

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DO PORTO

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

Pedro Borges da Silva

O SCOT DE MONTPELLIER



2008/2009

O SCOT DE MONTPELLIER

Pedro Borges da Silva

Dissertação de Mestrado orientada pelo Professor Doutor Álvaro António Gomes Domingues

AGRADECIMENTOS

Ao meu pai, à minha mãe pelo esforço e dedicação para que eu pudesse prosseguir os meus estudos.

À minha querida irmã, sempre presente nos momentos mais difíceis.

Aos tios Olívia e Ilídio, Ermelinda e Augusto, primos Paulo e José Rodrigo pelo apoio durante o período Erasmus em Paris.

Ao futuro cunhado Paulo Correia pelo contributo com o inglês.

Ao meu orientador Professor Doutor Álvaro Domingues pelo apoio prestado na elaboração deste trabalho.

A todos os professores da FAUP que contribuíram para a minha formação como Arquitecto.

ÍNDICE

SIGLAS	5
ABSTRACT	
Versão em inglês	6
Versão em português	7
INTRODUÇÃO	8
1 – DA CIDADE AO URBANO: o desafio da regulação à grande escala	
1.1 A MUDANÇA DE ESCALA	11
1.2 DO PROJET URBAIN AO PROJET D’AGGLOMÉRATION	18
2 – SUSTENTABILIDADE	
2.1 O DESAFIO URBANÍSTICO DA SUSTENTABILIDADE:	20
- Social, Económico e Ambiental	
3 – O SCOT DE MONTPELLIER	
3.1 MONTPELLIER COMO MUNICÍPIO CENTRO DA AGLOMERAÇÃO	26
3.2 DEFINIR O PERÍMETRO	32
3.3 O QUE É O SCOT?	34
3.4 A INICIATIVA “SCOT-MODELOS”	38
3.5 AS ETAPAS DO PROJECTO SCOT DA AGLOMERAÇÃO DE MONTPELLIER	40
3.5.1 DIAGNÓSTICO DO SCOT	42
- O desenvolvimento	42
- O meio ambiente	44
- O ordenamento	48
3.5.2 PROJET D’AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	52
- Os valores Ambiental, Social e Económico	52
- Os fundamentos do <i>Schéma de Cohérence Territoriale</i>	58
- Os sítios estratégicos	66
3.5.3 O DOCUMENTO DE ORIENTAÇÕES GERAIS	72
- As três coerências	72
- Os grandes equilíbrios espaciais	74
- Os objectivos das políticas públicas de ordenamento	84
- Os planos de sector	96
- Execução e verificação	98
3.6 O URBANISMO DO TRAMWAY	102
3.7 DEZ RAZÕES PARA ELABORAR UM SCOT	105
3.8 COMUNICAR O PROJECTO: A INTERNET	107

4 – A PLANIFICAÇÃO À ESCALA DA AGLOMERAÇÃO

4.1 O CONCEITO DE COERÊNCIA 109

- Mobilidade, Ambiente, Intermunicipalidade, Micro/Macro escala

CONCLUSÃO 114

BIBLIOGRAFIA 117

ÍNDICE ICONOGRÁFICO 122

ANEXOS 126

SIGLAS

CA	Communauté d'Agglomération
CC	Communauté de Communes
CU	Communauté Urbaine
CAM	Communauté d'Agglomération de Montpellier
DOG	Document d'Orientations Générales
DTA	Directive Territoriale d'Aménagement
ENSAM	École Nationale Supérieure d'Architecture de Montpellier
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
HLM	Habitation Loyer Modéré
INRA	Institut National de la Recherche Agronomique
LOF	Loi d'Orientation Foncière
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PAZ	Plan d'Aménagement de Zone
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PIG	Projet d'Intérêt Général
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
POS	Plan d'Occupation des Sols
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SD	Schéma Directeur
SDA	Schéma Directeur d'Assainissement
SDAP	Schéma Directeur d'Assainissement Pluvial
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SHON	Surface Hors Oeuvre Nette
SRU	Solidarité et Renouvellement Urbain
SS	Schéma de Secteur
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZUP	Zone à Urbaniser en Priorité

ABSTRACT – versão em inglês

“In 40 years, while the population has doubled (from 200 000 to 400 000 inhabitants), the urban space has risen by 10 fold (from 1 000 to 10 000 ha). The struggle against urban expansion is nowadays a priority.”¹

Montpellier’s attractiveness has favored a fast and extensive growth of the city and its neighboring towns in the last decade. This has led to the destruction of hundreds of hectares of agricultural land, wineries and woods. 100 000 new inhabitants are foreseen by 2020 due to the 1.6 % demographic growth per year. This demographic will affect the whole community. Therefore, to achieve an orderly growth of the territory from which Montpellier is the center city, the Agglomeration Community of Montpellier created between 2003 and 2006 their *Schéma de Cohérence Territoriale* (SCOT). This work, achieved with a multidisciplinary team represented by urban architect Bernard Reichen was the first to exist in France becoming part of the SCOT-models initiative. It is a strategic document that allows better articulation, in time and space, to the scale planning of an urban community, an agglomeration or a town. SCOT is the result of a strong political consensus between the several towns that constitute the community. It coordinates urban documents to the scale of town and those of the community at the same time being consistent with the Government objectives and programs.

SCOT is comprised of three large steps: a diagnosis based on the knowledge and analysis of the land in order to define and explain the issues to be approached, a territory ordering project that allows sustainable development, structured by environmental, social and economic values, that give the orientation lines for the territory ordering, a document of general guidelines, that establishes the basis of the land organization in the form of a written document or graphic representation.

The primary objectives of the Montpellier SCOT are to set the fundamental guidance for the territory ordering in such a way as to respect the balance between nature and city, to coordinate different public policies (mainly housing and public transports) on different scales and to stop urban fragmentation and expansion. There are established limits and intensities for the urban growth development associated with urban reinvestment and a new mean of urban mobility – the tramway. The tramway articulated with other forms of mobility should promote a generalized use of public transportation and at the same time reduce the dependence on the automobile.

The challenge of SCOT is in the definition of the major guidelines for development of a community over the next 10 to 20 years by discussing multiple questions of common interest that exceed the scale of the town.

¹ www.montpellier-agglo.com. Communauté d’Agglomération de Montpellier – SCOT, Schéma de Cohérence Territoriale. Dossier de presse, Mercredi 15 février 2006, p. 4.

ABSTRACT – versão em português

“Em 40 anos, enquanto a população foi multiplicada por 2 (de 200 000 a 400 000 habitantes), o espaço urbanizado foi multiplicado por 10 (de 1 000 a 10 000 ha). A luta contra a extensão urbana é portanto hoje uma prioridade.”¹

A forte atractividade de Montpellier favoreceu nas últimas décadas um rápido e extensivo crescimento da cidade e dos municípios próximos a esta, levando à destruição de centenas de hectares de terrenos agrícolas, vitícolas e arborizados. Com um crescimento demográfico de 1.6 % por ano são previstos 100 000 novos habitantes em 2020. Esta previsão demográfica afectará toda a comunidade, logo para conseguir um crescimento ordenado do território no qual Montpellier é a cidade-centro a Comunidade de Aglomeração de Montpellier criou entre 2003 e 2006 o seu *Schéma de Cohérence Territoriale* (SCOT). Este, da autoria de uma equipa pluridisciplinar representada pelo arquitecto e urbanista Bernard Reichen foi o primeiro a ser elaborado em França, integrando-se na iniciativa SCOT-modelos. É um documento estratégico que permite melhor articular, no tempo e no espaço, a planificação à escala de uma comunidade urbana, de aglomeração ou de município. É o resultado de um forte consenso político entre os diversos municípios que compõem a comunidade. Coordena documentos de urbanismo à escala do município e da comunidade ao mesmo tempo que é coerente com os objectivos e programas do Estado.

O SCOT é composto por três grandes etapas: um diagnóstico que consiste no conhecimento e análise do território de modo a definir e esclarecer as grandes temáticas a abordar; um projecto de ordenamento e desenvolvimento sustentável estruturado segundo os valores ambiental, social e económico que propõe as grandes orientações de ordenamento; um documento de orientações gerais que define as grandes orientações da organização do espaço sob a forma de documento escrito ou gráfico.

O SCOT de Montpellier tem como principais objectivos fixar as orientações fundamentais de ordenamento de modo a respeitar o equilíbrio entre cidade e natureza, coordenar diversas políticas públicas (habitação e transportes principalmente) de diversas escalas e conter a extensão e fragmentação urbana. São definidos limites e intensidades de desenvolvimento do crescimento urbano, sob a forma de extensão e reinvestimento urbano associado a uma nova forma de mobilidade urbana – o tramway – que articulado com outras formas de mobilidade deverá promover a intermodalidade e contribuir para a diminuição da dependência automóvel.

O desafio do SCOT está em definir as grandes orientações de desenvolvimento de uma comunidade nos próximos 10 a 20 anos abordando uma pluralidade de questões de interesse comum que ultrapassam a escala do município.

¹ www.montpellier-agglo.com. Communauté d'Agglomération de Montpellier – SCOT, Schéma de Cohérence Territoriale. Dossier de presse, Mercredi 15 février 2006, p. 4.

INTRODUÇÃO

O ano lectivo 2007/2008, correspondente ao meu 5º ano foi realizado na *École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville*. No 2º semestre foi-me possível desenvolver um projecto urbanístico no *Studio Villes en transformations* orientado pelos arquitectos Marc Breitman e Paola Falini no qual se devia propor um novo quarteirão na cidade de Paris. A elaboração desta proposta levou à reflexão sobre o papel do urbanismo no processo de elaboração de tecido urbano na cidade existente. As questões colocadas ao longo deste trabalho e uma vontade em aprofundar os conhecimentos no campo da urbanística incentivaram que a escolha do tema estivesse relacionado com o processo de planeamento. O SCOT de Montpellier, tema proposto pelo Professor Doutor Álvaro Domingues foi o escolhido para a elaboração desta Dissertação de Mestrado.

OBJECTO DE ESTUDO

O interesse suscitado pela proposta do Professor Doutor Álvaro Domingues e o desconhecimento total na matéria levou à escolha do SCOT de Montpellier como objecto de estudo. O domínio da língua francesa revelou ser o segundo grande obstáculo para abordar o tema uma vez que são raras as publicações em língua portuguesa. Foi através dos sites do município e da Comunidade de Aglomeração de Montpellier (www.montpellier.fr e www.montpellier-agglo.com respectivamente) que tive acesso aos primeiros documentos gráficos e escritos.

OBJECTIVO

Uma vez que o SCOT de Montpellier me era totalmente desconhecido o objectivo principal deste trabalho foi aprofundar os meus conhecimentos na área da planificação territorial à escala de uma comunidade. Foi necessário analisar inicialmente o contexto que levou à criação de tal documento estratégico de planificação para posteriormente entender como é estruturado, qual o seu papel para com outros documentos de planeamento e quais os seus objectivos perante uma comunidade.

METODOLOGIA

O trabalho está estruturado em 4 capítulos sendo o terceiro, o que corresponde ao SCOT da Comunidade de Aglomeração de Montpellier o de maior importância.

Os dois primeiros capítulos têm como função uma breve contextualização do capítulo seguinte. No primeiro capítulo é feita uma abordagem aos factores que tornaram possível a passagem do estado de cidade para urbano e aos documentos de planeamento criados para responder de forma ordenada a este processo de ocupação do território. O segundo capítulo aborda a questão da sustentabilidade à escala de uma comunidade segundo os aspectos sociais, ambientais e económicos de modo a definir os grandes desafios colocados ao urbanismo.

O terceiro capítulo é dedicado ao SCOT da Comunidade de Aglomeração de Montpellier. Inicialmente surgiu a necessidade em fazer uma análise quanto às origens da cidade de Montpellier e as diversas causas que influenciaram ou determinaram o seu crescimento. Seguidamente é feita uma referência quanto ao perímetro de intervenção do SCOT, ao seu significado e a forma como surgem os primeiros modelos em França. Após um conhecimento prévio do mesmo é feita de forma mais aprofundada uma análise estruturada segundo as suas três grandes componentes: o Diagnóstico, o Projecto de Ordenamento e Desenvolvimento Sustentável e o Documento de Orientações Gerais. Neste capítulo, o recurso constante aos principais artigos do código de urbanismo francês que fazem referência ao SCOT e aos seus documentos gráficos, surge como um apoio importante para uma melhor compreensão do mesmo.

No quarto e último capítulo pretende fazer-se uma síntese do que foi desenvolvido anteriormente quanto à planificação à escala da aglomeração segundo os conceitos que lhe estão associados: mobilidade, ambiente, intermunicipalidade e micro/macro escala.

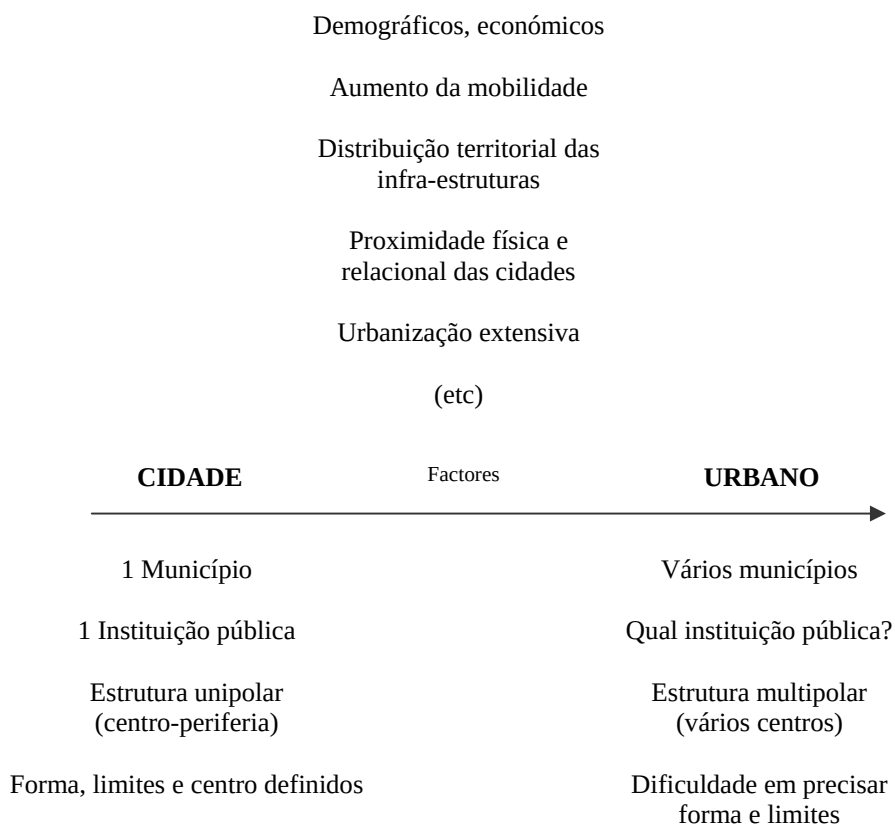


Fig. 01 – Passagem do modelo de cidade para urbano

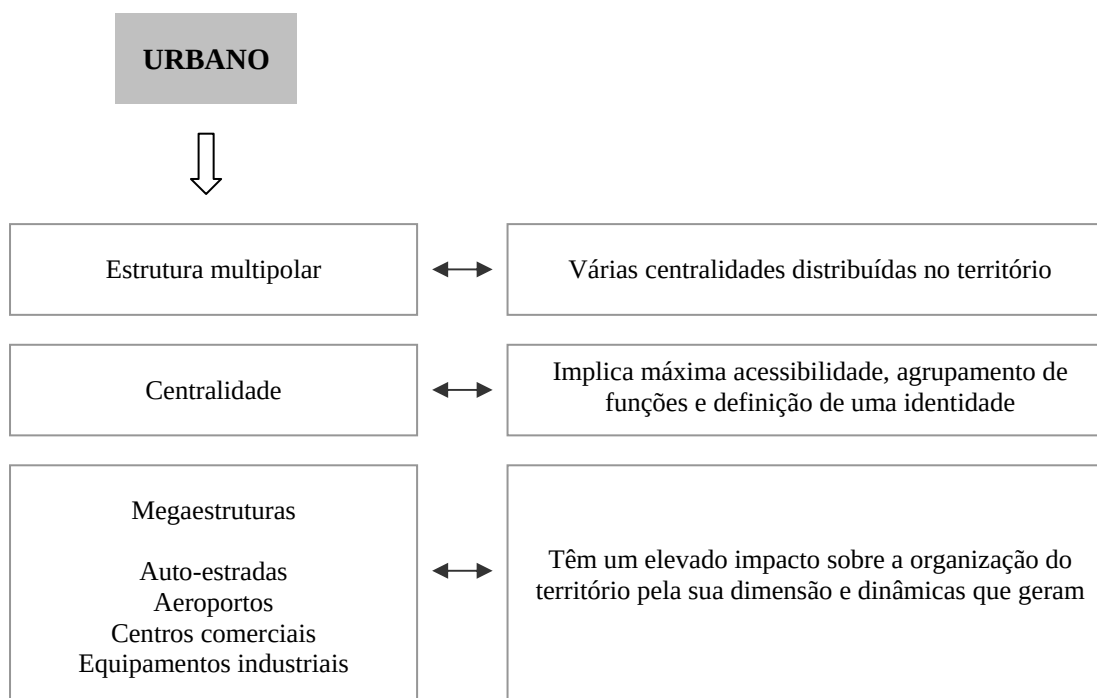


Fig. 02 – O impacto das megaestruturas na organização do território

1. DA CIDADE AO URBANO: o desafio da regulação à grande escala

1.1 A MUDANÇA DE ESCALA

São vários e de naturezas muito diversas os factores que contribuíram para o crescimento da cidade em superfícies cada vez mais extensas. Se uma cidade é um organismo complexo, o relacionamento entre várias dificulta ainda mais a gestão das mesmas. Para melhor entender como e de que forma se deu a passagem do estado de cidade para urbano pretendo esclarecer primeiro estes dois conceitos abordando-os quanto ao seu **limite**, **forma** e noção de **centralidade**.

Limite

“Aí onde pensamos que a cidade termina, é de facto onde recomeça.”¹

O crescimento das cidades foi muitas vezes limitado por vários elementos e de origens muito diversas. A necessidade do recurso à água foi um factor determinante de fixação da população junto aos rios. Estes tornaram-se num meio de comunicação e transporte mas ao mesmo tempo condicionaram o crescimento da cidade. Por outro lado, as muralhas das cidades fortificadas representaram durante vários séculos um limite controlado de extensão das mesmas. Com o decorrer do tempo, a cidade abre-se e passou a construir-se fora destes limites.

O transporte colectivo resultante da Revolução Industrial como a locomotiva revolucionou o conceito de mobilidade. O acelerado crescimento das grandes cidades industriais e a sua incapacidade para dar resposta ao elevado êxodo rural deram origem a novas cidades na periferia, pois era agora possível percorrer grandes distâncias em pouco tempo. A cidade começou então a ser estruturada em função de grandes vias de comunicação. A chegada do automóvel introduziu uma nova dinâmica na cidade e fomentou a sua expansão.

“Do mesmo modo que o elevador tornou possível a torre, o automóvel permitiu que os cidadãos vivam afastados do centro das cidades e facilitou a divisão das actividades quotidianas em compartimentos, separando as oficinas dos comércios e estas das habitações.”²

Os limites administrativos da cidade são bem definidos mas a realidade é bem diferente. É cada vez mais difícil, dada a continuidade entre as malhas urbanas de diferentes cidades, saber onde começam e onde acabam. As cidades crescem, desenvolvem-se umas em função de outras. A proximidade física favorece o relacionamento, dificultando a gestão e a previsão de crescimento das

¹ Pier Paolo Pasolini in Mangin, David – La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine, p. 10.

² Rogers, Richard – Ciudades para un pequeño planeta, p. 35.

mesmas. A dificuldade em precisar limites quando se fala num território urbano está na definição de uma área de influência na qual se geram dinâmicas que afectam a sua totalidade.

Existem actualmente diversos instrumentos de planificação da cidade que tem como objectivo orientar o seu crescimento, mas será que estes instrumentos, limitados a um perímetro meramente administrativo conseguem ordenar um crescimento urbano que ultrapassa a escala do município?

“A planificação urbana reconhece-se já como uma prática interdisciplinar que não está estritamente limitada às fronteiras da cidade. Cada vez mais, os urbanistas consideram a cidade como uma soma desta com os núcleos adjacentes e o seu contexto regional. Em muitos casos, as zonas de planificação expandiram-se a regiões urbanas (...), nas quais a cidade, a agricultura, a economia e a envolvente são consideradas em paralelo, e nos quais a planificação é baseada em objectivos estratégicos a longo prazo.”³

Os espaços entre cidades são espaços muito activos que estão sujeitos a uma forte pressão por parte da urbanização. O desafio da urbanística está na sua capacidade em coordenar grandes áreas urbanas privilegiando o urbanismo dos traçados antes que o urbanismo de sectores.

Forma

“Ao nível formal, a urbanização toma uma carácter extensivo e fragmentado – por contraposição à urbanização intensa e espacialmente contígua da “cidade” – tornando quase impossível precisar forma, limites e padrões estáveis e legíveis de estrutura (...).”⁴

A nível formal existe uma clara distinção entre cidade e urbano. Se na primeira, a densidade de urbanização permite uma leitura fácil da sua forma, o carácter extensivo e fragmentado da urbanização a nível urbano dificulta a definição de uma forma. À escala urbana encontram-se grandes espaços naturais, assim como aglomerados com densidades muito variáveis ou simplesmente a ocupação é feita aleatoriamente em função das infra-estruturas de mobilidade dando origem a territórios muito irregulares quanto à sua ocupação. Dada a natureza muito diversificada dos componentes de um território urbano (infra-estruturas de mobilidade, comunicação, informação, megaestruturas) e a pluralidade de imagens que este pode ter, a definição de forma deve ser o resultado de uma análise sobre o modo como as diferentes realidades interagem entre si. Só faz sentido associar uma forma a uma área urbana se na realidade as diferentes estruturas que compõem esse território participam na dinâmica de crescimento e desenvolvimento das mesmas.

³ Rogers, Richard – Ciudades para un pequeño planeta, p. 170.

⁴ Domingues, Álvaro – Da Cidade ao Urbano: a urbanização extensiva, p. 6.

Centralidade

Segundo o modelo unipolar, uma cidade – um centro, a condição de centro implicava máxima acessibilidade, pluralidade de funções e a existência de uma identidade associada a valores históricos e patrimoniais. O centro histórico da cidade é o modelo de referência deste modelo de centralidade. Este perdeu importância em função de novas centralidades, pontos estruturantes do crescimento da cidade.

As relações, no entanto, mudaram de escala pois deixaram de fazer-se entre o centro histórico e a periferia, ou seja, à escala da cidade para agora serem estabelecidas entre a cidade-centro e as cidades periféricas, ou seja, à escala urbana constituída por uma estrutura multipolar.

*“Quem diz periferia supõe um centro. Numerosos são os que consideram que a urbanização generalizada do território revela hoje em dia diferentes centralidades mais ou menos complementares.”*⁵

A abordagem da estrutura multipolar de uma área urbana requer a distinção das diferentes centralidades uma vez que estas se diferenciam e complementam pela diversidade de aglomeração de funções e pela sua importância à escala da cidade, de uma área urbana ou de uma região. A nova centralidade, igualmente resultado de uma forte acessibilidade e concentração de funções está agora associada a uma nova identidade, a valores diferentes dos históricos e patrimoniais.

*“Desenhar uma estrutura policêntrica num plano de estrutura (urbana ou regional) já não se pode fazer com a mesma certeza com que se faz acupunctura. Na acupunctura sabe-se onde se localizam esses pontos vitais e que efeitos produzem no sistema biológico de que fazem parte; em urbanismo parece não ser assim. Uma vez que a questão da acessibilidade esteja garantida (...), a maior ou menor aglomeração de funções com carácter direcciona ajusta-se a contextos urbano/territoriais muito distintos, provocando efeitos igualmente distintos.”*⁶

Embora a condição de acessibilidade esteja garantida e seja um factor fundamental para a origem de uma centralidade, outros factores, entre os quais os económicos, são determinantes para a fixação de uma pluralidade de funções. A dificuldade em prever o comportamento evolutivo das aparentes polaridades, a forma como interagem entre si e participam na estruturação de um território urbano deveria incentivar uma maior participação das entidades públicas responsáveis, se é que estas existem, pelo seu ordenamento através de instrumentos de planificação adequados à escala da questão em causa.

⁵ Mangin, David – La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine, p. 26.

⁶ Domingues, Álvaro – Da Cidade ao Urbano: a urbanização extensiva, p. 13.

Após uma breve abordagem dos conceitos de cidade e urbano quanto à questão de limite, forma e centralidade surge a necessidade em analisar os **processos de urbanização extensiva** relacionados com os diferentes tipos de infra-estruturas de mobilidade (nós de auto-estrada, estradas nacionais) e o género de funções quanto à forma e dimensão que lhe estão associados.

Segundo Álvaro Domingues, há dois importantes processos de urbanização extensiva que motivaram a passagem do estado de cidade para urbano e são os seguintes:

- O processo de emergência de polaridades de grande dimensão – as megaestruturas – na proximidade dos principais acessos às auto-estradas;
- O processo de “colonização” da rede de vias – principalmente as estradas nacionais.⁷

Infra-estruturas de mobilidade e megaestruturas

“Os planos de circulação não são neutros: aceleram ou reduzem as evoluções, prefiguram certas formas urbanas, induzem implicitamente tipos de arquitectura.”⁸

As infra-estruturas de mobilidade sejam elas rodoviárias ou ferroviárias, aceleram o relacionamento entre aglomerações urbanas, assim como a sua não existência pode comprometer a sua capacidade de evolução. As auto-estradas, grandes infra-estruturas de mobilidade, organizam as circulações de pessoas e mercadorias à escala regional, nacional e pela sua dimensão são grandes elementos estruturadores do território. O nó de auto-estrada, elemento que permite a transição para vias de circulação mais lenta ou vice-versa gera uma nova dinâmica nas envolventes próximas pois a existência ou não deste elemento garante-nos uma maior ou menor acessibilidade às grandes vias de circulação permitindo uma maior mobilidade em espaços de tempo menores.

As megaestruturas (centro comercial, grande área industrial, aeroporto, etc) ocupam grandes superfícies de solo e tendem a localizar-se em função de uma boa acessibilidade às grandes infra-estruturas de mobilidade pois gerado um elevado efeito de atracção da população é necessário garantir uma mobilidade eficiente desta. Por se tratarem de ambientes fechados sobre si mesmos e não serem fundados sob lógicas de relacionamento baseado na proximidade física, uma mesma categoria de megaestrutura pode crescer e desenvolver-se em contextos muito diversificados.

Pela elevada importância que têm na estruturação da urbanização extensiva do território, as megaestruturas devem ser alvo de um conhecimento mais aprofundado à escala de uma área urbana pois, pela sua dimensão e dinâmicas que geram é a esta escala que faz sentido serem abordadas.

⁷ Domingues, Álvaro – Da Cidade ao Urbano: a urbanização extensiva, p. 9.

⁸ Mangin, David – La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine, p. 333.

As estradas nacionais e o seu efeito colonizador

“Em matéria de escolha dos sítios, a fórmula é simples: fluxo, acessibilidade, visibilidade, co-presença, capacidade de acolhimento. As estradas nacionais que penetram nas cidades reúnem todos estes critérios, assim como os permutadores de auto-estrada e as vias de cintura interna, transformados progressivamente nos lugares mais cobiçados.”⁹

Enquanto que as megaestruturas são equipamentos de fácil leitura quanto à superfície ocupada e funções aglomeradas, o mesmo já não se pode dizer do resultado colonizador das estradas nacionais. Infra-estruturas de mobilidade diferentes provocam efeitos igualmente diferentes quanto à ocupação do território, pois esta deixa de ser feita de forma pontual para ser agora contínua. Enquanto que os nós de acesso/saída da auto-estrada geram dinâmicas pontuais, a estrada nacional gera uma dinâmica contínua ao longo do seu eixo viário. As funções que se fixam ao longo de uma estrada nacional são diversas (habitação, comércio, pequenos equipamentos, etc) e de escalas múltiplas, ocupando menores superfícies de solo em relação às megaestruturas.

“A estrada-rua é um dos elementos mais legíveis da estruturação da urbanização extensiva. (...) é como um centro em linha, uma corda onde tudo se pendura; uma estrada mercado. (...) Rápida de mais para quem lá vive, lenta e congestionada para quem lá passa.”¹⁰

A extensiva ocupação do solo foi facilitada pela forte mobilidade fornecida pelo automóvel. A facilidade de ocupação do território em função da infra-estrutura de mobilidade levou à criação de maiores ou menores superfícies urbanizadas, descontínuas, irregulares e heterogéneas.

Regulação

Um melhor conhecimento das diferentes formas de ocupação do território deverá ser certamente o ponto de partida para uma melhor gestão e organização deste. Se à disciplina de urbanismo cabe a difícil tarefa de organizar o território, um melhor conhecimento dos padrões de urbanização extensiva deve ser uma prioridade para não cometer num futuro próximo os mesmos erros do passado.

Os elementos que participam na ocupação e estruturação do solo são de naturezas e escalas muito distintas. Por serem diversas e imprevisíveis as dinâmicas que as megaestruturas geram, um conhecimento mais aprofundado destas deve ser uma importante prioridade.

A grande problemática do ordenamento abrange superfícies cada vez mais extensas, logo devem ser tomadas medidas para controlar esta atitude consumista dos recursos naturais. Estes devem

⁹ Mangin, David – La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine, p. 110.

¹⁰ Domingues, Álvaro – Da Cidade ao Urbano: a urbanização extensiva, p. 16, 17.

ser alvo de um conhecimento aprofundado, pois a tendência comum é abordar os grandes espaços não urbanizados catalogando-os de forma simplista como “espaços verdes” quando na realidade a riqueza e diversidade destes espaços deveria merecer a atenção devida. Os dispositivos ecológicos como por exemplo os cursos de água, as florestas ultrapassam os limites de um lote logo estas grandes superfícies de solo não são abordadas na estratégia de ocupação de solo pelo facto de não existirem instrumentos reguladores adaptados à escala destes espaços e que façam parte de uma estratégia de ordenamento que não esteja limitada ao município.

Numa sociedade cada vez mais individualista e consumista é cada vez mais difícil difundir os conceitos consenso e comum. Se o primeiro obstáculo da regulação do espaço à grande escala pressupõe a criação de instrumentos reguladores adequados, seguidamente segue-se a dificuldade em atribuir responsabilidades quanto à sua gestão. Quem irá gerir tais documentos e que forma? Face a uma pluralidade enorme de actores (públicos e privados) que participam na estruturação do território o desafio está em colocá-los sentados numa mesma mesa discutindo interesses comuns de uma mesma comunidade. Os conflitos de interesses entre as diferentes instituições públicas municipais pressupõem um obstáculo que deve ser superado. Os limites municipais continuam a ser um factor que impede o desenvolvimento e valorização de projectos urbanos entre vários municípios. A criação de entidades públicas que representem os interesses gerais de uma comunidade em vários domínios, entre os quais está o ordenamento do território, é uma possibilidade.

A regulação à grande escala, pressupõe a dificuldade de confronto e articulação das políticas de mobilidade, habitação, comércio, sector terciário, ambiente, ou seja, questões que devem ser abordadas à escala de uma área urbana para assim definir os princípios gerais de ordenamento de forma estratégica e flexível, coisa que as políticas sectoriais não têm capacidade para fazer.

A urbanização extensiva é de grande escala logo pressupõe um planeamento que conjuga uma “dupla deriva” institucional, ou seja, um conjunto de municípios por um lado e grandes estruturas que representam políticas sectoriais de forte incidência territorial por outro.

As dificuldades existem, o desafio é grande, o caminho a percorrer é longo. Muito se tem feito na área de ordenamento, mas certamente ainda muito mais está por fazer. Deixar as coisas acontecerem parece não ser o caminho a seguir pois corre-se o risco que a situação se agrave ainda mais, se é que ainda tem solução.

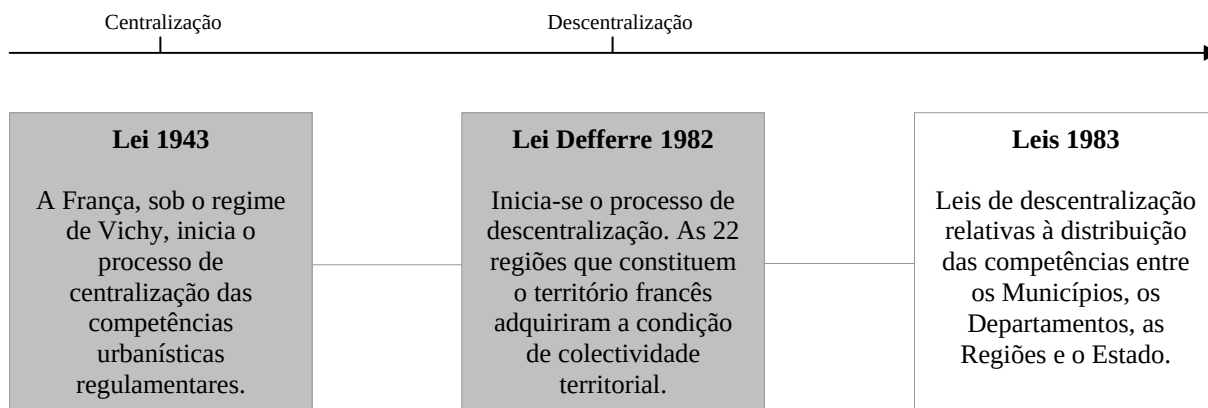


Fig. 03 – Evolução das competências urbanísticas

LEIS	CRIAÇÃO	OBJECTIVOS
Lei do 31 Dezembro de 1966	Comunidades urbanas (mais de 500 000 habitantes)	Atenuar o espaço entre as estruturas administrativas existentes e a realidade geográfica das aglomerações.
Lei ATR de 1992 (Administração Territorial da República)	Comunidades de municípios (até 50 000 habitantes)	Incentivar uma nova cooperação entre as colectividades locais.
Lei Chevènement de 1999	Comunidades de aglomeração (entre 50 000 e 500 000 habitantes)	Reforçar e simplificar a cooperação intermunicipal.

Fig. 04 – As leis que deram origem e reforçaram a cooperação intermunicipal

PROJET	GÉNERO	ESCALA	Lei LOF 1967	Lei SRU 2000
Projet Urbain Global	Planificação estratégica	Aglomeração	SDAU/SD	SCOT
Projet Urbain Local	Programa Urbano	Cidade	POS	PLU
Projets Urbains Complexes	Planificação operacional	Quarteirão	ZAC	ZAC
Projet d'architecture	Programas de operação	Edifício	PAZ	-

Fig. 05 – As escalas do projecto urbano

1.2 DO PROJET URBAIN AO PROJET D'AGGLOMÉRATION

Em França, após a 2ª Guerra Mundial verificou-se um elevado êxodo rural da população para as principais aglomerações urbanas. Como a procura de habitação era muito elevada foram criados nas periferias das cidades, através das ZUP¹¹, “*les grands ensembles*”, grandes edifícios monofuncionais associados que proporcionavam uma habitação economicamente mais acessível – os HLM (*Habitation Loyer Modéré*).

A ideia de planificação urbana impôs-se durante os anos 60 devido à resposta insuficiente das ZUP. Em 1967 a lei LOF (*Loi d’Orientation Foncière*) cria os SDAU¹² e os POS¹³, instrumentos de planificação urbana à escala da aglomeração e do município respectivamente. A expressão *Projet Urbain*¹⁴ começou a ser utilizada pelos arquitectos como sinónimo de composição urbana ou projecto de arquitectura “à grande escala”.

A elaboração dos SDAU não ocorreu de forma imediata pois a história institucional local ainda se baseava na interrupção da progressão extensiva do perímetro do município centro em relação aos municípios periféricos dificultando inicialmente as relações entre os vários municípios. Os SDAU e os POS revelaram ser documentos rígidos, sinónimos de uma planificação centralizada e tecnocrática. Na segunda metade dos anos 80, após a descentralização, surgem as primeiras iniciativas de planificação à escala da aglomeração e assiste-se nas aglomerações com uma tradição de planificação sólida a um reforço da cooperação intermunicipal. Os municípios tornam-se responsáveis pelo seu urbanismo e a elevada competitividade entre as cidades revelou-se nas políticas urbanas adoptadas. Os interesses económicos dificultaram por vezes a elaboração dos SDAU.

A lei SRU (*Solidarité et Renouvellement Urbains*) introduzida no ano 2000 designou definitivamente a aglomeração como escala de planificação reforçando a gestão intermunicipal do ordenamento. O projecto urbano é dotado de novos instrumentos de planificação mais flexíveis, o *Schéma de Cohérence Territoriale* (SCOT), que substituiu o SD e o *Plan Local d’Urbanisme* (PLU) que substituiu o POS. O SCOT como novo instrumento de planificação à escala da aglomeração será alvo de desenvolvimento no capítulo referente ao SCOT de Montpellier.

¹¹ As *Zones d’Urbanisme Prioritaire*, criadas entre 1959 e 1967, tinham como função responder às necessidades causadas pela chegada massiva de uma população de origem rural nas principais aglomerações urbanas e pela insalubridade das habitações no centro da cidade.

¹² O *Schéma Directeur d’Aménagement et d’Urbanisme* não tinha um carácter regulamentar mas definia uma sucessão de orientações a uma grande escala para um longo período de tempo.

¹³ O *Plan d’Occupation des Sols* determinava a utilização de cada uma das parcelas do município e os direitos de construção das mesmas sem definir orientação nem programa.

¹⁴ Durante os anos 60, Bolonha foi a cidade italiana na qual teve lugar uma experiência de planificação que levaria à noção de projecto urbano. Esta fundava-se sobre a noção de *recupero urbano* e considerava que o processo de planificação devia considerar a cidade existente na sua globalidade (tanto do ponto de vista das escalas assim como dos tecidos, urbano e social), assim como da opinião dos seus habitantes, algo inédito na época. O trabalho de análise tipo-morfológico elaborado nesta cidade contribuiu para o estabelecimento de uma cultura de projecto, suscitando grande interesse na Europa e sobretudo na França.

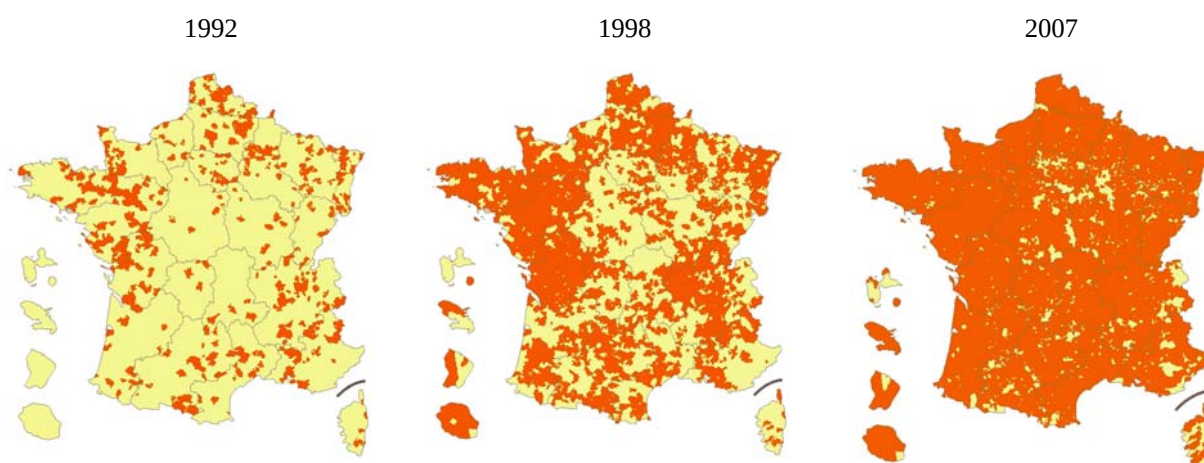


Fig. 06 – Evolução da intermunicipalidade em França

Legenda:

■ território intermunicipalizado (31/12/1992, 31/12/1998 e 31/12/2006)

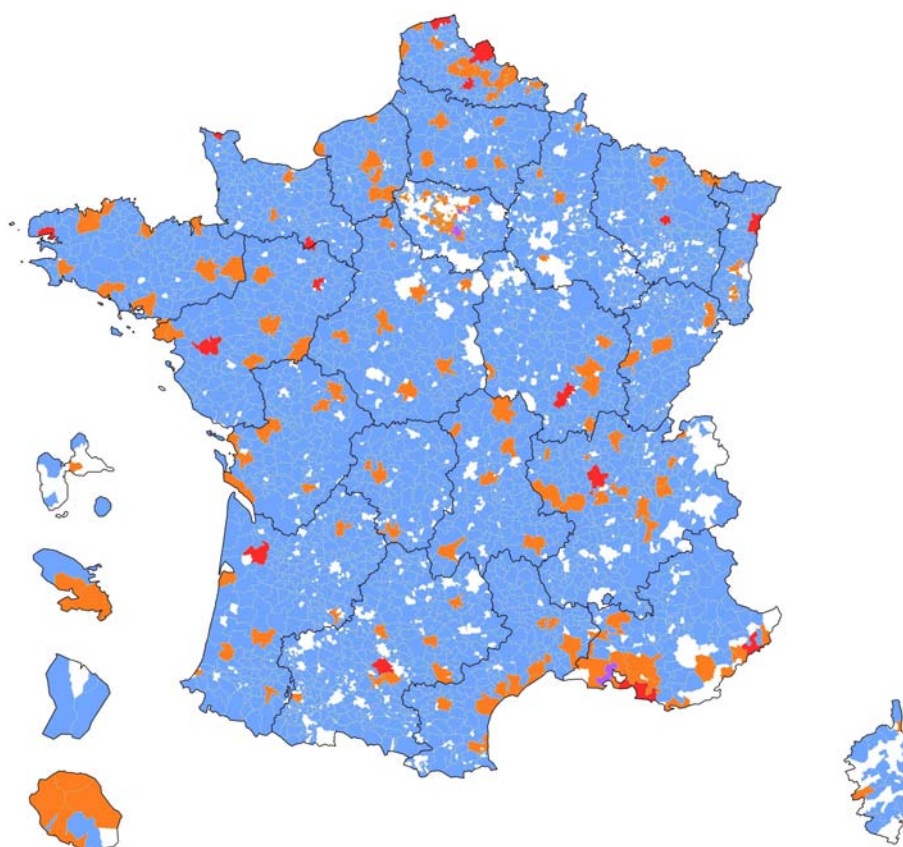


Fig. 07 – A intermunicipalidade em França a 1 de Janeiro de 2009

Legenda:

■	comunidade urbana	(16)
■	novo sindicato de aglomeração	(5)
■	comunidade de aglomeração	(174)
■	comunidade de município	(2406)

2 – SUSTENTABILIDADE

2.1 O DESAFIO URBANÍSTICO DA SUSTENTABILIDADE

O termo sustentabilidade alcançou nos últimos anos uma grande popularidade devido à crescente preocupação e consciencialização de que o nosso planeta está a alterar-se. Somos responsáveis de forma directa ou indirecta pelo agravamento da situação actual e todos devemos contribuir para a redução da nossa pegada ecológica. A cidade é hoje em dia o sistema que provoca um maior impacto aos ecossistemas da Terra, logo o urbanismo deverá contribuir para uma cidade que valorize mais os recursos naturais.

“Numa época no qual era difícil obter energia, as cidades planificavam e construíam-se tendo o sol, o vento e a localização como factores dominantes do projecto. Hoje em dia, quase foram esquecidas as recomendações básicas de Vitruvio sobre a matéria.”¹

São várias as iniciativas de escala mundial que ao longo das últimas décadas têm revelado um esforço particular de modo a encontrar soluções para um desenvolvimento sustentável.²

Após o ano 2000, foram elaboradas na maioria dos países europeus, reformas legislativas e institucionais, que variam consoante o país, para melhor integrar as exigências do desenvolvimento sustentável. Em França, as reformas incentivam uma maior intervenção das intermunicipalidades no que diz respeito à planificação integrada e estratégica dos territórios. Assiste-se a uma renovação dos métodos e formas de planificação (SCOT, PLU, PADD, etc) e a diferentes tipos de parcerias entre as colectividades territoriais. O território francês contém actualmente mais de 36 000 municípios, organizados sob a forma de aglomeração (174 aglomerações estruturam o território francês). Se é à escala da cidade que as decisões devem ser tomadas, não há no entanto cidade sustentável sem aglomeração sustentável, pois as relações entre cidades são constantes. Neste aspecto, os transportes têm uma função importante que é necessário ter em consideração.

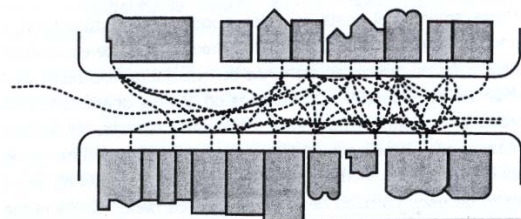
O termo sustentabilidade deve ser abordado pelo urbanismo como uma vontade em encontrar o equilíbrio entre as exigências **sociais, ambientais e económicas**, à escala da cidade e dos territórios urbanos. O desafio colocado ao urbanismo é elevado uma vez que as áreas urbanas tendem a ser sistemas cada vez mais complexos no entanto esta disciplina deverá contribuir no campo das suas competências para este equilíbrio.

¹ Ruano, Miguel; Ecurbanismo, entornos humanos sostenibles, p. 15.

² A II Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano realizada no Rio de Janeiro em 1992, reuniu 172 líderes de países. O conceito “sustentabilidade” adquire uma escala mundial e vem sendo introduzido em todas as actividades humanas, disciplinas de desenho e planificação urbana. O Agenda 21 Local foi o principal documento produzido nesta conferência. A definição do relatório Brundtland de 1987 baseada prioritariamente na preservação do ambiente e consumo prudente dos recursos naturais não renováveis foi substituída pela dos “três pilares” articulados numa perspectiva de desenvolvimento sustentável: o progresso económico, a justiça social e a preservação do ambiente.

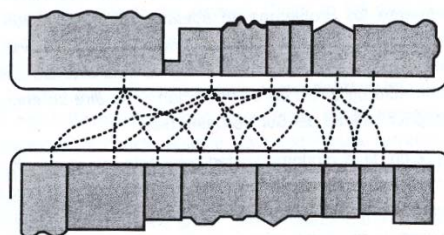
Tráfego ligeiro

3.0 amigos por pessoa
6.3 conhecidos



Tráfego moderado

1.3 amigos por pessoa
4.1 conhecidos



Tráfego intenso

0.9 amigos
3.1 conhecidos

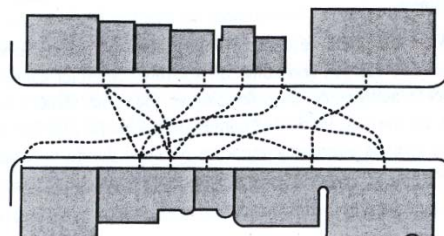


Fig. 08 – O relacionamento social e humano entre vizinhos nas três ruas é inversamente proporcional ao volume de tráfego registado

Social

A nível social o urbanismo deverá promover a diminuição da desigualdade social através da criação de habitação economicamente mais acessível. Em França, com a introdução da lei SRU, as aglomerações devem construir 20% de habitação social sobre a quantidade total produzida anualmente e de forma equilibrada no respectivo território. A habitação social não deve ser entendida como algo que vai sendo introduzido na cidade através de unidades autónomas mas deve estar integrada e de forma equilibrada nos novos bairros. Estes deverão ser concebidos de modo a valorizar a mixidade de funções para assim criar bairros mais activos e encontrar um equilíbrio, em cada sector urbano, entre habitação, emprego e serviços.

“Talvez o mais grave, desde o ponto de vista do planeamento e desenho urbano, é que o automóvel dominou o pensamento urbanístico durante mais de meio século.”³

A planificação urbana continua a ser feita a partir do sistema viário, ou seja, em função do automóvel. Este afecta a coesão social pois segundo um estudo feito em São Francisco o tráfego urbano é a causa fundamental de separação do homem e o maior factor de erosão social.⁴ O automóvel para além de fomentar o crescimento extensivo da cidade, pois tem uma elevada importância no sistema de infra-estrutura de transportes, é um dos principais responsáveis pela poluição do seu ar. Invadiu a cidade, apoderou-se dela prejudicando a qualidade dos espaços públicos (rua, praça). Para melhorar a qualidade de vida na cidade, as políticas de ordenamento deverão incentivar um crescimento urbano mais denso valorizando a proximidade como um benefício social e estar associadas a novas formas de mobilidade mais ecológicas.

Ambiental

A cidade é o maior responsável por um consumo frenético de recursos não renováveis (solo, água, matérias primas, etc). Uma vez o problema identificado, segue-se a questão de como se chegou a tal situação e que medidas devem ser tomadas para evitar que a situação se agrave ainda mais. Atribuir as responsabilidades à cidade é uma forma muito superficial de fugir à complexidade da questão pois os factores que levaram a esta situação são vários e de naturezas muito diversas.

