

# II

# PLU

## PLAN LOCAL D'URBANISME

# MONTPELLIER



*P.A.D.D.  
projet d'aménagement  
et de développement durable*



Approbation.....	D.C.M. du 2 mars 2006	Révision du PSMV.....	A.P. du 25 novembre 2016
Mise à jour.....	A.M. du 23 novembre 2006	Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2017
Modification.....	D.C.M. du 21 décembre 2006	Mise à jour.....	A.M. du 22 décembre 2017
Mise en compatibilité (RD 65).....	A.P. du 15 janvier 2007	Mise en compatibilité (CRR).....	D.C.M. du 22 février 2018
Mise en compatibilité (Dédoulement A9).....	D.C.E. du 30 avril 2007	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 29 mars 2018
Mise à jour.....	A.M. du 4 mai 2007	Mise en compatibilité (République).....	A.P. du 22 mai 2018
Mise en compatibilité (Ligne 3 du tramway).....	A.P. du 18 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2018
Modification.....	D.C.M. du 25 juin 2007	Mise à jour.....	A.M. du 3 septembre 2018
Mise à jour.....	A.M. du 20 juillet 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 octobre 2018
Mise en compatibilité (Intercepteur Est).....	A.P. du 9 octobre 2007	Mise à jour.....	A.M. du 22 mars 2019
Mise à jour.....	A.M. du 15 avril 2008	Modification.....	D.C.M. du 18 avril 2019
Modification.....	D.C.M. du 17 novembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 4 septembre 2019
Mise à jour.....	A.M. du 2 décembre 2008	Mise à jour.....	A.M. du 11 décembre 2019
Modification.....	D.C.M. du 22 juin 2009	Modification.....	D.C.M. du 31 janvier 2020
Mise à jour.....	A.M. du 10 juillet 2009	Mise à jour.....	A.M. du 16 septembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 29 mars 2010	Mise à jour.....	A.M. du 15 octobre 2020
Mise à jour.....	A.M. du 13 avril 2010	Mise à jour.....	A.M. du 12 novembre 2020
Mise en compatibilité (Malbosc).....	A.P. du 20 avril 2011	Mise à jour.....	A.M. du 9 décembre 2020
Modification.....	D.C.M. du 9 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2021
Mise à jour.....	A.M. du 24 mai 2011	Mise à jour.....	A.M. du 17 mai 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 25 juillet 2011	Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 29 juillet 2021
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 7 novembre 2011	Mise en compatibilité (COM).....	A.P. du 2 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 9 janvier 2012	Mise à jour.....	A.M. du 9 septembre 2021
Mise à jour.....	A.M. du 17 juillet 2012	Modification simplifiée.....	D.C.M. du 28 septembre 2021
Modification.....	D.C.M. du 23 juillet 2012	Mise à jour.....	A.M. du 11 mars 2022
Révision simplifiée (ZAC du Coteau).....	D.C.M. du 1er octobre 2012	Modification.....	D.C.M. du 22 mars 2022
Mise à jour.....	A.M. du 14 mai 2013	Mise à jour.....	A.M. du 06 avril 2022
Modification.....	D.C.M. du 22 juillet 2013	Mise à jour.....	A.M. du 03 juin 2022
Mise à jour.....	A.M. du 5 août 2013	Mise en compatibilité (Ext. L1 du tramway).....	A.P. du 29 septembre 2022
Mise en compatibilité (L5 du tramway).....	A.P. du 28 août 2013	Mise à jour.....	A.M. du 29 novembre 2022
Modification simplifiée.....	D.C.M. du 17 février 2014	Mise à jour.....	A.M. du 2 février 2023
Mise à jour.....	A.M. du 3 juillet 2014	Mise en compatibilité (LNMP).....	Décret du 16 février 2023
Mise en compatibilité (OZ 1).....	A.P. du 16 juillet 2014	Mise en compatibilité (CHU - St Eloi).....	D.C.M. du 1er juin 2023
Modification.....	D.C.M. du 05 mars 2015	Mise à jour.....	A.M. du 17 août 2023
Mise à jour.....	A.M. du 23 avril 2015		
Mise en compatibilité.....	A.M. du 18 mai 2015		
Modification.....	D.C.M. du 28 mai 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 30 septembre 2015		
Mise à jour.....	A.M. du 3 novembre 2015		

## **MENER UNE POLITIQUE DE L'HABITAT POUR REpondre AUX BESOINS EN LOGEMENT DANS LE RESPECT DE LA MIXITE SOCIALE ET URBAINE ..... 13**

- **DIVERSIFIER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS DANS LES QUARTIERS D'URBANISATION FUTURE..... 15**
- **AMELIORER LE PARC IMMOBILIER DES QUARTIERS EXISTANTS..... 15**
  - ➔ **MAINTENIR LA FONCTION D'HABITAT DANS LE CENTRE HISTORIQUE ET ASSURER LA DIVERSITE DES LOGEMENTS DANS L'ENSEMBLE DU CENTRE-VILLE ..... 16**
    - Engager de grandes opérations de renouvellement urbain ..... 17
    - Poursuivre les opérations programmées d'amélioration de l'habitat (O.P.A.H.) ..... 17
    - Engager des opérations de construction ou d'Acquisition/amélioration de logements vacants pour produire du logement social dans le centre-ville et notamment dans le centre historique ..... 17
  - ➔ **METTRE A NIVEAU L'HABITAT DES QUARTIERS NES DE L'URBANISATION DES ANNEES 50-70..... 17**
    - Requalifier les quartiers regroupant les résidences de logements locatifs sociaux ..... 17
    - Améliorer le parc privé en soutenant les copropriétés ..... 18
- **REpondre AUX BESOINS CATEGORIELS DE LOGEMENTS QUE NE SATISFONT PAS LES MECANISMES DU MARCHÉ ..... 18**

## **MAITRISER LES DEPLACEMENTS ..... 20**

- **HARMONISER L'ENSEMBLE DES DEPLACEMENTS MOTORISES..... 20**
  - ➔ **DEVELOPPER LE RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ..... 22**
  - ➔ **ORGANISER LA CIRCULATION AUTOMOBILE ..... 24**
  - ➔ **ORGANISER LE STATIONNEMENT ..... 24**
  - ➔ **REALISER LES PLANS DE DEPLACEMENT ENTREPRISE (PDE) ..... 24**
- **DEVELOPPER DES MODES DOUX DE DEPLACEMENTS (VELO, MARCHÉ A PIED) POUR LES DEPLACEMENTS DE PROXIMITE..... 25**
  - ➔ **FAVORISER LES DEPLACEMENTS A PIED ET A BICYCLETTES ..... 27**
  - ➔ **ÉTENDRE LE RESEAU EN COHERENCE, AVEC LES DIVERSES OPERATIONS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME ..... 27**
  - ➔ **ÉTENDRE LA PIETONNISATION ..... 27**

**PRENDRE EN COMPTE L'ENVIRONNEMENT ..... 28**

- **VALORISER LA PRESENCE DE LA NATURE DANS LA VILLE ..... 28**
  - ➔ **MAINTENIR ET DEVELOPPER DE GRANDS POUMONS VERTS DE SECTEUR ET PRESERVER AINSI UN EQUILIBRE ENTRE LE NECESSAIRE DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION NOUVELLE ET LA PRESERVATION DES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS DE QUALITE..... 30**
  - ➔ **PROTEGER ET VALORISER DE GRANDES COULEES VERTES DANS LA VILLE ..... 30**
  - ➔ **PROTEGER LES ESPACES BOISES ET DEVELOPPER LES PARCS ET JARDINS DE QUARTIERS ..... 31**
- **ASSURER UNE ALIMENTATION ABONDANTE EN EAU DE QUALITE..... 31**
- **MAITRISER LES ECOULEMENTS PLUVIAUX ..... 31**
- **TRAITER LES EAUX USEES ET LIMITER LES REJETS DANS LE MILIEU NATUREL ..... 32**
- **TRAITER ET VALORISER LES ORDURES MENAGERES ..... 32**
- **LIMITER LES NUISANCES ET LES POLLUTIONS ..... 33**

## 2. DES ORIENTATIONS SPATIALES..... 34

### RENFORCER LE CENTRE-VILLE : LE PROJET « MONTPELLIER GRAND CŒUR » ..... 34

- ELARGIR LE CENTRE VILLE ET SON RAYONNEMENT ..... 35
  - ➔ ENGAGER DES OPERATIONS DE RENOUVELLEMENT URBAIN ..... 35
  - ➔ POURSUIVRE LA REHABILITATION URBAINE DE L'ÉCUSSON ET DES FAUBOURGS ..... 35
- FACILITER LA VIE DES HABITANTS DU CENTRE-VILLE..... 36
  - ➔ AMELIORER LES CONDITIONS DE LOGEMENT DES HABITANTS ..... 36
  - ➔ FACILITER LE STATIONNEMENT POUR LES RESIDENTS ET L'ACCES AU CENTRE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN ..... 36
  - ➔ AMENAGER L'ESPACE PUBLIC ..... 37
  - ➔ CREER LES EQUIPEMENTS ET SERVICES DE PROXIMITE NECESSAIRES AUX HABITANTS DU CENTRE ..... 37
- FAIRE VIVRE LE CENTRE HISTORIQUE ET L'EMBELLIR..... 38
  - ➔ MAINTENIR LES EQUIPEMENTS METROPOLITAINS DANS L'ÉCUSSON ET A SA PERIPHERIE ..... 38
  - ➔ DEVELOPPER LA PIETONNISATION ..... 39
  - ➔ DEVELOPPER LE COMMERCE ET LE TOURISME ..... 40
  - ➔ PROTEGER ET METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE IMMOBILIER HISTORIQUE ..... 41
    - ➔ Mener la révision du plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) du secteur sauvegardé. .... 41
    - ➔ Mener des actions permanentes de restauration des monuments historiques remarquables ..... 41
    - ➔ Poursuivre la campagne de ravalement des façades et la restauration du bâti ..... 42

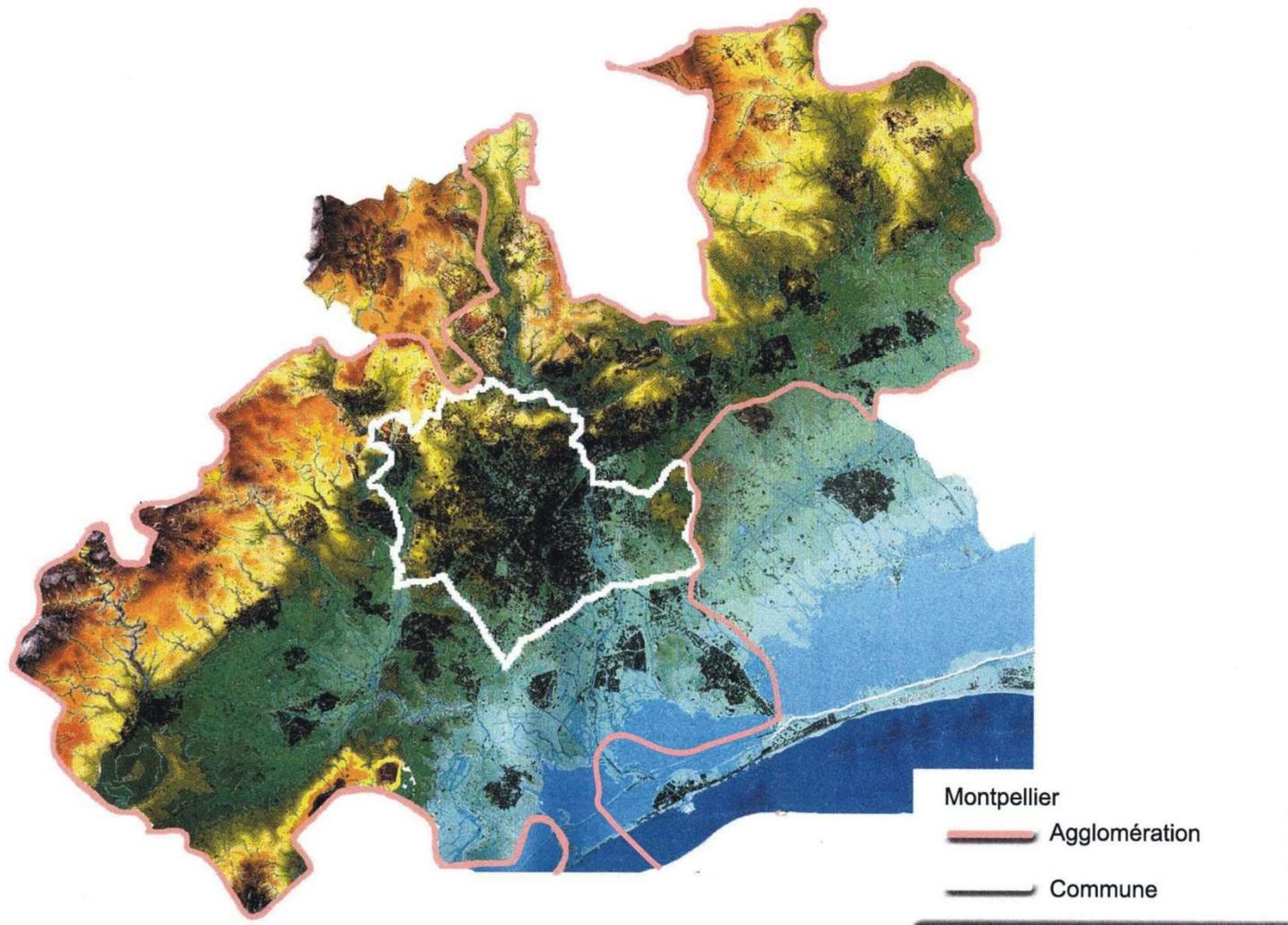
### DEVELOPPER L'URBANISATION NOUVELLE POUR REpondre AUX BESOINS DE LOGEMENT ET D'EMPLOI D'UNE POPULATION EN CROISSANCE ..... 43

- LOCALISER L'URBANISATION NOUVELLE EN COHERENCE AVEC LES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE ..... 45
  - ➔ POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DE LA VILLE A L'EST, VERS LA FACADE MARITIME ET LES NOUVELLES PORTES DE VILLE : LE SCHEMA DE SECTEUR DE « PORT MARIANNE » ..... 47
    - Poursuivre la construction des nouveaux quartiers de Port Marianne ..... 47
    - De nouveaux quartiers doivent être créés à Port Marianne pour répondre aux besoins en logements et en emplois à plus long terme ..... 49
  - ➔ LOCALISER DE NOUVEAUX DEVELOPPEMENTS EN COHERENCE AVEC LES FUTURES LIGNES DE TRAMWAY : DEUX NOUVEAUX SCHEMAS DE SECTEUR A L'OUEST ET AU SUD-OUEST DU TERRITOIRE COMMUNAL ..... 50
    - 1<sup>ère</sup> ligne de tramway - A l'ouest : le quartier, le parc Malbosc et le secteur d'urbanisation nouvelle autour de Parc 2000 ..... 50
    - 2<sup>ème</sup> ligne de tramway - Au sud-ouest, deux nouveaux quartiers : Grisettes et Ovalie ..... 50
- PREVOIR D'AUTRES EXTENSIONS DE L'URBANISATION EXISTANTE ..... 50

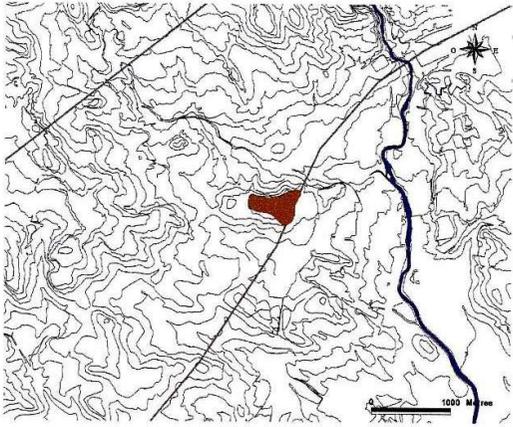
**RENFORCER L'IDENTITE DE CHAQUE QUARTIER POUR UNE VILLE PLUS CONVIVIALE ..... 52**

- EMBELLIR LES ESPACES PUBLICS ..... 52
  - ➔ TRAITER LES ESPACES PUBLICS MAJEURS DE LA VILLE ..... 52
  - ➔ POURSUIVRE L'AMENAGEMENT D'ESPACES PUBLICS CREATEURS DE CENTRALITE DE QUARTIER ..... 53
  - ➔ VALORISER L'ESPACE PUBLIC AUTOUR DU PROJET DES NOUVELLES LIGNES DE TRAMWAY ..... 53
- REALISER DE NOUVEAUX EQUIPEMENTS DE PROXIMITE ..... 53
- ENGAGER DES OPERATIONS DE RENOUVELLEMENT URBAIN ..... 54
  - ➔ FAIRE EVOLUER LE TISSU INDUSTRIEL VIEILLISSANT DES PRES D'ARENES ..... 54
  - ➔ PERMETTRE A TOUS LES QUARTIERS, SANS EXCEPTION, DE S'INTEGRER A LA VILLE ..... 55

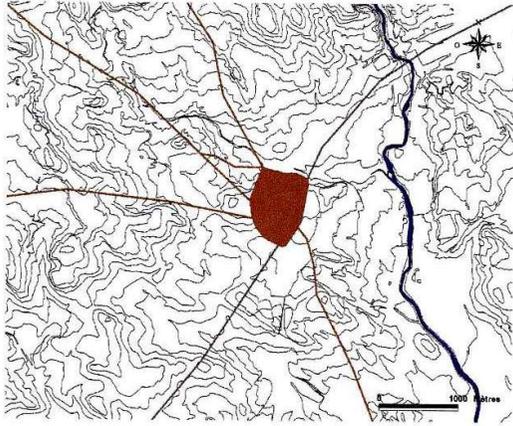
la situation géographique, entre reliefs cévennols et plaines côtières



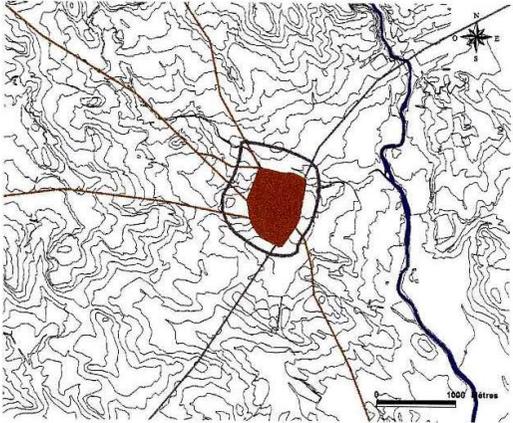
le développement de l'urbanisation dans la commune



