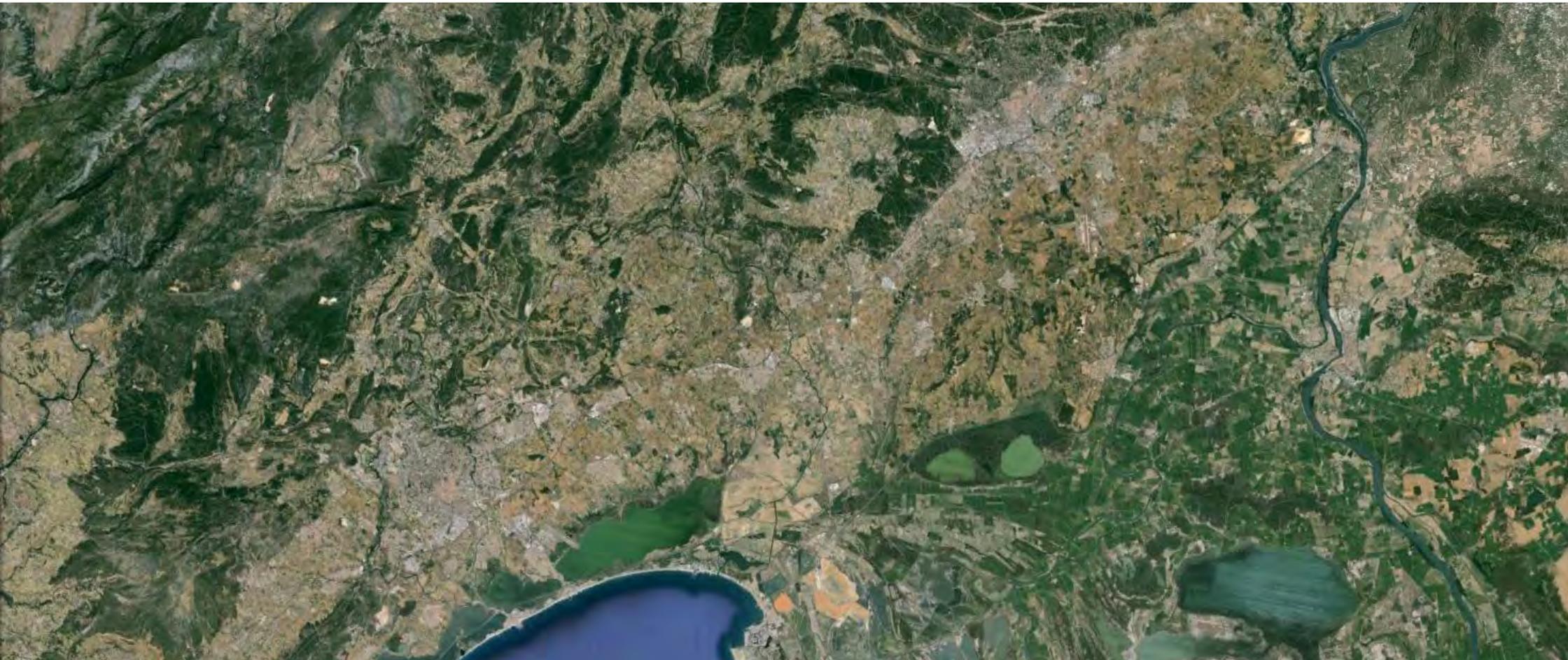


ATELIER DES TERRITOIRES LANGUEDOC ROUSSILLON

CONSTRUIRE UNE VISION PARTAGEE POUR LE TERRITOIRE ENTRE MONTPELLIER ET NÎMES

RAPPORT FINAL ET FEUILLE DE ROUTE



MARS 2014

ANYOJI BELTRANDO architectes urbanistes

TN+ paysagistes

ALPHAVILLE programmations urbaines

CODRA conseil aménagement du territoire, déplacements

CONVERGENCES CVL urbanisme et immobilier de commerce

FRANCK BOUTTE CONSULTANTS conception et ingénierie environnementale

maîtrise d'ouvrage	DREAL Languedoc Roussillon
programme	atelier des territoires Languedoc Roussillon construire une vision partagée pour le territoire entre Montpellier et Nîmes
équipe	<p>ANYOJI BELTRANDO mandataire architecture - urbanisme - structuration du territoire 10ter rue Bisson 75020 Paris 01 42 71 01 28 www.anyojibeltrando.com</p> <p>TN+ paysage - stratégie urbaine 30 bvd Richard Lenoir 75011 Paris 01 43 55 42 07 www.tnplus.fr</p> <p>ALPHAVILLE développement territorial et économie - programmations urbaines / de territoire 20 bvd de Sébastopol 75004 Paris 01 42 72 72 04 www.alphaville.fr</p> <p>CODRA mobilités et transports 157 rue des blains 92220 Bagneux 01 45 36 16 16 www.codra-conseil.com</p> <p>CONVERGENCES-CVL programmation commerciale 13-15 rue de Berri 75008 Paris 01 56 88 35 55 www.groupe-cvl.com</p> <p>FRANCK BOUTTE CONSULTANTS environnement, développement durable 43 bis rue d'Hautpoul 75019 Paris 01 42 02 50 80 www.franck-boutte.com</p>
contenu	rapport final et feuille de route

L'Atelier des Territoires en Languedoc Roussillon vise à faire émerger une stratégie d'avenir pour l'aménagement et l'organisation spatiale du territoire compris entre Nîmes et Montpellier.

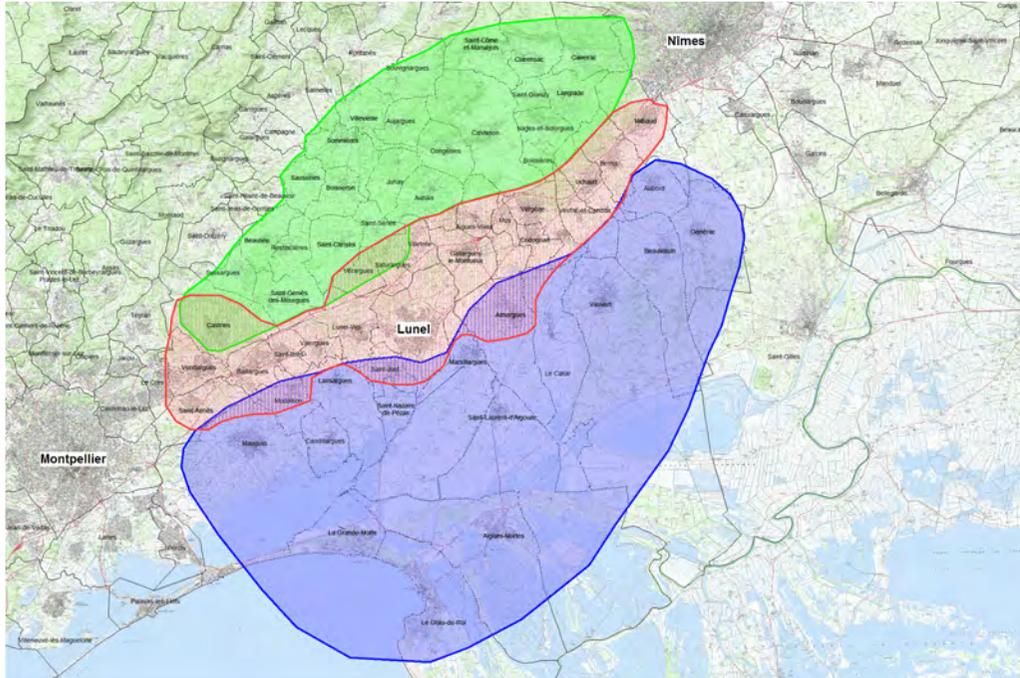
Cette démarche, portée par la DREAL Languedoc Roussillon et les DDTM 30 et 34, fait partie des 5 ateliers initiés par le ministère de l'égalité des territoires et du logement.

Le territoire concerné s'étend sur 50 km d'est en ouest entre Nîmes et Montpellier et 35 km du sud au nord depuis le littoral jusqu'au delà de Sommières. Il concerne 1140 km² divisés en 70 communes, regroupées dans 8 intercommunalités et séparées sur deux départements, le Gard et l'Hérault.

La forme participative des ateliers, associant près d'une centaine d'élus, est destinée à dépasser le morcellement administratif et le manque de cohérence dans l'aménagement de ce territoire.

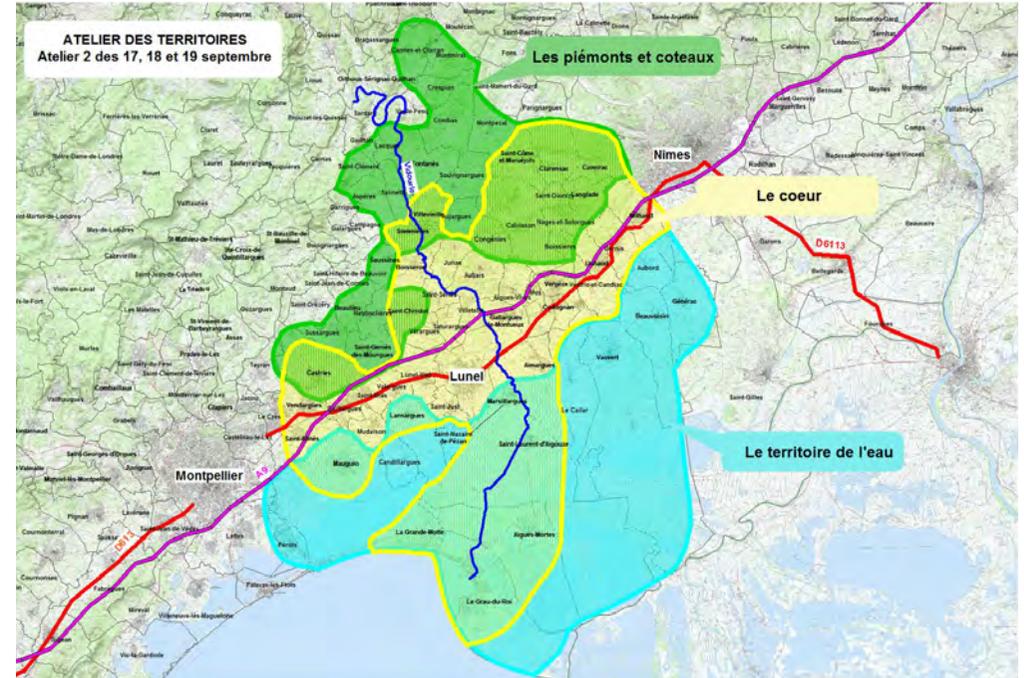
Les ateliers se sont déroulés en trois étapes tout au long de l'année 2013:

- l'atelier 1, les 10, 11, 12, 13 et 18 juin 2013, comprenant visites, prise de connaissance et restitutions de cette vision aux élus
- l'atelier 2, les 17, 18, 19 septembre 2013, comprenant les premières pistes et ébauches de projet stratégique.
- l'atelier 3, les 26, 27, 28 novembre a permis de conforter cette stratégie d'ensemble et de s'accorder sur la feuille de route à suivre pour poursuivre dans les prochaines années le travail amorcé par les ateliers.



Périmètres de l'atelier 1:

- garrigues
- couloir des infrastructures
- littoral



Périmètres de l'atelier 2:

- piémonts et coteaux
- cœur
- territoire de l'eau

Table des matières

1. LE TERRITOIRE DE PROJET	6
1.1 la forte attractivité du territoire.....	7
1.2 l'influence des deux agglomérations.....	8
1.3 quatre jardins entre Nîmes et Montpellier.....	9
1.4 les constats partagés: valeurs.....	14
1.5 les constats partagés: dysfonctionnements.....	16
1.6 des possibilités d'extension urbaine préoccupantes.....	23
1.7 l'absence de coordination dans la planification stratégique.....	26
2. LA STRATEGIE PROPOSEE	35
2.1 passer d'un territoire servant à un territoire moteur	36
2.2 développer les complicités entre jardins.....	37
2.3 structurer le territoire par les espaces ouverts / les pôles / les mobilités	43
3. LES MOYENS A METTRE EN OEUVRE.....	49
3.1 composer la ville compacte par les espaces ouverts.....	50
3.2 lier développement des filières et aménagement du territoire	55
3.3 requalifier le commerce pour ne pas l'enfricher	61
4. LES ZOOMS TERRITORIAUX	65
4.1 le schéma de promotion de l'axe Sommières - Lunel - le littoral.....	66
4.2 la recomposition urbaine de la RN113	75
4.3 l'aménagement du secteur Nord de Lunel	87
4.4 le développement urbain de Clarensac	94

5. FEUILLE DE ROUTE	100
5.1 mettre en oeuvre la stratégie du grand territoire	101
5.2 réaliser des études complémentaires	102
5.3 structurer une assistance aux collectivités tout au long du processus d'aménagement	103

1. LE TERRITOIRE DE PROJET

1.1 la forte attractivité du territoire

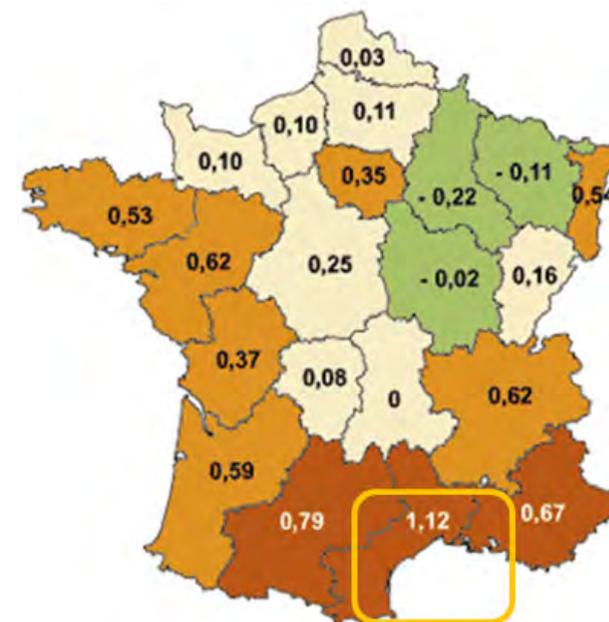
Le Languedoc-Roussillon est la région qui a connu la plus forte augmentation de population durant les 20 dernières années. Même si un ralentissement du phénomène semble s'opérer, la croissance démographique devrait se prolonger d'ici à 2030 selon le plus fort taux au niveau national (1,12%). Les communes du territoire d'étude compris entre Nîmes et Montpellier sont encore plus touchées par cette croissance que les villes-centre elles-mêmes (notamment grâce aux possibilités offertes d'acquérir une maison individuelle pour un coût foncier moins élevé que dans ces deux villes). Les populations du territoire d'étude ont des revenus moyens plus élevés que ceux des deux villes.

La région se situe au carrefour de plusieurs flux importants: flux internationaux vers l'Espagne ou l'Italie, flux nationaux vers Avignon, Marseille, Aix-en-Provence, Toulon, Nice, mais aussi Toulouse, Paris, Clermont, Lyon.

Le territoire se trouve à l'intersection de plusieurs entités géographiques, qui sont autant de destinations touristiques : le Haut-Languedoc, les Cévennes, la mer et la Camargue. Ces caractéristiques, ainsi que l'excellente desserte par des infrastructures de déplacement (qui sera encore améliorée par les projets en cours : la Ligne à Grande Vitesse avec création de deux nouvelles gares TGV à Nîmes et Montpellier, le doublement de l'A9 au sud de Montpellier, le cadencement des TER sur l'axe actuel Nîmes Montpellier), en font aussi un territoire attractif pour les professionnels et les entreprises.

Le développement économique de la région est important mais insuffisant au regard de cette

croissance démographique : elle possède le plus fort taux de chômage en France, ainsi que l'un des revenus moyens les plus bas au niveau national. L'économie est fragile: elle est très portée par le présentiel (commerce, BTP), le tourisme et l'agriculture (activités saisonnières offrant des emplois peu stables) et cherche à se positionner sur des secteurs de croissance (pôle EAU notamment).



la plus forte croissance démographique attendue
(Taux de croissance annuel 2005-2030, INSEE 2007)

1.2 l'influence des deux agglomérations

La polarisation de l'économie du territoire par les agglomérations est prégnante : la plupart des entreprises qui s'y installent le font pour bénéficier de l'attractivité de Nîmes et de Montpellier, et pour répondre aux besoins de ces villes. Mais cette influence s'exerce aussi dans la vie quotidienne des habitants de l'entre-deux qui se tournent vers Montpellier et Nîmes à plusieurs titres : économie, emplois, déplacements, loisirs, culture... L'analyse des déplacements domicile-travail (qui représentent cependant moins de 35% du total de nos déplacements) illustre cette forte polarisation vers ces agglomérations.

Cette influence est particulièrement marquée autour de Nîmes dans la Vaunage, ou autour de Montpellier à Mauguio. La proximité de ces agglomérations représente une opportunité de développement pour les communes situées dans l'entre-deux, même si cela ne concerne pas toutes les communes.

Ce développement lié à cette situation privilégiée d'entre-deux doit être imaginé et conduit de façon cohérente en prenant en compte les interactions avec les deux agglomérations et en respectant les spécificités et l'identité des territoires concernés.

comparaison du territoire d'études avec les métropoles (Alphaville)



1.3 quatre jardins entre Nîmes et Montpellier

Une lecture orientée du territoire de l'entre-deux métropolitain permettant d'avancer vers une définition de son identité a été proposée autour de quatre jardins entre Nîmes et Montpellier (carte p13). Ils émanent de l'analyse du territoire, caractérisé par sa très forte lisibilité géomorphologique Nord-Est / Sud-Ouest ; lisibilité à l'origine du contour des quatre jardins. Cette lecture est confortée par l'occupation du sol qui joue un rôle prépondérant et constitue un repère autour duquel s'est constituée la structure sociale forte du territoire.

Défendre les espaces ouverts constitue déjà une réponse forte au devenir de l'entre-deux Nîmes/Montpellier. C'est avant tout la question de l'augmentation démographique qui instaure le rapprochement entre ces deux métropoles, mais historiquement, cela n'a pas toujours été le cas. En effet, ces deux grandes villes ont connu d'autres captations : Nîmes a plutôt eu tendance à aller chercher Alès au Nord alors que Montpellier s'est tournée vers Sète plus au Sud, grâce au port notamment.

Créer une vision partagée pour ce territoire passe donc par la mise en œuvre d'une stratégie paysagère, référent à long terme, car les valeurs paysagères, fortes de sens et d'identité, sont encore trop souvent reléguées au second plan face à la dynamique urbaine à l'œuvre.

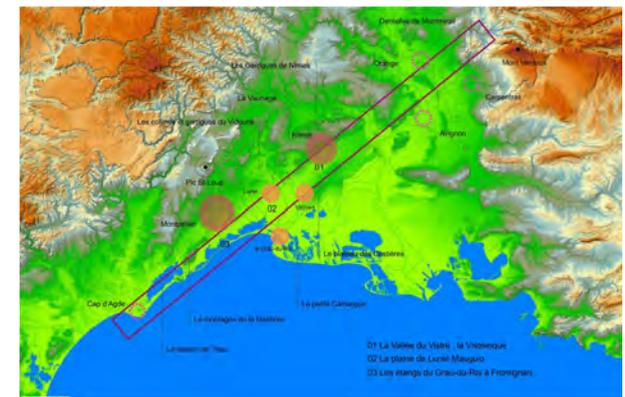
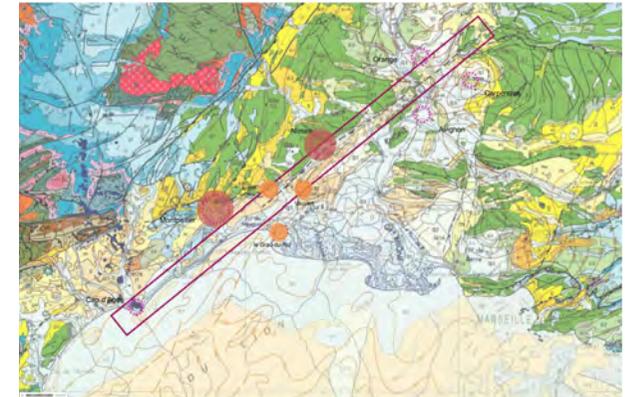
> la Faille de Nîmes, une orientation territoriale Nord-Est / Sud-Ouest, introduction géomorphologique à l'expression des quatre jardins entre Nîmes et Montpellier

A l'échelle du territoire de l'entre-deux, la faille de Nîmes sépare le domaine des Garrigues du domaine des Costières et s'étire plus longuement des Dentelles de Montmirail au Nord-Est en direction de la ville d'Agde au Sud-Ouest. Elle constitue une ligne de force depuis laquelle les ensembles paysagers, résultats d'interactions de facteurs naturels et humains, s'organisent.

La faille de Nîmes correspond plus particulièrement au pied de coteau, c'est-à-dire à l'espace situé sur le flanc du relief entre les plaines agricoles du Vistre et de Lunel-Mauguio au Sud et les collines des garrigues au Nord. Ce basculement topographique est entrecoupé par différentes vallées installées perpendiculairement: la vallée du Vidourle jusqu'à Sommières et la vallée du Rhône, échancrent menant à la plaine de la Vaunage au Nord.

Cette ligne topographique structurante est parcourue par la voie Domitienne qui donne un sens historique à l'organisation et l'implantation géographique des villes sur cet espace de basculement.

Plus au Sud, la faille de Nîmes marque également le relief des Costières entre la Petite Camargue et les plaines agricoles du Vistrenque et de Lunel.



faille géomorphologique de Nîmes (TN+)

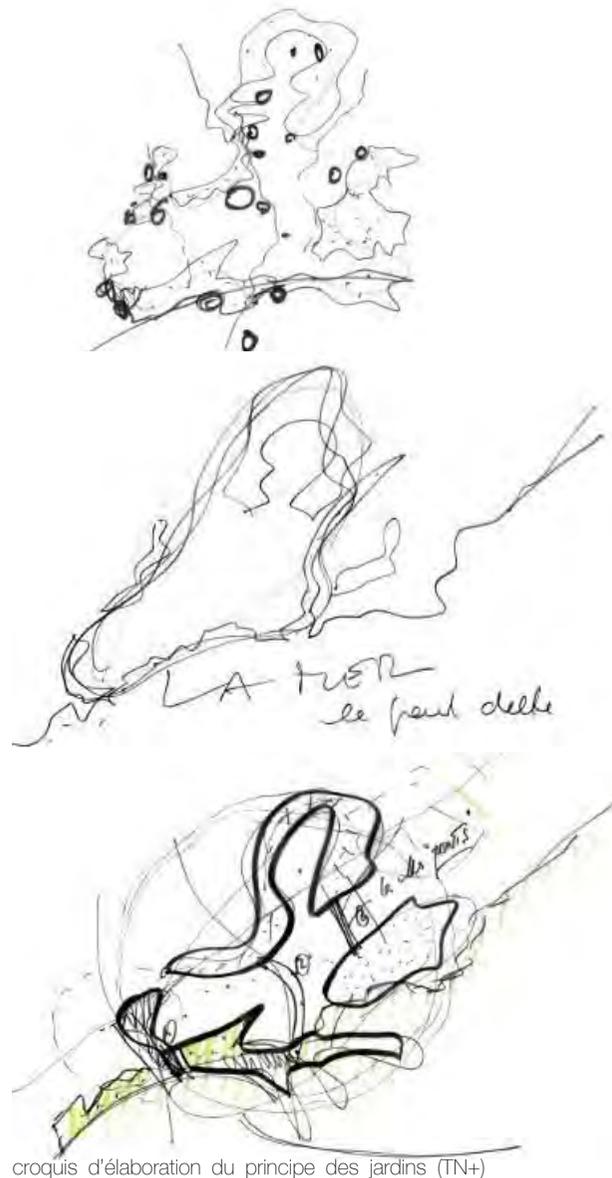
> une structuration autour de quatre jardins qui définissent l'ossature paysagère intercommunale de l'entre-deux Nîmes / Montpellier : LE JARDIN-MELANGE.

(cf. cartes p.13 et14)

La superposition des différentes cartes, avec la géologie, nous offre une première approche pour identifier les possibles des quatre jardins. Ces jardins évoluent sans cesse et répondent aux pratiques et aux techniques que l'Homme met en œuvre. Ce territoire se fonde ainsi, sur plusieurs identités culturelles et géographiques, dont les quatre jardins constituent la lecture sensible.

Les paysages de ces jardins sont le résultat d'interactions de facteurs naturels et humains qui ont produit un cadre de vie reconnu par l'ensemble des acteurs. Ils sont un héritage collectif et un repère autour duquel s'est constituée la structure sociale forte de ce territoire aux portes des deux grandes agglomérations que constituent Nîmes et Montpellier.

Considérer les quatre jardins, et plus particulièrement leurs espaces ouverts, c'est conférer progressivement à cet entre-deux le rôle de métropole rurale, métropole à l'équilibre fragile, espace de réversibilité à l'échelle de la côte entre la frontière espagnole et Marseille.



- Le jardin des garrigues au Nord

Entre la vaste plaine au relief peu vigoureux et viticole de Lunel-Mauguio et les reliefs marqués au nord des deux départements, couverts de bois et de garrigues, de douces collines se succèdent. Elles alternent vignes, cultures et espaces de garrigues. L'altitude varie de 80 et 210 m. Ces collines sont constituées par des plateaux calcaires karstifiés. Deux micro-paysages se détachent : la plaine de Clarensac, entourée d'un relief en positif, qui s'ouvre plus au Sud sur Calvisson et au Sud-Est sur la zone industrielle de Nîmes ; et la vallée du Vidourle de Lunel à Sommières, jusqu'au village de Salinelles plus au Nord.

- Le jardin de l'eau au Sud

Il se caractérise par les étangs de l'Or et du Méjean, le canal du Rhône à Sète, le lido, les plages, le motif urbain de la Grande-motte et la Petite Camargue. Le littoral est composé principalement d'étangs successifs, séparés les uns des autres par des routes d'accès au bord de mer ou par le canal du Rhône à Sète qui les traverse. Un mince et fragile cordon sableux [ou lido] sépare les étangs de la mer, en partie urbanisé en stations balnéaires. La petite Camargue constitue un paysage à part dans la continuité Est des étangs du littoral avec la présence de la riziculture (IGP) et de l'élevage extensif de taureaux (AOC) et de chevaux.

- Le jardin des costières à l'Est

Le jardin des Costières est un plateau qui descend en pente douce vers les étangs littoraux avec une proportion de terres agricoles très élevée. Les sols sont constitués de galets issus des dépôts anciens du Rhône. Ce plateau s'élève entre 40 m et 140 m d'altitude.

Dans le jardin des Costières l'activité agricole est prépondérante. Elle est caractérisée par la culture de la vigne principalement et par l'arboriculture fruitière avec une part importante du pêcher, de l'abricotier et du cerisier.

- La plaine jardinée avec le couloir des infrastructures au centre

- Une plaine agricole fertile

La plaine jardinée se compose à la fois de la plaine de Lunel-Mauguio à l'Ouest et de la vallée du Vistre à l'Est, toutes deux séparées par le Vidourle.

La plaine du Vistre, entre Nîmes et Vauvert, constitue une intériorité à part dans le paysage de la plaine jardinée. Elle a longtemps été considérée comme le « jardin de la ville de Nîmes ». D'une superficie de 325 km² répartis sur une trentaine de communes, son altitude varie de 40 m à Nîmes à moins d'un mètre au sud, dans les étangs. Cette ressource a permis le développement de nombreuses activités sur le territoire, agricoles et industrielles. La viticulture était prépondérante jusqu'aux années 80, depuis l'agriculture s'est diversifiée au profit des cultures légumières, maraîchères, céréalières, et de l'arboriculture avec la présence marginale de l'élevage ovin et bovin.

La plaine de Lunel-Mauguio a suivi le même processus de diversification.

- Un couloir d'infrastructures

Plus qu'un couloir, ce territoire s'envisage comme un faisceau, addition et entremêlement d'infrastructures qui se concentrent sur une faible épaisseur. Ce faisceau est un lieu de transition Est-Ouest, mais aussi, une articulation majeure entre Nord et Sud:

limiter la coupure occasionnée par ce faisceau d'infrastructures entre les territoires situés au Nord et au Sud, c'est détacher progressivement à l'intérieur de ce faisceau des espaces à forte valeur paysagère qu'il s'agit non pas de fondre mais bien de réarticuler avec les lieux alentours, et inversement de tisser une multitude de liens externes vers ces différents espaces. Ce faisceau est ainsi l'occasion de rassembler et de concentrer de multiples interrelations entre les territoires traversés qu'il rassemble et sépare pourtant. Le faisceau n'est donc pas une coupure, mais bien l'addition de multiples forces et synergies qui traversent le territoire et dont il doit tirer parti.

Cet espace se caractérise aussi par la forte présence des zones inondables, ainsi que par le canal d'irrigation du Bas-Rhône.

> de nombreuses villes se situent à l'articulation des jardins-mélange

A l'articulation des périmètres des quatre jardins, on retrouve des villes et des villages positionnés à la fois dans l'un et l'autre des quatre jardins, c'est-à-dire au niveau des seuils paysagers, appelés également zones de transition ou de basculement.

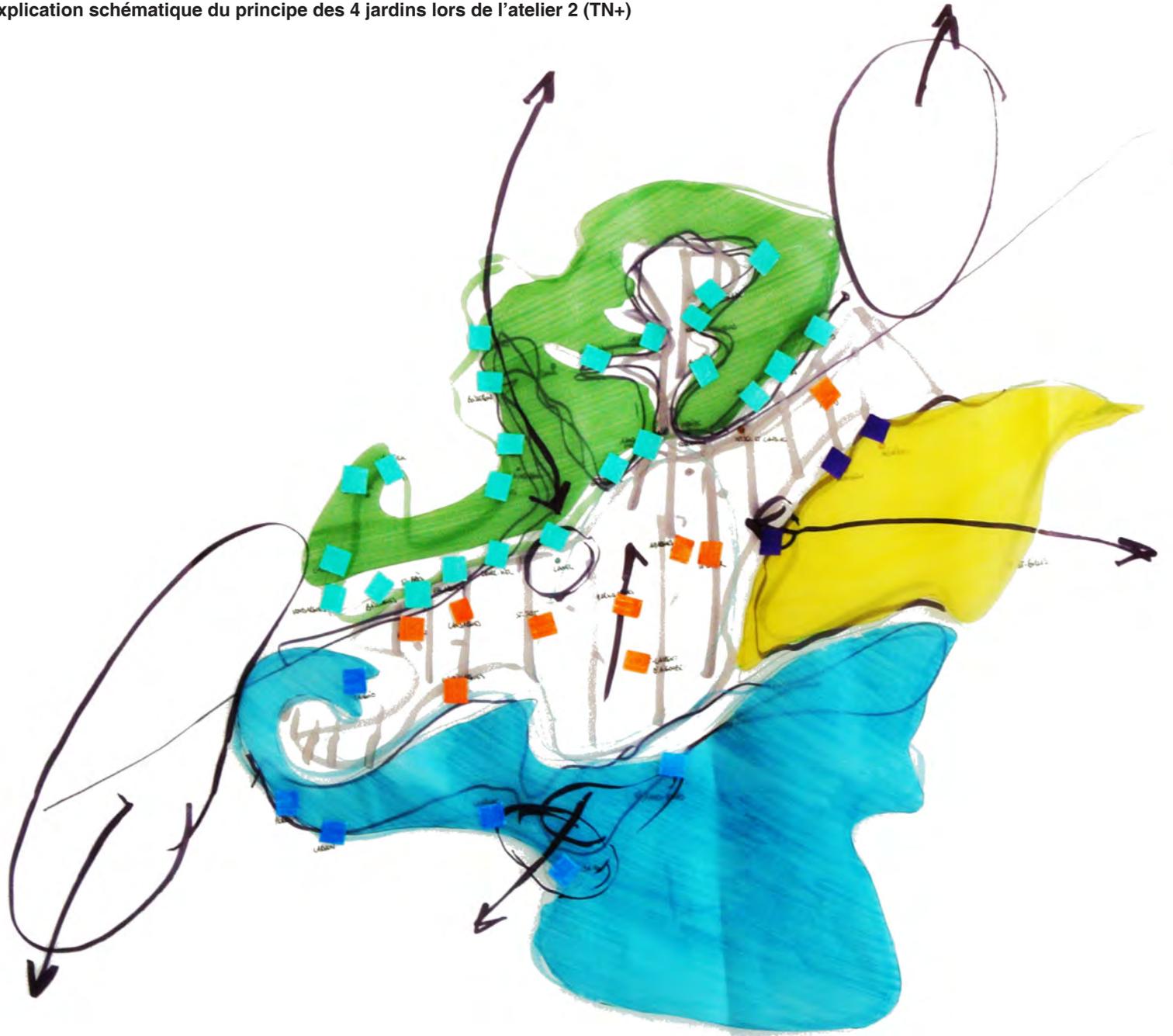
Il s'agit des villes et villages de piémont, à l'articulation du jardin des garrigues au Nord, des villes et villages de plaine au centre, des villes et villages de rebord de coteau à l'Est, et enfin des villes littorales au Sud. Ces seuils paysagers entrecoupés de villes et de villages constituent des espaces à forte valeur paysagère qu'il s'agit de tenir et de prendre davantage en considération pour préserver la plaine jardinée centrale.

> une structuration des 4 jardins autour de 3 «villes porte», à la fois ouverture et seuil depuis et vers les grands ensembles paysagers en bordure

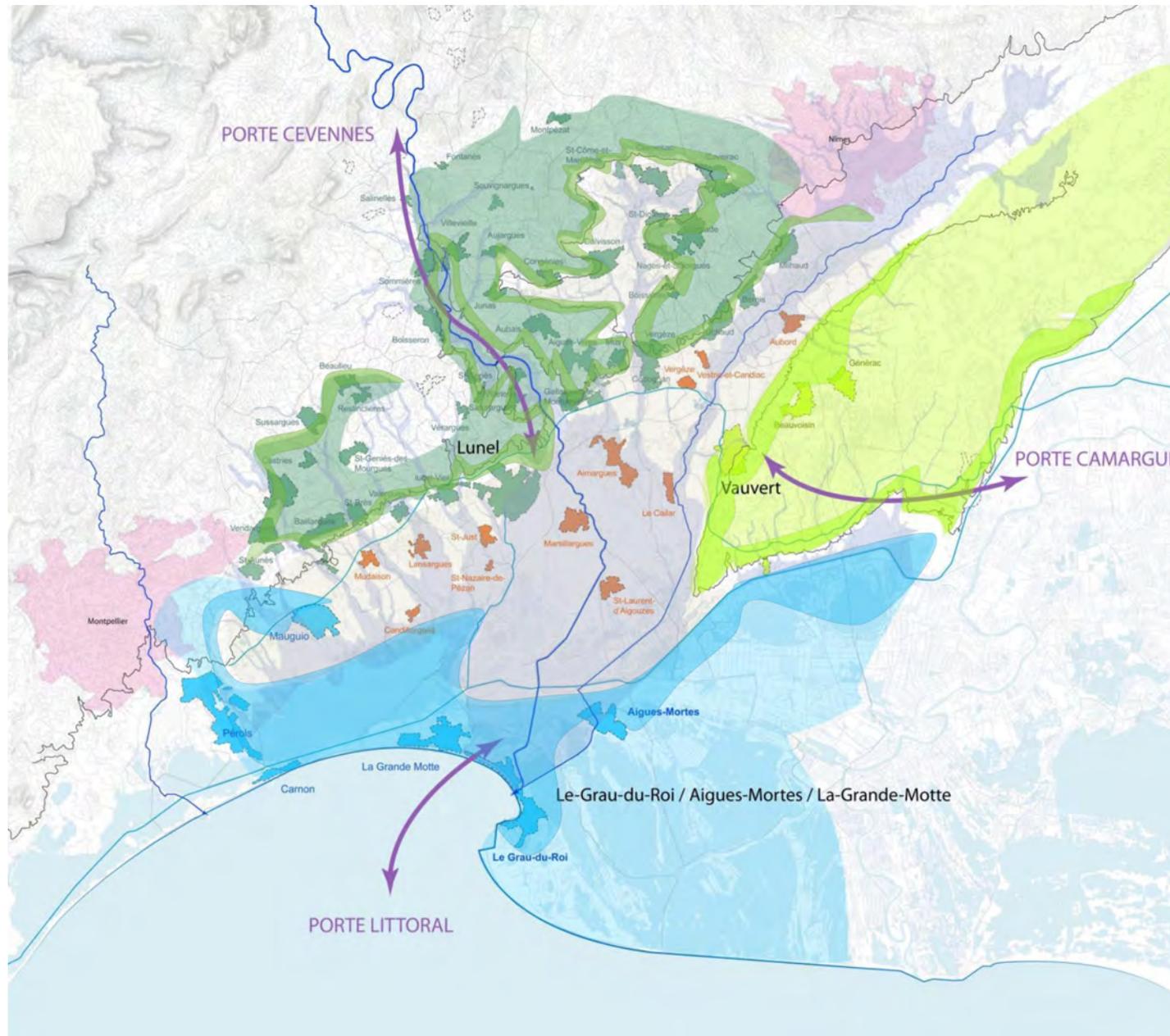
A la fois figures de proue des 3 jardins autour de la plaine jardinée et ouvertures vers des grands ensembles paysagers que constituent les Cévennes, la Camargue et le Littoral, les villes de Lunel – Sommières, Vauvert – Saint-Gilles, Grau-du-Roi – Aigues-Mortes – La Grande-Motte, constituent les trois portes d'entrées sur le territoire qu'il est nécessaire de mettre en valeur.

