



Montpellier  
Agglomération



Montpellier  
Agglomération

MONTPELLIER AGGLOMERATION  
50, place Zeus - BP 9534  
34045 MONTPELLIER CEDEX 01  
[www.montpellier-agglo.com](http://www.montpellier-agglo.com)

**CONTACTS**

Marc APARICIO  
Service SIG - OBSERVATOIRE  
Tél. 04 67 13 64 65 - [m.aparicio@montpellier-agglo.com](mailto:m.aparicio@montpellier-agglo.com)

Caroline FRIOL  
Service PLANIFICATION TERRITORIALE  
Tél. 04 67 13 61 42 - [c.friol@montpellier-agglo.com](mailto:c.friol@montpellier-agglo.com)

6 ANNÉES D' ACTIONS POUR UN DÉVELOPPEMENT  
PLUS DURABLE DE NOTRE TERRITOIRE

**BILAN  
D'ÉTAPE**

## LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT ..... 6

- Le territoire en projets..... 8
- Les études urbaines ..... 10
- L'action foncière ..... 11
- Le PLU..... 12
- La ZAC..... 13
- Les sites stratégiques du SCOT ..... 14

## LES INDICATEURS DE SUIVI

### PRÉSERVER LE CAPITAL NATURE

- La maîtrise de l'étalement urbain ..... 19
- L'évolution des espaces naturels et agricoles..... 20
- Les compétences de l'Agglomération au service du développement durable ..... 22

## LES INDICATEURS DE SUIVI

### LA VILLE POUR TOUS, LA VILLE DES PROXIMITÉS

- La production de logements ..... 25
- L'articulation entre urbanisme et transports ..... 28

## LES INDICATEURS DE SUIVI

### INTENSIFIER LE DÉVELOPPEMENT ET ÉCONOMISER L'ESPACE

- L'observatoire et l'évolution de l'occupation des sols..... 31
- Le réinvestissement urbain ..... 34
- Les densités en extension urbaine ..... 35
- Les besoins liés au développement économique ..... 38

## SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES.....40



En 2006, la Communauté d'Agglomération de Montpellier adoptait son premier Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Établi à l'issue d'une démarche originale ayant mobilisé les acteurs du territoire et les compétences d'équipes d'architectes-urbanistes chevronnés, le SCOT a défini les lignes directrices d'un véritable projet urbain d'agglomération.

Ce projet a permis de forger une vision partagée pour conduire, ensemble et pour la première fois, une politique intercommunale d'aménagement du territoire.

### Il a reposé sur trois valeurs fondatrices.

D'abord **préserver notre environnement** et nos paysages exposés aux effets de l'étalement urbain. Préserver pour mettre en valeur notre capital nature, condition première et facteur essentiel de l'attractivité de notre territoire.

Il s'agit également de **construire une ville pour tous** et accessible à chacun. Une ville où habitat et mobilité se conjuguent au service d'une cohésion et d'une solidarité autant sociales que territoriales.

Enfin, il fut question **d'intensifier le développement**, de valoriser les ressources foncières de notre territoire les mieux desservies pour créer de nouvelles richesses tout en économisant l'espace.

Ces valeurs ont irrigué les démarches conduites dans chaque Commune, en lien avec les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), ou à l'échelle de sites stratégiques intercommunaux à l'image du projet EcoCité « de Montpellier à la mer ».

Pour ce faire, une ingénierie opérationnelle du SCOT a été déployée au service de politiques publiques de maîtrise du foncier, des programmations urbaines et des processus d'aménagement.

Aujourd'hui, après 6 ans de mise en œuvre et d'action coordonnée avec les Communes, le temps est venu de tirer un premier bilan du SCOT, **d'évaluer avec précision et objectivité les résultats atteints**.

C'est l'objet de cette publication que j'ai souhaitée claire, synthétique et accessible à tous. Car l'aménagement du territoire et la planification stratégique ne doivent pas être affaires de spécialistes. Au contraire, j'entends que nos politiques urbaines alimentent un débat citoyen éclairé.

Je forme le vœu que ce document y contribue et vous en souhaite une bonne lecture.

**Jean-Pierre MOURE**  
Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier

## AVANT PROPOS

Conformément aux dispositions de la loi SRU, le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération de Montpellier doit avoir fait l'objet, au terme d'un délai de 10 ans après son approbation, d'une analyse de ses résultats notamment en matière de maîtrise de la consommation d'espace, d'environnement et de déplacements.

Avant ce terme et dans l'esprit de la loi Grenelle 2, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a fait le choix d'établir un bilan d'étape après 6 années de mise en œuvre de son document de planification territoriale afin d'apprécier la pertinence et l'efficacité de ses dispositions. C'est l'objet de ce rapport présenté aux élus lors du Conseil d'Agglomération du 28 juin 2012.



Ce bilan d'étape du SCOT permet de rendre compte du fait que la politique d'aménagement de l'espace communautaire conduite par l'Agglomération porte ses premiers fruits. Optimisation des ressources foncières, protection des principaux terroirs agricoles, localisation des urbanisations nouvelles au plus près des transports, rééquilibrage de la production de logement entre ville-centre et périphérie : beaucoup d'indicateurs vont dans le bon sens.

### **Il convient toutefois de nuancer ces premiers résultats.**

Tout d'abord, il faut souligner que les effets des orientations du SCOT ne sont pas encore pleinement mesurables. Le temps de l'aménagement comme les délais de transcription de ses dispositions dans les PLU induisent, en effet, un décalage de plusieurs années dans l'application concrète du SCOT. A cet égard, je ne doute pas que le prochain bilan attestera des effets de cette mise en œuvre progressive.

Sur un autre plan, il faut souligner la poursuite des phénomènes d'artificialisation des espaces agricoles et naturels ; phénomènes qu'il conviendra de mieux encadrer à l'avenir notamment au travers de la nouvelle génération de SCOT Grenelle.

Notre SCOT devra, en effet, évoluer pour tenir compte des nouveaux impératifs introduits par la loi Grenelle 2 : intégration des enjeux climatiques et énergétiques, prise en compte des continuités écologiques de la trame verte et bleue régionale.

Il devra également s'enrichir de nouvelles approches en matière économique afin de répondre au mieux aux besoins de développement du territoire.

Enfin, notre SCOT aura à intégrer un nouveau Document d'Aménagement Commercial (DAC) pour orienter, avec précision, une politique d'urbanisme commercial imprégnée des valeurs du développement durable.

Pour ce faire, il conviendra d'appréhender les enjeux d'aménagement du territoire au-delà des limites de l'Agglomération et poursuivre un dialogue inter-SCOT à même de faire émerger une vision commune, à l'échelle de l'aire urbaine de Montpellier.

C'est la tâche qui est devant nous. Ce bilan d'étape doit nous aider à la conduire.

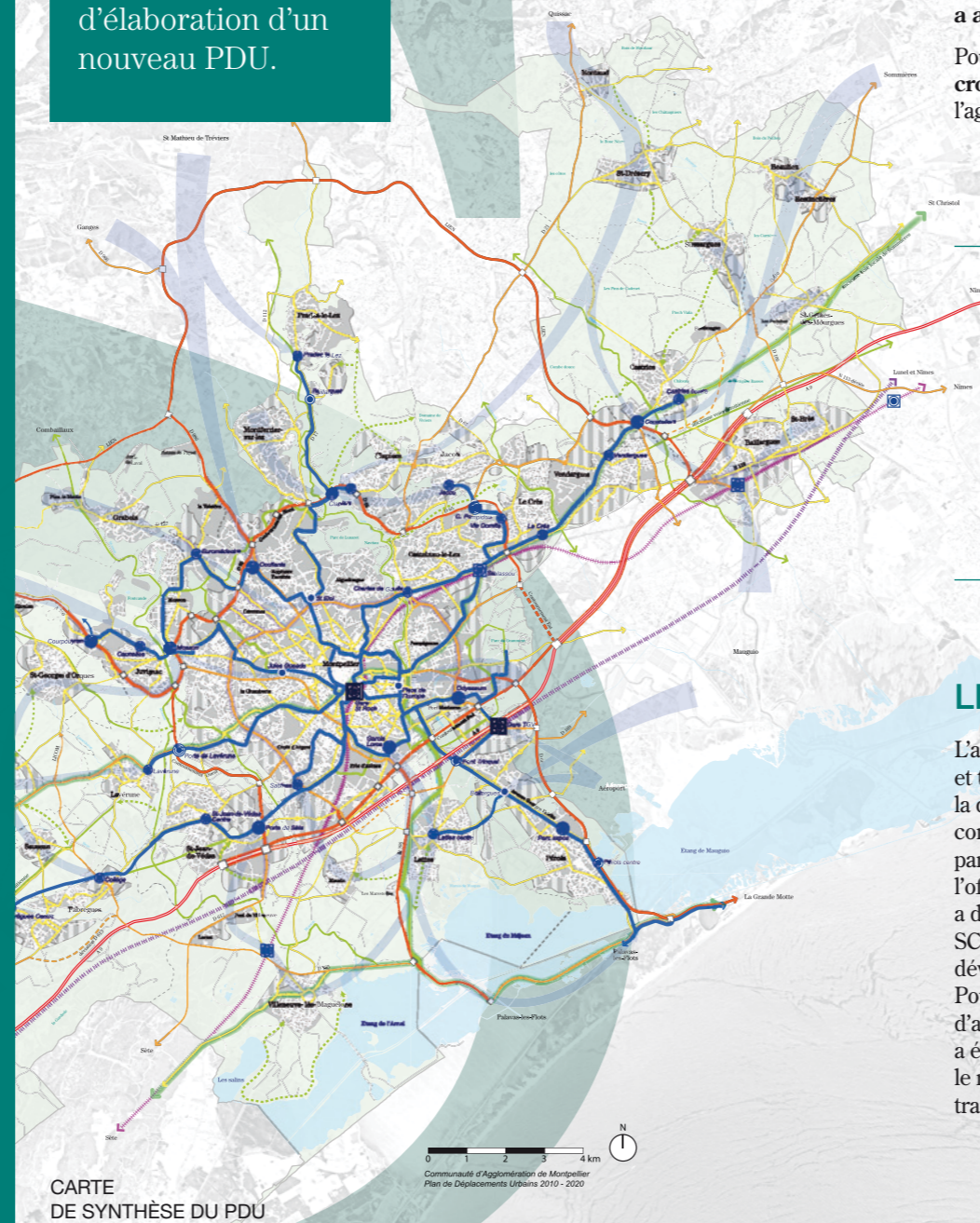
**Christophe MORALÈS**  
**Vice-président de Montpellier Agglomération,**  
**Président délégué de la commission**  
**« Urbanisme et Politique Foncière »**

# Mise en œuvre du Scot

## Les politiques sectorielles au service du SCOT

Document cadre de la planification territoriale, le SCOT présente une dimension transversale. D'autres documents de politiques sectorielles ont vocation à en préciser l'application. Il s'agit, principalement, du Programme Local de l'Habitat (PLH) et du Plan de Déplacements Urbains (PDU) dont les orientations doivent être compatibles avec celles fixées par le SCOT. La Communauté d'Agglomération de Montpellier exerce des compétences en matière d'aménagement de l'espace, d'habitat et de transports urbains qui lui confèrent l'autorité d'établir et coordonner, sur un même périmètre, le SCOT, le PLH et le PDU.

Cette originalité institutionnelle a permis de renforcer l'opérationnalité du SCOT dont les orientations ont suscité, dès 2007, une démarche d'actualisation du PLH, puis, en 2008, une démarche d'élaboration d'un nouveau PDU.



CARTE DE SYNTHÈSE DU PDU

## L'ACTUALISATION DU PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH)

En localisant les sites d'extension urbaine potentielle et les secteurs prioritaires de réinvestissement urbain, le SCOT a permis d'engager un travail de territorialisation des objectifs du premier PLH, adopté en 2004. **Un nouveau PLH actualisé a ainsi été adopté en 2007.**

Pour répondre aux besoins liés à la **croissance démographique** de l'agglomération (+ 1,4 % par an, soit

5 000 habitants supplémentaires chaque année en moyenne depuis 2007)\*, le PLH fixe un objectif global de production de 5 000 logements par an. Avec **5 040 logements créés en moyenne chaque année** depuis 2007, cet objectif a été atteint.

Par ailleurs et afin de développer une **offre de logements accessible à tous**, le PLH prévoit qu'au moins 25 % de ces logements soient des

logements locatifs sociaux familiaux. Avec un taux moyen de 21 % de 2007 à 2011, cet objectif est en passe d'être atteint.

Le troisième PLH, dont les études ont été engagées en 2011, aura notamment pour vocation de **préciser, en lien avec les PLU, des objectifs renforcés à l'échelle de chaque Commune.**



# Scot

## LE NOUVEAU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

L'articulation entre urbanisme et transport et la réduction de la dépendance à l'automobile constituent l'une des priorités fixées par la loi SRU. La géographie de l'offre de transport actuelle et future a donc largement déterminé, dans le SCOT, les choix de localisation des développements urbains prioritaires. Pour ce faire, l'esquisse d'un réseau d'armature des transports publics a été établie en prenant appui sur le réseau ferroviaire et le réseau de tramway en développement.

Le nouveau PDU, dont le projet a été arrêté début 2011, a permis de préciser la programmation, à l'horizon 2020, **d'un réseau articulé autour de 6 lignes de tramway desservant près de 80 % des habitants et emplois du territoire.** Cet investissement massif en faveur du tramway et son articulation étroite avec les lieux des développements urbains prévus au SCOT doit permettre de réduire de **10 % la part de l'automobile par rapport**

**à 2003**, année de la dernière enquête ménages déplacements. Cet objectif volontariste se conjugue, par ailleurs, avec **un plan d'actions en faveur des modes de déplacement dits « actifs »** (marche à pied, vélo) et de leur articulation au sein d'une véritable chaîne intermodale des mobilités douces.