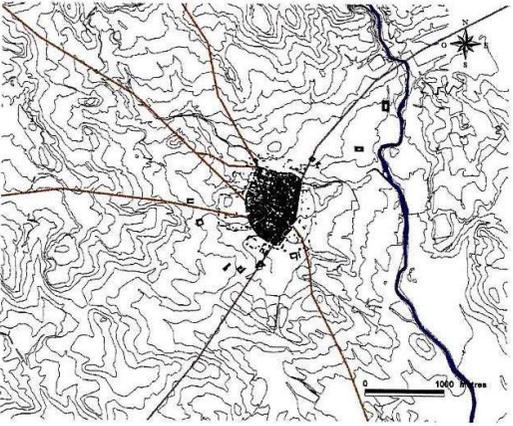
la première enceinte



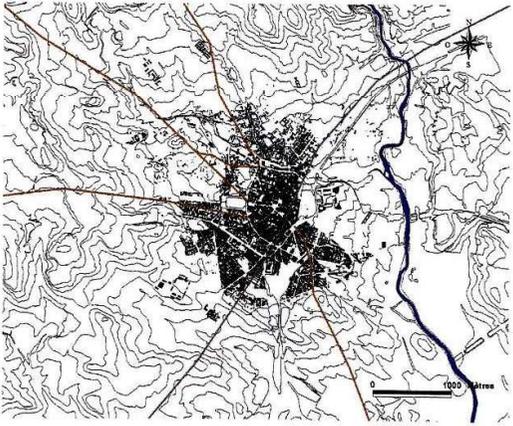
la Commune-Clôture



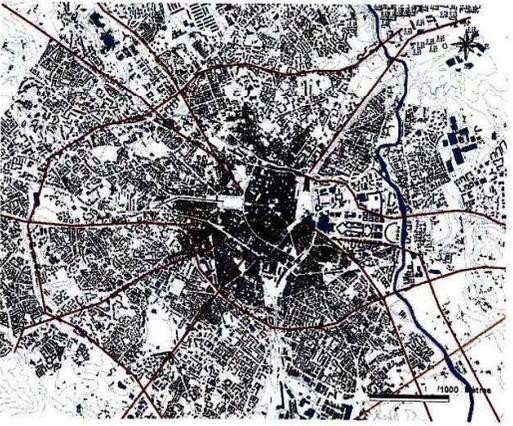
la palissade



la ville au XVIème siecle

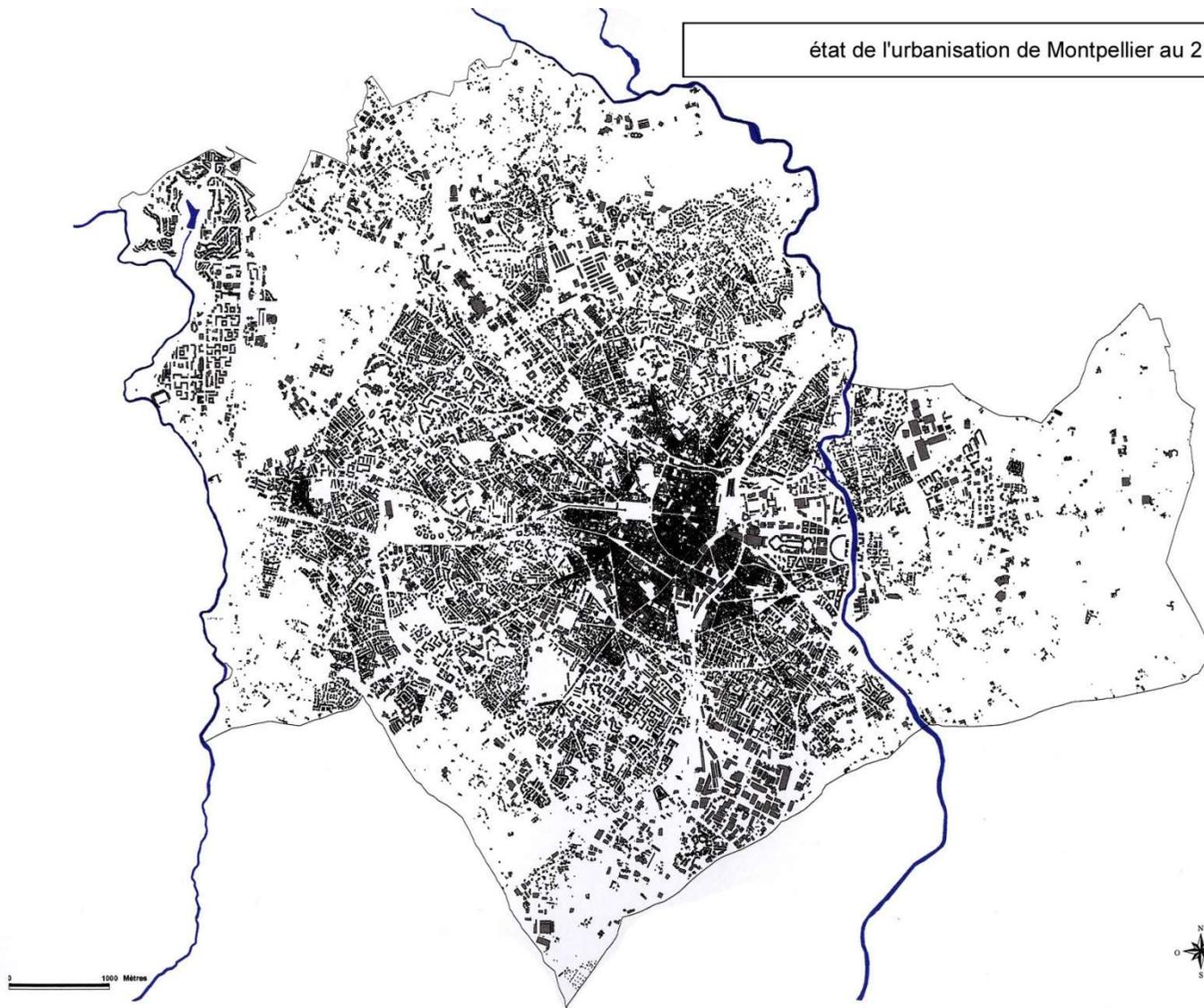


la ville au début du XXème siecle



la ville aujourd'hui

état de l'urbanisation de Montpellier au 21e siècle



## INTRODUCTION

Au début des années 1970, Montpellier est une ville moyenne endormie dans ses vignes. Consacrée en 1958 capitale du Languedoc-Roussillon, elle se transforme par la suite en métropole européenne.

Montpellier s'était déjà hissée au rang des grandes métropoles à l'époque médiévale, quand elle figurait comme deuxième ville du royaume de France. Elle était alors l'égale des républiques urbaines italiennes et ouvrait comptoir à Tyr, Saint Jean d'Acre, Tripoli et jusqu'en Arménie.

A nouveau au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle, elle devient une grande capitale provinciale qui administre le Languedoc au nom du Roi.

N'est-il pas possible que Montpellier entre actuellement dans un troisième grand cycle ascendant ? Au lendemain de la seconde guerre mondiale, elle n'est plus que la 25<sup>ème</sup> ville française. Brusquement, en moins de 30 ans, elle redevient la 8<sup>ème</sup> ville du pays.

Le projet de développement doit être à la hauteur de ce possible destin d'une grande métropole européenne, charnière entre sud et nord.

Une volonté politique forte conduit cette mutation pour assurer la place de Montpellier dans la sphère des villes qui comptent en France, en Europe et en Méditerranée.

Il n'était pas question d'abandonner la destinée de la Ville au « laisser-faire laisser-aller ».

Montpellier maîtrise donc sa croissance et développe les qualités qui lui ont permis de prendre place dans la compétition urbaine : parvenir à exister entre Toulouse et Marseille, se hisser parmi les huit plus grandes villes françaises, participer de la dynamique du bassin méditerranéen de Barcelone à Gênes. Par son projet, Montpellier souhaite s'ouvrir au monde mais aussi affirmer son identité fondée sur son histoire.

Le projet de ville développe, en cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale défini à l'échelle de la Communauté d'Agglomération (32 communes), une approche globale de la ville.

Il fixe des objectifs, mobilise des moyens spécifiques pour les atteindre et assure la cohérence d'ensemble.

### Le projet de ville fixe trois objectifs :

- \* Promouvoir le développement durable de la Ville en particulier par la maîtrise de l'environnement,
- \* Construire une ville solidaire en partageant la richesse produite pour rendre accessible à tous ce que la ville offre, en refusant l'exclusion et la ségrégation. Mais c'est aussi développer l'emploi, car on ne peut redistribuer que ce qui a d'abord été produit.
- \* Construire une ville conviviale pour offrir aux habitants et aux entreprises un environnement urbain attractif et des services de niveau métropolitain.

Des **liens de cohérence** rassemblent et coordonnent les différents éléments du projet de ville.

- \* **La démocratie locale et la gouvernance** : la démocratie locale est favorisée à travers les divers moyens d'information, de concertation et de participation. L'implication des citoyens est ainsi privilégiée au travers de réunions publiques, d'expositions, d'enquêtes publiques ou encore

par l'intermédiaire des comités de quartiers. Mise en œuvre dans divers domaines (économie, recherche, habitat), la gouvernance a pour principe d'associer les acteurs de la ville au processus de décision.

\* **La politique foncière**, qui constitue la base indispensable de toutes les actions publiques matérialisées dans l'espace et qui conditionne donc le projet urbain. La mobilisation efficace du foncier et la lutte contre la spéculation foncière ne peuvent être mises en œuvre qu'en étroite collaboration avec l'Agglomération. La politique foncière est la base d'une politique sociale visant à ouvrir à tous l'accès au logement et aux équipements.

\* **La politique sociale** poursuivie depuis plus de 20 ans est très présente dans le projet urbain de la ville. Elle concerne tous les champs de l'action municipale depuis l'aide directe aux personnes les plus défavorisées jusqu'à l'application des politiques sectorielles, en passant par les divers aspects de la politique de la ville. Les actions visant à ouvrir à tous l'accès au logement, à la culture, aux sports, aux loisirs, et aux transports trouvent leur transcription dans le P.L.U. et méritent d'être rappelées ici :

- **la construction de logements et l'aménagement des quartiers** : une réelle mixité sociale est recherchée sur tout le territoire communal, afin d'accueillir toutes les catégories de population dans tous les quartiers, à la fois les quartiers neufs et les quartiers anciens, et d'éviter la formation de ghettos (voir le paragraphe sur la politique de l'habitat). Des actions correctrices spécifiques sont programmées dans le cadre de la Politique de la Ville pour pallier l'absence de diversité urbaine de certains quartiers.

- **la poursuite de la création d'équipements publics de proximité dans les quartiers** : il s'agit de répartir

harmonieusement sur le territoire communal les équipements socio-culturels, sportifs et les espaces verts, et de combler les lacunes afin d'offrir un accès à tous les habitants, et notamment aux moins favorisés d'entre eux (voir le paragraphe sur la réalisation des équipements dans les quartiers). Ainsi le réseau des maisons de quartier s'étend pour se rapprocher toujours plus des Montpelliérains, et offrir une convivialité et des manifestations culturelles et de loisirs. De même, la création ou le renforcement d'espaces verts de proximité bénéficie notamment aux habitants ne disposant pas de jardin privé. Le PLU permet d'effectuer des réserves de terrains pour une programmation adaptée de ces équipements.

- **une offre de services de transports collectifs performants** : les transports collectifs bénéficient d'abord aux plus défavorisés. Le droit pour tous au logement, à l'emploi et à la culture, c'est d'abord le droit à la mobilité. Les transports collectifs permettent d'offrir à tous les citoyens la possibilité d'accéder à tous les lieux de la ville, et contribuent ainsi à lutter contre la ségrégation sociale et culturelle. La politique tarifaire adaptée aux besoins de tous, participe de la solidarité urbaine à échelle de l'agglomération. Le P.L.U. contient les dispositions permettant l'extension du réseau de transport en commun.

\* **La politique d'urbanisme**, traduite par le projet urbain, qui détermine l'aménagement et l'utilisation du territoire. Il crée dans le domaine de l'aménagement physique de l'espace de la ville les conditions de développement du projet de ville. Le projet urbain définit les conditions d'accueil de la croissance. À Montpellier, cet accueil s'appuie notamment sur les lignes de tramway — quatre lignes déjà exploitées et la cinquième à venir.

Le projet urbain exposé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable s'articule autour de **quatre grandes orientations générales** :

- Contribuer au développement économique de l'agglomération et à son équipement
- Mener une politique de l'habitat pour répondre aux besoins en logement dans le respect de la mixité sociale et urbaine
- Maîtriser les déplacements
- Prendre en compte l'environnement

et de **trois orientations spatiales** :

- Renforcer le centre-ville : le projet « Montpellier Grand cœur »
- Développer l'urbanisation nouvelle pour répondre aux besoins de logement et d'emploi d'une population en croissance
- Renforcer l'identité de chaque quartier pour une ville plus conviviale

Ces orientations sont fondées sur le diagnostic figurant dans le rapport de présentation du PLU et plus largement sont en cohérence avec les documents supra communaux approuvés (PDU - SDAGE - SAGE) ou en cours d'élaboration (PLH et SCOT). Les **principaux enjeux d'urbanisme** découlent de ces orientations :

#### ***En matière de développement économique :***

La ville apporte sa contribution aux actions menées en matière de développement économique, qui relèvent des compétences de l'Agglomération.

- La création d'emplois, condition indispensable à la poursuite d'une politique de solidarité, nécessite de tout mettre en œuvre pour répondre à la demande des entreprises qui souhaitent s'installer sur l'agglomération, notamment en s'appuyant sur le tissu universitaire et scientifique existant et sur les pôles d'excellence de la technopole.

- En tant que ville centre de l'agglomération, Montpellier doit continuer à accueillir de grands équipements métropolitains (culturel, sportif, commercial...), pour renforcer son attractivité vis-à-vis des acteurs du développement économique.

- Dans une perspective de développement durable, il importe de favoriser l'évolution des zones industrielles vieillissantes, en lien avec les stratégies économiques développées à l'échelle du territoire de l'agglomération.

#### ***En matière d'habitat :***

- Pour contribuer à freiner l'étalement urbain, Montpellier doit permettre l'accueil d'une part significative de la population nouvelle attendue dans l'agglomération au regard des prévisions de croissance de l'INSEE.

- Pour permettre la mixité sociale la ville doit s'attacher à réguler le marché immobilier en favorisant le logement social et en s'efforçant de répondre aux besoins catégoriels non satisfaits par les mécanismes du marché, c'est-à-dire le logement des catégories moyennes, des primo-accédants, des jeunes, des gens du voyage, etc.

- Il s'agit également de mener une politique de renouvellement urbain, tant dans le centre-ville que dans certains quartiers sensibles.

#### ***En matière de déplacements :***

- Il importe prioritairement de prévenir l'asphyxie de la ville, non seulement par une maîtrise accrue des flux de circulation automobile, mais plus globalement au travers d'une diversification des modes de déplacement en favorisant le vélo et la marche à pied, et en donnant la priorité aux transports en commun, notamment au réseau de tramway.
  - L'accessibilité aux services collectifs (services publics, commerces...) pour tous constitue un enjeu d'importance. Le développement de ces services doit être encouragé dans les secteurs desservis par le tramway.
  - La piétonnisation de l'hyper-centre, nécessaire compte tenu de sa configuration, doit se traduire par la mise en valeur de son patrimoine et par un renforcement de sa vitalité et de son développement (commerçants, livraisons, résidents...).
- la maîtrise des grands services publics urbains d'agglomération que constituent les traitements des déchets et des eaux usées.
- La maîtrise des eaux pluviales en accompagnement du développement de l'urbanisation.
  - Le patrimoine environnemental, qu'il s'agisse des paysages, des espaces naturels remarquables ou du patrimoine architectural historique, doit être préservé et mis en valeur.

***En matière d'environnement et d'aménagement de l'espace :***

- La protection et la mise en valeur de l'environnement, dans la perspective d'un développement durable du territoire, représentent un enjeu d'importance qui se décline en deux points principaux :
  - le développement maîtrisé de l'urbanisation nouvelle, au travers d'une utilisation économe de l'espace, d'une organisation du territoire correspondant à une maîtrise optimale des flux de circulation et d'une gestion équilibrée des espaces bâtis/espaces naturels,

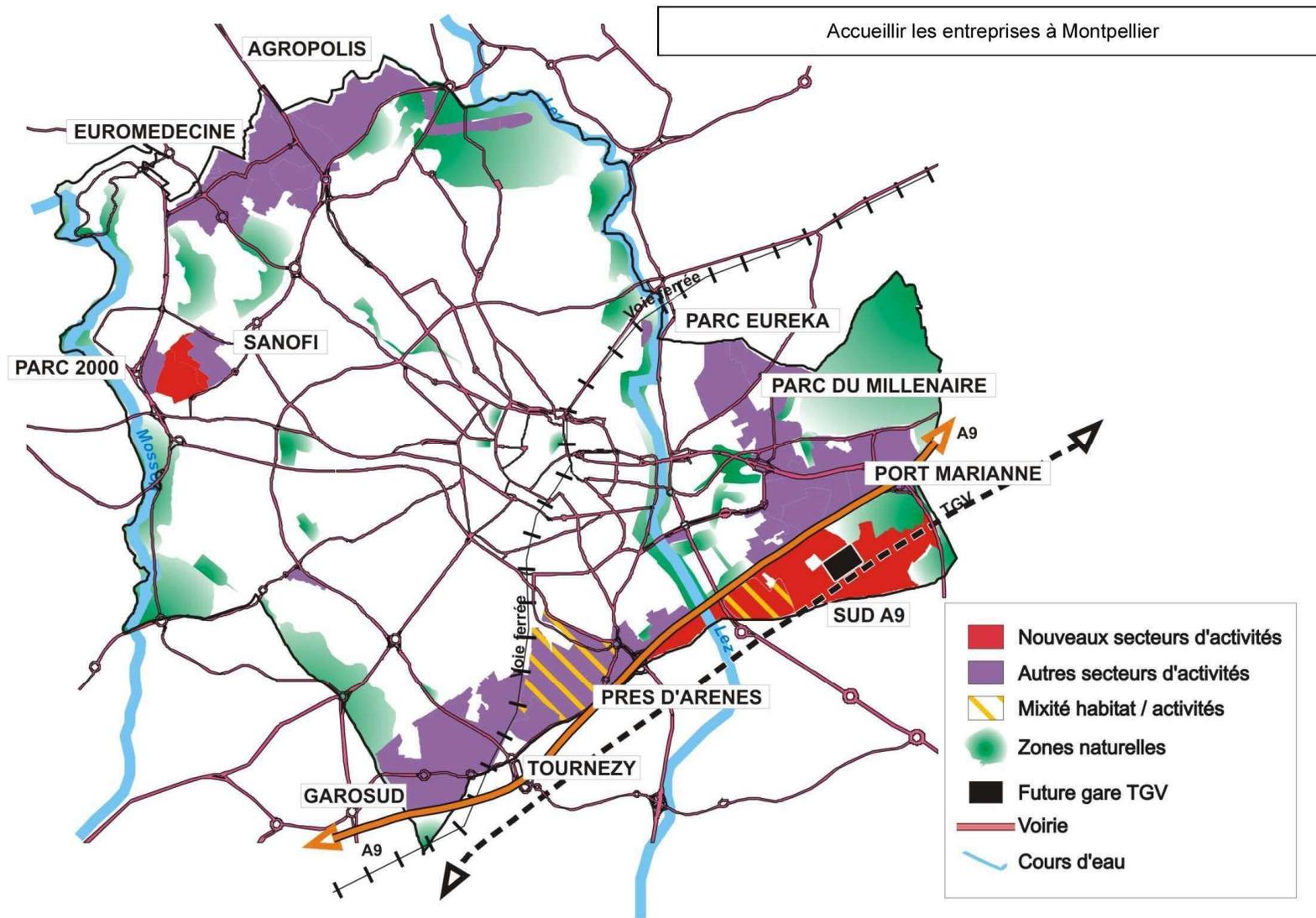
# 1. DES ORIENTATIONS GENERALES

## CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE L'AGGLOMERATION ET A SON EQUIPEMENT

L'accueil de populations nouvelles impose la construction de logements et d'équipements. Dans le même temps, la Ville doit accompagner le développement économique, compétence de l'Agglomération, source de création d'emplois.

Ce soutien au développement économique menée par l'Agglomération consiste principalement, à terme, à :

- conforter les domaines d'excellence de la technopole et favoriser la création d'emplois stratégiques,
- accueillir une partie des entreprises assurant un service permanent au marché local,
- permettre la réalisation de grands équipements métropolitains.



## CONFORTER LES DOMAINES D'EXCELLENCE DE LA TECHNOPOLE ET FAVORISER LA CREATION D'EMPLOIS STRATEGIQUES

Le développement économique de l'agglomération montpelliéraine passe par le renforcement des pôles existants — Agropolis, Euromédecine, le parc du Millénaire — et par la création de nouveaux espaces dédiés à l'accueil des établissements dont l'activité s'inscrit dans les domaines d'excellence de la technopole : les technologies de l'information et la valorisation des sciences du vivant.