Os instrumentos de planificação limitados à escala da cidade revelam ser insuficientes para proteger as grandes áreas não urbanizadas com qualidades e funções muito distintas. São estes espaços

³ Ruano, Miguel; Ecurbanismo, entornos humanos sostenibles, p. 12.

⁴ Neste estudo foram comparadas três ruas de um mesmo bairro com diferentes intensidades de tráfego. Conclui-se que o tráfego urbano destrói o sentido comunitário da rua pois à medida que o tráfego aumenta, diminui o relacionamento entre os vizinhos.

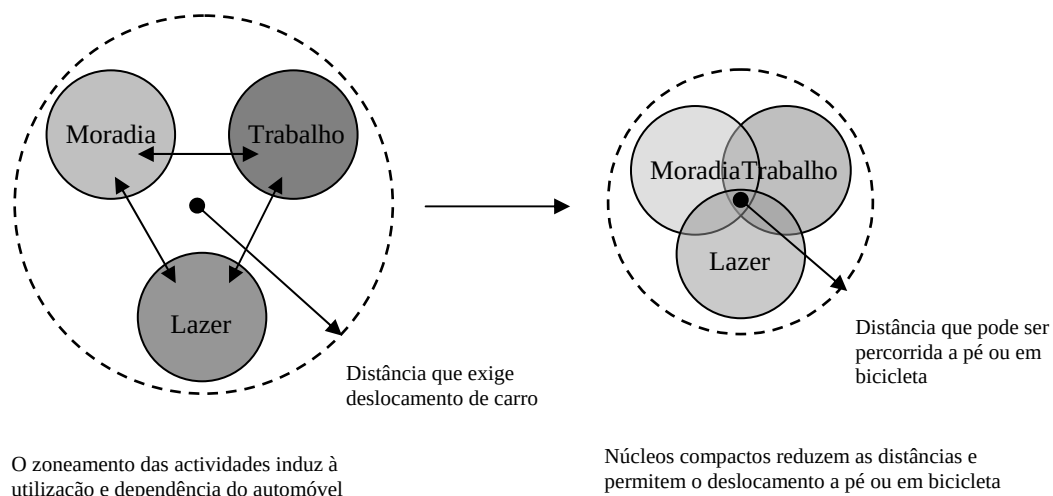


Fig. 09 – Os núcleos compactos e com diversidade de funções reduzem as necessidades de deslocamentos

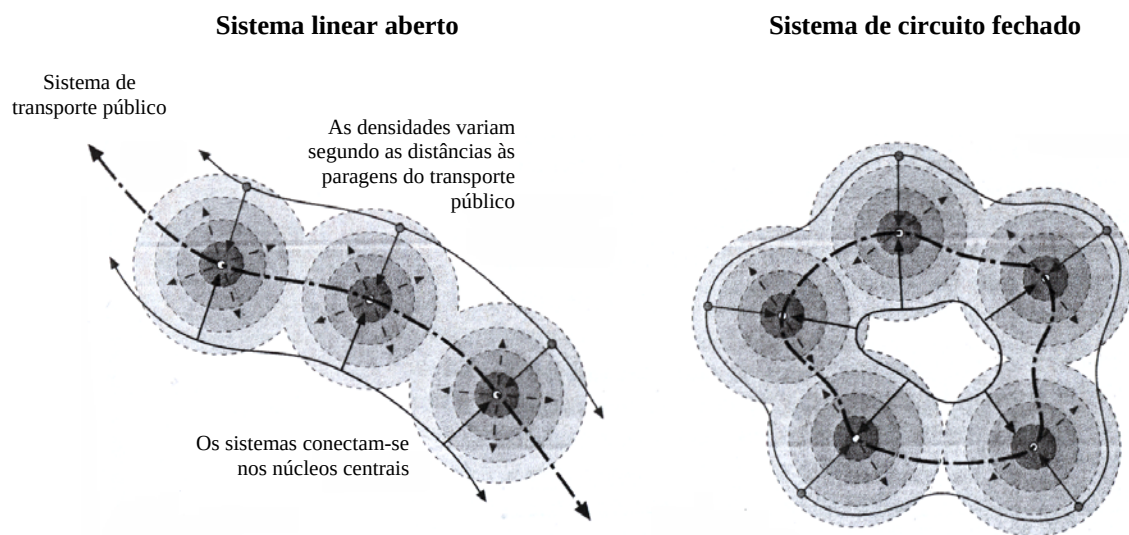


Fig. 10 – Os núcleos podem ser organizados mediante sistemas de transporte público como o tramway

que num futuro próximo, se não for posta em prática uma atitude mais proteccionista, serão alvo de consumo por parte da cidade devido à proximidade física entre ambos. Para evitar tal desfecho, devem ponderar-se novas formas de planificação mais abrangentes uma vez que as existentes não oferecem uma resposta eficaz ao problema.

A cidade cresce extensivamente ano após ano e de forma incoerente. A extensão é inevitável no entanto esta pode ser definida, controlada e limitada se forem incentivadas novas formas de urbanização. Para tal efeito, os instrumentos de planificação devem clarificar quais as zonas a proteger e quais as zonas onde é permitida a extensão controlada da cidade. A reciclagem do solo é algo que deve ter-se em consideração para preservar os terrenos periféricos à cidade sujeitos à constante pressão da urbanização. Os *terrains vagues* e os edifícios que perderam a sua função primária devem fazer parte de uma política de regeneração urbana de modo a vitalizar as zonas nas quais estão inseridos.

Um elevado investimento nas grandes infra-estruturas de mobilidade associadas ao transporte rodoviário fomentaram a utilização do automóvel, acarretando uma série de consequências negativas: aceleração do processo de urbanização das grandes áreas urbanas, consumo de grandes áreas de solo alterando a qualidade de ambientes naturais, a poluição do ar, etc. O desafio está na aposta em novas formas de mobilidade mais económicas que estruturam o crescimento urbano.

Económico

As cidades competem umas com as outras com o intuito de atrair empresas de modo a criar emprego e assim desenvolver a economia local. Esta vontade leva as que as empresas se instalem em função de uma acessibilidade máxima às grandes infra-estruturas de mobilidade. Uma vez que estes grandes equipamentos, pela sua dimensão e dinâmicas que geram, causam um grande impacto no território estes devem fazer parte de um projecto estratégico de desenvolvimento à escala urbana.

A prevalência geral do interesse económico leva a que as questões relativas ao social e ambiental sejam postas à parte e só sejam abordadas em factor de uma minoria social. O interesse económico reflectido no preço do m² de habitação, leva a que os projectos urbanísticos sejam orientados em função do poder económico da classe social a que se destina. Para além de fomentar a desagregação social, as pessoas mais desfavorecidas social e economicamente, são também as que evoluem com uma qualidade ambiental inferior.

A existência ou não de recursos naturais num futuro próximo dependerá de uma melhor optimização dos mesmos, de uma aposta nas energias renováveis (hidráulica, eólica), numa mobilidade mais ecológica.



Fig. 11 – Localização de Montpellier em França

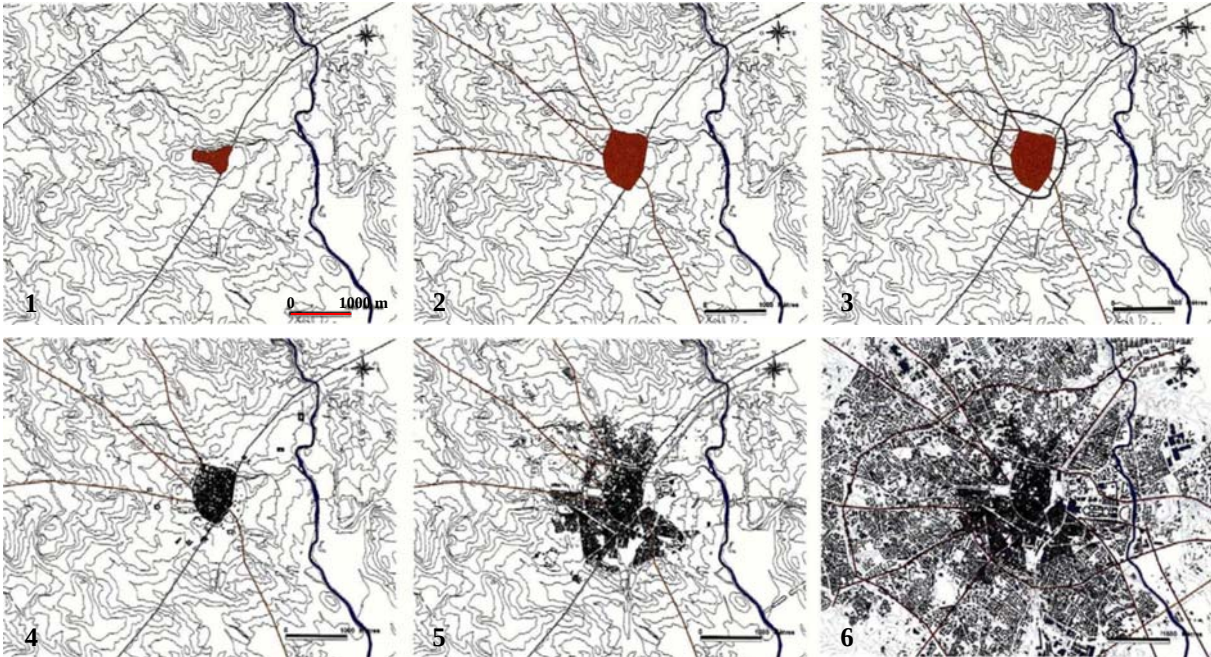


Fig. 12 – O desenvolvimento urbano de Montpellier

- Legenda:
- 1 – a 1.ª muralha
 - 2 – a 2.ª muralha
 - 3 – a cerca
 - 4 – a cidade no século XVI
 - 5 – a cidade no início do século XX
 - 6 – a cidade actual

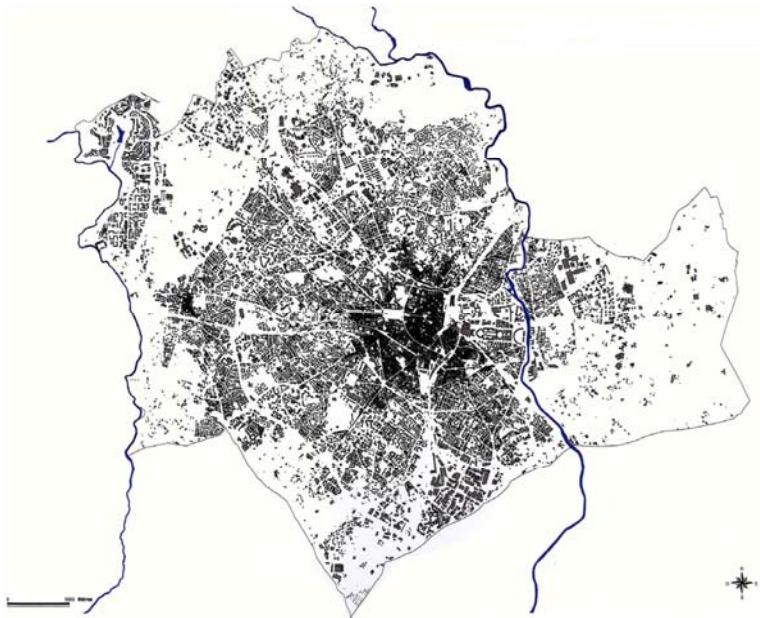


Fig. 13 – Montpellier no século XXI

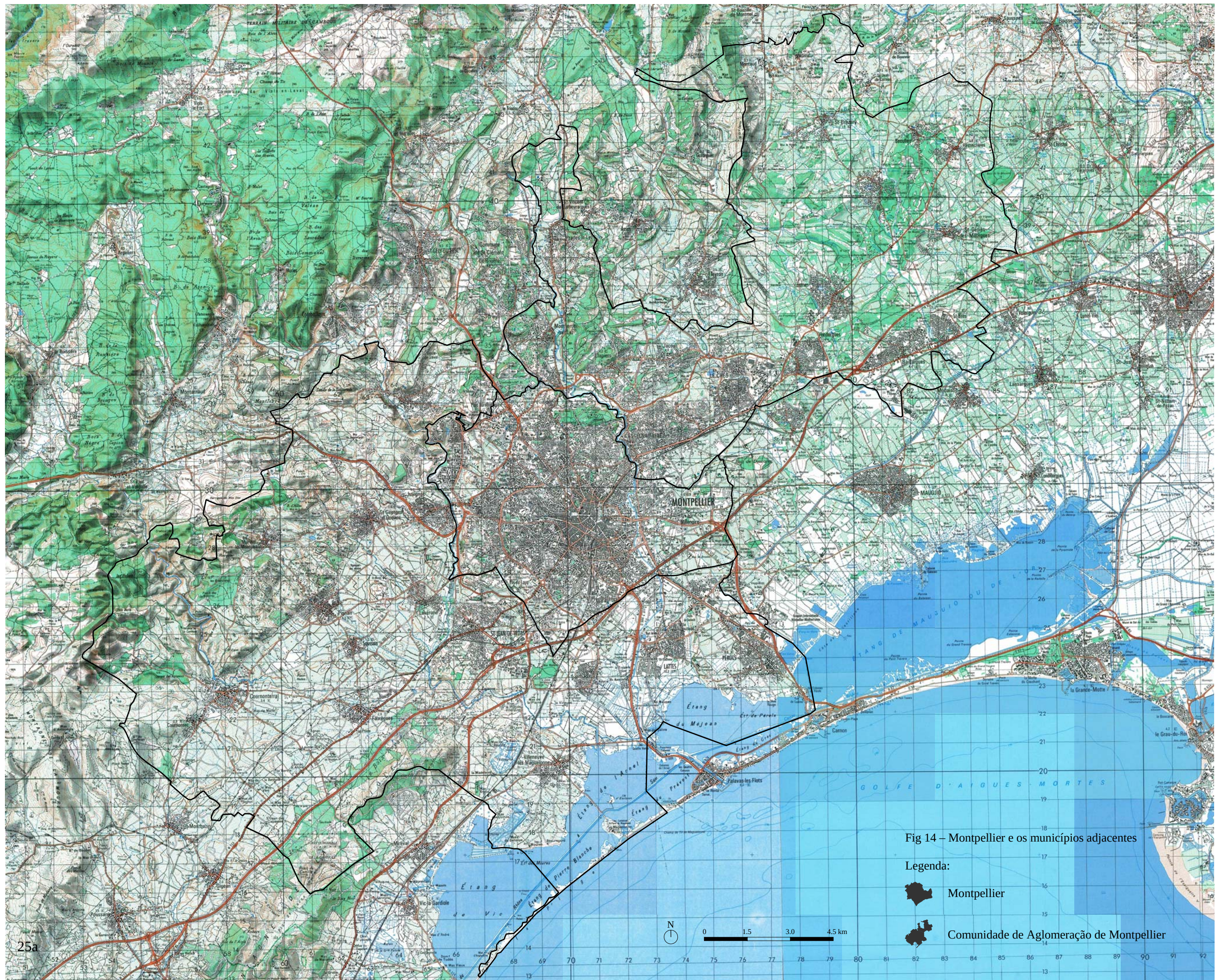


Fig 14 – Montpellier e os municípios adjacentes

Legenda:



Montpellier



Comunidade de Aglomeração de Montpellier

3 – O SCOT DE MONTPELLIER

3.1 MONTPELLIER COMO MUNICÍPIO CENTRO DA AGLOMERAÇÃO

Montpellier é uma cidade francesa com mais de mil anos de história e desde a sua origem foi uma cidade voltada para o mar mediterrâneo. Estrategicamente bem situada entre Itália e Espanha, muito próxima da Via Domitia¹, a cidade teve um rápido desenvolvimento económico e cultural. Segunda cidade do reinado de França na época medieval, grande capital provincial no século XVIII, é actualmente a oitava maior cidade francesa, capital da região Languedoc-Roussillon² e do departamento de Hérault³.

Desde os anos 60, o desenvolvimento da região Languedoc-Roussillon foi possível devido a um conjunto de factores como o crescimento demográfico excepcional, as mutações económicas em todos os sectores de actividades, o desenvolvimento cultural, as transformações urbanas, entre outros. E, se a capital se tornou numa metrópole internacional, todo o território soube aproveitar as suas potencialidades. Depois da 2ª Guerra Mundial, a população da região não parou de crescer. Entre 1962 e 1999, Languedoc-Roussillon conheceu o segundo maior crescimento demográfico francês. Ronda os 9% entre 1990 e 1999 (11,4% em Hérault), e representa a maior taxa de crescimento demográfico francês, com 0,9% por ano. Em 2008 o número de habitantes elevou-se a 2 589 704, ou seja, +12,7% em relação a 1999. Este aumento considerável da população deve-se principalmente às migrações. Prevêem-se até 2015 entre 170 000 a 310 000 novos habitantes. A distribuição da população não é uniforme no território pois 55% dos habitantes encontram-se no litoral. A evolução da população em Languedoc Roussillon acompanha a dos sectores de actividades.

Montpellier lançou-se numa nova fase da sua história para se tornar numa metrópole europeia, charneira entre o Sul e o Norte. Para tal efeito, no sector económico foi necessário atrair as empresas de ponta, logo fez-se de Montpellier uma **technopole**⁴, forte em parques para implantação de empresas de alto performance, privilegiando a medicina, a agronomia, o turismo, a informática e a comunicação. O *Plan Directeur d'Urbanisme* (PDU) de Montpellier revela uma boa capacidade de implantação de equipamentos base e estruturas culturais, no entanto, o acelerado crescimento urbano de Montpellier deixou de fazer-se nos limites municipais e afecta agora os municípios vizinhos. Surgiu então a necessidade em tomar uma atitude em relação ao ordenamento do território à escala da aglomeração em que Montpellier é a cidade centro.

¹ A Via Domitia é uma via romana construída a partir de 118 a.C. para unir a Itália à Península Ibérica.

² Languedoc-Roussillon é uma das 26 regiões administrativas da França.

³ A República Francesa é dividida administrativamente em 100 departamentos. Cada departamento constitui tanto uma divisão administrativa como um estado e uma colectividade territorial.

⁴ “Em França, os parques e as technopoles foram frequentemente criadas por iniciativa de colectividades locais, para insuflar ou restaurar uma dinâmica económica.” in Mangin, David – La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine, p. 150.

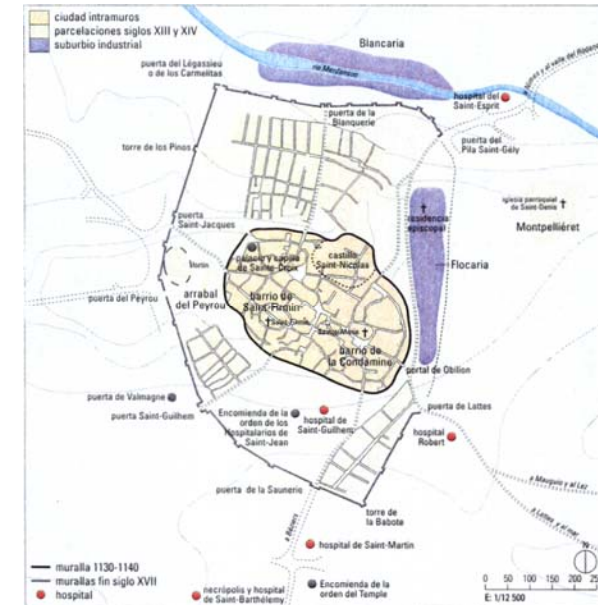


Fig. 15 – Plano sintético de Montpellier (985-1204)

Legenda:

- cidade intramuros
- quarteirões séculos XIII e XIV
- subúrbio industrial
- 1.ª muralha (1130-1140)
- 2.ª muralha no fim do século XVII
- hospital

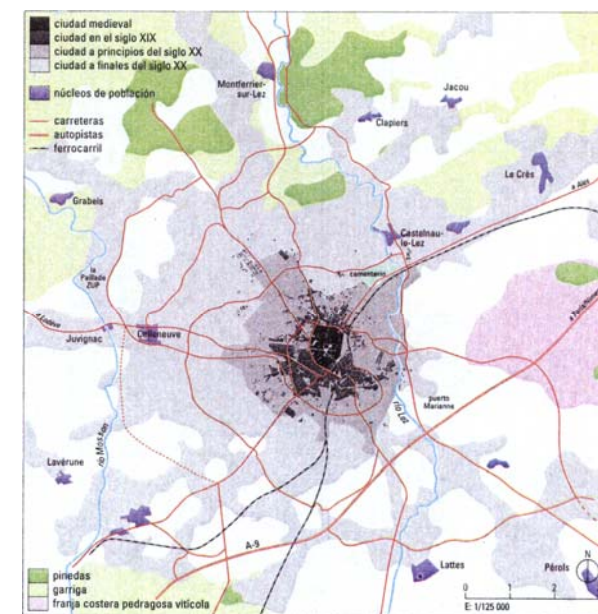


Fig. 16 – Da cidade medieval à cidade contemporânea

Legenda:

- cidade medieval
- cidade no século XIX
- cidade a princípios do século XX
- cidade a finais do século XX
- aglomerados urbanos
- estradas
- auto-estrada
- via-férrea
- área não urbanizada
- floresta
- garrigue
- zona costeira vitícola

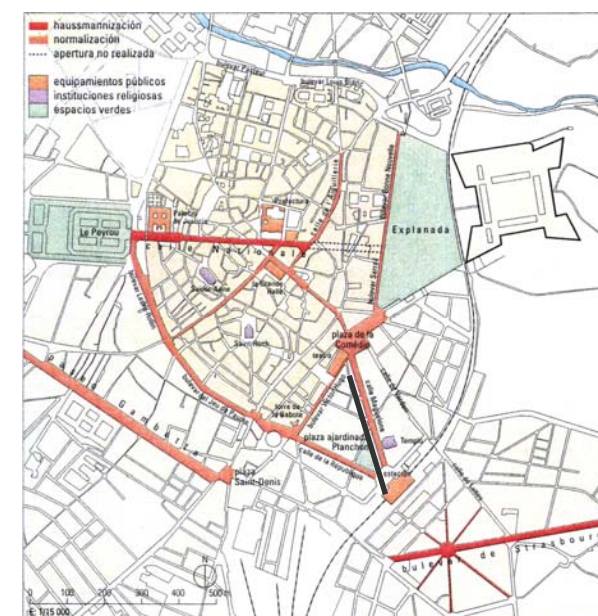


Fig. 17 – As grandes obras no final do século XIX

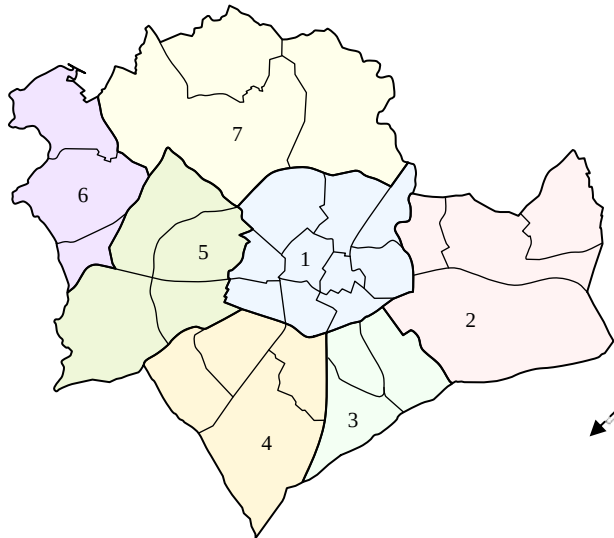
Legenda:

- haussmannização
- normalização
- abertura não realizada
- equipamentos públicos
- instituições religiosas
- espaços verdes
- cidadela
- rua Maguelone

Fig. 18 – Elementos que determinaram a evolução urbana de Montpellier (anexo 2, p. 127)
(PDU elaborado à escala 1/15 000, Dezembro 2008)

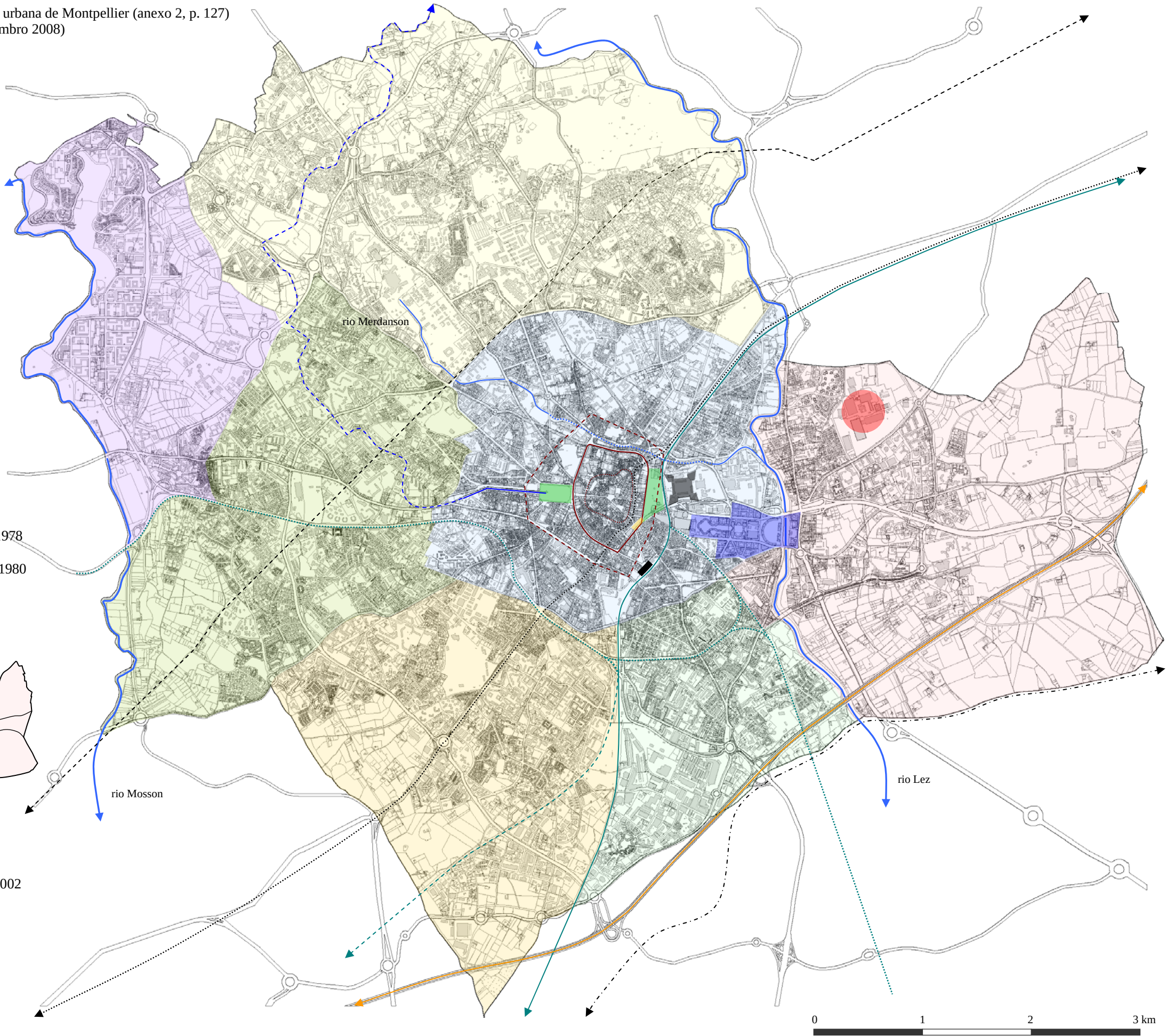
Legenda:

- limites PDU Montpellier
- - - via Domitia
- caminho Roumieu
- . - . caminho Salinié
- Muralhas
- 1ª muralha 1130-1140
- 2ª muralha 1151-1196
- - - 3ª muralha construída no século XVI
- aqueduto existente
- - - traçado do aqueduto
- Vias-férreas
- existente
- - - a readaptar
- destruída
- estação Saint-Roch
- praça Peyrou
- praça da Comédie
- cidadela
- Esplanada
- auto-estrada A9 construída entre 1967 e 1978
- IBM (cobre uma área de 50 hectares)
- bairro Antigone construído nos anos 1980



Os 7 bairros de Montpellier constituídos em 2002

- 1 – Centro Histórico
- 2 – Port Marianne
- 3 – Prés d’Arènes
- 4 – Croix d’Argent
- 5 – Les Cévennes
- 6 – Mosson
- 7 – Hospitais-Faculdades



Evolução urbana de Montpellier

A cidade de Montpellier deve a sua origem a uma doação senhorial de uma propriedade feudal em 985, situada no meio de três pequenas colinas que dominavam o estreito vale Verdanson, afluente do rio Lez. Os *Guilherm*, senhores do lugar, deviam proteger o bispo de *Maguelone* logo fortificaram os seus domínios (1130-1140). Nos finais do século XII, a cidade já possuía o castelo Saint Nicolas com a correspondente capela, várias igrejas e o caminho Roumieu em direcção a Santiago de Compostela. O acesso ao mar por via fluvial, o caminho Salinié e o porto marítimo de Lattes completavam a vocação mercantil do burgo com duplo centro urbano: **Montpellier** e **Montpelliéret**. Em 1196 é concluída a segunda muralha que abrangia uma área de 40 hectares com os dois centros urbanos.

A união de Montpellier com a coroa de Aragão em 1204 marcou “*a idade de ouro da república montpellierense*”. No seu apogeu, Montpellier chegou a ser um dos lugares do grande comércio marítimo e continental, etapa das grandes rotas para Itália e Espanha. Aberta às influências de todo o Mediterrâneo acolheu com agrado a sábios e artistas. Estes fundaram em 1289 as primeiras Escolas universitárias reconhecidas pela bula papal. Integrada na coroa de França em 1349, Montpellier afirmou-se como cidade de prestígio e poder e as suas classes dirigentes não tardaram em por em prática as ideias da Reforma. Em 1622 Montpellier é atacada pelas tropas de Louis XIII pois a cidade rebelde habitada por protestantes não queria converter-se ao cristianismo, mas com o decorrer do tempo acaba por aceitar “*o perdão do rei*”. Posteriormente, foi construída a cidadela (1623-1626), esplanada de protecção que impediu durante vários séculos a expansão da cidade para Este.

Basville, administrador da região ordenou a construção da praça Real de Peyrou (obras de 1688 a 1740) a D’Aviler, também autor do Arco de Triunfo da porta de Peyrou (1691-1693). Com um desenho que valoriza a regularidade clássica, a praça foi criada na colina terraplanada a Oeste de Montpellier. Rodeada de sólidas muralhas e com passeios laterais, tornou-se num lugar de contemplação da paisagem. Em 1752 iniciou-se a construção de um sistema de canalizações e um aqueduto que pretendia levar à praça a água da fonte de Saint-Clément. A porta de Peyrou, o aqueduto e a estátua equestre de Louis XIV colocada na praça em 1718 criava um eixo rigoroso, referência obrigatória para os urbanistas do século XIX.

A criação de uma esplanada a Este de Montpellier em 1723, nos terrenos incertos e acidentados em frente à cidadela foi o primeiro sinal de abertura da cidade. J. Ph. Marechal construiu a primeira sala de espectáculos (1754-1756) mas esta obra foi mais um projecto de urbanismo que uma nova construção pois para poder admirar a perspectiva do novo edifício foi necessário demolir parte da muralha e criar no seu lugar um vazio. O espaço aberto em frente ao teatro anuncia o que será a praça da Comédie. Os antigos fossos da “*muralha comum*” foram transformados em avenidas arborizadas.

Na primeira metade do século XIX os esforços em matéria de urbanismo foram moderados devido ao enfraquecimento da economia local. Os projectos que previam a abertura de largas avenidas no centro histórico estavam atrasados mas consolidou-se a ideia de abrir o centro e a rectificação de

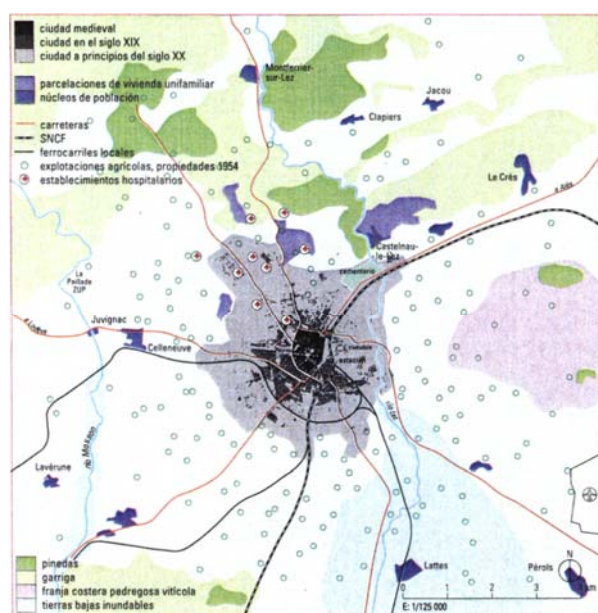


Fig. 19 – Montpellier no início dos anos 1950

Legenda:

- cidade medieval
- cidade no século XIX
- cidade a princípios do século XX
- aglomerados urbanos
- aglomerados de vivendas unifamiliares
- estradas
- vias-férreas locais
- SNCF
- explorações agrícolas, propriedades 1954
- floresta
- garrigue*
- zona costeira vitícola
- terrenos inundáveis

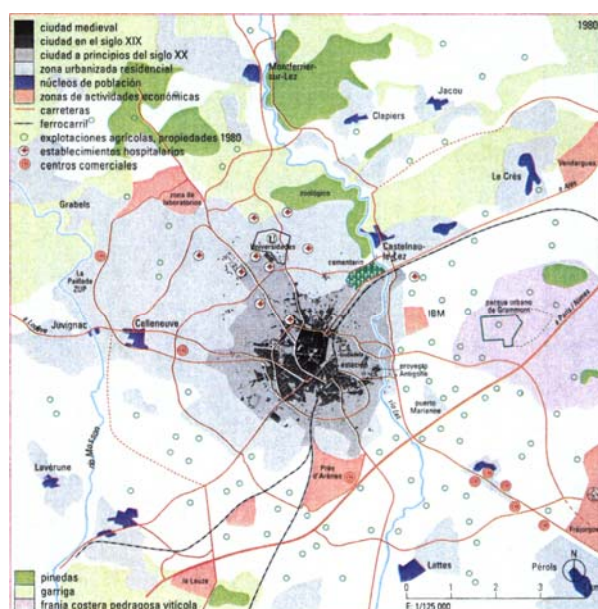


Fig. 20 – Montpellier no início dos anos 1980

Legenda:

- cidade medieval
- cidade no século XIX
- cidade a princípios do século XX
- zona urbanizada com carácter residencial
- aglomerados urbanos
- zonas de actividades económicas
- estradas
- vias-férreas locais
- explorações agrícolas, propriedades 1980
- estabelecimentos hospitalares
- centros comerciais
- floresta
- garrigue*
- zona costeira vitícola



Fig. 21 – Antigone (1990)

Antigone nasceu com a vontade de reequilibrar o centro urbano e abrir a cidade ao rio Lez. A regularidade e geometria do desenho urbano entre outras características fazem deste projecto urbanístico um *Anti-Polygone*.

O desenho urbano centra-se num eixo de 1 km de longitude que vem a ser um prolongamento do eixo histórico do sector Oeste da cidade.

Este projecto urbanístico de 1979 é da autoria do arquitecto catalão Ricardo Bofill.

ruas iniciou um processo de normalização da rede viária de Montpellier. A via-férrea Montpellier-Sète é inaugurada em 1839 e tornou possível a comunicação com o porto. (anexo 1, p. 126)

“À imagem e semelhança de Paris e da obra empreendida por Haussmann, Montpellier dotou-se, de igual modo que outras grandes cidades da época, de grandes avenidas abertas através do antigo tecido urbano: perspectivas em linha recta criavam um cenário impressionante para os lugares simbólicos do poder e facilitavam a circulação, apara além de levar o ar e o sol ao coração denso e insalubre da cidade. (...)”

Concebidos a partir de 1857, os projectos urbanos estavam amplamente inspirados nas ideias de Haussmann, Baltard e Violet-le-Duc. Podiam resumir-se em dois tipos principais de operações: as “Grandes Obras Lazard” (Lazard, proprietário, arquitecto e empresário, beneficiou-se com a adjudicação das obras) e “a abertura imperial”, mediante a qual estava previsto unir o Passeio de Peyrou com a Esplanada, através do eixo do Arco de Triunfo.”⁵

A abertura do traçado monumental da rua Nacional alterava os eixos tradicionais de circulação na cidade e enfraquecia as tendências das novas forças económicas que deslocavam as actividades dominantes para Sul, próximas da nova estação ferroviária Saint-Roch.

É durante a Terceira República que a praça da Comédie adquire uma particular importância pois torna-se no elemento de união do centro antigo antes delimitado pela segunda muralha e os novos bairros que cresceram a partir da abertura da nova rua Maguelone em 1860.

Os anos 60 do século XX foram os do crescimento, tanto demográfico como espacial e económico, e os da transição para o Montpellier contemporâneo, afirmando-se como capital regional. A Sul e Oeste desenvolveram-se as vivendas, a Norte a universidade e os hospitais. A Este não se verificou o mesmo desenvolvimento apesar da instalação de IBM na margem esquerda do rio Lez em 1965, novidade que juntamente com o aeroporto e o futuro nó de auto-estrada anunciava a expansão dos anos 1980-1990.

“A presença de IBM era a excepção numa cidade que tinha perdido todo o contacto com o mundo industrial. A empresa americana, que elegeu a Montpellier pelas suas “potencialidades” universitárias e de tempo livre, simbolizava em certa forma a “modernidade” e inaugurou o ciclo que conduziria à ideia de Technopole em 1985.”⁶

Montpellier desenvolve actualmente um “projecto de cidade” coerente e global na qual o urbanismo se converte numa política global de valorização do espaço urbano, tanto na revalorização do centro como na reabilitação dos bairros, a construção de grandes equipamentos ou a realização de Port Marianne como prolongamento de Antigone.

⁵ Atlas histórico de ciudades europeas, Francia – Volume II, p. 214.

⁶ Atlas histórico de ciudades europeas, Francia – Volume II, p. 220.

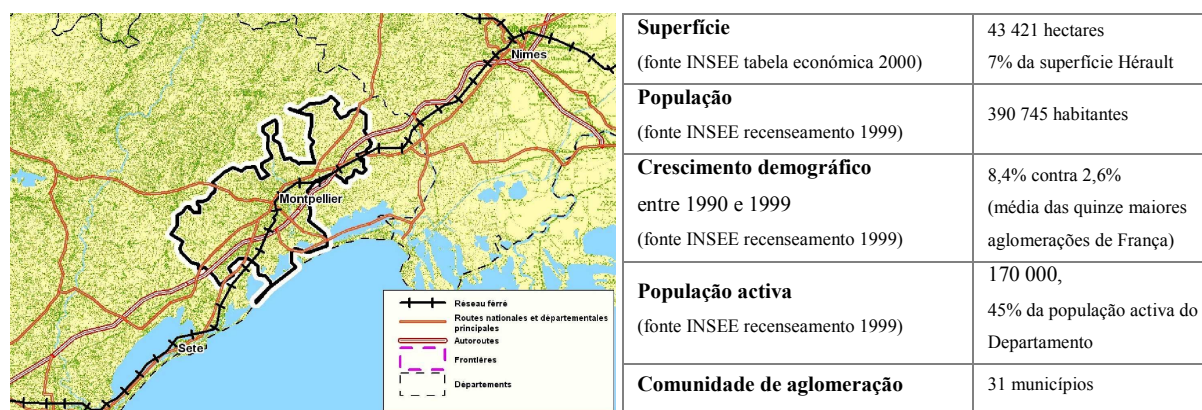


Fig. 22 – Os limites do SCOT e a aglomeração de Montpellier em números

Legenda:

- ++ infra-estrutura ferroviária
- principais estradas nacionais e provinciais
- auto-estrada
- - - regiões

Fig. 23 – A aglomeração de Montpellier contém 31 municípios



3.2 DEFINIR O PERÍMETRO

Para reforçar e simplificar a cooperação entre os municípios franceses, foi criada a 12 de Julho de 1999, a lei *Chevènement*⁷ que modificou consideravelmente a organização do território francês.

O distrito de Montpellier, criado em Janeiro de 1965 com doze municípios e mais tarde alargado progressivamente a quinze, foi transformado em **comunidade de aglomeração** no dia 1 de Agosto de 2001.

A comunidade de aglomeração é um *Établissement Public de Coopération Intercommunale* (EPCI⁸) que reagrupa vários municípios, com uma população total superior a 50 000 habitantes, em redor de um ou vários municípios centros com mais de 15 000 habitantes. Este valor demográfico não se aplica em comunidades de aglomeração em que o município centro é capital regional. A comunidade de aglomeração associa municípios com o intuito de elaborar um projecto comum de desenvolvimento e ordenamento do espaço. No momento da sua criação, os municípios devem precisar as competências comunitárias e municipais. O desenvolvimento económico, o ordenamento do espaço comunitário, o equilíbrio social do habitat e a criação de uma política de cidade na comunidade são quatro competências obrigatórias da comunidade de aglomeração.

Em 1999 a Comunidade de Aglomeração de Montpellier tinha 390 745 habitantes. A sua superfície estende-se sobre 43 421 hectares pertencendo 7% ao departamento de Hérault. Apresentou o maior crescimento demográfico urbano entre 1990 e 1999 com uma taxa de crescimento de 8,4% contra uma média de 2,6% das 15 maiores aglomerações francesas. Em 2002, a França tinha 14 comunidades urbanas com mais de 500 000 habitantes, mais de 100 comunidades de aglomeração com uma população entre os 50 000 e 500 000 habitantes e 2000 comunidades de municípios com menos de 50 000 habitantes.

O procedimento para dar início ao *Schéma de Cohérence Territoriale* foi lançado a 1 de Julho de 2002, num perímetro inicial de 38 municípios. No entanto, sofreu algumas variações após a sua aprovação, tendo perdido 7 municípios dos quais 3 são litorais e alguns contíguos à cidade de Montpellier. O perímetro actual do SCOT tem um conjunto de 31 municípios.

A criação da comunidade de aglomeração, onde Montpellier é capital regional, organiza-se em redor de um projecto global e preparado cuidadosamente para o desenvolvimento sustentável em favor de um interesse comum. Reagrupando competências e meios, as colectividades evitam qualquer crescimento caótico, protegendo o ambiente e produzindo economias de escala.

⁷ A lei *Chevènement* permite que os municípios se agrupem em comunidades de municípios, em comunidades de aglomeração ou em comunidades urbanas segundo as diferentes quantidades de população. Os agrupamentos entre municípios, para que sejam pertinentes e coerentes, devem fazer-se com a intenção em realizar projectos em comum.

⁸ Um *Établissement Public de Coopération Intercommunale* é uma estrutura administrativa francesa constituída por um conjunto de municípios com o objectivo de desenvolver certos aspectos em comum, como por exemplo os transportes colectivos. Desenvolveram-se principalmente após a lei *Chevènement*.

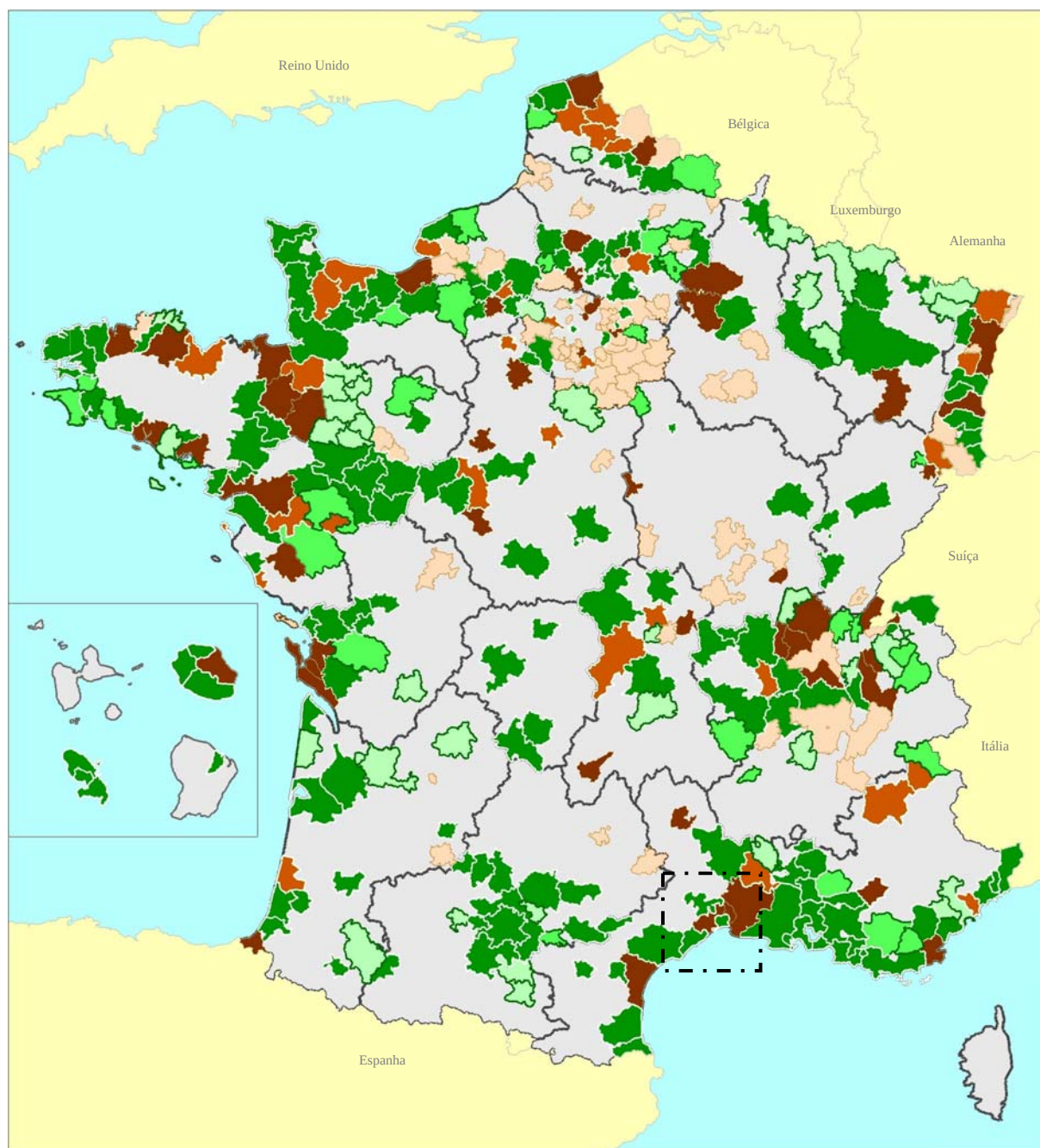


Fig. 24 – Dinâmica de desenvolvimento dos SCOT a 1/1/2008

Legenda:

- Perímetro definitivo do SCOT
- *Établissement Public* suporte do SCOT criado
- SCOT em elaboração ou *Schéma Directeur* (SD) em revisão: decisão tomada
- SCOT em elaboração ou *Schéma Directeur* em revisão: projecto definitivo
- SCOT aprovado ou SCOT em revisão: decisão tomada
- *Schéma Directeur* aprovado

3.3 O QUE É O SCOT?

Instituído pela lei *Solidarité et Renouvellement Urbain* (SRU⁹) a 13 de Dezembro de 2000, o *Schéma de Cohérence Territoriale* substitui o antigo *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme* (SDAU¹⁰). Compilado nos artigos L.122-1 e seguintes do código de urbanismo francês, o SCOT é um documento de planificação e tem como função prever as grandes orientações de ordenamento de um território comunitário nos próximos 10 a 20 anos. Procura definir um equilíbrio entre os espaços urbanos ou dedicados à urbanização e os espaços naturais ou agrícolas, fundamental para organizar, no tempo e no espaço, as condições de desenvolvimento sustentável do território, favorecendo notavelmente:

- a protecção e exploração dos espaços naturais e agrícolas;
- a proximidade dos projectos urbanos em relação aos transportes públicos;
- uma gestão económica do espaço através de formas urbanas compactas, aproximação entre emprego e habitat;
- distribuição equilibrada e diversificada na oferta de habitação;
- distribuição equilibrada dos equipamentos e serviços de proximidade.

Constitui o principal instrumento de ordenamento do território à escala da aglomeração e organiza os progressos respeitando o equilíbrio entre cidade e natureza ao mesmo tempo que coordena urbanismo e transportes. Assegura a coerência, com o objectivo de um desenvolvimento sustentável, entre os diversos documentos de definição das políticas sectoriais à escala da aglomeração, tais como o *Plan de Déplacements Urbains* (PDU), o *Programme Local de l'Habitat* (PLH), o *Schéma Directeur d'Assainissement* (SDA), assim como o *Plan Local d'Urbanisme* (PLU) e as *Zones d'Aménagement Concerté* (ZAC) pertencentes a cada município. A aplicação do princípio de compatibilidade oferece uma garantia de coerência “externa” que tem um duplo sentido:

- compatibilidade “passiva” se os limites entre as extensões urbanas e os espaços naturais e agrícolas protegidos são respeitados;
- compatibilidade “activa” na qual se verifica, com o decorrer do tempo, o cumprimento dos objectivos de ordenamento do SCOT.

