

TOME 3

DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

**VERSION ARRÊTÉE AU CONSEIL
DE MÉTROPOLE DU 19 JUILLET 2018**

PROJET DE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE RÉVISÉ



POPULATION



DÉPLACEMENT



AGRICULTURE



HABITAT



TOURISME



ENVIRONNEMENT



TRANSITION
ÉNERGÉTIQUE



ÉCONOMIE

montpellier3m.fr/scot

**« Construisons ensemble
un territoire durable. »**

PHILIPPE SAUREL
MAIRE DE MONTPELLIER
PRÉSIDENT DE LA MÉTROPOLE



Montpellier
Méditerranée
métropole

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	2
PREAMBULE.....	5
Les concepts.....	6
Une armature urbaine solide, efficace et équitable, support de développement	6
Les portes métropolitaines.....	8
Les arcs	9
Les lisières agro-naturelles	10
 DEFI 1 : UNE METROPOLE ACCLIMATEE	 11
 1. Protéger et reconquérir les composantes agro- naturelles, les paysages et la biodiversité pour mieux les valoriser.....	 13
1.1. Faire du paysage un bien commun.....	16
1.2. Préserver l'exceptionnelle biodiversité du territoire	31
1.3. Préserver et réactiver les espaces agro-naturels, socle d'un système agroécologique et alimentaire territorial durable.....	44
1.4. Conserver et accroître le réseau végétal des villes	53
1.5 Activer et déployer la multifonctionnalité des espaces agro-naturels	55
 2. Gérer les risques et nuisances et anticiper leurs évolutions face au climat	 62
2.1. Assurer la gestion globale des risques d'inondation et l'adaptation du territoire	62
2.2. Gestion des risques et de la résilience en fonction des arcs du territoire	66
2.3. Limiter et se protéger des risques et nuisances anthropiques	72
 3. Optimiser les ressources du territoire	 76
3.1. Gérer et ménager les ressources en eau.....	76
3.2. Contribuer à la transition énergétique en favorisant la mutation du modèle de consommation, de production et de distribution	88
3.3. Structurer la filière de gestion des déchets.....	93
3.4. Organiser la gestion des matériaux de construction.....	96

4. Organiser la préservation du patrimoine littoral et son développement durable	98
4.1. Déterminer la capacité d'accueil des communes littorales	100
4.2. Protéger les espaces agro-naturels	102
4.3. Mettre en œuvre des principes de développement urbain gradués et respectueux des espaces littoraux.....	107
 DEFI 2 : UNE METROPOLE EQUILIBREE ET EFFICACE	113
 1. Armature urbaine : Organiser les espaces urbains efficacement et équitablement	113
1.1. Conforter le Cœur de Métropole	113
1.2. Valoriser le rapport entre le Cœur de Métropole et l'aire métropolitaine par la création de Portes métropolitaines.....	117
1.3. Aménager la Métropole des Villages.....	139
1.4. Assurer un déploiement du très haut débit sur le territoire : Montpellier Méditerranée Métropole, métropole digitale.....	142
 2. Assurer la cohérence entre le réseau de déplacements et l'organisation urbaine, favoriser la mobilité pour tous et à toutes les échelles.....	144
2.1. Poursuivre une politique de déplacements connectée aux autres territoires.....	144
2.2. Inscrire le développement des réseaux de transport dans le projet de territoire	148
2.3. Interconnecter les réseaux de transport par un réseau de PEM	154
2.4. Compléter les grands axes routiers structurants	159
2.5. Apporter une offre de stationnement cohérente avec la stratégie de déplacements	167
2.6. Intégrer la logistique des derniers kilomètres au fonctionnement urbain	168
2.7. Affirmer un territoire favorisant les modes actifs et la métropole des courtes distances ..	170
2.8. Organiser les temps de déplacements	173
 DEFI 3 : UNE METROPOLE DYNAMIQUE ET ATTRACTIVE.....	175
 1. Répondre à tous les besoins en logement	175
1.1. Poursuivre l'effort de construction pour répondre à la demande.....	175
1.2 Offrir des logements diversifiés et accessibles aux ménages locaux	176
1.3. Promouvoir un habitat de qualité	178
1.4. Mobiliser et valoriser le parc de logement existant.....	179

1.5. Organiser la réponse à des besoins spécifiques.....	181
2. Affirmer l'activité économique comme ressource créatrice de richesses et d'emplois durables pour tous	183
2.1. Conforter l'attractivité touristique de la métropole	183
2.2. Une Métropole affirmée autour de l'innovation, de la recherche et de filières d'excellence	192
2.3. Promouvoir une Métropole solidaire	199
2.4. Renforcer et diversifier l'économie.....	200
2.5. Créer des fonciers économiques attractifs et durables	201
2.6. Réinvestir les polarités économiques existantes	206
2.7. Localiser les bonnes activités aux bons endroits.....	210
2.8. Promouvoir les formes économiques de proximité dans les villes et villages	214
3. Structurer l'équipement commercial en cohérence avec le projet de territoire	215
3.1. Affirmer la diversité des polarités commerciales pour renforcer les équilibres commerciaux de la métropole	219
3.2. Un développement commercial maîtrisé	225
4. Conforter les équipements du territoire, pour une métropole accueillante et rayonnante	227
4.1. Les équipements de rayonnement supra-métropolitain :	227
4.2. Les équipements de rayonnement métropolitain ou intercommunal.....	228
4.3. Les équipements de proximité	229
5. Modérer la consommation foncière	230
5.1. Optimisation de l'urbanisation existante et engagée	231
5.2. Maîtriser les extensions urbaines.....	232
5.3. Définir des projets urbains qualitatifs	238
5.4. Limiter la consommation foncière dans l'armature des espaces naturels, agricoles et forestiers	240

PREAMBULE

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) décline les objectifs définis dans le PADD. Il définit les orientations et les objectifs des grandes thématiques liées notamment à l'organisation du territoire, la valorisation des paysages et prévention des risques, la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers, le développement équilibré entre espaces urbains, agricoles et naturels, le développement de l'activité économique et commerciale... Il constitue un document de planification et d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, il n'a pas vocation à définir des programmes d'actions pour chacune des politiques publiques du territoire.

Les prescriptions opposables issues du DOO s'expriment à travers le présent document et s'appuient sur les plans du DOO déclinés par secteur, complétées par des cartographies thématiques également opposables.

Ces prescriptions, d'une manière générale, s'imposent dans un rapport de compatibilité aux documents de rang inférieur et opérations visés par le code de l'urbanisme¹, notamment le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal. Ceux-ci ne doivent pas compromettre la réalisation des objectifs et options ainsi retenus par le DOO. La déclinaison des orientations et objectifs doit se faire en combinant l'ensemble des dispositions du document.

Dans le prolongement de ce principe de compatibilité, les représentations cartographiques sont elles-mêmes construites à l'échelle du 1/25 000 laissant de surcroît une marge d'interprétation.

Le DOO est par ailleurs assorti de recommandations, d'illustrations et de schémas non prescriptifs portant sur certaines thématiques, qui enrichissent et complètent le projet exprimé.

Dans chacune des cartes thématiques du DOO, une référence est faite dans la légende afin de préciser le caractère opposable (-P- pour *Prescriptive*) ou dépourvu de caractère prescriptif de leur contenu (-R- pour *recommandation*).

¹ Documents d'urbanisme locaux (PLU) et (au terme de son élaboration) Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de la Métropole ; documents de planification sectorielle (Plans de déplacements urbains, Programme Local de l'Habitat...) ; opérations foncières et d'aménagement (Zone d'Aménagement Concertée, Lotissements supérieur à 5000 m² de surface de plancher, Zone d'Aménagement Différée supérieur et réserves foncières supérieures à 5ha,) ; les autorisations d'aménagement cinématographique et commerciale.

Les concepts

A partir du socle du premier SCoT, le PADD intègre notamment de nouveaux objectifs pour compléter et enrichir les principes d'aménagement du territoire de manière à améliorer le fonctionnement durable de la métropole, et renforcer la qualité de vie en accord avec les spécificités et les sensibilités méditerranéennes identitaires à ce territoire.

Ainsi, 4 grands nouveaux concepts ont structuré le projet auxquels le DOO fait référence au sein des différentes orientations et objectifs qu'il décline. Ces concepts représentent les fils conducteurs de ce SCoT qui se croisent, s'interfacent et se combinent pour tisser la cohérence transversale du projet de territoire.

Une armature urbaine solide, efficace et équitable, support de développement

L'espace métropolitain rassemble 31 communes à l'environnement, aux identités, aux morphologies urbaines et aux niveaux d'équipement et d'accessibilité clairement différenciés. Il s'agit de respecter cette diversité qui participe grandement à la richesse et au potentiel d'attractivité du territoire. De la ville active, à la Métropole des villages en passant par les petites villes et les villes moyennes, de la mer aux causses, des espaces dotés de nombreux services aux territoires encore relativement préservés de l'activité urbaine, tous les choix de vie sont possibles et chacun d'eux est à prendre en considération.

Il convient de maintenir la pluralité de ces niveaux, tout en faisant participer l'ensemble des communes aux efforts de développement durable du territoire afin de répondre aux attentes et besoins locaux, notamment en termes d'offre résidentielle et d'accueil en activité économique. Cette armature urbaine est équitable car elle fait participer au projet chaque commune à sa propre échelle ; elle se veut efficace car en cohérence avec les différentes thématiques transversales et consolidées. Partagée par l'ensemble des élus, elle est à la fois le socle, l'outil et le support de référence pour l'application et la réussite du projet de territoire en 2040.

L'ARMATURE URBAINE PROJÉTÉE DU TERRITOIRE DE 3M

TROIS GRANDES DYNAMIQUES STRUCTURANTES SUR LESQUELLES APPUYER LE DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN

- Camphithède
- Le ring métropolitain
- La ville linaire et la vitrine métropolitaine

3 M : LA MÉTROPOLIS DES VILLAGES

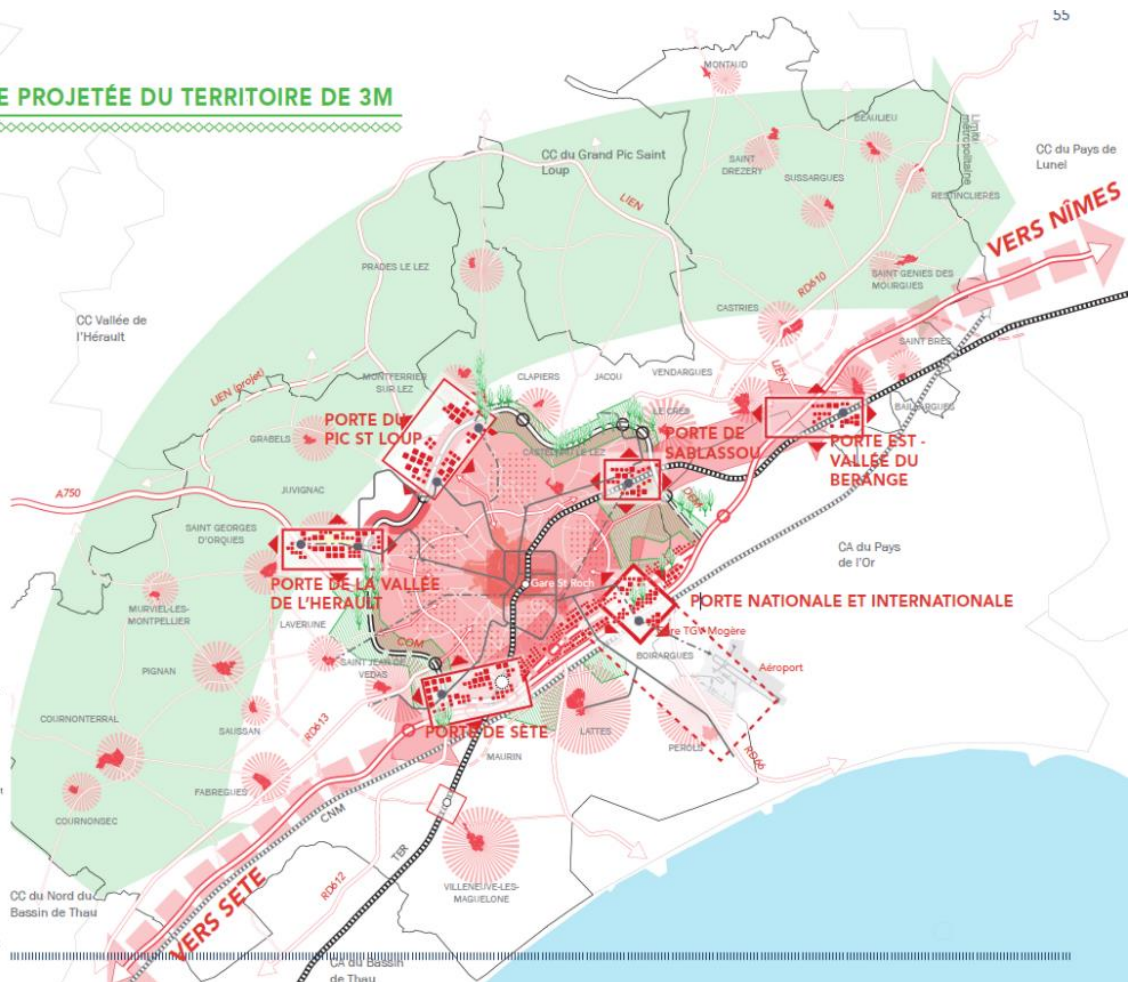
- Montpellier-centre
- Un cœur métropolitain ...
- ... et des communes en archipel
- les polarités de quartier de la ville centre

UNE ARMATURE DU RÉSEAU VIAIRE À COMPLÉTER ET À HIERARCHISER

- Autoroutes
- l'A709, l'autoroute déclassée à insérer dans la logique du contournement
- Le COM et la DEM : bouclier le contournement métropolitain
- Des projets routiers permettant un désengorgement local et une amélioration de la qualité de vie

LES PORTES D'ENTRÉE DE LA MÉTROPOLIS : DES LIEUX D'INTENSITÉ URBAINE

- Porte nationale et internationale d'accès à la métropole
- Portes d'entrée du cœur métropolitain
- Portes d'entrée locales
- Intensification le long de la vitrine métropolitaine et dans les portes

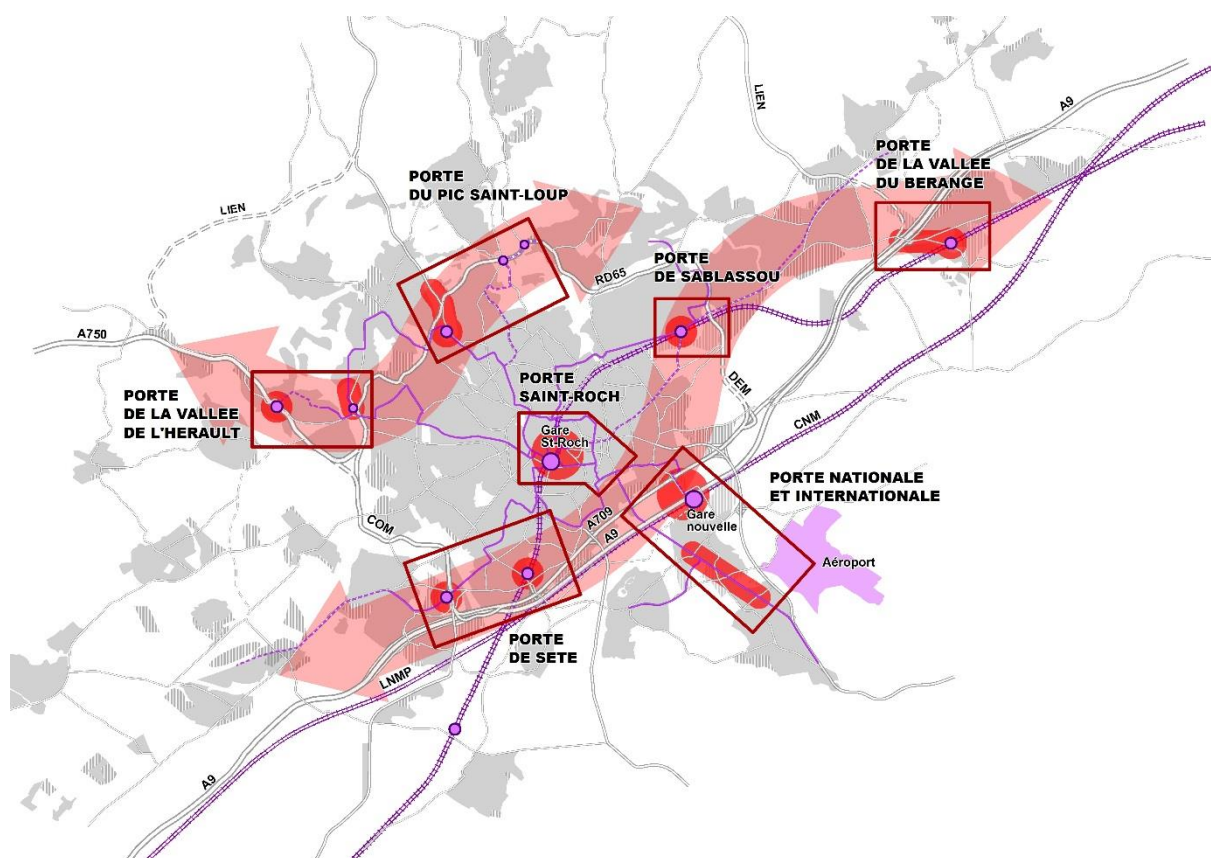


Source : Agence François Leclercq

Les portes métropolitaines

Les portes métropolitaines sont le deuxième nouveau concept du SCoT. Elles représentent les secteurs charnières autour desquelles s'articulent les relations entre la ville-centre, les communes qui forment le cœur de métropole et les territoires voisins. Tels des engrenages, elles ont pour vocation de permettre le redimensionnement du cœur de métropole à l'échelle des décennies à venir. Elles rééquilibrent les fonctions de centralité au profit des communes et des espaces-portes, elles dynamisent et offrent une vitrine aux territoires environnants, y compris les espaces agro-naturels. Elles permettent d'articuler l'espace métropolitain aux territoires voisins, grâce aux nœuds d'échange multimodaux sur lesquels elles sont appelées à se développer pour mieux répartir et limiter des flux pendulaires : Bassin de Thau, Vallée de l'Hérault, Pays de l'Or ou de Lunel, Grand-Pic-Saint-Loup et, au-delà, ceux en provenance de Nîmes, Alès ou Béziers.