Sur la base des demandes formulées par la Communauté d'agglomération, la Ville prévoit dans le cadre du P.L.U. les dispositions réglementaires adéquates pour permettre le renforcement des pôles d'activités de la technopole.



Cap Omega à Eurêka

L'Agglomération accompagne l'installation des entreprises innovantes : la pépinière d'entreprise Cap Alpha à Clapiers a inauguré cette volonté. Aujourd'hui, deux nouvelles réalisations du même type se mettent en place : Cap Oméga à Eurêka et Cap Gamma à Euromédecine.

Enfin, l'Agglomération contribue aux besoins de développement des entreprises

performantes installées sur le territoire communal ; c'est notamment le cas des zones à vocation principale d'activités localisées entre l'avenue de l'Europe, la rue du Pilory, l'avenue des Moulins et la rue du Pr. Blayac.

## ACCUEILLIR UNE PARTIE DES ENTREPRISES ASSURANT UN SERVICE PERMANENT AU MARCHÉ LOCAL

La Communauté d'agglomération n'a pas fondé sa politique de développement économique sur les seuls domaines d'excellence. Elle a souhaité aussi donner leur place aux entreprises assurant un service permanent au marché local. En plus des implantations diffuses, l'Agglomération a constitué au sein de son territoire plusieurs parcs d'activités répondant aux attentes des entreprises œuvrant dans les domaines de la logistique, de la petite industrie et de l'artisanat.

Ce type de parc est présent sur le territoire communal. Dans le quartier Mosson, notamment, dans le cadre de la politique des zones franches, Parc 2000 joue ce rôle depuis peu. Plus ancienne, la plate-forme Garosud constitue un élément important de ce dispositif. L'un et l'autre de ces sites évolueront encore. Dans d'autres secteurs industriels plus anciens (Près d'Arènes), l'affinage du tissu urbain devrait renforcer la mixité habitat/activités pour évoluer à terme vers un quartier de ville.

## PERMETTRE LA REALISATION DE GRANDS EQUIPEMENTS METROPOLITAINS

Ces dernières années ont vu se réaliser de nombreux grands équipements : construction de l'Opéra/Palais des Congrès du Corum en bordure du centre historique, agrandissement du stade de la Mosson, réalisation de la médiathèque centrale Emile Zola et de la piscine Olympique au cœur du quartier Antigone, installation du planétarium et de la patinoire à Odysseum, reconstruction sur place du musée Fabre en cours.

Ces grands équipements ont largement contribué au rayonnement de la ville et à son développement. Ils répondent aux fonctions d'une ville-centre d'une agglomération urbaine importante et à celles d'une capitale régionale.

Ils contribuent à constituer un environnement culturel, sportif et de services (commerciaux, ludiques...) attractif nécessaire au développement économique recherché. C'est pourquoi il est nécessaire de poursuivre encore cet effort d'équipement.

Bien que le souci prioritaire de la Ville soit de continuer à implanter, dans ou autour du centre-ville, de grands équipements publics pour le faire vivre, tous ne peuvent y prendre place. Certains doivent donc trouver leur place dans les secteurs d'urbanisation nouvelle en contribuant, ainsi, à les animer et à les intégrer à la ville.

Quatre opérations majeures sont d'ores et déjà programmées :

- la réalisation du complexe ludique et commercial Odysseum sur le secteur des Portes de la Méditerranée. La position stratégique de ce secteur — situé en entrée de ville, en vitrine de l'autoroute A9 et de l'avenue Pierre Mendès-France, en prise directe sur l'échangeur Montpellier Est et directement relié au centre-ville par la première ligne de tramway — confère au site une vocation économique, commerciale et culturelle exceptionnelle.

Ses liaisons directes avec l'aéroport Montpellier Méditerranée, avec les stations du littoral, avec la future gare T.G.V., ses facilités d'accès depuis Lyon, Marseille, Toulouse ou Barcelone, sa desserte par le tramway, son intégration au maillage

des futures voies inter quartiers de Port Marianne, font des Portes de la Méditerranée un site stratégique pour le développement d'un grand projet structurant à vocation régionale pour des activités orientées vers les domaines de la culture, de l'animation, des loisirs et du commerce : c'est le projet Odysseum.

Il est nécessaire à l'agglomération de Montpellier, et répond à sa dynamique démographique.



La patinoire Végapolis à Odysseum

- le nouvel Hôtel de Ville de Montpellier dans le prolongement du quartier Consuls de Mer, marquant ainsi la volonté d'étendre le centre de la ville jusqu'au Lez,

- l'Office départemental des sports de l'Hérault et la bibliothèque départementale, implantés par le Conseil général de l'Hérault, en façade de l'avenue de l'Europe et

de la rue du Pr. Blayac, dans le quartier Mosson.

- le nouveau grand stade de rugby Yves du Manoir, programmé par l'agglomération dans le quartier Ovalie,



Le futur stade de rugby Yves du Manoir à Ovalie

D'autres grands équipements sont envisagés : on peut citer l'aquarium à Odysseum, l'aménagement du domaine Bonnier de la Mosson par l'Agglomération ou encore la création, probablement à Port Marianne, d'un équipement culturel dédié à la médecine et à la découverte du corps humain . D'autres verront le jour en fonction de l'évolution permanente des besoins, notamment les projets dont la compétence échappe à la Ville et dont certains font l'objet d'emplacements réservés : établissements scolaires du second degré (lycées, collèges) envisagés notamment à Malbosc, Port Marianne...

## **MENER UNE POLITIQUE DE L'HABITAT POUR REpondre AUX BESOINS EN LOGEMENT DANS LE RESPECT DE LA MIXITE SOCIALE ET URBAINE**

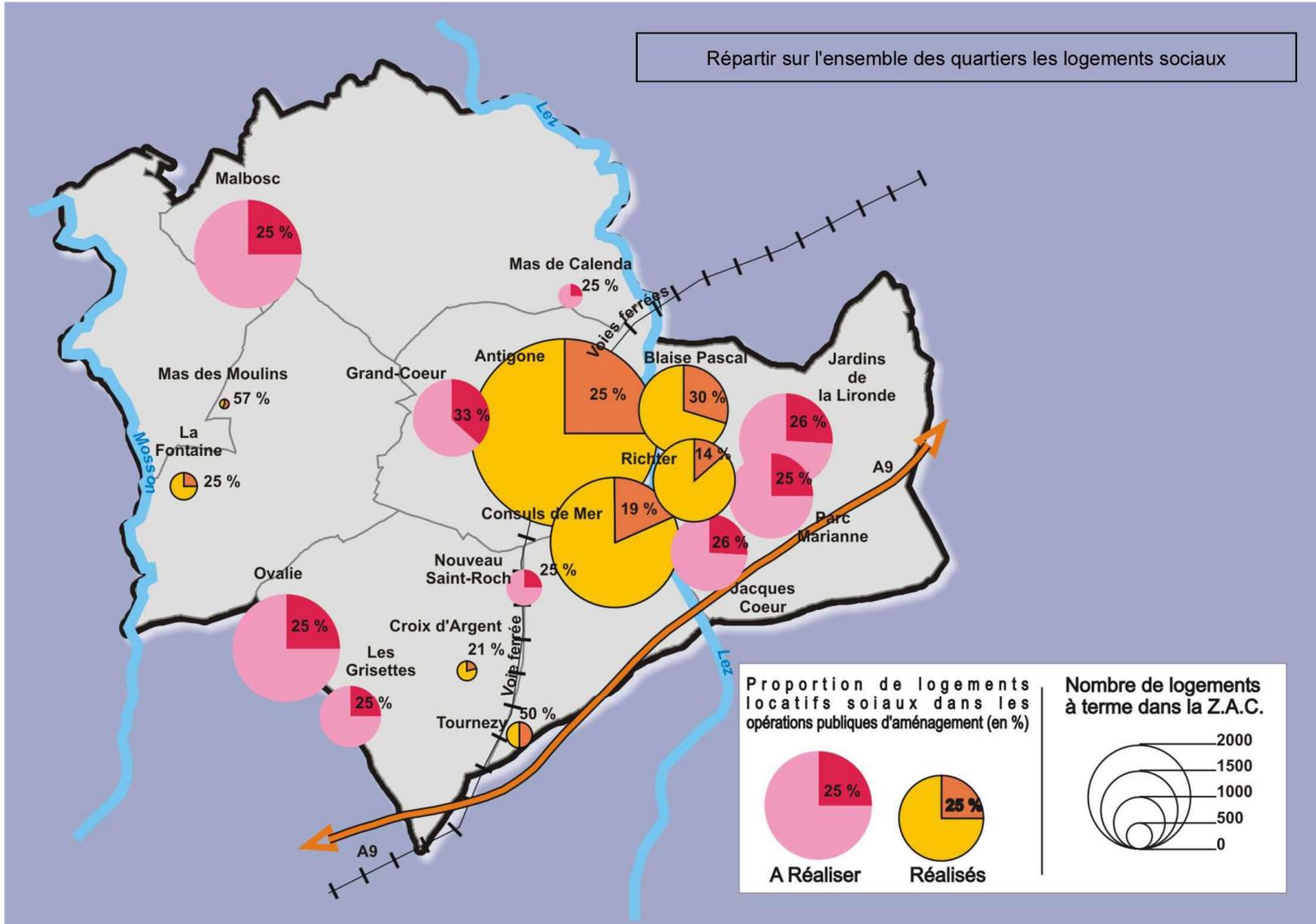
La politique de l'habitat de Montpellier vise à répondre aux différents besoins en logements en respectant le principe de mixité sociale et urbaine pour éviter toute ségrégation dans l'espace urbain.

Cette politique de l'habitat s'inscrit dans la stratégie élaborée au niveau de l'Agglomération qui est formalisée dans le Programme Local de l'Habitat (P.L.H.) intercommunal.

Dans ce domaine, la politique de la Ville de Montpellier s'appuie sur trois grandes orientations :

- diversifier la production de logements dans les quartiers d'urbanisation nouvelle,
- agir sur le parc immobilier des quartiers existants,
- répondre aux besoins catégoriels de logements que ne satisfont pas les mécanismes du marché.

Répartir sur l'ensemble des quartiers les logements sociaux





## DIVERSIFIER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS DANS LES QUARTIERS D'URBANISATION FUTURE

La volonté de la Ville est de diversifier la production de logements pour répondre à tous les besoins :

- en évitant une trop forte spécialisation résidentielle (cités dortoirs),
- en permettant à tous les quartiers d'offrir la plus grande diversité de logement et notamment des logements locatifs sociaux,
- en privilégiant la construction de logements collectifs, plus conformes à la ville, centre d'une aire urbaine de près de 450 000 habitants, pour limiter l'étalement urbain.

Dans les quartiers d'urbanisation nouvelle, par le contrôle public que permet la Z.A.C. (outil d'aménagement très largement utilisé à Montpellier), cette politique de l'habitat peut s'exprimer pleinement : mise à disposition de logements en accession à la propriété et de logements locatifs sociaux et privés, de logements à financement aidé et non aidé, de logements de petite taille et de logements destinés aux familles, etc.

En particulier, 25% à 30% des logements réalisés dans ces nouveaux quartiers sont des logements locatifs sociaux. Le parc de logements sociaux de la ville est estimé à 28 858 logements (logements sociaux en location au 1/1/2012 - source Etat) qui représentent 21,74% du nombre des résidences principales. Avec ce taux, Montpellier répond quasiment aux conditions fixées par la loi (25%), mais la croissance rapide de la population et l'importance de la demande rendent nécessaire le maintien d'un effort soutenu. Afin de se donner les moyens de cet effort, la Ville de Montpellier a intégré au règlement de son PLU une disposition rendant obligatoire, dans tous les secteurs à usage d'habitation, à l'exception de ceux où l'habitat à caractère social, locatif ou non, est déjà fortement représenté ou faisant l'objet d'un contenu programmatique particulier, la construction de logements sociaux aidés par l'Etat. Cette disposition s'applique à tout projet de plus de 1200 m<sup>2</sup> de surface de

plancher, à l'exception des résidences de tourisme, et de façon progressive selon la taille des opérations. La Ville a souhaité estomper les effets de seuil inopportuns liés aux tranches en instaurant des formules de calcul en fonction des tranches suivantes :

- Tranche 1 : De 1200 à 2500 m<sup>2</sup> inclus, la part de logement social sera au moins équivalente au résultat de la formule suivante :  $SDP^{(1)}$  du projet x 20%  
(1)  $SDP$  = Surface de Plancher du projet destinée à l'habitation
- Tranche 2 : De 2501 à 5000 m<sup>2</sup> inclus, la part de logement social sera au moins équivalente au résultat de la formule suivante :  $2500 \times 20\% + (SDP^{(1)})$  du projet - 2500) x 25%  
(1)  $SDP$  = Surface de Plancher du projet destinée à l'habitation
- Tranche 3 : à partir de 5001 m<sup>2</sup>, la part de logement social sera au moins équivalente au résultat de la formule suivante :  $2500 \times 20\% + 2500 \times 25\% + (SDP^{(1)})$  du projet - 5000) x 30%  
(1)  $SDP$  = Surface de Plancher du projet destinée à l'habitation.

L'objectif fixé par la Ville est de produire en moyenne 700 logements locatifs sociaux par an sur la production annuelle totale d'environ 2 300 logements, ce qui est cohérent avec le P.L.H. Une part importante de ces logements sociaux (environ la moitié) est prévue en Z.A.C.

D'autre part, la ville se donne l'objectif de réaliser en Z.A.C. environ un tiers de logements « intermédiaires », en locatif et en accession (primo-accédants), afin de libérer des logements locatifs sociaux et de débloquer les itinéraires résidentiels.

L'objectif n'est pas seulement qualitatif, il est aussi quantitatif : assurer un rythme de construction permettant de satisfaire le besoin de cette agglomération en développement. Montpellier en tant que ville centre d'agglomération et compte tenu de ses disponibilités foncières doit jouer sur ce plan aussi un rôle important.

Dans l'ensemble, les capacités résiduelles des secteurs urbanisés et à urbaniser constituent un potentiel permettant de répondre, pour les dix à quinze ans à venir, au rythme de

croissance modérée de population qu'a connue la ville ces dernières années et que prévoient le PDU, ainsi que le PLH et le SCOT en cours d'élaboration (croissance prévisionnelle de la population de l'ordre de 0,76% à 0,9% par an).

## **AMELIORER LE PARC IMMOBILIER DES QUARTIERS EXISTANTS**

Aucun quartier, à l'exception de ceux qui en sont déjà fortement pourvus, n'est écarté en matière d'accueil de logements sociaux, à chaque fois qu'une opportunité se présente.

Mais il est nécessaire de veiller à ce que le mouvement de renouvellement urbain engagé dans certains quartiers ne s'accompagne pas de ségrégation sociale. C'est pourquoi dans tous les quartiers l'amélioration du parc immobilier s'inscrit dans une volonté de diversification de l'habitat.

Sont en premier lieu concernés :

- les zones urbaines sensibles (Z.U.S.),
- les périmètres du Grand Projet de Ville (G.P.V.),
- le périmètre Grand Cœur (70 000 habitants), objet d'une convention publique d'aménagement passée avec la Société d'équipement de la région montpelliéraine (S.E.R.M.).

L'évolution de l'offre de logements sur Montpellier ne peut être appréhendée uniquement sur le marché des logements neufs. Le parc ancien constitue un gisement à valoriser. Le Grand Projet de Ville (G.P.V.) développe des moyens spécifiques pour mener cette action de valorisation.

Le G.P.V. constitue l'approche territorialisée de la politique de la ville, exposée dans le contrat de ville dont la politique de l'habitat est un axe d'intervention privilégié.

La politique de la Ville de Montpellier prévoit notamment :

- de maintenir la fonction d'habitat dans le centre historique et d'assurer la diversité des logements dans l'ensemble du centre-ville,
- de mettre à niveau l'habitat des quartiers nés de l'urbanisation des années 1950 / 1970.

## **MAINTENIR LA FONCTION D'HABITAT DANS LE CENTRE HISTORIQUE ET ASSURER LA DIVERSITE DES LOGEMENTS DANS L'ENSEMBLE DU CENTRE-VILLE**

Afin de maintenir la fonction d'habitat dans le centre historique et d'assurer la diversité des logements dans l'ensemble du centre-ville, le projet Montpellier Grand Cœur intègre des choix suivants :

- l'engagement de grandes opérations de renouvellement urbain,
- la poursuite des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat,
- et l'engagement des opérations de construction ou d'acquisition/amélioration de logements vacants pour produire du logement social dans le centre-ville et notamment dans le centre historique.

### **→ ENGAGER DE GRANDES OPERATIONS DE RENOUVELLEMENT URBAIN**

Le renouvellement urbain constitue une transformation profonde à l'échelle d'un quartier ou d'un îlot pour changer durablement son image et son fonctionnement. Ces interventions globales dépassent largement les opérations classiques de réhabilitation. De véritables projets urbains appartenant au registre du renouvellement urbain apportent une respiration au centre historique et contribuent à l'élargissement du centre-ville.

C'est le cas du futur quartier du Nouveau Saint Roch, à vocation dominante d'habitat, qui s'élèvera dans le secteur de la gare sur les emprises ferroviaires progressivement libérées. Ce secteur profitera du dynamisme apporté par ce nouvel espace de vie où commerces, services, activités, grand équipement, accompagneront le programme de logements.

Dans le même cadre, la requalification de l'ancien hôpital général et des Saint Charles est engagée. Un programme immobilier privé est lancé, qui complète l'offre de logements dans ce secteur.

Ces opérations seront éventuellement complétées par d'autres types d'interventions : périmètres de restauration immobilière (P.R.I.), zone de protection du patrimoine architectural et urbain et du paysage (Z.P.P.A.U.P), Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (O.P.A.H), Résorption de l'Habitat Insalubre (RHI).

#### **→ POURSUIVRE LES OPERATIONS PROGRAMMEES D'AMELIORATION DE L'HABITAT (O.P.A.H.)**

Le renouvellement urbain continue à s'exprimer par la mise en œuvre de moyens classiques et notamment par le recours aux Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (O.P.A.H.).

Après les O.P.A.H. de Candolle-Saint Ursule, Sainte Anne, Gambetta-Figuerolles, Méditerranée-Gares, qui ont permis de rénover plus de 700 logements, les O.P.A.H. Rectorat-Cathédrale, Boutonnet-Beaux Arts et Gambetta-Clémeceau Nord Ecusson (OPAH dite de Renouvellement Urbain) complètent le programme. D'autres procédures d'O.P.A.H. seront engagées par la suite.

Ce type d'opération permet de maintenir la fonction d'habitat dans le centre historique mais aussi d'assurer la diversité des logements dans l'ensemble du centre-ville. Les O.P.A.H. participent également à l'équilibre et à la mise en

valeur architecturale du centre-ville, ainsi qu'à la requalification de l'habitat dégradé, à la résorption de l'habitat insalubre et au traitement de l'habitat indigne.

Il est envisagé d'élargir ce type d'intervention à l'ensemble du centre-ville. De nouvelles O.P.A.H. pourraient voir le jour, notamment sur le quartier Ecusson sud, autour des halles Laissac et le long du boulevard du Jeu de Paume.

#### **→ ENGAGER DES OPERATIONS DE CONSTRUCTION OU D'ACQUISITION/ AMELIORATION DE LOGEMENTS VACANTS POUR PRODUIRE DU LOGEMENT SOCIAL DANS LE CENTRE-VILLE ET NOTAMMENT DANS LE CENTRE HISTORIQUE**

Afin de favoriser l'équilibre social du centre-ville et de répondre à l'importante demande qui se reporte sur ce quartier (personnes à mobilité réduite, étudiants...), il est indispensable de continuer à promouvoir des actions en faveur du maintien des populations à revenus modestes à l'intérieur et à proximité du centre historique.

C'est pour cela, notamment, dans le cadre du projet Montpellier Grand Cœur, qu'une convention publique d'aménagement, couvrant un champ d'intervention bien plus large, a été signée avec la SERM.