⁹ A lei SRU modificou culturalmente a forma de abordar a planificação urbana em França. Introduz mais transversalidade e coerência nas diferentes políticas públicas sectoriais e inscreve o urbanismo e o desenvolvimento urbano numa perspectiva de desenvolvimento sustentável.

¹⁰ Em França, o *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme* (SDAU), é um documento de urbanismo francês, composto por regras de urbanismo locais. Fixa as orientações estratégicas do território em questão e determina, a longo prazo, a ocupação geral dos solos. Não impõe uma estrita conformidade, mas permite a coordenação dos programas locais de urbanização, tais como o *Plan d'Occupation des Sols* (POS) e o *Plan d'Aménagement de Zone* (PAZ), com a política de ordenamento do território. É composto por pareceres e documentos gráficos, geralmente à escala 1/50 000. Algumas partes do território podem ser completadas por um ou vários *Schémas de Secteur* (SS) mais precisos, à escala 1/20 000. Os SCOT substituem os SDAU/SD. A região Île-de-France conserva o seu *Schéma Directeur*, que cobre obrigatoriamente a totalidade do território regional.

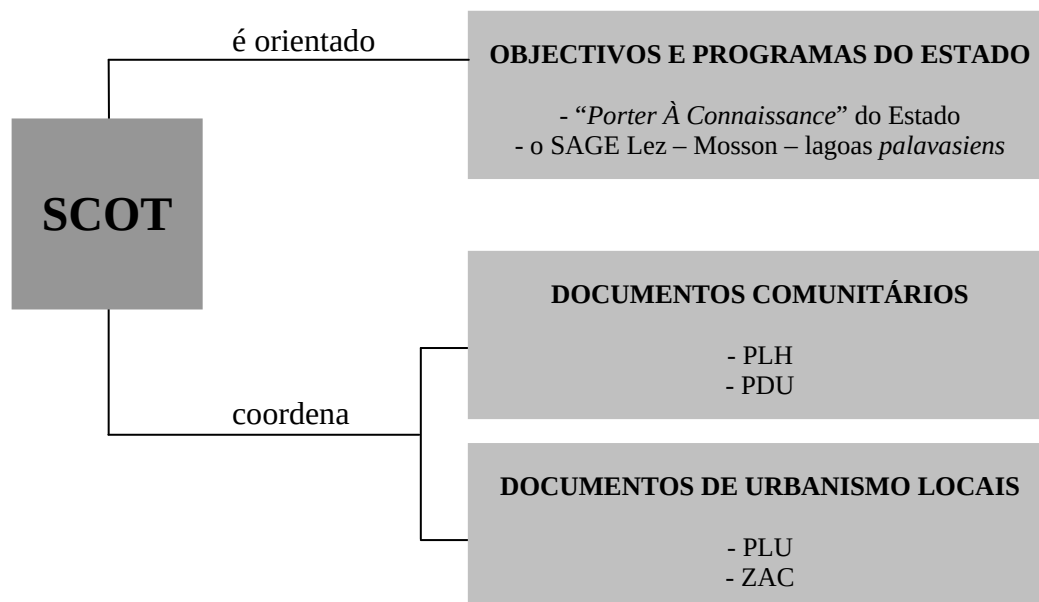


Fig. 25 – A compatibilidade do SCOT

Extracto do **artigo L.122-1** do código de urbanismo francês.

(www.languedoc-roussillon.ecologie.gouv.fr. Définition d'une méthode pour l'évaluation des SCOT au regard des principes du développement durable et construction d'indicateurs environnementaux. Application au cas de l'agglomération de Montpellier. p. 16, sétimo e décimo parágrafo.)

“ (...) Os Schémas de Cohérence Territoriale tomam em consideração os programas do Estado, das colectividades locais e dos estabelecimentos e serviços públicos. Devem ser compatíveis com as cartas dos parques naturais regionais. Devem igualmente ser compatíveis com as orientações fundamentais de uma gestão equilibrada do recurso à água e os objectivos de qualidade e quantidade das águas definidas pelos Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). (...)”

Os Programmes Locaux de l'Habitat, os Plans de Déplacements Urbains, os Schémas de Développement Commercial, os Plans Locaux d'Urbanisme, os Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur, as Cartes Communales, as operações fundiárias e as operações de ordenamento definidas por decreto em Conselho de Estado devem ser compatíveis com os Schémas de Cohérence Territoriale e os Schémas de Secteur.”

“A coerência geral das políticas públicas de ordenamento do território da Comunidade de Aglomeração de Montpellier é condicionada pela articulação dos diferentes documentos de urbanismo ou pelos seus diferentes planos e programas. O *Schéma de Cohérence Territoriale* deve garantir esta coerência sob a forma de compatibilidade entre o conjunto dos diferentes documentos utilizados nas diferentes escalas do território. (...) É estabelecido tendo em conta os objectivos e programas do Estado e das restantes colectividades territoriais.”¹¹

Estes programas e objectivos estão contidos no “*Porter À Connaissance*” (PAC) do Estado e no *Schéma d’Aménagement et de Gestion des Eaux* (SAGE) Lez - Mosson - lagoas palavasiens. O PAC, expresso no artigo R.121-1 do código do urbanismo é constituído por dois tipos de dados:

- elementos de ordem jurídica tais como as *Directive Territoriale d’Aménagement* (DTA¹²), as disposições relativas às zonas de montanha e ao litoral, os *Projet d’Intérêt Général* (PIG) do Estado e de outras entidades públicas, etc;
- informações que podem ser úteis à aglomeração na elaboração do seu SCOT tais como estudos (habitat, mobilidades, demografia, gestão da água, diagnósticos territoriais, etc) que o Estado dispõe sobre prevenção de riscos ou protecção do meio ambiente;
- informações relativas aos projectos do Estado que podem orientar as escolhas das colectividades.

A lei SRU redefiniu o lugar e o papel do Estado nas iniciativas de planificação. Os serviços do Estado transmitem reflexões sobre as problemáticas do território em questão para que a colectividade prepare e adapte o melhor possível o seu caderno de encargos e, podem revelar-se uma parceria para adaptar e tornar coerente o ordenamento de infra-estruturas com os projectos de ordenamento e desenvolvimento das colectividades. O processo SCOT representa o mais favorável contexto para iniciar uma parceria entre o Estado e a colectividade.

O *Schéma de Cohérence Territoriale* da Comunidade de Aglomeração de Montpellier, após estar submetido a um inquérito público foi aprovado por unanimidade do Conselho da Aglomeração a 17 de Fevereiro de 2006.

¹¹ www.montpellier-agglo.com. Reichen et Roberts & Associés – *Schéma de Cohérence Territoriale de l’Agglomération de Montpellier*. 1 - Le Rapport de présentation. p. 14.

¹² A *Directive Territoriale d’Aménagement* (DTA) é um documento de ordenamento do território e um documento de urbanismo elaborado sob a responsabilidade do Estado em associação com as colectividades territoriais e os respectivos agrupamentos de municípios. Define as orientações fundamentais do Estado quanto ao ordenamento do território, localização das grandes infra-estruturas de transporte e modalidades de aplicação das leis do litoral e da montanha.

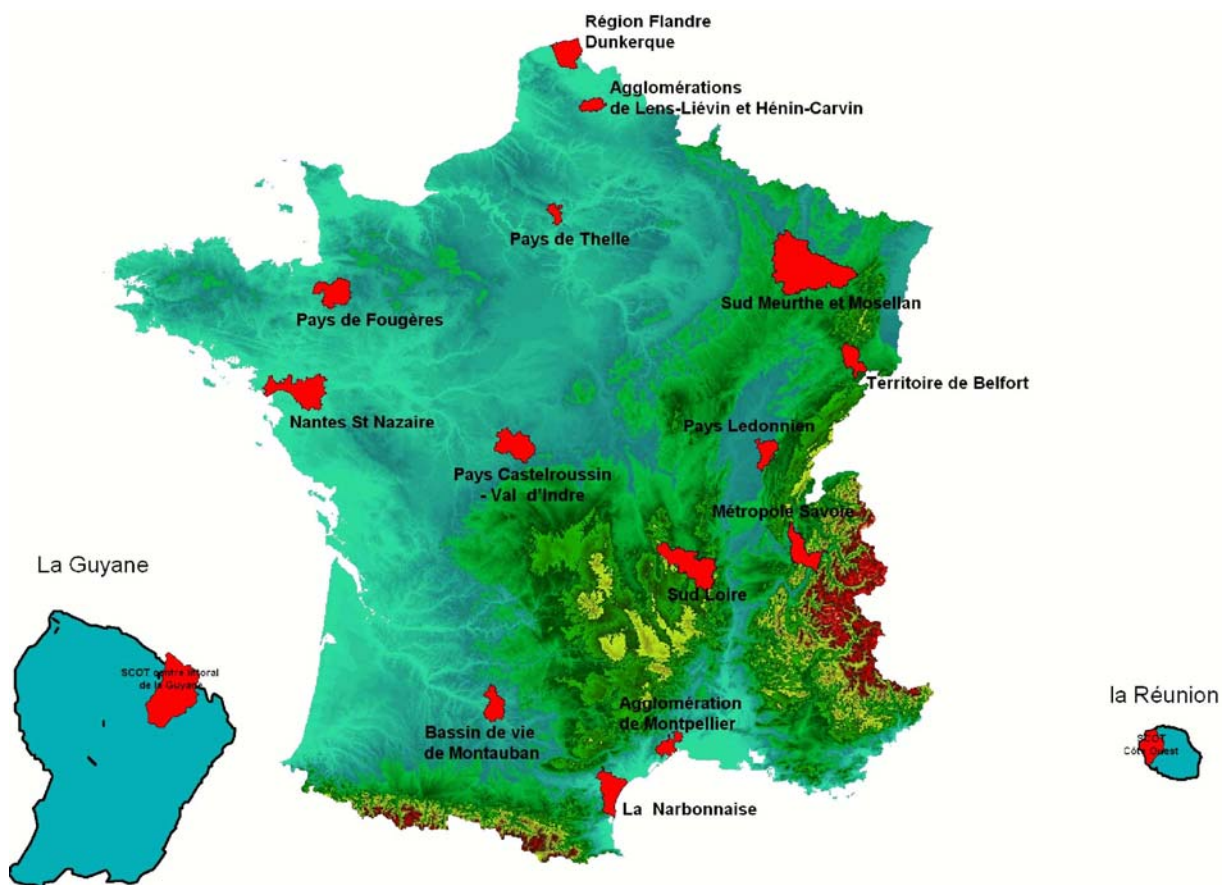


Fig. 26 – Os “SCOT-modelos” (Setembro 2005)

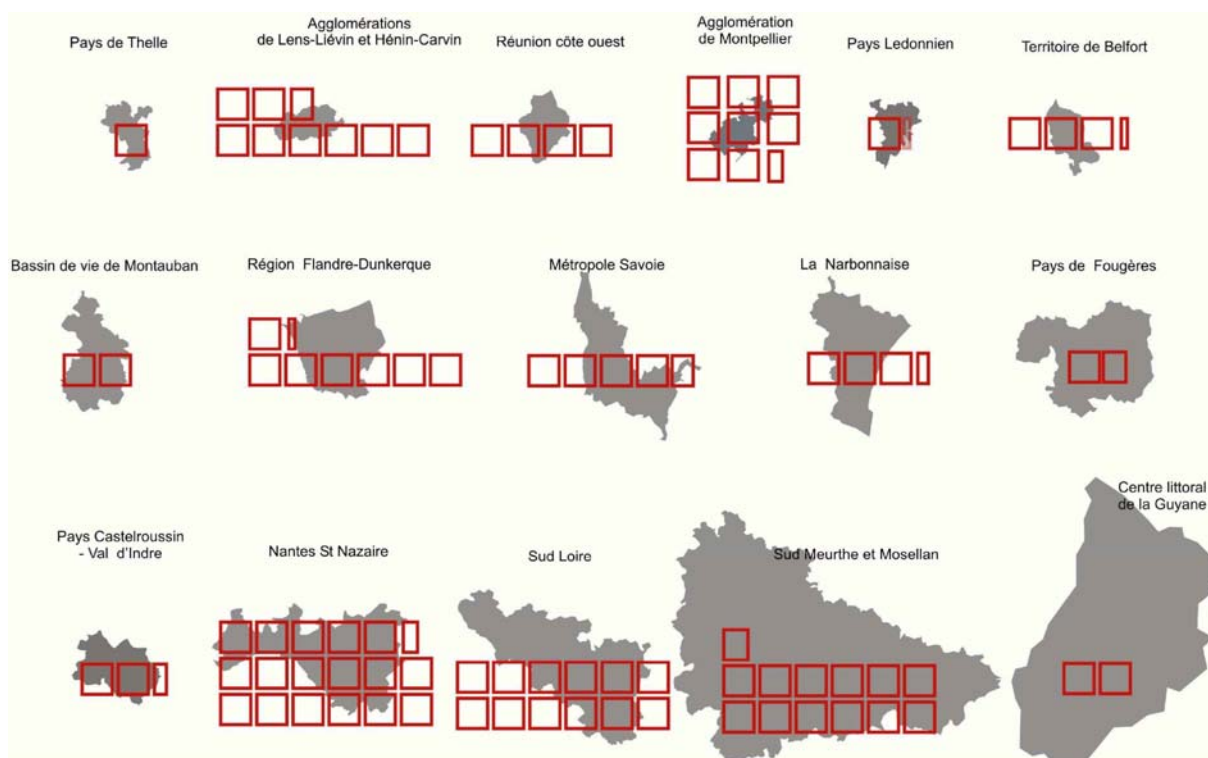


Fig. 27 – A população dos SCOT

Legenda:

□ 45 000 habitantes

3.4 A INICIATIVA “SCOT-MODELOS”

No dia 4 de Fevereiro de 2004 foi lançada oficialmente a iniciativa SCOT-modelos. Esta iniciativa de parceria é sobretudo uma acção de observação e acompanhamento, em tempo real (2004-2006) de dezasseis sítios, entre os quais está a Comunidade de Aglomeração de Montpellier, julgados representativos da diversidade dos contextos locais e das questões resultantes da elaboração dos SCOT. Pretende reunir e difundir os conhecimentos, as perícias e experiências julgadas interessantes, revendo ao mesmo tempo os métodos de trabalho usados até ao momento (os sítios-modelos não são, no entanto, sítios-pilotos).

A iniciativa é elaborada por uma parceria entre diversas entidades:

- *Direction Générale de l’Urbanisme, de l’Habitat et de la Construction* (DGUHC);
- *Association des Maires de France* (AMF);
- *Fédération Nationale des Agences d’Urbanisme* (FNAU);
- *Association «Entreprises Territoires et Développement»* (ETD);
- *Club des responsables administratifs et techniques de la maîtrise d’ouvrage*;
- *Centre d’Études sur les Réseaux, les Transports, l’Urbanisme et les Constructions Publiques* (CERTU).

Determinar o perímetro constitui a primeira etapa formal para a elaboração de um SCOT. Há duas categorias de perímetros, os que são elaborados segundo um EPCI existente (ex. Aglomeração de Montpellier, Réunion Côte-Oeste, Pays de Thelle, Guyaume-Centre Littoral) e os que são constituídos em função de um “agrupamento voluntário” de EPCI e de municípios isolados sob a forma de sindicato misto (restantes 12).

Os objectivos

A elaboração de um SCOT, em relação aos antigos Planos Directores, é na maior parte dos casos uma nova iniciativa que necessita uma alteração radical em relação às práticas anteriores. A iniciativa SCOT-modelos permite a troca de experiências privilegiadas permitindo aos parceiros a análise do desenvolvimento do seu projecto em relação aos outros, de o relativizar em função dos desafios e das questões que cada território coloca e o debate de questões de interesse comum.

Pretende-se que a partir da reflexão seja feita uma análise comum de cada intervenção de modo a construir um conjunto de elementos de síntese que serão difundidos e partilhados para uma melhor compreensão das dificuldades na elaboração do respectivo SCOT. A partilha de informação permite a confrontação da mesma, logo haverá maior facilidade em responder às questões que colocam todos os actores comprometidos na realização concreta dos SCOT. (anexo 3, p. 128, 129)

O quê?	Proposição metodológica para a elaboração do SCOT	Pré-caderno de encargos do SCOT	SCOT	
	DIAGNÓSTICO		PADD	DOG
Quem?	Projet d'Aménagement et de Développement Durable		Documento de Orientações Gerais	
	Equipa MaSCOT  1 equipa pluridisciplinar local	Equipa Vouquette Equipa Reichen & Robert Equipa Seura D. Mangin  3 equipas pluridisciplinares de dimensão internacional	Equipa Reichen & Robert  1 equipa pluridisciplinar de dimensão internacional	
Como?	Aprofundamento de temáticas particulares: ex. a agricultura suburbana e a paisagem. Cruzamento dos estudos temáticos (realizados por peritos em cada domínio) através de uma aproximação em matéria de ordenamento.		Síntese e actualização dos estudos anteriores ao diagnóstico. Reflexões sob a forma de ateliers territoriais em 6 sectores geograficamente homogéneos com base nos objectivos dos municípios. Síntese e solicitação do trabalho em atelier, associando peritos, profissionais e representantes dos municípios para a elaboração do PADD. DOG proposto em 6 planos de sector.	
	ESTUDOS PRELIMINARES duração – 9 meses		ELABORAÇÃO DO SCOT duração – 12 meses	

Fig. 28 – Elaboração do SCOT em 3 etapas

3.5 AS ETAPAS DO PROJECTO SCOT DA AGLOMERAÇÃO DE MONTPELLIER

1 – Estudos preliminares

Durante o ano 2003 foram feitos estudos preliminares para a elaboração do projecto *Schéma de Cohérence Territoriale*. Primeiramente foi estabelecido um “**Diagnóstico do SCOT**”. Este documento preliminar constitui um meio de conhecimento aprofundado do território. Coloca em evidência as grandes tendências e os grandes desafios de desenvolvimento da aglomeração (demografia, economia, mercado imobiliário, consumo de espaços, agricultura, ciclo de água, etc).

Inicialmente, foram elaborados estudos preliminares por uma equipa pluridisciplinar local – equipa MaSCOT com o intuito de aprofundar e confrontar temáticas particulares. Posteriormente, foram elaborados estudos de definição por três equipas pluridisciplinares de dimensão internacional. Estas, orientadas por Gérard Charlet, David Mangin e Bernard Reichen, estudaram os principais sítios estratégicos do território comunitário (sítios diferentes para cada equipa) para propor uma metodologia para a elaboração do SCOT. A equipa orientada por Bernard Reichen¹³ foi a eleita para o elaborar.

2 – Elaboração conjunta

Em 2004, o SCOT entra numa fase de estruturação. Foram mais de trezentos os intervenientes, organizados sob a forma de ateliers que trabalharam nesta iniciativa. O “**Projet d’Aménagement et de Développement Durable**” (PADD) constitui a segunda etapa estruturante do projecto SCOT. Introduzido pela lei SRU (*Solidarité et Renouvellement Urbain*, 2000) nos diferentes documentos de urbanismo, o PADD exprime de forma sintética as grandes estratégias do SCOT.

3 – Regulação e aprovação definitiva

A 21 de Julho de 2005 é deliberado o projecto SCOT constituído pelo Relatório de apresentação, o Projecto de Ordenamento e Desenvolvimento Sustentável e o **Documento de Orientações Gerais**. O projecto é transmitido por pareceres a mais de 100 entidades públicas como o Estado, a região Languedoc-Roussillon, a província de Hérault, os municípios membros da aglomeração, as comunidades e municípios adjacentes, etc. Após estar submetido a um inquérito público foi aprovado no Conselho de Aglomeração.

¹³ Artesão do SCOT da Comunidade de Aglomeração de Montpellier recebeu, pelo conjunto e qualidade da sua obra, o Grand Prix de l’Urbanisme 2005, prémio criado desde 1989.

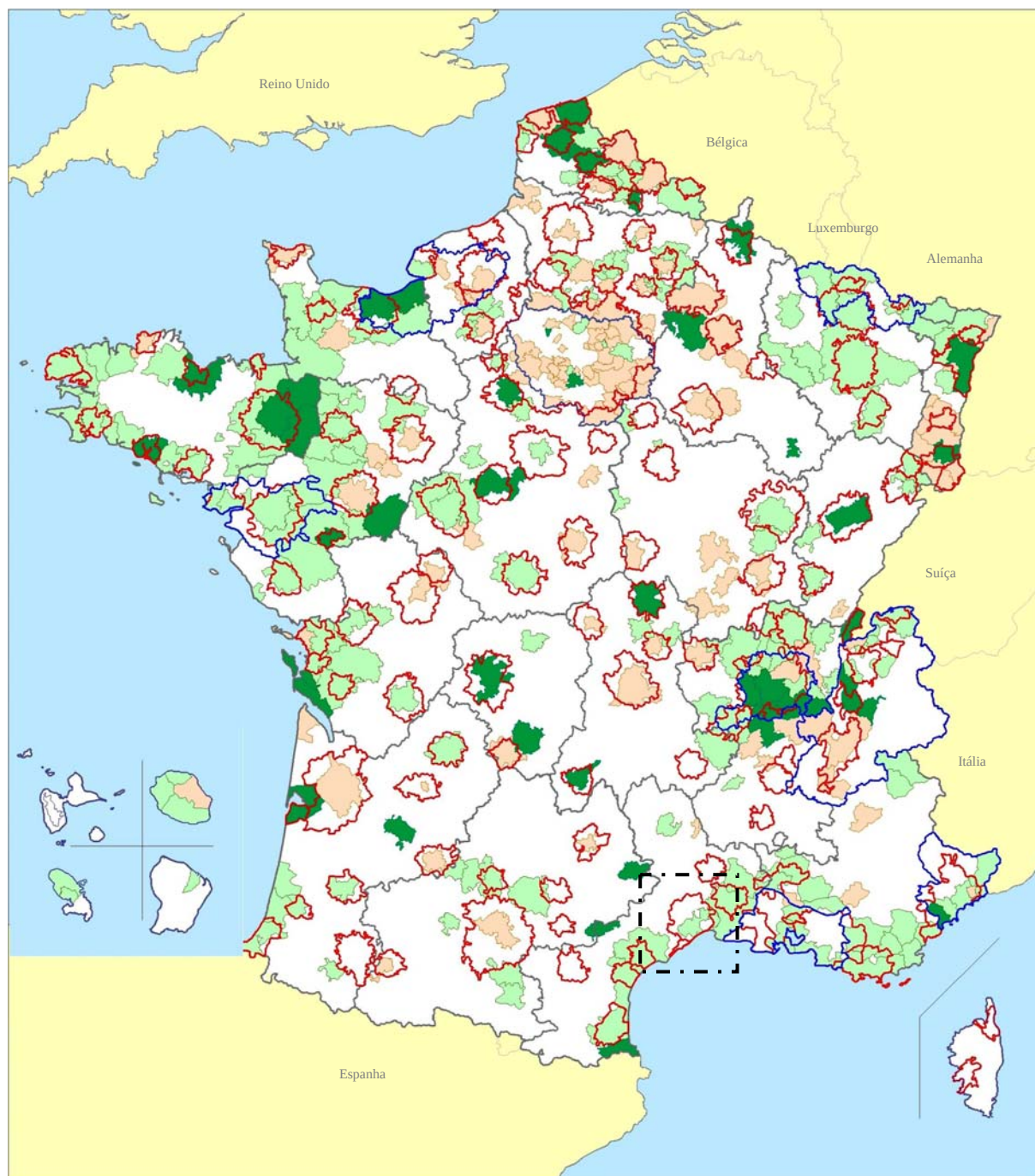


Fig. 29 – SCOT – *Directive Territoriale d'Aménagement* (DTA) – áreas urbanas com mais de 50 000 habitantes. (fevereiro 2005)

Legenda:

- DTA + SDRIF + SAR + PADDU
- área urbana com uma população superior a 50 000 habitantes (1999)
- região
- SCOT em elaboração a 1/1/2005
- SCOT aprovado em revisão a 1/1/2005
- SCOT aprovado a 1/1/2005

3.5.1 DIAGNÓSTICO DO SCOT

Porquê elaborar um diagnóstico? Quais as intenções, os objectivos que a aglomeração de Montpellier coloca ao SCOT?

São vários os motivos que fundamentam a elaboração do diagnóstico do SCOT. Este começa por elaborar um ponto de situação para conhecer o território no qual vai intervir. O diagnóstico dá sentido à totalidade da iniciativa pois indica um caminho a seguir, começando pelo conhecimento, avaliação do território da aglomeração, na elaboração de questões, propostas de intervenção que respondam de forma ordenada à crescente urbanização do território e que posteriormente serão alvo de controlo por parte de um documento de orientações gerais. Uma vez estabelecido o diagnóstico foi necessário dividir tarefas, responsabilidades pelo conjunto de equipas que intervêm no ordenamento do território.

O diagnóstico foi estabelecido segundo bases estatísticas demográficas e económicas e organiza-se segundo três componentes fundamentais para as políticas públicas territoriais: **o desenvolvimento** (demográfico, económico, social e cultural), **o meio ambiente** (património natural e ecológico) e **o ordenamento** (relação coerente entre os diferentes componentes de um território). Os objectivos anunciados em cada um destes três componentes tornaram-se em potenciais argumentos e motivações nas escolhas do *Projet d'Aménagement et Développement Durable* orientado pelo Documento de Orientações Gerais.

O desenvolvimento

“O desenvolvimento é ele outra coisa que o progresso de todas as riquezas: humanas, económicas, sociais e também territoriais?”¹⁴

Os 31 municípios da Comunidade de Aglomeração de Montpellier conheceram desde 1975 um crescimento muito acelerado em relação ao território nacional, reflexo de uma forte atractividade territorial. Com um crescimento médio anual de 1,7% entre 1975 (250 000 habitantes) e 1999 (367 000 habitantes) a aglomeração de Montpellier prevê um ritmo de crescimento anual até 2020 constante a rondar os 1,7% ou 1,8%.

Durante muito tempo a cidade de Montpellier esteve inscrita nos seus limites municipais. Hoje em dia tornou-se numa cidade-território¹⁵. Desde a extensão definida pelos *garrigues* até ao litoral,

¹⁴ www.montpellier-agglo.com. Reichen et Roberts & Associés – Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération de Montpellier. 1 - Le Rapport de présentation. p. 18, 19.

¹⁵ Segundo Nuno Portas “o conceito de cidade-território, expandido o campo de intervenção por todo um espaço não homogéneo, obriga, em primeiro lugar, a perceber dimensão e critério de delimitação e, em segundo, a perceber a natureza e elementos de estrutura que enquadre uma busca formal.” in Portas, Nuno – A cidade como arquitectura, p. 82.

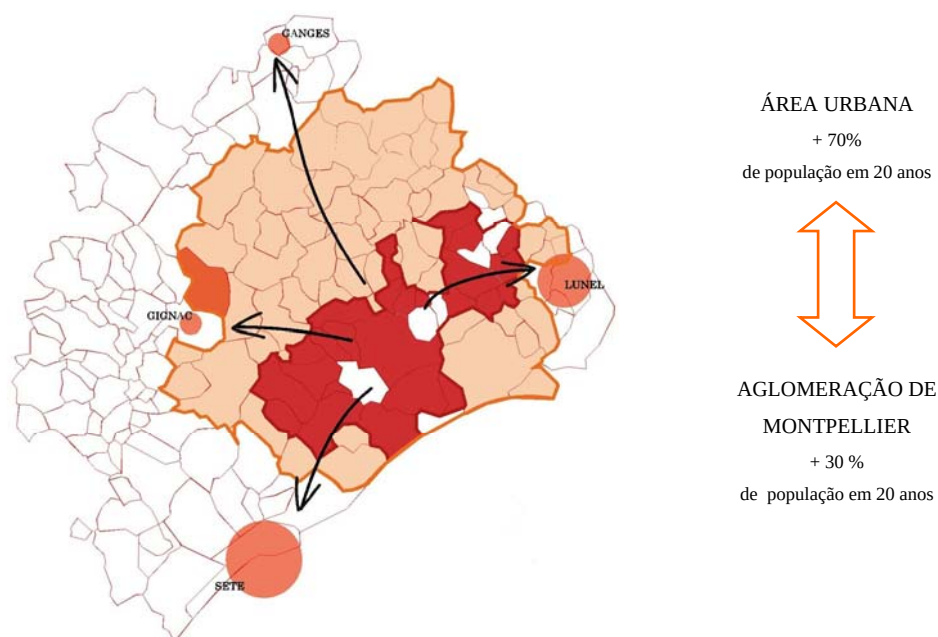


Fig. 30 – A Comunidade de Aglomeração de Montpellier e a sua área urbana

Legenda:

- limites da Comunidade de Aglomeração de Montpellier
- perímetro da área urbana de Montpellier (1999)
- centros urbanos

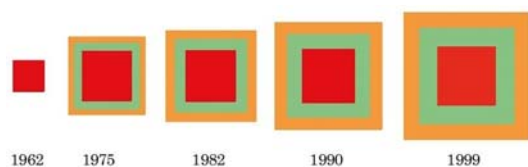


Fig. 31 – Evolução da distribuição espacial do crescimento demográfico

Legenda:

- a cidade de Montpellier
- a comunidade de aglomeração
- a área urbana

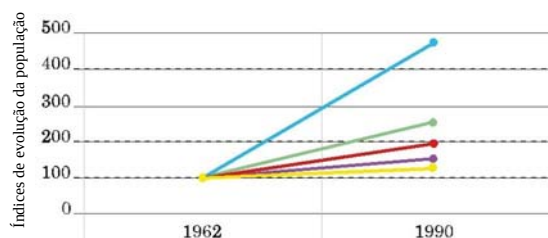


Fig. 32 – O crescimento de Montpellier no contexto regional e nacional

Legenda:

- a cidade de Montpellier
- a CAM sem Montpellier (30 municípios)
- a CAM (31 municípios)
- Languedoc-Roussillon
- França Metropolitana

1975	Taxa	1990	Taxa	1999	Taxa	2004	Taxa	2020
250 000	1,75%	317 000	1,75%	367 000	1,8%	400 000 (aproximadamente)	1,6 %	500 000 (aproximadamente)

Fig. 33 – A população da Comunidade de Aglomeração de Montpellier e a taxa média de crescimento anual

esta nova realidade urbana justifica a elaboração de um plano de coerência territorial e de políticas territoriais à escala comunitária.

Segundo um trabalho de análise comparativa entre 180 cidades europeias¹⁶, desde cidades como Paris e Londres até cidades com 200 000 habitantes, o nível europeu de expansão metropolitana de Montpellier era claramente superior ao seu peso demográfico permitindo-lhe uma classificação de nível 5, colocando-a ao lado de cidades como Edimburgo, Manchester, Turim, todas elas com uma densidade populacional mais elevada. Montpellier surge como um caso atípico pois não segue a clássica regra posição/tamanho que determina a posição urbana de uma cidade pela consideração do seu tamanho.

A intensificação do desenvolvimento de Montpellier deverá estar associada a uma política de baixo consumo de espaço e esta abordará os diferentes domínios do ordenamento: o habitat, as actividades económicas e as infra-estruturas de mobilidade.

O meio ambiente

O património natural e ecológico representam riquezas essenciais para a atractividade do território, logo não são abordados como um contratempo ao *Schéma de Cohérence Territoriale* mas como um valor que deve ser gerido de forma a conciliar ordenamento e protecção face às constantes pressões a que está sujeito. Foi criado um inventário sobre a fauna e a floresta presentes no território comunitário, principalmente nas zonas húmidas e nas lagoas litorais. O conjunto de zonas húmidas e lagoas do litoral, o vale Lez e o cume dos *garrigues*¹⁷ a Norte de Montpellier receberam particular atenção. A melhoria da qualidade das águas das lagoas de Montpellier e a definição de modalidades e formas de urbanização que regulem ao mesmo tempo que ordenam estes ambientes particularmente sensíveis são temas chave que serão abordados no *Schéma de Cohérence Territoriale*.

À escala da grande paisagem destacam-se três tipos de zonas com características muito próprias: o **litoral**, o **garrigue** e a **planície** (anexo 4, p. 130). O litoral constituído por dunas e lagoas é um elemento forte desta trilogia, uma identidade do território, no entanto, a sua progressiva urbanização alterou o seu aspecto. Foi necessário valorizar o litoral para que este responda da melhor forma às evoluções que provocam a erosão do mesmo. A Norte, os *garrigues* e encostas surgem como um cenário sobre a planície. No conjunto, esta componente paisagística conservou as suas qualidades, apesar de um recuo significativo dos bosques em benefício de uma urbanização de pavilhões. A planície contém desde a época romana as grandes vias de circulação, os centros urbanos e ocupa o

¹⁶ Rozenblat, Céline; Cicille, Patricia – Les villes européennes: analyse comparative; realizado para a DATAR (*Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale*) pela UMR *Espace Université de Montpellier*; Avril 2003.

¹⁷ O garrigue é uma formação vegetal mais aberta, constituída por arbustos de pequeno porte, que se desenvolve em solos calcários, alcalinos e pedregosos característico dos ambientes mediterrâneos.

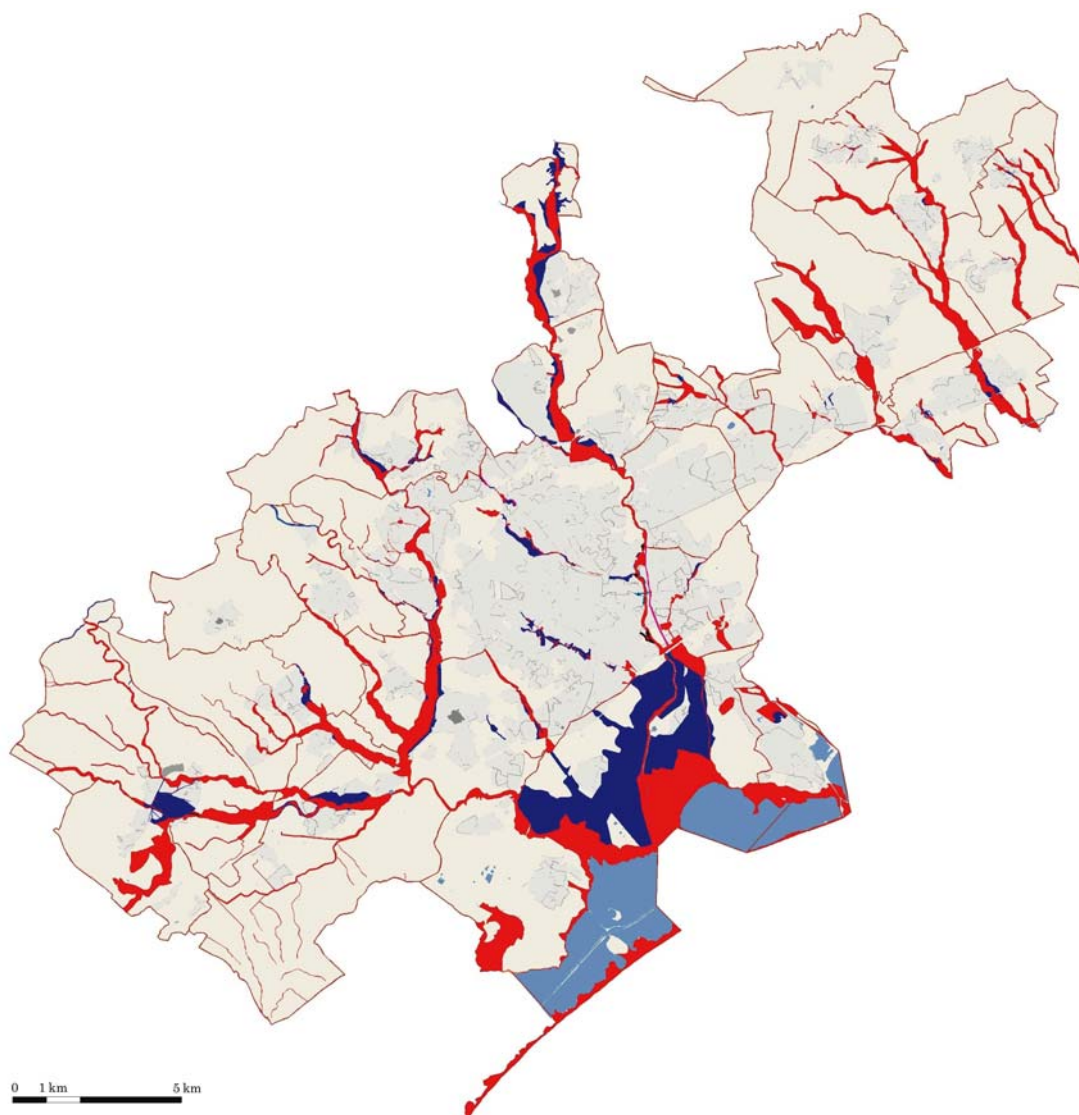


Fig. 34 – As zonas com previsível risco de inundação

Legenda:

- risco importante de inundação
■ risco grave de inundação

	1 – Comunidade de aglomeração de Montpellier		2 – Cidade de Montpellier	
ESPAÇOS	em ha	em %	em ha	em %
URBANOS	10 650	24	3 800	67
AGRICOLAS	16 000	37	1 050	18
NATURAIS	17 200	39	850	15
	com água (1 840)			
TOTAL	43 850	100	5 700	100



Fig. 35 – Distribuição espacial das principais funções do solo em 2004 (em percentagem)

essencial do território comunitário. Esta componente paisagística e espacial revela ser a menos estruturante da trilogia pois é constantemente consumida pelas diferentes formas de urbanização em detrimento da agricultura. Em defesa da planície o ordenamento deverá ser mais exigente e rigoroso.

À escala da comunidade de aglomeração, as prioridades são preservar e conservar o litoral (biodiversidade, paisagens e atractividade turística), encontrar o equilíbrio entre agricultura urbana e cidade construída, colocando de lado a ideia de que todo o espaço não construído pode ser frequentemente urbanizado sem coerência urbana e valorizar os percursos naturais e de lazer estruturados a partir de linhas de água de modo a criar um conjunto de percursos agradáveis (bicicleta, a pé) à escala comunitária.

Prevê-se que a execução do *Schéma de Cohérence Territoriale* modifique positivamente o meio ambiente, principalmente quanto ao consumo de espaço e risco de inundação. Actuando como um documento de urbanismo que aponta de forma geral o crescimento urbano até 2020, devido ao elevado crescimento demográfico, o *Schéma de Cohérence Territorial* determina um espaço com forte potencial a ser urbanizado (aproximadamente 2 800 ha que correspondem a 6,5% do território) que é retirado aos espaços naturais e agrícolas. A aplicação de estratégias de intensificação do desenvolvimento urbano visam diminuir para metade o valor de espaço consumido anualmente pela urbanização. Entre 1990 e 2005 foram gastos anualmente 300 a 350 ha mas com a aplicação do SCOT o valor anual rondará os 150 a 170 ha.

Os territórios mediterrâneos caracterizam-se por uma forte sensibilidade ao risco de inundação assim como ao risco de submersão ligado ao sistema lagunar. Um conjunto de factores como o clima mediterrâneo, o acentuado desnivelamento do território e a crescente impermeabilização dos solos, determina um elevado risco de inundação, típico das zonas litorais dos territórios urbanos mediterrâneos como é o caso de Montpellier. Para evitar o provável aumento da impermeabilização dos solos provocado pelo desenvolvimento urbano, as novas urbanizações deverão respeitar certas prescrições regulamentares, para limitar de forma significativa as superfícies impermeáveis e possuir dispositivos de retenção e reciclagem das águas pluviais (para usos não domésticos).

Nos espaços dos *garrigues* a Norte da Comunidade de Aglomeração de Montpellier o risco de incêndio é particularmente elevado, devido ao desenvolvimento de uma arborização densa em pinheiros de Alep, muito sensíveis ao risco de incêndio, à diminuição das actividades pastorais e ao aumento de zonas residenciais muito próximas das zonas arborizadas. Um olhar mais atento sobre o risco de incêndio na floresta deverá incentivar a criação de planos de prevenção de incêndio na floresta de modo a criar modalidades de urbanização mais ordenadas no sector dos *garrigues* e pinhais de Montpellier.



Fig. 36 – Os elementos agro-fisionómicos

Os estudos sobre as agro-fisionomias foram elaborados pela ENSAM e INRA.

Legenda:

- limites municipais
- espaço urbanizado (edificado, zona de actividade, grande infra-estrutura de transporte)
- espaço de lazer (parques)
- pedreira
- zona arborizada, matagal
- olival em baldio ou em produção
- vinha sobre garrigue
- vinhedo renovado, maioritariamente em terreno AOC
- vinhedo renovado com qualidade Vinho de País
- vale Lez
- espaço misto do Nordeste (vinha, cereais, forragem)
- espaço misto Oeste e Norte (vinha, cereais, forragem, baldios)
- grandes parcelas com cereais ou forragem
- mosaico de culturas em perímetro irrigado (vinha, cereais, horta, forragem, arvoredos)
- zona agrícola na encosta
- zona agrícola na planície
- lagoa e arvoredos melvesienses
- prado inundável
- lagoa litoral e lagoa isolada

O ordenamento

Entre 2004 e 2020 são previstos 100 000 novos habitantes na Comunidade de Aglomeração de Montpellier. Nos últimos 30 anos, cada novo habitante precisou de 800 m², 400 m² para uso residencial e 400 m² para finalidades diversas (deslocar, consumo, lazer, trabalho). Com esta previsão, qual será o espaço necessário para acolher os habitantes suplementares no território comunitário? Como organizar o desenvolvimento urbano e limitar ao mesmo tempo a extensão urbana?

A qualidade na relação entre cidade e natureza é preocupante pois os espaços naturais e agrícolas são fortemente urbanizados. O espaço, matéria-prima fundamental do ordenamento urbano é também um elemento essencial de produção da actividade agrícola. A vinha, elemento fortemente presente na história da região Languedoc-Roussillon, tem vindo a diminuir drasticamente devido à expansão urbana pouco racional. Entre 1979 e 2000 a superfície agrícola no território comunitário diminuiu 20%, no entanto, a viticultura continua a ser actualmente a actividade dominante no território comunitário. A intensidade na rivalidade entre agricultura e urbanização é evidente na comparação do preço do solo¹⁸. Se o solo for para usos urbanos, o preço é 22 vezes superior ao do solo para uso agrícola. O *Schéma de Cohérence Territoriale* deverá incentivar uma valorização recíproca entre cidade e agricultura e promover uma agricultura suburbana onde os valores económicos, paisagísticos e de lazer sejam estruturados à escala da aglomeração.

Devido à atractividade territorial, a procura de habitação é elevada na proximidade de Montpellier. Como é maior a procura que a oferta, muitos são os que procuram casa a um preço mais acessível a 20 ou 30 km de Montpellier. O *Programme Local de l'Habitat* (PLH), aprovado em 2004, tem como objectivos criar a quantidade suficiente de habitações (4000 por ano) para responder às necessidades actuais e futuras, relançar a produção de habitação social, renovar e diversificar a oferta de habitação propondo alternativas credíveis e atraentes ao modelo urbano generalizado da casa individual. Será necessário desenvolver formas urbanas menos consumidoras de espaço, promover uma cidade residencial mais intensiva, mais próxima dos transportes públicos e financeiramente acessível a todos.

Os equipamentos e serviços contribuem para a expansão urbana à grande escala e equidade territorial (educação, cultura, desportos, comércio). Os equipamentos de interesse comunitário (universidades, conjunto de equipamentos culturais, etc) são numerosos e estão estrategicamente implantados no centro da aglomeração. Os equipamentos de proximidade (colégios, serviços sociais, equipamentos desportivos e culturais) estão geograficamente bem distribuídos no interior das polaridades e contribuem para a equidade do território e renovação do centro da cidade. A maioria dos equipamentos comerciais (hipermercados, centros comerciais e grandes superfícies especializadas) encontra-se entre Montpellier e o mar mediterrâneo devido ao efeito de atracção do litoral. Estes, pela

¹⁸ Bosques e *garrigues*: 0,5 Euro/m²; para uso agrícola: 1,3 Euro/m²; para uso urbano: 28 Euro/m².

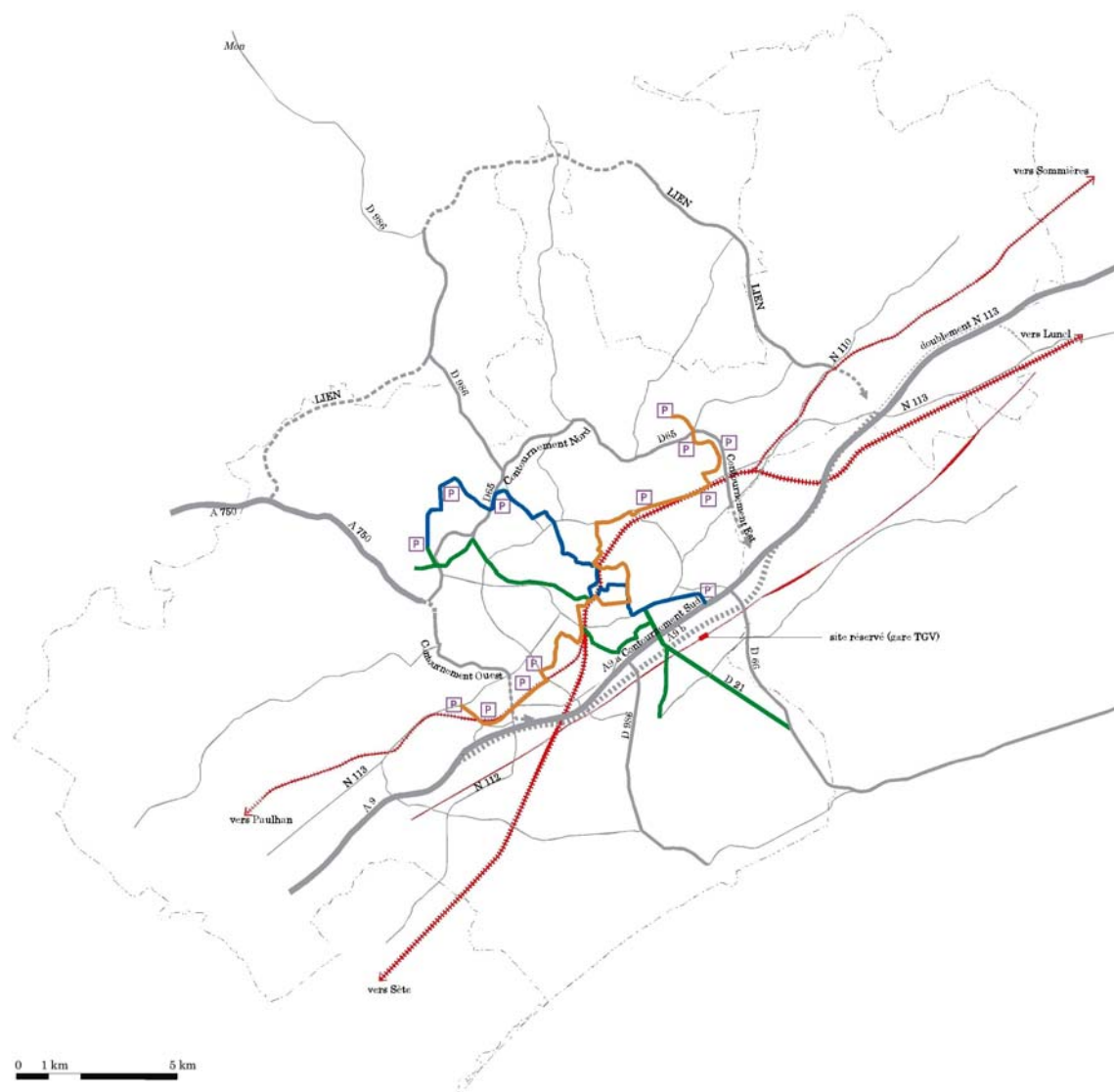


Fig. 37 – Estrutura de mobilidade actual e projectada

Legenda:

- tramway, linha 1
- tramway, linha 2
- tramway, linha 3 (em construção)
- via-férrea
- via-férrea actualmente desactivada
- futura Linha de Grande Velocidade
- parques de estacionamento de substituição existentes e projectados
- auto-estradas A9a e A9b (esta última com uma extensão de 20 km entre Saint-Jean de Vedas e Vergier)
- vias estruturantes à escala da aglomeração
- outras vias estruturantes de escala local

sua localização, provocam uma crescente dependência automóvel. Para que esta diminua, deverão privilegiar-se localizações mais propícias à diversidade de funções – comércio, lazer e habitat, acessíveis a partir dos transportes públicos.

