dans sa totalité, doit permettre d'intégrer les aménagements de retenue et d'infiltration des eaux pluviales (noues plantées, bassins secs, etc.) dans l'armature des espaces publics d'un projet d'aménagement d'ensemble. Il s'agit de faire des contraintes liées à la gestion du pluvial ou au risque inondation les déterminants qualitatifs des futurs projets d'aménagement. Cette démarche doit permettre, par exemple, de faire d'une zone inondable ou d'un vaste bassin sec, un parcours de circulations douces ou un grand espace d'agrément entretenu et ouvert aux pratiques de loisirs.

Le schéma directeur d'assainissement de la Communauté d'agglomération de Montpellier a été approuvé le 21 décembre 2004. Sa mise en œuvre va considérablement améliorer une situation que le diagnostic qualifie de moyennement satisfaisante en réduisant voire supprimant les rejets polluants dans le milieu naturel. Néanmoins, les programmes d'investissement et les raccordements vont nécessairement être phasés dans le temps. Ce phasage implique une coordination de l'ouverture à l'urbanisation des

espaces d'extension urbaine potentielle notamment pour les secteurs ne disposant pas de capacités d'assainissement suffisantes. Par ailleurs, la définition de zonages d'assainissement doit permettre de protéger, prioritairement, la salubrité publique des zones d'assainissement non collectif en assurant le contrôle et, si nécessaire, l'entretien par la puissance publique des dispositifs autonomes.



1	1.2. panneaux solaires photovoltaïques et thermiques en façade ou sur toit
1 2 3	3. bassin de récolte des eaux pluviales en pied de bâtiment

2.4 Economiser les ressources

Le projet d'aménagement et de développement durable a mis en évidence l'enjeu environnemental comme l'une des valeurs fondatrices du schéma de cohérence territoriale. "Préserver le capital Nature" c'est d'abord, s'agissant d'un document d'urbanisme, économiser l'espace, matière première du développement. C'est aussi économiser d'autres ressources rares.

Économiser les ressources en eau

La disponibilité de la ressource pourrait devenir, à terme, un facteur limitant au regard des perspectives de développement. Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux n'a pas tranché entre les deux solutions possibles que sont respectivement le recours croissant à des ressources extérieures à son périmètre ou l'augmentation des débits prélevés dans les aquifères karstiques dans son périmètre.

Le schéma départemental de référence en matière d'alimentation en eau potable adopté en décembre 2005 définit des orientations visant à assurer une gestion économe des ressources. Elles consistent principalement à sécuriser les périmètres de captage, à promouvoir les économies d'eau auprès des usagers, à améliorer les rendements des réseaux, à développer les réseaux d'eau brute et la récupération d'eau pluviale pour les usages non domestiques. Ce schéma envisage également des scénarios consistant à mobiliser de nouvelles ressources dans les aquifères karstiques afin de répondre à l'augmentation de la demande à l'échelle de l'aire urbaine.

Par ailleurs, le phasage d'ouverture à l'urbanisation des espaces d'extension urbaine potentielle est conditionné par le développement des réseaux d'alimentation en eau potable.

Préserver la proximité des ressources en matériaux

Bien gérer la ressource en matériaux conduit à localiser au plus près de la zone de consommation de l'agglomération montpelliéraine des capacités d'extraction nécessaires à son développement. Cette proximité est pertinente tant d'un point de vue environnemental qu'économique (au-delà de 15 Km, le transport de matériaux peut représenter plus du tiers du coût à la livraison). Cela conduit à préserver et renouveler les capacités de production suffisantes sur le territoire communautaire et son proche voisinage.

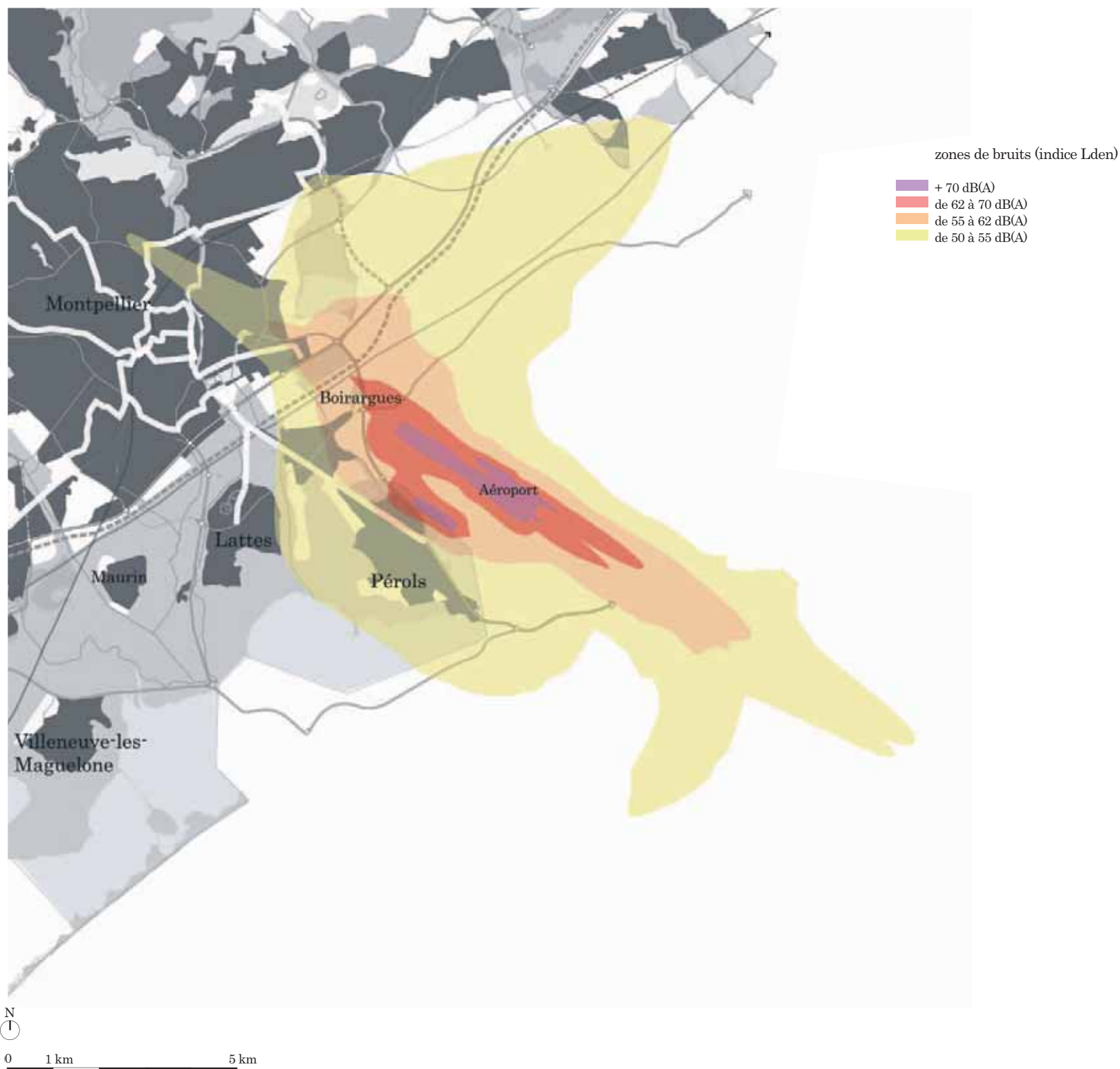
Économiser l'énergie, promouvoir les énergies renouvelables

Dans le respect des engagements de l'Etat dans le cadre du protocole de Kyoto en matière de réduction des émissions de CO₂, le schéma de cohérence territoriale promeut, plus particulièrement dans le domaine de l'aménagement et du bâtiment, tous les dispositifs contribuant à la réduction de la consommation d'énergie et la production de chaleur à partir d'énergie solaire, de bois, de géothermie ou de biomasse (par exemple : chauffe-eau solaires,

chaufferies bois, puits canadiens, recyclage des déchets organiques ou des eaux usées en biogaz). Dans le domaine de la production d'énergies renouvelables, l'installation de parcs éoliens est à encadrer dans le respect de la qualité environnementale des sites, de la réglementation et des schémas éoliens en vigueur. Plus globalement, le schéma de cohérence territoriale préconise la généralisation des analyses environnementales dans les études préalables et la mise en œuvre des projets et opérations d'aménagement. Il encourage également les démarches de haute qualité environnementale dans la conception des aménagements et des bâtiments.

zones de bruit lié à l'aéroport

source : projet de PEB, DDE 2005



2.5 Diminuer les nuisances

Diminuer les nuisances sur l'environnement liées aux activités humaines

En matière d'assainissement des eaux usées, le schéma directeur d'assainissement fixe des objectifs visant à réduire voire supprimer, à l'échelle du territoire communautaire, les rejets polluants dans les milieux naturels et contribuer ainsi à leur préservation. La définition de zonages d'assainissement et le contrôle exercé sur les zones d'assainissement non collectif doit également contribuer à une amélioration de leur état sanitaire et environnemental.

En matière de déchets, le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés de l'Hérault du 19 mars 2002 fixe les objectifs de recyclage et de valorisation des déchets de la "zone est" dont dépend la Communauté d'agglomération de Montpellier. Dans ce domaine, le schéma de cohérence territoriale prend en considération les besoins induits par le développement d'une filière globale incluant une valorisation par méthanisation et, notamment, la nécessaire localisation d'au moins un centre de stockage de déchets ultimes sur le territoire communautaire ou sa proximité immédiate. La localisation de ces équipements ne devra pas porter atteinte à la préservation et la valorisation des espaces naturels les plus sensibles, notamment les espaces littoraux, le massif de la Gardiole et le causse d'Aumelas.

Diminuer les nuisances liées au bruit

Au titre du bruit, le schéma de cohérence territoriale prend en considération le classement sonore des infrastructures de transports terrestres établi par l'arrêté préfectoral n° 2001-I-975 du 13 mars 2001 et les dispositions qui en résultent pour les bâtiments à construire dans les secteurs affectés.

Il prend également en considération le projet de mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Montpellier Méditerranée résultant de l'arrêté préfectoral n° 2005-I-858 du 12 avril 2005. Compte tenu du caractère obsolète du plan d'exposition au bruit du 28 juillet 1975 en vigueur et dans l'attente de l'approbation définitive de sa révision, il convient, à ce stade, de considérer les données disponibles permettant d'établir une carte d'exposition au bruit selon l'indice L_{den}^1 appliqué par décret n°2002-626 du 26 avril 2002 et exprimé en décibels A ou dB(A).

Dans les zones de bruit supérieur à 62 dB(A), les constructions y sont normalement limitées aux stricts besoins de l'activité aéroportuaire. Dans les zones de bruit comprises entre 55 et 62 dB(A), les constructions peuvent être admises sous réserve qu'elles n'entraînent pas d'augmentation sensible de la population soumise aux nuisances sonores. Enfin, dans les zones de bruit comprises entre 50 et 55 dB(A), les constructions sont autorisées mais soumises, notamment, à des obligations d'isolation acoustique.

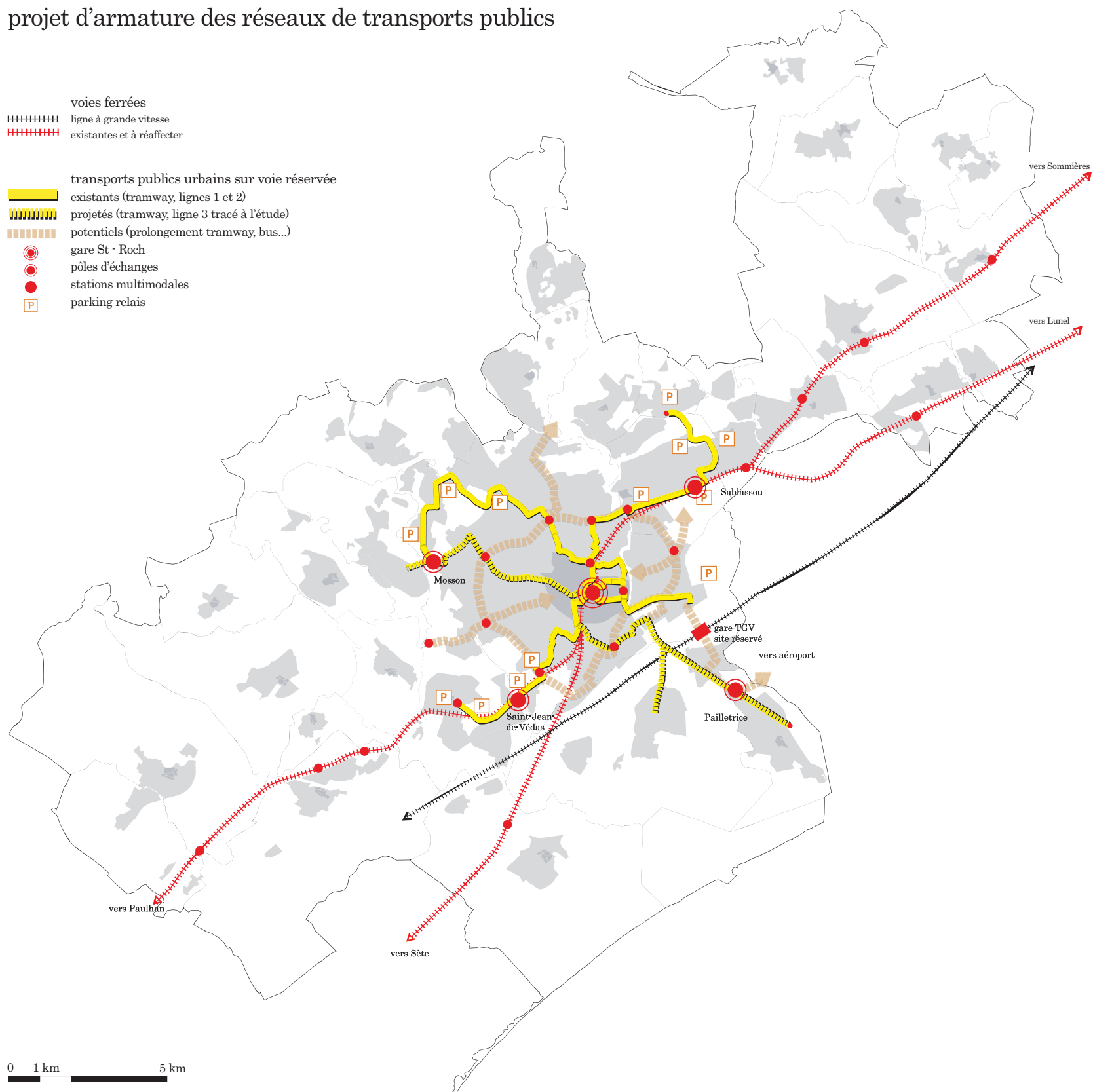
À ce stade, le schéma de cohérence territoriale considère et intègre ces données afin de garantir sa compatibilité avec le futur plan d'exposition au bruit qui déterminera les dispositions réglementaires adaptées. Dans cette perspective, les espaces d'urbanisation potentielle des communes de Montpellier et Lattes compris dans la zone de bruit supérieur à 55 dB(A) ne sont pas destinés à recevoir des habitations nouvelles.

¹ L'indice "level day evening night" prend en compte le niveau sonore moyen des périodes de jour, de soirée - pénalisé de 5 dB(A), et de nuit - pénalisé de 10 dB(A)

projet d'armature des réseaux de transports publics

voies ferrées
===== ligne à grande vitesse
----- existantes et à réaffecter

transports publics urbains sur voie réservée
===== existants (tramway, lignes 1 et 2)
----- projetés (tramway, ligne 3 tracé à l'étude)
----- potentiels (prolongement tramway, bus...)
● gare St - Roch
● pôles d'échanges
● stations multimodales
P parking relais



2.6 Diminuer la dépendance automobile

Coordonner dans le temps développement urbain et transports publics

Le plan de déplacements urbains, approuvé le 23 décembre 2002, a fixé un objectif volontariste de réduction de la part de l'automobile à 76 % des déplacements motorisés à l'horizon 2012 contre 86% selon l'enquête ménages déplacements réalisée en 2004 sur le périmètre d'étude du PDU, soit 48 communes. Il a également fixé un objectif de croissance de la part modale des transports publics visant à atteindre, à l'horizon 2012, 24% des déplacements motorisés contre 12% en 2004 selon l'enquête ménages déplacements. Enfin, il a défini un objectif de forte croissance de la part modale du vélo qui vise à atteindre, à l'horizon 2012, 10% des déplacements tous modes contre 2% en 2004 selon l'enquête ménage déplacements.

Dans cette même perspective, le schéma de cohérence territoriale définit plusieurs orientations guidées par l'une des valeurs fondatrices exprimées dans le projet d'aménagement et de développement durable : "promouvoir une ville des proximités et des mobilités".

À l'échelle de chaque commune, la priorité est donnée, dans le temps, à la valorisation des espaces urbains préexistants et desservis par un transport public structurant (train, tramway, bus en site propre ou équivalent). Les plans de secteur identifient, à cet égard, des espaces prioritaires de réinvestissement urbain dans des corridors de 500 mètres de part et d'autre des lignes de tramway. Une forte valorisation du sol urbain et des capacités significatives d'évolution du cadre bâti y seront recherchées.

Dans le même esprit et s'agissant des espaces d'extension urbaine potentielle, la priorité est donnée, dans le temps, à l'ouverture à l'urbanisation des espaces d'urbanisation potentielle directement desservis ou devant être desservis par un transport public structurant. La valorisation de ces espaces desservis précède l'ouverture à l'urbanisation d'autres espaces d'urbanisation potentielle non directement desservis par un transport public structurant.

Développer les mobilités par une offre performante de transports publics

Au-delà des 3 lignes de tramway programmées par le plan de déplacements urbains à l'horizon 2012, le schéma de cohérence territoriale prévoit le développement d'un réseau de transports publics combinant l'échelle des transports urbains (tramway, bus en site propre ou équivalent) et des transports interurbains (train, tramway régional ou équivalent).

Pour le réseau de transports publics interurbains, la priorité est donnée au renforcement de la ligne de train de Sète à Lunel, afin de constituer un axe de transport cadencé d'échelle métropolitaine. Il est prévu également de réaffecter les lignes de Sommières à l'est et de Paulhan à l'ouest dans le cadre d'un réseau interurbain hiérarchisé.