Des logements locatifs sociaux seront réalisés en rénovation ou par l'acquisition de logements vacants à réhabiliter.

#### **METTRE A NIVEAU L'HABITAT DES QUARTIERS NES DE L'URBANISATION DES ANNEES 50-70**

Au-delà du centre ville, la politique de l'habitat de Montpellier veille au respect du principe de

mixité sociale dans les autres quartiers de la ville. Il s'agit à la fois de poursuivre la requalification des résidences H.L.M. et d'améliorer le parc privé en soutenant, lorsque cela s'impose, les copropriétés les plus en difficulté.

### → REQUALIFIER LES QUARTIERS REGROUPANT LES RESIDENCES DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX

La requalification des résidences H.L.M. implique la poursuite d'au moins deux types d'actions :

- **Les opérations de démolition/ reconstruction**, participant activement au **renouvellement urbain**. Le travail de renouvellement et de dédensification, largement amorcé par la Ville, doit être poursuivi.

La dédensification se poursuivra, notamment sur le Grand Mail, dans le quartier Mosson, et les Hauts de Massane, dans l'esprit des opérations qui ont déjà été menées sur les résidences Font del Rey, Cambacérès, Phobos ou Mars.

Dans le cadre du réaménagement du Grand Mail, la dédensification permet une amélioration du cadre de vie des habitants, notamment grâce à l'aération du mail piéton et à son ouverture sur l'avenue de Barcelone et la ligne de tramway.

- **Les opérations de réhabilitation** des immeubles, accompagnées éventuellement d'actions de **résidentialisation**. Depuis quelques années, les principaux bailleurs sociaux des quartiers Mosson, Hauts de Massane, Cévennes et Croix d'Argent, ont entrepris des travaux de réhabilitation sur l'ensemble de leur patrimoine. Dans tous ces quartiers, l'objectif est de

poursuivre ces actions et de les étendre aux secteurs encore non traités.

La clarification de l'organisation de l'espace est une attente forte des habitants et une priorité pour les bailleurs. En 1999, dans le quartier Mosson, un premier îlot, l'îlot Florence, a fait l'objet d'actions de résidentialisation suite à une longue concertation avec les habitants. Une opération du même type est en cours sur l'îlot Saturne.

En accompagnement des opérations de réhabilitation des bâtiments, les actions de résidentialisation des ensembles de logements locatifs sociaux se traduisent par l'aménagement des espaces collectifs après leur intégration au domaine public, par l'identification et la personnalisation des immeubles, et par toute action susceptible de favoriser l'appropriation par les habitants de leur bâtiment.

### → AMELIORER LE PARC PRIVE EN SOUTENANT LES COPROPRIETES

Pour les copropriétés en difficulté, deux axes sont envisagés : la mise en place d'un système de veille et la requalification de copropriétés identifiées. Le cas de la copropriété du Petit Bard - Pergola dans le quartier des Cévennes montre la complexité de telles situations. Le Petit Bard et la Pergola constituent une zone de revitalisation urbaine pour laquelle un projet urbain ambitieux a été élaboré : démolition – reconstruction, résidentialisation, scission de la copropriété, et création d'équipements. Ce projet d'ensemble est porté par les collectivités locales, l'Etat et les différents partenaires de la Politique de la Ville. Il sera mis en œuvre par une structure de pilotage opérationnelle, spécifiquement constituée à cette occasion.

**REpondre aux besoins catégoriels de logements que ne satisfont pas les mécanismes du marché**

La mixité sociale est systématiquement recherchée par la diversification de la production de logement dans les quartiers d'urbanisation future et par l'intervention dans les quartiers existants et notamment les plus sensibles d'entre eux. Il est nécessaire d'exercer un effort spécifique pour répondre à des besoins catégoriels de logement non satisfaits par les mécanismes libéraux du marché immobilier.

Pour l'agglomération montpelliéraine, compte tenu du diagnostic établi dans le cadre du PLH et du présent PLU, il s'agit :

- du logement des « classes moyennes » et plus particulièrement des jeunes actifs qui peinent à trouver sur le territoire communautaire un logement intermédiaire ou en accession correspondant à leur besoin et à leur pouvoir d'achat. Le parcours résidentiel de ces populations est un facteur important de développement économique et d'équilibre socio-démographique.

Or ils sont trop souvent obligés de s'éloigner de la ville centre, participant ainsi au phénomène d'étalement urbain qu'il faut limiter pour des raisons notamment environnementales. La relance de l'accession en logements « intermédiaires » permettrait de redonner au marché du logement la fluidité qui lui fait aujourd'hui

défait, grâce à des mouvements résidentiels en chaîne à partir de sorties 'par le haut'.

- du logement des jeunes notamment des étudiants (60 000 à Montpellier), segment où malgré les efforts importants entrepris les années passées, des besoins ne sont pas encore satisfaits.

- des logements « très sociaux » (PLAI) pour loger des catégories de population en précarité ne pouvant se loger dans le parc H.L.M traditionnel.

- des logements et des aires d'accueil pour les gens du voyage : dans le cadre de sa politique de suppression de l'habitat insalubre, la Ville et ACM (Office public de construction et d'aménagement de Montpellier) ont réalisé des opérations permettant la sédentarisation dans de bonnes conditions des gens du voyage qui le souhaitaient. Par ailleurs, Montpellier a été l'une des premières villes de la région à répondre à l'obligation faite désormais par la loi aux villes de plus de 5 000 habitants de réaliser une aire d'accueil pour les gens du voyage. Il s'agit donc de veiller à ce que les besoins des populations concernées soient satisfaits en cohérence avec le schéma départemental approuvé.

## MAITRISER LES DEPLACEMENTS

Avec une agglomération en croissance, la Ville de Montpellier, capitale régionale, connaît un nombre de plus en plus important de déplacements.

A l'horizon 2010, et en l'absence de démarche volontariste, la part de l'automobile pourrait atteindre un niveau difficilement acceptable avec un engorgement accru du réseau viaire et des nuisances - bruit, pollution, insécurité routière, temps perdu - qui se révéleraient critiques.

C'est pourquoi la Ville s'est engagée dans une démarche volontariste de maîtrise des déplacements, dans le cadre des principes énoncés par le Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.), élaboré par la Communauté d'Agglomération.

Cela implique l'organisation de l'urbanisation en cohérence avec la desserte par les transports en commun afin de préserver l'environnement et d'assurer un développement durable de l'agglomération montpelliéraine (cf chapitre 2 : orientations spatiales).

Mais la politique de la Ville consiste aussi à promouvoir une ville accessible à tous au travers notamment :

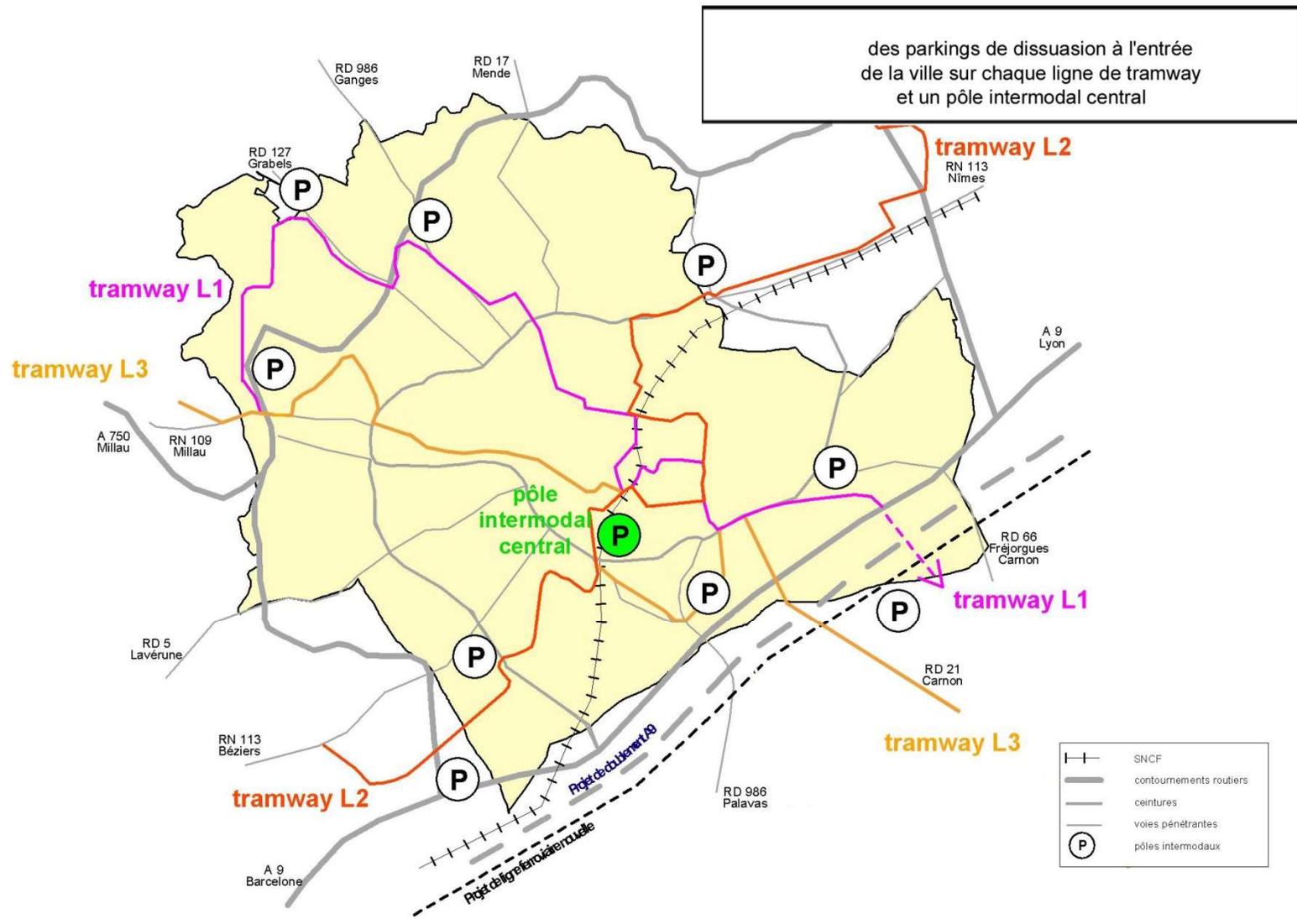
- d'une harmonisation de l'ensemble des déplacements motorisés,
- du développement des modes de déplacement alternatifs à l'automobile : vélo, marche à pied.

## HARMONISER L'ENSEMBLE DES DEPLACEMENTS MOTORISES

L'objectif de la ville est de réduire l'utilisation de la voiture entre la périphérie et le centre-ville au profit des transports collectifs et des autres modes de déplacement, notamment les déplacements doux (cycles) qui peuvent aussi constituer à terme une réelle alternative à la voiture.

S'agissant des déplacements motorisés, quatre orientations ont été privilégiées :

- développer le réseau de transports en commun,
- organiser la circulation automobile sur un réseau hiérarchisé de voiries privilégiant les contournements, les ceintures et les liaisons entre quartiers sans passage par le centre-ville,
- poursuivre la politique relative au stationnement en privilégiant la gratuité pour les résidents à proximité du centre-ville et en créant des parcs relais en périphérie pour accéder au tramway,
- encourager les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité pour leur personnel : les Plans de Déplacements Entreprises (PDE).



## DEVELOPPER LE RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

Le développement des transports collectifs est nécessaire pour limiter la place de l'automobile dans le flux sans cesse croissant des migrations alternantes domicile/travail.

Le choix de la solution tramway permet bien d'assurer une nouvelle distribution de l'espace, puisque sa mise en place s'accompagne de la requalification des espaces publics qu'il traverse. Le tramway constitue ainsi une alternative crédible à la voiture pour les déplacements urbains.

La mise en service de la première ligne de tramway et la réorganisation des réseaux de bus - connectés sur la première ligne de tramway - ont amorcé ce processus. Ainsi, la ligne 1 du tramway connaît une fréquentation exceptionnelle (115 000 voyageurs par jour fin 2003) qui a très largement dépassé les prévisions les plus optimistes émises lors de sa mise en service.

Cette nouvelle offre de transport collectif s'est accompagnée de mesures favorisant l'intermodalité : création de parcs relais, développement des pistes cyclables, multiplication des correspondances bus/ tramway, augmentation des fréquences, et mise en place d'une nouvelle politique de stationnement favorisant les résidents.

Les deuxième et troisième lignes de tramway ont complété ce dispositif.

La deuxième ligne, inaugurée en 2004, dessert des zones à forte densité de population selon un axe sud-ouest / nord-est. Cette ligne sera interconnectée avec la ligne 1 en plusieurs points afin d'assurer une couverture optimale du territoire communal. Il s'agit d'un projet phare de l'Agglomération pour les années à venir qui s'inscrit clairement dans le scénario « maîtrisé » du P.D.U.

La troisième ligne (nord-ouest / sud-est), et l'extension ouest de la ligne 1, et la Circulade (4<sup>e</sup> ligne), inaugurées en avril 2012, complètent la couverture totale de la ville.

Dans les prochaines années, la cinquième ligne de tramway complètera le dispositif actuel.

La cinquième ligne, dont les travaux démarreront en 2013, desservira des zones à forte densité de population selon un axe sud-ouest / nord (Lavérune – Clapiers). Cette ligne sera interconnectée avec les lignes 1, 3 et 4 en plusieurs points afin d'assurer une couverture optimale du territoire communal. Notamment, la cinquième ligne permettra d'achever le bouclage de la quatrième ligne de tramway.

Parallèlement, certains nœuds stratégiques d'interconnexions entre réseaux de transports en commun seront réorganisés : c'est le cas de la gare de Montpellier, interface majeure entre trains régionaux, TGV, tramway et bus.



Le tramway place de la Comédie



## ORGANISER LA CIRCULATION AUTOMOBILE

Le développement du réseau de transport en commun doit s'accompagner de la réorganisation des déplacements automobiles. L'engorgement général de Montpellier est à craindre si le trafic n'est pas organisé sur un réseau hiérarchisé de voiries privilégiant les contournements, les ceintures et les liaisons entre quartiers sans passer par le centre-ville.

Les choix faits ces dernières années ont permis de concevoir un schéma fonctionnel de ceintures urbaines qu'il s'agit de compléter en réalisant le dernier tronçon de la quatrième ceinture entre le rond-point Benjamin Franklin et l'avenue de la Justice de Castelnaud.

Mais l'urgence concerne surtout la mise en place, avec l'Etat et les Collectivités territoriales concernées, des contournements nécessaires au niveau de l'agglomération. Les réflexions menées localement, tant au titre du Dossier de Voirie d'Agglomération (D.V.A.) que du P.D.U., prévoient le bouclage d'une nouvelle ceinture en périphérie de la commune de Montpellier.

Cette nouvelle ceinture constitue une rocade générale d'évitement du centre de l'agglomération. Elle empruntera, au sud, l'actuelle A9 (future rocade urbaine A700 après la réalisation du dédoublement de l'A9), au nord la RD 65, à l'ouest la RD 132 et le barreau à créer vers l'A700, à l'Est une voie de liaison rapide à créer entre le RD 65 et l'A700 (DEM : Déviation Est de Montpellier) afin de désengorger la RN 113.

Les premiers travaux liés à cette ceinture devraient démarrer dès 2005 pour un bouclage prévu vers les années 2010/2012.

## ORGANISER LE STATIONNEMENT

La priorité donnée aux transports en commun implique une adaptation de la place de la voiture dans la ville et notamment dans son secteur dense.

Trois types d'actions sont engagés pour rendre cohérent l'usage des véhicules particuliers et la promotion des transports en commun :

- l'aménagement de nouveaux parkings d'échanges en entrée de ville sur les lignes de tramway pour encourager l'accès à la ville par les transports en commun. Sur le modèle des parkings réalisés sur la première ligne de tramway - qui connaissent un succès tel que certains ont dû être agrandis (Occitanie) où vont l'être (Odysseum) - des parkings seront aménagés sur la deuxième ligne du tramway (en bordure du quartier des Grisettes notamment),
- le développement de l'offre de stationnement public en centre-ville pour les résidents et la vitalité économique du centre (projet de parking du Peyrou et du pôle intermodal du Nouveau Saint Roch),
- l'allègement des normes de stationnement imposées aux constructeurs de locaux d'activités situés à proximité d'une station de tramway ainsi qu'une meilleure prise en compte du stationnement des vélos.

## REALISER DES PLANS DE DEPLACEMENTS ENTREPRISE (PDE)

Le plan de déplacements entreprise (PDE) aborde de manière globale et intégrée la problématique des déplacements liés à une entreprise ou une collectivité publique, en prenant un ensemble de mesures pour rationaliser les déplacements quotidiens des usagers d'un site et développer des modes de déplacements alternatifs à l'automobile.

Concrètement, le PDE se traduit par la mise en place d'un plan de mobilité favorisant les déplacements par transports en commun, covoiturage, vélo et marche à pied.

Conformément aux objectifs de réduction de la part de l'automobile affichés dans le PDU, la Ville de Montpellier a initié en 2004, en partenariat avec l'Agglomération, une démarche PDE.

Pour inciter les entreprises et les autres collectivités publiques à suivre cet exemple, une

aide méthodologique et des avantages tarifaires sont consentis par TaM aux entreprises désireuses de s'inscrire dans une telle démarche de maîtrise des déplacements.

## DEVELOPPER LES MODES DOUX DE DEPLACEMENTS (VELO, MARCHÉ A PIED) POUR LES DEPLACEMENTS DE PROXIMITE

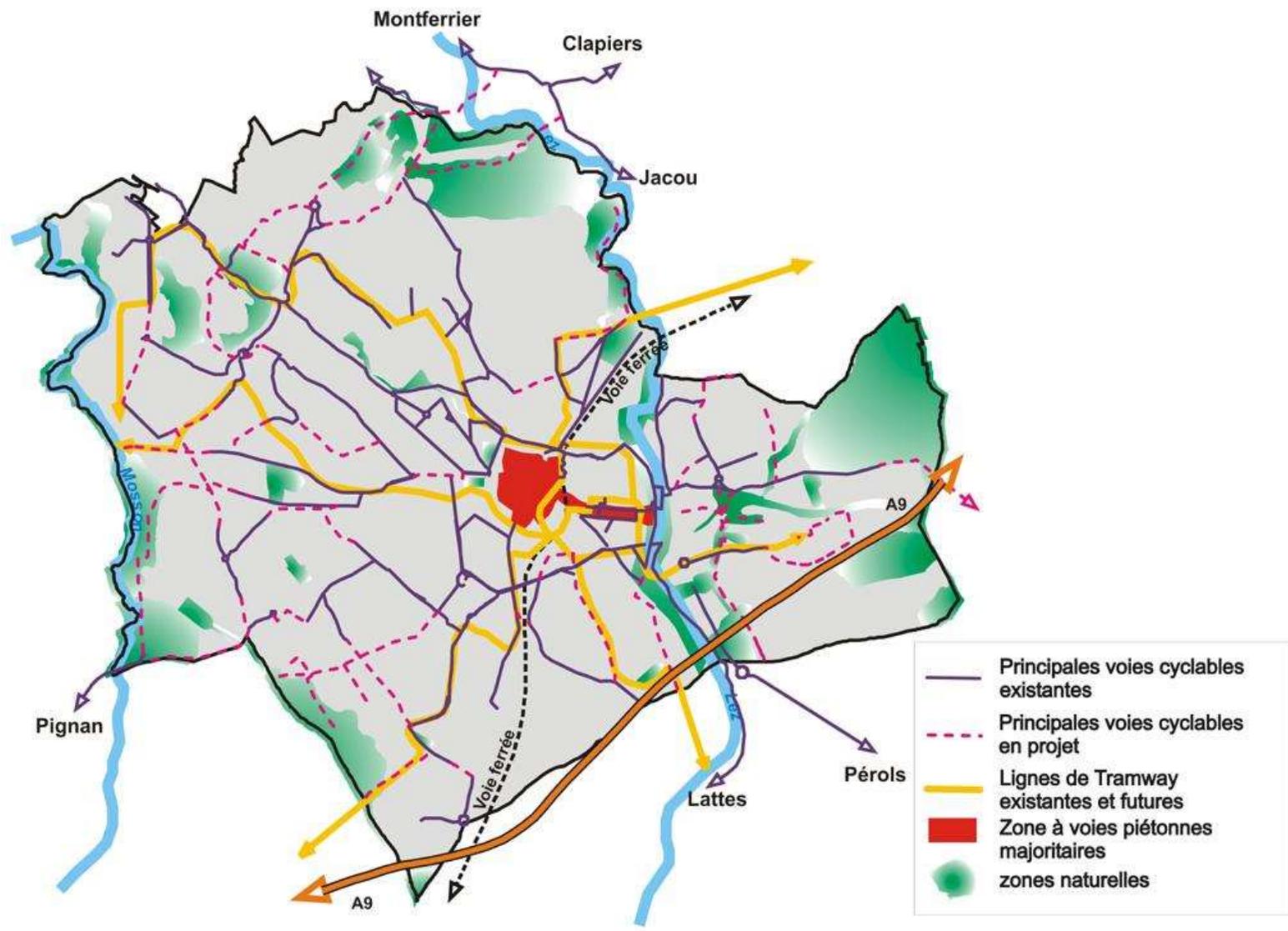
Les déplacements doux (marche et vélo) sont des modes de déplacement à développer en parallèle des transports en commun. L'enjeu est d'améliorer et de pacifier la cohabitation des différents modes de déplacements par des aménagements de voirie adaptés, de manière à ce que les déplacements, en deux-roues notamment, puissent constituer à terme, avec les transports en commun, une véritable alternative à la voiture.

