



POPSU Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines

LA PLACE DU DEVELOPPEMENT DURABLE DANS LES PROJETS ET LES STRATEGIES URBAINES FRANÇAISES : des discours à la réalité ?

ANALYSE TRANSVERSALE N°4 : DEVELOPPEMENT DURABLE URBAIN

Sous la direction de Maurice Blanc et Philippe Hamman

Equipe POPSU du Centre de recherche et d'étude en sciences sociales (CRESS, EA 1334), Université de Strasbourg, composée pour ce rapport de : Maurice Blanc, Philippe Hamman, Christine Blanc et Flore Henninger

Rapport remis le 27 février 2008

Résumé

Le développement durable connaît un grand succès, au niveau international et encore plus au niveau local, dans les aires urbaines. Mais c'est une notion floue, fédérant des pratiques et des expériences très diverses, que s'efforce de clarifier la présente étude, qui met en perspective ses principaux enjeux environnementaux, mais aussi sociaux et économiques, à travers une comparaison transversale fondée sur six grandes agglomérations françaises. Une pluralité de focales vient éclairer les compétences et les échelles des acteurs, les enjeux communicationnels et politiques d'affichages locaux, les instruments techniques des projets, et l'appréhension des dispositifs participatifs reliés aux projets urbains à dimension « durable » enfin. Au terme de ce cheminement, le développement durable urbain apparaît inscrit dans des dynamiques d'échanges et des scènes de passages, dont l'analyse permet d'approcher les rapports complexes entre discours et réalités.

Montpellier

Développement Durable Urbain (thématique générale)

	Domaines d'actions	Acteurs impliqués dans le développement durable	Instruments	Echelles d'action	Cohérence entre discours et actions concrètes
--	--------------------	---	-------------	-------------------	---

Politique de la ville Fabriquer la ville « durable » - maîtriser l'expansion urbaine	<p>-Le développement durable trouve des traductions locales dans la volonté d'organiser l'espace en concertation avec les habitants, de préserver l'environnement et, dans les discours recueillis, de « muscler l'économie pour mieux en partager les progrès ».</p>	<p>- La majorité socialiste au Conseil Municipal depuis 1977 - Raymond Dugrand, 1^{er} adjoint du maire Georges Frêche pour le projet de ville - SERM, E. Berard, Directeur général de la Société d'Équipement de la Région de Montpellier.</p>	<p>- entre autres, le Projet de ville</p>	<p>- Echelles de l'agglomération, de la ville et du quartier</p>	<p>Les principaux objectifs ressortant du Projet de ville sont ici :</p> <ul style="list-style-type: none"> -soutenir le dynamisme économique grâce à une offre suffisante de locaux pour les professionnels et les entreprises non-polluantes, dans des zones équipées et qui se veulent facilement accessibles - accompagner la croissance démographique par la création de 2000 à 2500 logements par an - veiller à la qualité de vie des habitants par une politique de rénovation urbaine, d'embellissement et d'équipements publics « de qualité » dans tous les quartiers. <p>Ce projet de ville se traduit notamment par une gestion adaptée des déplacements, du traitement des déchets et des risques naturels. La ville mise également sur le long terme au niveau du bâti, à la fois, sur les nouveaux et les anciens bâtiments</p>
	<p>-lutte contre l'étalement urbain</p>	<p>-Communauté d'agglomération</p>	<p>-SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) à l'échelle de l'agglomération (décembre 2003)</p>	<p>-Echelle de l'agglomération</p>	<p>-Intégration du DD dans les politiques de développement même s'il n'y a pas d'affichage en tant que tel.</p>

	-densification	-Communauté d'agglomération		-Echelle de l'agglomération	- Utilisation de l'habitat intermédiaire : maisons accolées, jumelées, en bandes...
	- mise en place de ZAC	-Communauté d'agglomération -ville	- ZAC : nombreuses opérations en cours (ZAC des Grisettes, d'Ovalie, de Malbosc, d'Odysseum-Port Marianne, Pierre Vives...) -PLU comprend 16 ZAC	- Echelle de l'agglomération -Echelles de la ville et du quartier : la ZAC peut ici être tenue pour principal outil de fabrication de la ville	- La ZAC devient l'outil de cette politique d'aménagement à partir de 1977, notamment autour de la maîtrise du foncier (spécificité montpelliéraine) , un enjeu essentiel et théorisé comme tel. La nouvelle municipalité constitue depuis cette date d'importantes réserves foncières. - Chaque nouveau quartier entraîne la création d'une ZAC définissant les principes du processus d'aménagement.
	- développement des transports en commun	- Communauté d'agglomération	PDU	-Echelle de l'agglomération	-Vote du projet tram à la majorité des élus prenant part au conseil d'agglomération ¹

	<p>-Projet ODYSSEUM (plus globalement le secteur d'aménagement Port Marianne - continuum urbain compris entre POLYGONE et ODYSSEUM**</p>	<p>-Agglomération</p>	<p>-Mise en place de ZAC -« plan vert » (élément de cohésion) -ZAC Consuls de mer, Richter, Jacques Cœur, les jardins de la Lironde</p>	<p>- Echelle de l'agglomération</p>	<p>-Multiplicité et diversités des formes urbaines et architecturales expérimentées -Volonté de concilier certains acquis de la « ville moderne » comme la lumière, l'air, la vue, la végétation. -Présence d'espaces centraux dédiés aux piétons dans les ZAC.</p> <p>- L'espace dédié au projet Odysseum a été conçu de manière à écarter ce secteur d'aménagement de la ville et des opérations urbaines voisines. Son accessibilité piétonne en a été affectée ; il faut traverser une série de voies roulantes et dangereuses. Cependant le tram garantit une liaison directe avec le centre ville, spécificité notable pour ce type de centre commercial. Mais l'automobile reste le moyen le plus aisé pour passer confortablement d'une zone à l'autre. Les infrastructures routières sont donc avant tout pensées pour la circulation des voitures et des transports en commun.</p>
<p>-Politique de développement durable</p>	<p>-Agenda 21 Réflexion d'intégration des objectifs du développement durable au projet de ville</p>	<p>-ville -Conseil général de l'Hérault qui commence par monter la charte en interne pour son</p>	<p>-Agenda local 21 -La Charte pour l'Environnement de 1994 de la Ville de Montpellier</p>	<p>-échelle de la ville -échelle départementale</p>	<p>« Il y a peu de volonté parmi les élus, ils vivent dans le moment, en fonction de leur mandature² », a-t-on pu entendre.</p> <p>- Les objectifs avancés sont en</p>

	<p>-démarche participative des acteurs locaux -développement plus maîtrisé, plus régulé -prise en compte du social, de l'économie et de l'environnement</p>	<p>propre fonctionnement (guide de bonne conduite pour les fonctionnaires)</p>	<p>Elle a constitué le premier outil méthodologique et opérationnel pour une approche du DD se présentant localement comme « raisonnée ». Elle est la première étape d'une démarche présentée comme volontariste et reposant sur l'intégration de l'environnement dans la conduite des politiques locales d'aménagement et de développement économique et social ainsi que dans l'élaboration du District de Montpellier. En effet, ils se sont engagés dans la lutte contre la pollution, pour la restauration de la nature en ville et pour une meilleure maîtrise du projet de ville.</p>	<p>particulier de :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Concilier le long terme et le court terme dans le développement économique (éco-bilans, optimisation des ressources, qualification des emplois...). -Améliorer la biodiversité et le cadre de vie des citoyens (intégrer le développement durable dans la gestion du patrimoine actuel, réduire les pollutions et les nuisances, favoriser la nature en ville...). -Améliorer la qualité de la vie en ville (services, gestion de temps, mobilité, accessibilité, relations intergénérationnelles, justice et cohésion sociales...). -Recensement de tous les projets, actions qui vont dans le sens du DD. Mais les gens ne se sont guère approprié l'agenda 21 local, et la Charte sur l'environnement pouvait de plus sembler suffisante aux yeux de nombreux acteurs locaux. Lancement de la procédure à l'échelle de l'agglomération. -La Charte pour l'environnement a été signée avec l'Etat en 1994. Son programme s'est achevé en 1999. -Mise en place en juillet 1999 d'une commission extra municipale afin d'informer le grand public sur les OGM -En dehors de cette charte il n'y a pas eu de discours d'ensemble sur le DD.
--	---	--	--	---

