

### **III. EXPLICATION ET JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PLU.**

#### **III.1. Explication et justification des choix retenus pour établir le PADD.**

Les choix retenus pour établir le PLU sont aussi justifiés au regard du contenu des documents supra-communaux opposables, et les dispositions du PLU prennent en compte ces documents, listés ci-dessous :

1. Le PLU est compatible avec le projet de Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) en cours d'élaboration par la Communauté d'Agglomération. Le projet d'aménagement et de développement durable du SCoT, qui fait l'objet d'un débat d'orientation au sein du conseil communautaire le 21 décembre 2004, laisse entrevoir les perspectives de développement envisagées pour les 20 ans à venir.  
Le PLU est compatible avec les grandes orientations du PADD du SCoT notamment dans les domaines des déplacements (armature des réseaux de déplacements primaires à l'échelle de l'agglomération), de l'aménagement de l'espace et notamment de l'équilibre entre espace bâti ou à urbaniser, et espace naturel et agricole, même si très localement des différences peuvent apparaître compte tenu des échelles de temps différentes pour le SCoT (long terme) et le PLU. Ainsi certains secteurs identifiés par le PLU à échéance courte et moyenne comme zone naturelle ou agricole peuvent être considérées comme des capacités foncières urbanisables à plus long terme (SCoT). C'est le cas notamment de la zone naturelle située au sud de Château Bon.
2. Le PLU est compatible avec le Programme Local de l'Habitat (PLH) en cours d'élaboration par la Communauté d'Agglomération (projet arrêté par délibération du 30 juillet 2004).  
Il est compatible avec les prévisions démographiques (prise en compte d'une fourchette entre les prévisions du PDU et celles du PLH) et les perspectives de production de logements (et notamment de logements sociaux) inscrites au plan d'actions du PLH.
3. Le PLU est compatible avec le DVA (Dossier de Voirie d'Agglomération) et le PDU (Plan de Déplacements Urbains), respectivement approuvés en mai et décembre 2002. Ces documents, qui témoignent de la volonté de la Ville de maîtriser les déplacements des personnes et des marchandises, trouvent leur transcription dans le PLU. Le PLU prend en compte les tracés des futures lignes de tramway, instaure une norme de stationnement à proximité des stations de tramway des lignes 1 et 2, et prévoit la création de parcs relais et de pistes cyclables.  
Le PLU est également compatible avec les prévisions démographiques du PDU, puisqu'il prend pour hypothèse de croissance un intervalle compris entre le taux de croissance du PDU et celui du PLH.

4. Conformément au 2ème alinéa de l'article L.147-1 du code de l'urbanisme, les dispositions du PLU sont compatibles avec le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport Montpellier-Méditerranée. Le territoire de la ville de Montpellier est concerné, sur environ 377 ha de sa partie Est, par le plan d'exposition au bruit (PEB), élaboré par les services de l'Etat et approuvé par arrêté préfectoral le 15 février 2007.

Deux zones du projet de révision du PEB couvrent partiellement la commune. Il s'agit :

- de la **zone B**, dite de bruit fort ( $L_{den} > 62$  dB), qui concerne environ 18 ha sur le secteur des terres de la Banquière, situé à l'extrémité Sud-Est du territoire communal,
- de la **zone C**, dite de bruit modéré ( $L_{den} > 55$  dB), qui concerne environ 359 ha et qui couvre :
  - au Nord de l'avenue Pierre Mendès-France : les terres du Mas Julien et du Grand Grès, la partie Sud du domaine de Grammont, la partie Sud du domaine de Flaugergues et une partie de l'opération « Parc Club » du parc d'activités du Millénaire,
  - au Sud de l'avenue Pierre Mendès-France : le secteur de Rastouble et la moitié Est du quartier Port Marianne-Portes de la Méditerranée,
  - au Sud de l'autoroute A9 : les domaines de la Mogère, du Mas de Comolet, et de la Méjanelle, ainsi que l'ensemble des terres de la Banquière situées à l'Est du ruisseau du Nègue Cats.

Les dispositions du PEB visent notamment à encadrer l'extension de l'urbanisation et la création d'équipements publics afin de ne pas exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations au bruit.

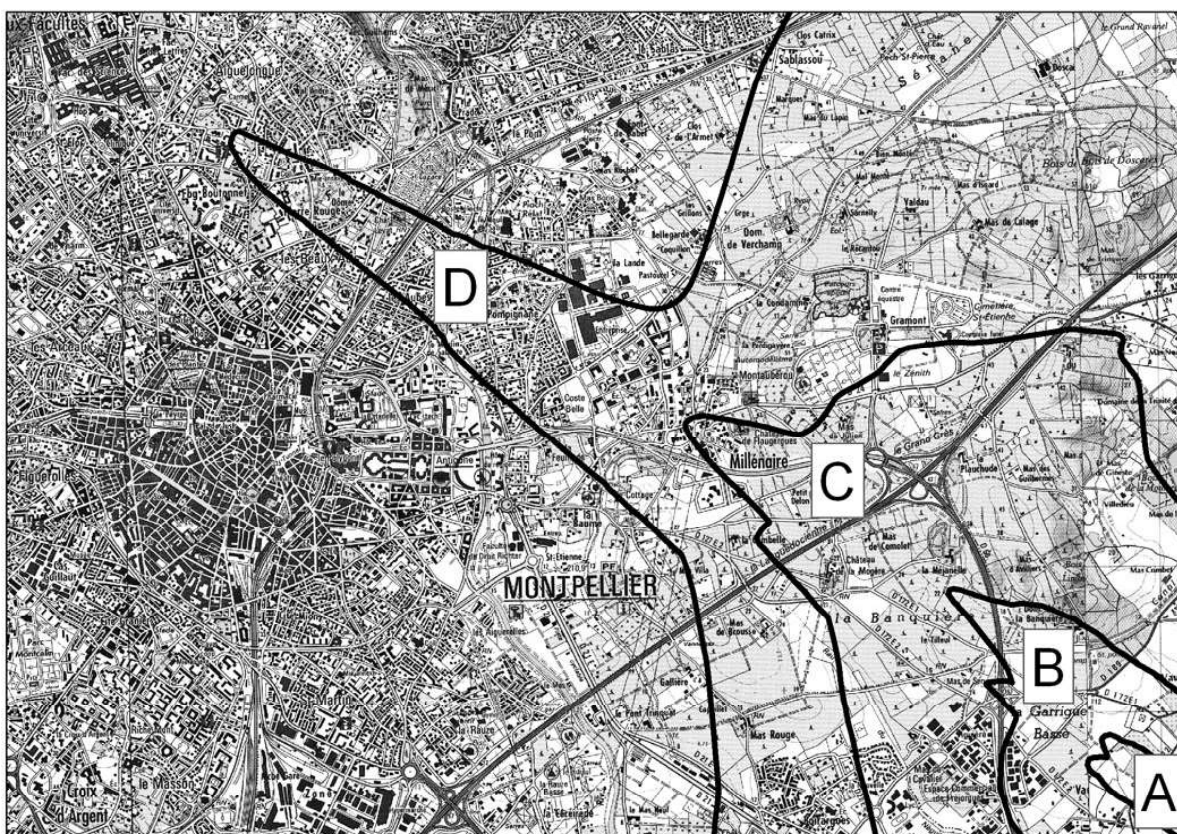
En l'espèce, le zonage proposé par le projet de PLU est totalement compatible avec le respect de ces dispositions. Dans le détail, sont concernées les zones suivantes :

- **A**, à vocation agricole (Mas de Comolet, La Méjanelle, La Banquière, Grand Grès)
- **N-2**, à caractère naturel et paysager (Grammont, La Mogère),
- **AU0-4 et AU0-5**, à urbaniser strictes, constructibles après modification du PLU, à vocation principale d'activités, situées à proximité des grandes infrastructures projetées par l'Etat (ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse ; doublement de l'autoroute A9) et en façade de l'autoroute A9 et de l'avenue Pierre Mendès-France,
- **4AU1-2**, à urbaniser alternative, correspondant au quartier Port Marianne-Portes de la Méditerranée, à vocation d'activités ludiques et commerciales,
- **4U2-1**, à caractère urbain, correspondant au parc d'activités du Millénaire 1.

Par ailleurs, les éléments préalables à l'établissement du projet de révision du PEB, communiqués à la Ville par l'Etat dans le cadre du « porter à la connaissance » relatif à la procédure de révision du POS/élaboration du PLU, ont proposé la définition d'une zone D ( $L_{den} > 50$  dB), zone à l'intérieur de laquelle les constructions doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique (art.L.147-6 du code de l'urbanisme).

Dans le cadre de la procédure de révision du PEB menée par l'Etat, la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport Montpellier-Méditerranée a décidé, lors de sa réunion du 19 octobre 2004, de ne pas inclure de zone D dans le projet de PEB. Cette décision est fondée sur le caractère non obligatoire d'une telle zone pour les aéroports dont le trafic annuel d'aéronefs d'une charge au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes est au moins de 20 000 mouvements, aéroports au nombre desquels Montpellier-Méditerranée ne figure pas dans l'immédiat.

Pour autant, par souci de veiller à la protection des populations contre le bruit et d'accompagner le développement de l'aéroport vers la dimension européenne, indispensable au développement économique de l'agglomération, l'isolation acoustique des constructions à usage de logements sera recommandée dans le cadre de l'élaboration des opérations d'aménagement d'ensemble à venir sur les secteurs encore non urbanisés de l'Est de la commune, classés en zones AU0-2 et AU0-5 du PLU et situés à l'intérieur du périmètre d'une zone équivalente à la zone D définie dans les documents d'études produits par l'Etat.



5. Le PLU est compatible avec le Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la vallée du Lez et de la Mosson (PPRI) approuvé par arrêté préfectoral du 13 janvier 2004. Le PLU et le PPRI ont été élaborés dans un souci de compatibilité avec les documents d'orientations pour l'aménagement et la gestion des ressources en eaux que sont le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée-Corse et le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Lez-Mosson-Etangs Palavasiens.

Le PLU prend en compte les contenus de ces différents documents, et des périmètres de risque d'inondation conformes à ceux définis par le PPRI sont reportés sur les documents graphiques du règlement.

6. Le PLU est compatible avec le Schéma Départemental des Gens du Voyage qui prévoit pour Montpellier la réalisation de deux aires d'accueil pour les gens du voyage. Une aire est d'ores et déjà en service. Une deuxième sera réalisée. Le zonage du PLU permet dans certains lieux ce type d'implantation, même s'il n'est pas paru opportun d'inscrire un emplacement réservé.

### **III.1.1. Renforcer le centre-ville : le projet « Montpellier Grand cœur »**

Pour comprendre les raisons qui ont conduit à l'élaboration du projet Montpellier Grand Cœur, il faut revenir sur l'histoire du centre-ville et l'enjeu qui l'anime : comment l'insérer dans l'agglomération et comment le faire vivre ?

Aujourd'hui, le centre-ville se compose du centre historique, d'Antigone et des faubourgs du XIXe siècle — Gare, Gambetta, Figuerolles, Arceaux, Boutonnet, Beaux-Arts — voire du début du XXe siècle avec le quartier des Aubes.

Au tissu médiéval originel de l'Ecusson historique, caractérisé par un réseau enchevêtré de rues étroites — enrichi au XVIIe siècle par un ensemble d'hôtels particuliers, de couvents, par la réalisation de la place royale du Peyrou à l'ouest et l'Esplanade avec la Citadelle à l'Est — se sont ajoutées les transformations importantes du XIXe siècle.

Elles se caractérisent par la réalisation de places, d'édifices publics (halles Castellane, palais de Justice, hôtel des Postes, préfecture, église Sainte Anne), par la percée de l'avenue Foch, par l'élargissement de nombreuses rues (rue de la Loge, rue Saint Guilhem notamment) et finalement par la greffe d'un nouveau centre de vie autour de la place de la Comédie. Il y a encore peu de temps, centre historique et centre-ville se confondaient.

Ayant longtemps accueilli l'essentiel de la vie montpelliéraine, le centre historique occupe toujours une place particulière dans la ville. Englobant les faubourgs, le nouveau centre-ville conserve sa spécificité : il est le seul quartier à projeter l'image de la ville. Il en est l'ambassadeur.

Les habitants y font sans cesse référence pour parler de Montpellier. Vue de l'extérieur, la ville se résume souvent à quelques vues symboliques de son centre : de la place royale du Peyrou ou d'Antigone en passant par les Arceaux et la place de la Comédie.

C'est aussi vers le centre que convergent nombre de pratiques liées à la détente, au commerce, à la culture, ainsi que nombre de flux liés à l'activité économique. Il est le lieu de toutes les rencontres. Tout passe et se passe dans cet espace central : il exprime la ville dans ce qu'elle a d'essentiel, de fondateur.

Il attire une diversité de publics : les résidents, propriétaires ou locataires, les montpelliérains des autres quartiers, les habitants de l'agglomération, du département, de la région, les

étudiants, les familles, les congressistes et bien entendu les touristes. Les uns et les autres y assouviennent des besoins divers et variés : accéder à une offre de services spécifique en matière de commerce, de culture, de loisirs, de prestations publiques ou privées, rejoindre le lieu de travail, d'étude, ou simplement profiter des nombreux aspects de l'ambiance mariant référence à la tradition méditerranéenne et modernité urbaine.

Le centre-ville est finalement un lieu qui appartient à tous.

Il se révèle être un atout pour la réalisation des objectifs que se donne Montpellier tant au sein de l'agglomération qu'à l'échelle de la Méditerranée ou de l'Europe. Il est la vitrine de la ville et doit à ce titre bénéficier d'une attention spécifique.

C'est son caractère unique qui en fait une chance à saisir, une opportunité à ne pas décevoir. Cette unicité est bâtie sur trois constats.

Il y a d'abord le patrimoine de l'Ecusson historique. Sa richesse historique et architecturale le rend irremplaçable et fonde le caractère exceptionnel du centre-ville.

Ensuite, ce sont les fonctions administratives, économiques, culturelles qu'il accueille : elles marquent l'espace. Dans la région, et a fortiori dans l'agglomération, aucune autre ville ne peut prétendre les recevoir. Le centre-ville de Montpellier est le seul à remplir les conditions requises pour évoluer à ce niveau de la hiérarchie urbaine. Le centre-ville doit accompagner l'évolution démographique et fonctionnelle de la ville qui est définitivement ancrée au centre d'une agglomération connaissant une forte croissance.

Enfin, c'est l'urbanité qui se dégage du lieu qu'il faut développer. Naturellement, cette convivialité s'enracine dans la civilisation méditerranéenne ; elle fonde l'esprit du centre-ville. L'animation de cet espace ne peut être reproduite ailleurs avec succès car elle est indissociable du lieu dans lequel elle prend forme.

Si l'une de ces caractéristiques est affectée et perd de sa force, alors le centre-ville ne tient plus sa place et avec lui s'effondrent les ambitions de l'agglomération ainsi que le positionnement de Montpellier, patiemment élaboré, dans la perspective européenne et méditerranéenne.

Mais des contradictions existent et sont à gérer entre la nécessité de protéger et de mettre en valeur le patrimoine, de maintenir la qualité de vie des résidents et la volonté de développer des équipements de haut niveau, dans un centre-ville à l'échelle de l'agglomération

Tout cela montre que le projet Montpellier Grand Cœur est nécessaire.

Une telle situation ne pouvait en effet évoluer positivement sans une intervention publique développant les moyens concrets appropriés pour le développement du centre. L'absence d'intervention aurait entraîné la perte de population, la déprise économique, l'augmentation de l'insécurité et l'asphyxie par l'automobile. Une forme de ghettoïsation résidentielle aurait pu aussi voir le jour si la mixité sociale n'avait pas été, dès le départ, retenue. Le dépérissement du centre-ville était dans ces conditions probable. Le choix de protection et de mise en valeur du patrimoine pouvait aussi aboutir à la réalisation d'un « centre historique musée » déserté par ses habitants.

Face à ce risque important, le projet Montpellier Grand Cœur a été élaboré et adopté. Il s'agit de mettre en œuvre un plan d'ensemble alliant la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine avec la dynamisation économique et les opérations d'aménagement.

L'objectif du projet Montpellier Grand Cœur est de réaliser un centre d'agglomération élargi et re-dynamisé.

Les actions et les opérations menées dans le cadre du projet Montpellier Grand Cœur et développées dans le P.A.D.D. sont organisées selon les trois axes suivants :

- 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 du centre-ville pour maintenir les résidents du centre et en attirer de nouveaux,
- faire vivre le centre historique.

### **III.1.1.1. Elargir le centre-ville**

Cette première orientation s'appuie sur un constat simple : le centre-ville — réduit à l'Ecusson historique — était trop à l'étroit pour accompagner l'évolution urbaine de l'agglomération et a fortiori pour réaliser l'ambition métropolitaine.

Le développement de la ville était donc compromis par l'engorgement du cœur de ville réduit à l'Ecusson. Il fallait trouver l'espace nécessaire à la construction d'un centre-ville à l'échelle de l'agglomération.