Ces portes participent à la structuration d'ensemble des quatre jardins entre Nîmes et Montpellier.

explication schématique du principe des 4 jardins lors de l'atelier 2 (TN+)



cartes de principe des 4 jardins (TN+)



- 01- communes de Nîmes et Montpellier
- 02- une orientation territoriale N-E / S-O
- 03- les villes de piémonts
- 04- les villes de plaine
- 05- les villes de rebord de coteau
- 06- les villes littorales
- 07- la lisière de grande fragilité
- 08- le jardin des Garrigues
- 09- la lisière de grande fragilité
- 10- l'eau comme jardin
- 11- la lisière de grande fragilité
- 12- le jardin des Costières
- 13- la plaine jardinée
- 14- la plaine inondable
- 15- les portes / retourner les façades

1.4 les constats partagés: les valeurs

> des sites magnifiques porteurs d'identités

Les jardins entre Nîmes et Montpellier sont riches et variés, et au-delà de l'attrait qu'ils exercent sur les populations extérieures, ils sont aussi de forts vecteurs d'identité pour les habitants du territoire. La culture et l'héritage (tradition bouvine de Camargue, par exemple) sont fortement ancrés dans la terre, le paysage.

> un risque inondation et submersion qui préserve ces sites porteurs d'identité

Une partie du territoire est fortement soumise aux risques d'inondations et de submersion marine. Les PPRI constituent des outils de préservation des espaces naturels et agricoles en y interdisant toute nouvelle construction. Quelques communes ont développé une certaine résilience aux inondations : Sommières, par exemple, gère le risque, en mettant sa population à l'abri et en reprenant rapidement ses activités après les crues.

> un territoire productif

L'ensemble du territoire perpétue des traditions agricoles variées : maraîchage et vergers dans la plaine de Mauguio, oléiculture (AOC Olives et Huile d'Olives de Nîmes autour de Sommières), viticulture (AOC du Languedoc, des Costières de Nîmes,...), maraîchage en Vaunage, émergence de l'élevage d'ovin dans les garrigues, riz et élevage extensif en entrée de Camargue. Ces cultures s'appuient sur des circuits longs mais aussi sur des circuits courts

(marchés locaux, vente en direct, AMAP) attirant de plus en plus de consommateurs.

> un patrimoine urbain varié

Le site regroupe à la fois des centres-bourgs anciens préservés et des villes à l'architecture distinctive, comme la cité médiévale d'Aigues-Mortes ou les architectures des années 60 de la Grande-Motte. A cela s'ajoutent des monuments distinctifs: châteaux de Castries ou de Sommières, arènes, tour Carbonnière, ... Ce patrimoine contribue à l'attraction touristique du territoire et peut servir de support au développement d'un tourisme rétro-littoral.

> des projets originaux ancrés dans le territoire

Le territoire compte de nombreux projets innovants: le lotissement agricole de St-Geniès-des-Mourgues mêlant habitat et hangars agricoles dans un hameau dense, l'espace Viavino à St-Christol, la ZA de la Cotonnière à Sommières, le futur pôle cosmétique Green Innovation à Saint-Seriès, la voie verte de Sommières à Caveirac, les PEM de Baillargues et Lunel, le travail sur le Lido entre Carnon et la Grande-motte... Ces projets sont témoins d'une volonté de tester de nouvelles formes de développement urbain, et d'une prise en compte des enjeux environnementaux à l'échelle locale.



garrigues au nord de Sommières



plaine agricole de Mauguio



habitations au bord de l'étang de l'Or



salins et vignes de Listel vers Aigues-Mortes

1.5 les constats partagés: les dysfonctionnements

> une urbanisation extensive et zonée

La croissance démographique a poussé les villes et villages entre Montpellier et Nîmes à se développer, et l'on observe de nombreuses extensions pavillonnaires peu qualitatives. Chaque opération est refermée sur elle-même et peu connectée à la ville existante.

De surcroît, des zones d'activités se sont installées en marge des zones habitées, se confrontant parfois de manière abrupte avec le grand paysage. Ainsi, chaque commune se développe indépendamment de ses voisines, malgré les intercommunalités. Les moyens sont éparpillés.

Ces urbanisations intensives stéréotypées consomment du terrain sans en optimiser l'usage, elles se sont souvent faites sans réel contrôle et au détriment de la qualité paysagère du site, risquant donc de gâcher l'atout même qui fait l'attractivité résidentielle et touristique du lieu. Elles créent des villes zonées, non maillées, peu durables en termes de déplacements. Elles interrogent directement la question de la gouvernance de l'aménagement avec un pouvoir public généralement peu outillé face aux offres clé en main des lotisseurs ou aménageurs privés.

> une banalisation des paysages

Le développement urbain extensif menace le territoire agricole, notamment en enclavant les parcelles agricoles subsistantes, menaçant leur pérennité. Le caractère des différents paysages est altéré. Le

territoire se banalise : toutes les constructions se ressemblent, quelle que soit l'identité du paysage ou du village où elles prennent place. Dans certains cas, les limites physiques entre villes ne sont plus lisibles au sein d'un tissu urbain indifférencié.

> un territoire organisé par et pour les déplacements en voiture particulière

La région présente les dynamiques caractéristiques de la « ville automobile » : l'engorgement des centres pousse à la création de déviations, elles-mêmes vecteur de développement urbain générant un nouvel engorgement, puis de nouvelles déviations, et ainsi de suite. En conséquence, la plupart des espaces publics sont consacrés à la circulation et au stationnement automobile.

Avec la multiplication des extensions urbaines, l'organisation de la ville est de moins en moins favorable à la marche : les distances entre les différents équipements, commerces et logements sont plus importantes, l'urbanisme fortement sectorisé produit des quartiers imperméables entre eux, non traversants, avec des espaces publics peu propices à la marche ou au vélo, malgré les faibles distances à vol d'oiseau. L'impression de longues distances à pied est accentuée par la monotonie des espaces (au contraire des centre-bourgs anciens, marqués par la diversité des activités et des usages). Cette organisation « lâche » rend difficile la desserte en transports en commun, ceux-ci sont donc peu performants, à part pour le ramassage scolaire.

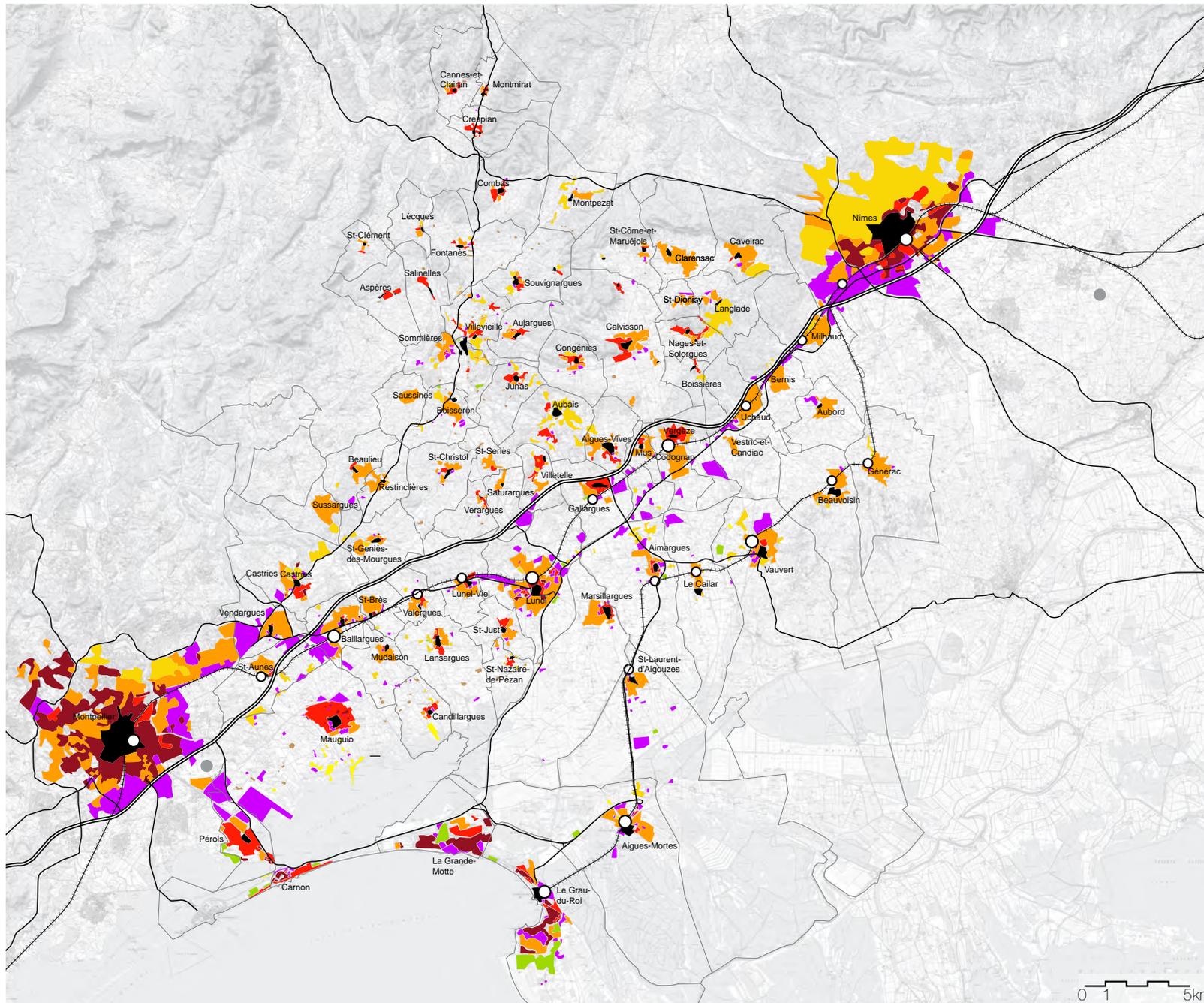
De plus, les quelques éléments mis en place par

les politiques cyclables sont surtout centrés sur le tourisme et le loisir, et ne répondent pas à la question des déplacements au quotidien.

> peu de coordination entre les communes situées entre Nîmes et Montpellier

Dans ce territoire séparé en deux départements, comptant 8 EPCI et encadré par 4 SCOT, une centaine de projets ont été recensés lors de l'atelier 1. De nombreuses communes ne connaissent pas les projets de leurs voisines, ce qui donne lieu à des concurrences potentielles : Hyper U de Aimargues / Leclerc de Aigues-Vives, Ode à la Mer à Montpellier / ZAC des portes de l'aéroport à Mauguio ou bassin de loisirs de Baillargues / étang du Ponant.

Ce manque de coordination soulève un certain nombre de problèmes : la concurrence économique est exacerbée, la consommation du foncier n'est pas optimisée, les continuités vertes ne sont pas toujours assurées... Il rend également l'organisation des transports en commun difficile : de nombreuses lignes s'arrêtent aux frontières départementales ou intercommunales. C'est le cas par exemple de la liaison de tramway entre Montpellier et la mer qui est interrompue à Pérols par la limite administrative entre la Communauté d'Agglomération de Montpellier et celle du Pays de l'Or, posant un problème d'accessibilité des usagers entre le terminus du tramway et les plages.



**urbanisation extensive
typologie des extensions
urbaines récentes**

- centres anciens
- habitat: pavillonnaires diffus
- habitat: pavillonnaires lotissements
- habitat: pavillonnaires type Loucheur
- habitat: collectifs
- activités
- campings
- cabanes

0 1 5km

ANYOJI BELTRANDO septembre 2013
architectes - urbanistes



zone d'activités au nord de Vauvert



usine Royal Canin et mitage le long de la RN113 au nord d'Aimargues



lotissements pavillonnaires à Mauguio



pavillonnaire diffus dans la forêt à Caveirac (source: Bing maps)

> un développement économique basé uniquement sur une offre foncière pléthorique

L'essentiel du développement économique local est axé sur la volonté d'accueillir des entreprises extérieures (s'appuyant notamment sur la proximité de l'A9 et de ses échangeurs), supposé apporter richesse et emplois sur le territoire. Cela se traduit par une offre foncière abondante, non différenciée, où les zones d'activités sont toutes en concurrence et offrent les mêmes produits. Elles ne sont pas créées selon une stratégie d'ensemble en lien avec les besoins et spécificités des communes d'accueil.

> des positionnements économiques peu hiérarchisés

La concurrence foncière implique qu'il n'y a pas de mise en commun des moyens et services (hangars, parkings,...) ni de spécialisation d'une commune dans tel ou tel domaine selon ses atouts. C'est le long de la RN113 que le phénomène est le plus marqué : si les implantations commerciales sont relativement cohérentes entre Nîmes et Uchaud, ailleurs, de nombreux pôles concentrent plusieurs moyennes surfaces. On recense au total 25 moyennes surfaces alimentaires sur un linéaire de 50km, avec des cannibalisations évidentes et de nombreux pôles qui comprennent deux, voire trois ou quatre moyennes surfaces alimentaires. Nous ne sommes plus dans un développement lié à une progression démographique mais dans une concurrence acharnée entre groupes.



moyennes surfaces à l'entrée ouest de Milhaud



commerces diffus le long de la RN113 à Bernis



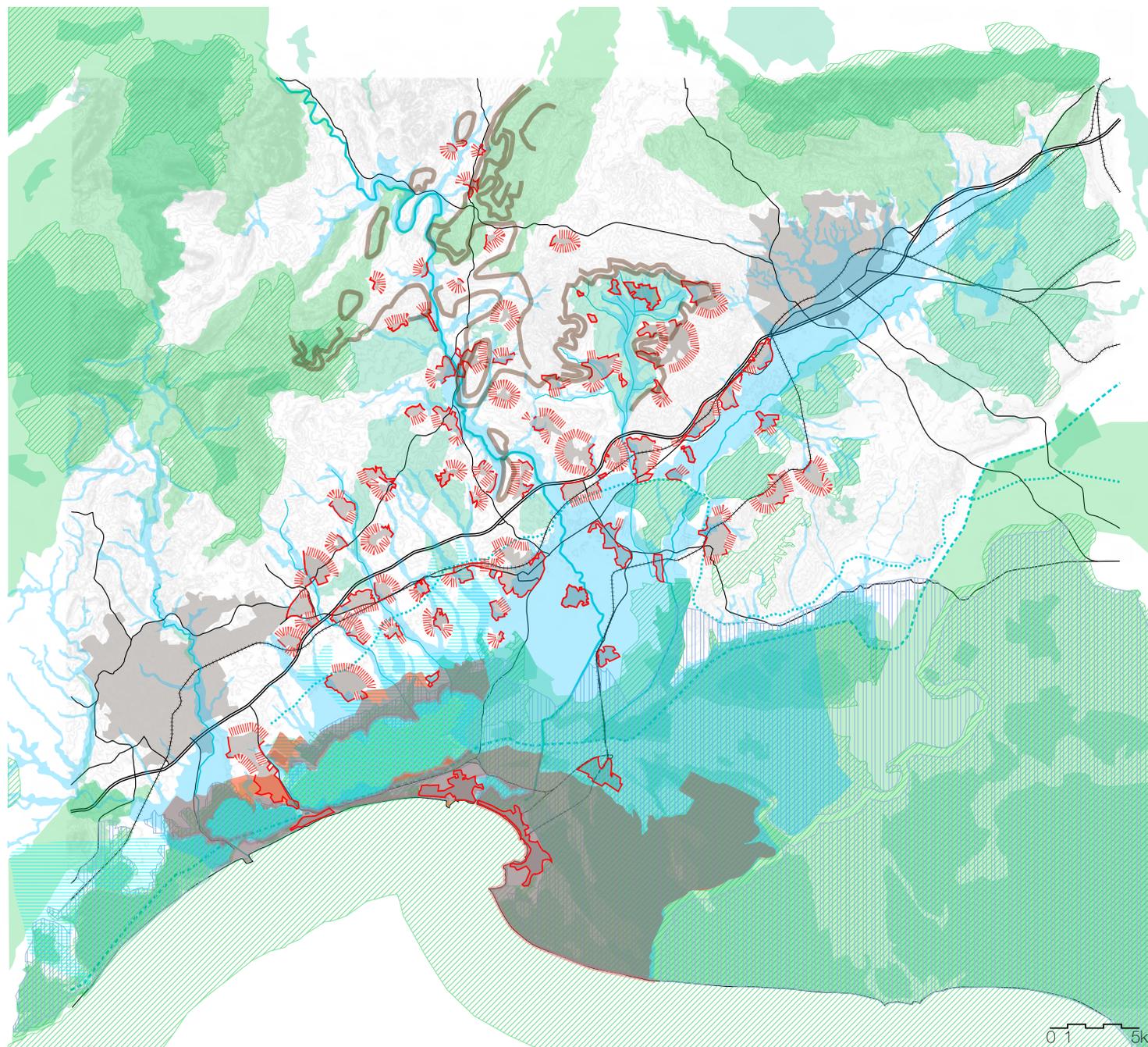
activités sur la RN113 à l'entrée ouest de Nîmes

1.6 des possibilités d'extension urbaine préoccupantes

Le territoire a donc connu une croissance urbaine fulgurante ces dernières années, avec des développements récents peu denses, très consommateurs d'espace. Si la moitié sud du territoire d'étude est très contrainte (risque inondation et submersion, espaces naturels protégés), les abords et le Nord de l'A9 présentent de nombreuses possibilités d'extensions urbaines, c'est aussi la partie du territoire la plus soumise à la pression démographique.

En cumulant l'emprise de tous les projets en cours dans le territoire (répertoriés notamment lors de l'atelier 1) et l'ensemble des terrains constructibles dans les POS et les PLUs, on constate que l'emprise urbaine peut augmenter jusqu'à 70% sur l'ensemble du territoire. Comparativement aux deux autres secteurs du territoire d'étude, celui des piémonts et coteaux, avec le moins de contraintes naturelles (PPRI, zones protégées) et la plus forte pression démographique, risque d'être le plus sujet à cet étalement urbain et au mitage de ses paysages.

Dans cet espace de 50km sur 35km en croissance démographique continue, il est impératif de développer des stratégies d'aménagement globales mais aussi des transformations à l'échelle locale pour développer les villes de façon compacte. Cela permettra à la fois de protéger les espaces naturels et agricoles, le paysage (facteur d'attractivité résidentielle et touristique) et les autres ressources locales, mais aussi de trouver des solutions de transport en commun.

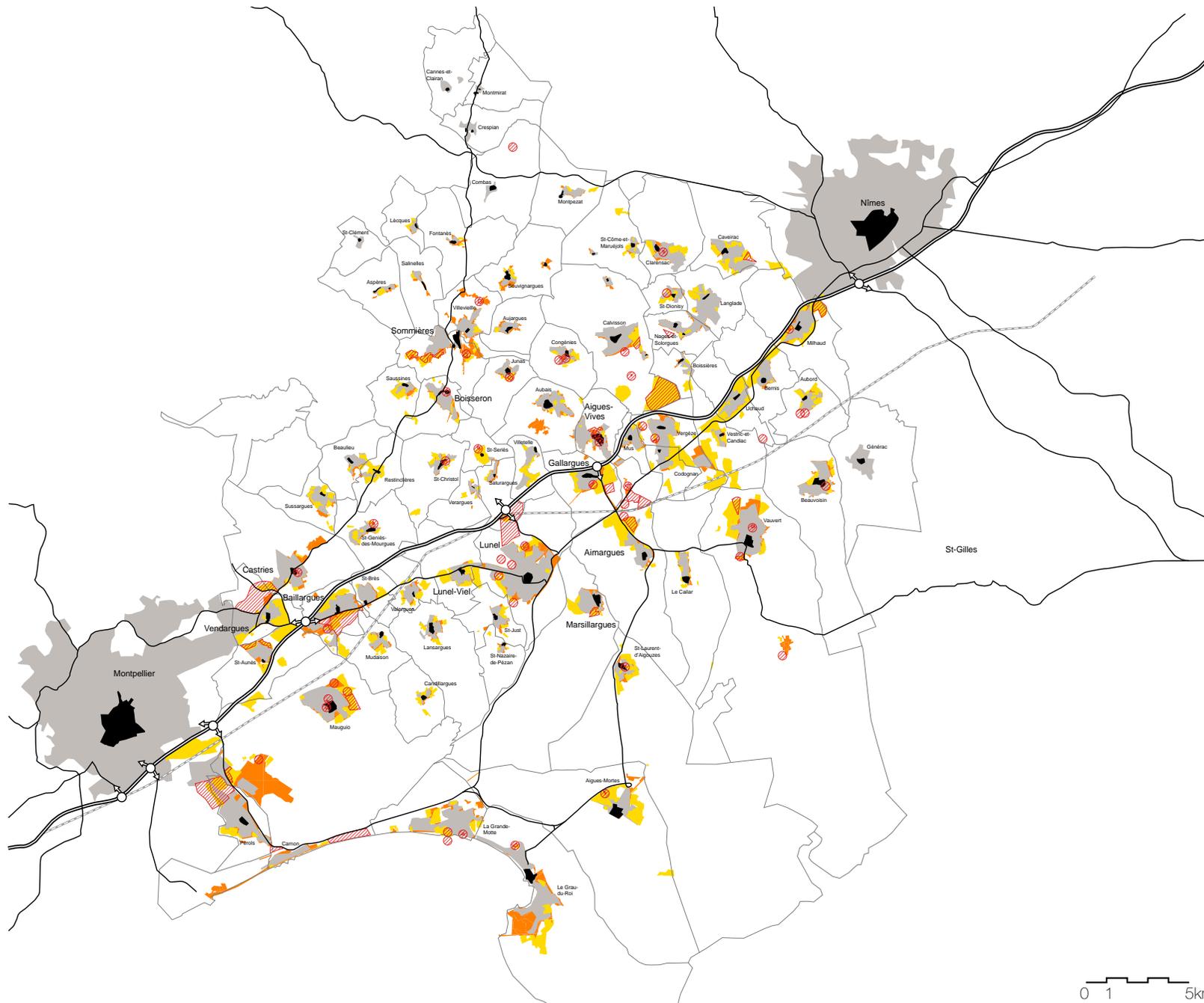


**contraintes naturelles
et possibilités d'extension
des communes**

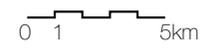
- natura 2000
- znieff type 1
- znieff type 2
- zones humides
- zones inondables
- loi littoral: espaces proches rivages
- loi littoral: bande des 100m
- loi littoral: espaces naturels remarquables
- relief prononcé
- extension bloquée
- extension possible

ANYOJI BELTRANDO septembre 2013
architectes - urbanistes

augmentation de l'emprise
urbaine prévue



- centres anciens
- zones urbanisées existantes
- zones urbanisées possibles (zones U du PLU)
- zones urbanisables zones AU du PLU
- emprise des projets en cours
- autoroute A9
- échangeurs
- projet LGV



ANYOJI BELTRANDO septembre 2013
architectes - urbanistes

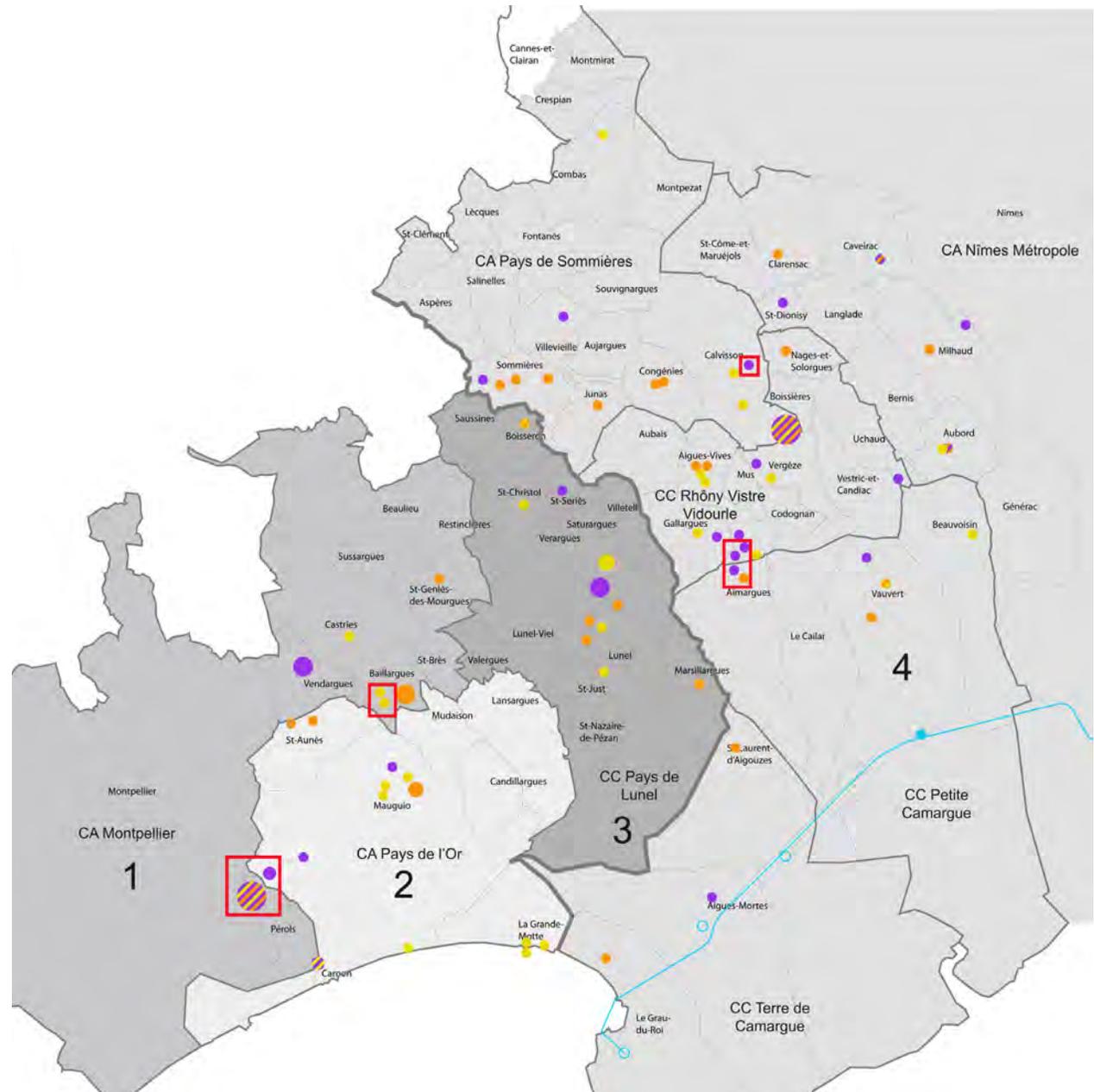
1.7 l'absence de coordination dans la planification stratégique

Le territoire d'étude compte 2 départements, 8 EPCI, et une centaine de projets en cours ou récemment achevés ont été recensés lors de l'atelier 1. La planification de ce territoire est organisée sur 4 SCOT différents, 3 sur l'Hérault et 1 sur le Gard. L'analyse de ces documents un à un puis leur recollement aide à donner une vision d'ensemble des stratégies de planification en cours sur le territoire. Les SCOT sont-ils des garde-fous à l'urbanisation extensive et à la concurrence entre les projets économiques? Le recollement des SCOT donne-t-il à lire une stratégie globale et cohérente sur ce territoire?

limites des SCOT et projets en cours

- 1 SCOT Montpellier Agglomération
 - 2 SCOT Pays de l'Or
 - 3 SCOT Pays de Lunel
 - 4 SCOT Sud du Gard
- projet culturel / loisirs / équipement / environnement
 - projet ZAE / commerce / industrie
 - projet logement
 - ports en réseau
 - complémentarités à définir

ANYOJI BELTRANDO septembre 2013
architectes - urbanistes



> SCOT du Pays de l'Or (2011)

- coupures d'urbanisation

Les coupures d'urbanisation préconisées sont respectées, elles suivent le tracé du PPRI.

- étang de l'or

L'étang de l'Or est classé comme un lieu à protéger mais n'est pas accessible.

- structuration par les transports

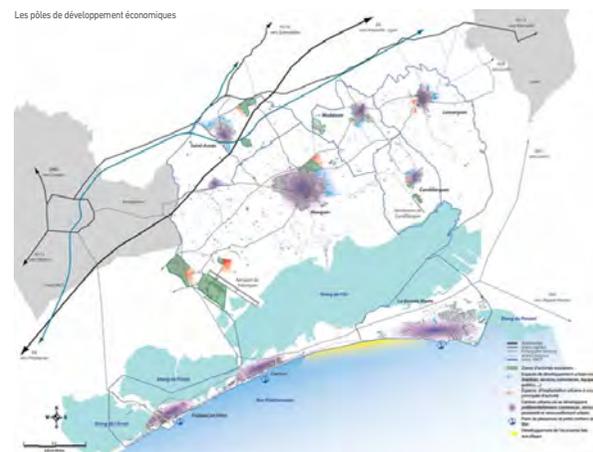
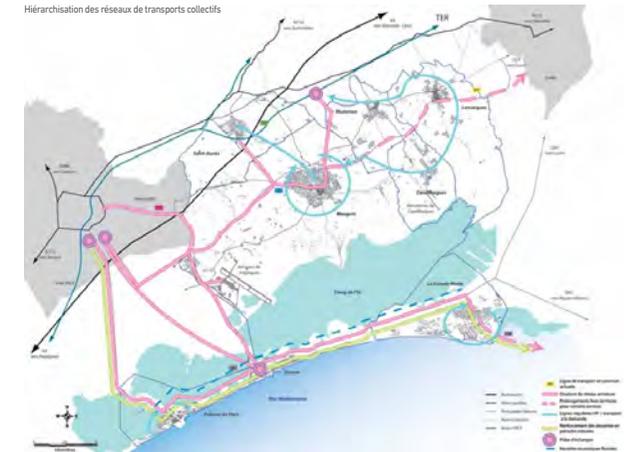
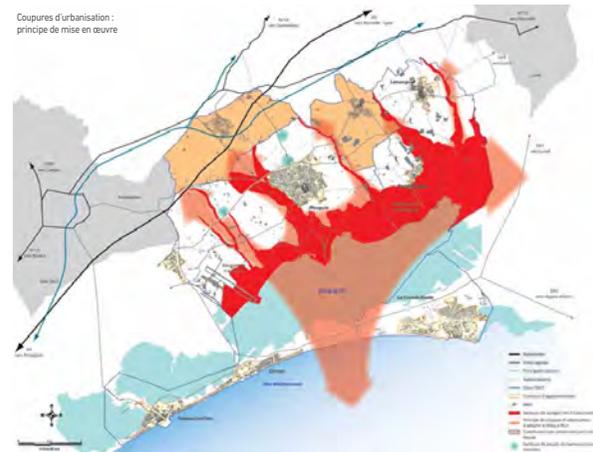
Ce SCOT est l'un des seuls à développer des liens vers les territoires environnants. La structuration des transports est envisagée et cohérente vers Baillargues et Montpellier mais aucun lien n'est créé entre la Grande-Motte et Lunel. Le principe d'un lien en transports en commun entre Montpellier et Carnon est affiché. Cependant, le projet de prolongation du tramway à la mer n'est pas engagé à ce jour.

- zones d'activités économiques

Les extensions de ZAE sont possibles partout, il n'y a pas de hiérarchisation entre zones d'activités. La ZAC de l'aéroport est située sur une infrastructure importante et devrait ainsi jouer un rôle différencié et spécifique.

- lien urbanisme - densité

Pour les extensions urbaines, l'objectif minimum est de 25 ou 35 logements/ha selon les sites : est-ce suffisant en milieu urbain ?



cartes issues du SCOT du Pays de l'Or

> SCOT du Pays de Lunel (2006)

- stratégie de développement économique

La stratégie de développement économique vise à développer une polarité vers le nord à partir de Lunel, en suivant la RD34 jusqu'à Boisseron: un «secteur de diffusion de l'attractivité de l'échangeur autoroutier sur l'axe nord/sud». Pourtant, en dehors du DIA de Boisseron, cet axe ne compte pas de zone d'activités.

- ZAE et offre foncière

Les surfaces totales des pôles d'activités sont définies: pôle urbain de Lunel de 10 à 15ha, pôle urbain de Marsillargues de 5 à 10ha, zone liée à la RN113 et sa future déviation sud entre Lunel et Lunel-Viel 25 à 30ha, et zone liée à l'attractivité de l'échangeur 30 à 40ha. A cela s'ajoute la création de zones d'activités artisanales à l'initiative des communes pour un total de 10 à 15ha.

Au total, 215 à 280 hectares sont prévus pour l'urbanisation, soit 35% à 50% de moins sur la période 2006-2016 que sur celle de 1990-2000.

- axe de transport nord-sud

Un renforcement des liaisons nord-sud sur l'axe Sommières - Lunel - la Grande-Motte est prévu: liaisons routières et développement des transports en commun.

- densités liées au niveau de desserte

Les densités prévues sont liées à la desserte en transports collectifs, avec 80% des logements à proximité des gares ou d'un système de transport urbain et 20% bénéficiant du renforcement sur l'axe Sommières - Lunel - la Grande-Motte.

- densités à Lunel

Les densités s'échelonnent entre ville-centre (35 logements/ha à Lunel), villes et bourgs relais

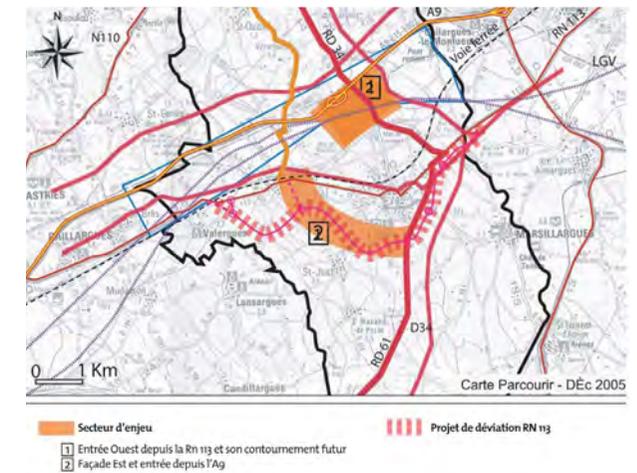
(25 logements/ha) et villages (20 logements/ha). Pourtant, les quartiers urbains liés à la gare de Lunel pourraient développer une densité bien plus élevée.

- mise en valeur paysagère

La mise en valeur du paysage préconisée est intéressante (cônes de vision, itinéraires d'intérêt paysager, coupures vertes, limites d'urbanisation dans la bande centrale, traitement des entrées de ville, préservation des silhouettes des villes et villages) mais contradictoire avec le développement économique: la RD34 est identifiée comme itinéraire d'intérêt paysager, une coupure d'urbanisation est prévue entre Lunel et Lunel-Viel sur le pôle d'activités lié à la RN113.

- secteurs à enjeu

Deux secteurs à enjeux sont mis en avant: l'entrée ouest depuis la RN113 et son contournement futur (cohérence de l'urbanisation avec les infrastructures, les cheminements doux et la trame verte), et la façade est et l'entrée depuis l'A9 (cohérence des aménagements avec la qualité des sites paysagers). Ce deuxième site est voué à accueillir l'écoparc de Lunel, mais se situe pourtant en dehors des limites d'urbanisation prévues au SCOT.





n

favoriser l'accueil des activités économiques

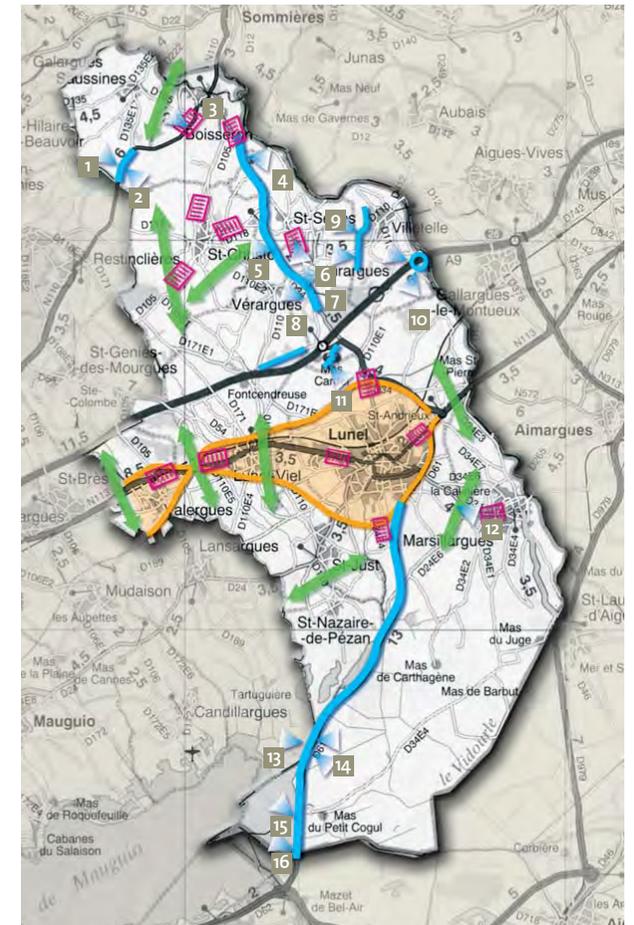


m



favoriser les différents modes de déplacements et le partage des usages de la voirie

cartes issues du SCOT du Pays de Lunel



les cônes de vision, les entrées de ville et les coupures vertes

> SCOT du Sud Gard (2007)

- pôles urbains

Les pôles urbains majeurs et intermédiaires sont différenciés. Deux des derniers restent pourtant à préciser: quelle réalité pour les pôles Sommières/Calvisson et Aigues-Vives/Gallargues-le-Montueux/Aimargues?

- offre foncière économique

L'offre foncière consacrée au développement économique est importante: 200ha pour le pôle centre, 100ha pour le pôle est, 120ha pour le pôle ouest. Trois projets majeurs sont en cours: le bois de Minteau à l'extrémité sud de Calvisson, Pôle Actif à Gallargues et la ZI de Vauvert.