Montpellier tem uma forte componente económica mas oferece uma resposta insuficiente na habitação. Esta forte dissociação entre a residência e emprego representa uma fonte suplementar de deslocamentos motorizados. O *Schéma de Cohérence Territoriale* deverá criar as condições espaciais para um desenvolvimento mais equilibrado e intenso a nível económico e residencial. (anexo 5)

Situada num dos grandes corredores europeus de circulação de homens e mercadorias, a cidade de Montpellier concentra o tráfego de uma metrópole em forte crescimento. A ausência de uma Via de Cintura Interna (VCI) completa à escala da aglomeração levou à adaptação das vias existentes para melhor responder ao tráfego urbano e regional. Actualmente a Comunidade de Aglomeração de Montpellier possui duas vias de tramway em funcionamento e uma terceira está em construção. O tramway assume-se como um complemento necessário e eficaz de escala urbana ao comboio regional. Existem vários parques de estacionamento propícios à intermodalidade entre automóvel, bicicleta, autocarro e tramway. A adesão aos transportes públicos aumentou aproximadamente 40% entre 1990 e 1999 nos deslocamentos diários entre o domicílio e o trabalho. Os grandes projectos de mobilidade para a aglomeração são a conclusão da VCI que a contorna, o reforço da auto-estrada A9 de modo a isolar os fluxos internos à aglomeração do trânsito rodoviário de grande distância e a realização da Linha de Grande Velocidade para o TGV.

Gerir os efeitos da forte atractividade do território postos em evidência no diagnóstico representa o objectivo fundamental do SCOT.

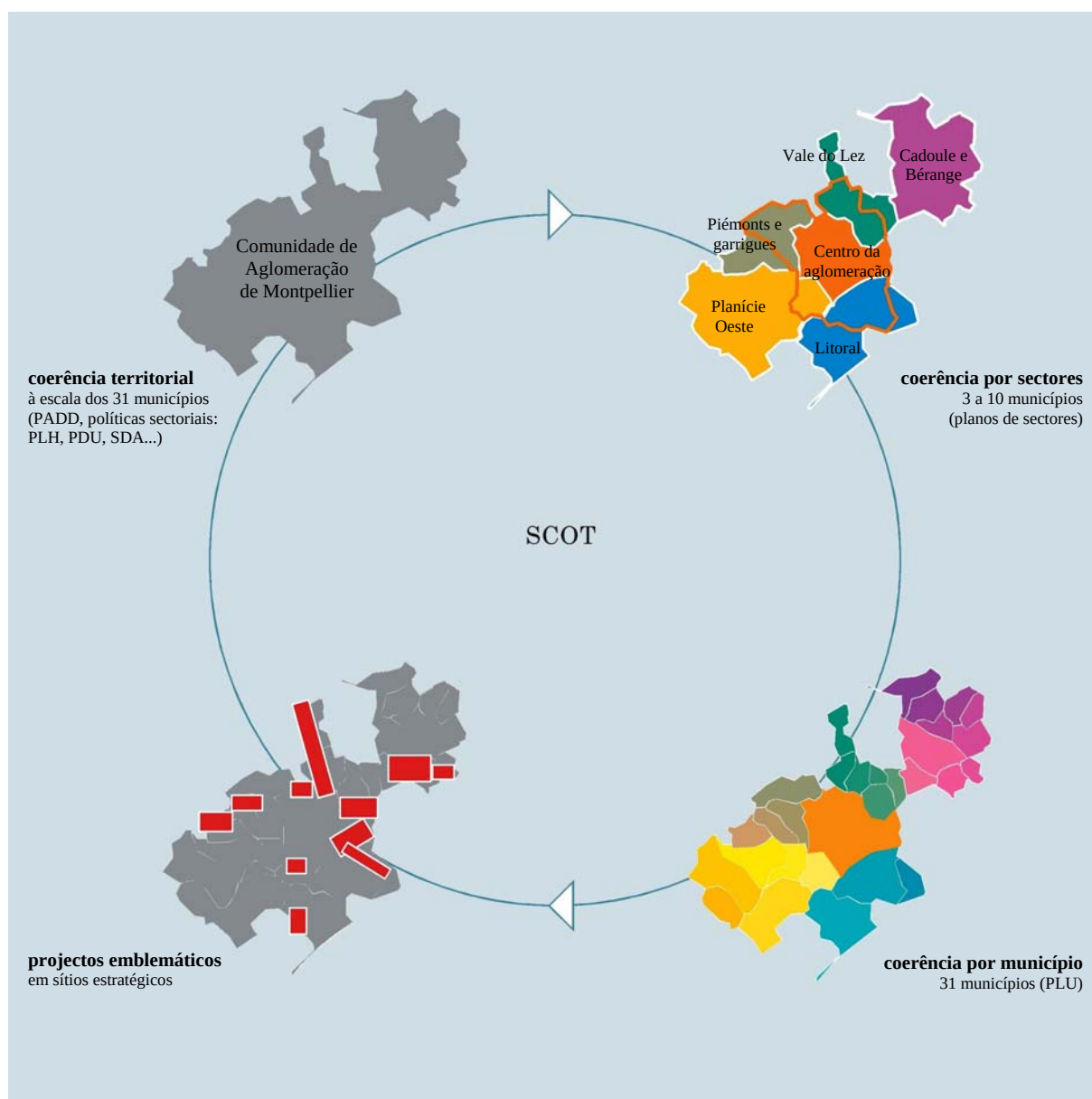


Fig. 38 – O espírito do projecto

Extracto do artigo **L. 122-1** do código de urbanismo francês.

(www.languedoc-roussillon.ecologie.gouv.fr. Définition d'une méthode pour l'évaluation des SCOT au regard des principes du développement durable et construction d'indicateurs environnementaux. Application au cas de l'agglomération de Montpellier. p. 16, segundo parágrafo.)

Os *Schémas de Cohérence Territoriale* “apresentam o conteúdo do *Projet d'Aménagement et de Développement Durable*, que fixa os objectivos das políticas públicas de urbanismo em matéria de habitat, desenvolvimento económico, lazeres, deslocamentos das pessoas et de mercadorias, estacionamento dos veículos e regulação do tráfego automóvel.”

3.5.2 PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

O *Projet d'Aménagement et de Développement Durable* é a segunda grande componente do SCOT. É criado após o Relatório de apresentação que expõe o diagnóstico e a análise do estado inicial do meio ambiente. Antecede o Documento de Orientações Gerais que contém o conjunto de medidas que pretendem a sua execução, ou seja, às quais os documentos de urbanismo locais ou de determinação das políticas locais (PLH e PDU especialmente) deverão ser compatíveis.

O *Projet d'Aménagement et de Développement Durable* tal como o código de urbanismo francês possui cada vez mais textos de ordem política em vez de textos de ordem jurídica normativa de modo a determinar os objectivos pretendidos.

“O território francês é o património comum da nação. Cada comunidade pública é seu gestor e responsável no quadro das suas competências. A fim de ordenar o modo de vida, assegurar sem discriminação as populações residentes e futuras condições de habitat, emprego, serviços e transportes respondendo à diversidade das suas necessidades e recursos, gerir o solo de forma económica, assegurar a protecção dos ambientes naturais e paisagísticos assim como a segurança e a salubridade públicas, promover o equilíbrio entre as populações residentes nas zonas urbanas e rurais e racionalizar a procura de deslocamentos, as colectividades públicas harmonizam, no recíproco respeito da sua autonomia, as suas previsões e decisões na utilização do espaço.”¹⁹

Do mesmo modo que o Artigo L. 110 do código de urbanismo francês contém o espírito do conjunto das leis do código, o *Projet d'Aménagement et de Développement Durable* sintetiza o espírito do SCOT da Comunidade de Aglomeração de Montpellier. Esta pretende dar-lhe um sentido de orientação e estrutura-o segundo três valores: **ambiental**, **social** e **económico**. A identificação destes três valores resulta do conhecimento e análise do território através dos estudos de definição seguindo-se os ateliers territoriais. A análise do território, para além de atribuir legitimidade aos três valores, tornou-se numa fonte de inspiração do SCOT.

O valor ambiental – preservar a natureza

Praias e lagoas, vinhas e quintas, *garrigues* e pinhais, fazem parte da componente natural da Comunidade de Aglomeração de Montpellier. Os espaços naturais e agrícolas foram frequentemente urbanizados ou usados de forma desordenada. Em 20 anos foram urbanizados mais de 3000 hectares de solo agrícola. O desenvolvimento sustentável tem como objectivos inverter esta crescente tendência e fundar uma nova harmonia entre a cidade e natureza. É necessário mudar de atitude para preservar a

¹⁹ Artigo 35 da Lei 83-663 incorporado como artigo L.110 no Código de urbanismo francês in Benoit, Cécile – Le SCOT: Schéma de cohérence territoriale; p. 137.

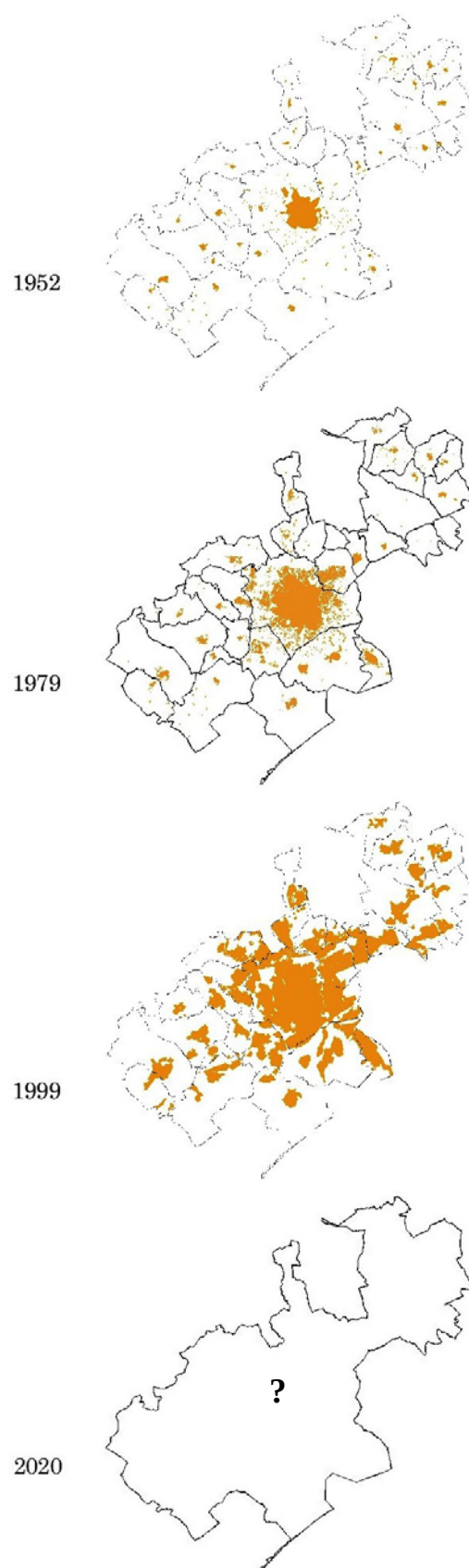


Fig. 39 – Uma urbanização com um ritmo de 300 hectares por ano

Legenda:

 espaços construídos ou ordenados

qualidade do meio ambiente, essencial para a atractividade residencial e económica da aglomeração. Os grandes componentes agrícolas, naturais e paisagísticos deste território devem ser preservados para valorizar a qualidade da cidade e inscrever-se numa mesma lógica de projecto de modo a cultivar o valor ambiental. A perenidade da atractividade do território depende principalmente da preservação dos patrimónios arborizados e dos *garrigues*, dos espaços agrícolas destinados a tornar-se no suporte de uma nova agricultura suburbana e da fauna e floresta das lagoas do litoral.

O valor social – promover uma cidade de proximidades

A cidade-território de Montpellier estruturou-se segundo o desenvolvimento de infra-estruturas rodoviárias permitindo o desenvolvimento extensivo da habitação unifamiliar e de grandes áreas comerciais. A população mais jovem tende a afastar-se do território comunitário pois procura uma habitação economicamente mais acessível. Para criar uma cidade acessível a todos, uma cidade de proximidades é necessário modificar a estratégia, as políticas, o sistema de valores. Como resposta ao constante crescimento demográfico e consequente procura de habitação, o *Schéma de Cohérence Territoriale* pretende, juntamente com o *Programme Local de l’Habitat*:

- aumentar o ritmo anual de produção de nova habitação (3500 a 4500 em vez de 2500);
- melhorar a qualidade residencial privilegiando a construção de casas agrupadas e pequenos edifícios próximos dos serviços e comércio e bem servidos por transportes públicos;
- diversificar e reequilibrar geograficamente a oferta de habitação;
- renovar a oferta residencial dos bairros no quadro das políticas de renovação urbana;

Uma rede de transportes públicos à escala do território desenvolvida pelo *Schéma de Cohérence Territoriale* fomenta uma cidade acessível a todos. Este, juntamente com o *Plan de Déplacements Urbains*, projecta a criação de duas grandes redes de transportes públicos: uma rede de transportes públicos urbana (tramway, autocarros com vias reservadas ou equivalente) a reforçar à escala da aglomeração e uma rede de transportes públicos interurbanos (comboio, tramway regional ou equivalente) a desenvolver à escala metropolitana. Estas duas grandes redes articulam-se com as infra-estruturas rodoviária e ciclável para facilitar as permutas na utilização dos diferentes modos de transporte.

O automóvel representa o meio através do qual é feita uma grande parte dos deslocamentos diários numa cidade como Montpellier. No passado, as lógicas de “*zoning*” contribuíram de forma excessiva para o afastamento entre emprego e habitat. O *Schéma de Cohérence Territoriale* tem como objectivos aproximar emprego e habitat ao privilegiar a variedade de funções no desenvolvimento urbano, aproximar a oferta de equipamentos e habitat privilegiando a acessibilidade e favorecer a

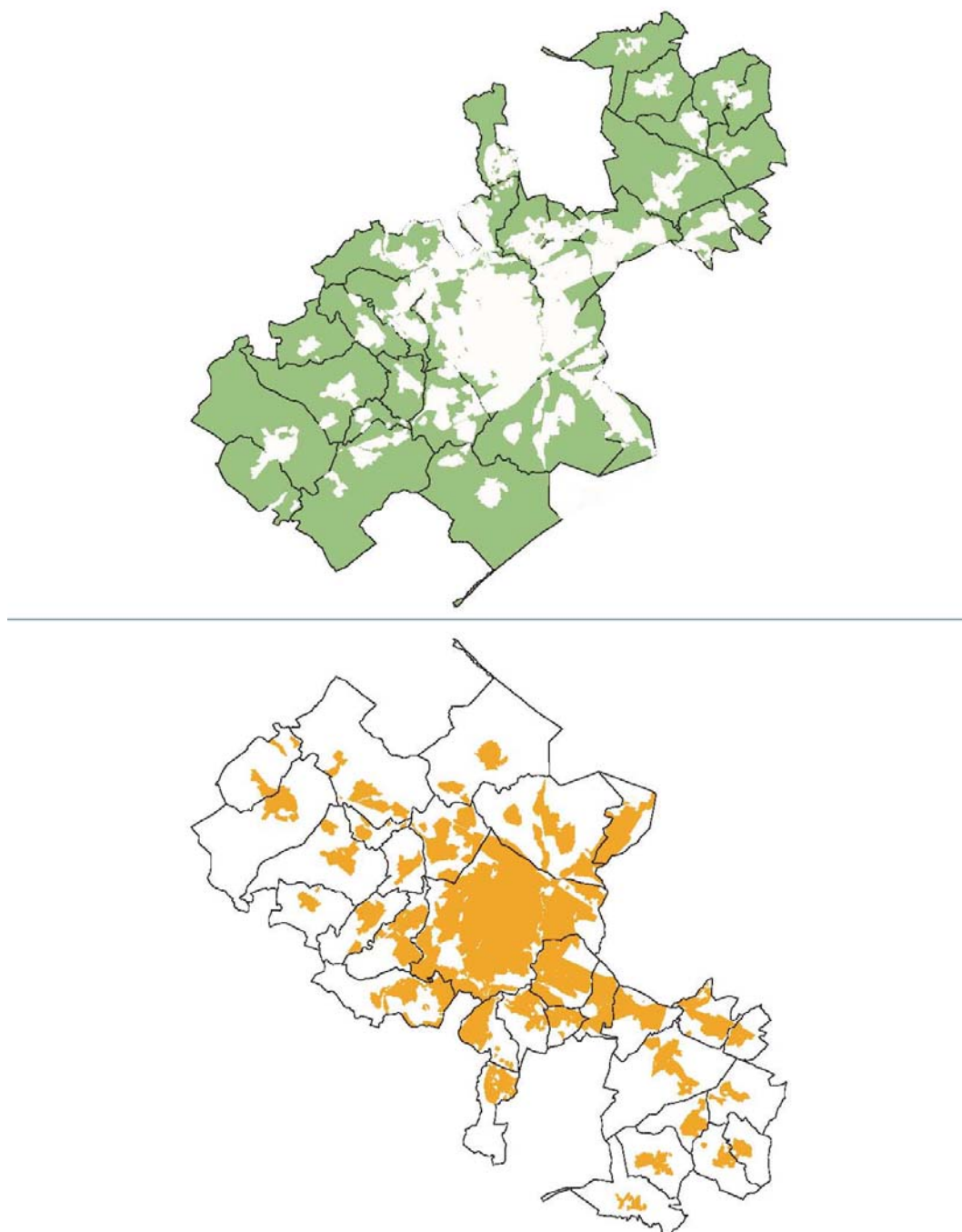


Fig. 40 – **Inverter o olhar**; negativo de uma planta que ilustra os espaços construídos (1999) permite valorizar a organização e as estruturas dos espaços naturais e agrícolas.

acessibilidade aos principais pólos de emprego e equipamentos de escala metropolitana, prioritariamente a partir dos transportes públicos.

O comércio representa um dos pilares do projecto urbano da aglomeração expresso no *Projet d'Aménagement et de Développement Durable*. No passado, as formas de desenvolvimento dos equipamentos comerciais nas periferias contribuíram para a dispersão dos lugares de proximidade e o aumento da dependência automóvel. No futuro, as áreas comerciais serão orientadas para formas mais diversificadas, mais próximas dos transportes públicos. O equipamento comercial Odysseum, de escala regional, situado no centro da aglomeração, acessível a partir do tramway e integrado no projecto de extensão planificada da cidade-centro, representa um bom exemplo desta nova orientação. O SCOT desenvolve uma política de urbanismo comercial que procura abranger todas as escalas da cidade e do comércio e são as seguintes:

- escala da área urbana – favorecer a importância do centro da aglomeração como grande polaridade comercial, acessível através da rede de transporte público;
- escala municipal – reforçar as polaridades comerciais de apoio;
- escala local (quarteirão) – desenvolver uma oferta comercial de proximidade;

O SCOT não é propriamente uma ferramenta de desenvolvimento económico, mas deve criar as condições para um desenvolvimento sustentável, ao propor uma estratégia de localização das actividades económicas (artesaniais, industriais, terciárias) em função das suas características, necessidades e do meio ambiente.

O valor económico – intensificar o desenvolvimento

O desenvolvimento residencial e económico da Comunidade de Aglomeração de Montpellier pode estar em risco devido ao excessivo consumo de espaço nos últimos 30 anos. A urbanização extensiva do território para uso residencial provocou um aumento dos preços dos terrenos. A população desloca-se para as fronteiras da área urbana de Montpellier pois aqui os terrenos são mais baratos. Para assegurar a atractividade residencial e económica deverá intensificar-se o desenvolvimento e assim economizar espaço com funções diversas (habitat, actividades, infra-estruturas e equipamentos).

Segundo o SCOT, é possível gerir o espaço através da reutilização dos espaços urbanos existentes e, fixa um objectivo de distribuição espacial do desenvolvimento, 1/3 em reutilização e 2/3 em extensão. Para tal efeito, propõe uma escolha acertada dos potenciais espaços de extensão urbana prioritariamente próximos dos transportes públicos e determina os objectivos de intensidade de desenvolvimento que devem permitir, através de formas urbanas diversificadas, diminuir o consumo de espaço, os custos de construção e influenciar positivamente no preço da habitação.

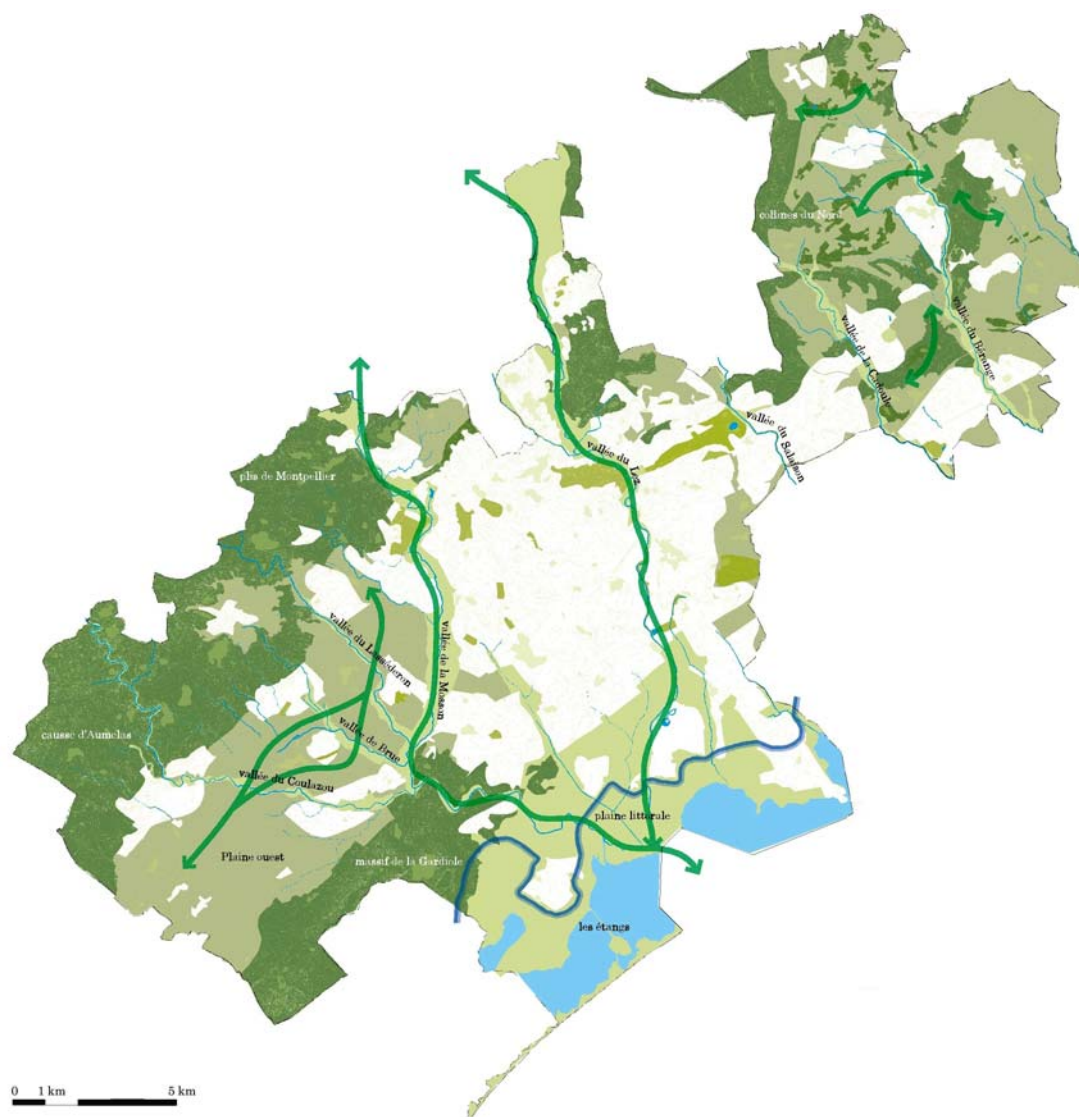


Fig. 41 – Projecto estrutural dos espaços naturais e agrícolas

Legenda:

- espaço urbanizado
- espaço arborizado e *garrigues*
- parques e espaços de lazer
- terrenos agrícolas
- ambientes litorais e vales
- percursos de água/lagoas
- corredores hidráulicos e ecológicos a valorizar
- limite que determina os espaços próximos da costa e define uma área de espaços naturais excepcionais

Os fundamentos do *Schéma de Cohérence Territoriale*

“A singularidade deste *Schéma de Cohérence Territoriale* está na ambição em construir um verdadeiro projecto urbano para a aglomeração. A coerência é no entanto mais que a necessária aposta na harmonia das políticas públicas. É a sintaxe das grandes coerências espaciais ao revelar os três valores do projecto que são três vectores que colocam em tensão o território. (...) A elaboração do *Schéma de Cohérence Territoriale* funda-se assim no realce e no cruzamento de uma **geografia**, de uma **dinâmica** e de uma **vontade**.”²⁰

A geografia – estrutura dos espaços naturais e agrícolas

Para além dos espaços arborizados classificados, espaços excepcionais do litoral e zonas industriais que as novas leis de protecção não abrangem, o *Schéma de Cohérence Territoriale* identificou em 2004 aproximadamente 30 300 hectares, ou seja, mais de 90% do conjunto dos espaços naturais e agrícolas protegidos agora da extensão urbana. Estes espaços têm uma função própria, têm o seu valor logo pretende inverter-se a tendência comum relativa a estes espaços e protegê-los de uma urbanização extensiva.

Os estudos de definição do SCOT e os ateliers territoriais revelaram as qualidades, as determinantes do território comunitário e os seus grandes componentes: a trilogia litoral-planície-*garrigue*, um cenário a preservar; os vales Mosson e Lez principalmente e os corredores hidráulicos e ecológicos; a desordem entre cidade e campo cujo equilíbrio será o objectivo principal do SCOT.

Os limites definidos para a estrutura dos espaços naturais e agrícolas representam espaços que não poderão ser urbanizados. São a expressão de perenidade que o *Schéma de Cohérence Territoriale* garante à economia agrícola para um período de 15 anos de modo a criar condições favoráveis ao investimento agrícola e minimizar as consequências negativas da especulação imobiliária. O *Projet d'Aménagement et de Développement Durable* considera estes limites como um estar “entre duas” oportunidades de projectos e lugares de valorização recíproca entre cidade e natureza. Os limites localizam e definem três grandes categorias de espaços:

- os *garrigues* e o património arborizado – espaços outrora privilegiados por uma economia pastoril;
- os terrenos agrícolas – representam uma importante porção do espaço vital de uma agricultura orientada para os mercados exteriores e locais. A perenidade destes espaços dependerá do desenvolvimento de uma agricultura suburbana;

²⁰ www.montpellier-agglo.com. Reichen et Roberts & Associés – *Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération de Montpellier*. 2 – Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable. p. 78.

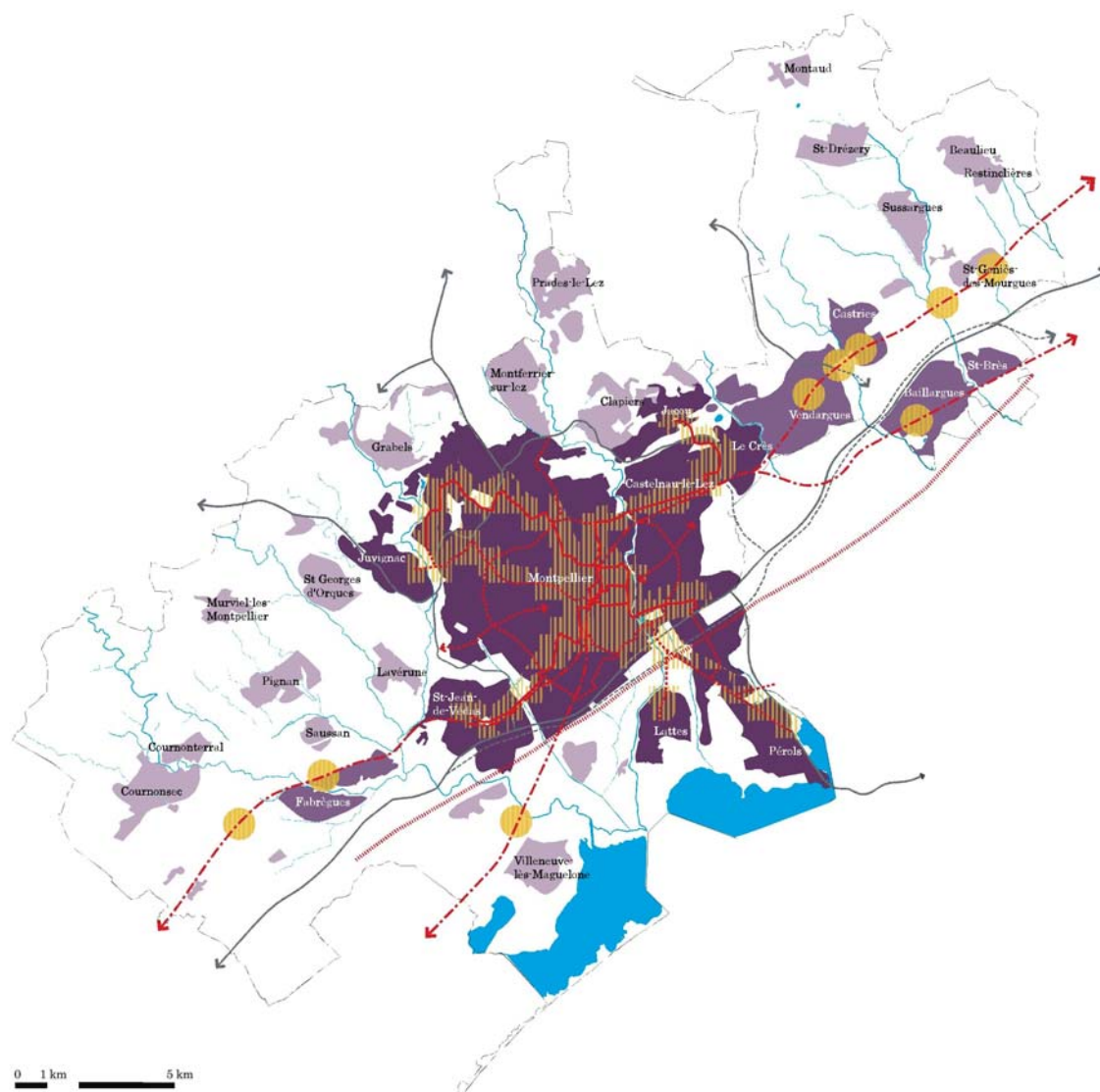


Fig. 42 – Infra-estruturas dos transportes públicos e dinâmica urbana

Legenda:

Intensidade de urbanização dos municípios

- forte
- média
- fraca

Infra-estrutura de mobilidade rodoviária

- auto-estrada existente
- auto-estrada projectada
- Via de Cintura Interna (VCI)

Infra-estrutura de mobilidade ferroviária

- via-férrea para comboio interurbano
- via-férrea para TGV

Tramway

- existente (linha 1 e 2)
- em construção (linha 3)

- área de influência do tramway
- núcleos de desenvolvimento em redor das infra-estruturas de transportes públicos interurbanos

- as zonas litorais e vales – espaços que devem conciliar o desenvolvimento das actividades humanas (turismo, lazer, caça, pesca e agricultura) com a sua preservação, valorização da fauna e flora, paisagens ligadas à água e prevenção dos riscos de inundação.

Uma dinâmica – estrutura das redes de mobilidade

As infra-estruturas de mobilidade permitem a mobilidade dos homens e das mercadorias e têm um papel fundamental no ordenamento do território ao serem as grandes determinantes das formas de urbanização e dos modos de vida. Segundo a lógica que preside a sua constituição, as infra-estruturas de mobilidade podem agravar a dependência automóvel ou ao contrário criar as condições de mobilidades associadas às várias modalidades de transporte (automóvel, transportes públicos, bicicletas).

O *Projet d'Aménagement et de Développement Durable* tem como objectivos utilizar as redes de transportes públicos como alavancas prioritárias do desenvolvimento urbano e criar uma política de ordenamento “civilizado” das vias públicas. À escala urbana, para além das três linhas de tramway programadas pelo *Plan de Déplacements Urbains* serão criadas novas linhas estruturantes de transportes públicos com vias reservadas. À escala interurbana, a rede de transportes públicos será modernizada para dotar a área metropolitana de uma oferta de transportes adaptada à escala do território.

O dossier do sistema viário das estradas da aglomeração definiu os principais programas rodoviários entre os quais a criação de uma VCI que contorne o centro da aglomeração e o reforço da auto-estrada A9. Este programa, juntamente com o *Plan de Déplacements Urbains* pretendem diminuir a importância do automóvel nos deslocamentos urbanos e proteger o centro da aglomeração do tráfego rodoviário. As vias de circulação não serão mais consideradas somente como infra-estruturas de escoamento do tráfego automóvel mas também como espaços públicos propícios à mobilidade dos peões, ciclistas e pessoas de mobilidade reduzida. Promove-se uma fluidez contínua quanto ao tempo de percurso, mais lenta para os veículos motorizados, mais segura para todos (ciclistas e peões), em vez de maximizar a velocidade em infra-estruturas rodoviárias frequentemente obstruídas. Uma estrutura mais “civilizada” das estradas contribuirá para a elaboração de grandes eixos cicláveis à escala urbana e comunitária e promover assim a utilização da bicicleta como meio de transporte quotidiano.

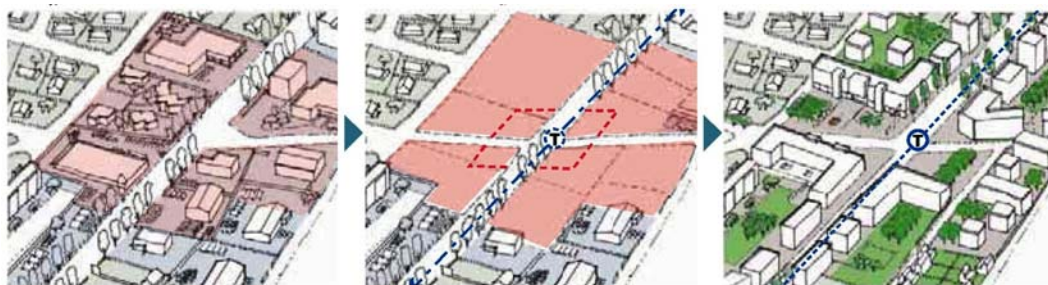


Fig. 43 – Exemplo de reinvestimento urbano junto ao percurso do tramway

Fig. 44 – Espaços urbanos prioritários ao reinvestimento situados ao longo das três linhas de tramway

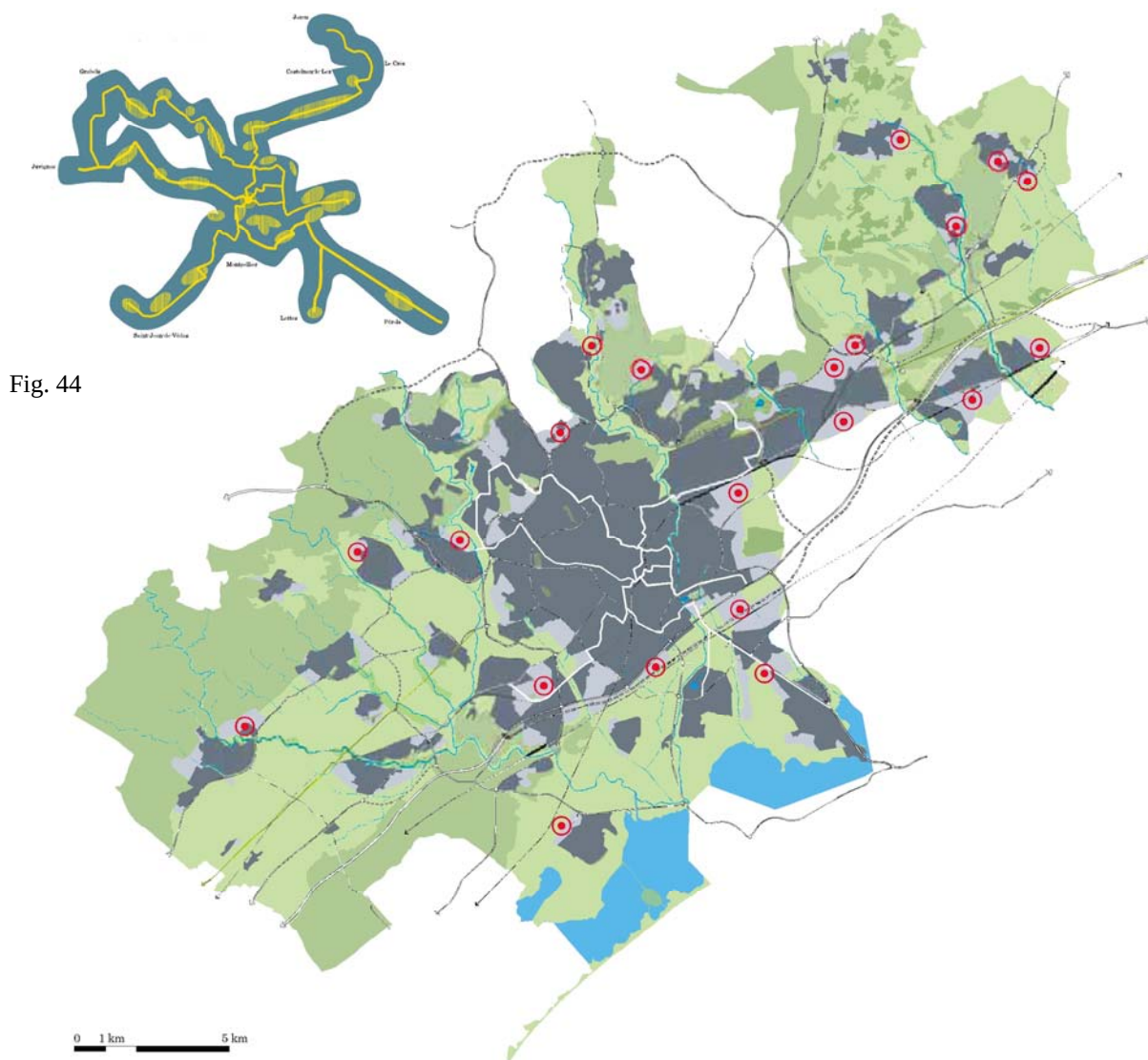


Fig. 45 – Os sectores alvo e a estratégia fundiária

Legenda:

- urbanização existente
- espaços de potencial extensão urbana
- sectores alvo de intervenção fundiária e urbanística

Uma vontade – limites e intensidades dos desenvolvimentos urbanos

O *Projet d'Aménagement et de Développement Durable* é portador de uma iniciativa de projecto urbano de aglomeração ao localizar e definir as intensidades do desenvolvimento urbano tendo em conta a geografia e as infra-estruturas de mobilidade. Localizar e definir as intensidades do desenvolvimento urbano são duas ambições que respondem às questões essenciais de um *Schéma de Cohérence Territoriale*: “os desenvolvimentos urbanos: **onde, como e quando?**”

Onde?

O reinvestimento urbano representa 1/3 do desenvolvimento à escala comunitária. O *Schéma de Cohérence Territoriale* deve identificar os espaços urbanos prioritários ao reinvestimento situados ao longo das linhas de tramway e em redor dos centros rurais para otimizar os espaços urbanos que beneficiam de uma posição singular na cidade, através de regras de urbanismo que incitem e estejam adaptadas à renovação qualitativa dos edifícios e seguir uma política voluntarista de reinvestimento urbano dos quarteirões, com o intuito de renovar a oferta residencial.

Os espaços naturais e agrícolas representam 2/3 das extensões urbanas ordenadas, ou seja, 2900 hectares (6,5% do território comunitário) que podem ser urbanizados até 2020. O *Projet d'Aménagement et de Développement Durable* exprime a intenção de uma hierarquização das extensões urbanas ao localizar o habitat e emprego o mais próximos dos equipamentos existentes e dos transportes públicos.

Como?

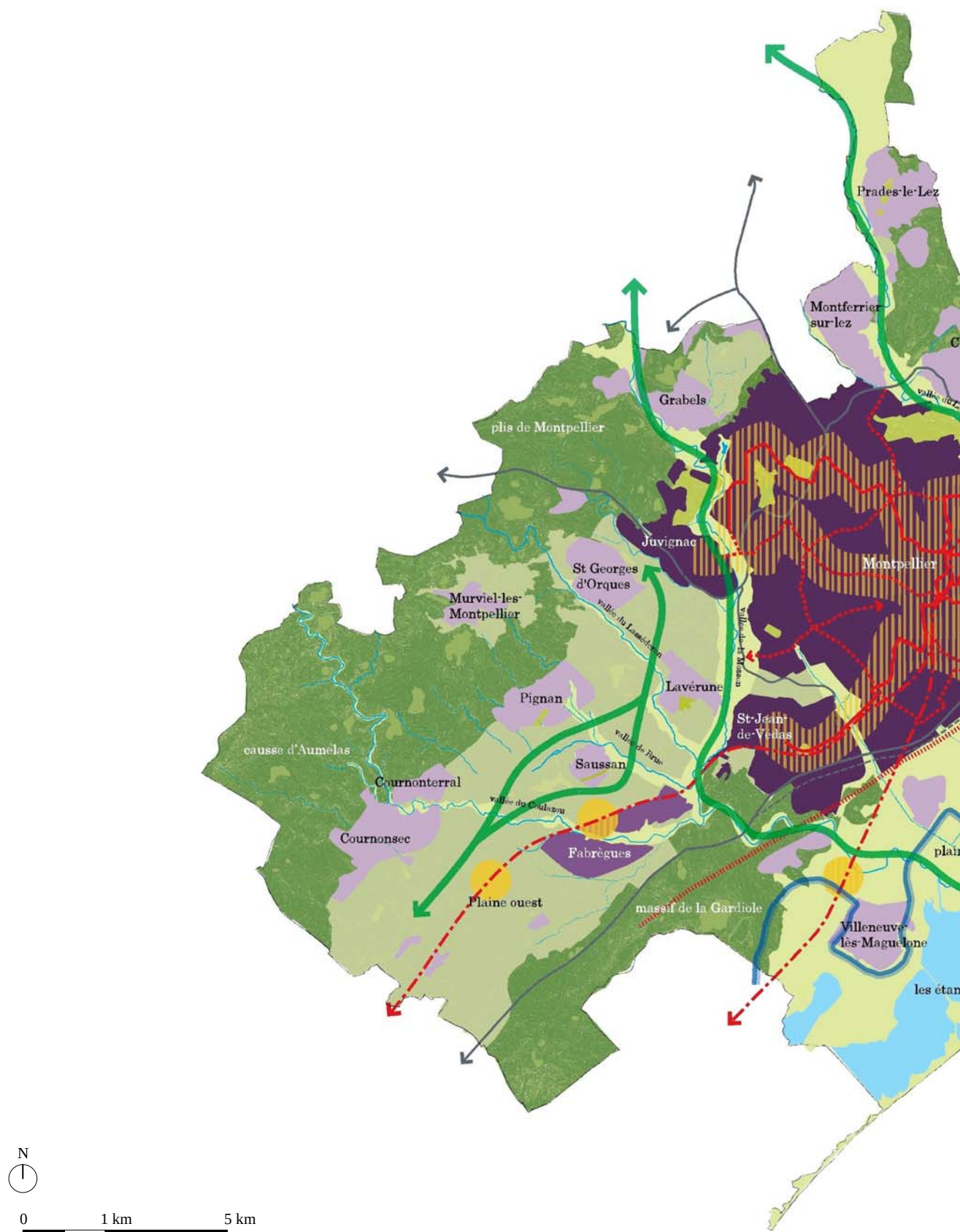
A localização e a eficiência dos transportes públicos contribuem na determinação dos espaços a urbanizar. As intensidades de desenvolvimento destes espaços são definidas em função da proximidade às infra-estruturas de transportes públicos e da sua adaptação ao contexto urbano. Foram definidos três níveis de intensidade de urbanização (forte, média e fraca) para que cada espaço urbanizado tenha uma intensidade de desenvolvimento adequada à escala local.

Quando?

O *Projet d'Aménagement et de Développement Durable* destaca a necessidade de coordenação no tempo, da expansão urbana com os desenvolvimentos das infra-estruturas de saneamento e de transportes públicos estruturantes. Esta coordenação implicará um ritmo de desenvolvimento que privilegia a optimização dos espaços urbanos existentes.

A definição de uma estratégia fundiária operacional deve assegurar o controlo público dos principais espaços de potencial urbanização, onde 1/3 destes espaços (aproximadamente 1000 hectares) são definidos como “sectores alvo” de intervenção fundiária.

Fig. 46 – **Plano síntese do *Projet d'Aménagement et de Développement Durable***





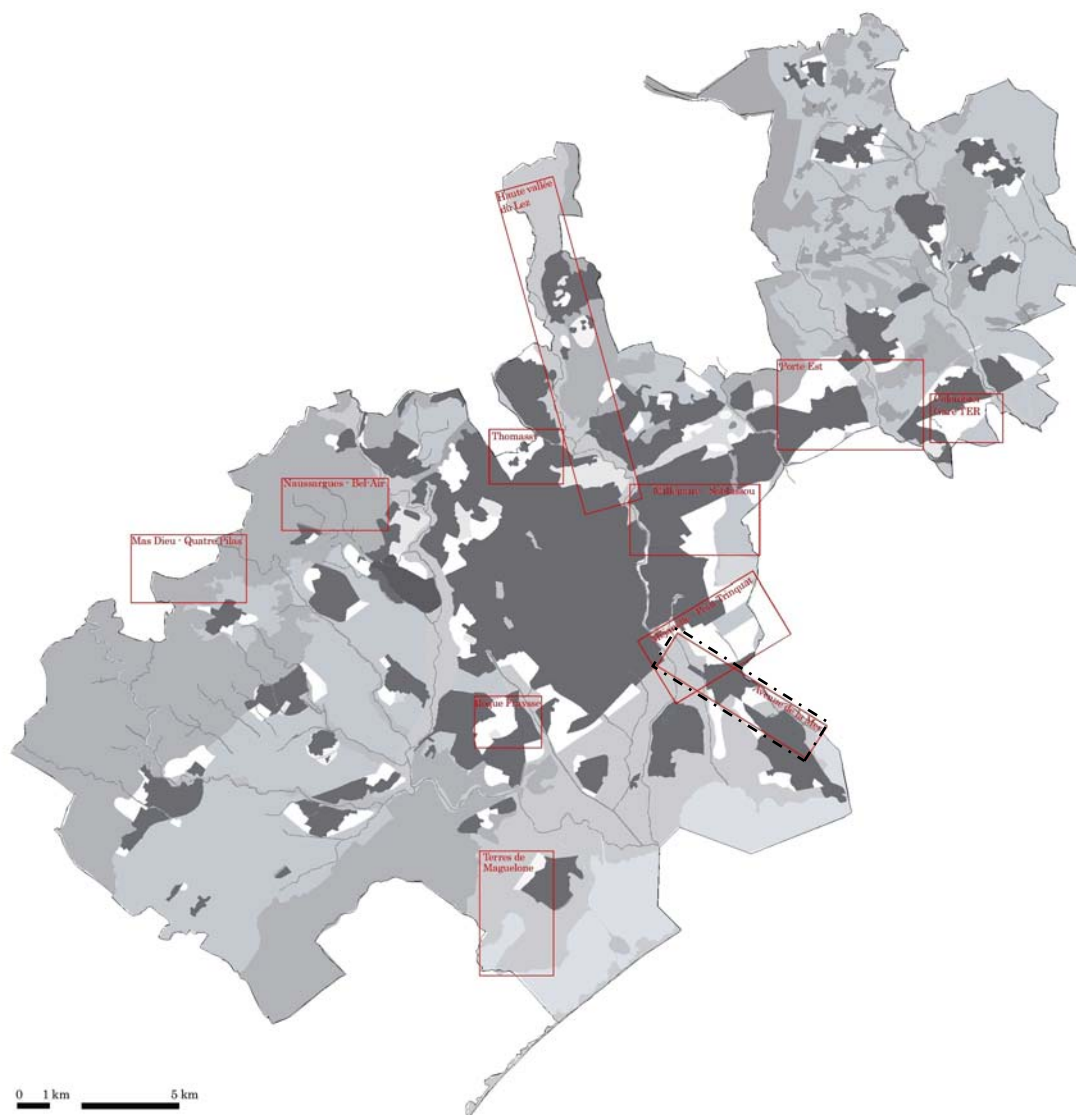


Fig. 47 – Os onze sítios estratégicos

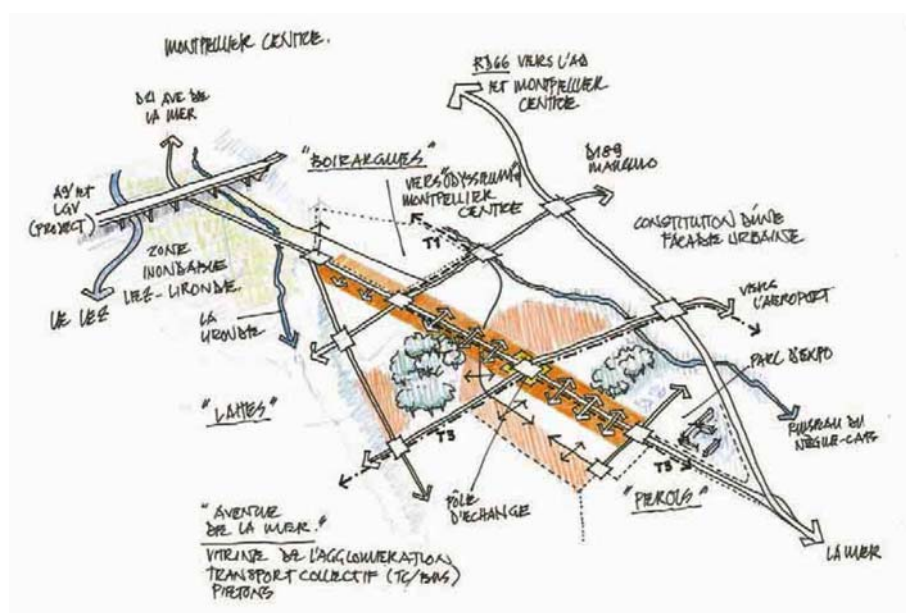


Fig. 48 – As orientações de desenvolvimento na avenida do Mar

Os sítios estratégicos

“As grandes orientações do Schéma de Cohérence Territoriale expressas no presente Projet d’Aménagement et de Développement Durable aplicam-se, de forma geral, na totalidade do território comunitário; concretizam-se igualmente em onze sítios onde as perspectivas operacionais a médio e longo prazo permitem ancorar a estrutura do projecto no território. (...) Sítios de demonstração dos três valores do Schéma de Cohérence Territoriale.”²¹

O SCOT é o equilíbrio entre a cidade e a natureza. A avenida do Mar é um dos onze sítios que este projecto identifica e ilustra a ambição deste equilíbrio.