Par leurs effets polarisant, elles sont les moteurs structurant les déplacements du territoire et renforcent l'attractivité et le rayonnement de la métropole sur une aire plus étendue, notamment au plan des dynamiques économiques.



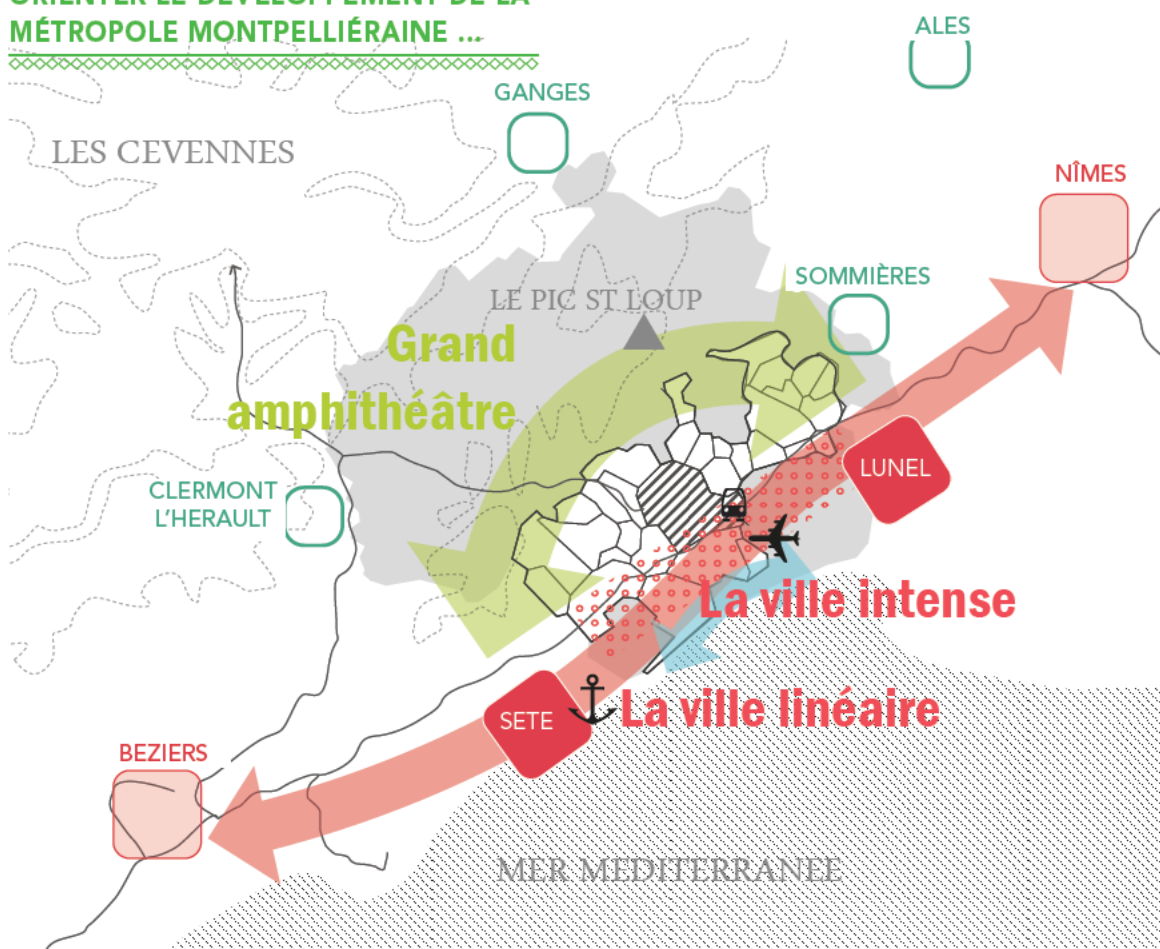
Les arcs

Le territoire métropolitain est traversé par des unités paysagères fortement contrastées qui transcendent son périmètre administratif : ce sont les arcs. Les arcs imbriqués les uns aux autres composent le grand parc métropolitain. On retrouve :

- Au sud, le littoral, avec son cordon dunaire, la mer, les étangs et notamment ses espaces remarquables, qui constitue l'un des marqueurs emblématiques de l'identité de la Métropole ;
- Au nord, les garrigues et coteaux, auxquels peut être rattaché le massif de la Gardiole, qui forment un vaste amphithéâtre de grande valeur paysagère en balcon sur la plaine urbaine et agricole ;
- Au centre, la plaine, tour à tour agricole, circulée et urbaine, qui constitue la composante la plus agricole du grand paysage

Ces arcs composent les identités et les paysages du territoire et sont les socles à partir desquelles les logiques d'adaptations du territoire face au changement climatique et aux risques ont été déclinées.

UN PROJET DE TERRITOIRE POUR ORIENTER LE DÉVELOPPEMENT DE LA MÉTROPOLE MONTPELLIÉRAINE ...



Source : Agence François Leclercq

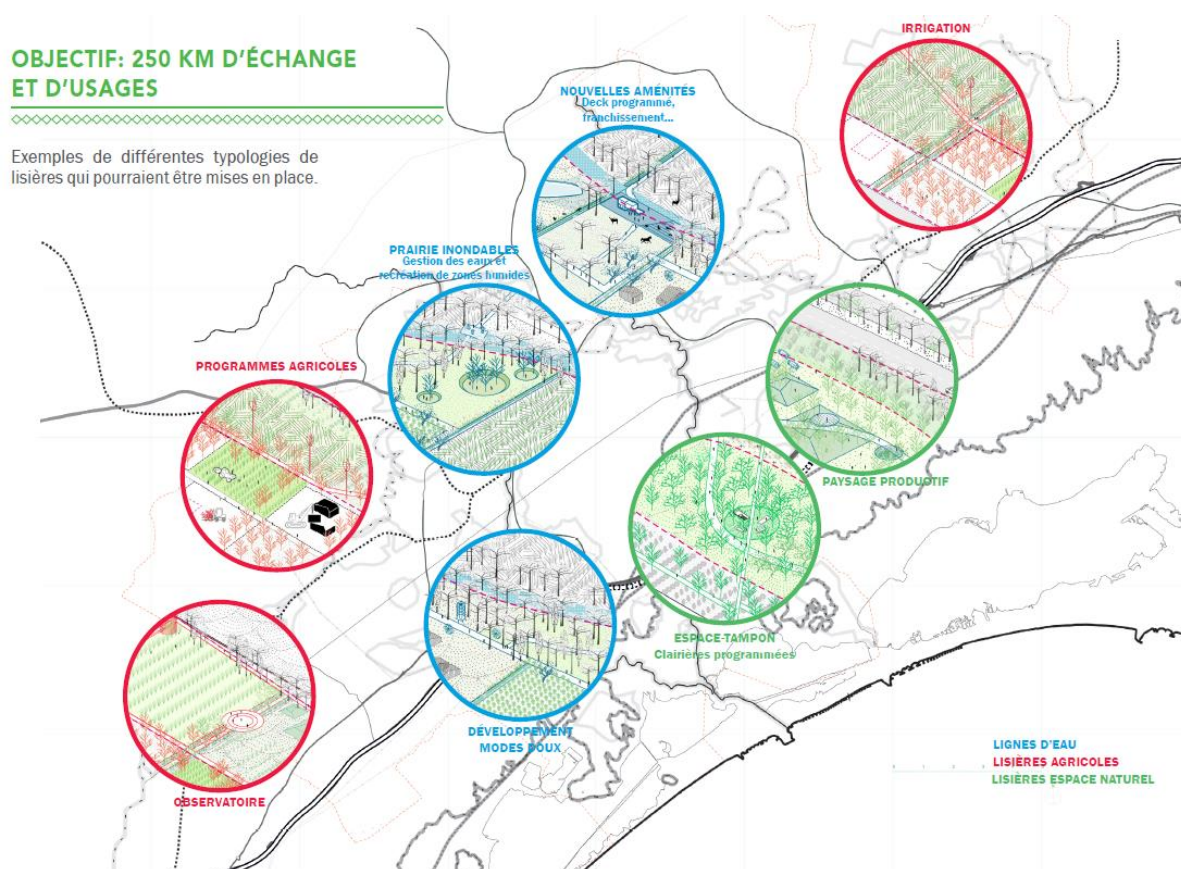
Les lisières agro-naturelles

Le nouveau concept des « lisières » est complémentaire à celui de « limites » construit dès le premier SCoT pour concevoir et maîtriser les interfaces entre la ville et les espaces agro-naturels. En effet, l'équilibre des espaces agro-naturels est fragile et relève d'un double enjeu essentiel de préservation de la biodiversité et d'activation, notamment agricole, de loisir et de transition énergétique et écologique. Ils ont été trop souvent oubliés ou laissés pour compte. Pourtant, préserver durablement ces espaces naturels et agricoles nécessite de les mobiliser au mieux en tant que supports de ressources naturelles, de projets et d'usages intégrés.

La valorisation de ces espaces s'appuie sur le principe de la multifonctionnalité, à travers notamment :

- une démarche de déploiement de l'agroécologie,
- des usages spécifiques par les acteurs et habitants du territoire,
- une intégration paysagère « protectrice »,
- une mobilisation de leurs potentiels pour accompagner les mesures environnementales (Lutte contre les risques naturels, approvisionnement alimentaire des villes,...),
- mais aussi une anticipation des potentiels conflits d'usages, pour promouvoir un aménagement du territoire favorable à leur régulation.

La reconnaissance de ses fonctions a pour objectif de mieux garantir la mise en valeur du territoire agro-naturel par sa pleine appropriation et la maîtrise de ses usages, ce qui, corollairement favorise également le maintien d'une richesse exceptionnelle (biodiversité, notoriété des produits...).



Source : Agence François Leclercq

DEFI 1 : UNE METROPOLE ACCLIMATEE

L'ambition du territoire est de construire un véritable projet agro environnemental qui, au-delà de la préservation des terres, les valorise en les réactivant.

Les évolutions attendues (mais encore mal connues quant à leur amplitude) de ce territoire méditerranéen face aux changements climatiques, marquent le tempo d'une transition énergétique et écologique dont les conditions d'adaptation notamment font partie intégrante du projet de territoire. Ainsi, la trajectoire donnée permet au territoire de s'inscrire dans les politiques post-carbone internationales entérinées par l'accord de Paris, et nationales (Loi de transition énergétique pour la croissance verte) au travers notamment :

- de la maîtrise des extensions urbaines, de la priorisation faite au réinvestissement urbain complémentairement à la mise en place d'une politique de désimperméabilisation forte et à la lutte contre l'effet « îlot de chaleur urbain » ;
- du développement des mobilités décarbonnées y compris relativement aux transports de marchandises, de l'aménagement de la Métropole des courtes distances ;
- de prioriser la part de l'énergie issue des sources renouvelables dans le mix énergétique ;
- de la lutte contre la précarité énergétique et de la promotion d'un habitat et d'un aménagement performants.

La mobilisation des outils connectés dans le cadre de démarches de type « ville intelligente » entraîne de fait une réduction de l'impact climatique du fonctionnement urbain. Ces évolutions tendent également à assurer au sein de toutes les filières économiques les capacités d'un développement pour la recherche et une économie de plus en plus tournée vers le développement durable.

Parallèlement, la préservation des équilibres entre les espaces urbanisés/urbanisables et l'armature agro-naturelle, la préservation des écosystèmes, notamment au travers de la préservation de la trame verte et bleue, la préservation, la valorisation et la restauration de la fertilité des sols favorisent la séquestration du carbone. Le déploiement d'une politique de déploiement de l'agroécologie, couplée à une politique locale en matière d'alimentation, ont ainsi pour double effet de favoriser le stockage du carbone dans les sols et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre en limitant les distances liées au transport de marchandises.

L'armature des espaces agro-naturels s'intègre au sein d'un Grand parc métropolitain composé d'une mosaïque de paysages aux vocations et fonctions multiples (production agricole, notamment écologique et nourricière, gestion hydraulique intégrée, culture, lien social, loisirs, tourisme, économie verte et de recyclage...). La reconnaissance de l'ensemble de ses fonctions permet de mieux garantir la mise en valeur du territoire agro-naturel par sa pleine appropriation et la maîtrise de ses usages.

Cette armature paysagère constituant le parc se compose d'une pluralité de milieux, avec des caractères anthropisés plus ou moins marqués, voire parfois, totalement absents. Ces milieux spécifiques fonctionnent avec leur propre sensibilité qu'il convient de respecter et prendre en considération, voire parfois, de restaurer. Le projet de trame verte et bleue, défini dans le cadre du SCoT, vise, en cohérence avec les territoires voisins, à maintenir, sauvegarder voire régénérer les

poumons verts les plus remarquables du territoire, ainsi que leur espaces de fonctionnalités, de manière à ce que l'équilibre écologique de la Métropole, si fragile soit-il, soit consolidé à toutes les échelles.

Cette appropriation est d'autant plus importante et sensible aux franges des agglomérations, dans les espaces agro-naturels qualifiés de « lisières ». Dans ces lisières agro-naturelles, la biodiversité et l'agriculture sont particulièrement perturbées par de nombreux phénomènes de pression : par des usages non contrôlés (friches, cabanisation, dépôts sauvages, artificialisation des sols...), pression foncière, conflits entre les populations urbaines et agricoles... La qualification des lisières porte l'ambition de faire évoluer leur prise en compte dans la spécificité de leurs rapports aux espaces urbanisés ou à urbaniser et, à termes, dans leurs usages. L'objectif visé est de les structurer, les doter de projets, d'usages maîtrisés, les animer, les mettre en valeur, de manière à ce qu'ils soient appropriés et qu'ils puissent ainsi mieux résister aux pressions générées par l'urbanisation.