- politique de déplacements

La politique de déplacements développée cherche à organiser d'autres itinéraires en transports collectifs que les seuls rabattements vers Nîmes

- éléments paysagers

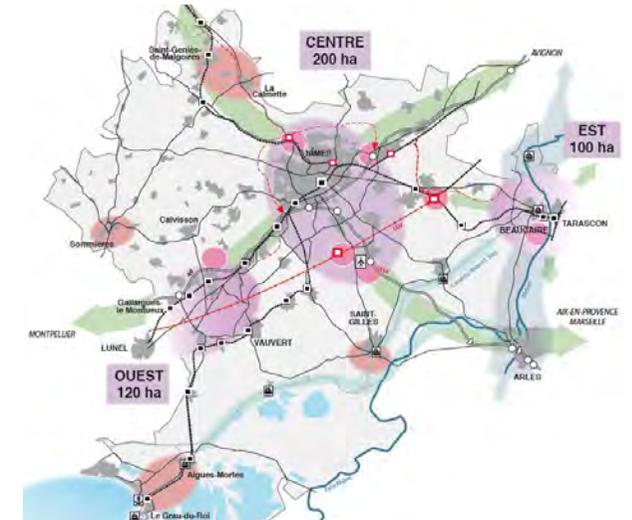
Les éléments paysagers remarquables à respecter sont recensés: géographie, voies de découverte, coupures vertes. Mais les modes de maîtrise de l'urbanisation ne sont pas précisés: la réflexion est renvoyée aux PLU.

- offre de logements

Chaque EPCI doit développer une offre de logement quantifiée par le SCOT, la densité minimale étant de seulement 20 logements/ha (les conditions urbaines et rurales ne sont pas différenciées).



conforter l'armature urbaine existante



conforter les pôles de développement économique



articuler développement urbain et transports



respecter les éléments remarquables du paysage

cartes issues du SCOT du Sud du Gard

> SCOT de Montpellier (2006)

- consommation foncière

2900ha d'extension urbaines étaient prévus d'ici 2030. Devant les densités construites et le peu de terrain consommé sur la communauté d'agglomération depuis la création du SCOT, ce total maximal a été repoussé pour 2050. La plupart des opérations urbaines à Montpellier se font en renouvellement urbain à proximité du tramway.

- densité urbaine

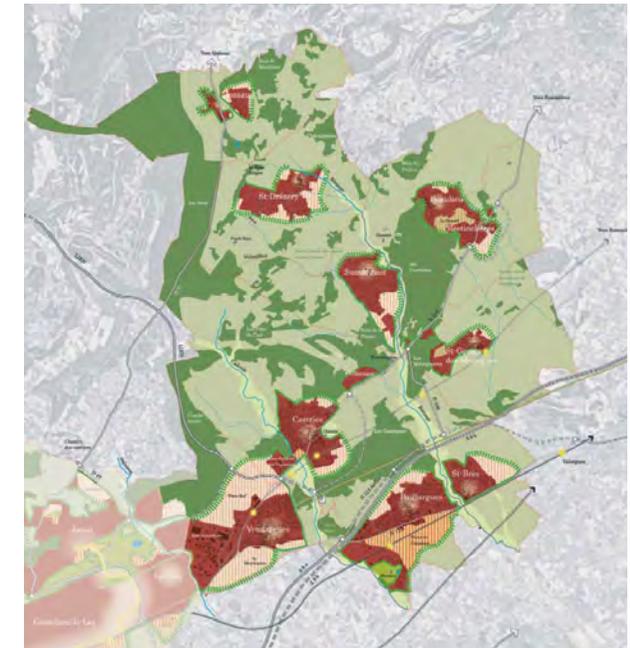
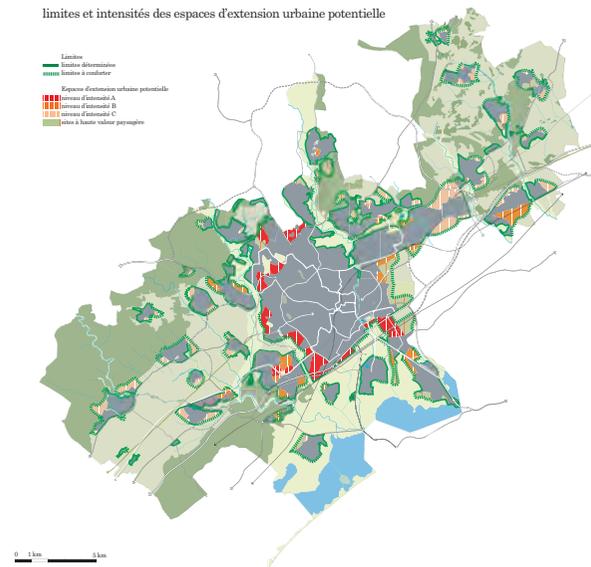
Trois niveaux de densité ont été différenciés selon les situations (milieu urbain ou rural, accessibilité ou non en transports en commun): 20 logements/ha, 30 logements/ha ou 50 logements/ha

- plans de référence

Des plans de référence ont été établis par secteur, fixant des limites d'urbanisation précises et déterminant des densités minimales.

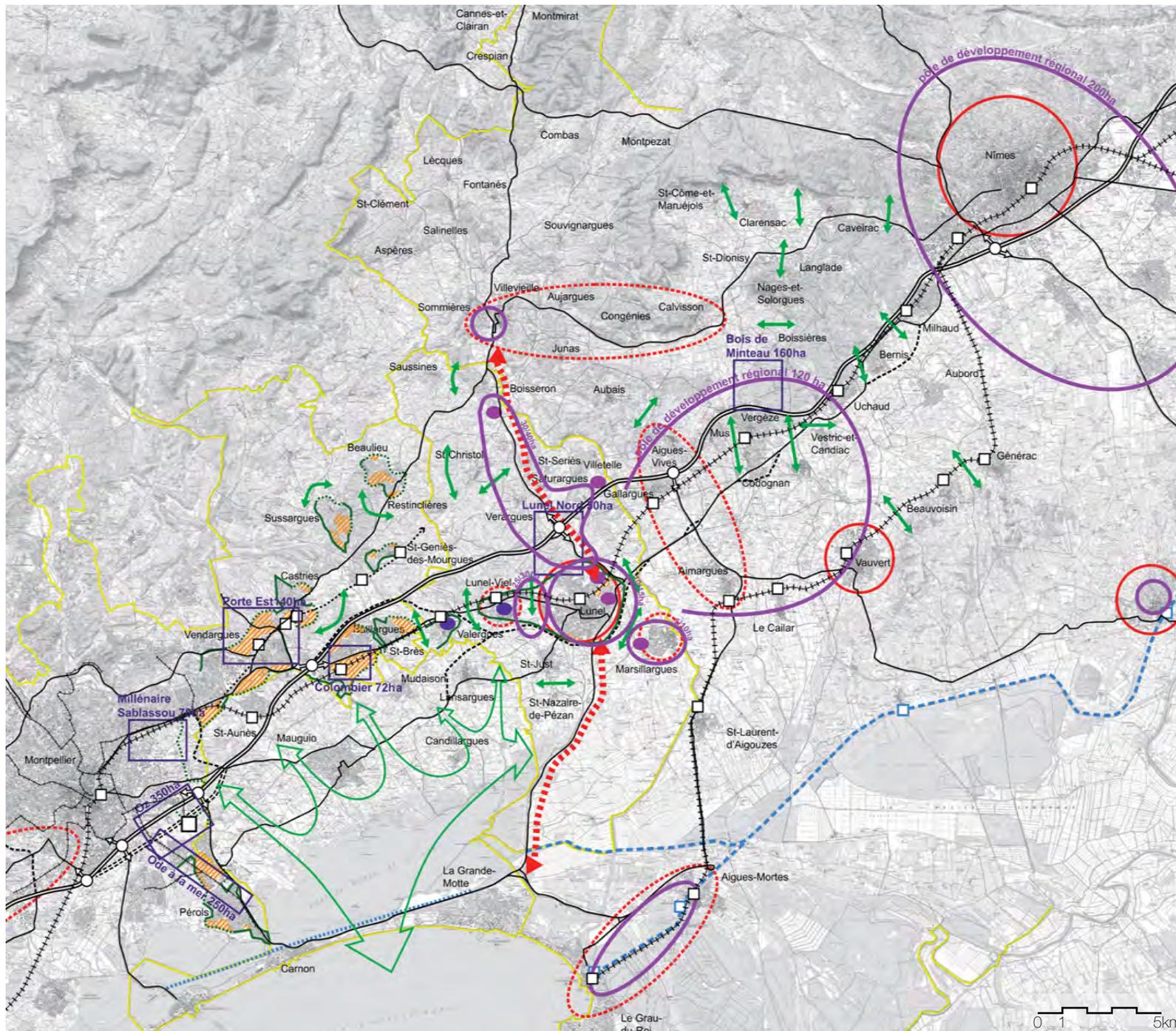
- stratégie d'aménagement

Le SCOT pose le principe d'«inversion du regard» (composition de la ville par les espaces ouverts) et positionne 11 sites stratégiques (dont Ode à la Mer, Oz, Millénaire-Sablassou, Porte Est, Colombier-gare TER).



plan de secteur Cadoule et Bérangé

cartes issues du SCOT de Montpellier



recollement des thèmes principaux des SCOT

SCOT SUD DU GARD

- pôles urbains majeurs
- (pointillés) pôles urbains intermédiaires
- gare ou point d'arrêt existant ou en projet
- ↔ coupures vertes à maintenir ou à restaurer
- port ou apontement de plaisance
- secteurs à enjeux
- (bleu) pôle de développement économique

SCOT PAYS DE LUNEL

- secteur à enjeux
- pôle urbain
- ↔ coupures vertes
- limite d'urbanisation
- secteur des gares
- ↔ (rouge) renforcement des liaisons Sommières - La Grande Motte (développement des liaisons routières et TC)
- (bleu) ZAE existante pouvant être étendue
- (noir) ZAE existante
- (bleu) pôles de développement économique

SCOT PAYS DE L'OR

- ↔ (bleu) coupures d'urbanisation loi littoral, adossées également aux zones inondables et corridors écologiques
- navettes fluviales

SCOT MONTPELLIER

- limites d'urbanisation à conforter
- limite d'urbanisation définie
- /// zones d'extensions urbaines
- site stratégique

ANYOJI BELTRANDO septembre 2013
architectes - urbanistes



> recollement des SCOT

Le recollement des SCOT montre quelques orientations communes, mais aussi plusieurs lacunes et incohérences.

- structuration du territoire

Le Vidourle, perçu comme un enjeu majeur lors de l'atelier 1, n'apparaît pas dans les SCOT (excepté comme un espace naturel à protéger). Il n'est pas identifié comme un grand axe de structuration du territoire.

Le recollement des SCOT montre une multiplicité de pôles urbains qui ne construit pas une organisation hiérarchisée de l'ensemble du territoire. Le pôle Sommières/Calvisson est en contradiction avec l'axe nord-sud Sommières - Lunel - la Grande Motte (établi au SCOT du Pays de Lunel), d'autant plus que Calvisson situé dans la Vaunage se tourne essentiellement vers Nîmes. La partie centrale autour de l'A9 compte une multitude de pôles: branche Est de Montpellier / centralité intégrant Mauguio à l'est du Pays de l'Or / Lunel + Lunel-Viel + Marsillargues sur le Pays de Lunel / Gallargues+Aimargues+Aigues-Vives et Vauvert dans le Gard. Ces pôles ne sont ni hiérarchisés, ni organisés pour fonctionner ensemble.

- déplacements et mobilités en transports en commun

Elaborés avant la confirmation du cadencement du TER entre Nîmes et Montpellier, aucun des SCOT n'établit de hiérarchie entre gares et haltes. Cette action serait pourtant essentielle afin de développer l'intermodalité autour des noeuds de transports

principaux et d'anticiper les mutations provoquées par le nouveau cadencement des TER. De plus, les frontières départementales et intercommunales fractionnent les itinéraires de transports en commun, il y a de nombreuses discontinuités comme au sud de Montpellier où le tramway ne va pas jusqu'à la mer.

Sur le canal du Rhône à Sète, le SCOT Sud du Gard et le Conseil Général du Gard ont répondu à un appel à projet lancé par le ministère de l'Ecologie, le Conseil Général pilote une étude et un portage des actions du projet «Ports en réseau» jusqu'au Grau-du-Roi alors que le SCOT Pays de l'Or prévoit une navette fluviale entre Camon et le Grande Motte, il n'y a pas de continuité entre ces deux projets sur l'axe Aigues-Mortes / Grande-Motte du canal.

En matière d'infrastructures routières, de nombreuses déviations sont prévues. Le long de la RN113 (Baillargues nord, Lunel-Viel et Lunel sud, Lansargues, Aimargues nord, Codognan sud, Bernis sud), elles mériteraient d'être revisitées dans une vision plus globale. La déviation sud de Lunel, par exemple, pose question car la plupart des projets de développement en cours (écoparc, PEM, urbanisation liée à la gare, ZAE est vers Lunel-Viel) se situent au nord alors que le sud de la ville jouxte des milieux naturels de qualité et des zones inondables.

- développement économique

De nombreux projets sont en cours autour de la partie centrale du cœur, à différents stades

d'avancement :

- secteur à enjeu au Nord de Lunel
- zone de développement économique majeur liée au secteur de diffusion de l'échangeur de Lunel le long de la RD34
- ZAE existantes pouvant être étendues
- secteur à enjeux autour du Bois de Mintageu
- pôle de développement économique régional rassemblant Gallargues + Aimargues + Aigues-Vives + Vergèze + Vauvert + Mus + Vestric-et-Candiac + Le Cailar + Codognan (au total 120ha)

D'une manière générale, le grand nombre d'hectares dédiés aux zones d'activités nouvelles et en extension dans les différents SCOT produit un effet de masse. L'offre foncière pléthorique mène à des concurrences entre communes ou EPCI et conduit à un développement fort de l'économie exogène (zones liées à la proximité de l'A9 et de ses échangeurs) non ancrée dans le territoire au détriment de l'économie endogène.

La question de la complémentarité entre les projets à l'échelle du grand territoire doit se poser, afin d'éviter les concurrences directes au profit d'une stratégie de différenciation et de garantir le fonctionnement optimal de ces zones d'activités, pour éviter la création de friches supplémentaires. C'est notamment le cas entre les projets d'Ode à la Mer et de la ZAC de l'Aéroport à Mauguio, les projets de supermarchés et de village des marques à Gallargues, Aigues-Vives et Aimargues, à lier avec le Bois de Mintageu à proximité.

- extensions urbaines et coupures d'urbanisation

Seul le SCOT de Montpellier définit des coupures

d'urbanisation claires y compris à l'échelle infracommunale. Le SCOT Pays de Lunel en définit également pour la partie centrale (de Valergues à Lunel) mais elles sont contradictoires avec les projets en cours au Nord de Lunel. Les autres SCOT, si ils précisent pour certains le nombre d'hectares à urbaniser, ne donnent pas de limites concrètes à ces extensions urbaines et ne les répartissent pas entre communes, ce qui risque de mener à des extensions étalées et désorganisées. D'une manière générale, de nombreuses coupures d'urbanisation prévues aux SCOT sont d'ores et déjà menacées par les extensions urbaines si des limites fortes ne sont pas fixées.

En terme de densité, les quelques préconisations présentes ne sont pas assez élevées en milieu urbain (à Lunel ou Mauguio par exemple), dans un territoire aussi soumis à la pression démographique et des villes vouées à s'étendre.

Le recollement des SCOT montre donc que les différents documents ne sont globalement pas suffisamment complémentaires et articulés entre eux. La grande échelle du territoire et les relations entre unités territoriales restent à être pensées et exprimées au travers d'orientations communes aux différents acteurs. Les SCOT, peu prescriptifs, ne constituent donc pas un garde-fou sur l'espace entre Nîmes et Montpellier.

Une cohésion d'ensemble est à établir pour définir une stratégie de développement à grande échelle.

2. LA STRATEGIE PROPOSEE

2.1 passer d'un territoire servant à un territoire moteur

Le territoire entre Nîmes et Montpellier semble aujourd'hui subir la forte attractivité des deux agglomérations, en offrant des solutions de logement à des personnes qui y travaillent et en accueillant diverses activités directement liées aux besoins de ces villes sans en maîtriser suffisamment la forme, le rythme et les impacts sur la vie locale, l'identité, l'intégration et la gestion des équipements et espaces publics.

Pourtant, ce territoire possède un très fort potentiel: paysages exceptionnels, desserte avantageuse par les grandes infrastructures, nombreuses ressources, forte attractivité aussi bien résidentielle que touristique.

En s'appuyant sur ces richesses pour structurer l'entre-deux Montpellier-Nîmes par le biais d'une organisation de l'armature urbaine territoriale, des déplacements, des filières endogènes, ces communes aujourd'hui disparates formeront un territoire fédéré autour d'objectifs communs, moteur pour la région.

TERRITOIRE SERVANT	TERRITOIRE MOTEUR
<ul style="list-style-type: none">• gouvernance morcelée, superposition des compétences, ignorance des territoires voisins• manque de complémentarité et de cohérence avec les deux agglomérations interactions niées et/ou subies• concurrence entre projets identiques• des équipements redondants dans l'entre-deux, les équipements structurants dans les agglomérations• économie basée sur une offre foncière dépendante de l'attractivité des agglomérations voisines• paysage banalisé• des élus laissant la main aux aménageurs pour leurs projets d'urbanisation• - un déficit d'ingénierie publique (à l'échelle du grand territoire) et d'ingénierie privée, en matière d'urbanisme et d'aménagement	<ul style="list-style-type: none">• dialogue et coordination• meilleure articulation et complémentarité avec Nîmes et Montpellier interactions acceptées et valorisées• projets articulés, phasés, complémentarité programmatique• équipements et services d'échelle intermédiaire mutualisés, territoire plus pratiqué• économie structurée par des filières endogènes et transversales, complémentaires des activités des agglomérations• paysage et identité locale valorisés• des élus prenant la main sur l'aménagement• une structuration de l'ingénierie à l'échelle inter-territoriale, des maîtres d'œuvre indépendants, des opérateurs et constructeurs mieux mobilisés et mieux formés

2.2 développer les complicités entre jardins

> construire les jardins partagés : entre interactions et mise en mouvement

Les quatre jardins, évidences sensibles et rencontres des horizons, engagent les prémices du projet et en introduisent le sens pour faire exister autrement l'entre-deux Nîmes / Montpellier. Il s'agit d'inverser le regard en considérant la valeur de l'étendue dans ce grand territoire comme l'un des ressorts du projet, à grande échelle : les espaces ouverts deviennent le référent et croisent les espaces couverts dans la recherche de complémentarités à concilier, naissantes ou déjà à l'œuvre.

Il s'agit de rassembler et de faire exister autrement ce territoire, dans la recherche de valeurs rassemblées autour de la question du paysage, à savoir : Comment les jardins-mélange se partagent et deviennent des jardins partagés ?

L'enjeu est de sortir de la logique du « millefeuilles » qui déconnecte les territoires et les pôles urbains les uns des autres. La configuration spatiale de cette vaste zone d'étude, sa géographie et ses paysages contrastés permettent de créer des « séquences » qui s'affranchissent de la notion d'appartenance à une entité donnée. On parlera alors davantage de réseau, de mise en valeur des contrastes et des complémentarités, permettant de définir une structure paysagère capable d'accompagner les mutations du territoire intercommunal. Il s'agit de créer les conditions pour faire dialoguer les quatre jardins-mélange, puis de se poser la question des outils à mettre en œuvre pour y arriver.

- une continuité agricole à valoriser et développer à l'échelle du territoire

Les espaces ouverts sont des continuités spatiales à préserver : l'enjeu est alors de conforter l'agriculture comme gestionnaire durable de l'espace ouvert et comme composante du cadre de vie ; le relief est un atout majeur source de diversité mis en valeur par les espaces ouverts (les espaces ouverts permettent de lire le relief) ; les coupures agricoles entre espaces bâtis sont à maintenir en traitant et gérant les lisières, urbaines, agricoles, forestières, viticoles... Envisager une complémentarité entre espaces construits et espaces non construits soulève ainsi la question des lisières.

- des paysages bâtis recentrés

Il s'agit de respecter les silhouettes, l'organisation et les structures urbaines remarquables ; structurer l'urbanisation en devenir et existante ; valoriser l'accueil et la lecture des villes et des villages tout en réinvestissant leurs centralités ; renforcer l'insertion et la qualité paysagère des activités économiques dans les paysages (agricoles, commerciaux, tertiaires...). L'objectif est de limiter la consommation des espaces ouverts par extensions successives des emprises bâties ; de marquer de façon plus sensible les limites entre espaces construits et non construits en leur redonnant une épaisseur ; de mettre en valeur l'image des villages perçus depuis l'extérieur.

- des itinéraires de déplacements attractifs et diversifiés

La mobilité souhaitée par le territoire permet de mettre en dialogue les quatre jardins-mélange, retrouver des continuités douces de déplacement d'est en Ouest et du nord au Sud (comme l'ancienne voie ferrée de Montpellier jusqu'à Sommières). : des forêts à la mer en passant par l'espace ouvert et bâti, la valorisation des entrées depuis les nationales et départementales sur le territoire, est nécessaire pour donner à découvrir le patrimoine architectural et paysager.

- mettre en réseau des continuités écologiques porteuses d'usages

Mettre en valeur les champs de vue remarquables, découvrir le paysage en se déplaçant, valoriser les sites majeurs et préserver les seuils paysagers (passage d'un « jardin » à un autre), mettre en avant la diversité des villes et des villages, restaurer le patrimoine et le petit patrimoine. L'objectif est de rendre accessible le rapport à l'eau (rivières et canaux), continuités nord-sud / est-ouest entre les 4 jardins, favoriser les déplacements doux en bordure des fonds de vallée, requestionner les parcelles enfrichées, mettre en valeur les bandes enherbées et les structures végétales remarquables.

Les jardins, en plus de dessiner des entités géomorphologiques, mettent en évidence l'implantation des villes et des villages dont plusieurs sont situés au croisement de ces différentes entités. Ils sont en effet presque tous implantés à l'interface de deux jardins et ils doivent tirer ainsi parti des

ressources à la fois de l'un et de l'autre. La recherche de complémentarités entre les différents jardins passe donc aussi par la mise en place d'échanges villes-jardins et jardins-jardins afin de tirer le meilleur des ressources de chacun.

> **préserv**er la lisibilité du «**ruban de grande fragilité**» entre les quatre jardins

Le ruban de grande fragilité correspond aux franges de basculement (le seuil d'un jardin à un autre) et de tension entre les quatre jardins. Ces franges qui constituent le ruban sont au nombre de trois. Elles forment des continuités paysagères à grande échelle et induisent une lecture géomorphologique transversale du territoire: le jardin des Garrigues, la plaine jardinée, le jardin des Costières, le jardin de l'eau.

Ce «ruban de grande fragilité» revêt différentes natures: franges topographiques, franges forestières, franges agricoles, franges liées aux différentes natures de l'eau, franges réglementaires (espaces protégés ou PPRI qui limitent les extensions), et franges en limite de zones commerciales et d'activités. Il représente l'endroit stratégique où les choses entrent en contact, se confrontent, se mélangent ; là où se passent les échanges, là où les liens peuvent se tisser.

Ce «ruban de grande fragilité» définit une périphérie plus poreuse ainsi que des limites de villes et de villages qui construisent des perméabilités et des espaces ouverts de circulations paysagères entre les quatre jardins.

La question de sa lisibilité se pose car il fabrique l'identité des jardins mélange et l'espace de transition

entre l'un et l'autre jardin. Comment cultiver l'interface, le dialogue entre chacun des quatre jardins?

C'est aussi dans cet espace que l'on repère le plus de friches, pouvant à terme s'urbaniser et gommer les relations entre les quatre jardins. Une friche est un territoire à l'abandon, volontairement ou non. Ce terme s'utilise quel que soit le territoire concerné. On parle ainsi de friches agricoles, industrielles, urbaines, ou touristiques. La notion de friche est souvent assimilée à une perte de sens, d'usage, de liens. Mais c'est exactement le contraire: la friche est le lieu qui interroge la ville, le territoire, sur son devenir ; c'est une pause dans la construction et le début du renouveau, à condition de l'investir de sens. La friche met les décideurs face à leurs responsabilités, elle est un révélateur des enjeux économiques et politiques.

Ce travail à mener sur le «ruban de grande fragilité» ne peut se faire sans prendre en compte les différents jardins car il s'y adosse. Dans ce ruban, il existe une sorte d'équilibre fragile. On peut modifier cet équilibre bien sûr mais en y maîtrisant les conséquences. S'adosser aux jardins, c'est valoriser les villes qui s'y accrochent et de façon réversible ménager les quatre jardins, véritables «poumons urbains», qui fabriquent la métropole rurale. On ne peut plus piocher indéfiniment et de manière irréfléchie dans ces «réservoirs de paysage».

> **inverser les façades des villes à l'articulation des jardins**

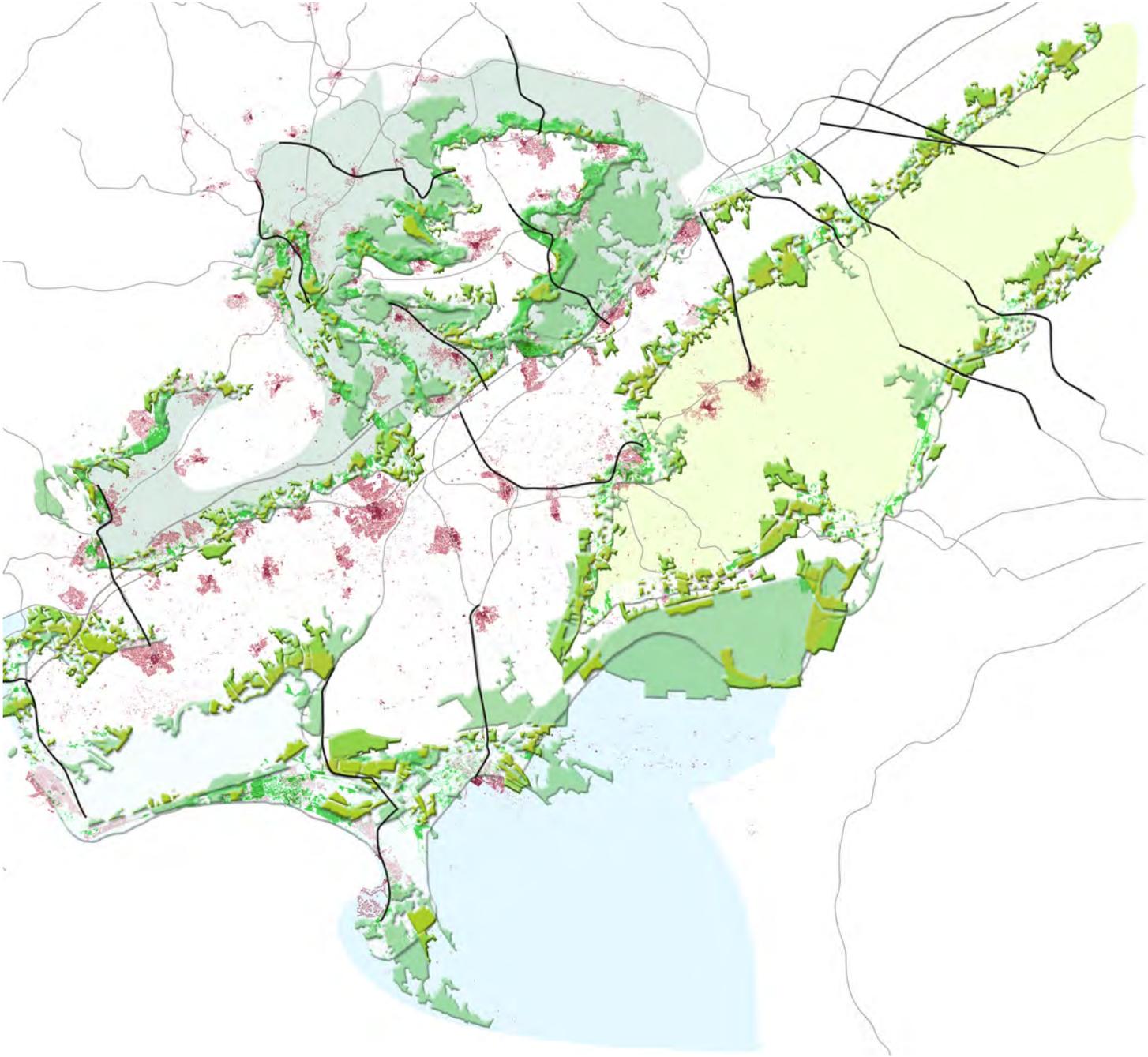
Les seuils des villes situées sur l'articulation entre jardins fabriquent des façades qu'il s'agit d'inverser

pour les ré-adresser sur l'espace ouvert de la plaine jardinée centrale. Ces façades inversées vont ainsi modifier et qualifier la plaine jardinée, centre de gravité de ce territoire de l'entre deux, et conférer à cette dernière un rôle prépondérant dans la mise en dialogue entre les quatre jardins. Il s'agit d'un double processus à mettre en œuvre : la plaine jardinée au centre sera à la fois tenue par les façades des trois jardins situés en bordure (qu'il s'agit de ré-adresser afin de maintenir les qualités de son paysage agricole ouvert) et la plaine jardinée elle-même va participer à la mise en mouvement des trois jardins tout autour. Il s'agit d'une forme de synergie à mettre en œuvre, d'interrelations réciproques à trouver dans la recherche d'une logique d'équilibre, de rapports hiérarchisés et complémentaires à repérer.



adresser les façades des villes sur la plaine centrale (Franck Boutté Consultants)

**structure, composition et interactions
du «ruban de grande fragilité (TN+)»**



- 01- boisements
- 02- parcelle cultivé
- 03- espaces de faiblesses en mutation
- 04- bâti
- 05- transversales (routes,...)

> utiliser les fils de l'eau comme lien

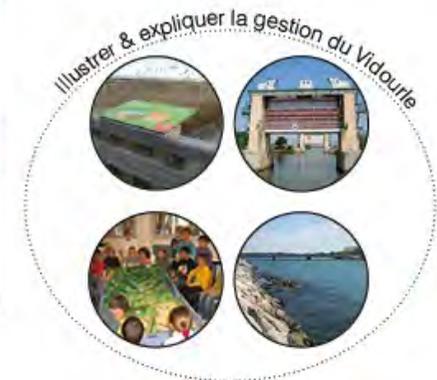
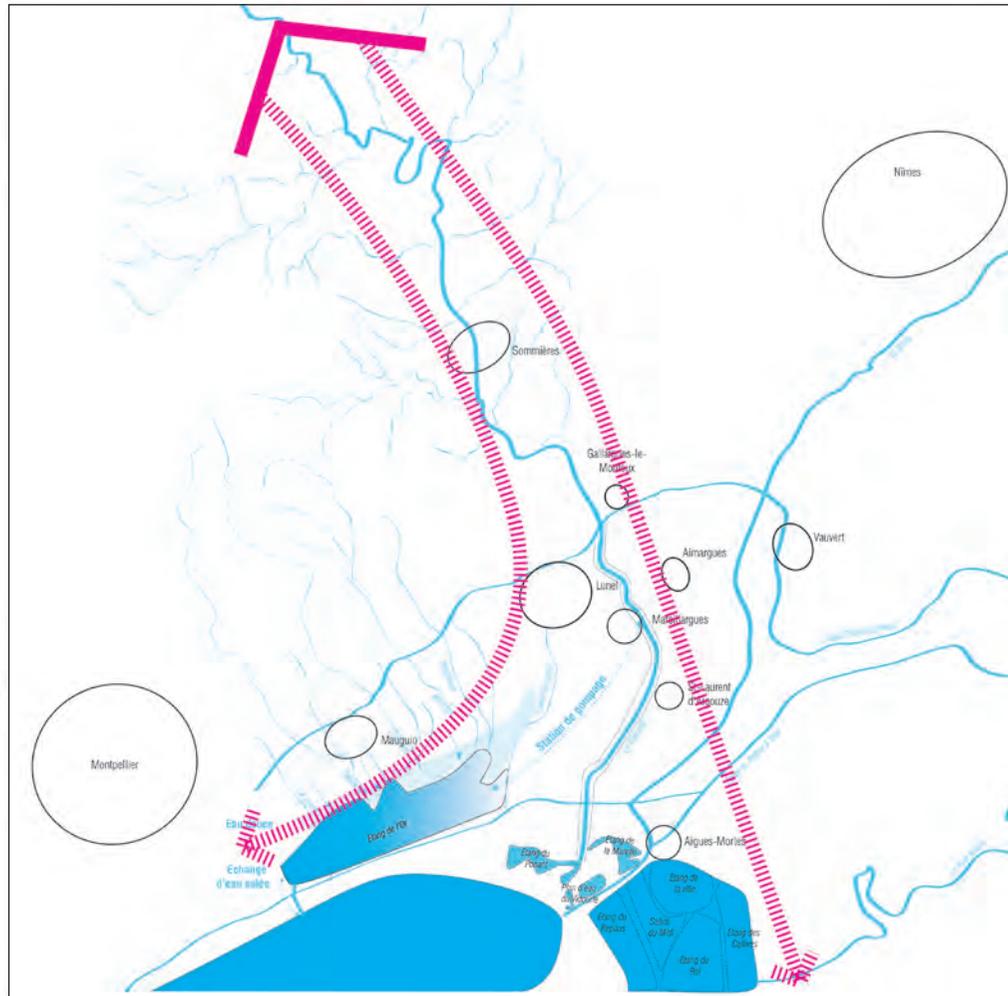
Les fils de l'eau sont des liens conducteurs entre les différents jardins mélange. Transversalités géographiques nord-sud, ils les inscrivent dans une réflexion à l'échelle du bassin versant.

La perception des cours d'eau (du Lez, du Bérange, du Vidourle et du Vistre notamment) est à changer: passer de facteur de risques à vecteur de lien interdépartemental entre les garrigues et les littoraux. Ils sont support de projets, d'inventions de nouvelles fonctions et d'aménagements de gestion de l'inondation (environnement, identité, tourisme, loisirs...). Les ripisylves de ces cours d'eau constituent des vecteurs importants du paysage. Elles restent fragiles et donc à protéger.

Le Vistre et ses affluents sont peu marqués dans le paysage (ripisylve quasi-absente, rivières sous forme de canaux...). Ces facteurs constituent à la fois des adaptations à envisager dès maintenant sur le territoire mais ils sont aussi d'une grande aide pour valoriser et conserver les richesses paysagères de ce territoire.

Aujourd'hui, le Vidourle semble essentiellement considéré pour le risque d'inondation. Pour autant son instance de gestion constitue l'une des gouvernances les plus larges de l'entre-deux Montpellier-Nîmes rassemblant les deux départements et sept intercommunalités. Cet axe Nord Sud est porteur d'une opportunité d'approche transversale du territoire en recoupant plusieurs thématiques :

- la gestion des inondations,
- la gestion de la plaine agricole,
- le rapport au patrimoine naturel et historique,
- la question des parcours touristiques vers l'arrière-pays,
- la gestion de l'écosystème rivière

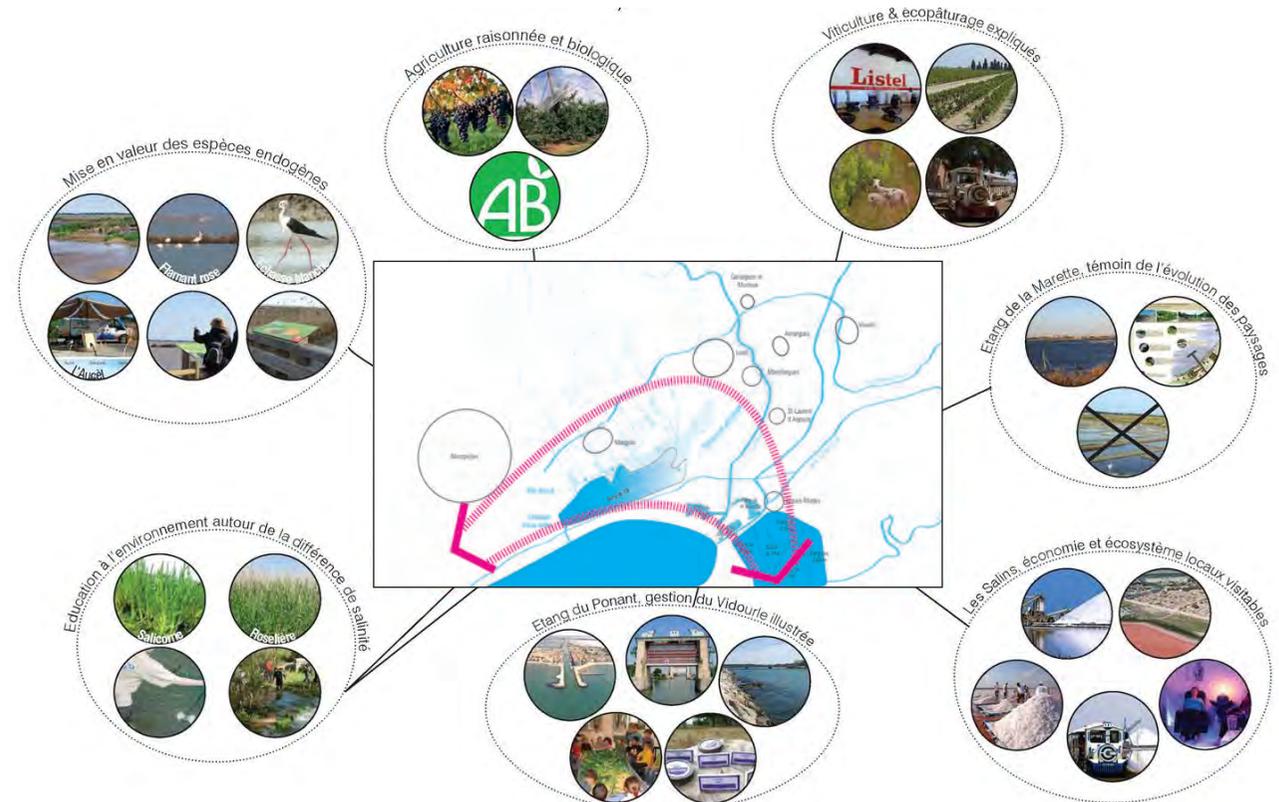


utiliser le Vidourle comme lien nord-sud en y diversifiant les usages (Franck Boutté Consultants)

> faire du rétro-littoral un écosystème visité et productif

L'arrière du littoral fait l'objet d'un usage varié mais il est généralement mal identifié et son avenir est incertain (envasement des étangs, évolution du trait de côte, vulnérabilité des activités...). Il semble intéressant de le reconsidérer :

- dans une démarche de redéfinition de la destination touristique,
- pour créer de nouveaux usages pour les résidents (promenade, loisirs...) tout en assurant une maîtrise de la fréquentation, notamment touristique.
- pour mettre en valeur ce patrimoine naturel comme un écosystème productif en mouvement,
- pour assurer le bon fonctionnement écologique à long terme.



organiser l'écosystème du rétro-littoral (Franck Boutté Consultant)

2.3 structurer le territoire par les espaces ouverts / les pôles / les mobilités

Les jardins et leurs spécificités s'appuient donc sur les structures géographiques et culturelles qui agencent ce territoire. Le faisceau des infrastructures de transport (LGV, ligne ferrée classique, A9 et RN113) ainsi que le Vidourle parcourent transversalement cet ensemble. Cette armature de base, dessinée par les espaces ouverts, accueille les villes et villages de l'entre-deux, entre lesquels l'organisation de rapports hiérarchisés et complémentaires donne une lisibilité, un dessein, un destin commun.