En 1978, la Ville de Montpellier achète des terrains appartenant à l'Armée et à l'Eglise situés entre le Polygone et le Lez. Là, un véritable quartier de centre-ville se construit sur plus de 40 hectares conformément aux projets de la municipalité : Antigone, une opération d'envergure de renouvellement urbain.

Le quasi doublement du centre-ville s'est réalisé en respectant un programme précis et volontaire.

Premièrement, créer un véritable espace public de centre-ville. Il se caractérise par un axe piétonnier ouest/est entre la Place de la Comédie et les rives du Lez. Cet axe, choisi comme épine dorsale du projet, organise le développement urbain. Une succession de places plantées rythme la perspective. L'architecture postmoderne de Ricardo Bofill répond aux attentes de la municipalité qui souhaitait une architecture exprimant cette centralité tout en se rattachant à la culture méditerranéenne.

Deuxièmement, un programme urbain de centre-ville moderne. Antigone accueille de grandes administrations, des sièges sociaux, des banques, des bureaux, de grands équipements d'agglomération, des lieux de pouvoirs, des services privés et des commerces : l'hôtel de Région, l'hôtel de Montpellier Agglomération, la Maison des syndicats, la piscine olympique et la bibliothèque municipale centrale et archives de Montpellier, la médiathèque centrale Fellini, cinq hôtels de tourisme trois et quatre étoiles, etc.

Troisièmement, cette partie du centre-ville accueille près de 7300 habitants mais aussi les commerces, les services et les équipements de proximité dont ils ont besoin, y compris les halles couvertes Jacques Cœur.

Cette opération est aujourd'hui terminée. Antigone apporte le témoignage d'une volonté qui a abouti à l'élargissement du centre-ville. Mais les objectifs fixés exigent d'aller plus loin.

Désireux de voir le centre-ville recevoir encore de grands équipements de niveau métropolitain et accueillir les activités tertiaires qui ont longtemps fait défaut à Montpellier et qui se révèlent être aujourd'hui une des conditions sine qua non de la réussite du projet de ville, le projet Montpellier Grand Cœur poursuit l'extension et le renouveau du centre-ville. Cette extension prend deux formes : d'une part, des opérations de renouvellement urbain — dans la continuité de celle qui a donné naissance au quartier Antigone — qui permettent un renouveau par la requalification d'espaces aujourd'hui disponibles, et d'autre part, des opérations d'affinage urbain dans le centre historique et les faubourgs qui garantissent la cohérence et la qualité de l'ensemble du centre-ville.

### **Engager des opérations de renouvellement urbain**

Des opérations de renouvellement urbain sont et seront engagées là où cela s'avère nécessaire. En l'occurrence, deux opportunités sont saisies d'abord dans le sud du centre-ville et au nord de l'Ecusson :

\* au sud, la réorganisation du secteur « gares » crée l'opportunité d'une opération de renouvellement urbain qui participe à l'élargissement du centre-ville.

En effet, la configuration actuelle de la gare SNCF ne répond plus à l'augmentation du trafic relative à l'arrivée du TGV Méditerranée. La solution un temps envisagée et finalement repoussée à long terme prévoyait la création d'une gare TGV à l'extérieur du centre-ville greffée sur la ligne évitant Montpellier par le sud.

Ce contournement sud est d'ores et déjà acquis. Les trains de marchandises et quelques TGV ne s'arrêtant pas à Montpellier emprunteront cette nouvelle ligne.

Aussi, libérée du trafic de marchandises, la gare Saint Roch de centre-ville pourra répondre à la demande qui va progressivement s'accroître à condition toutefois d'être plus profondément réaménagée : déjà trop petite, la gare existante a bénéficié d'un premier aménagement.

A la faveur de ce détournement du trafic de marchandises et de la délocalisation d'activités actuellement implantées au centre-ville, liées leur transport ferroviaire, le secteur des gares gagne un site qui autorise un re-dimensionnement de la gare actuelle d'abord pour accueillir les TGV qui relient le centre-ville de Montpellier à Paris en 3 heures 15 minutes, et ensuite pour permettre le développement des transports régionaux. Ce sera aussi l'occasion d'organiser un pôle d'échanges efficace entre les différents modes de transport urbain.

L'ampleur des opportunités foncières dégagées permet d'envisager autour du projet d'aménagement de la gare une véritable opération de renouvellement urbain qui donnera naissance à un nouveau quartier autour de la gare : le quartier du Nouveau Saint Roch.

\* au nord, l'activité hospitalière ne pouvait se poursuivre sur le site vétuste et exigu de Saint Charles alors que sa restructuration d'ensemble a lieu depuis plusieurs années au nord du territoire communal.

L'Hôpital Général, fondé en 1678 occupe l'emplacement de l'ancien enclos des Carmes. Il se compose de deux cours de part et d'autre de l'église modifiée en 1751 par Jean Giral et qui est classée au titre des monuments historiques, alors que les façades de l'ensemble et l'escalier sont inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

Les cliniques Saint Charles construites à la suite d'un concours lancé en 1932 à l'emplacement d'un ancien asile d'aliénés, constituent l'un des premiers exemples européens de « l'hôpital bloc » et de l'application des théories modernes de l'architecture. Elles sont également inscrites à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

Cet ensemble constitue donc une opportunité de choix pour réaliser un aménagement de qualité en lisière du centre historique qui bénéficiera ainsi de la dynamique générée. L'objectif est là aussi de créer un nouveau quartier en centre-ville (environ 350 logements) accompagné d'aménagements publics et de la création d'un équipement structurant.

### **Faire évoluer les faubourgs**

Bien sûr, ces deux extensions ne suffisent pas à satisfaire l'ambitieux objectif du projet Montpellier Grand Cœur. La véritable mesure du centre-ville doit se prendre à une échelle plus large intégrant les faubourgs.

Les quartiers des Beaux-Arts, de Boutonnet, de Gambetta, de Figuerolles, des Arceaux, des Gares, des Aubes, sont désignés comme des composantes du nouveau centre de Montpellier.

Ces faubourgs sont les premiers territoires disponibles. Ils constituent le champ d'expansion du centre-ville. Il est essentiel de préserver les lieux de vie qu'ils ont toujours été, tout en améliorant les logements et en aménageant des espaces publics conformes aux attentes des habitants.

De nombreux aménagements — réalisés, en cours de réalisation ou en projet — et une série d'opérations permettront au tissu urbain d'accueillir progressivement des fonctions de centralité : à terme, ces espaces situés en périphérie du centre historique participeront pleinement du centre-ville.

Les O.P.A.H. réalisées dans les quartiers Gambetta-Figuerolles en 1994-1996, Gares-Méditerranée en 1998-2001 et Boutonnet Beaux Arts en 2002 - 2004 ont contribué à ce rattachement. Ce sont sans doute les opérations publiques d'accompagnement qui rendent plus visible le rattachement des faubourgs au centre-ville. Parmi celles-ci, il faut évoquer :

- pour l'O.P.A.H. Gambetta-Figuerolles, l'aménagement du boulevard Renouvier, de la place Chaptal, de la place Salengro, de la rue du Faubourg du Courreau, le réaménagement du square Abbé Coursindel, la réfection de la rue du Faubourg Figuerolles, l'aménagement des abords de la Maison pour tous Joseph Ricome.
- pour l'O.P.A.H. Gares-Méditerranée, les aménagements d'accompagnement sont du même ordre : création de la Maison pour tous Voltaire, réaménagement des rues de la Méditerranée, de la Lorraine, de Barcelone, de la place François Jaume, création du square François Jaume.
- pour l'O.P.A.H. Boutonnet Beaux Arts, l'aménagement de la place Henri Krasucki, des rues du Colonel Marchand et Saint Vincent de Paul ainsi que la création d'équipements



de quartier comme la Maison de l'enfance qui accueille une halte garderie « Pinocchio », une crèche « île aux trésors » et la Maison des Seniors.

La restauration du bâti comme les actions d'accompagnement de l'O.P.A.H. permettent la valorisation des espaces publics et doivent faciliter le rattachement des faubourgs. La priorité de la municipalité tient dans le respect de la forme urbaine. Marquer le ralliement des faubourgs au centre-ville pourrait facilement dénaturer ces quartiers et altérer leur forme.

Le projet Montpellier Grand Cœur encadre cet affinage urbain en organisant un suivi rigoureux des opérations de restauration du bâti (O.P.A.H., campagne de ravalement des façades), de valorisation de l'espace public, d'accompagnement de l'évolution de la forme urbaine (desserrement de la contrainte P.L.D. pour permettre à l'investissement privé de contribuer à l'évolution des faubourgs mais dans le même temps et pour mieux encadrer l'évolution de la forme urbaine par la règle d'urbanisme.

Dans le cadre de l'opération « Montpellier Grand Cœur », la Ville renforce les dispositifs opérationnels mis en place en lançant des OPAH dites de Renouvellement Urbain (OPAH-RU) qui permettront de mener des actions d'envergure, notamment pour traiter des îlots ou des logements insalubres. Ainsi, en juillet 2004, la Ville a lancé sa 7<sup>ème</sup> O.P.A.H. dite de renouvellement urbain sur les quartiers Gambetta Clemenceau et nord Ecusson dont le principal objectif est la lutte contre l'insalubrité tout en maintenant la mixité sociale des quartiers.

Par ailleurs, dès 2005, la Ville va lancer une nouvelle étude de faisabilité d'O.P.A.H. sur le quartier Ecusson sud, autour des halles Laissac et le long du boulevard du Jeu de Paume. Ainsi, en 2006, une 8<sup>ème</sup> O.P.A.H. de renouvellement urbain sera opérationnelle.

### **III.1.1.2. Faciliter la vie des habitants du centre-ville**

L'élargissement du centre-ville à de nouveaux espaces jusqu'ici confinés dans une vie de quartier, et le renouveau recherché pour l'Ecusson historique ne doivent pas nuire à la vie des habitants. Tout doit être mis en œuvre pour la faciliter.

En effet, les fonctions du centre-ville présentent parfois quelques incompatibilités avec le déroulement de la vie quotidienne : les usages et les fonctions évoluent. Pour réduire ces incompatibilités ou les résoudre, il fallait agir sur les facteurs qui contribuent au bon déroulement de la vie quotidienne c'est-à-dire l'habitat, l'accessibilité voiture et les commodités de stationnement, l'espace public et les équipements de proximité.

Le rattachement progressif des anciens faubourgs au centre-ville pouvait avoir des effets néfastes sur chacun de ces points : faire fuir les populations les plus modestes ne pouvant faire face à un emportement du marché immobilier, décourager la population utilisant l'automobile, adopter une conception de l'espace public trop éloignée de la singularité des faubourgs, oublier que ces quartiers doivent rester des lieux de la vie quotidienne en omettant de réaliser les équipements de proximité si importants pour tous.

Le projet Montpellier Grand Cœur intègre aussi ce souci. Il se décline par les quatre orientations qui suivent.

#### **Améliorer les conditions de logement des habitants**

Le centre historique accueille une population importante — 12 885 habitants en 1999 — et ne peut perdre sa fonction d'habitat. Le maintien de ses habitants est une nécessité. Cela s'impose pour deux raisons. D'une part, parce qu'il est important de tenir compte des besoins

des habitants les plus modestes, les plus en difficultés, pour lesquels habiter dans le centre est impératif. D'autre part, parce que l'affaiblissement de la fonction habitat affecterait automatiquement l'agrément du centre historique en particulier et du centre-ville en général. Un quartier habité est un quartier animé, vivant, où l'urbanité garantit l'attractivité indispensable à son renouvellement. La fuite des habitants condamnerait le centre historique et affecterait le centre-ville.

Le Grand Projet de Ville et les opérations programmées d'amélioration de l'habitat prennent en charge cet objectif. L'opération de résorption de l'habitat insalubre « Verrerie Basse », l'opération programmée d'amélioration de l'habitat « Candole - Sainte Ursule » ont inauguré à Montpellier cette orientation dans les années 1980.

L'O.P.A.H. Sainte Anne est lancée en 1993. Initialement, ce quartier du centre historique se présente comme l'un des moins confortables. Au final, l'opération connaît un véritable succès (140 logements réhabilités, 96 logements vacants remis sur le marché). L'aménagement du Carré Sainte Anne, de la place Sainte Anne, des rues adjacentes, la dissimulation des réseaux électriques ainsi que la campagne de ravalement des façades engagée dès 1989 ont contribué à améliorer la vie des habitants de ce quartier. De même l'OPAH Ecusson « Cathédrale-Rectorat » (2001- juillet 2004) a permis d'entreprendre des travaux de réhabilitation dans 320 logements et de raveler les façades de 50 copropriétés. Comme pour les OPAH des faubourgs, la Ville de Montpellier est intervenue très fortement sur le domaine public (aménagement de l'îlot de l'Arquebuse, ravalement de l'Arc de Triomphe, restructuration du musée Fabre, aménagement du square de l'Intendance du Languedoc...). Toutes ces opérations contribuent à la revitalisation sociale du quartier dont les formes ne peuvent être altérées.

L'amélioration des conditions de logement passe par un ensemble d'actions menées dans le cadre de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine :

- l'incitation, par des mesures fiscales, à restaurer le parc privé de logements,
- la production de logements locatifs sociaux publics en construction neuve, et privés conventionnés dans le cadre des OPAH-RU,
- les acquisitions - améliorations avec relogement sur place ou dans le périmètre du quartier Centre,
- les périmètres de restauration immobilière (PRI) sont des périmètres pour lesquels sont programmées des actions d'aménagement urbain. Ils concernent des îlots comportant des immeubles dégradés, voire insalubres, pour lesquels des travaux de réhabilitation, de réparation, de mise aux normes d'habitabilité sont indispensables. La création de ces périmètres, avec des DUP (déclaration d'utilité publique) de travaux est en cours de procédure. Les DUP rendent obligatoires pour les propriétaires les travaux de restauration immobilière dans un délai déterminé.

En outre, les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) mises en œuvre (Arceaux) et programmées (Gambetta-Clémenceau et Strasbourg-Méditerranée au sud de la gare) ont pour objectif de préserver l'ambiance urbaine des faubourgs du XIX<sup>ème</sup> siècle, et de mettre en valeur leur qualité architecturale, urbaine et paysagère. Ces ZPPAUP seront applicables concomitamment avec le PLU révisé.

## **Faciliter le stationnement pour les résidents et l'accès au centre par les transports en commun**

L'organisation des déplacements dans la ville s'inscrit dans la logique développée à l'échelle de l'agglomération qui est consignée dans le plan des déplacements urbains. L'idée générale consistant à écarter progressivement du centre-ville le trafic automobile et à promouvoir notamment les transports en commun, doit tenir compte des habitants du centre-ville qui doivent pouvoir rejoindre facilement leur domicile et parquer leur véhicule dans des conditions satisfaisantes. L'offre publique de stationnement existante, importante en centre-ville (8 500 places dans les parkings publics), est maintenue pour les résidents et dans la mesure où le dynamisme commercial dépend aussi de la possibilité pour certains clients d'accéder au centre-ville avec leur véhicule.

Le projet Montpellier Grand Cœur intègre cette contrainte et y répond d'une part en rappelant le rôle déterminant du tramway dans la desserte du centre-ville, et d'autre part en révisant les conditions d'accès et de stationnement des résidents. Désengorger le centre-ville reste une des grandes priorités de la ville.

## **Aménager l'espace public**

La reconquête de l'espace public fut un des premiers chantiers — notamment dans l'Ecusson historique — sans doute le plus nécessaire.

Dans une ville comme Montpellier, les places jouent un rôle important et donnent à l'espace public sa véritable dimension. Le traitement de la place Sainte Anne a été évoqué.

La place de la Chapelle Neuve, mais aussi la place Saint Côme, dominée par la magnifique coupole de l'ancien amphithéâtre, ont été réaménagées en 1982. Centre de la vie élégante au XVIIIe siècle, la place de la Canourgue a fait l'objet de nombreux aménagements. En 1992, sur les dessins de Bernard Voinchet, l'aménagement répond à un modèle « classicisant » (plates-bandes bordées de buis, massifs de rosiers anciens, allées pavées, plantation de micocouliers en complément de très beaux arbres existants). La fontaine des Licornes et la croix des Pénitents Blancs ont été restaurées à cette occasion, l'Hôtel Richer de Belleval l'ayant été peu de temps avant.

Le traitement de l'espace public est indispensable au renforcement de la vie du centre-ville car en plus de favoriser la mise en valeur du patrimoine, le succès du commerce et l'efficacité des autres fonctions urbaines, il offre la ville aux piétons.

Il est donc le lieu de formation et d'expression des sociabilités, le lieu du « vivre ensemble », mais aussi le lieu où la démocratie prend forme.

L'espace public est un espace clé. Il est partagé par tous et accueille diverses pratiques. Il livre l'image de la Ville. De la qualité de son aménagement dépend le degré de convivialité nécessaire à la vitalité sociale du centre-ville. Le sort de la dynamique commerciale et de l'attraction touristique relève aussi de la réussite de son aménagement. Par le traitement des rues, des places, des squares et jardins, la Ville affirme le caractère d'un centre-ville qui se veut vivant.

Le projet Montpellier Grand Cœur inclut bien sûr le traitement de l'espace public.

