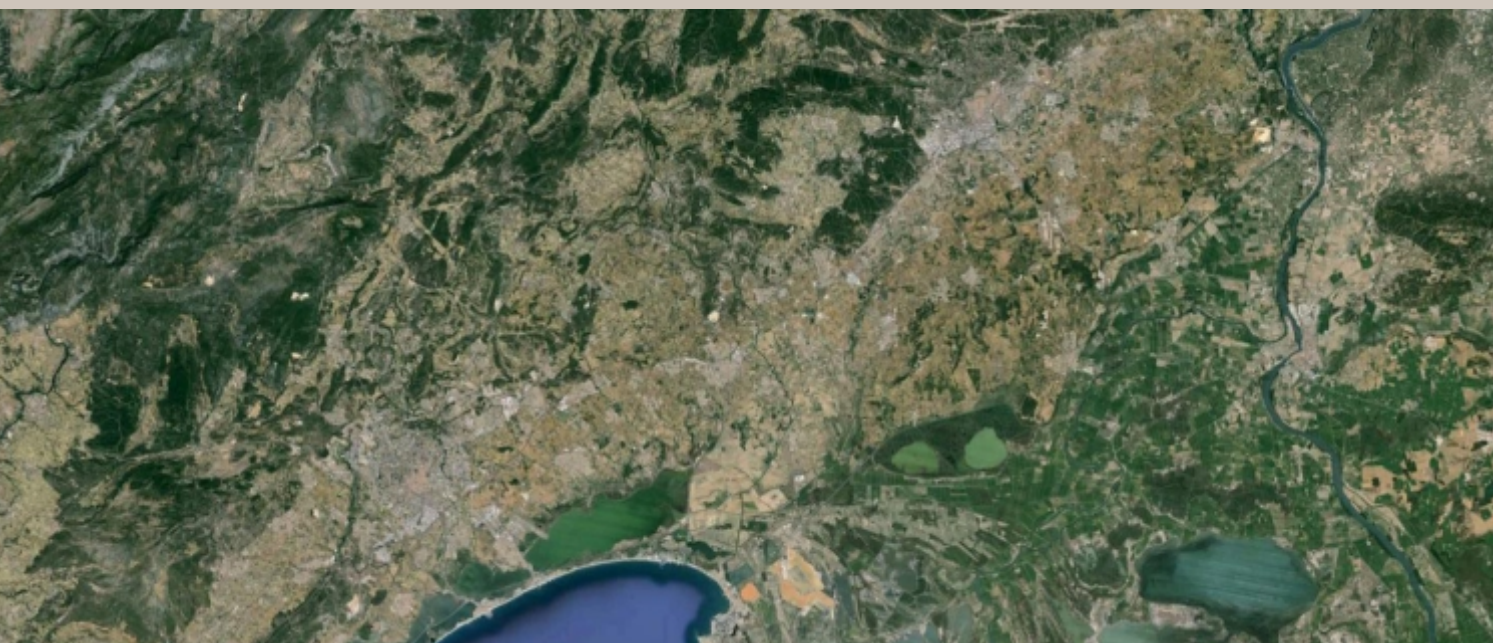




ATELIER DES TERRITOIRES

Languedoc-Roussillon



Construire une vision partagée pour le territoire
entre Montpellier et Nîmes



PRÉFET
DE LA RÉGION
LANGUEDOC-
ROUSSILLON

PRÉFET
DE
L'HÉRAULT

PRÉFET
DU
GARD



UNE DÉMARCHE INNOVANTE

Cette démarche, portée par la DREAL Languedoc-Roussillon et les DDTM du Gard et de l'Hérault, fait partie des 5 ateliers régionaux initiés par le Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement pour la période 2012-2014.



Atelier du 12 juin 2013 à Saint Christol

L'Atelier des Territoires en Languedoc-Roussillon vise à faire émerger une stratégie d'avenir pour l'aménagement et le développement du territoire compris entre Montpellier et Nîmes :

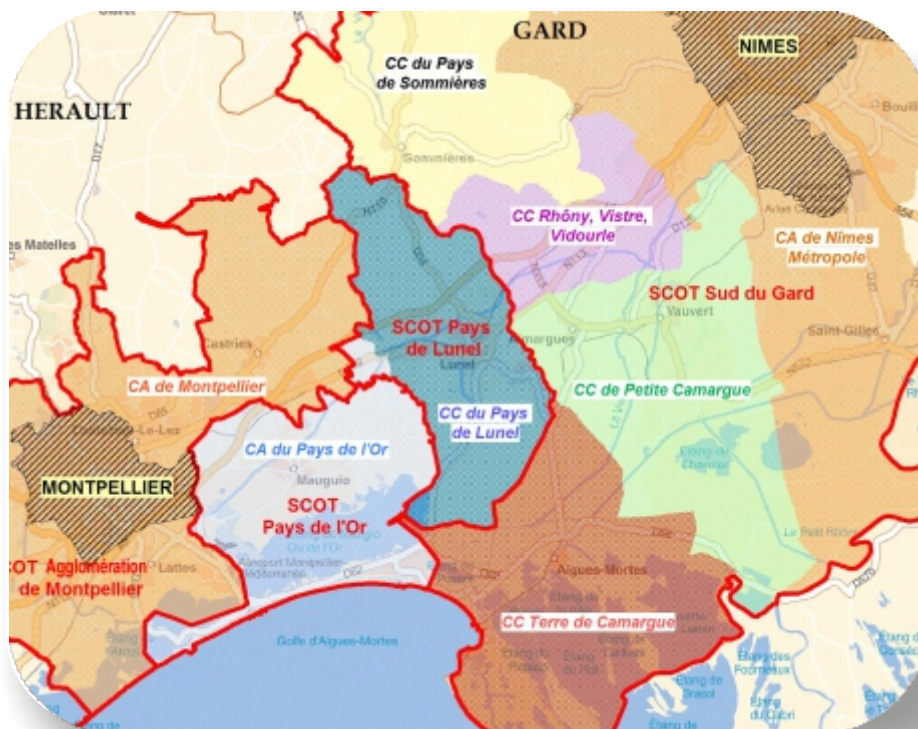
- en s'appuyant sur une démarche originale d'ateliers participatifs permettant l'expression des élus,
- en croisant les échelles, les problématiques et les disciplines,
- en s'affranchissant des limites institutionnelles et des procédures réglementaires.

Pour mener à bien cette aventure, une équipe pluridisciplinaire de concepteurs a été choisie sur appel d'offres. Elle regroupe autour de l'agence Anyoji-Beltrando, architectes-urbanistes et mandataire du groupement, TN+ paysagistes, Alphaville programmistes, CODRA conseil en mobilités, Franck Boutté Consultants pour l'expertise en environnement et développement durable, Convergences CVL pour l'expertise commerciale.

Le territoire de réflexion concerne 71 communes regroupées au sein de 8 intercommunalités et réparties sur deux départements, le Gard et l'Hérault.

Les ateliers participatifs se sont déroulés en trois étapes sur l'année 2013 :

- l'atelier 1, les 10, 11, 12, 13 et 18 juin, comprenant visites, prise de connaissance et restitution des premières intuitions de l'équipe de concepteurs sur la compréhension du territoire
- l'atelier 2, les 17, 18, 19 septembre, 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, d'approfondir les échanges par des zooms illustratifs et de s'accorder sur la feuille de route à mettre en œuvre pour poursuivre le travail amorcé par ces ateliers.