> hiérarchiser les pôles urbains

La lecture des SCOT montre que chaque intercommunalité met en avant ses propres pôles urbains, parfois sans prendre en compte ses voisins immédiats. Par conséquent, le recollément des SCOT montre une multitude de pôles non hiérarchisés, dans certains cas assez incohérents avec la réalité du terrain. Pourtant, en parcourant et en analysant le territoire, des ébauches de polarités ressortent, qu'il s'agit de soutenir, de renforcer pour arriver à une hiérarchie cohérente :

- les deux cœurs d'agglomération que sont Montpellier et Nîmes encadrent le territoire
- dans leur sillage, Mauguio (avec Montpellier) et la Vaunage (avec Nîmes) forment des pôles « en orbite »
- sur le trait de côte, les villes balnéaires ou côtières s'articulent en deux pôles littoraux distincts séparés par le lido : Palavas / Carnon et la Grande Motte / Le Grau-du-Roi / Aigues-Mortes.
- à la croisée des logiques est-ouest et nord-sud, Lunel joue un rôle central et majeur

comme ville motrice du territoire, au potentiel encore sous-exploité et capable de développer des solutions pour le fonctionnement de son territoire d'influence directe et de services et équipements à l'échelle de l'entre deux Nîmes-Montpellier

- à la fois en lien avec les cœurs d'agglomération et la ville motrice de Lunel, Sommières, Vauvert et Saint-Gilles forment des villes relais

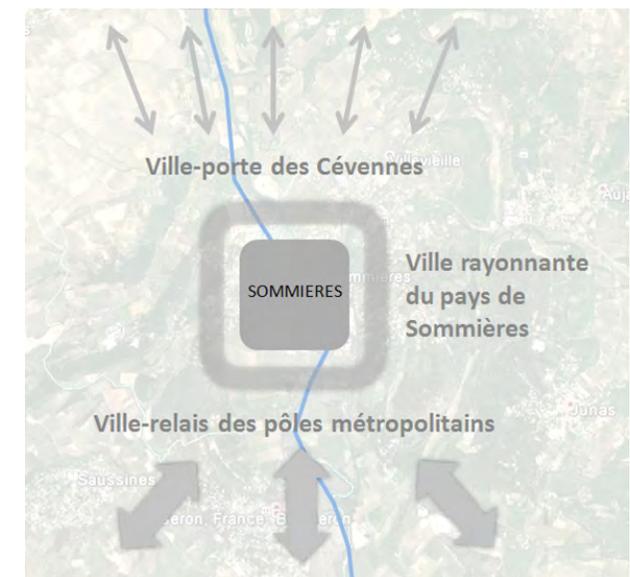
L'accueil de population liée à l'attractivité du territoire peut s'appuyer sur cette armature, grâce à une densification / intensification des pôles urbains et des villes pourvues de gares. Cette hiérarchisation permettra aux villages environnants de subir moins de pression démographique, et ainsi de moins s'étaler aux dépens des espaces agricoles et naturels afin de préserver les richesses de ce territoire.

> renforcer l'entre-deux par un axe transversal garrigues / plaine / mer

Le long du Vidourle, l'axe transversal Sommières – Lunel – pôle littoral la Grande Motte / Le Grau-du-Roi / Aigues-Mortes permet de donner une colonne vertébrale au territoire, une structuration perpendiculaire à l'axe est-ouest lié aux métropoles et aux infrastructures. Interdépartemental, intercommunal, il crée ou développe des connections entre littoral, cœur et piémonts. Si de nombreuses initiatives communes existent entre Sommières et Lunel et sont à encourager, le rapport entre Lunel et le littoral est encore peu présent alors que ces deux entités peuvent être complémentaires sur de nombreux sujets.

> protéger les itinéraires paysagers entre pôles

Les routes à haute valeur paysagère traversant le territoire devront être préservées. Dans ce territoire très attractif touristiquement, ces itinéraires constituent des portes d'entrée sur le territoire et participent à sa qualité paysagère, notamment les routes du littoral. Ces grands axes à préserver sont la D610 entre Montpellier et Nîmes, la D40 entre Sommières et Nîmes, la D34 entre Sommières et Lunel, les D986 et D21 entre Montpellier et la mer, la D62 entre les étangs et la mer, la D61 entre Lunel et la mer, la D979 entre Aumargues et la mer et la D6572 entre Vauvert et St-Gilles.



exemple de ville-relais: Sommières (Alphaville)

cœur d'agglomération

Ensemble urbain comprenant la ville la plus importante et sa banlieue agglomérée. De taille importante, il tire « vers le haut » tout le développement des territoires alentours mais génère en même temps des tensions sur ces mêmes territoires : augmentation des valeurs foncières, extensions urbaines incontrôlées, besoin en zones logistiques....

villes: Montpellier et Nîmes

ville en orbite

Ville située à proximité du cœur d'agglomération mais non reliée physiquement à lui. Ville à dominante résidentielle, dont le marché de l'emploi, l'économie et les loisirs sont dépendants du cœur d'agglomération. Ces communes ont un centre-ville ancien bien équipé qui rayonne sur les petites communes alentour.

villes: Mauguio et ensemble de la Vaunage

pôle littoral

Ensemble de communes situées sur le trait de côte, formant un ensemble urbain continu. Cités balnéaires, elles offrent d'importantes capacités d'hébergement mais sont confrontées aujourd'hui à une transformation potentielle des logements touristiques en résidence principale, au défi de la mise aux normes énergétiques des bâtiments, à l'amélioration de la professionnalisation des personnels d'accueil

villes: la Grande Motte / Le Grau-du-Roi / Aigues-Mortes et Palavas / Carnon

ville motrice

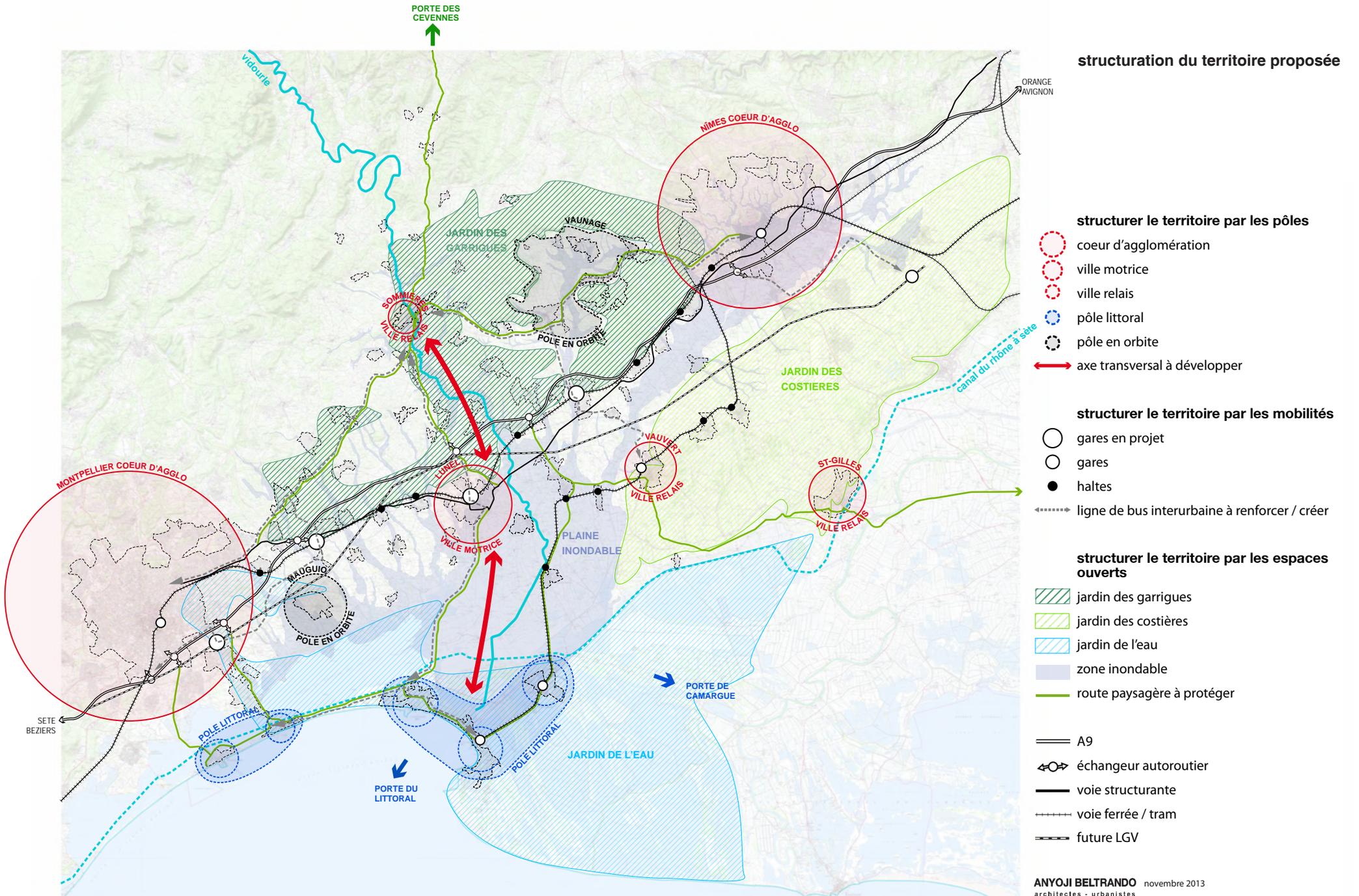
Ville de taille moyenne qui a un potentiel de développement important lié à sa bonne desserte en transports collectifs et à sa bonne accessibilité autoroutière. Grâce à un marché foncier moins tendu, la ville peut accueillir des fonctions spécifiques:

hébergement pour étudiants ou les travailleurs saisonniers, développement d'un pôle de formation en complémentarité des grands pôles universitaires. Ainsi la ville peut développer un marché de l'emploi complémentaire à celui des cœurs métropolitains
ville: Lunel

ville relais

Villes éloignées des cœurs d'agglomération qui offrent un potentiel d'équipements et de services nécessaires aux communes plus rurales qui les entourent.

villes: Sommières, Vauvert et Saint Gilles



> transformer les mobilités : alternatives à la voiture

Sur ce site où les développements urbains récents ont été organisés par et pour l'automobile, les politiques de déplacements doivent à la fois s'appuyer sur ces pôles urbains et les conforter.

En termes de transports en commun en modes lourds, cette stratégie peut d'abord consister à affirmer la hiérarchisation des gares. Sur l'axe Montpellier – Nîmes, les gares de Baillargues, Lunel, Vergèze et Nîmes Saint-Césaire, liées au cadencement du TER et donc de la forte augmentation de l'offre, constituent les points principaux autour desquels doit se développer l'intermodalité : bus et parking relais peuvent permettre aux habitants des communes alentours de rejoindre ces points qui relieront ensuite Montpellier et Nîmes. Ceci suppose le développement de gares routières correctement dimensionnées pour accueillir le rabattement en bus, et de parkings relais positionnés à une distance raisonnable des gares sans pour autant obérer des développements urbains ultérieurs à proximité.

Les cheminements piétons et cyclables doivent s'articuler autour de chaque pôle, en favorisant des itinéraires directs, sûrs et confortables des quartiers et communes environnants jusqu'à l'accès aux quais. Le développement d'une offre de stationnement sécurisée et suffisamment dimensionnée est une condition indispensable pour favoriser le rabattement à vélo sur les gares.

La question se pose également pour la ligne ferrée Nîmes – Le Grau-du-Roi : conserver cet axe ferroviaire implique de mettre en avant les gares les plus importantes en termes de potentiel d'usagers

(soit potentiellement Vauvert, Aigues-Mortes, le Grau-du-Roi) pour assurer une desserte qualitative, cadencée et régulière.

De plus, la ligne 3 du tramway de l'agglomération de Montpellier mériterait d'être prolongée jusqu'à Carnon pour assurer une desserte plus efficace des plages et offrir une alternative efficace aux habitants à l'année de ce secteur littoral.

En complément à ces modes lourds (TER et tramway), des actions d'accompagnement sont à mener: intermodalité, coordination des horaires mais aussi rabattement des bus, piétons, vélos et voitures (parkings-relais). Des lignes de bus interurbaines moins dépendantes des frontières des autorités organisatrices de transport sont donc à créer ou renforcer, plus spécialement dans le territoire des piémonts et coteaux non desservi par le rail. Quelques grands axes peuvent être identifiés comme prioritaires, en termes de demande potentielle et de desserte de grands équipements métropolitains :

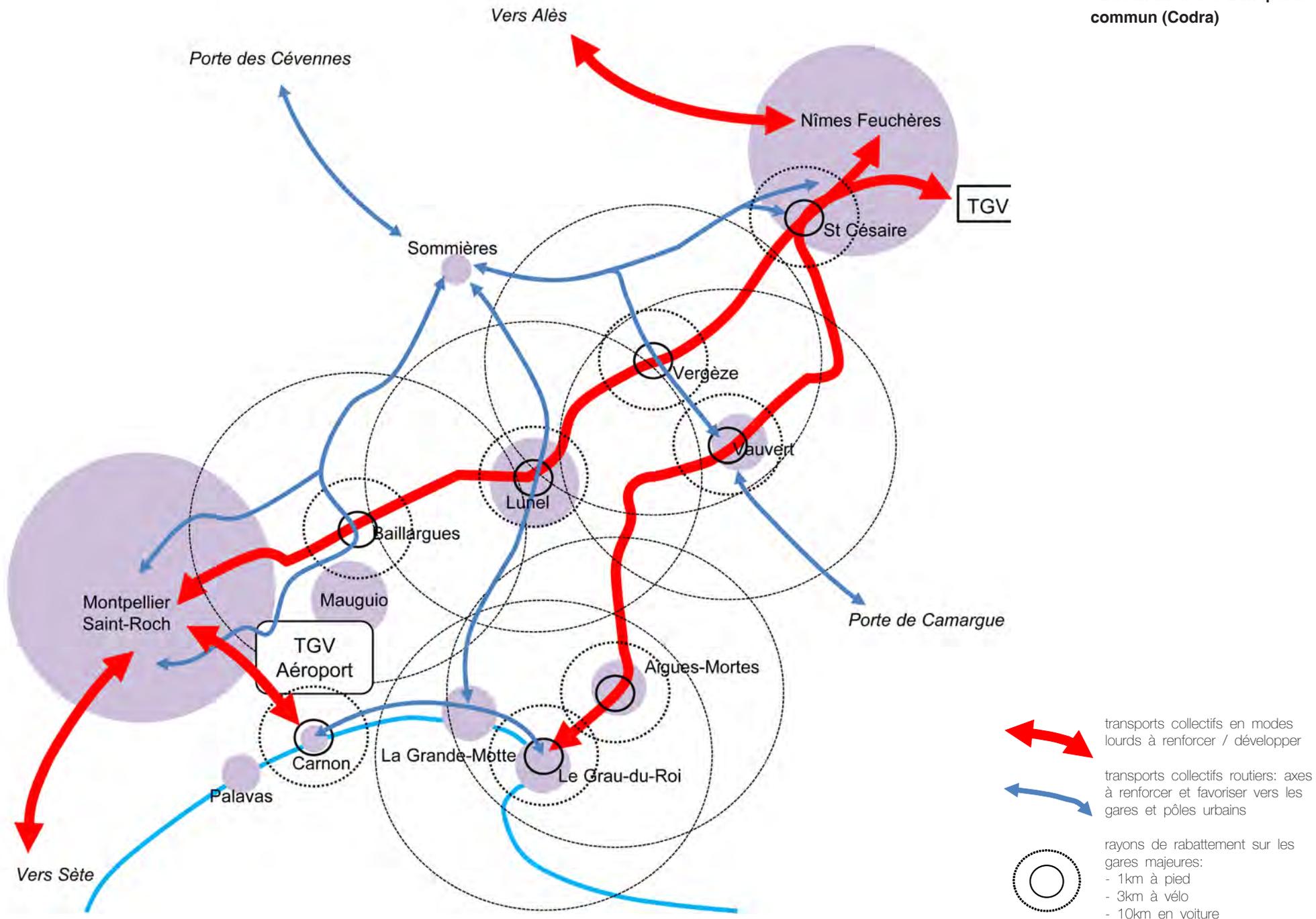
- Sommières / gare de Baillargues / future gare LGV Oz
- Sommières / Vaunage / future gare LGV de Manduel
- Sommières / gare de Vergèze / gare de Vauvert
- Sommières / gare de Lunel / la Grande-Motte
- Carnon (terminus du tramway) / la Grande-Motte / gare du Grau-du-Roi

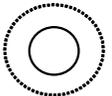
Ces propositions d'itinéraires à renforcer ou à créer présentent l'atout de cumuler demande potentielle domicile-travail, domicile-études, loisirs et tourisme. Cette approche permet d'éviter des politiques de transport trop spécialisées et de mutualiser les moyens déployés en maintenant les mêmes

grands itinéraires à l'année, ce qui permet une meilleure lisibilité de l'offre pour les usagers actuels et potentiels des transports collectifs. L'expérience démontre également que les liaisons en bus ou en car de gare à gare permettent de maximiser la demande potentielle et d'éviter l'effet « bout de ligne » (terminus de bus situé dans des zones peu denses, avec peu de fréquentation mais des coûts d'exploitation élevés), en améliorant le maillage structurant du territoire.

Les différentes alternatives à la voiture sont cependant directement liées à l'évolution de la forme urbaine et à la qualité des espaces publics : la desserte en transports en commun n'est en effet possible que si les habitants d'un village ont facilement accès à pied aux points de ramassage, ce qui n'est pas le cas dans l'actuelle typologie de lotissement en raquette très présente sur le territoire. Il convient donc de favoriser tant la densité urbaine que la perméabilité des formes d'habitat dans les opérations futures et dans le patrimoine bâti existant.

Le report modal ne sera effectif que si les alternatives à la voiture particulière, aujourd'hui omniprésente, sont crédibles. L'enjeu est majeur pour tout le territoire de l'entre-deux, mais aussi pour les agglomérations de Nîmes et de Montpellier : permettre aux périurbains et ruraux de se déplacer autrement qu'en voiture, c'est autant un service rendu à ces habitants en termes de qualité de vie, de coût et de praticité qu'un service rendu aux deux agglomérations en termes de limitation de la congestion automobile, de la place de la voiture sur l'espace public et de qualité de l'air.



-  transports collectifs en modes lourds à renforcer / développer
-  transports collectifs routiers: axes à renforcer et favoriser vers les gares et pôles urbains
-  rayons de rabattement sur les gares majeures:
 - 1km à pied
 - 3km à vélo
 - 10km en voiture

3. LES MOYENS A METTRE EN OEUVRE

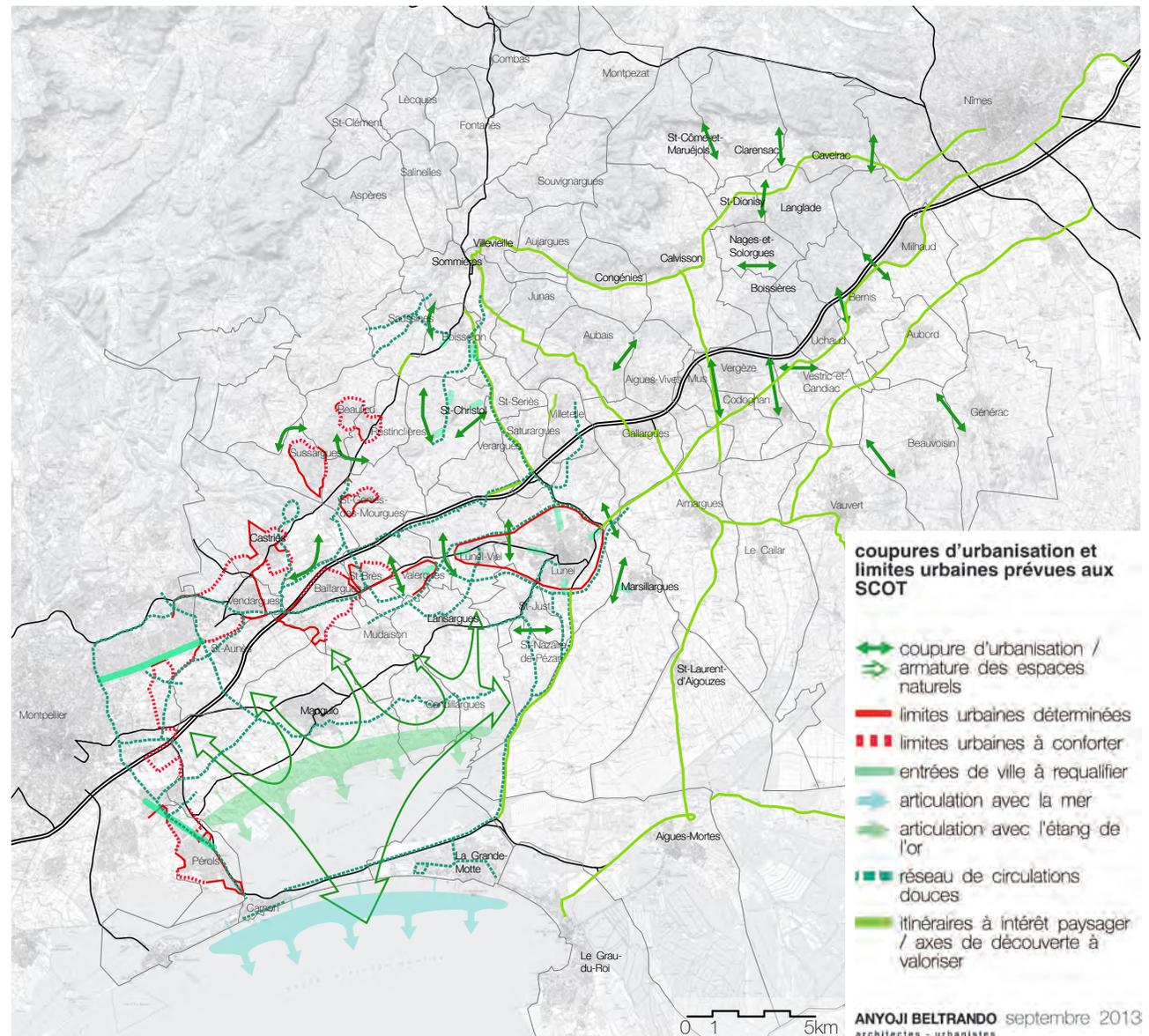
3.1 composer la ville compacte par les espaces ouverts

> conforter les coupures d'urbanisation

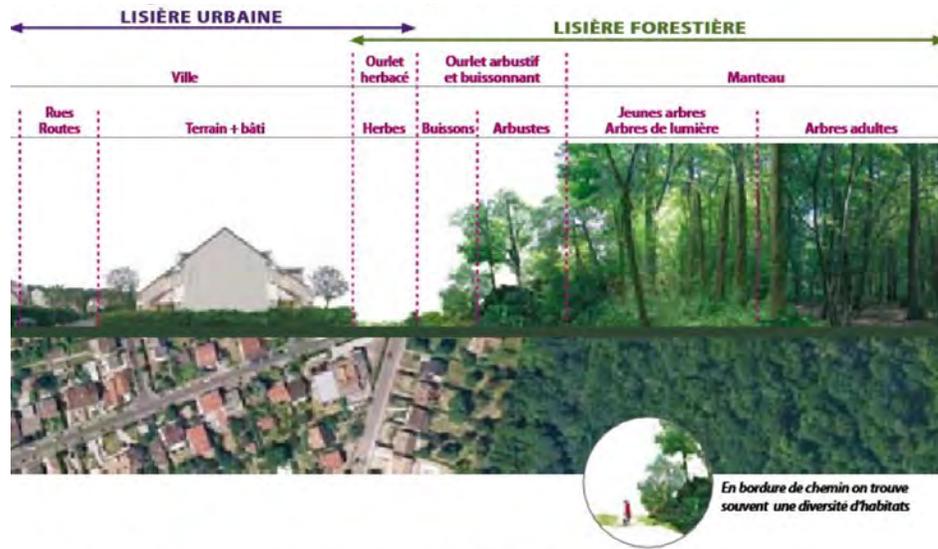
Les développements urbains prévus dans les POS et PLU sont parfois contradictoires avec les coupures d'urbanisation prévues dans les SCOT. Plusieurs villes et villages du territoire sont proches les uns des autres, en particulier dans le territoire des piémonts et coteaux. Quelques communes distinctes ont déjà consommé l'espace intermédiaire pour former une tâche urbaine continue, comme Beaulieu et Restinclières, Vergèze et Codognan, Nages-et-Solorgues et Langlade.

Il faut freiner le rapprochement des limites urbaines entre les différentes communes afin de préserver des continuités écologiques et paysagères structurant le territoire et porteuses de biodiversité. Pour cela, il est nécessaire d'empêcher le morcellement et l'enclavement des parcelles agricoles, afin de ne pas miter les quatre jardins mélange et perdre leur échelle. A terme, le risque encouru est que les parcelles deviennent un prétexte à l'urbanisation du fait d'une superficie qui ne soit plus suffisante pour le rendement agricole.

Afin de tenir ces coupures, le travail sur les lisières urbaines pour les « fixer » est essentiel. Il s'agit de les faire vivre grâce à différents usages : parcours et promenades, usage agricole et économique, pédagogie, protection des écosystèmes... Les services apportés par les lisières sont nombreux: possible frein à l'extension urbaine, réservoir de biodiversité entre forêt et agriculture, vocation de corridor écologique contournant les villes, animation de la plaine agricole ou encore lutte contre l'érosion.



ECOSYSTEMES ET PARCOURS

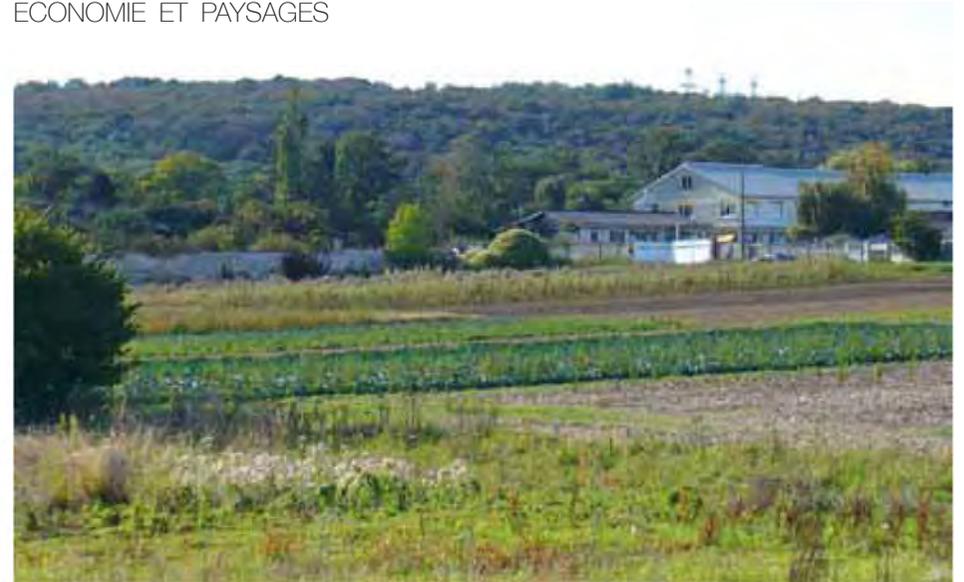


AGRICULTURE ET PARCOURS



usages possibles pour faire vivre les lisières (Franck Boutté Consultants)

ECONOMIE ET PAYSAGES



USAGES ET PEDAGOGIE



> prendre la main sur la conception et les processus d'aménagement

le développement de l'urbanisation est un choix politique

Bien que le territoire soit sous forte pression foncière et démographique, accueil de population ne va pas forcément de pair avec extension urbaine incontrôlée. La maîtrise de l'étalement urbain relève de la responsabilité des élus à travers les documents d'urbanisme, projets urbains permis de construire,... L'attractivité du territoire pour les aménageurs (de secteurs à vocation aussi bien résidentielle qu'économique) donne la possibilité aux élus de prendre la main sur les projets d'aménagement. Il ne s'agit pas de donner le feu vert à des projets déjà dessinés par les lotisseurs / aménageurs mais de maîtriser le processus de projet.

alternative: une densité urbaine désirable

L'analyse du tissu urbain de diverses communes du territoire montre que les densités des opérations récentes sont toujours assez basses (15 logements à l'hectare maximum, jusqu'à 3 logements à l'hectare dans certains cas de pavillonnaire diffus en forêt). Il est pourtant impératif de développer de nouveaux modèles plus denses, à la fois pour limiter la consommation d'espaces naturels, pour permettre une desserte efficace en transports en commun, pour économiser les linéaires de voiries et réseaux, mais aussi pour faciliter le lien et la mixité sociale au sein d'une ville à travers les usages de proximité quotidiens. En effet, la densité constitue un facteur d'attractivité pour les commerces et services qui pourraient ainsi réinvestir les villages.

Cela signifie également privilégier les réinvestissements urbains plutôt que les extensions : utiliser les dents creuses en ville mais aussi réhabiliter les bâtiments abandonnés ou sous-utilisés. L'exemple de la zone d'activités de la Cotonnaire à Sommières montre qu'un patrimoine ancien peut accueillir des activités modernes de façon compacte tout en s'intégrant dans le tissu urbain et le paysage. Sur ce territoire, il faudrait par exemple retrouver des usages économiques aux caves coopératives abandonnées ou sous-exploitées, ce qui permettrait également de sauvegarder ce patrimoine local.

Le travail sur les cheminements et les traversées est également nécessaire pour permettre des lotissements et zones d'activités traversants, notamment pour rejoindre rapidement les centres villes et ainsi privilégier les mobilités douces (piétons, vélos) à l'usage de la voiture. Là encore, l'analyse de l'existant montre qu'il serait souvent plus rapide de rejoindre le centre-ville à pied qu'en voiture si les cheminements appropriés existaient.

un niveau d'exigences à fixer

L'un des enjeux réside dans le niveau d'exigence sur la qualité architecturale, urbaine et environnementale demandée aux opérations. A l'instar des deux métropoles qui utilisent leur attractivité pour fixer des ambitions aux promoteurs, l'entre deux doit penser l'aménagement comme une opportunité de montée en gamme des compétences, de renouvellement des territoires, d'exemplarité environnementale etc.

la maîtrise du projet urbain

Les élus peuvent se faire accompagner dans leurs réflexions sur leur stratégie d'aménagement en faisant appel à des bureaux d'études indépendants (concours d'urbanisme et d'architecture) afin de trouver les meilleures solutions en termes de densité, de typologie adaptée aux conditions locales, de desserte, d'espace public,...

Même si les petites agglomérations du territoire ne disposent pas des compétences techniques nécessaires et même s'il n'y a pas toujours d'ingénierie territoriale suffisante en place, elles peuvent s'appuyer sur les conseils et l'expertise que peuvent apporter les DDT, l'agence d'urbanisme des régions de Nîmes et Alès, les CAUE ou les travaux d'école ou d'étudiants (écoles d'architecture, université, notamment master d'urbanisme et d'aménagement, géographie..) pour garantir des projets de qualité.

De plus, de nombreux outils d'urbanisme permettent aux élus de garder la main sur les terrains stratégiques: périmètre d'étude, Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), études urbaines justifiant un sursis à statuer,...

exemple de Clarensac

trajet du lotissement au centre-ville

- distance à vol d'oiseau: 580m
- distance en voiture: 1200m
- temps de parcours en voiture: 5 minutes + temps de stationnement
- distance à pied: 630m
- temps de parcours à pied: 9 minutes

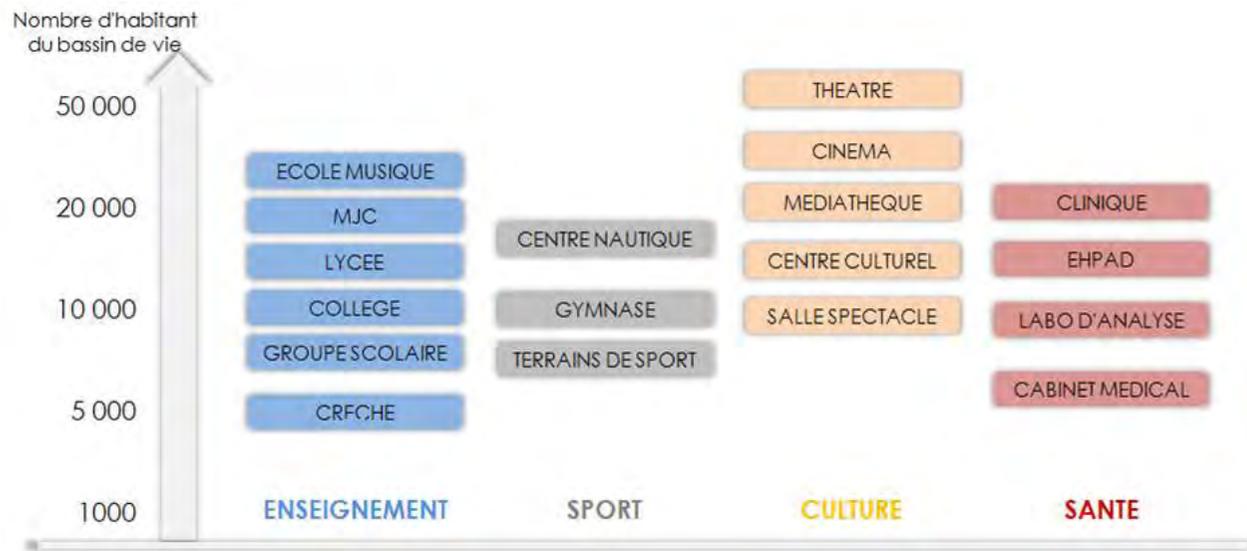


> équiper la ville compacte

Dans un contexte de croissance démographique et de franchissement de seuils de déclenchement des besoins et potentiels de développement, il est nécessaire d'anticiper les besoins en équipements, à la fois dans les communes et les intercommunalités.

L'approche communale consiste à réinvestir les centres-villes en y développant des espaces publics, mais aussi des commerces, services et activités ayant leur place au centre.

Pour une approche intercommunale, il s'agit de mutualiser les équipements, de les dimensionner à la bonne échelle et de les positionner au bon endroit. Les équipements potentiellement concernés

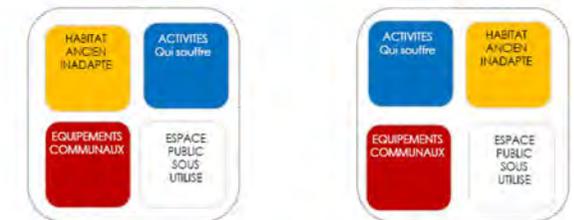


besoins en équipements liés aux seuils de population (Alphaville)

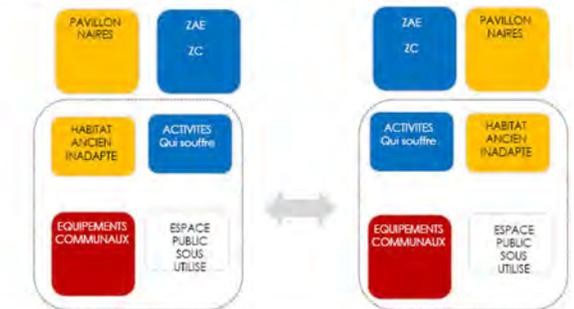
sont multiples: éducation (crèche, conservatoire de musique, MJC, centres sociaux culturels, groupe scolaire), sport (centre nautique, gymnase, terrains de sports), santé (cabinet médical, laboratoire de santé), culture (médiathèque, centre culturel, cinéma)...

Concernant le territoire entre Montpellier et Nîmes, cette dimension de mutualisation des équipements ne peut être réfléchiée sans englober les 2 villes-centre et leurs agglomérations.