-Politique d'agglomération (inscription métropolitaine de l'agglomération)	-protection et mise en valeur des espaces naturels et agricoles -localisation des développements urbains à proximité des transports publics -gestion économe de l'espace par des formes urbaines compactes -rapprochement de l'emploi et de l'habitat -diversification offre de logement	-diagnostic : l'équipe MaSCOT autour de la SCET (architectes, urbanistes, économistes, géographes) -rédaction du rapport final : l'équipe constituée autour de Bernard Reichen travail en atelier et confrontations avec un comité de pilotage et un comité d'organisation générale mis en place par la communauté d'agglomération maître d'ouvrage -Puis confrontation de trois équipes d'architectes-urbanistes (Bernard Reichen /TETRA/Alfred Peter, David Mangin et Gérard Charlet	-SCOT Outil de planification spatiale	agglomération métropolitaine pour le SCOT	-Le PADD et le schéma du SCOT formalisent les grands principes d'une croissance dite « maîtrisée » : -organiser la forme de la ville, cohérence territoriale - construire un futur partagé -gouvernance, construction d'une figure quasi idéale de l'action publique
			-PADD Outil de planification spatiale	-échelle de la communauté d'agglomération et de la métropole	-le PADD va affirmer 3 valeurs Fondamentales du SCOT : préserver le capital nature, promouvoir la ville des proximités, intensifier le développement /économiser l'espace
			-PDU (Plan de Déplacement Urbain)	-échelle de l'agglomération pour la maîtrise d'ouvrage	-PDU met en évidence le rôle du tramway comme principe de cohérence et des modes doux de déplacement comme alternative à la voiture -Avancé au titre de la quête de développement durable et partagé
-politique de gouvernance locale	- mise en évidence des enjeux territoriaux, sociaux et politiques du SCOT - vision prospective d'un territoire soumis à de fortes tensions	- Communauté d'agglomération -Communes membres	-SCOT -PLU	-Echelle d'agglomération métropolitaine - Echelle des villes	-3 valeurs sont transmises par le SCOT aux maîtrises d'ouvrage des PLU : -La valeur du cadre de vie qui s'appuie sur la proximité et sur la moindre dépendance vis-à-vis de l'automobile.

	sociales et environnementales				<p>-L'exigence d'une gestion économe de l'espace en limitant l'extension de la ville</p> <p>-La valeur environnementale qui implique d'inverser le regard sur le territoire pensé non plus comme réserve et variable d'ajustement de l'étalement urbain, mais comme ressource et fondement qualitatif du projet de développement.</p>
--	----------------------------------	--	--	--	---

Transports



	Domaines d'actions	Acteurs impliqués dans le développement durable	Instruments	Echelles d'action	Cohérence entre discours et actions concrètes
--	---------------------------	--	--------------------	------------------------------	--

<p>-Politique de développement des transports en commun</p>	<p>- Objectif de mise en cohérence des orientations d'aménagement et d'urbanisme avec la politique de déplacement urbain</p> <p>-La volonté politique est que toute nouvelle zone ouverte à l'urbanisation soit desservie par les lignes de transport en commun en site propre, ce qui signifie aussi en inversant le point de vue que tout tracé d'une nouvelle ligne de transport en commun en site propre devra nécessairement tenir compte des espaces susceptibles d'être ouverts à l'urbanisation en les desservant.</p>	<p>-Municipalité - SEM (société d'économie mixte) pour la gestion des transports en commun et du stationnement -l'agglomération assure la maîtrise d'ouvrage depuis 2000(tram, grands équipements...)</p>	<p>- PDU (Plan de Déplacement Urbain)</p> <p>-programme « éco-mobilité » depuis 1990</p>	<p>- Dès l'origine (1995) le développement du réseau a été conçu à l'échelle de l'agglomération, la 1^{ère} ligne de tram devant être prolongée jusqu'à l'aéroport</p>	<p>Conformément aux engagements pris :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développement d'une SEM. - Multiplication des lignes de desserte par autobus vers les communes du district. - Création d'un axe prioritaire nord-ouest/sud-est pour autobus (1988). - Mise en service de la 1^{ère} ligne de tram en 2000, reliant la Paillade à Odysseum. - Création effective d'une 2^{ème} ligne puis une 3^{ème} ligne de tram en projet, qui desservent des communes de l'agglomération. - Intermodalité des transports sur la 2^{ème} ligne. - 3^{ème} ligne intra-urbaine se veut associer requalification et renouvellement urbains. - L'arrivée de la 2^{ème} ligne de tram en décembre 2006 et à l'horizon 2010-2012 celle de la 3^{ème} ligne sont aussi présentées comme la confirmation de Montpellier dans son rôle de métropole régionale. En effet, la ligne 1, contenue dans les limites communales, n'est plus le seul axe de développement possible ; les 2 nouvelles lignes, à l'échelle de l'agglomération, viennent transformer son organisation urbaine. - La dimension processuelle et le rapport au temps long et non-linéaire sont notables dans ces réalisations d'infrastructures de transport urbain : <ul style="list-style-type: none"> • « On a développé une volonté de faire de la mobilité durable des transports mais on n'a pas attendu une mode DD pour entamer la démarche dans les années 1990 (1^{ère} ligne de tram)³ ». • Un laps de temps très important sépare les idées (années 1980) de développement à la réalisation concrète (année 2000) pour le tram. - Aménagement de la future gare TGV
--	--	---	--	--	---

		le syndicat mixte de l'Hérault : Hérault transport		L'agglomération de Montpellier Le département de l'Hérault	Mise en cohérence des transports départementaux et de l'agglomération. Ce syndicat mixte a cinq partenaires qui sont le département et les quatre communautés d'agglomération du département, (dont l'agglomération de Montpellier). Ce syndicat a la compétence des transports scolaires 4
	-favoriser la prise des transports en commun	-la TAM (Transport de l'Agglomération de Montpellier) -Mr Fleurence, directeur de la TAM -Robert Subra, Vice-président chargé des transports de Montpellier Agglomération - Agglomération -SNCF (pour l'intermodalité)		-échelle de l'agglomération	<ul style="list-style-type: none"> - Passage du forfait mensuel à un forfait annuel qui favorise la prise des TC (20 000 abonnés à l'année). - Réflexion sur les tarifs. - Progression sensible de la fréquentation des TC, reposant sur une politique reposant en particulier sur le tram, à la fois par le mode (rapidité, fréquence, fiabilité), qui génère plus d'utilisation des TC, et par une tarification mieux adaptée (laquelle est aussi liée aux gains d'une lutte accrue contre la fraude). - Projet de décaler les horaires de début des cours pour les universités (7h45 ; 8h00 ; 8h15) pour fluidifier les flux de voyageurs. - Ce que faire une politique de DD veut dire pour la TAM : « Adapter l'offre et les moyens par rapport à du confort et une gestion intelligente de l'offre par rapport au temps⁵ ».