Pour les transports publics urbains, la priorité est notamment de constituer un réseau circulaire, support d'une ou plusieurs lignes structurantes (bus en site propre ou équivalent), permettant le maillage des lignes de tramway entre elles et limitant ainsi le risque de saturation du pôle d'échange central de la gare Saint-Roch. À terme, il est prévu une meilleure couverture du cœur d'agglomération, notamment par la réalisation d'une ligne structurante est-ouest. Des prolongements potentiels de la ligne de tramway T1 (au nord vers Agropolis, au sud vers la route de la Mer et l'aéroport) sont par ailleurs identifiés.

Plus généralement, l'amélioration des performances de l'offre de transports publics urbains sera recherchée par la généralisation des voies réservées ou sites propres et dans la régulation des carrefours donnant priorité aux véhicules de transports publics.



	commerces à proximité d'une station de tramway, ligne 1
	pôle d'échange Occitanie
	stationnement vélo médiathèque Emile Zola

Faciliter les déplacements de “courte distance”

Afin de favoriser l’usage du vélo et de la marche à pied, les projets d’aménagement d’ensemble et, plus globalement, les politiques locales d’urbanisme identifient des itinéraires de circulations douces au travers d’un maillage de voies et d’espaces publics adaptés. Sont recherchés en particulier des itinéraires directs et confortables vers les centres anciens, les équipements collectifs et les arrêts des réseaux de transports publics. À l’inverse, les aménagements de voirie et plans de circulations contribuent à dissuader l’usage de l’automobile pour de courts trajets de proximité.

Le schéma de cohérence territoriale identifie, par ailleurs, une armature des principaux axes cyclables et voies vertes qui structurent de grands parcours de promenades et de liaisons cyclables.

Organiser l’offre de stationnement, promouvoir de nouvelles mobilités

L’existence d’une offre de stationnement au lieu de travail constitue le principal motif du choix en faveur de l’automobile comme mode de déplacement quotidien. L’absence d’une offre de stationnement adaptée au lieu de résidence peut constituer un second motif. Le schéma de cohérence territoriale entend, dans ce registre, promouvoir trois orientations.

Favoriser le stationnement résidentiel

Pour les constructions nouvelles à usage résidentiel, les règles relatives au stationnement prévoient une offre adaptée en quantité et qualité afin d’encourager les résidents à “laisser leur voiture au garage”. Dans le cas de quartiers anciens ne disposant pas d’une offre de stationnement privative suffisante, une tarification préférentielle du stationnement “résidents” sur voirie ou dans les parcs de stationnement peut constituer une réponse complémentaire.

Dissuader le stationnement sur le lieu de travail





Dans les corridors desservis ou devant être desservis par le tramway (500 mètres de part et d’autre de la ligne), les règles relatives au stationnement prévoient, pour les constructions nouvelles à usage d’activité ou de bureaux, des dispositions limitant le nombre de places afin d’inciter l’usage des transports publics pour les déplacements domicile-travail. De manière complémentaire, le développement de parkings relais permet de favoriser le rabattement des véhicules et le report des automobilistes vers le tramway ou le train en amont des zones de congestion de trafic. Enfin, dans les secteurs centraux desservis ou devant être desservis par le tramway, la création de nouveaux parcs de stationnement en ouvrage est prioritairement destinée à l’usage résidentiel et s’inscrit en compensation de suppression de places de stationnement de surface.

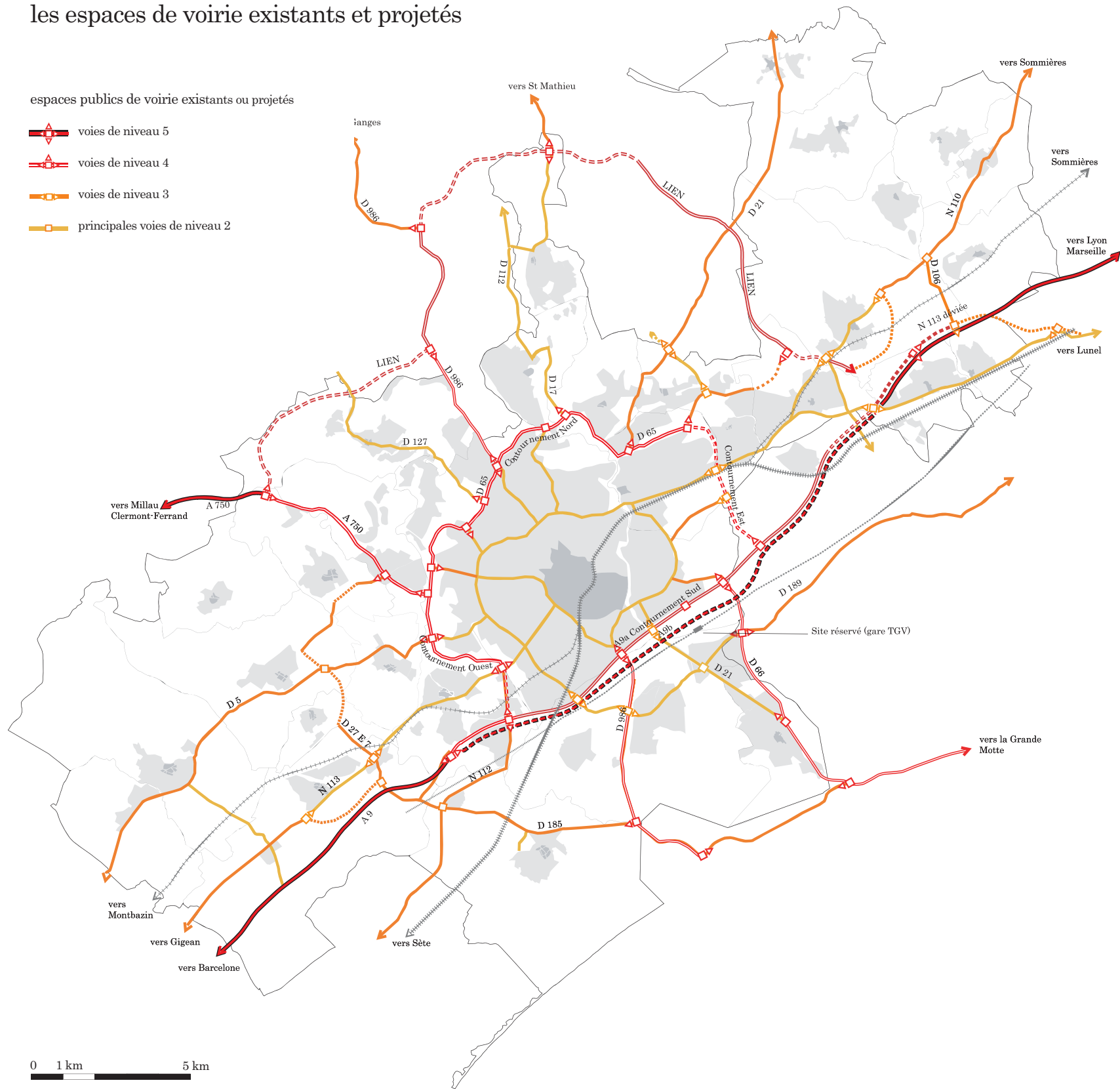
Faciliter l’usage du vélo

Pour les constructions nouvelles d’habitat collectif ou de bureaux, les règles relatives au stationnement prévoient des aménagements adaptés en quantité et en qualité (locaux directement accessibles et équipés) au stationnement des vélos. Une offre de stationnement destinée aux vélos est développée sur le domaine public à proximité immédiate des équipements recevant du public (écoles, administration, commerces, etc.).

les espaces de voirie existants et projetés

espaces publics de voirie existants ou projetés

-  voies de niveau 5
-  voies de niveau 4
-  voies de niveau 3
-  principales voies de niveau 2



0 1 km 5 km



5



4



3



2.7 Hiérarchiser et civiliser les espaces publics de voirie

Hiérarchiser les espaces publics de voirie

Le dossier de voirie d'agglomération approuvé par décision ministérielle du 3 mai 2002 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 vise à contribuer à la diminution de la part de l'automobile dans les déplacements urbains et à favoriser le report des automobiles sur des voies de contournement adaptées et vers les transports publics.

Dans cette perspective, le schéma de cohérence territoriale définit une hiérarchie du réseau de voirie afin de mettre en cohérence, dans la durée, fonctions et principes d'aménagement selon 5 niveaux. Ces principes d'aménagement pourront être détaillés et illustrés dans un cahier de recommandations. Les plans de secteur identifient ces différents niveaux à partir des principales voies de niveau 2.

niveau 5

Ce niveau correspond aux autoroutes de liaison, supports de trafics de transit majoritairement extérieurs au territoire communautaire. Les vitesses de références y sont comprises entre 110 et 130 Km/h. Il concerne la future A9b et l'A750 jusqu'à Bel-Air.

niveau 4

Ce niveau correspond aux voies rapides, supports de trafics de transit majoritairement intérieurs au territoire communautaire. Les vitesses de référence y sont comprises entre 70 et 90 Km/h. Il concerne le LIEN (RD68), le contournement urbain de Montpellier (y compris l'A9a), la route de Ganges (RD986) et la route de l'aéroport (RD66). Ces voies assurent prioritairement le contournement du cœur d'agglomération et le rabattement des véhicules vers les parkings relais.

Les niveaux inférieurs se distinguent des niveaux 4 et 5 par des échanges plans et par l'intégration des différents modes de déplacements urbains (marche à pied, vélo, transports publics) dans l'espace public de voirie.

niveau 3

Ce niveau correspond aux voies de liaisons locales. Les vitesses de références y sont comprises entre 50 et 70 Km/h. Il concerne par exemple la RD5 à l'ouest ou la RD185 au sud. L'intégration des différents modes de déplacements y est recherchée en veillant à modérer les vitesses automobiles, à sécuriser les circulations douces par des aménagements dédiés.

niveau 2

Ce niveau correspond aux voies de desserte locale en agglomération ou en rase campagne. Il correspond majoritairement aux voies urbaines, supports de liaisons inter quartiers et de desserte locale. Les vitesses de références y sont inférieures à 50 Km/h. En ville, il concerne l'essentiel des rues et avenues.

L'intégration des différents modes de déplacements y est recherchée en veillant à modérer fortement les vitesses automobiles, à sécuriser les traversées piétonnes, à favoriser les itinéraires cyclables et à assurer la performance des transports publics.

niveau 1

Ce niveau correspond aux voies de proximité qu'il s'agisse de chemins ruraux accessibles aux engins agricoles et ouverts à la promenade ou de rues de centre de ville ou de centre de quartier. Les vitesses de références y sont inférieures à 30 Km/h. En ville, l'intégration des différents modes de déplacements y est recherchée en donnant une place prioritaire aux piétons et en prenant tout particulièrement en considération le confort et la sécurité des personnes à mobilité réduite.



2

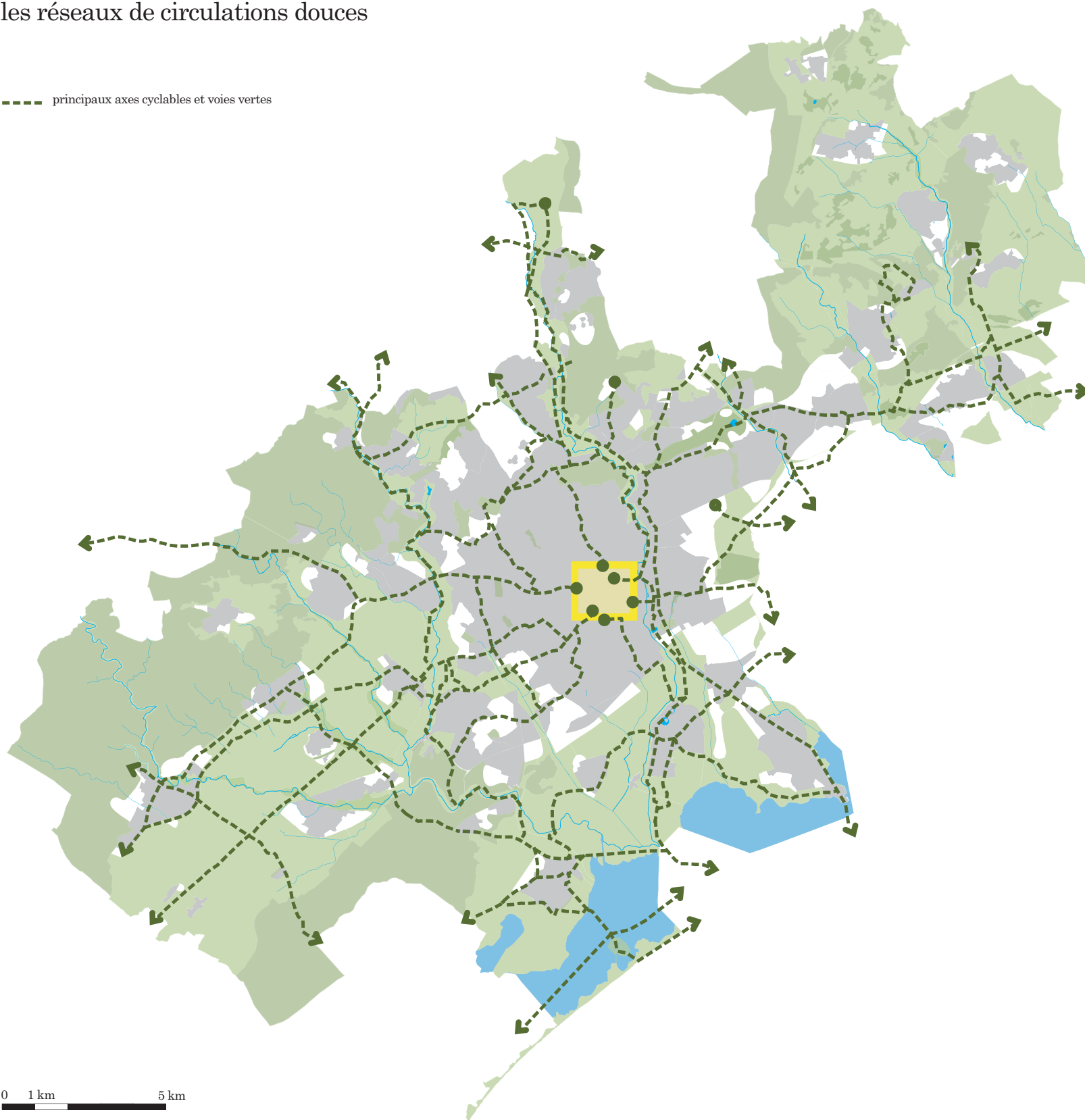


1



les réseaux de circulations douces

----- principaux axes cyclables et voies vertes



Civiliser les espaces publics de voirie

Au-delà d'une mise en cohérence fonctionnelle du réseau, le schéma de cohérence territoriale vise à promouvoir une nouvelle approche de la voirie comme espace public "civilisé", lieu de circulations apaisées et composante qualitative du paysage urbain.

Favoriser et sécuriser les vélos

Des itinéraires cyclables performants et continus sont intégrés dans l'aménagement des espaces publics de voirie. Ils peuvent être séparés de la circulation générale (niveau 3) ou préférentiellement intégrés (niveaux 1 et 2) en veillant à sécuriser l'insertion des vélos dans les carrefours.

Favoriser et sécuriser les piétons et les personnes à mobilité réduite

Des itinéraires piétons performants, directs, continus et confortables sont intégrés dans l'aménagement des espaces publics de voirie. Aux carrefours notamment, les aménagements permettent des traversées directes, sécurisées et accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les effets de coupures existantes (détour imposé, temps d'attente au feu) sont corrigés.

Favoriser les transports publics

L'aménagement de voies réservées ou sites propres destinés à la circulation des véhicules de transports publics est généralisé autant que possible et prioritairement pour les voies structurantes les plus chargées (voies de niveau 3 et principales voies de niveau 2). À défaut, des voies d'accès réservées et une régulation prioritaire sont privilégiées à l'approche des carrefours afin de fiabiliser la vitesse commerciale des transports publics.

Modérer les vitesses automobiles




Cet objectif vise, de manière générale, à favoriser une circulation automobile urbaine lente, mais fluide. La modération des vitesses automobiles doit contribuer à améliorer la sécurité des autres usagers de la route et, tout particulièrement, les plus vulnérables d'entre eux (piétons et vélos). Tous les dispositifs d'aménagement (bordurage, stationnement longitudinal, largeurs de voie réduites, etc.) et d'exploitation (plans de circulation contraignants, régulation du trafic par "ondes vertes", etc.) visant à modérer ces vitesses sont recherchés et adaptés à chaque niveau de voie.