La requalification de l'espace public dans l'Ecusson historique, engagée depuis plusieurs années, va se poursuivre notamment dans le cadre de la piétonisation. Un effort particulier sera consenti par la mise en valeur des espaces publics significatifs dans les faubourgs environnant l'Ecusson historique en accompagnement des interventions de requalification du bâti.

### **Créer les équipements socioculturels et les parcs nécessaires aux habitants du centre**

Un centre-ville entièrement voué aux besoins d'images, de promotion, de représentations, n'accorde que peu de place à la vie des habitants quelque peu reléguée au second plan. Si de telles préoccupations ne sont pas absentes de Montpellier Grand Cœur — faire une ville attractive — la volonté de maintenir une vie de quartier est clairement affirmée. A cette fin, le projet Montpellier Grand Cœur n'oublie pas de créer les équipements de proximité permettant l'épanouissement de la population, et de saisir toutes les opportunités pour ouvrir des parcs et jardins publics indispensables à l'agrément de chacun.

#### **III.1.1.3. Faire vivre le centre historique**

Le centre historique a longtemps accueilli toutes les fonctions de haut niveau. En serré dans ses limites médiévales, l'Ecusson historique a rapidement été saturé. Les délocalisations de grandes institutions ont constitué une première solution : des hôpitaux, des universités, des services administratifs ont partiellement quitté le centre historique.

Cette réponse ponctuelle ne s'avérera que partiellement efficace, car si le centre-ville retrouvait progressivement ses aises, au final sa vitalité en était affectée. Pour éviter de le transformer en "centre musée", il fallait donc trouver les moyens de faire vivre le centre historique sans pour autant altérer son patrimoine.

Le rappel de ce qu'était le centre de Montpellier au début des années 1970, suffit à apprécier le chemin parcouru.

Le centre historique perdait sa population — 20 942 habitants en 1962, 13 716 en 1975 — au profit de la conquête de nouveaux espaces ; le principal équipement culturel — l'Opéra Comédie — connaissait une sous-activité ; dans certains quartiers (Candole, Saint Ursule), l'insalubrité avançant, la rénovation (démolition/reconstruction) était programmée. Le patrimoine historique s'appêtait à subir des pertes considérables (Couvent des Ursulines). Par ailleurs, la nationale 113 traversait encore la Comédie ; l'accessibilité réduite et l'engorgement qui s'ensuivait, étouffaient le développement économique du centre-ville.

Face à la gravité d'une telle situation, le renforcement du centre historique a été engagé. Cette volonté s'accroît encore aujourd'hui avec le projet Montpellier Grand Cœur qui, s'agissant de l'Ecusson historique, s'appuie sur quatre actions :

- maintenir un certain niveau d'équipements métropolitains dans et autour du centre historique,
- donner la priorité aux piétons,
- développer le commerce et le tourisme,
- protéger et mettre en valeur le patrimoine immobilier historique.

## **Maintenir un certain niveau d'équipements métropolitains dans et autour du centre historique**

Le maintien dans le centre de fonctions essentielles comme les fonctions administratives, judiciaires, universitaires, culturelles est nécessaire. Ces fonctions caractérisent le centre de toute ville qui occupe une position dominante au sein d'une agglomération et qui manifeste une ambition métropolitaine.

Les équipements correspondants à ces fonctions sont générateurs d'animation et de vie. Le centre ne peut se dispenser de cette vitalité. Il a donc fallu agir pour maintenir la présence dans le centre historique de bon nombre de ces grands équipements — préfecture, palais de justice historique, faculté de droit, musée Fabre, musée historique dans l'Hôtel Richer de Belleval.

Alors que la place disponible commençait à manquer, il a fallu aussi trouver des implantations complémentaires juste en périphérie du centre historique. Une stratégie géographique « d'encerclement » de l'Ecusson historique par des implantations d'équipements à fort potentiel d'animation, de pôles générateurs d'activités et des aménagements structurants a été mise en œuvre. Cette stratégie a permis de maintenir et de renforcer la fonction commerciale et touristique du centre historique ; le Corum, notamment, implanté sur l'Esplanade en bordure immédiate de l'Ecusson historique a répondu à cette attente. Mais l'on peut également citer la Cité judiciaire, le tribunal administratif et l'opération Pitot, le Couvent des Ursulines devenu Agora de la Danse.

Plus récemment des implantations nouvelles de grands équipements à fonction centrale et de pouvoir ont été organisées sur le nouveau quartier de centre-ville Antigone. Ces orientations et stratégies sont poursuivies dans le projet d'aménagement et de développement durable ; l'enjeu étant à la fois l'animation de l'Ecusson historique, et plus généralement celle du centre-ville élargi.

## **Donner la priorité aux piétons**

L'objectif de faire du centre historique un espace piétonnier, en organisant judicieusement sa desserte et en évacuant le transit automobile, est poursuivi depuis plusieurs années.

Une vaste zone piétonne a été créée dans le centre historique. Il fallait impérativement le débarrasser des véhicules compte tenu de la taille des ruelles médiévales ; piétons et automobiles ne pouvaient cohabiter.

Par ailleurs, cette décision permettait de valoriser le commerce. Les nombreuses rues et places dallées, pavées, réaménagées ont permis de faire passer l'espace réservé aux piétons de 5 000 mètres carrés avant 1977 à plus de 60 000 mètres carrés en 2000. Les parkings souterrains ont été créés pour les résidents et les clients des commerces et services. Des espaces publics majeurs ont pu être valorisés ; c'est le cas de l'espace central formé par la place de la Comédie, l'espace Triangle et l'Esplanade Charles de Gaulle : en 1986, après la mise en souterrain de la route nationale 113, Alain Marguerit et Gilles Vexlard, paysagistes, ont réaménagé la place de la Comédie pour les piétons, sur la base d'un grand carroyage qui lui donne son unité. Huit grands candélabres, d'éclairage principal, soulignent son grand axe, les façades étant illuminées en contrepoint par des sources lumineuses intégrées. Cette opération a favorisé la jonction du centre historique d'une part avec l'espace Triangle Polygone Antigone,

et d'autre part, avec les rues descendant vers la gare : ainsi, la place de la Comédie est devenue le centre du centre-ville alors qu'elle était à la périphérie du centre historique.

A son extrémité nord, l'Esplanade Charles de Gaulle constitue un espace public privilégié. Le réaménagement général des sols et boulingrins remonte à 1988 et a été effectué avec restitution des bassins octogonaux de 1729 démolis en 1896. L'Esplanade, longtemps abandonnée au stationnement automobile, et le Jardin du Champ de Mars, avec son bassin, ses statues, ses monuments et son kiosque, constituent aujourd'hui un lieu d'agrément privilégié propice à la détente, à la promenade, aux rencontres, à l'organisation de manifestations. Le Palais des Congrès ponctue cet ensemble remarquable dont la mise en place des allées de platanes date de 1848. Les congrès et autres rassemblements organisés au Corum, mais aussi la création de la station de tramway au pied de ce grand équipement, apportent une animation quotidienne à cet espace public.

Le projet Montpellier Grand Cœur poursuit cette grande entreprise.

L'objectif affiché dans le P.A.D.D. est de poursuivre la piétonisation et la valorisation de l'espace public de l'Ecusson historique tout en favorisant l'accès véhicule nécessaire à la vie des résidents. La réalisation de la première ligne de tramway et les projets des deuxième et troisième qui continueront à irriguer le centre-ville permettent d'avoir cette ambition.

### **Développer le commerce et le tourisme**

Le travail engagé sur l'espace public favorise l'affirmation des vocations commerciale et touristique du centre historique.

Le soutien de la dynamique économique est une nécessité car ni la vocation commerciale ni l'enjeu touristique du centre historique ne sont jamais définitivement assurés.

Dans les années 1970, 1980 et 1990, l'installation de grandes surfaces périphériques à l'extérieur du territoire communal a considérablement fragilisé sa situation. Le centre commercial du Polygone a apporté une première amélioration. Il a permis de développer la chalandise du centre-ville.

Le renforcement commercial s'est par la suite traduit par la création de la Z.A.C. Hermès autorisant, notamment, la réalisation de 10 000 mètres carrés de commerces supplémentaires dans le troisième niveau du Polygone et finançant le passage public Hermès facilitant la jonction entre la place de la Comédie et Antigone.

Elle a également autorisé la réalisation de 1 400 mètres carrés de commerces au Passage de l'Horloge assurant le lien entre le Polygone et l'avenue Henri Frenay accueillant la station de tramway « Hôtel de Ville ».

Le projet Montpellier Grand Cœur entend affirmer toujours plus la vocation commerciale et touristique du centre historique en sollicitant les aspects patrimoniaux, l'aménagement et l'embellissement des espaces publics, l'attractivité culturelle (musées, festivals, manifestations), mais aussi en engageant des actions d'aménagement et d'animation spécifiques.

## **Protéger et mettre en valeur le patrimoine immobilier historique**

Le centre historique de Montpellier reste un quartier vivant ouvert à tous. Il n'a donc pas vocation à devenir un centre musée. Il dispose néanmoins d'un riche patrimoine à protéger et à mettre en valeur. Trois nécessités guident l'intervention de la Ville dans ce domaine.

Disposer d'une réglementation adaptée à la protection du centre historique est la première priorité. A la demande de la Ville, en 1999, le Ministère de la culture a relancé la procédure de mise en révision du plan de sauvegarde et de mise en valeur ainsi que l'élaboration du plan de sauvegarde et de mise en valeur dans les extensions du périmètre du secteur sauvegardé initial. Ce plan approuvé par décret en Conseil d'Etat le 1er septembre 1977 est devenu sur plusieurs parties inadapté à l'évolution nécessaire de l'Ecusson historique.

\*Restaurer les monuments historiques remarquables intervient donc en complément. Il s'agit de poursuivre les efforts réalisés depuis plus de vingt ans et dont la constance n'a jamais été démentie : monuments historiques inscrits, l'église Notre Dame des Tables, ancienne chapelle du Collège des Jésuites, construite entre 1707 et 1748, bénéficie depuis 1982 de plusieurs campagnes de restauration de même que le Collège faisant aujourd'hui partie du complexe culturel abritant le Musée Fabre. Monument historique classé, la tour de la Babote a fait l'objet d'une opération d'envergure de 1978 à 1989 qui a permis de réhabiliter la tour et de restructurer l'îlot environnant. Il s'agit de l'une des tours de l'enceinte du XIIIe siècle, la Commune clôture.

La Ville, dans une très belle mise en espace, a rendu son lustre et sa solidité d'antan à l'un des plus spectaculaire maillon de son riche patrimoine. La Ville a par ailleurs fait restaurer la toiture (1978) et les façades (1991) de la chapelle de la Visitation, autre monument historique inscrit. La transformation de l'église Sainte Anne en centre d'expositions ou le rachat du couvent des Ursulines (1986-1989) constituent deux exemples intéressants de restauration de bâtiments religieux affectés au domaine culturel.

L'ancien cinéma Pathé a été racheté par la Ville qui a redonné à ce bâtiment son identité et son fronton orné du coq emblématique. Rebaptisé centre Rabelais, il a été réaménagé en 1984 en salle de rencontre et de projection.

La restauration a concerné aussi quelques hôtels particuliers au nombre desquels on compte l'Hôtel de Varennes, place Pétrarque (monument historique inscrit), l'Hôtel d'Assas récemment cédé à la Direction Régionale des Affaires Culturelles mais aussi l'Hôtel Baschy du Cayla rue Embouque d'Or.

Mais c'est sans doute le travail de restauration de la place royale du Peyrou qui constitue le chantier le plus important de la Ville. Le Peyrou est la conjonction de trois œuvres : d'abord, la porte d'apparat, ensuite, la promenade rapidement promue place Royale du Peyrou, aménagée à partir de 1689 et surtout de 1766 à 1777 par Jean Antoine Giral et Jacques Donnat, enfin, l'aqueduc de la source Saint Clément construit de 1753 à 1764 par Henri Pitot.

D'importants travaux ont été effectués sur le Peyrou depuis 1981 (restauration des grilles, confortation des murs de soutènement, de la coupole du château d'eau, etc.) Après la réhabilitation des allées basses de la Place Royale du Peyrou, et la restauration de la porte du Peyrou, terminée en 2003, la Ville engage une nouvelle tranche de travaux selon un programme pluriannuel élaboré avec l'Etat.

Poursuivre les campagnes de ravalement de façade et la restauration du bâti. La réussite de la politique de protection et de restauration menée à Montpellier ne fait pas oublier qu'en plus

d'être un lieu d'exception ouvert à tous, le centre historique est aussi un lieu de la vie quotidienne. Les opérations programmées d'amélioration de l'habitat répondent à l'attente des habitants du centre historique. Il s'agit de leur quartier, de leur lieu de vie ; un lieu, il est vrai, empreint d'histoire. Faire vivre le centre historique c'est offrir à ses habitants des conditions d'habitat acceptables et un cadre quotidien convivial. Les O.P.A.H. et les campagnes de ravalement des façades agissent en ce sens mais elles permettent aussi de façonner, d'embellir, de rendre attractif un espace public accessible aux montpelliérains, aux habitants de l'agglomération et plus largement à ceux qui souhaitent découvrir la Ville.



### **III.1.2. Développer l'urbanisation nouvelle pour répondre aux besoins de logement et d'emploi d'une population en croissance**

La ville a évalué ses besoins en matière d'habitat à 2 200 à 2 400 logements par an, correspondant à la production moyenne annuelle depuis 1990, et prenant en compte l'évolution de la population à l'horizon 2010 sur la base d'un taux de croissance moyen annuel compris entre 0,76% et 0,9% par an (conformément au PDU et au PLH). Elle répond à ces besoins notamment par l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs.

C'est par ce même choix qu'elle permet l'accueil de l'activité au sein de parcs spécialisés et qu'elle autorise la production de bureaux ; ainsi, elle accompagne le développement économique de l'agglomération.

La localisation et la programmation des secteurs ouverts à l'urbanisation (AU et AU0) s'inscrivent dans la logique d'ensemble du projet urbain qui répond au souci d'un développement urbain durable.

#### **Programmer l'urbanisation nouvelle dans le cadre d'un développement urbain durable**

La planification urbaine permet de définir les orientations à long terme de l'aménagement du territoire communal.

A Montpellier, l'absence d'un document intercommunal d'aménagement et d'urbanisme à caractère prospectif — de type schéma directeur d'aménagement — s'est traduite dès le début des années 1980 par l'élaboration d'un P.O.S. recouvrant à la fois une portée réglementaire et une forte dimension prospective traduisant le projet urbain.

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain impose aujourd'hui la mise en place d'un schéma de cohérence territoriale (S.C.O.T.) qui constitue un véritable outil de planification urbaine au niveau de l'agglomération.

La compatibilité du P.L.U. avec ce document est exigée. Ces nouvelles dispositions apportent le cadre ayant toujours fait défaut aux initiatives montpelliéraines.

A l'échelle de la commune, des schémas de secteur — constitutifs d'un « schéma directeur d'urbanisme » — ont été très tôt élaborés dans une démarche générale de planification. Projetant à moyen ou long terme une approche globale d'aménagement, cette démarche permet de garantir les objectifs de diversité urbaine, de mixité sociale, et de gestion économe de l'espace en cohérence avec le plan de circulation et notamment les réseaux de transport en commun.

Les outils de la mise en œuvre de cette planification urbaine sont depuis plus de vingt ans à Montpellier l'action foncière forte et l'urbanisation dans le cadre préférentiel de la zone d'aménagement concerté.

Dans les faits, au sein de ces Z.A.C., il s'agit de réaliser des unités de vie de 1 500 à 3 000 logements. A cette échelle, l'aménagement de ces unités est facilité. Du commerce à l'école, du square à la maison pour tous, de véritables lieux de vie s'organisent.

Les Z.A.C. garantissent aussi la maîtrise publique de l'architecture et de l'aménagement de l'espace public.

La réalisation de ces unités est confiée à un seul concepteur dont le travail exprime le « génie des lieux ». Sa responsabilité est engagée à tous les niveaux : diversité des lieux, des ambiances urbaines, des choix architecturaux, des tracés, etc. Pour autant, ces quartiers ne vivent pas isolés les uns des autres. De nombreux liens existent entre chacun d'eux et permettent au schéma de secteur de conserver l'unité qui le fonde.

C'est ainsi que la Ville participe à l'offre de logements et à celle d'activité. Sur les dix dernières années, on peut évaluer à environ 2 300 le nombre de logements produits chaque année à Montpellier, dont environ 1 000 en Z.A.C.

La mixité sociale est garantie par l'aide constante de la ville à la construction de logements sociaux répartis dans les diverses opérations nouvelles.

### ***III.1.2.1. Organiser la localisation de l'urbanisation nouvelle sur le territoire communal***

Le rééquilibrage du développement de la Ville vers l'Est a guidé le projet urbain montpelliérain depuis son élaboration à la fin des années 1970.

Ce projet rompt avec le laisser-aller des années précédentes favorisant le développement concentrique, ignorant totalement la partie Est du territoire communal au profit de ses parties nord et ouest.