Le territoire de réflexion

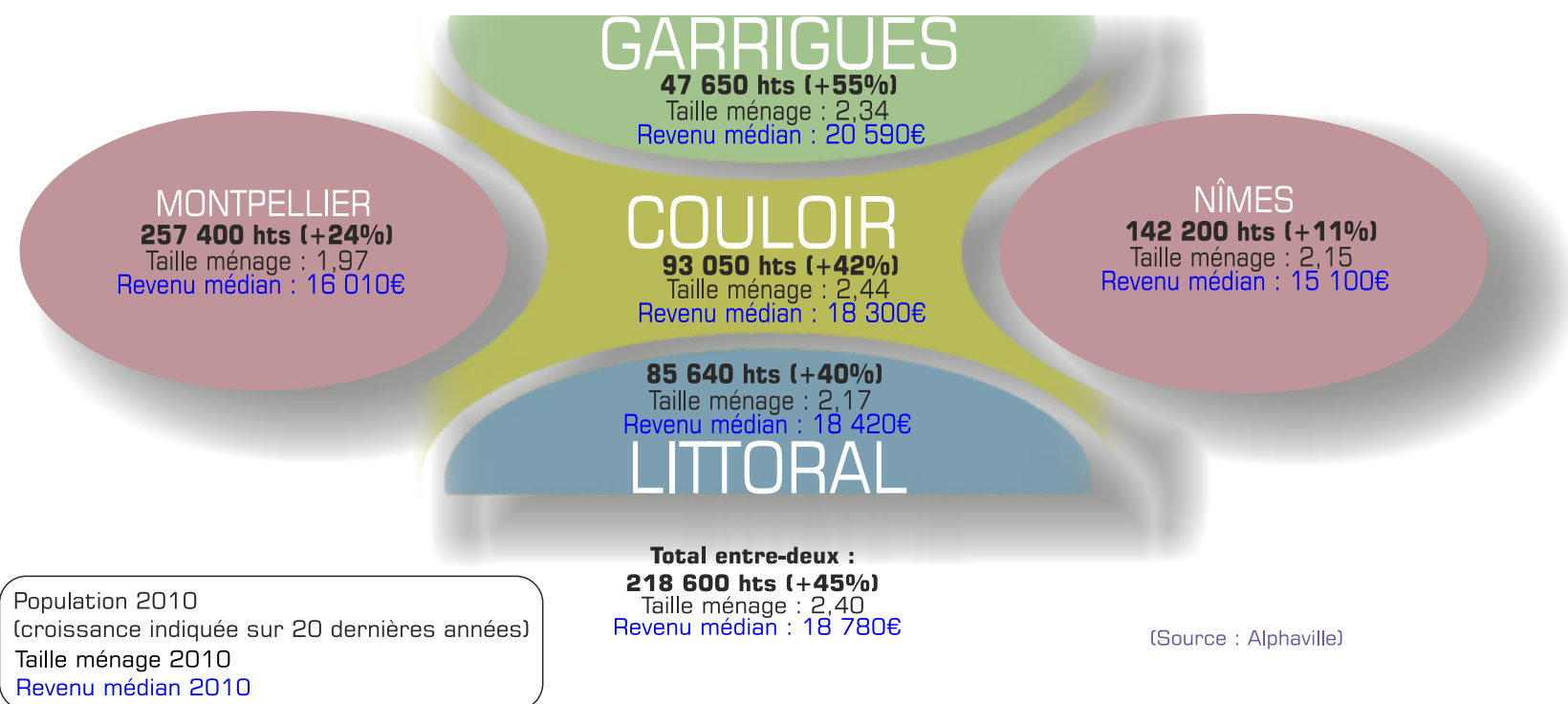


LE TERRITOIRE

UN TERRITOIRE TRÈS ATTRACTIF

Le Languedoc-Roussillon est la région qui a connu la plus forte augmentation de population depuis 20 ans. Les communes du territoire compris entre Montpellier et Nîmes sont encore plus touchées par ce phénomène que les villes-centres elles-mêmes.

Comparaison du territoire d'étude avec les villes-centres



La proximité de Nîmes et de Montpellier influe fortement sur les communes de ce territoire qui ne répondent à cette attractivité qu'au travers d'une offre foncière pléthorique pour du logement et des activités censées créer des emplois.

Les lotissements et les zones d'activités en surnombre mettent toutes les communes en situation de compétition au risque de leur faire perdre leur identité et leurs spécificités.



En cumulant les projets en cours et les terrains à urbaniser, la tache urbaine pourrait augmenter de 70% dans les 20 ans à venir.



SES VALEURS

Un territoire attractif

Celui-ci bénéficie de sa situation privilégiée entre Nîmes et Montpellier, et entre garrigues et littoral.

Des sites magnifiques porteurs d'identité

La culture et l'héritage (tradition bouvine de Camargue, par exemple), sont fortement ancrés dans la terre, le paysage.

Un territoire productif

L'ensemble du territoire perpétue des traditions agricoles variées : maraîchage, vergers, élevage, oléiculture, viticulture, riziculture...

Les risques inondation et submersion marine, des contraintes fortes qui garantissent la préservation des grands équilibres

Si les risques pénalisent fortement le développement d'une partie de ce territoire, les plans de prévention des risques contribuent à la préservation des espaces naturels et agricoles, et ont permis de limiter les extensions d'urbanisation sur certains secteurs.

Un patrimoine urbain riche et varié

Le territoire regroupe à la fois des centres bourgs anciens préservés, la cité médiévale d'Aigues-Mortes, les architectures des années 60 de la Grande-Motte et des monuments distinctifs : châteaux de Castries ou de Sommières, arènes, tour Carbonnière...

Des projets originaux ancrés dans le territoire

On recense notamment un lotissement agricole à Saint Geniès des Mourgues, l'espace Viavino à Saint Christol, la zone d'activités de la Cotonnière à Sommières, le futur pôle cosmétique Green Innovation à Saint Sériès, la voie verte de Sommières à Caveirac, les pôles d'échanges multimodaux de Baillargues et Lunel, le lido entre Carnon et la Grande Motte...



Un paysage réversible entre Pic-Saint-Loup et littoral

SES DYSFONCTIONNEMENTS

Un phénomène de métropolisation conduisant à de fortes pressions urbaines :

- une consommation d'espace galopante, couplée à des possibilités d'extension urbaine disproportionnées au regard des besoins,
- un territoire organisé par et pour les déplacements en voiture particulière.

Un manque de cohérence et de coordination :

- une ignorance des territoires voisins conduisant à une concurrence entre projets identiques,
- une gouvernance morcelée générant une absence de coordination dans la planification stratégique à l'échelle du grand territoire,
- des positionnements économiques peu hiérarchisés et un développement uniquement basé sur une offre foncière pléthorique fondée, en très grande partie, sur l'attractivité des villes-centres voisines,
- des équipements redondants dans l'entre-deux,
- des équipements structurants dans les villes-centres voisines, parfois mal desservis.

Une production urbaine peu encadrée par la puissance publique et dominée par des logiques privées :

- des élus laissant la main aux aménageurs pour leurs projets d'urbanisation,
- une banalisation des paysages,
- un déficit d'ingénierie publique (à l'échelle du grand territoire) et d'ingénierie privée, en matière d'aménagement et d'urbanisme.



VERS UNE STRATÉGIE PARTAGÉE

Les ateliers ont permis de faire émerger une stratégie globale d'aménagement dont les grandes lignes sont les suivantes :

- une identité territoriale forte s'appuyant sur une **lecture fine et sensible des paysages** basée sur l'articulation et les complicités entre les 4 jardins qui composent ce territoire, à savoir le jardin des garrigues, le jardin des Costières, le jardin de l'eau et la plaine jardinée.
- la construction d'une **armature urbaine structurée**, articulant coeurs d'agglomération, ville motrice, villes relais, pôles en orbite et pôles littoraux
- une **politique de mobilité** adossée à l'armature urbaine et tirant au mieux parti des changements attendus en matière de cadencement ferroviaire
- une **articulation forte entre littoral et rétro-littoral** s'appuyant sur une valorisation du Vidourle et de l'axe Sommières - Lunel-la mer
- une **approche renouvelée du développement économique et commercial** mettant l'accent sur le renouvellement urbain, la densification et l'intégration urbaine des zones existantes, et la coordination entre les projets.