<p>Le Tramway</p>	<p>1^{ère} ligne : 15km entre la Mosson et Odysseum</p>	<p>-Maître d'œuvre : Montpellier district -Mandataire : TAM</p>		<p>-échelles de la ville et de l'agglomération</p>	<p>- juillet 1995 : approbation à l'unanimité du programme d'opération et du budget de la 1^{ère} ligne de tram par le conseil de district. - 30 mai 1997 : déclaration d'intérêt public. - mise en service en juillet 2000. - emprunte un itinéraire nord-ouest/sud ouest ; elle dessert la partie ouverte à l'urbanisation de Port Marianne et le quartier de Malbosc. - cette 1^{ère} ligne de tram se veut alors symboliser l'unité du projet et de la ville, légitimant le discours qui fonde et institue les choix passés et les actions futures. - A coûté 350 millions d'Euros.</p> <p>- Perceptions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « la ligne 1 est la ligne la plus chargée de France : 110 000 personnes par jour », ne manque-t-on pas de rappeler à la TAM⁶. • Dans les milieux associatifs, on peut lire : « la ligne 1 du tram qui, malgré sa beauté, présente quelques défauts. Son coup –148MF le km – offre à Montpellier le record de France du gaspillage. Son tracé (...) zigzague tellement que certains bus (la ligne 15) vont plus vite que le tram, y compris aux heures des embouteillages ⁷ ».
--------------------------	---	---	--	--	---

	<p>2^{ème} ligne : 20 km entre Jacou au nord/est et Saint-Jean-en-Vélas au sud/ouest et longe des espaces en cours d'urbanisation (Grisettes...)</p>	<p>-Maître d'œuvre : Montpellier agglomération -Mandataire : TAM</p>	<p>- 15,9 km en site propre</p>	<p>-échelle de l'agglomération</p>	<p>- Inauguration fin 2006 et mise en service en janvier 2007. - A coûté 400 millions d'Euros</p> <p>- Un objet de focalisation locale autour du tracé tient à la boucle du Lez, où le tram fait une boucle qui contourne le centre-ville au lieu de le traverser. Comme ce tracé allonge le trajet d'une dizaine de minutes, les usagers descendent généralement de la ligne 2 pour prendre la ligne 3 qui traverse le centre pour gagner du temps et reprennent ensuite la ligne 2. En conséquence, sur les trajets de la boucle du Lez on note un plus faible taux de fréquentation. Les quartiers desservis par cette boucle sont récents et ce tracé résulte d'un pari sur l'avenir de la part de l'agglomération quant au développement futur de ces zones.</p> <p>- Des mobilisations associatives ont eu lieu par rapport à ces choix de trajet : « A part les fleurs qui remplacent les hirondelles, on a gardé les prix de construction prohibitifs et les circonvolutions urbaines⁸ ».</p> <p>-La ligne 2 est beaucoup plus forte en matière d'aménagement alors que la ligne 1 suit l'ancienne ligne 1 de bus, et a donc moins d'influence, dans un cadre urbain déjà dense. Toutefois, cette ligne a quand même eu des effets dans l'aménagement urbain, tout au long du tracé</p>
	<p>3^{ème} ligne : 21 km Juvignac au nord/ouest et Pérols au sud</p>	<p>-maître d'œuvre : Montpellier agglomération</p>		<p>-échelle de l'agglomération</p>	<p>- mise en service prévue fin 2010 voir 2012 - coût estimé à 450 millions d'Euros</p>

Transports en commun en site propre (TCSP)	-Restructuration liée au passage du tramway	-les architectes mandatés	-le tramway		<p>- le tram s'accompagne d'un développement et d'actions de réhabilitation dans les espaces qu'il dessert et où il passe. « Enormément de végétaux mis en place à travers ça, beaucoup d'arbres qui sont plantés », note un responsable de la TAM⁹. L'observation atteste un effort d'engazonnement des rails, de reboisement, et un nombre très élevé d'arbres replantés.</p> <p>- le tramway est aussi vu comme générateur de développement urbain : « c'est parce qu'on a fait le tram que des projets se sont greffés dessus ¹⁰ ».</p>
	- choix de l'aspect extérieur des trams et des bus	-TAM -Christian Lacroix pour le design de la ligne 3 -Les élus de l'agglomération			<p>- Volonté de donner « un petit côté méditerranéen » à la ligne 1 puisque c'est la ligne la plus au sud. « Le ciel bleu, la mer, le bleu, les hirondelles. Avec la 1^{ère} ligne, on a changé tous les bus, tout a été relooké, la billetterie a changé à ce moment-là, donc en 1999/2000 on a révolutionné complètement l'aspect technologique. On est passé d'une image vieillotte, négative à une bonne image ». « Les élus ont choisi de choquer plus ». « Approbation actuelle quasi-unanime dans les enquêtes alors qu'au début il y avait beaucoup de critiques¹¹ ».</p> <p>- Aspect nettement différent de la 2^e ligne de tram et du mobilier urbain l'accompagnant (couleurs vives, fleurs...). D'où des réactions sur le choix lui-même (« Cela ne fait pas sérieux pour un tram ! »), mais aussi sur l'affichage distinct des 2 lignes donné à voir de ce fait : « Deux couleurs différentes pour les trams c'est pas bien, ça ne montre pas l'unité du réseau, ça donne l'image d'un réseau à deux vitesses », déclare un associatif¹².</p>

	<p>- Ceci permet de questionner le rôle intégrateur du tram et d'entrevoir les nouvelles formes de la ville en train de se faire, notamment dans les espaces les plus périphériques accueillant souvent les terminus de ces lignes comme une opportunité de développement communal (par l'aménagement urbain et l'urbanisme) en lien avec la destinée communautaire. Ce réseau constitue par ailleurs un moyen de réalisation et d'affirmation métropolitaine de la ville centre.</p>			<p>- échelle de l'agglomération</p>	<p>- 17 août 2000 : le nombre de 1 000 000 de passagers est atteint. - 18 mars 2003 : la barre symbolique des 100 000 passagers sur une seule journée est franchie. -22 février 2005 : le nombre de 100 000 000 usagers est franchi.</p> <p>- Le réseau de tram contraint une partie des usagers à de nouveaux comportements qui, progressivement, doivent servir l'ambition « raisonnable » affichée : réduire le trafic automobile, de plus en plus dense dans le pôle urbain qui concentre l'essentiel de l'activité économique de l'aire métropolitaine. - Valorisation architecturale, nature, terrains agricoles et améliorations de l'environnement autour du tracé du tram. - Développement de l'accessibilité. - Rôle intégrateur du tramway à partir de trois territoires témoins : le quartier Mosson (ligne 1), les communes de St-Jean en Védas à l'ouest et Jacou à l'est (ligne 2) et Lattes centre au sud (ligne 3). - Le tram confirme la ligne de force de la structure spatiale de la ville centre (1^{ère} ligne) et le souci d'une régulation fonctionnelle de l'aire d'agglomération (ligne 2 et 3), associant les espaces résidentiels et les zones d'emploi, l'aire d'extension périurbaine au nord et le littoral au sud. A ce titre, il se veut l'élément de coordination d'un urbanisme de croissance et contribue à renforcer les cohérences territoriales. - Le tram a modifié les approches de l'espace urbain et a nécessité une réécriture des grandes lignes stratégiques du projet afin de maintenir une cohérence entre ce qui avait déjà été entrepris et les nouvelles problématiques urbaines. - Requalification d'espaces</p>
--	---	--	--	-------------------------------------	---

Les automobiles	- Eloignement progressif du trafic automobile du centre-ville	-Municipalité			- Les axes traversant laissent une impression d'inachevé - l'autoroute apparaît de plus en plus comme une simple rocade urbaine -rôle déterminant du tram sans que soient réglées les jonctions routières au nord, à l'est (lien inachevé) et à l'ouest (la jonction A9 /A750 reste encore problématique)
	- Volet cadre de vie du projet GRAND CŒUR Objectif : éloigner l'automobile du centre-ville et inciter les automobilistes à rechercher des itinéraires à l'extérieur du centre ville ou à emprunter les transports collectifs	-Ville	-contrat de plan Etat Région (financement)	-échelle de la ville	- enjeux aujourd'hui complexes : absence de rocade offrant une véritable alternative, mise en service de la ligne 3 du tramway sur cet itinéraire dans plusieurs années seulement, etc. - limitation de la vitesse automobile par réduction des voies boulevard du Jeu de Paume et élargissement des trottoirs. - accès réservé au moyen d'une carte pour les riverains - accès au centre ville pour les livraisons le matin - plus aucun bus ne circule dans le centre ville - « la ville a toujours refusée la demande de la CCI d'ouvrir l'accès à partir de 20 heures pour les restaurants... ¹³ ».
Les piétons	-reconquête piétonne de la ville par l'aménagement de la place de la Comédie et de l'Esplanade	La ville		-Echelle de la ville	- établir la liaison entre le centre historique et le Polygone, puis avec la gare. - modification de l'itinéraire de circulation des voitures par le creusement du Tunnel de la Comédie dans les années 1980. -1 ^{er} aboutissement en 2004 avec la piétonisation de l'ensemble du centre historique
Les bus	-un des premiers réseaux de France à s'équiper de bus à gaz	-TAM - sous-traitance pour le réseau extérieur à la			- Les bus à gaz de l'agglomération : la moitié de la flotte de bus a été remplacée par des bus à gaz vers 2000 : c'est une opération que l'on peut qualifier de massive, mais qui n'a guère été affichée, il n'y a pas

		commune de Montpellier, en termes d'exploitation			<p>eu beaucoup d'écrits à ce propos.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Echech de la mise en place d'un minibus (10 places) au centre ville en raison de la proximité du tram. - Incidence notable du tram sur le réseau de bus : « on travaille au moins deux ans avant sur la restructuration du réseau de bus, le tram arrive, on met la restructuration en place et après pendant 6 mois, un an, on adapte le réseau¹⁴ ». - Rabattage systématique sur les lignes de tram de façon à éviter les km inutiles, et à éviter que les bus ne rentrent à l'intérieur du centre ville. - « Les gens avaient leurs habitudes, allaient au centre en bus, maintenant doivent faire une correspondance. Au début, il y a eu des problèmes de correspondance avec le tram : trams pas à l'heure..., maintenant ça fonctionne mieux. Les gens doivent s'habituer parce qu'on ne gagne pas forcément du temps¹⁵ ».
--	--	--	--	--	---