Avenida do Mar

A partir dos anos 70, a cidade de Montpellier começa a desenvolver-se em direcção a Este e ultrapassa o primeiro obstáculo, a via-férrea existente desde a primeira metade do século XIX.

Desde o centro da aglomeração ao litoral, passando pelos municípios de Lattes e Pérols, a avenida do Mar, deve tornar-se, nas décadas que se seguem, no eixo estruturante maior entre a cidade de Montpellier e as suas praias. Com uma largura de 60 m e uma extensão de 5 km, a estrada nacional é transformada numa “*avenida vitrina*” da aglomeração, fortemente arborizada. Servida pela linha 3 do tramway (esta está em construção) este eixo é o suporte de um projecto urbano ambicioso pela riqueza do seu programa urbano ao associar habitação, comércio, lazer, escritórios, parques e equipamentos urbanos públicos e racionaliza o espaço ao ponderar a densidade, de modo a libertar grandes parques e jardins em redor do rio Lez e da lagoa Méjean.

Esta avenida será uma estrutura de apoio aos grandes equipamentos do território como a nova Câmara Municipal de Montpellier, o futuro Centro de Arte Contemporânea ao lado do Parque Marianne, a Grande Sala multiusos (com 14 000 lugares) em construção no Parque de Exposições, novos parques de actividades em redor do aeroporto, grandes centros comerciais que serão estruturados pela futura plataforma do TGV.

A hierarquização das circulações deverá favorecer a utilização da bicicleta e a travessia dos peões a partir de ordenamentos urbanos adaptados (vias reservadas, passeios largos, estacionamento na alameda lateral).

A avenida do Mar, elemento de composição e organização do edificado deverá favorecer o reinvestimento económico e uma reestruturação urbana. Os edifícios organizados em três volumes deverão pela sua altura (rés-do-chão + 8 pisos), implantação e acessos, participar na concepção global de um grande eixo urbano, espaço público símbolo de uma metrópole aberta sobre o mar.

²¹ www.montpellier-agglo.com. Reichen et Roberts & Associés – Schéma de Cohérence Territoriale de l’Agglomération de Montpellier. 2 – Le Projet d’Aménagement et de Développement Durable. p. 103.



Fig. 49 – Contexto urbano da avenida do Mar

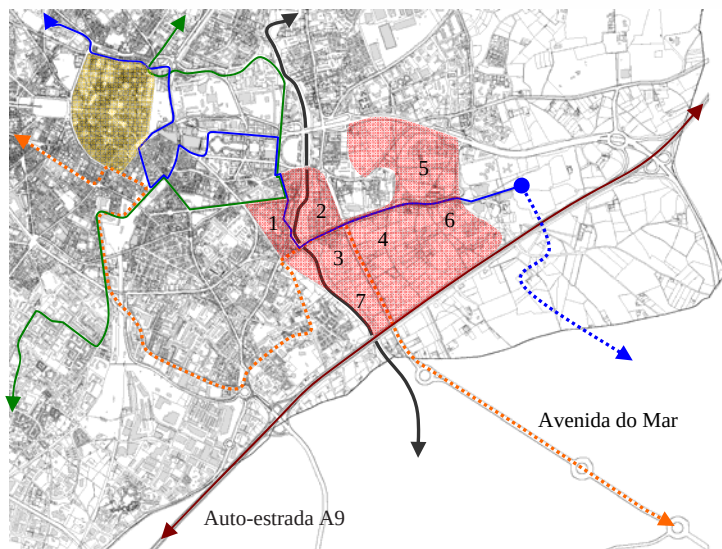


Fig. 50 – ZAC de Port-Marianne com 500 hectares

Legenda:

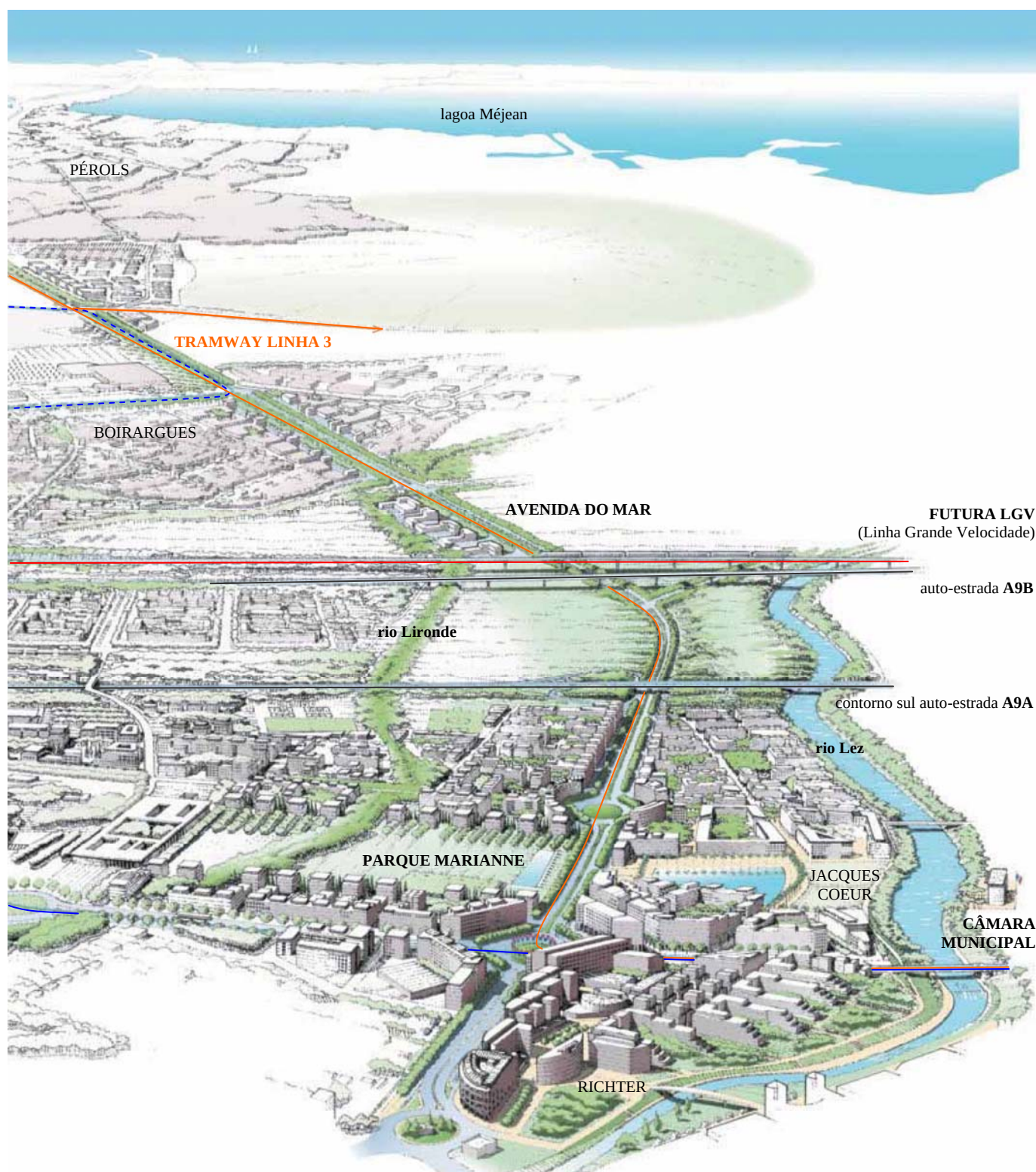


Centro histórico



Quarteirões da ZAC

- 1 – Consuls de Mer (Rob Krier e Nicolas Lebuntel)
- 2 – Richter (Adrien Fainsilber)
- 3 – Jacques Cœur (Groupement Archimède)
- 4 – Parque Marianne (Michel Desvigne et Christine Dalnoky)
- 5 – Jardins de Lironde (Christian de Portzamparc)
- 6 – Hippocrate (Michel Fremolle)
- 7 – Rive Gauche (Pierre Tourre, Marc Richier)



“Em Montpellier, cada novo bairro leva à criação de uma ZAC definindo os princípios do processo de ordenamento. Os terrenos são comprados, viabilizados, divididos e posteriormente vendidos a promotores após o lançamento de um parecer que permite a designação do arquitecto responsável.”²² Cada nova ZAC deve obedecer ao princípio tradicional da cidade no que diz respeito à percentagem de habitações: 1/3 “livre”, 1/3 com adesão apoiada e 1/3 de habitação social.

²² Groueff, Sylvie – Revue urbanisme, Montpellier coeur d’agglomération, hors série, n° 26, Setembro 2005, p. 34.



Fig. 51 – A avenida do Mar – detalhe do plano massa

Legenda:

- avenida do Mar
- 1 – bairro parque Marianne
- 2 – bairro Jacques Coeur
- 3 – nova Câmara Municipal de Montpellier (arquiteto Jean Nouvel)
- 4 – bairro Richter

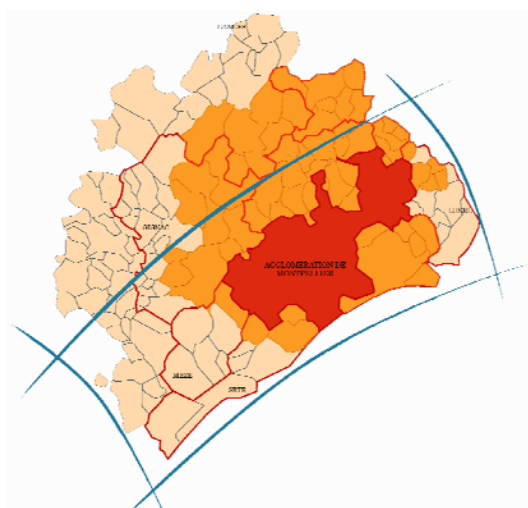


Fig. 52 – Rumo a uma metrópole multipolar

Legenda:

- área urbana de Montpellier (RGP 99)
- EPCI (*Établissements Publics de Coopération Intercommunale*)
- território do projecto metropolitano

A ZAC²³ de Port Marianne

Port-Marianne é um bairro de cidade que respeita a harmonia entre habitat, meio ambiente e actividades económicas, condição indispensável para o equilíbrio de uma cidade. No prolongamento do centro histórico e do bairro Antigone, reequilibra o centro urbano em direcção a Este e ao mar.

O parque Marianne será um verdadeiro pulmão verde do novo centro da cidade de Montpellier e impressionará pela sua capacidade em associar cidade e natureza, qualidade de vida e centralidade. O habitat é organizado em redor de um parque arborizado com aproximadamente 8 hectares e atravessado de um lado ao outro pelo rio Lironde. A Oeste, o lago Jacques Coeur e o rio Lez reforçam o atractivo deste bairro urbano realizado em redor de um património natural de origem agrícola.

Jacques Coeur é um bairro residencial e um centro de negócios virado para o rio Lez, situado em frente à futura Câmara Municipal. Esta é recentralizada para adaptar-se à nova escala da cidade e alargar o centro de Montpellier. A passagem da linha 3 do tramway na avenida do Mar revela ser uma oportunidade de reordenamento deste sector da cidade ao criar as condições de transformação deste eixo numa artéria urbana.

Rumo a uma metrópole multipolar

“O Schéma de Cohérence Territoriale da Comunidade de Aglomeração de Montpellier, ao apoiar-se nas lógicas de dimensão operacional, abre, no entanto, a reflexão sobre o futuro projecto de território que reúne actualmente as áreas urbanas de Montpellier, Sète e Lunel.

De facto e como o confirma por exemplo o mercado de habitação, uma importante parte da dinâmica urbana está desde agora em jogo em vários territórios institucionais vizinhos que podem ser chamados a definir uma mesma comunidade de destino.”²⁴

Para garantir um equilíbrio destas áreas urbanas em construção, as respectivas políticas de ordenamento deverão ser coerentes. O *Schéma de Cohérence Territoriale* pretende promover a emergência de Montpellier como uma metrópole multipolar. Estruturada por um eixo de mobilidade histórica, esta metrópole pode, a médio e longo prazo, responder aos desafios de um desenvolvimento urbano equilibrado ao apoiar-se numa infra-estrutura de transporte público de alto performance e em polaridades urbanas afirmadas. A iniciativa “*inter SCOT*” é do ponto de vista do ordenamento do território, uma primeira resposta a esta ambição.

²³ Executadas a partir de 1970, “as Zones d’Aménagement Concerté (ZAC) são as zonas no interior das quais uma colectividade pública tem a iniciativa de intervir para realizar ou tornar possível o ordenamento e equipamento dos terrenos, principalmente os que esta colectividade ou instituição adquiriu ou adquirirá com o intuito de os ceder ou conceder posteriormente a utilizadores públicos ou privados”. (1ª alínea do artigo L. 311-1 do código de urbanismo francês)

Após a lei SRU, as regras de urbanismo das novas ZAC passaram a estar incluídas no PLU do respectivo município.

²⁴ www.montpellier-agglo.com. Reichen et Roberts & Associés – Schéma de Cohérence Territoriale de l’Agglomération de Montpellier. 2 – Le Projet d’Aménagement et de Développement Durable. p. 127.

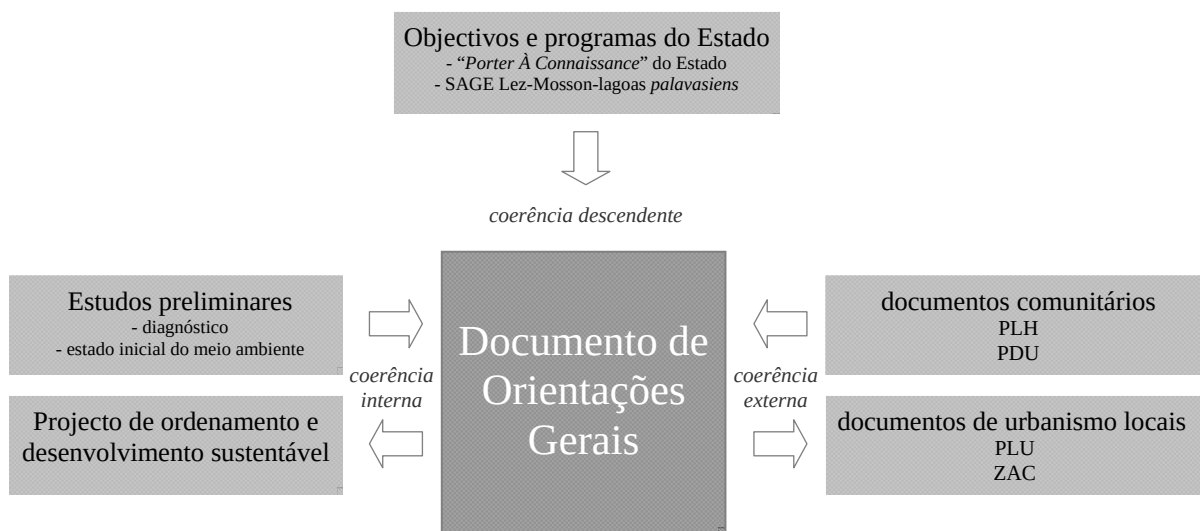


Fig. 53 – As três coerências do Documento de Orientações Gerais

3.5.3 O DOCUMENTO DE ORIENTAÇÕES GERAIS

“O documento de orientação é uma inovação da lei SRU enquanto elemento do dossier do SCOT, que não existia no dossier dos *Schémas Directeurs*.²⁵ Constitui a fase operacional de reflexão da autoridade competente que elabora o SCOT. A sua elaboração consiste em definir concretamente, mas sob a forma de documento escrito, as orientações gerais da organização do espaço e dos objectivos de realização, sobre a base de análise do existente e do *Projet d’Aménagement et de Développement Durable*, definidos no *Rapport de Présentation* do SCOT. Caracteriza a execução do conteúdo do projecto.”²⁶

O Documento de Orientações Gerais (DOG) é um documento escrito e contém documentos gráficos com o mesmo valor jurídico que o texto, logo deve assegurar-se uma correspondência precisa entre os dois tipos de documentos. Uma orientação pode ser escrita e/ou representada por um documento gráfico, ilustrada por um esboço ou fotografia.

As 3 coerências

O Documento de Orientações Gerais definido no artigo R 122-3 do código de urbanismo é a terceira componente do SCOT. Inicia os objectivos das políticas públicas de urbanismo, inicialmente expostos no Diagnóstico e posteriormente definidos no *Projet d’Aménagement et de Développement Durable*. Assegura, a **coerência interna** da iniciativa de planificação ao realizar uma articulação lógica entre os diferentes componentes do dossier SCOT e a **coerência externa** ao ser o principal documento que articula os documentos de urbanismo locais (PLU e ZAC) e os documentos das políticas sectoriais da Comunidade de Aglomeração de Montpellier (PLH e PDU principalmente). Estes documentos devem ser compatíveis com o Documento de Orientações Gerais do SCOT. A aplicação do princípio de compatibilidade garante a coerência externa do SCOT e tem um duplo sentido:

- compatibilidade passiva – ao respeitar os limites das extensões urbanas para a protecção dos espaços naturais e agrícolas;
- compatibilidade activa – ao verificar, com o decorrer do tempo, a execução dos objectivos do PADD.

²⁵ O *Rapport de Présentation* de um *Schéma Directeur* tinha como objectivos definir o ordenamento adoptado e justificá-lo. A lei SRU organiza o SCOT de forma diferente do antigo *Schéma Directeur* ao dividir em dois suportes materiais diferentes (o *Rapport de Présentation* e o documento de orientação do SCOT) o conteúdo do antigo *Rapport de Présentation* do *Schéma Directeur*.

²⁶ Benoit, Cécile – Le SCOT: Schéma de cohérence territoriale; p. 61-62.

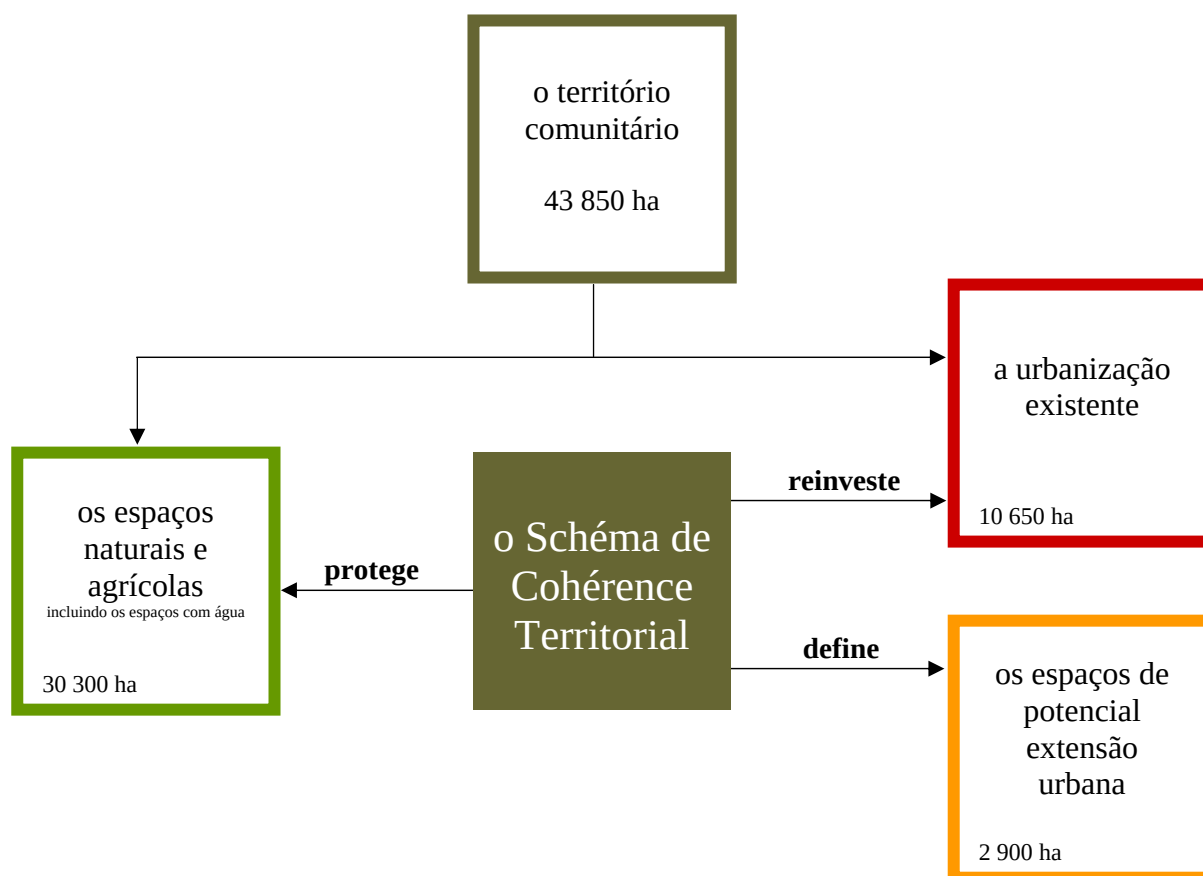


Fig. 54 – O princípio geral de equilíbrio do SCOT

A coerência geral do conjunto das políticas públicas que dizem respeito ao território da Comunidade de Aglomeração de Montpellier torna-se mais sólida ao respeitar os objectivos e programas do Estado e das outras colectividades territoriais (o “*Porter À Connaissance*” do Estado e o SAGE). O SCOT garante assim uma “**coerência descendente**”, que é necessária manter entre os diferentes actores do ordenamento público.

O Documento de Orientações Gerais foi estabelecido de modo a respeitar o espírito da elaboração do SCOT, fundado na diversidade das realidades do terreno e inclui 6 planos de sector à escala 1/25 000.

Os grandes equilíbrios espaciais

“O documento de orientação, no respeito dos objectivos e princípios enunciados nos artigos L. 110 e L. 121 do código de urbanismo, precisa:

1º As orientações gerais da organização do espaço e da reestruturação dos espaços urbanizados;

2º Os espaços e sítios naturais ou urbanos a proteger dos quais pode definir a localização ou a delimitação;

3º Os grandes equilíbrios entre espaços urbanos e a urbanizar e os espaços naturais e agrícolas ou florestais.”²⁷

A organização geral do espaço e o princípio de equilíbrio

O *Schéma de Cohérence Territoriale* da Comunidade de Aglomeração de Montpellier põe em prática o princípio geral do equilíbrio entre, por um lado, a preservação e protecção dos espaços agrícolas, florestais e naturais, e por outro lado, a renovação urbana e o desenvolvimento urbano ordenado.

A realização do SCOT no território comunitário é um verdadeiro desafio, pois é elaborado segundo as perspectivas de desenvolvimento nos próximos 15 anos, ao estimar 100 000 novos habitantes e a necessidade em produzir aproximadamente 40 000 a 45 000 novas habitações.

A preservação e valorização de 30 300 hectares de espaços naturais e agrícolas (representam mais de 91,5% destes espaços em 2004) e a localização de 1/3 do desenvolvimento urbano previsto até 2020 nos 10 650 hectares de espaços urbanos existentes em 2004, sob a forma de reinvestimento urbano, representam duas grandes vontades políticas expressas no *Projet d’Aménagement et de Développement Durable*.

²⁷ Extracto do artigo R. 122-3 do código de urbanismo francês in Benoit, Cécile – Le SCOT: Schéma de cohérence territoriale; p. 150.

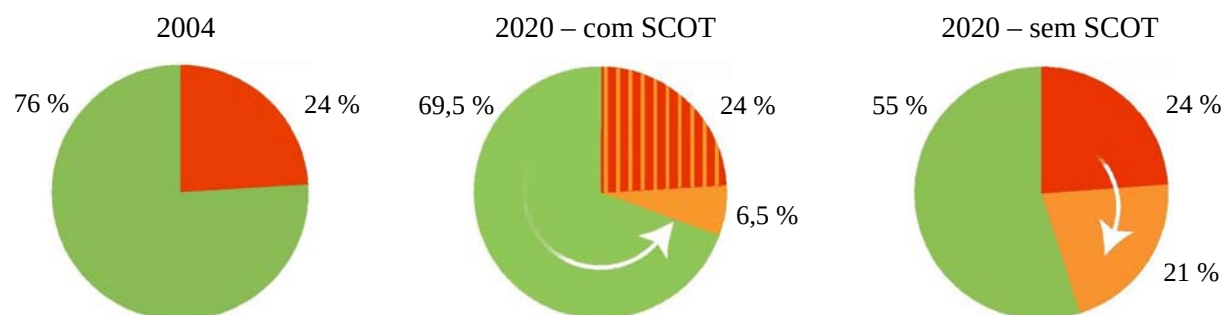


Fig. 55 – Distribuição espacial das principais funções do solo (em percentagem)

Legenda:

- espaços verdes e agrícolas
- urbanização existente
- reinvestimento urbano
- potenciais extensões urbanas

1
Exemplo de um bairro sucessivamente urbanizado após 1970.



- 1 – loteamentos de moradias dos anos 70-90
- 2 – grandes edifícios de habitação dos anos 60-70
- 3 – actividade banalizada
- 4 – supermercado
- 5 – equipamento (colégio)

2
Uma nova linha de tramway gera uma dinâmica urbana e o reordenamento dos espaços públicos.



A dinâmica urbana valoriza:

- as parcelas contíguas à estação do tramway;
- as parcelas situadas ao longo da área de influência do tramway;

3
Uma intervenção de ordenamento leva a um projecto urbano em redor da estação de tramway.



- uma nova via pedonal para uma melhor relação entre o colégio e a estação de tramway;
- novos espaços públicos;

4
As novas habitações, escritórios e comércio beneficiam com a passagem do tramway.



O *Plan Local d'Urbanisme* incita a construção de pequenos edifícios ao longo da avenida principal.

Fig. 56 – As etapas de um reinvestimento urbano induzido por uma linha de transporte público

Entre 1990 e 2005, as extensões urbanas consumiram anualmente 300 a 350 hectares de espaço. As potenciais extensões urbanas não podem ultrapassar os 2 900 hectares previstos até 2020, ou seja, 6,5% do território comunitário.

A resposta ao desafio em acolher 100 000 novos habitantes de forma a respeitar o princípio de equilíbrio está na capacidade em reduzir para metade, 150 a 170 hectares por ano, o valor médio anual de consumo de espaço.

Preservar e valorizar os espaços naturais e agrícolas, assegurar 1/3 do desenvolvimento através do reinvestimento urbano e controlar as extensões urbanas, são as três intenções fundamentais que definem o princípio geral de equilíbrio do SCOT.

Preservar e valorizar os espaços naturais e agrícolas

“O Schéma de Cohérence Territoriale da Comunidade de Aglomeração de Montpellier inverte a perspectiva habitual dos documentos de planificação ao considerar antes de mais os espaços não construídos naturais e agrícolas para definir em seguida os potenciais espaços disponíveis para a urbanização. A natureza e a agricultura não são mais variáveis de ajustamento da extensão urbana mas uma vontade de preservação e valorização que condicionam a atractividade do território a longo prazo. É por isso que o Documento de Orientações Gerais aborda em primeiro lugar esta grande categoria do espaço, que define a consistência e determina as orientações que permitirão a sua preservação e valorização.”²⁸

O princípio geral de equilíbrio define que os espaços naturais e agrícolas não estão abertos à urbanização. O Documento de Orientações Gerais garante a legibilidade no espaço e a perenidade no tempo da economia agrícola de Montpellier. Esta será preservada e valorizada explorando o potencial na proximidade entre cidade e agricultura.

Os ambientes litorais, juntamente com os leitos maiores dos rios Lez e Mosson são espaços que têm um maior risco de inundação. O que aparentemente parece um contratempo para o ordenamento é transformado pelo *Schéma de Cohérence Territoriale* numa oportunidade com duplo sentido, ao utilizar os vales como percursos verdes e preservar uma agricultura de “*vale inundável*”. As orientações têm este duplo sentido de protecção da biodiversidade e conservação dos rios.

²⁸ www.certu.fr. Prise en compte de l’environnement dans les documents d’urbanisme – Inverser le regard...L’exemple du SCOT de l’Agglomération de Montpellier. Fiche n° 2, septembre 2005, p. 4.

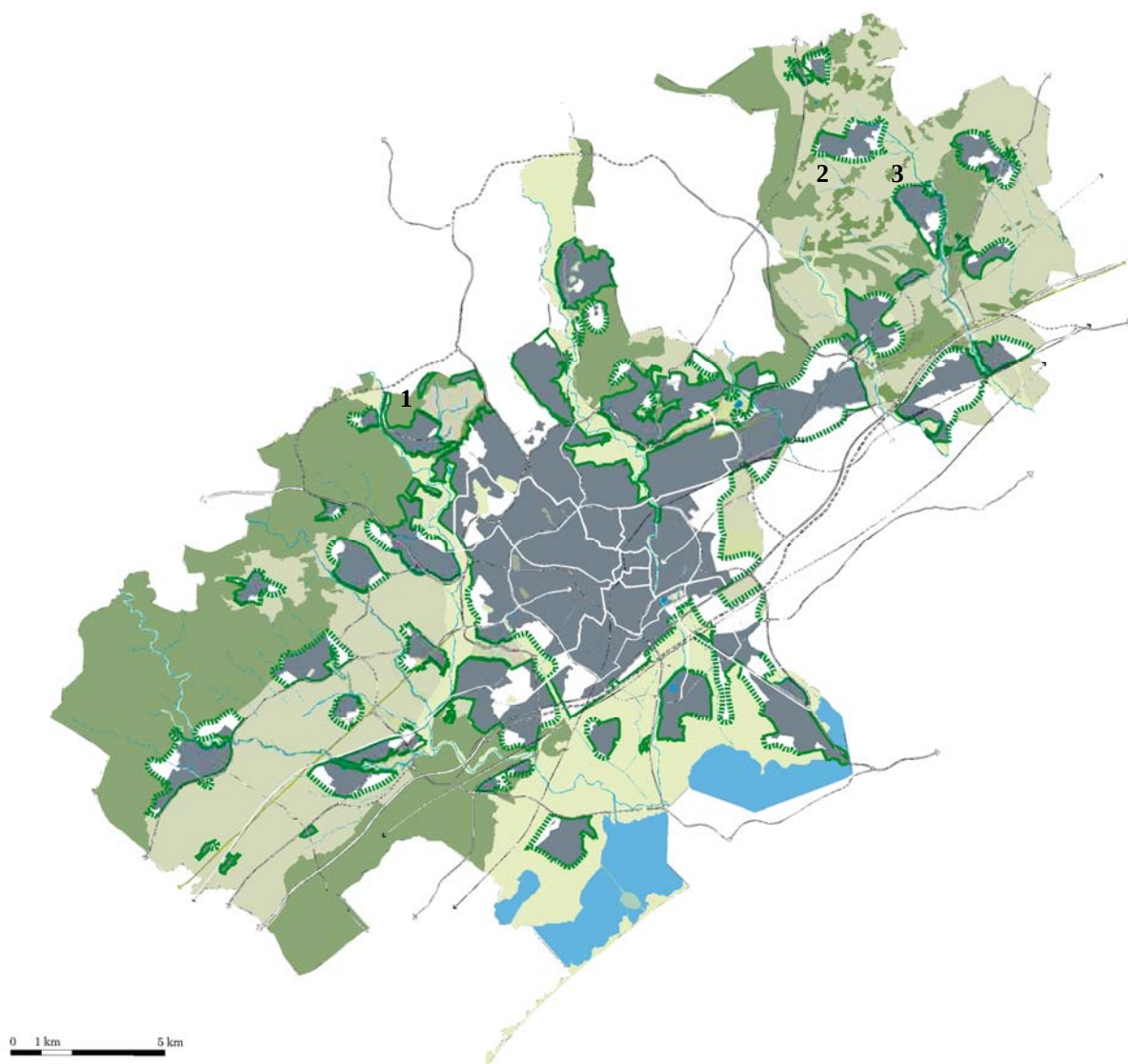


Fig. 57 – Os limites dos potenciais espaços de extensão urbana

Legenda:

- espaços urbanizados
- potenciais espaços a urbanizar
- limites determinados
- limites a reforçar

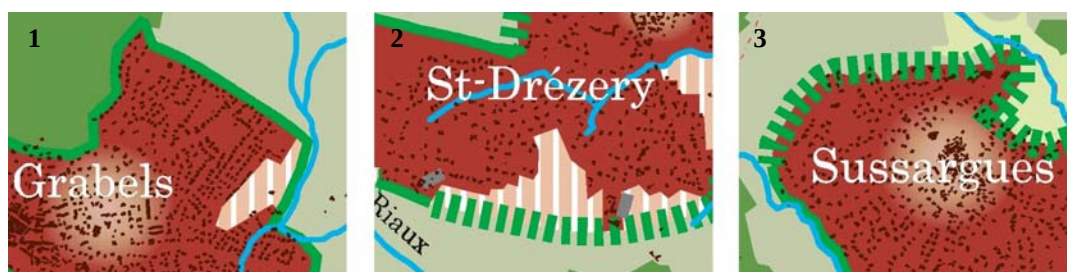


Fig. 58 – Exemplos de limites

Legenda:

- 1 – limite determinado pela geografia
- 2 – limite a reforçar na extensão urbana
- 3 – limite a reforçar em contacto com o tecido urbano existente

O reinvestimento urbano

Os 10 650 hectares de espaços urbanizados do território comunitário em 2004, onde 3 800 hectares pertencem à cidade de Montpellier e 6 650 aos restantes trinta municípios, representam 24% do total da superfície da comunidade de aglomeração.

A preservação do capital paisagístico e ambiental, a proximidade de todas as funções para todos e a economia no consumo de espaço são três valores do *Projet d'Aménagement et de Développement Durable*. O reinvestimento urbano, sob a forma de construção ou reconstrução nos espaços urbanos existentes é sem dúvida a modalidade de urbanização que mais respeita estes valores. Ao ser uma modalidade de evolução da cidade, o reinvestimento urbano é, no caso da Comunidade de Aglomeração de Montpellier, uma forma de salvar a economia, pois uma urbanização cada vez mais extensa leva a que o espaço livre seja cada vez mais raro e consequentemente mais caro.

O *Schéma de Cohérence Territoriale* define 1/3 do desenvolvimento urbano baseado no reinvestimento dos espaços urbanizados, logo 1/3 das 40 000 novas habitações previstas até 2020 deve localizar-se nos espaços urbanos existentes, ou seja, aproximadamente 50% na cidade de Montpellier e 20% nos restantes trinta municípios. Sob esta perspectiva, os planos de sector identificam os espaços prioritários para o reinvestimento urbano nas áreas de influência das linhas de tramway, com 500 metros de um lado e do outro, ou nos centros urbanos. Para tal efeito são necessárias regras de urbanismo adaptadas e incitativas capazes de promover a mutação do edificado existente.

A intervenção de entidades públicas pode, através de operações de ordenamento concertado, suscitar uma dinâmica de reinvestimento urbano, prioritariamente nos terrenos estrategicamente bem situados. À escala de um município é dada prioridade aos espaços urbanizados que possuem uma estratégia global de reinvestimento.

O controlo das extensões urbanas

O *Schéma de Cohérence Territoriale* define os potenciais espaços de extensão urbana e assegura o seu controlo segundo os seguintes princípios:

- o princípio de intensidades de urbanização conforme o contexto territorial e o nível de acessibilidade a partir dos transportes públicos;
- o princípio de consideração e valorização dos limites.

Os limites dos espaços naturais e agrícolas definem um conjunto de espaços que não serão urbanizados e, ao mesmo tempo, delimitam o conjunto de espaços já urbanizados ou potencialmente abertos à urbanização.

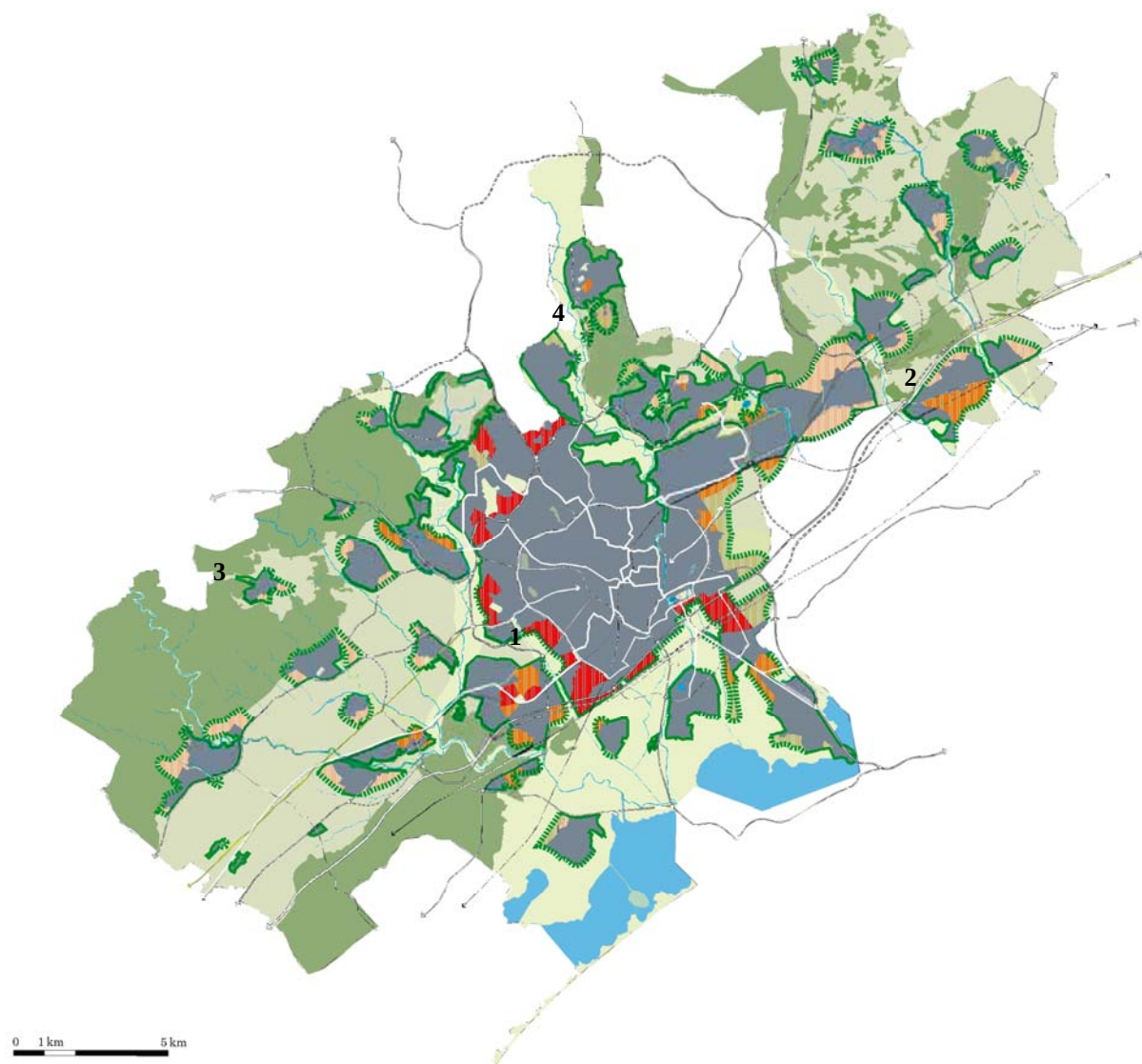


Fig. 59 – Limites e intensidades dos potenciais espaços de extensão urbana

Legenda:

- limites determinados
- limites a reforçar
- 1 – nível de intensidade A
- 2 – nível de intensidade B
- 3 – nível de intensidade C
- 4 – sítios com importante valor paisagístico



Fig. 60 – Exemplos de níveis de intensidade

O *Schéma de Cohérence Territoriale* reconhece dois tipos de limites e nenhum deles é definido à escala da parcela:

- limites “*determinados*” – são definidos em função das componentes preexistentes da geografia física ou humana (leito maior de um percurso de água, infra-estruturas, etc);
- limites “*a reforçar*” – são limites que têm uma margem de intervenção entre os 100 e 150 metros. As superfícies correspondentes são uma ocasião favorável para que os projectos de ordenamento assegurem uma valorização recíproca entre cidade e natureza ou agricultura.

Segundo a localização dos limites duas situações são possíveis:

- se os limites “*a reforçar*” são contíguos a um espaço urbano existente é autorizada uma extensão urbana controlada de modo a valorizar uma nova frente construída em relação à natureza;
- se os limites “*a reforçar*” são contíguos a um espaço de potencial extensão urbana, estes participam numa iniciativa de projecto do conjunto e podem estar expressos num “*plano de referência*”.

As intensidades de urbanização (anexo 6, p. 132)

É em função do sítio e da qualidade no acesso aos transportes públicos que são definidos os 3 níveis de intensidade. Quanto melhor for a acessibilidade maior será a intensidade de urbanização. Os três níveis de intensidade são os seguintes:

- intensidade A – mais de 50 habitações/hectare ou mais de 8 000 m² SHON²⁹/hectare; são geralmente sítios no centro da aglomeração e/ou servidos pelo tramway;
- intensidade B – mais de 30 habitações/hectare ou mais de 4 000 m² SHON/hectare; extensões próximas de uma infra-estrutura de transporte público ou próximas de uma centralidade;
- intensidade C – mais de 20 habitações/hectare ou mais de 2 000 m² SHON/hectare; extensões das povoações em contacto com a grande paisagem.

A observação à escala da totalidade do sítio e a realização, no tempo, das diferentes fases de ordenamento permitem verificar se cada potencial extensão urbana respeita o seu respectivo nível de intensidade. Os níveis de intensidade definidos incluem os programas construídos (residencial,

²⁹ *Surface Hors Oeuvre Nette* (área bruta construída).

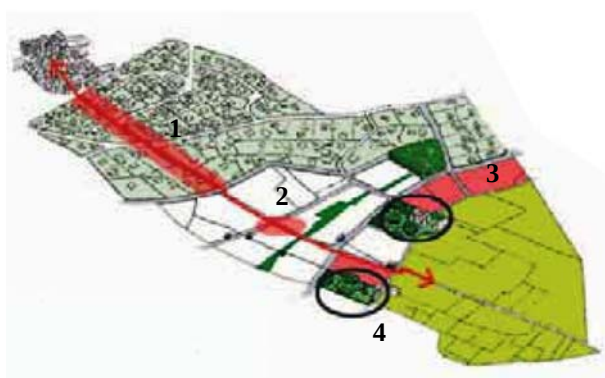


1.

É definido um limite de forma clara (traço verde).

Legenda:

- 1 – zona a urbanizar nos próximos 15 a 20 anos
- 2 – terrenos agrícolas protegidos da especulação fundiária



2.

O plano de referência define um plano de espaços públicos. Prevê as ruas e os espaços verdes, como estruturas do novo quarteirão. Assegura a coerência dos projectos de ordenamento nos próximos 15 a 20 anos.

Legenda:

- 1 – uma rua extensa liga a antiga povoação ao campo. Esta estrutura o projecto urbano.
- 2 – uma polaridade de serviços reúne as escolas e comércios.
- 3 – a fachada natural é valorizada ao ser um ponto de vista sob o campo.
- 4 – as quintas são reabilitadas.



3.

Diversas tipologias de habitat, proximidade dos serviços, empregos, parques e jardins.

Legenda:

- 1 – parques, jardins acessíveis a todos
- 2 – moradias
- 3 – casas agrupadas
- 4 – equipamentos de lazer de proximidade
- 5 – pequenos edifícios
- 6 – quarteirão de actividades artesanais
- 7 – pequenos edifícios de habitação colectiva
- 8 – serviços e comércios de proximidade
- 9 – quintas reabilitadas

Fig. 61 – Exemplo de uma extensão urbana de uma povoação no limite da grande paisagem

comércio, equipamento), mas igualmente o conjunto dos equipamentos colectivos e espaços públicos necessários.

Alguns potenciais sítios de extensão urbana caracterizam-se pelo seu importante valor paisagístico devido à sua proximidade a ambientes naturais ou grandes componentes paisagísticas. O *Schéma de Cohérence Territoriale* reconhece a singularidade destes sítios onde a relação entre a cidade e natureza requer uma particular atenção. Nestes sítios, segundo o *Projet d'Aménagement et de Développement Durable*, as construções adoptam formas compactas para libertar uma grande quantidade de espaço e ao mesmo tempo respeitar as qualidades e perspectivas paisagísticas preexistentes. Estes espaços livres podem ser o suporte de acesso, através de continuidades verdes, à estrutura dos espaços naturais e agrícolas.

Os planos de referência

Antes de iniciar a urbanização dos potenciais espaços a urbanizar, sítios estratégicos identificados no *Projet d'Aménagement et de Développement Durable*, podem elaborar-se os “planos de referência”. Estes, produzidos à escala do respectivo sítio, são a expressão de um projecto de ordenamento do conjunto e podem integrar as diferentes fases da sua elaboração. Os planos de referência podem analisar os seguintes elementos:

- a estrutura dos espaços públicos (ruas, praças), como um elemento estrutural do projecto a meio e longo prazo de modo a integrar os dispositivos de retenção das águas pluviais como suporte para o ordenamento paisagístico;
- os limites “a fortalecer” ao ser um lugar de valorização recíproca entre cidade e natureza;
- as formas urbanas, para que estas sejam compatíveis com o nível de intensidade definido na respectiva extensão urbana;
- a diversidade de funções (residencial, comercial, económica) de modo a favorecer a proximidade entre habitat, comércio e emprego;
- a integração de um novo equipamento ou infra-estrutura no contexto do sítio.

Estes planos são suportes de “referência” ou “boas práticas”, que procuram melhor coordenar a evolução dos documentos de urbanismo locais. São uma etapa chave na elaboração de importantes projectos urbanos em extensão ou reinvestimento.

Os **10 OBJECTIVOS** das políticas públicas são:

- Proteger e valorizar as paisagens;
- Prevenir os riscos;
- Respeitar o ciclo da água;
- Economizar os recursos;
- Diminuir os factores prejudiciais à saúde e/ou ao meio ambiente;
- Diminuir a dependência automóvel;
- Hierarquizar e civilizar o sistema viário;
- Optimizar a localização das actividades comerciais, económicas e dos serviços;
- Renovar e diversificar a oferta residencial;
- Por em prática a lei do Litoral.

Os objectivos das políticas públicas de ordenamento

“O documento de orientação, no respeito dos objectivos e princípios enunciados nos artigos L. 110 e L. 121 do código de urbanismo, precisa:

4º Os principais objectivos relativos:

Ao equilíbrio social do habitat e construção de habitações sociais;

À coerência entre urbanização e o acesso aos transportes colectivos;

Ao equipamento comercial e artesanal, ao localizar prioritariamente comércio e outras actividades económicas;

À protecção das paisagens e valorização das entradas na cidade;

À prevenção dos riscos;

5º As condições que permitam favorecer o desenvolvimento da urbanização prioritária nos sectores servidos pelos transportes públicos.”³⁰

As políticas públicas, coerentes no Documento de Orientações Gerais, definem os seguintes 10 objectivos:

1 – Proteger e valorizar as paisagens

Quanto às paisagens naturais e agrícolas,

- privilegiar um ordenamento que valorize a grande paisagem, logo as construções (armazéns agrícolas, infra-estruturas públicas de transporte ou instalações ligadas às actividades de lazer) devem, pela sua dimensão e integração, valorizar a grande paisagem;
- valorizar os sítios que apresentam características propícias às actividades de lazer;

Quanto aos espaços de transição entre os espaços urbanos e os espaços naturais e agrícolas,

- promover uma diferenciação clara entre os elementos construídos e elementos não construídos na paisagem;
- valorizar as relações visuais com a grande paisagem, principalmente nos sítios onde os limites foram definidos “*a reforçar*”;
- requalificar os sítios a partir dos quais é feita a entrada na cidade, através de uma modernização e reestruturação do edificado;
- definir regulamentos (ex. recuo do edificado em relação à via pública, limitar os painéis publicitários) para melhorar a qualidade geral das paisagens observadas a partir das vias principais.