\* Source : INSEE - 2007

# DU SCOT AUX PLU

## LE TERRITOIRE EN PROJETS

L'élaboration du SCOT a été l'occasion, dès 2003, de mettre en place une ingénierie opérationnelle au service d'une politique de maîtrise publique des développements urbains articulant les échelles communales et intercommunales.

C'est ainsi qu'ont été initiées, avec le concours technique et financier de l'Agglomération, **des études urbaines sur les sites d'extension potentielle** identifiés au SCOT. Ces études préalables à la mise en œuvre de projets urbains

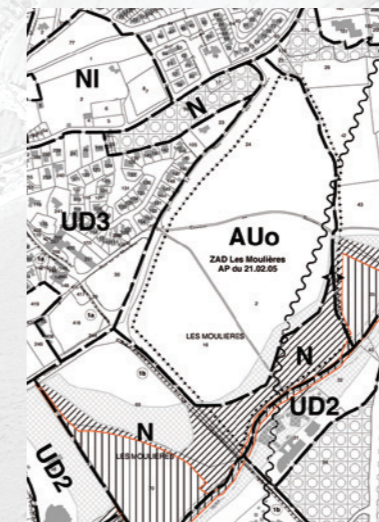
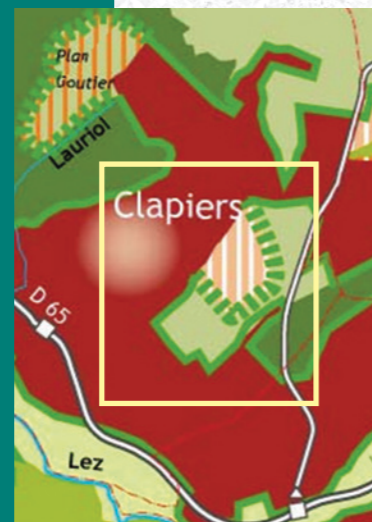
ont vocation à définir des principes d'aménagement et des hypothèses de programmation aptes à alimenter les orientations des PLU communaux et à susciter des processus opérationnels adaptés, notamment dans le cadre de Zones d'Aménagement Concerté (ZAC).

Parallèlement, **une action foncière anticipatrice** a été engagée sur ces mêmes sites de projets afin de contenir les phénomènes spéculatifs et de permettre la constitution de réserves foncières publiques. Cela s'est traduit, dans

le cadre de partenariats entre Agglomération et Communes, par la mise en place de Zones d'Aménagement Différé (ZAD) et de dispositifs d'intervention foncière (délégation du droit de préemption) ; dispositifs complétés par une convention nouée, en 2011, avec l'Établissement Public Foncier Languedoc-Roussillon.

Dans ce même esprit de compatibilité « active » entre les PLU et le SCOT, l'Agglomération a mis en place **un accompagnement technique et financier des**

**études d'élaboration de PLU** ; accompagnement formalisé dans le cadre de conventions entre Agglomération et Communes et fixant des objectifs renforcés en matière de densification des formes urbaines et de mixité sociale des programmations résidentielles. Prenant appui sur le guide des PLU établi dans le cadre du cahier de recommandations du SCOT, cet accompagnement vise notamment à faire prévaloir la notion de projet et une approche contextuelle des formes urbaines dans une logique de densification raisonnée.



SCOT

ÉTUDES  
URBAINES

ACTION  
FONCIÈRE (ZAD)

PLU

AMÉNAGEMENT  
OPÉRATIONNEL (ZAC)



**Makan RAFATDJOU,**  
Architecte urbaniste  
en charge de l'étude urbaine  
du site de Gimel à Grabels

“ Dans le passage de relais  
du message du SCOT sur  
le terrain, deux éléments  
sont à prendre en considération.

Le premier est la pertinence  
de son approche de la réalité  
des territoires face aux enjeux  
de développement, tout en  
valorisant les territoires naturels  
et agricoles avec les zones  
urbanisées.

Le deuxième est l'application  
dans la pratique de ces principes.  
Pour le site de Gimel cela a été  
l'un des axes qualitatifs du  
projet. Il a fallu veiller à ce que  
les discontinuités urbaines  
ne deviennent pas synonymes  
d'éloignement des centres de vie  
et de services, comme dans le  
cas des transports en commun et  
donc de ruptures!

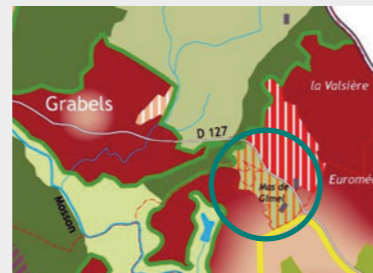
C'est une des contradictions à  
laquelle nous sommes confrontés,  
lors du passage à la réalité des  
principes du SCOT.

Le SCOT est porteur de principes  
et d'orientations, mais sa  
principale force est d'inviter  
à une démarche d'innovation  
projectuelle. Dans sa mise en  
application nous avons donc une  
certaine latitude pour inventer  
à partir des caractéristiques  
contextuelles de chaque site.  
C'est le site qui fonde le projet  
et non l'inverse. C'est la force de  
ce SCOT bien réalisé, de donner  
des orientations en laissant  
travailler la fécondité de chaque  
site avec une grande liberté.

## LES ÉTUDES URBAINES

Elles sont un outil de définition des projets urbains. Conduites en relation étroite avec chaque Commune, elles permettent de préciser les contraintes (risque naturel, servitudes, etc.) et les capacités effectives des sites d'extension urbaine (nombre de logements potentiel, besoin en équipements et services, etc.) en testant différents scénarios ou partis d'aménagement. Un plan de référence, à l'issue de chaque étude, résume les orientations fondamentales, les lignes directrices susceptibles de guider la stratégie et le processus d'aménagement en phase opérationnelle.

82 % des sites  
d'extension  
urbaine  
potentielle  
ont fait l'objet  
d'études  
urbaines\*



### Un exemple: l'étude du site de Gimel

**Maîtrise d'ouvrage:**  
Commune de Grabels

**Maîtrise d'œuvre:**  
Agence Makan  
Rafatdjou (architecte  
urbaniste) - ICS'eau  
(BET hydraulique)

**Superficie du site  
d'extension:** 20 ha

**Nombre total de  
logements potentiel:**  
700 à 800

**Intensité moyenne du  
projet:** 35 à 40 log./ha

**Pourcentage  
d'espaces publics  
(hors parc):** 24 %



**Pierre MAUREL,**  
Maire de Clapiers  
L'exemple de l'écoquartier  
du Castelet

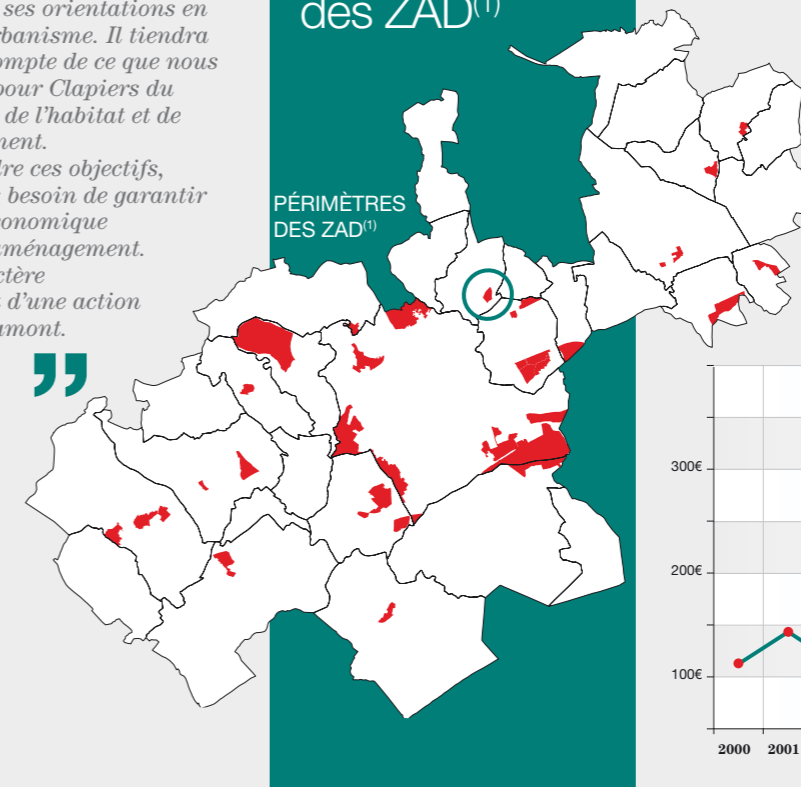
“ Le périmètre du projet  
d'écoquartier du Castelet  
a fait l'objet d'une Zone  
d'Aménagement Différé. Cet  
outil juridique est pertinent  
pour assurer la maîtrise foncière  
dans le temps; pour plafonner  
le coût du foncier qui aura un  
impact direct sur le coût final  
des logements. Cela reste très  
compliqué, mais il faut se donner  
les moyens d'y parvenir.

La création de la ZAD pour  
l'écoquartier du Castelet a  
été décidé il y a 7 ans afin  
d'anticiper l'urbanisation future.  
C'est indispensable lorsque l'on  
projette la réalisation d'une ZAC.  
Notre projet sera finalisé avec le  
PLU, en 2013. Dans la filiation  
du SCOT, il intégrera très  
précisément ses orientations en  
matière d'urbanisme. Il tiendra  
également compte de ce que nous  
souhaitons pour Clapiers du  
point de vue de l'habitat et de  
l'environnement.  
Pour atteindre ces objectifs,  
nous aurons besoin de garantir  
l'équation économique  
du projet d'aménagement.  
D'où le caractère  
déterminant d'une action  
foncière en amont.

## L'ACTION FONCIÈRE

Pas de politique d'aménagement sans maîtrise foncière. L'identification par le SCOT des secteurs de développement urbain prioritaires a permis d'installer une politique foncière globale. Cela passe par la constitution progressive de réserves foncières au travers de Zones d'Aménagement Différé sur les sites d'urbanisation à moyen-long terme. Cela passe également par une action foncière plus ciblée en phase pré-opérationnelle dans le cadre de projets à court-moyen terme. Cela passe, enfin, par des interventions ponctuelles dans le cadre de l'exercice du droit de préemption urbain pour permettre, en diffus, la maîtrise de fonciers stratégiques notamment pour le développement d'une offre de logements diversifiée.

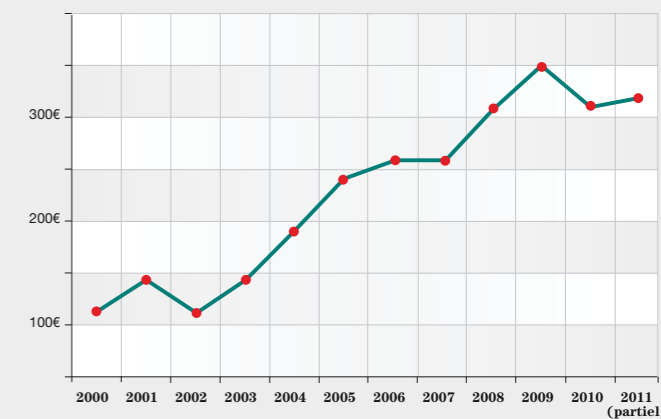
36 % des sites  
d'extension  
urbaine  
potentielle sont  
couverts par  
des ZAD<sup>(1)</sup>



### Agir contre la flambée des prix fonciers

Avec une augmentation de plus de 70 %  
entre 2004 et 2010, l'emballlement des  
prix des terrains à bâtir rend impératif la  
mobilisation de tous les leviers d'actions,  
en partenariat avec l'Établissement Public  
Foncier régional, pour renforcer les  
capacités de maîtrise, par les collectivités,  
des coûts fonciers. Car maîtriser les  
coûts fonciers, c'est aussi contribuer, à  
la source du processus d'aménagement,  
à la maîtrise des coûts immobiliers in  
fine. En 2012, moins de 10 % des surfaces  
couvertes par des ZAD étaient maîtrisées  
par les collectivités; cela rend d'autant plus  
nécessaire l'amplification d'une politique  
active en matière foncière.

PRIX MÉDIAN EN €HT/M<sup>2</sup> DES TERRAINS À BÂTIR  
DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTPELLIER<sup>(2)</sup>



\* Source: Montpellier Agglomération - 2010

Sources: (1) Montpellier Agglomération - 2012; (2) Chambre des notaires / Perval - entre 2000 et 2011



**Patrick POITEVIN,**  
1<sup>er</sup> adjoint délégué au  
développement territorial à  
Villeneuve-lès-Maguelone

“ À Villeneuve-lès-Maguelone, compte tenu des contraintes fortes liées à notre environnement littoral, les seuls secteurs d’extension urbaine potentielle prennent appui sur les « franges villageoises » identifiées dans le SCOT. Il s’agit là d’imaginer un traitement urbain de ces limites, de ces interfaces entre urbanisation nouvelle et grand paysage.

Complémentaire, nous avons beaucoup travaillé sur la notion de réinvestissement urbain. Mobiliser les « dents creuses », penser une densification raisonnée : c’est bien le défi qui consiste à construire la ville sur la ville afin d’économiser l’espace agricole. Nous avons bénéficié d’une aide financière et du soutien technique de l’Agglomération pour élaborer notre PLU ; un PLU que nous avons souhaité novateur avec un volet morphologique détaillé. Le SCOT et le PLU sont les outils qui conduiront la croissance de notre ville pour les 10 ou 15 prochaines années.