<p>L'intermodalité</p>	<p>- Projet de modernisation de la gare Saint Roch et du secteur de la gare, ZAC Saint ROCH</p>	<p>-autorité organisatrice de transport (Conseil Général, Conseil Régional, Communauté de communes) -services déconcentrés de l'Etat (DRE, préfecture) -Ville (maitrise d'ouvrage) -SERM (aménageur) -architectes en chef : Paul Chemetov, Emmanuel Debout Paysagiste : Mr Desvigne --exploitants (SNCF, TAM) -propriétaires d'infrastructures : RFF (Réseaux ferrés de France) -aménageurs, entreprises de transport, de construction immobilière, promoteurs, habitants...</p>		<p>-échelle de l'agglomération</p>	<p>- Le secteur de la gare est d'importance stratégique : proximité avec le centre historique, potentialité de pôle fonctionnel à l'échelle d'un centre ville élargi avec, notamment, un pôle d'échange intermodal entre le train, le tramway, la voiture individuelle (un parking est prévu) et le car, etc. - Ce secteur est très bien desservi par les transports en commun ; il est censé constituer un pôle d'échanges majeur entre les transports collectifs urbains et interurbains (bus urbains, lignes de tramway), régionaux et nationaux (TER, TGV). - Création d'un parc public de 1,3 hectares - Point de convergence des trois lignes de tram.</p>
-------------------------------	---	--	--	------------------------------------	---

	<p>-Création de pôles de correspondances intermodaux</p>	<p>-TAM</p>	<p>-parkings relais</p>	<p>-échelle de l'agglomération</p>	<p>- parkings tramway pour les voitures (correspondances bus, car et vélo).</p> <p>- A la gare : titre intermodal qui va bientôt exister pour les trains et tram.</p> <p>- Parkings relais périphériques : Jacou, Pompidou, Sablassou (réservé aux abonnés), Sabine, Saint-Jean centre...</p> <p>- « Le parking tram, c'est le meilleur moyen d'amener des gens qui ne prennent jamais les TC : ils ont le sentiment réel de garder leur liberté et leur rapidité ¹⁶ ».</p> <p>Image positive avérée du tramway aux yeux de la population.</p> <p>- « Le parking doit être adapté, bien placé, qu'il n'y ait pas de détour. Il doit être en entrée de ville, facile d'accès, proche du centre ville (10-15 mn, c'est acceptable). St-Eloie et occitanie sont à 20mn ¹⁷ ».</p> <p>- Gestion du stationnement par rapport aux TC : la TAM maîtrise (à travers l'agglomération et la ville) le coût du stationnement, donc elle peut avoir des politiques cohérentes.</p> <p>Par exemple, actuellement avec la sensibilité croissante des citoyens à l'augmentation du prix du pétrole, jouer sur les prix est un outil pertinent et relevé à ce titre à la TAM.</p> <p>- Principe de tarification « à la strasbourgeoise » et « à la toulousaine » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - strasbourgeoise : soit les gens sont abonnés (ils badgent avec la carte) soit ils ne le sont pas : alors vous vous arrêtez à la barrière, un gardien vous vend un ticket à 3 euros pour l'agglomération (par voiture), donc plus il y a de personne dans la voiture plus c'est rentable. - Vous rentrez et c'est votre ticket qui vous permet de sortir. <p>Le principe à la strasbourgeoise est plus DD, puisqu'il facilite le covoiturage.</p>
--	--	-------------	-------------------------	------------------------------------	---

Les cyclistes	-pistes cyclables	-TAM	- parking relais vélo de la TAM ¹⁸	L'agglomération de Montpellier	<p>- En 2002, la ville compte 137,7 km d'itinéraires aménagés, 1 520 places de stationnement 2 roues et 89, 6 km d'itinéraires cyclables jalonnés.</p> <p>- Quatre priorités ont été retenues :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'entretien et la protection des itinéraires existants, • la connexion des pistes cyclables existantes avec le traitement des carrefours délicats, • l'allongement du réseau interurbain, • l'interconnexion avec les pistes du département. <p>- L'appréciation des usagers n'est pas toujours positive, par rapport à ce qui est affiché ; par exemple cet associatif : « les pistes cyclables fonctionnent mal, elles sont discontinues¹⁹ ».</p>
				La ville	Affichage de la part de la municipalité de la promotion des modes de transports doux, notamment pour le vélo : « pistes cyclable [...] des Km en plus » ; ²⁰ « en vélo sur la rue du Mas de Calenda »
Stationnement		-TAM - mairie à part les parkings relais pour l'agglomération			- Projet d'un parking relais bus en périphérie (sur le tracé de la future ligne 3 du tram) destiné à se transformer en parking relais tram.

Eau

	Domaines d'actions	Acteurs impliqués dans le développement durable	Instruments	Echelles d'action	Cohérence entre discours et actions concrètes
--	---------------------------	--	--------------------	--------------------------	--

Qualité		-le service communal d'hygiène et de santé -Direction départementale des affaires sanitaires et sociales		La ville, mais aussi les espaces non-urbanisés aux alentours (sources de captage)	En 2002, 796 analyses ont permis de constater que l'eau distribuée à Montpellier est de bonne qualité bactériologique. Sur le plan physico-chimique, elle est satisfaisante au vu des paramètres analysés (par exemple : dureté : 33,52 eau dure). Elle provient de la source du Lez située non loin de Montpellier, près de la commune de Prades. 609 km de conduites permettent d'acheminer en moyenne, chaque jour, 60 000 m ³ d'eau potable, chez 30 712 abonnés. 321 km de réseaux permettent de récupérer les eaux usées. Grâce à un meilleur entretien des réseaux, le rapport eaux distribuées / eaux consommées est passé de 74,5 % en 1989 à 82,7 % en 2000.
Constante dans l'effort mis dans le traitement de l'eau depuis 30 ans	-l'eau potable	-la ville		La ville	-- Le 1 ^{er} élément date de 1979/77 (ordre de la Date : 77/79 ou autre chose ??). L'idée : boire de l'eau profonde plutôt que de l'eau de surface (donc dans les sources et les nappes phréatiques) → des installations sont faites au niveau de la source du Lez. - La communauté d'agglomération gère tout ce qui est assainissement de l'eau, mais l'eau potable est une compétence communale ²¹ .
assainissement	-l'eau de pluie	-La communauté d'agglomération		L'agglomération	- Installation de drains pluviaux, et pour les eaux usées. Le sujet n'est toujours pas totalement réglé aujourd'hui, mais des réseaux séparatifs existent depuis 25 ans
	-les eaux usées		schéma d'assainissement de l'eau qui a été construit en même temps que le SCOT de Montpellier.	L'agglomération	- mise en service de la station Maéra après 30 années de combat ; elle permet le traitement de l'eau, qui est ensuite rejetée en mer

La lutte contre les inondations	une partie de la compétence	-Le service environnement de l'agglomération	un syndicat mixte	L'agglomération	Un syndicat a été monté sur la vallée du Lez, auquel l'agglomération a délégué la compétence des études générales et la cohérence des projets ²² .
		-L'agglomération à la maîtrise d'ouvrage des travaux de lutte contre les inondations	Un SAGE (schéma d'assainissement général de l'eau)	Plus vaste que l'agglomération de Montpellier	Le SAGE a été monté sur tout l'espace du bassin Lez-Mosson. ²³