PASSER D'UN TERRITOIRE SERVANT À UN TERRITOIRE MOTEUR

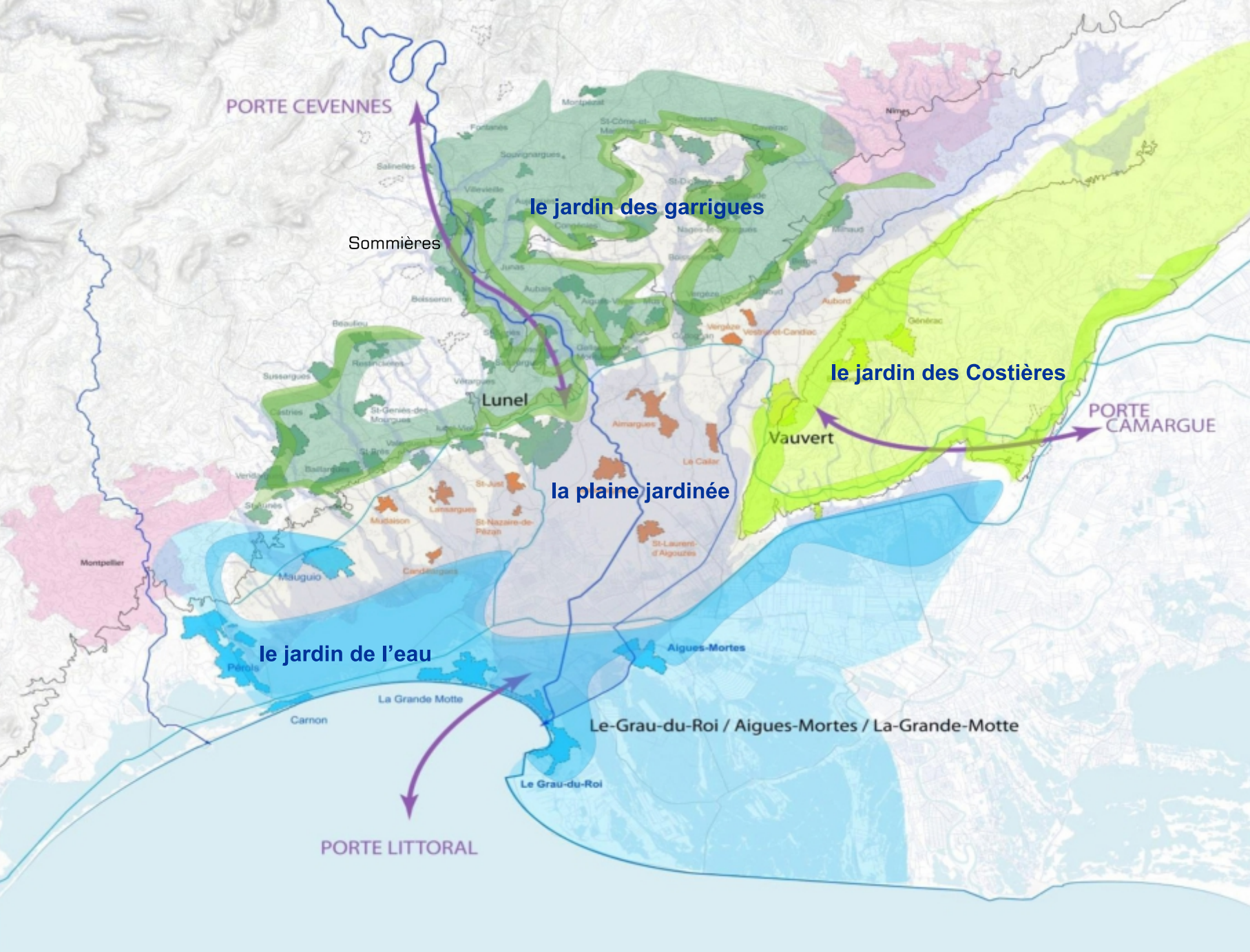
Les réflexions ont mis l'accent sur la nécessité pour ce territoire de passer d'une logique de territoire qui subit le phénomène de métropolisation de Montpellier et Nîmes à celle d'un territoire moteur qui tire parti de la proximité des deux agglomérations, mais aussi et surtout des valeurs propres du territoire.

Ceci implique :

- de faire dialoguer les territoires afin d'assurer une meilleure coordination,
- de valoriser les paysages et les identités locales,
- d'articuler et de phaser les projets dans une logique de complémentarité programmatique,
- de mutualiser les équipements et services d'échelle intermédiaire,
- de structurer l'économie autour de filières endogènes et transversales,
- d'aider les élus à prendre la main sur l'aménagement,
- de structurer une ingénierie à l'échelle inter-territoriale, de recourir à des maîtres d'oeuvre indépendants, des opérateurs et constructeurs mieux mobilisés et mieux formés.

Des paysages porteurs d'identité





STRUCTURER LE TERRITOIRE AUTOUR DE QUATRE GRANDS «JARDINS»

Le territoire est structuré par quatre grandes entités géographiques, qui composent quatre «jardins» :

le jardin des garrigues, le jardin des Costières et le jardin de l'eau enserrant, au centre, la plaine jardinée inondable traversée par le Vidourle.

Il s'agit de créer les conditions pour faire dialoguer ces quatre jardins, et pour cela :

- de valoriser les continuités agricoles,
- de mettre en réseau des continuités écologiques porteuses d'autres fonctions et usages,
- de préserver la lisibilité d'un «ruban de grande fragilité» situé à l'intersection des jardins,
- de recentrer les paysages bâtis,
- d'inverser les façades des villes à l'articulation des jardins,
- d'utiliser les «fils de d'eau» du réseau hydrographique comme liens conducteurs transversaux entre jardins.

En particulier, la question des coupures d'urbanisation fera l'objet d'une attention particulière :

les développements urbains des SCOT sont parfois contradictoires avec les coupures prévues. Il faut les protéger en «fixant» les lisières urbaines grâce à différents usages : promenades, agriculture, pédagogie, protection des écosystèmes...





STRUCTURER LE TERRITOIRE PAR LES PÔLES ET LES CENTRALITÉS

La structuration urbaine hiérarchisée et complémentaire suivante a été élaborée de manière collaborative entre les participants des ateliers :

- les deux **cœurs d'agglomération** que sont Montpellier et Nîmes tirent «vers le haut» tout le développement des territoires alentour, mais génèrent en même temps des tensions sur ces mêmes territoires,
- dans leur sillage, Mauguio et la Vauvage forment des **pôles en orbite** à dominante résidentielle, dont le centre bien équipé rayonne sur les communes alentour, mais dont le marché de l'emploi et les loisirs sont dépendants des cœurs d'agglomération,
- sur la côte, les villes balnéaires s'articulent en deux grands **pôles littoraux** distincts, d'un côté Palavas/Carnon, et de l'autre la Grande Motte/le Grau-du-Roi/Aigues-Mortes, confrontés aujourd'hui à une transformation progressive des logements touristiques en résidences principales,
- à la croisée des logiques est-ouest et nord-sud, Lunel, au potentiel encore sous-exploité, doit être la **ville motrice** répondant aux besoins spécifiques du territoire et des communes alentour (logements des étudiants et des saisonniers, pôle de formation),
- à la fois en lien mais éloignées des cœurs d'agglomération et de la ville motrice de Lunel, Sommières, Vauvert et Saint-Gilles forment des **villes-relais** offrant un potentiel d'équipements et de services nécessaires aux communes plus rurales qui les entourent.

Ainsi, l'accueil de population lié à l'attractivité du territoire doit s'appuyer sur cette armature territoriale, grâce à une intensification des pôles urbains et des villes pourvues de gares. Cette hiérarchisation permettra aux villages environnants de subir moins de pression, et ainsi de moins s'étaler aux dépens des espaces agricoles et naturels.

Il est nécessaire d'anticiper les besoins en équipements découlant des franchissements de seuils de population. A l'échelle communale, il s'agit de réinvestir les centre-villes (espaces publics, commerces, services), et à l'échelle des EPCI, de mutualiser les équipements entre communes.



