

**SYNTHÈSE ET DÉBAT
EN CONSEIL MUNICIPAL**
SÉANCE DU 16 DÉCEMBRE 2013

LA VILLE EST
UNE RESSOURCE
RENOUVELABLE

MONTPELLIER

**20
40**

MONTPELLIER
20
40

SYNTHÈSE ET DÉBAT
EN CONSEIL MUNICIPAL
SÉANCE DU 16 DÉCEMBRE 2013

Le projet urbain Montpellier 2040 est le fruit d'un travail collectif.

Trois années durant, cette démarche a suscité des échanges riches et inédits, parfois contradictoires et passionnés, toujours sincères et constructifs. C'est d'abord aux acteurs de ce débat public que nous adressons nos remerciements. Aux Montpelliéraines et aux Montpelliérains qui ont consacré de leur temps pour partager cette réflexion sur le futur de notre ville.

Simple citoyens, experts et professionnels, représentants d'associations, des conseils consultatifs de quartiers, du conseil montpelliérain de la jeunesse ou du conseil consultatif des résidents étrangers : tous ont largement contribué à l'enrichissement de ce travail.

La Ville de Montpellier a fait le choix de s'entourer des professionnels de l'urbanisme, reconnus internationalement, qui ont apporté au projet expérience et lucidité. Un grand merci à l'équipe conduite par Paola Viganò et Bernardo Secchi, associée au cabinet Mensia, qui a produit avec conviction un travail dont le caractère exemplaire et novateur a été salué à l'occasion de la remise du grand prix de l'urbanisme 2013 à Paola Viganò. Sans oublier les équipes de Djamel Klouche, de Philippe Madec et Gilles Clément qui ont su inspirer cette démarche, au stade des études préalables.

Nous tenons également à remercier l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Montpellier qui a ouvert ses portes à Montpellier 2040 et a permis de faire germer une culture urbaine partagée.

L'ensemble de cette démarche n'aurait pu aboutir sans l'implication des élus de la Ville qui ont su se mettre à l'écoute, comprendre et éclairer ce projet. Les débats consacrés à cette réflexion prospective ont non seulement permis de s'affranchir du temps électoral mais aussi de dépasser les clivages partisans et, finalement, de nous réunir sur l'essentiel.

Enfin, nous tenons à remercier l'ensemble des services de la Ville de Montpellier qui ont investi leur compétence et leur professionnalisme dans l'élaboration du projet urbain. Nous savons la rigueur et la pugnacité qu'il a fallu pour mener à bien cette démarche inédite.

Au moment d'éditer ce document en forme de conclusion, l'essentiel reste à venir. Car la tâche est désormais de poursuivre, collectivement, la mise en œuvre d'un projet urbain qui engage, dans la durée, la responsabilité de chacun.

Hélène Mandroux
Maire de Montpellier

Monsieur l'Adjoint au maire
délégué à l'urbanisme et à l'aménagement durable

Ce document présente la synthèse soumise au Conseil Municipal de la Ville de Montpellier et en retranscrit les débats lors de sa séance du 16 décembre 2013.



SYNTHÈSE

PAGE

4

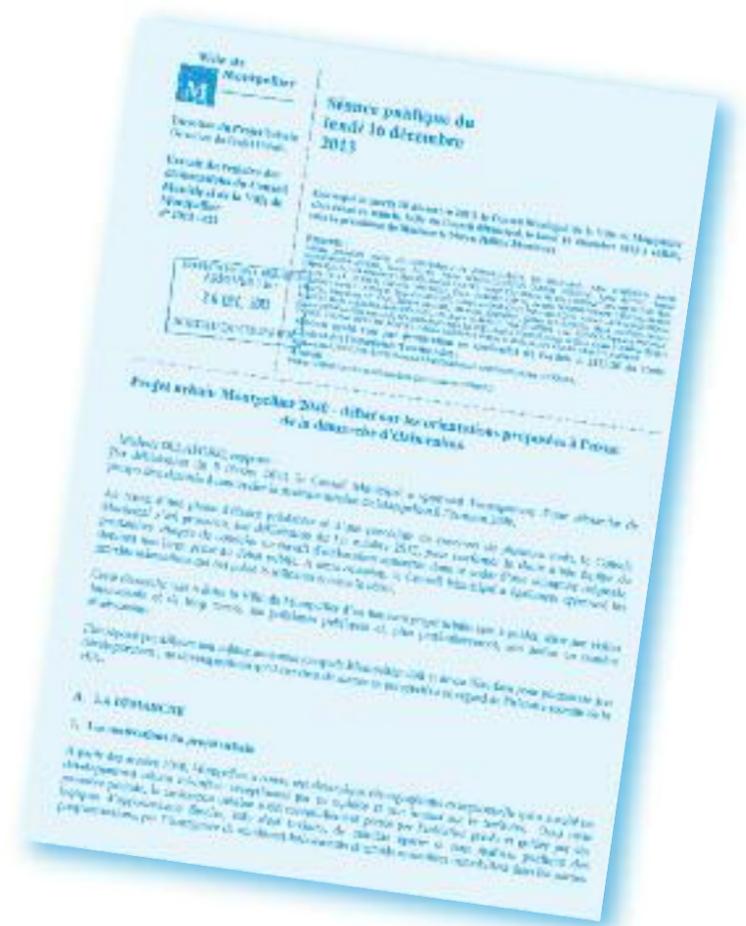
LA DÉMARCHE	A	12
Les motivations du projet urbain	1	13
L'objet du projet urbain	2	16
La méthode d'élaboration	3	18
Le statut du projet urbain	4	26

LE PROJET	B	30
Le diagnostic initial	0	31
Les valeurs du projet	1	38
Un plan guide pour le projet urbain	2	43
Le défi de la mise en œuvre	3	60

RETRANSCRIPTION DES DÉBATS

72

SYNT HÈSE



Projet urbain Montpellier 2040 Débat sur les orientations proposées à l'issue de la démarche d'élaboration

Michaël Delafosse rapporte

Par délibération du 8 février 2010, le Conseil Municipal a approuvé l'engagement d'une démarche de prospective destinée à renouveler la stratégie urbaine de Montpellier à l'horizon 2040.

Au terme d'une phase d'études préalables et d'une procédure de concours de plusieurs mois, le Conseil Municipal s'est prononcé, par délibération du 1^{er} octobre 2012, pour confirmer le choix d'une équipe de prestataires chargée de conduire un travail d'élaboration concertée dans le cadre d'une démarche originale, donnant une large place au débat public. A cette occasion, le Conseil Municipal a également approuvé les grandes orientations qui ont guidé la réflexion comme le débat.

Cette démarche vise à doter la Ville de Montpellier d'un nouveau projet urbain apte à guider, dans une vision transversale et de long terme, ses politiques publiques et, plus particulièrement, son action en matière d'urbanisme.

Elle répond par ailleurs aux enjeux nouveaux auxquels Montpellier doit et devra faire face pour poursuivre son développement ; un développement qu'il convient de mettre en perspective au regard de l'histoire récente de la ville.

MONTPELLIER 1950



MONTPELLIER 1971



MONTPELLIER 1986



MONTPELLIER 2012



LA DÉMARCHE

1 Les motivations du projet urbain

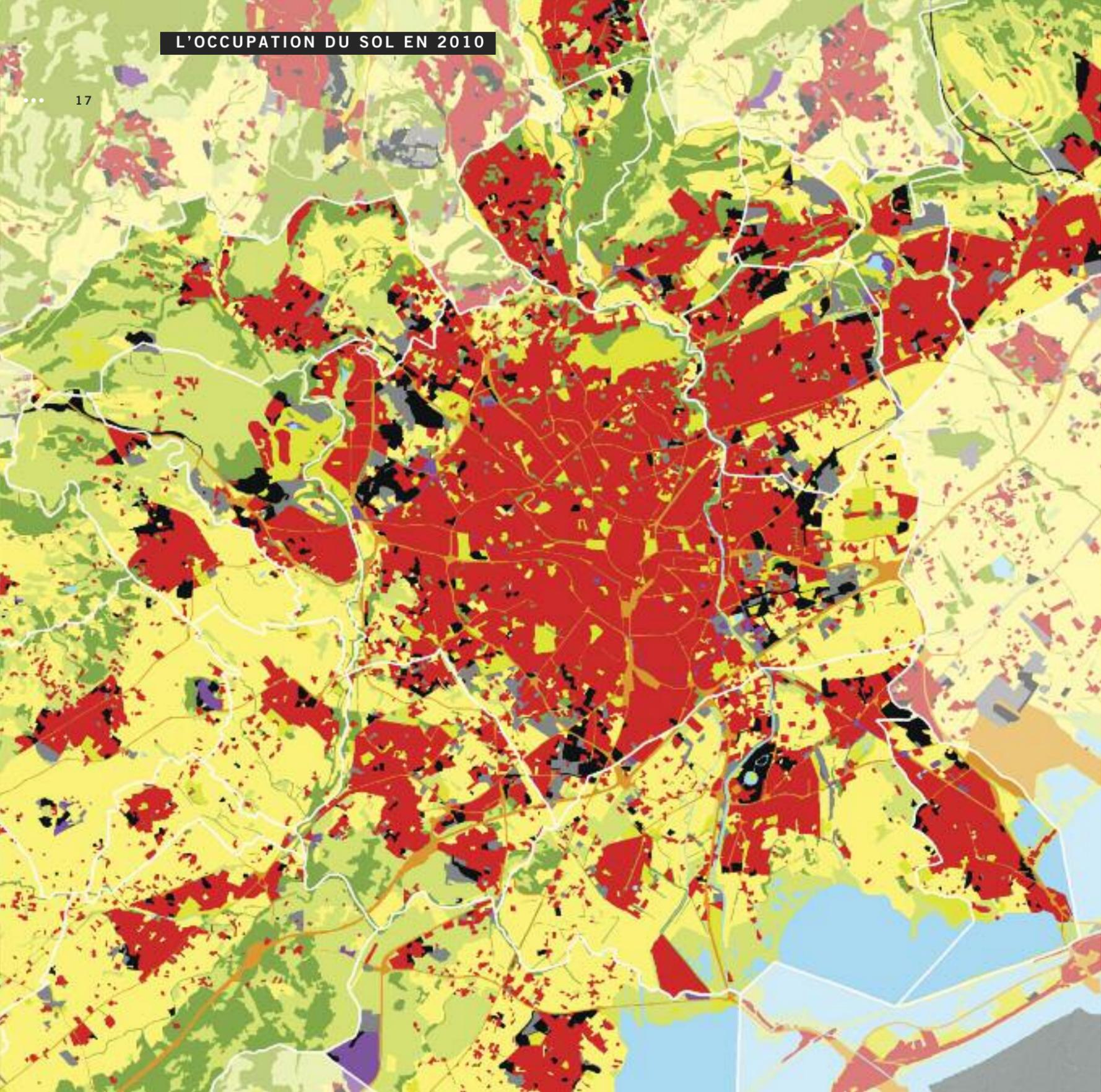
A partir des années 1960, Montpellier a connu une dynamique démographique exceptionnelle qui a suscité un développement urbain lui-même exceptionnel par sa rapidité et son impact sur le territoire. Dans cette première période, la croissance urbaine a été essentiellement portée par l'initiative privée et guidée par des logiques d'opportunisme foncier. Elle s'est traduite, de manière éparsée et sans maîtrise publique des programmations, par l'émergence de nombreux lotissements et grands ensembles immobiliers dans les parties nord, ouest et sud de la ville. En 1960, Montpellier comptait 105 000 habitants et environ 800 hectares d'espaces urbanisés, soit moins de 15 % des 5 700 hectares qui forment la superficie totale de la commune. 20 ans plus tard, sa population était de 195 000 habitants et son urbanisation occupait près de 3 700 hectares, soit plus de 65 % de la superficie communale.

A partir de 1977, la municipalité a mis en œuvre une politique de maîtrise publique de cette croissance qui s'est notamment traduite par un arrêt de l'urbanisation extensive et la programmation d'un développement encadré de la ville vers l'est. Le nouveau quartier Antigone, réalisé en greffe avec le centre-ville, dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté intégrant des objectifs de mixité sociale et de densité urbaine, a marqué le début de cette nouvelle période. Une politique ambitieuse de réserves foncières a fondé, par la suite, la planification, dans le temps et dans l'espace, d'un développement urbain maîtrisé par la collectivité. Ce modèle a fait référence. Il a permis de bâtir une ville à la fois dense et mixte, dotée des équipements nécessaires à la vie quotidienne, à commencer par les transports publics, les écoles et les équipements culturels et sportifs.

Les ressources foncières ne sont pas infinies

Ce modèle atteint certaines limites aujourd'hui ; des limites spatiales en premier lieu. Les dernières opérations publiques d'aménagement - Grisettes et Ovalie à l'ouest, Port Marianne à l'est - atteignent, en effet, les limites administratives de la commune. Ses ressources foncières ne sont pas infinies et Montpellier ne disposera plus, à l'avenir, des terres agricoles ou naturelles susceptibles d'accueillir, en son sein, de nouvelles extensions urbaines. Par ailleurs, Montpellier entend conserver, sur son territoire, une part significative d'espaces non urbanisés, indispensables à la qualité des grandes respirations vertes nécessaires à la ville de demain.

Dans ce contexte, Montpellier devra, en partie, compter sur le relais des communes voisines pour accueillir les grands développements urbains des prochaines décennies. C'est notamment le sens du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération de Montpellier qui identifie, aux portes de la ville, des sites stratégiques d'aménagement, desservis par le réseau de tramway. Ce sont, par exemple, le projet Oz autour de la future gare TGV, desservie par le prolongement de la ligne 1 et située pour une part sur la commune de Lattes, le projet Ode à la Mer le long de la ligne 3, sur les communes de Lattes et Pérols, ou le projet de Roque Fraysse le long de la ligne 2, à Saint-Jean-de-Védas.



-  Limites communales Montpellier Agglomération
-  Espaces artificialisés entre 2004 et 2010
-  Espaces artificialisés entre 1994 et 2004
-  Infrastructures de transport
-  Espaces urbanisés et constructions isolés
-  Extraction de matériaux, décharges, chantiers
-  Espaces verts (parcs, jardins, sports et loisirs ...)
-  Espaces boisés
-  Autres espaces naturels
-  Eau

L'impératif du réinvestissement urbain

Pour autant, Montpellier ne va pas cesser d'évoluer, de se transformer, de se moderniser. La ville doit, au contraire, se préparer à poursuivre son développement ; un développement d'une autre nature et à concevoir sous d'autres formes, en mobilisant prioritairement des fonciers déjà urbanisés. C'est bien cet impératif du réinvestissement urbain qui doit guider un nouveau cycle de développement pour demain.

Après une première période de croissance exceptionnelle marquée par une extension urbaine sans contrôle, puis une deuxième période de croissance soutenue marquée par une extension urbaine sous contrôle, ce nouveau cycle de développement portera la marque du réinvestissement urbain. Il sera déterminé par un contexte qui n'est plus celui des Trente Glorieuses, ni celui des premières décennies de la décentralisation.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la nécessaire adaptation au changement climatique, la mise en œuvre d'une véritable transition énergétique, la gestion économe de ressources naturelles, l'avènement d'une économie mondialisée, la diminution structurelle des capacités financières des collectivités constituent autant d'éléments d'une nouvelle donne avec laquelle les villes devront penser leur développement dans les prochaines décennies.

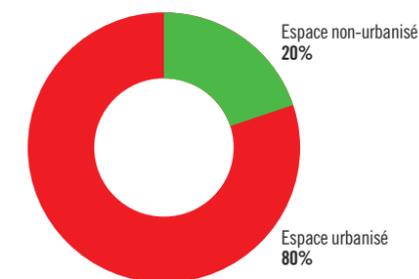
Ce nouveau contexte ne fait que renforcer le caractère impératif du réinvestissement urbain qui répond, par ailleurs, aux grandes orientations portées par la loi et par les documents de planification.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) a, dès 2000, fixé un objectif d'économie d'espace et de lutte contre l'étalement urbain dans la conduite des politiques locales d'aménagement du territoire. La loi Grenelle précisée par l'actuel projet de loi Accès au Logement et Urbanisme Rénové (ALUR) viennent renforcer dans ce sens les dispositions du Code de l'Urbanisme en subordonnant, notamment, les nouvelles extensions urbaines à l'optimisation préalable des zones urbaines existantes.

Dans ce même esprit, le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'agglomération de Montpellier, adopté en 2006, a établi, à son niveau, un principe directeur consistant à donner la priorité au réinvestissement urbain ; ce principe s'impose à l'ensemble des communes membres, à commencer par la première d'entre elles.

Ville de Montpellier en 2010

260 000 habitants
4 500 ha urbanisés
soit 80% de 5 700 ha



Source : bilan du SCOT de l'agglomération de Montpellier

2 L'objet du projet urbain

La démarche d'élaboration du projet urbain Montpellier 2040 s'inscrit dans cette perspective. Elle a pour objet central d'interroger les conditions de mise en œuvre, sur le long terme, de cette nouvelle stratégie de réinvestissement urbain ; des conditions tout à la fois techniques, économiques, environnementales, sociales et culturelles. L'enjeu est bien de déterminer des modalités nouvelles pour anticiper et encadrer la nécessaire mutation de la ville existante dans une logique de densification raisonnée, contextuelle et concertée.