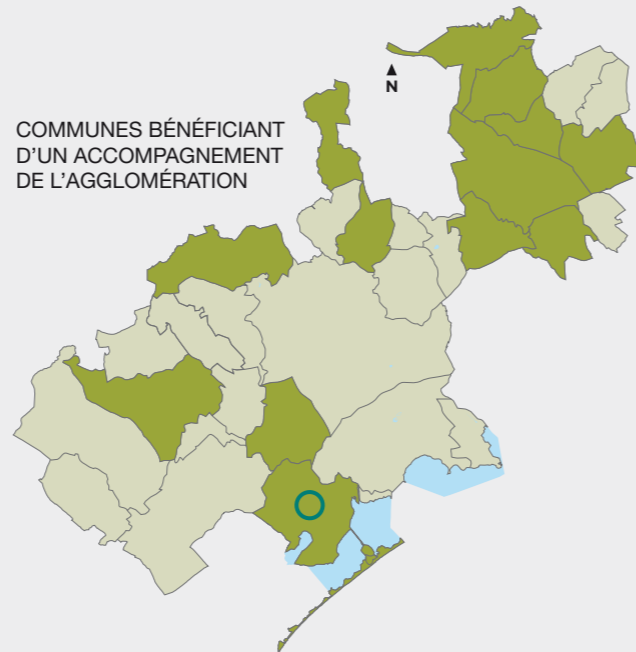
À chacune de nos demandes, l’Agglomération nous accompagne afin de garantir la cohérence de nos projets avec le SCOT. Les techniciens de Villeneuve-lès-Maguelone travaillent en étroite collaboration avec ceux de l’Agglomération qui ont une maîtrise parfaite de la partie réglementaire. Une assistance importante afin de parvenir à une harmonie entre le SCOT et notre vision de l’avenir de Villeneuve-lès-Maguelone.



## LE PLU

Plus qu’un simple document réglementaire, le SCOT de l’Agglomération de Montpellier a été conçu dans une démarche de « SCOT projet ». Dans ce même esprit et en cohérence avec les objectifs de loi SRU, les plans locaux d’urbanisme ont, désormais, vocation à porter la vision stratégique communale, à définir des orientations d’aménagement qui, au-delà de l’établissement d’un zonage et d’un règlement, expriment de véritables intentions en terme de projet urbain. Formes urbaines, mixité sociale, mobilité, environnement : les différentes dimensions de la planification doivent y être conjuguées dans une approche qualitative et contextuelle. Les études réalisées dans le cadre des démarches de PLU sont, par ailleurs, l’occasion d’identifier les éventuelles contraintes limitant les capacités théoriques d’extension urbaine du SCOT.

13 démarches  
d’élaboration  
de PLU ont  
fait l’objet d’un  
accompagnement technique  
et financier par  
l’Agglomération\*



COMMUNES BÉNÉFICIAIRE  
D’UN ACCOMPAGNEMENT  
DE L’AGGLOMÉRATION



LES ORIENTATIONS  
D’AMÉNAGEMENT  
DU PLU DE  
VILLENEUVE-LÈS-  
MAGUELONE

\*Source : Montpellier Agglomération - 2011



**Christol SAUVAIRE,**  
Chargé d’opérations  
à la SERM

“ Le SCOT présente un grand intérêt pour nous en tant qu’aménageur. En premier lieu, celui de constituer un cadre de référence pour guider la réflexion de la Commune dans la mise au point de son projet d’aménagement, tant du point de vue des enjeux de densité urbaine que de mixité sociale. Le rôle de la SERM consiste à accompagner les Communes dans ce travail en développant des ZAC « sur mesure », c’est-à-dire en adaptant les orientations du SCOT au contexte de chaque village.

L’outil ZAC est très complet, c’est un processus entièrement maîtrisé par la Commune. Pour la ZAC Roque-Fraïsse de Saint Jean de Védas, le projet a été ajusté en fonction des souhaits de la nouvelle municipalité en insistant particulièrement sur la notion de « greffe » avec le village existant. Autre figure imposée à l’occasion de cette mise au point du projet, nous devions, pour réussir cette intégration, nous inspirer du thème du village languedocien en veillant à combiner des formes urbaines compatibles avec l’esprit du lieu.



## LA ZAC

Outil majeur de l’urbanisme opérationnel, la Zone d’Aménagement Concerté (ZAC) permet la maîtrise publique du processus d’aménagement. Action foncière globale, conception d’ensemble d’un projet urbain intégrant les objectifs du SCOT en matière de densité et de mixité fonctionnelle, définition d’un programme diversifié de logements répondant aux objectifs du PLH, établissement d’un programme d’équipements publics adapté aux besoins futurs et financé dans le cadre d’un bilan global d’aménagement : la ZAC permet, de surcroît, de garantir dans le temps la qualité urbaine, paysagère et architecturale du projet initial au travers d’une gouvernance et d’une coordination technique adaptées.

53 % des  
urbanisations  
nouvelles\* ont  
été réalisées  
dans le cadre  
de ZAC



### LES CHIFFRES CLÉS DE LA ZAC ROQUE-FRAÏSSE

- Maître d’ouvrage :**  
Commune de Saint Jean de Védas
- Aménageur :** SAAM
- Architecte urbaniste :**  
Cabinet SCE
- Nombre total  
de logements :** 1800
- Pourcentage  
de logement social :** 25 %
- Pourcentage de logement en  
accession abordable :** 20 %
- Commerces  
de proximité :** 2500 m<sup>2</sup>
- Bureaux et services :** 5000 m<sup>2</sup>
- Équipement :** 1 groupe scolaire,  
1 plateau sportif, 10/ha de parc  
aménagé



\*Source : d’après Bases de données Cadastre DGFIP - Occupation du sol SPOT Thema 2004 - CAM 2010



**Bernard REICHEN,**  
Architecte urbaniste  
Concepteur du SCOT  
de l'Agglomération de  
Montpellier et architecte  
en chef du projet EcoCité

“ Dans l'histoire des agglomérations avant l'existence des intercommunalités, on assistait à un étalement urbain amenant à la disparition de la nature par une utilisation sans limite des terrains existants.

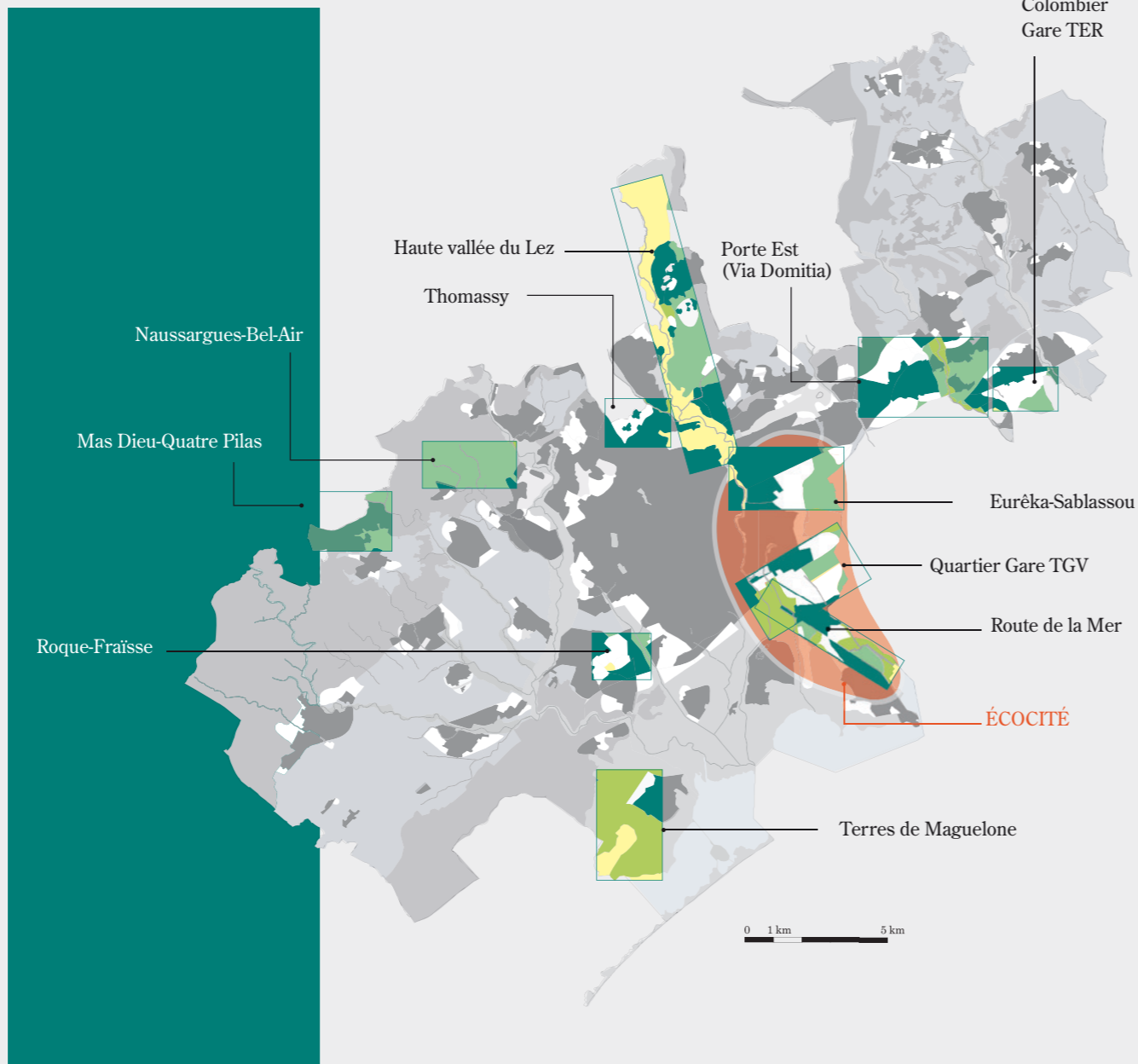
Le 1<sup>er</sup> acte du SCOT a été de rapprocher la ville et la nature en réhabilitant la notion de limite « à conforter » ou « à inventer », pour en finir avec la prolifération de l'urbanisation. L'objectif étant de créer un système de relations ville / nature, poreuses, douces, qui se régule bien.

Le 2<sup>ème</sup> acte, a été de régler toutes les autres problématiques générées par le souci hydraulique qui est une question primordiale, qu'il y ait trop, ou, pas assez d'eau. Car une fois le SCOT conçu, vient le passage à l'acte. On part d'un projet et en changeant de taille, d'échelle, on change de problématiques. Souvent, en passant à l'étape du règlement (PLU), on risque de perdre de vue le projet (SCOT). D'où l'idée de créer des territoires d'enjeu ou « sites stratégiques » comme pour la route de la Mer. Chacun de ces territoires ayant une problématique centrale. Cette idée, qui vient en plus du SCOT, a pour ambition de décliner par grand secteur géographique le projet du SCOT en parallèle du règlement. C'était, 4 ans avant l'heure, la création d'EcoCité.

Avec ces 2 axes, les conditions sont réunies pour que la ville environnementale soit possible, sans heurt.



## LES SITES STRATÉGIQUES DU SCOT



### LE PROJET D'AMÉNAGEMENT URBAIN DE LA ROUTE DE LA MER



Par-delà les 2900 hectares d'extensions urbaines potentielles, **le SCOT a identifié 11 sites stratégiques.** Par leur envergure intercommunale ou la complexité des enjeux d'aménagement qu'ils recèlent, ces sites appellent un portage de niveau communautaire afin d'assurer une mise en œuvre de projets coordonnés à la bonne échelle. Dans cette logique, l'Agglomération a fait le choix, en 2011, d'étendre son champ de compétence aux opérations d'aménagement mixtes correspondant aux principaux sites stratégiques du SCOT.

Réunissant les sites stratégiques d'Euréka-Sablassou, du quartier de la future gare TGV et de la route de la Mer, l'EcoCité « de Montpellier à la mer », intégrant les derniers quartiers de Port Marianne, **constitue une démarche emblématique de cette nouvelle échelle de projet d'envergure intercommunale.**

Priorité au réinvestissement urbain et aux transports non-polluants, sobriété énergétique, respect du cycle de l'eau, valorisation de l'agriculture de proximité : **l'EcoCité doit faciliter le passage à l'acte des ambitions**

#### du SCOT en matière de développement durable.

Innovante, vertueuse et exemplaire, la démarche EcoCité doit par ailleurs **permettre sa reproductibilité à l'échelle de l'Agglomération au travers de projets d'écoquartiers de toutes dimensions.**

Dans cet esprit, la coordination du projet urbain de la route de la Mer, véritable laboratoire opérationnel de l'EcoCité (250 hectares sur les Communes de Lattes et Pérols) a été confiée à Bernard Reichen, architecte en chef du SCOT.



#### LES CHIFFRES CLÉS DE LA ROUTE DE LA MER

- Aménageur:** SERM
- Espace repensé:** 250 ha
- Commerces réinventés:** 200 000 m<sup>2</sup>
- Nouveaux logements:** 6 000 à 8 000
- Pourcentage de logement social:** 25 à 30 %
- Bureaux:** 75 000 m<sup>2</sup>
- Équipements:** 40 000 à 50 000 m<sup>2</sup>



# LES INDICATEURS DE SUIVI

## Valeur environnementale

### PRÉSERVER LE CAPITAL NATURE

Pour protéger l'environnement et préserver les paysages, le SCOT a proposé « d'inverser le regard » sur le territoire en veillant à limiter l'étalement urbain et à mettre en valeur les espaces naturels et agricoles.