Espaces verts

	Domaines d'actions	Acteurs impliqués dans le développement durable	Instruments	Echelles d'action	Cohérence entre discours et actions concrètes
--	--------------------	---	-------------	-------------------	---

<p>- « Ville verte »</p>	<p>- Avec 741 hectares d'espaces verts publics dont 412 ha municipaux et 393 ha d'espaces boisés classés au plan d'occupation des sols, Montpellier se prétend non sans raison être une « ville verte ». La ville met en avant à la fois la diversité des espaces ouverts à la promenade des Montpelliérains (parcs historiques du XIX^e siècle, grands espaces naturels...) et la richesse biologique locale avec une faune et une flore qui ont été dans beaucoup d'endroits relativement préservées.</p>	<p>-municipalité</p>		<p>-échelle de la ville</p>	<p>L'ensemble du patrimoine municipal est orienté et conçu suivant la notion de « gestion différenciée », qui fait une part importante au principe écologique d'entretien des espaces verts. Ceci s'inscrit ainsi dans une politique globale de développement durable de la ville.</p> <p>Cette gestion prend en compte à la fois le respect des ressources naturelles (eau, faune, flore) et le souci de l'enrichissement du milieu urbain.</p> <p>Par des méthodes plus douces, l'intervention du jardinier est raisonnée, ainsi l'emploi des produits phytosanitaires est-il limité strictement, ainsi que l'application des désherbants.</p> <p>Le compost produit au sein du service des espaces verts s'est peu à peu substitué à l'emploi classique des engrais chimiques.</p>
---------------------------------	---	----------------------	--	-----------------------------	---

	- Le Parc de Lunaret	-Ville		-échelle de la vile	<p>Le parc se présente comme une synthèse de toutes les espèces animales et végétales que l'on peut trouver dans le milieu méditerranéen au sens le plus large.</p> <p>Avec ses 80 hectares, il est aujourd'hui l'espace vert le plus vaste de Montpellier et un lieu de promenade privilégié des Montpelliérains. Il abrite non seulement le parc zoologique, mais aussi la réserve naturelle du Lez et une ferme pour enfants.</p>
	-Le centre horticole	-Ville		-échelle de la vile	<p>Chaque année, le service des espaces verts produit au Centre horticole de Grammont l'essentiel des plantes à massif pour les 195 massifs répertoriés sur l'ensemble de la commune. Ces aménagements, étudiés à chaque nouvelle plantation par les techniciens du service, sont répartis sur 89 lieux différents.</p> <p>En 2003, ce sont 399 000 plantes qui ont été installées.</p> <p>Plantes annuelles d'été : 160 000 Plantes bisannuelles d'hiver : 160 000 Plantes vivaces : 9 000 Cyclamen : 10 000 Bulbes : 60 000</p>

	-« Montpellier Main-verte »	- Municipalité - en particulier, J.L Roumégas, élu vert de Montpellier	-jardins partagés	Ville de Montpellier et quartier	- Un jardin partagé est un jardin de proximité qui permet de se retrouver dans un lieu convivial pour jardiner. Il est donc présenté comme un lieu ouvert sur le quartier qui favorise les rencontres entre les générations et les cultures. Il permet de tisser des relations entre les différents lieux de vie : écoles, clubs Age d'Or, résidences-foyers, centres de loisirs... - Plaquettes d'informations distribuées : « Montpellier est une ville verte et ouverte », « 741 hectares d'espaces verts aèrent la ville » ²⁴ .
	-Le projet de paysage à l'entrée de Montpellier à PORT MARIANNE propose une "structure végétale" à l'entrée de ville de Montpellier	-Ville -Agglomération	-Schéma Directeur des paysages du quartier Port Marianne		- Le projet a le grand intérêt d'avoir révélé le potentiel paysagé de PORT MARIANNE, trop souvent considéré comme le périurbain de Montpellier. Mais le fait de structurer l'espace public par le végétal est une substitution de cette structuration par le bâti ou le minéral (le découpage produit par les voiries ne permet pas d'autres usages). -Les voiries paysagées assurent le transit et la liaison entre chacune des pièces de cet immense manteau d'arlequin. - « Faire » la ville continue par la construction du paysage. - Les voiries sont aménagées en "parkway", en liaisons paysagères qui relient des secteurs.

	<p>-le PARC MARIANNE, espace vert de plus de 10 hectares</p>	<p>- Michel DESVIGNE et Christine DALNOKY, paysagistes</p>	<p>intégré au schéma d'aménagement d'ensemble des quartiers Jacques cœur et Odysseum</p>	<p>-échelle de la ville</p>	<p>- Espaces verts, bassin de rétention - A terme, un jardin sera constitué en plusieurs terrasses, avec des prairies et des bosquets. Sur les 4 hectares déjà réalisés, 555 arbres, des saules blancs, des chênes verts, des chênes blancs et des pins parasols ont été plantés. La partie située à l'est de la Lironde est déjà en partie terrassée et doit jouer le rôle de bassin tampon. Une prairie fleurie a déjà été réalisée et d'autres arbres plantés dans la continuité de part et d'autre de la Lironde. Les contrastes entre les aires arborées et les clairières ont été marquées par un jeu de densité et le choix des essences. - Le futur centre d'art contemporain y sera situé. Elles ont pour objet de poursuivre les cheminements piétonniers, de construire une passerelle de franchissement de la Lironde qui traverse le parc et d'installer du mobilier urbain : aire de jeux, bancs...</p> <p>- Observations sur le terrain : Le bassin de rétention et ses aménagements paysagers sont déjà réalisés mais le parc Marianne se résume pour l'heure à une allée de platanes et un bosquet d'arbres en friche. Le parc est occupé par des squatteurs et la propreté des lieux laisse à désirer.</p>
	<p>-résidentialisation de l'îlot OXFORD du Quartier Mosson</p>			<p>- échelle de la ville et du quartier</p>	<p>-mise en valeur des cheminements et des espaces verts internes. Des plantations ont été réalisées afin de donner une dimension paysagère au site.</p>

	<p>-Les jardins de la Lironde</p> <p>-Le jardin des plantes</p>	<p>-Ville -architecte Christian de Portzampac</p> <p>-Ville</p>		<p>- échelle de la ville et du quartier</p>	<p>-Ambition d'être une « cité jardin du 21^{ème} siècle»</p> <p>-les travaux ont commencé en 2003</p> <p>-grand espace végétal au cœur de la ville qui recense un grand nombre d'essences et d'espèces végétal)</p>
	<p>- Espace et PARC MALBOSC</p> <p>Implanté à flanc de coteau entre le quartier Mosson et les nouvelles habitations de Malbosc, ce parc de 30 hectares est présenté comme l'un des principaux futurs poumons verts de la ville.</p>	<p>-Conception du parc a été confiée après concours à l'agence locale TER</p> <p>-service espaces verts de la ville</p>		<p>-échelle de la ville</p>	<p>- la 1^{ère} partie des travaux, programmés en 5 tranches, a été livrée à l'été 2006. Il s'agit de 52 jardins familiaux de 120 m2.</p> <p>A terme, 70 autres jardins sont prévus</p>

	<p>-réhabilitation des milieux naturels (prairies herbacées, vestiges d'activités agricoles et aménagement d'espaces verts urbains avec des circulations plus urbaines et des pelouses de gazon ouvertes sur les seuils du parc</p>	<p>-Ville</p>		<p>-échelle de la ville</p>	<p>Architecture paysagère :</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'après le projet, dont la rédaction mérite d'être citée, « Oliveraies, amandaies, vergers et vignes présents sur le site et actuellement en friches seront conservés et nettoyés. Ils constitueront autant d'îlots, véritables points d'intérêts, pour les promeneurs qui chemineront sur les sentiers dont celui des crêtes offrira un splendide point de vue. Des belvédères boisés seront implantés en différents endroits, véritables stations de fraîcheur. Un traitement paysager à l'image des traversiers (agriculture en terrasses) sera proposé. Un jardin des senteurs, clin d'œil à l'agriculture ancienne, des talus arbustifs à thym, présenteront les différents types de paysages méditerranéens. Les trois premières tranches devraient être terminées à l'horizon 2007 ». - Observations de terrain : A l'heure actuelle, le parc n'a pas encore été restructuré, il ne constitue qu'un vaste espace naturel qui sert de décharge pour les travaux réalisés en contrebas (habitations).
--	---	---------------	--	-----------------------------	--