Le sud-est de la commune était resté quant à lui un espace peu structuré, vierge ou peu mité à proximité immédiate du centre-ville (entre 500 mètres et 2 kilomètres de la place de la Comédie). Couvert pour partie par les zones inondables du Lez et occupé sur ses marges avec la ville existante par de grandes propriétés institutionnelles, ce secteur de la commune offrait, de fait, de grandes disponibilités foncières disposant de surcroît de bonnes conditions de dessertes depuis les grands axes de circulation existants (autoroute A9, voies express de liaison avec les stations du littoral).

La nouvelle politique a donc consisté à orienter le développement de la Ville dans cette direction, vers l'autoroute, l'aéroport, la future gare TGV et la mer, donnant ainsi naissance au projet Port Marianne.

L'opération Antigone amorce ce changement et contribue au début des années 1980 au renouvellement urbain en inaugurant l'élargissement du centre-ville.

Dans cet élan, il est vite apparu nécessaire d'organiser le développement urbain selon une logique axiale, d'abord à l'échelle de la Ville, puis à celle de l'agglomération.

- Un premier temps a consacré l'axe montpelliérain organisant un développement linéaire orienté nord-ouest/sud-est depuis le quartier excentré à l'ouest de La Mosson jusqu'à Port Marianne à l'Est, en passant par le quartier Hôpitaux Facultés et le centre-ville. Ce schéma

linéaire d'organisation de l'urbanisation nouvelle a permis la réalisation de la première ligne de tramway qui en est devenue aujourd'hui l'épine dorsale. Il a permis la réalisation des quartiers de Port Marianne, à son extrémité sud-est, et plus récemment, de celle du quartier Malbosc, au nord-ouest.

- Un deuxième temps, plus actuel, révèle la logique d'agglomération et notamment l'organisation des déplacements par un réseau de lignes de tramway (avec 4 lignes de tramway qui sont déjà implantées et une cinquième ligne programmée). Cette organisation oriente désormais l'urbanisation et la production de la densité urbaine au-delà de son territoire ; c'est de cette nouvelle logique qu'émergent les choix de nouveaux secteurs d'urbanisation à l'ouest et au nord-ouest du territoire communal.

### **Poursuivre le développement de la ville à l'Est : le projet urbain de « Port Marianne »**

Après la réalisation des travaux de re-calibrage du Lez permettant l'extension de la Ville au-delà de son cours — maîtrise des crues par le calibrage du lit du fleuve —, sur la base du schéma de secteur établi pour l'ensemble de ce territoire de 600 hectares, le projet urbain de Port Marianne est entré en phase opérationnelle.

Ce projet s'organise autour, d'une part, de l'axe est-ouest d'un grand parc (parc Georges Charpak), d'autre part, du cours du Lez (nord-sud). A la jonction du fleuve et de l'axe de parc Marianne se trouve le bassin Jacques Cœur, destiné à évoluer en port fluvial (centre emblématique du projet d'urbanisation nouvelle de Port Marianne). L'idée d'un port est puisée dans l'histoire récente de la Ville avec, au début du XVIIIe siècle la construction du canal de Graves, lien entre le canal du Midi (donc la mer) et le port Juvénal qui desservait Montpellier ; cette voie d'eau a fonctionné jusqu'à ce que la concurrence du chemin de fer conduise à l'abandonner après la fin de la première guerre mondiale.

L'objectif de ce projet est de créer un tissu urbain complexe, multi-fonctionnel et vivant, au sein duquel se mêlent logements, activités, espaces verts, équipements publics et privés.

L'objectif est de localiser l'habitat au plus proche de la ville existante et d'accueillir l'activité au plus proche des axes de communication, en vitrine, là où l'habitat est peu souhaitable au regard des nuisances (autoroute A9, avenue Raymond Dugrand, avenue Pierre Mendès France, aéroport Montpellier Méditerranée). Les entreprises bénéficient à la fois de la proximité des grands moyens de communication et d'une situation en porte de ville. Ces zones sont localisées sur la partie Est et Sud de Port Marianne.

A l'ouest et au nord du territoire de ce projet, à proximité du Lez et du centre-ville et à l'abri des nuisances, se développent des quartiers vivants au sein desquels l'habitat et l'emploi seront associés.

Cela étant, deux travers étaient possibles : soit la juxtaposition hétéroclite d'objets architecturaux, soit la monotonie d'un style architectural uniforme sur une surface étendue. D'où la recherche d'une architecture vivante, variée et de qualité.

Pour assurer la cohérence entre les différents quartiers de Port Marianne et pour garantir la qualité de leur environnement, un schéma directeur de paysage a été établi pour les 600 hectares par les paysagistes Michel Desvigne et Christine Dalnoky. Le schéma assure l'homogénéité de la ville sur l'Est de la commune en instituant le principe de liaisons végétales continues.

Il permet l'existence de quartiers différents les uns des autres sans juxtaposition incohérente car chaque quartier constitue une unité de perception paysagère autonome dans laquelle pénètre la trame végétale commune.

Les boulevards urbains sont bien sûr des coupures qui séparent ces quartiers mais le traitement homogène de l'espace public assure la continuité de la ville ; les espaces publics deviennent des sutures qui relient les quartiers.

Afin d'assurer la variété du futur paysage urbain de Port Marianne tout en évitant la juxtaposition d'architectures hétéroclites, la ville a décidé de retenir pour chaque quartier un parti urbain spécifique conduisant à l'adoption d'une forme urbaine déterminée. Cette diversité permet d'offrir aux habitants le choix de différents modes de vie, de différentes ambiances urbaines tout en assurant les conditions d'une cohérence indispensable dans la constitution de chaque quartier.

Le quartier est en effet une échelle essentielle à prendre en compte dans la constitution d'une ville harmonieuse.

Son équilibre est d'abord assuré par le programme défini par la ville : mixité des fonctions (habitat collectif le plus souvent pour économiser l'espace nécessairement précieux d'une ville centre d'agglomération, activités, équipements publics et privés), diversité du logement (logements aidés et non aidés) et qualité de l'environnement (parkings publics, espaces verts de proximité).

Le caractère propre de chaque quartier, qui s'appuie sur le parti urbain défini par la ville, est conçu par un architecte urbaniste qui établit le plan d'urbanisme, définit le paysage architectural et dessine les espaces publics. Pour chacun d'eux, c'est le site qui a déterminé le choix du parti urbain et le parti urbain qui a orienté l'architecte.

### **Organiser de nouveaux développements en cohérence avec la politique des déplacements mise en place**

Aujourd'hui, l'accueil de la croissance se poursuit et s'organise en cohérence avec la politique des déplacements définie à l'échelle de l'agglomération et notamment des projets de lignes de T.C.S.P. (tramway).

La rationalisation de l'usage des différents modes de transport vise à réduire l'utilisation de l'automobile afin de répondre aux exigences relatives à la qualité de l'air et à une solution fonctionnelle acceptable.

La loi S.R.U. insiste sur l'utilité de rapprocher la politique des déplacements et la politique d'aménagement et de développement pour l'établissement d'une cohésion sociale et urbaine.

Par les choix d'aménagement et d'urbanisme, la politique d'aménagement et de développement urbain de la ville de Montpellier contribue à améliorer les déplacements en localisant l'essentiel de l'urbanisation nouvelle sur le tracé des lignes du tramway ou, autrement dit, en orientant volontairement la densité. C'est précisément le cas des nouvelles opérations Malbosc, Grisettes et Ovalie et du secteur d'extension de parc 2000, puisqu'elles bénéficient ou bénéficieront respectivement du passage de la première ligne du tramway (en fonction), de la deuxième ligne (à l'étude), et de la troisième (en projet).

### **III.1.2.2. Permettre la réalisation de grands équipements métropolitains dont la ville-centre a besoin**

Le centre-ville de Montpellier accueille un nombre conséquent d'équipements métropolitains, c'est la volonté exprimée pour l'animer.

La ville a très tôt compris la nécessité de disposer sur son territoire d'équipements métropolitains lui permettant d'asseoir son statut de grande ville. Le centre-ville ne peut toutefois les recevoir tous. La ville de Montpellier a souhaité répartir ces grands équipements sur l'ensemble du territoire communal, et si possible à proximité des axes de dessertes les mieux adaptés dans le cadre notamment des schémas de secteurs d'urbanisation nouvelle.

Les grands équipements publics voient affluer, quotidiennement ou plus occasionnellement, une population nombreuse. Les concentrer en un même espace devient rapidement ingérable notamment du point de vue des déplacements.

Dans ce domaine, la municipalité de Montpellier a très tôt évalué les conséquences d'un tel choix et a privilégié des localisations dispersées dans l'ensemble des sept quartiers de la Ville. Ainsi :

- le centre-ville accueille l'Opéra Palais des Congrès, la Bibliothèque Municipale Centrale, la Piscine Olympique, la Préfecture...
- le quartier de la Paillade : le Stade de la Mosson et le Palais Pierre de Coubertin ;
- le quartier Hôpitaux Facultés : les hôpitaux, les grands établissements d'enseignement supérieur et de recherche mais aussi le Palais des sports René Bougnol ;
- le quartier Port Marianne : le Zénith, les équipements de loisirs d'Odysseum et une composante de l'université Montpellier I à Richter ;
- le quartier Croix d'Argent : Garosud et le futur stade de rugby dans le quartier Ovalie, etc ...
- le futur Hôtel de Ville, quant à lui, se dressera prochainement sur la rive droite du Lez dans l'axe du bassin Jacques Cœur dans un secteur en voie de mutation qui sera demain inclus dans le centre-ville élargi.

### **III.1.2.3. Contribuer au développement économique de l'agglomération**

Le développement économique n'est pas une compétence de la ville. C'est la Communauté d'Agglomération qui en a la charge. Toutefois, la commune de Montpellier, responsable de l'aménagement de son espace, adapte son P.A.D.D. de sorte que le développement de Montpellier au sein de l'agglomération se réalise en conformité avec les grands principes organisateurs du développement économique de l'agglomération montpelliéraine.

### **Conforter les domaines d'excellence de la technopole et favoriser la création d'emplois stratégiques**

Par ses choix, l'Agglomération souhaite encourager le développement d'activités à forte valeur ajoutée dans la ville centre. Le P.L.U. de Montpellier doit donc favoriser le confortement des domaines d'excellence de la technopole et aider à la création d'emplois stratégiques.

Pour cela, la ville doit élargir les possibilités d'accueil des entreprises en développant les parcs d'activités existants ou en en créant de nouveaux autour notamment des pôles définis dans le cadre de la technopole, en accompagnant les créateurs d'entreprises qui intègrent des pépinières d'entreprises, en répondant aux besoins d'évolution de grandes entreprises déjà implantées et qui souhaitent développer leur activité.

### **Accueillir les entreprises assurant un service permanent au marché local**

Par leur activité, ces entreprises apportent à Montpellier toute la richesse nécessaire à la réalisation de son projet. Elles contribuent aussi à son image.

Mais tout cela ne doit pas faire oublier que d'autres activités moins prestigieuses, moins rémunératrices, sont indispensables à la vie de la ville. Il s'agit de l'ensemble des entreprises répondant quotidiennement aux besoins des entreprises et des particuliers. Ces entreprises doivent aussi trouver leur place dans l'espace communal de la ville centre d'agglomération, et un soutien de la collectivité qui s'exprime notamment par la valorisation de ces activités au sein de parcs d'activités dédiés à ces entreprises.

### **Développer odysseum : un complexe ludique et commercial, de conception novatrice et directement relié au centre ville par le tramway**

Compte tenu de sa structure urbaine héritée de ses origines médiévales et protégée par l'Etat dans le cadre du secteur sauvegardé, compte tenu de la spécificité du tissu des faubourgs, le centre-ville ne peut plus accueillir dans des conditions de dessertes et de stationnement satisfaisantes, l'ensemble des équipements de niveau métropolitain dont la ville a besoin pour affirmer sa place face à la concurrence des autres grandes villes françaises et européennes.

Si l'opération Odysseum se justifie d'abord par ce contexte particulier relevant la nécessité d'équipement de la ville, il ne faut pas méconnaître l'enjeu économique que représente l'aménagement du quartier des Portes de la Méditerranée sur ce site stratégique.

Longtemps, les investissements se sont concentrés sur le centre-ville et se poursuivent aujourd'hui dans le cadre de Montpellier Grand Cœur. La vitalité du centre-ville est assurée, mais la ville doit trouver un autre site afin de renforcer son potentiel économique.

En effet, d'après le diagnostic de l'offre commerciale dressé par l'étude Mall & Market<sup>8</sup> (cf. chapitre I paragraphe I.1.2.1. i), l'agglomération montpelliéraine ne bénéficie, outre le centre

---

<sup>8</sup> Etude Mall & Market, projet de création du centre commercial Odysseum sur la commune de Montpellier, juin 2004

Polygone, d'aucun réel centre commercial, et surtout d'aucun site capable de faire face à la croissance des marchés dans les décennies à venir.

Le projet de complexe commercial à Odysseum a donc été conçu afin de répondre à deux grands objectifs :

- **Répondre aux besoins du marché et aux exigences de l'aménagement du territoire.**

Il s'agit tout d'abord de répondre aux besoins des consommateurs par le développement d'une offre commerciale adéquate, dans un contexte local de forte croissance économique et démographique de l'agglomération, et plus globalement de la zone de chalandise. Le projet, tout en prenant en considération l'existant, doit permettre de répondre à la demande actuelle et future, à la mesure des ambitions et du potentiel de l'agglomération.

La localisation d'un tel projet, qui s'inscrit dans la perspective de nombreuses années de conception et de mise en œuvre du projet urbain de la ville, prend son sens en terme d'aménagement du territoire à échelle de l'agglomération (voir ci-dessous).

- **Constituer un vecteur de modernisation de l'équipement commercial**

Il s'agit ensuite de créer un pôle commercial qui constitue pour l'agglomération une véritable vitrine. L'espace à aménager fait l'objet d'un programme immobilier de qualité, avec notamment des espaces verts et des espaces publics soignés.

Pour constituer un espace commercial attractif et moderniser l'appareil commercial de l'agglomération, le projet présente une programmation commerciale homogène, avec de nouveaux concepts et des enseignes de référence.

Cet ensemble sera un moyen pour les enseignes d'adapter leur outil de vente à l'évolution des habitudes de consommation.

### **Une localisation stratégique – un environnement porteur**

Le projet de centre commercial Odysseum s'intègre dans le projet global d'aménagement de Port Marianne - Portes de la Méditerranée, dont le potentiel indéniable et la localisation en entrée de ville lui confèrent tous les atouts d'une opération d'urbanisme et de développement économique de premier ordre dans un contexte de forte croissance démographique.

Plus généralement, l'opération Port Marianne - Portes de la Méditerranée s'intègre au vaste projet urbain de Port Marianne dont les objectifs sont de répondre aux besoins en matière de logements (avec la construction d'environ 10 000 logements), d'accueillir des entreprises (avec plus de 120 000 m<sup>2</sup> de bureaux et de locaux d'activités), et d'accueillir des activités concourantes à l'animation urbaine telle que les activités culturelles, sportives et ludiques.

C'est dans ce but qu'ont été créés sur le secteur Port Marianne - Portes de la Méditerranée un planétarium, un multiplexe cinématographique, une patinoire, et un aquarium (en cours de réalisation). Cette concentration a doté Montpellier d'une offre peu égalée en structures ludiques au niveau national.

Le projet de complexe commercial est localisé en bordure de l'autoroute A9 et de l'avenue Pierre Mendès France, en articulation avec le pôle ludique et de loisirs, et à proximité d'une importante zone d'activités économiques (Millénaire I et II) cumulant 6 000 emplois.

Son emplacement stratégique, à proximité d'axes routiers majeurs et de pôles économiques importants, confère ainsi au projet d'incontestables atouts : il bénéficie d'une parfaite visibilité et d'une excellente accessibilité.

### **Les objectifs du projet de complexe commercial**

Répondant aux deux objectifs énoncés ci-dessus, le projet de complexe commercial à Odysseum comprend un centre commercial intégrant un hypermarché et deux grandes surfaces spécialisées (équipement de la personne et de la maison).

L'objectif est d'attirer les biterrois, les nîmois, les narbonnais à Montpellier, grâce à des enseignes phares uniques sur le territoire régional et d'encourager cette clientèle à profiter de sa venue pour aller visiter les commerces du centre ville. Pour cela, diverses actions pourraient être mises en œuvre, concernant notamment d'éventuelles facilités d'utilisation du réseau tramway le samedi.

Le projet contribuera au dynamisme économique et au soutien de l'emploi local grâce à l'embauche de 830 personnes (hors activités de restauration et services), soit environ un millier d'emplois.

### **Une offre commerciale compatible avec les perspectives de croissance démographique de l'agglomération.**

L'analyse chiffrée de l'offre commerciale, appréhendée au travers des densités commerciales, permet d'apprécier la part de marché estimée du projet Odysseum dans le paysage commercial.