Une fois l'environnement général stabilisé (en dehors, comme sur les franges urbaines), l'ambition est de réintroduire ou maintenir le végétal dans le tissu urbain des espaces agglomérés du territoire, que ce soit au travers de la restauration des continuités vertes et bleues le traversant, par le développement du réseau végétal en son sein ou par le développement de l'agriculture et du jardinage urbains. Ces différentes empreintes du végétal permettent d'assurer plusieurs fonctions : préservation de la biodiversité, confort, détente et loisirs des espaces publics et privés, qualité du paysage urbain, résilience aux risques, notamment hydraulique, et changements climatiques, amélioration de la qualité de vie, du lien social et des impacts de l'environnement urbain sur la santé et la nutrition.

Dans les 3 communes littorales, le territoire métropolitain est soumis aux dispositions particulières de la Loi Littoral dont les modalités d'application sont énoncées par le DOO. Ces dispositions particulières prédominent sur les autres dispositions du DOO dans les domaines où elles trouvent à s'appliquer, sauf mise en œuvre de dérogation légale.

1. Protéger et reconquérir les composantes agro- naturelles, les paysages et la biodiversité pour mieux les valoriser

L'objectif principal vise à préserver durablement 2/3 d'espaces naturels et agricoles et à limiter durablement l'urbanisation au 1/3 du territoire (en focalisant notamment les efforts sur le réinvestissement de l'existant). L'armature des espaces agro-naturels mérite en effet d'être renforcée, afin d'assurer les fonctionnalités écologiques et paysagères de ces espaces, mais aussi la pérennité des activités agricoles, le pastoralisme et en particulier la promotion de l'agroécologie.

La philosophie d'ensemble est d'assurer l'évolution adaptée des terres pouvant accueillir des activités en accord avec la vocation naturelle des espaces et le fonctionnement des écosystèmes locaux, notamment afin de valoriser la ressource, de manière respectueuse de l'environnement, et à préserver par ailleurs les espaces les plus sensibles.

Il s'agit donc de prévoir dans ces espaces des possibilités d'aménagements intimement liées à la fonction des lieux et de leur environnement, en permettant aux activités, espèces et milieux remarquables de s'épanouir, aux espaces dégradés d'être restaurés, et aux espaces en difficulté de s'adapter et/ou se requalifier.

Par ailleurs, les espaces naturels tiennent aussi leur place dans l'urbain en pénétrant, chaque fois que possible, au sein des tissus agglomérés ou des extensions urbaines projetées. Au-delà des espaces fondamentaux que représentent les réservoirs écologiques, la trame verte et bleue est une composante du projet de territoire. Son dessin s'articule étroitement avec les corridors qui s'immiscent, au même titre que le végétal, dans les interstices de l'urbanisation lorsque les pratiques peuvent être conciliées avec les objectifs de préservation.

La mise en œuvre de ces principes s'appuie sur l'armature des espaces agro-naturels qui est composée d'espaces dont l'occupation des sols actuelle et leurs caractéristiques présentent un aspect prédominant, soit naturel soit agricole. Dans les deux cas, il présente une valeur pour l'activité agricole qu'il convient donc de conforter ou de déployer.

Dans ce cadre, l'armature constituée par l'ensemble des espaces agro-naturels du territoire métropolitain est conçue comme un espace, non pas seulement à protéger, mais aussi à faire vivre et à activer dans le sens de la constitution d'un « Grand Parc Métropolitain » pour le potentiel qu'il offre à de multiples usages, notamment certaines activités économiques, agricoles, mais aussi de l'économie verte plus généralement, touristique, sportive et de loisirs, de qualité paysagère, de gestion des risques et de préservation de la biodiversité.

Prescriptions :

L'armature des espaces agro-naturels doit combiner les impératifs de préservation durable avec la volonté d'activer celle-ci en particulier en définissant des conditions adaptées pour des possibilités de constructions et d'aménagement correspondant à la vocation de ces espaces mais aussi à des fonctions plus larges d'intérêt collectif, environnemental, économique et patrimonial.

Au sein de l'armature des espaces agro-naturels, les espaces naturels sont à préserver en tant que tels pour :

- la qualité de leur milieu naturel ;
- la qualité des paysages naturels, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique ;
- la présence d'exploitations forestières ;
- leur rôle dans la préservation et restauration des ressources naturelles ;
- leur contribution à la prévention des risques naturels.

Les espaces qui présentent un caractère agricole prédominant sont à préserver en tant que tels pour :

- leur qualité agronomique,
- biologique et écologique,
- de résilience face aux risques,
- économique.

Sur le territoire métropolitain, ces espaces agricoles et naturels sont particulièrement imbriqués et ils supportent des fonctions identiques : préservation de la biodiversité, qualité des paysages, activités économiques agricoles, prévention des risques naturels. C'est pourquoi les prescriptions ci-dessous constituent le socle commun à tous les espaces agro-naturels et forestiers. Par ailleurs, certains de ces espaces sont dotés de valeurs plus spécifiques notamment en termes de qualité paysagère, en particuliers de la frange littorale (partie 1.1 et 1.4), de biodiversité en particulier à travers la trame verte et bleue (partie 1.2), et de déploiement d'une politique agroécologique et alimentaire (partie 1.3). A ces titres, ils font l'objet de certaines dispositions particulières qui réduisent ou spécifient les capacités offertes dans l'armature des espaces agro-naturels.

Dans ce cadre, il s'agit tout d'abord de :

- préserver et conforter les outils de production liés à l'activité agricole en permettant au sein des espaces agro-naturel :
 - les constructions et extensions des constructions nécessaires à l'installation, l'exploitation ou au stockage agricole ou forestier ;
 - les coopératives d'utilisation du Matériel Agricole (CUMA) ;
 - les outils et aménagements nécessaires à l'activité agricole, pastorale ou forestière : chemin d'accès, irrigation, fossés d'écoulement, murets et éléments végétaux (haies brise vent...) ;
 - les nouveaux aménagements liés à l'activité agricole, pastorale ou forestière
- positionner ces constructions nouvelles pour l'activité agricole de manière préférentielle dans les lisières agro-naturelles, c'est à dire à proximité de l'urbanisation existante et engagée ou des extensions urbaines.

Ensuite, pour conforter le « Grand Parc Métropolitain » dans ses différentes fonctions plusieurs modalités sont admises pour permettre la réalisation de projets et répondre aussi de manière maîtrisée aux besoins liés aux occupations actuelles.

Ces possibilités doivent néanmoins prendre en compte, en outre, les contraintes associées aux espaces de la trame verte et bleue, aux espaces de la Loi Littoral à préserver, aux terres à haute valeur agricole et aux zones concernées par des risques naturels et les enjeux de limitation du mitage. En prenant en compte ces réserves sont admis :

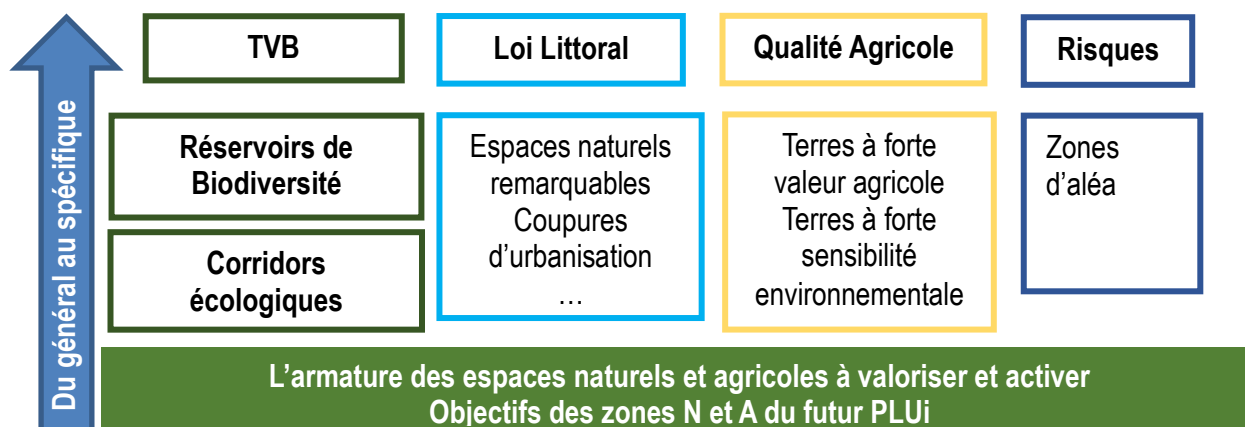
- le réinvestissement des constructions existantes sans compromettre, le cas échéant, la préservation des caractères du patrimoine culturel existant ;
- les changements de destination de bâtiment notamment pour le développement de projets valorisants le patrimoine sans compromettre l'activité agricole ou la qualité paysagère ou encore la préservation du patrimoine culturel ;
- l'évolution encadrée des espaces aujourd'hui habités en admettant en particulier des extensions ou annexes de bâtiments d'habitation existants si le projet ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère ;
- à titre exceptionnel, des constructions, aménagement et installations pourront être autorisés dans des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées, notamment pour l'implantation de fermes ressources et pour l'extension d'ensembles patrimoniaux pouvant accueillir des activités économiques adaptées à l'environnement agro-naturel, des activités ludiques, l'agro-tourisme, des équipements collectifs (*en cohérence avec les dispositions du Défi 3 / partie 4 relatifs aux équipements*), les aires d'accueil des gens du voyage, l'hébergement de plein air ou de loisirs... Le positionnement de ces constructions nouvelles est de manière préférentielle à proximité de l'urbanisation existante et engagée et des extensions urbaines dans les lisières agro-naturelles, ou le cas échéant, appuyé notamment sur des ensembles vernaculaires, des mas et domaines existants.
- les équipements d'intérêt collectif et services publics sont installés de manière préférentielle dans l'enveloppe urbaine (urbanisation existante et engagée – extensions urbaine). Ils peuvent être éventuellement admis dans les espaces agro-naturels notamment en raison de certaines contraintes ou de leur vocation à se trouver dans les espaces agro-naturels, par exemple les aménagements légers pour l'ouverture au public, les équipements pour assurer la surveillance des feux de forêt, les équipements techniques de gestion du cycle de l'eau, les aires de grand passage des gens du voyage... Ces équipements devront s'intégrer dans l'environnement paysager et ne pas porter atteinte aux espaces naturels ou compromettre l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur le terrain sur lequel ils sont implantés.

Recommandations :

Par ailleurs, de manière complémentaire, sont recommandés :

- la mutualisation des équipements et outils d'exploitation agricoles accessoires ou complémentaires à l'activité agricole (par exemple aires de lavage et de remplissage, espaces de stockage et d'entretien du matériel agricole, ...) ;
- le regroupement des constructions agricoles au sein de zones dédiées à cet effet, dans le cadre de projets partagés.

Illustration du dispositif définissant les orientations qui s'ajoutent pour les espaces agro-naturels :



1.1. Faire du paysage un bien commun

En partant du concept des arcs métropolitains qui composent les identités du territoire, la volonté de la Métropole est d'établir un projet construit de manière à protéger et reconquérir ses paysages, en s'appuyant notamment sur les forces qui structurent le socle environnemental, à savoir les espaces agro-naturels et la biodiversité.

Le paysage est le prisme par lequel la Métropole souhaite affirmer l'importance du rôle que jouent les espaces agro-naturels, les villes et villages, comme bien commun partagé par l'ensemble des habitants, support d'identités multiples et de notre cadre de vie du quotidien.

A ce titre, le SCoT définit des prescriptions :

- généralisées à l'échelle du territoire de manière à ce que le paysage soit systématiquement pris en compte de manière à le valoriser à chaque action entreprise sur le territoire ;
- adaptées au secteur Littoral pour intégrer les enjeux propres à cet arc du territoire.

1.1.1. REVELER LE PAYSAGE A TRAVERS L’AFFIRMATION D’UN GRAND PARC METROPOLITAIN

1.1.1.1 A l'échelle du territoire

Prescriptions :

- préserver et valoriser les sites naturels et le patrimoine bâti faisant l'objet d'un classement ou d'une inscription à l'inventaire, des différents dispositifs de valorisation et de mise en valeur du patrimoine, notamment, de règles ou de recommandations précises visant à conserver les qualités paysagères et/ou architecturales des sites ;

- faciliter les actions de restauration, de réhabilitation et de valorisation des éléments patrimoniaux tant dans les milieux urbains que naturels et ruraux ;
- préserver et mettre en valeur le patrimoine vernaculaire non protégé (demeures, mas, murets, cabanons de vignes, lavoirs, fontaines, croix.....) en eux-mêmes et aussi à partir de leurs espaces d'approche et de leurs perceptions en fonction de leur intérêt local ;
- de façon générale, protéger et gérer le capital boisé du territoire métropolitain et notamment les boisements les plus remarquables et les haies bocagères par les outils juridiques appropriés en tenant compte des contraintes de gestion associées, que ce soit au sein de l'armature agro-naturelle qu'en milieu urbain.

Recommandations :

- développer une filière arboricole métropolitaine, pour soutenir la plantation des essences adaptées aux structures arborées récurrentes et à venir du paysage métropolitain ;
- développer, conforter et assurer le renouvellement des alignements d'arbres le long des voies et des itinéraires modes actifs. L'aménagement des circulations douces doit notamment être accompagné par des structures végétales donnant de l'épaisseur à la liaison ville-nature et l'inscrivant plus fortement dans son territoire. Dans la mesure du possible, ces structures végétales s'appuient sur la végétation existante et sont composées de différentes strates de végétation favorisant la biodiversité.

1.1.1.2 A l'échelle de à l'armature agro-naturelle

Prescriptions :

- veiller à ce que les aménagements et le bâti préservent et valorisent les paysages et qu'ils s'intègrent harmonieusement au contexte des sites concernés, à la fois de par leur dimensionnement, leur configuration et le choix des matériaux ;
- à l'appui de la trame verte et bleue, révéler et gérer le réseau hydrographique, en tenant compte de l'emprise des lits majeurs. Afin d'en améliorer la gestion, favoriser les plantations d'arbres au niveau des ripisylves, permettre la création de cheminements adaptés aux enjeux écologiques et développer une agriculture adaptée au contexte d'inondabilité ;
- Assurer une insertion paysagère des projets pour préserver la qualité des vues sur le paysage emblématique de la Plaine Ouest, à partir des routes qui longent (RD5, N113, COM).

Recommandations

- dans les espaces de garrigue, promouvoir les activités sylvo-pastorales afin d'améliorer l'entretien du couvert arboré et lutter contre les feux de forêt. (*renvoi au Défi 1 / Partie 2*) accompagner la fin d'exploitation des carrières ou anciennement exploitées notamment

par une remise en état et un paysagement. Certains sites peuvent présenter des caractéristiques propices aux activités de loisirs, voire économique, qu'il convient de valoriser ;

- développer une charte agricole et paysagère pour favoriser l'installation et la reprise des exploitations existantes.

1.1.1.3 Faire des entrées de ville un marqueur identitaire du territoire

Prescriptions :

- engager la reconquête paysagère des abords des infrastructures des différentes entrées de ville, en particulier lors de la réalisation de déviation routière permettant d'alléger le trafic dans les noyaux urbains (St Brès-Baillargues, Castries...) :
 - en veillant au traitement des accotements ;
 - en favorisant la mise en place de masque végétal et en veillant aux liaisons avec la végétation et les espaces boisés existants ;
 - en créant une séquence urbaine spécifique et marquante permettant d'identifier clairement et précisément le statut d'entrée de ville du secteur ;
 - en modernisant et restructurant le cadre bâti et les espaces publics de voirie dans le sens d'une meilleure intégration des usages piétons et d'une harmonisation des aménagements paysagés ;
 - en intégrant des espaces suffisants pour la désimperméabilisation et la végétalisation dans le cadre de la requalification des voies structurantes en entrée de ville ;
- structurer les entrées d'agglomération en engageant des projets d'ensemble sur les Portes Métropolitaines (*renvoi Défi 2 / partie 1.2*) ainsi que les axes routiers qui y sont connectés, notamment ceux présentant des enjeux de requalification significatifs :
 - l'axe de la R613 entre la Porte de Sablassou et la Porte du Bérange ;
 - le contournement Nord de Montpellier entre la Porte de la Vallée de l'Hérault et la Porte du Pic St Loup ;
 - la R 612 et la N113 qui se connectent à la Porte de Sète ;
 - l'A709, entre la Porte de Sète et la Porte internationale ;
- les axes routiers qui vont de la Porte internationale à la mer, en poursuivant l'opération de reconquête urbaine de l'avenue Georges Frêche sur Lattes et Pérols et en améliorant le paysage de la RD66 ;
- poursuivre ou engager des actions de réinvestissement visant à restructurer et moderniser le cadre bâti ;
- privilégier dans les opérations d'extension et de renouvellement urbain participant à la reconstitution d'entrée de ville, en intégrant des espaces paysagers pouvant constituer les supports de continuités vertes donnant accès à la nature ;

- de façon générale, dans ces espaces d'interface, développer la gestion des eaux pluviales en hydraulique douce et y associer autant que possible des structures végétales.