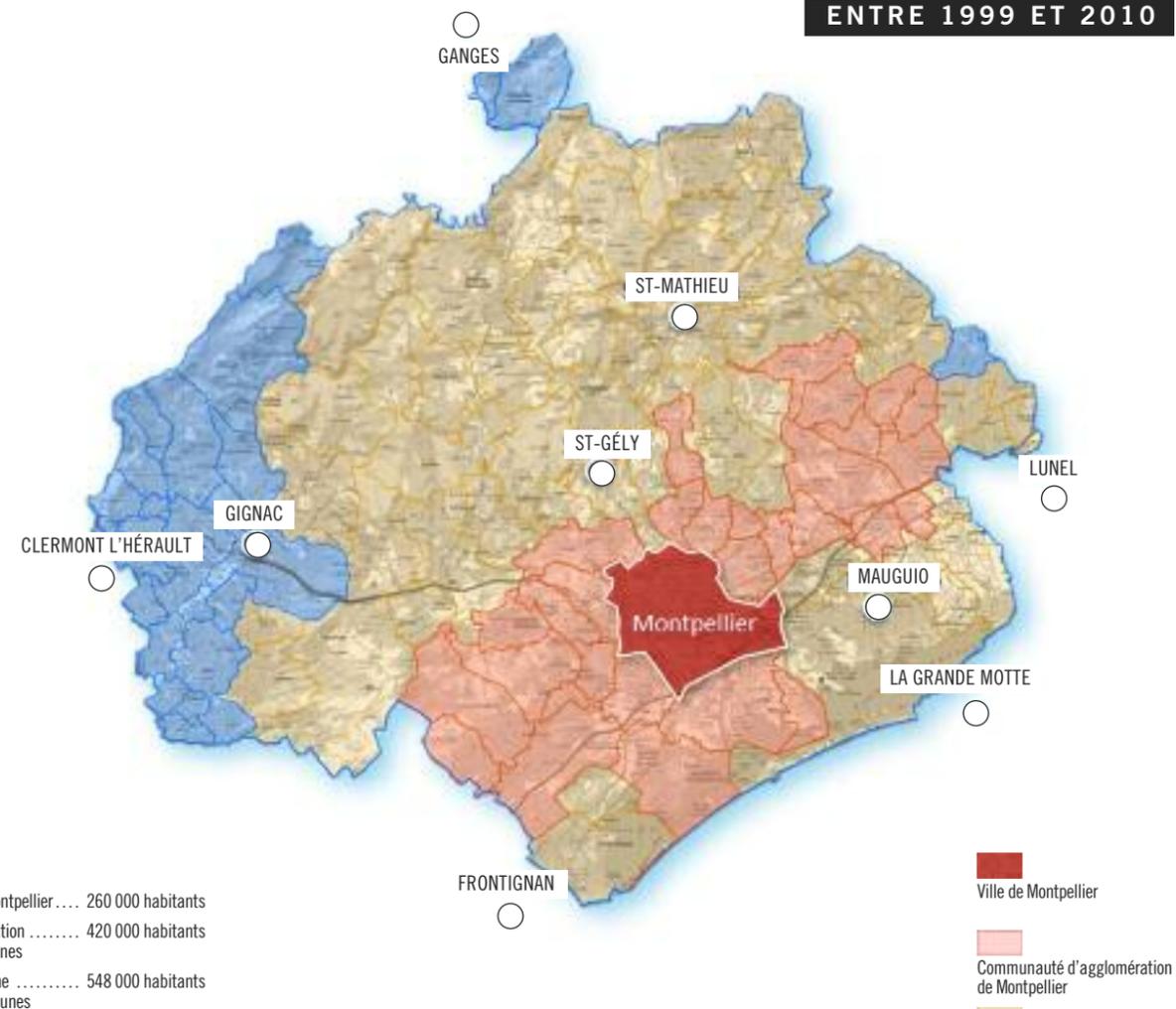
Guider le prochain PLU

Dans cette optique, le projet urbain Montpellier 2040 a, notamment, vocation à préparer et guider la prochaine révision générale du Plan local d'urbanisme (PLU) – que cette révision intervienne dans un cadre communal ou intercommunal – et, en parfaite coordination avec la Communauté d'agglomération de Montpellier, à alimenter la révision du Schéma de cohérence territoriale (SCoT) qui s'engage.

Contribuer à l'émergence d'une vision métropolitaine

Plus largement et dans un contexte institutionnel évolutif, cette démarche portée par la ville-centre doit contribuer à l'émergence d'une vision métropolitaine partagée à l'échelle de l'aire urbaine montpelliéraine. Pleinement consciente du fait que nombre d'enjeux d'aménagement du territoire dépassent désormais largement son seul périmètre, la Ville de Montpellier a souhaité, en effet, mettre en discussion son propre modèle de développement urbain au regard de ces nouvelles échelles de la ville territoire et, par-là, apporter sa pierre à l'édifice métropolitain en construction.

ÉVOLUTION DE L'AIRE URBAINE DE MONTPELLIER ENTRE 1999 ET 2010



- Ville de Montpellier
- Communauté d'agglomération de Montpellier
- Communes déjà dans l'aire urbaine 1999
- Communes entrées dans l'aire urbaine entre 1999 et 2010

Source : INSEE

3 La méthode d'élaboration

En 2011, la Ville de Montpellier a engagé un concours international afin de s'entourer des compétences requises pour explorer ces différentes dimensions prospectives et élaborer le projet urbain Montpellier 2040.

A l'issue du jury de concours réuni le 9 septembre 2011, trois équipes de professionnels expérimentés ont été sélectionnées :

- l'équipe AUC conduite par Djamel Klouche ;
- l'équipe Madec Clément conduite par Philippe Madec ;
- l'équipe Secchi Viganò Mensia conduite par Paola Viganò et Bernardo Secchi.

Chacune a établi un diagnostic et esquissé des hypothèses dans le cadre d'une phase d'études préalables. Aux visions d'une « ville millionnaire » ou d'une « ville de la frugalité », la municipalité a préféré l'approche à la fois sensible et concrète proposée par l'équipe Secchi Viganò Mensia consistant à tirer parti des singularités montpelliéraines pour bâtir un projet à la fois mobilisateur et réaliste. Retenue en octobre 2012 pour poursuivre ce travail, elle a accompagné la Ville dans la phase de concertation avec le public.

Le temps des premières hypothèses

Pour conduire cette concertation et permettre une prise de connaissance fine des enjeux et des acteurs de terrain, l'équipe Secchi Viganò Mensia a fait le choix, en accord avec la municipalité, de s'installer à Montpellier et d'y établir un atelier permanent conçu à la fois comme un lieu de production et de débat autour du projet urbain.

Cette phase de concertation a été jalonnée par trois temps forts.

En premier lieu, une conférence inaugurale a été organisée, salle Pétrarque, le 4 décembre 2012. Elle a permis de présenter au public le diagnostic initial de l'équipe Secchi Viganò Mensia et ses hypothèses pour guider la réflexion et le débat. Elle a également donné lieu à de premiers échanges avec le public à qui a été présentée, par ailleurs, la méthode de concertation des ateliers du projet urbain.

De février à mai 2013, ont ainsi été organisées cinq semaines d'ateliers avec les habitants et les représentants de la société civile. Chaque atelier a porté sur un territoire de la ville auquel était associé un thème dominant.

4 décembre 2012 :
conférence inaugurale
salle Pétrarque





Mars 2013 :
promenade urbaine dans
le quartier des Arceaux.



Les ateliers du projet urbain

Atelier 1 sur la partie nord de la ville

Thème : Changement climatique et transition énergétique : comment bâtir la ville résiliente ?

Atelier 2 sur la partie sud de la ville

Thème : Industrie, agriculture, bureau, commerce : quelle place dans la ville demain ?

Atelier 3 sur la partie centrale de la ville

Thème : Centralité, proximité : quelle offre urbaine, quelles modes de ville ?

Atelier 4 sur la partie ouest de la ville

Thème : Habitat, espace public : comment réduire la fracture sociale dans la ville ?

Atelier 5 sur la partie est de la ville

Thème : Grande vitesse, grande échelle : quelle ville au cœur d'une métropole en mouvement ?

Arpenter la ville avec les habitants

Chaque semaine d'atelier été introduite par un parcours dans la ville ; des parcours réalisés avec les habitants et avec le concours de militants associatifs, d'archéologues, d'historiens, d'artistes, de paysagistes et de techniciens intervenant dans de multiples domaines touchant au fonctionnement de la ville. Ces promenades à travers les quartiers ont permis de révéler des espaces méconnus, de présenter des situations emblématiques ou de débattre de questions litigieuses. Elles ont été, surtout, l'occasion d'une appréhension concrète de la ville et d'une écoute, in situ, des paroles habitantes.

A l'issue de chaque parcours urbain introductif, l'équipe Secchi Viganò Mensia a ouvert, durant quatre journées successives, les portes de son espace de travail, installé dans les locaux de la Maison de la Démocratie, afin de permettre des échanges plus approfondis avec les habitants et les acteurs associatifs. Ces rencontres ont été l'occasion de recueillir des idées, des témoignages ou des propositions concrètes.

La Maison de la Démocratie, fabrique du projet urbain

Chaque atelier a, par ailleurs, donné lieu à un séminaire de travail sur le thème de la semaine, réunissant des professionnels, des chercheurs ou des acteurs de la société civile. Animés par le cabinet Mensia, ces séminaires ont permis de mettre en discussion les éléments du diagnostic initial et de tirer profit des analyses et des contributions d'experts locaux d'horizons variés. Enfin, chaque atelier a été conclu par un *café du projet urbain* au cours duquel l'équipe Secchi Viganò Mensia

s'est efforcée de restituer, auprès du public, les éléments recueillis durant la semaine en proposant d'en dégager de premières pistes pour le projet. Des maquettes de travail ont servi de support vivant à la lecture des enjeux d'aménagement urbain.

Au terme de ce programme de cinq semaines d'ateliers, se sont tenues, le 7 mai 2013 au Corum, les premières assises du projet urbain. Réunissant près de 600 participants, ces assises ont constitué un deuxième temps fort de la démarche, à mi-parcours. Elles ont été l'occasion de rendre compte d'un premier bilan d'étape de la concertation. Les premières orientations proposées par l'équipe Secchi Viganò Mensia y ont été présentées et mises en débat avec le public et avec des personnalités de la société civile.

Les orientations en débat

La concertation s'est, par la suite, poursuivie sous d'autres formes. Durant le mois de juillet 2013, un atelier spécifique a été organisé en partenariat avec l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Montpellier. Mobilisant enseignants et étudiants, il a permis d'approfondir les orientations d'aménagement esquissées lors des premières assises et de réaliser des maquettes détaillées exposant des propositions à une échelle plus fine. Ces maquettes et les réflexions qu'elles sous-tendent ont été présentées au public, par les étudiants et en coordination avec l'équipe Secchi Viganò Mensia, lors d'une séance de restitution. Ces mêmes maquettes ont servi de supports, au cours des mois de septembre et octobre 2013, à l'organisation de séminaires de travail avec les élus de la municipalité, puis avec l'ensemble des services municipaux.



Au terme de ces dernières étapes de concertation, se sont tenues les secondes assises du projet urbain le 4 novembre 2013 au Corum. Troisième et dernier temps fort de la démarche, ces assises ont permis l'exposé des propositions finales de l'équipe Secchi Viganò Mensia devant près de 700 participants. Ces propositions ont développé une stratégie d'ensemble et un plan guide présentant des orientations d'aménagement sur différents quartiers de la ville. Ces éléments, dont la synthèse a été rassemblée dans une publication diffusée à cette occasion, ont été soumis au débat avec le public et avec les représentants des collectivités locales.

Durant toute la démarche, l'ensemble des études et des publications a été mis à la disposition du public sur le site internet du projet urbain www.montpellier2040.fr. Les enregistrements audiovisuels intégraux et résumés des débats des trois temps forts de la démarche y ont été également accessibles. Enfin, des contributions écrites du public y ont été rassemblées et mises en ligne.

Avril 2013 :
discussions en atelier
autour des maquettes
du projet urbain



4 Le statut du projet urbain

Au lancement de la démarche d'élaboration, la municipalité a publiquement exprimé son souhait que la réflexion confiée à l'équipe Secchi Viganò Mensia permette d'apporter une lecture sans complaisance de la ville et de guider un débat sincère et transparent sur le futur de Montpellier.

Cette mise en débat du projet urbain a suscité un vif intérêt auprès des Montpelliérains. Le site internet a été visité par plus de 22 000 internautes en moins d'un an. Près de 2 000 personnes se sont directement impliquées dans la démarche en participant au moins à l'une des différentes rencontres proposées. Les débats ont été riches. Les avis s'y sont exprimés librement. Des controverses ont pu apparaître, des consensus se révéler.

Un débat libre et transparent

L'équipe Secchi Viganò Mensia a bénéficié de cette même liberté de parole. Cette ligne de conduite a pu mettre en lumière des différences d'appréciation entre certaines analyses développées par l'équipe et les choix portés par la municipalité.

En particulier, l'équipe a émis des réserves sur le caractère prioritaire des grands projets d'infrastructure de transport qui sont engagés au sud de Montpellier (déplacement de l'autoroute A9, réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Nîmes et Montpellier ainsi que de la gare nouvelle associée). Elle a notamment motivé cette analyse en soulignant combien, dans un contexte de diminution structurelle des ressources des collectivités, de tels investissements risquaient, à ses yeux, d'obérer les capacités de financement nécessaires à la mise en œuvre d'actions de réinvestissement urbain qu'elle estime cruciales.

Sur ce point, la municipalité a réaffirmé son engagement favorable à la réalisation de ces grands projets rendus nécessaires par l'accroissement des trafics au droit de Montpellier.

S'agissant de l'A9, elle a rappelé l'objectif consistant, par la séparation des trafics de transit et des trafics locaux, à améliorer les conditions de sécurité dans l'exploitation de l'infrastructure.

S'agissant de la nouvelle ligne ferroviaire, elle a notamment souligné l'opportunité de sa réalisation pour, d'une part, reporter le trafic de fret qui traverse aujourd'hui la ville sur la ligne classique avec les nuisances et les risques induits, et, d'autre part, pour libérer, sur cette même ligne classique, les sillons nécessaires au développement de l'offre ferroviaire à l'échelle métropolitaine entre Nîmes et Montpellier.

Elle a également souligné l'opportunité de la réalisation de la gare nouvelle pour permettre de connecter au mieux Montpellier au réseau de la grande vitesse européenne tout en admettant que la montée en puissance de l'activité de cette gare nouvelle sera tributaire de la réalisation, à terme, de l'autre ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan ; cette dernière demeurant le seul chaînon manquant pour optimiser le réseau à grande vitesse entre la France et l'Espagne. Outre le fait que ces projets d'infrastructures sont aujourd'hui mis en chantier et donc irréversibles, la municipalité a tenu, enfin, à noter qu'une part très majoritaire de leur financement ne relève pas des budgets publics locaux.

Il faut noter qu'à l'issue de ces échanges, l'équipe Secchi Viganò Mensia a pris en considération le caractère irréversible de ces projets linéaires et a développé une proposition consistant à mettre en œuvre, dans la traversée du territoire de la plaine montpelliéraine, une stratégie de compensation permettant, d'une part, de préserver de

grandes transparences hydrauliques et écologiques entre Montpellier et la plaine de Maurin et, d'autre part, d'organiser les espaces de cultures et de prairies inondables sous la forme d'un grand Parc de la lagune, reliant la ville aux étangs.

Un document sans valeur normative

De bout en bout de la démarche, la municipalité a souhaité assumer ces différences d'appréciation tout en donnant la possibilité à chacun d'exprimer publiquement ses analyses.

Dans ce même esprit, elle a souhaité soumettre les conclusions de ce travail au débat du conseil municipal. C'est l'objet du présent rapport auquel est annexé le document d'étude final réalisé par l'équipe Secchi Viganò Mensia.

Ce document d'étude n'est pas un document à portée juridique. Il ne crée pas de droit et ne fixe pas de norme. Il présente une vision stratégique et énonce des principes afin de guider nos politiques urbaines sur le long terme. Aussi et par analogie avec l'examen d'un projet d'aménagement et de développement durable, tel que prévu dans une procédure d'élaboration d'un document d'urbanisme, ce projet est soumis au débat sans qu'il fasse l'objet d'une adoption formelle.



Les assises
du Projet urbain
au Corum



7 mai 2013

4 novembre 2013

LE PROJET

0 Le diagnostic initial

Le projet urbain prend appui sur un diagnostic initial, croisant les analyses produites par les trois équipes de prestataires engagées dans la phase de concours. Ce diagnostic a mis en exergue des éléments saillants dont la synthèse, formulée par l'équipe Secchi Viganò Mensia, est ici rappelée.

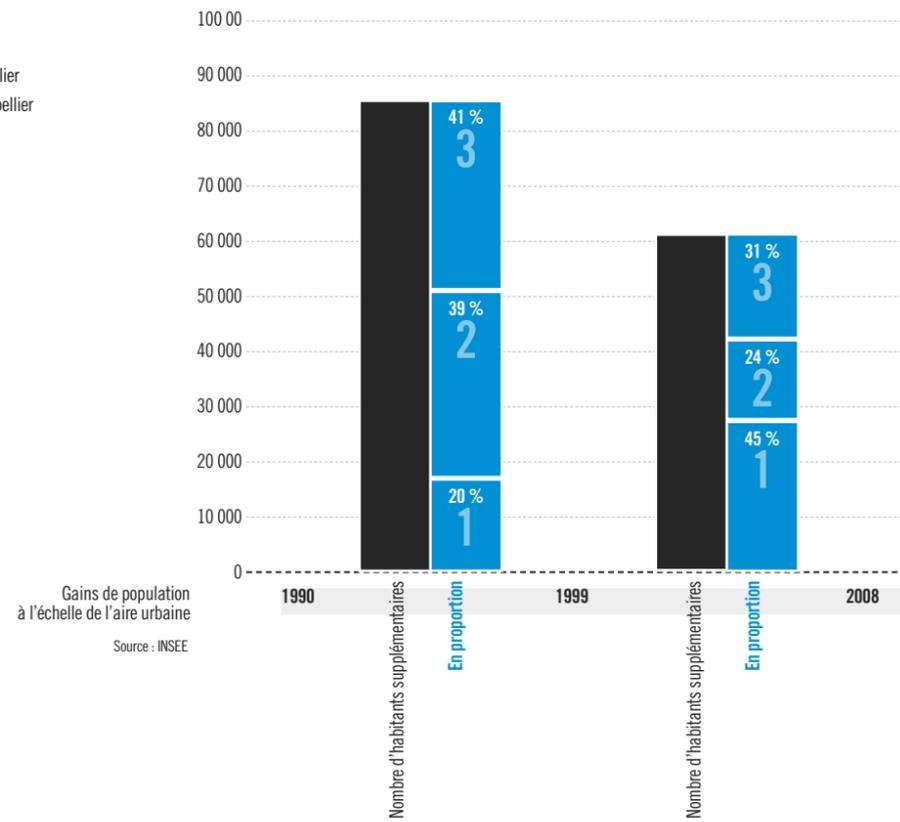
Montpellier fait partie des villes françaises dont la croissance démographique est la plus forte. Cette croissance, largement alimentée par les migrations résidentielles, confirme l'attractivité qui a présidé, depuis 50 ans, à l'essor de Montpellier et, plus largement, de sa région urbaine. La ville a opéré une mutation spectaculaire en sachant capter ce flux pas une politique de maîtrise publique du développement urbain qui l'a placée dans la position incontestable de capitale régionale et de centralité métropolitaine.