A cet effet, la Ville de Montpellier a également le projet d'établir un véritable réseau vert d'échelle communale, réservé aux piétons et aux cycles. Le réseau hydrographique formera l'épine dorsale de ce réseau vert, qui se raccordera progressivement au réseau cyclable départemental et à celui des communes limitrophes.

Il s'agit de poursuivre l'objectif affiché dans le scénario 'maîtrisé' du PDU, qui ambitionne d'élever à 10% au moins la part modale des cycles.



La piste cyclable du bord du Lez



## **FAVORISER LES DEPLACEMENTS A PIED ET A BICYCLETTE**

Il s'agit pour la ville d'opérer un nouveau partage des espaces, rééquilibré en faveur des piétons et des deux-roues légers.

Pour obtenir un réseau sécurisé et lisible, les aménagements cyclables qui ne sont pas en site propre et qui correspondent à des liaisons structurantes pourront être requalifiés, quand cela est possible, en pistes cyclables bidirectionnelles.

A l'intérieur de chaque maille, un réseau secondaire est organisé pour garantir une desserte cyclable locale répondant aux besoins liés aux équipements et au fonctionnement même des quartiers. De même, il s'agit de développer les places de stationnement pour les deux-roues.

C'est également à cette échelle que sont pris en considération les déplacements des piétons : prise en compte non seulement de la sécurité des cheminements mais également de l'accessibilité physique des personnes à mobilité réduite dans tous les projets d'aménagement urbain et de réseau de transports.

## **ETENDRE LE RESEAU EN COHERENCE AVEC LES DIVERSES OPERATIONS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME**

Les itinéraires cyclables et piétonniers constituent des données intégrées à toute opération d'aménagement et d'urbanisme. A chaque projet de voirie nouvelle, le réseau est étendu si l'extension est susceptible de compléter judicieusement le schéma existant en traitant les discontinuités d'itinéraires. Au-delà du « vélo loisir », sont privilégiés les itinéraires

domicile/travail et surtout la desserte des collèges et lycées.

Dans la continuité de ce qui se fait déjà depuis quelques années, la réalisation de pistes cyclables et de cheminements piétons est prise en considération dans le cadre de grands projets d'aménagement (Z.A.C., construction d'équipement public structurant...).

Il s'agit pour la ville de favoriser un urbanisme « des trajets courts » en créant des zones à bâtir denses et en rapprochant l'habitat des activités et des transports en commun.

## **ETENDRE LA PIETONNISATION**

Le centre historique (l'Ecusson) doit bénéficier d'une piétonnisation la plus large possible. En effet, compte tenu de sa trame viaire et de ses fonctionnalités, ce quartier ne se prête pas aux circulations automobiles.

Pour autant, l'objectif n'est pas d'interdire tout accès à l'automobile : l'accès est possible selon des plages horaires spécifiques, pour permettre notamment la livraison des marchandises aux commerces, et les riverains bénéficient de badges d'accès.

Parallèlement à cette restriction des accès en voiture, une offre de transports collectifs est proposée en zone piétonne : un service de bus roulant à l'énergie propre (le 'Guilhem') assure la desserte de l'Ecusson.

## PRENDRE EN COMPTE L'ENVIRONNEMENT

Garantes d'une gestion responsable des risques et des ressources du territoire, vecteurs d'attractivité de Montpellier à l'égard du monde économique et composantes de l'épanouissement de chacun au sein de la cité, la protection et la mise en valeur de l'environnement constituent deux des axes essentiels de la politique mise en œuvre par la Ville.

Cette politique privilégie six objectifs :

- valoriser la présence de la nature dans la ville,
- assurer une alimentation abondante en eau de qualité,
- maîtriser les écoulements pluviaux,
- traiter les eaux usées,
- traiter et valoriser les ordures ménagères,
- limiter les nuisances et les pollutions.

### VALORISER LA PRESENCE DE LA NATURE DANS LA VILLE

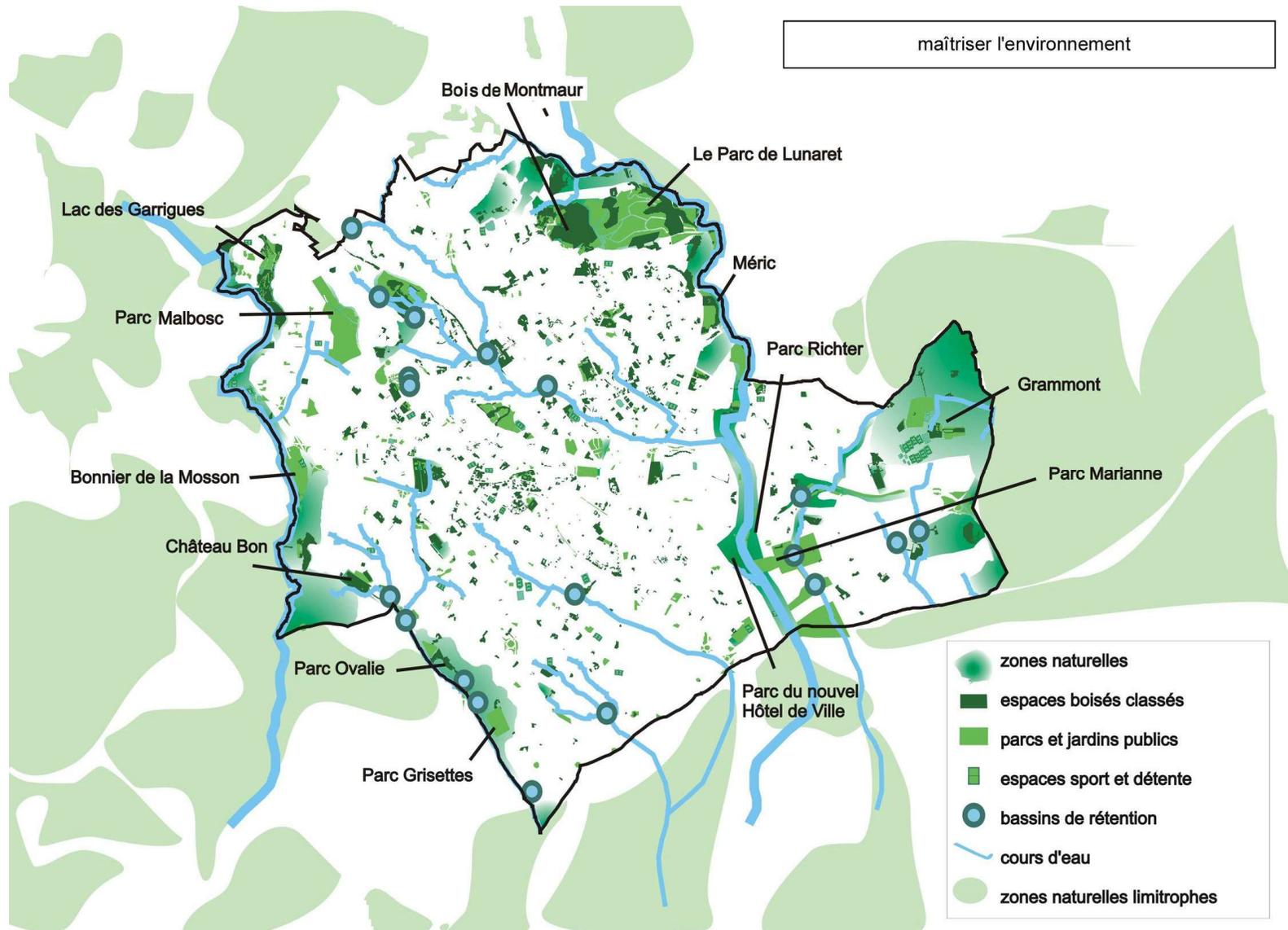
Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- maintenir et développer de grands poumons verts de secteur et veiller ainsi à un équilibre entre le nécessaire développement de l'urbanisation nouvelle et la préservation des espaces agricoles et naturels de qualité,
- protéger et valoriser de grandes coulées vertes dans la ville, et constituer ainsi un véritable 'réseau vert' reliant entre eux la plupart des grands poumons verts,

- protéger les espaces boisés privés et développer les parcs et jardins de quartiers.



Les bords du Lez



## **MAINTENIR ET DEVELOPPER DE GRANDS POUMONS VERTS DE SECTEUR ET PRESERVER AINSI UN EQUILIBRE ENTRE LE NECESSAIRE DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION NOUVELLE ET LA PRESERVATION DES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS DE QUALITE**

Dans une logique d'agglomération et de continuité de l'espace naturel supra communal, de grands secteurs d'aération de la ville sont aménagés au sein des zones situées en frange de l'urbanisation existante et projetée. Actuellement, Grammont, Montmaur, Lunaret constituent les poumons verts de la ville.

Ces poumons verts sont avant tout de vastes parcs publics destinés à accueillir des activités et des équipements de sports, de loisir et de détente compatibles avec la vocation naturelle du secteur.

La couronne ouest et sud-ouest de la ville, où se situent les quartiers accueillant les plus fortes densités verront, dans les années à venir, se développer des espaces verts aménagés, notamment :

- à Malbosc, à l'ouest du territoire communal, en articulation avec les quartiers Mosson, Celleneuve et Cévennes, par la création d'un parc public de 30 hectares au contact du nouveau quartier,
- au sud-ouest, en bordure des quartiers Grisettes et Ovalie, ouvert sur les quartiers des Prés d'Arènes, de la Croix d'Argent, du Lemasson, d'Estanove et du Pas du Loup, par l'aménagement d'un poumon vert le long du Rieucoulon et autour du Mas Nouguier.

Pour la plupart, ces poumons verts sont classés en zone N du PLU. Quelques secteurs encore à vocation agricole forte restent classés en zone A.

Ces aérations naturelles sont également constituées par les principales coulées vertes accompagnant les cours d'eau qui forment par endroit les limites naturelles du territoire communal et qui constituent de riches liaisons végétales venant compléter le développement des poumons verts.

## **PROTEGER ET VALORISER DE GRANDES COULEES VERTES DANS LA VILLE**

La présence de rivières dans la ville constitue un atout indéniable : les cours d'eau les plus importants de Montpellier (Mosson - Rieucoulon, Lironde et Lez) sont dotés d'une faune et d'une flore particulièrement développées, accompagnées d'une riche ripisylve (coulée végétale), et offrent des sites et des points de vue d'une qualité exceptionnelle.

Ces coulées végétales voient cependant leur équilibre naturel menacé par des agressions de plusieurs origines : rejets et dépôts sauvages, pompage en période d'étiage, ou défrichements. La protection et la mise en valeur de ces coulées végétales sont ainsi engagées depuis plusieurs années.

La Ville de Montpellier a le projet d'aménager ces coulées vertes, et d'établir ainsi un véritable réseau vert d'échelle communale reliant la plupart des grands poumons verts de secteur.

Ce réseau réservé aux déplacements doux (vélos, piétons...) se raccordera avec les projets départementaux et ceux des communes limitrophes. Ainsi, dans le cadre du schéma cyclable du département de l'Hérault, le Conseil Général étudie le projet d'aménagement d'une boucle cyclable reliant Montpellier sud – Pérols – Mauguio – Carnon – Palavas les Flots – Lattes – et les berges du Lez à Montpellier.

## PROTEGER LES ESPACES BOISES ET DEVELOPPER LES PARCS ET JARDINS DE QUARTIERS

Les parcs et jardins publics, les squares constituent des lieux privilégiés de détente et de quiétude au sein des quartiers dont ils enrichissent l'aspect paysager.

L'urbanisation rapide de la ville dans les années 60-70 ne s'est pas systématiquement accompagnée de la réalisation de parcs et jardins publics. Une demande continue à s'exprimer en la matière, en dépit même des importants efforts consentis depuis vingt ans par la Ville et qui ont conduit au doublement des espaces verts publics. Les réserves pour parcs publics permettent de répondre à cette demande.

Les espaces boisés, qu'ils soient publics ou privés, constituent des éléments essentiels du patrimoine naturel et du paysage montpelliérain.

Du fait de la pression urbaine, ils sont soumis à de nombreuses agressions. Leur protection doit être assurée, en particulier les éléments naturels les plus sensibles et ceux qui sont les plus marquants dans la définition du paysage.

## ASSURER UNE ALIMENTATION ABONDANTE EN EAU DE QUALITE

L'alimentation de la ville en eau potable a très tôt été considérée comme déterminante pour assurer son développement durable.

La volonté de la Ville de Montpellier est de promouvoir une gestion équilibrée de la ressource en eau afin notamment d'assurer la santé, la salubrité publique, la sécurité civile et l'alimentation en eau potable des montpelliérains.

Dans ce domaine, la politique de la Ville consiste à assurer une ressource suffisante, un traitement adapté pour une eau de qualité, et une distribution efficace afin de répondre pleinement aux exigences de sécurité.

Aujourd'hui, le procédé mis en œuvre satisfait pleinement les besoins : l'approvisionnement principal provenant de la source du Lez est garanti par une ressource d'appoint et de secours assurée par les eaux du Rhône.

## MAITRISER LES ECOULEMENTS PLUVIAUX

Le territoire communal de Montpellier est parcouru par des axes d'écoulement superficiels, pérennes ou non, orientés nord/sud. Les deux principaux axes sont la Mosson et le Lez. Des cours d'eau de moindre importance ainsi que des ruisseaux de faibles ampieurs sillonnent l'ensemble de la commune : Lironde, Nègue Cats, Rieucoulon, Lantissargues, Verdanson.

La Ville mène depuis vingt ans des actions lui permettant d'appréhender globalement la maîtrise des cours d'eau et des eaux pluviales.

La Ville entend conforter les dispositions relatives, notamment, à la préservation des écosystèmes, à la protection des eaux superficielles et souterraines contre toutes pollutions, à la valorisation de l'eau en conciliant les différents usages liés à la présence de cours d'eau en milieu urbain ou périurbain, à la santé, à la salubrité et à la sécurité civile, au libre écoulement des eaux et à la maîtrise des crues.

Plusieurs décisions ont été prises et sont mises en œuvre :

- Afin de pallier les augmentations de volumes ruisselés, le P.L.U. a tenu compte des schémas d'aménagement hydraulique pour chaque bassin versant nouvellement urbanisé, afin notamment de réaliser des bassins de rétention destinés à compenser les augmentations de ruissellement. Des mesures d'ordre réglementaire concourent au même objectif (rétention à la parcelle, zones *non ædificandi*, limitation de l'imperméabilisation).



Bassin de rétention de la Lironde

- Un plan d'exposition aux risques naturels d'inondation de la basse vallée du Lez (PERI) a été approuvé sur la commune de Montpellier en 1994. Ce plan localise, caractérise, prévoit les risques naturels avec le souci d'informer et de sensibiliser le public, et définit les mesures individuelles de prévention à mettre en œuvre. Ce plan, devenu plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) élargi à l'ensemble des cours d'eau du territoire communal, a été révisé par arrêté préfectoral du 13 janvier 2004.

## TRAITER LES EAUX USEES ET LIMITER LES REJETS DANS LE MILIEU NATUREL

La Communauté d'Agglomération, compétente en matière de traitement et de collecte des eaux usées, a engagé et programmé des travaux pour améliorer la collecte et le traitement des eaux usées par rapport à la situation actuelle et pour répondre aux besoins d'urbanisation prévus par le P.L.U.. Ces investissements permettent notamment de préserver les écosystèmes, de protéger de la pollution les eaux souterraines, les cours d'eau, les étangs, et la mer, et de préserver la santé et la salubrité publique.

La modernisation et l'extension de la station d'épuration de la Céreirède, située sur la commune de Lattes, s'imposaient. Cette adaptation permet d'augmenter sa capacité de traitement afin de traiter un volume de 130 000 m<sup>3</sup> par jour contre 80 000 m<sup>3</sup> actuellement.

L'aménagement de la station de la Céreirède, dont les principes ont été validés par le Conseil supérieur d'hygiène de France, inclut un traitement biologique conforme à l'arrêté préfectoral du 20 janvier 1997 et à la directive européenne du 21 mai 1991, et permet de raccorder douze communes du bassin versant du Lez, avec un envoi des eaux traitées en mer, à 30 mètres de profondeur, grâce à un émissaire de 20 kilomètres de long qui permettra la protection du Lez, des étangs et des plages.

## TRAITER ET VALORISER LES ORDURES MENAGERES

La collecte des déchets, leur tri, traitement, valorisation et élimination sont de la compétence de l'Agglomération.

Dans ce domaine l'objectif est d'assurer le traitement des déchets en limitant l'impact sur l'environnement.

A la fin des années 1960, l'Etat a mis à la disposition de la Ville de Montpellier un terrain lui appartenant sur la commune de Lattes et l'y a autorisée à exploiter une décharge contrôlée (centre d'enfouissement technique du Thôt).

En 1989, décision a été prise par le District (actuellement Communauté d'Agglomération) de mettre en place le programme DEMETER permettant un traitement global des déchets urbains. Ce programme s'insère parfaitement, par ses principes, dans le cadre du plan départemental d'élimination des déchets ménagers de l'Hérault.

En traitant l'ensemble des déchets ménagers et assimilés produits à l'échelle de l'Agglomération et en recyclant ou valorisant la plus grande part, le programme DEMETER vise à limiter la part de déchets ultimes en fin de chaîne. La mise en place de ce programme, effective depuis 1990, se poursuit. La Communauté d'Agglomération a récemment décidé (2003) la construction d'une usine de traitement par méthanisation et lancé des études pour la recherche d'un site d'enfouissement des déchets ultimes. L'aboutissement de ce programme permettra la fermeture effective prévue de l'actuelle décharge du Thôt.

En ce qui concerne les nuisances sonores, dont le trafic automobile constitue l'une des principales sources, le P.L.U. intègre les dispositions des arrêtés préfectoraux du 13 mars 2001 relatifs au classement au bruit des infrastructures terrestres, qui définissent les prescriptions d'isolation acoustique des nouvelles constructions édifiées à proximité de ces infrastructures.

En ce qui concerne les constructions existantes, des protections phoniques sont mises en place par la collectivité si certains niveaux sonores sont dépassés le long de voiries nouvelles.