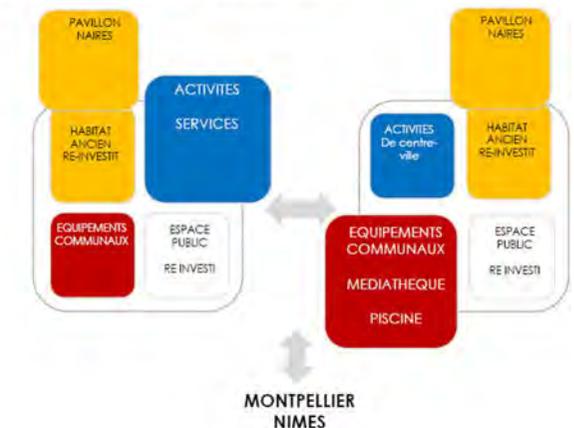
Jusqu'en 1970: FORME ANCIENNE



1970 - 2013: EXTENSION & ETALEMENT



2013 - 2030: MUTUALISER & INVESTIR LES CENTRES



faire évoluer la forme urbaine pour équiper la ville compacte (Alphaville)

3.2 lier développement des filières et aménagement du territoire

> faire de la place pour les filières endogènes

Le foncier mobilisable se trouve essentiellement sur garrigue et plaine. Néanmoins, il reste une ressource se raréfiant et à préserver: son usage doit s'inscrire résolument dans un souci d'économie et d'optimisation.

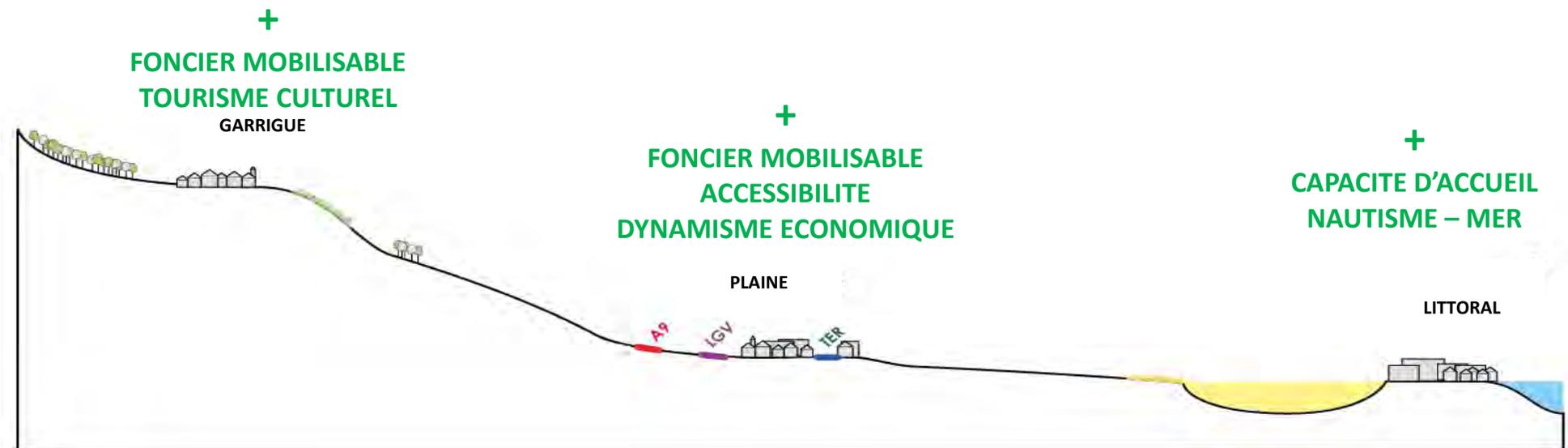
Aux côtés de l'économie présentielle (tourisme, services à la personne), de la tertiarisation du territoire, des secteurs industriels existants, il est

nécessaire de choisir et structurer des filières endogènes (vinicole, agricole, tourisme, nautisme,...) basées sur les ressources propres au territoire.

Cela passe par la mise en commun des réflexions et des projets entre les différents acteurs du territoire, par des efforts de concentration et de regroupement des moyens (un choix à faire entre les filières, une réflexion dédiée dans des instances supra-communales comme la CCI, le département, la région, la DIRECCTE...), mais aussi par le

développement d'outils de formation et de recherche qui accompagnent le déploiement d'une filière.

Les filières endogènes doivent être transversales et donc contribuer à résoudre d'autres questions que le dynamisme économique: l'attractivité touristique, le paysage et sa gestion, la qualité des écosystèmes, l'intégration sociale... Cela nécessite une mobilisation des acteurs dans une démarche de qualité qui forge l'identité de la filière.



exemples d'organisation de filières transversales entre garrigues et littoral (Alphaville)

- filière agronomique :

Il existe de nombreux exemples français de filières endogènes et transversales : la filière tabacole en Dordogne, Caudalie à Bordeaux, le SICA (groupement de producteurs de légumes) en Bretagne, ou la production maraîchère en circuits courts à Sarlat... Sur le territoire, certaines filières peuvent rassembler des usages paysagers, agricoles et touristiques : l'huile d'olive (démarche Terra Olea, ACCION sur le domaine d'Escattes, AOC), le vin (AOC divers, Viavino, Oenovia), la cosmétique (pépinière, Green Innovation à Saint-Seriès) ou encore l'agneau des garrigues (en forte demande, solution d'entretien pour les garrigues).

- filière touristique :

En parallèle, le territoire doit faire face à une évolution du tourisme, (notamment la convergence entre tourisme et loisirs, et la montée en gamme des stations du littoral) et à une stagnation de ce secteur ces dernières années. Les filières locales évoquées précédemment peuvent appuyer le développement d'un tourisme d'arrière-pays grâce à de nouvelles offres ancrées dans le territoire (hébergement, équipements de tourisme et de loisirs) et permettre de distinguer l'offre touristique par rapport à des destinations concurrentielles low-cost.

Deux axes touristiques naturels existent sur le territoire:

- l'axe littoral lié à la Méditerranée, aux plages et aux sports nautiques (notamment sur Le Grau-du-Roi et la Grande Motte) déjà fort mais qui pourrait s'enrichir en s'ouvrant sur le rétro-littoral, vers l'étang

de l'Or, les salins, les marais de Camargue.

- la «route des vins» reliant la Vaunage à Saint-Christol via le Pays de Sommières, déjà ébauchée avec des projets comme Viavino et Vinopanorama à Calvisson mais qui est encore à enrichir.

Un axe touristique patrimonial est à développer entre Sommières, Lunel et le littoral (incluant Viavino et le futur équipement de loisirs dans la carrière de Saturargues), le nœud Lunellois ne servant plus seulement de lieu de passage mais de destination touristique grâce à l'implantation d'un équipement structurant. De même, une densification de l'offre touristique du Sommiérois permettrait un meilleur équilibre entre le littoral et les garrigues.

Sur un territoire où le panier moyen et la durée de séjour des touristes (45 euros/jours et 5 jours) sont à augmenter, l'enjeu est de relier les deux axes est-ouest par cet axe patrimonial nord-sud, afin d'en mutualiser les clientèles et d'augmenter les flux sur chaque site.

Ces usages agricoles et touristiques permettront notamment de protéger les paysages, en installant des activités diverses dans les territoires en déprise agricole ou des activités ludiques (adressées aux touristes et citoyens) dans les espaces naturels proches des métropoles, afin que les villages alentours profitent de cette attractivité.

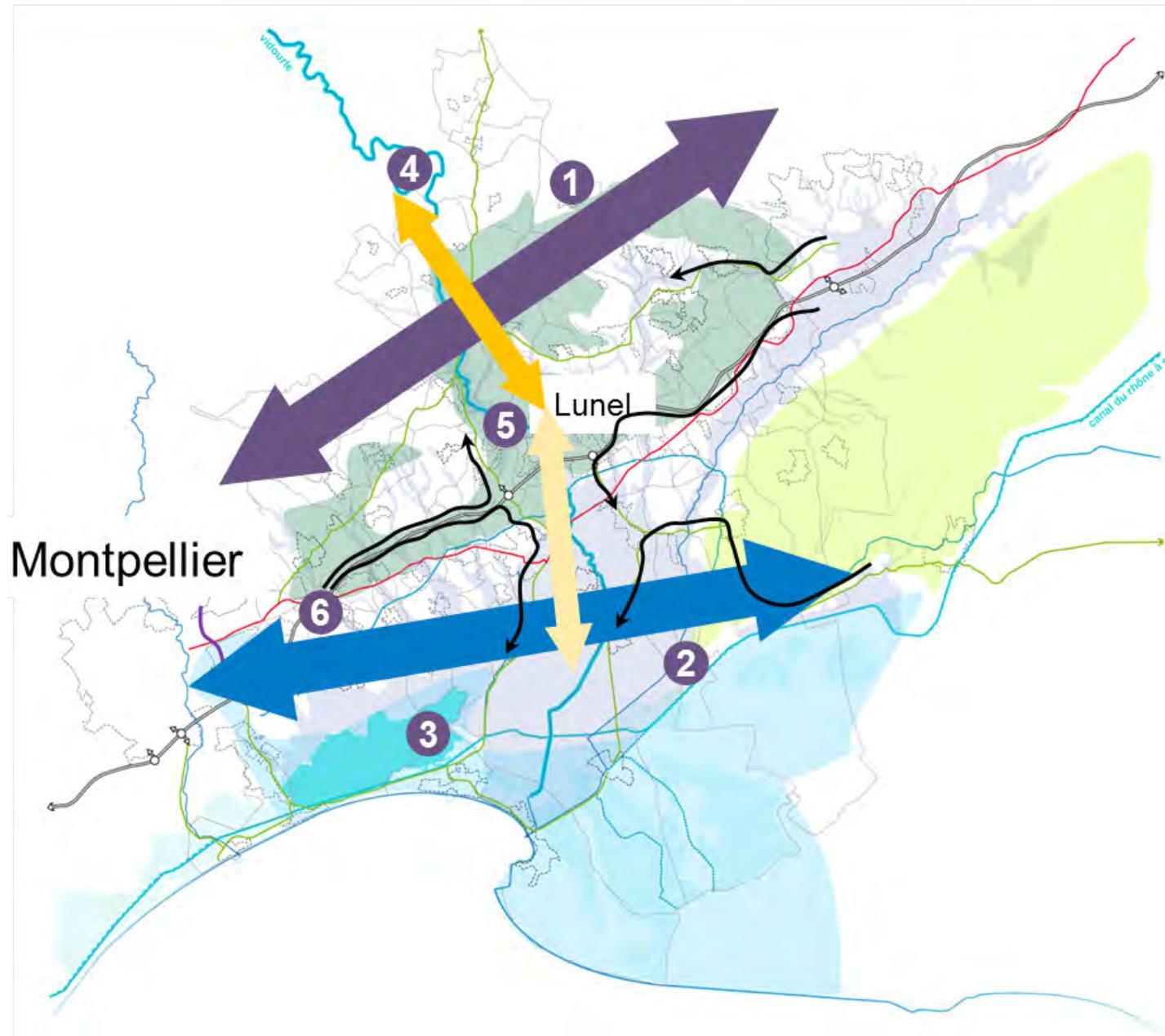
Ces évolutions doivent pouvoir s'appuyer sur une desserte en transports en commun efficace, notamment des réseaux interurbains d'été permettant l'accès aux plages ou des navettes touristiques à destination des points d'intérêt depuis le littoral et les villes. Le Pays de Sommières connaît de son

côté un afflux de touristes retraités non motorisés et des boucles passant par l'ensemble des points d'intérêt avec une fréquence suffisante pour en assurer l'efficacité constitueront un bon moyen d'organiser les parcours touristiques.

Au-delà de cette inversion du regard remettant l'entre-deux au centre des parcours touristiques, il ne faut pas oublier le rôle moteur des deux agglomérations dans l'attractivité touristique du territoire. Ce rôle devra être valorisé de deux manières :

- partenariats entre les offices de tourisme des deux agglomérations et de l'entre-deux afin de communiquer sur les parcours touristiques,
- rôle d'appui que pourra avoir l'entre-deux en matière de relais pour les lieux de séjour.

Si les filières doivent être travaillées au niveau local, les liens avec les deux agglomérations resteront déterminants pour la réussite des actions mises en œuvre dans la mesure où Nîmes et Montpellier constitueront des portes d'entrée majeures pour le territoire sur le plan modal.

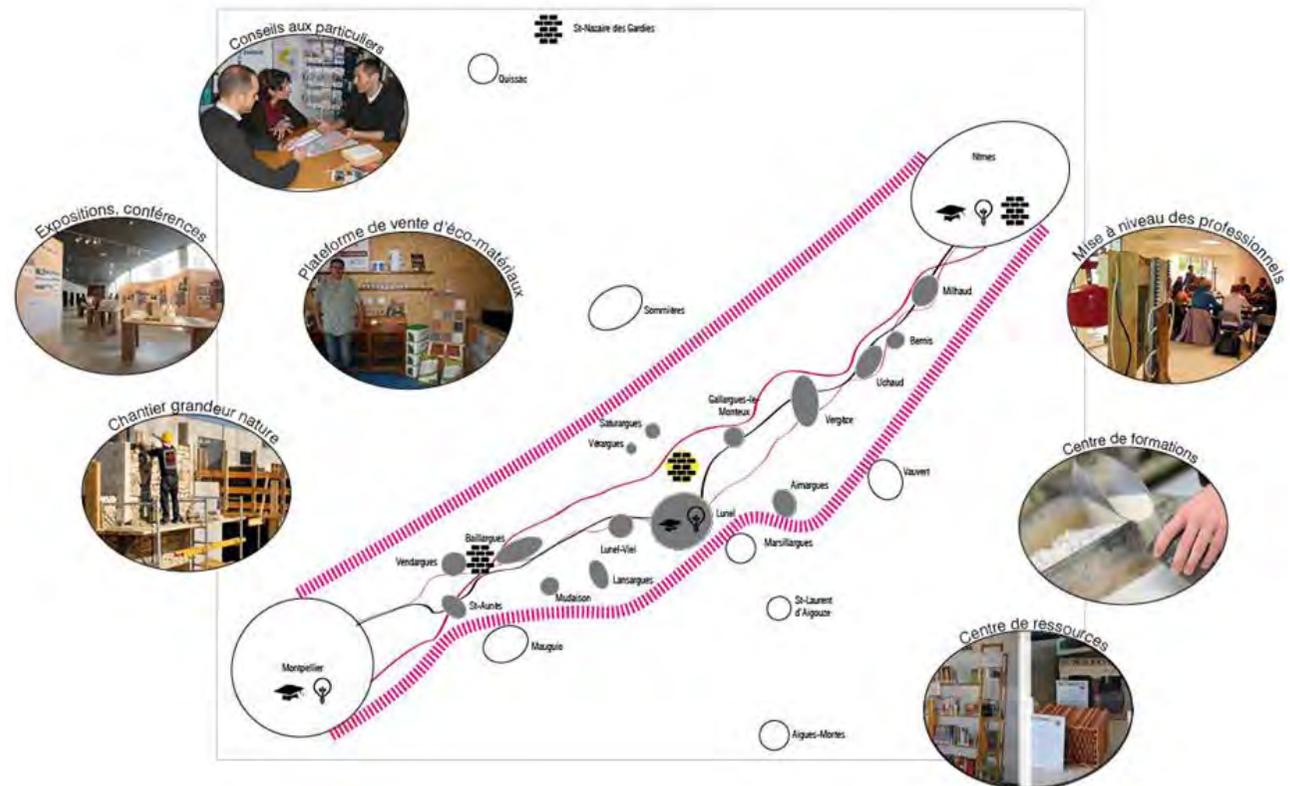


- «route des vins»
- axe littoral
- axe patrimonial à renforcer
- axe patrimonial à créer

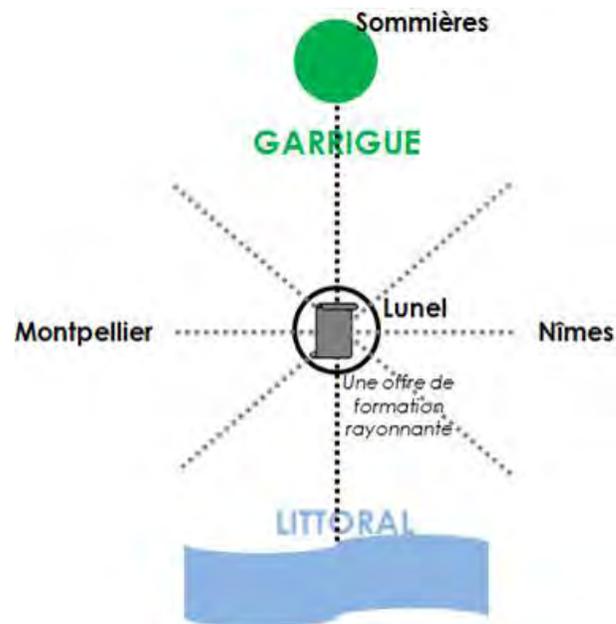
- 01 - la Vaunage
- 02 - la Camargue
- 03 - le littoral
- 04 - le Pays de Sommières
- 05 - le Lunellois
- 06 - le Pays de l'Or

- filière éco-construction:

Enfin, de nombreuses problématiques aiguës sur l'habitat pourraient nécessiter un cadre de réflexion spécifique sur le développement d'une filière d'excellence habitat-construction: nécessité de construire beaucoup dans les prochaines décennies pour faire face à une forte poussée démographique (dans un contexte où de nombreux espaces sont protégés), nécessité de trouver une forme plus compacte que le format pavillonnaire, de développer des techniques d'éco-construction dans une région particulièrement impactée par les changements climatiques, besoin de trouver des solutions pour un logement multi-usages, temporaire, réversible (saisonnier, touristique, étudiant, professionnel), de faire muter un habitat touristique littoral de qualité moyenne et vieillissant et de prendre en compte la question du risque. La filière peut aussi être porteuse d'innovation pour concevoir un logement adapté au climat et aux modes de vie méditerranéens, et abordable à une population aux revenus assez faibles.



composantes d'une filière éco-construction sur le territoire (Franck Boutté Consultants)



une offre de formation au coeur du territoire (Alphaville)

> mettre en place une offre de formation à Lunel

L'émergence de ces filières va de pair avec une montée en gamme des qualifications, alors que les actifs du territoire des communes de l'entre-deux manquent de qualifications et que l'accès aux lieux de formation (sur Montpellier et Nîmes) est difficile et se révèle discriminant. Un outil de formation peut donc être positionné à Lunel, qui doit s'imaginer de concert avec les besoins du littoral et de la garrigue. Son développement peut s'imaginer en 3 temps :

- développement des formations professionnelles, BTS/DUT
- (à 5 ans) mise en place d'une école de la deuxième chance, s'appuyant sur les structures locales développées
- (à 10 ans) accueil d'une antenne universitaire, spécialisée sur les savoir-faire développés

Concernant la filière habitat-construction, cette offre

peut s'imaginer de façon très diverse et recourir à divers dispositifs: centres de ressource et de formation, expositions, conférences, mise à niveau des professionnels, conseils aux particuliers, plateforme de vente d'éco-matériaux, chantier grandeur nature,...

Cette offre de formation doit chercher les synergies possibles avec les autres projets de formation, comme par exemple les ambitions affichées dans ce domaine par les porteurs du projet du bois de Mintageau.

En parallèle à cette offre et en sus d'un renforcement des réseaux de transports en commun, des solutions doivent être trouvées pour l'accès à l'emploi et à la formation : transport à la demande, garage solidaire, covoiturage, prêt ou location de véhicules (voiture, vélo ou deux-roues motorisés) aux jeunes actifs non motorisés.

> repenser le développement exogène

Le territoire d'étude bénéficie d'un développement économique lié à la présence de Montpellier et de Nîmes. Ce peut être un vecteur positif pour développer un emploi durable sur le territoire : les deux pôles de compétitivité basés sur Montpellier (sur l'agriculture innovante, sur l'eau) sont typiquement de nature à faire émerger des filières endogènes propres au territoire étudié; les infrastructures liées aux agglomérations apportent accessibilité et visibilité au territoire traversé; enfin l'émergence d'outils de formation peut s'appuyer sur les structures en place dans les agglomérations, dans une recherche de complémentarité et d'économie de moyens.

Néanmoins, il reste nécessaire de repenser les zones d'activités associées au développement exogène. Avant de développer de nouvelles zones, il faut réinvestir les ZAE existantes pour prévenir leur perte d'attractivité, voire anticiper leur mutation vers d'autres fonctions. Pour cela, les liaisons entre les zones d'activités péri-urbaines et les centres villes doivent être repensées, et la mixité peut y être introduite grâce à des équipements divers : crèche, bureaux ou restaurants d'entreprises par exemple. Si de nouvelles zones d'activités sont développées, elles doivent laisser une place aux projets endogènes du territoire (exemple de Green Innovation à Saint-Seriès) et être positionnées en fonction des contraintes des sites et des exigences, apports ou perturbations des activités envisagées. Ainsi, l'offre foncière est différenciée selon les besoins. Le long de la RN113, le passage de la future LGV et la mutation foncière des terrains alentours devront être pris en compte pour le développement éventuel de

nouvelles ZAE.

Mais le développement exogène peut prendre d'autres formes qu'une offre foncière. Sommières, moins proche des agglomérations et du couloir de déplacement que les autres communes, peut jouer une autre carte en parallèle aux filières endogènes (tourisme, circuits courts): le développement d'un centre de e-compétences, avec formation sur le e-travail et e-learning. Cette initiative permettrait de créer de l'emploi mais aussi de permettre aux travailleurs free-lance travaillant dans les environs de bénéficier d'un espace de travail partagé, et de mettre en commun leurs réseaux et compétences.



3.3 requalifier le commerce pour ne pas l'enfricher

> rétablir un environnement commercial cohérent entre Montpellier et Nîmes

- Sommières:

Le centre-ville de Sommières fait l'objet d'un travail de la Ville depuis plusieurs années, la vacance s'est résorbée et de nouveaux facteurs d'attractivité touristique s'y sont développés, que ce soit en termes de restauration ou de marché forain. Le renforcement de l'offre touristique et la mise en place de parcours touristiques entre Sommières et le littoral pourront sécuriser et alimenter cette offre de commerce et de restauration, et amorcer le rééquilibrage avec le littoral. La zone d'entrée de ville sud-ouest (route de Saussines) est par ailleurs vieillissante, son accessibilité et sa lisibilité sont contraintes, elle souffre de vacance et d'un turnover important et n'atteint pas son plein potentiel de zone commerciale du bassin de Sommières. La réalisation du projet des Hauts de Saint-Laze pourra être l'occasion d'impulser sa mutation afin de la rendre plus urbaine, plus homogène et de la relier à la D6110.

- secteur de Lunel:

Le bassin de chalandise de Lunel tel qu'identifié par la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Hérault dessert une population résidente de 120 000 personnes et s'étend jusqu'au littoral. L'appareil commercial de périphérie de Lunel joue un rôle déterminant par rapport aux communes de bord de mer où la rareté du foncier ne permet pas le développement d'une offre commerciale importante. Mais il est vieillissant et menacé par les projets d'Aimargues et d'Aigues-Vives qui vont développer plus de surface commerciale que ce que la zone

peut faire vivre, d'où un fort risque d'impact et de friche. La requalification des zones est et ouest est par conséquent primordiale. Elle passera par l'arrêt de la création de nouveaux pôles alimentaires ex nihilo et par le conditionnement des extensions accordées à un travail sur l'accessibilité et l'urbanité de ces zones.

Le centre-ville n'a pu réellement se développer en subissant le poids de cette périphérie encombrante mais pourra bénéficier de la mise en place des parcours marchands et notamment de l'hébergement touristique qui commence à s'organiser sur le secteur central.

- franges de Montpellier :

Le projet de la ZAC de l'Aéroport à Mauguio a pour objectif l'implantation d'activités économiques, artisanales et commerciales. Il est proche du projet d'Ode à la Mer développé par l'agglomération de Montpellier. Bien que d'une dimension différente, les deux projets ne font l'objet d'aucune coordination et risquent d'une certaine manière de se concurrencer. Le projet d'Ode à la Mer a pour objet d'accompagner la mutation des zones commerciales vieillissantes de la route de la Mer. Il a pour ambition d'accroître de manière significative la qualité urbaine et environnementale de ce secteur. Le site de Mauguio constitue une zone d'activités plus classique. A ce titre, il pourrait disposer d'une commercialité moins intéressante que les trois pôles envisagés au sein d'Ode à la Mer, mais il pourra potentiellement proposer des valeurs locatives plus faibles (même si le caractère d'inondabilité du terrain pourra être facteur de surcoût) et accueillera vraisemblablement des enseignes moins qualitatives dont la pérennité ne sera pas assurée au vu des évolutions actuelles de

consommation et de distribution et ce, qu'il s'agisse de nouveaux arrivants ou d'enseignes transférées depuis la Route de la Mer. Pour ces raisons, la vocation commerciale du secteur mériterait d'être réinterrogée.

- démarche transverse :

De manière générale, le développement commercial du périmètre doit être coordonné afin de ne pas reproduire les erreurs du passé et limiter le développement des friches, les apports de population prévus au sein des bassins de chalandise étant d'ores et déjà insuffisants à horizon 2020 pour permettre la viabilité des projets commerciaux déjà initiés aujourd'hui. La création de nouveaux pôles d'usage quotidien devra être abandonnée et l'extension des sites existants liée à une requalification urbaine et en matière d'accessibilité devra être envisagée. Ces principes pourront être inscrits dans une charte d'urbanisme commercial, document non réglementaire mais qui pourra ensuite être décliné au sein des volets commerciaux des SCOTs contigus formant le territoire. Ce fonctionnement commercial ne pourra que bénéficier de la création d'un parcours touristique et marchand, et de la mise en place de déplacements collectifs nord-sud afin de rythmer ces parcours.

analyse de l'entrée de ville sud-ouest de Sommières (Convergences CVL)



1. Un pôle coupé en deux par le chemin de Campagne.
2. Une rupture entre le centre commercial Inter-marché et le retail park se développant au Sud-Ouest.
3. Une visibilité des commerces masquée par deux plots en front de zone.
4. Un fond de zone vivant mal et des recommercialisations.
5. Un accès confidentiel depuis le cœur de ville de Sommières et le rond-point de la Libération.
6. Un projet de création d'un nouveau quartier de 200 logements faisant face à une zone commerciale peu qualitative.

analyse de l'entrée de ville est de Lunel (Convergences CVL)



1. Une entrée de ville marquée par une façade morte.
2. Des bâtiments déqualifiés de part et d'autre de la RN113.
3. Un second hypermarché excentré et tournant le dos à la RN113.
4. Un cœur de zone mixte comprenant de l'artisanat, du commerce, des logements.
5. Un linéaire hétéroclite, un parking bitumé peu arboré.
6. Pas de liaison entre les deux parties du pôle.

4. LES ZOOMS TERRITORIAUX

4.1 le schéma de promotion de l'axe Sommières - Lunel - le littoral

> la vallée du Vidourle : un axe structurant

La vallée du Vidourle est un axe qui fédère 17 communes, 6 EPCI et 2 départements. Plus qu'une limite départementale, c'est une rencontre des horizons présentant une grande diversité de situations et de paysages. Il est à considérer dans sa largeur, à la croisée de trois jardins: jardin des garrigues, plaine inondable jardinée et jardin de l'eau. Le relief met en évidence deux grandes séquences : le cours moyen au nord caractérisé par une pente peu vigoureuse et de nombreux affluents, et le cours inférieur, endigué de la plaine agricole jusqu'aux étangs côtiers. Trois ambiances majeures en découlent :

- la vallée encaissée caractérisée par le relief, les boisements et la ripisylve
- la plaine agricole caractérisée par les bosquets, les fossés de drainage des zones plus humides au sud, accompagnés de haies et de la ripisylve
- les étangs littoraux, les prés salés avec les chenaux, les rizières et le trait de côte avec le lido.

Le territoire du Vidourle est très contraint, par le risque inondation, les zones humides, les zones Natura 2000, les ZNIEFF de type 1 et 2 et la loi littoral. Les communes situées le long du Vidourle présentent donc des limites d'urbanisation fortes. L'axe du Vidourle est situé à l'articulation du «Ruban de Grande Fragilité» qui fait le lien entre paysage et zone urbaine. C'est là que doivent avoir lieu les interactions positives entre les différentes zones.

Un rapport très étroit existe entre le fleuve et les villes qui le longent, qui ont su s'adapter aux

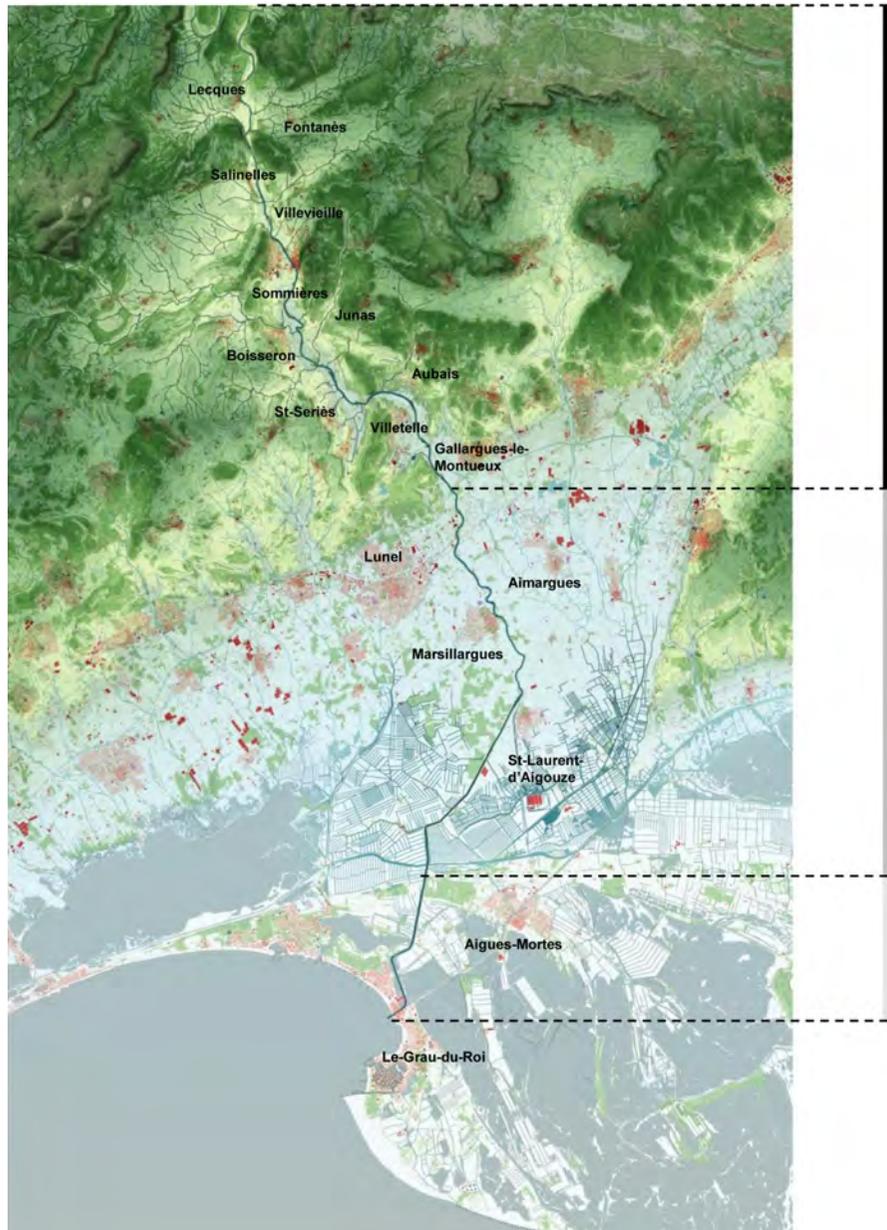
caractéristiques du site de manière remarquable, entre autres pour gérer la dangerosité du Vidourle. Le patrimoine est en danger dans certains lieux et doit être préservé, grâce notamment aux interactions positives entre villes et paysage. Par exemple, le paysage et l'enchaînement des villes en ricochet de Lunel, Marsillargues et Saint-Laurent-d'Aigouzes forment une situation très intéressante, mais non pérenne si rien n'est fait pour la préserver.

A l'échelle du grand territoire, un ensemble d'actions est à mettre en œuvre :

- valoriser et développer une continuité agricole à l'échelle de l'axe
- travailler les villes en ricochet en interaction avec le paysage
- mettre en valeur des itinéraires de déplacements attractifs et diversifiés
- mettre en réseau les continuités écologiques porteuses d'autres fonctions et usages.