Les densités commerciales sont des indicateurs qui permettent d'appréhender le projet en fonction de l'offre existante, par secteur d'activité. Toutefois, les données les concernant doivent être relativisées et démontrent, dans le cas d'Odysseum, un certain potentiel, dans la mesure où :

- les densités sont calculées sur la population légale du dernier recensement de 1999. La population française évoluant bien moins fortement que la population de la zone de chalandise (+16,9% contre +3,64% en France), les densités vont progresser de façon plus accentuée au niveau national qu'au niveau local ;
- les densités, par définition, sont des données chiffrées qui n'intègrent que la masse de m<sup>2</sup> commerciaux et qui ne prennent pas en considération les différences de gammes, les différences de positionnement et les différentes typologies de commerces : plus l'offre est large, plus les densités sont appelées à être supérieures à la moyenne nationale ;
- enfin, le projet Odysseum sera implanté dans l'une des premières zones touristiques françaises, à proximité des principales stations de la côte languedocienne (Grau-du-Roi, La Grande Motte, Palavas Les Flots, Carnon). Or les densités n'intègrent pas la nécessité, pour un territoire donné, d'être doté d'un appareil commercial plus important permettant de satisfaire simultanément la population locale et la population touristique et de passage. Cette distinction doit être faite pour les grandes surfaces alimentaires mais aussi pour des commerces non alimentaires : sport, livres, disques, habillement...

D'autre part, l'étude réalisée par Mall & Market établit que, sur les secteurs d'activités du projet Odysseum, la croissance de chaque marché de la zone de chalandise représentera un



potentiel de développement de 29 000 m<sup>2</sup> pour les hypermarchés, de 32 000 m<sup>2</sup> pour l'équipement de la personne et de 8 000 m<sup>2</sup> pour le secteur culture/ loisirs. Or Odysseum comblera en moyenne à peine 50% de ces potentiels.

Ainsi, la croissance naturelle du marché permettra l'implantation des enseignes sans pour autant limiter les chiffres d'affaires cumulés des magasins déjà existants. La croissance des marchés aura pour conséquence de compenser les effets sur l'appareil commercial de la zone de chalandise liés à la création d'Odysseum.

### **Conclusion**

La création d'un espace commercial à Odysseum en tant que composante du quartier Port Marianne-Portes de la Méditerranée permettra de renforcer l'attractivité commerciale de Montpellier, dans un contexte évolutif au sein des agglomérations environnantes. Sa réalisation se fera en parallèle des actions menée par la Ville et l'Agglomération de Montpellier dans son centre-ville en matière de revitalisation de commerces.

Le projet s'inscrit dans une parfaite complémentarité avec l'appareil commercial proche et plus généralement avec celui de l'agglomération montpelliéraine.

Ces implantations pourront apporter une offre aujourd'hui absente pour certaines enseignes et une diversité commerciale grâce à l'offre développée par les enseignes souhaitant accentuer leur présence dans l'agglomération.

### **III.1.3. Renforcer l'identité de chaque quartier**

Mosson, Cévennes, Hôpitaux Facultés, Près d'Arènes et Croix d'Argent sont les quartiers nés de l'urbanisation développée durant les années 50-70 sous le poids d'une pression démographique particulièrement forte.

Au cours de cette période, la population de Montpellier a doublé, passant de 97 500 en 1954 à 195 600 en 1975.

Ces quartiers se sont construits selon deux grandes tendances :

- une ségrégation rigoureuse des fonctions localisant sites universitaires, de recherche et hospitaliers au nord, zones industrielles au sud, habitat locatif social largement localisé à l'ouest avec notamment au nord-ouest le quartier de la Paillade.
- un développement urbain librement organisé en dehors de ces zones spécifiques d'aménagement urbain où se côtoient sans cohérence apparente immeubles collectifs et maisons individuelles, où les espaces publics étaient et sont encore parfois sous-dimensionnés et les équipements en nombre insuffisant.

Cette urbanisation rapide et mal contrôlée s'est étendue largement au nord et au nord-ouest du centre-ville. Elle a abouti à la formation de quartiers qui, au final, se révèlent être peu structurés, peu propices à l'affirmation d'une identité qui développe le sentiment d'appartenance chez les habitants.

Depuis 1977, la politique engagée par la ville travaille précisément au renforcement de l'identité de chaque quartier.

Cette politique a avant tout consisté à faire exister chacun de ces quartiers en les désignant, en les nommant. Cela s'est traduit par l'identification dans la Ville de sept quartiers — ceux cités ci-dessus mais aussi ceux du Centre et de Port Marianne.

Ce découpage administratif renvoie à des réalités historiques et sociologiques identifiables qui expliquent les orientations formulées par le P.A.D.D..

Les orientations du P.A.D.D. sont autant de réponses apportées à la situation problématique rencontrée par ces quartiers. Elles consistent à :

- embellir les espaces publics et à réaliser de nouveaux équipements de proximité,
- à engager des opérations de renouvellement urbain,
- à traiter les espaces publics majeurs de la ville.

### ***III.1.3.1. Embellir les espaces publics et réaliser de nouveaux équipements de proximité dans les quartiers***

Depuis la fin des années 1970, l'intervention de la municipalité a permis l'aménagement ou le réaménagement de nombreux espaces publics.

Elle a aussi favorisé le développement des équipements de proximité dans chaque quartier.

Mais la tâche est d'envergure et les efforts se poursuivent car ces quartiers répondent parfois encore à la logique qui les a fait naître.

Dans les faits, les espaces publics souffrent de plusieurs maux : délaissement, dégradation, conception dépassée, inadaptation aux pratiques actuelles, usage bien souvent trop monofonctionnel centré sur la nécessité de la circulation et du stationnement de l'automobile au détriment des fonctions de centralité, d'accueil, d'identité.

Par leur aménagement, par les pratiques qu'ils reçoivent et suscitent, les espaces publics doivent participer à l'affirmation de l'identité des quartiers. Ils doivent être des lieux de rencontre ouverts à tous qui garantissent la pérennité du lien social.

Le P.A.D.D. poursuit les actions et les opérations visant d'une part l'aménagement des espaces publics fédérateurs, créateurs de centralité et d'autre part la valorisation de l'espace public autour des nouvelles lignes de tramway.

Les équipements publics de proximité sont l'un des supports fondamentaux de la solidarité dans les quartiers puisqu'ils assurent non seulement l'accès de tous aux services de la vie quotidienne mais aussi à la culture, aux sports, et favorisent la prise de responsabilité par le biais du développement du tissu associatif.

A ce titre, ils sont le support d'une politique d'intégration sociale et d'un développement harmonieux et équilibré de la vie des quartiers.

Du point de vue urbanistique, ils sont souvent l'occasion de promouvoir ou de renforcer les centralités dans les quartiers en cours de réalisation qui en sont dépourvus, de favoriser l'émergence d'équipements et de services privés dans leur environnement immédiat, d'impulser

la créativité architecturale, et de mettre en place des actions d'accompagnement favorisant la mise en valeur de l'environnement urbain.

Un réel effort en matière d'équipements de quartiers a été fait depuis vingt ans. Il apparaît qu'il doit être complété, soutenu, notamment dans les quartiers existants qui en ont le plus besoin. L'enjeu est de conforter et de développer la vitalité des quartiers.

La présentation de la situation de chaque quartier ainsi que le rappel de quelques actions importantes menées en faveur de l'aménagement des espaces publics et de la réalisation d'équipements de proximité replacent dans leur contexte les choix faits pour fixer les orientations du P.A.D.D. dans ces domaines.

La nouvelle structuration mise en place dans le cadre de la loi sur la participation — un élu et un conseil pour chacun de ces quartiers — va aider à poursuivre et à accentuer les actions et opérations menées pour renforcer leur identité et améliorer la vie quotidienne de leurs habitants.

### **Le quartier Mosson**

Cette nouvelle appellation regroupe les Hauts de Massane, Mosson et Celleneuve.

Le quartier de la Paillade est créé en 1962 sous forme de Z.U.P. et selon un modèle commun à l'ensemble des villes françaises pour répondre à l'urgence des besoins de la population en matière de logement.

Ce quartier est situé à l'extrémité nord-est de la Ville à cheval entre la plaine qui borde la Mosson et les reliefs du pli de Montpellier. Il révèle, essentiellement dans sa partie sud, les formes typiques de l'urbanisation des années 1960 dont le plan orthogonal organise un habitat collectif dense sous forme de tours et de barres.

Entre plaine et colline, dans le quartier des Hauts de Massane, de nombreuses villas accrochées à mi-pente s'intègrent aujourd'hui à la topographie mouvementée et remplacent des projets beaucoup plus denses prévus à l'origine, préservant le caractère paysager du site et témoignant d'une volonté très tôt ressentie de dé-densification du quartier. Le souci d'un environnement de qualité s'est traduit aussi par de nombreux aménagements paysagers comme le parc Chico Mendez, les abords de l'avenue de l'Europe et par une mise en valeur des espaces naturels comme sur les bords de la Mosson ou autour du lac des Garrigues. Des équipements sportifs ont été inscrits dans cet environnement vert privilégié (stade de la Mosson, piscine, tennis, base nautique). Des marchés de plein air (aux puces ou aux fleurs), deux maisons pour tous (Georges Brassens au nord et Léo Lagrange au sud), une bibliothèque, assurent l'animation du quartier.

En contraste, le vieux bourg de Celleneuve révèle toute la richesse de l'architecture vernaculaire locale. Les maisons traditionnelles flanquées d'escaliers en façade et les espaces publics ombragés donnent à ce quartier le pittoresque qui en fait son identité, et qu'il faut préserver et valoriser.

Greffée sur cette structure de village, une extension de l'urbanisation lancée dans les années 1980, la Z.A.C. de La Fontaine, prolonge le vieux bourg par ses espaces publics de qualité et le caractère traditionnel de son architecture.

Dès sa création, le quartier de la Paillade est un quartier séparé de la ville. Il l'est pour deux raisons : physique et fonctionnelle.

La première tient à sa localisation sur le territoire communal. Il est loin du centre-ville et des autres quartiers : en fait, le domaine de 300 hectares d'un seul tenant sur lequel il est né constituait une opportunité foncière que l'Etat a saisi sans se soucier de son éloignement de la ville existante. Aujourd'hui, avec la première ligne de tramway cette distance s'est réduite, le quartier n'est qu'à quinze minutes du centre-ville. Le développement de la Ville aidant, les autres quartiers s'étendent (Hôpitaux Facultés et Croix d'Argent) et sont sur le point de réaliser la jonction et donc l'intégration du tissu urbain.

La seconde est liée à la spécificité de son programme urbain : un quadrillage large, une continuité du bâti, de l'habitat collectif en grands immeubles, une absence d'activités et d'équipements. Dès le départ, la Z.U.P. propose un projet dense qui se distingue du tissu existant et qui, de ce fait, développe sa propre logique (celle véhiculée dans les années 1960).

Depuis plusieurs années, le quartier de la Paillade est un des grands enjeux du projet urbain et du P.A.D.D. aujourd'hui pour l'ouest du territoire communal. Le P.A.D.D. s'attache à atténuer cet isolement en replaçant l'évolution du quartier dans le cadre du développement de la Ville et de l'agglomération.

Le tracé de la première ligne de tramway ainsi que l'aménagement de la Z.A.C. de Malbosc, à proximité, sont les plus récentes manifestations de cette volonté de désenclavement. Le Grand Projet de Ville accentue les effets de ce processus pour raccrocher Mosson aux autres quartiers de Montpellier.

Le P.A.D.D. part de ce constat et travaille à la réintégration du quartier dans la ville. En plus des interventions relatives à l'espace public et aux équipements de proximité, d'autres actions et opérations devront organiser la dé-densification de l'espace, l'affinage de la forme urbaine, réaliser la mixité sociale dans l'habitat, et insérer ou intégrer encore davantage l'activité économique.

En outre, le P.A.D.D. intègre en continuité du GPV, le projet de rénovation urbaine du quartier Mosson sur cinq ans (2005-2009), présenté à la nouvelle agence nationale de rénovation urbaine (ANRU), basé sur des actions spécifiques en matière d'habitat (démolitions, dédensifications, résidentialisations), de redynamisation des actions commerciales, de requalification des espaces publics et d'amélioration des équipements publics.

### **Le quartier Cévennes**

Le quartier s'organise au sud avec le quartier de la Chamberte et celui de la Martelle, et au nord autour du secteur Alco-Cévennes.

Le quartier de la Chamberte/La Martelle présente un caractère résidentiel qui s'inscrit dans un environnement boisé de qualité. Des villas de standing au milieu de grandes parcelles jouxtent quelques propriétés boisées où se dissimulent de belles maisons de maîtres du XIXe siècle. Vers la route de Lavérune, d'anciennes terres agricoles accueillent de beaux bâtiments du XVIe et du XVIIe siècle entourés de parcs boisés.

De coquettes résidences et de nombreux lotissements ont terminé la colonisation de ce site privilégié.

Au nord, entre les Cévennes et la Chamberte se situe le château de la Piscine qui présente avec son parc un ensemble de grande qualité dans un environnement très urbain et hétérogène (individuels, collectifs, hypermarché).

La nature confuse du développement de l'urbanisation s'accorde avec une absence de structuration du tissu. Le manque d'éléments structurants et d'orientation dû en partie à l'existence d'une voirie ancienne qui suit "le pas de l'âne", rend le quartier chaotique, où lotissements de maisons individuelles et immeubles collectifs se partagent l'espace sans règles apparentes. On est à la recherche d'un ordre spatial.

C'est pour renouer avec cet ordre spatial que le P.A.D.D. apporte par exemple une réponse globale à la situation problématique rencontrée par le quartier du Petit Bard situé au cœur de ce quartier des Cévennes.

Ce travail s'appuiera notamment sur la mise en œuvre du projet de rénovation urbaine à cinq ans (2005-2009) défini sur le secteur Petit Bard – Pergola et destiné à être présenté à l'ANRU. Ce projet repose sur des actions liées à l'amélioration de l'habitat, sur le développement de la mixité urbaine, ainsi que la requalification des espaces publics et la poursuite du développement des équipements publics.

Il prévoit notamment la démolition et la reconstruction de plus de 450 logements et la réhabilitation de tous les logements conservés. Dans cet esprit, dans une moindre ampleur, des actions de même type pourront être menées dans d'autres secteurs de ce vaste quartier des Cévennes.

### **Le quartier de la Croix D'Argent**

A l'Est, l'ensemble Lemasson - Croix d'Argent est un quartier récent qui s'est développé en grande partie depuis une trentaine d'années. Un habitat essentiellement collectif aéré et structuré par un ensemble de rues s'est organisé autour d'un lieu devenu central, le parc Tastavin, autour duquel sont situés les équipements, les commerces et la vie du quartier.

Plus au Sud, dans le secteur de la Marqueroise et des Montels, l'urbanisation sous une forme dominante de collectifs se poursuit mais avec un caractère plus résidentiel et plus verdoyant, inscrit dans un site vallonné structuré par l'avenue Villeneuve d'Angoulême.

La limite de la ville reste imprécise, avec des espaces naturels et agricoles et des îlots d'urbanisation plus récents.

Entre la route de Lavérune, au nord, et la route de Toulouse, au sud-ouest, le quartier Estanove/Pas du Loup s'est développé autour de deux grands domaines militaires, la caserne Guillaut, et le Parc Montcalm, refermés sur eux-mêmes. Durant les trente dernières années, cette partie du territoire s'est urbanisée au rythme des opportunités foncières mêlant sans cohérence lotissements de villas individuelles et quelques ensembles collectifs (Estanove - Paul Valéry - Pas du Loup). La structure urbaine d'ensemble est peu lisible et présente peu de repères urbains structurants.

A l'Ouest de l'avenue de la Rocambale, le quartier Bagatelle structure l'urbanisation récente autour de son centre formé de collectifs encerclant la place de Chine.

Dans ce quartier, le P.A.D.D. prévoit notamment la réalisation de nouveaux quartiers — Grisettes et Ovalie — en relation avec le passage de la deuxième ligne de tramway qui aideront à redonner une identité à ce secteur de la ville.

### **Le quartier Près d'Arènes**

Les trois composantes du quartier sont Les Aiguerelles à l'Est, Saint Martin à l'ouest et Près d'Arènes au sud.

Le quartier des Aiguerelles présente, du nord au sud, de l'habitat collectif datant des années 1960, puis une occupation mixte et peu ordonnée, et enfin les lotissements plus récents construits autour du complexe sportif de la Rauze.

Le quartier Saint Martin est limité par le boulevard Rabelais. Du nord au sud, se succèdent la cité Mion, constituée de villas des années 1950, puis un habitat pavillonnaire plus modeste qui s'ouvre ensuite sur les immeubles collectifs de la cité Saint Martin.

En terme de renouvellement urbain, le véritable enjeu de ce quartier de Montpellier se situe au niveau de son extrémité sud regroupant la zone industrielle des Près d'Arènes et le secteur de Tournezy.

Deux entités caractérisent ce sous quartier.

D'une part, la zone industrielle des Près d'Arènes qui est totalement dépourvue d'habitation. C'est ici qu'est concentré la majeure partie du grand commerce (commerce de gros notamment) de distribution de la ville. Y sont notamment installés le marché gare, de grandes enseignes automobiles, et quelques moyennes et grandes surfaces.