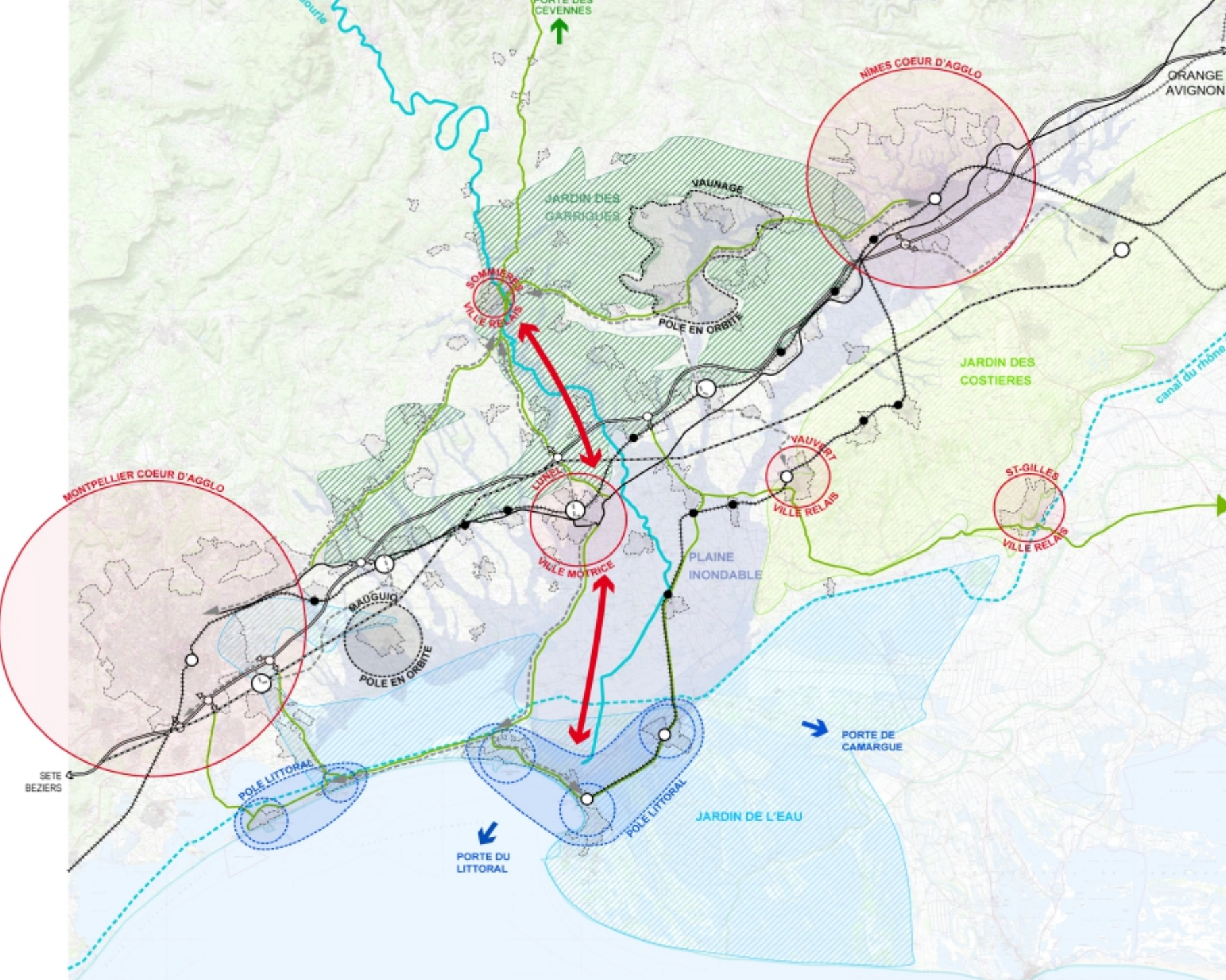
Lunel, ville motrice



Sommières, ville relais



la Grande Motte/le Grau-du-Roi/Aigues-Mortes, pôle littoral



STRUCTURER LE TERRITOIRE PAR LES PÔLES ET LES CENTRALITÉS

structurer le territoire par les pôles

- coeur d'agglomération
- ville motrice
- ville relais
- pôle littoral
- pôle en orbite
- axe transversal à développer

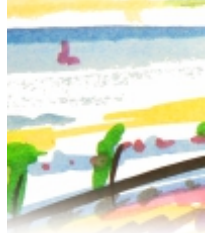
structurer le territoire par les mobilités

- gares en projet
- gares
- haltes
- ligne de bus interurbaine à renforcer / créer

structurer le territoire par les espaces ouverts

- jardin des garrigues
- jardin des costières
- jardin de l'eau
- zone inondable
- route paysagère à protéger

- A9
- échangeur autoroutier
- voie structurante
- voie ferrée / tram
- future LGV



STRUCTURER LE TERRITOIRE PAR LES MOBILITÉS

L'importance du faisceau des infrastructures routières, avec notamment l'A9 et la RN113, confère au territoire une accessibilité routière qui a eu pour conséquence de laisser la porte ouverte à un développement de celui-ci par et pour la voiture. Désormais, les politiques de déplacements doivent s'appuyer sur les pôles urbains identifiés dans la structuration du territoire proposée ci-avant.

Affirmer une hiérarchisation entre gares

L'arrivée en 2017 de la future LGV et du cadencement sur la ligne TER existante permettra de renforcer le développement urbain autour des gares majeures de Montpellier St Roch, Baillargues, Lunel, Vergèze, Nîmes St Césaire et Nîmes Feuchères. Parallèlement à cette structuration urbaine, l'intermodalité entre le train et les bus, parkings relais et cheminements doux devra se développer autour de ces gares.

Prolonger le tramway de l'agglomération de Montpellier jusqu'à la mer

Il n'existe aucun « mode lourd » ni même structurant de transports collectifs sur la frange littorale malgré une population estivale de l'ordre de 250 000 habitants.

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 tout aussi efficace aux habitants à l'année de ce secteur littoral.

S'appuyer sur une mobilité TER en pleine évolution



Renforcer les lignes de bus interurbaines

En complément des modes de transports lourds, des lignes de bus interurbaines moins dépendantes des frontières administratives sont à créer ou à renforcer, suivant les grands axes prioritaires.

Il s'agit notamment des axes suivants :

les axes est-ouest :

- Sommières – gare de Baillargues – future gare LGV Oz
- Sommières – Vaunage – future gare LGV de Manduel
- Carnon – la Grande Motte – gare du Grau-du-Roi

les axes nord-sud :

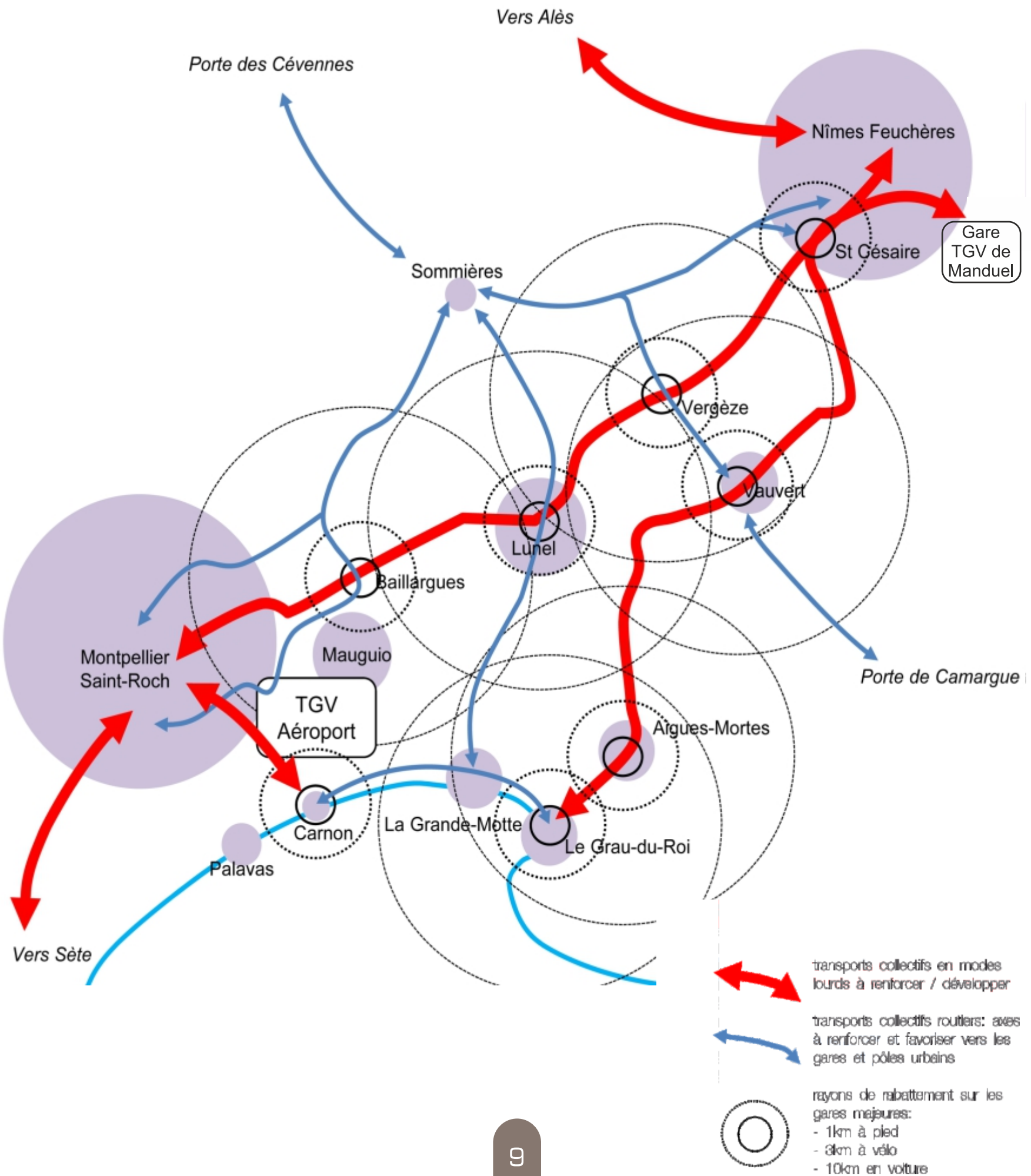
- Sommières – gare de Lunel – la Grande Motte
- Sommières – gare de Vergèze – gare de Vauvert