Cela passe par une réflexion sur la maîtrise et la qualité des développements urbains, notamment le long des axes qui pénètrent ce territoire mais également à l'échelle des grandes perspectives paysagères.

les trois ambiances majeures le long du Vidourle (TN+)



1 la vallée encaissée



Lècques

Sommières

Boisseron

Villetelle

2 la plaine agricole



Aimargues

Marsillargues

Saint-Laurent-d'Aigouzes

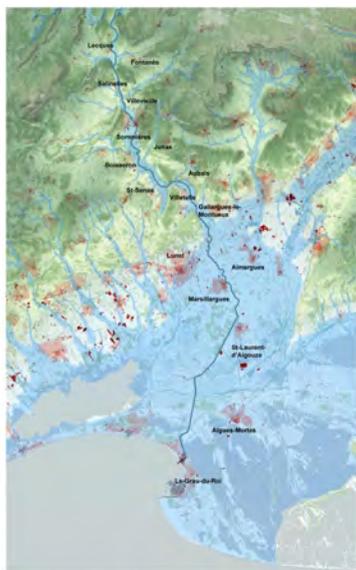
3 les étangs littoraux



Aigues-Mortes

Le-Grau-du-Roi

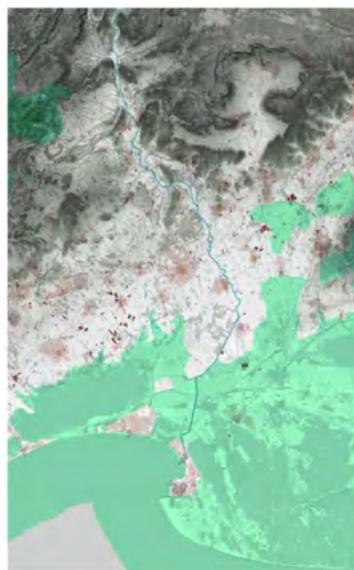
Le-Grau-du-Roi



01. Le PPRI



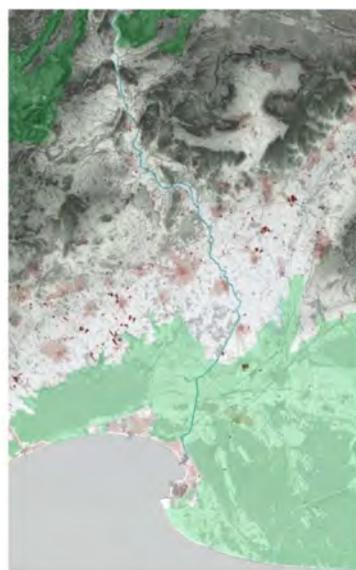
02. Zones humides



03. Natura 2000



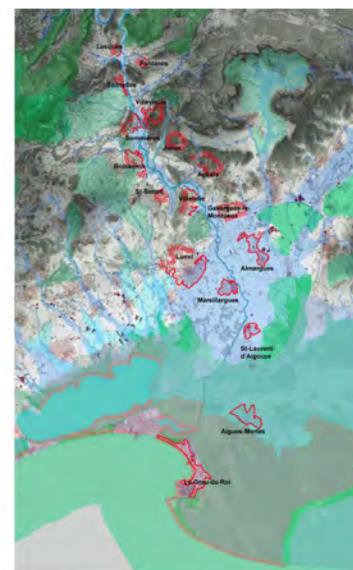
04. ZNIEFF type 1



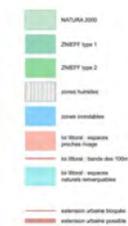
04. ZNIEFF type 2



05. Loi littoral



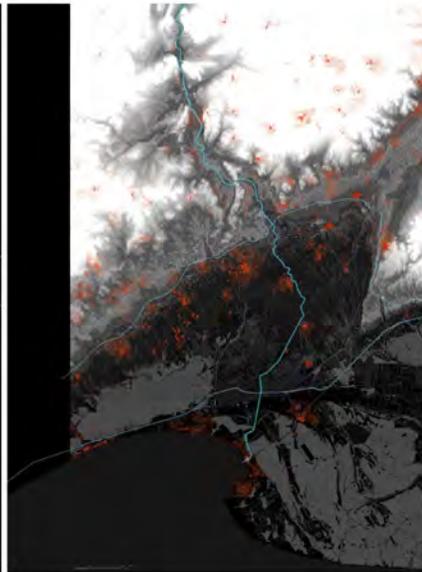
06. Ensemble des contraintes et limites d'extensions urbaines : deux valeurs à négocier (TN+)



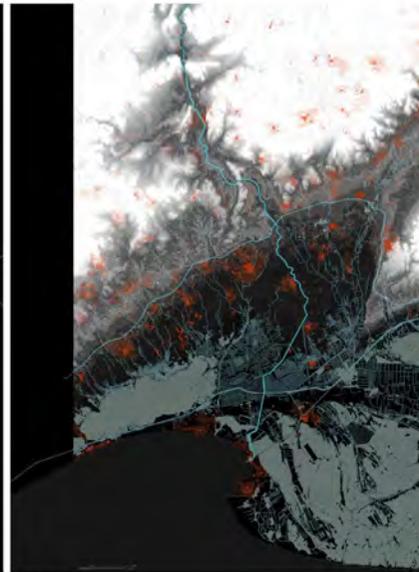
ensemble des contraintes et limites d'extensions urbaines : deux valeurs à négocier (TN+)



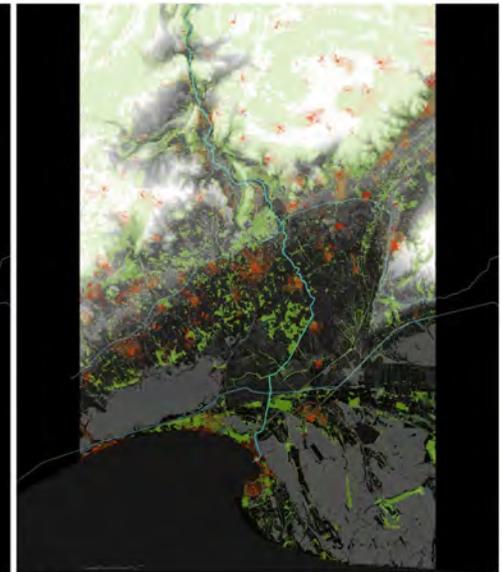
01. Relief, Vidourle et canaux



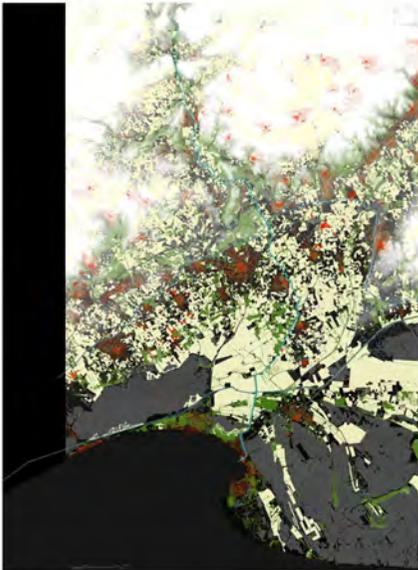
02. Villes



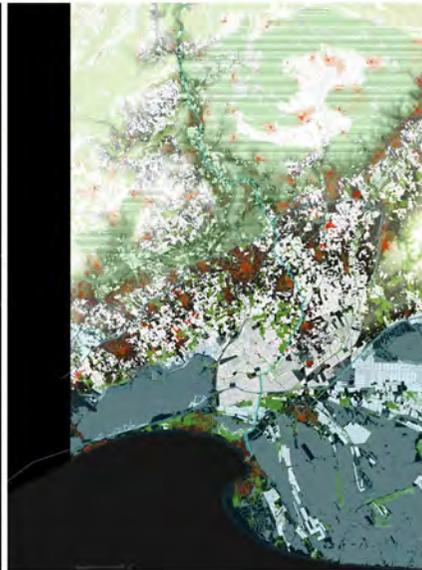
03. Eau et étangs



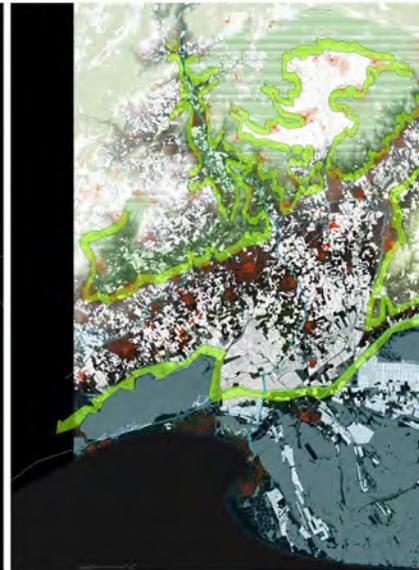
04. Boissements



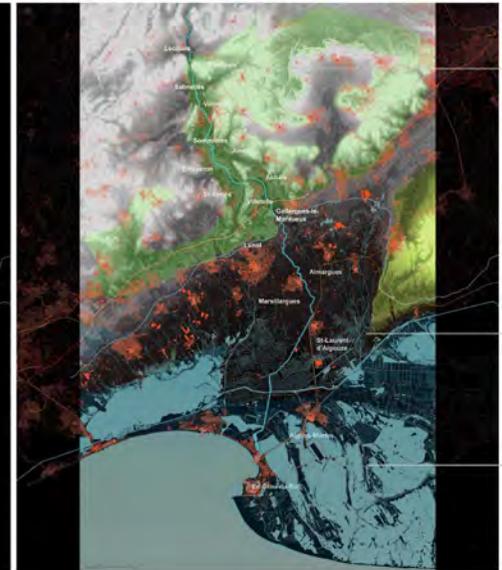
05. Agriculture



06. Quatre jardins



07. Lisière de grande fragilité



Le jardin des garrigues
avec les clairières
agricoles

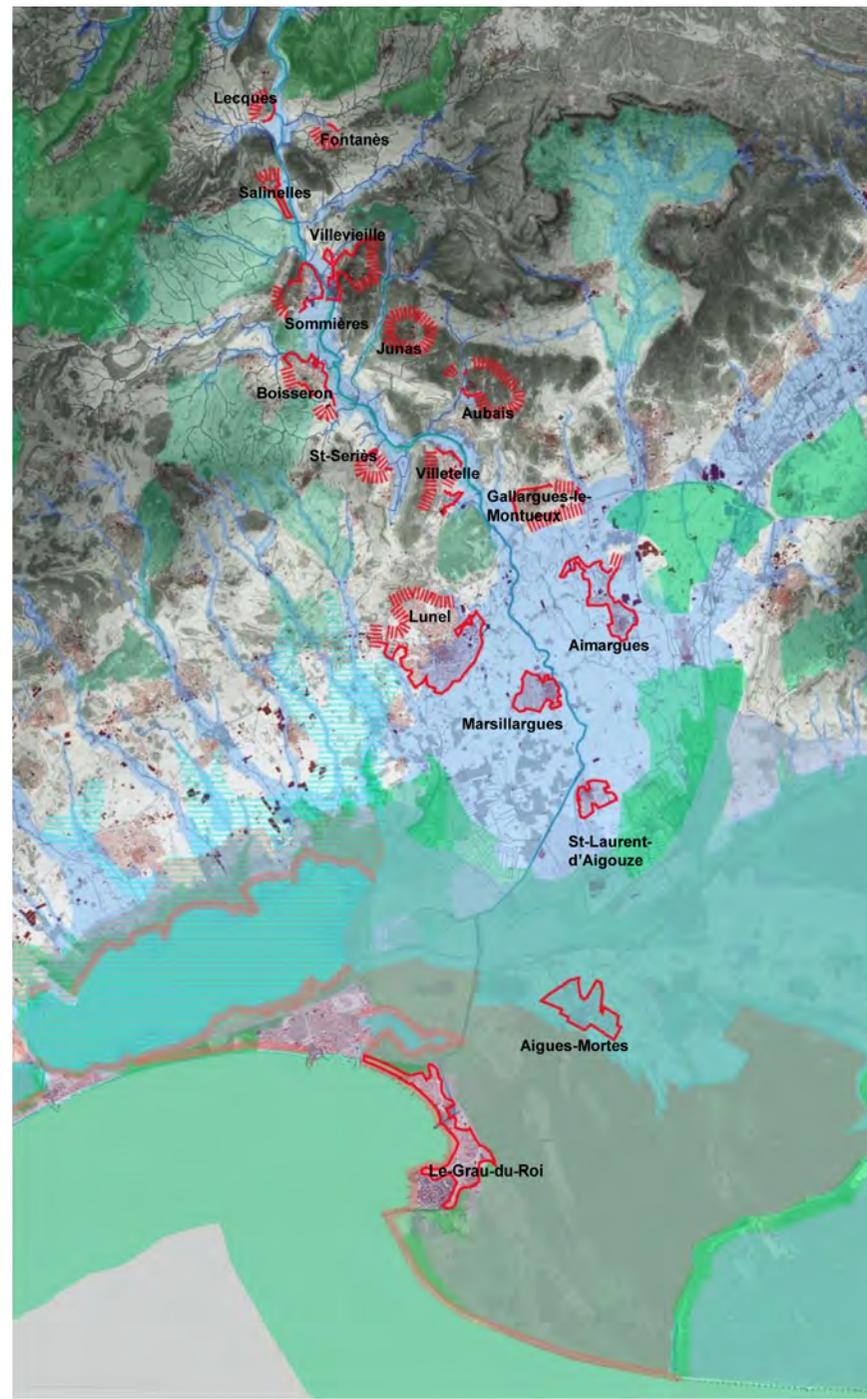
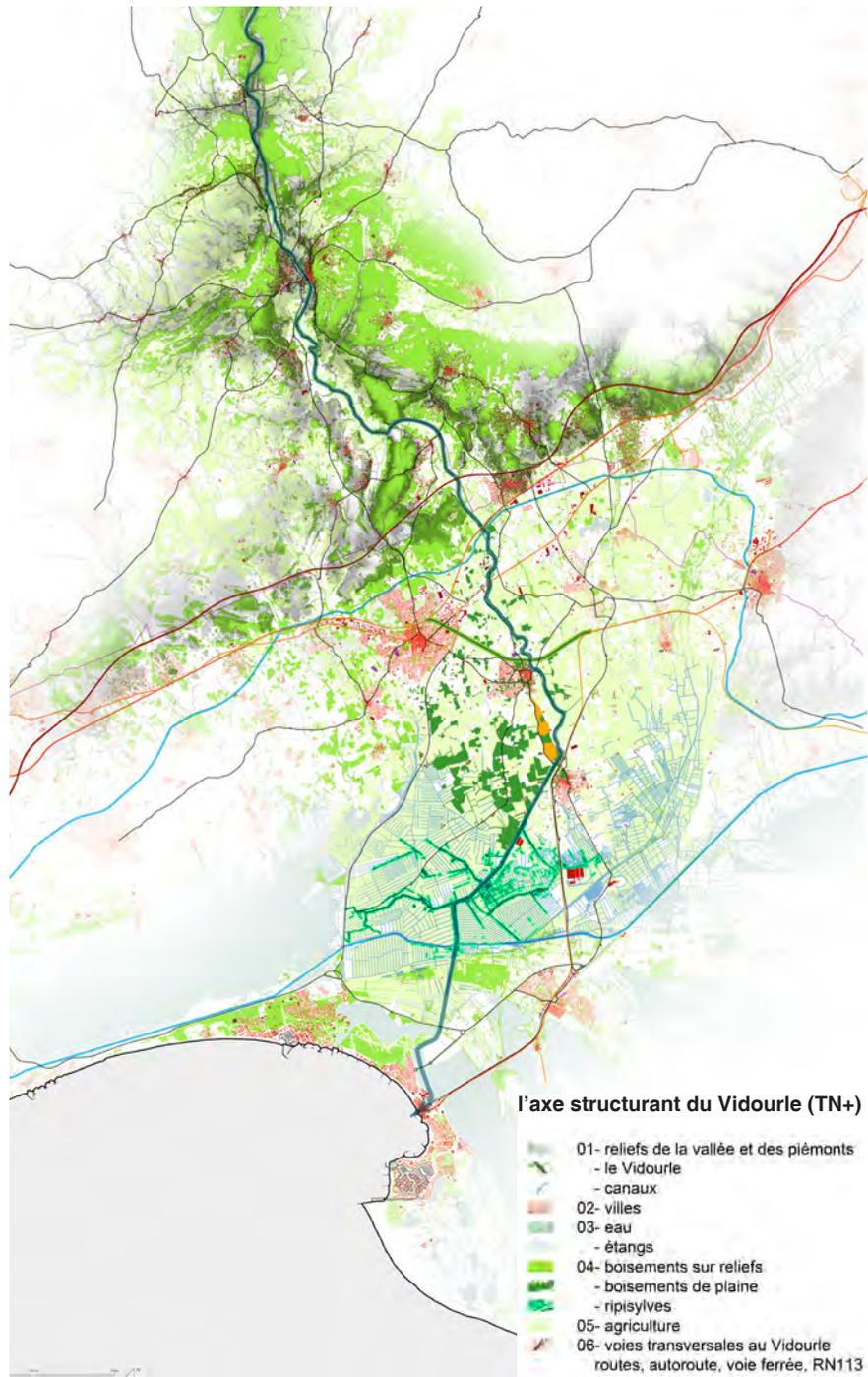
Le canal d'irrigation BRL

Le canal du Rhône à Sète

La plaine jardinée

Le jardin de l'eau

décomposition successive des éléments fondateurs du paysage caractérisant les trois jardins et le ruban de grande fragilité de la vallée du Vidourle (TN+)



> structurer l'axe par les pôles urbains

L'axe du Vidourle structure le territoire entre Nîmes et Montpellier du nord au sud. De limite départementale, il devient la colonne vertébrale structurante de l'entre-deux métropolitain. Plusieurs pôles urbains définis par la stratégie du grand territoire se situent aux abords du Vidourle, entre lesquels les interactions sont à développer afin que chacun profite des apports de l'autre. Chaque pôle accueille des programmes spécifiques liés à ses potentialités et ses besoins, en lien avec ceux des pôles voisins.

Sommières :

- un équipement de développement économique sous forme d'offre en locaux et en services, autour de l'e-travail (Sommières étant éloignée des métropoles et peu desservie en transports en commun), en collaboration avec le Lunellois
- un équipement touristique de type base de loisirs / nature, en lien avec le Vidourle, avec des équipements sportifs jeunes & seniors, pour les habitants et les touristes, en collaboration avec le Lunellois
- une politique d'aide à la réhabilitation des logements du centre-ville pour des locations saisonnières

Lunel :

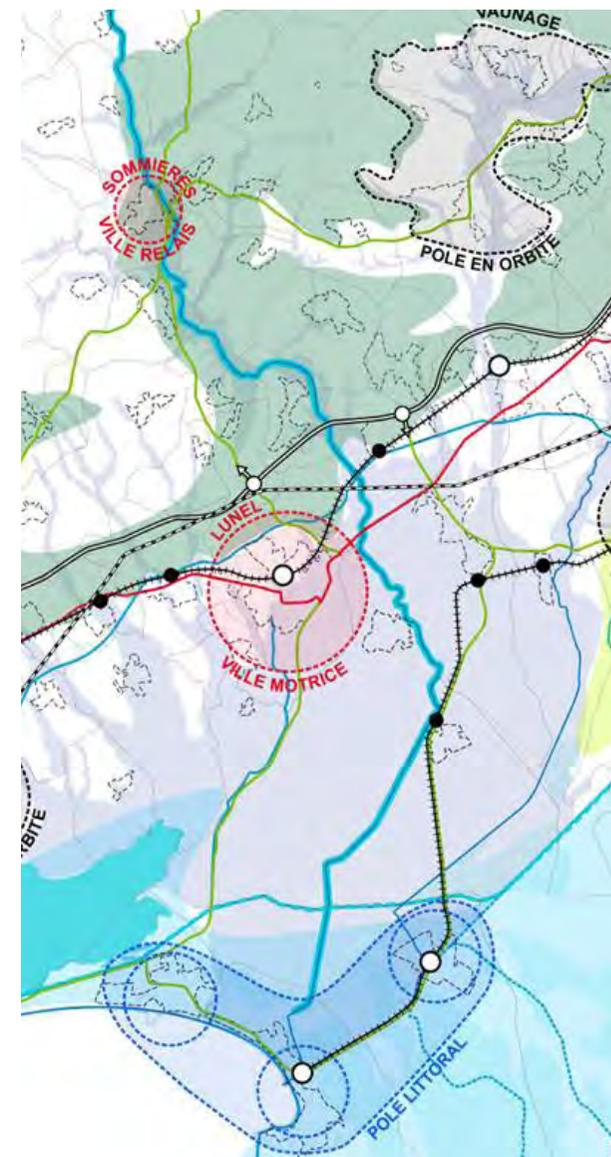
- des outils pour développer l'offre de formation
- un équipement de type salle multifonctionnelle, support d'animation économique, culturelle et locale, en lien avec une offre qualitative en hébergement, restauration,...
- des produits de logement spécifiques pour le court séjour (saisonniers, CDD, étudiants)

- un investissement dans la mise en valeur patrimoniale (canal de Lunel notamment)

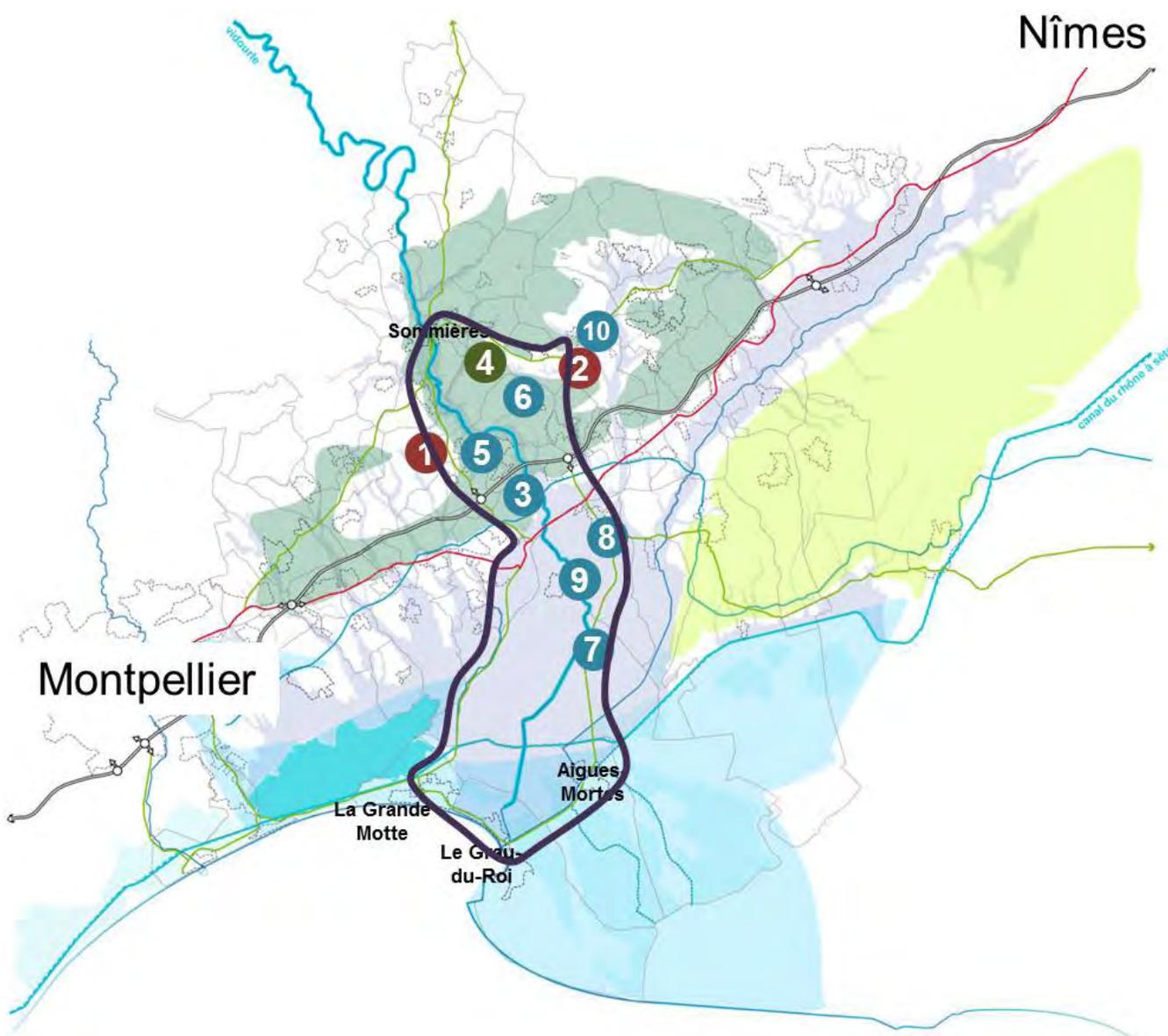
Littoral :

- des actions pour la mise en valeur du rétro-littoral, premier pas important pour retourner le regard vers l'arrière-pays
- une résidentialisation des stations et une mutation de l'offre touristique immobilière

L'objectif est de créer des synergies entre ces pôles: Lunel répond aux problématiques de logement du littoral, Sommières s'appuie sur les dynamiques économiques de Lunel, Lunel se base sur la valeur touristique du littoral et du Sommiérois.



structurer l'axe par les pôles (ANYOJI BELTRANDO)



**boucle touristique autour du Vidourle
(Convergences CVL)**

- 01 - Viavino
- 02 - Vinopanorama
- 03 - Oppidum d'Ambrussum
- 04 - Les carrières de Bon Temps
- 05 - Vérargues et Saturargues
- 06 - Aubais
- 07 - Saint-Laurent-d'Aigouzes
- 08 - Aimargues
- 09 - Marsillargues
- 10 - Oppidum de Nages-et-Solorgues

> développer la filière endogène « tourisme » le long du Vidourle

Deux axes naturels existent sur ce territoire et sont à structurer: la « route des vins » dans les garrigues entre Castries et la Vaunage (Viavino, Vinopanorama,...) et l'axe littoral entre Palavas et Le Grau-du-Roi. Un axe patrimonial nord-sud est à développer le long du Vidourle, sous la forme d'une boucle reliant Sommières au littoral en passant par les vestiges de la Via Romana, l'oppidum d'Ambrussum, les pôles vinicoles, les villages de caractère du cœur, Aigues-Mortes et plusieurs vestiges remarquables comme le Château Guillaume de Nogaret. Cette boucle pourrait être animée par diverses initiatives: une carte commune de réductions, la mise en réseau des offices de tourisme, des partenariats avec des hôtels, campings et hébergements, avec les offices de tourisme de Nîmes et Montpellier, avec les caves coopératives, un travail sur une communication et une identité commune, l'édition d'un guide commun détaillant les parcours touristiques, les points d'étape, les relais gastronomiques, la mise en place d'un circuit dédié en transports en commun... Cette boucle naturelle peut ensuite être élargie, notamment à une éventuelle exploitation touristique des étangs du Pays de l'Or.

Le cœur du dispositif présente pourtant une faiblesse autour de Lunel: la ville est dans une dynamique de projets (Musée du Livre,...) et a un fort potentiel patrimonial, mais son rôle reste à renforcer. Un équipement structurant pourrait y être développé afin de compléter l'existant, éventuellement sur une partie de l'ecoparc de Lunel, sous une maîtrise

d'ouvrage privée.

Cette logique de synergies entre villes pourrait être déclinée en termes de filières, et de formation notamment. Plusieurs pistes sont à considérer pour le portage d'un tel projet : les départements et EPCI sont limités par leurs frontières administratives, alors qu'un syndicat territorial comme l'EPTB Vidourle peut tout à fait intervenir au titre de ses compétences de mise en valeur du patrimoine. Par ailleurs, les communes et intercommunalités du Pays Vidourle Camargue ont déjà réalisé ensemble une stratégie de développement touristique. Un partenariat avec les communes de la Petite Camargue Héraultaise permettrait d'initier une démarche commune sur le sujet.

> structurer l'axe par les mobilités

L'organisation des mobilités sur cet axe nord sud est essentielle pour rendre possible la structuration d'une offre de formation et d'un circuit touristique. Plusieurs développements sont à mettre en place:

- un axe reliant les grandes polarités, été comme hors saison: par la route, par les transports collectifs, par les modes actifs (basé sur les initiatives existantes dans les deux départements: voie bleue entre les Cévennes et la mer, voies vertes et de randonnée)
- des interconnexions et correspondances à prévoir en gare de Lunel et dans les autres gares et haltes du territoire, et avec l'axe fort de transports en commun du littoral
- en complément, des services de transport à la demande zonaux autour de Sommières et Lunel

> valoriser les écosystèmes par les usages

L'une des façons de protéger les écosystèmes bordant le Vidourle est de les faire connaître de manière raisonnée par les habitants et les touristes. Une valorisation environnementale, touristique et événementielle peut prendre forme à travers des moyens variés: des parcours faisant exister le lien coteaux-piémonts, un centre d'observation du Vidourle et de ses écosystèmes, des portes d'entrée sur le fleuve et une mise en réseau des continuités écologiques, des événements culturels et festifs à l'image du Festival de l'Oh dans le Val de Marne.

Une même logique pourrait donner lieu à une ouverture du rétro-littoral : y développer des usages et l'ouvrir au public de façon raisonnée (notamment

4.2 la recomposition urbaine de la RN113

> analyse du contexte

La RN113 représente une véritable colonne vertébrale pour le territoire compris entre Montpellier et Nîmes. Elle est marquée par l'activité économique et accueille sur ses abords environ 40% des zones d'activités du territoire (1140ha sur les 3200ha de l'entre-deux). Ces zones d'activités s'appuient sur une offre foncière basée à la fois sur l'attractivité et la proximité des agglomérations voisines, sur la proximité des échangeurs autoroutiers et sur le caractère très passant de la RN113. Elles sont cependant disséminées tout le long de cette voie structurante sans organisation apparente, et abîment le paysage alentour.

De multiples projets d'extension et de création de zones d'activités sont en cours autour de cet axe (1850ha supplémentaires de ZAE prévus sur le territoire soit une augmentation de 60%, dont 330ha autour de la RN113), et ce malgré les nombreuses friches et vacances observées. Ces « vides » représentent 200ha, soit 60% de la surface prévue pour de nouvelles activités autour de la RN113.

> enjeu : économie et commerce

économiser le foncier

L'enjeu est avant tout de retravailler les ZAE existantes avant d'en créer de nouvelles. Les ZAE en projet doivent donc être réinterrogées une à une dans une vision globale de l'aménagement du territoire. Il s'agira aussi d'expertiser le foncier résiduel qui sera généré par le futur passage de la LGV, pour savoir s'il peut accueillir des activités notamment à proximité des zones urbaines.



RN113 entre Vendargues et Saint-Aunès



RN113 entre Lunel-Viel et Lunel



RN113 entre Bernis et Uchaud

réinvestir les ZAE existantes

Les zones d'activités existantes disposent souvent d'un avantage potentiel pour les grandes entreprises: leur proximité des zones urbaines. Pour pouvoir les réinvestir, il faut adapter leur offre aux nouveaux besoins et au contexte urbain :

- introduire de la mixité et des services mutualisés (tertiaire, services de type restauration, conciergerie ou crèche, parkings et salles de réunion partagés entre entreprises). Il est possible d'interroger les entreprises afin de cerner leurs besoins et les encourager à rester dans une ZAE qui sera requalifiée. Exemple: parc d'activités Bièvre Dauphiné (38)

- intensifier: redécouper les parcelles, densifier le bâti en y ajoutant 1 ou 2 étages, diversifier l'activité, afin d'augmenter la densité en emplois. Exemple: ZA Vouillands (38)

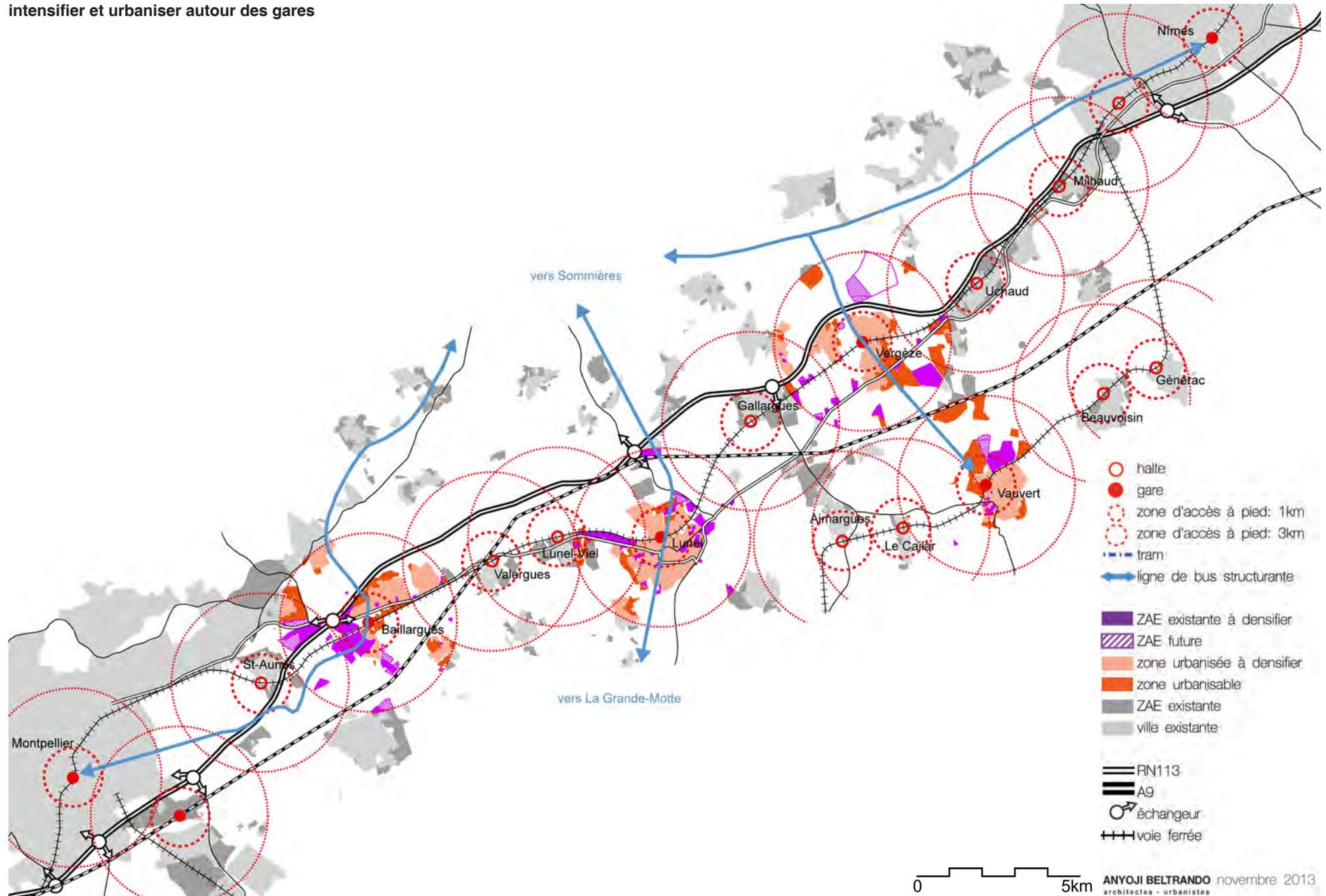
- adapter l'offre: restructurer le foncier afin d'offrir des lots et locaux plus petits et plus adaptés aux besoins et moyens des entreprises, préserver le patrimoine naturel, travailler les interactions avec la ville habitée. Exemple: zone industrielle d'Halluin (59)

La mise aux normes nécessaire du bâti d'activité existant pour répondre aux normes thermiques peut servir de tremplin pour une requalification globale des ZAE.

stopper la cannibalisation commerciale pour prévenir l'apparition de nouvelles friches

Le recollement des zones de chalandise sur la RN113 montre une réelle cannibalisation entre grandes surfaces alimentaires, exacerbée par la multiplication des drives. La concurrence saine a été dépassée pour entrer dans une concurrence sauvage. Il est nécessaire d'encadrer le développement commercial afin d'éviter le risque d'enfrichement.

intensifier et urbaniser autour des gares



Cet encadrement pourrait être développé dans une charte d'urbanisme commercial entre les SCOT et/ ou les intercommunalités du secteur puis décliné dans le volet commercial de chaque SCOT pour avoir une portée réglementaire.

> enjeu : déplacements et urbanisation

(cf. carte p. 76)

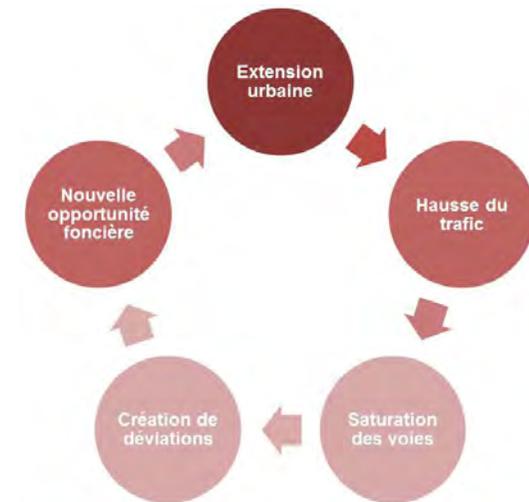
densifier et urbaniser autour des gares

Le recollement des zones à urbaniser des PLU et des projets en cours le long de la RN113 montre que la surface urbanisée peut augmenter de 60% sur ce territoire. Pourtant, de nombreuses zones d'habitat et d'activités futures se situent en dehors des zones de rabattement à pied (1km) et à vélo (3km) autour des gares. Le modèle de la voiture comme unique mode de déplacement ne sera cependant pas toujours viable. La densification du tissu existant puis les extensions urbaines doivent s'appuyer sur le nouveau cadencement TER avec les gares existantes majeures (Lunel, Vergèze) et, en projet (Baillargues, Nîmes Saint-Césaire) et les haltes pour investir les lieux desservis par des transports en commun. De la même manière, la restructuration économique et la mutation de l'activité vers de l'habitat doivent s'envisager prioritairement autour des gares.

Il s'agit sur ces sites à valeur de localisation exceptionnelle à l'échelle de ce grand territoire de porter des projets ambitieux et intégrant pleinement les enjeux d'accessibilité et de densification des tissus environnants.

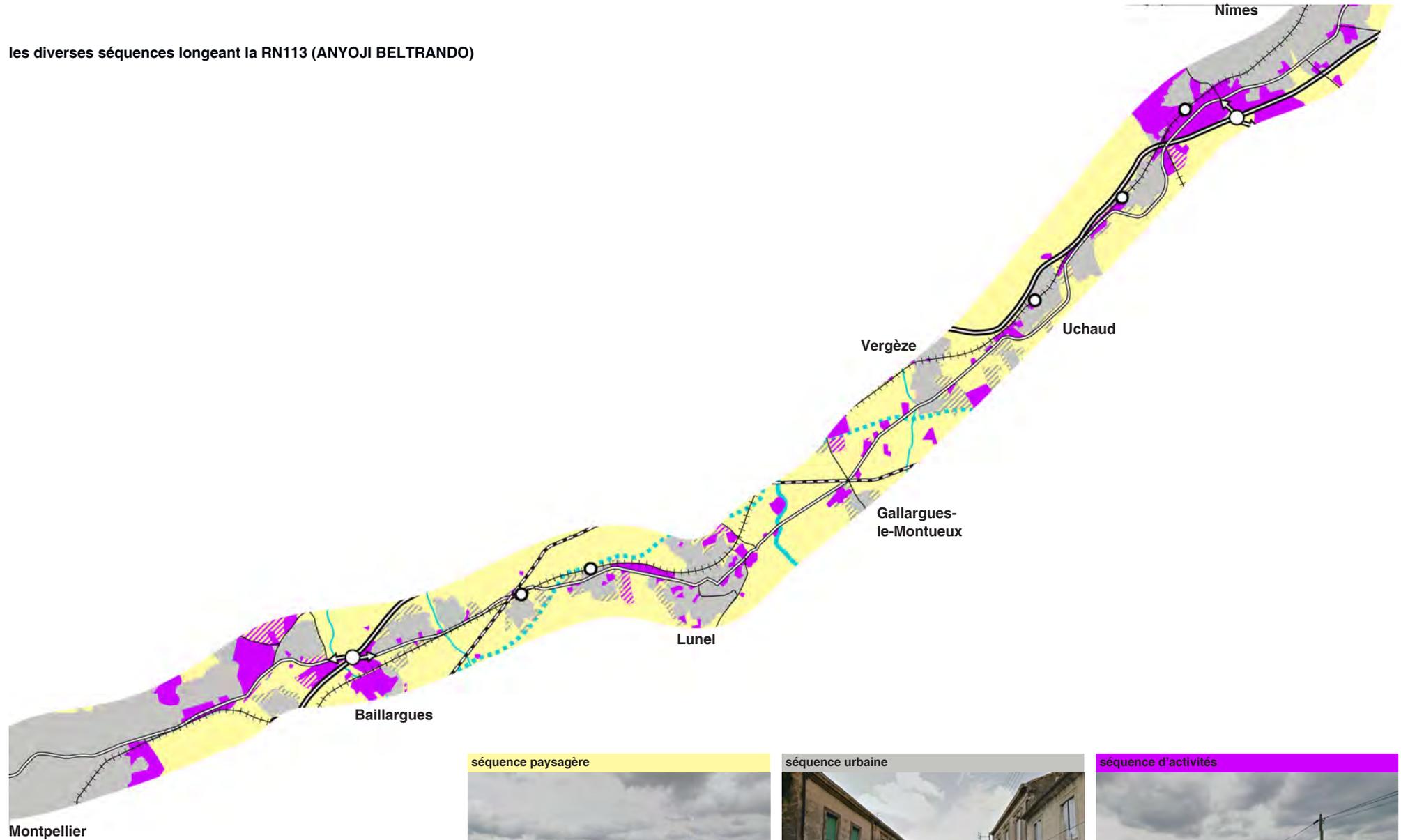
modérer les développements routiers

Il faut également s'appuyer sur le développement des transports collectifs et la densification urbaine pour fonctionner à capacité constante sur la RN113 et modérer les développements routiers, rocade et extensions. Le cercle vicieux qui s'est mis en place (extension urbaine, hausse du trafic, saturation des voies et des stationnements, création de déviations, nouvelle opportunité foncière, extension urbaine) doit être stoppé. Les rocades coûteuses et la consommation de foncier peuvent être évitées grâce au report modal.



cycle déviations / extensions urbaines (Codra)

les diverses séquences longeant la RN113 (ANYOJI BELTRANDO)



séquence paysagère



séquence urbaine



séquence d'activités



> enjeu : paysage

(cf. carte p. 78)

identifier les séquences le long de la RN113

Les abords de la RN113 sont découpés en séquences fortes, à valeur identitaire: de grandes coupures agricoles encadrées par des zones d'activités peu ou pas intégrées au tissu urbain, des passages en cœur de ville comme à Baillargues ou Lunel. Cet axe représente une porte d'entrée sur le territoire, il s'agit d'améliorer le paysage vu depuis la RN113 mais aussi l'inscription de l'infrastructure dans le grand paysage. Tout en travaillant au sein des séquences existantes, il faut les améliorer et les mettre en valeur afin de conserver leur diversité.

conforter les séquences paysagères

(cf. carte p. 78)

L'observation des coupures d'urbanisation prévues aux SCOT met en évidence la disparition de plusieurs césures entre villes et la situation précaire de certaines coupures (entre Vestric-et-Candiac et Uchaud par exemple), remises en cause par les zones à urbaniser des PLU. Au-delà du respect et de la consolidation de ces coupures des SCOT, les couloirs liés aux zones inondables sont aussi à conserver pour assurer l'écoulement des eaux et minimiser le risque inondation. Ils interrogent très concrètement la manière de traiter les limites d'urbanisation et le traitement de ces lisières urbaines. Il semble important que les projets de planification (PLU, SCOT) et opérationnels (ZAC, lotissement, infrastructure) se posent ouvertement la question de la relation entre l'urbanisation et l'espace ouvert en programmant la nature, le fonctionnement des écosystèmes (eau, biodiversité, agriculture...), les

mobilités douces, les points de vue et les usages.