1.1.1.4 Composer des projets valorisant le paysage urbain

Prescriptions :

- au sein des villes et villages, préserver et valoriser les trames végétales et agricoles. Il s'agit principalement des fils d'eaux (cours d'eau, affluents, canaux d'irrigation, canaux de drainage agricole...) et des espaces de nature et de végétation associés (ripisylves, boisements alluviaux, roselières...), des allées et alignements d'arbres, des haies bocagères et du maillage agricole, qui pour certaines correspondent à des infrastructures agroenvironnementales favorables à la biodiversité (renvoi à la partie Défi 1. 4 Réseau végétal des Villes) ;
- pour les paysages urbains, prendre en compte la question des silhouettes urbaines et villageoise, de la morphologie générale des villes et villages dans le cadre des démarches de projet, de manière à favoriser l'amélioration de la lisibilité de l'armature et de la forme urbaines de la Métropole. Une vigilance devra être portée aux démarches concernant le cœur métropolitain, en particulier au niveau des espaces d'interface entre la ville-centre et la première couronne, correspondant au corridor du projet de contournement routier de Montpellier et aux sites des Portes métropolitaines ;
- généraliser l'élaboration d'une réglementation spéciale concernant les zones de publicité interdites ou restreintes, en particulier aux abords des sites commerciaux et le long des entrées de villes. En effet, une vigilance particulière doit s'exercer dans les zones commerciales et leurs abords où prolifèrent souvent des dispositifs de pré-enseignes mal contrôlés ;
- développer le capital boisé des villes et villages, en veillant à composer des masses et structures adaptées en regard des enjeux de réduction des îlots de chaleur urbains, climatiques et de la pollution atmosphérique.

Recommandations :

Lors des opérations de renouvellement et d'extension urbaine :

- prendre en compte dans la conception des nouveaux quartiers la qualité des paysages proches ou lointains ;
- traiter des interfaces (renvoi à la partie Défi 1.1.2 les limites et lisières agro-naturelles). Lorsqu'un secteur d'urbanisation est contigu avec des espaces agricoles, naturels ou forestiers, une attention particulière est à apporter à l'aménagement paysager des lisières agro-naturelles et des franges urbaines, en favorisant l'accès au public et aux circulations douces, tout en veillant le cas échéant aux enjeux agricoles ou liés aux risques incendie (renvoi vers la partie suivante) ;
- valoriser, dans le cadre de démarches de projet, les points hauts du secteur (plantations, aménagement de points de vue en belvédère...) ;

- étudier la végétalisation horizontale ou verticale des surfaces minéralisées, sous forme ponctuelle, linéaire ou surfacique. En effet, la présence du végétal comme la durabilité des matériaux et du mobilier contribuent à la qualité du paysage urbain.
- promouvoir les dispositifs de protection (pergolas par exemple) dans les aménagements à l'échelle des ilots bâtis, comme au sein des espaces publics ;
- étudier les conditions et modalités de mise en place d'espaces végétalisés propices au rafraîchissement urbain.

1.1.1. VALORISER LES LIMITES ET LES LISIERES AGRO-NATURELLE DES VILLES ET DES VILLAGES POUR MAITRISER DURABLEMENT LEURS CONTOURS

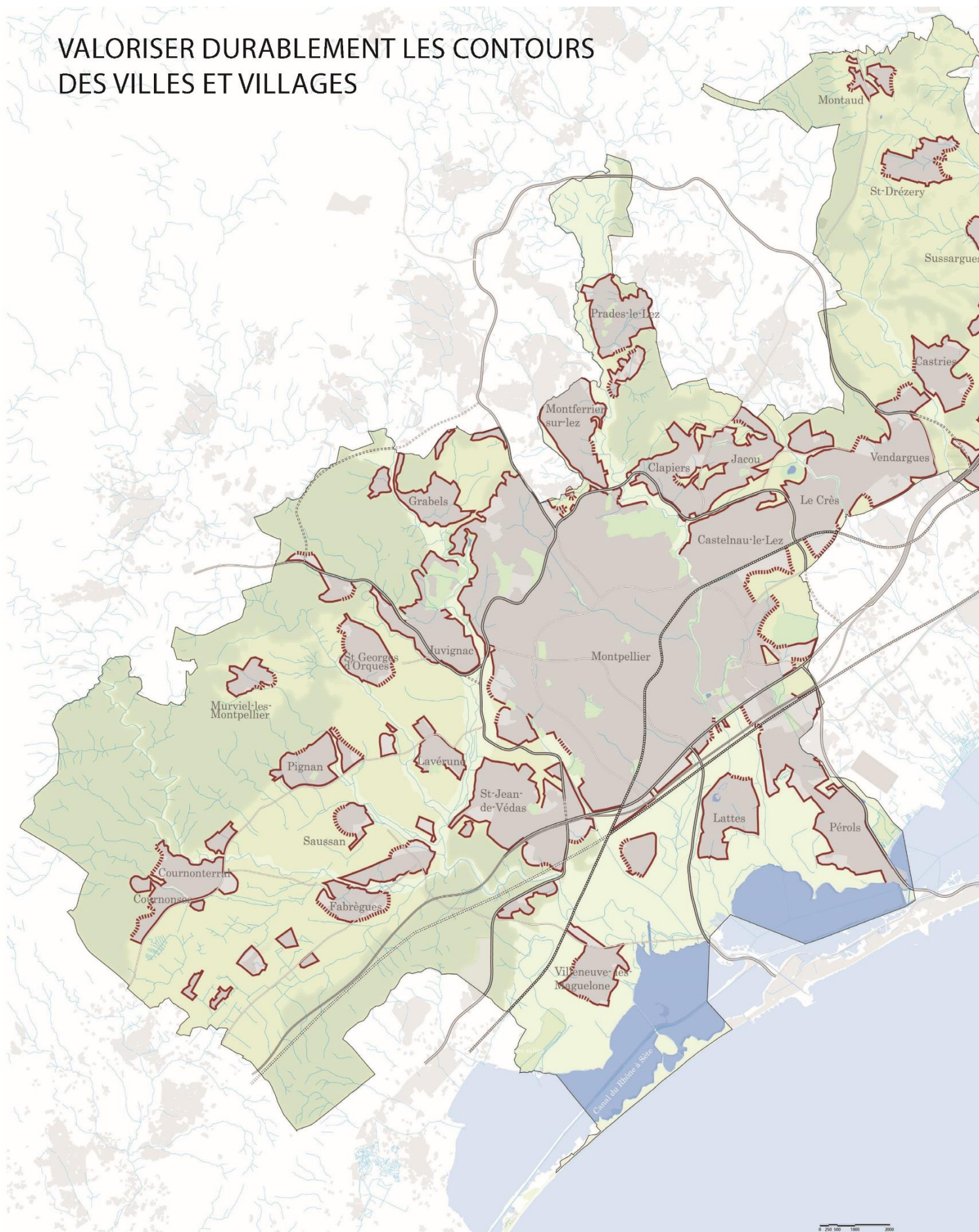
L'interface entre les espaces urbains et les espaces agro-naturels est gérée à travers trois dispositifs :

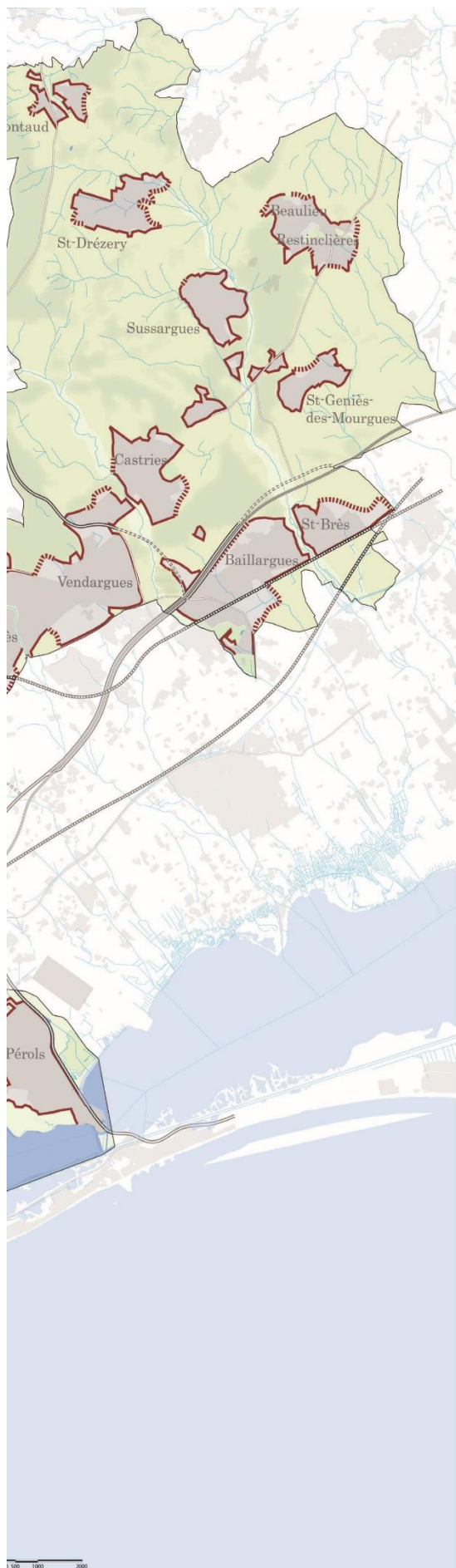
- Les « limites urbaines » définissent l'enveloppe maximale des espaces d'urbanisation existante et engagée ou des extensions urbaines tels que définis sur le plan ;
- Les « lisières agro-naturelles » sont positionnées dans le prolongement immédiat de ces limites urbaines, dans l'armature des espaces agro-naturels ;
- Les « franges urbaines » définissent une bande qui longe les limites urbaines, au sein des espaces d'urbanisation existante et engagée, pour gérer les occupations du sol au contact avec les espaces agro-naturels.

1.1.1.1. Les limites urbaines

La notion de limite désigne, aussi bien dans le cadre de démarches de réinvestissement que d'urbanisations nouvelles, la nécessité de qualifier le rapport entre la fin d'une trame urbaine existante ou à venir et l'armature des espaces naturels et agricoles, que ce soit à travers des remembrements urbains, la programmation des affectations des sols, les fonctions et les usages, aussi bien qu'à travers une conception à la fois maîtrisée et qualitative.

VALORISER DURABLEMENT LES CONTOURS DES VILLES ET VILLAGES





- Limite urbaine à formaliser -P-
- Limite urbaine déterminée -P-

Deux types de limites urbaines sont identifiés :

Les limites urbaines déterminées

■ Limite urbaine déterminée

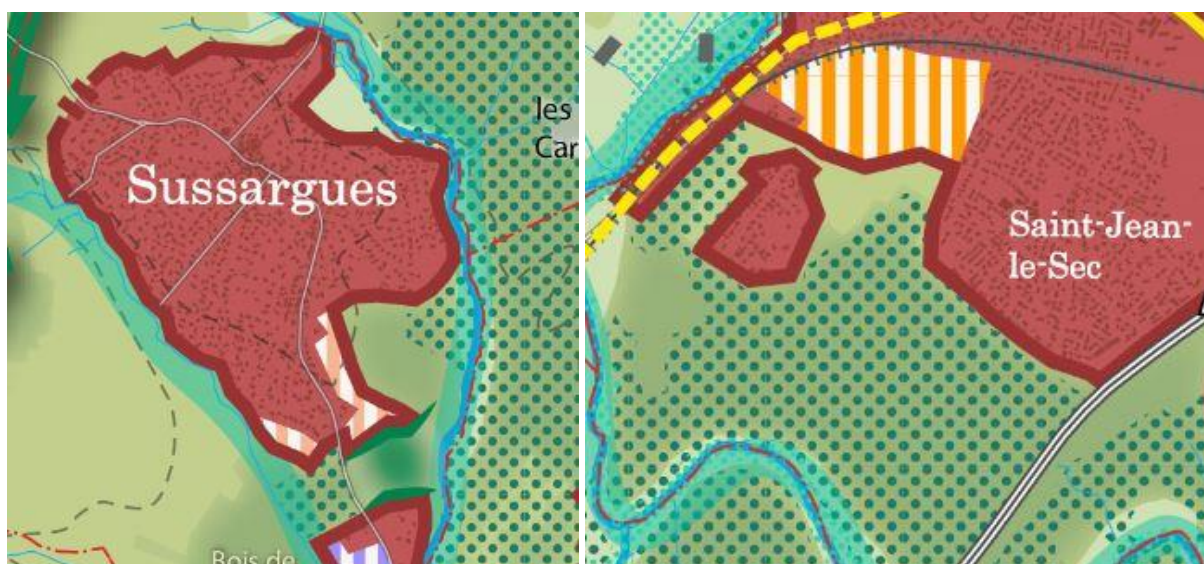
Ces limites sont positionnées en frange de l'urbanisation existante et engagée ou en frange des extensions urbaines.

Elles recouvrent plusieurs cas de figure :

- les limites appuyées sur l'urbanisation existante et engagée qu'il s'agit de stabiliser sur le long terme pour contenir fermement l'urbanisation face aux espaces agro-naturels ou pour conserver les limites franches pré-existantes ;
- les limites appuyées sur des composantes de la géographie physique ou humaine (ligne de crête, lit majeur d'un cours d'eau, infrastructures, etc.) ;
- les limites contiguës aux corridors déterminés de la trame verte ou aux réservoirs de biodiversité (*renvoi vers les orientations TVB Défi 1 / partie 1*),

Prescriptions :

Leur objectif est de définir de manière précise les enveloppes urbaines concernées, elles marquent une limite ferme à l'échelle du SCoT, avec une marge de l'ordre seulement de 50m figuré dans le plan du DOO².



Exemple de limite déterminée par la géographie

Exemple de limite déterminée contiguë à un réservoir de biodiversité

² La marge de 50 m correspond à l'espace dans l'épaisseur du trait du plan DOO. De ce point de vue, il convient de préciser qu'aucune de ces limites n'est définie à l'échelle de la parcelle.

Les limites urbaines à formaliser

■ ■ ■ ■ ■ Limite urbaine à formaliser

Elles correspondent aux franges des sites ne présentant pas de déterminants spatiaux avérés. Elles marquent une limite moins ferme que les limites urbaines déterminées, avec une marge de l'ordre de 100 à 120 m figurée sur le plan du DOO³.

Prescriptions :

Selon la localisation de ces limites, deux situations se présentent :

- Si les limites « à formaliser » sont contiguës à un espace urbain existant, elles peuvent autoriser une extension urbaine mesurée à l'échelle du site permettant de valoriser une nouvelle bande constructible en façade sur la nature, en la qualifiant pour constituer une future limite déterminée de l'espace urbain ;
- Si les limites « à formaliser » définissent l'enveloppe d'un site d'extension urbaine potentielle, elles constituent, plus largement, l'un des éléments déterminants des projets d'aménagement d'ensemble, qui devra faire systématiquement l'objet d'une conception d'ensemble maîtrisée.



Exemple de limite à formaliser au niveau d'une urbanisation existante



Exemple de limite à formaliser au niveau d'une extension urbaine

³ La marge de 100 à 120 m correspond à l'espace dans la largeur des tirets du plan DOO. De ce point de vue, il convient de préciser qu'aucune de ces limites n'est définie à l'échelle de la parcelle.