Mieux articuler forme urbaine et desserte en transports

Ces alternatives à la voiture sont directement liées à la forme urbaine ; seules la densité, la perméabilité urbaine et la qualité des espaces publics peuvent permettre la mise en place de transports en commun attractifs ainsi qu'une moindre dépendance à la voiture, en permettant en outre la marche à pied et le déplacement en vélo.



Structuration des transports en commun (CODRA)





LIER DEVELOPPEMENT DES FILIERES ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Faire de la place pour les filières endogènes

Aux côtés de l'économie exogène (zones d'activités liées à la proximité des métropoles et des infrastructures), il est nécessaire de structurer des filières endogènes transversales, basées sur les ressources propres du territoire.

Pourraient notamment être développées :

- une filière agronomique : vin, huile d'olive, cosmétique, agneau des garrigues...
- une filière touristique : en complément du tourisme littoral, une «route des vins» reliant la Vaunage à Saint-Christol, via le Pays de Sommières, pourrait se développer, ainsi qu'un axe patrimonial Sommières - Lunel - la Grande-Motte,
- une filière éco-construction : développer des formes urbaines plus compactes, durables, innovantes et répondant aux spécificités méditerranéennes.

Mettre en place une offre de formation à Lunel

Il est nécessaire d'accompagner ces filières par une montée en gamme des qualifications de la population locale. Un outil de formation incluant une école de la deuxième chance pourrait être positionné à Lunel, pour répondre également aux besoins du littoral et des garrigues.

Repenser le développement exogène

Si la proximité des métropoles constitue un vecteur positif pour développer un emploi durable sur le territoire, il est cependant nécessaire de repenser les zones d'activités Economiques afin de prévenir leur perte d'attractivité : en développant les liens vers les centres-ville, en introduisant de la mixité, en mutualisant les services, en densifiant/intensifiant le bâti et l'emploi, en développant l'accessibilité en transports en commun et modes doux...

Décliner les enjeux du renouvellement urbain et de densification sur les zones d'activités économiques.

REQUALIFIER LE COMMERCE POUR NE PAS L'ENFRICHER

Rétablir un environnement commercial cohérent entre Montpellier et Nîmes :

- coordonner le développement commercial afin de ne pas reproduire les erreurs du passé et limiter l'apparition de friches, abandonner la création de nouveaux pôles d'usage quotidien et privilégier la requalification de l'existant (Charte d'urbanisme commercial à décliner dans le volet commercial des SCOT),
- réinterroger la vocation commerciale du projet de la ZAC des Portes de l'Aéroport sur Mauguio (privilégier éventuellement des activités liées à la proximité de l'aéroport) pour une meilleure complémentarité avec le projet Ode à la Mer porté par l'agglomération de Montpellier,
- requalifier les zones est et ouest de Lunel, arrêter la création de nouveaux pôles alimentaires ex-nihilo et privilégier des extensions conditionnées à un travail sur l'accessibilité et l'urbanité de ces zones,
- utiliser les parcours touristiques pour redynamiser l'offre du centre-ville,
- renforcer l'offre et les parcours touristiques vers Sommières pour alimenter le commerce et la restauration en centre-ville et amorcer un rééquilibrage avec le littoral.



MIEUX ARTICULER LITTORAL ET RÉTRO-LITTORAL

L'axe transversal Sommières - Lunel - la-Grande-Motte est à renforcer pour en faire une véritable colonne vertébrale du territoire, perpendiculaire à l'axe des grandes infrastructures reliant Montpellier et Nîmes.

Interdépartemental, intercommunal, il crée ou développe des connexions entre littoral, cœur du territoire 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 : tourisme, économie, habitat...

Cette meilleure articulation entre littoral et rétro-littoral permettra notamment d'atténuer la pression sur la zone littorale, soumise aux risques de submersion marine.



La Grande-Motte

DE LA STRATÉGIE À L'ACTION

La mise en œuvre de cette stratégie de territoire passe par la prise en main des élus sur la conception et les processus d'aménagement

Le développement de l'urbanisation et la maîtrise de l'étalement urbain relèvent de la responsabilité des élus à travers les documents d'urbanisme et les projets urbains. La forte attractivité du territoire donne l'opportunité aux élus de prendre la main sur les projets d'aménagement, en se faisant accompagner par des professionnels (architectes, urbanistes, bureaux d'études...) mais aussi par l'ingénierie publique territoriale en place (agence d'urbanisme, CAUE, école d'architecture, DDTM, ADEME...). L'objectif est de fixer un niveau élevé d'exigence architecturale, urbaine et environnementale, d'offrir une densité urbaine désirable pour protéger les espaces ouverts, de favoriser une meilleure desserte en transports en commun et en circulations douces, de développer le lien social à travers des usages de proximité quotidiens retrouvés (commerces, services, équipements...).



Des processus d'aménagement exigeants au service de la qualité urbaine

FEUILLE DE ROUTE

LES SUITES À DONNER POUR METTRE EN ŒUVRE LA STRATÉGIE DU GRAND TERRITOIRE

Cette partie du document est le résultat du travail collectif mené par l'ensemble des acteurs ayant participé aux ateliers.

Conforter l'appropriation de la démarche par l'ensemble des acteurs du territoire

Il s'agit de partager et diffuser auprès des élus la stratégie du grand territoire et la volonté de la mettre en œuvre :

- un séminaire régional de restitution de l'Atelier des Territoires Languedoc Roussillon rassemblant tous les élus sur une demi-journée aura lieu en septembre 2014 afin de partager les défis communs, les projets structurants et les pistes d'actions,
- les résultats de l'atelier des Territoires Languedoc Roussillon seront présentés aux élus de chaque SCOT et de chaque EPCI.

Structurer et pérenniser le pilotage de la démarche

Sans remettre en cause les découpages institutionnels, il s'agit de créer les conditions d'une gouvernance «souple» de la démarche à l'échelle du grand territoire, afin de mettre en œuvre la stratégie de territoire dans toutes ses composantes (urbaine, paysagère et environnementale) et de coordonner les projets aux différentes échelles :

- mettre en place une démarche de coordination entre SCOTs afin de promouvoir la cohérence de la stratégie globale : organiser (avec l'appui de l'Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne - AUDRNA) des ateliers d'échanges et de travail entre techniciens des structures porteuses de SCOTs, avec présentation périodique de l'avancée des réflexions aux élus (SCOTs, villes, agglomérations, communautés de communes, départements, région),
- mettre en place des dispositifs de coordination entre les projets : par exemple, engager une réflexion sur l'élaboration d'une charte d'urbanisme commercial, partagée à l'échelle du grand territoire,
- engager des réflexions sur l'opportunité de la mise en place d'un syndicat mixte d'études.