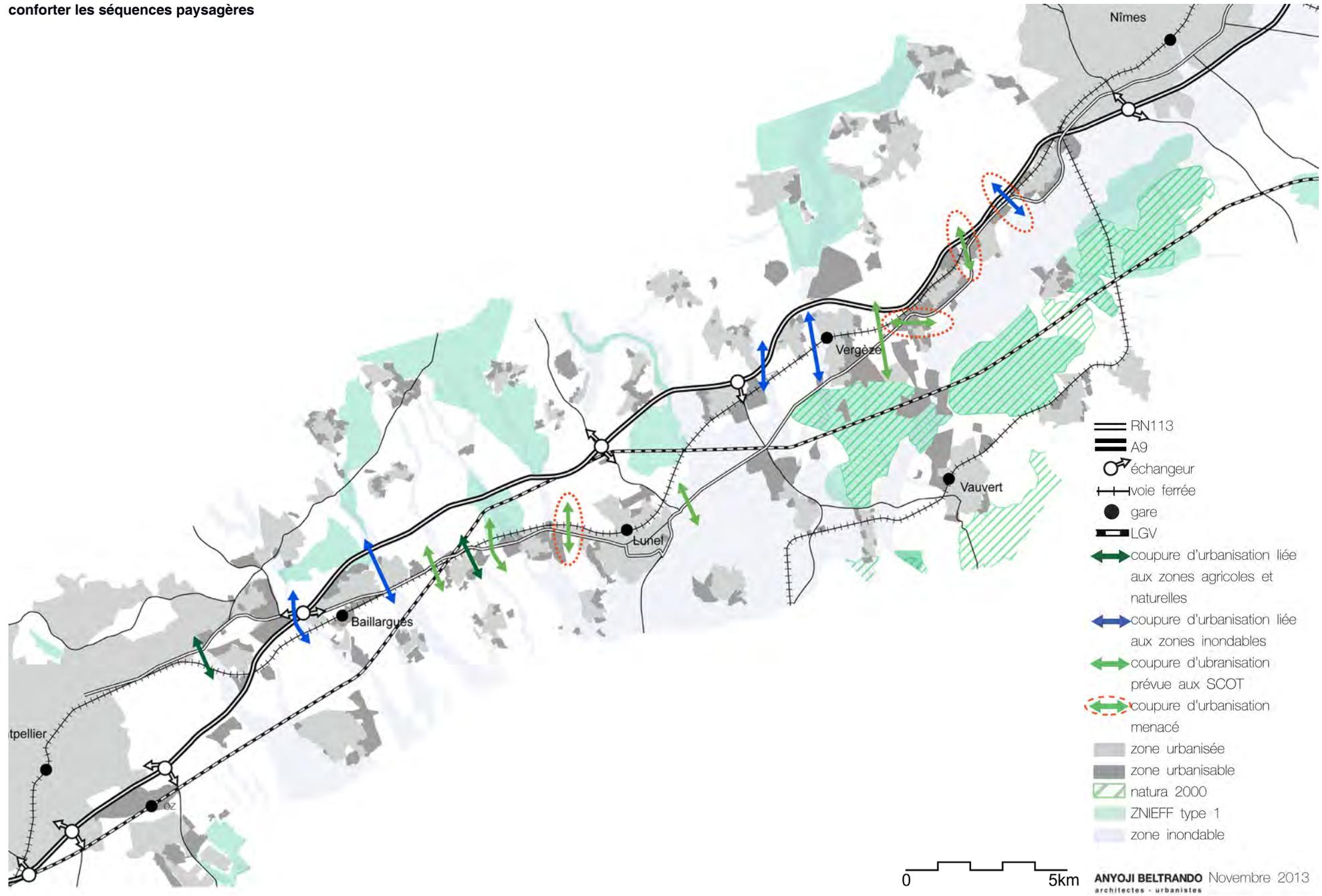
améliorer le paysage urbain

Les séquences urbaines et de zones d'activités nécessitent des interventions diverses: améliorer les accès et les stationnements sur la RN113, travailler l'insertion du bâti à vocation d'activité dans le grand

paysage, notamment par un traitement des clôtures, bordures et façades, généraliser les trottoirs dans les zones urbaines et d'activités, retravailler les espaces publics, contrôler l'installation d'enseignes et de panneaux publicitaires pour éviter une prolifération anarchique.



conforter les séquences paysagères



> zoom illustratif : Aimargues / Gallargues / Aigues-Vives

(cf. carte p. 82)

Cet ensemble de communes de part et d'autre de la RN113 présente une prolifération discontinue de zones industrielles, d'activités et commerciales, pour la plupart non reliées aux zones urbaines mais à proximité de la RN113 ou de l'échangeur autoroutier: Royal Canin, Eminence, Super U (Aimargues), ZAC Pôle Actif, ZA de la Condamine, village Vinci (Gallargues), ZA de Lallemande, Bricodépôt, Syngenta (Aigues-Vives). Plusieurs de ces ZAE sont organisées de façon peu dense et comptent de nombreuses disponibilités.

Pourtant, de nombreux projets d'extension et de création de zones d'activités et commerciales sont en cours dans cette zone: village des marques à Gallargues (refusé en CNAC), déplacement et agrandissement du Super U en Hyper U à Aimargues, extension de la ZA de Lallemande et de la carrière et création d'un supermarché Leclerc à Aigues Vives, Bois de Minteau à Calvisson. A cela s'ajoutent des projets d'infrastructure variés: LGV, projet de gare de Vergèze, requalification de la RD1 entre Calvisson et le BRL et création d'un barreau transversal jusqu'à Gallargues.

L'enjeu est de considérer l'ensemble de ces projets pour construire une vision globale et concertée (inter-communale et inter-EPCI) de ce territoire, avec des projets viables et complémentaires

quelle accessibilité des projets ?

Du point de vue de l'accessibilité, de nombreux projets se situent hors des rayons de rabattement à

pied depuis les gares et haltes, mais sont accessibles en vélo. Si le territoire semble en apparence bien couvert par les transports en commun, ces lignes sont surtout destinées aux scolaires, les horaires et parcours seraient à revoir pour bénéficier aux actifs.

quels impacts pour les deux projets de grande surface alimentaire ?

Deux stratégies de développement commercial sont ici illustrées : la création d'un nouveau pôle (Leclerc à Aigues-Vives) et la délocalisation-extension en hypermarché d'une moyenne surface (Super U à Aimargues). Ces deux stratégies peuvent être comparées, en utilisant l'exemple de requalification et d'extension de l'Intermarché Lunel-Est pour lequel des données sont disponibles.

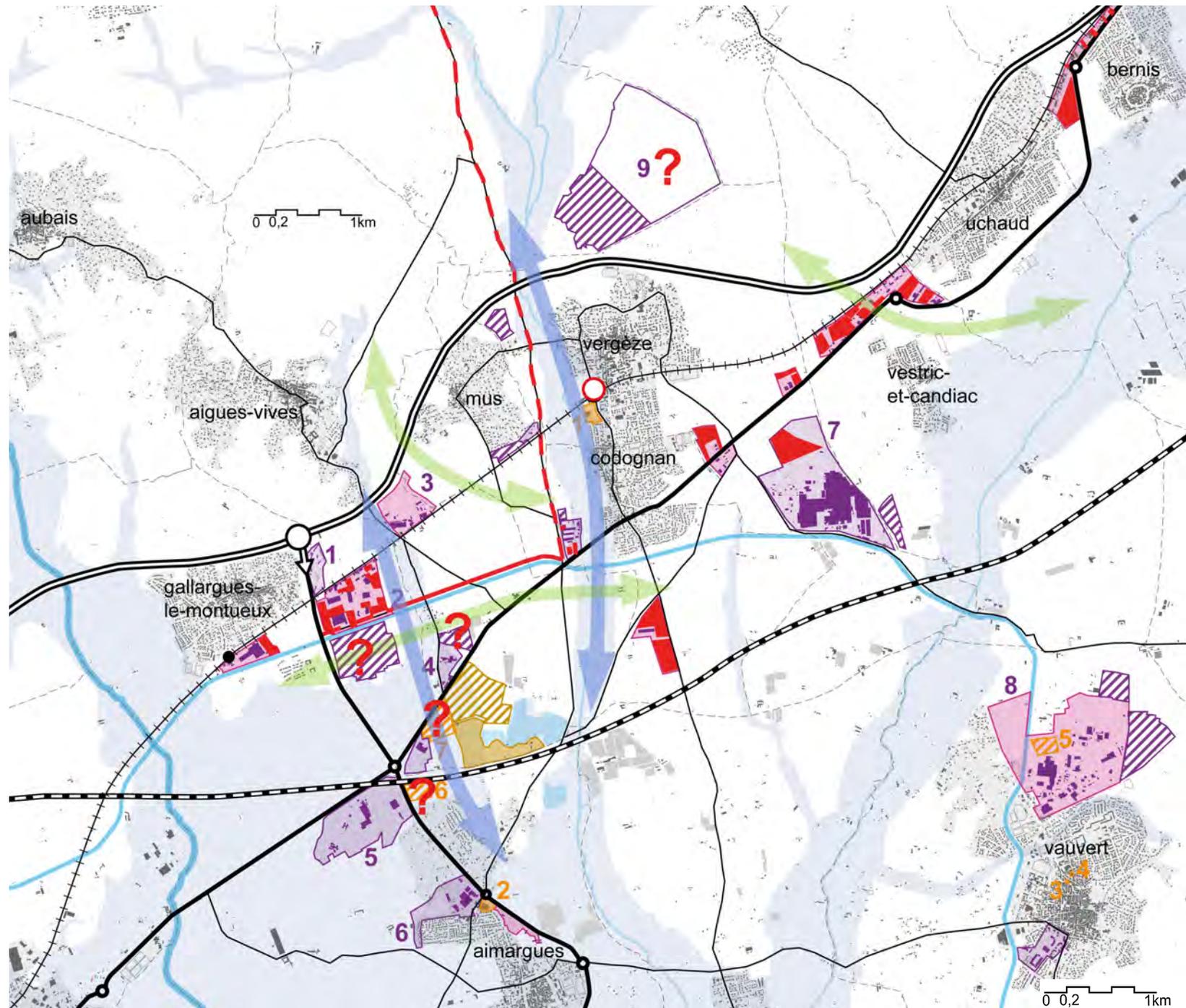
- nouveau centre Leclerc à Aigues-Vives : un hypermarché dont la surface de vente n'est pas publique mais qui pourrait être aussi gros que celui de Lunel, soit 3 200 m² de surface de vente. Le rendement de l'enseigne s'établit à environ 10 000 euros/m² soit un chiffre d'affaires prévisionnel de 32 millions d'euros. Compte-tenu de l'évolution de la population dans le secteur, une hypothèse optimiste consisterait à envisager que 40% de ce chiffre d'affaires provient de cette nouvelle population, 60% étant pris sur les concurrents dont 20% sur le magasin Leclerc de Lunel, 20% sur le magasin Intermarché Est de Lunel et 20% sur Super U Aimargues. L'hypermarché Leclerc de Lunel perdrait 20% de son chiffre d'affaires actuel, Intermarché Lunel 15% et Super U Aimargues 20%. Les trois magasins ne bénéficieraient par ailleurs pas autant de l'apport de nouvelles populations. Le nouvel hypermarché d'Aigues-Vives créerait 100 emplois mais en ferait disparaître 55, auxquels il faut ajouter

les impacts de la baisse de fréquentation des magasins de Lunel sur les autres commerces du pôle (baisse de fréquentation de 15 à 20% soit un risque pesant sur une cinquantaine d'emplois). Un projet qui, au final, pourrait avoir un impact négatif sur le territoire. Cette analyse n'est toutefois pas partagée par les élus de la commune d'Aigues Vives et de la communauté de communes de Rhône Vistre Vidourle.

- extension d'Intermarché à Lunel Est : un hypermarché qui pourrait s'agrandir de 1 000 m² afin de mieux répondre aux besoins des nouvelles populations. Un rendement de chiffre d'affaires au m² de l'enseigne qui s'élève à environ 7 000 euros/m² soit un chiffre d'affaires supplémentaire développable d'environ 7 millions d'euros. Une valeur immobilière qui s'élèverait à environ 1,9 millions d'euros soit un prix de revient au m² d'environ 1 900 euros là où la grande distribution peut construire et aménager un supermarché pour moins de 1 500 euros du m². Une demande d'extension dont l'autorisation pourrait être conditionnée à une requalification des façades et une optimisation des accès en utilisant tout ou partie de cette marge.

Cette seconde stratégie est plus intéressante pour le territoire et moins impactante commercialement (moins de risques de friches). En résumé, sur ce territoire, des créations de nouvelles surfaces alimentaires sont vivement déconseillées, au profit d'extensions ciblées et de transferts d'existants.

développer une vision d'ensemble de la zone Aimargues / Gallargue / Aigues-Vives



coupure d'urbanisation à conforter:

- liée aux espaces naturels et agricoles
- liée au risque inondation

○ gare en projet
● halte

— itinéraires desservis en bus
— voie à requalifier
— voie à créer

■ ZAE existante occupée
■ ZAE existante avec disponibilités

■ bâti d'activité
■ ZAE en projet
■ grande surface alimentaire
■ grande surface en projet

1 village Vinci
2 ZAC Pôle Actif
3 Syngenta
4 ZA Lallemande
5 Royal Canin
6 Eminence
7 Perrier
8 ZA Mas Barbet
9 Bois de Minteau

1 Super U Vergèze
2 Super U Aimargues
3 Carrefour market Vauvert
4 Ecomarché Vauvert
5 Intermarché Vauvert
6 Hyper U Aimargues
7 Leclerc Aigues-Vives

■ carrière
■ extension de carrière

== A9
○ échangeurs
+ voie ferrée
— LGV
— limites communales

ANYOJI BELTRANDO novembre 2013
architectes - urbanistes

une urbanisation au sud du canal à Gallargues ?

D'un point de vue général, il s'agit d'éviter le mitage des terres agricoles par d'autres fonctions qui fragilisent la vocation agricole d'un secteur. A ce titre, le sud du canal BRL à Gallargues représente une grande emprise agricole qu'il s'agit de préserver. Le projet de village des marques ayant été refusé, la fonction agricole doit être conservée à moins d'avoir un projet de valeur exceptionnelle sur cette emprise (conformément aux arguments des aménageurs du village des marques) et non une énième ZAE uniquement basée sur une offre foncière. Sur ces terrains, le passage de la LGV est également à anticiper: les continuités écologiques nord-sud seront interrompues par cette infrastructure, rendant les continuités est-ouest le long du canal BRL au sud essentielles.

quel programme et quelle desserte pour le Bois de Minteau?

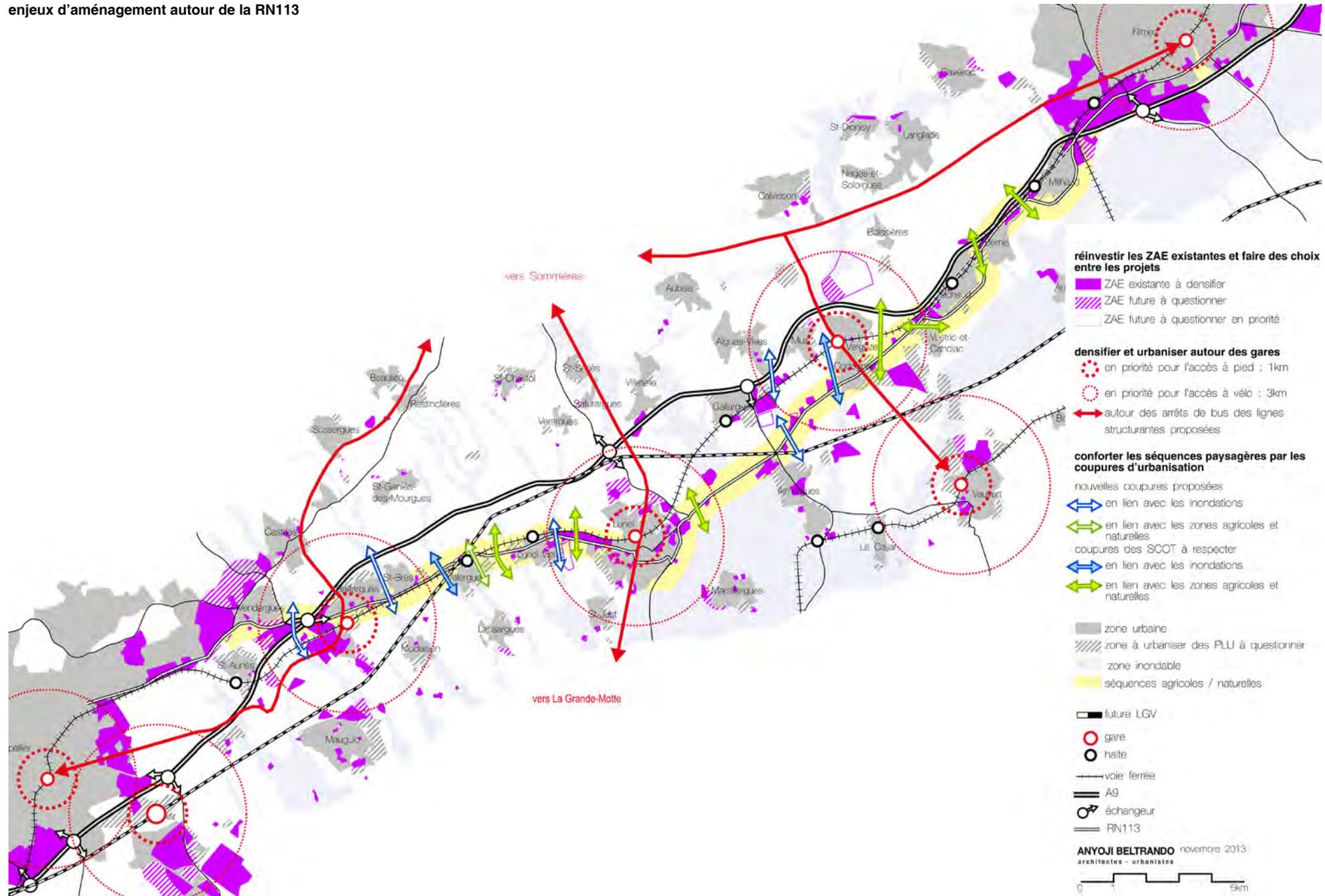
Le projet de 160ha du Bois de Minteau (dont 40ha seraient urbanisés) comprend de l'activité et du logement, avec une commercialisation prévue entre 2016 et 2030 et une programmation orientée vers le tertiaire supérieur. Un tel projet doit se différencier des offres classiques des ZAE actuelles pour présenter un véritable intérêt pour le territoire, et gérer la relation aux zones urbaines environnantes (ne se situant en continuité d'aucune commune) ainsi que les liens au PEM de Vergèze et l'accessibilité par les transports en commun et la route. L'enjeu est de réaliser un projet intégré au territoire et qui y apporte une véritable plus-

value en termes d'économie, d'emplois, de qualité urbaine, de développement durable. L'offre doit à la fois se différencier de celle qui existe dans les agglomérations et dans les zones d'activités existantes.

quelles coupures d'urbanisation dans un paysage mité par les ZAE existantes et en projet?

L'implantation de projets doit également prendre en compte les coupures d'urbanisation à préserver entre villes et villages. Certaines sont liées à l'eau et au risque inondation (à l'est de Gallargues et Aimargues le long du Razil, entre Mus et Vergèze-Codognan le long du Rhône), d'autres aux continuités agricoles et paysagères (au sud-ouest de Mus, entre Vestric et Uchaud, au sud du BRL).

enjeux d'aménagement autour de la RN113



> conclusion : les enjeux d'aménagement autour de la RN113

- économiser le foncier en exploitant les vacances et les friches
- réinvestir les ZAE existantes: adapter l'offre / introduire de la mixité / créer des services mutualisés / intensifier
- faire un choix concerté entre tous les projets d'extensions et de nouvelle ZAE
- stopper la cannibalisation commerciale, prévenir l'apparition de friches
- densifier et urbaniser en priorité autour des gares
- modérer les développements routiers
- conforter les séquences paysagères, respecter les coupures d'urbanisation
- améliorer le paysage urbain: accès, stationnement, clôtures, enseignes et publicités,...

4.3 étude de l'aménagement du secteur nord de Lunel

Lunel est considérée dans la stratégie globale comme « ville motrice », car elle recèle un fort potentiel notamment à travers le futur cadencement TER, la formation, l'écoconstruction, le tourisme,... C'est une ville stratégique qui doit développer ses atouts et son image, mieux qualifier les espaces publics et valoriser son patrimoine. Le nord de la commune regroupant des espaces à forte valeur paysagère, de nombreux projets et des infrastructures diverses, est à étudier dans sa globalité pour assurer un développement structuré et cohérent pour la ville.

> analyse du contexte

La ville de Lunel, fortement contrainte au sud et à l'est par le risque inondation, a connu une explosion de sa tâche urbaine entre 1970 et 1990, se développant au sud de la voie ferrée jusqu'aux limites de la zone inondable. Entre 1990 et 2000, le développement s'est poursuivi vers le nord jusqu'à atteindre le canal BRL. Aujourd'hui, le PLU définit des zones à urbaniser à l'ouest et au nord, à vocation d'habitat et d'activités. Il distingue des zones IAU ne pouvant être urbanisées qu'après modification du PLU, et des zones IIAU immédiatement ouvertes à l'urbanisation après équipement. Ces dernières se situent entre la ville et le mas de Patché (déjà urbanisé) et autour du nouveau lycée.

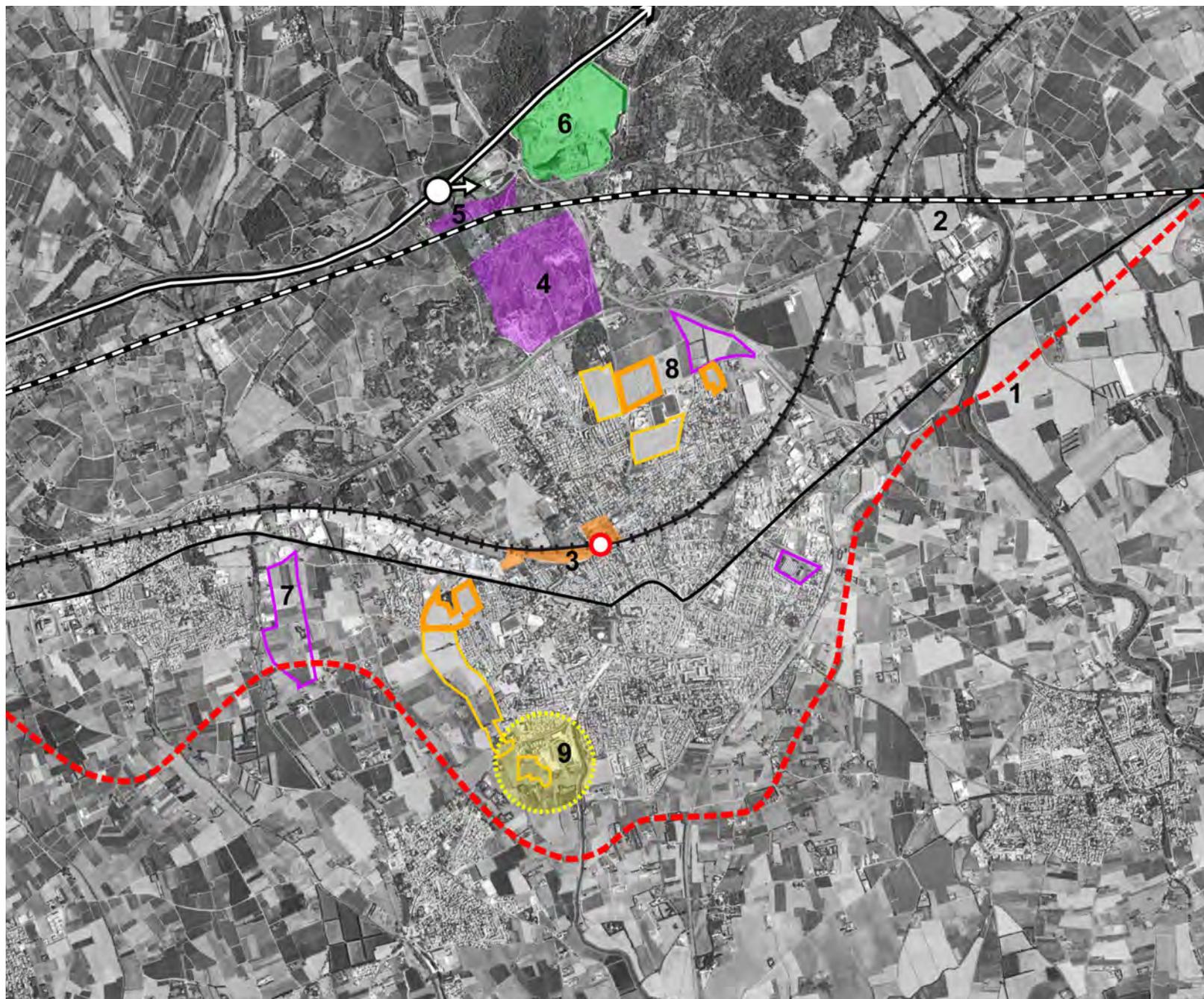
Le PLU met également en avant des éléments identitaires patrimoniaux et naturels, dont la plupart se situent au nord de la ville : garrigues de Lunel, vignes AOC (Muscat de Lunel et Coteaux du Languedoc), mas et manade, espaces boisés, berges du Vidourle, oppidum d'Ambrussum et Pont

Romain,... Il identifie aussi les dysfonctionnements urbains majeurs : perte d'attractivité du centre-ville, coupure urbaine par la voie ferrée, saturation de la RN113, conflits d'usage sur le Chemin des Bœufs (entre camions évitant le centre-ville et usage résidentiel du tissu pavillonnaire), entrées de ville peu qualitatives via les zones d'activités le long de la RN113.

La ville de Lunel mène de nombreuses actions de requalification et valorisation de son centre ancien. En parallèle, de nombreux projets sont en cours.



évolution de la tâche urbaine de Lunel 1970 / 1990 / 2001 (extrait PLU de Lunel)



projets en cours autour de Lunel

1. déviation de la RN113
2. LGV
3. PEM et quartier gare
4. Ecoparc
5. recyclerie / déconstruction automobile
6. centre de loisirs sur l'ancienne carrière
7. ZAE du Dardaillon
8. terrains IIAU proches des équipements scolaires
9. salle de spectacle (emplacement pressenti)

ANYOJI BELTRANDO Novembre 2013
architectes - urbanistes

> projets en cours

Plusieurs projets sont liés aux infrastructures :

- la déviation sud de la RN113, prévue de longue date et dans un contexte différent. Elle passerait au sud de Lunel-Viel et Lunel, selon un tracé qui traverse majoritairement des zones inondables et des espaces agricoles. Alors que de nombreux projets en cours concernent le nord de la commune (PEM, écoparc, carrière, extensions urbaines), ce tracé au sud est à questionner.
- la future LGV, qui entrainera des mutations du foncier aux abords de son emprise et une coupure paysagère et écologique à anticiper
- le PEM (Pôle d'Echange Multimodal) étudié par AREP, regroupant gare ferroviaire, gare routière et parking-relais. Les connexions avec le centre-ville (requalification de l'avenue Victor Hugo) et la création de nouveaux quartiers sont également à l'étude, en priorité au nord sur le terrain de l'actuelle rotonde, avec des densités d'habitat cohérentes avec la proximité de la gare. Les programmes autres (équipements, espaces publics) restent à préciser.

D'autres projets sont liés à l'activité économique :

- l'écoparc du Lunellois, projet de ZAE porté par le département, prévu pour l'horizon 2017-2018, comptant 50ha au nord de la ville, accolé à la RD34 à proximité de l'échangeur autoroutier. La programmation est à préciser: il faut trouver des activités adaptées au contexte, créatrices d'emplois tout en développant les filières locales. Une liaison est à créer avec le PEM, pour la desserte en transports en commun, et des liens sont à développer avec le tissu urbain existant. De plus, une complémentarité doit être trouvée avec les valeurs paysagères et

patrimoniales du nord de Lunel

- le projet de recyclerie et le centre de déconstruction automobile entre l'échangeur et la future emprise LGV
- la ZAE du Dardaillon, accolée à la limite avec Lunel-Viel et au sud de la RN113, liée au projet de déviation de celle-ci

A cela s'ajoutent des projets culturels et de loisirs :

- une salle multifonctionnelle d'environ 1000 places, pressentie au sud-ouest de la ville à proximité du pôle médical
- un éventuel centre de loisirs ou espace naturel sur l'ancienne carrière de Saturargues

De plus, les terrains IIAU près du nouveau lycée seront sans doute bientôt en projet. Tous ces projets sont à considérer dans leur globalité, afin de réfléchir l'aménagement de Lunel dans un ensemble cohérent, en particulier sur le nord de la commune qui présente des enjeux forts.

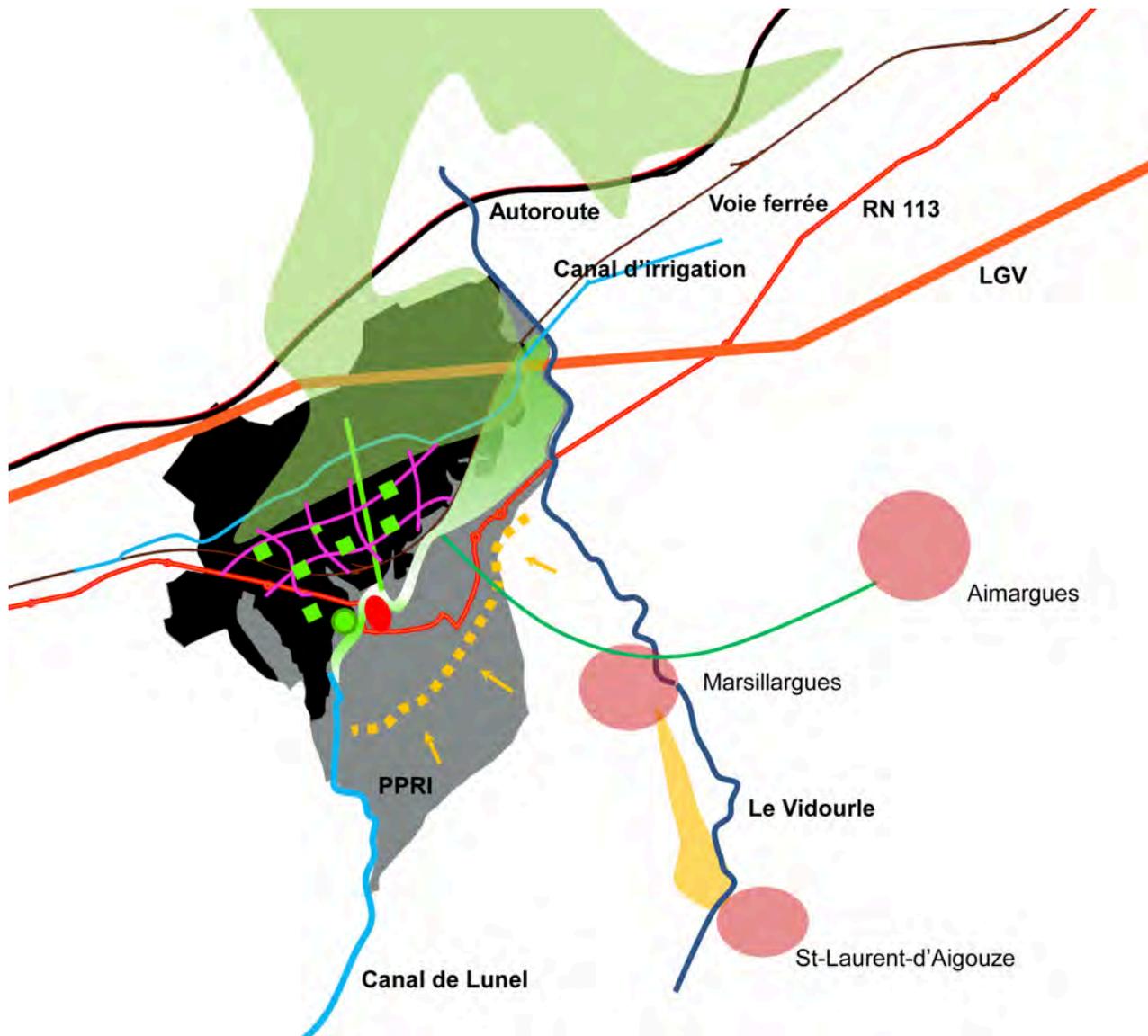
> enjeu : traiter le rapport ville / grand paysage

Lunel est une ville typique de l'entre-deux, à l'intersection entre le jardin des garrigues et la plaine jardinée, morcelée par les coupures des infrastructures. Ce paysage est le support de nombreuses activités, offrant un cadre de vie exceptionnel qui constitue l'un des principaux facteurs d'attraction du territoire. Un ensemble d'actions est à mettre en place pour le valoriser et le protéger :

- qualifier les berges du Vidourle et du canal BRL
- traiter l'épaisseur des zones d'activités en entrée de ville (aussi bien la façade sur la RN113 que la façade arrière)
- créer une voie douce entre Lunel et Aimargues via Marsillargues
- traiter la frange agricole au sud
- requalifier le parc Jean Hugo et les boulevards circulaires
- valoriser les transversales est-ouest et l'avenue du Général Sarrail

> enjeu : rendre compactes et spécialiser les ZAE

Les différentes ZAE existantes présentent une organisation peu dense et de nombreuses disponibilités. Avant d'en créer de nouvelles, l'enjeu majeur est de requalifier l'existant, notamment pour améliorer les entrées de ville. Si la partie sud de la zone Est est fortement contrainte par le risque inondation, l'autre moitié et les ZAE ouest peuvent être intensifiées et réinvesties pour accueillir des activités artisanales et des PMI/PME supplémentaires. Dans les parties proches du centre-ville et des TC, une mutation vers des fonctions plus mixtes



inscription de Lunel dans le grand paysage (TN+)

peut être envisagée. Cela permettra à l'écoparc de développer une offre différenciée, basée sur des programmes plus spécifiques, notamment les filières locales. Suivant ce scénario, la création de la ZAE du Dardaillon accolée à Lunel Viel s'avère inutile, les besoins économiques étant déjà satisfaits entre les ZAE existantes et l'écoparc.

> enjeu : définir un programme spécifique pour l'écoparc

De par sa localisation et sa surface, l'écoparc s'adresse à plusieurs échelles différentes, il est lié aux infrastructures et au territoire mais aussi à la vie communale et au projet urbain de Lunel. Il peut accueillir plusieurs types de filières au sein d'une zone mixte:

- une logique exogène à encadrer
- la question d'un cluster, par exemple sur le thème de l'eau et en relation avec Bio-UV
- de nouvelles filières liées à Via Innova, la pépinière d'entreprises de la CCPL (cosmétique, NTIC), auxquelles il faudra faire de la place et laisser du temps
- des filières et entrepreneurs locaux (à intégrer en priorité dans les ZAE existantes à restructurer), pour une zone mixte

Les activités sont à spatialiser selon leurs spécificités: thématiques, nuisances, taille de parcelle, densité de l'emploi,...

L'écoparc se situe de plus à la croisée de plusieurs villes : la ville active qu'il représente, la ville apprenante avec la proximité du nouveau lycée et des futurs équipements de formation, la ville habitée et la ville touristique. Certains équipements

d'adressent à toutes ces villes, ce qui permet à la fois de créer une réelle mixité et d'économiser foncier et deniers publics :

- un espace public de qualité répondrait aux besoins des 4 villes
- une salle multifonctionnelle pourrait accueillir des spectacles culturels et des évènements de loisirs mais aussi des congrès ou salons professionnels
- un hôtel pourrait s'adresser à la fois aux touristes et aux professionnels en déplacement sur l'écoparc, éventuellement à la ville apprenante lors de certains évènements

- un équipement touristique structurant sur cette localisation permettrait de dynamiser la boucle touristique Sommières – Lunel – littoral. Le contenu serait à discuter avec un opérateur spécialisé (espace ouvert en lien avec le canal, espace couvert utile en cas de mauvais temps, adressé à un public familial recherchant des loisirs)

L'important est d'élargir la question de la ZAE à d'autres sujets, afin d'inscrire le projet dans le tissu et les pratiques urbaines de Lunel sur le long terme.