Un développement porté par la dynamique démographique

L'augmentation de la population a soutenu une transformation de l'espace urbain portée par des opérations d'aménagement emblématiques - à commencer par le quartier Antigone - et accompagnée par une politique de mobilités résolument tournée vers les transports publics. Montpellier a grandi vite. Les nouveaux quartiers ont progressivement repoussé les limites de la ville, gagnant sur les espaces naturels sans toujours composer avec eux. Par ailleurs, des formes urbaines disparates, souvent héritées de grandes enclaves publiques ou économiques, se sont accumulées sans qu'émerge une structure urbaine claire, lisible.

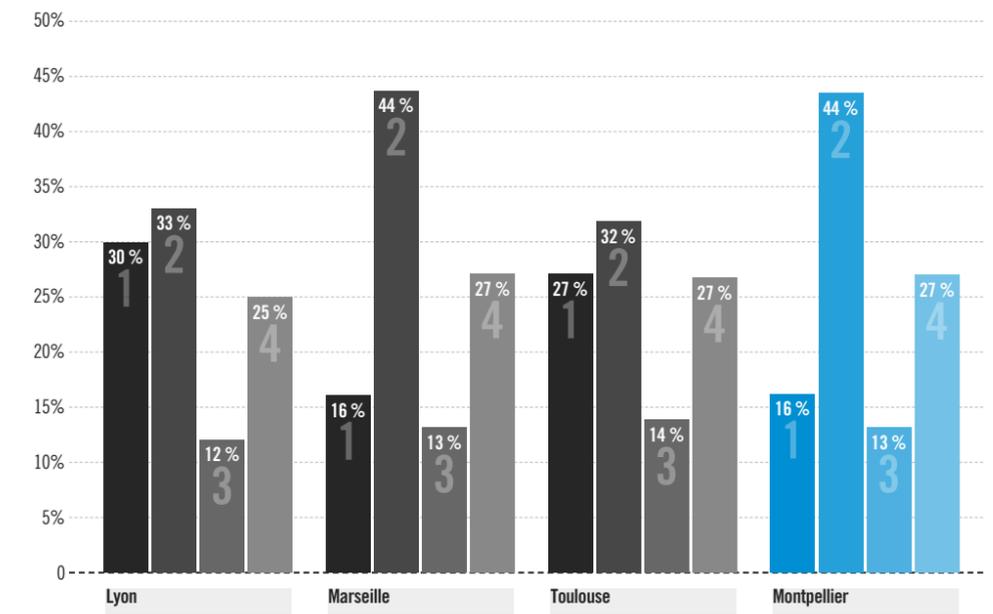
Entre 1990 et 2008, la ville-centre a accueilli près d'un tiers de la croissance démographique de l'aire urbaine

- 1 Ville de Montpellier
- 2 30 autres communes de la communauté d'agglomération de Montpellier
- 3 61 autres communes de l'aire urbaine de Montpellier



La faible part de la base productive dans l'économie montpelliéraine : analyse comparée en 2006

- 1 Base productive
- 2 Base résidentielle
- 3 Base publique
- 4 Base sociale



Source : étude ADCF 2010

Une ville fragmentée, peu lisible

Le domaine privé s'est enclos et l'espace public, disposant de peu d'emprises et longtemps livré à l'automobile, a bénéficié de reconquêtes certes emblématiques (par le tramway et la piétonisation notamment) mais encore partielles. Le centre-ville, petit, est fortement concurrencé par le commerce de périphérie et les identités de quartier n'ont pas toutes pu prendre le relais. Pour Montpellier, accueillir demeure une réalité contemporaine dont elle peut tirer le meilleur parti. Faire grandir la ville sur elle-même nous semble pouvoir être l'occasion de lui donner un nouveau cycle de vie, de réinvestir ses quartiers – en priorité ceux situés dans sa périphérie – parfois en marge : la ville comme ressource renouvelable.

Les risques d'un modèle trop dépendant de l'économie résidentielle

En tirer le meilleur parti donc mais aussi en contenir les risques :

- celui de s'installer dans un modèle économique trop résidentiel, dépendant de l'économie publique et de la solidarité nationale (l'économie montpelliéraine vit pour seulement 16% de sa base productive contre 24 à 28% à Nantes, Rennes, Strasbourg ou Grenoble),
- celui de voir le lien social, déjà fragilisé par les tensions sur le marché de l'emploi, déséquilibré par des phénomènes de rente foncière et de ségrégation socio-spatiale (la déconnexion entre les prix du logement et les revenus des ménages n'a jamais été aussi forte),
- celui de voir se dégrader la relation entre la ville et son environnement naturel sous l'effet d'une croissance « ébordante » et de l'étalement urbain.



Sur 700 km de voirie,
Montpellier compte 100 km
de voies privées.



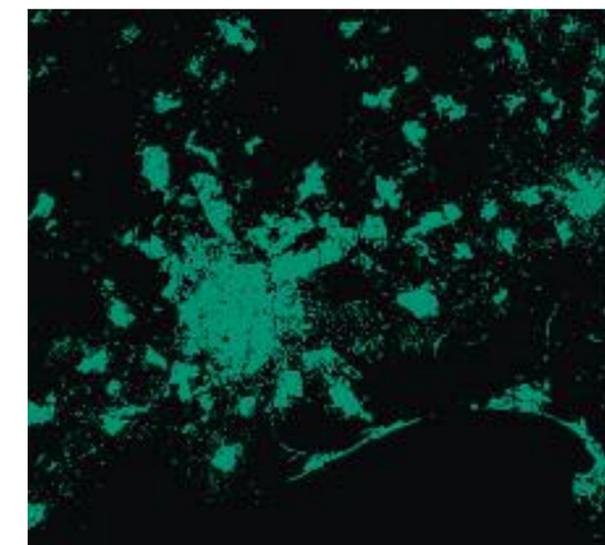
Montpellier et sa région urbaine se sont transformées en même temps qu'émergeait progressivement la nécessité de faire face à des défis majeurs : le changement climatique, la raréfaction des ressources, l'augmentation du coût de l'énergie et de la mobilité, la précarisation d'une partie croissante de la population et, plus récemment, la limitation des capacités financières des collectivités locales.

Ces défis se présentent à un moment charnière de l'histoire des politiques urbaines à Montpellier. Les derniers grands projets d'aménagement atteignent les limites communales. Le renouvellement urbain est désormais un impératif pour poursuivre l'accueil résidentiel dans la ville même. Mais l'espace public n'y est pas toujours à la hauteur de la qualité de ville revendiquée. Il appelle donc à être réinvesti pour constituer le support d'un nouveau cycle de développement de la ville sur la ville. Un support apte à soutenir l'intensification urbaine et à consolider le lien social.

Les défis d'un développement soutenable au plan financier et environnemental

C'est donc à la fois un nouvel espace urbain et une nouvelle manière de le produire et de le faire vivre que Montpellier peut inventer. Un nouveau modèle de développement, soutenable au plan financier et environnemental. Un modèle mieux articulé avec celui de son bassin de vie, qui s'appuie sur une coordination des politiques publiques aux différentes échelles.

Le Projet urbain :
une contribution au dialogue
métropolitain



De ce point de vue, le projet urbain Montpellier 2040 est une contribution à une vision d'avenir partagée pour le grand territoire, dans laquelle la ville assume pleinement son rôle de centralité métropolitaine. C'est aussi la recherche d'un nouveau récit. C'est dans cet esprit que l'équipe Secchi Viganò Mensia a proposé trois images de ville qui lui semblaient à la fois puiser dans l'identité de Montpellier et pouvoir guider son projet sur le long terme :

La belle vie

- une ville qui permet une haute qualité de vie au plus grand nombre, où il est agréable et sain d'habiter, qui invente et met en œuvre une nouvelle manière d'être ensemble dans la cité, un modèle sociétal plus collectif et plus sobre, producteur de valeur pour le territoire : Montpellier « la belle vie »

The place to be

- une ville innovante, qui se singularise en inventant ses propres critères de distinction, sans se résoudre à endosser les standards de la métropole moyenne en tout, sans non plus singer la recherche d'excellence : Montpellier « the place to be »

L'humaniste

- une ville inclusive, mieux équilibrée sur le plan démographique, qui s'efforce de lutter contre les ségrégations sociales et spatiales en repensant l'espace urbain et les fonctions de la ville à toutes les échelles : Montpellier « l'humaniste ».

Trois facettes d'une seule et même ville, trois visages que Montpellier peut offrir à ceux qui font le choix d'y habiter.



L'humaniste...



La belle vie ...



The place to be ...

1 Les valeurs du projet urbain

Le projet urbain Montpellier 2040 ne doit pas se résumer à une vision d'urbanistes. Il est d'abord l'expression d'un projet de ville ; un projet porté par des valeurs qui puisent dans l'identité de Montpellier et proposent un imaginaire renouvelé pour une vision collective de la ville. Ces valeurs ont été approuvées par le Conseil Municipal, dans sa délibération du 1er octobre 2012, et partagées par les nombreux citoyens engagés dans cette démarche.

La place Albert 1^{er},
espace emblématique du vivre ensemble



L'hospitalité comme valeur cardinale

La première de ces valeurs précède le projet. Elle le sous-tend.

La Ville de Montpellier comptait 260 000 habitants en 2010. Elle pourrait en compter près de 340 000 en 2040. Cette dynamique est d'abord une chance. Et Montpellier peut s'enorgueillir d'être fidèle à sa tradition humaniste d'accueil, d'ouverture et de tolérance qui a façonné son histoire et a contribué à son rayonnement. Le projet urbain réaffirme cette ambition d'hospitalité comme valeur cardinale. Ville-centre d'une métropole en construction, Montpellier prendra, en particulier, toute sa part à l'effort de production de logements qu'exige cette dynamique démographique à l'échelle du grand territoire.

Accueillir 50 % de la croissance de l'agglomération

L'actuel Programme local de l'habitat (PLH) de l'agglomération de Montpellier prévoit, pour la période 2013-2018, un rythme de production de 5 000 logements par an dont 2 500, soit 50 %, sur la seule ville de Montpellier. Au terme de cette période du PLH, la ville de Montpellier devrait compter environ 290 000 habitants.

Au-delà, les scénarios de long terme établis localement par l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), pour le compte de la Communauté d'agglomération de Montpellier, tablent sur la poursuite d'une baisse relative du taux de croissance démographique de l'aire urbaine montpelliéraine ; baisse structurelle déjà observée depuis plus de 20 ans. Ce taux de croissance annuel moyen passerait ainsi d'environ + 1% sur la décennie 2010 à environ + 0,5 % sur la décennie 2030.

Environ 340 000 habitants à l'horizon 2040

Dans ce contexte, la Ville de Montpellier se propose de poursuivre, sur la longue période, l'objectif consistant à accueillir, sur son territoire, 50 % de l'effort de production de logements qui devra être renouvelé sur l'ensemble de l'agglomération.

Dans cette hypothèse et au-delà de l'actuel PLH, Montpellier doit donc se préparer à accueillir environ 50 000 nouveaux habitants à l'horizon 2040 ; une dynamique démographique dont la part majoritaire et croissante sera liée à l'accroissement naturel de la population et non plus, comme par le passé, au poids dominant des apports migratoires.

Ceci posé, les termes quantitatifs de cette croissance probable ne doivent pas constituer le seul horizon de la réflexion prospective.

La croissance démographique en elle-même ne peut pas être une fin en soi ; au risque de mettre en péril les fondements mêmes des qualités qui contribuent au rayonnement montpelliérain. La question posée n'est plus tant celle du combien mais bien celle du comment ; autrement dit, une croissance urbaine selon quel modèle de développement, à quel rythme, sous quelle forme et à quel prix.

Plus que les quantités, ce sont donc bien les qualités du projet urbain qui sont en jeu. Et c'est cette question du comment qui a structuré à la fois la réflexion prospective et le débat citoyen dans le cadre de la démarche Montpellier 2040.

Vers un modèle de développement plus sobre et plus intense

Apports migratoires, budgets publics, réserves foncières : la diminution des ressources implique d'accélérer la transition vers un modèle de développement à la fois plus sobre et plus intense. Il s'agit bien de construire un modèle de développement plus économe en espace et en énergie, mais aussi plus riche en contenus urbains et en valeurs sociales ; un modèle de développement qui puise dans les ressources renouvelables de la ville ; des ressources économiques, culturelles ou scientifiques autant que spatiales, naturelles ou énergétiques.

	2000-2010	2010-2020	2020-2030	2030-2040
Communauté d'Agglomération de Montpellier				
Taux de croissance démographique annuel moyen	+ 1,3 %	+ 1%	+ 0,8 %	+ 0,5 %
Nombre d'habitants supplémentaires par an en moyenne	+ 5 000	+ 4 500	de + 4 000 à + 3 500	
Population totale	420 000 habitants en 2010	env. 465 000 habitants en 2020	env. 505 000 habitants en 2030	env. 540 000 habitants en 2040
Ville de Montpellier				
Nombre d'habitants supplémentaires par an en moyenne	+ 3 500	+ 3 000	de + 2 500 à + 2 000	
Population totale	260 000 habitants en 2010	env. 290 000 habitants en 2020	env. 320 000 habitants en 2030	env. 340 000 habitants en 2040
Rythme de production de logements				
Nombre de logements supplémentaires par an en moyenne	+ 2 700 (PLH 2007-2012)	+ 2 500 (PLH 2013-2018)	+ 2 200	+ 1 800
Hypothèse de programmation 2020-2040			+ 40 000 logements	

Hypothèses d'évolution de la croissance démographique (source INSEE). En portant 50 % de l'effort de production de logements de l'Agglomération, Montpellier entend, dans la durée, assumer son rôle de ville d'accueil et de centralité métropolitaine.

Vers une ville inventive ou le pari de la connaissance

Montpellier ne doit pas se rendre dépendante de la seule économie résidentielle qui, si elle demeure une part essentielle de l'activité, est exposée aux variations des flux migratoires. Son développement sur le long terme doit résolument prendre appui sur des bases durables, des atouts propres ; en premier lieu sa ressource universitaire, la recherche et l'innovation.

Cité du savoir, Montpellier doit cultiver son ambition de ville éducative, dès les premiers âges, et valoriser la place de ses milliers d'étudiants pour s'affirmer comme une ville créative, productrice de richesses nouvelles pour l'avenir.

Vers une ville inclusive ou la belle vie en partage

La qualité de vie montpelliéraine doit être accessible au plus grand nombre. Face à l'écueil d'une ville à deux vitesses, le projet urbain porte une ambition de justice sociale et de solidarité spatiale ; celle d'une ville inclusive à l'écoute de ses quartiers populaires et de ses habitants les plus vulnérables.

Montpellier sera d'autant plus accueillante à ceux qui veulent y habiter qu'elle saura être attentive à ceux qui y habitent déjà.

Face aux risques d'une ville fragmentée, privatisée, gagnée par le repli sur soi, Montpellier entend renouveler sa promesse d'une ville ouverte ; ouverte au monde comme à son voisin ; une ville où faire société ensemble passe par des espaces publics investis, embellis et civilisés.

Vers une ville résiliente ou les vertus de l'anticipation

Vieillesse de la population, augmentation du coût de l'énergie, aggravation du risque d'inondation, recrudescence des phénomènes caniculaires : Montpellier ne doit pas subir mais anticiper les changements à venir. S'adapter aux mobilités lentes, économiser l'énergie, limiter l'imperméabilisation des sols, rafraîchir la ville : voilà quelques-uns des défis d'une politique de résilience urbaine apte à surmonter les effets du changement ; que ce changement relève du dérèglement climatique, de la transition énergétique, d'évolutions démographiques ou de cycles économiques.



La ville comme
ressource renouvelable

2 Un plan guide pour le projet urbain

Le fait que le projet urbain ne crée pas de droit et ne fixe pas de norme ne doit pas être une faiblesse. Au contraire, cela peut constituer une chance pour susciter l'imaginaire collectif et énoncer des principes afin de guider l'action sur le long terme. C'est le sens du plan guide du projet urbain.

2.1 Bâtir une ville parc

Le plan guide propose de placer l'écologie comme support premier. Le relief, les cours d'eau, la biodiversité composent, à Montpellier, des paysages d'une qualité rare. Cette qualité ne mérite pas seulement d'être préservée, elle doit être cultivée, enrichie.

Articuler un système de parcs

De-là l'idée de bâtir, dans la durée, une ville parc qui prenne appui sur système territorial articulant un parc des hauteurs (Lunaret, Montmaur, Coteau, Grèzes, Grammont) et un parc des vallées (Lez, Mosson, Verdanson, Lantissargues, Lironde, Rieucoulon) lui-même ouvert sur ce qui pourrait devenir, vers la mer, le grand parc de la lagune pour reprendre les termes de l'équipe Secchi Viganò Mensia. Autant de parcours et de paysages qui, sans être nécessairement de statut public, pourront être pratiqués et porteurs de valeurs collectives.

Développer la canopée urbaine

Bâtir une ville parc c'est aussi construire ses lisières urbaines (Bouisses, Blanquette) et mettre en valeur les grands alignements plantés qui structurent son paysage intérieur.