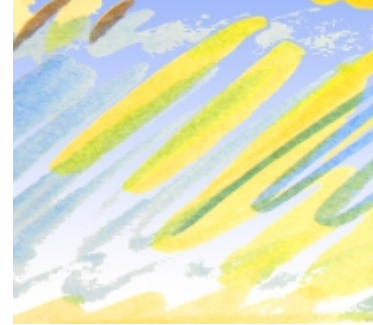
Préciser et approfondir la stratégie par des études complémentaires

Il s'agit d'approfondir les sujets d'armature urbaine hiérarchisée, de densité, 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 :

- Définir le cadre (contenu et méthode) et piloter des démarches d'études thématiques visant à approfondir les 3 domaines suivants :
 - La stratégie des mobilités
 - La stratégie économique
 - La stratégie d'aménagement commercial conduisant à une charte d'urbanisme commercial se déclinant dans les volets commerciaux des SCOTs
- Réaliser des études territoriales complémentaires :
 - Étude globale de promotion de l'axe Sommières-Lunel-le Littoral
 - Étude de programmation et de recomposition urbaine autour de la RN113
 - Étude d'un schéma de développement et de mise en valeur de la Vaunage
 - Étude sur l'aménagement du secteur nord de Lunel, ville motrice
 - Étude de l'intermodalité autour du PEM de Vergèze

Ces études complémentaires sont décrites de manière plus détaillée dans les pages suivantes.





Développer les capacités d'ingénierie du territoire

Il s'agit d'apporter aux collectivités un appui en termes 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 :

- mise en place par le Club Régional Aménagement Durable (pilote par la DREAL LR) d'une « plate-forme d'ingénierie mutualisée », point d'entrée permettant de répondre de façon opérationnelle aux demandes des collectivités
- coordination des 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 »)
- questionnement sur l'intérêt de la création d'une agence d'urbanisme couvrant le territoire montpelliérain au sens large

Mobiliser des moyens financiers

Il s'agit de 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 :

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 par les financeurs et par les acteurs du territoire).

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

ET MAINTENANT ?

La mise en œuvre de cette feuille de route passe par une implication forte des élus. Grâce aux ateliers, une prise de conscience de la nécessité de travailler ensemble est née et une dynamique s'est engagée.

Il revient à présent aux élus, avec l'aide des services de l'État et de l'ingénierie publique territoriale en place (agence d'urbanisme, CAUE...) de se saisir de cette démarche pour concrétiser cette stratégie en faveur



LES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES

Études thématiques

La stratégie des mobilités : assistance à maîtrise d'ouvrage AUDRNA – copilotage CR-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

Études territoriales

Des zooms territoriaux ont été réalisés dans le cadre des ateliers (voir pages suivantes). Il est nécessaire de les approfondir en réalisant les études territoriales suivantes :

Étude globale de promotion de l'axe Sommières-Lunel-le 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),
- complémentarité et articulation étangs-plaine littorale-Camargue,
- valorisation touristique et événementielle du littoral et du Vidourle,
- aménagement et 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 parcs d'activités, les villes traversées, les EPCI, les deux CG, l'EPTB du Vistre, BRL, RFF, ASF. (OC'VIA 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, avec 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 Minteau, 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 Minteau, CC Rhône-Vistre-Vidourle, CC du Pays de Sommières, SNCF, RFF, CR, CG30, DDTM30, (ASF invités).



La vallée du Vidourle : un axe structurant

Plus qu'une limite départementale, le Vidourle constitue un lien transversal entre 3 jardins, le jardin des garrigues, la plaine jardinée et le jardin de l'eau, à considérer dans sa largeur et sa diversité de paysages. Pour les préserver, il faut développer les continuités agricoles à l'échelle de l'axe, mettre en réseau les continuités écologiques porteuses d'usages et valoriser des itinéraires de déplacements attractifs.

Structurer l'axe par les pôles urbains

Chaque pôle urbain défini dans la stratégie globale territoriale doit accueillir des programmes spécifiques :

Sommières : équipements de développement économique autour de l'e-travail, équipements touristiques de type loisirs/nature en lien avec le Vidourle et en collaboration avec le Lunellois, politique d'aide à la réhabilitation des logements du centre-ville pour des locations saisonnières.

Lunel : outils pour développer l'offre de formation, les équipements de type salle multi-fonctionnelle, les logements spécifiques pour les courts séjours (étudiants, travailleurs, saisonniers), la mise en valeur patrimoniale.

Littoral : résidentialisation des stations, mutation de l'offre touristique immobilière et mise en valeur du rétro-littoral (premier pas pour retourner le regard vers l'arrière pays).

L'objectif est de créer des synergies entre ces pôles afin que chacun réponde aux déficits des autres tout en profitant de leurs richesses.

Développer la filière touristique le long du Vidourle

Un axe touristique patrimonial est à développer sous forme de boucle reliant Sommières au littoral en passant par la Via Domitia, Ambrussum, les pôles vinicoles, les villages de caractère, Aigues-Mortes,... Cette boucle pourrait être impulsée par des cartes communes de réductions, des guides,... Le rôle touristique de Lunel est à renforcer pour créer un point structurant au cœur du dispositif. Il s'agit de construire un produit d'appel lisible à l'échelle de l'ensemble de l'axe Vidourle.

Structurer l'axe par les mobilités

Les déplacements sont à organiser pour rendre viable l'outil de formation et le circuit touristique : offre en transports en commun attractive toute l'année, intermodalité dans les gares, réseau de circulations douces, services de transport à la demande en complément.

Valoriser les éco-systèmes par d'autres fonctions et usages

Divers moyens peuvent être mis en place pour une mise en valeur environnementale, touristique et événementielle du Vidourle et des étangs du rétro-littoral : parcours et promenades, centres d'observation, festivals...

L'idée est de dépasser les contraintes environnementales pour en faire des espaces sociaux et culturels, tout en assurant une maîtrise de la fréquentation.





Le Vidourle



Les portes du Vidourle



Le Canal du Rhône à Sète



Le Grau-du-Roi

**Axe Sommières - Lunel - le Littoral
Tourisme et aménagement du territoire**

La RN113 représente la colonne vertébrale économique du territoire entre Nîmes et Montpellier, fortement marquée par des zones d'activités étendues qui abîment le paysage. De nombreux projets de ZAE y sont en cours ou en projet, malgré le phénomène de vacance et la quantité importante de friches.

Économie et commerce

Économiser le foncier : réinterroger les projets de ZAE en cours dans une réflexion d'aménagement globale, exploiter les disponibilités existantes et à venir au lieu de consommer des terres naturelles et agricoles.

Réinvestir les ZAE existantes : introduire mixité et services mutualisés (tertiaire, restauration, conciergerie, crèche, parkings ou salles de réunion partagés), intensifier/densifier les ZAE (redécoupage parcellaire, construction en R+1 ou R+2, diversification de l'activité), adapter l'offre (ne plus se baser uniquement sur une offre foncière indifférenciée, mais travailler les spécificités programmatiques de chaque ZAE et leur qualité urbaine).

A ce titre, le projet du Bois de Minteau doit être réfléchi afin d'en faire un projet intégré au territoire, porteur d'une véritable plus-value en terme d'économie, d'emplois, de qualité urbaine, de développement durable.

Stopper la cannibalisation commerciale et encadrer le développement, privilégier les extensions et requalifications de grandes surfaces à la création de nouveaux sites.

La densité de projets commerciaux sur le secteur Lunel/Aimargues/Gallargues/Aigues-Vives doit faire l'objet d'une approche précise analysant les impacts potentiels des projets, les uns envers les autres, ainsi que les conséquences potentielles sur les surfaces commerciales existantes.

Déplacements et urbanisation

Densifier et urbaniser autour des gares et des haltes : s'appuyer sur le nouveau cadencement TER (St Roch, Baillargues, Lunel, Vergèze, St-Césaire, Feuchères), ainsi que sur l'intermodalité pour densifier le tissu existant, puis construire des éventuelles extensions urbaines dans des lieux desservis par les transports en commun.

Modérer les développements routiers : s'appuyer sur les transports collectifs et la densification urbaine pour fonctionner à capacité constante sur la RN113. Les rocades coûteuses, qui risquent d'entraîner de nouvelles extensions urbaines, pourraient être évitées grâce au report modal.