> enjeu : valoriser et relier les espaces naturels et patrimoniaux du nord

Les mas et vignes AOC, la pinède de la Cible, le bois des Petits Pins, la carrière réaménagée, l'oppidum d'Ambrussum, les berges du Vidourle et du canal BRL représentent un important potentiel de loisirs et de tourisme sur lequel l'écoparc pourra s'appuyer sans les dévaloriser. Ils sont à relier entre eux et au centre-ville (notamment au PEM) par des itinéraires de déplacements doux, d'autant plus que la plupart de ces lieux se situent dans les rayons de rabattement à pied (1km) et à vélo (3km) depuis la gare. Certains aménagements sont déjà prévus (voie bleue le long du Vidourle), qui peuvent être mis en réseau avec des aménagements nouveaux. Le canal BRL peut prendre un aspect plus paysager en sus de son rôle technique pour connecter les futurs développements.

> enjeu : réfléchir l'accessibilité de l'écoparc

Le lien à développer entre le PEM et l'écoparc est crucial pour le fonctionnement de ce dernier. Les lignes 4 et 5 du réseau de bus urbain de la CC Pays de Lunel passent actuellement sur la RD34, elles pourraient desservir l'écoparc sous réserves d'un renforcement important de la fréquence de desserte, d'une extension de l'amplitude horaire, surtout le matin, et d'un aménagement compact de la zone d'activité pour éviter des points d'arrêts situés à plus de 300m des entreprises. Cependant, l'aménagement actuellement envisagé suppose une desserte interne par le bus, source d'allongement



programmes transversaux pour l'écoparc (Alphaville)

de temps de parcours. De plus, la ZAE serait située à l'écart des distances accessibles à pied et vélo depuis de nombreuses zones urbaines.

En termes d'accès viaire, il est préférable de renforcer le maillage existant plutôt que de construire de nouvelles voies (comme étudié actuellement autour de la RD1 à Calvisson / Vergèze / Gallargues), dans une méthode plus durable préservant l'atout de la compacité urbaine de Lunel. Un tel aménagement peut représenter une alternative au projet de contournement sud. Un maillage à l'ouest est à envisager en renforçant les franchissements de voies ferrées (un passage aérien est déjà prévu sur la D171E1) et en utilisant un franchissement du canal existant, puis en élargissant la voie nord sur les berges du canal BRL (ou en créant une nouvelle voie parallèle). Cela suppose une reconfiguration de l'interface écoparc / berges / RD34. De plus, plusieurs barreaux de liens internes à l'écoparc peuvent relier la RD34 et la voie existante au Nord (desservant le mas de Bellevue).

> enjeu : questionner l'implantation et la forme de l'écoparc

Le travail du bureau d'étude Biotope sur l'écoparc a mis en avant la difficulté d'installer cette ZAE sur le lieu pressenti en raison des nombreuses espèces protégées mises en danger par le projet et de la surface de compensation importante qui en découlerait (5 fois la surface de l'écoparc). De plus, la possibilité d'une desserte efficace en transports en commun (qui supposerait une profondeur moindre pour des arrêts sur la RD34 et une ligne plus attractive qui ne passerait pas dans l'écoparc), la préservation des vues depuis le mas de Bellevue

et la prise en compte des mutations foncières engendrées par le passage de la LGV remettent potentiellement en cause la forme actuellement choisie. Des localisations et organisations différentes sont donc à envisager, par exemple en exploitant de manière dense la zone AU à vocation d'activités située à l'est du nouveau lycée et les terrains non AOC au nord du lycée.

> enjeu : construire dense dans les espaces à forte valeur ajoutée

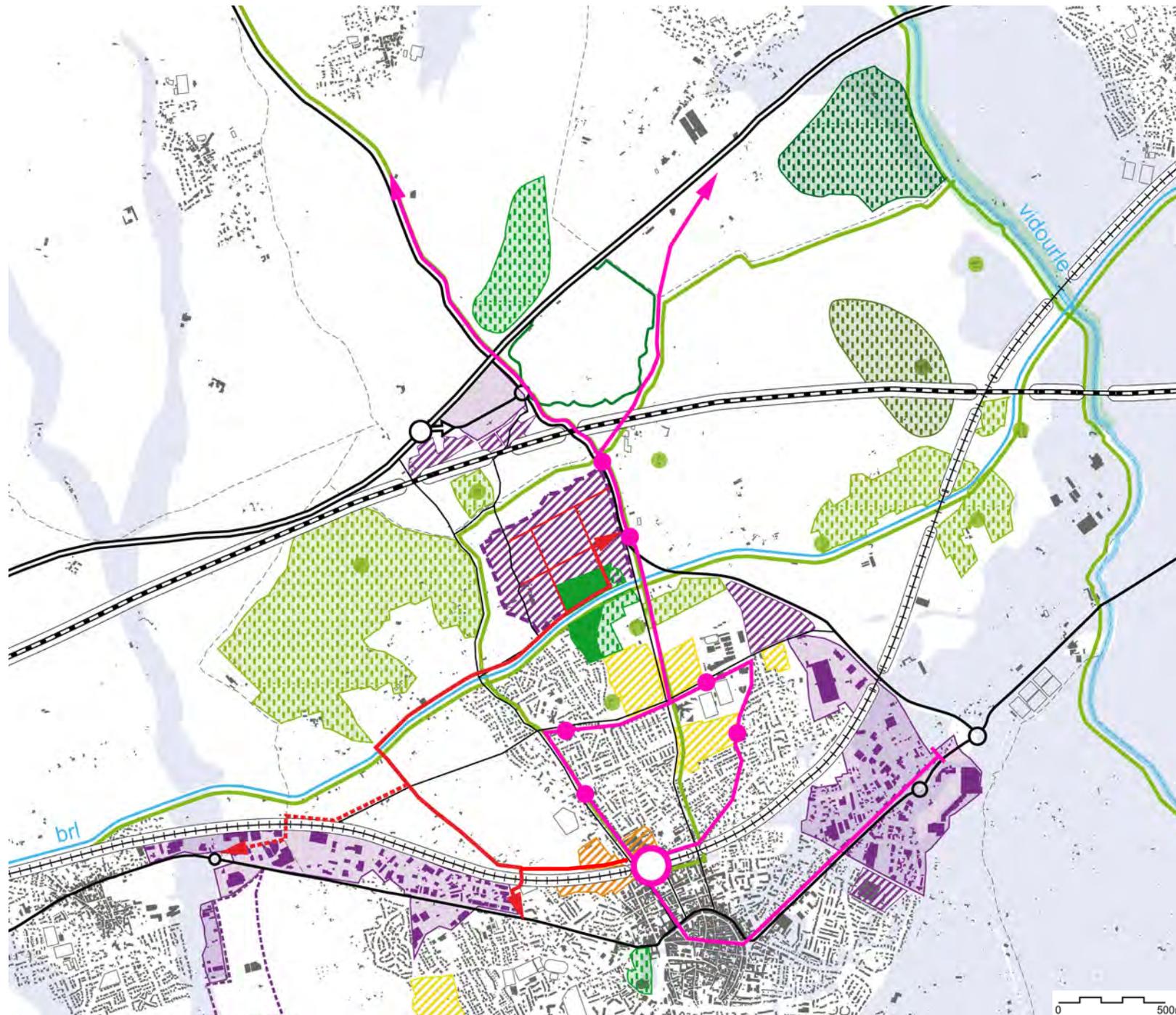
Une stratégie globale pour le Nord de Lunel regroupant positionnement économique, lien programmatique entre écoparc, tourisme et ville habitée, desserte en transports en commun, maillage viaire intermédiaire et accès au patrimoine naturel et culturel structurerait ce territoire, et impacterait rétroactivement la ville actuelle. Les terrains alentours, et notamment les zones IIAU autour du nouveau lycée, vont prendre de la valeur. Il s'agit de les exploiter de façon optimale, en y imposant une densité minimale qui pourrait être de l'ordre de 50 logements/ha.

La même question se posera autour de l'actuelle gare, sur les terrains qui seront valorisés par la proximité du PEM et qui ne devraient pas être construits à moins de 80 logements/ha. Dans l'optique de préserver le triangle agricole nord-ouest de Lunel, un quartier dense pourrait être construit en contact avec le PEM, dont les franges seraient traitées de manière réfléchie afin de marquer une limite d'urbanisation forte.

> conclusion : les enjeux principaux (cf. carte p. 93)

Dessiner une stratégie globale pour le nord de Lunel, ville motrice, c'est-à-dire :

- à l'échelle du grand territoire, ouvrir la ville vers le jardin des garrigues et traiter son rapport avec le grand paysage
- rendre compactes et spécialiser les ZAE, densifier les ZAE existantes, faire un choix entre les nouvelles ZAE envisagées
- définir un programme spécifique pour l'écoparc: clusters accueillant des filières endogènes et exogènes et un pôle touristique
- valoriser les espaces naturels et patrimoniaux du nord, les relier entre eux
- développer le lien gare / écoparc, desservir l'écoparc grâce aux lignes de bus existantes
- renforcer le maillage viaire existant plutôt que de créer des déviations
- questionner l'implantation de l'écoparc pour une meilleure desserte, une meilleure préservation des espèces, du paysage et des vues, un usage différencié du foncier
- construire dense à proximité des transports et équipements



structuration proposée pour le nord de Lunel

rendre compacte et spécialiser les ZAE

- ZAE existante à densifier
- bâti à vocation d'activité
- empreinte de ZAE en projet
- future zone d'activité

développer le lien gare / éco-parc

- gare
- ligne de bus
- arrêt de bus
- voie ferrée

renforcer le maillage viaire

- barreaux routier à développer
- itinéraire alternatif

valoriser et relier les espaces naturels

- réseau de circulations douces proposé
- espace public en projet
- espace de loisirs en projet
- znieff du Vidourle
- espaces publics existants
- espace de loisirs existant
- AOC viticole existant
- manade existante
- mas existant
- panorama

construire dense à proximité des TC et équipements

- extension urbaine à 80 logements/ha
- extension urbaine à 50 logements/ha
- A9
- échangeur
- future LGV
- zone inondable

ANYOJI BELTRANDO novembre 2013
architectes - urbanistes

4.4 le développement urbain de Clarensac

Les élus de Clarensac ont été volontaires pour que leur commune serve d'exemple pour l'étude du développement des petites communes rurales fortement soumises à la pression démographique et foncière. De nombreux autres villages entre Nîmes et Montpellier sont dans une situation semblable, et les orientations d'aménagement avancées ici pourraient s'appliquer ailleurs sur le territoire. Proche de Nîmes, ce village accueille de nombreux travailleurs des métropoles. Son emprise urbaine a sextuplé en 30 ans et il cherche aujourd'hui à relever le défi de la croissance démographique prévue pour 2030, tout en préservant le paysage environnant et son identité et en retrouvant une vie urbaine active et dynamique.

> analyse du contexte

Clarensac est une ville de la Vaunage, située à l'articulation entre la plaine inondable jardinée avec le Rhôny et le jardin des garrigues. Ces deux entités sont séparées par des paysages de transition : les coteaux et piémonts et les fonds de conque, qui forment une lisière de grande fragilité devant être protégée.

Le village s'est organisé autour du centre historique puis d'un deuxième centre plus éloigné au sud-est apparu dans les années 70, qui ont par la suite été reliés par les différentes extensions urbaines des années 90. Entre 2001 et 2012, 29ha ont été consommés pour des extensions en périphérie du village. Il reste cependant de nombreuses dents creuses inoccupées dans le tissu urbain actuel. Le village dispose de deux pôles d'équipements situés le long de la voie principale, le premier

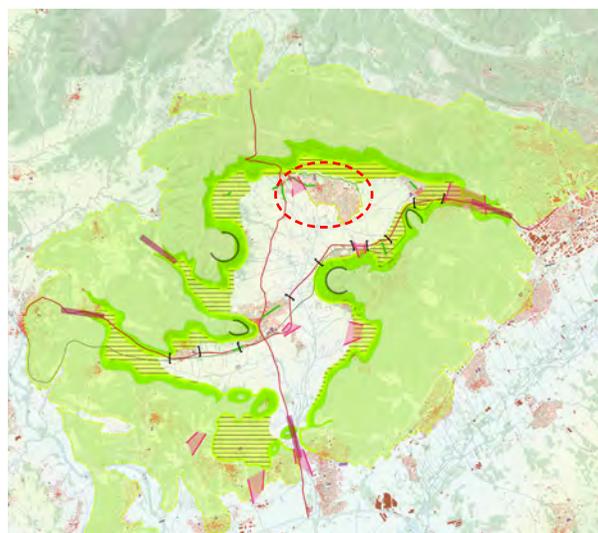
regroupant une école maternelle et une bibliothèque et le second une école élémentaire, un collège et des terrains de sport. Plusieurs petits commerces se sont développés au nord du noyau historique et une petite zone artisanale en déshérence existe à l'est de la commune. Clarensac est desservie par deux lignes de bus Tango (réseau de la CA Nîmes Métropole) allant vers Nîmes via Caveirac ou Langlade.

Même si le village de Clarensac est très étalé, il dispose de nombreux atouts sur lesquels il faut fonder son développement. Une analyse des tissus urbains existants montre une réelle disparité entre centre-bourg (224 logements/ha) et extensions pavillonnaires (8 logements/ha). Pourtant, certaines

opérations récentes de logement social sous forme de maisons en bandes présentent des densités plus fortes, jusqu'à 60 logements/ha.

> la vision de développement de la commune

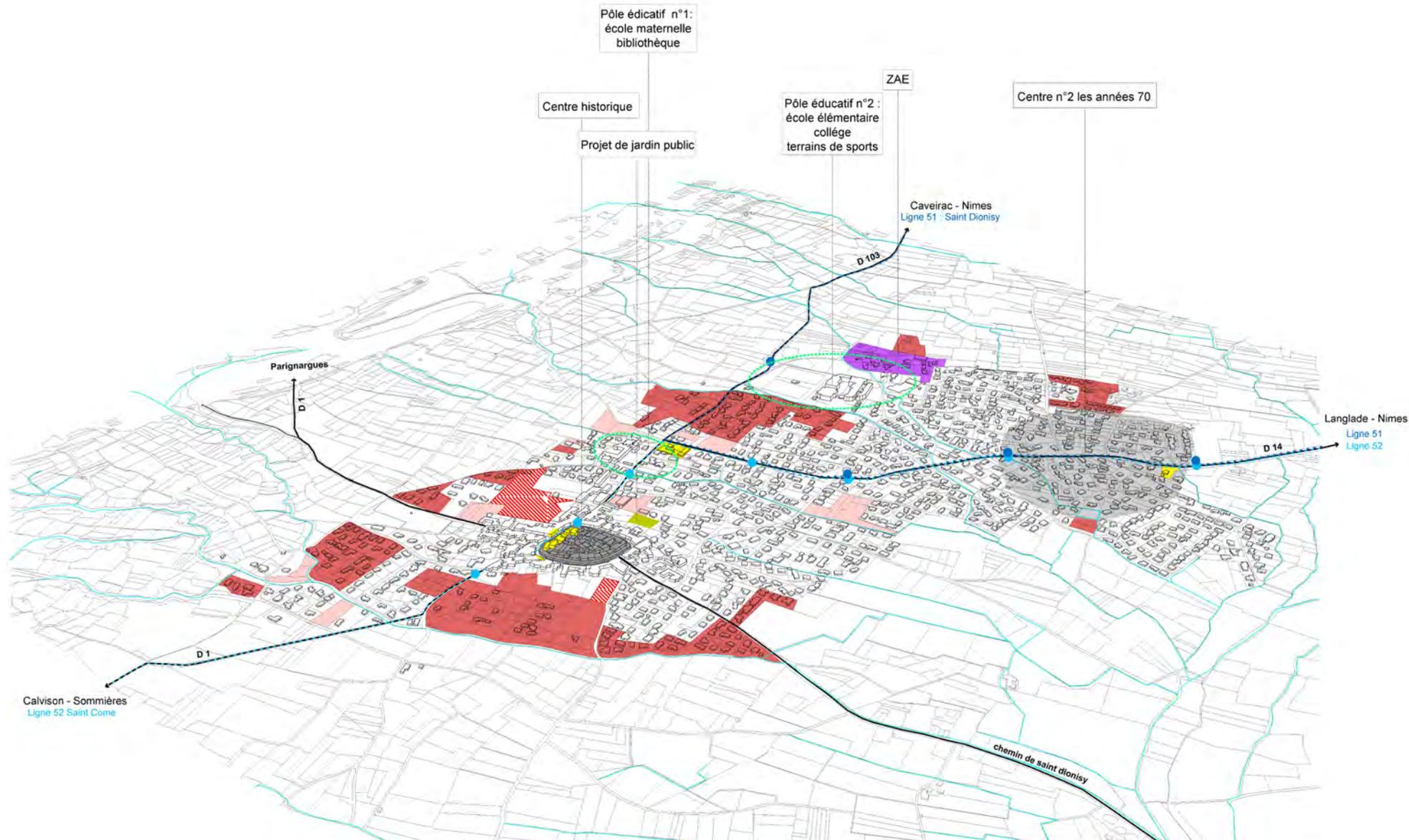
La commune a récemment passé les seuils de population rendant applicable l'article 55 de la loi SRU, relatif à la proportion de logements locatifs sociaux sur une commune. De plus, les prévisions démographiques moyennes indiquent que la population atteindra 5500 habitants en 2030. Deux scénarios de développement urbain sont étudiés au PLU de la commune, qui prévoient une extension au nord, le sud étant inondable par le Rhôny. Le



Clarensac ville de la Vaunage (TN+)



Clarensac entre jardin des garrigues et plaine agricole (TN+)



analyse du contexte de Cléransac

- | | | |
|-----------------------------------|-------------------------|-------------------|
| centralité urbaine | commerces | voies principales |
| zone urbanisée entre 2001 et 2012 | zone artisanale | bus tango 51 |
| dents creuses | pôle d'équipements | bus tango 52 |
| zones en projet | espace public en projet | arrêt de bus 51 |
| | | arrêt de bus 52 |

novembre 2013

ANYOJI BELTRANDO
architectes - urbanistes

premier, de 17ha, s'étend tout au long de l'actuelle limite Nord entre la RD1 et la RD103, alors que le second, de 18,5ha, s'étend plus au nord vers le chemin de la carrière vieille mais moins vers l'est. Tous deux planifient la requalification des chemins encerclant la tâche urbaine en rocades, pour gérer l'augmentation de trafic routier liée à l'arrivée de nouveaux habitants.

Afin d'avoir la maîtrise foncière sur les terrains prévus pour l'extension urbaine, Clarensac a mis en place la ZAD du Douran, de 9,5ha, au nord de la commune. Pour accueillir 1700 habitants supplémentaires, 810 logements sont à créer. Si la densité minimale du SCOT Sud du Gard est appliquée (20 logements/ha), la ZAD n'accueillera que 190 logements. De plus, si la plaine agricole de la Vaunage au sud de Clarensac possède une forte valeur paysagère, il en est de même pour les piémonts et coteaux qui structurent cette plaine et sont également à protéger.

> changer de modèle de développement

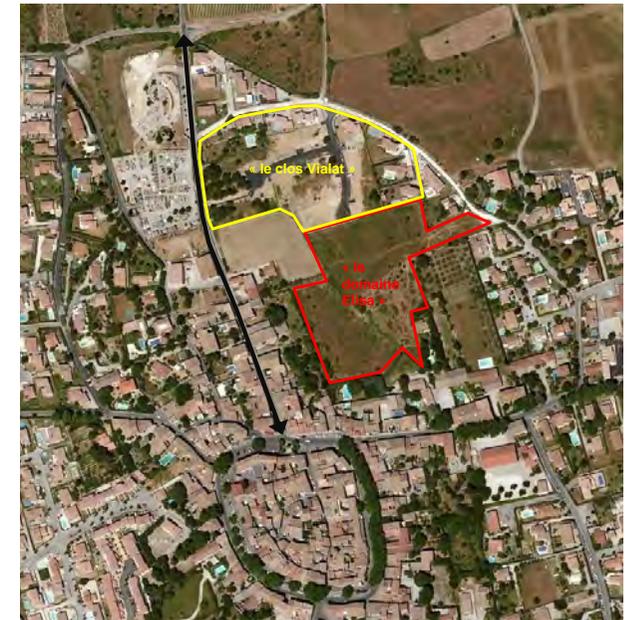
Ces éléments montrent bien que la réflexion sur l'avenir de la commune ne peut se baser uniquement sur les extensions urbaines occupées par du pavillonnaire peu dense : pour répondre aux besoins de 2030 avec ce modèle, 40 hectares seraient nécessaires, soit 4 fois la surface de la ZAD du Douran.

Aujourd'hui, la « vie de village » est affaiblie, diluée dans les extensions pavillonnaires et rendue impossible par l'usage généralisé de l'automobile,

même pour les déplacements courts. Demain, les usages automobiles seront moins fréquents et une recherche de convivialité, d'accessibilité piétonne et en modes doux, pourrait redessiner les choix de lieux de résidence des ménages.

A quoi ressemblera le Clarensac de 2030 avec ses 5 500 habitants ? Une vie urbaine, de village sera-t-elle retrouvée ? Pour cela, quelques pistes de réflexion sont à aborder :

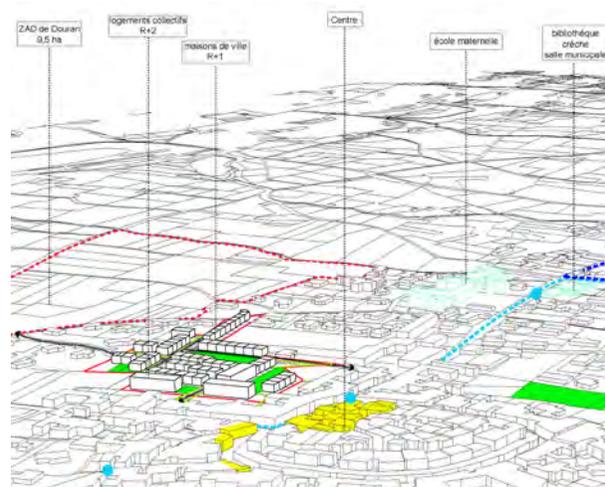
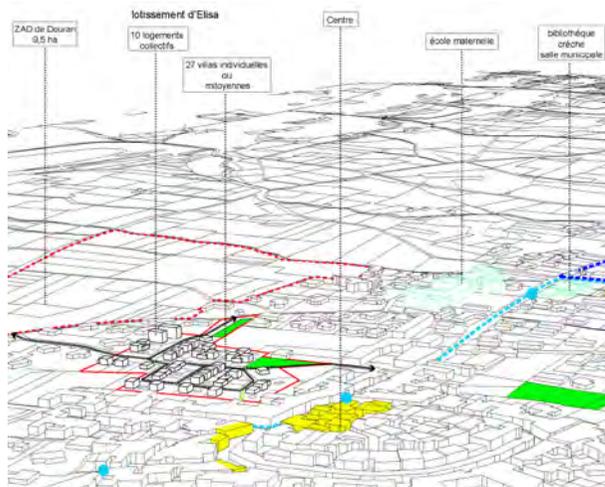
- créer des équipements et des espaces publics, en lien avec les lieux de centralité existants: salle de spectacle demain, éventuelle école de musique ou médiathèque à moyen terme, mutualisée avec d'autres villages de Vaunage
- densifier le tissu existant et futur, afin de garantir une zone de chalandise attractive pour les services & commerces de proximité. La démarche BIMBY (déjà en cours sur la commune proche de Saussines) permet d'éviter l'étalement urbain tout en stimulant l'initiative des habitants : les particuliers peuvent se faire aider par des professionnels et bénéficier de modifications des PLU pour densifier leur parcelle en y implantant un nouveau logement pour des proches, ou destiné à la location ou la vente.
- diversifier l'offre de logement, pour des profils d'habitants différents sur la commune
- déterminer le foncier stratégique à réserver pour les équipements, les espaces public, les logements denses
- réinvestir le centre-ville en créant une animation en rez-de-chaussée (activité, commerce, ...) et en aidant à la rénovation de l'habitat ancien



> exemple : « le domaine d'Elisa »

Le lotissement du domaine Elisa, en projet à Clarensac, se situe sur l'un des fonciers stratégiques évoqués précédemment : un terrain de 1,98ha directement accessible depuis le noyau historique, des commerces et équipements et des arrêts de bus. De nombreuses communes du territoire d'étude disposent de terrains similaires, à valeur de localisation exceptionnelle, qu'il s'agit d'optimiser pour limiter les extensions urbaines.

Le lotissement actuellement en projet dessiné par l'aménageur Hectare prévoit 45 logements, soit 35 pavillons individuels et 10 appartements, avec une densité de 23 logements/ha, relativement faible par



hypothèse 1

densité: 20 logements/ha
 nombre de logements: 37
 nombre d'habitants: 90
 linéaire de voirie: 500 m
 surface d'espace public: 1400 m² ?
 services et équipements: -

hypothèse 2

densité: 50 logements/ha
 nombre de logements: 101
 nombre d'habitants: 250
 linéaire de voirie: 550 m
 surface d'espace public: 2580 m²
 services et équipements: bureau de poste

hypothèse 3

densité: 100 logements/ha
 nombre de logements: 197
 nombre d'habitants: 490
 linéaire de voirie: 350 m
 surface d'espace public: 1530 m²
 services et équipements: commerces (boucherie, supérette, salon de beauté) et services (banque, bureau de poste, cabinet médical)

hypothèses de construction d'un terrain stratégique proche du centre-ville (ANYOJI BELTRANDO)



hypothèse 1

densité proche centre: 20 logements/ha
 densité périphérie: 20 logements/ha
 BIMBY: 0%
 extension urbaine: 33 ha



hypothèse 2

densité proche centre: 50 logements/ha
 densité périphérie: 30 logements/ha
 BIMBY: 10%
 extension urbaine: 14 ha



hypothèse 3

densité proche centre: 100 logements/ha
 densité périphérie: 50 logements/ha
 BIMBY: 30%
 extension urbaine: 6,5 ha

étude d'hypothèses de développement urbain pour Clarensac (ANYOJI BELTRANDO)

rapport à la proximité du centre-bourg. Il comprend de grandes parcelles, des bassins de rétentions faisant office d'espaces publics, un unique accès viaire avec une voirie en boucle et un maillage piéton hypothétique vers le centre du village.

Des hypothèses plus denses ont été imaginées par l'équipe de projet afin d'optimiser ce foncier à valeur exceptionnelle. La première propose une densité de 50 logements/ha, soit 100 logements (55 maisons de ville, 45 appartements en petit collectif), la seconde une densité de 100 logements/ha, soit 197 logements (47 maisons en duplex, 150 appartements en plots collectifs). Pour chacune des deux variantes, seule 1 place de stationnement par logement a été prévue, afin de limiter l'usage de l'automobile et la congestion, et d'encourager le recours aux transports en commun.

Ces deux alternatives plus denses permettent d'augmenter la surface d'espaces publics (qui deviennent des espaces structurants et non pas résiduels) et en proposant des liens viaires et piétons vers le maillage existant. Dans les deux cas, le déplacement du bureau de poste peut être envisagé pour permettre l'agrandissement de la mairie, afin que la salle du conseil municipal puisse être déplacée en rez-de-chaussée et accessible aux PMR. Dans le deuxième, le nombre d'habitants accueilli permet de développer des services et commerces de proximité proches du centre pour compléter l'offre actuelle (boucherie, supérette, salon de beauté, banque, cabinet médical).

Chacune des hypothèses a ensuite été élargie à l'ensemble du village (hypothèse Hectare et 2 variantes) en supposant :

- que l'on investisse les dents creuses
 - que l'on y applique la densité du domaine Elisa pour les terrains proches du centre-ville
 - qu'une densité moindre soit établie pour les dents creuses en périphérie
 - que les hypothèses 2 et 3 s'accompagnent de densifications de l'existant (BIMBY)
- Pour chacun de ces cas, la surface nécessaire pour accueillir les 5500 habitants attendus en 2030 a été estimée : l'hypothèse 1 demande 33 hectares d'extension urbaine, l'hypothèse 2 14ha et l'hypothèse 3 6,5ha, soit moins que la surface de la ZAD du Douran (9,5ha) prévue pour l'extension urbaine de Clarensac.

Une plus forte densité permet également d'être plus attractif pour les transports en commun, qui offriront une meilleure desserte, de développer les déplacements doux et de limiter l'usage de l'automobile, de retrouver une animation et une vie de quartier, notamment en enrayant la dilution des commerces et en emmenant des services dans les villages.

> conclusion

Ces simulations montrent qu'un changement de modèle de développement urbain est indispensable pour répondre aux impératifs de croissance démographique tout en respectant la valeur agricole et naturelle des terrains péri-urbains. L'accueil d'habitants et la construction de logements sociaux ne vont pas forcément de pair avec l'extension urbaine, cela passe en priorité par l'optimisation des sites à valeur exceptionnelle et la densification sur l'existant, qui ne se feront que par une prise de position forte des élus :

- prendre la main sur les processus d'urbanisation
- accorder les actes au discours
- créer des périmètres d'études sur les sites stratégiques proches des centres villes, qui permettront d'ordonner des sursis à statuer au cas où des projets arrivent sur ces sites
- mettre en place des OAP (orientations d'aménagement et de programmation) dans le PLU, ce qui ne nécessite pas de révision, sauf si les opérations vont à l'encontre des orientations du PLU. Les OAP permettent de fixer des impératifs et orientations sur des terrains (même déjà constructibles), rendant les élus maîtres des décisions.
- utiliser l'ingénierie disponible pour se faire conseiller: DDTMs avec la possibilité de mobiliser les, architectes et/ou paysagiste de l'Etat, CAUE, agence d'urbanisme pour les adhérents, ADEME...

5. FEUILLE DE ROUTE

Cette partie du document a été élaborée durant les ateliers et a été validée par les élus présents lors de l'atelier 3, le 28 novembre 2013.

5.1 mettre en oeuvre la stratégie du grand territoire

> objectifs

- **partager, diffuser la stratégie du grand territoire** et la volonté de la mettre en oeuvre auprès des élus du territoire.
- **approfondir les sujets** d'armature urbaine hiérarchisée, de densités, de mobilité, de développement économique dont commercial à l'échelle du grand territoire, et les décliner **tout au long du processus de révision des 4 SCOTs actuels** (SCOT de l'Agglomération de Montpellier, SCOT du Pays de l'Or, SCOT du Pays de Lunel, SCOT Sud du Gard) selon une formulation homogène et une cohérence en termes de contenu.
- **coordonner les projets aux différentes échelles, en s'appuyant sur toutes les composantes** (urbaine, paysagère et environnementale) **de la stratégie territoriale** à l'échelle du grand territoire.
- **favoriser les coopérations** entre EPCI du territoire, afin de promouvoir des approches territoriales intégrées permettant la **mobilisation des financements CPER et FEDER/FSE 2014-2020**.

> contenu

Définir le cadre (contenu et méthode) et piloter des démarches d'études visant à approfondir les 3 domaines suivants :

- la stratégie des mobilités – assistance à maîtrise d'ouvrage AUDRNA – copilotage Conseil Régional-CG30-CG34
- la stratégie économique (filières endogènes, tourisme, écoconstruction, projet agricole, questions de formation...) - assistance à maîtrise d'ouvrage AUDRNA – copilotage CCI - chambres des métiers- chambres d'agriculture – Conseil Régional
- la stratégie d'aménagement commercial conduisant à une charte d'urbanisme commercial se déclinant dans les volets commerciaux des SCOT - assistance à maîtrise d'ouvrage AUDRNA – copilotage CCI - chambres des métiers

Mise en place d'une démarche de coordination entre SCOTs afin de promouvoir la cohérence de la stratégie globale

Construction d'une « maquette de projet » capable de mobiliser des financements CPER et FEDER/FSE 2014-2020 dans le cadre des volets thématiques (mobilité multimodale, filières d'avenir...) et territoriaux (présence d'enjeux importants de coordination des interventions publiques). Ceci nécessite de disposer d'une structure chef de file ayant une pratique de l'ingénierie de projet (un interlocuteur unique identifiable pour les financeurs et pour les acteurs du territoire).

> méthode d'élaboration

dès à présent

- présentation des résultats de l'atelier des Territoires Languedoc Roussillon aux élus de chaque SCOT et de chaque EPCI

2014 (après les élections municipales)

- un séminaire régional de restitution de l'atelier des Territoires Languedoc Roussillon rassemblant tous les élus sur une demi-journée (en juin 2014), pour partager les défis communs, les projets structurants et les pistes d'actions partagées
- organisation par l'Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne (AUDRNA) d'ateliers d'échanges et de travail entre techniciens des structures porteuses de SCOTs / rencontres, avec présentation périodique de l'avancée des réflexions aux élus (SCOTs, villes, agglomérations, communautés de communes, départements, région)
- réflexions sur la mise en place d'un syndicat mixte d'études
- questionnement sur l'intérêt de la création d'une agence d'urbanisme couvrant le territoire montpelliérain au sens large

5.2 réaliser des études territoriales complémentaires

> étude globale de promotion de l'axe Sommières-Lunel-Littoral

- **contenu** : définition d'une stratégie de mise en réseau des offres, équipements, circuits touristiques (offre de services et de locations saisonnières, de logements pour les saisonniers, d'outils de formation, de complémentarité et d'articulation littoral - étangs - plaine littorale - Camargue, valorisation touristique et événementielle du rétro-littoral et du Vidourle), d'aménagement et de mise en valeur paysagère
- **pilote** : Etablissement Public Territorial de Bassin du Vidourle, CG30, CG34
- **acteurs** : CA du Pays de l'Or, 5 CC du Pays de Sommières, du Pays de Lunel, de Rhône-Vistre-Vidourle, de Petite Camargue et de Terre de Camargue, Pays Vidourle Camargue, BRL, AUDRNA, SCOTs

> étude de programmation et de recomposition urbaine autour de la RN113

- **contenu** : étudier les mutations économiques et programmatiques (récentes, actuelles et futures) des ZAE et leur intensification possible. Définir les continuités écologiques à préserver, les coupures vertes liées ou pas à la présence de zones inondables, les coupures d'urbanisation. Identifier les secteurs de recomposition et de restructuration urbaine avec ou sans changement de vocation, (densification, traitement paysager,...)
- **pilote** : DREAL - DDTs - chambres consulaires
- **acteurs** : les 3 CA de Montpellier Agglomération,

du Pays de l'Or et de Nîmes métropole, les 3 CC du Pays de Lunel, de Rhône-Vistre-Vidourle, de Petite Camargue, la CCI et les aménageurs traditionnels de lotissements d'activités, les villes traversées, les EPCI, les deux CG, l'EPTB du Vistre, BRL, RFF, ASF. (OCVIA invités), DIR Méditerranée, AUDRNA, SCOTs

> étude d'un schéma de développement et de mise en valeur de la Vaunage

- **contenu** : enjeux démographiques, économiques-touristiques, urbains, agricoles, et paysagers / définition programmatique (équipements mutualisables, inscription dans les parcours touristiques), études des formes urbaines (densités minimales, espaces publics, services)
- **pilote** : association des communes de la Vaunage
- **acteurs** : la CA de Nîmes Métropole, les 2 CC Rhône-Vistre-Vidourle, Pays de Sommières, CG30-34, CAUE 30-34, AUDRNA, SCOT Sud Gard.

> étude sur l'aménagement du secteur Nord de Lunel – ville motrice

- **objectif** : approfondir la réflexion avec l'ensemble des partenaires
- **contenu** : déplacements et intermodalité autour du PEM, programmation et composition urbaine, et dimension pré-opérationnelle (écoparc,

salle multifonctionnelle) / Traduction dans les documents réglementaires : orientations avec densités minimales dans le SCOT et OAP dans le PLU

- **pilote** : Ville de Lunel
- **- acteurs** : CC Pays de Lunel, SNCF, RFF, CR, CG34, BRL, DREAL, Chambres consulaires, CAUE 30-34, Hérault Aménagement

> étude de l'intermodalité autour du PEM de Vergèze

- **objectif** : approfondir la réflexion avec l'ensemble des partenaires
- **contenu** : déplacements et intermodalité autour du PEM, relations avec les pôles de Calvisson, Bois de Mintageau, Gallargues, programmation / Traduction dans les documents réglementaires : orientations avec densités minimales dans le SCOT et OAP dans les PLU
- **pilote** : Ville de Vergèze (sous réserve de l'accord de la commune) ou CC Rhône-Vistre-Vidourle
- **acteurs** : Comité Syndical du Bois de Mintageau, CC Rhône-Vistre-Vidourle, CC du Pays de Sommières, SNCF, RFF, CR, CG30, DDTM30, (ASF invités)

L'équipe-projet DREAL-DDTM30-DDTM34 de l'Atelier des Territoires continuera à assister les collectivités dans la poursuite des réflexions.

5.3 structurer une assistance aux collectivités tout au long du processus d'aménagement

- **objectif** : apporter aux collectivités un appui en terme de conseil en aménagement et d'ingénierie de projet, afin de promouvoir un développement stratégique, qualitatif et économe en ressources, y compris foncière, à toutes les échelles
- **contenu** :
 - mise en place d'une « plate-forme de coordination », point d'entrée permettant de répondre de façon opérationnelle aux demandes des collectivités
 - coordonner les initiatives existantes : CAUE-CG 34 (« habiter sans s'étaler »), CG 30 (« PLU durables »), Conseil Régional (« nouvelles formes urbaines durables »), DREAL-DDTs (« écoquartiers »), ADEME (« approche environnementale de l'urbanisme 2 »)
- **pilote** : Club Régional Aménagement Durable (DREAL LR)
- **acteurs** : l'AUDRNA, l'ADEME, CG 30 et 34, Conseil Régional, DDTs, CAUE 30 et 34, EPF, chambres consulaires, professionnels de l'aménagement