Bâtir une ville parc c'est enfin et surtout développer la canopée urbaine. Étendre la présence arborée et le couvert végétal pour embellir la ville bien sûr, mais aussi pour la rafraîchir, lutter contre le risque d'inondation et favoriser la biodiversité.

LE PLAN GUIDE

bâtir une ville parc

placer l'écologie comme support premier

articuler un système de parcs

 **Parc de la Lagune** : valoriser la plaine humide dans une démarche de compensation et de mitigation

 **Parc des Vallées** : intégrer l'enjeu hydraulique, prévenir les risques

 **Parc des Hauteurs** : relier les grands paysages boisés et cultivés

 **+ Anti-parcs +** : construire des lisières urbaines

développer la canopée urbaine

 planter 50 000 arbres pour rafraîchir la ville, favoriser la biodiversité



Le parc des vallées :
intégrer l'enjeu hydraulique, prévenir les risques
Ici le Verdanson amont et aval



Le parc des hauteurs :
relier les grands paysages boisés et cultivés
Ici, la campagne des Grèzes
et le terroir de Valdau



2.2 Dessiner la ville par l'espace public

Le plan guide propose de faire des espaces publics l'armature du projet urbain, sa signature. Avenues, rues, places, esplanades composent la structure essentielle de la ville. Si le cadre bâti évolue, l'espace public, lui, demeure. Renouveler la ville exige donc de prendre appui sur cette armature d'espaces publics comme objet de projets et levier de transformations urbaines, à l'échelle du piéton citadin.

Prendre appui sur des lignes de centralité continue

Dessiner la ville par l'espace public c'est d'abord valoriser les tracés anciens, les rues de faubourgs (Boutonnet, Figuerolles), les routes historiques (Ganges, Lodève, Toulouse, Palavas) susceptibles de diffuser la centralité selon des lignes de continuité. Cette notion de centralité continue - par opposition à un polycentrisme théorique sans doute voué à l'échec - implique un espace public accueillant et animé (où l'avantage est donné au piéton), vecteur d'intensité urbaine, de façon linéaire.

Domestiquer les boulevards de ceinture

De l'avenue de la Justice de Castelnaud à l'avenue Pavelet, les boulevards de ceinture forment aujourd'hui une coupure dans la ville. Les domestiquer est une priorité. Pour leur permettre d'accueillir des mobilités douces (l'installation du tramway y contribue déjà), mais plus encore pour transformer certains carrefours (au droit de l'avenue de Toulouse ou de la route de Mende par exemple) en places urbaines, passantes et marchandes.

Reconquérir les espaces du quotidien

D'autres places plus centrales (la place Max Rouquette, la place Alexandre Laissac, la place de la Comédie dans sa relation avec Antigone) appellent également des transformations emblématiques de ce mouvement de reconquête. Par-delà, c'est un maillage des espaces publics du quotidien qui doit irriguer la ville, en partant des écoles et des maisons pour tous, et en se connectant aux stations de tramway.



Les faisceaux de centralité continue : diffuser la centralité dans l'épaisseur des grands tracés et du tramway. Ici l'avenue de Toulouse.



Les espaces publics majeurs : transformer ou réaliser les repères d'une nouvelle grammaire urbaine. Ici la place Max Rouquette



bâtir une ville parc

placer l'écologie comme support premier

articuler un système de parcs

-  **Parc de la Lagune** : valoriser la plaine humide dans une démarche de compensation et de mitigation
-  **Parc des Vallées** : intégrer l'enjeu hydraulique, prévenir les risques
-  **Parc des Hauteurs** : relier les grands paysages boisés et cultivés
-  « **Anti-parcs** » : construire des lisières urbaines

développer la canopée urbaine

-  planter 50 000 arbres pour rafraîchir la ville, favoriser la biodiversité, cultiver l'agriculture urbaine

dessiner la ville par l'espace public et la mobilité douce

faire de l'espace public un levier de transformation de la ville, à l'échelle du piéton

-  **faisceaux de centralité continue** : diffuser la centralité dans l'épaisseur des grands tracés et du tramway
-  **espaces publics majeurs** : transformer ou réaliser les repères d'une nouvelle grammaire urbaine
-  **les boulevards de ceinture** : des espaces publics à domestiquer, une coupure à effacer
-  **espaces publics du quotidien** : 100 petits projets pour transformer les parcours autour des écoles et des maisons pour tous

re_cycler la ville

faire grandir la ville sur la ville, construire de nouveaux lieux d'intensité urbaine, inventer une nouvelle offre urbaine pour de nouveaux styles de vie

-  **espaces stratégiques du réinvestissement urbain**
 1. déployer une centralité à l'échelle métropolitaine, relier la Comédie au Laz
 2. intégrer le campus dans la ville et la ville dans le campus
 3. fabriquer une urbanité continue entre Alco et la Paillade
 4. faire du Verdanson un espace fédérateur dans la ville, l'occasion d'une nouvelle gestion du risque
 5. développer de nouvelles offres résidentielles en valorisant les grands gisements fonciers (FEA) comme projet emblématique
 6. inventer les nouvelles formes de la ville productive (l'exemple de la Restanque)
 7. en finir avec le zoning, recomposer les grandes plaques monofonctionnelles en intégrant la mixité urbaine

2.3 Donner la priorité au re-cyclage de la ville

Priorité au réinvestissement urbain : tel fut le mot d'ordre du SCOT de l'agglomération Montpellier. Le projet urbain en propose une interprétation sensible et concrète à l'échelle de la ville.

Recycler la ville à l'heure du plan climat-énergie, c'est d'abord prendre la mesure de l'énergie grise que contient la ville, ses bâtiments comme ses infrastructures. Et les principaux gisements d'économie d'énergie se trouvent, en particulier, dans la rénovation thermique des grands ensembles immobiliers des décennies 1960-1970.

Une densification assumée, raisonnée et contextuelle

C'est aussi saisir l'occasion d'une densification assumée, raisonnée et contextuelle pour apporter de nouveaux usages ou de nouvelles valeurs : une offre de logement diversifiée, un commerce étoffé, un espace public requalifié, un patrimoine végétal renforcé.

Déployer une centralité à dimension métropolitaine

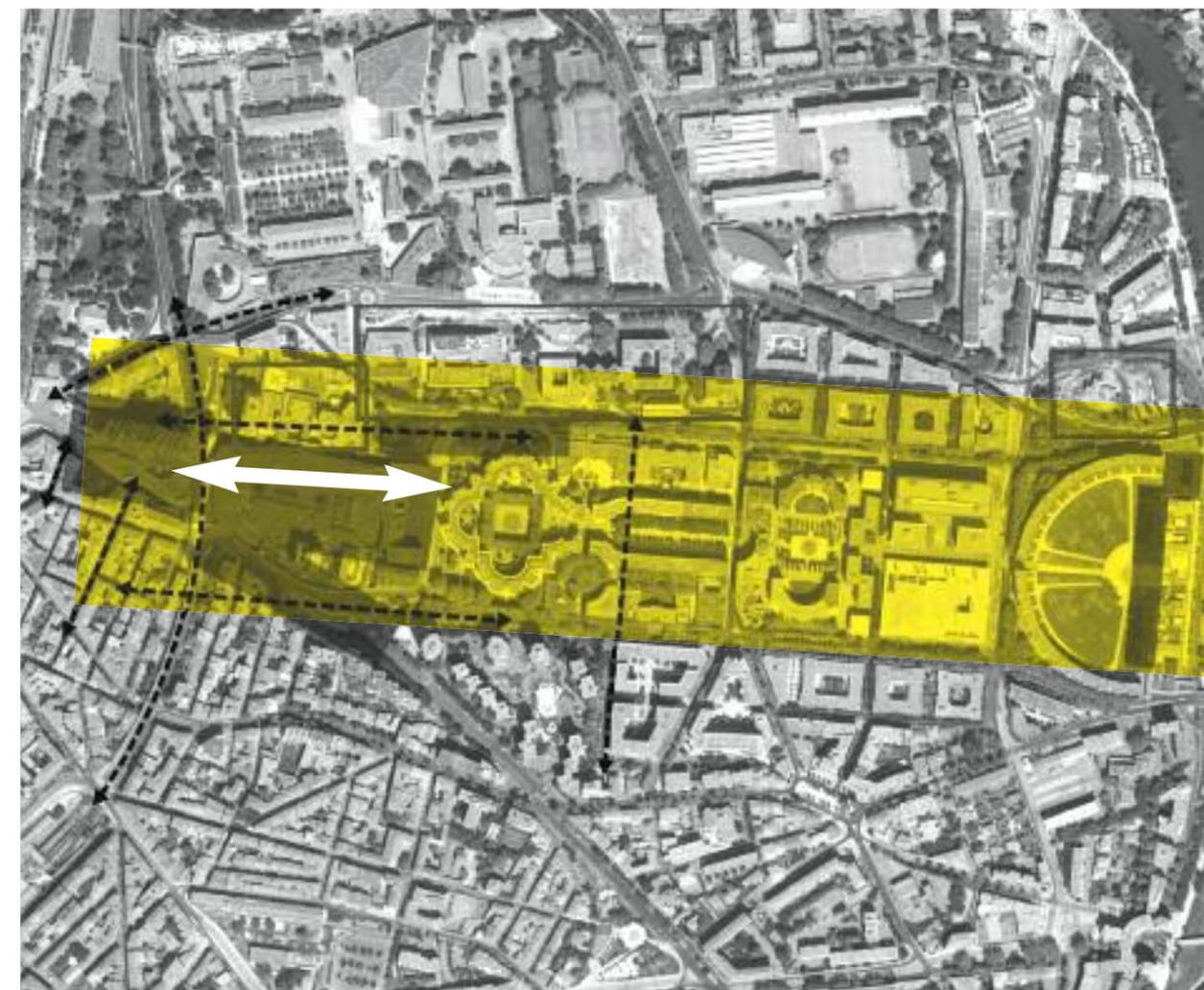
Certains espaces de recyclage relèvent d'enjeux stratégiques. C'est le cas de la restructuration du site de l'ancienne mairie, dans le cadre de l'opération Pagézy. Là se joue le déploiement d'une centralité à dimension métropolitaine. Pousser les murs du centre-ville, en transformant le « verrou » du Polygone et en amenant symboliquement la Comédie jusqu'au Lez, doit permettre à Montpellier d'affirmer une nouvelle capacité d'attractivité, facteur de rayonnement, notamment commercial, bien au-delà de la seule capitale régionale. Re-cycler la ville, la réinvestir, c'est apporter un sens nouveau à l'idée de densité ou d'intensité urbaine.

Cette transformation ne peut pas être aveugle, uniforme, conçue pour elle-même ou au service exclusif d'objectifs de production de logements. Elle doit être orientée et encadrée selon des intentions de projets explicites et des prescriptions détaillées, contextuelles. Les quatre espaces ici développés sont porteurs d'enjeux de niveau stratégique. Les images, produites à l'occasion des ateliers du projet urbain, ne doivent pas être lues comme des projets à caractère opérationnel. Elles affirment des continuités et suggèrent de nouvelles ambiances urbaines ; elles explorent des pistes de transformations possibles.

La ville dans le campus, le campus dans la ville

A Montpellier, à l'instar de Heidelberg, Bologne ou Cracovie, la trajectoire et l'identité de la ville se confondent avec celles de son université. Le nombre et la diversité de ses étudiants, la qualité de sa recherche, la densité de ses rencontres culturelles et scientifiques, forment le principal facteur de rayonnement de Montpellier à l'échelle européenne. Cette ressource est sans doute l'une des plus précieuses pour l'avenir ; sur laquelle Montpellier peut asseoir son développement sur le temps long. Son inscription physique dans la cité est donc un enjeu non seulement symbolique mais fonctionnel.

Le campus montpellierain, développé au nord de la ville sur l'axe des routes de Ganges et de Mende, occupe une place évidente, mais perçue comme périphérique. Les mobilités y sont largement marquées par l'emprise automobile et les espaces y sont fragmentés, clôturés. En parfaite cohérence avec le plan campus conçu avec les acteurs universitaires, l'enjeu est d'ouvrir l'université sur la ville et la ville sur l'université. L'irrigation par le réseau de tramway, la diversification de l'offre de logement doivent y contribuer.



Relier la Comédie au Lez,
l'enjeu d'une centralité d'échelle
métropolitaine

Fabriquer une centralité continue entre l'Ecusson et le campus

En complément, le projet urbain propose de valoriser la proximité du campus avec l'Ecusson (moins de 1,5 km) en fabriquant une véritable centralité continue, propice à la marche à pied et au vélo, au commerce et à toutes formes d'animation urbaine. Cette centralité continue pourrait prendre appui sur un faisceau d'espaces publics accueillants, conçus à l'échelle du piéton et mettant en relation, le tracé historique du faubourg Boutonnet et l'itinéraire du tramway. Cela implique notamment d'effacer, particulièrement sur cet axe, l'actuelle coupure des boulevards de ceinture.



Le tramway
au cœur du campus

Le Verdanson : une grande promenade à travers la ville

Les cours d'eau dessinent une nouvelle alliance entre la ville et la nature. Vecteurs du risque d'inondation, exposés à la pression urbaine, ils combinent un double enjeu : adapter le territoire au changement climatique et résister à l'artificialisation. Résilience et résistance.

Totalement inclus dans la ville (il prend sa source en amont du Domaine d'O et se jette dans le Lez aux Aubes), le Verdanson est intimement lié à l'histoire de Montpellier. Continuité écologique exceptionnelle, terrain de jeu des nouvelles pratiques urbaines, il demeure pourtant méconnu, voire ignoré.



Hypothèse d'aménagement
au droit du stade Philippidès

Un espace fédérateur

Le projet urbain propose de révéler la formidable ressource que constitue le Verdanson pour en faire un nouveau lien entre les quartiers. Naturel en amont du stade Philip-pidès, canalisé en aval, il peut devenir un grand parcours à travers la ville pour les circulations douces, ponctué de lieux d'agrément où les citoyens réapprennent à vivre avec la présence (ou l'absence) de l'eau et avec le risque qui lui est associé. Les nombreux fonciers publics qui le bordent peuvent, par ailleurs, donner lieu à des projets de transformation urbaine qui ne lui tournent plus le dos, mais dialoguent avec lui.

Ce projet de mise en valeur du Verdanson devra s'inscrire à la dimension du parc des vallées et s'articuler avec les interventions programmées sur les autres cours d'eau structurant à l'échelle montpelliéraine : le Lantissargues, dans le cadre des projets EAI et Restanque, ainsi que les deux corridors écologiques du Lez et la Mosson qui font l'objet, chacun, de projets de voies vertes portés par le Département de l'Hérault et conçus de leur naissance à la mer.

Entre Alco et la Paillade, une seule ville

L'ambition d'une ville inclusive, l'impératif de cohésion sociale et spatiale fondent le projet urbain. Face au risque d'une ville à deux vitesses, l'effort de réinvestissement urbain doit concerner, en priorité, les quartiers populaires et notamment ceux en situation de périphérie, voire de marge.

Le quartier de La Paillade incarne cet archétype urbain. Pourtant, la Paillade n'est plus la ZUP isolée dans les garigues de Montpellier. Connecté au réseau de tramway, doté de nombreux équipements, le quartier connaît une animation qui attire bien au-delà des quartiers voisins. La relation à la ville demeure toutefois un enjeu déterminant pour le futur. Le parc Malbosc est vécu par certains comme une frontière. Les infrastructures routières ont introduit de nouvelles coupures physiques.

Une nouvelle greffe urbaine

L'opération Pierresvives, portée par le Département de l'Hérault, fait le pari d'ouvrir le quartier. Le projet urbain propose d'amplifier cette dynamique pour relier de manière claire et définitive la Paillade à la ville. La rue d'Alco et son prolongement par l'avenue Blayac, tracé ancien et direct, pourraient devenir le support de cette nouvelle greffe urbaine, un lien d'espaces publics généreux, continus et connectés aux établissements scolaires. Une offre de logement diversifiée prendrait place sur des fonciers à recycler et s'adosserait au parc des hauteurs reliant le paysage du Coteau à Malbosc et au Domaine d'O. Les mutations annoncées des emprises foncières de l'actuelle Ecole Supérieure de Commerce et des abords de l'Hôtel du Département peuvent contribuer à cette démarche globale du projet.



Hypothèse d'aménagement de l'avenue du Professeur Blayac

Restanque, un nouveau visage de la ville productive

Montpellier, comme d'autres villes, a eu tendance à rejeter à sa périphérie les lieux de production industrielle, d'artisanat ou de logistique. Cette logique s'est nourrie d'une théorie moderniste selon laquelle les activités de la ville (économie, habitat, commerce, loisir) devaient être séparées dans des zones monofonctionnelles spécialisées : le zoning. Conçue dans les années 1960, la zone des Près-d'Arènes en est le témoignage. Rattrapée par la ville, cette zone fait l'objet d'un projet de transformation – la Restanque – qui doit s'attacher à ne pas reproduire ce processus d'éviction des activités vers de nouveaux espaces d'urbanisation périphérique.

Concilier habitat et activité en ville

Dans un contexte de raréfaction des ressources foncières équipées, le projet urbain propose de réinterroger ce processus et de rechercher des formes alternatives d'hybridation qui permettent de concilier un développement résidentiel et le maintien, sous une forme adaptée, voire le renouvellement d'activités productives en ville.

A ce titre, le marché-gare, plateforme d'alimentation de Montpellier, pourrait valoriser la proximité du centre-ville par une chaîne de logistique urbaine écologique, branchée sur le fer. Cette même proximité pourrait permettre d'ouvrir le marché-gare à d'autres fonctions urbaines en lien avec sa vocation : restaurants, fermes urbaines, jardins partagés.

Pour engager cette hybridation, le projet urbain propose de prendre appui sur le ruisseau du Lantissargues pour fabriquer un parc linéaire, support de nouveaux usages et de nouvelles densités ; un parc inscrit dans un maillage d'espaces publics reliant les quartiers résidentiels de

Tournezy et Saint-Martin entre eux. Enfin, un parc conduisant vers le grand paysage de la lagune.