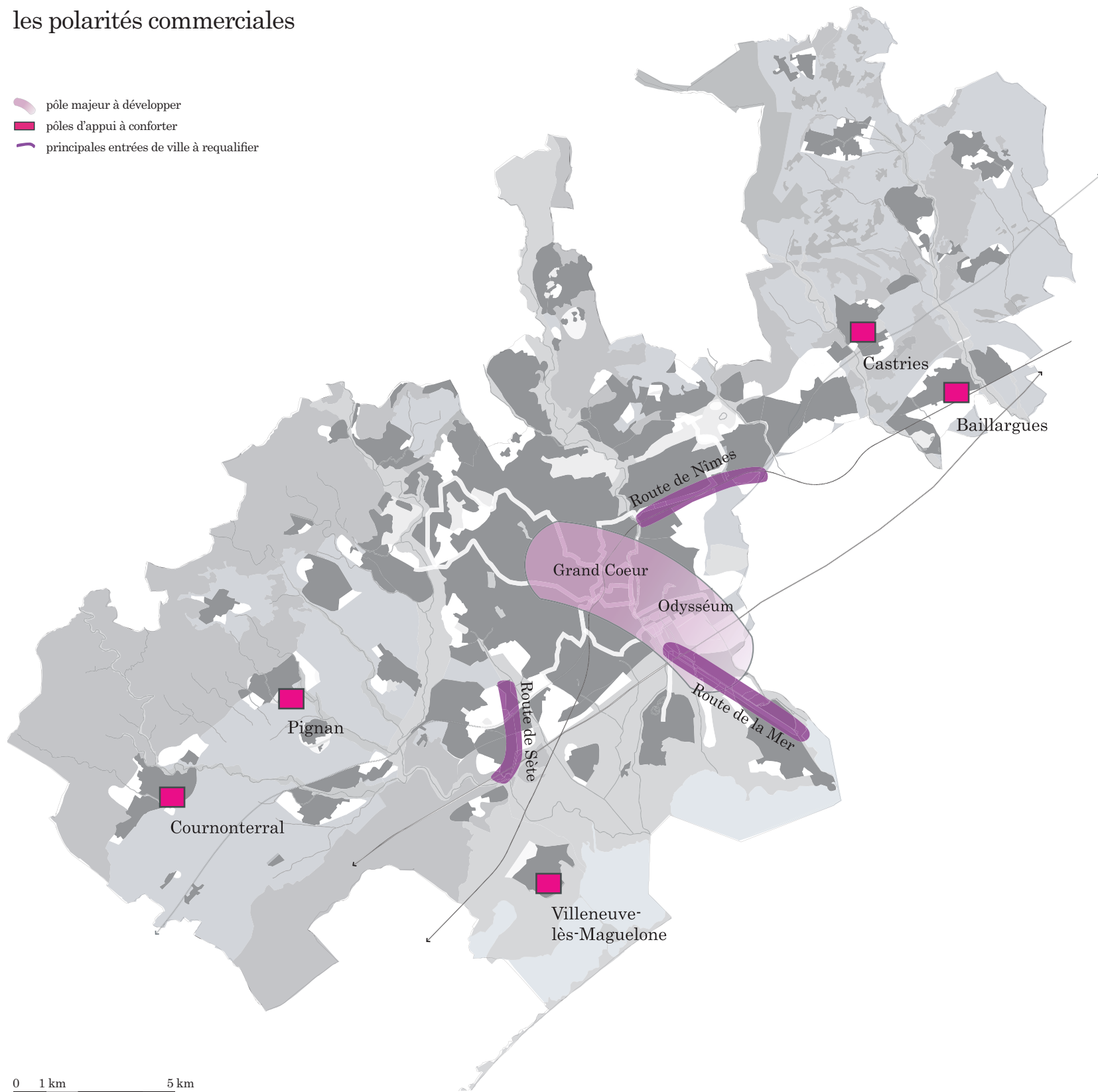
Contribuer à la qualité du paysage urbain

Cet objectif vise, notamment, à généraliser une approche paysagère dans l'aménagement des espaces publics de voirie. La présence du végétal comme la durabilité des matériaux et du mobilier contribuent à la qualité du paysage urbain.



les polarités commerciales

-  pôle majeur à développer
-  pôles d'appui à conforter
-  principales entrées de ville à requalifier



2.8 Optimiser la localisation des activités commerciales, économiques et de services

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 en fonction de leurs caractéristiques, de leurs besoins et de l'environnement. A ce titre, le projet d'aménagement et de développement durable définit des orientations visant à localiser l'offre de commerce au plus près de la demande, à localiser la bonne activité au bon endroit en optimisant l'armature des réseaux de transport tout en veillant à économiser l'espace, à modérer les déplacements motorisés et à répartir équitablement l'offre de services urbains.

Rendre l'offre commerciale plus proche et plus accessible

Le schéma de cohérence territoriale prévoit de décliner une politique d'urbanisme commercial visant à rendre l'offre commerciale plus proche, plus accessible et recouvrant toutes les échelles de la ville et du commerce.

A l'échelle de la zone de chalandise correspondant à l'aire urbaine élargie, le cœur d'agglomération réunissant la ville centre et les communes accessibles par le réseau de tramway, demeure la polarité commerciale majeure et structurante.

Cet objectif suppose :

- d'une part, de limiter les développements commerciaux périphé-

riques à l'exception d'un possible rééquilibrage de l'offre au nord-ouest de l'agglomération,

- d'autre part, de favoriser le renforcement et la modernisation de cette polarité centrale par le réinvestissement de sites en mutation ("Grand Cœur" de Montpellier), le développement d'une offre complémentaire sur Odysséum et la requalification de sites d'entrée de ville (route de la Mer, route de Nîmes, route de Sète) nouvellement desservis par le réseau de tramway.

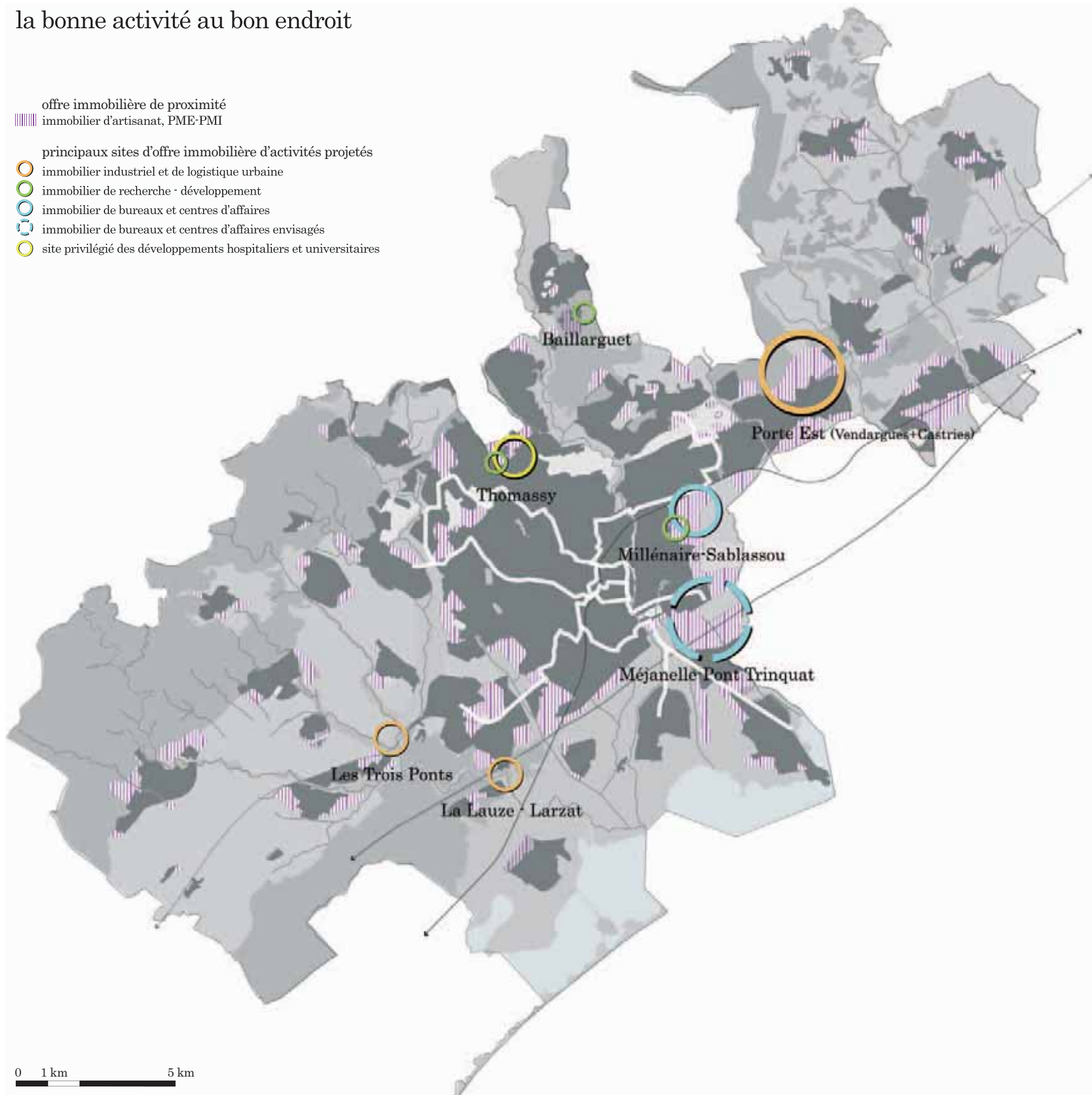
A l'échelle des zones de chalandise intercommunales, des polarités commerciales d'appui (Castries, Baillargues, Pignan, Cournonterral et Villeneuve-lès-Maguelone) sont à renforcer en favorisant l'implantation de moyennes unités, prioritairement alimentaires, localisées en contiguïté avec l'offre commerciale préexistante dans les centres bourgs.

A l'échelle des zones de chalandise correspondant à la commune ou au quartier, sont à privilégier des implantations en sites urbains et en contiguïté avec l'offre commerciale préexistante, contribuant au renforcement des liens de proximité dans les quartiers et villages existants comme à la structuration des nouveaux quartiers. De manière générale et à l'échelle de chaque polarité, les linéaires commerciaux, correspondant le plus souvent à des rues commerçantes, seront confortés par des dispositions favorisant le maintien de l'activité commerciale et orientant les implantations nouvelles dans le prolongement de l'armature commerciale préexistante.



la bonne activité au bon endroit

- offre immobilière de proximité
- immobilier d'artisanat, PME-PMI
- principaux sites d'offre immobilière d'activités projetés
 - immobilier industriel et de logistique urbaine
 - immobilier de recherche - développement
 - immobilier de bureaux et centres d'affaires
 - immobilier de bureaux et centres d'affaires envisagés
 - site privilégié des développements hospitaliers et universitaires



Localiser la bonne activité économique au bon endroit

Le schéma de cohérence territoriale détermine une orientation principale visant à privilégier l'intégration des activités économiques au sein des espaces urbains existants ou dans le cadre de projets d'aménagement d'ensemble s'inscrivant dans des extensions urbaines potentielles. Cette orientation vaut prioritairement pour les activités artisanales et de services qui ne constituent pas de sources de nuisances pour l'environnement et contribuent à rapprocher habitat, emplois et services.

Par ailleurs, le projet d'aménagement et de développement durable a exposé les termes d'une stratégie de localisation des développements économiques majeurs en relation avec l'offre de transport. À partir de l'application du principe "la bonne activité au bon endroit" les principaux sites suivants ont été considérés :

- la "porte est" de l'agglomération (site de Vendargues - Castries) destinée à accueillir des programmes industriels ou de logistique urbaine et bénéficiant d'une accessibilité privilégiée par la route (LIEN et A9a) et le fer ;
- la "porte ouest" de l'agglomération (sites des Trois Ponts, de la Lauze et du Larzat) destinée à accueillir des programmes industriels avec une accessibilité à conforter depuis l'A9a et les RN 113 et 112 ;

- le site Méjanelle - Pont Trinquat destiné à accueillir, à terme et en lien avec la future programmation d'une gare TGV, un quartier d'affaires desservi par la ligne de tramway T1 prolongée et directement accessible depuis l'A9a ;

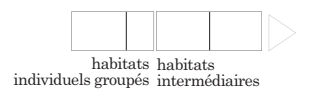
- le site Millénaire - Sablassou destiné à accueillir, prioritairement, des activités tertiaires (bureaux, recherche et développement) dans le cadre d'un projet à haute qualité environnementale bénéficiant d'une très bonne accessibilité avec le tramway T2 et le réseau de voirie renouvelé autour du contournement est ;

- le site de Baillarguet destiné à accueillir des activités de recherche et de développement dans un cadre à haute valeur paysagère ;

- le site de Thomassy destiné à accueillir des équipements hospitaliers ou universitaires ainsi que des activités de recherche et de développement liées à ces équipements, dans le cadre d'opérations associant fonctions économiques et résidentielles.



exemples de formes urbaines diversifiées pour l'habitat



2.9. Renouveler et diversifier l'offre résidentielle

Le programme local de l'habitat de la Communauté d'agglomération de Montpellier, adopté le 21 décembre 2004, détermine, pour la période de 2005 à 2009, les orientations relatives à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux. Face à la baisse de la construction observée depuis les années 1990, un plan de relance de la production de logements est prioritairement défini afin de faire face à un marché immobilier particulièrement tendu.

A ce titre, le schéma de cohérence territoriale dégage des capacités de développement urbain en réinvestissement ou en extension ; il permet la mobilisation d'un gisement foncier urbain ou à urbaniser qui répond à cet objectif. Il précise la répartition spatiale de l'offre nouvelle de logements au travers des plans de secteur qui localisent, d'une part, les espaces prioritaires de réinvestissement urbain et, d'autre part, les espaces d'extension urbaine potentielle en leur affectant des niveaux d'intensité.

Au-delà de ce plan de relance sur le moyen terme, le schéma de cohérence territoriale détermine les conditions de mise en œuvre d'une politique de l'habitat, à plus long terme, visant à renouveler et à diversifier l'offre résidentielle.

En premier lieu, il convient de diversifier l'offre de logements afin de répondre aux besoins de tous les ménages, notamment les plus modestes, par la réalisation de logements locatifs sociaux et de logements en accession abordable. Sur ce point, le schéma de cohérence territoriale prolonge l'orientation du programme local de l'habitat et vise à porter la production de logements sociaux à 25% de la production totale de logements et ce, de manière géographiquement équilibrée sur l'ensemble du territoire communautaire.

Cet objectif de rééquilibrage de l'offre de logements sociaux peut s'apprécier, notamment, dans le cadre de projets d'aménagement d'ensemble s'inscrivant dans des espaces d'extension urbaine potentielle.

Cette orientation conduit, par ailleurs, à rechercher une diversification des formes d'habitat en privilégiant des architectures plus compactes, économes en foncier et respectueuses des échelles urbaines et villageoises. A ce titre, les niveaux d'intensité afférents aux espaces d'extension urbaine potentielle ne correspondent pas à une norme de logement reproductible, mais incitent, bien au contraire, à diversifier les produits immobiliers et les formes urbaines (maisons de village, maisons groupées, maisons multi-familiales, habitat intermédiaire, petits immeubles, etc.). Elles s'apprécient non pas à l'échelle d'un programme isolé, mais bien dans le temps et à l'échelle d'un site considéré dans sa globalité.

L'établissement d'un projet d'aménagement d'ensemble, exprimé au travers d'un plan de référence, peut être l'occasion de définir globalement les conditions de mise en œuvre d'une offre résidentielle répondant à l'objectif moyen du niveau d'intensité donné.

Enfin, le schéma de cohérence territoriale vise à renouveler l'offre résidentielle en favorisant, d'une part, les opérations de rénovation des quartiers concernés par la politique de la ville et, d'autre part, une modernisation du cadre bâti prioritairement dans les espaces urbains desservis par le tramway.



2.10 Mettre en oeuvre la loi littoral

Trois communes de la Communauté d'agglomération de Montpellier sont concernées par la loi littoral : Lattes, Pérols et Villeneuve-lès-Maguelone. Leur territoire comprend près de 8,5 kilomètres de littoral marin et 25 kilomètres de littoral lacustre délimitant près de 1 900 hectares d'espaces en eau correspondant en tout ou partie aux étangs littoraux de Vic, de l'Arnel et du Méjean.

La loi littoral a défini des principes généraux - espaces naturels remarquables, espaces proches du rivage, urbanisation limitée, coupure d'urbanisation - dont la déclinaison locale est déterminée par la combinaison d'interprétations communales (dans les plans locaux d'urbanisme), de contrôles des services de l'État et de jurisprudences résultant des nombreux contentieux auxquels la loi donne lieu dans ses applications locales.

L'établissement du présent schéma de cohérence territoriale est l'occasion de définir une vision partagée des principales notions de la loi littoral en veillant à un équilibre favorable à la protection des espaces naturels vis-à-vis du développement urbain.



	la biodiversité des étangs littoraux et zones humides associées
	les salins de Villeneuve-lès-Maguelone
	l'aménagement de parcours de découverte du patrimoine naturel et bâti

Les options d'aménagement relatives au littoral

Ces options traitent des notions "d'espaces naturels remarquables du littoral", de "coupures d'urbanisation", "d'espaces proches du rivage" et, au sein de ces derniers, "d'extension limitée de l'urbanisation".

Les espaces naturels remarquables du littoral

Deux critères d'appréciation sont retenus classiquement dans la doctrine relative aux espaces naturels remarquables du littoral. Un espace peut être remarquable parce que le site ou le paysage est précisément remarqué et reconnu comme générateur d'aménités. À ce titre, il importe qu'il soit protégé et préservé car il est comparable à un bien public. Un espace peut aussi être générateur de biodiversité et contributeur à la richesse écologique. À ce titre, il doit être également préservé pour les générations futures.

Dans cet esprit, le schéma de cohérence territoriale définit les espaces naturels remarquables du littoral en se fondant essentiellement sur les périmètres des sites littoraux d'intérêt communautaire relevant du réseau Natura 2000. Cette définition inclut l'essentiel des espaces inventoriés pour la conservation des oiseaux, les parties naturelles des sites classés et la réserve naturelle de l'Estagnol.

De manière générale, les dispositions de l'article L. 146-6 du code de l'urbanisme s'y appliquent dans les limites telles qu'elles sont repérées au plan de secteur Littoral. Néanmoins, y sont admis les aménagements nécessaires à l'entretien et à la modernisation des bâtiments et ouvrages existants dans la mesure où ils participent du caractère patrimonial de ces espaces.

Les coupures d'urbanisation

La notion de coupure d'urbanisation est assurée de fait par l'armature des espaces naturels et agricoles assurant des coupures entre les parties urbanisées des trois communes. Les dispositions relatives aux milieux littoraux et vallées, définies dans la première section du présent document, s'y appliquent dans les limites des espaces repérés au plan de secteur Littoral.

Les espaces proches du rivage

Dans un littoral à faible relief, constitué de vastes plages, d'étangs et d'espace de marais, les critères de détermination des espaces proches du rivage ne peuvent pas reposer sur la notion de covisibilité. Ils se fondent donc sur les deux critères suivants :

- d'abord l'absolue nécessité de prendre en compte l'écosystème formé par les étangs littoraux et les zones humides associées ;
- ensuite, l'ambiance marine ou lacustre résultant de la configuration des lieux, de l'animation des espaces de vie correspondants et d'une notion de distance en espace-temps estimé à un quart d'heure de marche à pied.

L'application combinée de ces deux critères permet de déterminer la limite des espaces proches du rivage, reportée au plan de secteur Littoral.

L'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage

Au titre de l'article L.146-4II 2e alinéa du code de l'urbanisme, le schéma de cohérence territoriale définit les critères permettant de justifier et motiver l'urbanisation limitée des espaces proches du rivage. Sont concernés les sites relevant simultanément des espaces d'extension

urbaine potentielle et des espaces proches du rivage. En l'occurrence, les sites de la Tour et du Ginestier à Pérols, des coteaux de la Lironde à Lattes et de la plaine de l'Estagnol à Villeneuve-lès-Maguelone.