## LIMITER LES NUISANCES ET LES POLLUTIONS

Pour assurer son développement durable, la Ville de Montpellier s'efforce de limiter les nuisances et les pollutions. A cet effet, elle développe des solutions combinant développement et respect de l'environnement.

Du point de vue de la qualité de l'air, compte tenu de l'absence d'industries polluantes à Montpellier, les enjeux sont liés à la bonne maîtrise des moyens de déplacement polluants prise en charge dans le cadre du plan de déplacements urbains (P.D.U.) établi par l'Agglomération.

## 2. DES ORIENTATIONS SPATIALES

### RENFORCER LE CENTRE-VILLE : LE PROJET « MONTPELLIER GRAND CŒUR »

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

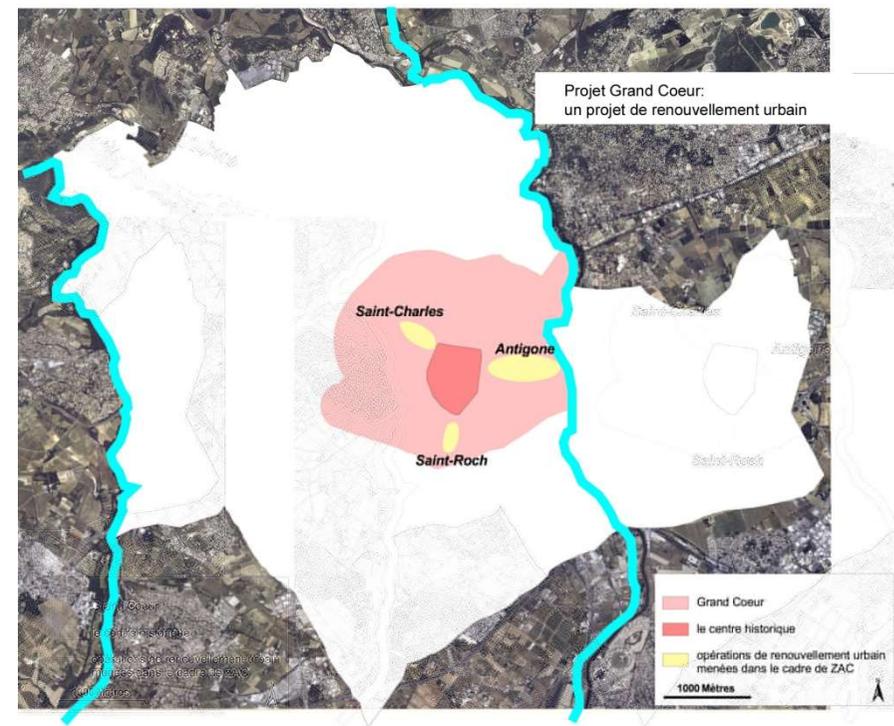
Mais la montée en puissance de l'agglomération montpelliéraine et son ambition métropolitaine imposent une adaptation progressive du centre-ville.

Ainsi, une intervention globale sur le centre-ville — **le projet Montpellier Grand Cœur** — est engagée. Elle est mise en œuvre par une structure municipale : « la mission Grand Cœur ».

L'objectif de « Montpellier Grand Cœur » est d'**élargir et de redynamiser le centre d'agglomération**.

Pour y parvenir, ce projet retient trois orientations :

- **élargir le centre-ville** pour répondre aux besoins de centralité d'une aire urbaine dont la croissance est la plus élevée de France,
- **faciliter la vie des habitants pour que le centre-ville** garde ses résidents actuels et en attire de nouveaux,
- **faire vivre le centre historique** en écartant le trafic automobile grâce au développement de la piétonnisation.



## ELARGIR LE CENTRE-VILLE ET SON RAYONNEMENT

Le centre-ville a longtemps été confiné dans l'espace limité de l'Ecusson historique. Pour élargir le centre-ville, il faut investir les faubourgs du XIX<sup>ème</sup> siècle qui présentent à la fois des tissus urbains à préserver et à valoriser, et des espaces mal ou peu bâtis où le renouvellement urbain s'impose. La création d'Antigone a constitué la première opération de renouvellement urbain d'envergure permettant cet élargissement du centre.

Aujourd'hui, pour répondre au développement de l'agglomération, l'élargissement du centre-ville doit se poursuivre par une double action :

- l'engagement d'opérations de **renouvellement urbain** sur des sites où ce type d'intervention publique lourde est nécessaire,
- l'engagement d'actions de **réhabilitation urbaine** des faubourgs entourant le centre historique, et de requalification du centre historique.

### ENGAGER DES OPERATIONS DE RENOUVELLEMENT URBAIN

Deux opérations importantes de renouvellement urbain sont engagées : celle dans le secteur « Gares » — qui verra naître **le quartier du Nouveau Saint Roch** — ainsi que celle développée sur **le site Saint Charles**.

Ces opérations de renouvellement urbain valorisent les faubourgs qui les entourent. D'autres pourront être engagées dans l'avenir si nécessaire.

### POUSUIVRE LA REHABILITATION URBAINE DE L'ECUSSON ET DES FAUBOURGS

La requalification des quartiers anciens nécessite d'adapter la ville d'hier aux attentes des résidents d'aujourd'hui. Cet affinage urbain permet non seulement d'agir sur la qualité

et le confort de l'habitat mais aussi de garantir la préservation et la pérennité du patrimoine historique, que ce soit celui de l'Ecusson médiéval ou celui des faubourgs XIX<sup>ème</sup> et début XX<sup>ème</sup> siècle.

Le projet « Montpellier Grand Cœur » développe trois principaux types d'action :

- D'une part, **restaurer le bâti**, notamment en poursuivant à l'échelle du périmètre Montpellier Grand Cœur les campagnes de ravalement de façades et les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (O.P.A.H.).
- D'autre part, **valoriser l'espace public**. La mission Grand Cœur identifie les espaces publics les plus stratégiques, dont la mise en valeur contribuera à affirmer l'appartenance au centre ville.
- Enfin, **permettre l'évolution de la forme urbaine**. La décision prise par le Conseil municipal le 19 décembre 2002 visant à desserrer la contrainte imposée par le plafond légal de densité (P.L.D.), permet à l'investissement privé de contribuer à l'évolution des tissus urbains. Dans le même temps, cette évolution est encadrée par des règles d'urbanisme précises permettant de maintenir l'harmonie générale et d'éviter la disparition des tissus urbains à préserver.

Cette évolution passe aussi par le développement des fonctions centrales (commerce, activités tertiaires et quaternaires), et par le maintien, voire l'accroissement, de la population.

A cet effet, des études ont été menées sur l'ensemble des faubourgs et ont permis d'affiner le règlement du P.L.U. sur ces secteurs.

## FACILITER LA VIE DES HABITANTS DU CENTRE-VILLE

Il n'existe pas de centre-ville vivant sans habitant. « Grand Cœur » répond donc aux besoins des résidents du centre et favorise l'accroissement et la mixité de sa population.

Une série d'actions et d'opérations visent à **améliorer les conditions de logement**, à **faciliter le stationnement des résidents**, tout en encourageant **l'accès au centre par les transports en commun pour les actifs qui y travaillent**, à **aménager l'espace public** (jardins, squares, places...), à **créer les équipements socioculturels** nécessaires aux habitants.

### AMELIORER LES CONDITIONS DE LOGEMENT DES HABITANTS

A la suite des O.P.A.H. Sainte Anne, Gambetta-Figuerolles, Méditerranée, les O.P.A.H. « Ecusson-Rectorat-Cathédrale » et « Boutonnet-Beaux Arts » sont engagées. D'autres opérations de cette nature sont développées à l'échelle de Montpellier Grand Cœur, en particulier l'O.P.A.H.-R.U. (renouvellement urbain) Gambetta-Clemenceau et Nord Ecusson. Elles permettent la lutte contre la vacance des logements, en incitant les propriétaires concernés à remettre leurs logements sur le marché.

Le centre-ville est d'ailleurs un des secteurs géographiques retenus dans le cadre du Grand Projet de Ville (G.P.V.) mis en place en 2001. Dans ce cadre, des actions prioritaires sont définies pour développer l'offre de logements (y compris la production de logements locatifs sociaux) mais aussi la mise à disposition des locaux nécessaires au développement des services et du commerce, par la réhabilitation d'immeubles anciens et l'aménagement de sites en friche. Les trois territoires GPV du quartier Centre (Gély Figuerolles, Gambetta et Nord Ecusson) constituent le "cœur de cible" de l'opération "Montpellier Grand Cœur". Pour atteindre les objectifs qualitatifs, l'action publique se

concentre sur ces secteurs. L'aide de l'Etat a été demandée dans le cadre de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine.



D'autres actions sont mis en œuvre afin de préserver le patrimoine bâti : ravalements de façade, curetage de cages d'escalier... En outre, les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) mises en œuvre (Arceaux) et programmées (Gambetta-Clemenceau et Strasbourg-Méditerranée au sud de la gare) ont pour objectif de préserver l'ambiance urbaine des faubourgs du XIXème siècle, et de mettre en valeur leur qualité architecturale, urbaine et paysagère.

### FACILITER LE STATIONNEMENT POUR LES RESIDENTS ET L'ACCES AU CENTRE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le maintien de la population dans le centre est un enjeu essentiel. Sa prise en compte exige notamment que les résidents puissent bénéficier de places de stationnement pour leur véhicule personnel. A ce titre, les tarifs de stationnement privilégient les résidents. Entre autres, un parking répondant en particulier à ce besoin est à l'étude dans le secteur Peyrou / Arceaux, en cohérence avec les dispositions du P.D.U..

Pour autant, le centre ne doit pas être asphyxié par l'automobile. Aussi, son accès doit être assuré par les transports en commun.

La première ligne de tramway remplit déjà pleinement cette fonction. Les deuxième, troisième et quatrième lignes de tramway complètent le dispositif de desserte du centre-ville. La cinquième ligne de tramway s'ajoutera aussi à ce dispositif dans les prochaines années.

La réduction de la pression de l'automobile sur le centre permettra alors de partager l'espace public au bénéfice d'autres fonctions urbaines.

## AMENAGER L'ESPACE PUBLIC

La qualité de l'aménagement de l'espace public contribue à l'animation, à la vitalité économique et sociale du centre-ville.

Un programme d'aménagement de l'espace public est mis en œuvre dans l'ensemble du centre-ville. Ce programme vise l'embellissement des rues et des places les plus porteuses de centralité et d'animation. Ces travaux, qui ont pour ambition d'affirmer l'unité du centre, devront respecter une charte de qualité élaborée par la mission Grand Cœur (homogénéité des matériaux, du mobilier urbain, des mises en œuvre...).

Parmi les sites concernés, on peut notamment citer : la place Albert 1<sup>er</sup>, le boulevard du Jeu de Paume, la rue Foch et la place des Martyrs de la Résistance, la place des Arceaux, ou encore l'espace Philippe VI de Valois. D'autres sites pourraient être envisagés.



Projet de la place Albert Premier

Le projet « Montpellier Grand Cœur » comporte également des plans d'actions prioritaires (propreté, mise en lumière, fleurissement et espaces verts...) et des chartes (enseignes, terrasses...).

Enfin la campagne de ravalement des façades — éléments importants du paysage urbain — sera progressivement élargie à l'ensemble du centre.

## CREER LES EQUIPEMENTS ET SERVICES DE PROXIMITE NECESSAIRES AUX HABITANTS DU CENTRE

« Grand Cœur » inclut un programme d'équipements et de services nécessaires à la vie quotidienne des résidents. En particulier, sont prévus :

- pour améliorer la sécurité dans le centre-ville : un commissariat de police nationale (programmé dans le cadre du Contrat local de sécurité) sur la place de la Comédie ; un commissariat de police municipale sur place des Martyrs de la Résistance ; mise en place d'une brigade nocturne de police municipale, et de vidéosurveillance ;
- des équipements sociaux, éducatifs, et socioculturels : une maison de l'enfance (crèche Pinocchio et halte-garderie L'île au trésor) et un lieu de rencontre pour les seniors dans l'ancienne maison de l'environnement, rue Ferdinand Fabre ; la salle de réunion

associative du Prêt gratuit ; une nouvelle école élémentaire Jules Verne aux Beaux-Arts...

- une desserte en transport en commun adaptée à la zone piétonne : le petit bus 'Le Guilhem' ;
- pour améliorer la propreté urbaine : l'installation de conteneurs enterrés et de boutiques à déchets.

Il faut aussi continuer à développer les espaces verts de proximité dans le centre ville, même si cela est difficile, pour répondre aux besoins de la population. Le jardin des Potiers, le parc Clemenceau, le square Boffet, le square de l'Intendance, et le parc Emmanuel Roblès ont été récemment ouverts au public. Suivra l'ouverture du jardin de la Reine.



Le parc Emmanuel Roblès

## FAIRE VIVRE LE CENTRE HISTORIQUE

Dynamiser le centre-ville, c'est d'abord s'appuyer sur l'atout et l'attrait que représente le centre historique pour le rayonnement de la ville. Contenu dans les limites de l'ancienne commune clôturée du XIII<sup>ème</sup> siècle, le centre historique, aussi dénommé « Ecusson », recouvre la ville médiévale entièrement incluse dans le périmètre du secteur sauvegardé.

Le projet Montpellier Grand Cœur définit ainsi sur le centre historique quatre orientations :

- **maintenir les équipements métropolitains en périphérie du centre historique,**
- **développer la piétonnisation,**
- **développer le commerce et le tourisme,**
- **protéger et mettre en valeur le patrimoine immobilier historique.**

### MAINTENIR LES EQUIPEMENTS METROPOLITAINS DANS L'ECUSSON ET A SA PERIPHERIE

Le maintien dans l'Ecusson, ou sur sa périphérie, des fonctions essentielles caractéristiques d'un centre ville — pouvoir, culture, enseignement — est une orientation suivie depuis plusieurs années. Cet effort est poursuivi au travers de plusieurs réalisations récentes et de projets en cours dont les plus significatifs sont notamment :

- la **restructuration en cours du Musée Fabre** : le déplacement vers Antigone (quartier du centre-ville), à l'automne 2000, de la médiathèque centrale, a permis de dégager de vastes espaces et de reconstruire le musée dont la surface, plus

que doublée, permettra de mettre en valeur l'extrême richesse de ses collections. A l'instar du Corum, la réouverture du musée offrira à la ville un équipement de niveau métropolitain situé dans le centre historique.

- la stratégie « d'encerclement » de l'Ecusson par des aménagements ou équipements métropolitains (Corum, Espaces Pitot, Nouveau palais de justice, Agora de la danse...) se poursuit par la **réhabilitation du site Saint Charles** qui accueillera dans l'Hôpital général du XVIII<sup>ème</sup> siècle un établissement universitaire.



- dans un registre plus modeste, l'**Hôtel de Sully** accueille depuis juin 2000 la Maison des relations internationales située à l'extrémité de l'Esplanade, face au Corum.

- les locaux de l'**ancienne faculté de pharmacie**, acquis en 1999 par Montpellier Agglomération, recevront, quant à eux, une nouvelle affectation (un lieu d'exposition et d'hébergement pour artistes est à l'étude).

- De même, l'installation d'un musée de la présence française en Algérie (1830-1962) dans l'ex hôtel du quartier Général est à l'étude.

D'autres projets de grands équipements, dans le centre historique ou à sa périphérie, pourront venir confirmer cette vocation.

## DEVELOPPER LA PIETONNISATION

La première ligne de tramway dessert totalement l'Ecusson. En tout point du centre historique, le citadin se trouve déjà, grâce à elle, à moins de cinq cents mètres d'une station : Comédie, Corum, ou Louis Blanc. Cette desserte a encore été améliorée avec la réalisation des deuxième, troisième et quatrième lignes de tramway. Le projet de cinquième ligne permettra la desserte de l'ouest de l'Ecusson en créant la station Peyrou.

Dans l'ensemble de l'Ecusson, l'espace dédié au piéton est privilégié, et l'accès temporaire des véhicules des résidents est régulé par un badge.

La piétonnisation et la réalisation de la première ligne de tramway ont déjà permis d'engager un programme d'embellissement des espaces publics (boulevards Pasteur et Louis Blanc, rue Maguelone, notamment) qu'il faut poursuivre. Cette piétonnisation est indispensable au renforcement du dynamisme commercial et touristique du centre historique.

Les déplacements automobiles seront donc à terme pour l'essentiel rejetés à l'extérieur du centre historique (organisation des déplacements automobiles sur des ceintures

de contournement éloignées du centre historique). La fonction de desserte sera privilégiée par rapport à la fonction de transit inter-quartier. Pour dissuader les automobilistes d'accéder au centre historique, des parkings sont à l'étude dans sa périphérie immédiate (Peyrou / Arceaux et Nouveau Saint Roch). Ils ont en particulier pour vocation de répondre aux besoins en stationnement des résidents.

## DEVELOPPER LE COMMERCE ET LE TOURISME

La croissance démographique, particulièrement forte à Montpellier, rend nécessaire un développement tout aussi important de l'offre commerciale. La multiplication des grandes surfaces dans les communes voisines de Montpellier en est la principale expression.

Depuis plus de vingt ans, sur la ville de Montpellier, le développement commercial s'est surtout localisé sur le centre historique qui entend affirmer encore plus fortement sa vocation commerciale étroitement liée au potentiel touristique à développer.

L'affirmation de la vocation commerciale et touristique du centre historique exige aussi le confortement des autres grandes fonctions urbaines (culture, loisirs, administration, justice, services...).

Bien sûr, le centre historique ne peut, par manque d'espace, accueillir en son sein de grands équipements ou aménagements à caractère commercial comme Odysseum.

Toutefois, il est tout à fait nécessaire de dynamiser sa vocation commerciale et touristique déjà ancienne :

- lorsque le contexte le permet, le centre historique sait s'adapter aux besoins actuels et créer la surprise. La réhabilitation des halles Castellane en témoigne, qui a permis l'installation du magasin Virgin et la constitution d'un nouveau point de centralité capable d'étendre l'animation qu'il génère à son environnement immédiat. Le marché rénové, maintenu sur les deux tiers du rez-de-chaussée

des halles, contribue, quant à lui, à maintenir la fonction commerciale traditionnelle du centre historique.



Les halles Castellane

- l'action de la Ville favorise une approche globale de la fonction commerciale et touristique du centre historique. C'est dans cet esprit que travaille le « manager du centre-ville », nommé dans le cadre de la Mission Grand Cœur. Entre autres, une convention publique d'aménagement a été conclue pour produire l'immobilier nécessaire au développement de l'activité, en particulier commerciale.

- l'embellissement et la valorisation du domaine public prévus par le projet « Montpellier Grand Cœur » déjà présenté plus avant (plans d'actions prioritaires propreté, mise en lumière, fleurissement et espaces verts..., et des chartes enseignes, terrasses...), confortent le potentiel touristique et commercial du centre historique.

- les nombreux festivals (Montpellier Danse, Radio France, Cinéma méditerranéen, par exemple) animent la vie du centre historique et invitent les participants à sa découverte. Les grands équipements culturels tels l'Opéra Comédie, le Corum ou l'Agora de la Danse voire, à un degré moindre, le centre Rabelais, diffusent l'activité et l'animation qu'ils génèrent à tout le centre ancien.

## PROTEGER ET METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE IMMOBILIER HISTORIQUE

La protection et la mise en valeur du patrimoine immobilier historique passe par **la révision du plan de sauvegarde et de mise en valeur** du secteur sauvegardé, par les actions permanentes de **restauration des monuments historiques remarquables**, enfin par la poursuite des campagnes de ravalement des façades et des **opérations programmées d'amélioration de l'habitat**, le lancement de **périmètres de restauration immobilière (P.R.I.)** et la création de **Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP)**.

### → MENER LA REVISION DU PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR (PSMV) DU SECTEUR SAUVEGARDE

Le centre historique — secteur sauvegardé mis en place en 1967— est régi par un plan de sauvegarde et de mise en valeur. C'est le cadre qui fonde l'action de la municipalité dans ce domaine.