## Valeur sociale

### PROMOUVOIR UNE VILLE POUR TOUS, UNE VILLE DES PROXIMITÉS

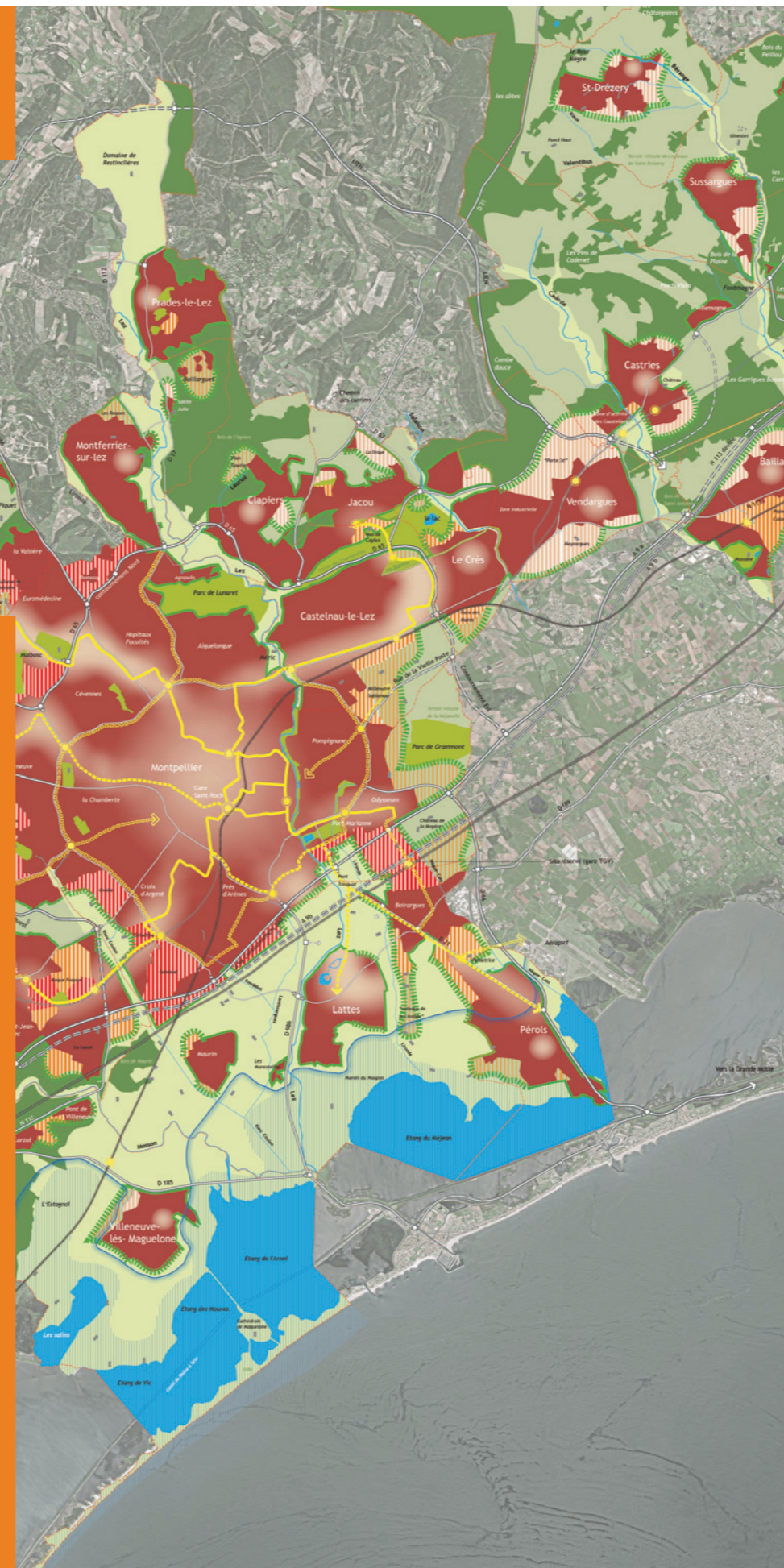
Le SCOT a fait de l'accès au logement et à la mobilité pour tous une priorité. Cela passe par une ville mélangée qui rapproche habitat, emploi et services; une ville des courtes distances favorable aux mobilités douces.



## Valeur économique

### INTENSIFIER LE DÉVELOPPEMENT ET ÉCONOMISER L'ESPACE

Le SCOT a fait le pari de concilier la création de richesses et un mode de développement intensif, économe en foncier. Cela passe, en particulier, par l'optimisation des sites disposant des plus grandes valeurs de localisation au regard de l'offre de transport.



En plus d'apprécier les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs du SCOT, ce premier bilan rend compte des indicateurs de suivi. Ils ont été esquissés par le SCOT lui-même en 2006 et s'appuient sur les trois valeurs fondatrices du projet.

Certains indicateurs ne peuvent pas encore être mobilisés du fait de l'absence de données nouvelles. C'est le cas par exemple des indicateurs de suivi des pratiques de mobilité urbaine dont l'actualisation est tributaire de l'analyse de la prochaine enquête ménages déplacements programmée en 2013. D'autres, au contraire, ont pu être complétés en mobilisant des sources de données nouvelles. C'est le cas notamment de l'observation des densités dans les extensions urbaines récentes.

De manière générale, ce travail d'évaluation prend appui sur les données de référence issues du diagnostic du SCOT établi en 2004, soit 2 ans avant son approbation et mise en œuvre effective. C'est le cas principalement des données relatives à l'occupation du sol. D'autres dates de référence ont pu être retenues selon les thèmes d'analyse en fonction des données homogènes disponibles.

A cet égard, le faible recul dont nous disposons ne permet pas encore, en 2012, de mesurer pleinement les effets du SCOT.

Au regard des principales orientations du SCOT, il s'agit ici, d'apprécier le respect des limites à l'urbanisation fixées dans les plans de secteur. Il est question d'évaluer l'importance des constructions observées à l'intérieur de l'armature des espaces naturels et agricoles définie par le SCOT. Ceci notamment dans le but d'apprécier l'évolution des phénomènes de mitage des paysages. Pour ce faire, ce sont essentiellement les données d'observation satellitaire de l'occupation du sol qui ont été mobilisées.

## Préserver le capital Nature

# LA MAÎTRISE DE L'ÉTALEMENT URBAIN

**98%** des urbanisations nouvelles\* ont pris place à l'intérieur des limites du SCOT

**Un exemple: le nouveau quartier des Grisettes à Montpellier, 17 ha de vignobles intégrés au projet urbain en limite d'urbanisation.**



Qu'il s'agisse de limites « déterminées » ou « à conforter », l'essentiel des extensions urbaines réalisées durant la période d'observation ont bien respecté les orientations du SCOT. Le traitement urbain de ces limites a fait l'objet de réponses variées selon les situations de projet. Certaines d'entre elles, à l'image du nouveau quartier des Grisettes ouvert sur l'agriparc du Mas Nouguier, ont effectivement investi le rapport ville nature comme facteur de composition paysagère, proposant des formes urbaines valorisant l'accès et les vues vers le grand paysage.

PLAN DE MASSE DU QUARTIER DES GRISSETTES



Une limite du SCOT



### Une exception: Le domaine du golf de Fabrégues

Cette urbanisation de fait s'est réalisée, sur une quinzaine d'hectares, au cœur de la plaine agricole de Fabrégues en dehors des limites fixées au SCOT. Sa mise en œuvre a pris appui sur un règlement autorisant la réalisation

de programmes de constructions à usage de loisirs, dans le cadre d'une zone VNA du Plan d'Occupation des Sols (POS) établi avant l'adoption du SCOT. Ce cas illustre les possibles effets du décalage dans le temps dans l'application des dispositions d'un SCOT. En effet, la loi prévoit une mise en compatibilité du POS ou PLU dans les trois ans suivants l'approbation du SCOT.

\*Source: d'après Base de données Occupation du sol SPOT Thema 2004 - CAM 2010



**Yvon PELLET,**  
Maire de Saint-Geniès-des-Mourgues,  
Vice-président,  
Président délégué  
de la commission  
« Économie agricole,  
viticole, traditions  
populaires et ruralité,  
relations avec la chasse  
et la pêche »

« Depuis le départ il y a une volonté politique pour que l'agriculture trouve sa place dans l'agglomération. Nous avions d'ailleurs confié des études à l'INRA et SupAgro pour conforter notre sentiment et nous aider en amont à identifier le territoire agricole, le respecter et l'intégrer dans le SCOT. C'était un message fort de l'Agglomération en association avec les professionnels du secteur. La viticulture et plus largement l'agriculture, sont devenues des composantes puissantes du SCOT. La meilleure preuve est le résultat sur le terrain. Depuis la mise en place du SCOT et la définition d'un espace vital pour l'agriculture, disposant désormais de limites claires et durables, le marché foncier agricole est moins exposé à la prédation spéculative. Les jeunes agriculteurs peuvent à nouveau envisager de s'installer et d'investir sur nos Communes. Cette vigilance s'est également traduite dans chaque PLU. Aujourd'hui, l'agriparc de Viviers, sur Clapiers et Jacou, concrétise l'ambition du SCOT en faveur d'une agriculture périurbaine régénérée; il préfigure sans doute une nouvelle étape de nos politiques d'aménagement de l'espace. »

# L'ÉVOLUTION DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

**48ha** artificialisés<sup>(1)</sup> chaque année dans les zones vertes du SCOT

L'observation de l'occupation du sol permet, dans le temps, de mesurer les évolutions en particulier dans les espaces naturels et agricoles identifiés comme les zones vertes du SCOT.

On qualifie ici d'artificialisation le phénomène de transformation des milieux naturels et des espaces cultivés par l'urbanisation ou d'autres usages liés à l'activité humaine (infrastructures, carrières,...).

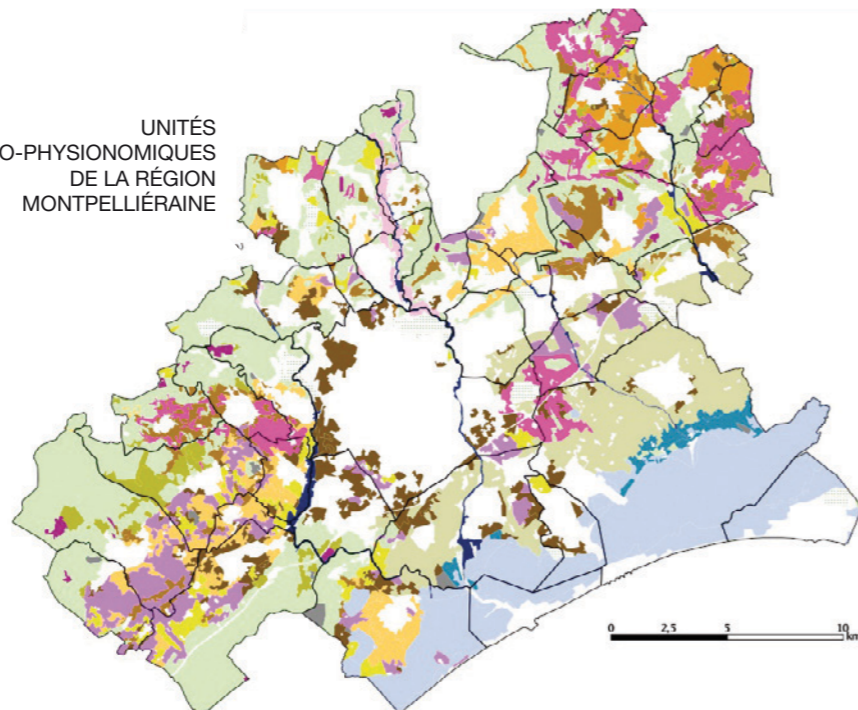
DOMAINE DE VIVIERS



VIGNES DE VALÉDEAU



UNITÉS AGRO-PHYSIONOMIQUES DE LA RÉGION MONTPELLIÉRAINE



## Le mitage : quelles réalités ?

Les constructions en zones agricoles et naturelles participent des phénomènes de mitage et de dégradation des paysages. Certaines de ces constructions sont autorisées dans le cadre de règlements d'urbanisme encadrant les droits à bâtir en cohérence avec la vocation de ces zones. Des abus et des pratiques illicites ont

conduit certaines municipalités, au-delà des orientations formulées par le SCOT, à se doter, dans leur nouveau PLU, de zones protégées interdisant strictement toute forme de construction nouvelle. Certains secteurs sont particulièrement exposés à ces phénomènes notamment sous la forme de cabanisation. C'est le cas

du secteur littoral de Villeneuve-lès-Maguelone où plus de 600 parcelles sont concernées. Aucun indicateur ne permettait en 2010 d'apprécier un ralentissement de ces phénomènes qui demeurent un sujet de préoccupation pour le maintien de la qualité des paysages et la mise en valeur du territoire.



LA « CABANISATION » À VILLENEUVE-LÈS-MAGUELONE EN 2010<sup>(1)</sup>



Sources : (1) d'après Base de données Occupation du sol SPOT Thema 2004 - CAM 2010

# LES COMPÉTENCES DE L'AGGLOMÉRATION AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

## Gestion des déchets

Depuis plus de 20 ans, Montpellier Agglomération s'est engagée dans une politique en faveur du tri des déchets et de leur valorisation : développement des équipements de collecte et de tri et des filières de récupération, multiplication des démarchages des « Messagers du tri »... En parallèle, et de manière complémentaire, Montpellier Agglomération a développé dans les années 2000, des actions pour réduire la quantité d'ordures ménagères produites et sensibiliser aux différents gestes éco-citoyens.

En 2010, Montpellier Agglomération a signé avec l'ADEME un accord-cadre quinquennal pour la réalisation d'un Programme Local de Prévention des Déchets dont l'ambition est de diminuer les quantités d'ordures ménagères et assimilées produites par habitant sur son territoire.

La mise en place de ce dispositif global permet de recycler tout un ensemble de matériaux : papier et carton, verre, métaux, bois... Il reste cependant des déchets non encore recyclés ou non recyclables et leur traitement constitue le troisième volet d'une politique des déchets responsable. L'époque où les ordures étaient entassées à proximité de la ville est aujourd'hui révolue. Avec l'action entreprise par l'Agglomération, la part des déchets enfouis ou incinérés sera passée entre 2007 et 2012 de 75 % à moins de 50 % (soit une diminution de 25 % quand les lois Grenelle demandent une baisse de 15 % minimum).