Paysage

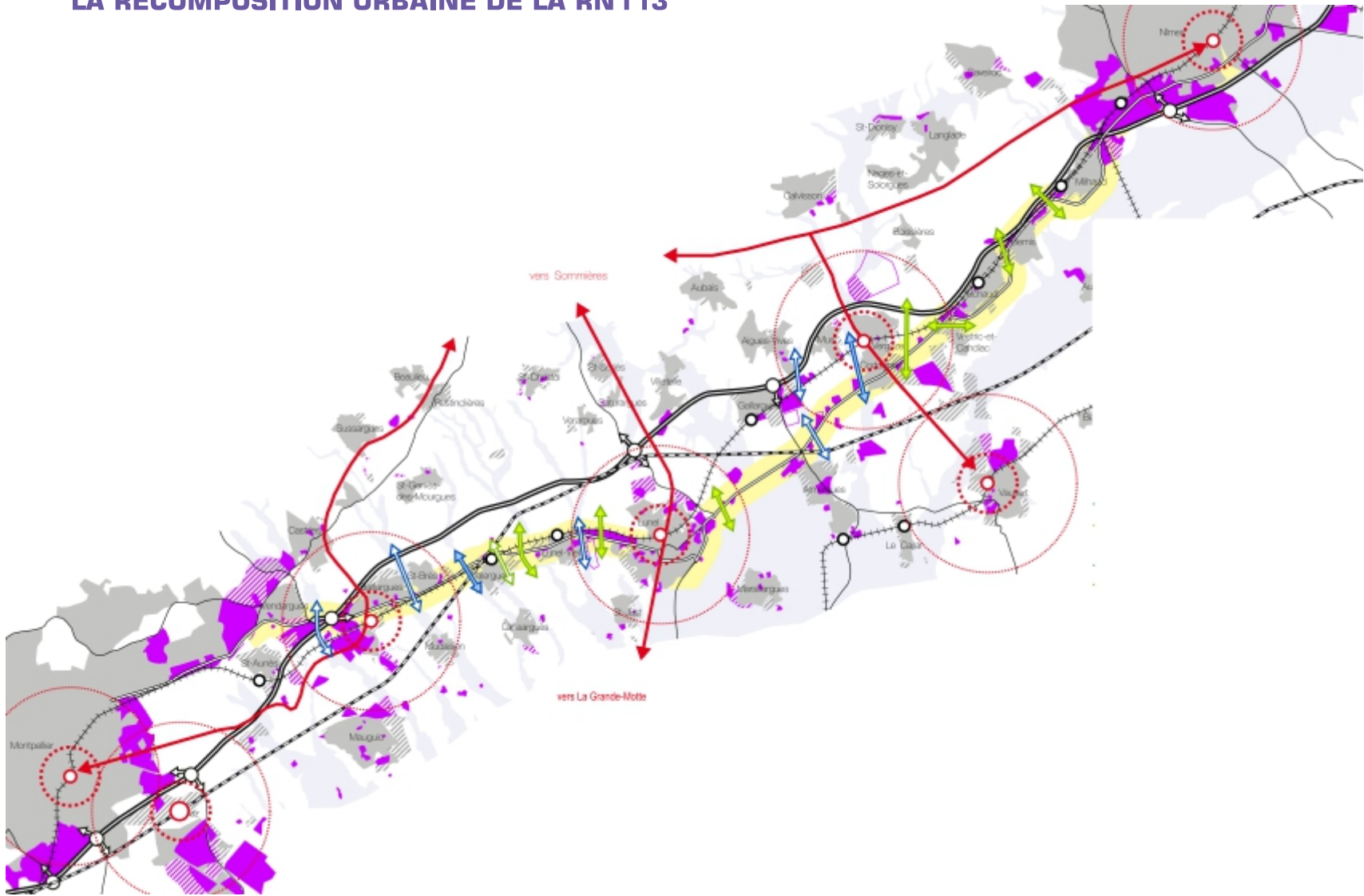
Identifier les séquences le long de la RN113, qui constituent une porte d'entrée sur le territoire : séquences paysagères, urbaine ou d'activités.

Conforter les séquences paysagères : consolider les coupures d'urbanisation prévues aux SCOT (zones agricoles ou naturelles protégées) mais aussi celles liées à la présence de zones inondables en travaillant la relation entre espace ouvert et espace urbain.

Améliorer le paysage urbain : accès et stationnements, insertion du bâti d'activités dans le grand paysage, traitement des bordures, clôtures et façades, travail sur les trottoirs et les espaces publics, contrôle de l'implantation d'enseignes et signes publicitaires...



LA RECOMPOSITION URBAINE DE LA RN113



Les enjeux d'aménagement autour de la RN113

réinvestir les ZAE existantes et faire des choix entre les projets

- ZAE existante à densifier
- ZAE future à questionner
- ZAE future à questionner en priorité

densifier et urbaniser autour des gares

- en priorité pour l'accès à pied : 1km
- en priorité pour l'accès à vélo : 3km
- autour des arrêts de bus des lignes structurantes proposées

conforter les séquences paysagères par les coupures d'urbanisation

- nouvelles coupures proposées
- en lien avec les inondations
 - en lien avec les zones agricoles et naturelles
- coupures des SCOT à respecter
- en lien avec les inondations
 - en lien avec les zones agricoles et naturelles

- zone urbaine
- zone à urbaniser des PLU à questionner
- zone inondable
- séquences agricoles / naturelles
- future LGV
- gare
- halte
- voie ferrée
- A9
- échangeur
- RN113

ANYOJI BELTRANDO novembre 2013
architectes - urbanistes



Lunel est définie comme «ville motrice» dans la stratégie globale territoriale car elle recèle un fort potentiel. Le nord de la commune, disposant de nombreux atouts et accueillant plusieurs projets potentiels, est à étudier dans sa globalité.

Traiter le rapport ville/paysage

A l'intersection du jardin des garrigues et de la plaine inondable, Lunel est une ville typique de l'entre-deux. Afin de mieux l'intégrer dans son paysage, il est nécessaire de qualifier les berges du Vidourle et du canal BRL, de traiter la frange agricole au sud, de valoriser les transversales est-ouest et de requalifier les boulevards circulaires et le parc Jean Hugo.

Rendre compactes et spécialiser les ZAE

L'enjeu majeur est de requalifier les ZAE existantes d'entrée de ville avant d'en créer de nouvelles. Ces ZAE pourraient accueillir des activités artisanales et des PMI/PME afin de permettre à l'écoparc de développer une offre différenciée.

Définir un programme spécifique pour l'écoparc

En sus de son offre économique (exogène maîtrisé, clusters et filières endogènes) et en complémentarité avec elle, l'écoparc doit développer différents programmes complémentaires : salle multifonctionnelle, hébergement, équipement touristique, espace public de qualité.

Valoriser les espaces naturels du Nord

Les nombreux éléments naturels et patrimoniaux du nord représentent un fort potentiel de loisirs et de tourisme sur lequel l'écoparc pourra s'appuyer. Ils sont à relier entre eux et au centre-ville par des itinéraires de déplacement doux.

Réfléchir l'accessibilité de l'écoparc

Il est indispensable de développer le lien entre PEM et écoparc, notamment en renforçant les lignes de bus existantes. En terme d'accès viaire, il est préférable de consolider le maillage existant au lieu de créer des déviations, et de prévoir des voies internes à l'écoparc reliées à celles environnantes.