³⁰ Extracto do artigo R. 122-3 do código de urbanismo francês in Benoit, Cécile – Le SCOT: Schéma de cohérence territoriale; p. 150.

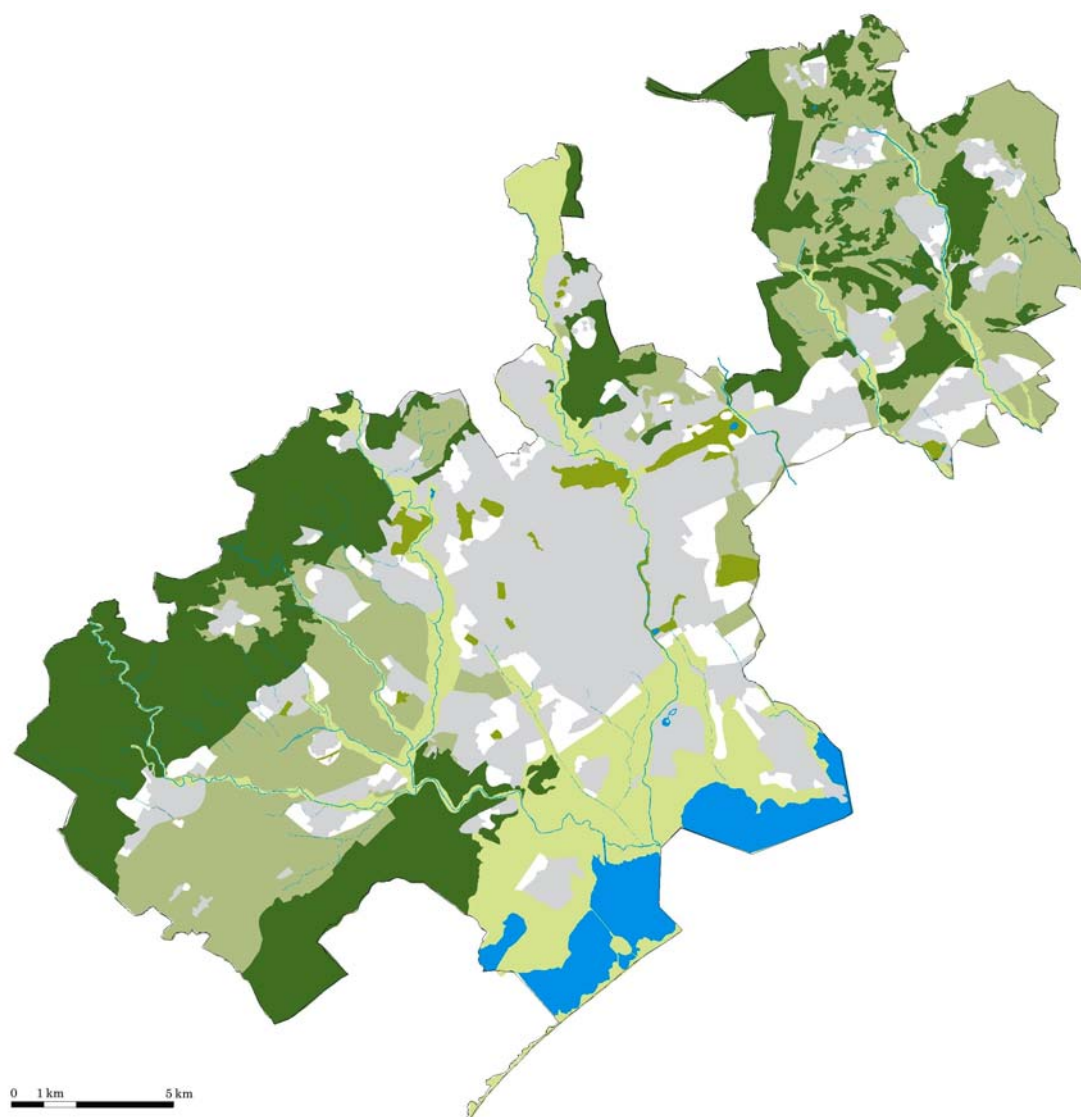


Fig. 62 – Estrutura dos espaços naturais e agrícolas

Legenda:

- espaço arborizado e *garrigues*
- parques e espaços de lazer
- terrenos agrícolas
- ambientes litorais e vales
- percursos de água/lagoas/zonas húmidas
- espaço urbanizado
- extensões urbanas

Quanto às paisagens urbanas,

- preservar e valorizar os monumentos e os notáveis conjuntos de edifícios.

2 – Prevenir os riscos

Quanto ao risco de inundação,

- estabelecer, em primeiro lugar, um princípio geral para não expor novas populações aos riscos de inundação ou fogo na floresta. Nenhum dos definidos potenciais espaços de extensão urbana está localizado nas zonas em que o risco de inundação ou fogo na floresta é elevado;
- definir uma orientação para gerir as águas pluviais de modo a não agravar os riscos de inundação junto aos vales. Isto implica o estabelecimento de um limite estrito de impermeabilização dos solos, possível através de regulamentos que permitam, que uma parcela, em função do contexto urbano, tenha uma área significativa de espaço livre para que as águas pluviais se infiltrem directamente no solo. À escala do projecto de ordenamento do conjunto pretende-se, através de ordenamentos colectivos de retenção e infiltração das águas pluviais, limitar estritamente os volumes e velocidades de escoamento excessivas das águas nos respectivos vales;
- definir uma orientação para manter ou reforçar, consoante a necessidade, o escoamento natural dos leitos maiores dos percursos de água;
- incentivar a criação de *Schémas Directeurs d'Assainissement Pluvial* (SDAP, Esquema director de escoamento pluvial) para controlar e reduzir os efeitos de escoamento pluvial.

Quanto ao risco de incêndio,

- definir nos respectivos documentos de urbanismo locais, as zonas onde não se pode construir, ou onde a construção é limitada;
- evitar as construções isoladas.

3 – Respeitar o ciclo da água

De acordo com os objectivos do *Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux* (SAGE) Lez-Mosson-lagoas *palavasiens*, as orientações definidas aplicam-se a todos os municípios do território comunitário mesmo que não possuam um SAGE e são as seguintes:

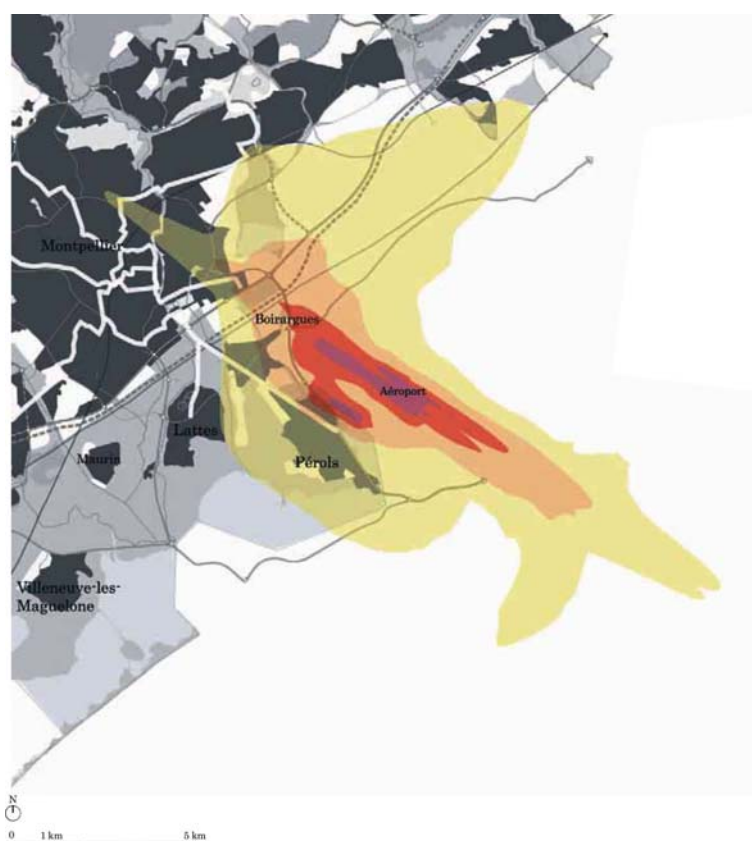


Fig. 63 – Classificação de zonas de ruído próximas ao aeroporto de Montpellier

Legenda:

	Intensidade de ruído	Tipo de construções permitidas
	+ 70 dB(A)	construções normalmente limitadas para actividades ligadas ao aeroporto
	entre 62 e 70 dB(A)	
	entre 55 e 62 dB(A)	construções que não aumentem a poluição sonora
	entre 50 e 55 dB(A)	construções que obedeçam a regulamentos de isolamento acústico

O *Schéma de Cohérence Territoriale* integra estes valores para garantir uma compatibilidade com o futuro *Plan d'Exposition au Bruit* (PEB), que determinará onde é possível ou não construir. Os potenciais espaços de urbanização entre os municípios de Montpellier e Lattes compreendidos nas zonas com um ruído superior a 55 dB(A) não estão destinados a receber novas habitações.

PDU	Objectivos	2004	2012	Inquérito “ménages déplacements” realizado em 2004
(elaborado num perímetro de estudo de 48 municípios)	diminuir a dependência automóvel	86 %	76 %	
	crescimento dos transportes públicos	12 %	24 %	
	aumentar a utilização da bicicleta	2 %	10 %	

Fig. 64 – Os objectivos do PDU

- integrar nos projectos urbanos dos potenciais espaços de extensão urbana a questão da gestão das águas pluviais de modo a permitir que a estrutura de ordenamento dos espaços públicos integre os ordenamentos de retenção e infiltração das águas pluviais.

4 – Economizar os recursos

Quanto aos recursos, o *Schéma de Cohérence Territoriale* defende uma economia das fontes de água, o recurso às matérias-primas próximas do território comunitário e promove as energias renováveis. Para concretizar estes objectivos será necessário,

- preservar as fontes de água, mobilizando novas fontes e assim responder ao aumento da procura à escala da área urbana. A urbanização dos potenciais espaços de extensão urbana dependerá do desenvolvimento das infra-estruturas de alimentação de água potável;
- extrair as matérias-primas o mais próximo possível da zona de consumo do território comunitário para uma boa gestão das mesmas tanto a nível ambiental como económico;
- promover no domínio do ordenamento e do edificado, de modo a respeitar as responsabilidades do Estado quanto ao protocolo Kyoto (em matéria de redução das emissões de CO₂), dispositivos que contribuam para a redução no consumo de energia, a produção de calor a partir de energia solar e a produção de energias solares.

5 – Diminuir os factores prejudiciais à saúde e/ou ao meio ambiente

Quanto aos factores prejudiciais ao meio ambiente,

- localizar um centro para o stock e tratamento de lixo no território comunitário ou muito próximo deste. A localização destes equipamentos não deverá prejudicar a preservação e valorização dos espaços naturais mais sensíveis.

Quanto aos factores prejudiciais à saúde provocados pelo ruído,

- respeitar a classificação sonora das infra-estruturas dos transportes terrestres e o projecto em revisão do *Plan d'Exposition au Bruit* (PEB, Plano de exposição ao ruído) do aeroporto de Montpellier.

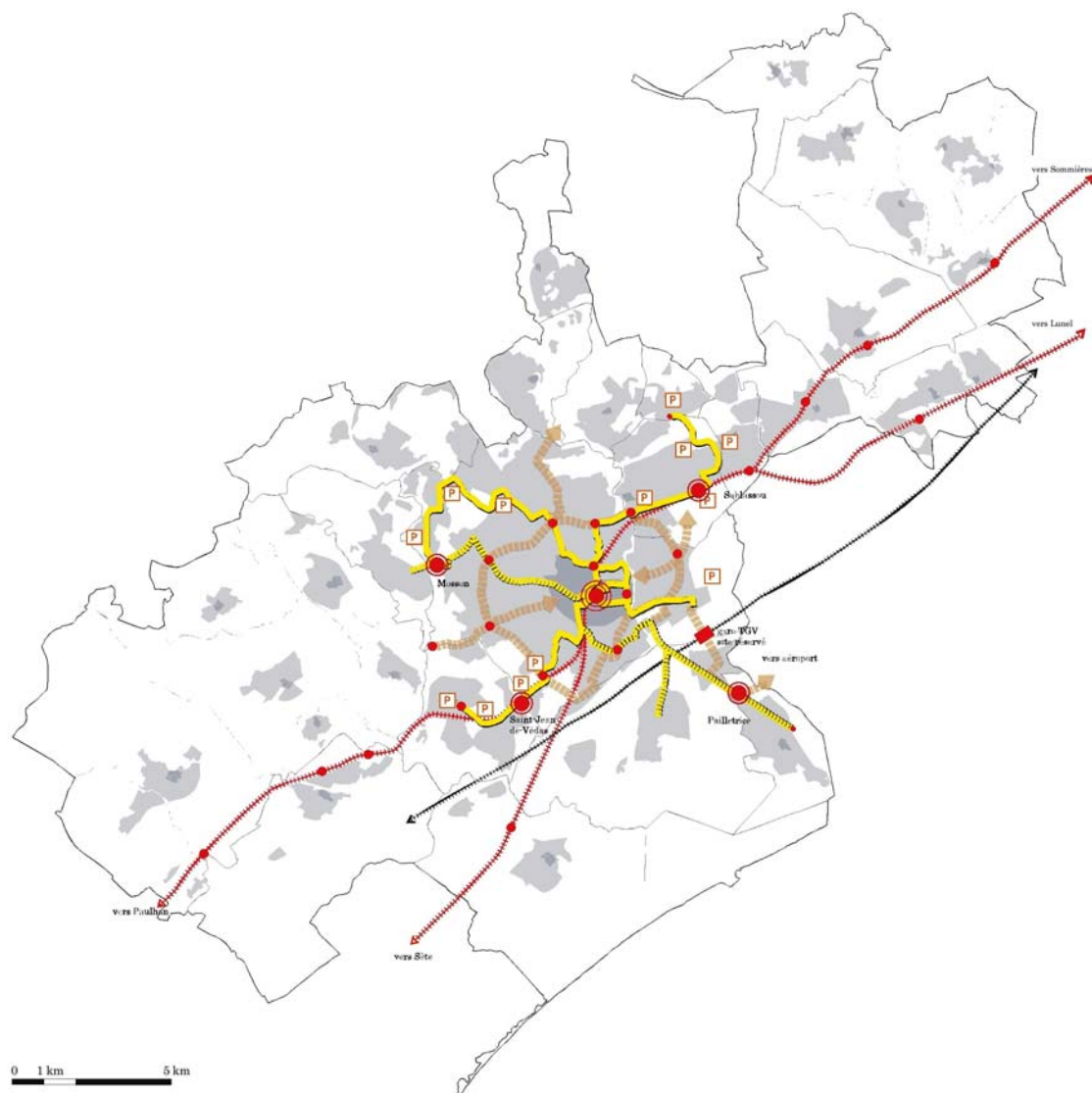


Fig. 65 – Projecto estrutural das infra-estruturas de transportes públicos

Legenda:

- vias-férreas
- existentes e a readaptar
- Linha de Grande Velocidade (LGV)
- transportes públicos urbanos com via reservada
- existentes (tramway, linha 1 e 2)
- projectados (traçado da linha 3 em estudo)
- potenciais (prolongamento das vias do tramway, autocarro)
- estação de Saint-Roch
- pólos de mudança
- estações intermodais
- P parques de estacionamento intermodais

6 – Diminuir a dependência automóvel

De acordo com os objectivos do *Plan de Déplacements Urbains* (PDU) e segundo o princípio “promover uma cidade de proximidades e de mobilidades” do *Projet d’Aménagement et de Développement Durable*, o *Schéma de Cohérence Territoriale* define as seguintes orientações:

- coordenar, no tempo, desenvolvimento urbano e transportes públicos, dando prioridade aos potenciais espaços de extensão urbana que possuem ou virão a possuir um acesso directo a um transporte público estruturante. À escala de cada município, são prioritariamente valorizados, no tempo, os espaços urbanos preexistentes ou potenciais espaços de extensão urbana servidos por um transporte público estruturante (comboio, tramway, autocarro);
- desenvolver mobilidades através de uma boa oferta de transportes públicos, logo será necessário:
 1. desenvolver uma infra-estrutura de transportes públicos que articule transportes públicos urbanos e transportes públicos interurbanos;
 2. reforçar a linha interurbana Sète-Lunel como transporte de escala metropolitana;
 3. construir prioritariamente, quanto aos transportes públicos urbanos, uma infra-estrutura circular, suporte de uma ou mais linhas estruturantes de autocarros de modo a permitir a articulação com as três linhas de tramway e limitar assim o risco de saturação da estação central Saint-Roch (estação onde se cruzam as 3 linhas do tramway);
 4. criar vias reservadas para os veículos de transportes públicos para melhorar a sua performance em termos de oferta;
- facilitar as mobilidades de “*pequenas distâncias*”, logo será necessário:
 1. criar, através do sistema viário e dos espaços públicos, itinerários directos e confortáveis, percorridos de bicicleta ou a pé em direcção ao centro histórico, aos equipamentos colectivos e paragens das infra-estruturas dos transportes públicos;
 2. Dissuadir, através de ordenamentos do sistema viário, a utilização do automóvel para pequenos trajectos;
- promover novas mobilidades organizando a oferta de estacionamento, logo será necessário:
 1. favorecer o estacionamento residencial, através de uma oferta em quantidade e qualidade nas novas construções de uso residencial e reservar o estacionamento existente nos quarteirões mais antigos para os respectivos residentes;
 2. dissuadir o estacionamento no local de trabalho, através de regulamentos que estipulem um limite máximo de estacionamento nas áreas de influência definidas pela passagem do

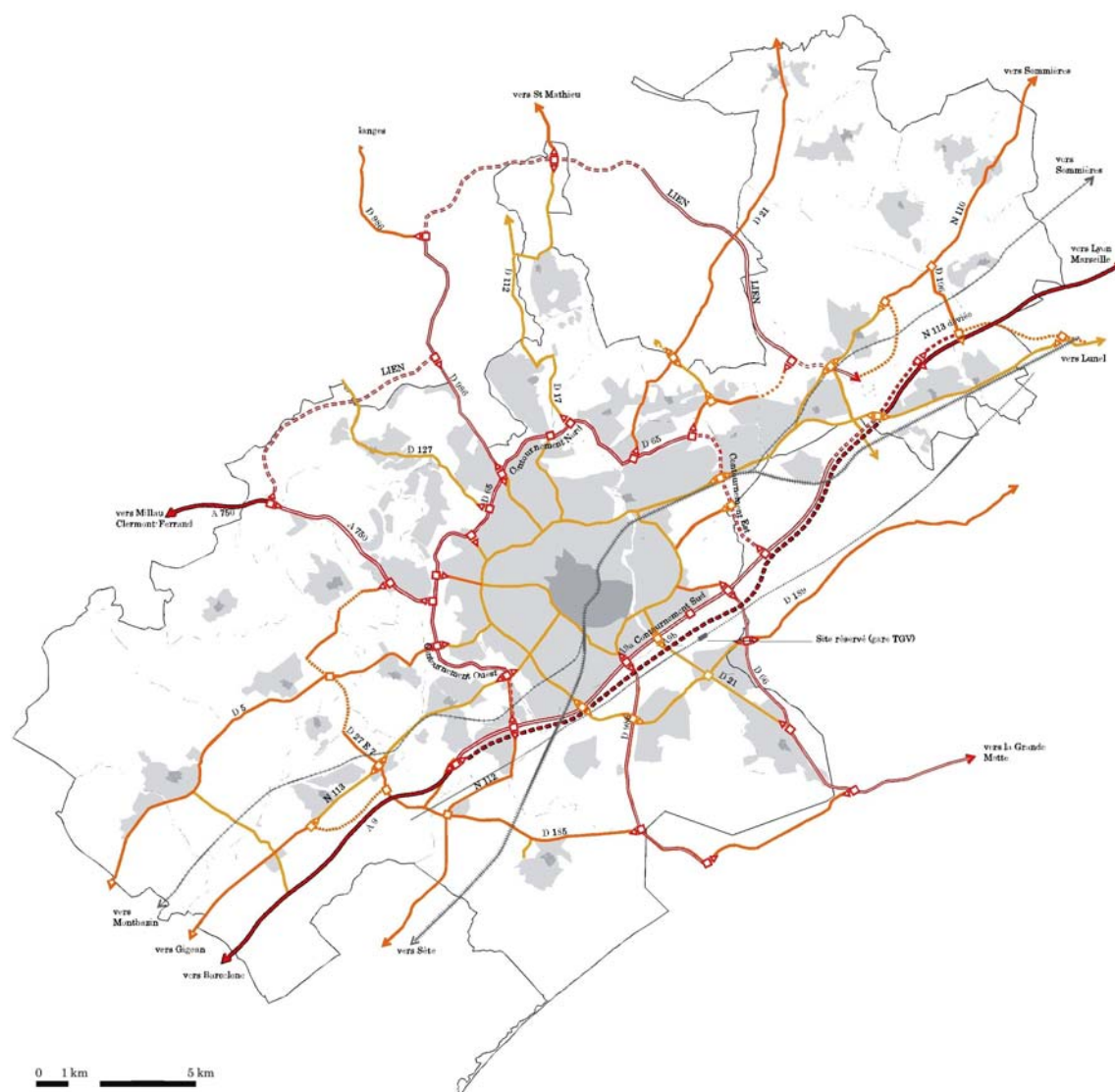


Fig. 66 – O sistema viário existente e projectado

Legenda:

	Nível vias	Tipo	Velocidades de referência	Exemplos
	5	Auto-estradas suporte de um tráfego maioritariamente exterior ao território comunitário.	110 a 130 Km/h	futura A9b A750
	4	Vias rápidas, suporte de um tráfego maioritariamente interior ao território comunitário. São vias que asseguram prioritariamente o contorno do centro da aglomeração e o acesso aos parques multimodais.	70 a 90 Km/h	A9a RD 65
	3	Vias de ligação local	50 a 70 Km/h	RD 5
	2	Vias de distribuição na aglomeração ou no campo, são principalmente vias urbanas, suporte de ligação entre bairros e distribuição local. Na cidade são ruas e avenidas.	Inferiores a 50 Km/h	RD 21 transformada na avenida do Mar
	1	Vias de proximidade, podendo tratar-se de caminhos rurais ou ruas no centro da cidade ou no centro de um bairro.	Inferiores a 30 Km/h	

As vias de nível 1, 2 e 3 integram novos modos de mobilidade urbana (caminhar a pé, bicicletas, transportes públicos).

tramway (500 metros para cada lado) para incentivar a utilização dos transportes públicos nos percursos casa-trabalho e vice-versa e, o desenvolvimento de parques de estacionamento intermodais;

3. facilitar a utilização da bicicleta através de uma oferta de estacionamento adaptada em quantidade e qualidade e contígua aos grandes equipamentos (escolas, comércio).

7 – Hierarquizar e civilizar o sistema viário

O *Schéma de Cohérence Territoriale* define uma hierarquia do sistema viário segundo 5 níveis, para coordenar, no tempo, funções e princípios de ordenamento. Promove uma nova aproximação ao sistema viário como espaço público “civilizado”, componente qualitativa da paisagem urbana, logo deverá:

- favorecer a utilização segura da bicicleta através de percursos cicláveis integrados no ordenamento do sistema viário. Estes estão separados da circulação geral em vias de nível 3 e preferencialmente integrados em vias de nível 1 ou 2;
- favorecer a segurança dos peões e das pessoas de mobilidade reduzida através da integração no ordenamento viário de percursos reservados e adaptados aos respectivos peões;
- favorecer os transportes públicos ao criar vias reservadas destinadas à circulação dos transportes públicos nas principais vias estruturantes (vias de nível 3 e principais vias de nível 2);
- moderar a velocidade automóvel ao favorecer uma circulação automóvel lenta mas fluida;
- contribuir para a qualidade da paisagem urbana.

8 – Optimizar a localização das actividades comerciais, económicas e dos serviços (anexo 7, p. 133)

O *Schéma de Cohérence Territoriale* tem como objectivos tornar a oferta comercial mais próxima e acessível em todas as escalas da cidade e do comércio. Às escalas da área urbana alargada, centro da aglomeração que reúne o centro da cidade de Montpellier e respectivos municípios acessíveis a partir do tramway as orientações visam:

- limitar os desenvolvimentos comerciais periféricos, exceptuando um possível reequilíbrio de oferta no Noroeste da aglomeração;

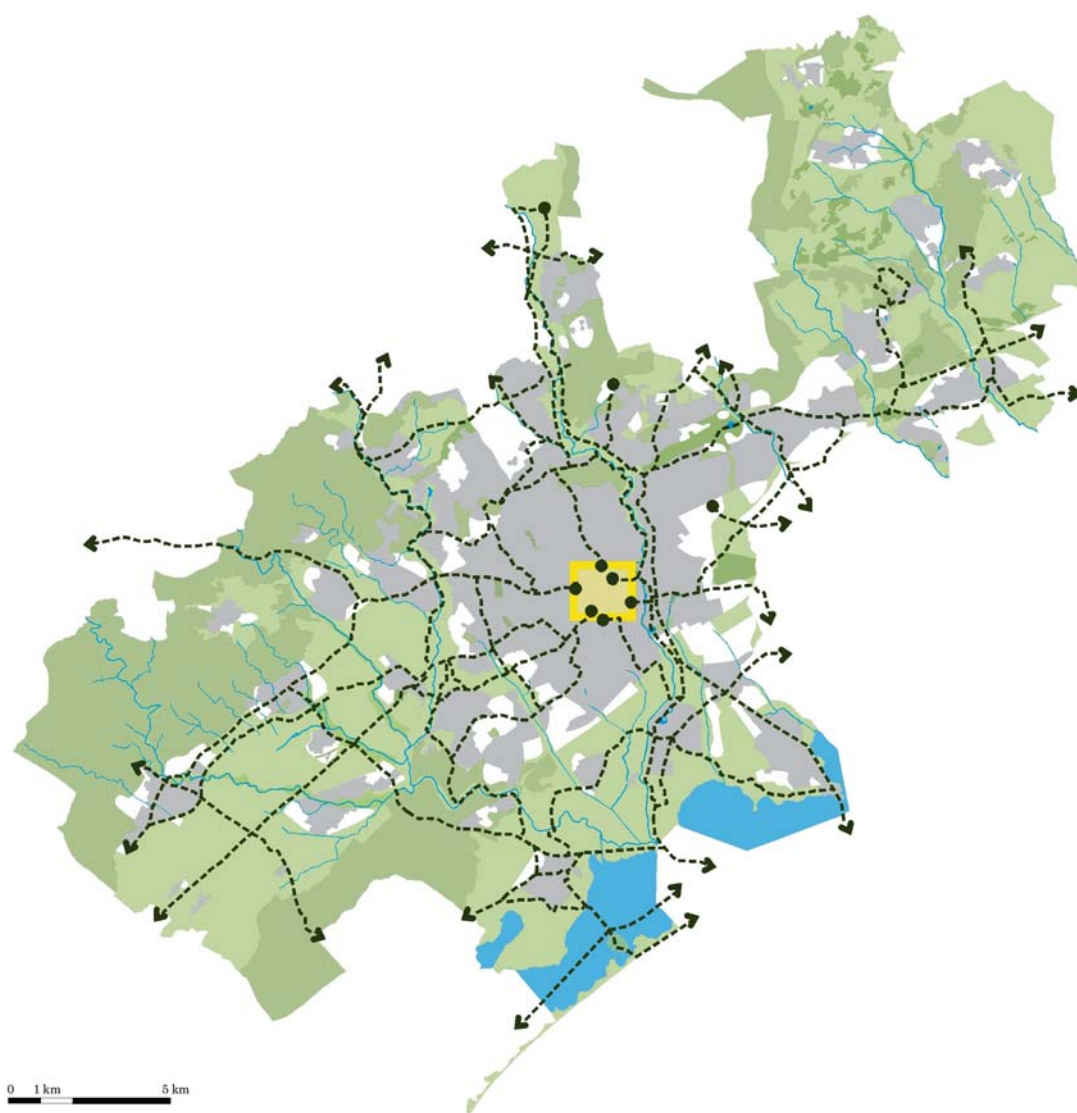


Fig. 67 – Infra-estrutura de circulações suaves

Legenda:

— principais eixos cicláveis e vias pedonais

- favorecer o reforço e a modernização da grande polaridade central de Montpellier – “*Grand Coeur*” – através de um reinvestimento nos sítios em mutação;
- favorecer uma oferta complementar no centro comercial e de lazer Odysseum;
- requalificar as entradas na cidade (ex. avenida do Mar) agora servidas pelo tramway.

À escala intermunicipal e municipal as orientações visão reforçar as polaridades comerciais existentes.

9 – Renovar e diversificar a oferta residencial

O *Programme Local de l’Habitat* (PLH) teve como objectivos determinar entre 2005 e 2009, as orientações relativas ao equilíbrio social do habitat e à construção de habitações sociais. Em conformidade com estes princípios o *Schéma de Cohérence Territoriale* deverá:

- promover as capacidades de desenvolvimento urbano em reinvestimento ou em extensão;
- reforçar os princípios definidos pelo PLH ao programar uma produção de 25% de habitação social na produção total em matéria de habitat, geograficamente equilibrada na totalidade do território comunitário. A habitação social será principalmente criada nos potenciais espaços de extensão urbana;
- determinar a distribuição espacial quanto às novas habitações através de planos de sector que localizem ao mesmo tempo os espaços prioritários ao reinvestimento urbano e os potenciais espaços de extensão urbana, com uma intensidade³¹ atribuída.
- estabelecer a longo prazo as condições para por em prática uma política de habitat que procura renovar e diversificar a oferta residencial;
- privilegiar arquitecturas mais compactas de modo a respeitar as diversas escalas urbanas.

10 – Por em prática a lei do Litoral

Lattes, Pérols e Villeneuve-lès-Maguelone são três municípios da comunidade de aglomeração que devem por em prática a lei do Litoral. O território correspondente a estes três municípios tem uma extensão de 8,5 km de litoral marítimo, 25 km de litoral lacustre e delimita aproximadamente 1 900 hectares de espaços com água que correspondem total ou parcialmente às lagoas litorais de Vic, Arnel e Méjean.

³¹ Os níveis de intensidade definidos nos potenciais espaços de extensão urbana não estão directamente relacionados a um protótipo de habitat rígido, mas bem ao contrário, incentivam a diversidade das formas urbanas, pois estas não se analisam à escala de um programa isolado, mas no tempo e à escala de um sítio considerado na sua globalidade.

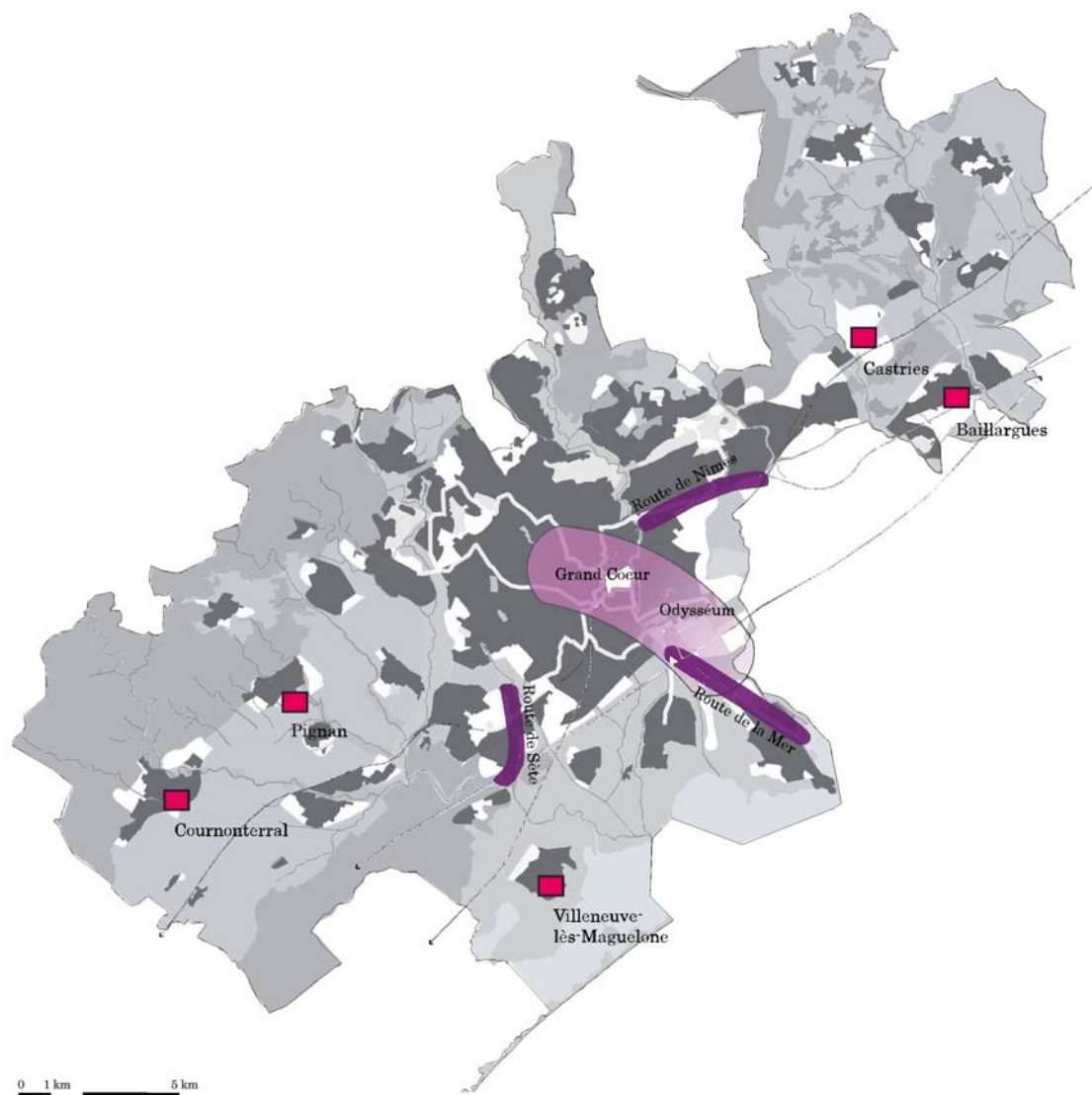


Fig. 68 – As polaridades comerciais

Legenda:

-  grande polaridade a desenvolver
-  polaridades de apoio a fortalecer
-  principais entradas na cidade a requalificar



Fig. 69 – Os 6 planos de sector do território comunitário

A aplicação da lei do Litoral, estruturada sob quatro princípios gerais – espaços naturais excepcionais, espaços à beira-mar, urbanização limitada, ausência de urbanização – resulta de um consenso entre os diferentes municípios nos quais esta é aplicada e os controlos dos serviços do Estado. O *Schéma de Cohérence Territoriale* tem como objectivo definir uma visão partilhada dos princípios da lei do Litoral para um equilíbrio favorável na protecção dos espaços naturais em presença do desenvolvimento urbano. As opções de ordenamento relativas ao litoral fazem referência,

- aos espaços naturais excepcionais do litoral, definidos segundo os perímetros de interesse comunitário estabelecidos pelo programa Natura 2000, onde são permitidos ordenamentos para a manutenção e modernização dos edifícios existentes para uma melhor integração nestes espaços;
- à ausência de urbanização, assegurada pela estrutura dos espaços naturais e agrícolas de modo a certificar um corte entre as respectivas zonas urbanizadas dos três municípios;
- aos limites dos espaços à beira-mar, definidos em função do ecossistema formado pelas lagoas litorais e pelas zonas húmidas associadas, do ambiente marinho ou lacustre, de uma noção de distância em espaço-tempo estimada num quarto de hora a caminhar;
- à extensão limitada de urbanização nos espaços à beira-mar, determinada em função do elevado valor paisagístico e ambiental destes espaços (privilegiando formas urbanas compactas) e de forma a respeitar uma certa proporção com a urbanização existente.

Os planos de sector

São 6 os planos de sector que abrangem a totalidade do território comunitário e foram elaborados à escala 1/25 000. Os planos de sector tem como objectivos,

- precisar os grandes equilíbrios espaciais do SCOT;
- localizar, antes de mais, os limites dos espaços naturais e agrícolas, geografia em função da qual é fundado o *Schéma de Cohérence Territoriale* e distinguir posteriormente a natureza destes limites;
- localizar, em seguida, os espaços prioritários ao reinvestimento urbano e os potenciais espaços de extensão urbana, atribuindo-lhes níveis de intensidade. Como o território do centro da aglomeração é o que está melhor equipado e servido por uma infra-estrutura densa de transporte público, 2/3 do desenvolvimento urbano à escala do território comunitário é previsto neste sector;
- localizar mais de 1/4 das capacidades de desenvolvimento urbano no eixo Este-Oeste, de Saint-Brès a Fabrègues;

	Centro da aglomeração	Planície Oeste	Piémonts e garrigues	Vale Lez	Cadoules e Béranges	Litoral
Superfície total	5 700 ha	11 800 ha	4 700 ha	4 450 ha	10 150 ha	7 200 ha
Superfície dos espaços urbanos existentes (valores aproximados)	3 800 ha	1 300 ha	900 ha	1 850 ha	1 500 ha	1 150 ha
Superfície dos potenciais espaços de extensão urbana (valores aproximados)	700 ha	490 ha	220 ha	400 ha	890 ha	250 ha
Capacidades de desenvolvimento sem reinvestimento urbano (valores aproximados)	2,5 a 3 milhões de m ² de SHON, 15 000 a 20 000 habitações	1 milhão de m ² de SHON, 6 000 a 7 000 habitações	300 000 m ² de SHON, 2 000 a 2 500 habitações	900 000 m ² de SHON, 4 000 a 5 000 habitações	1,5 milhões de m ² de SHON, 9 000 a 10 000 habitações	500 000 m ² de SHON, 2 000 a 2 500 habitações
População em 1999	225 000 habitantes	31 000 habitantes	16 500 habitantes	38 000 habitantes	27 500 habitantes	29 000 habitantes
Perspectivas demográficas em 2020	entre 280 000 a 290 000 habitantes	entre 45 000 e 50 000 habitantes	entre 20 000 e 25 000 habitantes	entre 55 000 e 60 000 habitantes	entre 50 000 e 55 000 habitantes	35 000 habitantes

Fig. 70 – Comparação numérica dos 6 sectores do território comunitário
(as estatísticas relativas ao sector centro da aglomeração dizem apenas respeito à cidade de Montpellier)

1960



população: 127 000 habitantes

espaço urbanizado: aproximadamente 900 hectares

141 habitantes/hectare

1980

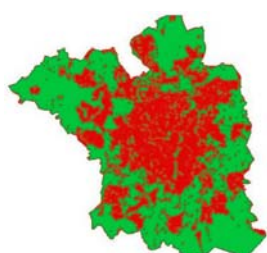


população: 230 000 habitantes

espaço urbanizado: aproximadamente 3 300 hectares

69 habitantes/hectare

2000

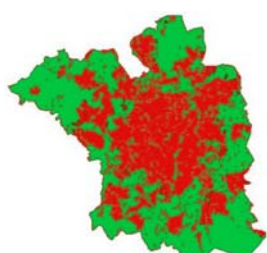


população: 280 000 habitantes

espaço urbanizado: aproximadamente 5 100 hectares

55 habitantes/hectare

2004



espaço urbanizado: 5 400 hectares

300 hectares urbanizados em 4 anos

Fig. 71 – Evolução demográfica e ritmo de urbanização do solo no sector “centro da aglomeração”

- localizar, em 14 municípios, menos de 10% das capacidades de desenvolvimento urbano pois tratam-se de localidades de tamanho limitado, estão mais afastadas das infra-estruturas de transporte e podem ser alvo de fortes contratempos ambientais.

Centro da aglomeração

O plano de sector “*centro da aglomeração*” contém a cidade de Montpellier e os sete municípios adjacentes a esta. Estes municípios, também abordados nos restantes planos de sector, têm a particularidade de assegurar uma interface entre a cidade-centro e a periferia da aglomeração ao considerar o cruzamento e complementaridade de objectivos urbanos. Neste sector, pretende-se,

- reforçar uma centralidade histórica de escala metropolitana, logo será necessário valorizar o património urbano, promover a mutação do solo, requalificar os espaços públicos, desenvolver o comércio, reforçar as grandes funções metropolitanas (saúde, ensino, cultura, economia), e criar desenvolvimentos urbanos de modo a prolongar a centralidade em direcção ao litoral (ex. avenida do Mar);
- valorizar os espaços servidos pelo tramway;
- valorizar o acesso à natureza através do desenvolvimento de parques e jardins de proximidade, da preservação dos grandes espaços de interesse público, da valorização das grandes continuidades ecológicas que compõem a geografia de Montpellier (ex. vales Lez e Mosson) e grandes percursos cicláveis e pedonais que permitam ligar a cidade-centro aos espaços naturais dos *garrigues* ou do litoral;
- que as novas construções dos potenciais espaços de extensão urbana, devido à proximidade aos espaços com alto valor paisagístico, privilegiem formas compactas de modo a respeitar as relações visuais que estes espaços têm com a envolvente e vice-versa e libertar assim grandes espaços verdes ou cultivados que podem tornar-se no suporte de grandes continuidades facilitando o acesso à estrutura dos espaços naturais e agrícolas.

Execução e verificação

Criado pela lei *Solidarité et Renouvellement Urbain* (SRU), o *Schéma de Cohérence Territoriale* não é um documento rígido, mas sim evolutivo pois trata-se de um documento que pode ser modificado e é periodicamente avaliado por instrumentos que o próprio prevê, necessários para a sua avaliação. É criada uma iniciativa de acompanhamento do SCOT para que os três valores de projecto que lhe deram origem sejam respeitados e são os seguintes:

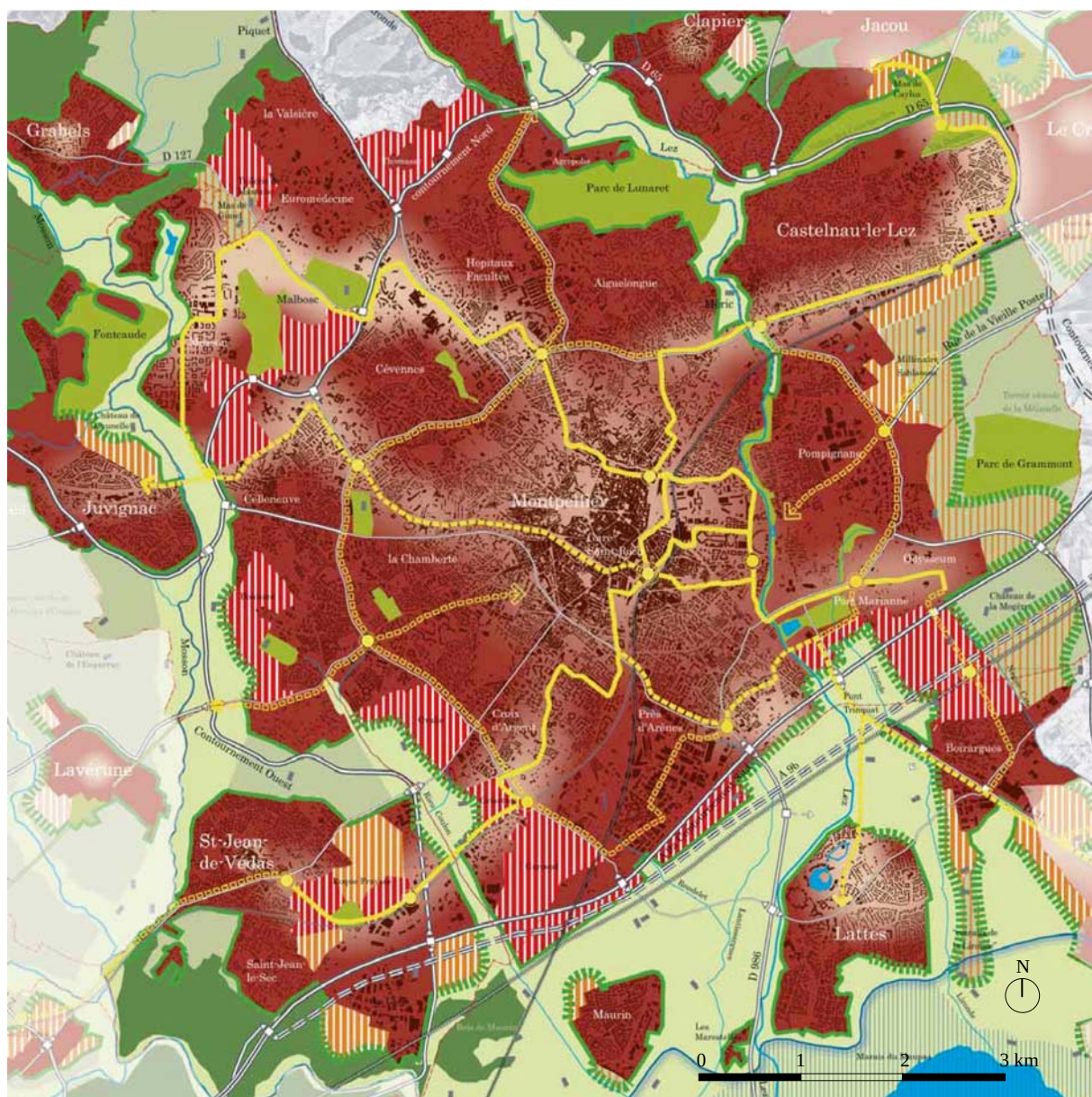


Fig. 72 – O plano de sector Centro da aglomeração

Legenda:

- limites municipais
- urbanização existente
- percursos de água/lagoas/mar
- principais parques e espaços de lazer

Estrutura dos espaços naturais e agrícolas

- património arborizado e garrigues
- terrenos agrícolas
- ambientes litorais e vales

Sistema de infra-estruturas de mobilidade

- vias-férrreas existentes (comboio regional)
- vias-férrreas a readaptar
- futura Linha de Grande Velocidade

Transportes públicos urbanos com via reservada

- existentes (tramway, linha 1 e 2)
- projectadas (tramway, linha 3)
- potenciais (prolongamento tramway, autocarro)
- estação Saint-Roch e futura estação de TGV
- principais estações e pólos multimodais

Lei do Litoral

- espaços próximos da costa
- espaços naturais excepcionais

Sistema viário existente ou projectado

- vias de nível 5 existentes ou projectadas
- vias de nível 4 existentes ou projectadas
- vias de nível 3 existentes ou projectadas
- principais vias de nível 2 existentes ou projectadas
- principais permutas e cruzamentos

Desenvolvimentos urbanos: limites e intensidadesLimites

- limites a reforçar
- limites determinados

Reinvestimento urbano

- espaços prioritários

Extensões urbanas

- nível de intensidade A
- nível de intensidade B
- nível de intensidade C
- sítios com alto valor paisagístico

- Preservar o capital natural;
- Promover uma cidade de proximidades;
- Intensificar o desenvolvimento, economizar espaço.

Valores	Elementos analisados e/ou apreciados	Instrumentos de análise
Preservar o capital natural	- respeito dos limites dos potenciais espaços de extensão urbana definidos nos planos de sector; - a importância das construções realizadas no interior da estrutura dos espaços naturais e agrícolas;	Base de dados SITADEL ³² , actualizações da fotointerpretação SPOT Thema ³³
Promover uma cidade de proximidades	- evolução geral dos sectores dos diferentes modos de mobilidade; - evolução na utilização dos diferentes modos de mobilidade para trajectos “domicílio-trabalho” e referentes ao acto de “consumo”;	Actualização do inquérito “ménages déplacements” ³⁴
Intensificar o desenvolvimento, Economizar espaço	- respeito dos objectivos em matéria de reinvestimento urbano; - respeito dos valores referencia de intensidade atribuídos aos potenciais espaços de extensão urbana;	Base de dados SITADEL, documentos de urbanismo locais, projectos gerais de ordenamento, operações de ordenamento.

Fig. 73 – Os instrumentos de análise que verificam o cumprimento dos objectivos do SCOT

O *Schéma de Cohérence Territoriale* tem uma dimensão transversal ao relacionar diferentes domínios como o urbanismo, as mobilidades e o meio ambiente para criar um projecto territorial. Este pode ser completado por uma caderno de encargos que tem a função de precisar, respeitar e ilustrar diferentes modalidades para a sua execução e facilitar a sua articulação com outros documentos de urbanismo.

³² *Système d’Information et de Traitement Automatisé des Données Élémentaires sur les Logements et les Locaux* – Sistema de Informação e de Tratamento Automatizado de Dados Elementares Locais que reúne todas as operações de construção que tenham feito um pedido de licença de construção. A base SITADEL fornece resultados mensais, trimestrais e anuais sobre a nova construção, o número de habitações autorizadas ou iniciadas segundo diversos critérios: o tipo de construção, o modo de utilização, o dono da obra, etc.