C'est ainsi que Montpellier Agglomération a définitivement fermé la décharge du Thôt et entrepris la réhabilitation du site. Parallèlement, pour boucler le cycle de la valorisation, le procédé de méthanisation a été choisi.

L'unité Amétyst, en service depuis 2008, permet de valoriser la fraction organique des ordures

ménagères. La méthanisation est un procédé biologique de dégradation de la matière organique par l'action naturelle d'une flore microbienne. Outre du compost pour l'agriculture et les chantiers de verdissement, Amétyst fabrique du biogaz pour la production d'électricité et de chaleur et contribue ainsi à la production d'énergies renouvelables.

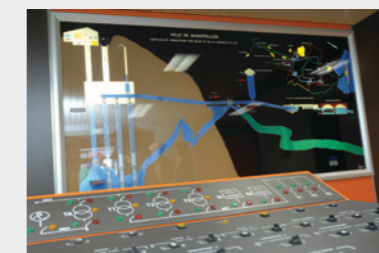
**Moins 7 % de déchets : objectif Grenelle pour 2015 atteint dès 2012.**

**Plus de 45 % des déchets valorisés par recyclage et production de compost et biogaz**

LA CHAÎNE DU TRI AU SERVICE DE LA VALORISATION



LA STATION DE POMPAGE DES SOURCES DU LEZ



LES RÉSERVOIRS DE MONTMAUR



## Cycle de l'eau

L'eau est une ressource nécessaire à la vie dont la préservation est partout un enjeu. Dans nos régions méditerranéennes, sa rareté, l'irrégularité et la violence des pluies, confrontées à la forte croissance démographique, rendent cet enjeu particulièrement prégnant, tant du point de vue de la qualité que de la quantité. Le changement climatique et les risques de sécheresse qui en découlent pourraient avoir un impact sur les risques de pénurie, conjuguée à la pollution et aux exigences accrues en matière de qualité de l'eau.

**0 prélèvement supplémentaire de la ressource en eau pour 100 000 nouveaux habitants**

**Maera, une eau épurée à 95 %**

Depuis longtemps, Montpellier Agglomération a inscrit la gestion de l'eau au centre de ses réflexions. Depuis peu, les compétences en matière d'eau potable et d'eau brute lui ont été attribuées. Parallèlement, l'extension du réseau d'approvisionnement en eau brute par le projet Aqua Domitia accroît les possibilités de desserte du territoire. Cette double compétence, unique pour une Agglomération, lui permet d'envisager une gestion globale de l'eau. En effet, les deux ressources en « eau brute » et en « eau potable » ont des provenances et des usages différents. La gestion de ce double approvisionnement devrait permettre d'adapter au mieux les ressources aux besoins et d'agir sur les économies d'eau (performance du réseau et comportements). Le Schéma Directeur d'Alimentation en Eau Potable (SDAEP) en cours d'élaboration doit pour les années à venir, mettre en cohérence

et optimiser la gestion de la ressource.

Le cycle de l'eau doit aussi s'envisager en aval par la collecte et le traitement des eaux usées. Depuis 2004, Montpellier Agglomération s'est dotée d'un Schéma Directeur d'Assainissement (représentant un investissement global de 375 millions d'euros - valeur 2004) lui permettant d'adopter une stratégie globale et cohérente de la gestion de l'assainissement sur son territoire, en assurant au mieux la protection des milieux naturels.

Un dispositif-clé de l'assainissement de l'Agglomération est la station d'épuration Maera qui peut recevoir les effluents de 470 000 habitants. Les technologies employées font de Maera une station de pointe. Le rejet s'effectue en mer par un émissaire à 11 km des côtes qui offre toutes les garanties pour la baignade, la pêche et les métiers de la mer.

LA STATION D'ÉPURATION MAERA



**5 nouvelles stations de 2006 à 2012 intègrent des procédés de qualité environnementale**

Les objectifs de mixité de l'offre résidentielle et de réduction des déplacements motorisés sont en jeu. Ils renvoient dans le domaine de l'habitat, à la synthèse des données issues de l'observatoire du PLH. Concernant les mobilités et en l'absence d'enquête ménages déplacements récente, les données réunies sont issues d'autres sources internes (données d'exploitation du réseau de transports, données du PDU...).

## La ville pour tous, la ville des proximités

# LA PRODUCTION DE LOGEMENTS

**5040** logements construits chaque année depuis 2007 : objectif atteint<sup>(1)</sup>

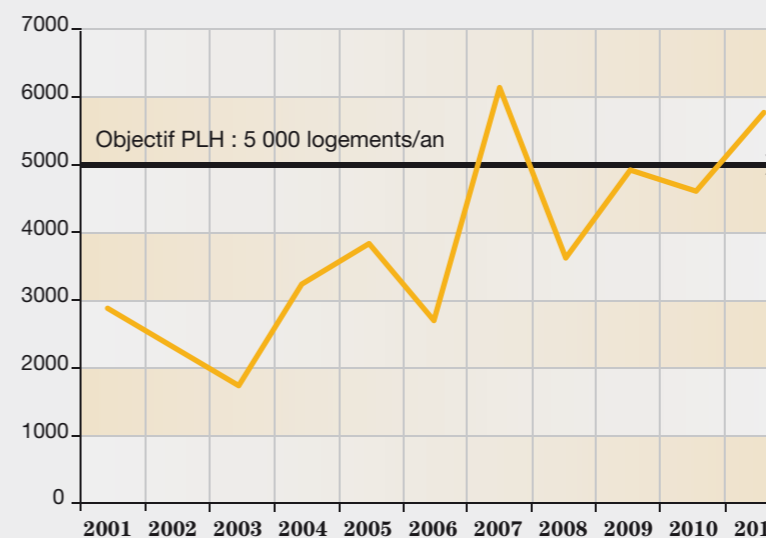


**Hervé MARTIN,**  
Vice-président,  
Président délégué  
de la commission  
« Politique de la  
Ville - Logement -  
Habitat ».

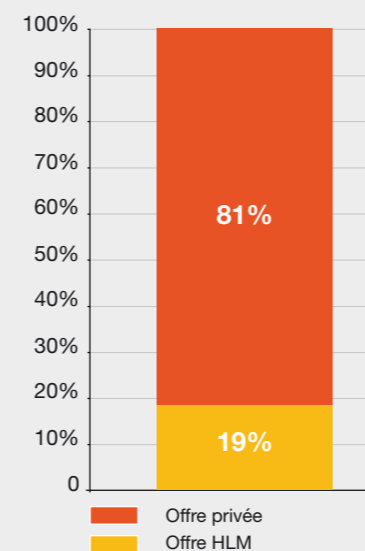
« Depuis 2007, le rythme moyen de construction de 5 000 logements par an a été dépassé. Cela traduit la relative efficacité des actions coordonnées, prévues tant par le SCOT et le PLH au niveau communautaire que par les PLU au niveau communal, en faveur d'une mobilisation du foncier et d'un développement urbain maîtrisé donnant la priorité à la production de logement collectif. Cependant, nous constatons une inadéquation avec les revenus des ménages.

Avec une augmentation de plus de 17 % des prix moyens des logements collectifs neufs entre 2005 et 2010<sup>(3)</sup>, le bassin d'habitat montpellierain a vu s'accroître le décalage entre le niveau de son marché immobilier et le niveau des revenus moyens de ses habitants. Cela souligne, notamment, l'enjeu crucial qui consiste à promouvoir une offre de logements abordables, en adéquation avec la solvabilité des ménages. Ce constat guide déjà l'élaboration du prochain PLH 2013-2018 qui intégrera un véritable pacte territorial pour le logement afin d'engager l'ensemble des acteurs de l'aménagement et de l'habitat dans une stratégie partagée de maîtrise des prix fonciers et immobiliers.

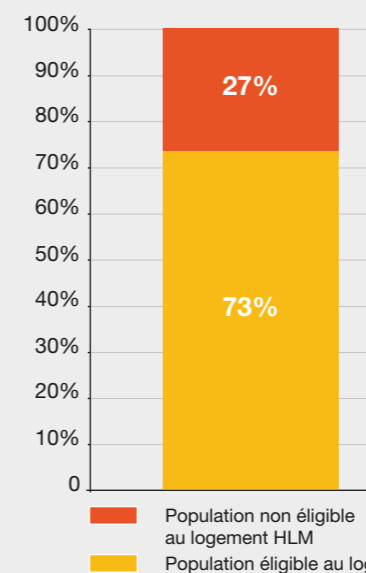
ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS<sup>(2)</sup>



ESTIMATION DU PROFIL DE LA PRODUCTION NEUVE ENTRE 2005 ET 2010<sup>(3)</sup>



PROFIL DE LA POPULATION EN 2009<sup>(4)</sup>



Sources : (1) DREAL LR / Sitadel - 2007; (2) DREAL LR / Sitadel - entre 2001 et 2011; (3) D'après Montpellier Agglomération; (4) Filocom 2009; (5) Adéquation / Fil 34

## Le **rééquilibrage** de la production de logements locatifs sociaux entre ville-centre et périphérie



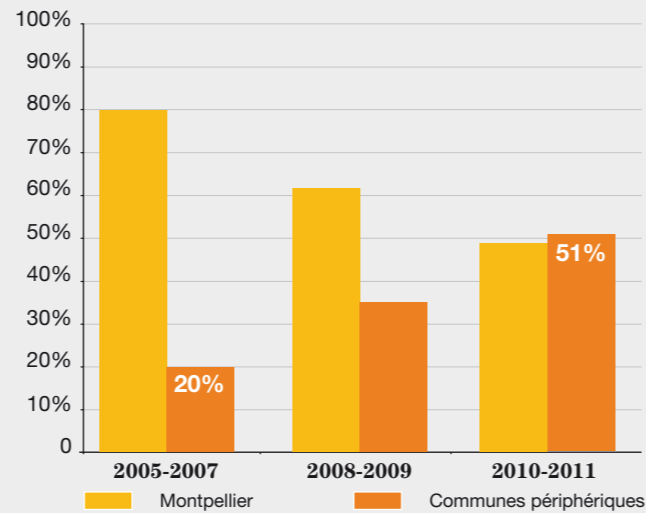
### La généralisation des servitudes de mixité sociale

En 2012, 11 communes de l'Agglomération intégraient une prescription de mixité sociale dans leur PLU. Cette disposition volontariste, en application de l'article L.123-15 16° du Code de l'Urbanisme, permet d'imposer la réalisation d'une part minimale de logements locatifs sociaux (au moins 25% à 30% localement) dans les programmes de logements de taille significative (de l'ordre de 1 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher); elle contribue à l'atteinte des objectifs du PLH.

12 communes intègrent une prescription de mixité sociale dans leur PLU<sup>(2)</sup>



RÉPARTITION DE L'OFFRE NOUVELLE DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX ENTRE MONTPELLIER ET LES COMMUNES PÉRIPHÉRIQUES



La part des 30 communes périphériques dans l'ensemble de la production de Logements Locatifs Sociaux est passée de 20 à 51 %<sup>(1)</sup>

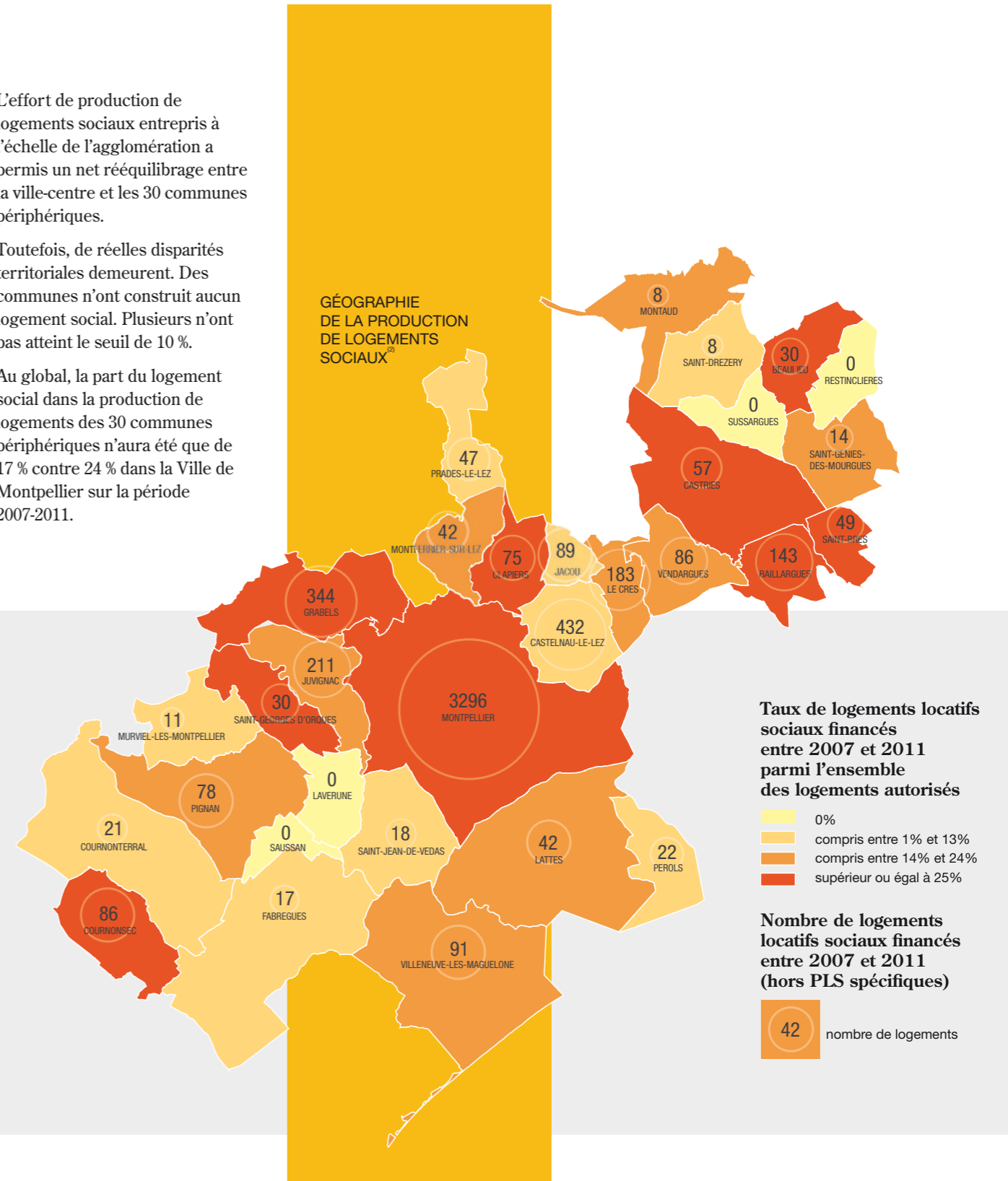
Sources : (1) Montpellier Agglomération - DREAL LR / Sitadel - entre 2005 et 2011; (2) Montpellier Agglomération - 28 juin 2012

## La production de logements locatifs sociaux a atteint **21 %** au regard d'un **objectif fixé à 25 %**<sup>(1)</sup>

L'effort de production de logements sociaux entrepris à l'échelle de l'agglomération a permis un net rééquilibrage entre la ville-centre et les 30 communes périphériques.