Dès la fin des années 1970, certaines dispositions de ce plan approuvé en 1978 et reprenant fidèlement le contour de la forme typique du centre historique (l'Ecusson), s'avèrent insatisfaisantes. Le décalage observé entre ce qu'elles préconisent et les besoins relatifs au développement du centre-ville, s'accroît. La Ville demande sa mise en révision par les services de l'Etat en 1981.

La même année, le périmètre initial du secteur sauvegardé a fait l'objet d'une première extension au-delà du centre historique. Cette extension a concerné nombre d'îlots ouest et sud-est. En avril 2001, une nouvelle extension élargit le périmètre au nord-ouest (Saint Charles) et à l'ouest. Dans ces périmètres d'extension aucun plan de sauvegarde et de mise

en valeur n'a cependant été approuvé à ce jour et les dispositions du P.L.U. s'y appliquent encore sous le contrôle de l'Architecte des Bâtiments de France.

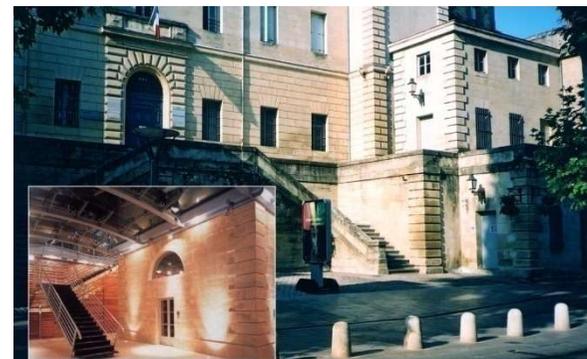
La procédure relancée avec les services de l'Etat depuis 1999 consiste donc à réviser le plan de sauvegarde approuvé sur le centre historique afin de l'actualiser, et à élaborer un plan de sauvegarde et de mise en valeur dans les périmètres d'extension du secteur sauvegardé.

**→ MENER DES ACTIONS PERMANENTES DE RESTAURATION DES MONUMENTS HISTORIQUES REMARQUABLES**

Protection, mise en valeur et restauration des monuments sont des opérations essentielles pour la mise en valeur et la vitalité économique du centre historique.

Parmi les opérations les plus récentes et les plus significatives, il faut citer :

- la crypte Notre Dame des Tables, située sous la place Jean Jaurès, réaménagée et aujourd'hui ouverte au public,
- le couvent des Ursulines, que le plan de sauvegarde prévoyait initialement de démolir, devient finalement, après restauration, l'Agora Cité internationale de la Danse. Le bâtiment accueille aujourd'hui le Centre Chorégraphique National de Montpellier et les bureaux du Festival Montpellier Danse.



Parmi les projets : L'Agora Cité internationale de la Danse

- le chantier le plus important, est celui de la place royale du Peyrou. La restauration et la mise en valeur de cet ensemble remarquable font l'objet d'un programme pluriannuel élaboré avec l'Etat. La restauration de la Porte du Peyrou est terminée en 2003, mais l'importance du site justifie l'engagement de nouvelles tranches de travaux.
- l'hôtel particulier, sis rue de la Barralerie à proximité de la rue Foch, a été acheté en 1998 par la Ville ; il abrite les vestiges d'une synagogue médiévale dont le remarquable Mikvé a été restauré. La mise en valeur de cet ensemble est à poursuivre.

Les opérations de restauration du patrimoine historique remarquable ne prennent véritablement leur dimension qu'avec l'engagement, en complément, d'actions d'amélioration de l'ensemble du tissu historique. Les actions menées sur l'espace public évoquées précédemment, ainsi que les opérations programmées d'amélioration de l'habitat, les périmètres de restauration immobilière et les campagnes de ravalement, répondent à cette nécessité.

→ POURSUIVRE LA CAMPAGNE DE RAVALEMENT DES FAÇADES ET LA RESTAURATION DU BATI

Le ravalement des façades révèle la grande valeur architecturale de nombreux immeubles. Après les opérations menées sur la place de la Comédie et ses abords à la fin des années 1980, c'est une campagne générale concernant près de 1700 immeubles de l'ensemble du centre historique qui a été lancée. Le projet « Grand Cœur » élargit progressivement le périmètre de ravalement aux faubourgs. Une exigence de qualité de l'habitat s'exprime : les O.P.A.H. sont des outils adaptés qui ont été utilisés sur le centre historique et qui doivent continuer à l'être. Le projet « Grand Cœur » inclut le lancement de nouvelles O.P.A.H. et de P.R.I. dans les secteurs où cette procédure est nécessaire.



Photo (avant ravalement) de façades



Photo (après ravalement) de façades

## DEVELOPPER L'URBANISATION NOUVELLE POUR REpondre AUX BESOINS DE LOGEMENT ET D'EMPLOI D'UNE POPULATION EN CROISSANCE

La municipalité souhaite répondre aux besoins de la population nouvelle en poursuivant le développement mesuré et maîtrisé des nouvelles zones d'urbanisation.

**L'urbanisation nouvelle est programmée dans le cadre d'un développement urbain durable :**

- Le développement de l'urbanisation correspondant aux besoins définis en matière d'habitat, d'équipements et d'activités, prend en compte le souci de diversité urbaine. Ainsi, dans la programmation des secteurs d'urbanisation nouvelle, la municipalité veille à maintenir une proximité géographique entre les secteurs à vocation dominante d'habitat et les secteurs à vocation dominante d'activités (notamment lorsque la création de zones à vocation spécifique d'activités s'impose parfois du fait des nuisances générées par certaines entreprises, ou lorsque les exigences du marché l'imposent).

Le plus souvent, toutefois, il est possible d'intégrer dans les nouveaux quartiers habitat, activités économiques et commerces.

Dans le secteur d'urbanisation nouvelle de Port Marianne, l'imbrication du quartier Blaise Pascal et des parcs d'activités du Millénaire et Eurêka illustre cette volonté.

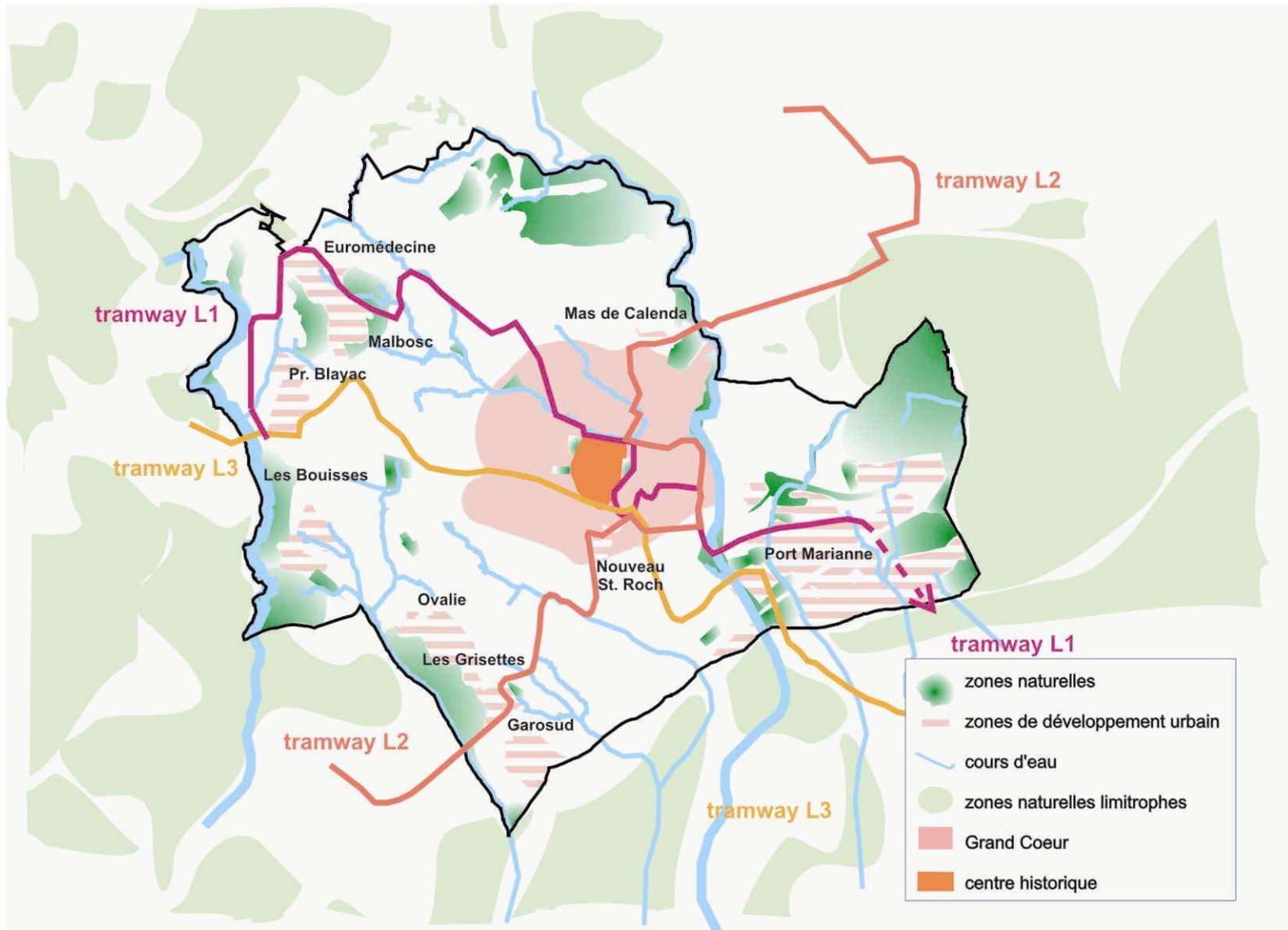
De même, les centres d'affaires Europa et Thémis, ainsi que les immeubles de bureaux bordant la place Ernest Granier, sont localisés au cœur ou en façade des quartiers d'habitation Antigone, Richter et Jacques Cœur.

- La mixité sociale dans l'habitat est une autre condition du développement durable de la ville. Elle est systématiquement mise en œuvre dans les nouveaux quartiers puisque 20% à 30% des logements construits sont des logements locatifs sociaux.

- Le développement de nouveaux quartiers sur le territoire communal respecte le projet urbain défini en cohérence avec le plan de déplacements urbains (P.D.U.) et notamment le réseau de transport en commun en site propre en construction.

Les projets de développement d'urbanisation nouvelle sont conduits dans le souci de :

- **localiser l'urbanisation nouvelle en cohérence avec les transports en commun en site propre,**
- **permettre la réalisation de grands équipements métropolitains nécessaires qui ne trouvent pas place dans les quartiers existants,**
- **contribuer au développement économique de l'agglomération.**



## LOCALISER L'URBANISATION NOUVELLE EN COHERENCE AVEC LE RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE

Le développement de l'urbanisation nouvelle est organisé préférentiellement dans le cadre cohérent de schémas de secteurs sur les territoires desservis par le réseau de transport en commun. Cinq principaux projets ont été réalisés :

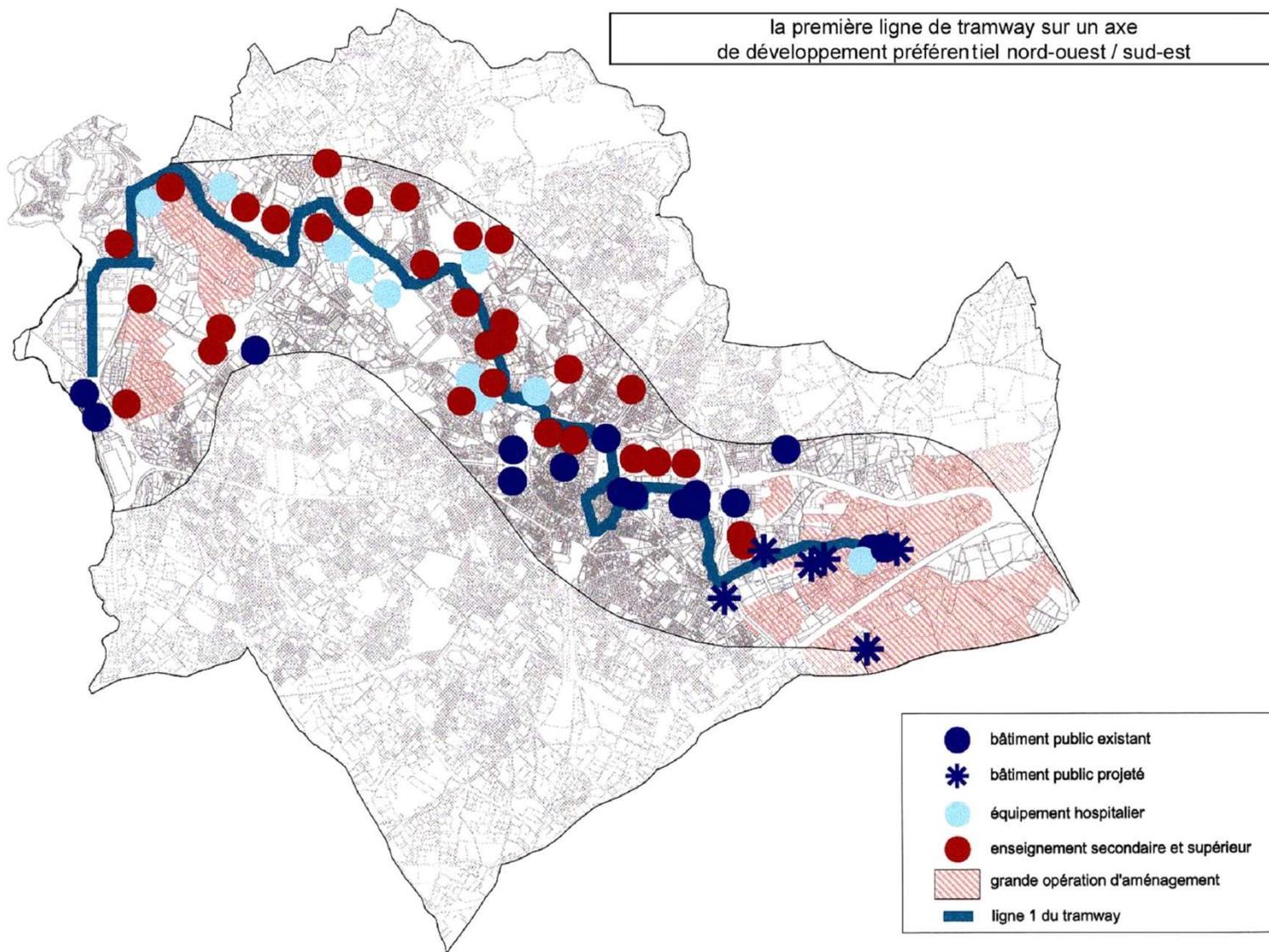
- Desservi par la première ligne de tramway : Port Marianne, à l'est du territoire communal ; Malbosc et son extension, ainsi que Parc 2000, dans sa partie ouest.
- Desservi par la deuxième ligne de tramway : Grisettes au sud-ouest du territoire communal.
- Desservi par la deuxième et prochainement par la cinquième ligne de tramway : Ovalie, au sud-ouest du territoire communal.

Dans le souci d'économiser l'espace (préservation d'un équilibre entre les espaces à urbaniser et les espaces devant rester naturels), la Ville privilégie une certaine densité de l'urbanisation nouvelle (choix préférentiel pour l'habitat collectif) sur le territoire communal.

L'urbanisation nouvelle s'appuyant sur la première ligne de tramway concrétise une politique définie dans les années 1980 qui a appuyé ce premier axe de développement des transports en commun sur les générateurs de déplacements urbains importants : Corum, Malbosc, Antigone, Port Marianne, secteur hospitalo-universitaire, équipements du quartier Mosson (stade de la Mosson, palais des sports Pierre de Coubertin, Théâtre Jean Vilar...), etc.

Les effets de cette politique sont d'ailleurs particulièrement tangibles : la fréquentation de la ligne 1 du tramway a largement dépassé en 2003 les prévisions établies lors de sa mise en service en juillet 2000.

la première ligne de tramway sur un axe  
de développement préférentiel nord-ouest / sud-est



## POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DE LA VILLE A L'EST, VERS LA FACADE MARITIME ET LES NOUVELLES PORTES DE VILLE : LE SCHEMA DE SECTEUR DE « PORT MARIANNE »

Le premier axe d'urbanisation, qui s'appuie sur la première ligne de tramway, ouvre la ville vers la mer et ses nouvelles portes (TGV, autoroutes, aéroport).



Pour les dix prochaines années, il s'agit de poursuivre la réalisation des nouveaux quartiers et des infrastructures (voiries et réseaux) qui leur sont liées.

### → POURSUIVRE LA CONSTRUCTION DES NOUVEAUX QUARTIERS DE PORT MARIANNE

Le schéma de secteur organise sur environ 600 hectares neuf nouveaux quartiers dont huit sont en cours de réalisation. Des schémas primaires de voiries, de réseaux et de paysagement, conçus à l'échelle du secteur, structurent et assurent la cohérence de l'urbanisation successive de chaque quartier. L'homogénéité de Port Marianne est ainsi assurée sans remettre en cause la singularité de chaque quartier.

#### - Blaise Pascal, un quartier d'habitation fortement imbriqué avec les parcs d'activités du Millénaire et Eurêka,

Blaise Pascal est le premier quartier réalisé à Port Marianne. Implanté de part et d'autre du parc d'activités du Millénaire et en bordure du Parc Eurêka, il crée une façade urbaine le long de la rue de la Vieille Poste et d'une partie de l'avenue Pierre Mendès France.

Son concepteur, Claude Vasconi, s'est attaché à restructurer un secteur en partie occupé par un tissu pavillonnaire hétérogène.

#### - les quartiers Consuls de Mer, Richter et Jacques Cœur :

- **La façade urbaine des bords du Lez : le quartier des Consuls de Mer.** Accompagnant le développement de la ville jusqu'au Lez (amorcée avec le quartier Antigone), le quartier Port Marianne-Consuls de Mer s'inscrit dans la continuité du tissu urbain existant en développant des formes urbaines traditionnelles — îlots et rues — jusqu'en façade du Lez. Rob Krier, architecte viennois chargé de ce quartier, a choisi pour cela de juxtaposer des maisons de ville toutes différentes, alignées en bordure de rue.

Le site d'accueil du nouvel Hôtel de Ville, à la confluence du ruisseau des Aiguerelles et du Lez, s'inscrit dans le prolongement de l'opération Consuls de Mer, à laquelle il s'intègre avec ses caractéristiques propres. La trame urbaine sera complétée en accompagnement de la réalisation du futur hôtel de ville : parc paysager de 3,5 ha, place publique, logements, bureaux, et nouveau pont sur le Lez (Pont de la République) reliant les quartiers existants de la rive droite (Aiguerelles, Rauze...) et ceux en devenir de Port Marianne, sur la rive gauche.

• **La ville et l'université : le quartier Richter, sur la rive gauche du Lez.** La réalisation d'Adrien Fainsilber mêle la ville et l'université en rompant avec le modèle du campus, développé dans les années 1970, qui privilégiait le caractère monofonctionnel de l'espace. Avec la nouvelle faculté des sciences économiques et de gestion qui constitue la façade du quartier le long de l'avenue Raymond Dugrand, Richter bénéficie d'une animation permanente. Les logements sont implantés à l'ouest du quartier, en bordure du parc public ; les bureaux, les commerces, les équipements, au sud du quartier, en façade des places Thermidor et Ernest Granier. Le choix d'une architecture résolument contemporaine marque fortement la transition avec le quartier des Consuls de Mer situé sur l'autre rive du Lez.

• **Le Port : le quartier Jacques Cœur.** Installé sur la rive gauche du Lez, ce quartier à dominante de logements comprend aussi des locaux d'activités et des commerces en rez-de-chaussée. Il s'organise autour d'un plan d'eau destiné à devenir le port fluvial de Montpellier.