Par-delà cet exemple de la Restanque, la ville doit réapprendre à accueillir en son sein l'ensemble des immobiliers à vocation économique. Qu'il s'agisse de bureau, de commerce ou d'artisanat, les lieux de l'économie n'ont plus à être rejetés en périphérie, loin des services, loin des transports. Ils doivent reprendre toute leur place dans les formes de la ville de demain. De manière complémentaire, les anciennes zones d'activité économique monofonctionnelles (ZOLAD, IBM, etc.) devront évoluer dans le sens d'une plus grande mixité urbaine.

Coordonner dans le temps les grands secteurs d'aménagement en extension urbaine

Le recyclage ne portera pas seul l'effort de production urbaine de Montpellier dans les prochaines décennies. De nouveaux quartiers (Rive Gauche, République notamment) sont bien sûr programmés pour mener à bien le grand projet d'aménagement du secteur Port Marianne conçu il y a près de 30 ans déjà. Dans son prolongement, au sud de l'actuelle autoroute et en coordination avec la montée en puissance de la nouvelle gare TGV, le secteur Oz, prendra le relais d'une extension urbaine planifiée, de longue date, en direction de la route de la Mer.



Hypothèse d'une ouverture du marché-gare sur la ville

3 Le défi de la mise en œuvre

Le projet urbain Montpellier 2040 est une invitation à surmonter l'injonction du court terme, un exercice pour penser la ville sur le temps long. Mais 2040 commence aujourd'hui. Et un projet n'a d'ambition et d'intérêt que s'il est faisable. Aussi, les pistes de sa mise en œuvre devront veiller à faire preuve de réalisme tant du point de vue technique que social et économique. Il s'agira, notamment, d'intégrer la diminution annoncée des capacités financières des collectivités comme un déterminant structurant des politiques publiques.

Un projet emblématique du re-cyclage urbain : la reconversion de l'EAI

Re-cycler la ville, c'est donner un nouveau cycle de vie à des bâtiments, à des espaces publics, à des paysages appropriables par tous. Re-cycler la ville, c'est faire le choix d'un développement économe en espace, économe en énergie. Si le projet urbain Montpellier 2040 porte cette stratégie globale à l'échelle de la ville et sur le long terme, la reconversion du site de l'ancienne Ecole d'administration de l'infanterie (EAI) en sera l'une des principales concrétisations à court terme.

Friche militaire de 38 hectares en pleine ville, le site de l'EAI fait, en effet, l'objet d'un ambitieux projet d'aménagement urbain, conçu en concertation avec les habitants. Il prévoit notamment de conserver les bâtiments de l'ancienne caserne Lepic dont les qualités architecturales se prêtent à des détournements, des transformations résolument contemporaines et productrices de valeurs nouvelles. Ainsi après réhabilitation, certains bâtiments pourraient gagner 10 à 20 % de surfaces de plancher utiles.

Au global, le projet d'ensemble intégrera un programme de 3 000 logements (dont 30 % de logements sociaux), une nouvelle cité de la musique et des arts, et un parc de plus de 16 hectares adossé au ruisseau du Lantissargues. Le tout desservi par la future ligne 5 du tramway. Sa réalisation, sur 10 à 20 ans, est de nature à marquer, de manière emblématique, ce nouveau cycle de développement urbain qu'entend porter la Ville de Montpellier.



Une action phare pour bâtir la ville parc : planter 50 000 arbres

Le projet urbain porte une ambition première : bâtir une ville parc, faire de Montpellier une référence en matière d'écologie urbaine.

L'idée centrale est de déployer, dans la durée, une véritable canopée urbaine, d'étendre la présence arborée et le couvert végétal pour embellir la ville bien sûr, mais aussi pour la rafraîchir, lutter contre le risque d'inondation et favoriser la biodiversité.

Le plan New York 2030 s'est fixé une ambition similaire avec pour objectif la plantation d'un million d'arbres dans la ville, soit un nouvel arbre pour chaque nouvel habitant. Un dispositif opérationnel y a été mis place pour réaliser cette action phare, l'animer auprès des habitants et la suivre dans le temps. Fin 2013, ce sont déjà 800 000 arbres qui ont été plantés sur le domaine public comme sur le domaine privé.

Inspiré par cette expérience remarquable, le projet urbain propose de l'adapter au contexte local et de fixer pour objectif de planter, à Montpellier, 50 000 arbres à l'horizon 2040, soit, là aussi, un nouvel arbre pour chaque nouvel habitant.

Étendre la présence arborée et le couvert végétal

Outre la mise en place d'un dispositif opérationnel ad hoc, appuyé sur les compétences de la collectivité pour conduire, en concertation avec les habitants, des projets de plantation sur le domaine public, la mise en œuvre d'une telle action, dans la durée, implique également de mobiliser les acteurs privés autour de nouveaux principes directeurs dans la conception des projets de constructions.

L'idée serait de réserver, à l'avenir, au moins 50 % d'espaces en pleine terre dans l'aménagement des parcelles privées à l'occasion de nouveaux projets immobiliers. Ces espaces en pleine terre, conservés ou regagnés, pourraient être mis à profit pour permettre la plantation d'arbres de haute tige, de manière diffuse à l'échelle de la ville. Ce principe ne pourrait bien sûr s'appliquer qu'en dehors des parties anciennes de la ville, les plus densément bâties.

Ces dispositions pourraient être traduites de manière contextuelle dans le Plan local d'urbanisme et s'imposer, à l'occasion de tout projet immobilier, comme une forme concrète de compensation des incidences de la densification sur l'environnement urbain.

100 petits projets au service d'une grande politique d'espace public

Le projet urbain place la question de l'espace public au cœur des processus de transformation et de requalification de la ville. Il porte également l'ambition d'une égale qualité de traitement pour l'ensemble des quartiers de la ville ; l'espace public comme projet politique fédérateur. L'idée est d'abord d'investir dans les lieux du vivre ensemble, mais aussi dans des liens qui connectent les quartiers entre eux en prenant appui sur le réseau des espaces publics du quotidien, autour des écoles, des maisons pour tous et des stations de tramway.





L'exemple de New York :
expérimenter de premières interventions légères
sur des espaces publics emblématiques



Reconquérir des espaces du vivre ensemble

Dans un contexte de diminution des ressources budgétaires des collectivités, le projet urbain suggère de doter la ville d'un vocabulaire unifié d'aménagement des espaces publics, valable du centre-ville aux quartiers périphériques, mais privilégiant une ligne de matériaux et de mobilier simple, rustique et durable.

Ce nouveau vocabulaire d'aménagement doit pouvoir se décliner au travers de multiples projets localisés en priorité autour des équipements de proximité ou à l'occasion de projets immobiliers significatifs ; d'où l'idée de 100 petits projets, peu coûteux, conçus avec les habitants et susceptibles d'être mis en œuvre de manière rapide.

Avec ces interventions légères développées sur l'ensemble du territoire de la ville, l'objectif est aussi de permettre une reconquête des espaces publics au service d'une politique de mobilité ; une politique qui favorise les modes de déplacements dits actifs, à savoir la marche à pied et le vélo. Outre leur caractère non polluant, ces modes de déplacements impliquent un exercice physique qui peut participer, à l'image des politiques mises en œuvre à Copenhague par exemple, d'une véritable stratégie de santé publique au service d'une ville du bien-être.

Diminuer la part de la voiture de 50 % à 35 %

Pour mémoire, l'actuel Plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération de Montpellier fixe, pour la Ville, un objectif visant à réduire la part automobile de 50 % en 2003 (année de la dernière Enquête Ménages Déplacements) à 35 % en 2020. Dans cette même perspective, le projet urbain Montpellier 2040 se propose, lors de chaque aménagement de donner l'avantage à la marche à pied, au vélo comme aux transports publics, par un meilleur partage de l'espace, mais également par une régulation des trafics qui leur donne explicitement la priorité. Cela peut passer notamment par une généralisation des zones de circulation apaisée (zones 30 ou zones de rencontre) comme le préconise déjà le PDU. L'idée n'est donc pas d'interdire la voiture dont l'usage demeure une réponse pertinente à certains besoins de déplacements urbains, de longue distance notamment, mais bien de veiller à rendre, dans la ville, plus commodes, plus efficaces et plus fiables les modes de déplacements alternatifs.



Repenser l'espace public
à l'échelle du piéton

Donner la priorité aux mobilités actives

Le projet urbain met tout particulièrement l'accent sur l'importance d'adapter la ville et ses espaces à l'échelle du piéton. La marche à pied est, en effet, un mode de déplacement simple et démocratique, sans doute le plus sain et le plus économe. Souvent compatible avec les distances parcourues dans Montpellier – qui demeure une ville à taille humaine – la marche à pied constitue également une pratique indissociable de l'usage des transports publics. Par exemple, la part de la marche à pied double quand on observe les pratiques de mobilité dans les zones d'influence du tramway.

Replacer le piéton au centre de la conception des espaces publics n'est pas anodin. Cela implique de considérer son parcours, son échelle et sa vitesse comme déterminants ; ce au profit d'une ville peut-être plus lente, mais à la fois plus sûre, plus calme et - cela n'est pas négligeable – plus économe en infrastructures.

De la ZAC à la concession : diversifier les outils d'un urbanisme négocié

Dans les 30 dernières années, Montpellier a conduit une politique volontariste qui a permis à la collectivité de maîtriser, par l'aménagement public, une part importante de la production urbaine neuve : en 2013, un logement sur deux est produit dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC). L'espace public qui irrigue les nouveaux quartiers est lui-même produit (et donc financé en tout ou partie) dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble.

Cette manière de produire la ville a fait la démonstration de son efficacité. Le rythme de production urbaine montpelliérain a jusque-là permis de soutenir et d'accompagner la croissance démographique sans sacrifier à la recherche de qualité ; mais elle touche aujourd'hui à ses limites du fait, en premier lieu, de la raréfaction des grands gisements fonciers qui ont servi de support. La ZAC, en tant que dispositif juridique et financier, a, par ailleurs, façonné une manière de penser le projet comme un système clos ; au risque de produire la ville comme une juxtaposition d'opérations dont les qualités propres ne suffisent pas à garantir une cohérence urbaine d'ensemble. Par ailleurs, la difficulté à financer l'aménagement est une question qui va se poser de manière très forte et croissante. Le modèle d'un aménagement totalement maîtrisé par la collectivité publique pourrait ne pas tenir longtemps devant la contrainte budgétaire et le renchérissement continu des coûts fonciers ; quand bien même la politique de maîtrise foncière conduite à Montpellier en permet une réelle contention.

S'adapter aux enjeux de la ville diffuse

Dans ce contexte, le projet urbain ne propose de pas de renoncer à la ZAC, mais plutôt d'adapter les outils d'intervention de la collectivité à la réalité et aux contraintes du réinvestissement urbain ; à savoir un foncier rare et des opportunités urbaines diffuses. L'ambition est bien de renouveler une maîtrise publique revendiquée de la production urbaine en diversifiant les formes de partenariats entre la collectivité et les opérateurs privés. L'expérience des Projets urbains partenariaux (PUP) en fournit de premiers exemples. Le déploiement du dispositif de la concession Grand Cœur en propose une autre facette possible à l'échelle d'un vaste territoire. En toute hypothèse, l'objectif de captation de la rente foncière et immobilière devra être poursuivi au service d'une stratégie de péréquation des charges foncières et, plus globalement, d'une politique de solidarité entre les quartiers.

Le PLU 3D : un chantier innovant pour encadrer les transformations de la ville

Comme cela a été illustré au travers de la disposition consistant à réserver au moins 50 % d'espace en pleine terre dans le cadre de futurs projets immobiliers, la prochaine révision générale du Plan local d'urbanisme doit constituer le principal chantier de mise en œuvre des orientations du projet urbain.

Un préalable consistera, toujours dans l'optique de bâtir une ville parc, de mettre à jour et de renforcer les protections des espaces boisés ou à repérer des terrains urbains cultivés susceptibles d'être conservés.

Concevoir un PLU projet

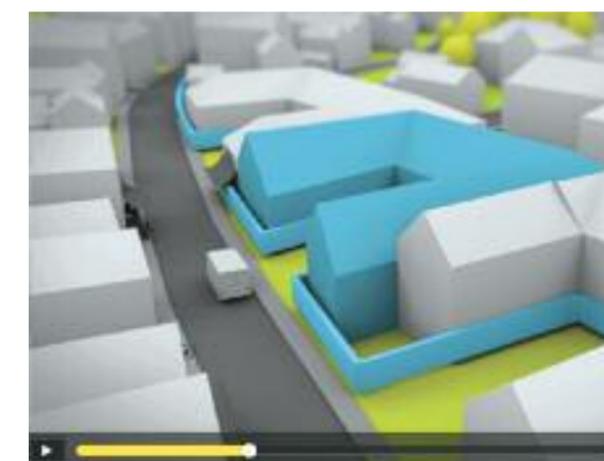
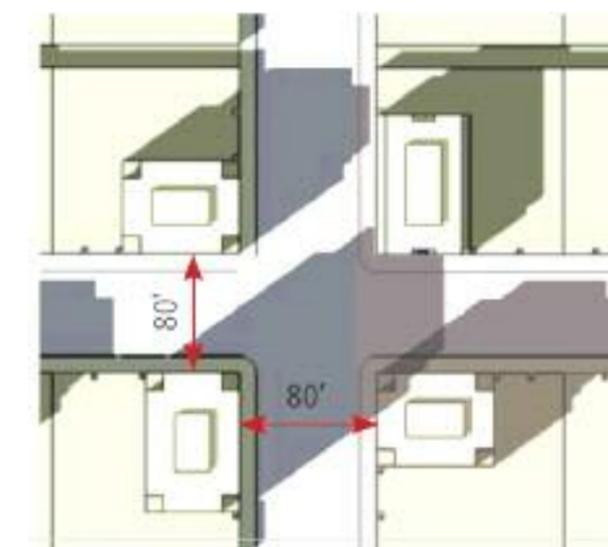
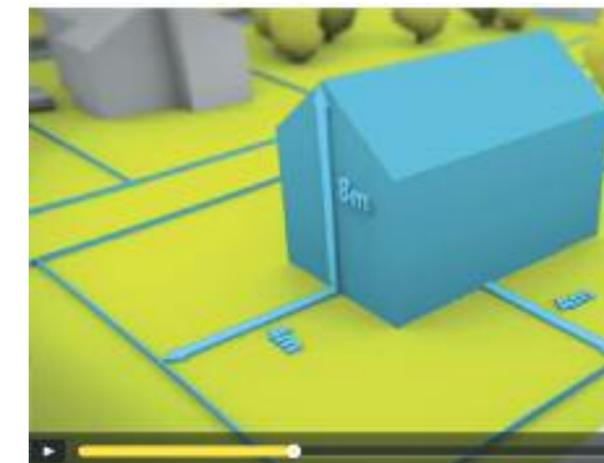
Plus fondamentalement, le futur PLU devra être conçu comme un véritable PLU projet ; c'est-à-dire non pas une compilation de règles de construction définies a priori, mais bien la traduction, partout où cela sera possible, d'intentions de projet contextuelles, d'orientations d'aménagement localisées. Par analogie avec les dispositions qui s'appliquent aujourd'hui dans les périmètres de protection du patrimoine urbain, les supports cartographiques du futur PLU devront rendre compte de principes clairs et précis.

Afin de rendre ces principes et leur traduction réglementaire les plus accessibles et permettre notamment une concertation éclairée avec le public, ce chantier du futur PLU pourrait se fixer parmi ses objectifs de concevoir un mode de représentation en trois dimensions et interactif ; un PLU 3D pour accompagner les transformations de la ville de manière contextuelle et démocratique.



Réserver au moins 50 % d'espaces en pleine terre dans la conception des projets immobiliers.
Favoriser le développement de la canopée urbaine.
Compenser par des hauteurs de bâtiments plus importantes.

Etablir des documents graphiques lisibles et interactifs pour permettre une appréciation fine et contextuelle des densifications acceptables.



Faire vivre le débat sur la ville : doter Montpellier d'un atelier d'urbanisme

La concertation conduite à l'occasion de projets d'urbanisations nouvelles est parfois perçue comme une formalité, un cadre réglementaire auquel se conformer.

Le réinvestissement urbain, la densification raisonnée des espaces habités comme leur simple transformation exigent une approche renouvelée du débat sur la ville ; une approche qui place les habitants et les acteurs de la société civile en situation de coproduction des projets d'aménagement. Les termes de cette ville négociée devront guider, à l'avenir, la recherche de processus collaboratifs, de nouveaux modes opératoires et de financement de l'aménagement que la collectivité s'attachera à susciter tout en faisant prévaloir les valeurs cardinales des politiques publiques en matière de mixité sociale et urbaine notamment. Il s'agira là de donner du sens collectif à la nécessaire transformation de la ville.

Dans cette optique, le projet urbain propose de faire vivre le débat sur la ville en dotant Montpellier d'un atelier d'urbanisme, animé par la collectivité et destiné au public. Espace d'information sur les projets, centre de ressources sur la ville, cet atelier pourrait également constituer le support de démarches participatives comme celle entreprise dans le cadre du projet d'aménagement du site de l'EAI. Adossé à une nouvelle agence d'urbanisme mutualisée à l'échelle de la région montpelliéraine, cet atelier pourrait, par ailleurs, être mis au service d'actions de concertation dépassant le seul cadre municipal et participer de la construction d'un espace de dialogue à la dimension métropolitaine de la ville territoire.



RETRANSCRIPTION DES DÉBATS

MICHAËL DELAFOSSE

Chers collègues, Mme le Maire, il s'agit de la dernière affaire importante de ce mandat. La délibération proposée n'est pas formelle mais de principe. L'ensemble des interventions réalisées ce soir autour du projet urbain seront consignées et annexées à l'ouvrage qui sera publié et qui rendra compte des grandes orientations de ce projet. Vos expressions, en tant que représentants de la Ville de Montpellier, comptent ce soir.