Toutefois, de réelles disparités territoriales demeurent. Des communes n'ont construit aucun logement social. Plusieurs n'ont pas atteint le seuil de 10 %.

Au global, la part du logement social dans la production de logements des 30 communes périphériques n'aura été que de 17 % contre 24 % dans la Ville de Montpellier sur la période 2007-2011.



Sources : (1) Montpellier Agglomération - DREAL LR / Sitadel - entre 2005 et 2011; (2) Montpellier Agglomération - DREAL LR / Sitadel - entre 2007 et 2011

# L'ARTICULATION ENTRE URBANISME ET TRANSPORTS

## Le SCOT fixe un objectif de densification raisonnée des corridors de tramway

Il s'agit de développer plus de logements et plus d'emplois au plus près de l'offre de transport public afin de limiter le recours à l'automobile et créer les conditions favorables à l'essor des mobilités douces. Les stratégies urbaines d'articulation des PLU et des opérations publiques d'aménagement au tramway, ont permis de valoriser les ZAC (ZAC des Grisettes, ZAC Parc Marianne, ZAC des Constellations à Juvignac...) au service d'une ville des courtes distances.



50 % des constructions neuves sont situées à moins de 500 mètres du tramway<sup>(1)</sup>

## L'offre de stationnement vélo dans les constructions neuves

En 2012, 17 Communes de l'Agglomération intégraient dans leur PLU, en application des articles R. 111-14-4 et R. 111-14-5 du Code de la Construction et de l'Habitation des dispositions imposant la réalisation de locaux adaptés au stationnement des vélos dans les constructions à usage d'habitat collectif, de bureaux, de commerces et aux équipements publics. Cette disposition, dont le cahier de recommandations du SCOT précise les modalités de mise en œuvre, illustre l'un des leviers réglementaires mobilisables en faveur des modes de déplacements doux. En cela, elle concourt à l'atteinte des objectifs du PDU.



Source : (1) D'après Bases de données Cadastre DGFiP - entre 2004 et 2010

## Enquête Ménages Déplacements 2013, un chantier en cours

Une Enquête Ménages Déplacements (EMD) constitue le principal outil de connaissance et d'observation des mobilités à l'échelle d'une agglomération. En France, les EMD sont standardisées (suivi assuré par le CERTU) afin, notamment, de permettre des comparaisons entre agglomérations.

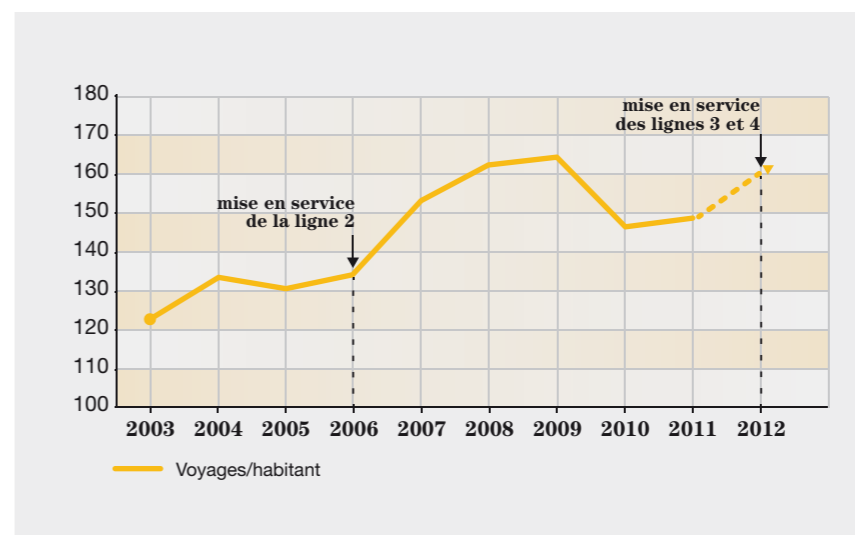
L'Agglomération a réalisé une première EMD en 2003 sur un

périmètre de 48 Communes correspondant au premier PDU de 2002. Cette EMD a constitué la base de travail du nouveau PDU 2010/2020 ainsi que son état de référence. Ainsi, les objectifs du PDU à l'horizon 2020 (par exemple diminution de 10 % de la part modale automobile) ont été établis sur la base de l'EMD 2003.

Le plan d'actions du PDU prévoit la réalisation d'une nouvelle EMD en 2013 afin d'actualiser les données et d'assurer un suivi des objectifs. Cette enquête sera conduite à l'échelle de l'aire métropolitaine en partenariat avec le Département de l'Hérault.



19 % de voyages supplémentaires par habitant<sup>(1)</sup> depuis 2004



Source : (1) TAM entre 2003 et 2011



**Robert SUBRA,**  
Vice-président,  
Président délégué  
de la commission  
« Tramway - transports - déplacements »

“ Nous constatons que le nombre de voyages par habitant rend compte de la performance et de l'attractivité d'un réseau de transport public.

Cet indicateur permet, dans le contexte montpelliérain de forte croissance démographique, de neutraliser les données de fréquentation liées à cette seule évolution.

La croissance observée depuis 2004 témoigne de l'effet positif de la mise en service de la ligne de tramway L2 en 2006, mais aussi de l'impact probable, à partir de 2010, du chantier de la ligne de tramway L3 sur le fonctionnement du réseau de bus.

La mise en service simultanée des lignes L3 et L4 en 2012 devrait permettre d'accélérer la croissance de la fréquentation et ainsi contribuer au report modal au profit du transport public.



# Intensifier le développement et économiser l'espace

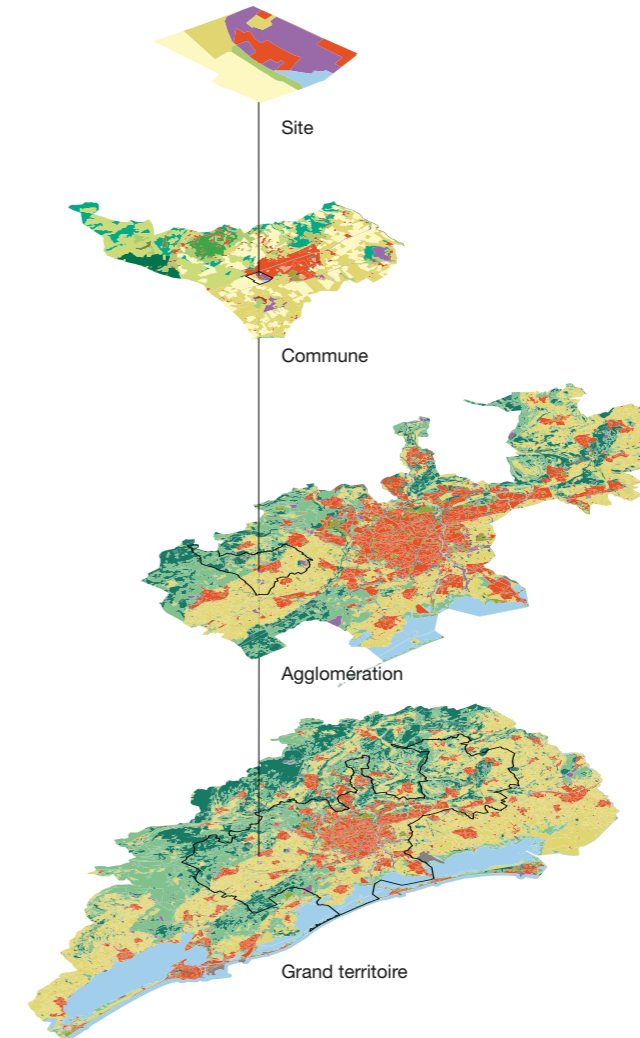
En corrélation avec l'observation du respect des limites d'urbanisation, il s'agit dans ce domaine, d'apprécier l'atteinte des objectifs SCOT en matière de réinvestissement urbain et de densification des formes urbaines. Ce champ d'analyse a mobilisé, pour l'essentiel, des données cadastrales croisées avec les données issues de l'observation de l'occupation des sols.

## L'OBSERVATOIRE DE L'OCCUPATION DU SOL

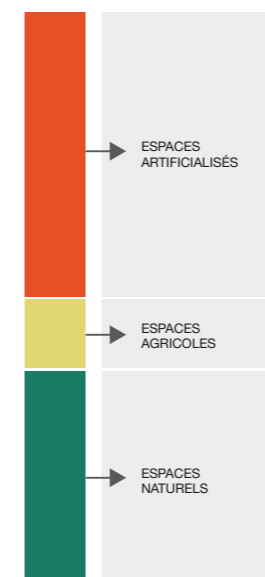
La méthode mise au point par l'Agglomération de Montpellier a permis de suivre l'évolution de l'occupation du sol à différentes dates (1994, 2004 et 2010) et à de multiples échelles d'observation. Les outils ainsi développés ont permis aussi bien d'approfondir des analyses statistiques à l'échelle d'un site à partir de données géographiques de petite taille (1000m<sup>2</sup> au minimum) que de concevoir des cartes de synthèse à l'échelle du grand territoire.

Hierarchisée selon trois niveaux de légende allant du plus grossier (3 postes) au plus détaillé (36 postes), la nomenclature utilisée s'inspire du référentiel méthodologique européen Corine Land Cover. Elle permet des comparaisons statistiques et morphologiques avec d'autres territoires au niveau national et européen.

### LES ÉCHELLES MULTIPLES DE L'OBSERVATION



### Légende en 3 postes



### Légende en 8 postes



**Marc APARICIO,**  
responsable  
SIG-Observatoire à  
l'Agglomération  
de Montpellier.

« La réalisation du bilan du SCOT a nécessité la mise au point d'outils d'observation précis et reproductibles notamment s'agissant des indicateurs de consommation d'espace et d'appréciation des densités urbaines. Ces outils ont été développés principalement à partir des bases de données cadastrales et de l'observatoire de l'occupation sol. Ce dernier prend appui sur un travail d'interprétation d'images satellitaires et de photographies aériennes correspondant aux années 1994, 2004 et 2010. Il identifie des entités spatiales homogènes correspondant à différents types d'occupation du sol suivant une nomenclature européenne. En comparant les mêmes lieux à des dates successives, l'analyse permet à l'aide d'un Système d'Information Géographique (SIG) de mettre en évidence les espaces ayant connu une évolution dans leur usage ; laquelle évolution peut être cartographiée et appréciée d'un point de vue statistique. »