L'achèvement des travaux d'aménagement hydraulique de la Lironde et de la transparence Lez/ Lironde permet la réalisation de la **deuxième tranche du quartier Jacques Cœur**. Cette opération fera face à la première tranche, symétriquement par rapport à l'axe du bassin. Les principes mis en œuvre pour la réalisation de la première tranche

guideront la conception de la seconde, réalisée par le même groupement d'architectes : ARCHIMEDE. A plus long terme, l'éventuel aménagement du bassin en port accompagnera l'achèvement définitif de ce quartier.



Le bassin Jacques Cœur

- **Parc Marianne : le quartier du parc** : les travaux d'aménagement hydraulique de la Lironde et de la transparence Lez/Lironde permettront aussi la réalisation du **quartier d'habitation Parc Marianne**, à dominante de logements collectifs, qui prendra place de part et d'autre d'un parc public de 8,5 ha, parc Georges Charpak, dont une grande partie (7,5 ha) est d'ores et déjà réalisée. Il reliera les quartiers voisins des Jardins de la Lironde et de Jacques Cœur.

- **le quartier des Jardins de la Lironde** propose une nouvelle manière d'habiter en périphérie immédiate du centre-ville. Exploitant le vallon du ruisseau de la Lironde et l'environnement boisé, Christian de Portzamparc, architecte en chef du quartier, a dessiné une forme contemporaine de cité jardin. Le paysage naturel y est préservé par un vaste parc public prolongé par les jardins privés des copropriétés.

- **le quartier Hippocrate**, conçu par l'architecte montpelliérain Michel Frémolle, accueille le nouveau pôle médico-chirurgical de Montpellier. Ce quartier d'activités à forte dominante médicale bénéficie d'excellentes conditions d'accès depuis le centre-ville et l'autoroute A9, grâce à un maillage important de voies primaires (avenue Pierre Mendès France, avenue du Mondial 98, boulevard Pénélope, future avenue Nina Simone) qui lui confèrent un fort potentiel d'aménagement.

- **le quartier des Portes de la Méditerranée**, imaginé par le cabinet d'architecture canadien Design International, intègre loisirs, culture et commerces au sein du projet Odysseus qui s'organise le long d'une rue piétonne desservie par deux stations de tramway. Les premiers équipements de culture/loisirs sont réalisés à l'est du quartier : patinoire Végapolis, planétarium Galilée et cinéma multiplexe. Un aquarium et d'autres programmes viendront compléter cette partie ludique. Les phases ultérieures prévoient l'aménagement de la partie Est du site, à vocation commerciale.

Ainsi, le quartier des Portes de la Méditerranée mêlera des équipements ludiques et commerciaux de niveau régional et supra régional. Relié au centre ville existant par la première ligne de tramway, son aménagement s'inscrit dans le prolongement d'un environnement urbain dense, associant habitat et activités tertiaires à forte valeur ajoutée.

- **le Parc Euréka** se développe dans le prolongement du parc du Millénaire. Sa vocation est d'accueillir notamment des bureaux pour activités tertiaires, tels ceux de la pépinière d'entreprises Cap Oméga.

→ **DE NOUVEAUX QUARTIERS DOIVENT ETRE CREEES A PORT MARIANNE POUR REpondre AUX BESOINS EN LOGEMENTS ET EN EMPLOIS A PLUS LONG TERME**

Les perspectives d'accroissement démographique dressées pour les dix prochaines années exigent de prévoir la réalisation de nouveaux quartiers.

Un secteur à vocation dominante d'habitat mais comprenant également des

programmes d'activités s'organisera de part et d'autre de **l'avenue Raymond Dugrand**, au sud des quartiers Jacques Cœur et Parc Marianne jusqu'à l'autoroute A9 et jusqu'aux rues du Mas Rouge et de la Cavalade à l'Est. L'objectif est de valoriser l'entrée de ville sur Port Marianne en structurant la perspective de l'avenue Raymond Dugrand (forme, volumétrie, hauteurs spécifiques) et en marquant l'intersection de celle-ci avec les futures avenues Nina Simone et Théroigne de Méricourt au sortir du pont projeté sur le Lez. L'avenue Raymond Dugrand a vocation à devenir une vitrine de la ville.

Au sein de Port Marianne, d'autres espaces sont destinés au développement futur de la ville :

- **Le secteur du Mas Julien et du Grand Grès** est situé en bordure nord de l'autoroute A9 et de l'avenue Pierre Mendès France, à proximité de l'échangeur autoroutier Est. Il recevra, entre autres, les futurs développements de la technopole en reconduisant les principes organisateurs de l'activité économique à Montpellier : accueil d'activités à haute valeur ajoutée au sein d'une zone de grande qualité architecturale et paysagère (proximité du château de Flaugergues).

- **Le secteur du Mas de Rastouble** constitue l'extrémité Est du quartier des Portes de la Méditerranée. A proximité de l'échangeur autoroutier Est, de l'avenue Pierre Mendès France et de l'aéroport, il dispose d'une situation privilégiée en proue du projet Odysseus. Dans le respect du paysage particulièrement riche du site, ce secteur a pour vocation, en particulier, d'accueillir des activités à haute valeur ajoutée (sièges sociaux, activités commerciales de rang régional ou national, etc.).

- **Le secteur sud A9** se situe à proximité des grandes infrastructures actuelles (aéroport, autoroute A9) et futures (ligne et gare TGV, doublement de l'A9). Il a pour vocation principale l'accueil d'activités économiques dans le respect du caractère patrimonial des espaces situés dans sa partie nord-est. Certains secteurs pourraient néanmoins accueillir des constructions à usage d'habitation si les conditions environnementales le permettent. Des infrastructures relieront ce secteur aux quartiers immédiatement environnants. Une fois réalisée, la gare

constituera à terme un point de centralité important de l'agglomération montpelliéraine.

### **LOCALISER DE NOUVEAUX DEVELOPPEMENTS EN COHERENCE AVEC LES LIGNES DE TRAMWAY : DEUX AUTRES SCHEMAS DE SECTEUR A L'OUEST ET AU SUD-OUEST DU TERRITOIRE COMMUNAL**

Ces développements accompagnent la première et la deuxième ligne de tramway. Ainsi, sont engagés :

- à l'ouest du territoire communal, le quartier Malbosc et une extension de l'urbanisation autour du parc d'activités Parc 2000,
- au sud-ouest, les quartiers Grisettes et Ovalie.

#### **→ 1<sup>ERE</sup> LIGNE DE TRAMWAY - A L'OUEST : LE QUARTIER MALBOSC ET SON PARC ET LE SECTEUR D'URBANISATION NOUVELLE AUTOUR DE PARC 2000**

Conformément à la stratégie spatiale élaborée depuis plusieurs années, le développement urbain se poursuit sur les sites stratégiques disponibles le long des axes du tramway. C'est le cas du quartier Malbosc, le long de la première ligne de tramway, ainsi que des zones d'urbanisation future autour de Parc 2000 et au nord de la rue du Pr. Blayac (qui seront aussi desservies par la future 3<sup>ème</sup> ligne de tramway).

Le quartier Malbosc est situé au nord-ouest du territoire communal, au contact de plusieurs autres quartiers : Mosson, Cévennes, Hôpitaux Facultés. Il proposera, en bordure du nouveau grand parc public (30 ha), poumon vert de l'ouest de la ville, un habitat de grande qualité répondant à la demande en logements sur cette partie de la commune.

#### **→ 2<sup>EME</sup> LIGNE DE TRAMWAY - AU SUD-OUEST, DEUX NOUVEAUX QUARTIERS : GRISSETTES ET OVALIE**

Sur le site du Mas Nouguier, la réalisation du quartier des Grisettes, à vocation principale d'habitat, accompagne la construction de la deuxième ligne de tramway. Il sera bordé à l'ouest par le parc public du mas Nouguier.

Plus au nord, le site du Mas de Touchy accueillera le quartier Ovalie, également à vocation principale d'habitat, qui recevra, dans sa partie nord-est, le futur stade de rugby Yves du Manoir. En bordure ouest du quartier, une coulée verte sera aménagée le long du ruisseau du Rieucoulon, assurant vers le sud la jonction avec le parc public du Mas Nouguier, poumon vert du sud de la ville.

### **PREVOIR D'AUTRES EXTENSIONS DE L'URBANISATION EXISTANTE A TERME**

Si l'essentiel de l'urbanisation nouvelle est localisée dans le cadre des schémas de secteurs évoqués ci avant, il faut également prévoir des marges d'évolution, plus modestes, pour les quartiers existants :

- **le secteur d'habitat individuel des Bouisses.** L'extension de l'urbanisation de ce secteur d'aménagement s'inscrit entre la rue des Grèzes et la rue de Celleneuve à Saint Hilaire. Elle a pour objet la réalisation d'un quartier d'habitat où densité et diversité seront recherchées pour doter ce secteur d'une certaine centralité. Cette urbanisation fera le lien avec le tissu existant dans le respect de la topographie des lieux et de l'environnement naturel du site.
- **la zone d'activités de Garosud,** située à la pointe sud du territoire communal

sur un secteur en vitrine sur l'autoroute A9, s'étend sur une centaine d'hectares particulièrement bien desservis. L'extension de cette zone est envisagée au sud du périmètre actuel de la Z.A.C. entre la RD 132, récemment aménagée par le conseil général de l'Hérault, et l'autoroute A9. La Communauté d'agglomération de Montpellier procédera à l'urbanisation de cette nouvelle zone à vocation d'activité.

- **le secteur Agropolis**, situé à l'extrême nord de la commune, accueille le pôle de recherche et de développement en agronomie de l'agglomération de Montpellier,

dont certains établissements s'étendent d'ailleurs au-delà du territoire communal. Il faut ménager la possibilité d'une extension de l'urbanisation dans ce secteur localisé au nord de l'avenue Vincent Auriol. Ce secteur d'urbanisation future pourrait aussi, compte tenu de son environnement de qualité, accueillir si nécessaire un futur quartier à usage d'habitation.

## RENFORCER L'IDENTITE DE CHAQUE QUARTIER POUR UNE VILLE PLUS CONVIVIALE

Le renforcement de l'identité et de la vitalité de chaque quartier est un des objectifs majeurs du projet urbain. L'implication citoyenne est encouragée par tous les moyens d'information, de concertation et de participation, afin que les habitants prennent part activement aux évolutions et aux transformations de leur quartier.

Il s'agit non seulement de rendre plus lisible l'espace communal, mais aussi d'améliorer la vie des montpelliérains vivant dans ces quartiers, et de continuer à favoriser la diversité urbaine (développement commercial et économique, et mixité sociale).

Pour chacun d'eux, le travail d'identification spatiale et urbaine passe souvent par la structuration d'un centre de quartier. A cet effet, les principales actions engagées dans le domaine de l'aménagement urbain sont :

- embellir les espaces publics : espaces publics majeurs de la ville et centres de quartier,
- réaliser de nouveaux équipements de proximité,
- engager des opérations de renouvellement urbain où cela s'impose (ces opérations sont notamment mises en œuvre dans le cadre du Grand Projet de ville, et font l'objet de dossiers présentés à l'ANRU).

### EMBELLIR LES ESPACES PUBLICS

Dans les quartiers précédemment désignés, les espaces publics étaient parfois inadaptés à la vie quotidienne.

Pour remédier à ces difficultés, la Ville a choisi très tôt d'aménager des espaces publics de qualité, c'est-à-dire des espaces publics en accord avec les pratiques des habitants.

C'est ainsi qu'elle a décidé dans chacun de ces quartiers de :

- traiter les espaces publics majeurs de la ville,
- poursuivre l'aménagement d'espaces publics fédérateurs, créateurs de centralité de quartier,
- et de valoriser l'espace public autour des nouvelles lignes de tramway.

### TRAITER LES ESPACES PUBLICS MAJEURS DE LA VILLE

Ces espaces publics majeurs constituent des signaux urbains forts ; les quartiers qui les accueillent y trouvent un élément d'identification supplémentaire.

D'une part, il s'agit d'identifier ce qui est perçu comme une entrée ou une porte de ville, et de travailler à sa mise en valeur.

Les **entrées de ville** remplissent une fonction d'accès dans la ville, dans un quartier, dans le centre-ville. Il s'agit, bien sûr, des voiries visées par l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, telles que l'avenue Pierre Mendès France et la route de Ganges qui ont fait l'objet d'aménagements spécifiques, ou encore l'autoroute A9 et l'avenue Raymond Dugrand. Il peut s'agir aussi de voiries qui, bien que n'étant pas concernées par ce texte, sont pourtant perçues comme des entrées de ville, telles que la route de Toulouse et la route de Nîmes.

Un marquage fort des **portes de ville** est aussi envisagé. Il s'agit de lieux stratégiques qui ne sont souvent encore que des « nœuds routiers ».

Ils font l'objet d'un zonage spécifique au P.L.U. (ex : place de la Voie Domitienne, place du 8 mai 1945, carrefour Flandres Dunkerque).

D'autre part, des actions particulières d'aménagement de l'espace sont engagées, tel le programme pluriannuel de fontaines déjà bien avancé ou le programme d'œuvres d'art urbain, qui concernent les centres de quartiers et aussi les espaces publics majeurs. Ainsi, les prochaines réalisations marqueront un peu plus encore des lieux déjà bien identifiés dans la ville, par exemple le carrefour de l'aéroport international, la porte du quartier Antigone.

### **POURSUIVRE L'AMENAGEMENT D'ESPACES PUBLICS CREATEURS DE CENTRALITE DE QUARTIER**

Les réalisations dans ce domaine sont nombreuses. La Ville de Montpellier a aménagé de nombreux espaces publics afin de renforcer les centralités de quartier.

Chaque fois que cela est possible, la municipalité développe une approche facilitant l'appropriation par les habitants de leur espace de vie. Parmi les chantiers engagés dans ces quartiers, deux illustrent cet engagement :

- dans le quartier Mosson, le Grand Mail qui est un espace public central. Il constitue un espace charnière entre, d'une part, le point de centralité organisé autour du parc du Mas de la Paillade, des halles des Quatre Saisons, de la Maison pour tous Léo Lagrange, de la crèche, de la mairie annexe et, d'autre part, la partie sud du quartier Mosson, le parvis de la piscine et le terminus de la première ligne de tramway.
- dans le quartier des Cévennes, certaines copropriétés souffrent de leur enfermement. L'opération engagée dans le secteur de la copropriété du Petit Bard prévoit un réaménagement d'ensemble des espaces publics (projet ANRU Petit Bard – Pergola), permettant son désenclavement notamment par l'aménagement d'un jardin public, de la rue Paul Rimbaud, l'aménagement d'une voie nouvelle

prolongeant la rue des Araucarias vers l'avenue Paul Bringuier et la réalisation d'un parvis en façade de la médiathèque Shakespeare et de la future Maison pour tous François Villon.

Dans le quartier Hôpitaux Facultés, à l'entrée du parc zoologique, une centralité doit progressivement être affirmée, mais aussi à Celleneuve avec le nouveau parc Dioscoride et le réaménagement de l'esplanade en cours.

Le programme pluriannuel de fontaines contribue aussi au renforcement des espaces publics centraux de chaque quartier (place Faulquier ou place des Patriotes).

### **VALORISER L'ESPACE PUBLIC AUTOUR DU PROJET DES NOUVELLES LIGNES DE TRAMWAY**

Les lignes de tramway et les stations aménagées sur leurs tracés respectifs contribuent à l'amélioration de l'espace public des quartiers traversés, en même temps qu'elles rattachent chacun d'eux à la ville en produisant un traitement homogène de l'espace public tout le long de leur linéaire. Ces aménagements sont conçus en étroite relation avec les espaces de vie parcourus.

### **REALISER DE NOUVEAUX EQUIPEMENTS DE PROXIMITE**

Dès la fin des années 1970, la Ville a souhaité réduire le déficit manifeste de ce type d'équipement dans les quartiers. Depuis cette date, un effort continu a permis une remise à niveau satisfaisante.

Il s'agit de poursuivre cette action en complétant le réseau d'équipements de proximité progressivement constitué.

Par leur localisation, ces équipements — médiathèques, maisons pour tous, mairies annexes, gymnases, écoles... — structurent les lieux de vie et leur confèrent une convivialité certaine.

La Ville a d'ailleurs très tôt opté pour une déconcentration de la culture et de la vie citoyenne dans les quartiers. A cet effet, des Maisons de quartier, des Maisons pour tous et des médiathèques de quartier ont été et continueront à être réalisées.

La construction de Maisons pour tous (MPT) et de médiathèques est programmée dans les quartiers Cévennes (MPT François Villon et médiathèque William Shakespeare), Hôpitaux Facultés (MPT Flora Tristan et la médiathèque Tolstoï), et Port Marianne (MPT Melina Mercouri). De nouveaux projets pourront émerger en accompagnement de l'extension de l'urbanisation existante.



La future médiathèque Shakespeare

## ENGAGER DES OPERATIONS DE RENOUVELLEMENT URBAIN

Dans certaines situations, l'aménagement des espaces publics et la construction d'équipements de proximité ne suffisent pas et des opérations de renouvellement urbain, concernant tout ou partie d'un quartier, sont engagées.

Le renouvellement urbain prend deux formes : l'affinage urbain pour transformer le tissu industriel vieillissant en quartier de ville et le rattrapage des autres quartiers d'habitat (prioritairement les quartiers les plus en difficulté). En l'occurrence, il s'agit de :

- faire évoluer le tissu industriel vieillissant des Près d'Arènes,
- et de permettre à tous les quartiers, sans exception, de s'intégrer à la ville.

### FAIRE EVOLUER LE TISSU INDUSTRIEL VIEILLISSANT DES PRES D'ARENES

Au niveau de l'agglomération, certaines activités ont vocation à rester dans la ville centre, d'autres devront progressivement la quitter car leur incompatibilité avec la vie urbaine est manifeste. Le développement futur de la ville et de l'agglomération impose la mutation du tissu industriel vieillissant proche du centre-ville.

Le renforcement de l'identité du quartier des Près d'Arènes passe par l'engagement sur la zone industrielle d'une opération de renouvellement urbain permettant d'accueillir du logement.

Ce chantier s'inscrit nécessairement dans le long terme. Les activités qui devraient se déployer ailleurs dans l'agglomération disposeront donc du temps nécessaire. Concrètement, les dispositions réglementaires du P.L.U. permettent cette lente mutation vers un quartier de ville normal.

L'étude engagée sur l'ensemble de la zone industrielle a permis d'établir les différentes possibilités d'évolution de la trame urbaine actuelle par la mise en place d'un maillage viaire, plus serré, appuyé sur la rue de l'Industrie, l'avenue du Marché Gare et la rue du Mas Saint Pierre.

A moyen terme, deux opérations pourraient amorcer ce processus de renouvellement urbain :

- la requalification urbaine de l'îlot compris entre les avenues Près d'Arènes et Fabre de Morlhon,
- la mutation progressive du site de l'hypermarché de Près d'Arènes à terme.

## **PERMETTRE A TOUS LES QUARTIERS, SANS EXCEPTION, DE S'INTEGRER A LA VILLE**

Le renouvellement urbain s'applique aussi aux quartiers à vocation dominante d'habitat et notamment à ceux qui accueillent aujourd'hui les populations les plus modestes.

Dans ces quartiers, la simple action d'embellissement des espaces publics et de création des équipements de proximité ne suffit pas au renforcement de l'identité.

Un travail en profondeur est engagé dans le cadre du contrat de ville et du G.P.V.. Il concerne notamment les conditions d'habitat et se traduit par la mise en œuvre d'opérations de dédensification, de réhabilitation, de requalification et de résidentialisation.

C'est dans cet esprit que la Ville travaille depuis quelques années, principalement dans les quartiers Mosson et Cévennes, mais aussi dans le centre-ville qui font l'objet de dossiers soumis à l'ANRU. Les résultats, encourageants, permettent de poursuivre l'action engagée dans ces quartiers et de reconduire ce mode opératoire dans d'autres quartiers.