Deux critères principaux permettent de caractériser les conditions d'une urbanisation limitée dans ces espaces :

• La haute valeur paysagère et environnementale.

Les sites en question font partie de la catégorie des sites à haute valeur paysagère auxquels s'appliquent des orientations spécifiques s'agissant du rapport entre éléments bâtis et non bâtis. Cela conduit à y privilégier des formes urbaines compactes, soit en continuité de l'urbanisation existante, soit sous la forme de hameaux nouveaux (notamment sur les coteaux de la Lironde et dans la plaine de l'Estagnol), dégagant une part très dominante d'espaces libre de constructions et permettant de valoriser les vues et les perspectives vers et depuis le grand paysage.

• La proportionnalité.

L'extension de l'urbanisation doit respecter une certaine proportionnalité avec l'urbanisation existante et être à la mesure des besoins présents et futurs des populations permanente ou temporaire.

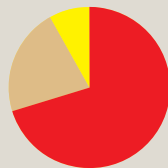
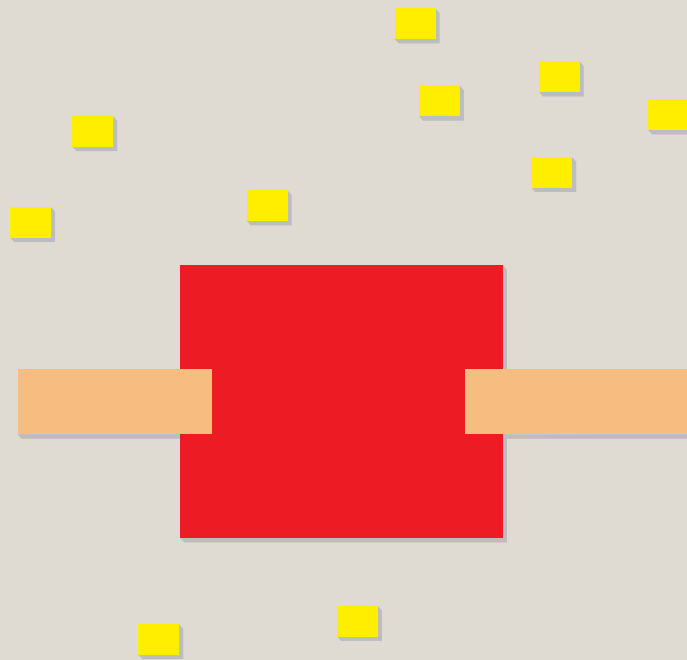
Cette proportionnalité s'apprécie par le respect des niveaux d'intensité maximale suivants :

- site des coteaux de la Lironde à Lattes et sites de la Tour et du Ginestier à Pérols :

10 logements / hectare ou 1000m² SHON / hectare maximum,

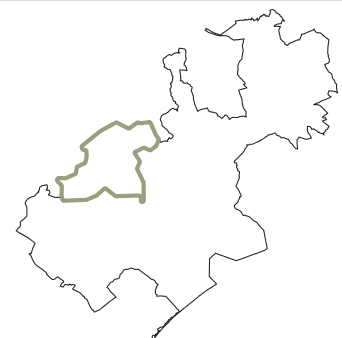
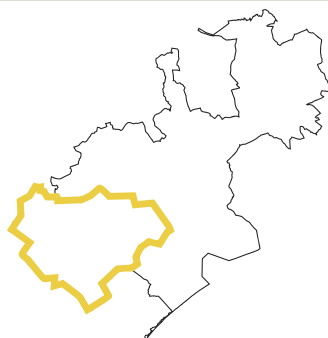
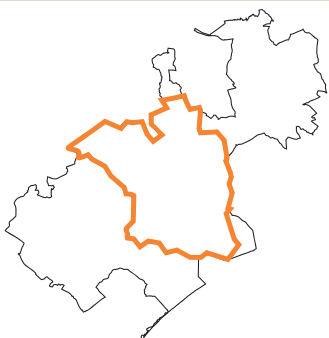
- site de la plaine de l'Estagnol à Villeneuve-lès-Maguelone :

5 logements / hectare ou 500m² SHON / hectare maximum.



■ cœur d'agglomération
■ villes et villages du couloir languedocien
■ villages

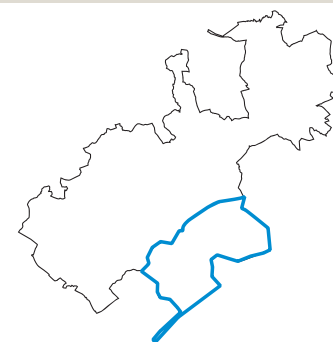
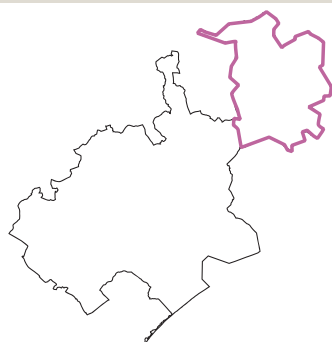
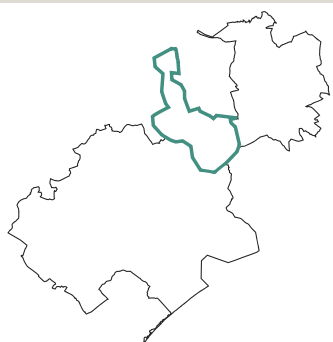
principe de répartition spatiale des développements urbains



Les plans de secteur précisent, à l'échelle du 1/25000^{ème}, les grands équilibres spatiaux du schéma de cohérence territoriale. Ils localisent, d'abord, les limites de l'armature des espaces naturels et agricoles, géographie première et fondatrice du schéma. Ils distinguent, par ailleurs, la nature de ces limites. Ils localisent, ensuite, les espaces prioritaires de réinvestissement et les espaces d'extension urbaine potentielle en leur affectant des niveaux d'intensité.

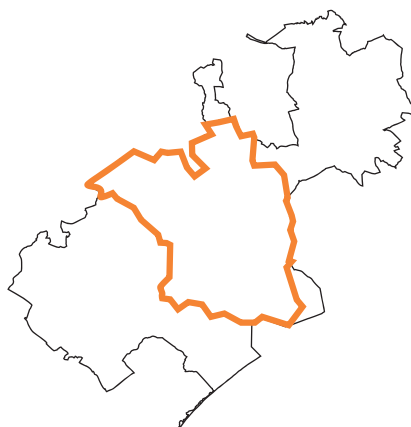
Ces espaces définissent des capacités de développement urbain en réinvestissement ou en extension répartis pour les deux tiers dans le cœur d'agglomération, c'est-à-dire le territoire le mieux équipé et desservi par un réseau dense de transport public urbain.

Par ailleurs, ils localisent plus du quart des capacités de développement urbain sur un axe est-ouest qui, de Saint-Brès à Fabrègues, s'inscrit dans le couloir de transport de la plaine languedocienne. Enfin, ils localisent moins de 10% des capacités de développement urbain répartis sur quatorze communes correspondant à des villages de taille limitée, moins proches des réseaux de transport ou à des zones soumises à de fortes contraintes environnementales.



Coeur d'agglomération

Le plan de secteur “cœur d'agglomération” regroupe, dans une même logique territoriale, la Ville de Montpellier et les sept communes limitrophes (Grabels, Montferrier-sur-Lez, Clapiers, Castelnau-le-Lez, Lattes, Saint-Jean-de-Védas et Juvignac) qui font, par ailleurs, l'objet d'une approche spécifique dans les autres plans de secteurs. Ces communes présentent, en effet, la particularité d'assurer une interface entre la ville centre et la périphérie de l'agglomération impliquant la prise en compte d'enjeux urbains croisés et complémentaires.



La ville de Montpellier en chiffres :

Compte tenu de cette double appartenance, les statistiques suivantes ne concernent que le seul territoire de la Ville de Montpellier.

superficie totale :

5 700 ha

superficie des espaces urbains existants :

environ 3 800 ha

superficie des espaces d'extension urbaine potentielle :

environ 700 ha

Il est à noter que les plans de secteur déterminent des capacités de développement dont la mobilisation pourra intervenir au-delà de 2020.

capacités de développement (hors réinvestissement urbain) :

2,5 à 3 millions de m² de SHON dont 15 000 à 20 000 logements

population en 1999 :

225 000 habitants

perspectives démographiques en 2020 :

entre 280 000 et 290 000 habitants

Enjeux et perspectives :

Renforcer une centralité d'échelle métropolitaine

Le secteur “cœur d'agglomération” constitue le territoire privilégié pour le renforcement et le développement d'une centralité d'échelle métropolitaine.

A ce titre, le déploiement de l'hypercentralité au-delà des boulevards de ceinture de l'Écusson intègre les faubourgs historiques au sein d'un “grand cœur” de ville bénéficiant d'une accessibilité complète par les transports publics. La valorisation du patrimoine urbain, la mobilisation du foncier mutable (friches, terrains faiblement bâtis), la requalification des espaces publics (donnant une place plus grande aux piétons) ainsi que le développement du commerce (notamment anomal) y sont des enjeux déterminants.

Cette centralité historique est complétée par les développements urbains qui, d'Antigone à Odysseum, structurent un rééquilibrage à l'est en dégagant de nouvelles perspectives d'ouverture sur l'axe de la mer. Elle est également renforcée par de grandes fonctions métropolitaines (santé, enseignement, culture, économie technopolitaine) dont la présence, au cœur de l'agglomération doit être affirmée, notamment sur le site de Thomassy, afin d'y maintenir l'attractivité, la densité et l'animation propre à une métropole euro méditerranéenne.

Il est à noter que le site stratégique “Méjanelle - Pont Trinquat” constitue, au droit du site réservé pour une future gare TGV, un secteur d'extension urbaine potentielle (quartier d'affaires) qui, à long terme, permettra le prolongement de cette centralité métropolitaine en direction du littoral.

Valoriser les espaces desservis par le tramway

Les espaces desservis ou devant être desservis par le tramway bénéficient d'une forte valeur de localisation qu'il convient d'apprécier en donnant une priorité à leur développement et en leur conférant une forte intensité. Si le tramway constitue un levier du développement urbain en extension (notamment sur les sites de Port Marianne, Malbosq, Grisettes, Roque Fraysse, Caunelle), il structure également les espaces prioritaires du réinvestissement pour lesquels une forte valorisation du sol urbain sera recherchée, notamment par des règles d'urbanisme incitatives.

Par ailleurs, le réinvestissement urbain concerne les quartiers (notamment Mosson, Cévennes, Centre) pour lesquels des politiques publiques volontaristes sont engagées dans le cadre de programmes de rénovation urbaine.

D'une façon générale, il est à souligner la part dominante du réinvestissement urbain qui, en raison de la raréfaction des sites d'extension urbaine, contribuera, de manière croissante, aux capacités de développement du cœur d'agglomération.

Valoriser l'accès à la nature

L'intensification raisonnée du développement urbain dans le cœur d'agglomération va de pair avec le développement d'une offre de parcs et jardins de proximité. Elle va également de pair avec la préservation de grands espaces paysagers d'intérêt public et la mise en valeur des grandes conti-

nuités écologiques qui composent la géographie montpelliéraine. Les vallées du Lez et de la Mosson, les vallons de Lauriol, des Courtarelles, du Rieu Coulon et de la Lironde constituent des continuités écologiques à gérer et valoriser comme de vastes itinéraires de circulations douces permettant de relier, depuis la ville centre, des espaces naturels de la garrigue ou du littoral. Les terroirs viticoles de Saint-Georges-d'Orques, à l'ouest, et de la Méjanelle, à l'est, constituent, par ailleurs, deux vastes espaces d'intérêt public qu'il convient de préserver. Ils offrent aux habitants, à proximité immédiate de la ville centre, un accès aux paysages de la campagne montpelliéraine, riche de savoir faire et de patrimoines bâtis remarquables (château de la Mogère, château de l'Engarran, etc.).

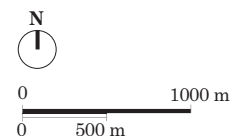
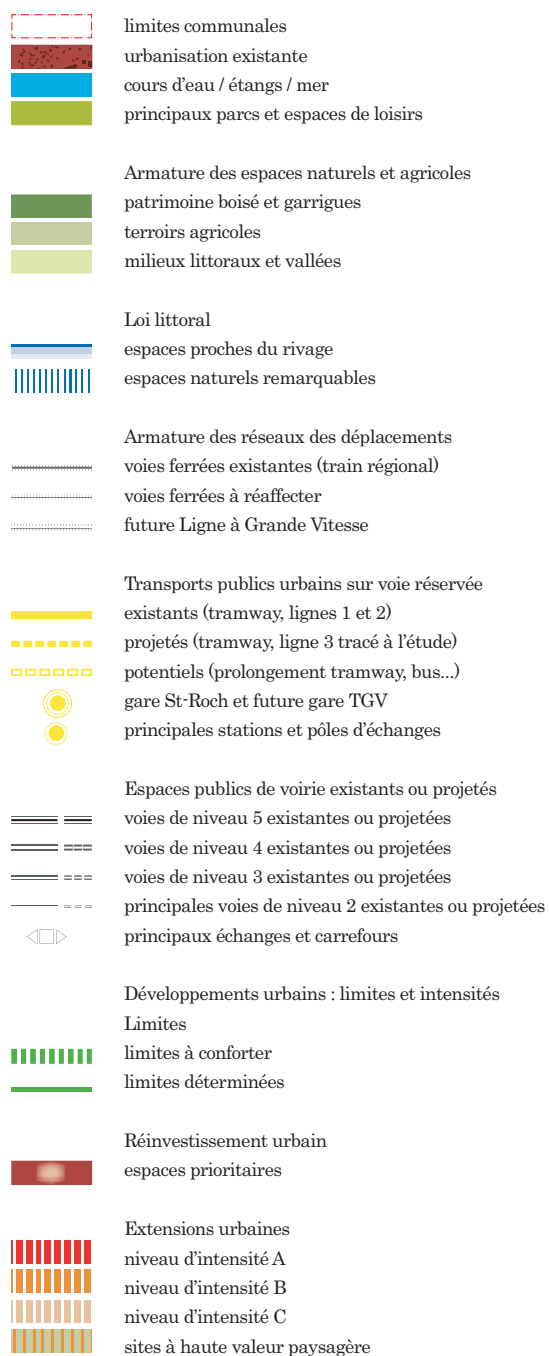
La valorisation de ces différents espaces permettra de pérenniser les activités agricoles tout en accueillant des activités de loisirs (itinéraires de promenade) dans le cadre d'aménagements de type "agri-parc" et pouvant faire l'objet de conventionnement pour leur réalisation et leur gestion.

Les sites d'extension urbaine potentielle à haute valeur paysagère

Le plan de secteur identifie des sites d'extension urbaine potentielle à haute valeur paysagère principalement à l'est de Montpellier, au contact des terroirs agricoles de la Méjanelle. Ces terroirs disposent d'un patrimoine bâti (domaine de

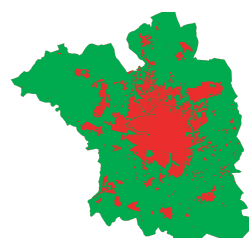
Verchamp, château de Flaugergues, Mas de Julien, château de la Mogère, Mas de Comolet, Domaine de la Méjanelle), agricole et paysager (bois, jardins, allées plantées) remarquable. Cette proximité exige une approche particulièrement sensible dans la conception d'urbanisations nouvelles respectueuses des vues et des perspectives vers et depuis ces paysages. Dans ces sites à haute valeur paysagère (près d'une centaine d'hectare pour la ville de Montpellier), les constructions privilégieront des formes très compactes afin de dégager une part dominante d'espaces cultivés ou végétalisés. Ces vastes espaces peuvent constituer le support de parcs, de continuités vertes facilitant l'accès à l'armature des espaces naturels et agricoles.