D'autre part, le quartier de Tournezy d'urbanisation plus récente — dont le plan radioconcentrique rappelle volontairement celui d'un village — avec ses commerces de proximité et sa zone d'activités artisanales.

Le P.A.D.D. envisage sur le long terme la requalification de cette partie de la ville dont la spécificité (tissu industriel vieillissant) mérite d'évoluer avec le développement futur de la ville et de l'agglomération.

### **Le quartier Hôpitaux Facultés**

Dans le quartier du Plan des Quatre Seigneurs Hôpitaux-Facultés, le bâti résidentiel s'insère confortablement dans les intervalles du complexe d'activités hospitalo-universitaires (formes dominantes de villas en bande et de petits collectifs). La structure du quartier est à l'échelle des grands équipements.

Le Plan des Quatre Seigneurs est un site très bien exposé sur une colline boisée qui domine Montpellier. C'est un quartier de grosses villas et de collectifs de bon standing, construits sur de grandes parcelles boisées.

Entre la route de Mende et le Lez, au nord de l'avenue de la Justice de Castelnau s'étend Aiguelongue, un quartier dont l'habitat est l'un des plus "aérés" de Montpellier. Sa silhouette est

dominée par les logements individuels à l'exception des quelques bâtiments collectifs du sud-ouest.

Avec le parc zoologique de Lunaret qui le domine au nord, et la coulée verte du Lez que borde le domaine de Méric au Sud, le quartier de l'Aiguelongue est l'un des plus verts de Montpellier.

Dans ce quartier, le P.A.D.D. travaille notamment à l'émergence d'un centre de quartier susceptible de renforcer son animation.

Les situations diffèrent d'un quartier à l'autre tant du point de vue démographique, social, que de l'habitat ou de la forme urbaine.

Le P.A.D.D. fait le choix de préserver les quartiers existants et de les adapter à la modernité.

Ces quartiers disposent d'un paysage singulier à aménager, d'un environnement spécifique à préserver ou à améliorer, d'un bâti type à mettre en valeur.

Un urbanisme pacifié est pratiqué : le projet urbain évite les grands changements et travaille les césures, les transitions, favorise les connexions (déplacements inter-quartiers), structure les espaces de vie autour d'équipements de quartier, de services publics et de commerces.

### ***III.1.3.2. Engager des opérations de renouvellement urbain***

Les opérations de renouvellement urbain concernent :

#### **- Le tissu industriel vieillissant, proche du centre-ville :**

Il s'agit de la zone industrielle des Près d'Arènes. Elle concentre l'essentiel du grand commerce de distribution de la ville (marché gare, grandes enseignes automobile, moyennes et grandes surfaces commerciales de gros). Seul le quartier de Tournezy situé à proximité avec ses commerces, sa zone d'activités artisanales et ses habitations, présente un caractère urbain.

Autrefois située en périphérie urbaine, la zone industrielle occupe aujourd'hui et demain plus encore un espace central au cœur d'une agglomération en plein développement. Les activités qui y sont présentes n'ont probablement pas toutes leur place dans un lieu si proche du centre. En revanche, ce secteur de la ville représente un potentiel foncier important offrant la possibilité d'aménager au sud du territoire communal un lieu de vie à proximité du centre-ville. Il faut travailler à la mutation progressive de ce secteur de manière à le réintégrer dans la ville.

**- Plus généralement l'ensemble des quartiers est concerné par le renouvellement urbain.** Chacun doit à terme être parfaitement intégré à la ville, même si l'accent doit être mis sur les plus sensibles d'entre eux :

C'est par exemple le cas de trois territoires en difficulté du secteur centre, Gély-Figuerolles (classé en ZUS), Gambetta et Nord Ecusson (GPV). Ces sites prioritaires au titre de la politique de la ville constituent des secteurs fragilisés nécessitant une intensification de l'action publique. C'est pourquoi un projet de rénovation urbaine à cinq ans (2005-2009), destiné à l'ANRU (cf. page 40), a été élaboré pour ces trois secteurs afin d'agir sur le logement (habitation, production de logements locatifs sociaux publics et privés) et la redynamisation des activités.

Un autre secteur sensible concerne le territoire du Petit Bard dans le quartier des Cévennes. Datant des années 1960, la copropriété du Petit Bard connaît depuis le début des années 1990 des problèmes d'insécurité, de dégradation, de déqualification du bâti.

S'agissant d'une copropriété privée, un plan de sauvegarde a été élaboré. De plus, dans la continuité, ce quartier fait l'objet d'un projet de rénovation urbaine présenté à l'ANRU (cf. § III.1.3.1 b).

Concernant le quartier Mosson, autre territoire sensible concerné par le renouvellement urbain a été élaboré un troisième projet de rénovation urbaine (cf. § III.1.3.1a et III.1.6.2.).

- **La mise en œuvre du volet urbain du projet Campus**, selon les principes du schéma directeur élaboré par l'agence Garcia-Diaz à l'initiative de la Ville, viendra transformer le quartier Hôpitaux-Facultés

La traduction dans le PLU de ce plan de composition urbaine permet, pour chacun des sites concernés, de définir des principes d'aménagement ainsi qu'un cadre réglementaire visant à :

- affirmer les centralités ;
- renforcer le maillage des tracés piétons et cyclistes ;
- améliorer la lisibilité des parcours ;
- optimiser l'accessibilité des véhicules ;
- valoriser les éléments remarquables du paysage.

Il s'accompagne de la création d'espaces et d'équipements publics et favorise le renforcement de services privés (commerces, etc.) susceptibles de faciliter la vie des usagers du quartier et de développer son attractivité pour en faire un véritable lieu de centralité urbaine.

### **III.1.3.3. Traiter les espaces publics majeurs de la ville**

La structuration interne des quartiers est indispensable à l'appropriation par les habitants de leur espace de vie. L'ancrage du quartier dans la ville est tout aussi important puisqu'il permet à l'ensemble des montpelliérains mais aussi aux visiteurs d'identifier les quartiers et ainsi de disposer de repères forts dans l'espace communal.

Cet ancrage se concrétise par la réalisation de grands équipements dans les quartiers mais aussi par l'aménagement de lieux symboles (espaces publics majeurs). Les portes et les entrées de ville sont au nombre de ces lieux.

Les entrées de ville sont des zones de transition urbaine participant étroitement à la définition et à la perception de l'image de la Ville. Consciente de l'importance qui doit être accordée à la qualité des aménagements et du paysagement de ces espaces, la Ville de Montpellier, bien avant l'entrée en vigueur de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, s'était largement engagée dans des actions de valorisation des entrées de ville ; le paysagement de l'avenue Pierre Mendès-France, entrée Est de la ville, étant la réalisation la plus exemplaire de ce point de vue.

Le programme pluriannuel de fontaines a permis de réaliser plus de 70 fontaines dans les quartiers mais aussi dans ces lieux stratégiques. La réalisation de fontaines en entrée ou porte



de ville a en effet permis de singulariser des lieux tels la place Albert 1er, la place Marcel Godechot, le rond point du Château d'O ou encore celui des Près d'Arènes. Il faut continuer dans cette voie.

### **III.1.4. Maîtriser les déplacements**

L'Agglomération de Montpellier poursuit sa transformation et s'adapte à la croissance économique et démographique, aux évolutions des comportements et aux attentes sociales et culturelles. Le Plan des Déplacements Urbain (P.D.U.), rendu obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, est un outil de planification et de coordination stratégique des déplacements pour les dix ans à venir. Ce plan des déplacements s'appuie sur le schéma de voirie retenu dans le cadre du Dossier de Voirie d'Agglomération (D.V.A.) qui est établi par l'Etat.

Le P.D.U. porte en lui l'objectif primordial du droit au déplacement de chacun, de la reconquête du cadre de vie urbain, d'un meilleur respect de l'environnement et d'un développement économique harmonieux.

Il est élaboré par l'Agglomération de Montpellier en association avec les services de l'Etat (D.D.E, D.I.R.E.N.), la Ville de Montpellier, le Département de l'Hérault et la Région Languedoc-Roussillon, conformément aux termes de la loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbains (S.R.U.) du 13 décembre 2000. Ce PDU repose sur dix axes d'intervention prioritaires.

Il prévoit en effet l'organisation des territoires pour une meilleure maîtrise des flux de déplacements (axe 1). Tout en se fixant des objectifs de croissance raisonnables, la Ville de Montpellier assume sa part de responsabilité dans l'accueil de la croissance ; le P.D.U. invitant à répartir celle-ci selon une direction Est-ouest au sein de l'agglomération.

Le P.L.U. de Montpellier met en adéquation les espaces d'urbanisation future et le niveau de desserte par les transports en commun. Les quartiers de Port Marianne au sud-est du territoire communal, celui de Malbosc au nord-ouest ou encore ceux des Grisettes et d'Ovalie au sud-ouest, constituent une urbanisation nouvelle produite en relation avec la desserte en transport en commun.

Le développement des transports collectifs (axe 2), des moyens de déplacement économes et des modes de transport doux (axe 3), est une priorité à laquelle s'attache la Ville de Montpellier.

En témoignent la première ligne de tramway parcourant le territoire communal du nord-ouest au sud-est, la réorganisation du réseau de bus, la création de parkings d'échanges en entrée de ville, l'augmentation du nombre de kilomètres de pistes cyclables, l'élargissement des zones piétonnes.

La Ville a bien compris que la promotion de ces modes de transport devait se doubler d'une hiérarchisation du réseau de voiries et de l'adoption du report modal. L'utilisation du véhicule individuel reste une réalité à prendre en compte. A Montpellier, le choix de la diminution du trafic automobile (axe 4) — ou du moins d'une meilleure gestion de ce trafic (axe 5) — est une orientation déjà ancienne. Cette orientation a notamment trouvé son expression dans la politique menée en matière de stationnement (axe 6) et tend à se réaliser par la réorganisation des livraisons et du transport des marchandises (axe 7).

Autrement dit, la politique des déplacements conduite par la Ville recherche la préservation et la valorisation de l'environnement (axe 8), et plus généralement l'organisation d'un développement urbain durable (axe 9).

### **III.1.4.1. Mettre en cohérence l'ensemble des déplacements motorisés**

Le défi que Montpellier doit relever en matière de déplacements est résumé dans le paradoxe suivant : le taux de motorisation des Montpelliérains est l'un des plus forts en France alors que la superficie du domaine public de la Ville est proportionnellement l'une des plus faibles des grandes villes de France. Dans le même temps, les nécessités de se déplacer vont croissant.

On constate d'une part que le taux de motorisation, déjà très élevé, augmente plus vite dans la périphérie du centre-ville et à l'extérieur de Montpellier, et d'autre part que le nombre d'emplois offerts dans Montpellier s'accroît beaucoup plus vite que le nombre d'actifs résidant à Montpellier.

Si on laisse les tendances se poursuivre sur un rythme identique, cette situation ne pourra aller qu'en s'aggravant.

Le danger d'une "congestion permanente" a été évité jusqu'à aujourd'hui grâce à une politique globale des transports.

La Ville n'a pas retenu l'option strictement "fonctionnaliste" qui consistait à augmenter les déplacements vers le centre de l'agglomération par des mesures techniques privilégiant le mode de transport dominant, la voiture individuelle, au détriment des autres et sans respect pour l'environnement urbain.

La rationalisation de l'usage des différents modes de transport vise à réduire l'utilisation de l'automobile afin de répondre aux exigences relatives à la qualité de l'air et à une solution fonctionnelle acceptable.

Très tôt, la Ville a perçu l'utilité de rapprocher la politique des déplacements et la politique d'aménagement et de développement pour l'établissement d'une cohésion sociale et urbaine.

Par les choix d'aménagement et d'urbanisme, la politique d'aménagement et de développement urbain de la Ville de Montpellier contribue à améliorer les déplacements. L'affectation des sols permet d'améliorer les déplacements notamment en les minimisant.

A cette fin, le P.A.D.D. prévoit :

- de donner la priorité au réseau de transport en commun pour la desserte du centre-ville,
- d'organiser la circulation automobile sur un réseau hiérarchisé de voiries privilégiant les contournements et les ceintures,
- d'organiser le stationnement en conséquence.

## **Donner la priorité au réseau de transport en commun pour la desserte du centre-ville**

La Ville a réussi à gérer l'accès au centre-ville dans le cadre du plan de circulation par le report du trafic sur trois puis quatre ceintures périphériques déviant le réseau convergent des voies. Sur ces ceintures, de nombreux parkings de dissuasion permettent la diffusion des usagers vers le centre historique.

Cependant le réseau routier est soumis à une pression croissante. La vitesse moyenne tend progressivement à diminuer et la saturation du trafic concerne l'ensemble des axes pénétrants dont les réserves de capacité restent très faibles. Le renforcement des transports en commun devenait une priorité face à une accessibilité du centre par voiture particulière de plus en plus difficile.

Le réseau d'autobus de Montpellier a longtemps constitué l'élément majeur de la politique des transports conduite par la Ville depuis 1977.

La première ligne de tramway, inaugurée le 3 juillet 2000, donne à cette politique de nouvelles perspectives.

La réalisation progressive des autres lignes et l'extension ouest de la première ligne favorisent la réorganisation générale du réseau de bus et du réseau interurbain.

Les lignes interurbaines seront rabattues sur les stations d'échange du tramway. A terme, seules les lignes longues distances et les services internationaux continueront à arriver au pôle d'échange de la gare Saint Roch vers laquelle convergent les quatre lignes du tramway.

Le tramway offre une véritable alternative (en termes de qualité de service) à l'automobile et assure des vitesses plus élevées et des temps de parcours plus fiables tout en desservant au mieux les destinations finales. Non polluant et peu bruyant, il présente une forte image de marque.

Le tramway concerne — directement ou indirectement via les rabattements sur le réseau de bus ou la voiture particulière — un maximum d'habitants et d'emplois. Conformément au P.D.U., les grands axes que dessinent ses deux premières lignes orientent le développement urbain de Montpellier et de son agglomération.

Sur quinze kilomètres environ, entre Mosson au nord-ouest du territoire communal et Odysseum au sud-est, dans le droit fil des axes prioritaires pour autobus déjà mis en place, la première ligne de tramway de l'Agglomération de Montpellier relie, en 28 stations, les principaux pôles générateurs de déplacements entre les zones d'habitat, d'emplois, d'activités commerciales, de services, de loisirs, d'enseignement ou d'affaires.

Le secteur ancien dense, fortement attractif pour les déplacements et très sensible aux nuisances (centre historique), constitue un secteur privilégié de desserte du tramway. Quatre lignes de tramway desservent le centre historique avec la mise en service de la 2<sup>e</sup> ligne de tramway en 2006, et celle des 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> lignes de tramway en avril 2012.

Le P.A.D.D. appuie la réalisation de la cinquième ligne de tramway qui complètera le réseau. Ce réseau répondra ainsi aux besoins de l'agglomération et notamment de Montpellier dont la population s'élevait en 2012 à environ 258 000 habitants.

## **Organiser la circulation automobile sur un réseau hiérarchisé de voiries privilégiant les contournements et les ceintures**

La circulation automobile a été contenue et organisée sur un réseau hiérarchisé de voirie, évitant les pénétrations inutiles dans le centre et limitant dans chaque quartier l'accès des voitures aux seuls besoins de ses habitants.

Il s'est agi de briser le réseau convergent de voiries qui dirigeait la circulation vers le centre-ville, en l'asphyxiant, et de reporter le trafic sur trois ceintures fonctionnant en sens unique alterné autour du centre-ville.

La première ceinture, à sens unique, fonctionne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur trois ou deux files en continu, en bordure immédiate du centre historique. Son tracé passe par le tunnel de la Comédie et le boulevard Victor Hugo.

La deuxième ceinture, moins lisible et constituée de voies hétérogènes, fonctionne dans le sens des aiguilles d'une montre. Elle emprunte notamment les boulevards Pasteur et Louis Blanc.

La troisième ceinture, peu lisible et hétérogène, fonctionne dans le même sens que la première dont elle utilise la partie Nord de son tracé (les quais du Verdanson). Elle est constituée, encore plus que les autres, de barreaux tangentiels, permettant les échanges inter-quartiers en évitant le centre historique.

Une quatrième ceinture, ou ceinture des grands boulevards, à double sens, est plus éloignée du centre.

Elle cumule des fonctions de desserte locale, d'échanges inter-quartiers et de transit inter urbain dans l'attente de la cinquième ceinture en périphérie de la commune de Montpellier. La mise en place de ces ceintures a permis de préserver l'accessibilité au centre-ville et de conserver le dynamisme commercial et administratif de ce dernier.

Elle est allée de pair avec le développement volontariste de zones piétonnes et d'une série de parcs de stationnement en ouvrage.

Le P.A.D.D. renforce cette organisation en prévoyant la réalisation complète des quatrième et cinquième ceintures.

## **Organiser le stationnement en conséquence**

L'augmentation de la circulation à destination du centre-ville créait une hausse de la demande en stationnement et l'espace viaire au centre de Montpellier, limité par une configuration de rues étroites, imposait d'apporter une solution à ce problème.