³³ As fotos dos satélites SPOT Thema de 2004 serviram de base para o SCOT. A aquisição por parte da Comunidade de Aglomeração de Montpellier de novas fotos permitirá a confrontação das mesmas quanto à extensão urbana e densidade.

³⁴ O inquérito *ménages déplacements* de 2003 foi uma referência para o SCOT. O próximo inquérito será elaborado em 2013, permitindo uma análise dos resultados, no entanto, não será possível inverter a situação se esta não for equivalente aos objectivos do SCOT. Para evitar tal situação a Aglomeração de Montpellier pondera a criação de um *observatoire des déplacements* permitindo obter dados mais regulares que os fornecidos pelo inquérito *ménages déplacements*.

Fig. 74 – Transportes urbanos em França (29 de Março de 2009)

Legenda:

- Metro/VAL
- Tramway
- ⊙ em construção
- ⊙ em projecto
- Trolleybus

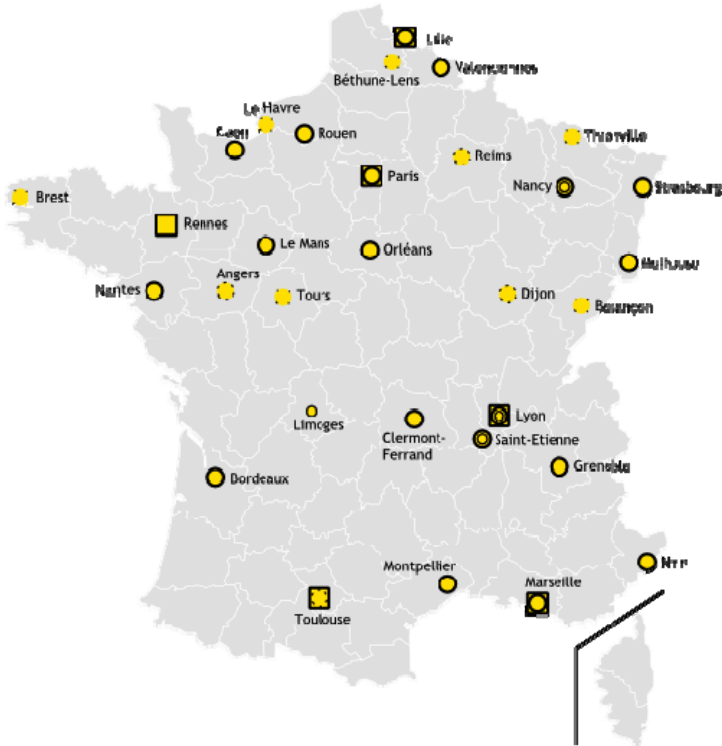


Fig. 75 – Eixo de desenvolvimento urbano Este-Oeste na cidade de Montpellier

Legenda:

- tramway
- estabelecimento de ensino Secundário e Superior
- equipamento hospitalar
- grande equipamento público
- - existente ou em construção
- - em projecto
- parque urbano
- operação de ordenamento em construção
- /// operação de ordenamento a médio ou longo prazo

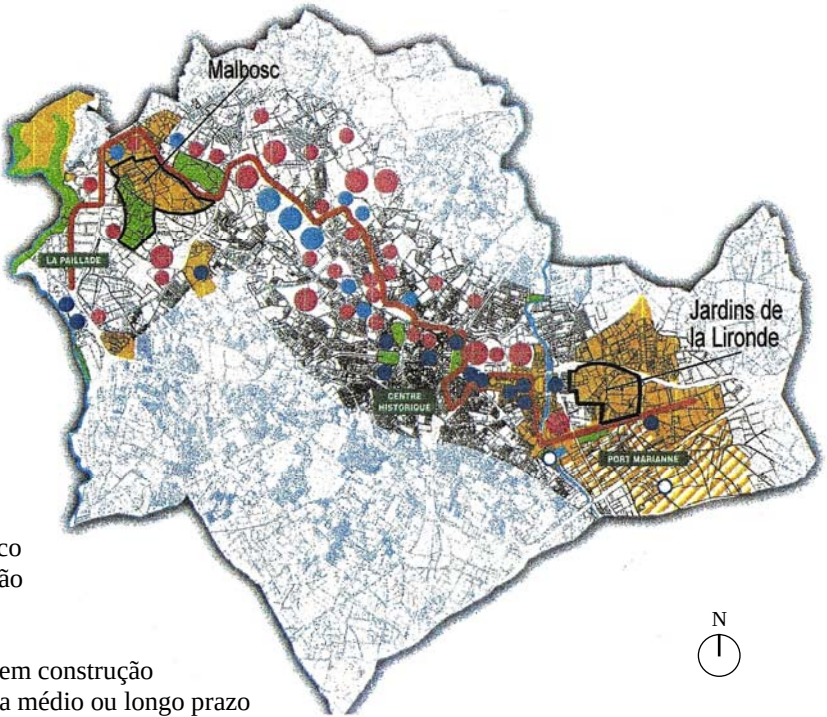
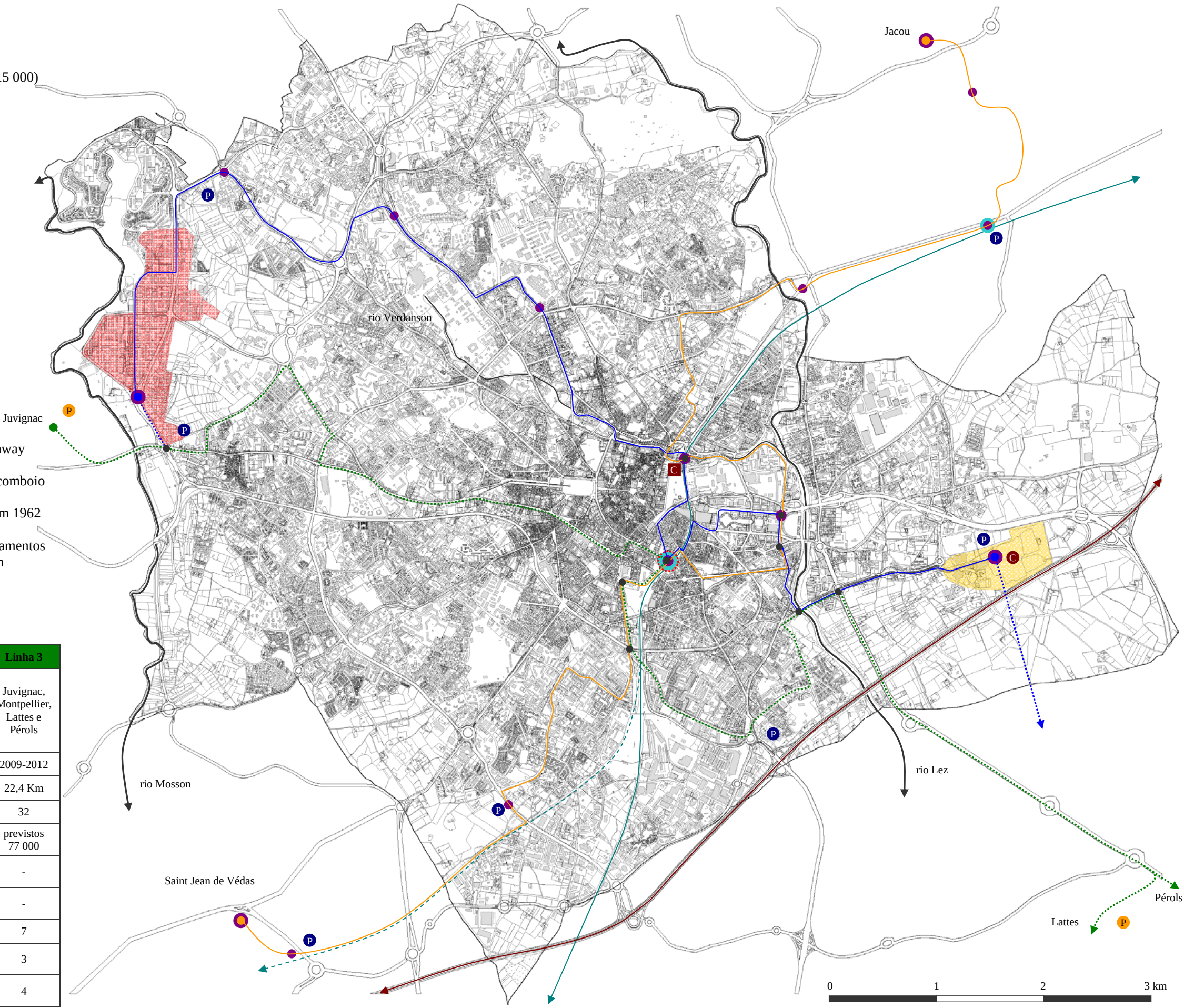


Fig. 76 – O tramway de Montpellier

Legenda:

- limites PDU Montpellier (escala 1/15 000)
- auto-estrada A9a
- Vias-férreas
 - existentes
 - - - a reabilitar
- Tramway
 - linha 1
 - - - extensão linha 1
 - linha 2
 - - - linha 3
- Parque estacionamento
 - proximidade
 - tramway
- Corum – Palácio de Congressos
- Odysseum – centro comercial
- Estação Saint Roch
- Interconexão entre as linhas de tramway
- Interconexão – tramway/autocarro
- Interconexão – tramway/autocarro/comboio
- Quarteirão La Paillade construído em 1962
- Área que abrange os diversos equipamentos do centro comercial/lazer Odysseum

TRAMWAY	Linha 1	Linha 2	Linha 3
Municípios abrangentes	Montpellier	Saint Jean de Védas, Montpellier, Castelnau le Lez, Jacou e Le Crès	Juvignac, Montpellier, Lattes e Pérols
Construção	1994-2000	2000-2006	2009-2012
Extensão	15,2 Km	19,8 Km	22,4 Km
Nº Estações	28	34	32
Passageiros diários previstos	70 000/ 80 000	50 000	previstos 77 000
Passageiros diários	130 000	55 000	-
Percurso completo	45 minutos	57 minutos	-
Interconexões	8	7	7
Parking tramway	4	3	3
Parking de proximidade	0	0	4



3.6 O URBANISMO DO TRAMWAY

Montpellier definiu desde 1977, data de chegada de Georges Frêche³⁵ e Raymond Dugrand³⁶ ao poder, uma nova orientação para o seu desenvolvimento urbano ao organizar o espaço a partir de uma estrutura de transportes colectivos de modo a parar a extensão incontrollada da cidade para Norte e Oeste. Esta teve de construir o seu projecto de transportes colectivos e para tal efeito toda a sua política de ordenamento foi repensada em função das escolhas de um novo modo de transporte – o tramway³⁷. A organização do crescimento urbano segundo um desenvolvimento axial Noroeste/Sudeste durante vinte anos, intensificou a utilização dos transportes colectivos permitindo a criação da 1ª linha de tramway inaugurada no ano 2000. Esta abrange apenas o município de Montpellier, tem como extremidades o bairro La Paillade³⁸ a Noroeste e o centro comercial Odysseum a Sudeste, passa pelos hospitais e faculdades situados maioritariamente a Norte e pelo centro histórico da cidade.

*“Raymond Dugrand e Georges Frêche pensaram uma urbanização linear organizada ao longo de uma linha de transporte adequada que não existia, com a vontade de reatar a ZUP da Paillade à cidade e prolongar esta em direcção ao mar através de uma grande infra-estrutura responsável pela ligação. Não se pode explicar o sucesso público do tramway sem fazer referência a esta política de urbanismo.”*³⁹

Enquanto que a 1ª linha abrange apenas o município de Montpellier a 2ª linha de tramway abrange quatro municípios adjacentes a este com o intuito de lhes antecipar uma parte da urbanização. Em cidades com pouca população ou muito extensas não se justifica a criação de uma infra-estrutura de tramway e deve promover-se uma reestruturação dos transportes colectivos existentes (autocarros).

*“O tramway não é um remédio universal para os transportes públicos, mas um instrumento que, para ser eficaz, deve ser utilizado respeitando certas regras. (...) Deve circular sob uma plataforma separada das outras circulações e as linhas não devem ultrapassar a área central da aglomeração, as zonas com forte densidade de habitat ou de emprego que justifiquem um eixo estruturante.”*⁴⁰

³⁵ Presidente da Câmara Municipal de Montpellier de 1977 a 2001.

³⁶ Geógrafo adjunto ao urbanismo de Montpellier de 1977 a 2001.

³⁷ Após a supressão dos tramways de Montpellier em 1949, o serviço de transporte urbano foi assegurado exclusivamente por autocarros durante mais de 50 anos. A ideia de criação de um novo tramway remonta ao ano de 1983. (anexo 8)

³⁸ O bairro La Paillade é uma *Zone d’Urbanisme Prioritaire* (ZUP) criada em 1962, isolado na época a Noroeste da cidade para acolher 40 000 habitantes entre os quais os repatriados da Argélia. Tratou-se de um urbanismo localizado que produziu edifícios monofuncionais de habitação social para proteger “a boa cidade” burguesa e de moradias das barras HLM (*Habitation à Loyer Modéré*). La Paillade distinguia-se pela sua concentração em habitação social e pela zona natural que a isolava dos restantes bairros.

³⁹ Le Tourneur, Marc (gestor e urbanista foi o responsável pela realização do tramway em Estrasburgo); *Revue urbanisme*, Montpellier coeur d’agglomération, hors série, nº 26, Setembro 2005, p. 23.

⁴⁰ Bigey, Michel; *Revue urbanisme*, nº 315, Novembro/Dezembro 2000, p. 63.

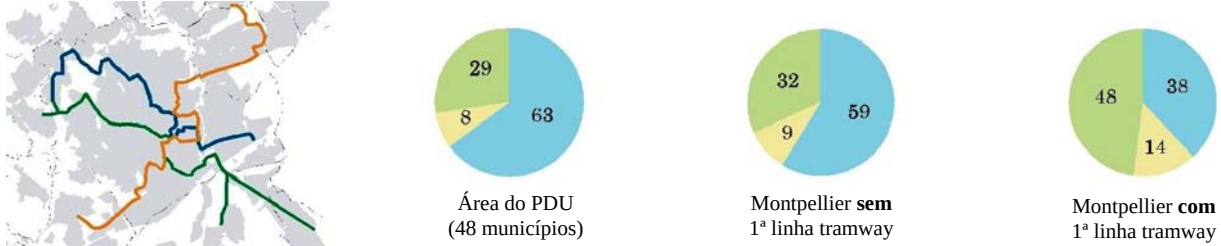


Fig. 77 – A influência da 1ª linha de tramway nos restantes transportes em 2004

Legenda:

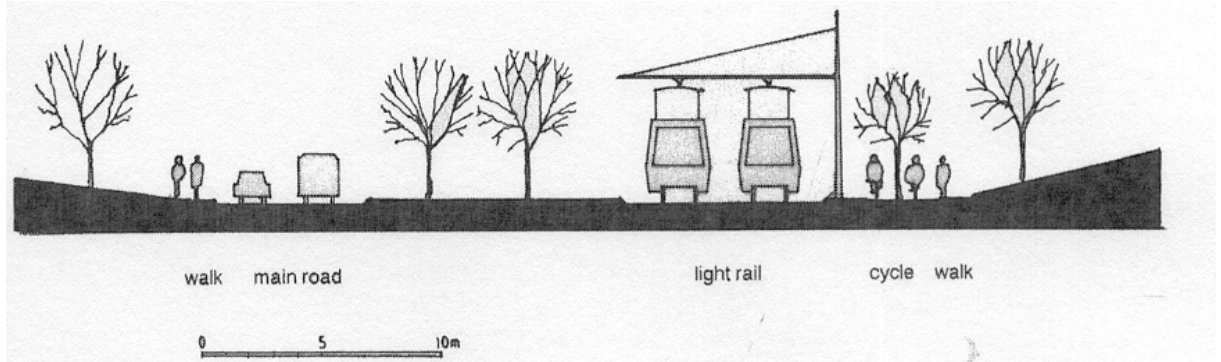
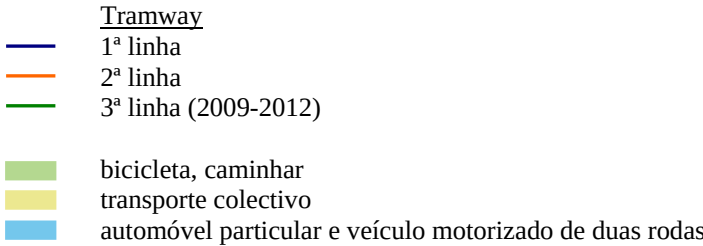


Fig. 78 – Corte típico de uma avenida suburbana no interior de uma nova área residencial em Montpellier

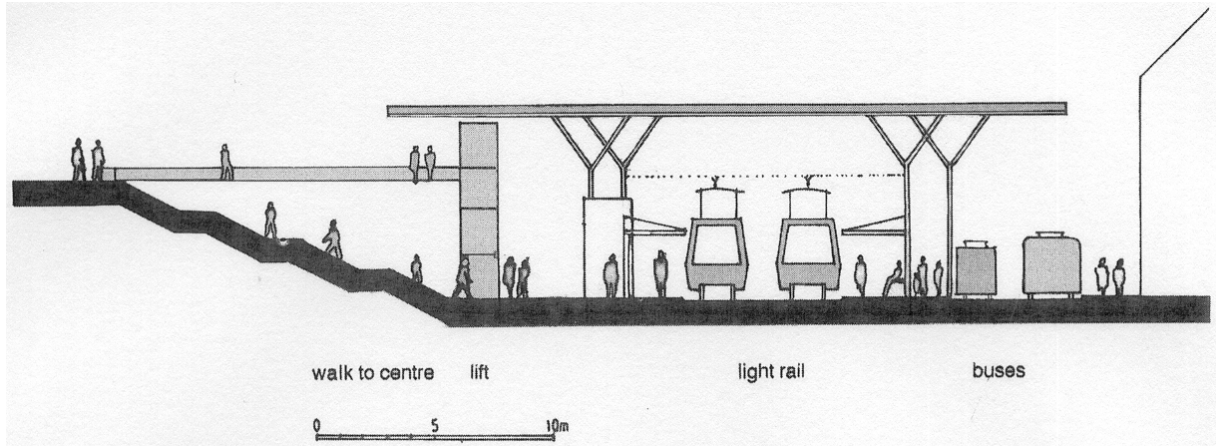
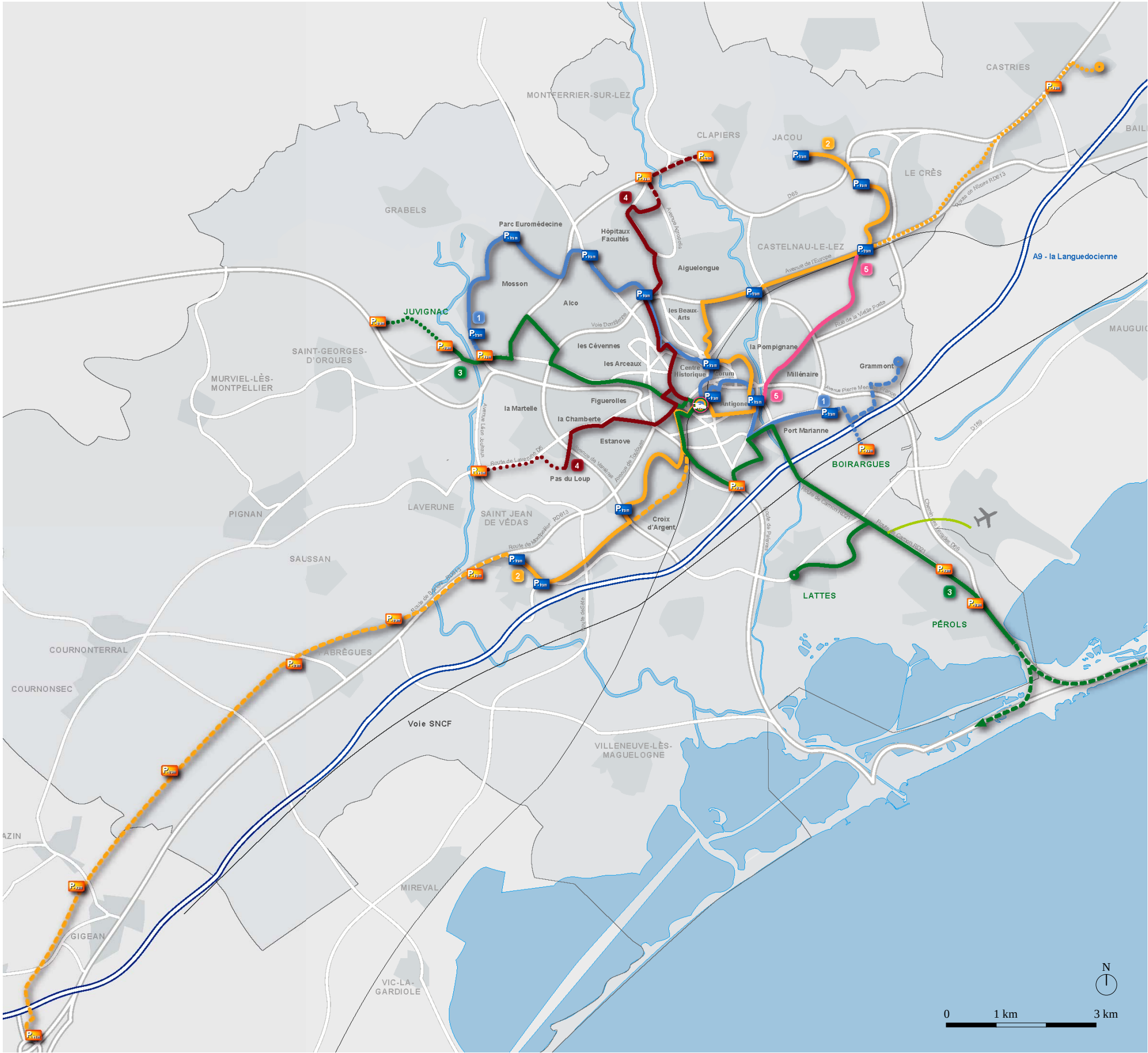


Fig. 79 – Corte que ilustra a conexão do parque central de transportes colectivos ao centro comercial Corum

Fig. 80 – O projecto de tramway até 2020

Legenda:

- Tramway
- linha 1
 - linha 2
 - linha 3 (2009-2012)
 - linha 1 – extensão Grammont
 - linha 1 – extensão TGV
 - linha 2 – extensão Oeste até Poussan
 - linha 2 – extensão Este direcção Castries
 - linha 3 – extensão em direcção ao mar
 - linha 3 – extensão Juvignac Fontcaude
 - linha 4 – Yves du Manoir-Agropolis
 - linha 4 – extensão Este em direcção Clapiers
 - linha 4 – extensão Oeste
 - linha 5 – Millénaire-Antigone
- Transporte de vaivém
- Pólos intermodais existentes
- Pólos intermodais futuros
- Estação Saint-Roch
- Aeroporto
- Auto-estrada A9
- Via-férrea
- Via SNCF



É necessário que a política de transporte seja coerente com a política de mobilidades para tornar possível a interconexão entre os diversos modos de mobilidade como o comboio, o automóvel, o autocarro, o tramway e a bicicleta. A estação Saint-Roch, situada no centro histórico da cidade, tem o papel de cruzamento das infra-estruturas de transportes da aglomeração.

“O tramway é um poderoso gerador de relações: entre os territórios, da cidade-centro às periferias; entre as acções públicas e privadas, através dos objectivos de requalificação urbana; entre os diferentes operadores de infra-estrutura de transporte, com iniciativas de complementaridade.”⁴¹

A eficácia e a rentabilidade do tramway dependem em grande parte da sua articulação com outros modos de mobilidade urbana, complementando-se mutuamente e tornando possível uma infra-estrutura de transportes colectivos como alternativa à utilização do automóvel. O tramway:

- ajuda a desobstruir o centro saturado de automóveis;
- reforça a relação entre os diferentes quarteirões da cidade;
- introduz uma dinâmica em sectores chave ou pouco desenvolvidos;
- incentiva a reurbanização de zonas algo isoladas;
- representa uma excelente ocasião para o reordenamento urbano;⁴²
- introduz uma unidade territorial à aglomeração.

Actualmente encontra-se em construção a 3ª linha de tramway. Esta deverá assegurar a cobertura espacial e ligação do centro da comunidade de aglomeração, a optimização da infra-estrutura constituída pelas três linhas, possibilitar a evolução dos serviços e uma melhor exploração da infra-estrutura dos transportes colectivos. A infra-estrutura de tramway composta pelas três linhas será a mais completa do território francês. Prevê-se até 2020 a construção da 4ª e 5ª linha de tramway e o prolongamento das linhas existentes criando uma infra-estrutura de mobilidade urbana com mais de 100 Km de extensão.

⁴¹ Segretain, Philippe; Revue urbanisme, n° 315, Novembro/Dezembro 2000, p. 66.

⁴² A passagem da primeira linha de tramway foi concebida como a ocasião propícia para reordenar o espaço urbano. O custo dos ordenamentos urbanos anexos (41 milhões de euros) foi superior ao custo da plataforma propriamente dita (36 milhões de euros). A extrema variedade de contextos encontrados levou a um tratamento diversificado do espaço. A concepção da linha e do seu ambiente é da autoria da equipa de arquitectos paisagistas Gracia-Diaz que procuraram reforçar as qualidades dos ambientes paisagísticos preexistentes.

3.7 DEZ RAZÕES PARA ELABORAR UM SCOT

Neste capítulo são apresentadas 10 razões que justificam a elaboração de um SCOT e são as seguintes:

1. Suprimir as obrigações de ordem jurídica ou renovar um instrumento de ordenamento inadequado

O SCOT permite a revisão do antigo Plano Director julgado constrangedor ou inadequado e anular a “*regra dos 15 km*”⁴³ imposta aos municípios situados a menos de 15 km das aglomerações com mais de 50 000 habitantes, que pretendem prolongar as superfícies urbanizáveis nos respectivos PLU.

2. Progredir na planificação e ordenamento do território

O SCOT é a ocasião propícia para iniciar novas estruturas intermunicipais como primeiro exercício de planificação e ordenamento do território, de modo a partilhar conhecimentos territoriais e definir objectivos em redor de uma solidariedade intermunicipal. A iniciativa SCOT é um momento de livre expressão, que permite, que cada município e intermunicipalidade possam definir os seus objectivos e criar o seu próprio projecto.

3. Criar uma nova escala territorial e atribuir-lhe um projecto

O SCOT permite a organização de um território face à sua extensão através de um projecto à escala do respectivo território. Às vezes, este pode ser utilizado como um instrumento pedagógico ao ser um elemento difusor de ideias, ilustrado por esquemas e planos, favorecendo a noção de projecto de território político e económico partilhado.

4. Desenvolver as relações entre todos os actores no território

A iniciativa SCOT favorece as permutas, a reflexão intermunicipal e é a ocasião para promover uma parceria e gestão territorial, destinada a criar um diálogo colectivo no território. Às vezes, iniciado sob o impulso ou com a participação do Estado, o SCOT é um lugar de diálogo para diferentes promotores portadores de projectos, pode iniciar parcerias financeiras e criar consensos. O SCOT pode criar um lugar de concertação estável para análise dos grandes projectos de ordenamento que ultrapassam a área municipal e é igualmente uma ocasião para que os sectores suburbanos trabalhem mutuamente.

5. Assegurar a coerência das políticas públicas no território

O SCOT pode facilitar a aplicação no território das políticas públicas sectoriais (habitat, mobilidades, equipamentos comerciais, ambiente,...) trazendo uma reflexão transversal e vinculando as incertezas para dar-lhes coerência.

⁴³ Com o intuito de favorecer a renovação urbana em relação à urbanização periférica, a lei SRU introduziu uma proibição ao PLU. A regra dos 15 km impede o desenvolvimento de um solo urbanizável situado num território municipal que esteja fora do âmbito de um SCOT aprovado e que esteja situado a menos de 15 km de uma aglomeração com mais de 50 000 habitantes ou a menos de 15 km do mar.

6. Promover outras iniciativas complementares

O SCOT pode promover iniciativas nacionais ou de uma comunidade (urbana, de aglomeração ou de municípios) ao dar um carácter prescritivo às orientações do plano nacional ou ao projecto da comunidade.

7. Integrar um equipamento, um projecto, ou se não existe, imaginá-lo e prevê-lo no conjunto

Seja ele um projecto de ordenamento urbano ou de infra-estrutura que unifica e dinamiza o território, o SCOT define orientações à escala do território para a localização de grandes projectos e integração de equipamentos estruturantes recentes ou num futuro próximo (aeroporto, auto-estrada, vias de acesso, ligação do transporte colectivo).

8. Estruturar o conhecimento territorial desenvolvendo as capacidades das entidades locais

O SCOT permite que as entidades locais, desenvolvam capacidades de modo a criar ou aprofundar os conhecimentos sobre o seu território. Os estudos preliminares, conhecimento prévio do território, são a primeira etapa para dar início à elaboração do SCOT e são elaborados por equipas pluridisciplinares locais.

9. Apresentar uma imagem territorial que mostre uma organização voluntária

Um SCOT pode contribuir para a legibilidade e coerência do território, apontando uma gestão dinâmica do mesmo. O SCOT como projecto do território constitui uma mais valia (qualidade dos documentos produzidos, debates organizados durante a sua elaboração) e pode tornar-se numa estratégia de comunicação para o exterior, em particular para os representantes do sector económico, como território bem organizado em redor de um plano de desenvolvimento territorial.

10. Antecipar as mutações do futuro a partir de uma reflexão de carácter prospectivo

O SCOT aborda questões chave que influenciam o ordenamento de um território comunitário, como por exemplo, bruscas evoluções demográficas, grandes questões de transporte, organização económica, fontes energéticas, grandes desafios ambientais e propõe orientações para um desenvolvimento sustentável e ordenado do respectivo território.

3.8 COMUNICAR O PROJECTO: A INTERNET

A Internet é a principal das Novas Tecnologias de Informação e Comunicação (NTICs) e foi através desta que tive acesso aos primeiros documentos relativos ao SCOT de Montpellier, disponíveis no site da Comunidade de Aglomeração de Montpellier (www.montpellier-agglo.com). É muita e variada a informação disponível no site, esta está organizada por temas, entre os quais se encontram os grandes projectos urbanísticos da aglomeração. O projecto territorial SCOT surge bem documentado e acessível a todo o cidadão da comunidade e interessados no tema, para dar a conhecer as diferentes iniciativas urbanísticas em construção na respectiva comunidade. A documentação escrita associada aos diversos planos e esquemas síntese do projecto SCOT disponíveis são uma boa base teórica para o conhecimento deste projecto territorial. A constante actualização dos dados disponíveis permite igualmente saber qual o estado de evolução dos projectos em construção e quais as iniciativas previstas para um futuro próximo.

A comunicação do SCOT através da internet complementa outras formas de informação e comunicação e surge de uma vontade colectiva em dar a conhecer esta intervenção urbanística de escala territorial como uma referência nacional.

Infra-estruturas de mobilidade	Objectivos pretendidos	Como alcançá-los?
Rodoviárias	- classificação e hierarquização das vias de modo a filtrar a acessibilidade; - criar e reforçar este tipo de infra-estrutura no que diz respeito ao transporte colectivo;	- análise mais apoiada em estudos estatísticos acerca do seu comportamento e das dinâmicas que geram; - criação de vias reservadas;
Ferroviárias	- associar crescimento urbano e acesso aos transportes colectivos a partir do tramway; - promover uma forma de mobilidade mais económica e ecológica;	- coordenação de políticas urbanas de mobilidade e habitat; - maior investimento nos transportes colectivos diminuindo a dependência automóvel;
Cicláveis e pedonais	- criação de percursos que assegurem a relação entre os grandes espaços agrícolas e naturais (parques, jardins, floresta, etc);	- maior participação dos grandes espaços naturais e agrícolas no processo de ordenamento;

Fig. 81 – As infra-estruturas de mobilidade como alavanca de coerência territorial

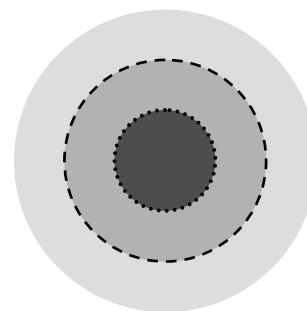
Fig. 82 – As escalas da intermodalidade em função do tramway

Legenda:

- município-centro (Montpellier)
- municípios adjacentes ao município-centro
- restantes municípios que pertencem à aglomeração

Intermodalidade tramway/transportes rodoviários e vice-versa

- forte e de forma equilibrada
- limitada e de forma pontual



- a intermodalidade é feita principalmente entre o município-centro e os municípios adjacentes a este, lugar onde se encontram as grandes infra-estruturas de mobilidade rodoviária como a VCI e a auto-estrada A9a. A mudança de meio de transporte é feita na proximidade de acesso a estas vias;



- a intermodalidade é feita em maior quantidade à escala do município-centro e abrange certos municípios adjacentes a este;



- a intermodalidade reflecte-se pelo momento no centro histórico da cidade de Montpellier e na proximidade das linhas de tramway;



- a intermodalidade é feita exclusivamente na Gare Saint-Roch;



- a intermodalidade é limitada e aplica-se ao município-centro. A Gare Saint-Roch é o ponto de articulação das 3 linhas de tramway;

4 – A PLANIFICAÇÃO À ESCALA DA AGLOMERAÇÃO

4.1 O CONCEITO DE COERÊNCIA

Mobilidade

“Onde está a dificuldade em compreender os processos de interacção entre urbanismo e transporte? (...) É necessário substituir em todas as análises a mobilidade pelas mobilidades e esta prévia distinção permitirá finalmente poder pensar na integração das políticas públicas.”¹

O projecto SCOT da Comunidade de Aglomeração de Montpellier tem como objectivos coordenar um conjunto de políticas urbanas (mobilidade e habitat principalmente), propondo um crescimento urbano associado a uma mobilidade que valoriza os transportes colectivos em detrimento dos transportes individuais como o automóvel. O tramway, articulado com outras formas de mobilidade urbana de modo a incentivar a intermodalidade procura retirar o automóvel da cidade-centro da aglomeração.

Falar em mobilidade requer antes de mais um entendimento sobre as diferentes formas de mobilidade (mobilidade de proximidade, de aglomeração) e das infra-estruturas que lhe estão associadas (rodoviárias, ferroviárias, cicláveis, pedonais). O projecto estratégico da Comunidade de Aglomeração de Montpellier aposta no desenvolvimento mais equilibrado das diferentes formas de mobilidade, logo a intermodalidade é um factor chave para que as novas formas de mobilidade sejam bem sucedidas. Incentiva-se a mudança de transporte mas à escala da aglomeração qual é o momento ideal para a fazer? A permuta do meio de transporte no que diz respeito ao automóvel-tramway à escala da aglomeração é proposta no momento de transição entre vias de velocidades diferentes de modo a criar um perímetro que procura filtrar, controlar uma forma de mobilidade em função da utilização de uma outra.

A cada vez maior eficiência dos meios de transporte leva a que a mobilidade do homem seja cada vez maior em função do tempo e das distâncias percorridas logo esta mobilidade deverá ser orientada e controlada em função de um crescimento urbano coerente?

Ambiente

As grandes áreas de exploração agrícola e vitícola, as florestas, os parques, as lagoas, os rios e zonas ambientalmente sensíveis merecem a sua protecção e estão integrados no documento de planificação estratégica que constitui o SCOT de Montpellier. Esta categoria de espaços deixou de ser abordada

¹ Wiel, Marc. Pour planifier les villes autrement, p. 85, 90.



Fig. 83 – A comunidade de aglomeração no panorama das instituições públicas

Competências	Comunidade de Aglomeração
Obrigatórias	- <u>ordenamento do espaço</u> (criação e definição de zonas de ordenamento, organização dos transportes) - <u>desenvolvimento económico</u> (criação, ordenamento, manutenção e gestão de zonas de actividade industrial, comercial, terciária, artesanal, turística e portuária) - <u>equilíbrio social do habitat/ acções e ajudas financeiras em favor da habitação social</u> - <u>política de cidade na comunidade</u> (dispositivos de desenvolvimento urbano, inserção económica e social)
Opcionais	- protecção e valorização do ambiente e da qualidade de vida - saneamento e água - ambiente, luta contra a poluição do ar e sonora, controlo na produção de energia e eliminação e valorização dos resíduos - construção, ordenamento, manutenção e gestão dos equipamentos culturais e desportivos - acção social

Fig. 84 – Competências da comunidade de aglomeração

como um mero elemento que pode ser consumido livremente para participar de forma activa no processo de urbanização.

“Para mim, o princípio mais importante é o de evidenciar ou mostrar os objectivos do SCOT para além dos PLU numa escala intermédia. Interpretei finalmente esta zona intermediária como o elo ausente do urbanismo actual que é a escala entre os quinhentos e mil hectares, nos quais podem evidenciar-se certos factos que são justamente a base de um projecto ambiental. Não pode construir-se o desenvolvimento sustentável nas macro-escalas de um lado, e um regulamento HQE (Haute Qualité Environnementale) aplicado ao edifício por outro lado. Isto não faz sentido.”²

A cada vez maior preocupação com os recursos naturais e da qualidade ambiental dos espaços urbanizados leva a que esta questão esteja cada vez mais presente nos projectos urbanísticos nas suas diferentes escalas (edifício, quarteirão, município, aglomeração) e que estes valorizem e sejam desenvolvidos em função desta componente. As grandes componentes de carácter natural (rios, parques, lagoas) devem ser protegidas e valorizadas através de infra-estruturas de mobilidade (vias cicláveis e pedonais) para assegurar um equilíbrio destes espaços à escala da aglomeração e contribuir assim para uma melhor qualidade ambiental.

O crescimento urbano extensivo, embora seja controlado e esteja associado a infra-estruturas de mobilidade mais ecológicas, continuará a exercer uma pressão forte e contínua sobre os grandes espaços não urbanizados.

Intermunicipalidade

A Comunidade de Aglomeração de Montpellier é uma instituição pública de cooperação intermunicipal que visa desenvolver aspectos em comum entre um conjunto de municípios através de políticas urbanas à escala da aglomeração e é a responsável pela elaboração do seu SCOT.

A intermunicipalidade sob as suas diferentes formas (comunidade de município, comunidade de aglomeração, comunidade urbana) aborda questões que dizem respeito à totalidade de um conjunto de municípios, umas obrigatórias e outras opcionais. Quanto maior for a comunidade maior será a quantidade das suas competências obrigatórias. O diálogo entre os municípios de uma comunidade permite abordar as temáticas que os afecta mutuamente como o ordenamento do espaço, o desenvolvimento económico, o equilíbrio social do habitat, entre outros, e criar instrumentos de planificação à escala da respectiva comunidade.

A intermunicipalidade baseia-se no “*princípio da complementaridade*”, ou seja, os municípios periféricos, mais activos no processo de ordenamento que o município centro (Montpellier), revelam

² Reichen, Bernard; La démarche SCOT-témoins. La prise en compte de l’environnement dans les SCOT. p. 20.

Território	Documentos de planificação
Estado	DTA
Região	SRADT
Colectividade territorial	SCOT
Município	PLU

Fig. 85 – Os documentos de planificação consoante a escala do território

ser a variável de ajustamento quanto às previsões do crescimento urbano, limitando o crescimento de uns e acelerando o de outros. Em função desta disponibilidade de solo para a criação de habitação o município-centro promove uma melhor mobilidade em relação a estes municípios.

A elaboração do SCOT como documento estratégico de planificação é feita à escala da comunidade situada entre o departamento e o município. Cada comunidade deverá assim criar o seu SCOT para coordenar as suas políticas urbanas para depois entrar em diálogo com outras comunidades para abordar temáticas à escala do departamento.

O processo de cooperação entre municípios é algo que vem sendo desenvolvido em França desde a criação das primeiras comunidades urbanas em 1966. Ano após ano, este processo tem-se consolidado dando origem a novas categorias de comunidades com competências próprias. O desafio está na capacidade destas abordarem com êxito questões que outrora eram competência de outras instituições públicas (Estado, Região, Departamento).

Micro/Macro escala

O SCOT da Comunidade de Aglomeração de Montpellier, assim como todos os outros são elaborados à escala da comunidade. É à escala da área urbana que as questões de emprego, habitação e mobilidade se influenciam mutuamente logo o perímetro de intervenção do SCOT tende a aproximar-se desta.

O SCOT tem como objectivo coordenar documentos de urbanismo locais e comunitários ao mesmo tempo que é submetido a objectivos de escala superior logo não pode ser interpretado como um super-PLU.

Quanto ao processo de ordenamento à escala da região o *Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire* (SDRAT) define os principais objectivos relativos a uma localização mais coerente dos grandes equipamentos, das infra-estruturas e dos serviços de interesse geral, no entanto, não existe nenhum tipo de coordenação entre o SCOT e o SDRAT quanto aos objectivos referidos. A comunidade vê assim muito limitado o seu poder de intervenção quanto ao ajustamento, por exemplo, das grandes infra-estruturas de mobilidade de escala regional à escala comunal e local.

Verifica-se um grande impulso de competências atribuídas às instituições das diferentes comunidades que estruturam o território nacional francês no entanto os Departamentos e as Regiões deveriam ter um papel mais mediador entre o Estado e as colectividades no processo de ordenamento.

CONCLUSÃO

A cidade, pela sua atractividade, cresce e continuará a crescer. A proximidade física entre as cidades leva a que estas se relacionem com maior intensidade dificultando a gestão de crescimento das mesmas. As infra-estruturas de mobilidade como as auto-estradas, as estradas nacionais, contribuíram de forma activa no processo de ocupação do território pois a forte mobilidade introduzida por este tipo de infra-estrutura fomentou uma ocupação extensiva e fragmentada. Se às primeiras estão associadas a emergência de novas polaridades como as megaestruturas, as estradas nacionais revelaram ter as qualidades favoráveis para uma ocupação contínua do território dando origem a maiores ou menores superfícies urbanizadas, descontínuas, irregulares e heterogéneas.

O crescimento extensivo das grandes e médias cidades levou a que estas, juntamente com cidades de escala inferior, façam parte de uma estrutura urbana cada vez mais complexa, responsável pelo consumo frenético de espaços naturais. A ocupação generalizada do território implica uma ponderação quanto à eficácia dos instrumentos de ordenamento existentes e a sua elaboração à escala realmente pertinente (a da urbanização extensiva), no que diz respeito à coerência de grandes áreas urbanas.

Uma maior consciencialização sobre a degradação crescente do Planeta Terra leva a que a questão ambiental participe de forma mais activa no processo de ordenamento do território. Os espaços naturais não devem ser mais utilizados como variáveis de ajustamento quanto ao processo de urbanização. O SCOT de Montpellier inverte esta tendência ao estruturar o crescimento urbano segundo as questões biofísicas e os grandes espaços naturais, bem como os usos florestais e agrícolas. Os municípios próximos a Montpellier estão expostos a um crescimento acelerado provocado por este, logo o ordenamento do território afecta de forma geral todos os municípios da comunidade de aglomeração. O SCOT, como documento estratégico, visa controlar e orientar este crescimento urbano ao coordenar as múltiplas políticas públicas como as políticas sectoriais de habitat e mobilidade principalmente ao mesmo tempo que é orientado por objectivos e interesses de escala superior.

“1 ha urbanizado em Montpellier, são 9 hectares de garrigues salvos no exterior.”¹

O desenvolvimento urbano, orientado 1/3 em reinvestimento e 2/3 em extensão, visa limitar o crescimento dos municípios adjacentes a Montpellier de modo a que este seja feito prioritariamente no município centro.

O processo de cooperação entre os municípios franceses vem sendo desenvolvido desde os anos 60 e reforçado ao longo das últimas décadas. As comunidades de aglomeração representam um conjunto de municípios que visam desenvolver aspectos em comum, entre os quais está o ordenamento do território, uma das competências obrigatórias. No ano 2000, o Estado francês introduziu

¹ Ailleret, Rémy (director da direcção de Ordenamento e programação na Cidade de Montpellier); Revue Urbanisme, Montpellier coeur d'agglomération, hors série, n.º 26, Setembro 2005, p. 45.

teoricamente, através da lei SRU, o SCOT como instrumento de planificação à escala de uma comunidade. Cabe à instituição pública que representa a comunidade tomar a iniciativa de elaborar um SCOT no seu respectivo território. O diagnóstico do SCOT, primeira das três grandes etapas deste projecto territorial tem como função analisar o respectivo território. As estatísticas, como forma de análise do passado, permitem melhor ponderar o futuro e tomar medidas para que as más decisões não voltem a repetir-se novamente. As diversas previsões definidas no SCOT de Montpellier até 2020 estruturam-se segundo bases estatísticas existentes e têm como objectivo optimizá-las num futuro próximo.

O SCOT de Montpellier, criado em 2006, foi o primeiro em França. Muitos outros encontram-se actualmente em fase de elaboração e as perspectivas apontam que com o decorrer dos anos todas as comunidades francesas venham a desenvolver o seu projecto SCOT. O caminho a percorrer é longo e exige um esforço colectivo que vai desde as mais importantes instituições públicas até ao contributo particular do cidadão para que este percurso seja feito num mesmo sentido e em prol de um futuro melhor organizado. Como é cada vez maior a diversidade e o número de actores que participam de forma positiva ou não no processo de ordenamento do território, é grande a dificuldade em chegar a consensos com vista a desenvolver projectos urbanísticos de escala territorial pois os interesses de uns podem não ser os de outros envolvendo as questões económicas, sociais e ambientais. Embora seja cada vez mais difícil dada as divergências de interesses, o desenvolvimento económico deve ser ponderado em função dos valores sociais e ambientais sob o risco de por em causa a atractividade de um território.

Se um dos grandes desafios da urbanística está em criar instrumentos de planificação intermunicipal, segue-se a dificuldade em operacionalizar no tempo e no espaço tais planos, ou seja, após a definição de um percurso, de uma estratégia de ordenamento, será necessário ter a capacidade para o percorrer. A estabilidade política em Montpellier entre 1977 e 2001 tornou possível um desenvolvimento urbano coerente da cidade e certos projectos postos em prática nestes últimos anos, como o tramway, são o resultado de um longo processo de trabalho onde a política assume uma importante posição. As decisões que implicam grandes traçados estão cada vez mais dependentes de um conjunto de actores que vai mais além do que a esfera dos arquitectos e urbanistas. Um território será mais, ou menos ordenado, se as diferentes políticas aplicadas a este forem o suficientemente abrangentes e coerentes entre elas. Parece não ser suficiente criar planos estratégicos se não houver uma metodologia para os por em prática.

Em suma o SCOT de Montpellier é constituído por:

- Planos gerais à escala da comunidade de aglomeração que analisam principalmente as questões de infra-estruturas de mobilidade (rodoviária, ferroviária, ciclável e pedonal), crescimento urbano em reinvestimento ou extensão definindo tipos de intensidade de urbanização, classificação detalhada das diferentes categorias de espaços naturais,

localização de grandes pólos comerciais e industriais, definição de zonas de previsível risco de incêndio e inundação;

- Onze projectos urbanos estratégicos a desenvolver nos pontos-chave da Comunidade de Aglomeração de Montpellier (ex. Avenida do Mar);
- Documentos de ordem gráfica ou escrita que têm como objectivo por em prática os princípios do SCOT definidos no PADD; (Documento de Orientações Gerais);
- Indicações de “boas práticas” (ex. planos de referência);
- Um conjunto de instrumentos que permitem verificar a eficácia da execução do SCOT no tempo e no espaço (ex. base de dados SITADEL);

A expectativa quanto à eficiência do SCOT é elevada. Este não é, no entanto, o remédio universal que tudo resolve através de soluções inovadoras, mas é certamente fruto de uma vontade em encarar os problemas chave do ordenamento à grande escala e por um ponto final à atitude do “*deixa andar, deixa fazer*”.

Finalizada a apresentação do SCOT de Montpellier como um dos SCOT que actualmente, entre muitos outros, se encontra em execução em França, qual é o panorama em Portugal? Que soluções para responder ao crescimento urbano extensivo? Talvez um melhor conhecimento das estratégias de planificação à grande escala que se efectuam em França ajude os responsáveis do ordenamento do território português a por mãos à obra uma vez que muito pouco ou nada se tem feito nesta matéria em Portugal, o que não deixa de ser lamentável e preocupante.

BIBLIOGRAFIA

LIVROS

AAVV – *Atlas histórico de ciudades europeas, Francia*. Volume II. Barcelona: Salvat Editores, 1996. ISBN 84-3455681-2.

AAVV – *European cities towards 2000; profiles, policies and prospects*. Manchester: Manchester University Press, 1994. ISBN 0-7190-4166-X.

AAVV – *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. 1.ª Edición, Barcelona: Ediciones UPC, 2004.

ACHER, François – *Metapolis: Acerca do Futuro da Cidade*. 1.ª Edição portuguesa, Oeiras: Celta Editora, 1998. ISBN 972-8027-89-3.