Coeur d'agglomération



1960

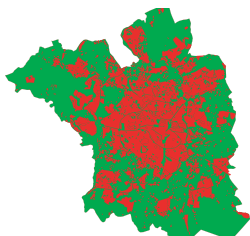
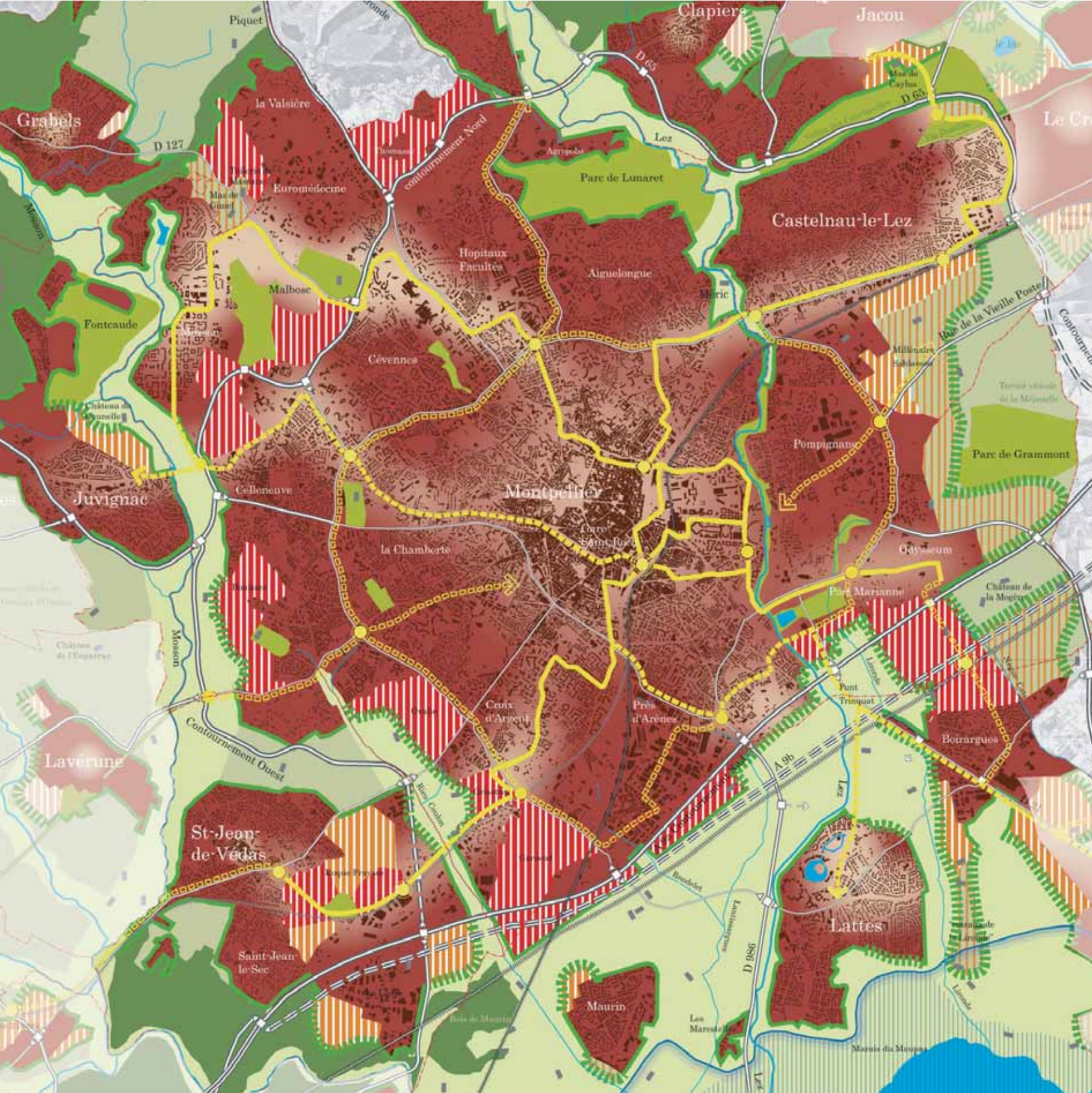
population : 127 000 habitants
 espace urbanisé : environ 900 ha
 141 habitants/hectare



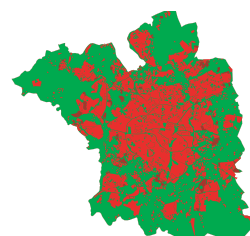
1980

population : 230 000 habitants
 espace urbanisé : environ 3 300 ha
 69 habitants/hectare





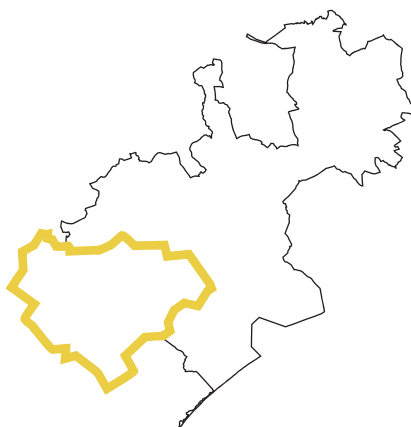
2000
 population : 280 000 habitants
 espace urbanisé : environ 5 100 ha
 55 habitants/hectare



2004
 espace urbanisé : 5 400 ha
 soit 300 hectares en 4 ans

Plaine Ouest

Le plan de secteur “plaine ouest” regroupe les communes de Saint - Jean - de - Védas, Fabrègues, Lavérune, Saussan, Pignan, Cournonterral et Cournonsec. Il correspond à la grande plaine de l'ouest montpelliérain, comprise entre le causse d'Aumelas et le massif de la Gardiole. Les développements urbains y sont organisés en prenant, notamment, en considération la préservation de l'intégrité paysagère de cette plaine allant de pair avec le nécessaire maintien d'un espace vital pour l'agriculture, l'amélioration des capacités d'épuration du secteur et la réaffectation, à terme, de la voie ferrée de Montpellier à Paulhan.



Le secteur Plaine Ouest en chiffres :

superficie totale :

11 800 ha

superficie des espaces urbains existants :

environ 1 300 ha

superficie des espaces d'extension urbaine potentielle :

environ 490 ha

Il est à noter que les plans de secteur déterminent des capacités de développement dont la mobilisation pourra intervenir au-delà de 2020.

capacités de développement (hors réinvestissement urbain) :

environ 1 million de m² de SHON dont 6 000 à 7 000 logements

population en 1999 :

31 000 habitants

perspectives démographiques en 2020 :

entre 45 000 et 50 000 habitants

Enjeux et perspectives :

Maintenir l'équilibre entre l'agriculture et les villages

Le secteur est caractérisé par la présence, essentiellement au cœur de la plaine et autour de la voie domitienne, de terroirs agricoles (vin de pays dominant) vastes et dynamiques. Plusieurs villages (Fabrègues, Pignan, Cournonterral et Cournonsec) sont implantés en recul et en situation de piémont ; seuls les villages de Lavérune et Saussan, qui demeurent de taille limitée, sont inscrits au cœur de la plaine. Les hauteurs du massif de la Gardiole et du causse d'Aumelas sont le domaine privilégié des garrigues et des oliveraies. Un patrimoine bâti remarquable contribue, par ailleurs, à la richesse des paysages de la plaine : château de l'Engarran, Abbaye de Vignogoul, château de Lavérune, château de Pignan, tours médiévales de Cournonterral, “circulade” de Fabrègues, notamment.

Cette géographie naturelle et travaillée par l'homme confère à ce secteur un équilibre singulier que le schéma de cohérence territoriale entend maintenir et valoriser. Pour ce faire, sont définies au plan de secteur des limites qui pérennisent la vocation agricole d'un large corridor central potentiellement irrigable. Les constructions agricoles y sont préférentiellement regroupées sous la forme de hameaux afin de ne pas miter le territoire. Dans cet esprit, un hameau agricole nouveau est projeté sur la commune de Cournonterral.

La route départementale n°5 détermine, pour l'essentiel, la limite sud des urbanisations des communes de Pignan, Cournonterral et Cournonsec dont les extensions sont orientées, de manière préférentielle, dans le prolongement

des implantations villageoises préexistantes (notamment les sites d'urbanisation potentielle de la Bornière, des Bragottes, de la Tuilerie). Autour de la Billière, un projet urbain réunit les communes de Cournonterral et Cournonsec dans une logique d'articulation des deux armatures villageoises et de valorisation d'un espace naturel commun.

De la même manière, la voie ferrée de Montpellier à Paulhan détermine, pour l'essentiel, la limite nord des urbanisations de Fabrègues.

A l'intérieur du corridor central, les extensions urbaines de Saussan et Laverune ("gardiens de la plaine") sont particulièrement contenues afin de préserver des distances suffisantes entre les urbanisations pour "laisser passer la campagne". Par delà la définition de ces limites, un autre enjeu déterminant consiste à contenir et à résorber les phénomènes de mitage et de cabanisation observés dans les zones agricoles de la plaine comme dans les zones naturelles des garrigues boisées.

Rééquilibrer l'offre de sites économiques

A côté des développements économiques intégrés de manière diffuse dans les extensions urbaines en général (immobilier tertiaire, immobilier d'artisanat et de service), le plan de secteur identifie des extensions potentielles des zones d'activités économiques des Trois Ponts à Fabrègues et de la Lauze à Saint - Jean - de - Védas. L'enjeu consiste à renforcer et rééquilibrer l'offre de sites économiques à l'ouest de l'agglomération en valorisant leur proximité avec les infrastructures routières. Il est à noter que ces extensions

potentielles sont limitées compte tenu des nombreuses contraintes environnementales (zones inondables, périmètres de protection de captage, boisements classés) et des projets d'infrastructures (A9b, LGV) qui pèsent sur ce territoire.

Coordonner développements urbains et infrastructures de transport

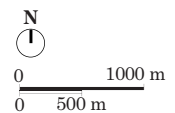
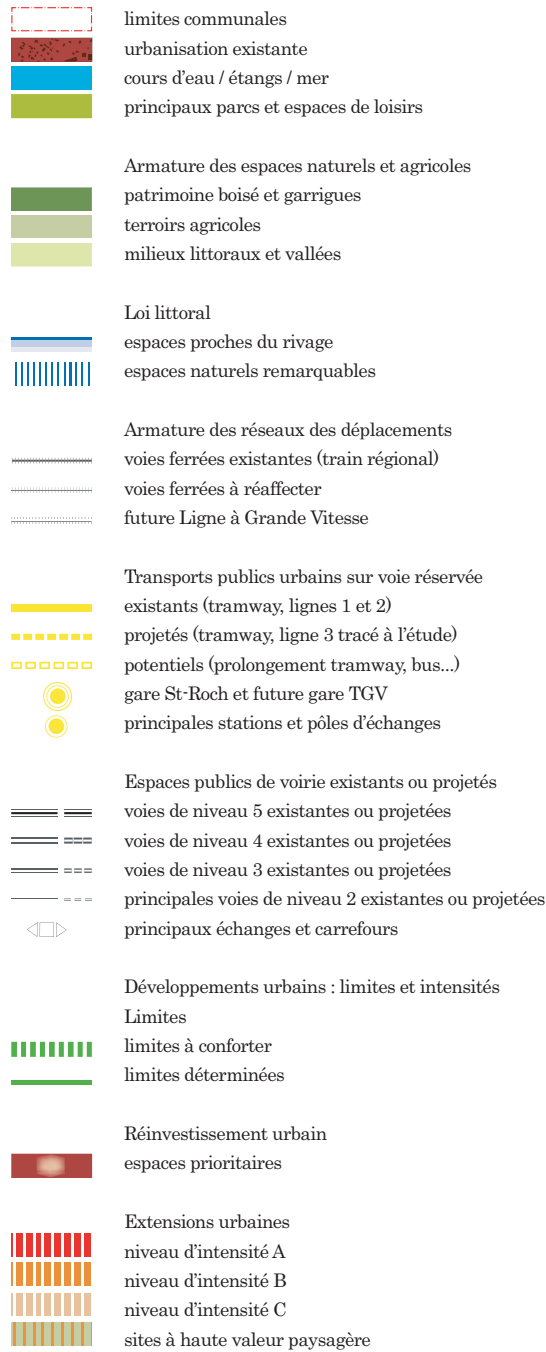
Le secteur "plaine ouest" est concerné par de nombreux projets d'infrastructures qui orientent le développement urbain.

A Saint-Jean-de-Védas, le plan de secteur identifie un site majeur d'urbanisation potentielle sur Roque Fraysse et lui confère des niveaux d'intensités A et B afin de valoriser sa très bonne accessibilité par la ligne 2 du tramway. Dans le prolongement de la ligne 2 du tramway, la ligne de Montpellier à Paulhan et ses gares sont à réaffecter, à terme, dans le cadre d'un réseau de tramway de type régional irriguant l'ensemble de la plaine ouest.

Le projet de déviation de la RN113 au sud de Fabrègues et son rabattement sur l'A9a permettent, depuis l'entrée ouest de Fabrègues jusqu'au Rieu Coulon, une requalification de la route de Toulouse et une reconquête urbaine de cet axe et de ses abords.

De la même manière, le projet de déviation de la RD27, dont le tracé (en cours d'étude) est repéré au plan de secteur de manière indicative, permet une requalification des centres villageois de Pignan et Saussan. A Pignan, cette nouvelle voie participe de la conception d'une limite à conforter au droit du site d'extension urbaine potentielle des Bragottes.

Plaine ouest



1960

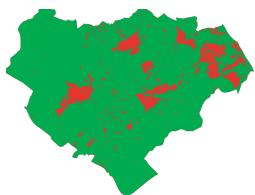
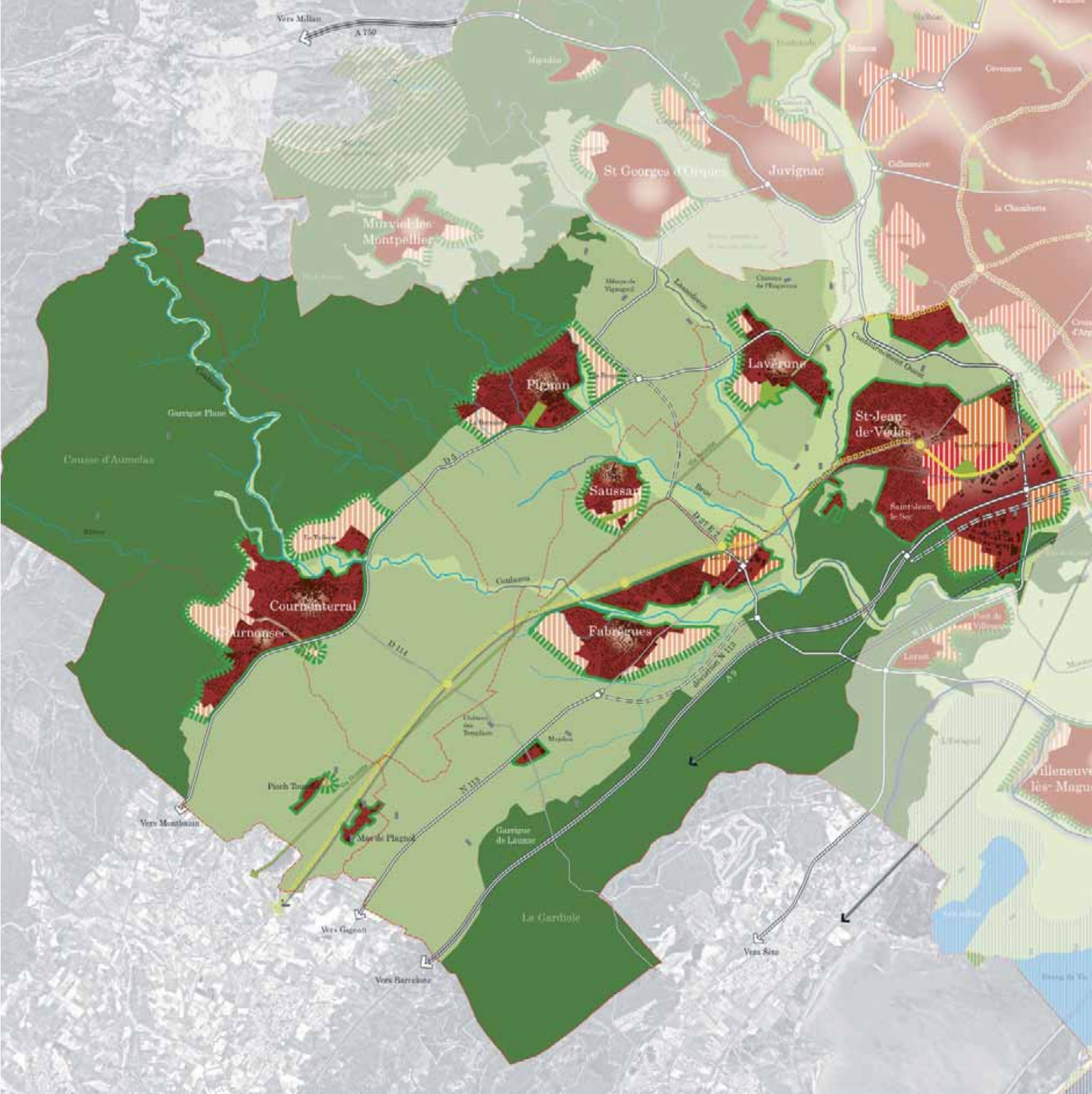
population : 9 000 habitants
 espace urbanisé : environ 110 ha
 82 habitants/hectare



1980

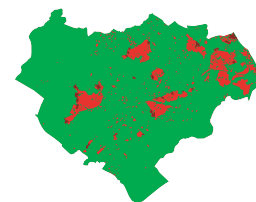
population : 17 000 habitants
 espace urbanisé : environ 350 ha
 48 habitants/hectare





2000

population : 30 700 habitants
 espace urbanisé : environ 1 200 ha
 26 habitants/hectare

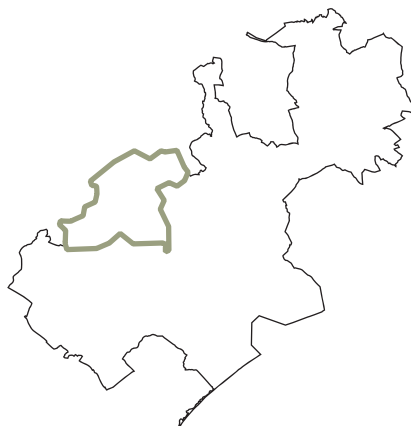


2004

espace urbanisé : 1 300 ha
 soit 100 ha en 4 ans

Piémonts et garrigues

Le plan de secteur “piémonts et garrigues” regroupe les communes de Grabels, Juvignac, Saint - Georges - d’Orques et Murviel - lès - Montpellier. Il correspond au domaine géographique des “plis” de Montpellier et comprend de vastes espaces naturels et boisés. Le terroir viticole de Saint - Georges - d’Orques est, lui, à l’articulation avec la plaine ouest.



Enjeux et perspectives :

Valoriser les grandes continuités écologiques et paysagères

Le secteur est caractérisé par la présence dominante des garrigues et des boisements. Ces vastes espaces naturels, aux portes de Montpellier, confèrent au secteur un rôle déterminant dans la préservation de l’identité paysagère du territoire communautaire. A ce titre, les crêtes et les points hauts des garrigues, de Grabels (Mont Redon, Lande de la Soucarède) à Murviel-lès-Montpellier (Oppidum, Pioch Rouquier), constituent des sites exceptionnels dont il convient de préserver et de mettre en valeur l’intégrité et les perspectives paysagères.

Par ailleurs, les campagnes de Murviel-lès-Montpellier (Bouisson, Pradaies, Les Angles, etc.) et de Grabels (Piquet, Valmaillargues, Matour, etc.), le terroir viticole de Saint - Georges - d’Orques, la vallée de la Mosson participent d’une riche armature d’espaces naturels et agricoles dont il convient de renforcer les continuités tant écologiques que paysagères. Pour ce faire, le plan de secteur identifie des limites qui visent à préserver des coupures d’urbanisation et conforter ainsi des “ceintures vertes” d’échelle communale. A ce titre, les extensions potentielles de Saint - Georges - d’Orques sont localisées au nord-ouest du village plutôt qu’à l’est de la RD5E5 où la proximité des zones bâties de Juvignac justifie, au contraire, le maintien d’un espace naturel et agricole suffisamment large pour conserver l’identité paysagère du village.