La gestion du stationnement a donc été rationalisée pour protéger le centre-ville.

Nécessaire aux extrémités de la chaîne des déplacements en voiture particulière, la gestion du stationnement en zone dense représente effectivement un enjeu : assurer un bon fonctionnement commercial, culturel et social du centre-ville tout en minimisant l'occupation de l'espace.

En réponse à ce problème, la politique engagée s'est traduite par un équipement important de parkings en ouvrage en périphérie du centre-ville.

- Les treize parkings en fonctionnement correspondent à 8 500 places disponibles. Sur ce point, Montpellier fait d'ailleurs partie des villes les mieux équipées.
- En surface, les places de stationnement sont au nombre de 8 700 environ.
- Quatre parkings d'échanges, localisés en entrée de ville le long de la première ligne de tramway, totalisent près de 1 500 places. Sur ce modèle d'autres seront réalisés le long de la deuxième ligne : 8 sont d'ores et déjà prévus, pour un total de 2 000 places, extensibles à 4 000 places.

Dans ce domaine, la politique de la Ville maintient l'offre de stationnement à son niveau.

A moyen terme, il s'agira de libérer l'espace public du stationnement dès que cela est possible et que des intérêts environnementaux, commerciaux ou touristiques l'exigent, d'offrir malgré tout la possibilité aux clients des commerces du centre-ville d'accéder directement à ceux-ci, d'organiser les livraisons de marchandises en centre-ville, d'inviter les salariés de Montpellier à utiliser les parkings relais et le tramway pour se rendre sur leur lieu de travail.

### ***III.1.4.2. Développer et sécuriser les itinéraires cyclables et piétonniers***

Un état des lieux réalisé au début de l'année 2002 a permis de faire le bilan complet des aménagements existants en faveur des deux roues sur le territoire de la commune de Montpellier.

Plusieurs types d'aménagements cyclables ont été identifiés — pistes, bandes, trottoirs partagés —, leur sens de circulation relevé, et les discontinuités d'itinéraires, liées à des interruptions d'aménagement aux abords des points de conflit avec d'autres usagers (carrefours à feux, arrêt de bus...), localisées.

Un jalonnement spécifique destiné aux cyclistes a été mis en place suite à l'identification en 2000 de onze itinéraires. Ce jalonnement permet aux cyclistes de circuler sur un itinéraire direct et sûr, même s'il n'est pas aménagé sur la totalité de sa longueur.

Au printemps 2002, il existait 55,3 kilomètres de pistes cyclables, 49,6 kilomètres de bandes cyclables, 25 kilomètres d'itinéraires cyclables en zones piétonnes et environ 1 450 places de stationnement dont près de 80% sont équipées de mobilier.

Le P.A.D.D. fixe donc deux grandes orientations en la matière : d'une part, sécuriser les itinéraires existants et d'autre part, étendre le réseau.

Le développement de la piétonisation — comme celui des pistes pour deux roues — redonne aux piétons "droit de cité" au cœur de la ville.

Pour accroître l'agrément et l'animation du centre-ville, tout en développant et dynamisant le commerce, l'artisanat et les loisirs, Montpellier a largement étendu et aménagé son domaine piétonnier. Quelques chiffres le révèlent : plus de 60 000 mètres carrés piétonniers aménagés en 2000, 40 kilomètres de trottoirs aménagés contre 18 en 1977, 600 passages piétons aménagés contre 88 en 1977, l'ensemble constitué par l'Esplanade et par la place de la Comédie est devenue en 1986, grâce au recouvrement de la RN 113, l'une des plus

importantes place piétonne d'Europe. Les principales artères du cœur de ville ont été réservées aux piétons ou aux transports en commun (rue Maguelone par exemple).

La place du piéton n'est pas seulement garantie dans le centre-ville ; elle l'est aussi dans les autres quartiers, en relation avec les espaces de nature (coulées vertes ou poumons verts par exemple).

Le P.A.D.D. reconduit les objectifs qui, depuis 1977, fondent l'engagement de la Ville dans ce domaine en mettant l'accent sur la sécurisation des pistes existantes et à créer.

### **III.1.5. Oeuvrer pour un environnement de qualité**

En matière d'environnement, les objectifs sont multiples : veiller à la qualité de l'air, à la sécurité de l'approvisionnement en eau potable, assurer le traitement des déchets, l'assainissement, lutter contre le bruit ou encore les inondations.

Le P.A.D.D. concilie aménagement, urbanisation nouvelle et protection du territoire, des paysages qui le caractérisent et des sites naturels qu'il accueille, de façon à ce que les richesses naturelles ne soient pas sacrifiées. L'objectif de toute politique est le maintien de grands équilibres.

Toute politique de développement qui n'est pas précédée ou accompagnée d'une politique visant à assurer la pérennité du site est vouée à l'échec. Maîtriser l'environnement, c'est faire de l'espace de la ville un site attractif et donc favorable au développement.

Respecter l'environnement c'est veiller à ce que ce développement soit compatible avec le choix d'un cadre de vie de qualité.

Sur la commune de Montpellier, les nombreux espaces encore non urbanisés et qui doivent l'être prochainement, continueront à l'être dans le respect et le souci de la qualité de l'environnement. Economiser l'espace et accompagner l'urbanisation par le maintien ou la création de poumons verts, tel est le principe fondateur de la politique de la ville de Montpellier dans ce domaine. L'urbanisation du territoire communal ayant été très tardive par rapport à d'autres villes, la commune se trouve en charge d'un héritage environnemental à préserver.

De grandes décisions ont été prises par la Ville afin de maintenir cet héritage et de remédier aux conséquences malheureuses de quelques phénomènes naturels remettant en cause les aménagements à venir. Des actions ont été engagées pour garantir à la métropole un cadre de vie sécurisé, non pollué, ou, autrement dit, pour ne pas interrompre le dialogue harmonieux que la nature entretient avec la ville.

En 1994, Montpellier se dote d'une charte de l'environnement. Elle définit les objectifs et les modalités du plan municipal dans le domaine de l'environnement en précisant que la qualité de ce dernier conditionne l'attractivité de la Ville.

En 1977, la question était déjà posée et les premières réponses formulées. Elles restent dans le même temps des objectifs toujours renouvelés que le P.A.D.D. reconduit :

- valoriser la présence de la nature dans la ville,
- assurer l'alimentation en eau,

- maîtriser les écoulements pluviaux,
- traiter les eaux usées,
- traiter et valoriser les déchets,
- limiter les nuisances et les pollutions.

### **III.1.5.1. Valoriser la présence de la nature dans la ville**

L'accueil de la croissance démographique, bien que maîtrisé et organisé, se traduit souvent par une densité humaine accrue et par une ouverture à l'urbanisation d'espaces encore vierges. Construire une ville durable implique le maintien de tels espaces dans la ville.

La ville de Montpellier a su préserver jusqu'à aujourd'hui de grands poumons verts et des coulées vertes qui font partie du patrimoine de la Ville (Lunaret, Montmaur, le Lez vert, Grammont, etc.). Soucieuse de perpétuer ces grands équilibres, la ville de Montpellier choisit, à travers son P.A.D.D., de continuer à développer, à protéger, à valoriser les grands espaces naturels existants.

Très tôt, dès le début des années 1980, une politique de classement en espaces boisés classés (EBC) des espaces verts publics et privés a permis de préserver l'héritage naturel communal. Dans les quartiers, la Ville a ouvert au public certains de ces espaces. Le P.A.D.D. réaffirme cette volonté.

Mais la présence de la nature dans la ville se lit aussi dans chaque quartier avec le maintien voire la création d'espaces verts, de jardins publics, de squares...

Le P.A.D.D. formule des orientations reprenant ces préoccupations déjà anciennes :

- maintenir et développer de grands poumons verts de secteur et préserver ainsi un équilibre entre le développement de l'urbanisation nouvelle et la préservation des espaces naturels,
- protéger et valoriser de grandes coulées vertes dans la ville,
- protéger les espaces boisés privés et développer les parcs et jardins de quartiers.

### **III.1.5.2. Assurer l'alimentation en eau**

Condition première de la ville durable, l'alimentation en eau fait l'objet d'une attention permanente pour garantir non seulement la permanence de l'alimentation en eau des montpelliérains, mais aussi la qualité de l'eau distribuée.

Très tôt, le projet de captage des eaux du Lez à sa source a été envisagé. C'est en 1982, après une longue recherche, que les installations de pompage de la source sont mises en service. La source du Lez est la ressource d'approvisionnement principale en eau brute de l'agglomération montpelliéraine. La ville de Montpellier présente du point de vue de son alimentation en eau

potable une situation exceptionnelle. La capacité mobilisable du réservoir naturel souterrain de la source du Lez est largement supérieure aux besoins de la ville.

Depuis le milieu des années 1960, en situation de sécheresse, l'eau du canal de la Compagnie BRL, traitée par la station de Portaly, vient en appoint ou en secours selon l'urgence.

Bien que de très bonne qualité, l'eau du Lez subit un traitement avant d'être distribuée (station Arago). Le service communal d'hygiène et de santé assure le contrôle continu de la qualité de l'eau avant distribution.

Face au développement de l'agglomération et de la ville de Montpellier, le P.A.D.D. renforce les moyens développés pour disposer d'une quantité d'eau potable satisfaisante et de grande qualité.

### **III.1.5.3. Maîtriser les écoulements pluviaux**

La maîtrise des ressources naturelles et le contrôle du maintien des bons équilibres sont indispensables si l'on veut éviter que la croissance ne s'accompagne de dysfonctionnements, susceptibles d'entraver la poursuite d'un développement harmonieux.

La Ville de Montpellier a mené de nombreuses actions et opérations destinées à sécuriser le territoire communal et à aménager les cours d'eau tout en les mettant en valeur : calibrage des cours d'eau, réalisation de bassins de rétention paysagers, aménagement des bords de rivières, etc.

Ce type d'opérations constitue, la plupart du temps, un préalable à tout développement de l'urbanisation nouvelle (requalibrage du Lez, aménagement de la Lironde, du Nègue Cat, etc.). Très tôt, l'obligation de rétention à la parcelle s'imposant à tous est mise en place dans le P.O.S., ainsi que la décision d'accompagner toute nouvelle urbanisation d'un ensemble de dispositifs de traitement à la fois qualitatif et quantitatif.

Aujourd'hui, le P.A.D.D. réaffirme les orientations formulées dès la fin des années 1970 qui préconisaient une mise en sécurité de l'ensemble du territoire communal notamment au regard des risques d'inondation, orientations reprises en 1994 par la Charte d'environnement de Montpellier. La Ville s'efforce donc de définir un schéma d'aménagement d'ensemble couvrant la totalité des cours d'eau. Le PPRI révisé couvrant le seul bassin versant du Lez a été l'occasion de l'étendre à l'ensemble des cours d'eau de la commune.

### **III.1.5.4. Traiter les eaux usées**

En matière d'assainissement, les compétences de collecte et de traitement des eaux usées de la ville de Montpellier sont confiées à la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Celle-ci a délégué la gestion à la Compagnie Générale des Eaux.

La commune de Montpellier est équipée d'un réseau de collecte des effluents permettant de conduire l'ensemble des eaux usées de la ville jusqu'à la station d'épuration de la Céreirède qui assure leur traitement.



Ces dernières années de nombreux travaux ont permis d'entretenir le réseau d'assainissement afin de le maintenir en bon état.

La station d'épuration de l'agglomération de Montpellier est implantée sur le territoire communal de Lattes. Elle est aujourd'hui en phase de saturation.

La capacité nominale de la Céreirède étant dépassée, une altération de la qualité des eaux du Lez, des étangs et des plages est constatée.

Des efforts ont été faits et restent à faire pour réduire les rejets des réseaux unitaires dans le milieu naturel, pour améliorer la qualité des eaux rejetées et pour acheminer vers la station la plupart des eaux usées. Le P.A.D.D. enregistre cette insuffisance et prévoit d'y pallier.

### **III.1.5.5. Traiter et valoriser les déchets**

Les déchets, qui constituent un risque pour l'environnement et la santé des populations et une nuisance importante s'ils ne sont pas pris en compte, doivent être collectés et traités conformément à la loi du 15 juillet 1975 modifiée par la loi du 13 juillet 1992 relative à l'élimination des déchets ménagers.

La ville de Montpellier n'est responsable que de la collecte des déchets ménagers et assimilés. Elle reste concernée par le traitement, la valorisation et l'élimination de ces déchets qui sont à la charge de la Communauté d'agglomération.

La collecte assurée par plusieurs prestataires concerne les déchets ménagers non recyclables en porte à porte et les déchets non recyclables autres que ménagers. Les déchets recyclables sont collectés dans cadre du programme DEMETER par des équipements adaptés (conteneurs spécifiques).

Des collectes spécifiques sont organisées pour les autres déchets recyclables tels que les déchets verts, le verre, le papier, etc. Cette collecte fonctionne sur l'apport volontaire des usagers.

Les déchets recyclables partent au centre écologique de tri DEMETER et ceux non recyclables au centre d'enfouissement technique du Thôt qui doit fermer ses portes prochainement.

En s'engageant dans la mise en œuvre de ce programme, l'agglomération de Montpellier (périmètre de l'ancien district) a été la première agglomération de cette taille en France à instituer la collecte sélective en porte à porte.

La valorisation et l'élimination des déchets recyclables constituent l'objectif principal du programme DEMETER conduit par l'Agglomération. Il assure une solution durable, met en œuvre des technologies garantissant à la fois une valorisation et une élimination optimales des déchets ménagers et assimilés tout en préservant la qualité de l'environnement en luttant contre les nuisances et pollutions. L'enjeu reste la limitation des déchets ultimes en fin de chaîne.

Les orientations P.A.D.D. répondent à la nécessité d'une optimisation des procédés de collecte et des processus de traitement, de valorisation et d'élimination des déchets.

### **III.1.5.6. Limiter les nuisances et les pollutions**

Comme toute ville, Montpellier doit faire face à la pollution de l'air — même si elle n'appartient pas à un environnement à risques — et aux nuisances sonores.

La pollution atmosphérique a été définie par loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 comme étant l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à déterminer les biens matériels et à provoquer des nuisances olfactives excessives.

Dès 1974, le bureau municipal d'hygiène de la Ville de Montpellier réalisait déjà des mesures sur la qualité de l'air. Créée en 1973, l'association pour la mesure et la prévention de la pollution atmosphérique en Languedoc-Roussillon, devenue quelques années plus tard l'AMPADI LR puis Air Languedoc-Roussillon en 1999, est une association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air. A Montpellier, le dispositif permanent des stations de mesures se compose de quatre stations urbaines situées à Près d'Arènes, Saint Denis, Cévennes, Chaptal, et de deux stations périurbaines localisées au nord et au sud.

Afin de réduire encore les pollutions de l'air, le P.A.D.D. reconduit les solutions combinant développement et respect de l'environnement pour un développement durable entreprises depuis de nombreuses années : choix de modes de chauffage moins polluant (gaz à Port Marianne), réseau de chaleur urbain à Antigone, développement des transports en commun non ou peu polluants, etc.

Quant aux nuisances sonores, Montpellier tente de concilier depuis plusieurs années le dynamisme qui fait sa renommée avec le besoin de tranquillité des habitants en prenant des mesures concrètes : renforcement du cadre réglementaire pour les bruits de voisinage, mise en œuvre d'un plan d'exposition aux bruits (PEB) pour les transports aériens, classement des voies par rapport aux bruits pour les transports terrestres, pose de revêtement antibruit, etc.

Dans ce domaine, les orientations du P.A.D.D. se donnent comme mission de poursuivre l'effort avec pour objectif de limiter les nuisances et les pollutions.

### **III.1.6. Mener une politique de l'habitat qui favorise la mixité sociale**

Le Programme Local de l'Habitat (P.L.H.) est un outil de programmation articulant aménagement urbain et politique de l'habitat. La stratégie de la Ville de Montpellier a été consignée dans un P.L.H. approuvé par délibération du Conseil municipal le 19 janvier 1999. Un P.L.H. intercommunal, dont le projet a été arrêté le 30 juillet 2004 par la Communauté d'Agglomération de Montpellier, s'y substitue aujourd'hui.

Sur la base du diagnostic relatif à la situation de l'habitat dans l'agglomération montpelliéraine, ce P.L.H. fixe les objectifs de Montpellier et des autres communes membres de l'agglomération en matière d'habitat, expose les actions à entreprendre pour pérenniser l'habitat actuel et assurer le développement d'un parc capable de répondre à l'ensemble des besoins tout en respectant le principe de mixité rappelé par la loi S.R.U..

Le P.L.U. se conforme aux orientations du P.L.H. en prenant les dispositions adéquates et notamment en permettant la production de logements sociaux et de logements en accession sur l'ensemble du territoire communal : il s'agit de poursuivre la ville en évitant les « cités dortoirs ».

Dans cette perspective, le P.A.D.D. donne à la politique de l'habitat de la Ville de Montpellier trois grandes orientations pour assurer la diversité de l'habitat et la mixité sociale :

- diversifier la production de logements dans les quartiers d'urbanisation nouvelle,
- agir sur le parc immobilier des quartiers existants,
- répondre aux besoins des populations spécifiques.