Cadre de vie, nuisances sonores, propreté

	Domaines d'actions	Acteurs impliqués dans le développement durable	Instruments	Echelles d'action	Cohérence entre discours et actions concrètes
-propreté de la ville	- Volet « cadre de vie » du projet GRAND COEUR*	- La municipalité - Des associations locales	- la Charte propreté, réalisée en liaison avec les associations et conseils de quartier,	- Echelle du quartier, du citoyen	-ravalement de façades et l'embellissement des monuments historiques - la mise en place de chartes (charte des terrasses, charte bruit, charte propreté) assimilée à l'élaboration de règles de vie communes
-propreté des espaces publics	-Propreté des lignes de tram et de bus	-TAM		-échelle du réseau de transport	- Engagement qualité au niveau de la propreté sur la 1 ^{ère} ligne du tram et la plus importante ligne de bus [n°15] (propreté

					intérieure et extérieure des bus, des arrêts...).
--	--	--	--	--	---

Énergie

	Domaines d'actions	Acteurs impliqués dans le développement durable	Instruments	Echelles d'action	Cohérence entre discours et actions concrètes
--	---------------------------	--	--------------------	--------------------------	--

<p>Maîtrise de la demande en électricité</p>	<p>-Volonté de la politique municipale</p>	<p>- Municipalité -Député-maire George Frêche - Maire-adjoint délégué à l'énergie - Création d'un poste d'élu délégué à la maîtrise de l'énergie, et création d'un service énergie.</p> <p>- Le Service Energie de la ville de Montpellier qui s'assure de la bonne utilisation des cahiers des charges à mettre dans les appels d'offres et/ou le suivi du travail des concepteurs. Il intervient de manière horizontale auprès des différents maîtres d'ouvrage de la Mairie pour toutes les questions concernant le chauffage, la climatisation des bâtiments communaux et de la maîtrise des usages spécifiques de l'électricité. Il met notamment l'accent sur la conception optimale des</p>	<p>Le secrétariat général de la ville a signé 2 notes de service :</p> <p>- La première s'adresse aux directeurs, chefs de service et responsables d'établissements communaux afin de diminuer les dépenses énergétiques. Elle concerne le chauffage et les consommations d'énergie des bâtiments communaux.</p> <p>-La deuxième, dite "basse énergie" s'adresse à tous les intervenants, internes ou externes, de la construction ou de la réhabilitation des bâtiments communaux. Les recommandations concernent aussi bien l'isolation thermique que le chauffage, l'orientation et la conception des parois, la ventilation, l'éclairage et l'eau chaude sanitaire. Cette approche nécessite une réflexion sur le coût global du bâtiment, incluant le prix de construction mais aussi les dépenses</p>	<p>-échelle de la ville</p>	<p>- La municipalité a mis en œuvre depuis le début des années 1980 une organisation interne qui vise à la cohérence des actions de maîtrise de l'énergie avec notamment la création d'un poste d'élu délégué à la maîtrise de l'énergie et la création d'un service énergie.</p> <p>- Une réflexion s'est développée sur l'organisation globale du système énergétique et des mesures ont été entreprises dans les différents domaines de compétence de la municipalité : patrimoine municipal, production et distribution, urbanisme et incitation des acteurs énergétiques.</p> <p>- En 1987, un 1^{er} bilan complet a montré que près de 2/3 des dépenses totales d'énergie des bâtiments communaux étaient liées aux consommations d'électricité (61%) soit 1,4 millions d'euros environ, celles relatives à l'éclairage public et aux feux tricolores étant de 1,6 millions d'Euros, soit un total de 3 millions d'Euros.</p> <p>L'électricité représentait donc 69% de l'ensemble des dépenses d'énergie de la municipalité.</p> <p>- Différentes mesures ont été prises ; sont en particulier mises en avant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • recrutement d'une personne chargée de la maîtrise de l'électricité, • regroupement de l'ensemble des factures d'électricité au Service Energie qui en assure un contrôle et un suivi informatisé, • optimisation tarifaire de tous les contrats, • mise en place progressive de lampes à haut rendement dans tous les bâtiments, en veillant à assurer les valeurs d'éclairage aux niveaux réglementaires, et suppression des lampes à incandescence dans les nouveaux bâtiments construits, • optimisation progressive des pompes, ventilateurs installés, notamment dans les anciens bâtiments où des surpuissances de 100% sont fréquentes • remplacement progressif de tous les systèmes de chauffage électrique existants par des installations de chauffage central à eau chaude au gaz moins coûteux en exploitation, • limitation maximale de la climatisation dans les nouveaux bâtiments par une architecture bioclimatique combinant inertie des parois, isolation et bonne gestion des apports solaires directs l'été, d'où un confort estival optimum. <p>Entre 1987 et 2000, on a pu réaliser une baisse :</p>
---	--	--	---	-----------------------------	--

		<p>-la Ville s'est associé à ce guide réalisé par la FNCCR (Fédération nationale des collectivités concédantes et régies), le WWF et l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) dans le cadre de la campagne « faisons vite, ça chauffe ». -habitants</p>	<p>- Le petit guide des économies d'énergies 2006</p>		
--	--	---	---	--	--

	-la bibliothèque municipale centrale d'Antigone	- SERM - Service Energie de la ville - architectes mandatés		-échelle du quartier	<p>- Lancement d'un concours dont le cahier des charges, très précis, intègre une demande de performance énergétique tant en hiver qu'en été. Les candidats savaient donc que le paramètre « maîtrise de l'énergie » était primordial dans l'attribution du marché.</p> <p>Les choix énergétiques ont été définis dès la phase d'esquisse. Le nouveau bâtiment devait obligatoirement être desservi par le réseau montpelliérain de chauffage et de climatisation qui alimente le quartier Antigone.</p> <p>Un logiciel a compilé les données fournies par les architectes et a reconstitué zone par zone et heure par heure le fonctionnement prévisible du bâtiment sur une année. Toutes les options techniques envisagées (choix des vitrages et des protections solaires, ventilation, etc.) ont été simulées et comparées pour optimiser les consommations d'énergie du bâtiment.</p> <p>Par rapport aux premières esquisses, les puissances installées ont été réduites de 30 à 40%. De plus, les dépenses annuelles pour la climatisation et le chauffage ont été divisées par deux.</p> <p>Mise en service de la bibliothèque effective en 2000.</p> <p>- Montpellier est une des deux villes françaises n'ayant toujours pas signé un contrat de concession de distribution avec EDF, l'ancien étant échu depuis 1965.</p> <p>En 2003, Montpellier refuse toujours, arguant que la distribution pourrait revenir à la municipalité en gestion directe (Régie), les réseaux électriques lui appartenant. Cependant, la loi de nationalisation de l'électricité votée en 1946 prévoit que, lorsqu'une municipalité a abandonné cette possibilité, elle ne peut la reconquérir.</p>
« Cogénération »	- Montpellier fait figure d'avant garde dans ce domaine car elle est la	-municipalité		-échelle du quartier	<p>- Ce réseau de chaleur et de climatisation a été créé sur le nouveau quartier d'Antigone conçu par Ricardo Bofill de 1979 à 1986. En 1996, une unité de cogénération au gaz naturel de 3,7 MW électrique et 4,5 MW thermique a été installée. Une unité de tri-génération composée de deux moteurs de co-</p>

	seule ville en France à posséder et développer un réseau de chaleur et de climatisation				génération de 6,3 MW électriques, 6,4 MW de chaleur et d'un groupe froid à absorption à eau chaude d'une puissance frigorifique de 1,44 MW a été mise en service à la fin de l'année 2000.
Energies renouvelables	-le futur Hôtel de ville, sur les rives du Lez, dans le quartier des Consuls de Mer	-construit par Jean Novel -municipalité			- Cet équipement se veut exemplaire dans sa conception au plan écologique par l'utilisation des énergies renouvelables.