Nous tenons cette délibération au même moment où Paola Viganò, qui a été partie prenante de l'équipe, vient de recevoir ce soir, à 18 heures, de Mme la Ministre Cécile Duflot le grand prix de l'urbanisme, en particulier pour son travail à Montpellier. Bernard Reichen, qui avait aussi reçu le grand prix de l'urbanisme, s'exprimait sur le SCoT sous forme d'hommage. Nous nous inscrivons bien là dans la tradition d'excellence de Montpellier en matière d'urbanisme.

Je souhaiterais reprendre quelques éléments historiques. Nous avons à Montpellier une culture du projet. À partir de 1977 s'est développée une grande ambition de planification vers la mer. Chaque jour, en venant ici, nous mesurons l'avancée de ce projet exceptionnel. De nouveaux quartiers sont nés, avec l'ambition d'une écriture urbaine originale. Il s'agissait d'Antigone ; il s'agit à présent de Port Marianne et, demain, du quartier République.

Cette Assemblée, voici deux ans, a collectivement convenu de la nécessité d'engager un exercice de prospective à horizon 2040, pour définir notre stratégie d'aménagement et d'orientation pour la ville de Montpellier. Nous l'avons fait à une échelle peu commune. Nous réfléchissons habituellement à l'échelle du périmètre institutionnel de l'agglomération. Cela a été bien fait avec le SCoT.

Il s'agit parfois de l'échelle supérieure, à savoir celle de l'aire urbaine. Mais la fragmentation institutionnelle aujourd'hui ne nous le permet pas. Nous devons sans doute collectivement relever ce point. Nous avons donc travaillé à l'échelle de la commune, ce qui a été inédit.

La méthode, importante, a été suivie par une équipe très présente et impliquée. Nous avons retenu les urbanistes Bernardo Secchi et Paola Viganò. Ils ont fait le choix d'habiter à Montpellier, et non de recevoir les cartes et plans par mails. Ils se sont immergés dans la ville à travers des ateliers, des balades urbaines, deux assises et un processus participatif important. Ils ont investi la Maison de la démocratie, où les habitants ont pu s'impliquer. Certains d'entre vous ont assisté aux travaux et ont pu contribuer à la définition de ce projet urbain. La méthode a rencontré un succès auprès de la population. Elle nous permet aujourd'hui de proposer ces orientations.

Ces dernières sont soit précises soit générales. Il s'agit d'orientations prospectives, dont il appartiendra à ceux qui siègeront dans cette Assemblée d'y faire référence, de les mettre en œuvre ou de les écarter. Il est en tout cas question d'un socle de travail important pour aider les élus à la décision, dans la durée – seule échelle de temps valable en matière d'aménagement.

Sur quelles valeurs souhaitons-nous continuer à développer la ville de Montpellier ? Il convient d'abord d'affirmer une valeur d'hospitalité à l'égard de la croissance démographique. Regardons dans le rétroviseur avec fierté. Montpellier a gagné des habitants en même temps que la qualité de vie s'est améliorée. Nous voulons poursuivre cela. Il s'agit de ce que précisent les deux documents de planification, tel le PLH à travers la production de logements. Nous devons maîtriser cela. Que nous le voulions ou non, des gens souhaitent s'installer à Montpellier. Nous avons le devoir de les recevoir et de savoir les accueillir. L'enjeu n'est pas un enjeu de croissance ; il s'agit de savoir comment l'accueillir.

Par ailleurs, nous devons changer et faire évoluer notre modèle de développement. Celui-ci doit être plus sobre, eu égard à la ressource énergétique qui sera plus rare et coûteuse. Il existe moins de réserve foncière qu'aupara-

vant. L'idée de densifier est plus intense. Il est question de continuer à assumer ce pari d'une ville inventive, de la connaissance. C'est là, à l'image d'autres villes européennes (telle Heidelberg), que nous pouvons marquer notre distinction, notre atout, à savoir la recherche, l'université. Il s'agit de secteurs émergents (nano-satellites), historiques (médecine, agronomie), etc. En outre, la ville doit s'affirmer comme une ville en partage et une ville inclusive. Elle ne doit pas se fermer. Nous sommes dans le train-train du quotidien montpelliérain. Mais en regardant ailleurs, nous constatons que des villes se barricadent, se replient. Certains aménageurs viennent parfois avec des projets de quartiers entièrement sécurisés. Au contraire, nous pensons que la ville doit avoir un espace public généreux, qui suscite la rencontre. Il s'agit enfin d'anticiper et de s'adapter, en sachant être souple dans les projets face aux défis qui se posent. Il convient d'analyser les types de mobilité, ainsi que la manière de désimperméabiliser certains sols pour continuer le travail. Rendons hommage à Louis Pouget qui a travaillé sur les risques d'inondation. Notre ville va se réchauffer à cause du réchauffement climatique.

Une fois ces valeurs posées, quel est le cap ? Un plan guide affirmerait des orientations spatiales. Il s'agit d'abord d'affirmer l'idée d'une ville-parc, en connectant les parcs (Lunaret, Montmaur, Coteau, Grèzes, Grammont) et un parc de nos vallées (Lez, Mosson, Verdanson, Lantissargues, Lironde, Rieucoulon). Notre stratégie urbaine doit permettre de bâtir cette ville-parc. Il s'agit aussi de développer une canopée urbaine, de végétaliser la ville. Il convient ensuite de dessiner la ville par l'espace public. Nous avons des échanges rarement polémiques sur ces sujets. La polémique est plutôt de savoir quand nous aménageons tel espace public par rapport à tel autre. Cela fait partie des valeurs de Montpellier. Le projet urbain de long du Lez en est une très belle illustration. L'idée est de façonner notre territoire autour de l'espace

public, en travaillant sur des centralités continues. Il s'agit notamment de relier des espaces qui peuvent nous apparaître lointains, mais qui sont en fait si proches, en créant un certain nombre de continuités. Il s'agit des routes historiques comme la route de Ganges, les avenues de Lodève, Toulouse et Palavas, les rues des Faubourgs Boutonnet et Figuerolle. L'objectif est de créer une continuité avec l'hyper-centralité historique.

Il est aussi nécessaire de travailler sur les boulevards de ceinture. Il s'agit de ces grandes artères ayant des effets de frontière. L'objectif est de reconquérir les espaces du quotidien. Les parkings d'aujourd'hui peuvent devenir des espaces publics généreux, en repensant comme le prévoit le PLD la place de l'automobile. À ceux qui doutent, je rappelle l'histoire de la place de la Comédie. Cela pourrait concerner d'autres places (Max Rouquette, Alexandre Laissac). Il s'agit donc de ne pas concentrer uniquement notre énergie en faveur de l'espace public vers la mer, mais à l'échelle de la commune. Nous pourrions imaginer demain que ce parking se transforme progressivement en place. Il est par ailleurs question de recycler la ville. C'est en transformant la ville existante que nous pouvons avoir une densification raisonnée à une juste échelle. Nous devons considérer que la ville n'est pas un objet figé. Les bâtiments où se situait l'INSEE et ceux le long de l'allée de Montmorency ont vocation à changer. Il s'agit donc d'accompagner leur transformation. En donnant la priorité au réinvestissement urbain, nous rappelons les valeurs du SCoT.

Nous devons choisir des orientations, selon les opportunités économiques. Il s'agit par exemple de la zone de Pagézy, du nœud autour du Polygone et de l'ancienne mairie.

Concernant les enjeux du campus, il conviendrait de travailler avec ce triangle en direction d'une centralité continue. Il convient aussi de révéler le Verdanson

comme une grande promenade à travers la ville, en transformant les espaces alentours. Nous parlions tout à l'heure d'une opération autour de Philippidès. Il existe là un espace de reconquête, par la transformation de l'hôpital, qui doit se recycler et changer pour les besoins du service public. Il s'agit de créer une grande coulée verte et bleue dans la ville. L'une des orientations fortes du projet urbain est de travailler sur nos cours d'eau. Nous devons en outre travailler sur les continuités urbaines. L'une nous apparaît stratégique, entre La Paillade et Alco. Un travail remarquable a été fait avec le désenclavement par le tramway et l'implantation d'équipements culturels. Je ne crois pas que Pierresvives soit un mausolée. Il s'agit d'un geste important. L'idée forte consiste à travailler sur la ville existante. La ville n'est pas figée. Lorsqu'elle change, nous ne devons pas subir mais accompagner les transformations, à travers un plan et une stratégie. Par exemple, la rue du Père Soulas se densifie. Mais il s'agit d'une urbanisation à la parcelle, et non d'une densification maîtrisée et raisonnée. L'idée consiste à faire en sorte d'insérer la densification dans une stratégie à une échelle plus importante que celle d'une parcelle. Il existe dans la délibération des exemples très concrets, sur l'accueil des habitants dans la ville en améliorant leur qualité de vie.

Cela pose la question du défi de la mise en œuvre. À Montpellier, le projet ne vaut que s'il devient à terme une réalité. Nous avons engagé une opération d'urbanisme, qui peut être emblématique de cette stratégie de recyclage urbain, à savoir l'EAI. Il s'agit de la transformation des anciennes casernes, qui doivent accueillir des logements, un grand parc et des espaces publics. Ce savoir-faire pourra ensuite s'étendre à d'autres sites, à des échelles sans doute moins importantes. Il s'agit de bâtir la ville-parc, connecter les parcs et planter des arbres, penser la canopée urbaine. Pour chaque habitant qui arrive, nous pourrions planter un arbre. Il ne s'agit pas

de faire un slogan. Cela rafraîchirait et apaiserait la ville. Nous devons aussi moins artificialiser certaines parcelles, qui pourraient conserver un caractère végétal. Nous avons déjà une règle prescriptive à ce propos. 30 % de l'espace doivent être restitués aux espaces verts. Nous pourrions passer à 50 %.

Conscients du contexte budgétaire à surmonter dans la décennie qui arrive, nous proposons cent projets d'espaces publics, à l'image de ce que vous avez inauguré rue Marioge, où les habitants sont impliqués, où la reconquête se fait en concertation et où cela participe à la remise en estime dans chaque quartier. Un projet d'espace public peut être un projet fédérateur, qui mobilise et améliore le quotidien en empêchant de créer un sentiment de dépréciation que nous pouvons parfois ressentir. Il s'agit d'un espace pour les mobilités douces, ce qui est conforme à nos ambitions autour du PLD. Comment finançons-nous ces orientations ? Nous ne pouvons pas tout faire tout de suite. L'horizon est fixé à 2040, pour que la municipalité travaille sur la ville existante. Ainsi, à chaque fois qu'un projet immobilier est proposé, nous pourrions l'inscrire dans une stratégie d'ensemble. La densification sera raisonnée. Si nous densifions, cela améliorera la vie du quartier, sans l'affecter. Pour cela, des outils sont nécessaires. Il s'agit sans doute de conserver la ZAC, pour laquelle Montpellier a un savoir-faire exceptionnel. Nous proposons aussi de travailler sur la concession, qui nous a permis d'obtenir des résultats très encourageants. Je pense au travail sur le Petit Bard, avec la concession donnée à la SERM. La concession donnée à Grand Cœur nous a permis d'avoir une stratégie longue, pugnace et exigeante, mais qui porte ses fruits dans le centre historique. L'urbanisme négocié consiste, à travers les outils actuels de la loi, les projets urbains participatifs, à affirmer l'échelle de la stratégie, du plan et du partage de la rente foncière – un hommage devant être rendu à ce sujet à Raymond Dugrand.

À chaque fois que nous construisons en ZAC, la rente foncière est partagée. Les projets financent des conventions de participation, ce qui finance l'aménagement public. Lorsque nous construisons dans le diffus, le partage de la rente foncière n'est pas toujours au rendez-vous. Il existe là un enjeu essentiel. Par les mécanismes de l'aménagement, nous pouvons solliciter moins le contribuable que si nous avons une intervention ex-nihilo. Ce que je décris ici est complexe, mais essentiel. C'est ainsi que nous pourrions financer la ville de demain et continuer à améliorer la vie des habitants de Montpellier, dans le cadre d'une transformation urbaine par une densité maîtrisée.

Nous ne pourrions plus faire de l'urbanisme comme avant, après le travail réalisé autour des balades urbaines et des modalités de concertation. Nous devons absolument rendre ces délibérations, si souvent techniques et présentées parfois tambour battant. L'urbanisme est éminemment politique. Il s'agit d'une des compétences essentielles de la commune. L'une des orientations à court et moyen termes que nous pourrions prendre consiste à adopter un PLU en trois dimensions. Cela permettrait qu'à chaque fois qu'un permis est délivré ou refusé, ou à chaque fois que quelqu'un a un projet, il puisse immédiatement le visualiser et comprendre comment évolue sa ville. Mon ami Gilles Buna, adjoint à l'urbanisme de Lyon, a mené cela sous l'autorité de Gérard Collomb. Cela permet aux habitants de s'approprier la ville, d'en comprendre les transformations. Je crois que cela permettrait d'avoir un débat démocratique plus serein.

Les Montpelliérains ne comprendraient pas qu'après avoir participé, nous ne puissions pas nous doter d'un atelier d'urbanisme. Il s'agirait en tout cas d'un lieu où nous confronterons et discuterons les projets. Ceux qui ont la charge de décider pourraient engager des discussions sur l'aménagement des projets. À ce titre, Mme le Maire, vous venez de recevoir à Lyon un prix

sur les modes de concertation autour du numérique dans le quartier de La Pompignane.

J'en arrive à la conclusion de cette présentation.

L'idée est la suivante. L'ambition d'excellence qui a fait la renommée de Montpellier à travers son projet urbain le long du Lez, la force que nous avons acquise à travers nos savoir-faire – et je rends hommage à la SERM ainsi qu'aux équipes et élus qui ont porté ce projet – doivent être portés sur la ville existante, avec les mêmes niveaux d'ambition et les mêmes exigences. Elles doivent répondre à des défis pour le XXI^e siècle : le réchauffement climatique, la nécessité de promouvoir le « vivre ensemble » par l'espace public, une nouvelle relation pour la capitale européenne de la biodiversité entre la ville et la nature, être capable de porter un urbanisme participatif et approprié, dans lequel peuvent s'engager les citoyens. Nous devons accueillir 100 000 habitants dans les trente prochaines années. Certains diraient que cela fait peur. Mais en tant qu'élus responsables, nous devons dire que cela est un formidable défi. Il n'existe rien de plus exaltant pour ceux et celles qui participeront aux débats futurs pour l'avenir de Montpellier. Je vous remercie.

FRANCIS VIGUIE

Ce débat est extrêmement important puisqu'il concerne la ville de demain et des enjeux significatifs. Nous considérons qu'il existe un certain nombre d'idées nouvelles intéressantes, en particulier la structuration du parc des vallées par quatre cours d'eau, la place du Verdanson. Nous sommes aussi favorables à l'existence d'un atelier d'urbanisme, à l'instar de ce qui existe dans d'autres villes. Nous sommes contre la Métropole et un transfert des pouvoirs en matière d'urbanisme. Nous souhaitons toutefois noter quelques problèmes à traiter. Le premier est l'augmentation de la population. En 1981, nous comptions 195 000 habitants et 65 % des espaces disponibles urbanisés. En 2040, avec 340 000 habitants, combien restera-t-il d'hectares non urbanisés ? En outre, nous refusons une segmentation de la ville, avec un centre-ville historique, des lieux de consommation, etc. Dans le nouvel espace, la pire des catastrophes serait d'avoir des quartiers dortoirs, où la vie ne serait pas celle d'un quartier. Se posent les questions du rythme d'arrivée de la nouvelle population, de la stabilisation de la structuration de ces quartiers, du temps nécessaire à la création des habitudes et d'une vie de quartier. Il s'agit d'une projection, mais il serait nécessaire d'analyser les questions des écoles, des médiathèques, des marchés. Il nous semble qu'il existe un certain nombre de points qui sont insuffisamment évoqués et qui posent problème. S'agissant de cette arrivée de population, nous n'entrons pas dans la logique des métropoles et d'accumulation, mais nous voulons envisager un aménagement global du territoire qui concerne la Ville de Montpellier, l'Agglomération et le Département. Il s'agit pour nous de prendre en compte l'intensification de l'étalement urbain, avec les problèmes qui sont à la clé, c'est-à-dire la manière de prendre en compte le rythme des arrivées massives de nouveaux habitants pour que cela se passe dans

de bonnes conditions, dans une ville vivante.

Le deuxième problème qui nous semble important et qui n'est pas évoqué est la question des transports et des déplacements. Tout le monde sait que Montpellier connaît déjà des problèmes importants d'embouteillage, de circulation. En passant à une autre échelle, les problèmes se multiplieront. Nous pensons qu'un plan d'ensemble, qui manque ici, est nécessaire : un parking à l'entrée de la ville, un maillage de bus et de minibus, des pistes cyclables, des zones limitées à 30 km/h, des déplacements doux. L'objectif est de développer les transports publics, en allant vers leur gratuité – ce qui est une autre discussion.

Le troisième point que nous voulons évoquer est le doublement de l'A9 et l'entretien du boulevard périphérique. Qui paie et qui finance ? Il ne s'agit pas d'une petite affaire.

Nous souhaitons également évoquer l'absence totale de volonté politique de mettre en place du ferroutage. Dix-sept mille camions passent tous les jours par Montpellier. La nouvelle gare TGV n'est pas une gare de fret. Une LGV n'est pas une ligne de fret. Par ailleurs, la prolongation de la ligne 1 aura un coût. Pour ce qui concerne cet espace, il existe une dimension critique, notamment de la part de spécialistes qui ont travaillé sur la gare TGV, le nouveau quartier OZ. Nous pouvons avoir des ambitions autour de ces questions, y compris celles relatives aux terres agricoles en lien avec la proximité, les circuits courts et les jardins partagés.