Les « franges urbaines »

Au contact direct des espaces agro-naturels, la maîtrise de l'occupation des franges urbaines constitue un des enjeux identifiés, notamment par les agriculteurs et les environnementalistes, pour limiter les conflits d'usages aux interfaces de la ville ou des villages avec la gestion et l'exploitation des espaces agro-naturels. Parmi ces conflits résident les contraintes des activités agricoles et leurs nuisances, voire leurs risques pour la santé : nuisances acoustiques des équipements agricoles à des heures matinales ou tardives, y compris les week-ends, aspersions de produits de traitement, y compris pour l'agriculture biologique... Inversement, l'expérience montre que les franges urbaines construites génèrent souvent des usages non contrôlés sur les lisières naturelles (déchets, entretien des pieds d'immeubles...).

Ces conflits devraient potentiellement se multiplier s'ils ne sont pas maîtrisés en amont, compte tenu notamment de l'objectif de constituer une couronne d'agriculture nourricière aux portes de la ville (maraichère, fruitière, céréales, petit élevage...) et de celui de reconquérir aussi les lisières agro-naturelles notamment pour les activités de loisir.

Prescriptions pour les limites et les franges urbaines :

- Les espaces urbains en limite doivent faire l'objet d'une conception d'ensemble afin d'être aménagés de manière à marquer durablement la limite avec les espaces agro-naturels et la donner à voir ;
- Les limites doivent participer le cas échéant à la mise en valeur des paysages urbains et agro-naturels de qualité. En particulier, elles doivent valoriser les silhouettes paysagères urbaines et villageoises dans un rapport qualitatif au paysage ;
- Le cas échéant, il s'agira d'assurer des continuités pour favoriser l'accès à la campagne, particulièrement par des cheminements doux.

Recommandations :

- Favoriser l'infiltration des espaces naturels et végétalisés, voire agricoles au sein des tissus urbains si des dispositions peuvent être trouvées pour éviter les conflits d'usage ;
- Pour contribuer à limiter les conflits d'usages entre les occupations des espaces agro-naturels et les espaces urbains, il est recommandé d'éviter de construire des bâtiments occupés de manière permanente, dans les franges urbaines au contact avec les espaces agro-naturels : habitations, bureaux, équipements recevant du public.... Ces franges correspondent à une épaisseur non construite située en bande le long des limites séparant les espaces agro-naturels et des espaces urbains ou à urbaniser. Cette notion de frange ne s'applique pas lorsque le conflit d'usages est déjà limité par d'autres facteurs, notamment :
 - la présence d'une rupture géographique (voie, chemin, cours d'eau, relief, ...),
 - la nature de l'espace en vis-à-vis des franges tel qu'un parc urbain,
 - Quand la conception urbaine intègre la gestion de la frange de manière suffisamment efficace et qualitative.

En tout état de cause, pour les communes littorales, l'urbanisation dans ces limites urbaines ne peut s'opérer qu'en continuité de l'agglomération existante (au sens du L 121-8 du code de l'urbanisme).

1.1.1.2. Les lisières agro-naturelles

Ces espaces, souvent délaissés dans le temps et qui tendent à se dégrader rapidement sous l'effet de pressions urbaines multiples, doivent faire l'objet de projets valorisant leurs caractéristiques paysagères et leurs potentiels d'usages en rapport avec leur vocation et en compatibilité avec leurs caractéristiques (*cf. dispositif partie introductive relative au dispositif des espaces agro-naturels / TVB / paysage*). Les lisières agro-naturelles sont positionnées au sein de l'armature des espaces agro-naturels.

Prescriptions :

- Identifier et promouvoir le potentiel de valorisation en fonction de leurs caractéristiques paysagères et leurs potentiels d'usages (jardins familiaux et partagés ; agriculture urbaine ; vitrine de valorisation des producteurs locaux/ point de vente, activités de loisir et sportives, culturelles et ludiques; implantation de petits dispositifs d'énergie renouvelable intégrés ; etc.).
- Utiliser les caractéristiques et la configuration des lieux dans la démarche de valorisation de ces espaces en y associant le cas échéant des aménagements de qualité qui révèlent l'identité et le patrimoine des lieux (par exemple : murets, dénivelés en terrasse, plantations, haies, cheminements doux, restauration de cours d'eau....)
- Intégrer, le cas échéant, les contraintes de fonctionnement de l'activité agricole (réglementation sanitaire limitant les nuisances, sécurité, accès, circulation des engins...) et les fonctionnalités environnementales (aménagements favorables à la création de milieux et habitat, transparence écologique, zone tampon etc.)

Recommandations :

- Susciter des pratiques agroécologiques et de sensibilisation à la préservation de l'environnement.

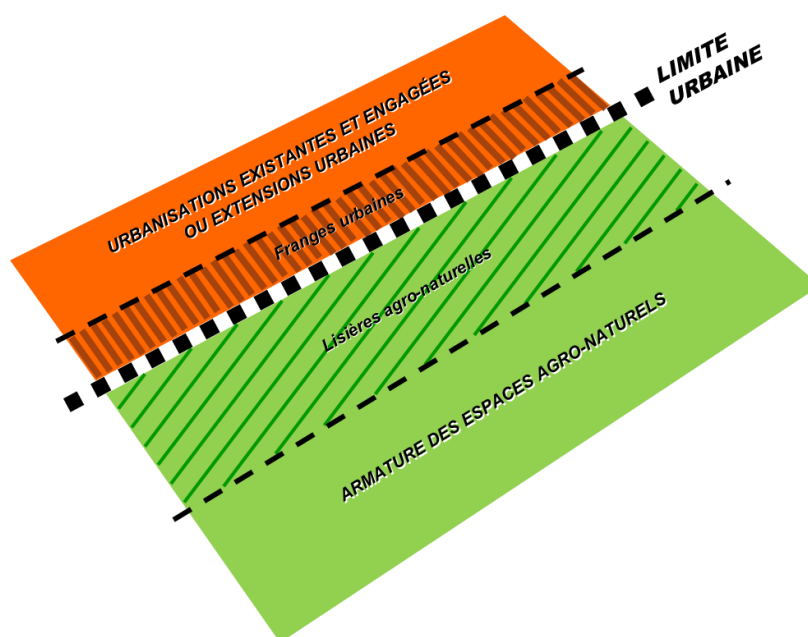


Illustration du principe des limites urbaines et des lisières agro-naturelles

1.1.3 VALORISER LE PAYSAGE NATUREL ET PATRIMONIAL DU LITTORAL AU SEIN DU GRAND PARC METROPOLITAIN

Le littoral constitue l'une des composantes majeures de l'identité paysagère du territoire métropolitain puisqu'il abrite plusieurs grandes entités paysagères : le cordon dunaire, les lagunes et la plaine littorale.

1.1.3.1 Maintenir le grand paysage littoral et ses perspectives identitaires.

Les communes littorales offrent des paysages variés composés de plusieurs unités : les plaines, le massif de la Gardiole et les étangs dans la frange littoral. Elles créent ensemble une qualité singulière de ce territoire perceptible depuis de nombreux points, y compris depuis les infrastructures, qu'il s'agit de protéger et mettre en valeur.

Prescriptions :

Les orientations en faveur du grand paysage littoral sont définies comme suit :

- prendre en compte, préserver et valoriser les perspectives majeures et les plus emblématiques qui s'offrent depuis le rivage ou en co-visibilité avec celui-ci ;
- identifier et préserver la trame boisée existante :
 - pour l'utiliser comme structure de toute composition urbaine ou paysagère dans les extensions urbaines,
 - Pour pérenniser la qualité paysagère des espaces agro-naturels et les espaces urbains existants ;
- révéler et valoriser l'eau, le réseau hydrographique et les ripisylves, qui jouent un rôle hydrographique, paysager ;
- promouvoir des vues sur le grand paysage depuis les différentes infrastructures qui maillent le territoire ;
- Les entrées de ville situées le long des axes majeurs, devront bénéficier d'un traitement paysager spécifique.

Recommandations :

- Pour appréhender l'objectif de valorisation paysagère à différentes échelles, les documents d'urbanisme locaux pourront mettre en œuvre des dispositions permettant :
 - d'identifier les éléments essentiels du grand paysage littoral : perspectives ouvertes sur les étangs, plaines agricoles et vignobles en coteaux, ripisylves des ruisseaux et rivières, éléments de reliefs, éléments patrimoniaux ;
 - d'identifier les lignes de crêtes, lisières urbaines, haies... contribuant aux reliefs et aux panoramas à préserver.

1.1.3.2 Valoriser le paysage naturel patrimonial du littoral

Le paysage du littoral métropolitain n'est pas uniforme mais riche d'une diversité exceptionnelle. Il se découvre successivement depuis le rivage puis les étangs, les prairies et zones humides et les espaces naturels placés plus en profondeur. Chaque milieu est riche d'une identité paysagère, marqué de spécificités auxquels correspondront des objectifs propres.

Les différentes entités spécifiques qui composent la qualité paysagère exceptionnelle des espaces littoraux ; en particulier le cordon littoral, le lido de Villeneuve-lès-Maguelone, les étangs littoraux et les rivages lacustres, les cours d'eau et leur ripisylves, les grandes surfaces de prairies et zones humides doivent être particulièrement préservées et mise en valeur à ce titre.

Les prescriptions au titre de la Loi Littoral relatives à la bande littorale, aux espaces remarquables, aux coupures d'urbanisation, aux parcs et boisement les plus significatifs, participent à la préservation et valorisation du paysage littoral (*renvoi au Défi 1 / partie 4*).

La qualité paysagère des espaces littoraux doit être également assurée par la maîtrise des conditions d'urbanisation des communes littorales en interface avec ceux-ci et en particulier dans les espaces proches du rivage, et par des mesures de nature à éviter le mitage.

Les prescriptions au titre de la Loi Littoral concernant l'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage ainsi que l'extension de l'urbanisation en continuité des agglomérations et villages existants participent à cet objectif (*renvoi au Défi 1 / partie 4*).

1.1.3.3 Garantir l'intégration paysagère des extensions urbaines et des infrastructures

Comme pour l'ensemble des extensions urbaines du territoire, il s'agit de veiller à la qualité de l'insertion paysagère des extensions urbaines des communes littorales qui ne doivent pas en particulier porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains.

Renvoi vers le Défi 1 / partie 4 relative à la partie extension limitée de l'urbanisation (EPR)

Les extensions urbaines inscrites en prolongement des grandes infrastructures linéaires qui traversent la Métropole, dont la commune Littoral de Lattes (autoroutes A9 et A709, CNM) feront l'objet d'une attention particulière en s'appuyant sur une composition urbaine et paysagère pour créer une vitrine urbaine et qualifier ces espaces aujourd'hui dégradés et délaissés (*renvoi vers le Défi 2 / partie 1.*)

1.1.3.4 Résorber et prévenir le mitage des espaces naturels et agricoles.

Un des objectifs majeurs en matière littorale consiste à s'inscrire dans une volonté de résorption du mitage, de la cabanisation « sauvage », qui impactent de façon importante certaines des communes littorales. L'armature agro-naturelle a vocation à ne pas être bâtie.

Le phénomène de cabanisation est générateur de multiples risques : sécurité des personnes, souvent exposées aux risques d'inondation, salubrité et qualité de l'environnement et notamment dégradation des eaux et milieux, déclassement social et précarité liés à cet habitat insalubre.

Prescriptions :

Au titre de l'application de la Loi Littoral, il s'agit de principe d'interdire tout phénomène de cabanisation (toute construction, installation, occupation illicite) dans les espaces agro-naturels des communes littorales. Par ailleurs, la déconstruction de cabane liée à la reconquête des espaces littoraux fera l'objet de mesure de requalification environnementale et paysagère.

Recommandations :

Des actions pourront être mises en œuvre afin de résorber ce phénomène :

- Diagnostiquer de façon précise le phénomène pour bien en mesurer l'étendue, ses moteurs et l'impact induit ;
- Prévenir l'émergence ou l'accroissement du phénomène, en engageant et en menant une campagne de surveillance foncière ou d'interventions actives (acquisitions foncières conventionnement, soutien à la création de regroupement de propriétaires type AFA...), allant jusqu'à la verbalisation (pouvoir de police) ;
- Engager la reconquête de l'espace cabanisé dans les secteurs concernés

1.1.3.5. Gérer l'intégration paysagère du bâti diffus des communes littorales

Au-delà de leur vocation propre, les espaces agricoles et naturels sont ponctués par des bâtiments existants, traditionnels ou plus récents, qui s'inscrivent dans le grand paysage et véhiculent des enjeux multiples et spécifiques : mas traditionnels, bâtiments agricoles, équipements touristiques, centres équestres, équipements d'intérêt général ou collectifs, cabanes de Pérois, habitat individuel diffus existant. L'objectif consiste à prévoir notamment des possibilités d'évolution pour ces bâtiments agricoles ou traditionnels existants, dans la limite des possibilités offertes par la Loi Littoral (*renvoi vers le Défi 1 / partie 4 relative aux dispositions de la Loi Littoral*).

En cohérence avec les dispositions communes relatives à la protection et à la reconquête des composantes agro- naturelles, des paysages et la biodiversité (renvoi vers *Défi 3/ partie 2 relatif à l'attractivité touristique*), dans les espaces agro-naturels des communes littorales, il s'agit de concilier les enjeux liés aux activités économiques et la préservation du caractère patrimonial du bâti existant constitués par les mas et domaines viticoles sans pour autant le figer et en permettant notamment les évolutions adaptées aux modes de vie actuels, à la mise aux normes et la rénovation thermique.

Dans le prolongement des dispositions pour les espaces agro-naturels, une attention particulière est à apporter aux centres équestres, qu'ils soient le support d'activité de sport et loisir ou d'élevage, en permettant les changements de destination ou les extensions limitées du bâti existant, si le projet ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère ou encore la préservation du patrimoine culturel, de même que des constructions nouvelles en continuité des agglomérations et villages existants au sein des lisières agro-naturelles.