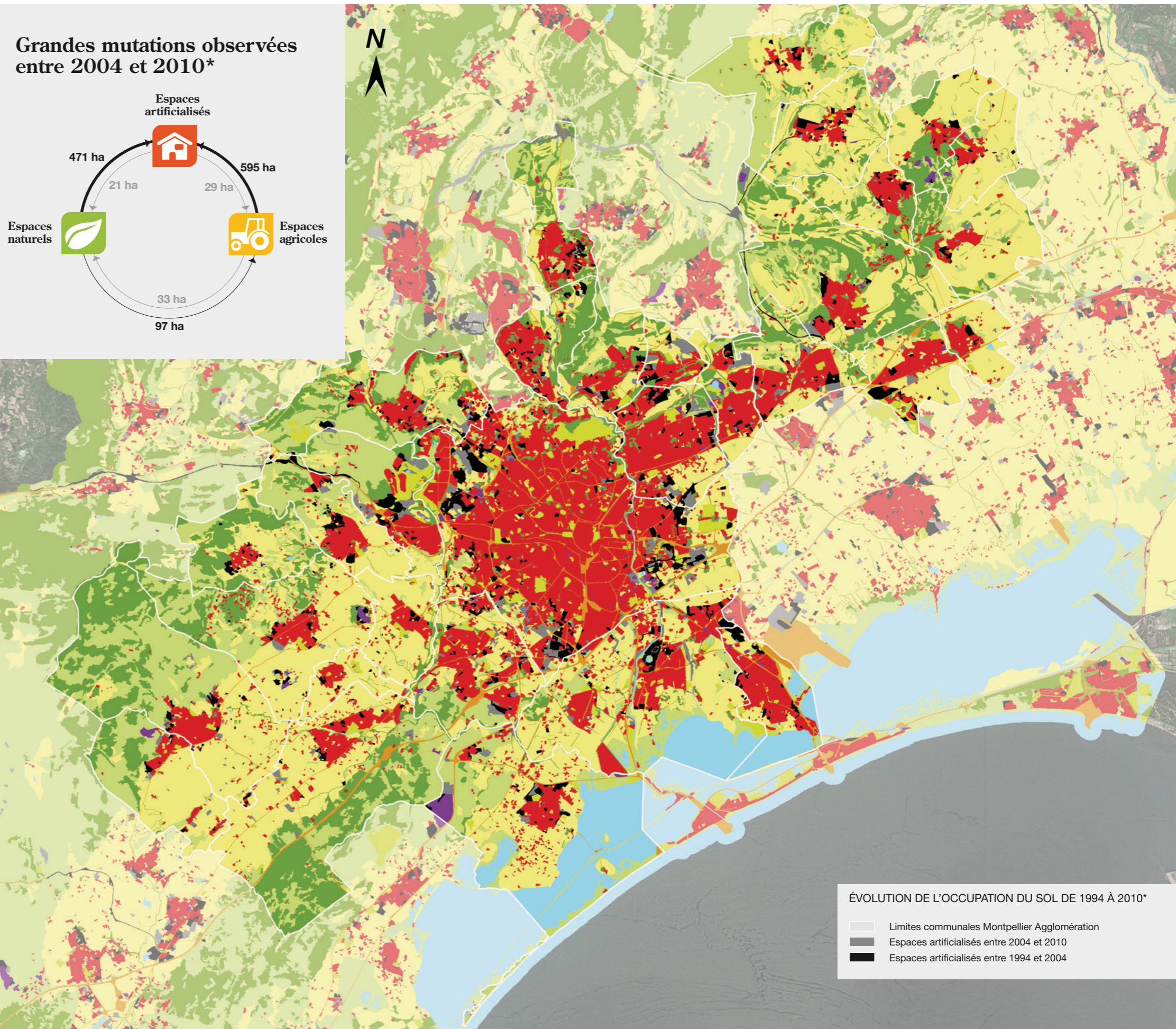
# L'ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION DU SOL

On peut caractériser le profil de l'occupation du sol de l'Agglomération de Montpellier au travers de trois grands postes : **les espaces artificialisés, les espaces agricoles et les espaces naturels**. Il faut noter que la notion d'espace artificialisé ne se limite pas aux seuls espaces urbanisés ; elle intègre également d'autres formes de consommation d'espace en dehors des villes et villages : infrastructures, carrières, équipements, etc.

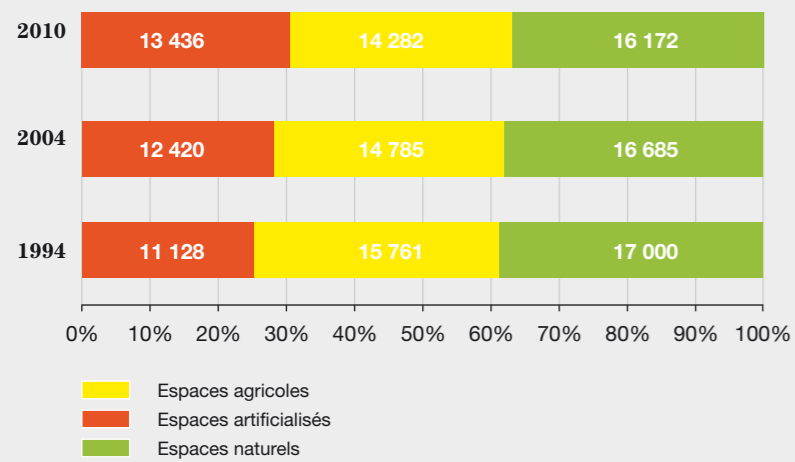
Depuis 2004, il n'est pas constaté de baisse notable du rythme global d'artificialisation. En revanche, on observe que la part des espaces agricoles concernés est en relative

diminution au profit des espaces naturels qui semblent avoir été, durant la période 2004-2010, plus affectés par ce phénomène d'artificialisation.

La cartographie de l'évolution de l'occupation du sol localise les espaces artificialisés entre 1994 et 2004 (en noir) et les espaces artificialisés entre 2004 et 2010 (en gris). Par-delà les grands secteurs d'urbanisation nouvelle, notamment dans la couronne montpelliéraine, elle met en évidence l'impact des infrastructures routières (ex. : A750, LIEN) et de certaines activités extensives (ex. : carrière de la Madeleine).



## Répartition en hectares de l'occupation du sol\*



Source : \*D'après Base de données Occupation du sol SPOT Thema 1994-2004 - CAM 2010

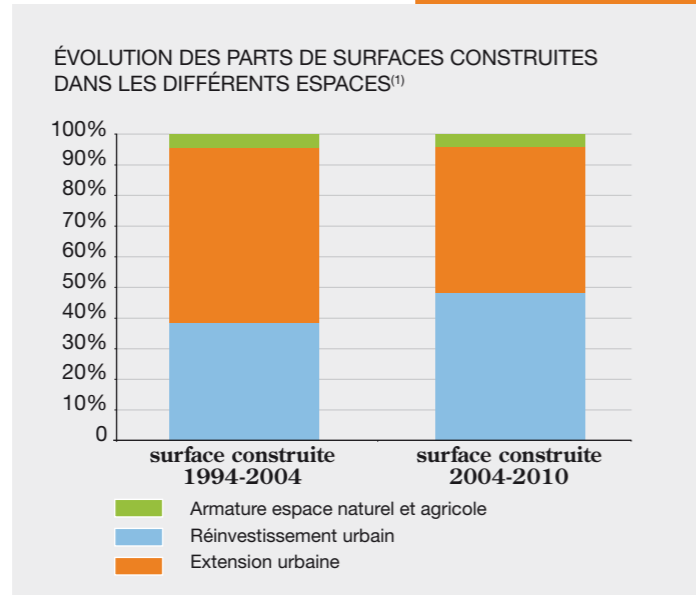
# LE RÉINVESTISSEMENT URBAIN

Construire la ville sur la ville pour économiser l'espace: telle est la priorité inscrite dans la loi Solidarité et Renouvellement Urbains de décembre 2000. Le SCOT de l'Agglomération de Montpellier a traduit cette priorité en fixant pour objectif **qu'au moins un tiers des constructions nouvelles prennent place dans des espaces urbains existants**. Avec un résultat proche de 50 % entre 2004 et 2010, cet objectif a été dépassé et ce, notamment, en prenant appui sur les secteurs prioritaires de réinvestissement urbain le long des lignes de tramway.

50 % des constructions nouvelles se situent dans les zones urbanisées existantes<sup>(1)</sup>.

## Urbanisme commercial: réconcilier ville et commerce

En matière de réinvestissement urbain, le SCOT a identifié un objectif prioritaire consistant à contenir le développement du grand commerce dans son emprise spatiale existante. Il s'agissait, notamment, de prendre appui



sur le déploiement du réseau de tramway pour susciter un processus de renouvellement des zones commerciales d'entrées de ville.

De ce point de vue, le parti d'aménagement mis en œuvre dans le cadre du projet EcoCité route de la Mer est emblématique de cette stratégie de transformation en lien avec l'arrivée de la ligne 3

du tramway. Associée à une logique de diversification des fonctions urbaines (logements, services, équipements) cette stratégie fait également le pari d'un changement des modes de consommation, associant une plus grande fréquence d'achat à proximité et des usages de mobilité favorisant les modes doux.

Sources: (1) D'après Base de données Cadastre DGFIP Occupation du sol SPOT Thema 2004 - entre 2004 et 2010

# LES DENSITÉS EN EXTENSION URBAINE

Pour garantir une gestion économe des gisements fonciers identifiés comme « sites d'extension urbaine potentielle », le SCOT a établi des « niveaux d'intensité » correspondant à des objectifs de densités minimales. Déterminés en fonctions de la qualité de la desserte en transport public, les niveaux A, B et C fixent des valeurs guides à atteindre dans la conception des nouveaux quartiers. Cela a conduit, dans le cadre des études urbaines puis dans la conception des règles d'urbanisme introduites dans les PLU, à rechercher une diversification des formes urbaines. Il s'est agi, en particulier, de permettre le développement de formes d'habitat intermédiaires, individuel groupé, petit collectif; une variété

de produits résidentiels apte à répondre, par ailleurs, à la diversité des besoins en logement.

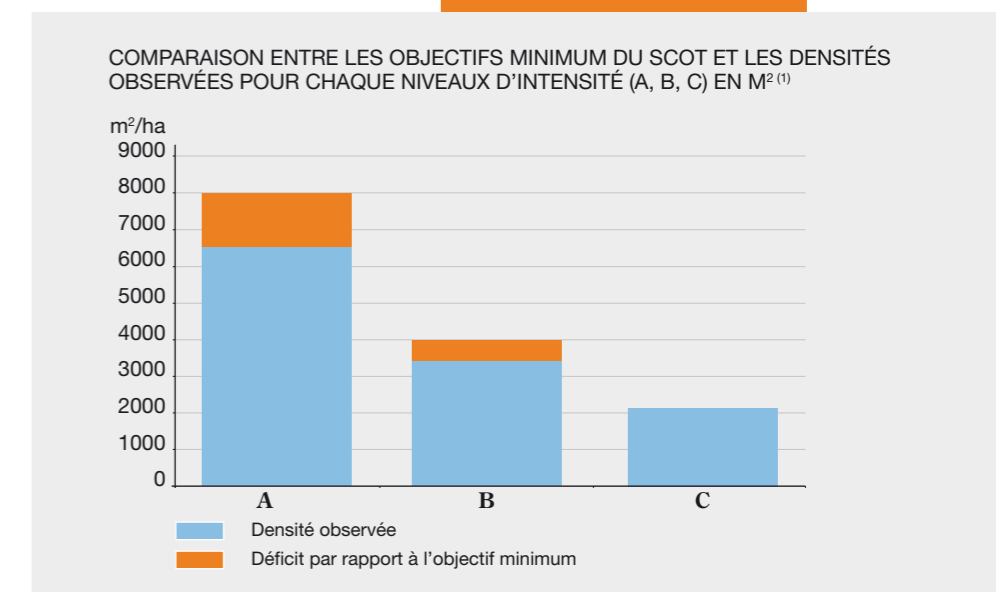
Au global, les objectifs de densité fixés par le SCOT ont permis d'engager cette diversification des formes urbaines, en particulier s'agissant d'opérations résidentielles relevant des niveaux B et C. En revanche, il est à observer que certains aménagements relevant du niveau A n'ont pas encore atteint les objectifs de densité envisagés. Toutefois, cette observation doit être nuancée dans la mesure où ces aménagements n'ont concerné qu'une partie du site d'extension urbaine prévu au SCOT. L'atteinte des objectifs de densité minimale devra donc être appréciée à terme et à l'échelle globale du site.

## LOGEMENTS COLLECTIFS



## Une densification progressive en périphérie

Il est à noter, dans les 30 Communes de périphérie, que la part des logements collectifs parmi les logements autorisés est passée de 32 % entre 2000 et 2005 à 61 % depuis 2005<sup>(2)</sup>.

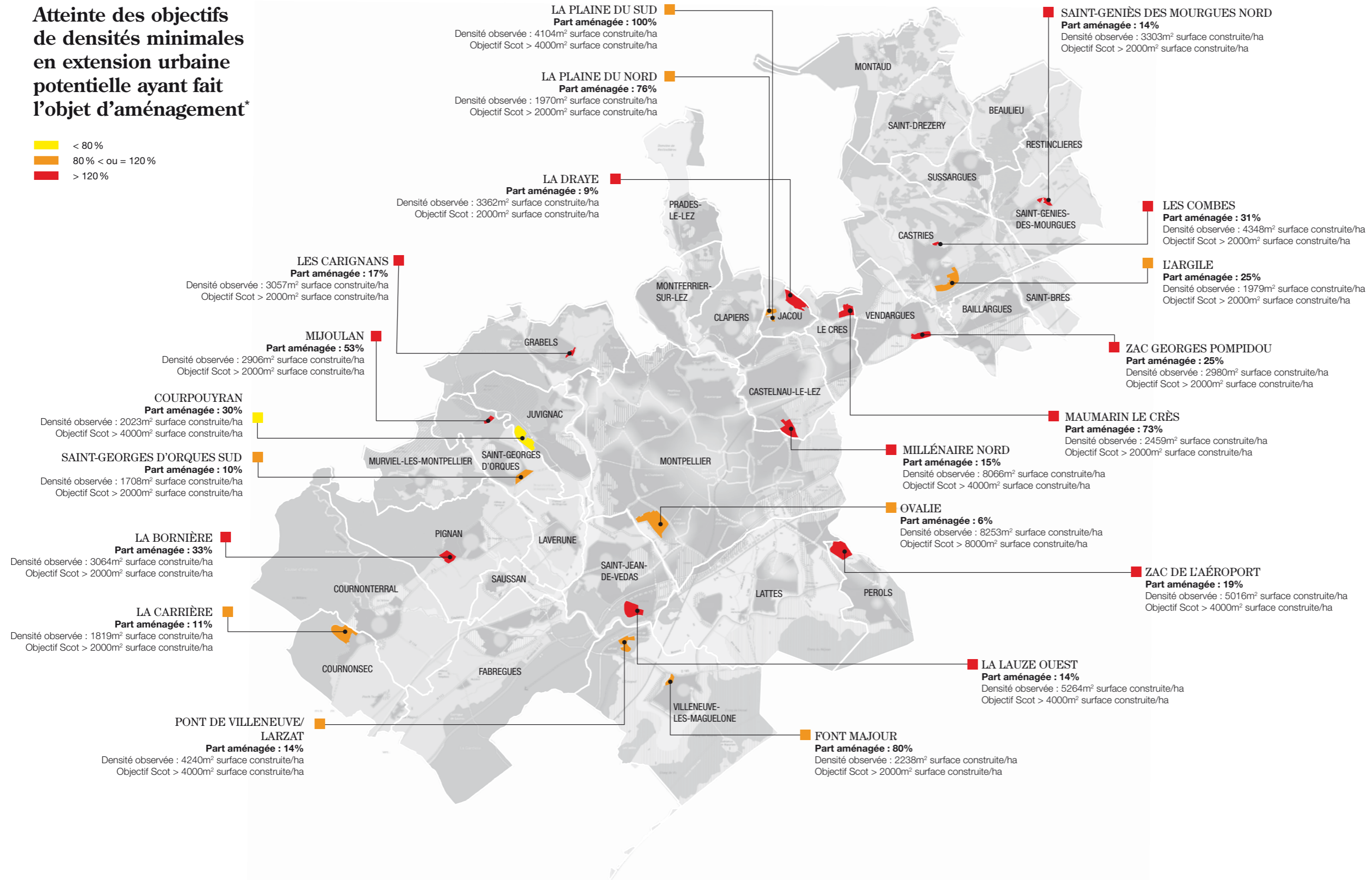


Sources: (1) D'après Base de données Cadastre DGFIP Occupation du sol SPOT Thema 2004 - entre 2004 et 2010; (2) DREAL LR / Sitadel