S'agissant de l'emploi et de la pauvreté, il est indiqué que sur l'ensemble de la ville, l'activité productive jouera pour 16 % et l'économie publique pour 84 %. Se pose le problème d'un développement qui repose sur une activité productive extrêmement faible, ce qui engendrera des difficultés de fonctionnement. Une réflexion est donc nécessaire sur les questions de l'emploi, de l'arrivée d'entreprises, afin de stabiliser le niveau de population.

Concernant le financement global, j'entends que cela sera fait au fur et à mesure. Mais nous devons tout de même nous projeter. De telles réalisations ont un coût significatif, y compris le doublement de l'A9. Il serait nécessaire d'étudier les conséquences que cela aura sur d'autres priorités.

MARIE MASSART

Je tiens en premier lieu à saluer cette initiative. Cette démarche permet de prendre le recul nécessaire pour penser le développement de Montpellier. Ce débat est important car il interroge le futur de la ville. Quelle croissance urbaine demain, selon quel modèle de développement, à quel prix et pour quoi faire ? Concernant la méthode, un autre aspect positif mérite d'être souligné. Il s'agit du débat public qui s'est déroulé avec les Montpelliérains durant toute cette année. Je souhaiterais à présent aborder quelques éléments de fond. Je lis dans le rapport qui nous est soumis que « la croissance pour la croissance ne peut être une fin en soi ». « Montpellier ne doit pas se rendre dépendante de la seule économie résidentielle exposée aux variations des flux migratoires. Son développement sur le long terme doit résolument prendre appui sur les bases durables des atouts propres ; en premier lieu sa ressource universitaire, la recherche et l'innovation. » Nous pouvons avoir un consensus politique à ce sujet. Mais convenons que ce n'est pas la surenchère d'infrastructures et de grands équipements qui peut fonder un développement durable. Cela peut tout juste faire l'illusion le temps des chantiers ; après vient celui de la facture pour la collectivité – et donc pour le contribuable. Je prends l'exemple de la ville de Valence, en Espagne. Elle a cru pouvoir doper son économie à coup de projets pharaoniques : un nouvel aéroport, une nouvelle cité des sciences, un nouvel opéra, un circuit de Formule 1, des hôtels de luxe. Valence devait être la métropole du futur, celle qui ne fixe aucune limite. Tous ces grands chantiers étaient défendus au nom de la création d'emploi. Des emplois ont certes été créés, mais détruits en plus grand nombre encore. Le nouvel aéroport de Valence a coûté 150 M€. Il s'agit aujourd'hui d'une cathédrale dans le désert, sans aucune activité. L'opéra et la cité des sciences

sont des gouffres financiers qui ont mis la Ville de Valence en faillite. En 2005, au moment des grands travaux, le taux de chômage était de 7 %. Il atteint aujourd'hui 26 %. Montpellier n'est pas à l'abri de telles dérives et de tels excès. De ce point de vue, le slogan promu par l'agglomération « Montpellier Unlimited » ne peut que nous inspirer la prudence.

Nous savons tous que les finances de nos collectivités sont limitées, comme nos ressources foncières, nos ressources énergétiques, nos ressources en eau. Or nous nous apprêtons à construire une nouvelle autoroute. Il s'agit, pour ce doublement de l'A9, de six voies de circulation supplémentaires sur 25 km pour près de 1 Md€. Je sais malheureusement que les écologistes ont perdu leur combat, malgré un avis défavorable unanime de la commission d'enquête indépendante, qui s'est prononcée en 2005 sur un projet imaginé dans les années 1980. L'équipe Secchi-Viganò a pourtant alerté sur l'absurdité d'un tel projet autoroutier. Montpellier pourrait s'engager, à l'instar du Conseil général de l'Hérault, à refuser de financer les investissements qui devraient être pris en charge par Vinci.

Je voudrais à présent parler du projet de gare TGV. Les écologistes sont bien sûr favorables au développement du train, mais pas à n'importe quel prix ni dans n'importe quelles conditions. Tous les spécialistes s'accordent à dire que le trafic annoncé dans la nouvelle gare TGV sera faible : moins de deux millions de passagers, soit deux fois moins que le trafic de la gare d'Avignon TGV. Tant que la ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan n'est pas réalisée, rien ne justifie la création d'une nouvelle gare TGV à Montpellier. Bâtir une nouvelle gare revient à engager 200 à 300 M€, pour construire la gare elle-même mais aussi pour les transports urbains et les infrastructures nécessaires afin de la desservir. Des études de marché doivent être réalisées. Aucune n'a été produite. Rien n'atteste aujourd'hui avec sérieux la ratio-

nalité économique d'un tel projet. Or nous savons bien que de tels investissements viendraient aspirer nos capacités budgétaires pour au moins une décennie. Ces investissements rendraient impossible l'action proposée dans le cadre du projet urbain, à savoir réinvestir les quartiers existants, requalifier les espaces urbains délaissés depuis trente ans. Nous ne pouvons pas tout financer ; des choix s'imposent. C'est pourquoi il serait sage de différer la réalisation de la gare TGV.

Je veux terminer mon intervention sur la ligne directrice proposée pour le projet urbain de Montpellier : « Bâtir une ville-parc. » Comment pouvons-nous parler de « ville-parc » et sacrifier les boisements du parc Montcalm ? Comment pouvons-nous parler de « ville-parc » et détruire les alignements de platanes de l'avenue Lépici et du boulevard Henri IV, à l'occasion du projet de ligne 5, alors que des solutions existent pour préserver ce patrimoine ? Bâtir une « ville-parc », réinvestir les espaces publics, re-cycler la ville : cette feuille de route peut nous réunir. Mais il convient de veiller au passage des paroles aux actes, qui demeure un véritable défi – qu'il conviendra de relever tous ensemble. Je vous remercie.

JEAN-LOUIS GELY

Les principes et valeurs posés par le projet urbain à horizon 2040 correspondent aux objectifs et nécessités que nous envisageons en matière d'école, de construction scolaire et de réussite éducative. Le projet urbain permet de dégager des prospectives sur la conception de l'implantation et du développement de nos services publics, de nos espaces publics communaux – telles les écoles. Michaël a très bien indiqué cela, tout en soulignant l'efficacité et l'efficience du développement urbain à l'échelle de la ville et de l'intercommunalité depuis trente ans. Nous sommes à la fin d'un cycle et les conceptions qui présidaient à ce développement voici trente, vingt ou dix ans, pour pertinentes et utiles qu'elles ont été, à un moment où les crédits n'étaient pas aussi congrus qu'aujourd'hui et où les réserves foncières autorisaient encore une forme d'étalement urbain, doivent évoluer, c'est-à-dire coller à une modification des réalités physiques, économiques, sociales et en termes de style de vie. La sociologie de notre ville a changé. La demande sociale concernant la mobilité, l'usage de l'espace public, le cadre de vie, le confort individuel et collectif, n'est pas le même dans les années 2010 et dans les années 1980 ou 1990.

Je veux reprendre la description réalisée par Michaël, qui figure de façon prégnante dans l'analyse de l'équipe de Bernardo Secchi et Paola Viganò, du mode de développement à partir et autour des zones d'aménagement concerté. Il s'agit d'un logement sur deux produit dans ce cadre des ZAC, d'un espace public qui irrigue les nouveaux quartiers et qui se trouve produit – et donc financé – en tout ou partie dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble. Cela est très bien. Mais pour procéder de la sorte, qu'est-ce qui est nécessaire ? De l'espace. Or celui-ci se raréfie, puisque le développement réalisé existe et que le territoire de la ville a des

limites. Comme ceci figure aussi dans le rapport, nous devons prendre garde que le fait d'indexer une stratégie de développement urbain exclusivement sur des ZAC aboutisse à voir se juxtaposer des quartiers qui, même s'ils sont pourvus de grandes qualités architecturales et de services, peuvent fonctionner à la longue de manière introvertie. L'adjoint aux écoles que je suis est sensible à ce phénomène. Nous plaçons pour la mixité géographique, pour la mixité sociale. C'est à l'ouverture et à l'intégration que nous devons donner leur lettre de noblesse, et non au cloisonnement ou à l'enclavement. Puisqu'il existe des ZAC, il s'agit de les lier par des aménagements adéquats de circulation selon des modes humains (« doux »), selon des investissements doux pour le portemonnaie de la collectivité – et donc des contribuables. Je crois à une idée forte qui sous-tend le projet urbain, consistant à exposer l'idée de centralité continue. Il s'agit d'une réponse à une intervention précédente sur le risque d'avoir des sortes de centres indépendants, avec des spécificités dédiées. Je crois à cette idée de centralité continue, exposée et illustrée dans le projet, plutôt qu'à une simple somme de centralités locales, dont nous savons bien que, prises les unes à part les autres, elles pourraient favoriser des dualités, des fragmentations ou des ruptures. Les centralités continues sont par exemple le campus dans la ville ou la ville dans le campus, les coulées et les promenades, longues, physiquement abordables, le long des rivières et fleuves côtiers – par ailleurs très souvent méconnus et stigmatisés. Il s'agit aussi des espaces verts et des parcs, nombreux à Montpellier. La ville est une ville verte, mais ses parcs ne sont pas toujours identifiés par la population et sont insuffisamment inscrits dans une cohérence territoriale perceptible par le commun des mortels. Je reviens à la problématique éducative et scolaire. Les lieux d'installation des groupes scolaires doivent être inclus dans notre réflexion urbanistique. Je ne viens pas

insinuer qu'il serait nécessaire de réviser l'existant dans sa totalité. Mais il existe des situations dans lesquelles, en fonction de l'évolution de certains quartiers, les écoles ont vu s'affaiblir la mixité sociale et perdre de leur attractivité. Cela est toujours injuste car les équipes pédagogiques et d'animation sont d'une qualité et d'un dévouement identiques à ce que nous trouvons partout ailleurs. La logique d'inscription dans les écoles est celle de la carte scolaire. Nous devons maintenir ce principe en évitant par exemple des dérogations de complaisance. Il s'agit de ce à quoi s'est attachée, tout au long de ce mandat, la Commission dédiée que j'ai présidée, avec les instances académiques, les syndicats enseignants et les fédérations de parents d'élèves. Mais dans certaines circonstances, il convient de nous interroger sur l'opportunité d'implanter des groupes scolaires à la jointure de deux quartiers plutôt qu'au cœur de l'un et/ou de l'autre. En effet, le carrefour est un brassage et ce dernier implique une mixité, une intégration, une découverte de l'autre, une excitation de la curiosité. Il s'agit d'une piste de réflexion concrète pour les réaménagements à venir dans le cadre du projet urbain.

Par ailleurs, je veux insister sur un autre principe d'action qui sous-tend le projet urbain et qui est également applicable à nos écoles et à d'autres services publics. Il est dit qu'une politique urbaine confortable, équitable et sociale, passe par une préoccupation portée en termes d'investissements productifs sur les quartiers anciens et leurs équipements publics à rénover, agrandir, moderniser et densifier. C'est ainsi que nous devons envisager, dans un avenir de court à moyen termes, l'évolution de notre patrimoine bâti scolaire. Nous avons un peu plus que commencé, comme en témoignent des opérations importantes qui seront réalisées dans le cadre du budget 2014. Je peux citer les quartiers. Cela est d'ailleurs curieux. Certaines écoles ont été citées. Elles viennent de subir, dans le bon sens du terme, une rénovation complète en

cours de livraison. À La Paillade, au Petit Bard, dans le quartier Cévennes, dans plusieurs vieilles écoles du centre-ville et des faubourgs : je dis souvent que nous devons veiller à la cohérence qualitative d'accueil des usagers de nos écoles, sur tout le territoire de la commune, et nous rapprocher pour les bâtiments les plus anciens de l'excellence requise par les normes présidant désormais à la construction des écoles nouvelles sur les plans de l'énergie et de l'espace disponible en particulier. Investir dans la rénovation est aussi noble qu'investir dans du neuf. Pour mener à bien une telle politique, nous devons lui donner de la lisibilité vis-à-vis des usagers, des enseignants, des personnels communaux, des familles, et l'inscrire dans un engagement en l'intégrant dans les programmations pluriannuelles d'investissement – et non simplement dans les crédits globalisés dédiés à la maintenance, dont l'individualisation des financements se fait année après année.

Le rapport présenté par Michaël Delafosse relève la difficulté de financer l'aménagement au sens large, phénomène que l'évolution de la conjoncture ne fait que souligner davantage. Le projet propose, sans renoncer aux ZAC, d'adapter les outils d'intervention de la collectivité aux contraintes du réinvestissement urbain et en appelle pour cela à une diversification des formes de partenariat entre la collectivité et les opérateurs privés d'une part, et à une maîtrise publique des mécanismes de partage de la rente foncière d'autre part. J'y suis très sensible pour les opérations qui se déroulent dans le cadre des ZAC. Nous savons à quel point cela est beaucoup plus difficile pour ce qui concerne des quartiers où se développent des constructions diffuses. Cela pose quelques problèmes. Ces constructions diffuses échappent à une prospective, à une programmation et, donc, à une évaluation concrète des besoins en termes de services publics et de places dans les écoles. Autrement dit, il s'agit, dans les opérations concertées comme dans

les dispositifs diffus, de savoir orienter davantage nos moyens vers la réalisation d'équipements publics que ces opérations, qui ont pour effet de faire progresser la démographie, nécessitent absolument. Il s'agit de trois axes de réflexions fortes que le projet urbain va permettre d'architecturer. La prochaine équipe municipale pourra s'y plonger de façon très concrète. Certains préceptes, principes ou propositions inscrites dans le projet peuvent déjà trouver des concrétisations très rapides, en matière de transports doux, d'aménagements, d'espaces conviviaux. J'ai le souvenir de la projection par l'équipe Secchi-Viganò de diapositives sur des aménagements effectués dans le centre de New York, qui peuvent être en même temps que l'utilité stricte qu'ils ont un excellent exemple mobilisateur et fédérateur pour les populations, afin qu'elles sachent aussi s'investir dans des concours d'idées, constructifs et participatifs, pour ces aménagements qui les concernent directement. Merci.

MUSTAPHA MAJDOUL

Au titre du projet urbain 2040, vous nous présentez un long rapport, fruit de nombreuses réunions menées par plusieurs cabinets d'études. Certains points ont été évoqués par mes collègues Marie Massart et François Viguie – je n'y reviens pas. Mais je vais m'attarder sur la conversion de l'EAI. Personne n'ignore ici nos demandes de sanctuariser les 23 hectares du parc Montcalm. Mme le Maire, le fait de protéger ce parc de l'appétit des promoteurs permettra non seulement de créer le parc central de Montpellier mais va dans le sens d'une véritable ville végétale, plutôt que dans celui d'une ville de plus en plus minérale marquée par la bétonisation de nos espaces verts, comme nous l'avons subie dans le passé. Cette politique de la ville végétale devra permettre de mettre au service des Montpellierains de véritables lieux de vie tournés vers l'environnement et non plus vers une succession de squares. Le parc Montcalm, Thomassy comme d'autres lieux emblématiques de notre ville devront être les marqueurs d'une nouvelle politique urbaine que porte le Groupe Europe Écologie-Les Verts.

CHRISTOPHE MORALES

Il existe des paroles et des écrits, le débat et l'arbitrage. Ce soir, au regard de la délibération, je suis pleinement satisfait et rassuré. L'écrit restera. Les paroles qui ont été prononcées me blessaient par rapport au travail que nous avons mené. L'arbitrage politique est aussi nécessaire. L'urbanisme est un appendice du pouvoir politique. À un moment donné, il convient de trancher et de prendre des décisions, même si nous nous honorons de la plus large concertation possible – qui peut aller jusqu'à une certaine codécision. Je me réjouis de la méthode, qui ressemble à celle que nous avons portée à l'agglomération au travers du schéma de cohérence territoriale. Cet exercice de prospective fut difficile. Mais il n'a pas existé de confusion entre la planification stratégique portée par l'Agglomération, qui fixe un cadre pour les dix ans à venir – même si le SCoT est en révision partielle –, et le PLU futur de Montpellier. Je suis ravi de constater la continuité de pensée et d'orientation. Il existe bien une articulation, un emboîtement entre les différents documents et orientations de la ville centre et de son grand territoire. Le SCoT est rappelé dans le document, avec ses idées d'économie de foncier, sa construction autour de la grande armature des espaces verts et naturels. Nous sommes dans la même philosophie avec l'ambition portée sur la ville-parc. Le SCoT pose aussi les questions de la densité urbaine. Il s'agit aussi du PLH. La mixité n'est pas seulement sociale, mais de fonction. Les services de la proximité sont présents pour que la vie sociale soit la plus riche possible et que l'intégration des nouveaux habitants soit la plus facilitée possible de manière à ce qu'apparaisse une grande cohésion sociale au niveau de la ville. Le PLH portait cela, en termes de mixité d'habitats, de mixité de fonctions et de services aux populations. Il existe par ailleurs un document important, assez méconnu, à savoir le plan de déplacement urbain (PDU).

Un grand nombre d'éléments y figuraient, notamment le fait que la part modale de l'automobile tomberait à 35 % sur la ville de Montpellier – comme cela a été le cas sur le fuseau du tramway. Cela se fera naturellement, comme cela a été réalisé dans de nombreux quartiers de grandes villes françaises (Paris, Lyon). Le PDU prend aussi en compte les déplacements sur les grandes orientations et sur leur traduction dans les villes. L'accent est mis dans ce document sur la qualité de l'espace public. Nous avons aussi montré des images dans le PDU, c'est-à-dire des transformations de communes, notamment leur centre-ville, qui donnaient envie d'aller vers des villes apaisées, des centres piétonniers, etc. Nous retrouvons cela ici. La logique du déplacement de l'auto-route consiste à permettre de scinder en deux les grands flux régionaux, internationaux et les flux locaux, et à faire en sorte que la future rocade urbaine, avec son bouclage à l'est et à l'ouest, crée des points d'interconnexion et d'intermodalité pour éviter les transits parasites dans le centre-ville et pour libérer l'espace routier pour ceux qui en ont réellement besoin (infirmières, représentants de commerce, taxis, etc.). Il s'agit aussi de faire en sorte que l'espace public gagne en superficie et en qualité. Ce véritable plan de lignes de tramway et de lignes de bus à haut niveau de services pourront faciliter un cœur de ville apaisé.