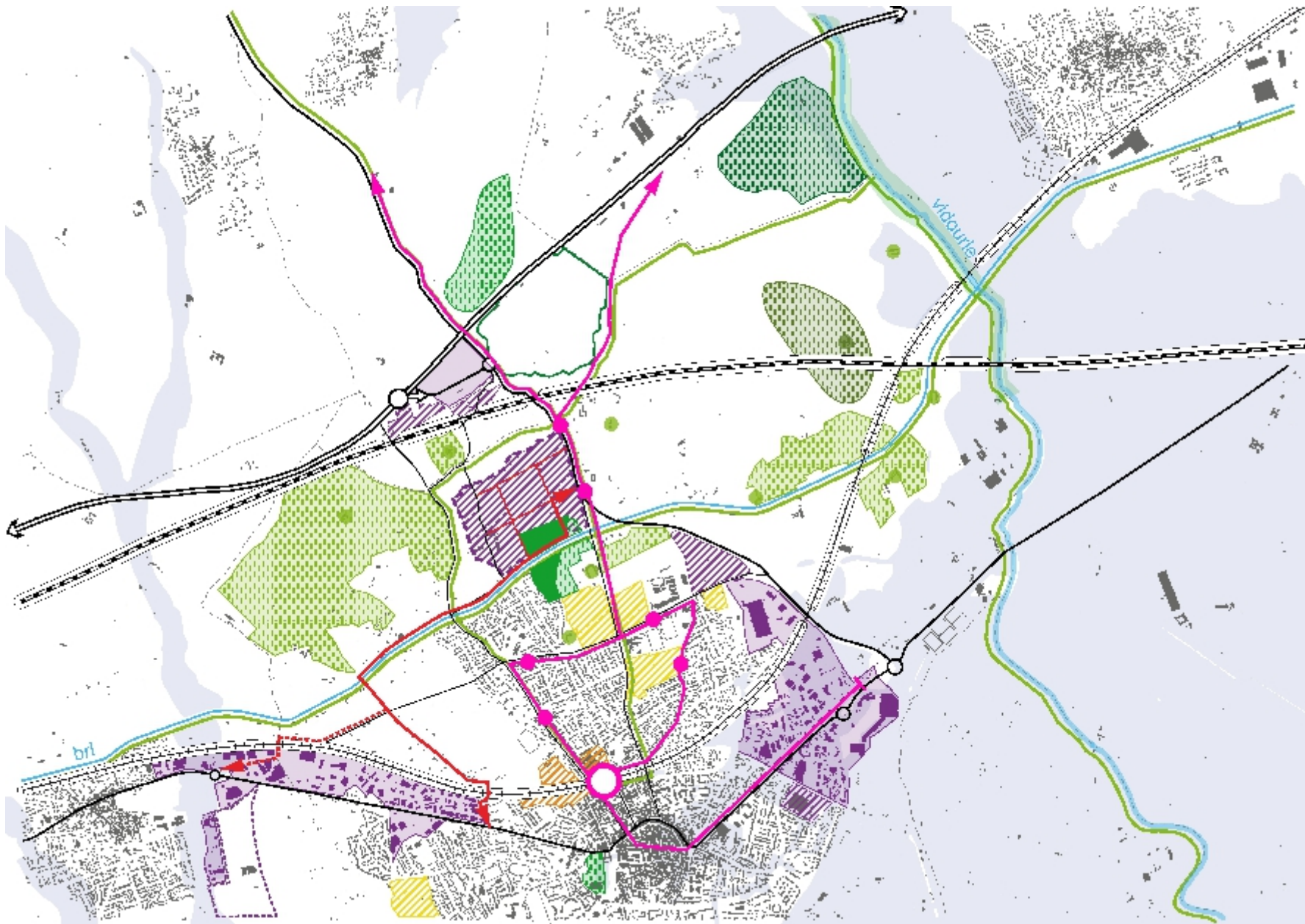
Construire dense dans les espaces à forte valeur ajoutée

La structuration du nord de Lunel impactera rétro-activement la ville existante. Les terrains à urbaniser ainsi valorisés devront accueillir des constructions denses : 80 logements à l'hectare dans le secteur du Pôles Échange multimodal 50 dans celui du nouveau lycée.

L'ensemble de ces enjeux est à mettre en lien avec la promotion de l'axe Sommières-Lunel-le littoral, dont Lunel représente le point central.



STRUCTURATION PROPOSÉE POUR LE NORD DE LUNEL



Les enjeux de structuration sur 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

0 500m

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

Clarensac est un village de la Vauvage ayant servi d'exemple pour l'étude du développement urbain des petites communes rurales fortement soumises à la pression démographique et foncière.

Contexte et vision du développement de la commune

Clarensac a connu une forte croissance urbaine à partir des années 90. Ce village, bien qu'étalé, dispose de nombreux atouts (commerces et services en centre-ville, desserte par 2 lignes de bus, 2 pôles d'équipements éducatifs et sportifs). Malgré la consommation foncière excessive des dernières décennies, le PLU en cours prévoit une extension urbaine de 18 hectares au nord pour accueillir les 1700 habitants supplémentaires (810 logements) prévus en 2030. La commune a pour cela arrêté une ZAD (Zone d'Aménagement Différé) de 9,5 hectares. Pourtant, en appliquant la densité minimum du SCOT (20 logements/ha), seuls 190 logements seraient constructibles sur cette ZAD.

Changer de modèle de développement

L'avenir de la commune ne peut donc se baser uniquement sur les extensions urbaines. Pour retrouver une vie de village en 2030, diverses pistes sont à explorer : créer des équipements et des espaces publics en lien avec les centralités existantes, densifier le tissu existant (démarche BIMBY), diversifier l'offre de logement pour des profils d'habitants différents, réinvestir le centre-ville en créant une animation en rez-de-chaussée, et déterminer le foncier stratégique à optimiser.

L'exemple du domaine Elisa

Ce projet de lotissement est situé sur un terrain à valeur exceptionnelle de 2 hectares, en lien direct avec le centre-ville, les équipements et les transports en commun. Ce type de foncier stratégique existe dans de nombreux villages du territoire et leur aménagement est à optimiser pour limiter les extensions urbaines.

Ainsi, des alternatives au projet proposé ont été étudiées pour proposer des solutions plus denses, davantage reliées au maillage viaire existant, avec des espaces publics structurants.

L'hypothèse 3 permet, grâce au nombre d'habitants du projet, d'accueillir de nouveaux commerces et services sur le site.

Ces hypothèses ont été élargies à l'ensemble du village : en privilégiant la densification sur l'existant et l'occupation des dents creuses (très dense à proximité du centre-ville, moins en périphérie), la surface en extension urbaine nécessaire pour 2030 a été calculée.

L'hypothèse 3 permet de consommer moins de foncier que celui prévu par le ZAD.



La ville ancienne au sud-ouest



Lotissement «le clos Vialat» au nord



Le site du lotissement



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)

L'animation des ateliers, la formalisation des propositions des élus et la production des documents figurant dans cette plaquette ont été réalisés par l'équipe de concepteurs composée de :

Yannick BELTRANDO, Marine DE FROBERVILLE, Madeleine MASSE et Sarah KENANI
Agence Anyoji-Beltrando, architectes urbanistes

Bruno TANANT et Julien BELLENOUE
Agence TN+, paysagistes associés

Bruno REBOUL
Agence Alphaville, prospective et programmation urbaine

Florian DUPONT
Agence Franck Boutté consultants

Nicolas DOUCE
Société Convergences-CVL

François PERON
Bureau d'études CODRA, déplacements et transports

Le pilotage de la démarche a été assuré par l'équipe-projet
DREAL Languedoc-Roussillon – DDTM du Gard – DDTM de l'Hérault :

Jean-Louis VILLENEUVE
Chef de projet « Atelier des Territoires Languedoc-Roussillon »
Responsable de la Division Aménagement et Urbanisme à la DREAL Languedoc-Roussillon

Vincent BRAQUET
Responsable du Service Aménagement Sud Gard Littoral et Mer à la DDTM du Gard

Hervé DURIF
Responsable de la Mission Connaissance Etudes et Prospective à la DDTM de l'Hérault

Jessica GENTRIC
Bertrand FLORIN
Chargés de mission Aménagement et Ville Durable à la DREAL Languedoc-Roussillon

Avec l'appui de :

Yamina LAMRANI-CARPENTIER
Responsable du Service Aménagement à la DREAL Languedoc-Roussillon

Alexis PALMIER
Chef de projet Atelier des Territoires
au Ministère du Logement et de l'Égalité des Territoires
DGALN/DHUP/AD1

Conception graphique de la présente plaquette, photos des ateliers et photos aériennes :
Christian LAVIT

Mission Communication et Promotion du Développement Durable à la DREAL Languedoc-Roussillon

Merci à tous les élus, techniciens, partenaires institutionnels, agents de la DREAL, des DDTM du Gard et de l'Hérault, qui ont participé à la démarche et/ou contribué à son organisation.

Juillet 2014





**Direction Régionale
de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement
Languedoc-Roussillon**



520 allée Henri II de Montmorency
CS 69007 - 34064 Montpellier
CEDEX 2

Tel : 04 34 46 64 00

courriel : contact-dreal-langrou@developpement-durable.gouv.fr
www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr

**Direction Départementale
des Territoires
et de la Mer de l'Hérault**



Bâtiment Ozone 181 Place Ernest Granier CS 60556
34064 MONTPELLIER CEDEX 2

Tel : 04 34 46 60 00

courriel : ddtm-contact@herault.gouv.fr
www.herault.gouv.fr

**Direction Départementale
des Territoires
et de la Mer du Gard**



89 Rue Weber, 30907 Nîmes cedex 2

Tel : 04 66 62 62 00

courriel : ddtm@gard.gouv.fr
www.gard.gouv.fr