Afin de contenir les phénomènes de cabanisation ou de mitage des paysages particulièrement observés

Le secteur Piémonts et garrigues en chiffres :

superficie totale :

4 700 ha

superficie des espaces urbains existants :

environ 900 ha

superficie des espaces d’extension urbaine potentielle :

environ 220 ha

Il est à noter que les plans de secteur déterminent des capacités de développement dont la mobilisation pourra intervenir au-delà de 2020.

capacités de développement (hors réinvestissement urbain) :

environ 300 000 m² de SHON dont 2 000 à 2 500 logements

population en 1999 :

16 500 habitants

perspectives démographiques en 2020 :

entre 20 000 et 25 000 habitants

dans ce secteur, le schéma de cohérence territoriale met l'accent sur la nécessaire vigilance au regard de l'évolution du cadre bâti en zones naturelles ou agricoles.

Renouer avec la compacité des formes villageoises

L'éclatement des zones d'urbanisation récente, particulièrement sur les communes de Grabels et Juvignac, conduit à distendre les liens de proximité d'échelle villageoise. De manière complémentaire à l'objectif précédent, le schéma de cohérence territoriale entend privilégier des modalités de développement urbain qui contribuent à renouer avec la compacité des formes villageoises et ainsi à renforcer les liens de proximité. A ce titre, les espaces d'extension urbaine potentielle sont localisés en contiguïté des espaces urbains existants et, préférentiellement, à proximité immédiate des centres et pôles de services. Dans cette optique, il est à noter que le site d'extension urbaine potentielle de la rue du Château, à proximité du cœur de village de Grabels est susceptible d'être concerné, en tout ou partie, par des servitudes liées au projet de captage des Terrasses de la Mosson.

En cohérence avec ces orientations, le secteur de Grabels bénéficiant d'une desserte par la ligne 1 du tramway, compris entre le Mas de Gimel et la Valsière, constitue un secteur prioritaire de développement : restructuration du quartier de la Valsière, extension de la zone d'activités Euromédecine, valorisation du site à haute valeur paysagère du mas de Gimel.

Dans le même esprit, la priorité est donnée à la valorisation du site de Caunelles à Juvignac prochainement desservi par la

ligne 3 du tramway. Le plan de secteur lui confère un niveau d'intensité B permettant le développement d'un nouveau quartier d'importance significative. Ce site correspond au plateau du cellier de Caunelles dont le château, en contrebas, constitue un patrimoine remarquable à mettre en valeur avec les thermes de Fontcaude, le pont romain et le domaine Bonnier de la Mosson, dans le cadre d'un aménagement global de la vallée de la Mosson.

Améliorer la qualité paysagère de l'entrée nord-ouest de l'agglomération

Le secteur est traversé par l'autoroute A750 qui constitue la principale entrée nord - ouest de l'agglomération. Cette infrastructure a suscité, dans le passé, des urbanisations mal maîtrisées bénéficiant d'un effet de vitrine depuis cette voie. Dans l'esprit de la charte paysagère définie par l'Etat lors de la réalisation de l'autoroute A750 et dans le respect de l'article 52 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, le schéma de cohérence territoriale encadre l'urbanisation aux abords de l'autoroute A750, au-delà de l'échangeur de Courpouyran, et vise à requalifier les zones urbaines existantes afin d'en améliorer la perception générale. Des dispositions réglementaires adaptées (par exemple recul des constructions, végétalisation des bandes de recul, limitation des panneaux publicitaires et préenseignes, intégration des enseignes) y seront définies.

Sites de projets potentiels

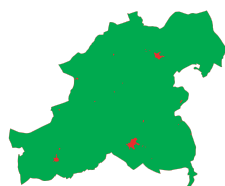
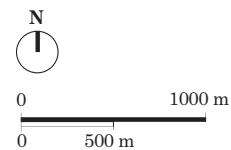
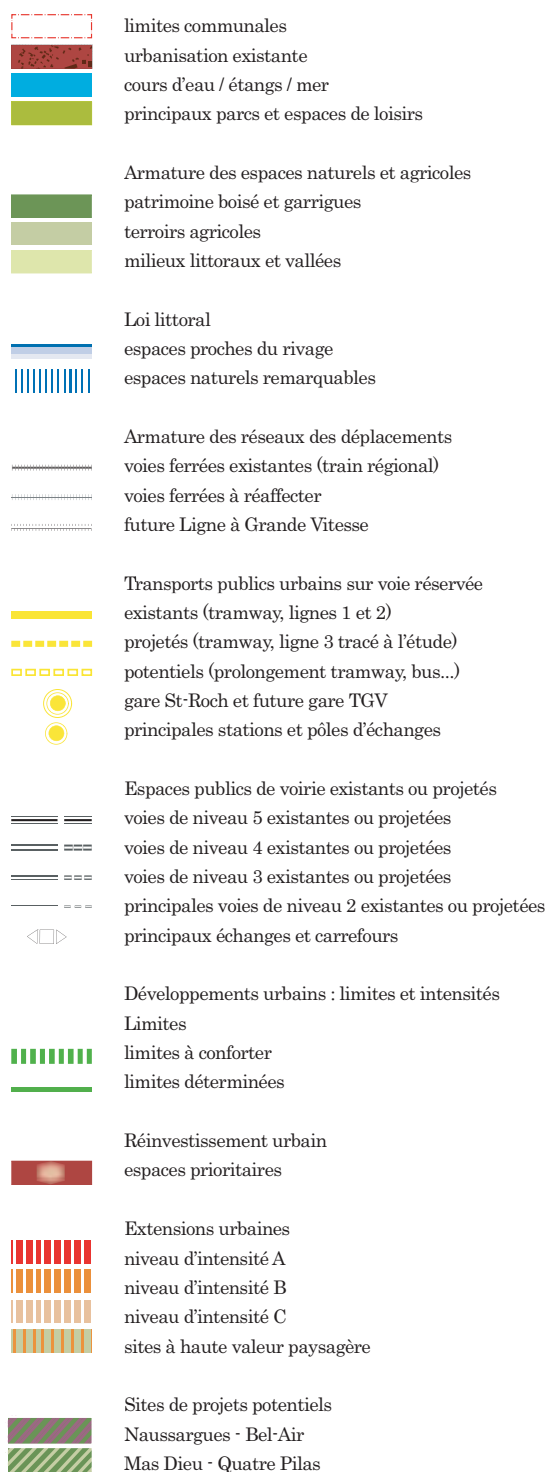
Le plan de secteur localise deux sites de projets potentiels également identifiés au titre des sites stratégiques du projet d'aménagement et de développement durable.

Le site de "Naussargues - Bel-Air", sur les communes de Grabels, Juvignac et Saint-Georges-d'Orques, est pressenti pour recevoir des développements urbains conjuguant habitat, activités, loisirs et espaces naturels. Une étude intercommunale est d'ores et déjà engagée afin de préciser les limites et les programmations d'un projet à venir.

Le site du "Mas Dieu - Quatre Pylas", sur la commune de Murviel-lès-Montpellier, concerne un projet de développement de type écoparc et fait l'objet d'études qui en préciseront le contenu et la programmation.

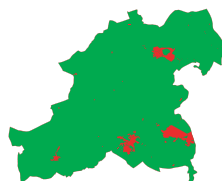
Tous deux bénéficient de la forte valeur de localisation induite par l'A750 et le LIEN ; tous deux supposent une démarche de projet particulièrement précautionneuse au regard des qualités remarquables et du caractère sensible du patrimoine naturel du secteur.

Piémonts et garrigues



1960

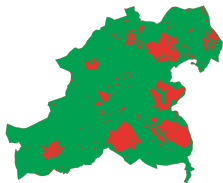
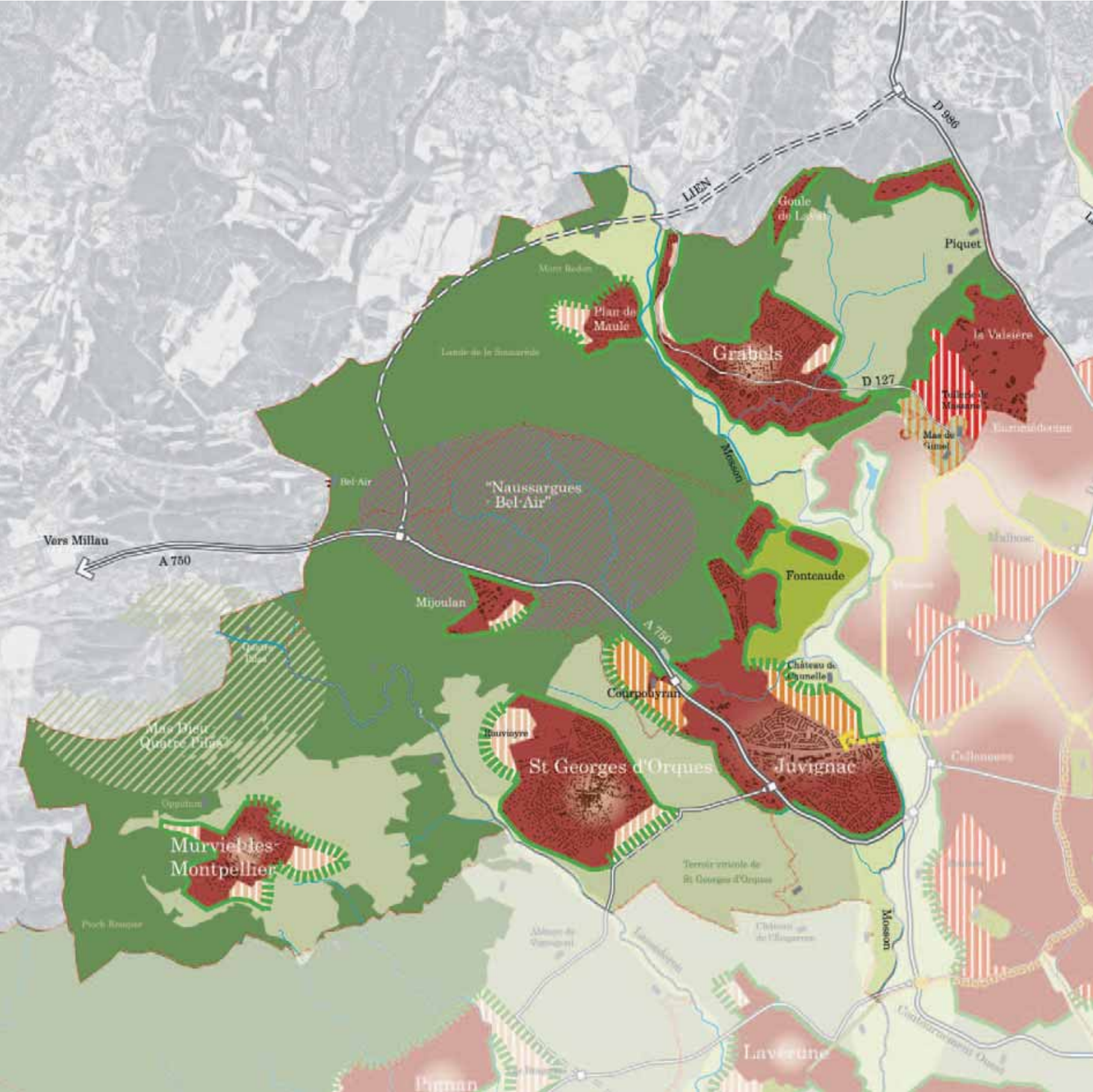
population : 2 400 habitants
 espace urbanisé : environ 30 ha
 80 habitants/hectare



1980

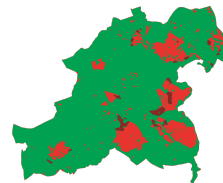
population : 9 500 habitants
 espace urbanisé : environ 150 ha
 63 habitants/hectare





2000

population : 16 600 habitants
 espace urbanisé : environ 800 ha
 21 habitants/hectare

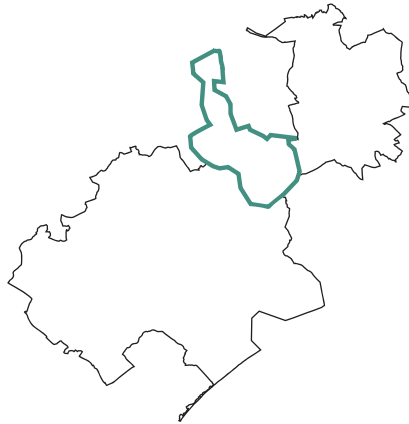


2004

espace urbanisé : 900 ha
 soit 100 ha en 4 ans

Vallée du Lez

Le plan de secteur “vallée du Lez” regroupe les communes de Prades-le-Lez, Montferrier-sur-Lez, Clapiers, Jacou, Castelnaud-le-Lez et Le Crès. Il est caractérisé par la présence du Lez et de ses affluents (notamment les ruisseaux de la Lironde, du Lauriol, des Canaux et des Courtarelles) qui composent une géographie où l'eau structure les paysages et prédétermine fortement l'aménagement de ce territoire.



Enjeux et perspectives :

Concilier la qualité environnementale, la prévention des risques et le maintien de l'agriculture

Les qualités paysagères remarquables de la haute vallée du Lez (du château de Restinclières au domaine de Méric) justifient qu'y soit développée une politique d'aménagement fondée sur le concept d'agri-parc visant à concilier le maintien de l'agriculture, la bonne gestion du cours d'eau et de ses ripisylves (contribuant à la prévention du risque inondation) et les pratiques de loisir (promenade, itinéraires cyclables). Au-delà du circuit de randonnée du parc départemental de Restinclières, un itinéraire structurant de circulations douces parcourt la vallée du Lez. Il s'inscrit dans une armature de voies vertes prenant appui sur la géographie des vallons et permettant de relier entre eux des sites de découverte et de loisirs (le lac du Crès, les bois de Clapiers et de Prades-le-Lez). La valorisation environnementale de la vallée du Lez suppose la stricte limitation des trafics et des vitesses automobiles empruntant les RD17 et RD112 et le report efficace du trafic de transit depuis le nord vers le LIEN et la RD986.

Le projet de “chemin des carriers” (RD145 et RD67) dont le tracé (en dehors des emprises existantes) reste à définir, est destiné à améliorer les liaisons entre Prades-le-Lez et Jacou ; il répond à cet objectif de report des trafics de transit.

La mise en place corrélative d'une offre attractive en matière de transports publics et d'itinéraires cyclables réservés doit compléter de dispositif d'organisation des déplacements dans la vallée.

Le secteur Vallée du Lez en chiffres :

superficie totale :

4 450 ha

superficie des espaces urbains existants :

environ 1 850 ha

superficie des espaces d'extension urbaine potentielle :

environ 400 ha

Il est à noter que les plans de secteur déterminent des capacités de développement dont la mobilisation pourra intervenir au-delà de 2020.

capacités de développement (hors réinvestissement urbain) :

environ 900 000 m² de SHON dont 4 000 à 5 000 logements

population en 1999 :

38 000 habitants

perspectives démographiques en 2020 :

entre 55 000 et 60 000 habitants

Intégrer les extensions urbaines dans un environnement à haute qualité paysagère

Au nord, le plan de secteur identifie des limites qui accompagnent le lit majeur du Lez et contiennent les espaces d'extension urbaine potentielle sur les coteaux et replats dominant la vallée tout en préservant les puechs et les crêtes. A ce titre, les sites des Roques, de Baillarguet (dédié à la recherche-développement) et du Plan Goutier sont identifiés comme des sites à haute valeur paysagère pour lesquels il convient de privilégier des formes urbaines compactes respectant la topographie et libérant une part dominante d'espaces boisés ou paysagés. Dans le même esprit, les coteaux du lac du Crès sont repérés comme site à haute valeur paysagère dont l'urbanisation périphérique doit être strictement maîtrisée.

Il est à noter les extensions limitées de Prades - le - Lez dont les capacités de développement sont mobilisées au travers d'un ambitieux projet de réinvestissement urbain visant à renforcer la centralité villageoise et moderniser l'armature d'espaces publics.

Au sud, les espaces d'extension urbaine potentielle de Castelnau - le - Lez et du Crès s'inscrivent dans la continuité des espaces d'extension urbaine potentielle à l'est de Montpellier, au contact de terroirs agricoles remarquables composés, notamment, des terrasses géologiques de la Méjanelle. A ce titre, le plan de secteur définit des limites qui préservent les pentes et les points hauts qui, du Pech Saint - Peyre aux coteaux de Verchamp, dominant le site Millénaire Sablassou et le site de la gare des Mazes. Ces deux sites sont, par ailleurs, identifiés comme

des sites à haute valeur paysagère pour lesquels des formes urbaines compactes seront privilégiées afin de libérer une part dominante d'espaces cultivés ou paysagés. La proximité de voies structurantes (contournement est, rue de la Vieille Poste) confère à ces sites une vocation économique qu'il convient de valoriser par une exigence de haute qualité environnementale, tant au niveau des aménagements que des constructions. L'enjeu est de conforter les perspectives et les vues lointaines de cette nouvelle entrée d'agglomération.