Pollution

	Domaines d'actions	Acteurs impliqués dans le développement durable	Instruments	Echelles d'action	Cohérence entre discours et actions concrètes
« Eco-mobilité »	-des transports collectifs non-polluants	- La municipalité - La communauté d'agglomération	-la Ville a mis en place un plan de déplacements entreprises (PDE). Pour inciter ses agents à utiliser les transports en commun, la Ville prend en charge 40% du montant de l'abonnement auxquels s'ajoutent 10% de participation de Montpellier	Echelles de la ville et de l'agglomération	<ul style="list-style-type: none"> - réduction du trafic automobile sans pénaliser les habitants. - développement de solutions alternatives à l'automobile. - Le tramway d'abord (<i>cf. supra</i>), dont la première ligne compte 115 000 voyageurs par jour et qui a fêté en mars 2005 son 100 millionième voyageur. - Parallèlement, Montpellier remplace tous ses bus au gazole par des véhicules au gaz naturel. C'est déjà effectif pour plus de la moitié du parc et le sera pour l'intégralité en 2006 -Des parkings aux têtes de station de tramway, l'allongement des pistes cyclables sont d'autres

			Agglomération.		mesures prises pour améliorer la circulation à Montpellier. - Enfin, Montpellier est membre du réseau Energie-Cités visant à promouvoir la maîtrise de l'énergie.
--	--	--	----------------	--	--

Action sur le bâti

	Domaines d'actions	Acteurs impliqués dans le développement durable	Instruments	Echelles d'action	Cohérence entre discours et actions concrètes
HQE	Construction de nouveaux bâtiments en HQE	-la municipalité	HQE	Ville de Montpellier	Affichage dans le journal municipal : « nouvelles écoles pour la rentrée [...] réalisées en HQE » ²⁵

Participation citoyenne

	Domaines d'actions	Acteurs impliqués dans le développement durable	Instruments	Echelles d'action	Cohérence entre discours et actions concrètes
Concertation dans le domaine des transports	-rencontre avec les communes et avec les habitants	-TAM -municipalité -agglomération -habitants, associations		-Echelle de l'agglomération	<p>- 5 réunions d'information ont été programmées pendant l'été 2002 dans les quartiers le long de la future ligne 2 du tram.</p> <p>- Discours de la TAM se voulant ouverte à la concertation citoyenne, formalisée ou non : « quand on avait la compétence transport scolaire, on allait voir toutes les communes au mois de juin pour voir tout ce qui allait et ce qui n'allait pas, sans procédure formelle, en relation directe soit avec les élus, soit avec des associations » « Pour la commune de Lattes on a modifié la ligne l'année dernière, suite à la demande des élus qui ont relayé la demande des personnes de la commune.</p>

					<p>Là, on a fait une restructuration qui s'est très bien passée, dont on est fier ²⁶».</p> <p>Dans les faits, l'agglomération s'est fait rappeler à l'ordre par les commissaires enquêteurs du PDU pour non- concertation sur le tracé de la ligne 2 et pour ne pas avoir analysé la proposition de tracé du Collectif tramway.</p>
Mobilisations collectives	<p>-mobilisation d'associations dans le domaine des transports, notamment sur le tracé de la ligne 2 du tram (notamment sur la « boucle du Lez »)</p> <p>- Contestent le tracé de la ligne 2 et défendent un tracé desservant 10 communes, plus direct et réalisable avec la même enveloppe budgétaire. Lutte contre le passage par la « boucle du Lez » : souhaitent que le tracé passe en centre ville au lieu de le contourner. Pour ce collectif, la desserte du jardin des plantes, du parc du Peyrou et des</p>	<p>- le « Collectif Tramway », composés de diverses associations de commerçants, de riverains, de l'association Geftram et vélocité, ADTC 34 (antenne locale de la FNAUT)...qui représente environ 1500 personnes</p>			<p>-Mise en place d'un stand d'information sur la place de la Comédie pendant deux ans et récolte 7300 signatures</p> <p>- Manque d'écoute ressenti : « dans les réunions de concertation, on ne nous laissait pas prendre la parole », « les élus choisissaient de petites salles pour les réunions quand ils savent qu'il allait y avoir une grosse mobilisation », se souvient cet associatif²⁷.</p> <p>- N'ont pas obtenu de modification du tracé mais ont obtenu un projet de ligne 4 pour le futur et une voie unique sur une partie du parcours de la ligne 2.</p> <p>- Constat qu'à Montpellier la démocratie locale s'aiguise dans le conflit, et que le tram constitue à ce titre aussi un enjeu saillant, car aussi construit comme tel par les pouvoirs publics locaux dans leur communication institutionnelle</p>

	commerces de ce secteur serait un choix plus judicieux				
--	--	--	--	--	--

Rapport entre le centre et les périphéries

Domaines d'actions	Acteurs impliqués dans le développement durable	Instruments	Echelles d'action	Cohérence entre discours et actions concrètes
-transports	-L'agglomération -la TAM		-échelle de l'agglomération	<p>- Beaucoup de communes se développent (Jacoux, Lattes). Développement de pôles. Volonté de développer économiquement l'ensemble de l'agglomération.</p> <p>- Les flux se concentrent vers Montpellier et le centre. Création d'une ligne de rocade appelée la « ronde », qui permet de relier des secteurs éclatés et fonctionne bien. 2 autres lignes sur l'extérieur, développées cette année 2007, qui permettent de relier la ligne 2 au terminus de Jacou à la fac de Lettres par la ligne 22...</p>

Déchets

	Domaines d'actions	Acteurs impliqués dans le développement durable	Instruments	Echelles d'action	Cohérence entre discours et actions concrètes
--	--------------------	---	-------------	-------------------	---

<p>Politique globale de collecte et de nettoyage de la ville</p>	<p>-tri sélectif</p> <p>Avec le programme Demeter, Montpellier Agglomération favorise le traitement et la valorisation des déchets ménagers. Le tri sélectif est composé de plusieurs volets.</p> <p><i>Les poubelles vertes</i>, destinées aux emballages ménagers, vides propres et sans bouchons, équipent un tiers des foyers de l'agglomération.</p> <p><i>Les points verts</i> sont constitués de conteneurs à verre et à papier : la ville de Montpellier en compte quatre cents.</p> <p><i>Les points propreté</i>. Il s'agit de dix huit centres de collecte répartis sur l'agglomération (quatre à Montpellier), pouvant recevoir des objets encombrants, des végétaux, des gravats, des batteries et huiles de vidange... Depuis juin 2005, la carte Pass'Agglo est nécessaire pour accéder aux 18 points propreté de l'agglomération.</p> <p><i>Les composteurs individuels</i>. Les usagers qui le souhaitent peuvent disposer d'un composteur individuel destiné à la transformation des déchets organiques (feuilles, branchages, pelures de fruits...) en compost.</p>	<p>-municipalité</p> <p>-agglomération</p> <p>- Régie pour le traitement des produits ménagers dans le secteur ouest (« presque HQE », avancent des fonctionnaires locaux, signe de l'ambiguïté des appropriations locales des labels environnementaux)²⁸.</p>	<p>-Programme DEMETER</p> <p>-plan départemental</p>	<p>-échelle de la ville</p> <p>-échelle de l'agglomération</p>	<p>- Privilégie la collecte sélective</p> <p>- Des containers verts, des points de propreté pour apport volontaire sont à disposition et la collecte des encombrants devant le domicile se fait sur simple appel téléphonique.</p> <p>Montpellier Agglomération distribue également des <i>sacs-cabas</i> dans les maisons de l'agglomération pour contribuer à l'élimination progressive des sacs plastiques.</p> <p>« Le problème des ordures n'est toujours pas résolu, on ne récupère pas tout le vert, ni le fer » ; « Tout est fait pour retarder la fermeture du centre d'enfouissement près de la mer », nuancent sérieusement certains associatifs²⁹.</p> <p>- Décharge en zone imperméable sur le temps long : une pollution limitée des sols mais nécessité de trouver une autre solution par manque de capacité de stockage.</p> <p>- Tri sélectif complexe : au niveau des ménages il fonctionne bien, mais moins au niveau des entreprises. Les débuts ont été peu concluants, notamment avec l'appellation « centre de tri ». On a inversé la nomination en « point de propreté » et désormais cette gestion globale se révèle plus efficiente. Aujourd'hui il y a plus de dépôts, mais il faut traiter 400kg/an/habitants de déchets. Grande polémique par rapport au traitement des déchets ultimes.</p> <p>-efforts importants en ce qui concerne les déchets. Coût de plusieurs millions d'euros depuis le lancement.</p> <p>Cette politique est controversée sur ce thème jusqu'à ce qu'il y ait une filière mise en œuvre qui valorise au mieux les déchets. L'agglomération a la compétence des déchets ménagers, depuis la collecte</p>
---	--	---	--	--	--