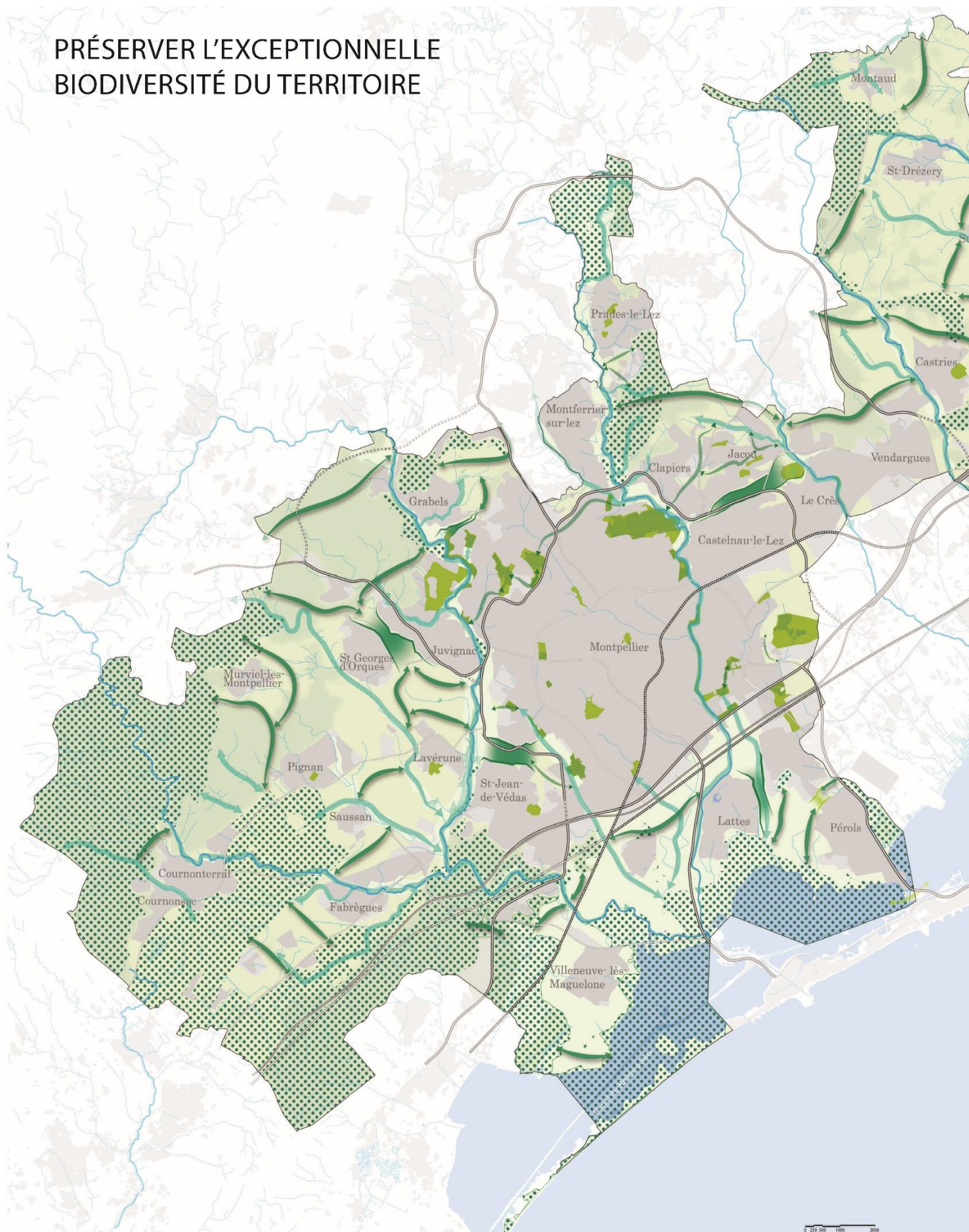
1.2. Préserver l'exceptionnelle biodiversité du territoire

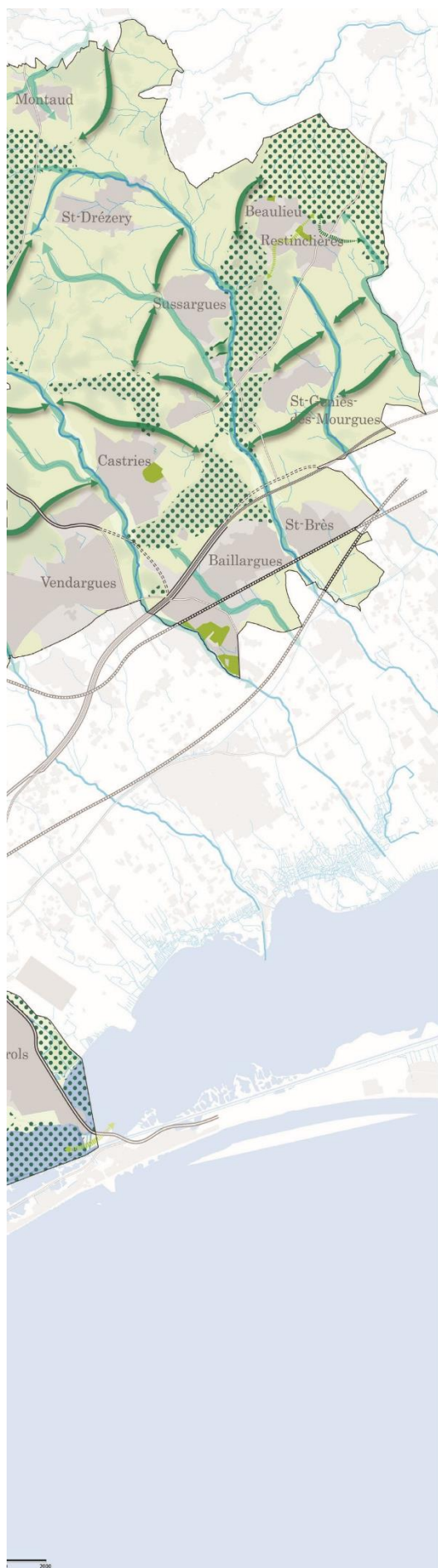
La trame verte et bleue se compose de plusieurs éléments auxquels sont associés des objectifs différenciés qui les hiérarchisent :

- l'armature des espaces agro-naturels, support des :
 - réservoirs de biodiversité,
 - corridors écologiques qui connectent les différents réservoirs ;
- par ailleurs, en milieu urbain, les liaisons écologiques « en pas japonais » assurent une certaine perméabilité au travers des milieux relais ponctuels ;
- enfin, certains corridors écologiques sont à restaurer sur le territoire pour permettre la re-création, le maintien et/ou l'adaptation des déplacements face aux évolutions climatiques, à la fragmentation des habitats naturels...

Plus globalement, il s'agit de capitaliser et développer la connaissance de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques sur l'ensemble du territoire métropolitain, au travers de la mutualisation des études déjà réalisées et du développement d'atlas, outil pertinent pour diffuser largement cette connaissance.

PRÉSERVER L'EXCEPTIONNELLE BIODIVERSITÉ DU TERRITOIRE





-  Réserveur surfacique de biodiversité trame verte -P-
-  Réserveur surfacique de biodiversité trame bleue -P-
-  Réserveur linéaire de biodiversité trame bleue -P-
-  Corridor écologique de principe trame bleue -P-
-  Corridor écologique de principe trame verte -P-
-  Corridor écologique déterminé -P-
-  Corridor écologique déterminé à restaurer -P-
-  Liaison écologique en pas japonais -P-
-  Liaison écologique en pas japonais à restaurer -P-
-  Principaux parcs et espaces de loisirs support de biodiversité -P-
-  Réseau végétal des villes

1.2.1 LA PRESERVATION DE LA BIODIVERSITE DANS L'ARMATURE DES ESPACES AGRICOLES, NATURELS ET FORESTIERS

Définition

L'armature des espaces agricoles, naturels et forestiers constitue la matrice qui rassemble l'ensemble de ces espaces. Elle est le support de déplacements des espèces au sein du territoire, plus ou moins perméable selon l'espèce considérée. Ces espaces sont composés des terroirs agricoles, du patrimoine boisé et des garrigues, ainsi que des milieux littoraux qui structurent le paysage et le réseau écologique du territoire.

Associés au réseau hydrographique, ces milieux sont en effet les principaux supports de déplacement de la faune terrestre entre les grands ensembles fonctionnels du territoire. La fonctionnalité du réseau écologique au sein de cette armature agro-naturelle est finement liée à la fois au niveau de fragmentation de l'espace (infrastructure, zones urbaines...), et à la présence d'éléments structurants au sein des grands espaces agricoles homogènes (haies, murets, bandes enherbées, friches etc...).

Les possibilités de développement des projets s'appliquent sous réserve des contraintes spécifiques aux composantes de la trame verte et bleue.

L'objectif est d'assurer durablement la multifonctionnalité de l'armature des espaces agricoles, naturels et forestiers, notamment au regard de la biodiversité pouvant y être accueillie, mais également pour ses fonctions agricoles (sociales, économiques et alimentaires), récréatives, de gestion des risques d'inondation, de feux de forêts, de captation du carbone...

1.2.2. LES RESERVOIRS DE BIODIVERSITE DE LA TRAME VERTE ET DE LA TRAME BLEUE

Définition

Les **réservoirs de biodiversité** sont « *des espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement en ayant notamment une taille suffisante. Il s'agit des espaces qui abritent des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou qui sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces* ». ⁴

Ils sont composés principalement des milieux aquatiques et humides du littoral, des milieux forestiers et de garrigues et des mosaïques de milieux agricoles. Ils concernent les espaces reconnus, en partie ou entièrement, par un statut de protection, de gestion et/ou d'inventaire, qui témoigne de leur intérêt écologique, mais également d'autres sites dont l'intérêt a été démontré à l'échelle locale (cf. cartographie de la trame verte et bleue). Les réservoirs de la trame verte sont des espaces naturels agricoles ou forestiers.

Sur les trois communes soumises à la loi littoral, les dispositions propres aux réservoirs de biodiversité et aux espaces remarquables du littoral s'appliquent.



Réservoir surfacique de biodiversité trame verte

⁴ Définition des réservoirs de biodiversité du Code de l'Environnement.

Les réservoirs de la trame bleue sont composés :

- des réservoirs surfaciques : les zones humides⁵

Dans les communes soumises à la Loi Littoral, les zones humides sont incluses dans les Espaces Remarquables mais conservent les prescriptions propres aux zones humides.



Réservoir surfacique de biodiversité trame bleue

- des réservoirs linéaires : les lits mineurs des cours d'eau identifiés sur le plan du DOO.



Réservoir linéaire de biodiversité trame bleue

Prescriptions :

Pour les réservoirs de la trame verte :

De manière générale, l'objectif est de protéger les réservoirs de biodiversité afin de garantir au mieux leur intégrité écologique et la pérennité de leur fonctionnalité, cette fonctionnalité devant prévaloir. Les atteintes à la biodiversité doivent donc être évitées, en particulier l'intégrité des milieux naturels et la tranquillité des espèces présentes. De manière exceptionnelle, les constructions, installations, travaux et aménagements peuvent être autorisés dès lors qu'ils respectent les fonctionnalités. Afin de préserver les fonctionnalités écologiques, les effets d'emprise sur les milieux naturels, agricoles et forestiers de ces constructions, installations, travaux et aménagements doivent être très fortement limités, pour assurer une perméabilité et éviter que les usages qui en découlent n'altèrent ces fonctionnalités. La démarche « Eviter Réduire Compenser » sera mise en place, afin de respecter l'objectif de « zéro perte nette de biodiversité » sur le territoire et, en tout état cause, de limiter les effets d'emprise.

La notion de l'« effet d'emprise limité » s'apprécie au regard :

- du rapport entre la superficie totale du projet et celle du réservoir ;
- de la fonctionnalité écologique du réservoir.

A ce titre, cette notion concerne notamment l'extension limitée des bâtiments existants (à vocation résidentielle ou des bâtiments liés à l'exploitation agricole) ; ou des constructions nouvelles présentant une emprise au sol et surface de plancher de faible ampleur.

Toutefois certains autres aménagements et constructions pourront être exceptionnellement et ponctuellement réalisés :

- des projets, travaux, installations d'intérêt général (infrastructures routières, ferroviaire, , équipements liés à l'eau potable ou l'assainissement...), lorsqu'ils ne peuvent pas être évités

⁵ « On entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année » - définition du Code de l'Environnement.

Sur ce territoire, les zones humides comprennent les milieux humides dont les étangs et les lagunes.

au sein de ces espaces, mais dont la réalisation est alors conditionnée à la mise en place de mesures d'évitement, de réduction et de compensation résiduelle adéquates.

Pour les réservoirs de la trame bleue :

Les réservoirs de la trame bleue doivent demeurer inconstructibles, y compris en zone urbaine, afin de prévenir leur destruction par artificialisation dans l'intérêt de préserver leur rôle fonctionnel et leur intérêt pour la biodiversité. Ces objectifs sont poursuivis dans une logique de compatibilité avec le SDAGE et le SAGE Lez Mosson Etangs Palavasiens.

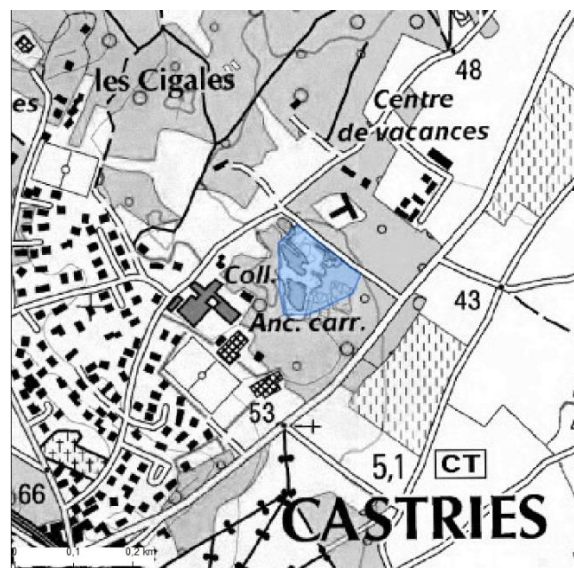
En cas de maintien, à titre exceptionnel, d'artificialisation dans ces réservoirs, la démarche « Eviter Réduire Compenser », développée par le SDAGE Rhône Méditerranée, sera mise en place. Il s'agit pour les porteurs de projets de démontrer l'impossibilité technique et/ou socio-économique du déplacement du projet et de conduire une démarche ERC. Dans les réservoirs de la trame bleue, des exceptions sont identifiées pour :

- Les projets ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique et les projets d'intérêt général sur leur emplacement ailleurs que sur ces espaces est impossible ;
- Les travaux d'entretien courant et de réparation des ouvrages existants ;
- Les aménagements de protection contre des inondations des lieux densément urbanisés avec présence d'enjeux liés à la sécurité des personnes et des biens ;
- Les installations liées aux systèmes d'assainissement ;
- Les ouvrages de franchissement transversaux des cours d'eau ;
- Les projets qui tendent à améliorer la qualité de l'eau et le bon fonctionnement des cours d'eau.

Les zones humides sont cartographiées dans le document graphique du DOO. Quelques zones humides sont positionnées en milieux urbains. Celles-ci sont généralement de faible ampleur mais présentent des enjeux réels. Elles sont localisées dans les cartes ci-dessous, les mêmes prescriptions s'appliquent à ces espaces.



Lattes / Maurin



Castries / Anciennes Carrières



Fabrègues / Templiers



Montpellier / Mosson-Rieutor



Montpellier / GaroSud - Combemale

Localisation des Zones Humides dans les secteurs urbains

Sources :

SAGE Lez-Mosson Etangs Palavasiens (2014) et
SRCE Languedoc-Roussillon (2014)

1.2.3. LES CORRIDORS ECOLOGIQUES DE LA TRAME VERTE ET DE LA TRAME BLEUE

Définition

Les **corridors écologiques** assurent les connexions entre les réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Ce sont les voies de déplacement de la faune et de la flore, pouvant être linéaires (haies, chemins, ripisylves, cours d'eau), en pas japonais (espaces relais discontinus), ou une matrice paysagère ou agricole.

En fonction du contexte et de la pression urbaine exercée, plusieurs types de corridors écologiques ont été définis dans la trame verte et bleue du territoire :

- **Les corridors écologiques de principe :**



Corridor écologique de principe trame verte

Il s'agit des continuités écologiques fonctionnelles qui permettent de connecter les principaux réservoirs de biodiversité du territoire entre eux. Ces continuités écologiques sont identifiées au droit de l'armature des espaces naturels, agricoles et forestiers du territoire, support de biodiversité et favorable aux déplacements des espèces. Il s'agit de continuités de principe, ne définissant pas les axes précis de déplacements de la faune, ceux-ci étant réalisés de manière diffuse, en l'absence d'obstacles, au sein de l'armature des espaces naturels et agricoles.

- **Les corridors écologiques déterminés :**



Corridor écologique déterminé

Ils correspondent aux espaces contraints par des zones non favorables au déplacement de la faune (zones urbaines, infrastructures, etc..) et permettant de connecter de manière fonctionnelle des réservoirs de biodiversité ou de maintenir les capacités de déplacement des espèces au sein de l'armature des espaces naturels, agricoles et forestiers. Ces corridors écologiques identifient les espaces nécessaires au déplacement de la faune et la flore au sein d'un système contraint.

- **Les liaisons écologiques en pas japonais :**



Liaison écologique en pas japonais

Il s'agit de continuités écologiques discontinues, ponctuées d'espaces favorables au déplacement des espèces. Ces liaisons écologiques sont essentiellement identifiées au sein des zones urbanisées, où les pressions, qui s'exercent sur les milieux et les capacités de déplacement des espèces, sont fortes.

L'objectif est d'assurer la fonctionnalité des corridors écologiques, qui permettent de garantir les principales connexions entre les grandes entités agro-naturelles du territoire. En ce sens, la représentation graphique de ces corridors exprime ces fonctionnalités (à l'échelle du 25 000ème) dont le tracé devra être précisé par les documents d'urbanisme locaux.

Prescriptions

Les prescriptions sont différentes selon les 3 types de corridors écologiques :

- **Les corridors écologiques de la trame verte :**

L'objectif recherché est d'assurer la perméabilité des espaces composant ces corridors écologiques. La recherche d'un maillage entre les différents réservoirs de biodiversité, par des espaces libres d'obstacles suffisamment importants, constitue le principe fondamental. Pour cela, les effets d'emprise sont limités au sein de ces espaces qui, de toute façon, prennent place au sein de l'armature des espaces naturels et agricoles et donc en dehors des extensions urbaines.