Valoriser les espaces desservis par le tramway

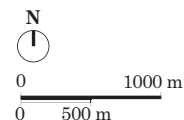
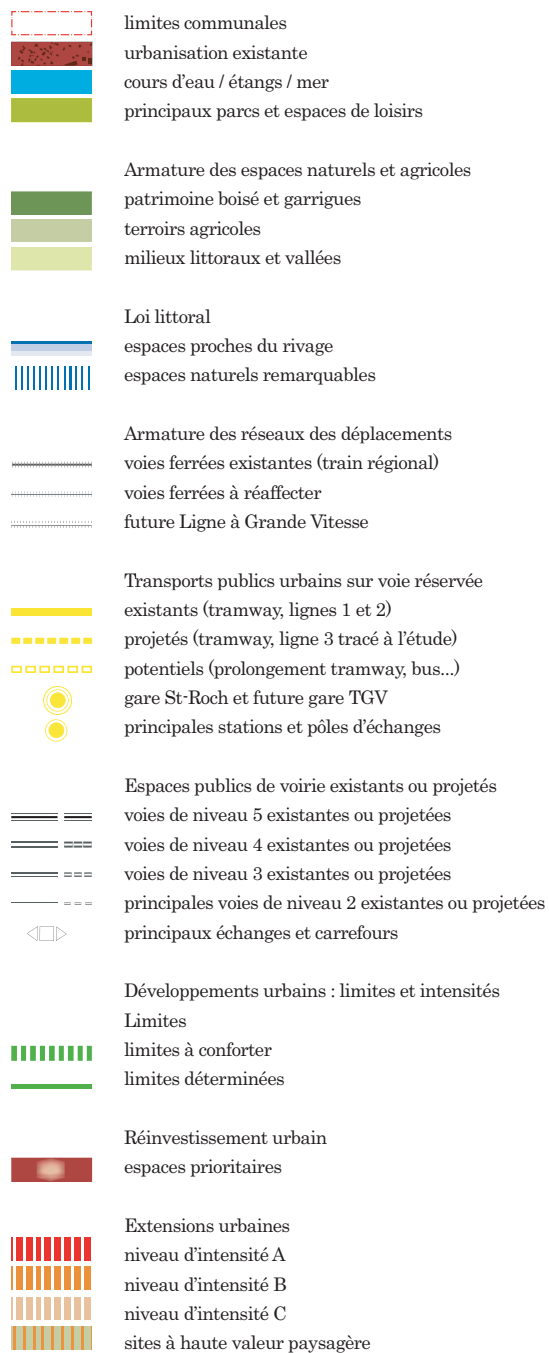
Les espaces desservis par la ligne 2 du tramway bénéficient d'une forte valeur de localisation qu'il convient d'apprécier par une forte intensité de développement. A ce titre, les sites d'extension urbaine de Castelnau - le - Lez (au sud de la voie ferrée et autour du Mas de Caylus), du Crès (projet de la Via Domitia confortant la centralité villageoise) et de Jacou (site de la Draye notamment) sont ainsi affectés des niveaux d'intensité adaptés.

Le tramway structure également les espaces prioritaires du réinvestissement urbain (principalement le long de la route de Nîmes) pour lesquels une forte valorisation des terrains sera recherchée, notamment par des règles d'urbanisme incitatives.

Le schéma de cohérence territoriale identifie, enfin, une opportunité d'interconnexion entre le tramway et le TER au droit du pôle d'échanges de Sablassou.

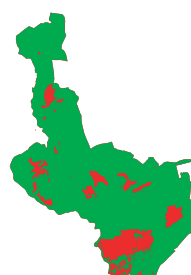
Cette grande qualité d'accessibilité permettra d'y développer des fonctions résidentielles et économiques fortement valorisées.

Vallée du Lez



1960

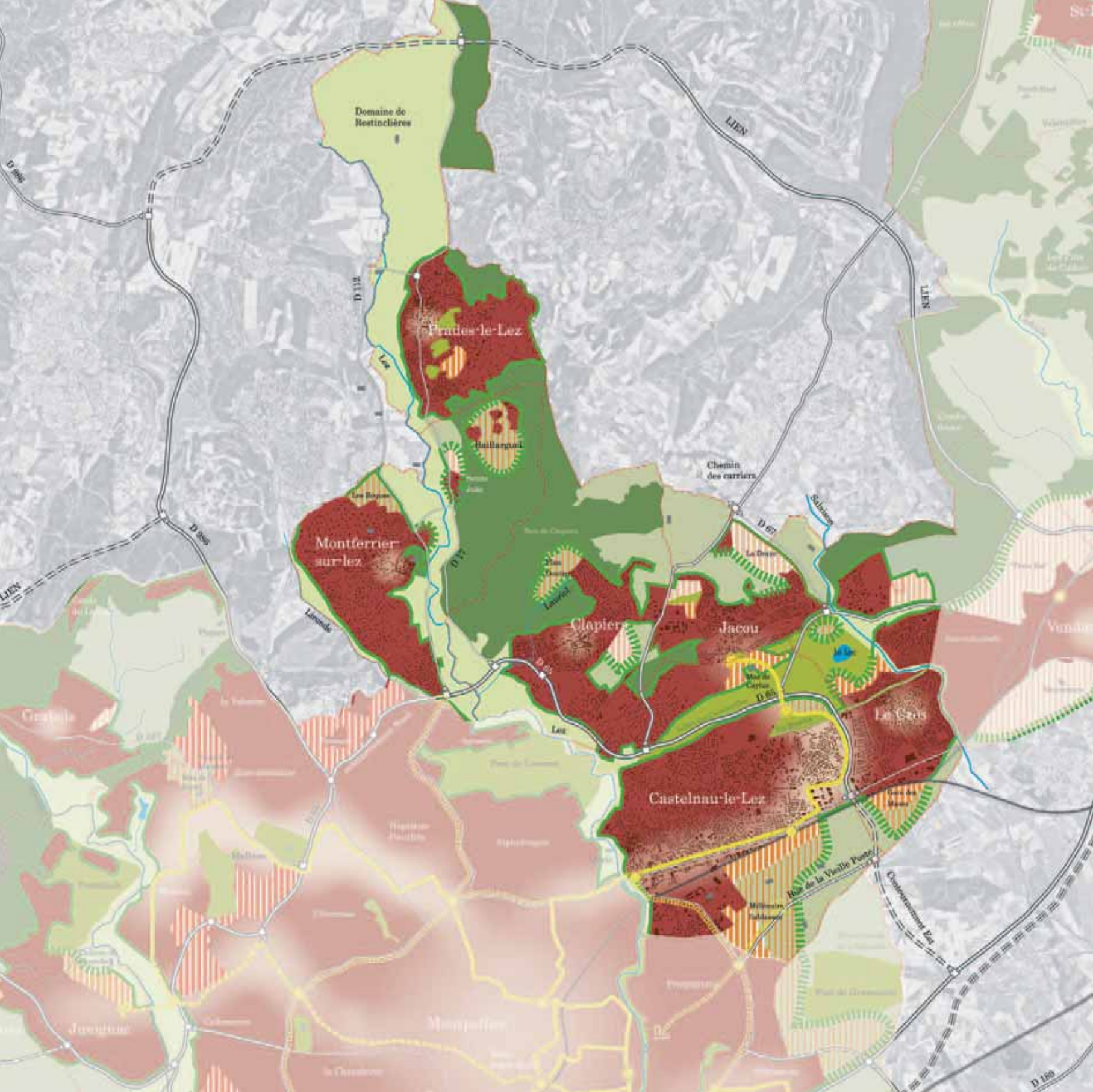
population : 7 500 habitants
 espace urbanisé : environ 50 ha
 150 habitants/hectare



1980

population : 23 000 habitants
 espace urbanisé : environ 500 ha
 46 habitants/hectare





2000

population : 38 000 habitants
 espace urbanisé : environ 1 750 ha
 22 habitants/hectare

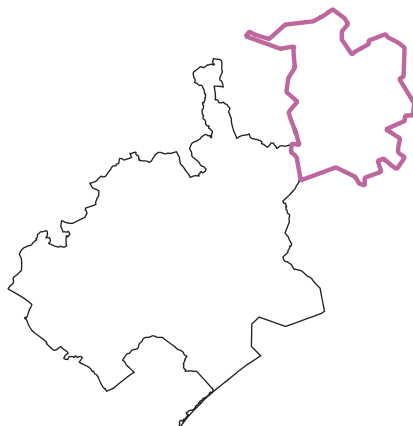


2004

espace urbanisé : 1 850 ha
 soit 100 ha en 4 ans

Cadoule et Bérange

Le plan de secteur “Cadoule et Bérange” regroupe les communes de Vendargues, Castries, Baillargues, Saint - Brès, Saint - Génies - des - Mourgues, Sussargues, Restinclières, Beaulieu, Saint - Drézéry et Montaud. Il réunit des territoires majoritairement naturels et agricoles, au nord, et des territoires plus urbanisés au sud, le long du couloir de transport languedocien. Les développements urbains y sont organisés de manière distincte en prenant, notamment, en considération la préservation de l'intégrité paysagère du secteur allant de pair avec le maintien d'un espace vital pour l'agriculture, l'amélioration des capacités d'épuration du secteur et la valorisation de la desserte ferroviaire.



Enjeux et perspectives :

Maintenir l'équilibre entre l'agriculture et l'urbanisation des villages de la haute vallée du Bérange

La partie nord du secteur réunissant les communes de Saint - Génies - des - Mourgues, Sussargues, Restinclières, Beaulieu, Saint - Drézéry et Montaud constitue un vaste territoire où domine la viticulture. Autour de la haute vallée du Bérange, ces terroirs viticoles bénéficient d'appellations d'origine contrôlée (coteaux de Saint - Drézéry, de Vérargues) et participent, par leur économie traditionnelle et leurs paysages, d'une identité locale également marquée par l'exploitation ancienne de carrières de calcaires blancs (à Beaulieu, Sussargues et Saint - Génies - des - Mourgues). Enfin, un patrimoine bâti remarquable (château de Montlaur, chapelle romane de Beaulieu, domaine de Fontmagne, etc.) contribue également à la richesse de paysages confortés par une armature villageoise équilibrée. Le schéma de cohérence territoriale reconnaît cette forte identité géographique et entend maintenir durablement cet équilibre entre villages et campagnes en assurant une croissance démographique contenue (les niveaux d'intensité déterminent des capacités de développement inférieures à 2 000 logements pour les 6 communes concernées) et en privilégiant des formes d'urbanisation qui respectent la compacité des villages et renforce ainsi les liens de proximité.

Les constructions agricoles sont préférentiellement regroupées sous la forme de hameaux afin de ne pas miter le territoire. Dans cet esprit, un hameau agricole nouveau est projeté en extension du village de Saint - Génies - des - Mourgues.

Le secteur Cadoule et Bérange en chiffres :

superficie totale :

10 150 ha

superficie des espaces urbains existants :

environ 1 500 ha

superficie des espaces d'extension urbaine potentielle :

environ 890 ha

Il est à noter que les plans de secteur déterminent des capacités de développement dont la mobilisation pourra intervenir au-delà de 2020.

capacités de développement (hors réinvestissement urbain) :

environ 1,5 million de m² de SHON dont 9 000 à 10 000 logements

population en 1999 :

27 500 habitants

perspectives démographiques en 2020 :

entre 50 000 et 55 000 habitants

Les espaces d'extension urbaine potentielle sont localisés au contact des espaces urbains existants et, préférentiellement, à proximité immédiate des centres et pôles de services. A Saint - Drézéry et Montaud, ces extensions sont l'opportunité d'un rééquilibrage de l'armature villageoise et d'une valorisation des limites avec la campagne.

A Sussargues, elles prennent appui sur un nouvel équipement sportif communautaire et s'inscrivent dans une démarche de restructuration de l'entrée sud du village respectant et valorisant le patrimoine boisé remarquable compris entre le Valentibus et le Bérange. Deux sites d'extension urbaine à haute valeur paysagère sont, par ailleurs, identifiés au plan de secteur. Le premier est localisé entre les villages de Beaulieu et Restinclières dont les zones bâties existantes sont déjà contiguës. Cette localisation permet de renforcer l'articulation des deux armatures villageoises tout en limitant les extensions urbaines, particulièrement au nord de Beaulieu. Le second est localisé à Saint - Génies - des - Mourgues, entre le quartier des Mourguettes et le centre ancien. Sur ces sites, des formes urbaines compactes seront privilégiées afin de préserver une part dominante d'espaces paysagés ou boisés (notamment au bois du Renard).

Valoriser le couloir de transport languedocien

La partie sud du secteur réunissant les communes de Vendargues, Castries, Baillargues et Saint - Brès s'inscrit dans le couloir languedocien qui a organisé, depuis la voie domitienne jusqu'à la voie ferrée, une urbanisation ancienne en relation étroite avec les infrastructures de transport. Ce territoire bénéficie d'une accessibilité par le

train (principalement par la gare de Baillargues) qui doit être améliorée par la réalisation de la ligne à grande vitesse Nîmes-Montpellier qui permettra un cadencement performant sur la ligne existante entre Montpellier et Lunel. Il bénéficie également d'un maillage avec la voie ferrée de Vendargues à Sommières. Cette voie ferrée dessert, aujourd'hui, la zone industrielle de Vendargues ; au-delà, sa réaffectation permettra de développer le réseau des transports publics en direction de Sommières. Le schéma de cohérence territoriale entend valoriser ce couloir de transport en localisant les espaces d'extension urbaine potentielle au plus près de l'offre de transport public et leur affectant des niveaux d'intensité adaptés. Le plan de secteur repère ces différents espaces dont une part dominante est liée à la réalisation de nouvelles voies structurantes. A Castries, la déviation sud de la route de Sommières doit permettre une reconquête du centre ancien, une meilleure valorisation de son patrimoine remarquable et, particulièrement, du château et de son parc.

La route de Nîmes doit être déchargée de son trafic de transit par la déviation de la RN113, au nord de Saint - Brès et Baillargues, et son raccordement sur l'A9a permettant un accès direct au coeur d'agglomération. Cette réorganisation des flux de transit permet une requalification complète de l'axe de la route de Nîmes, de Saint - Brès au Crès, en boulevard urbain (vitesses limitées, carrefours urbains, mise en sécurité des circulations douces) et une reconquête urbaine de ses abords. Dans cette perspective, les espaces d'extension urbaine potentielle de Saint - Brès, Baillargues et Vendargues s'organisent autour de cet axe et en valorise le caractère structurant. Une attention particulière sera portée à l'articulation de

ces développements urbains avec les centralités villageoises existantes.

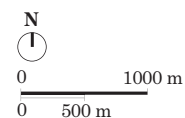
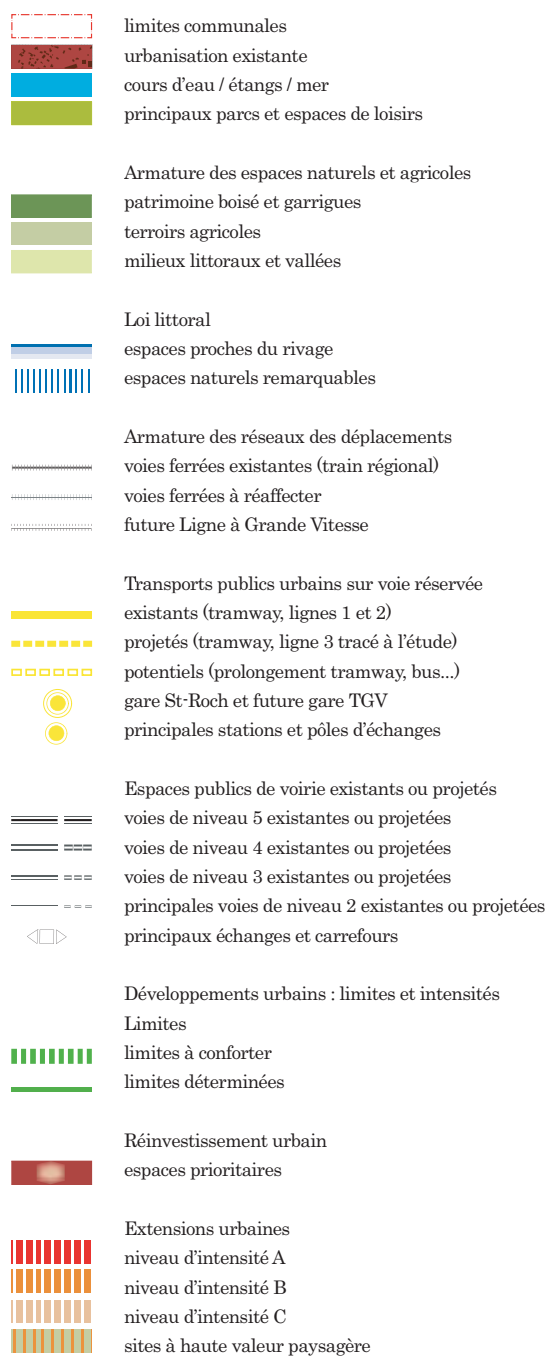
A Baillargues, le plan de secteur identifie un important espace d'extension urbaine potentielle au sud de la commune, autour de la gare et sur la plaine de Colombier ; ce site est, par ailleurs, repéré comme un site stratégique d'enjeu communautaire au projet d'aménagement et de développement durable. Son développement sera coordonné, dans le temps, avec la réalisation des grandes infrastructures de transport qui affectent ce territoire.

Développer une plate-forme économique est

Le plan de secteur identifie, au nord de la zone industrielle de Vendargues et à l'ouest de la zone d'activités des Cousteliers à Castries, un important espace d'extension urbaine à vocation économique, plus particulièrement destiné à l'accueil d'activités industrielles ou de logistique urbaine. Sa desserte par le fer (embranchement sur la ligne Vendargues - Sommières) et par la route (LIEN et A9a) lui confère une forte valeur de localisation. A ce titre, ce site est également repéré comme un site stratégique d'enjeu communautaire au projet d'aménagement et de développement durable.

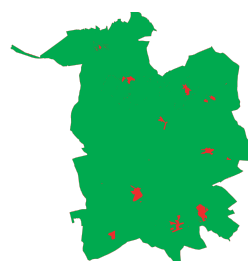
La réalisation du boulevard urbain assurant la liaison entre le LIEN et le RD65 doit être l'occasion de constituer une limite avec les espaces naturels et agricoles, mais aussi la vitrine d'une opération d'aménagement intégrant la voirie dans une démarche de qualité paysagère. Cette opération assure l'articulation avec la zone industrielle existante et valorise la proximité du centre de Vendargues et de sa gare dont la réaffectation à l'usage de transport public doit être anticipée.