BENOIT, Cécile – *Le SCOT – Schéma de cohérence territoriale*. Guides Juridiques. 1.ª Edição, Paris: Éditions du Moniteur, 2001. ISBN 2-281-12388-X.

BOFILL, Ricardo – *Taller de Arquitectura*. 3.ª Edición español/inglês, Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 1992. ISBN 84-252-1499-8.

CETE Méditerranée – *SCOT et développement durable*. Collection Dossiers 189. Lyon: Éditions du Certu, 2007. ISBN 978-2-11-097140-1.

DGUHC; Certu – *Le Schéma de Cohérence Territoriale, SCOT, Contenu et méthodes*. Collection Références 37. Lyon: Éditions du Certu, 2003. ISBN 2-11-093150-7.

DGUHC; DGMT; Certu – *Les déplacements dans les SCOT – Retour d'expériences à partir de dix-sept premiers SCOT*. Collection Références 76. Lyon: Éditions du Certu, 2008. ISBN 978-2-11-097157-9.

GANDELSONAS, Mario – *X-Urbanism: architecture and the American city*. 1.ª Edição, New York: Princeton Architectural Press, 1999. ISBN 1-56898-151-1.

INGALLINA, Patrizia – *Le Projet Urbain*. 1.ª Edição, Paris: Presses Universitaires de France, 2001. ISBN 2-13-051137-5.

MANGIN, David – *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*. Paris: Éditions de la Villette, 2004. ISBN 2-903539-75-8.

MANGIN, David; PANERAI, Philippe – *Projet urbain*. 3.^a Edição, Marseille: Éditions Parenthèses, 2005. ISBN 2-86364-604-4.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João – *Políticas Urbanas – Tendências, estratégias e oportunidades*. 2.^a Edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007. ISBN 978-972-31-1061-6.

PORTAS, Nuno – *A cidade como arquitectura: apontamentos de método e crítica*; pref. Fernando Távora. Capítulo III – Projecto e Cidade. 1.^a Edição, Lisboa: Livros Horizonte, 1969.

REICHEN et ROBERT & Associés – *Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération de Montpellier*. Montpellier Agglomération, 17 février 2006.

RICHARDS, Brian – *Future transport in cities*. 1.^a Edição, London: Spon Press, 2001. ISBN 0-415-26142-2.

ROGERS, Richard – *Ciudades para un pequeño planeta*. Edición castellana, Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 2000. ISBN 84-252-1764-4.

ROZENBLAT, Céline; CICILLE, Patricia – *Les villes européennes: analyse comparative*. Paris: La documentation française, 2003. ISBN 2-11-005362.

WIEL, Marc – *Pour planifier les villes autrement*. 1.^a Edição, Paris: L'Harmattan, 2007. ISBN 978-2-296-04130-1.

PROVAS FINAIS

MESQUITA, Inês Moreira Oliveira – *Rumo à sustentabilidade: da cidade ao detalhe*. Porto: FAUP, 2008.

OLIVEIRA, Jandira Maria Martins – *Urbanismo sustentável: solução para o impacto de crescimento descontrolado?* Porto: FAUP, 2004.

ARTIGOS

AAVV – *La démarche SCOT-témoins. La prise en compte de l’environnement dans les SCOT*. Journée d’échanges du 28 septembre 2005.

(www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/actu/scot/reunionsechanges/28092005/environnement.pdf)

Certu – *Prise en compte de l’environnement dans les documents d’urbanisme – Inverser le regard...L’exemple du SCOT de l’Agglomération de Montpellier*. Fiche n° 2, septembre 2005.

(www.certu.fr/catalogue/product_info.php?products_id=1182&language=fr)

CETE Méditerranée – *Définition d’une méthode pour l’évaluation des SCOT au regard des principes du développement durable et construction d’indicateurs environnementaux. Application au cas de l’agglomération de Montpellier*. février 2005.

(www.languedoc-roussillon.ecologie.gouv.fr/scot/rapport_final.pdf)

DOMINGUES, Álvaro; *Regulação para aglomerações urbanas na Europa – o Plano Estrutural Comunal de Bolonha PSCP, e o Esquema de Coerência Territorial SCOT de Montpellier*.

DOMINGUES, Álvaro; *Da Cidade ao Urbano: a urbanização extensiva*. CITUR, Santiago Compostela, 2008.

Montpellier Agglomération – *SCOT, Schéma de Cohérence Territoriale*. Dossier de presse, Mercredi 15 février 2006.

PERIÓDICOS

Revue Urbanisme. Montpellier cœur d’agglomération. Édité par la SARL. septembre 2005 – hors série, n.º 26.

Artigos – Arquitectura e Vida. Editado pela Loja da Imagem Marketing, Comunicação e Gestão.

DOMINGUES, Álvaro – “*Da cidade ao urbano – Parte 1*”. n.º 74. setembro 2006. p. 37-40.

DOMINGUES, Álvaro – “*Da cidade ao urbano – Parte 2*”. n.º 75. outubro 2006. p. 58-62.

Artigos – Le Magazine International de l'Architecture et de la Ville, Urbanisme. Édité par la SARL.

AAVV – Dossier “*Mémoires et archives: The City Plan et City Planning*”. n.º 316. janvier-février 2001. p. 42-45.

CHARTIER, Didier; AILLERET, Rémy – Dossier “*Montpellier au vert*”. n.º 314. septembre- octobre 2000. p. 77-81.

GROUEFF, Sylvie – Dossier “*Montpellier: la consécration d'un rêve urbain*”. n.º 315. novembre-décembre 2000. p. 80-84.

PAQUOT, Thierry – Dossier “*Le XX^e siècle: de la ville à l'urbain, chronique urbanistique et architecturale*”. n.º 309. novembre-décembre 1999. p. 126-130.

PAQUOT, Thierry – Dossier Éditorial “*L'urbanisme du tramway.*” n.º 315. novembre-décembre 2000. p. 62-63.

REICHEN, Bernard – Dossier “*Mobilité et grands ensembles: d'un urbanisme de zones à un urbanisme de flux*”. n.º 317. mars-avril 2006. p. 43-44.

SEGRETAINE, Philippe – Dossier “*Un projet de tramway est d'abord une vision politique*”. n.º 315. novembre-décembre 2000. p. 66-67.

ZISMAN, Anna – Dossier “*Vieillir en ville*”. n.º 311. mars-avril 2000. p. 33-35.

Artigos – Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales. Edita Centro de Publicaciones, Secretaria General Técnica, Ministerio de Fomento.

COMA, Martín Bassols – “*Francia: estudio de las líneas básicas de su legislación urbanística*”. Volumen XXXIV. n.º 131. primavera 2002. p. 85-88.

GOMES, Alfonso Vegara – “*Cultura urbana y cultura del territorio. Los retos del urbanismo del siglo XXI*”. Volumen I. n.º 95-96. primavera-verano 1993. p. 245-255.

GRAU, Joan Busquets – “*Perspectiva desde las ciudades*”. Volumen I. n.º 95-96. primavera-verano 1993. p. 163-174.

RENARD, Vincent – “*Impulsar el reciclado urbano: aportaciones legislativas y problemas pendientes*”. Volumen XXXIV. n.º 131. primavera 2002. p. 162-168.

RENARD, Vincent – Capítulo Internacional “*Intensa producción legislativa en Francia*”. Tercera época. Volumen XXXV. n.º 138. invierno 2003. p. 757-761.

Artigos – Septimanie: le journal du Conseil régional du Languedoc-Roussillon (www.laregion.fr)

Histoire – Nos racines en Septimanie

Episode 1 – “*Des origines au VIII^e siècle*”. n.º 1. octobre 2004. p. 24-26.

Episode 2 – “*Sarrasins et Francs*”. n.º 2. novembre 2004. p. 24, 25.

Episode 3 – “*IX^e - XI^e siècles. Un portrait contrasté*”. n.º 3. décembre 2004. p. 24, 25.

Episode 4 – “*XI^e - XII^e siècles. Effervescence en Septimanie*”. n.º 4. janvier 2005. p. 22, 23.

Episode 5 – “*XIII^e - XV^e siècles. Un carrefour économique et culturel*”. n.º 5. février 2005. p. 22, 23.

Episode 6 – “*XVI^e - XVII^e siècles. La région et le roi*”. n.º 6. mars 2005. p. 24, 25.

Episode 7 – “*XVIII^e siècle. Entre guerre des Camisards et éveil des Lumières*”. n.º 7. avril 2005. p. 25, 26.

Episode 8 – “*XIX^e siècle. Une région en mutation*”. n.º 8. mai 2005. p. 25, 26.

Episode 9 – “*XX^e siècle: première partie. Une région de contestation*”. n.º 9. juin 2005. p. 20, 21.

Episode 10 – “*XX^e siècle: deuxième partie. Terre d'accueil et foyer de résistance*”. n.º 10. juillet/août 2005. p. 23, 24.

Episode 11 – “*XX^e siècle. Dernière partie. Des années 70 à nos jours*”. n.º 11. septembre 2005. p. 24, 25.

INTERNET

www.certu.fr

www.club-ville-amenagement.asso.fr/index.html

www.developpement-durable.gouv.fr

www.reichen-robert.fr

www.herault.fr

www.languedoc-roussillon.ecologie.gouv.fr

www.laregion.fr

www.montpellier.fr

www.montpellier-agglo.com

www.montpellier-agglo.com/tam/index2.php

www.serm-montpellier.fr/index.htm

www.urbanisme.equipement.gouv.fr

FONTES ICONOGRÁFICAS

CAPA – elaborado pelo próprio

Figura	Descrição	N.º página	Fonte
--------	-----------	------------	-------

CAPÍTULO 1

01	Passagem do modelo de cidade para urbano	10	Elaborado pelo próprio
02	O impacto das megaestruturas na organização do território		
03	Evolução das competências urbanísticas	17	
04	As leis que deram origem e reforçaram a cooperação intermunicipal		
05	As escalas do projecto urbano		

CAPÍTULO 2

06	Evolução da intermunicipalidade em França	19	www.intercomunalites.com	
07	A intermunicipalidade em França a 1 de Janeiro de 2009			
08	O relacionamento social e humano entre vizinhos nas três ruas é inversamente proporcional ao volume de tráfego registado	21	ROGERS, Richard Ciudades para un pequeño planeta	p. 39
09	Os núcleos compactos e com diversidade de funções reduzem as necessidades de deslocamento	23		p. 51
10	Os núcleos podem ser organizados mediante sistemas de transporte público como o tramway			

CAPÍTULO 3

11	Localização de Montpellier em França	25	www.wikipédia.fr	
12	O desenvolvimento urbano de Montpellier		www.montpellier.fr PLU de Montpellier, II – PADD Édition Décembre 2008	p. 2
13	Montpellier no século XXI			p. 3
14	Montpellier e os municípios adjacentes	25a	www.montpellier.fr Plano à escala 1: 50000 editado pelo IGN	
15	Plano sintético de Montpellier (985-1204)	27	AAVV Atlas histórico de ciudades europeas, Francia. Volume II	p. 207
16	Da cidade medieval à cidade contemporânea			p. 215
17	As grandes obras no final do século XIX			

18	Elementos que determinaram a evolução urbana de Montpellier	27a	Elaborado pelo próprio sobre PDU de Montpellier, décembre 2008 www.montpellier.fr	
19	Montpellier no início dos anos 1950	29	AAVV Atlas histórico de ciudades europeas, Francia. Volume II	p. 220
20	Montpellier no início dos anos 1980			p. 223
21	Antigone (1990)			
22	Os limites do SCOT e a aglomeração de Montpellier em números	31	Certu – Prise en compte de l’environnement dans les documents d’urbanisme. Fiche n.º 2, Inverser le regard. Septembre 2005. p. 1.	
23	A aglomeração de Montpellier contem 31 municípios		www.montpellier-agglo.com. Programme Local de l’Habitat de la Communauté d’Agglomération de Montpellier, 2007-2012. p. 4.	
24	Dinâmica de desenvolvimento do SCOT a 1/1/2008	33	www.urbanisme.equipement.gouv.fr	
25	A compatibilidade do SCOT	35	Elaborado pelo próprio	
26	Os “SCOT-modelos” (Setembro 2005)	37	www.urbanisme.equipement.gouv.fr Scot-témoins – relief	
27	A população dos SCOT		www.urbanisme.equipement.gouv.fr Scot-témoins – population	
28	Elaboração do SCOT em três etapas	39	Certu – Prise en compte de l’environnement dans les documents d’urbanisme. Fiche n.º 2, Inverser le regard. Septembre 2005. p. 3.	
29	SCOT – Directive Territoriale d’Aménagement (DTA) – áreas urbanas com mais de 50 000 habitantes. (2005)	41	www.urbanisme.equipement.gouv.fr	
30	A Comunidade de Aglomeração de Montpellier e a sua área urbana	43	www.montpellier-agglo.com	
31	Evolução da distribuição espacial do crescimento demográfico		Reichen et Roberts & Associés. Schéma de Cohérence Territoriale de l’Agglomération de Montpellier. 1 – Le Rapport de présentation, p. 20	
32	O crescimento de Montpellier no contexto regional e nacional			
33	A população da Comunidade de Aglomeração de Montpellier e a taxa média de crescimento anual		Elaborado pelo próprio	
34	As zonas com previsível risco de inundação	45	www.montpellier-agglo.com	p. 40
35	Distribuição espacial das principais funções do solo em 2004 (em percentagem)		Reichen et Roberts & Associés. Schéma de Cohérence Territoriale de l’Agglomération de Montpellier. 1 – Le Rapport de présentation	p. 48
36	Os elementos agro fisionómicos		2 – Le PADD	p. 50
37	Estrutura de mobilidade actual e projectada	49		p. 58
38	O espírito do projecto	51		p. 64
39	Uma urbanização com um ritmo de 300 hectares por ano	53	1 – Le Rapport de présentation	p. 49
40	Inverter o olhar	55	Reichen et Roberts & Associés. Schéma de Cohérence Territoriale de l’Agglomération de Montpellier. 2 – Le PADD	p. 82
41	Projecto estrutural dos espaços naturais e agrícolas	57		p. 84

42	Infra-estruturas dos transportes públicos e dinâmica urbana	59	www.montpellier-agglo.com Reichen et Roberts & Associés. Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération de Montpellier. 2 – Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable	p. 88	
43	Exemplo de reinvestimento urbano junto ao percurso do tramway	61		p. 93	
44	Espaços urbanos prioritários ao reinvestimento situados ao longo das três linhas de tramway			p. 97	
45	Os sectores alvo e a estratégia fundiária			p. 96	
46	Plano síntese do Projet d'Aménagement et de Développement Durable	63 e 64		p. 98 e 99	
47	Os onze sítios estratégicos	65		p. 102	
48	As orientações de desenvolvimento na avenida do Mar		p. 113		
49	O contexto urbano da avenida do Mar	67 e 68	www.montpellier-agglo.com SCOT, La concertation – Plaquette. p. 6, 7		
50	ZAC de Port-Marianne com 500 hectares		Elaborado pelo próprio		
51	A avenida do Mar – detalhe do plano massa	69	www.serm-montpellier.fr Détail du plan de masse, Avenue de la Mer.		
52	Rumo a uma metrópole multipolar		2 – Le PADD	p. 126	
53	As três coerências do Documento de Orientações Gerais	71	www.montpellier-agglo.com	p. 130	
54	O princípio geral de equilíbrio do SCOT	73	3 – Le DOC	p. 136	
55	Distribuição espacial das principais funções do solo (em percentagem)	75	3 – Le DOC, p. 137 / Dossier de presse, Mercredi 15 février 2006, p. 5		
56	As etapas de um reinvestimento urbano induzido por uma linha de transporte público		www.montpellier-agglo.com	p. 142	
57	Os limites dos potenciais espaços de extensão urbana	77		p. 144	
58	Exemplos de limites			p. 145	
59	Limites e intensidades dos potenciais espaços de extensão urbana	79		Reichen et Roberts & Associés. Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération de Montpellier.	
60	Exemplos de níveis de intensidade		p. 147		
61	Exemplo de extensão urbana de uma povoação no limite da grande paisagem	81	3 – Le Document d'Orientations Générales	p. 151	
62	Estrutura dos espaços naturais e agrícolas	85		p. 138	
63	Classificação de zonas de ruído próximas ao aeroporto de Montpellier	87		p. 164	
64	Os objectivos do PDU		Elaborado pelo próprio		
65	Projecto estrutural das infra-estruturas de transportes públicos	89	Reichen et Roberts & Associés. Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération de Montpellier. 3 – Le Document d'Orientations Générales	p. 166	
66	O sistema viário existente e projectado	91		p. 170	
67	Infra-estrutura de circulações suaves	93		p. 172	

68	As polaridades comerciais	95	3 – Le DOC	p. 174
69	Os 6 planos de sector do território comunitário		Elaborado pelo próprio	
70	Comparação numérica dos 6 sectores do território comunitário	97		
71	Evolução demográfica e ritmo de urbanização do solo no sector “ <i>centro da aglomeração</i> ”		99	p. 189
72	O plano de sector Centro da aglomeração			
73	Os instrumentos de análise que verificam o cumprimento dos objectivos do SCOT	100	Elaborado pelo próprio	
74	Transportes urbanos em França (2 de Março de 2009)	101	http://commons.wikimedia.org/wiki/Main_Page (Elemento de pesquisa: transports urbains)	
75	Eixo de desenvolvimento urbano Este-Oeste na cidade de Montpellier		Revue urbanisme. Dossier Montpellier au vert. n.º 314, septembre/octobre 2000, p. 77.	
76	O tramway de Montpellier	101a	Elaborado pelo próprio sobre PDU de Montpellier, décembre 2008 (www.montpellier.fr)	
77	A influência da 1ª linha de tramway nos restantes transportes em 2004	103	1 – Le Rapport de présentation. p. 37.	
78	Corte típico de uma avenida suburbana no interior de uma área residencial em Montpellier		RICHARDS, Brian	p. 144
79	Corte que ilustra a conexão do parque central de transportes colectivos ao centro comercial Corum			Future transport in cities
80	O projecto de tramway até 2020	103a	Revue Harmonie. Dossier Transport public: demain, le plus grand réseau urbain de tramway en France. n.º 261, avril 2009, p. 24, 25.	

CAPÍTULO 4

81	As infra-estruturas de mobilidade como alavanca de coerência territorial	108	Elaborado pelo próprio
82	As escalas da intermodalidade em função do tramway		
83	A comunidade de aglomeração no panorama das instituições públicas	110	
84	Competências da comunidade de aglomeração		
85	Os documentos de planificação consoante a escala do território	112	

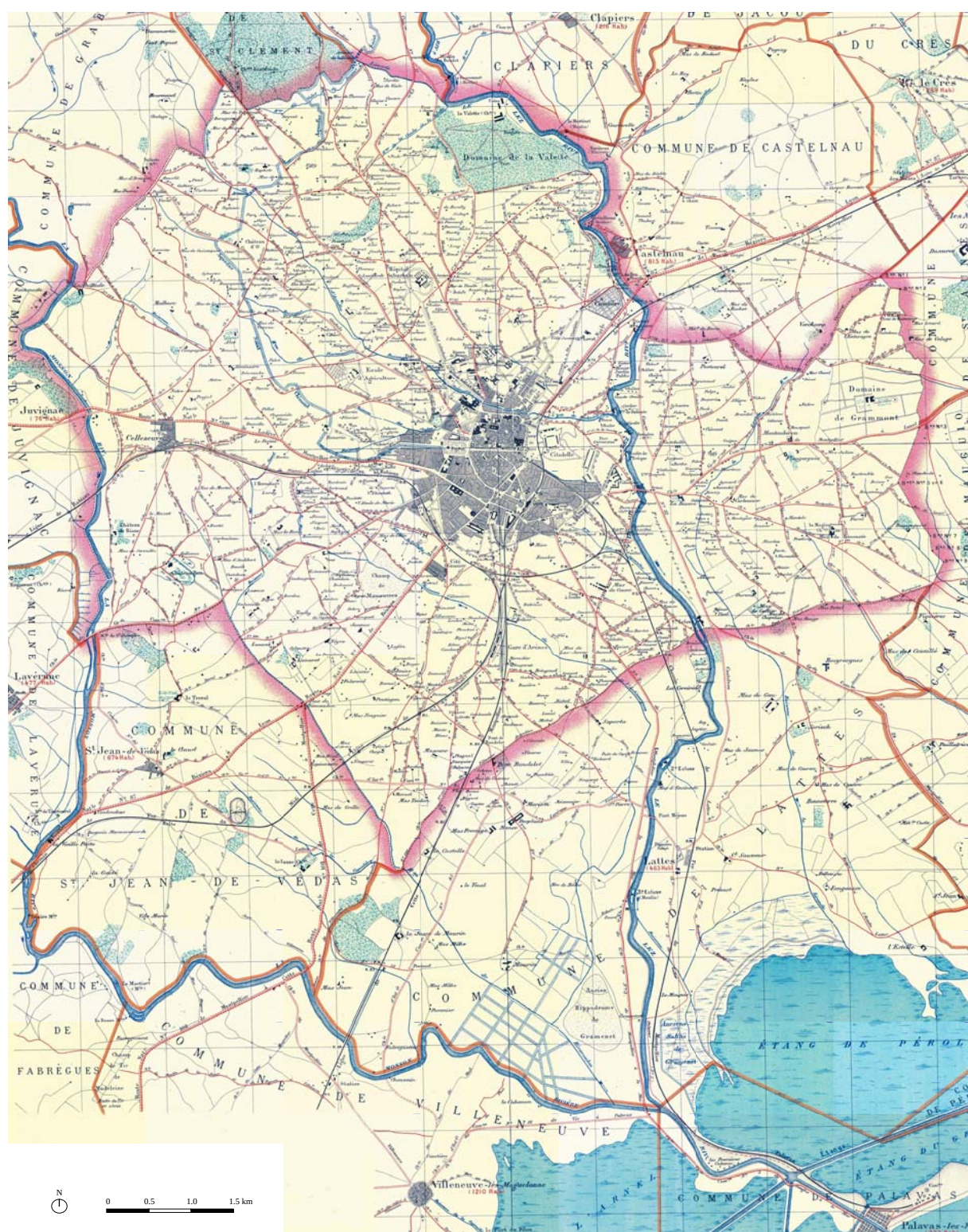
ANEXOS



ANEXO 1 – Plano elaborado pelo Estado-Maior a finais do século XIX

Legenda:

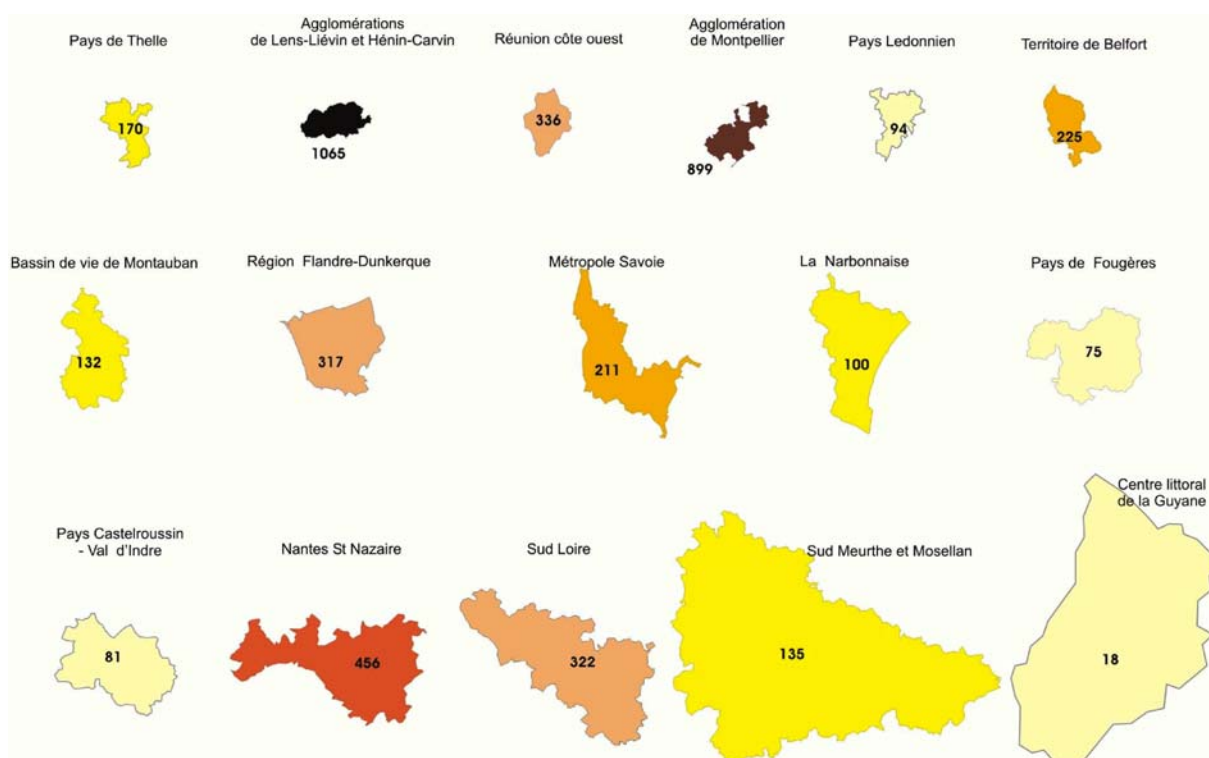
-  porto marítimo de Sète
-  vias-férreas

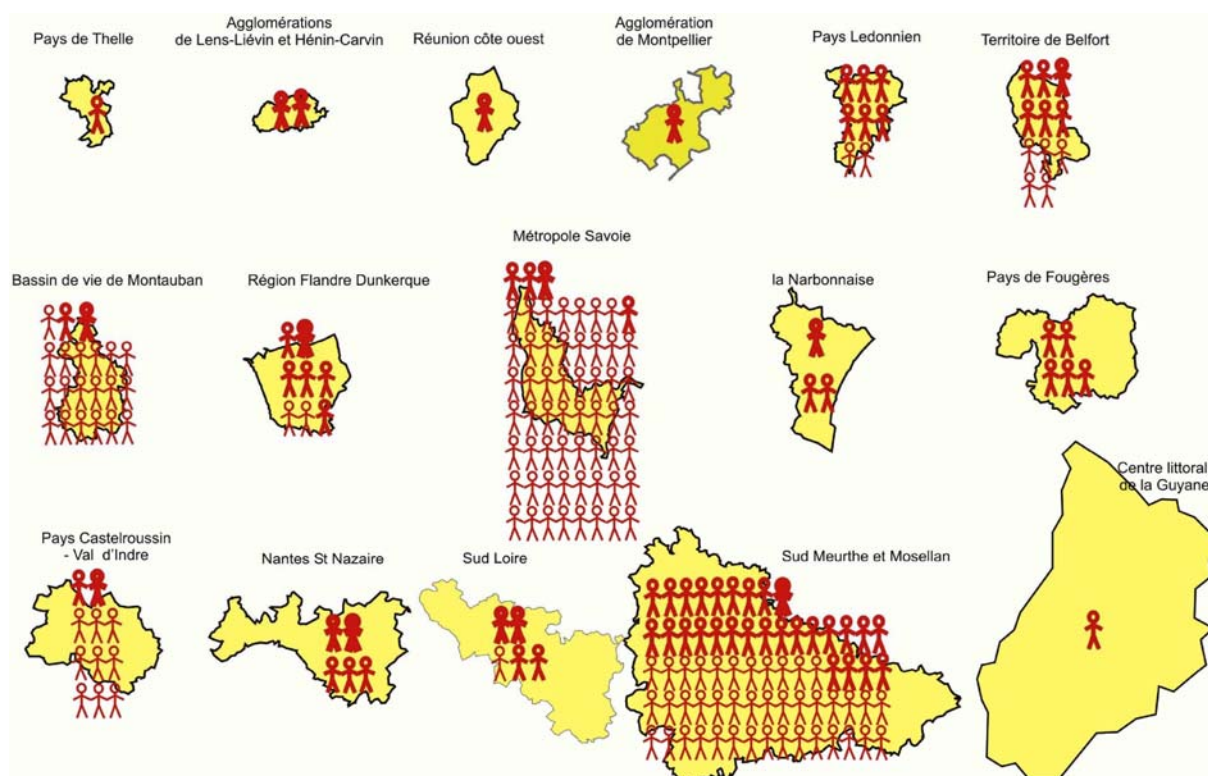


ANEXO 2 – Plano elaborado por Kruger em 1896, arquitecto na época, da cidade de Montpellier

	População 1999	Superfície (km2)	Número de municípios	Comunidade urbana	Comunidade de aglomeração	Comunidade de municípios	Municípios isolados
Pays de Thelle	43 493	266	36			1	
Lens Liévin et Hénin Carvin	375 500	351	50		2		
Côte-Ouest de la Réunion	179 940	536	5		1		
Agglomération de Montpellier	370 000	445	31		1		
Pays Ledonnien	52 202	555	5		1		
Territoire de Belfort	137 408	610	102		1	5	5
Bassin de vie de Montauban	89 500	680	33		1	1	19
Région Flandre Dunkerque	272 000	859	74	1	0	5	2
Métropole Savoie	205 326	971	103		1	4	55
La Narbonnaise	101 710		40		1	2	
Pays de Fougères	76 517	1 026	58			5	
Pays Castelroussin Val d'Inde	92 696	1 150	30		1	1	9
Métropole Nantes Saint Nazaire	760 000	1 666	57	1	1	3	
Sud Loire	516 000	1 600	110		2	2	1
Sud Meurthe et Mosellan	557 719	4 140	468	1		27	41
Centre littoral de la Guyane	92 059	5 086	6			1	

ANEXO 3a – Caracterização dos 16 SCOT-modelos

ANEXO 3b – Densidade dos SCOT (número de habitantes por km²)



ANEXO 3c – As intermunicipalidades

Legenda:



Communes isolées



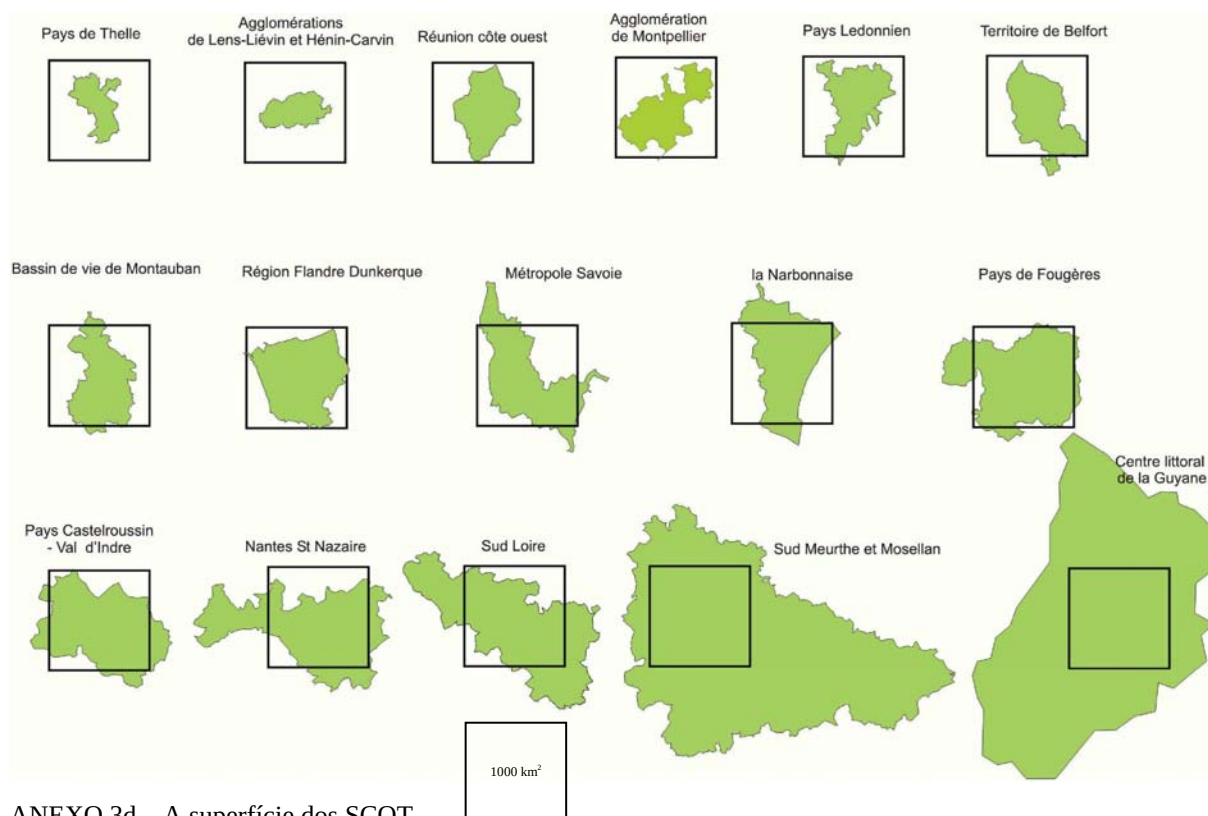
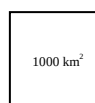
Communauté de communes



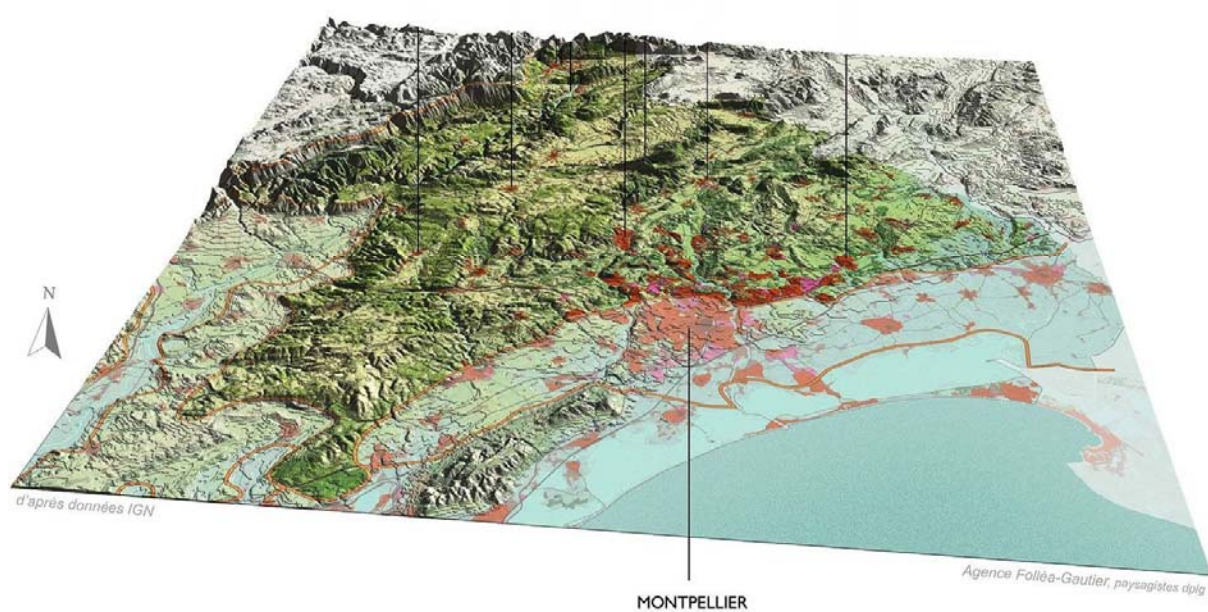
Communauté d'agglomération



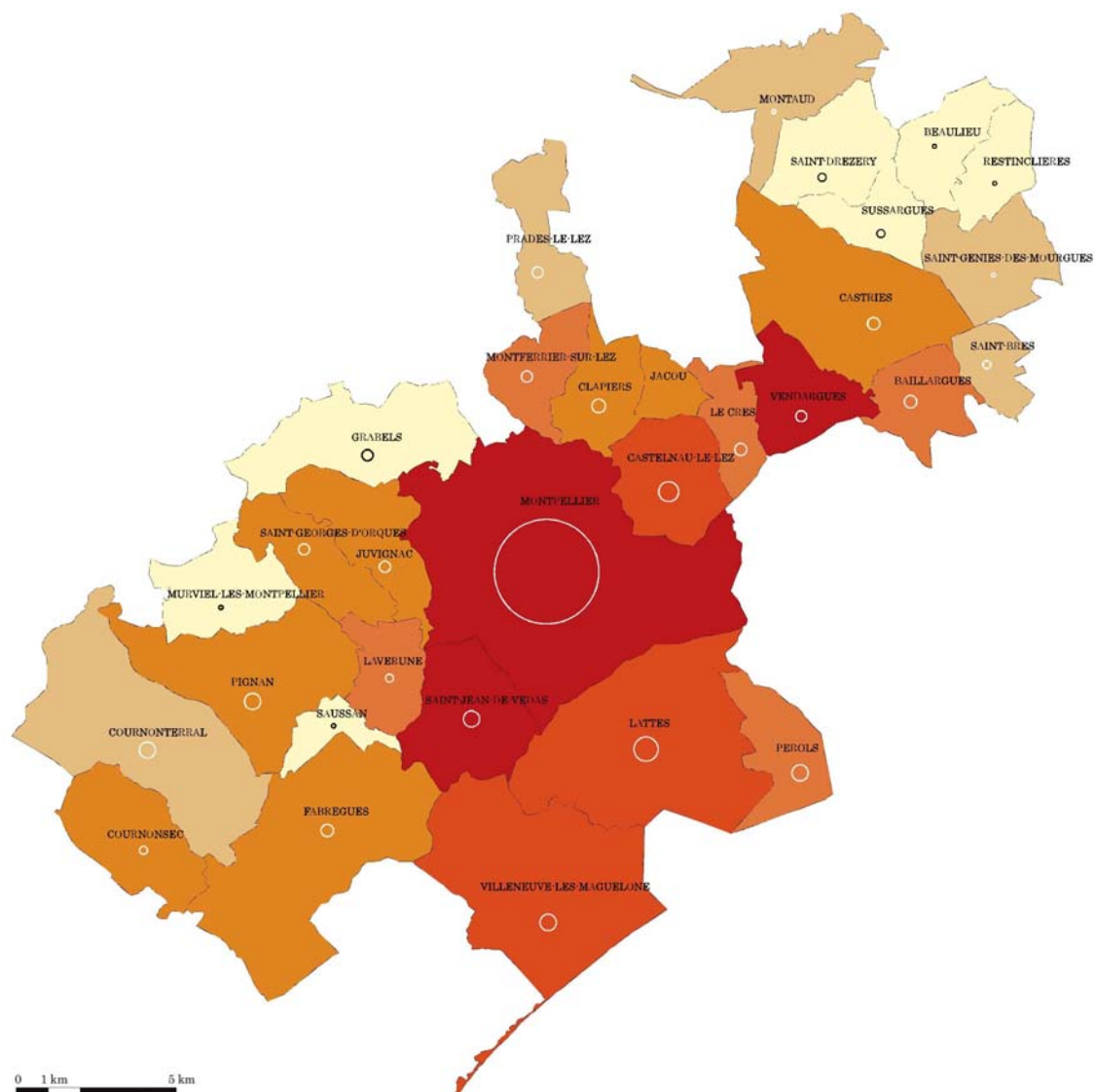
Communauté urbaine



ANEXO 3d – A superfície dos SCOT



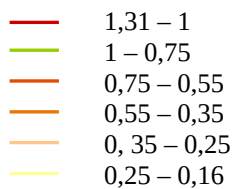
ANEXO 4 – A trilogia litoral-garrigue-planície



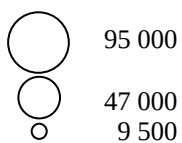
ANEXO 5 – Dicotomia entre espaço de trabalho e espaço de residência em 1999

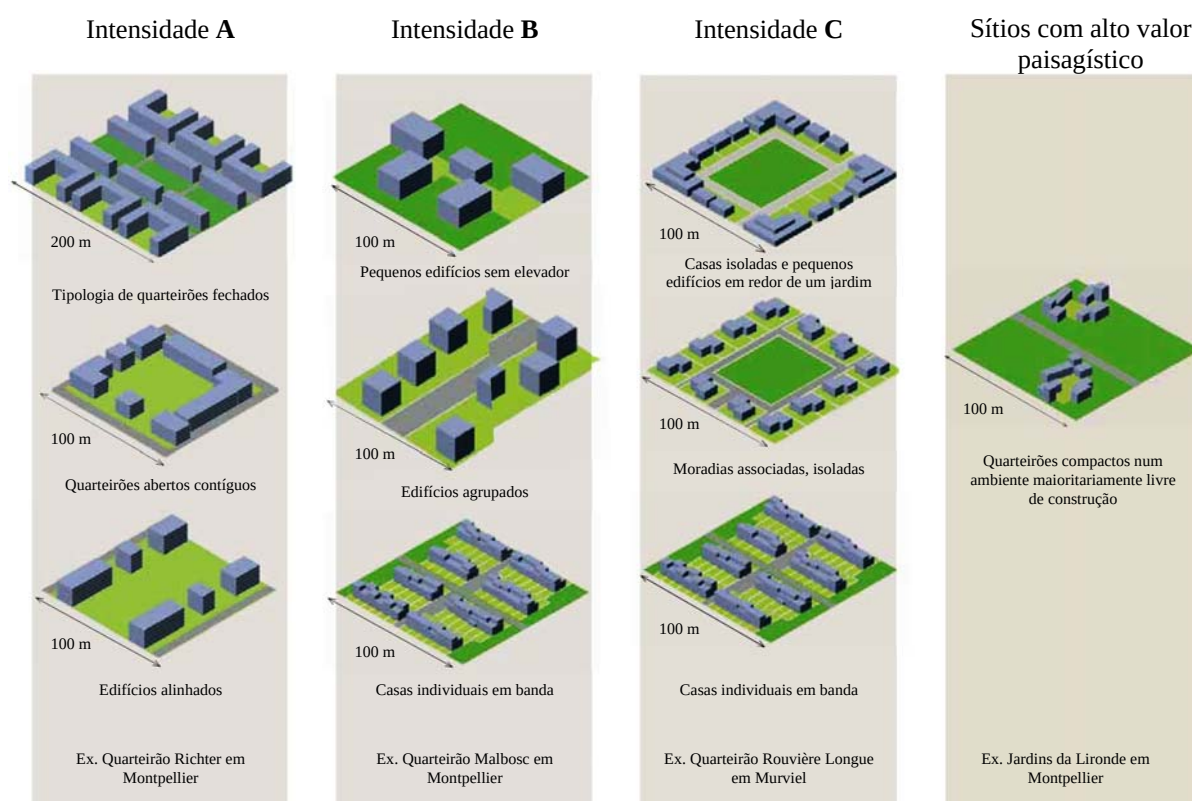
Legenda:

Relação entre o número de empregos e o número dos seus residentes activos

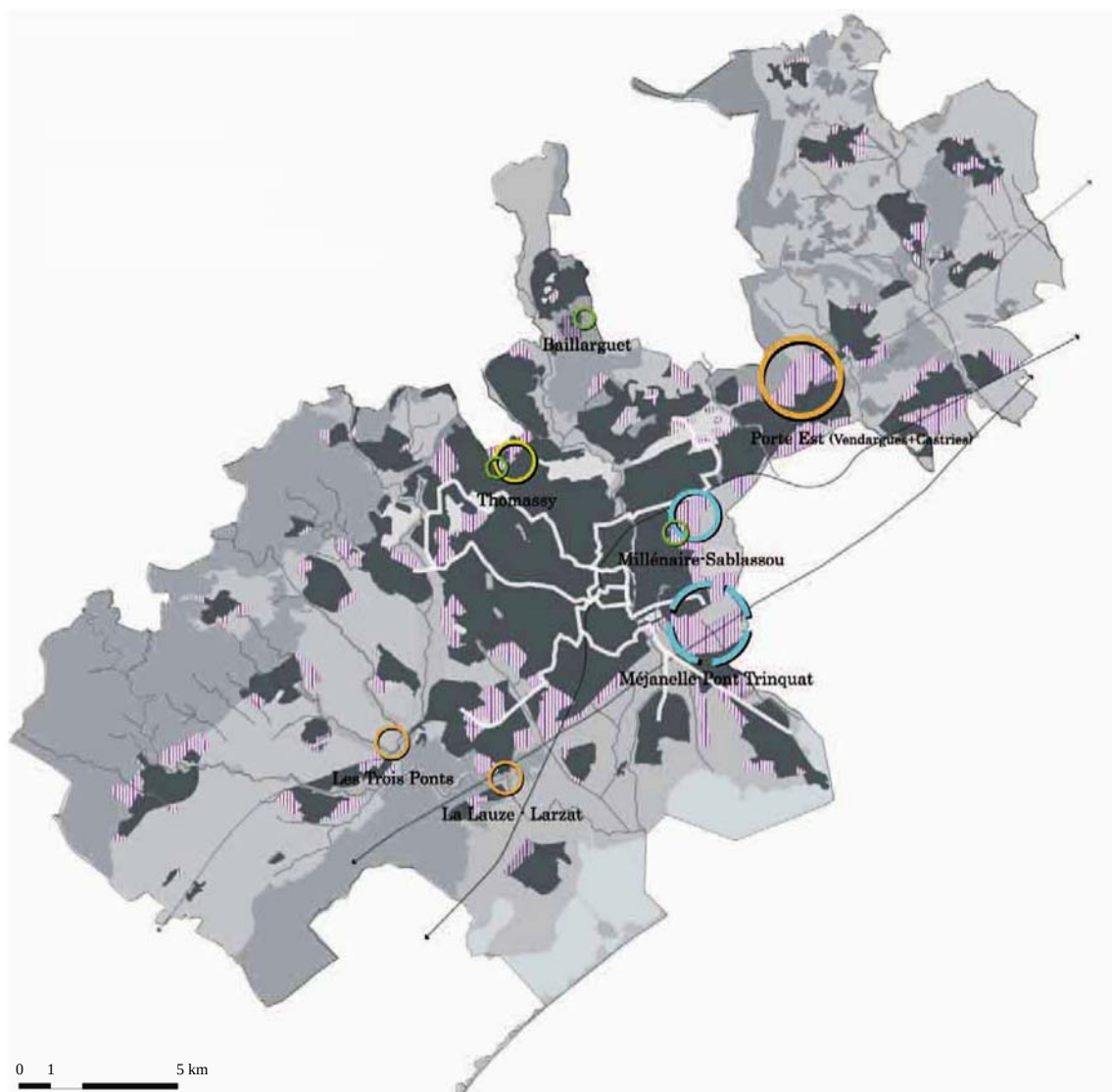


População activa em 1999





ANEXO 6 – As intensidades de urbanização



ANEXO 7 – A actividade certa no lugar certo

Legenda:

||||| Terrenos disponíveis para construir

Principais lugares para implantação de grandes actividades

○ Indústria e logística urbana

○ Centros de análise e desenvolvimento

○ Escritórios e centros de negócios

○ Escritórios e centros de negócios pretendidos

○ Sítio privilegiado para desenvolvimentos hospitalares e universitários



ANEXO 8 – Projecto ARAMIS

Em Janeiro de 1983, o jornal municipal “*Montpellier votre ville*” anuncia o projecto de um sistema de transporte urbano colectivo (TCSP – *Transport en Commun en Site Propre*) denominado ARAMIS (*Agencement en Rames Automatisées de Modules Indépendants en Station*) que pretendia ligar o quarteirão *La Paillade* ao centro histórico da cidade a partir de 1987, prevendo até 1989 o prolongamento da linha em direcção ao mar. ARAMIS é um projecto de mini-metro inteiramente automático criado pela Matra e RATP durante os anos 70 e 80. A experiência foi, no entanto, rapidamente abandonada pois o sistema apresentava numerosas imperfeições. O projecto não ultrapassou o estado de protótipo mas havia já um conjunto de cidades que pretendiam implantar este tipo de transporte entre as quais estava Montpellier.

FONTES DOS ANEXOS

Anexo		Descrição	N.º página	Fonte
1		Plano elaborado pelo Estado-Maior a finais do século XIX	126	http://www.montpellier.fr/2447-delta.htm
2		Plano elaborado por Kruger em 1896, arquitecto na época, da cidade de Montpellier	127	
3	3a	Caracterização dos 16 SCOT-modelos	128	http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr Site SCOT-Témoins, Données de cadrage, Comparaisons des SCOT-Témoins
	3b	Densidade dos SCOT		
	3c	As intermunicipalidades	129	
	3d	A superfície dos SCOT		
4		A trilogia litoral-garrigue-planície	130	www.languedoc-roussillon.ecologie.gouv.fr/imgs/Herault/fondements/hd/blocsecteur4.jpg
5		Dicotomia entre espaço de trabalho e espaço de residência em 1999	131	www.montpellier-agglo.com Reichen et Roberts & Associés. Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération de Montpellier. 1 – Le Rapport de présentation. p. 56
6		As intensidades de urbanização	132	www.montpellier-agglo.com Reichen et Roberts & Associés. Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération de Montpellier. 3 – Le DOC. p. 148, 149 e 176
7		A actividade certa no lugar certo	133	
8		Projecto Aramis	134	http://collectiftramway.free.fr/archives/1983-ARAMIS-journal-MTP.jpg http://frprevot.club.fr/Presipaute/Aramis.html