Au sein de ces espaces, des milieux naturels de qualité ou des structures naturelles plus ordinaires participant aux corridors écologiques (haies, vergers, boisements, ripisylves,...) sont à préserver. Les coupures artificielles (de type grillage, murs et murets, routes, ...) constituant des obstacles pour le déplacement des espèces doivent être limitées.

- Pour les corridors écologiques de principe, cet objectif implique de préserver une largeur suffisante en fonction de la nature des milieux concernés, des besoins de déplacement des espèces et des contraintes locales préexistantes. Afin d'assurer le maintien des fonctionnalités écologiques, une largeur de 250 m minimum est préconisée.
- Pour les corridors écologiques déterminés, cet objectif de préservation couvre l'ensemble de l'espace identifié dans le plan DOO.

Ces espaces, qui marquent très souvent la séparation entre deux villes ou villages, assurent également un rôle de coupure paysagère à préserver. (*Renvoi aux orientations paysages 1.1.2.1*)

- **Les corridors écologiques de principe trame bleue :**



Corridor écologique de principe trame bleue

L'objectif est de préserver des espaces tampons de part et d'autre des cours d'eau afin d'assurer les déplacements linéaires de la faune le long ceux-ci. Les espaces inondables en zone agricole ou naturelle, y compris les Zones d'Expansion de Crues, participent également au maintien de ces espaces tampons qui permettent le bon fonctionnement hydrauliques et écologiques, en protégeant de l'urbanisation certaines rives des cours d'eau.

Il est ainsi nécessaire de prévoir le maintien d'un espace non artificialisé de part et d'autre des cours d'eau correspondant à l'espace minimum de bon fonctionnement des cours d'eau défini par le SDAGE et les différentes structures de gestion des eaux – excepté pour les cours d'eau ayant fait l'objet d'un recalibrage important ou d'un endiguement (digues classées uniquement). Ces espaces assurent la perméabilité des milieux, la libre circulation de la faune et la divagation naturelle des rivières, participent au bon état écologique des cours d'eau (renvoi vers le *Défi 1 / Partie 3.1.1.3. Préserver les cours d'eau, leur espace minimum de bon fonctionnement, les zones humides et leurs espaces de fonctionnalité*).

Cette prescription n'interdit pas l'usage agricole ou récréatif de ces espaces, en respectant les enjeux liés aux fonctionnalités écologiques.

Le cas échéant, si des ripisylves longent les cours d'eau, elles constituent un support de biodiversité au sein des corridors écologiques de la trame bleue. A ce titre elles sont protégées pour leur rôle fondamental dans les continuités écologiques.

- **Les liaisons écologiques en pas japonais :**



Liaison écologique en pas japonais

L'objectif est de maintenir, au sein des espaces urbanisés concernés par ces liaisons, certains éléments naturels (parcs, alignements d'arbres, bassins, fossés, ...) permettant d'assurer une relative continuité écologique, notamment pour les espèces aériennes (oiseaux, insectes, chauves-souris), pouvant faire abstraction des petits obstacles terrestres. Au sein des sites d'extension urbaine, l'objectif est de respecter et structurer une continuité écologique à l'occasion de la conception du projet d'aménagement.

- **Le corridor écologique déterminé et les liaisons écologiques en pas japonais à restaurer :**



Corridor écologique déterminé à restaurer



Liaison écologique en pas japonais à restaurer

L'objectif est de permettre la mise en œuvre de travaux, installations ou d'aménagements visant à restaurer les continuités écologiques. Cet objectif peut impliquer la création d'éléments naturels nécessaires au renforcement ou à la remise en bon état des fonctionnalités écologiques (site de Fenouillet par exemple).

1.2.4. ANTICIPER LA COMPENSATION AFIN DE TENDRE VERS L'OBJECTIF DE ZERO PERTE NETTE DE BIODIVERSITE

L'étape « Eviter » de la Séquence « Eviter-Réduire-Compenser » constitue le socle fondateur du projet de territoire, assumé en grande partie par le SCoT.

A l'échelle de la planification, l'anticipation de la compensation doit venir renforcer la trame verte et bleue du territoire et apporter une plus-value écologique, en ciblant par exemple des espaces qui feront l'objet d'une gestion favorable à la biodiversité ainsi que des espaces dégradés dont le milieu doit être restauré ou consolidé (identification de réservoirs de biodiversité complémentaires ou supplémentaires...). Ainsi, un gain écologique global est recherché.

Par la suite, en phase opérationnelle, la prise en compte de la biodiversité à une échelle de connaissance plus précise, notamment dans le cadre de la programmation, de la mise en œuvre et de la gestion de projets d'aménagement, d'infrastructure et d'équipements, peut nécessiter le recours à des mesures compensatoires lorsque leurs effets ne peuvent être complètement évités ou réduits.

Dans ce cadre, des dispositions pour la compensation résiduelle des opérations futures sont édifiées en principes, afin que les mesures compensatoires, éventuellement nécessaires, participent effectivement et le plus activement possible à la restauration et au maintien sur le long terme de la biodiversité sur le territoire conformément aux dispositions réglementaires (loi biodiversité) fondées sur l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire de gain de biodiversité. Ainsi, des principes, notamment de localisation potentielle ou préférentielle de mesures compensatoires sont énoncés.

A l'échelle des projets, afin de rendre plus efficace la compensation écologique, la Métropole apparaît comme étant l'échelon à privilégier pour assurer l'animation et la coordination de la gestion des compensations sur son territoire, lui permettant ainsi de jouer un rôle d'impulsion, de mise en cohérence et d'animation sur la base des objectifs du SCoT, avec l'ensemble des acteurs concernés, et de s'assurer de la maîtrise du marché foncier des « compensations ».

Ainsi, l'objectif est d'activer la trame verte et bleue notamment en promouvant la restauration des espaces dégradés des réservoirs et des corridors, dans une vision qui dépasse la séquence ERC ou, autrement dit, qui la prolonge afin d'en faire une séquence ERCD : « Eviter-Réduire-Compenser-Déployer ».

Prescriptions :

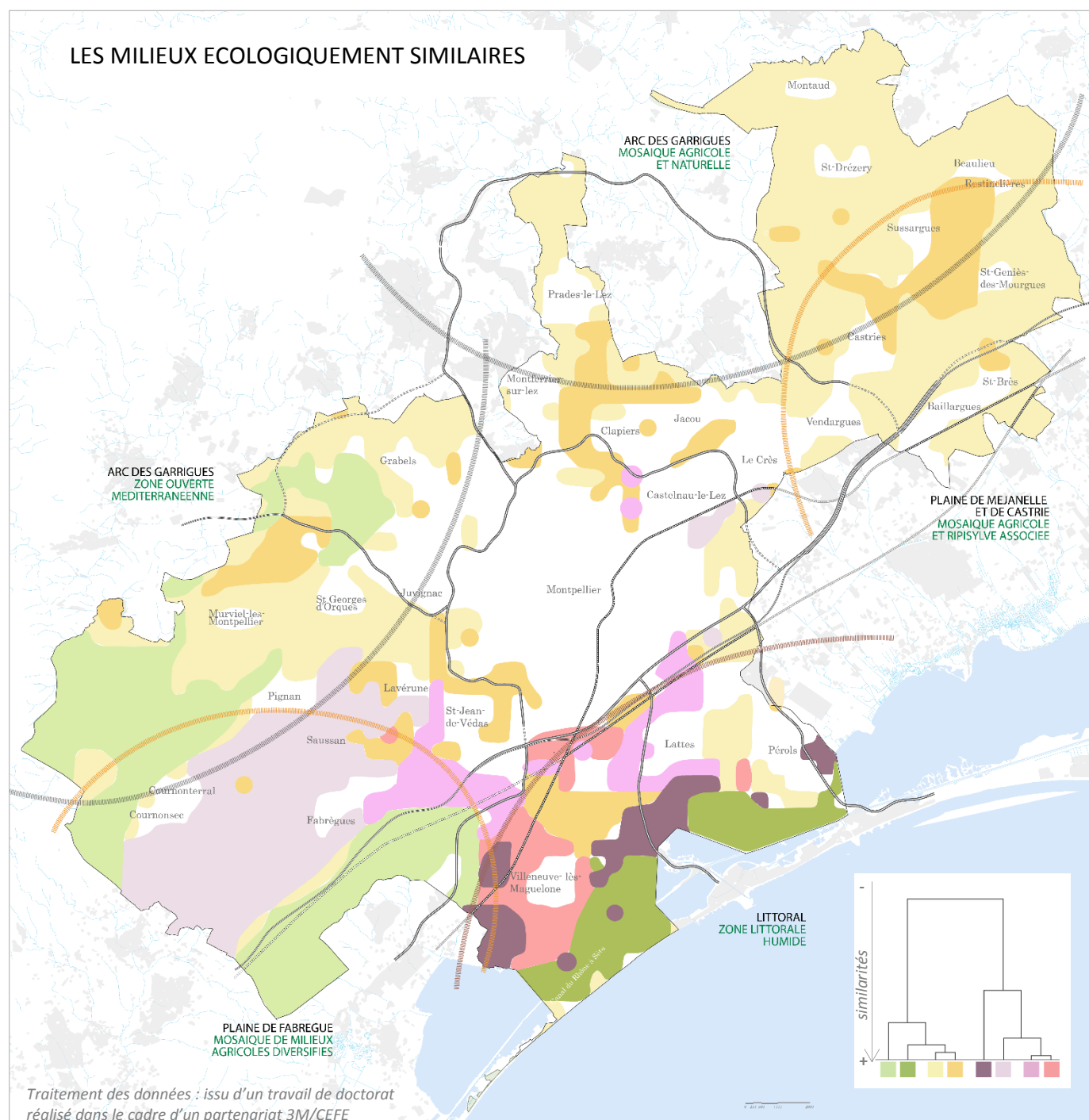
Les dispositions des réservoirs de biodiversité s'appliquent à l'ensemble des parcelles dès lors qu'elles sont identifiées en tant que support de compensation.

Recommandations :

- mener les actions de compensation et de restauration écologique à proximité et en renforcement des éléments de la trame verte et bleue : dans et à proximité immédiate des réservoirs de biodiversité ou des corridors, au sein d'espaces écologiquement dégradés. L'association de manière complétive, de mesures compensatoires en lien avec la trame verte et bleue, assurera ainsi la mise en place d'espaces gérés de plus en plus vastes, où la biodiversité est susceptible de se développer de manière importante. Ces actions pourront par exemple prendre la forme de mesures de restauration de fonctionnalités écologiques dégradées au sein des corridors déterminés (exemple de restauration de continuités écologiques lors de la réalisation du COM dans le corridor déterminé entre Montpellier et Saint-Jean de Védas) ;
- compenser en milieux écologiquement similaires aux milieux impactés, de manière privilégiée à proximité, notamment au niveau d'une même masse d'eau ou à défaut sur le même bassin versant. Des stratégies de compensations peuvent ainsi être adaptées aux grands ensembles identifiés sur le territoire de la Métropole :
 - au sein même des éléments de la trame verte et bleue, en caractérisant plus finement des espaces les plus dégradés à restaurer et en proposant des mesures de gestion adaptées à leur restauration ;

- en zones ouvertes méditerranéennes, avec des actions de compensations envisageables comme la réouverture et le maintien de zones de pelouses sèches et de garrigues basses grâce au pastoralisme (exemple de l'AFA Lauze Madeleine existante), le renforcement de populations d'espèces remarquables...
- dans la plaine ouest, en mosaïque de milieux agricoles diversifiés, avec des actions de lutte contre l'« enfrichement » des parcelles, de restauration de murets en pierre sèche, d'adaptation des pratiques agricoles au regard des besoins des espèces impactées, du maintien d'une mosaïque fine de milieux agricoles diversifiés (vignes / cultures annuelles / petits bosqués / friches) ...
- au sein de la mosaïque agricole et naturelle du nord-est du territoire, avec par exemple le maintien d'une mosaïque fine principalement de milieux ouverts associés au pastoralisme, la création et/ou la re-crédation d'habitats pour l'avifaune et la petite faune terrestre, des actions de régulation des populations d'espèces défavorables à la biodiversité méditerranéenne...
- en zone humide, avec l'appui des partenaires sur le territoire, ces actions seront menées dans une logique de compatibilité avec le SDAGE et le SAGE Lez Mosson Etangs Palavasiens.

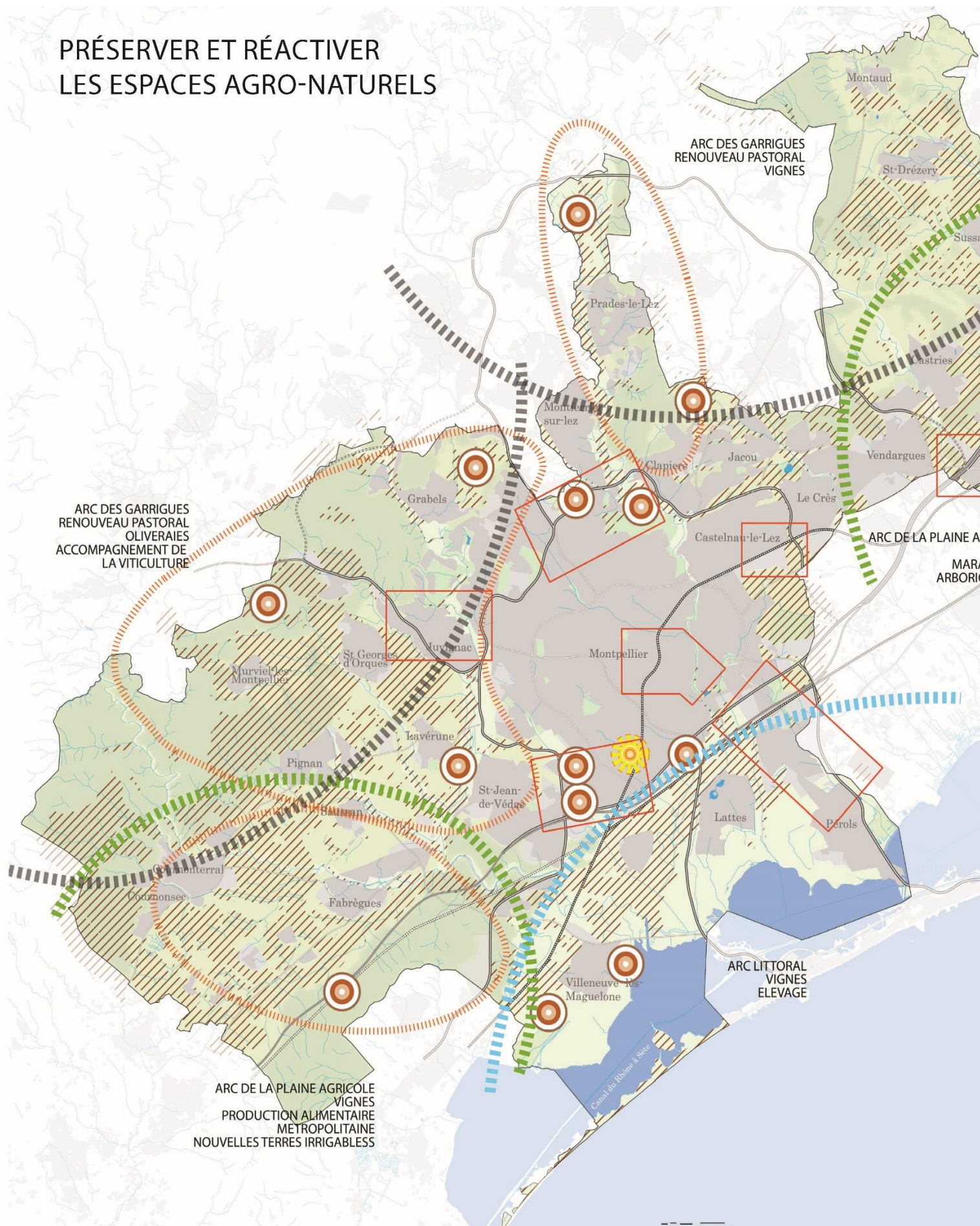
Carte illustrative identifiant les milieux écologiquement similaires, réalisée sur la base de données de présence d'espèces (faune/flore).