	-Usine de Méthanisation	agglomération		-Echelle de l'agglomération	<p>Avancée comme novatrice, mais ne fait pas l'unanimité sur place, ni sur sa portée réelle ni sur le principe même :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « On n'est pas sûr que ce procédé fonctionne avec autant de quantité de déchets, ce système n'est pas fait à la base pour une grande ville ³² » - « La nouvelle usine de méthanisation : inefficace et coûteuse », d'après un partisan UMP³³. - « On n'est pas sûr que ce procédé fonctionne avec autant de quantité de déchets, ce système n'est pas fait à la base pour une grande ville ³⁴ » - « la nouvelle usine de méthanisation : inefficace et coûteuse », d'après un partisan UMP³⁵
--	-------------------------	---------------	--	-----------------------------	---

Sources

Rapports POPSU

- Rapport Juin 2004
- Rapport Juin 2005
- Rapport intermédiaire, Décembre 2005
- Note d'avancement Juin 2006
- Rapport intermédiaire, Décembre 2006

Documentation rassemblée lors du séjour de recherche à Montpellier (du 27/02 au 03/03 2007)

- **Ville de Montpellier**

Journal « Montpellier notre ville »

- juillet/août 2006
- octobre 2006
- décembre 2006
- janvier 2007
- février 2007

Plaquettes d'information

- Montpellier plan 2007/2008
- Montpellier main verte !
- Montpellier main verte ! programme d'animation mai/juin
- Réaménager Les boulevards Ledru Rollin et du Jeu de Paume Grand cœur
- Parc zoologique de Lunaret

- **Communauté d'agglomération de Montpellier**

Bulletin d'information de Montpellier « Vivement »

- hiver 2006

Journal de l'agglomération « Harmonie »

- février 2007

Plaquettes d'information

- 1965-2005 40 ans d'actions et de succès
- vivez connecté le 8 janvier 2007 avec Hérault transport et Montpellier agglomération
- Les maisons de l'agglomération
- Eco infos, la lettre d'information économique de Montpellier Agglomération
- Le service public d'assainissement Non collectif sur le territoire de Montpellier agglomération
- La poubelle verte, mode d'emploi
- La poubelle jaune, mode d'emploi
- L'écolothèque
- Les points de propreté
- Gaspiller, non merci, je composte
- Guide pratique du tri
- Gestion des temps
- En bus, en tramway ou à vélo... croquez la ville à volonté !
- L'unité de méthanisation

- **La TAM (transport de l'agglomération de Montpellier)**

Plaquettes d'information

- TAM vélo
- Parkings tramway
- Points de vente
- Forfait jeunes
- Tarifs 2007
- Forfaits pour tous
- tarifs demandeurs d'emploi
- tarifs personnes handicapées et invalides de guerre
- tarifs carte d'or

Horaires

- horaires 15
- horaires Tram 2
- horaires Tram 1

- gagnez du temps, recharger votre carte aux distributeurs automatiques
- l'amigo bus de nuit

Autres documents

- 130 ans de transports dans l'agglomération de Montpellier (donné lors de l'entretien à la TAM)

- **Département de l'Hérault**

- l'Hérault à vélo

- **Quotidiens**

« Montpellier plus » quotidiens gratuits distribués près du Polygone

- mercredi 28 février 2007
- vendredi 2 mars 2007

Le « Midi libre »

- jeudi 1^{er} mars

Notes

*Projet global de réhabilitation et de valorisation du centre-ville, reconquête du centre ville, pose la question du renouvellement urbain et introduisent celle de la densité (Nouveau Saint Roch, mais aussi Saint Charles, OPAH, logements sociaux...)

**Extension vers l'est de la ville

- ¹ Entretien avec deux fonctionnaires de l'agglomération, chargés de l'environnement et des transports.
- ² Entretien avec un représentant du Collectif tramway (mobilisation contre le tracé de la ligne 2 du tram)
- ³ Entretien avec un responsable marketing de la TAM (Transports de l'agglomération Montpelliéraine)
- ⁴ Entretien avec deux fonctionnaires de l'agglomération, chargés de l'environnement et des transports.
- ⁵ Entretien avec un responsable marketing de la TAM (Transports de l'agglomération Montpelliéraine).
- ⁶ Entretien avec un représentant du Collectif tramway (mobilisation contre le tracé de la ligne 2 du tram).
- ⁷ Extrait d'un article du journal associatif « l'agglorieuse », hors-série du mercredi 21 mai 2003.
- ⁸ Extrait d'un article du journal associatif « l'agglorieuse », hors-série du mercredi 21 mai 2003.
- ⁹ Entretien avec un responsable marketing de la TAM (Transports de l'agglomération Montpelliéraine).
- ¹⁰ Entretien avec un responsable marketing de la TAM (Transports de l'agglomération Montpelliéraine).
- ¹¹ Entretien avec un responsable marketing de la TAM (Transports de l'agglomération Montpelliéraine).
- ¹² Entretien avec un représentant du Collectif tramway (mobilisation contre le tracé de la ligne 2 du tram).
- ¹³ Entretien avec un représentant du Collectif tramway (mobilisation contre le tracé de la ligne 2 du tram).
- ¹⁴ Entretien avec un responsable marketing de la TAM (Transports de l'agglomération Montpelliéraine).
- ¹⁵ Entretien avec un responsable marketing de la TAM (Transports de l'agglomération Montpelliéraine).
- ¹⁶ Entretien avec un responsable marketing de la TAM (Transports de l'agglomération Montpelliéraine).
- ¹⁷ Entretien avec un responsable marketing de la TAM (Transports de l'agglomération Montpelliéraine).
- ¹⁸ Plaquette d'information « TAM vélo »
- ¹⁹ Entretien avec un représentant du Collectif tramway (mobilisation contre le tracé de la ligne 2 du tram).
- ²⁰ Journal « Montpellier notre ville », N° de juillet/août 2006, p. 15, 29
- ²¹ Entretien avec deux fonctionnaires de l'agglomération, chargés de l'environnement et des transports.
- ²² Entretien avec deux fonctionnaires de l'agglomération, chargés de l'environnement et des transports.
- ²³ Entretien avec deux fonctionnaires de l'agglomération, chargés de l'environnement et des transports.
- ²⁴ Plaquettes d'information : « Montpellier main verte ! » et « Montpellier main verte ! Programme d'animation mai/juin ».
- ²⁵ Journal « Montpellier notre ville », N° de juillet/août 2006, p. 14
- ²⁶ Entretien avec un responsable marketing de la TAM (Transports de l'agglomération Montpelliéraine).
- ²⁷ Entretien avec un représentant du Collectif tramway (mobilisation contre le tracé de la ligne 2 du tram).
- ²⁸ Entretien avec deux fonctionnaires de l'agglomération, chargés de l'environnement et des transports.

-
- ²⁹ Entretien avec un représentant du Collectif tramway (mobilisation contre le tracé de la ligne 2 du tram).
- ³⁰ Entretien avec deux fonctionnaires de l'agglomération, chargés de l'environnement et des transports.
- ³¹ Entretien avec deux fonctionnaires de l'agglomération, chargés de l'environnement et des transports.
- ³² Entretien avec un représentant du Collectif tramway (mobilisation contre le tracé de la ligne 2 du tram).
- ³³ Journal « Montpellier notre ville », N° d'octobre 2006, p.19.
- ³⁴ Entretien avec un représentant du Collectif tramway (mobilisation contre le tracé de la ligne 2 du tram)
- ³⁵ Journal « Montpellier notre ville », N° d'octobre 2006, p.19