J'insiste sur la Lagune. Lorsque nous parlons du projet OZ, nous oublions de préciser qu'il va permettre de rétablir 200 hectares d'espaces naturels, dont 80 hectares d'espaces naturels et lagunaires. Cela est écrit. Il s'agit également de la réhabilitation du Nègue-Cats, avec sa grande allée alluviale. La préoccupation de la lagune est poussée jusqu'à récupérer, réparer et compenser ce qui n'a pas été fait dans les années 1970, comme le relogement complet du Fenouillet pour retrouver les zones de submersion naturelle (de la Lironde, du Nègue-Cats ou du Lez). Nous sommes donc dans cette philosophie.

Je suis aussi rassuré par l'intégration de problématiques posées depuis longtemps, comme celle de la porosité du campus. De nombreuses études disaient que cela était nécessaire. Il est démontré ici que cela est indispensable. Il est important de le souligner à nouveau. L'étude de la trame verte et bleue, dont le projet de la Marathonienne que vous portiez, était aussi un instrument important. Il s'agit aussi des déplacements doux, des rivières urbaines (le Verdanson, le Lantissargues et le Rieu Coulon, qui permet une jonction directe avec le parc des Grisettes, l'Ecoparc, le parc d'Ovalie jusqu'aux Bouisses). L'hydraulique urbaine est au service du projet. Ce point est important. Les préoccupations du réinvestissement urbain sont donc centrales dans le SCoT. Nous en faisons à juste raison un axe majeur du développement à horizon 2040, avec l'idée du renouvellement urbain. Il sera nécessaire d'inventer de nouvelles méthodes, de faire de la pédagogie afin de faire accepter l'idée de la densité (appelée intensité, parce qu'elle était corrigée par la compensation verte, la mobilité retrouvée et l'hydraulique maîtrisée). Nous avons travaillé avec les communes lorsque nous avons mis en place une recherche systématique du foncier. Il s'agissait de voir comment le maîtriser et faire en sorte qu'il soit abordable. Des études de définition, des plans de référence, des études urbaines ont permis d'aboutir, dans certaines petites communes, à la mise en place de PLU qualitatifs morphologiques. Cela a été rendu possible grâce à la volonté de faire en sorte que ce soit le projet qui initie la règle, et non l'inverse. J'avais regretté la dernière fois l'absence d'un réel discours sur l'économie productive. Elle existe ici. Le président de l'Agglomération, Jean-Pierre Moure, l'a d'ailleurs rappelé au Corum. Il était intervenu pour dire qu'une économie productive était nécessaire et qu'elle permettrait de faire en sorte que le réinvestissement urbain soit financé, non avec les outils habituels des ZAC, mais avec la richesse endogène de la ville, les projets urbains partenariaux et la

concession – instrument à mettre en place.

Mon regret concernant ce document – corrigé par l'intervention de M. Aslanian au sujet du trophée – concerne l'absence de la réflexion sur le numérique. Il n'est pas fait référence à la ville intelligente ou au numérique. Or ce dernier va de plus en plus faciliter la vie des citoyens, leur apporter des services (mobilité, hydraulique, mutualisation énergétique). Ce domaine est tellement intégré dans notre ville que nous l'avons peut-être un peu passé sous silence. L'Écocité, en grande partie sur la ville de Montpellier, est un exemple favorable. Merci de m'avoir écouté.

JACQUES DOMERGUE

Je n'avais pas prévu d'intervenir, mais il existe tant d'éléments surprenants dans ces interventions que j'ai changé d'avis. J'ai assisté à la présentation du PLU au Corum. J'ai entendu un grand nombre de mots sur la façon d'imaginer la ville de demain. Voici quelques mois, il s'agissait de la ville campus ; il est à présent question de la ville-parc. Une dame avait dit qu'il est bien beau de parler de l'espace public, mais en n'assurant pas la propreté, la tranquillité, les transports, tous les mots prononcés n'ont plus de sens. J'ai l'impression que nous sommes aujourd'hui dans une philosophie futuriste de la ville. Ce jour-là étaient présents ceux qui présentaient le plan « Montpellier 2040 » que ceux qui avaient réfléchi au plan « Montpellier 2020 ». J'entends les Verts prêts à vendre leur âme pour soutenir le candidat socialiste avec qui ils ne partagent rien. Ils se sont battus contre le doublement de l'A9, contre la bétonisation, pour que le tramway ne passe pas dans le parc Montcalm. À l'heure où M. Majdoul parlait du tramway qui éviterait le parc Montcalm, M. Moure, au Medef, disait le contraire. Ils ont en effet prévu de construire dans la zone du parc. Il conviendra un jour de mettre fin à ces incohérences. Le projet de réflexion sur la ville de demain est tout à fait louable et indispensable. Mais je n'ai à aucun moment entendu parler de la ville qui sera, demain, une véritable métropole, c'est-à-dire une ville dans laquelle il existera une multi-centralité. La ville de demain ne sera pas le Montpellier d'aujourd'hui. Cette ville comptera 500 ou 600 000 habitants, où il existera des mairies de quartier – même si les maires des communes y sont opposés aujourd'hui. Pour chaque quartier, il convient de réfléchir à la façon dont les gens vont vivre ensemble. Nous devons travailler sur la qualité de vie, qui ne passe pas uniquement par des élucubrations d'urbanistes qui voient la ville telle qu'elle ne sera peut-être jamais, mais par

une éducation des hommes et des femmes pour communiquer, vivre ensemble et respecter leurs voisins. Nous ne voyons pas cela aujourd'hui. Ce projet, qui peut être intéressant sur le long terme, ne correspond pas à ce que les gens attendent et verront demain. Nous devons réaliser la transition vers cette ville hyper-futuriste que vous voulez imaginer, où tout serait beau et aseptisé. Ce sont des siècles qui nous séparent de cela, aujourd'hui. J'ai l'impression que vous êtes enfumés par ces urbanistes qui réfléchissent à une ville d'un autre siècle, sans voir ce qui est nécessaire de faire aujourd'hui et en ignorant la réalité du quotidien.

MARC DUFOUR

Je vais essayer de respecter le règlement intérieur, que nous avons tous voté, c'est-à-dire de parler moins de cinq minutes. Je salue d'abord le travail qui a été fait par Michaël, sous votre impulsion, Mme le Maire. Il s'agit d'un véritable acte politique, au sens le plus fort du terme. Un projet pour 2040 s'affranchit des contraintes électorales et du travail politicien. Il est intéressant de constater que, malgré les clivages politiques qui animent cette Assemblée, nous arrivons à trouver matière à discuter. Voilà le sens que nous devons porter dans une action politique. Le fait d'offrir ce projet comme cadre de réflexion est un cadeau que vous faites à la Ville de Montpellier, Mme le Maire. Il s'agit d'un projet généreux, qui met l'homme au cœur de la ville. Je pense que tout a été pensé en fonction des habitants, ce qui est très important. Je ne vais pas reprendre tout ce qui a été dit. Je voudrais tout de même dire deux mots sur l'économie, qui soutient une vie sociale. L'économie de Montpellier est présente ou résidentielle. Aujourd'hui, 80 % des emplois créés dans la ville le sont en relation directe avec la croissance démographique, c'est-à-dire avec la consommation des habitants de l'aire de Montpellier. Il est donc nécessaire que ce projet intègre ce paramètre, puisque les 20 % restants sont liés à l'emploi productif – dont 4 % à l'emploi industriel. Nous devons avoir ces chiffres en tête. L'innovation et la ville numérique sont de nature à permettre d'orienter notre économie. Cela ne se fera pas d'une manière radicale. Vivre ainsi est une des caractéristiques de notre région. Si nous voulons faire progresser les niveaux de vie des habitants, il est nécessaire de maintenir une attractivité importante. C'est pourquoi cette attractivité doit se décliner dans la qualité de vie, dans l'environnement, le logement, l'architecture, les services offerts (éducation, soin, culture, sport, etc.). Il s'agit d'une ligne politique qui doit être maintenue et intégrée dans

le projet urbain à long terme. Vous avez raison, M. Domergue, de souligner que nous ne parlons pas d'un plan politique mais d'un cadre de réflexion globale pour transformer la ville. Cela est important car si nous ne fixons pas les limites, nous ne pourrons pas définir la tactique à adopter, année après année. J'ai été heureux d'entendre Christophe Moralès parler de cohérence entre ce qui a été réalisé au niveau de l'agglomération et au niveau de la ville. Je regrette presque que cette démarche n'ait pas été totalement identique au niveau de l'agglomération et du bassin urbain. Cela est indispensable. Nous devons prendre en compte ce que consomment ou produisent les gens qui vivent dans ce bassin de vie de Montpellier et plus largement. Une attention plus poussée aurait été bienvenue s'agissant des systèmes de transport. Les chronocartes, outils qui permettent de mesurer les temps de transport d'un point à un autre et déforment les territoires en fonction des difficultés en la matière, nous enseigneraient sur ce qu'il convient de faire pour avoir une parfaite cohérence à l'intérieur de la ville et du bassin urbain. Je salue en tous les cas ce projet. Pour une fois, nous sortons d'une politique à court terme pour avoir une vision plus large. J'entends un grand nombre de réactions au sujet du parc Montcalm. Mais heureusement que Mme Mandroux a pris la décision d'acquérir cette trentaine d'hectares. Aujourd'hui, nous ne nous poserions pas la question de savoir si nous faisons passer le tramway devant ou dehors. Des promoteurs auraient acheté cela et la qualité de l'environnement ne serait pas au rendez-vous. Il s'agit donc encore d'une réalisation pertinente, Mme le Maire.

MADAME LE MAIRE

Vous avez compris l'intérêt de ce projet urbain. Depuis longtemps, le taux de croissance démographique de Montpellier figure parmi les plus importants de France. Nous nous devons donc de réfléchir au long terme. Nous connaissons aujourd'hui les conséquences de l'absence d'anticipation de la croissance démographique par les villes. Sur le long terme, le centre se désertifie parfois et les zones périphériques se dénaturent progressivement. Regardez ce que donnent toutes les zones construites en périphérie des grandes villes sur le plan social et sur le plan architectural. Personne ici n'a envie d'une ville où les gens habiteraient en périphérie, dans des bidonvilles et des zones de non droit. Pourquoi avons-nous eu cette réflexion ? Parce que nous savons que nous sommes en croissance démographique. Nous souhaitons que chaque citoyen de Montpellier, quel que soit son quartier, vive dans des conditions humaines. Vous savez que je dis depuis le début : « Mettez-moi de l'humain dans l'urbain. » Chacun doit pouvoir trouver devant chez lui un espace vert et des conditions permettant de rejoindre un groupe scolaire ou une salle de gymnastique. Personne ne doit être isolé. Il convient de corriger toutes les erreurs qui ont été faites sur le plan de l'urbanisme. Bernardo Secchi et Paola Viganò nous ont dit tout de suite que Montpellier était une ville fermée. Peut-être n'étions-nous pas conscients de cela. Une restructuration est nécessaire. Ils nous proposent notamment de fluidifier le Verdanson. Nous devons tenir compte de ces réflexions, même s'il s'agit de réflexions d'urbanistes, dans le prochain plan local d'urbanisme. Je prends souvent l'exemple de Tournezy, qui est une erreur évidente d'urbanisme. Le quartier est totalement isolé au bout de la Restanque. Si nous ne relient pas les Près d'arènes par la ZAC de la Restanque à Tournezy, il existera des problèmes dans ces quartiers. Il est important de reconstruire la ville sur la ville, ce qui

est plus beaucoup difficile que de construire des quartiers neufs. En redensifiant la ville, nous lui redonnons une âme. La prochaine équipe devra tenir compte de ce projet urbain 2040. Je remercie Michaël et toute l'équipe. Dans le futur, ne reproduisez pas les erreurs du passé. Avec le temps, regardez ce que cela donne en bas des tours.

MICHEL PASSET

Je me félicite du projet qui tend à rendre les Montpelliérains citoyens dans la construction de la ville, aujourd'hui comme demain. Il s'agit d'un point important. Il convient toutefois de prendre garde. L'attractivité négative de la région Languedoc-Roussillon (les gens viennent car la vie est plus difficile dans leur région d'origine) va-t-elle se poursuivre au même niveau dans les dix, vingt ou trente ans à venir ? Ce projet ne ferme ni ne boucle rien. Au lieu d'une extension, j'aime mieux parler de mouvement de population. Le projet permet un mouvement, pas seulement une extension. Par ailleurs, des propos m'inquiètent. Le défi commence maintenant. Des axes sont tracés. Nous pensons qu'ils permettront la construction d'une ville où l'humain sera au centre. Mais tout ne doit pas être bouclé et ficelé, en oubliant que la qualité du travail à venir dépendra de la population, qui partagera un certain nombre d'orientations et en modifiera d'autres. Nous n'allons évidemment pas changer le cours du Lez. Mais les habitants pourront s'approprier ou rejeter certains détails dans un quartier. Il est donc nécessaire de veiller à ce que l'accumulation de plans n'aboutisse pas à une complexité qui limite l'intervention et donne l'impression que tout est prévu. Il est en outre nécessaire d'anticiper. Je ne suis pas persuadé que la voiture de 2040 soit celle d'aujourd'hui. J'ai toujours dit que le problème est la production de voitures non adaptées à la ville d'aujourd'hui. Les révolutions technologiques vont également intervenir. Dans un certain nombre de domaines, des avancées seront très accélérées. Nous devons certainement maîtriser ces évolutions, pour qu'elles ne détruisent pas les axes essentiels que nous avons créés dans la ville.

MICHAËL DELAFOSSE

Je vous remercie pour vos interventions, qui seront toutes annexées à l'ouvrage qui sera publié au premier trimestre 2014. Nous retrouverons les cartes et les plans. Ce document, plus complet que celui projeté, sera accessible à l'ensemble des Montpelliérains. Je retiens de vos propos quelques éléments liés à la campagne électorale future, ce qui est normal. Je note un accord, une appréciation sur l'orientation proposée, ce qui est de très bon augure. Nous avons dans nos mains la destinée de Montpellier. Cher Jacques Domergue, la ville sera demain une métropole. Il existera des outils permettant de travailler. Mais l'espace urbain de Montpellier est le même, qu'il s'agisse d'une métropole, d'une communauté d'agglomération ou d'une commune. Nous livrons ici une réflexion nécessaire dans l'évolution institutionnelle, qui s'impose et est heureuse pour Montpellier. Il s'agit d'une stratégie pour laquelle les outils de la métropole permettront de la mettre en place de manière efficiente. Cher Francis Viguie, tu disais que nous ne devons pas reprendre les éléments de zoning. C'est le contraire qui est proposé. Nous avons hérité de plaques, comme la zone d'IBM, des zones d'activité où la vie n'a pas pris. L'idée du re-cyclage consiste à transformer le cycle de vie de ce type de bâti. Ce sont les principes de mixité des fonctions puis d'amélioration autour de l'espace public qui doivent l'emporter. Tout ne se fera pas en un jour. Nous devons phaser et hiérarchiser. Mais cela est le propre de ce que nous sommes, de la devise à l'entrée de la ville : « Gouverner, c'est choisir. » Nous allons accueillir des habitants. Cher Michel, tu demandais qui nous accueillons. Nous accueillerons des habitants. Nous pouvons le souhaiter ou ne pas le vouloir. Mais l'INSEE indique que la croissance démographique en Languedoc-Roussillon va se poursuivre. Il s'agit de savoir comment nous accueillerons les nouveaux habitants, à quel endroit,

avec quels équipements publics, dans quel type de quartier et quelle qualité de vie nous pourrions améliorer. Il existe bien un plan d'ensemble. Des choix seront proposés aux futures équipes municipales. Il existe des problèmes au quotidien. Pour nombre de Montpelliérains, 2040 est un horizon extrêmement lointain, surtout lorsque la vie est difficile. Néanmoins, il n'est pas de plus noble responsabilité ou d'acte plus courageux que le fait d'être capable de transcender la durée des mandats électoraux et de regarder loin devant. Si Montpellier est ce qu'elle est aujourd'hui, c'est au nom d'une stratégie à long terme, indépendamment des polémiques ou des débats légitimes. Dans le débat sur le parc Montcalm, certains disent qu'il est nécessaire d'aller plus loin, d'autres évoquent les enjeux de logement et d'accessibilité à travers le tramway. Ils existent suite à la décision d'acquisition. Le débat politique a été rendu possible. Ce qui est fondamental est l'échelle du temps. À Montpellier, s'agissant de l'urbanisme et de l'aménagement, nous avons une stratégie, une méthode. Nous savons mobiliser nos savoir-faire. Nous sommes en mesure de répondre, à travers ce projet humain, à des valeurs importantes qui fondent l'identité humaniste de la ville. L'espace public, M. Domergue, n'est pas un espace aseptisé, mais un pari, une place, un lieu de convivialité. Il existe des gens qui s'installent et peuvent créer des tensions dans une place. Mais il s'agit d'un lieu de rendez-vous, où les hommes et les femmes peuvent se reposer, respirer, se rencontrer, se rendre à un spectacle. Il s'agit d'un espace des possibles. La valeur de l'arbre et de la nature dans la ville est bien aux antipodes d'un urbanisme très minéral, dont nous avons fait les frais. Ce qui compte est donc l'échelle. Nous proposons aujourd'hui une échelle de temps. Ceux qui le souhaitent pourront réviser le PLU en le mettant en œuvre pour voir loin, car du temps est nécessaire pour aménager une ville. Même si Julien Gracq disait que le cœur d'une ville

est fragile comme celui d'un mortel, il est nécessaire de savoir prendre soin d'un cœur, d'un corps comme Montpellier. Cette ville, dont nous pouvons être fiers, vit car elle a des projets.



© Février 2014
Document édité par la Ville de Montpellier
Crédit photo : Ville de Montpellier, Nanda Gonzague – TOMA,
Stéphanie Jantzen, David Richard – TOMA,
Studio Secchi Vigano



montpellier2040.fr