# LOCALISATION DES SITES D'EXTENSION URBAINE POTENTIELLE

## Atteinte des objectifs de densités minimales en extension urbaine potentielle ayant fait l'objet d'aménagement\*

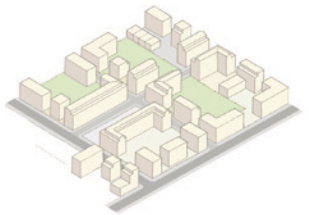
- < 80 %
- 80 % < ou = 120 %
- > 120 %



Source: \*D'après Base de données Cadastre DGFIP Occupation du sol CAM 2010 - entre 2004 et 2010

### NIVEAU A: ZONES URBAINES DENSES

Au moins 8 000 m² de surface construite / ha ou 50 logements / ha



### NIVEAU B: ZONES URBAINES MOYENNEMENT DENSES

Au moins 4 000 m² de surface construite / ha ou 30 à 50 logements / ha



### NIVEAU C: ZONES URBAINES PEU DENSES

Au moins 2 000 m² de surface construite/ha ou 20 à 30 logements / ha



# LES BESOINS LIÉS AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Parmi les sites d'extension urbaine prévus au SCOT figurent les développements des parcs d'activités économiques nécessaires à l'accueil d'**entreprises artisanales, industrielles ou logistiques**.

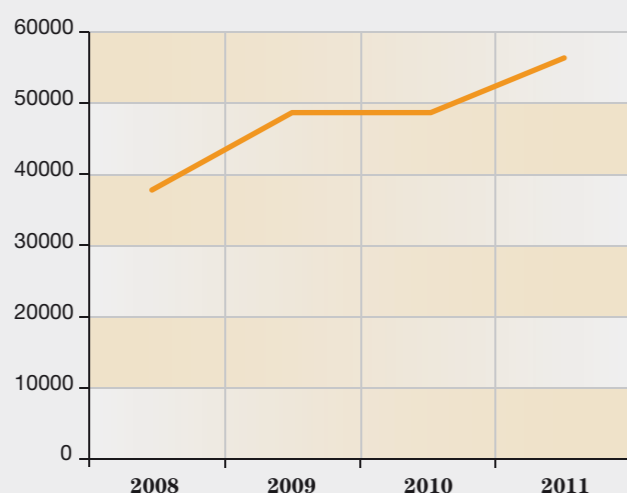
En moyenne chaque année, 60 à 80 nouvelles demandes d'installation d'entreprises représentent un besoin de 20 ha, tandis que la commercialisation effective de lots en parcs d'activités représente, quant à elle, un rythme d'environ 5 ha par an<sup>(1)</sup>.

S'agissant de la disponibilité foncière des parcs d'activités existants, elle n'est que de 13 ha à court terme et de 24 ha à moyen terme.

Par ailleurs, nombre de fonciers potentiellement mobilisables pour le développement d'activités économiques sont grevés par des contraintes ou servitudes (proximité de lignes à haute tension ou de zones inondables) qui limitent fortement, dans le cadre du SCOT actuel, les capacités effectives du territoire à répondre aux besoins des entreprises, notamment pour des implantations exceptionnelles.

Dans ce contexte, il conviendra de faire évoluer le cadre fixé par le SCOT afin de l'adapter de manière efficace à l'expression de la demande économique. Il s'agira, en particulier, de dégager des fonciers nouveaux aptes à recevoir des activités de type extensif ou incompatibles avec la proximité de zones habitées.

EVOLUTION DE SURFACES PLACÉES DE BUREAUX (EN M<sup>2</sup>) DANS LES 40 COMMUNES AUTOUR DE MONTPELLIER<sup>(2)</sup>



Le marché du « bureau » reste particulièrement dynamique en s'inscrivant dans une croissance relative.

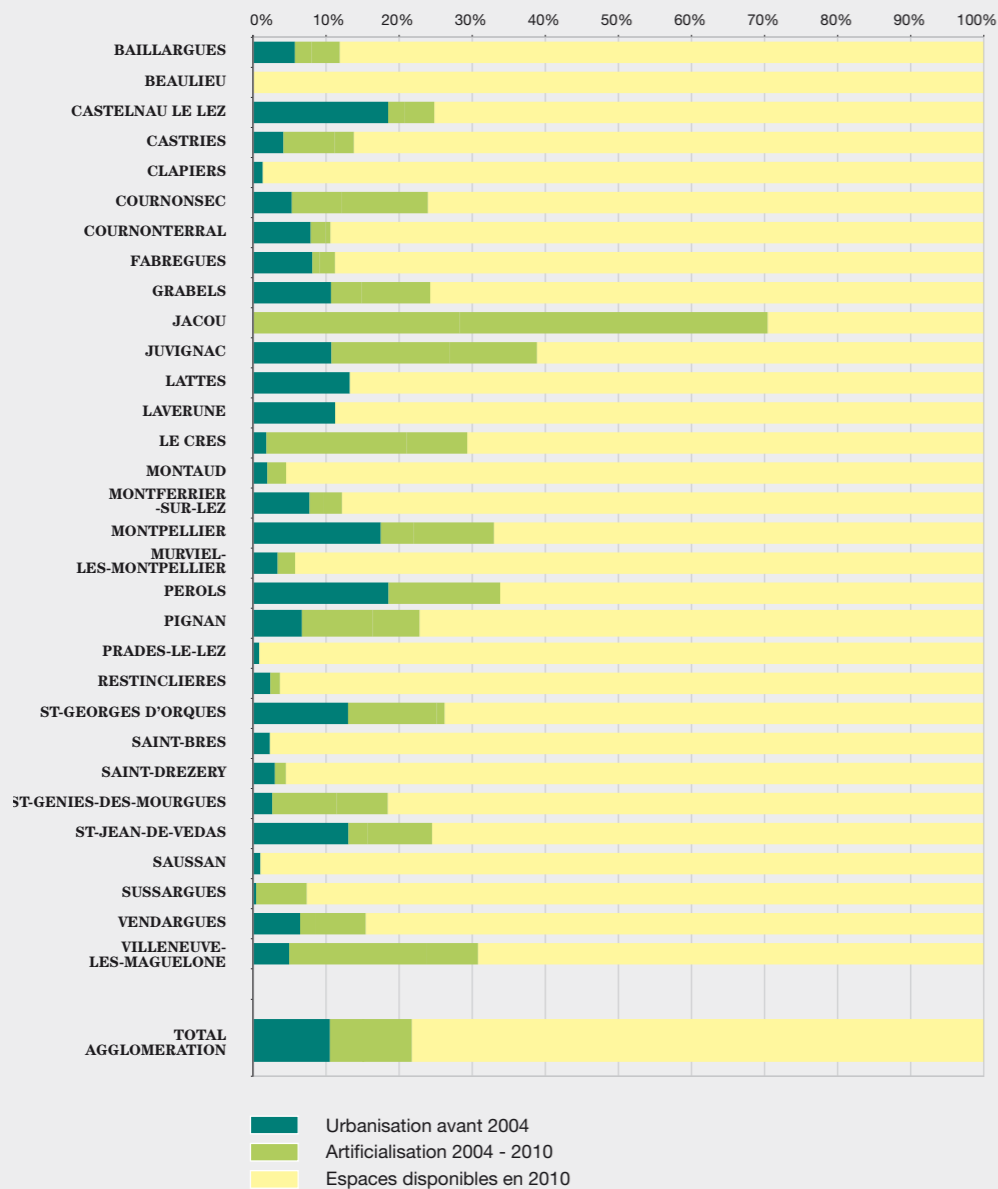
## Disponibilités foncières à vocation d'activités artisanales, industrielles ou logistiques à court et moyen terme<sup>(1)</sup>



Sources : (1) Montpellier Agglomération - Avril 2012; (2) Observatoire de l'Immobilier et du Foncier d'Entreprise de Montpellier et son Agglomération - entre 2008 et 2011.

# SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES

PART DES SURFACES AMÉNAGÉES DANS LES EXTENSIONS DU SCOT POUR LES 31 COMMUNES<sup>(1)</sup>



L'observation de l'occupation du sol révèle que les surfaces aménagées entre 2004 et 2010 ont représenté moins de 15 % des sites d'extension urbains potentielle identifiés au SCOT.

Cet indicateur global masque des disparités communales. À titre d'exemple, la Commune de Jacou se distingue par un taux de consommation de plus de 70 %. Celui-ci correspond logiquement à l'emprise du nouveau quartier de la Draye, principal secteur d'extension urbaine de la Commune, dont la mise en œuvre est intervenue durant la période d'observation. À l'inverse, la Commune de Saint-Brès, avec un taux de consommation inférieur à 5 %, traduit une phase pré-opérationnelle de son projet urbain. En effet, le nouveau quartier de Cantausseil, principal secteur d'extension urbaine de la Commune, n'avait pas encore fait l'objet d'aménagement durant cette même période.

Avec un rythme moyen de consommation des espaces d'extension urbaine potentielle de l'ordre de 55 hectares par an, le bilan du SCOT met en évidence un résultat satisfaisant. Il témoigne de l'efficacité des dispositions mises en œuvre afin d'assurer une maîtrise du développement urbain à l'échelle de l'agglomération.

Si l'on devait projeter ce rythme de consommation dans le temps, les gisements fonciers correspondants aux 2900 hectares d'extension urbaine potentielle prévus au SCOT ne seraient pas épuisés avant 2050.

Cette projection théorique est, par ailleurs, à mettre en rapport avec la diminution progressive du taux de croissance démographique sur le territoire de l'agglomération (+ 0,9 % par an en moyenne entre 2007 et 2030 selon le scénario de l'INSEE contre + 1,4 %

observé entre 1999 et 2007)<sup>(2)</sup> qui devrait conduire à une relative stabilité du nombre d'habitants supplémentaires chaque année. Dans ce contexte, il n'y a pas lieu de penser que les besoins d'espace liés à la croissance de la population connaissent une évolution significative.

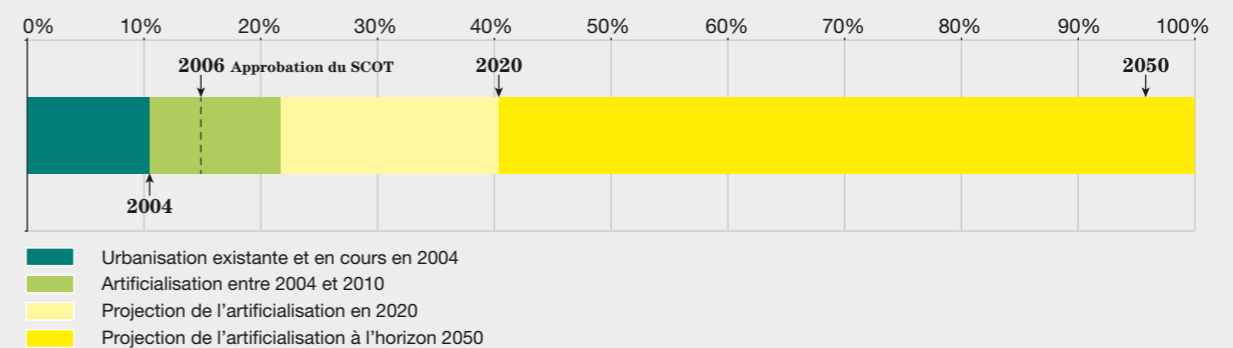
Un habitant supplémentaire « consomme » en moyenne l'équivalent de 320 m<sup>2</sup> <sup>(2)</sup>

Au contraire, la poursuite de l'effort de densification raisonnée des formes urbaines, dans le cadre des prochaines phases d'aménagement des sites d'extension prévus au SCOT,

devrait conduire à une plus grande économie d'espace par habitant supplémentaire. C'est le cas notamment des sites stratégiques comme celui correspondant au projet EcoCité où devraient prendre place plusieurs milliers de logements ainsi que nombre de programmes économiques de manière compacte, sur des emprises volontairement concentrées autour des nœuds de transport public.

Néanmoins, un ajustement des secteurs d'extension urbaine potentielle devra être étudié afin de répondre, de manière adaptée, aux besoins de localisation des activités économiques de type industriel ou logistique parfois incompatible avec la proximité de zones habitées.

PROJECTION DE LA CONSOMMATION DES ESPACES D'EXTENSION À 2050



Source: (1) D'après Base de données Occupation du sol SPOT Thema 2004 - CAM 2010 - entre 2004 et 2010

Sources: (2) D'après Base de données Occupation du sol SPOT Thema 2004 - CAM 2010 - entre 2004 et 2010 - INSEE - Montpellier Agglomération - 2007-2030.