Cadoule et Bérange



1960

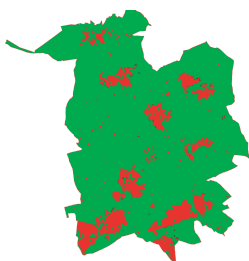
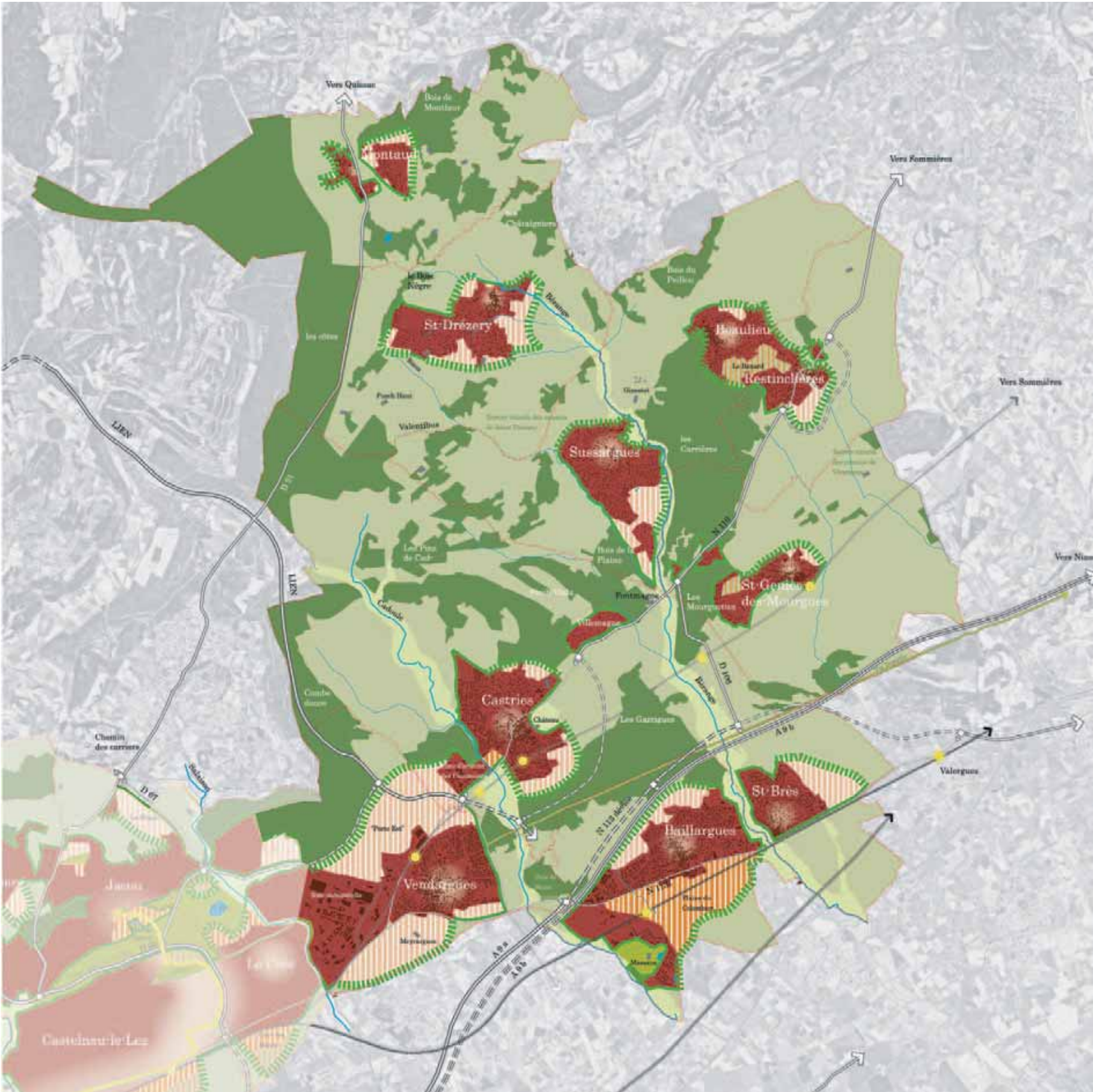
population : 5 000 habitants
 espace urbanisé : environ 40 ha
 125 habitants/hectare



1980

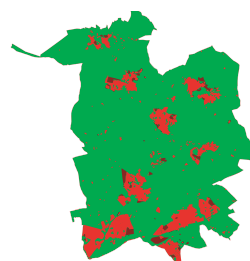
population : 15 000 habitants
 espace urbanisé : environ 150 ha
 100 habitants/hectare





2000

population : 28 000 habitants
 espace urbanisé : environ 1 500 ha
 19 habitants/hectare

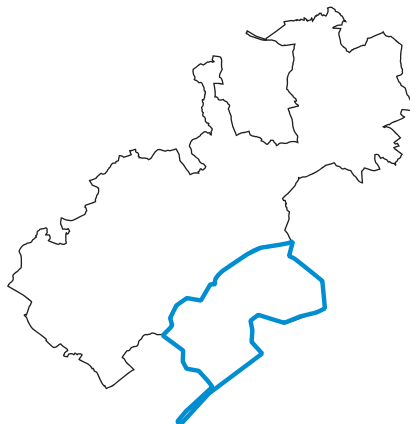


2004

espace urbanisé : 1 500 ha
 soit 100 ha en 4 ans

Littoral

Le plan de secteur "littoral" regroupe les communes de Lattes, Pérols et Villeneuve-lès-Maguelone, toutes trois concernées par la loi littoral. A ce titre, le plan de secteur identifie des orientations d'aménagement spécifiques, relatives à la mise en œuvre de cette loi. Les développements urbains y sont particulièrement contenus en prenant, notamment, en considération l'importance du risque inondation, le caractère sensible des milieux littoraux et les fortes pressions exercées par les activités humaines.



Par delà cette précaution élémentaire, les milieux littoraux et vallées constituent un grand paysage à valoriser. Les aménagements doivent permettre d'y concilier les objectifs de lutte contre les inondations et de mise en valeur des lits majeurs comme lieux d'agriculture conventionnées ou d'usages d'agrément (jardins familiaux, espaces de loisirs, itinéraires de promenades etc.). A cet égard, la réouverture à la navigation du Lez ou les aménagements du corridor hydraulique de la Lironde peuvent illustrer de telles démarches.

Enjeux et perspectives :

Faire de la contrainte hydraulique une valeur de projet

L'importance du risque inondation caractérise le secteur littoral. Le schéma de cohérence territoriale entend intégrer cette contrainte hydraulique à la fois comme une exigence de maîtrise stricte de l'urbanisation et comme un outil de valorisation du patrimoine environnemental.

Le plan de secteur définit des limites qui excluent les espaces d'urbanisation potentielle des zones inondables ; aucune population nouvelle ne sera exposée au risque inondation.

Protéger durablement les patrimoines du littoral

Le littoral montpelliérain associe lido et étangs dans un même écosystème lagunaire caractérisé par une grande fragilité face aux pressions des activités humaines (urbanisation, cabanisation, aménagements, surfréquentation, etc.).

A ce titre, le schéma de cohérence territoriale entend protéger les espaces des milieux littoraux - lieux de richesses écologiques et sources de richesses économiques - en limitant strictement leur usage aux besoins de l'agriculture et d'une mise en valeur touristique maîtrisée des patrimoines naturels (cordon dunaire, faune, flore, etc.) et humains (cathédrale de Maguelone, salins, canaux, etc.). Dans cet esprit, le projet d'aménagement et de développement durable identifie, sur les Terres de Maguelone, un site stratégique visant à mettre en valeur des terres cultivées et travaillées (plaine bio-agricole de l'Estagnol, salins de Maguelone) dans une démarche de haute qualité environnementale intégrant la mise en place d'un circuit de découverte destiné aux circulations douces.

Dans les espaces littoraux, une vigilance particulière s'exercera afin de contenir toutes formes de mitage

Le secteur Littoral en chiffres :

superficie totale :

7 200 ha

superficie des espaces urbains existants :

environ 1 150 ha

superficie des espaces d'extension urbaine potentielle :

environ 250 ha

Il est à noter que les plans de secteur déterminent des capacités de développement dont la mobilisation pourra intervenir au-delà de 2020.

capacités de développement (hors réinvestissement urbain) :

environ 500 000 de m² de SHON dont 2 000 à 2 500 logements

population en 1999 :

29 000 habitants

perspectives démographiques en 2020 :

environ 35 000 habitants

du paysage par des constructions ou installations désordonnées ou illicites. L'accessibilité à pied, à vélo ou par navettes sera privilégiée notamment pour les sites les plus menacés par les phénomènes d'érosion ou de comblement.

Valoriser l'axe "ville-mer"

Entre Montpellier et la mer, le schéma de cohérence territoriale affirme un objectif majeur consistant à valoriser un axe urbain structurant, le long de la route de la Mer (RD21). Cet axe, reconnu par le projet d'aménagement et de développement durable comme un site stratégique d'enjeu communautaire, doit être le support d'un projet urbain ambitieux engageant une requalification de la voie en espace public urbain, intégrant deux lignes de tramway (lignes 1 et 3 à terme) et organisant à la fois une recomposition et une modernisation de l'armature commerciale. A ce titre, le plan de secteur identifie cet axe comme un espace prioritaire de réinvestissement et définit des espaces d'extension potentielle à ses abords. Une diversification des fonctions urbaines y sera recherchée en prenant appui sur les équipements existants (lycée à Boirargues, parc des expositions à Pérols) et en prenant en compte les dispositions liées au plan d'exposition au bruit de l'aéroport.

Intégrer les grandes infrastructures de transport

La réalisation de l'autoroute A9b et de la ligne TGV, au sud de la Ville de Montpellier et au nord de la Ville de Lattes, exige une démarche ambitieuse d'intégration territoriale afin d'atténuer, le plus possible, l'effet de coupure induit par des infrastructures en remblais. Dans cette perspective, la mutualisation des emprises et des ouvrages

liés à ces deux infrastructures est systématiquement recherchée. Les transparences hydrauliques sont assurées par des franchissements qui libèrent, au sol, des corridors écologiques intégrant les lits majeurs des cours d'eau et permettant l'aménagement de chemins le long des berges. Le franchissement du Lez et de la Lironde est assuré par des ouvrages d'art qui respectent, tout particulièrement, le caractère stratégique et sensible de ce site. Large transparence hydraulique, le corridor du Lez et de la Lironde est également le lien magistral entre la ville et la mer. A ce titre, il impose une conception d'ouvrages d'arts continus libérant un large espace de part et d'autre de l'avenue de la Mer.

Par ailleurs et afin de valoriser l'effet de vitrine de ces nouvelles infrastructures, le plan de secteur identifie, au nord de Lattes, des espaces d'extension urbaine potentielle destinés à accueillir des équipements ou des activités économiques, dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble permettant de garantir une grande qualité architecturale et paysagère.

Mettre en œuvre la loi littoral

Le plan de secteur littoral présente la particularité d'intégrer des options d'aménagement relatives à la mise en œuvre de la loi littoral par ailleurs explicitées dans la partie 2 du présent document d'orientations générales. Ainsi, "les espaces proches du rivage" et "les espaces naturels remarquables du littoral" y sont délimités. Le plan de secteur inclut le site de l'ancienne décharge du Thôt dans les espaces naturels remarquables du littoral. A ce titre, ce site appelle un projet de requalification concourant à la mise en valeur de son environnement lagunaire.

Le plan de secteur identifie, en outre, des "extensions urbaines limitées"

et leur confère, dès lors qu'ils s'inscrivent à proximité du rivage, un statut de site à haute valeur paysagère. Des formes urbaines compactes y sont privilégiées, soit en continuité de l'urbanisation existante (sur les sites de la Tour et du Ginestier à Pérols) soit sous la forme de hameaux nouveaux (sur les coteaux de la Lironde et dans la plaine de l'Estagnol), dégagant une part fortement dominante d'espaces libres de constructions et permettant de valoriser les vues et les perspectives vers et depuis le grand paysage.

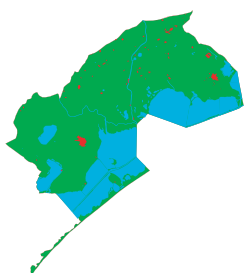
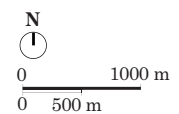
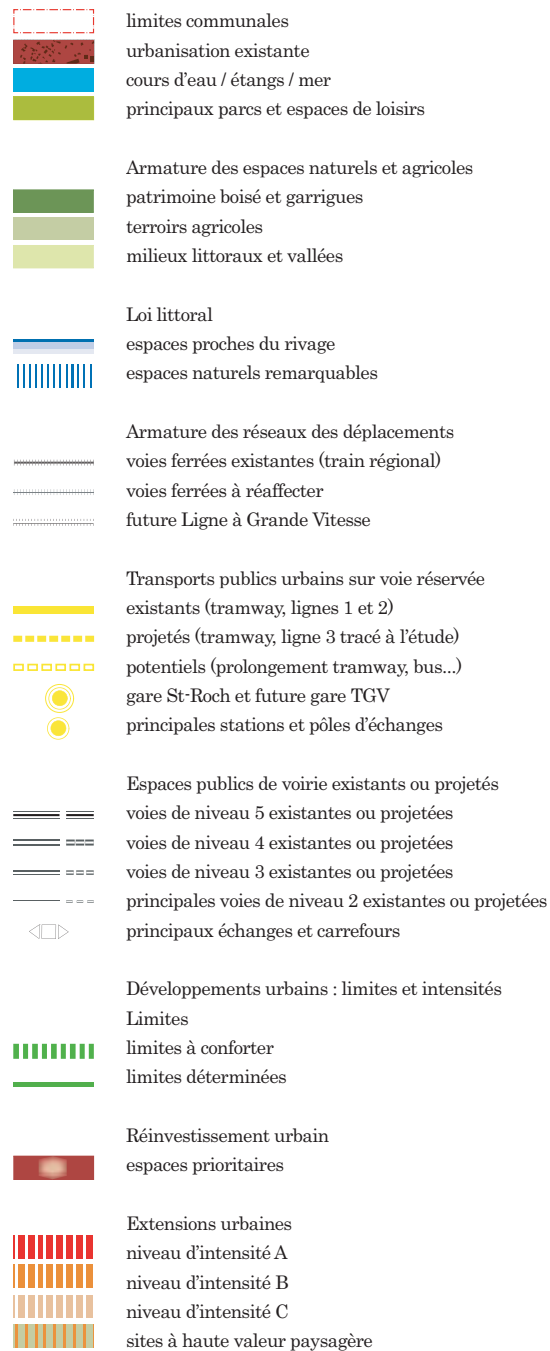
AVilleneuve-lès-Maguelone, le projet de plaine bio-agricole de l'Estagnol intègre un hameau nouveau situé à l'ouest de la RD116 et pouvant accueillir à la fois des constructions agricoles, des habitations et des locaux destinés à la vente directe.

ALattes, la topographie des coteaux de la Lironde, en vis-à-vis des urbanisations existantes, permet une intégration harmonieuse de quatre à cinq hameaux nouveaux, conçus en référence avec les mas voisins de Soriech, de Couran ou de Causse.

APérols, les extensions limitées s'inscrivent en continuité des urbanisations existantes et prennent appui sur le chemin de Saint - Vincent pour fonder une limite qui préserve un retrait suffisant vis-à-vis du rivage et permette la réalisation d'une ceinture verte intégrant un parcours de circulations douces. Sur ce secteur du chemin de Saint - Vincent, les réflexions engagées à l'échelle locale permettront de préciser les conditions de mise en œuvre de ces principes ainsi que l'aménagement de ce site sensible.

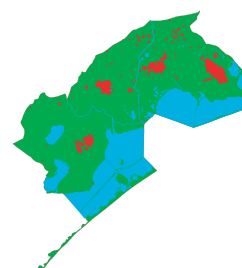
Il est à noter que le schéma de cohérence territoriale leur affecte également des niveaux d'intensité plafond visant à limiter l'apport de nouvelles populations et contenir ainsi de nouvelles pressions sur l'environnement.

Littoral



1960

population : 4 500 habitants
 espace urbanisé : environ 60 ha
 75 habitants/hectare



1980

population : 16 000 habitants
 espace urbanisé : environ 300 ha
 53 habitants/hectare



Conclusion :

Mise en oeuvre et suivi

La loi solidarité et renouvellement urbains du 13 décembre 2000 a conféré au schéma de cohérence territoriale une dimension dynamique qui en fait non plus un simple document arrêté mais un document évolutif porté et suivi par une instance pérenne ; cela autorise sa modification éventuelle et permet une évaluation périodique. Dans cet esprit, le schéma de cohérence territoriale prévoit les outils de son évaluation adaptés à la spécificité de sa démarche de projet. Les indicateurs suivants permettront, dans le temps, de vérifier la prise en compte et l'efficacité des trois valeurs fondatrices du projet.

Valeur de projet : préserver le capital nature

- analyse et appréciation du respect des limites des espaces d'extension urbaine potentielle telles que portées aux plans de secteur ;
- analyse et appréciation de l'importance des constructions réalisées au sein de l'armature des espaces naturels et agricoles.

Outils de suivi : base de donnée SITADEL, actualisations de la photo-interprétation SPOT Théma.

Valeur de projet : promouvoir une ville des proximités

- analyse de l'évolution générale des parts des différents modes de déplacement ;
- analyse de l'évolution des parts modales pour le motif "trajets domicile travail" ;
- analyse de l'évolution des parts modales pour le motif "achat".

Outil de suivi : actualisations de l'enquête ménages déplacements.

Valeur de projet : intensifier le développement, économiser l'espace

- analyse et appréciation du respect des objectifs en matière de réinvestissement urbain ;
- analyse et appréciation du respect des valeurs guides d'intensités affectées aux espaces d'extension urbaine potentielle.

Outils de suivi : base de données SITADEL, documents d'urbanisme locaux, projets d'aménagement d'ensemble, opérations d'aménagement.

La loi solidarité et renouvellement urbains du 13 décembre 2000 a également doté le schéma de cohérence territoriale d'une dimension transversale croisant, notamment, les domaines de l'urbanisme, des déplacements et de l'environnement dans une démarche de projet territorial qui justifie d'aller au-delà d'un simple zonage des sols.

Dans cet esprit, la mobilisation des capacités de développement urbain repérés dans les plans de secteur et le respect des objectifs d'intensité et de diversité des formes urbaines définis par le document d'orientations générales exigent une démarche d'accompagnement dans la mise en œuvre du présent schéma de cohérence territoriale.

Il pourra, ainsi, être complété par un cahier de recommandations qui visera à préciser, à susciter et à illustrer les différentes modalités de sa mise œuvre et faciliter son articulation avec les autres documents de planification.

Groupement de maîtrise d'oeuvre du SCOT :
Reichen et Robert & Associés, Architectes Urbanistes
Tetra - Alfred Peter Paysagiste - Bert McClure - Marcel Smets

crédit photos aériennes et cartographie :
Spot Image et IGN

conception graphique :
Reichen et Robert & Associés, architectes - urbanistes
Corine Malec et Elham Nazer

impression :
Maraval imprimeurs
34 220 Saint - Pons de Thomières



Montpellier Agglomération
50, place Zeus
CS 39556
34961 Montpellier Cedex 02
04 67 13 60 00
www.montpellier-agglo.com