#### **III.1.6.1. Diversifier la production de logements dans les quartiers d'urbanisation nouvelle**

Le PLU retient comme hypothèse de croissance démographique un intervalle de 0,76% par an (compatibles avec les dispositions du PDU) à 0,90% par an (compatibles avec les dispositions du PLH). Il prend ainsi en compte les besoins en matière de logements, d'activités, d'équipements, etc.

La Ville de Montpellier a la volonté de satisfaire les besoins tout en maîtrisant au mieux l'expression spatiale de la croissance. La réalisation de nouveaux quartiers s'est imposée car il ne pouvait être question de déstabiliser les quartiers existants en leur demandant d'assumer seuls l'accueil de cette croissance.

La production de logements neufs dans les nouveaux quartiers s'appuie essentiellement sur la réalisation de Z.A.C. autorisant le contrôle de la charge foncière et de la qualité de l'aménagement des espaces publics urbains. Dans chacune de ces Z.A.C., la Ville de Montpellier affecte 30% des logements au locatif social et garantit la diversité de l'habitat en mêlant notamment locatif et accession. Afin de se donner les moyens de cette volonté de mixité, 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, 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 :  $2500 \times 20 \% + (SDP^{(1)} \text{ du projet} - 2500) \times 25\%$

(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 :  $2500 \times 20 \% + 2500 \times 25\% + (SDP^{(1)} \text{ du projet} - 5000) \times 30\%$

(1) SDP = Surface de Plancher du projet destinée à l'habitation

Montpellier a connu durant les années 1960-70 un développement urbain marqué par un déséquilibre géographique de la répartition des logements sociaux qui n'est pas encore totalement réglé.

Par ailleurs, elle accueille encore aujourd'hui la quasi totalité des logements sociaux de l'Agglomération alors que la forte demande en logement social qui s'exprime ne pourra être totalement satisfaite par la ville centre.

En conséquence, il paraît indispensable d'inscrire les orientations du P.A.D.D. dans la continuité de la politique de rééquilibrage social des quartiers menée sur Montpellier depuis 1977, dans le respect de la loi d'orientation pour la ville du 13 juillet 1991, du droit au logement réaffirmé par la loi Besson et des dispositions de la loi S.R.U..

### **III.1.6.2. Agir sur le parc immobilier des quartiers existants**

Sans remettre en cause le choix consistant à créer de nouveaux quartiers pour accueillir la croissance démographique, la ville de Montpellier adapte sa politique aux nouvelles dispositions de la loi S.R.U. qui invitent les communes à être économes de leur espace et à densifier le tissu existant.

Ainsi, le P.A.D.D., tout en s'attachant à assurer l'accueil de la croissance en ouvrant à l'urbanisation de nouveaux secteurs, engage des opérations de renouvellement urbain pour lesquelles des moyens spécifiques sont engagés essentiellement à travers le Grand Projet de Ville (G.P.V.).

En effet, le G.P.V. de Montpellier a pour objet de renforcer ou de compléter les actions du Contrat de Ville sur les quartiers désignés comme territoires prioritaires de la Politique de la Ville : Mosson, Petit Bard-Pergola, Nord Ecusson, Gély-Figuerolles, Gambetta. Il propose une action forte des pouvoirs publics (Etat, Ville, Département, Communauté d'agglomération,

Fonds d'action sociale pour les travailleurs immigrés et leurs familles, C.A.F., Caisse des dépôts et de consignation), au-delà des moyens conventionnels de droit commun, pour modifier en profondeur le cadre de vie des populations les plus fragiles.

La stratégie retenue pour le Grand Projet de Ville de Montpellier reposait sur trois leviers majeurs qui font chacun l'objet d'une convention thématique :

- une politique de l'habitat pour retrouver une mixité sociale et culturelle dans un cadre de vie de qualité,
- un développement économique solidaire,
- une gestion urbaine et sociale de proximité par la coordination des services publics de quartier et la concertation avec les habitants et leurs associations représentatives.

Un nouvel outil, l'agence nationale de rénovation urbaine (ANRU), destiné à prendre le relais du GPV sur les territoires prioritaires au titre de la politique de la ville (Mosson, Petit Bard-Pergola, Nord Ecusson, Gély-Figuerolles, Gambetta) a été mis en place dans le cadre de la loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine, promulguée le 1<sup>er</sup> août 2003.

Cette loi a défini un programme national de rénovation urbaine visant à restructurer les quartiers en difficulté, dans un objectif de développement durable et de mixité sociale. L'ANRU apporte des contributions financières aux projets portés par les acteurs locaux.

Dans ce cadre, la Ville de Montpellier a élaboré trois dossiers de demande d'intervention de l'ANRU pour les quartiers Mosson, Cévennes (Petit Bard Pergola) et Centre (cf. § III.1.3.1).

Le P.A.D.D. propose donc :

- de maintenir la fonction d'habitat dans l'Ecusson 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 50-70.

### **Maintenir la fonction d'habitat dans l'Ecusson historique et assurer la diversité des logements dans l'ensemble du centre-ville**

Le P.A.D.D. exprime la volonté de la Ville de Montpellier d'une part, de renforcer l'Ecusson historique qui a longtemps perdu de sa population, qui a vu son bâti mal vieillir et ses rues encombrées et étouffées par la circulation automobile, et d'autre part, d'élargir le centre-ville trop à l'étroit dans sa configuration historique. Cet élargissement s'est fait par intégration des faubourgs et par réalisation de nouveaux quartiers sur des espaces délaissés.

Antigone a constitué le premier chantier de renouvellement urbain en centre-ville en amplifiant l'action publique au delà des actions déjà entreprises d'O.P.A.H. et de ravalement de façades.

Dans cette nouvelle configuration, le P.A.D.D. prévoit de maintenir et de renforcer la fonction d'habitat dans l'Ecusson historique et d'assurer la diversité de l'habitat sur l'ensemble du centre-ville élargi.

## **Mettre à niveau l'habitat des quartiers nés de l'urbanisation des années 1950-1970**

L'urbanisation des années 50-70 a produit des quartiers qui ont très tôt révélés leur incapacité à accueillir et organiser au mieux la vie des habitants. Dans ces quartiers, l'habitat — au même titre que les espaces publics ou les équipements de proximité — a rapidement été en décalage avec les pratiques et les représentations de la ville. Il a donc fallu entreprendre une remise à niveau générale des immeubles d'habitation de ces quartiers et notamment du parc social.

### **Requalifier les quartiers d'Habitations à Loyer Modéré**

La Ville de Montpellier a engagé depuis plusieurs années la requalification des quartiers H.L.M. et a opté pour deux approches :

- La dédensification a été envisagée dès la fin des années 1970. Les quartiers Mosson, Hauts de Massane qui devaient accueillir initialement 40 000 personnes en reçoivent finalement environ 25 000. Ces opérations de démolition/reconstruction concernent des secteurs ciblés où le bâti était trop dense. Il s'agit notamment des tours des Tritons au nord-ouest du quartier, de la cité Phobos au nord-est, du Grand Mail et des copropriétés qui le bordent dans le sud, de la cité Mars. Dans le quartier des Hauts de Massane, la cité Phobos (270 logements collectifs) a été détruite pour faire place à 368 logements répartis sur une emprise plus importante. Les Tritons font l'objet d'un projet de recomposition du site ; la tour Cabacérés a été démolie en 2001 et le projet de démolition de la Tour Monge est engagé.

Dans le quartier Mosson (Paillade), la cité Mars a été la première dédensification pratiquée en 1999. La démolition des 96 logements a fait place à la construction de maisons individuelles. Le P.A.D.D. envisage de reconduire ce type d'opérations lorsque les situations l'exigent et le site le permet afin de requalifier progressivement ces quartiers. Les opérations de réhabilitation des immeubles et les actions de résidentialisation sont engagées dès lors que les immeubles et îlots concernés ne présentent pas de situations réhivitoires c'est-à-dire qu'ils portent en eux leur avenir.

L'intervention sur le bâti exige aussi un travail précis, plus attentif aux pratiques et aux besoins des habitants. Entreprendre une réhabilitation massive des logements, mener des actions dans le cadre de procédures de résidentialisation ou aménager les espaces extérieurs ne peut se faire qu'avec leur collaboration.

La méthode expérimentée par A.C.M. (O.P.A.C. de Montpellier) consiste à ne plus globaliser les procédures, à singulariser les lieux et les immeubles en les réhabilitant par cage d'escaliers. Cette méthode accorde une véritable place aux résidents qui apportent ainsi une contribution active à l'élaboration du projet.

Le Grand Projet de Ville permet la mise en place d'une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (M.O.U.S.) auprès des bailleurs pour la mise en œuvre de cette méthode. Les opérations de réhabilitation ont pour objectif d'agir sur l'image du quartier en réalisant des aménagements renouvelant et/ou améliorant le cadre existant. Depuis 1987, à La Mosson, A.C.M. a engagé une vaste opération de réhabilitation. L'opération pilote menée sur le Carré Uranus en association avec les habitants a consisté à confier la réhabilitation de chaque cage d'escalier à un architecte différent ; un architecte en chef étant chargé de coordonner l'ensemble.

Le traitement des façades, la personnalisation de l'habitat, l'autonomisation de la résidence, participent de l'opération de réhabilitation. Une telle démarche a pour objectif de rapprocher les habitants de leur environnement immédiat, d'engager leur responsabilité quant aux rapports de voisinages et au bon fonctionnement d'un même immeuble. Ce type d'opération se poursuit sur d'autres îlots (Corte et Oxford, par exemple). Plus généralement, les travaux de maintenance (menuiseries, portes d'entrée, serrurerie, peintures, chauffage) évitent l'aggravation de situations en attente de traitement global (résidences Vénus, Cap dou Mail, Gémeaux, Carriera).

Les actions de résidentialisation interviennent en complément des réhabilitations. Elles favorisent l'appropriation positive et aident à l'identification de micro quartiers en travaillant sur la gestion et l'amélioration des espaces publics.

### **Améliorer le parc privé en soutenant les copropriétés**

L'intervention sur le parc privé est plus complexe à mettre en œuvre. Dans le parc ancien du centre-ville, les O.P.A.H. permettent d'engager des opérations de réhabilitation. Dans les autres quartiers, seule l'intervention sur les copropriétés en difficulté est envisageable. Le quartier du Petit Bard est un cas exemplaire.

Ce quartier est composé principalement d'une copropriété de 812 logements répartis en 11 bâtiments bâtis au début des années 1960, au moment où il s'agissait de répondre à la forte croissance démographique de Montpellier. Cette copropriété a vécu des processus cumulés de dégradation : modification profonde de la nature de la propriété, dérive des instances de gestion, syndics frauduleux, situation financière désastreuse des propriétaires et surtout des locataires à la situation économique et sociale préoccupante.

La Ville et l'Etat ont arrêté une stratégie d'intervention inscrite dans un Plan de Sauvegarde avec les objectifs prioritaires suivants : redressement de la gestion, création d'unités de gestion plus réduites, action immobilière publique. En outre, un projet de rénovation urbaine à cinq ans, présenté à l'ANRU, est défini sur le secteur Petit Bard – Pergola.

Ce projet repose sur des actions liées à l'amélioration de l'habitat, sur le développement de la mixité urbaine, ainsi que la requalification des espaces publics et la poursuite du développement des équipements publics. (cf § III.1.3.1)

Le P.A.D.D. apporte ainsi une réponse globale aux situations problématiques rencontrées dans ce type de quartier.

### **III.1.6.3. Répondre aux besoins de populations spécifiques (gens du voyage)**

Le P.A.D.D. souligne la nécessité d'un effort particulièrement important en faveur des populations les plus sensibles et les plus vulnérables. Il encourage ainsi la production de logements destinés aux classes moyennes, notamment aux jeunes actifs (qui peinent à trouver sur le territoire communautaire des logements correspondant à leurs besoins et à leur pouvoir d'achat), aux jeunes et notamment aux étudiants, et aux gens du voyage et aux populations précaires en générales.

La loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil des gens du voyage précise que les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles. Dans chaque département, un schéma prévoit les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes d'accueil et les communes où celles-ci doivent être réalisées. Les communes de plus de 5 000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental.

Suivant les prescriptions du schéma départemental, la Ville de Montpellier a aménagé et ouvert l'aire d'accueil de Bionne située sur dans la partie ouest du territoire communal. Compte tenu du niveau de fréquentation particulièrement élevé, la Ville procède à quelques aménagements afin de répondre au mieux aux besoins exprimés.

Le P.L.U. permet la création d'une éventuelle deuxième aire d'accueil, et le P.A.D.D. exprime la volonté de la Ville de poursuivre les actions et les opérations engagées en cohérence avec une politique qui se dessine à l'échelle du département et de l'agglomération.

#### **III.1.6.4. Maintenir une production de grands logements dans Montpellier**

Au même titre que la plupart des grandes villes françaises, Montpellier a une structure de population essentiellement composée de petits ménages : près de 80% des ménages de la ville sont composés de 1 à 2 personnes. La forte présence de la population étudiante sur la ville vient renforcer cette part de petits ménages recensée. Par ailleurs la part des ménages de 4 personnes et plus est plus faible à Montpellier que sur le reste des communes de la Métropole (11% des ménages de la ville de Montpellier pour 18% des ménages des autres communes de la Métropole).

Cependant, en 2017, la ville de Montpellier accueillait plus de grands ménages de 4 personnes et plus que le reste du territoire de la Métropole :

- 16 570 ménages de 4 personnes et plus sur Montpellier
- 14 687 ménages de 4 personnes et plus sur les autres communes de la Métropole

Or, ce même recensement 2017, fait état d'un plus grand nombre de résidences principales de 4 pièces et plus sur les communes hors Montpellier :

- 45 349 résidences principales de 4 pièces et plus sur Montpellier
- 52 046 résidences principales de 4 pièces et plus sur les autres communes de la Métropole

La ville de Montpellier accueille donc plus de grands ménages pour moins de grands logements.

L'analyse de la dynamique dans le temps des évolutions des grands ménages et des grands logements vient renforcer le déséquilibre constaté entre la ville centre et les communes périphériques.

Le nombre de grands ménages a fortement augmenté sur la ville de Montpellier entre 2007 et 2017, tandis que cette évolution a été plus faible sur les autres communes de la Métropole :

- + 13,5% de ménages de 4 personnes et plus (dans le détail, +24% uniquement pour les ménages de 5 personnes et plus) sur la ville de Montpellier
- + 4% de ménages de 4 personnes et plus (dans le détail – 6% uniquement pour les ménages de 5 personnes et plus) sur les autres communes de la Métropole.



Au cours de la même période 2007-2017, le nombre de grandes résidences principales de 4 pièces et plus a baissé sur la ville de Montpellier et augmenté sur les autres communes de la Métropole :

- 0,3% de logements de 4 pièces et plus (dans le détail, -15% uniquement pour les logements de 5 pièces et plus) sur la ville de Montpellier
- +17% de logements de 4 pièces et plus (dans le détail, +26% uniquement pour les logements de 5 pièces et plus) sur les autres communes de la Métropole.

La ville de Montpellier se retrouve ainsi dans la situation d'accueillir un nombre toujours plus important de grands ménages mais pour un parc de grandes résidences principales qui se réduit.

Afin de combler ce déficit, le PLU intègre dans ses dispositions règlementaires une règle imposant d'affecter au moins 13% du nombre d'unités de logement envisagé dans les programmes visés (de plus de 1800 m<sup>2</sup>) à des T4 et plus, dont au moins un T5.

Cette règle s'applique à toutes les zones du PLU autorisant le logement, mais sans inclure les quartiers prioritaires de la ville.

Ces secteurs sont définis dans les pièces graphiques IV-2g.

### **III.2. Motifs de la limitation des zones (et secteurs de zone) des règles qui y sont applicables et des orientations d'aménagement.**

La cohérence des choix faits pour délimiter les zones, élaborer les règles et orientations est exposée dans ce chapitre pour l'ensemble des zones et règles présentes dans le PLU. **Les règles qui ont fait l'objet de changement (évolution, création, suppression) dans le cadre spécifique de la révision sont repérées en caractère italique.**

Les orientations générales définies dans le PADD se traduisent par la mise en place :

- **de zones (et secteurs de zone) et de règles d'urbanisme** qui figurent dans le règlement et ses documents graphiques,
- **d'orientations d'aménagement** : élaborées pour certains secteurs en cours d'aménagement faisant l'objet d'une procédure le plus souvent de zone d'aménagement concerté (ZAC)
- **de servitudes spécifiques que sont les emplacements réservés** pour équipements publics **de voirie ou autres et les espaces boisés classés** (voir chapitres III.3 et III.4). Ces servitudes sont repérées dans les documents graphiques du PLU.

A ces règles, orientations et servitudes spécifiques s'ajoutent les servitudes d'utilité publique communiquées par les services de l'Etat et reportées dans les annexes du PLU.

L'élaboration dans le cadre du PLU de ces zones, secteurs de zone, règles, et orientations d'aménagement a suivi un certain nombre de principes qui sont expliqués dans le chapitre 3.2.1.