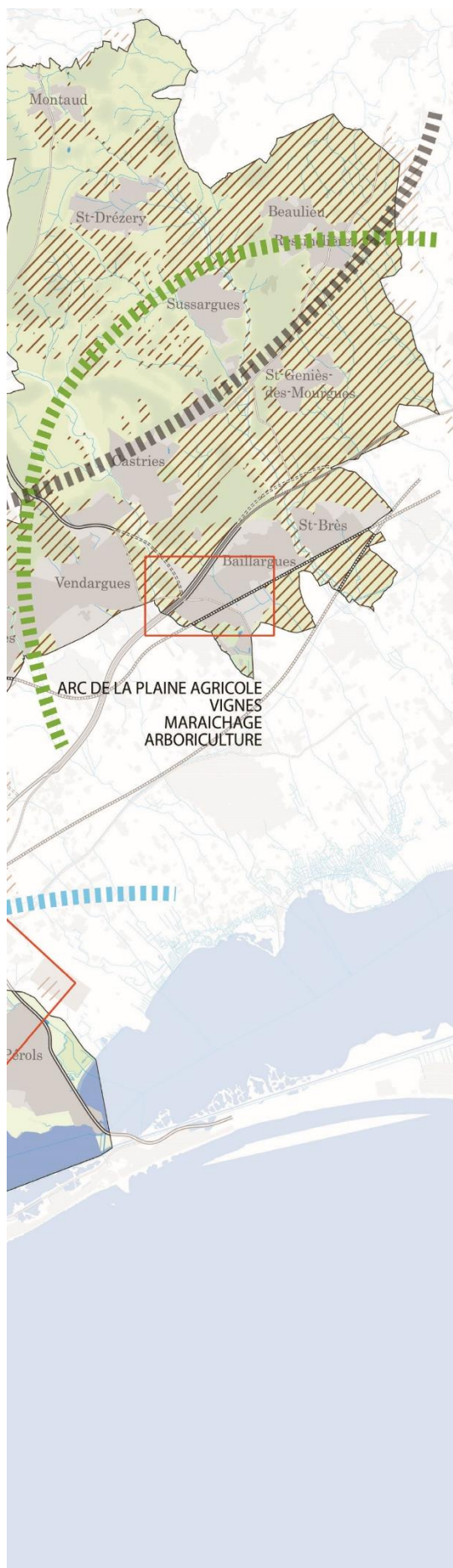


1.3. Préserver et réactiver les espaces agro-naturels, socle d'un système agroécologique et alimentaire territorial durable

Les politiques d'urbanisme et d'aménagement doivent contribuer à assurer les conditions de viabilité et de développement des activités agricoles dans leur multiplicité, dans une perspective agroécologique et alimentaire. Elles doivent veiller à la prise en compte du fonctionnement des exploitations agricoles dans l'organisation du territoire (déplacement, stockage, distribution), afin de conforter l'appareil de production de l'amont à l'aval.

PRÉSERVER ET RÉACTIVER LES ESPACES AGRO-NATURELS





Valoriser la diversité et les potentiels des sols agricoles

 Terres à forte valeur agricole
(AOP/IP, irrigation, potentiel global des sols fort à très fort) -P-

 Les arcs du territoire,
des vocations agricoles différenciées -R-

Répondre aux besoins de la filière agricole et alimentaire

 Le MIN, pilier constitutif d'un pôle de l'Alimentation
Méditerranéenne Durable -P-

 Les portes métropolitaines, un rôle clé dans le réseau
de promotion et de commercialisation -R-

Déployer la politique agroécologique et alimentaire

 Espaces supports de déploiement de la politique
agricole et alimentaire -P-

 Grands domaines supports potentiels de fermes
ressources -R-

 Secteurs privilégiés d'action et d'animation foncière -R-

NB. : Carte illustrative identifiant plusieurs grands domaines dont toute ou partie de leur emprise, bâtie ou non, est un support potentiel de projets de type fermes ressources. Cet inventaire est indicatif.

1.3.1 RECONNAITRE ET VALORISER LA DIVERSITE ET LES POTENTIELS DES SOLS AGRICOLES DU TERRITOIRE POUR MIEUX LES PROTEGER

La sensibilité plurielle des terres agricoles est reconnue sur l'espace métropolitain. Elle s'articule entre trois arcs : celui des garrigues, celui de la plaine agricole et urbaine et celui du littoral. La qualité des sols, leur niveau d'irrigation, leur vulnérabilité face aux aléas climatiques, leur éventuelle labellisation, la biodiversité qu'ils accueillent sont autant d'éléments qui contribuent à la multiplicité des espaces agro-naturels avec des enjeux propres à chacun. Ces caractéristiques permettent de déployer une politique agroécologique et alimentaire sur l'ensemble de territoire en l'adaptant aux potentialités de cette mosaïque.

1.3.1.1 - Espace de déploiement de la politique agroécologique

Définition :

Ces espaces regroupent l'ensemble des terres qui constituent un support pour la consolidation du tissu agricole existant et le déploiement de l'agriculture dans une perspective nourricière. Ces espaces agro-naturels intègrent notamment les terres à forte valeur agricole ou les terres à forte sensibilité agri-environnementale définis ci-après. Il s'agit ainsi de redonner de la valeur aux terres vis-à-vis de l'activité agricole.

Prescriptions :

Plusieurs orientations sont définies pour activer le déploiement de la politique agroécologique :

- préserver et conforter la vocation agricole des espaces identifiés au plan DOO en assurant la pérennité de la fonction et de l'usage agricole à travers la définition durable des limites entre les espaces urbains et les espaces agro-naturels ;
- en outre, intégrer, dans les Extensions Urbaines de Meyrargues au sud de Vendargues et de la Plaine du Colombier au sud de Baillargues, respectivement 10 et 15 ha dédiés à des activités agricoles, étant précisé que ces surfaces n'intègrent pas les zones tampons ;
- permettre au tissu des exploitations en place de se consolider et de se pérenniser ;
- soutenir, impulser et accompagner le déploiement des projets de fermes nourricières (reprise / installation) ;
- permettre et encourager le développement des projets notamment à des fins de recherche, d'expérimentation ;
- préserver la valeur paysagère des espaces naturels et agricoles.

Recommandations :

- contribuer à la compensation écologique quand elle est compatible avec l'activité agricole ;

- mettre en place une animation, de veille et de suivi d'actions de réimplantations et de remobilisation de secteurs en friche (animation foncière à travers des AFA par exemple) ;
- engager une action de communication / sensibilisation / mobilisation vers les propriétaires de foncier non bâti visant à remettre dans le circuit agricole le foncier « inerte » avec les parties prenantes agricoles ;
- accompagner les agriculteurs vers des pratiques agroécologiques et alimentaires ;
- en cohérence avec les orientations relatives à la protection de la ressource en eau :
 - intégrer des mesures participant à la transition agroécologique du territoire pour limiter la consommation en eau ;
 - développer selon leur localisation, des types de cultures et des process culturels économes en eau ;
 - identifier des espaces tests pour permettre les expérimentations (*renvoi Défi 1 / Partie 3.1*) ;
- identifier et activer le foncier public en s'inscrivant dans une démarche d'impulsion et d'accompagnement de la transition agroécologique et alimentaire (par exemple cultures nourricières pérennes, à haute valeur qualitative, installations expérimentales telles que agrivoltaïque, agroforesterie, pratiques culturelles favorisant le stockage de carbone...) ;
- de manière temporaire, les réserves foncières dédiées aux extensions urbaines seront prioritairement affectées, lorsque cela est possible, à une activité agricole (par exemple culture annuelle en agriculture biologique de type céréales ou luzerne, visant le marché local).

1.3.1.2. - Les terres à forte valeur agricole :

 Terres à forte valeur agricole
(AOP/IP, irrigation, potentiel global des sols fort à très fort)

Définition : La valeur agricole particulière de ces espaces se définit par plusieurs critères :

- leur potentiel de desserte par les réseaux d'irrigation ;
- leur identification comme terre à haute valeur agronomique car leur potentiel agricole global, qui permet d'appréhender les capacités de diversification d'un sol, est identifié comme fort à très fort par l'outil de Gestion Dynamique des Potentialités Agricoles élaboré par l'Association Climatique de l'Hérault en partenariat avec l'INRA, la Chambre d'Agriculture et le Conseil Départemental ;
- leur classification en Appellation d'Origine Protégée.

La carte identifie les terres de haute valeur agricole à l'échelle du SCoT à partir des données actuelles.

Prescriptions :

En complément des orientations du point précédent (1.3.1.1), pour les terres à forte valeur agricole situées dans les espaces agro-naturels, il s'agit d'intégrer :

- de manière systématique l'impact sur les terres irrigables de tout projet de constructions, d'aménagement, et d'infrastructures et prévoir des mesures d'évitement (prioritairement), de

réduction et de compensation le cas échéant (renvoi vers la partie 1.3.3 relative à la compensation);

- de manière systématique l'impact sur les terres à haute valeur agronomique de tout projet de constructions, d'aménagement, et d'infrastructures et prévoir des mesures d'évitement (prioritairement), de réduction et de compensation le cas échéant (renvoi vers la partie 1.3.3 relative à la compensation) ;
- la valeur paysagère particulière des espaces d'AOP pour les projets de constructions, installation, ouvrage, d'aménagement et d'infrastructures notamment la covisibilité des projets avec les espaces en AOP.

Recommandations :

- identifier finement sur ces secteurs, les espaces en friche pour réimplanter une activité agricole, en particulier dans les terres nouvellement irrigables de la Plaine Ouest ;
- mettre en œuvre, en lien avec les acteurs concernés des programmes d'action foncière (veille foncière spécifique, schéma d'intervention foncière) ;
- développer, en partenariats avec les acteurs du territoire (professionnels, chercheurs, mais aussi citoyens) une connaissance fine, partagée des potentialités des sols de chaque commune de la Métropole. Cet outil de connaissance à construire constituera un indicateur de suivi de l'évaluation du projet ;
- sur la base des premières expériences, construire une ingénierie d'aménagement agricole adaptée aux caractéristiques du territoire, associant l'ensemble des compétences présentes.

1.3.1.3 – Les terres à forte sensibilité environnementale

Définition :

Ces espaces agro-naturels sont concernés par des enjeux environnementaux dont les usages agricoles peuvent assurer une bonne gestion efficiente et durable. Ils sont définis par des caractéristiques qui sont abordées dans d'autres parties du DOO, à ce titre, les orientations propres à chacun de ses caractéristiques s'appliqueront :

- leur inclusion dans des secteurs de risques naturels (inondations, feux de forêt) (renvoi vers le Défi 1 / partie 2) ;
- ou leur juxtaposition avec des périmètres d'aire d'alimentation de captage et espaces de fonctionnalité des zones humides (renvoi vers le Défi 1 / partie 3) ;
- ou leur intégration à des espaces de protection de la biodiversité (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques) (renvoi vers le Défi 1 / partie 1.2).

Recommandations :

Au sein de ces espaces, les usages agricoles doivent être préservés et encouragés à plusieurs titres :

- mettre en œuvre une action foncière renforcée pour prendre en compte les enjeux environnementaux et limiter les impacts sur ceux-ci ;

- combiner les actions favorables à la gestion des risques et l'occupation agricole en fonction des arcs du territoire :
 - pour l'arc des Garrigues, accueillir préférentiellement des bâtiments destinés à l'élevage (hangars, hébergement, parcours) pour promouvoir cette activité favorable au maintien de coupe feu ;
 - pour l'arc de la plaine urbaine et agricole, soumise aux inondations et à l'effet « îlot de chaleur urbain » dans ses parties artificialisées, la mosaïque agricole doit être préservée pour contribuer à diminuer les risques en milieu urbain dense (infiltration des eaux pluviales). Pour ces espaces, il s'agit d'identifier les haies d'alignement, bocage et cours d'eau qui participe à des micro ilots de fraîcheur.
 - dans les Vallées et le Littoral, mais aussi plus largement dans l'ensemble du territoire, les activités agricoles sont appelées à mettre en œuvre des pratiques favorisant la perméabilité des sols, évitant les retenues. Les actions favorables à l'épuration des eaux de ruissellement sont encouragées. (cohérence avec SDAGE / SAGE / PPRI) ;
- développer des actions d'animation pour favoriser les pratiques contractuelles agrienvironnementales avec le monde agricole.

1.3.2 REPONDRE AUX BESOINS DE L'APPAREIL DE PRODUCTION NECESSAIRE A LA FILIERE AGRICOLE ET ALIMENTAIRE

Le projet agroécologique et alimentaire affiche clairement la volonté d'intégrer l'agriculture dans la dynamique d'une économie productive du territoire et pour cela de soutenir et accompagner la filière agricole sur l'ensemble de la chaîne de valeur englobant notamment l'ensemble des services à l'agriculture, la recherche, l'innovation, qu'il s'agisse de production, de transformation et de distribution.

Ce développement de l'appareil de production s'appuie à la fois sur les possibilités générales d'activité, de constructions et d'aménagement admises au sein des espaces agro-naturels et sur l'ensemble des fonctions de transformation, distribution et commercialisation accueillis dans les espaces urbains.

Le développement de l'appareil de production implique de conforter les outils et équipements concourant aux différents stades de la chaîne de production.

Prescriptions :

- Les constructions et installations qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation agricole mais qui participent à la chaîne de production agroalimentaire seront localisées prioritairement dans les différentes polarités économiques et pourront être admises de manière exceptionnelle dans les espaces agro-naturels sous réserve d'assurer leur insertion dans l'environnement et leur compatibilité avec le maintien du caractère naturel, agricole ou forestier de la zone.
Renvoi vers le Défi 3 / partie 2 / créer du foncier économique
- Le MIN doit être conforté et requalifié dans son rôle clé pour les débouchés qu'il offre aux productions locales et être un des piliers constitutifs d'un « pôle de l'Alimentation Méditerranéenne Durable » qui participe à la transition agro-écologique et à la souveraineté alimentaire du territoire ;

Renvoi vers le Défi 2 / Partie 3 / logistique urbaine

- Un archipel de relais locaux est à constituer pour développer la promotion et la commercialisation des circuits courts des productions locales au plus près de la population ; parmi ces lieux, les Portes Métropolitaines sont appelées à jouer un rôle clef dans la constitution de ce réseau de promotion et commercialisation.

Renvoi vers le Défi 2 / les Portes + Défi 3 / armature commerciale

Recommandation :

De manière complémentaire, il y a lieu de soutenir les démarches de création et de développement des coopératives et de circuits courts à travers par exemple la réalisation d'équipement mutualisé.

1.3.3. PRENDRE EN COMPTE LES IMPACTS DE L'URBANISATION SUR L'ECONOMIE AGRICOLE, LES EVITER, OU COMPENSER PAR LA PARTICIPATION AU DEPLOIEMENT DE LA POLITIQUE AGROECOLOGIQUE ET ALIMENTAIRE

Les projets d'installation, ouvrages, travaux et aménagement devront prendre en compte de manière globale les impacts sur les structures agricoles. Notamment, les lisières agro-naturelles et les limites urbaines, « zones d'interfaces » font l'objet d'une attention spécifique. Dans le cas où des impacts sont constatés, des mesures pour Eviter, Réduire, à défaut Compenser devront être réalisées (séquence ERC), dans l'objectif de participer au Déploiement de la politique agroécologique et alimentaire sur le territoire métropolitain. Autrement dit, la mise en œuvre de la séquence ERC doit s'intégrer à la réactivation et au Déploiement de l'agriculture sur le territoire dans une perspective agroécologique et de souveraineté alimentaire. C'est la séquence ERCD : « Eviter-Réduire-Compenser-Déployer » en la matière.

Prescriptions pour mettre en place des mesures de compensation agricole en phase opérationnelle :

Au-delà des orientations visant à pérenniser le « socle » agronaturel du développement de l'appareil de production agricole, les orientations définies ci après visent à anticiper la stratégie de définition et de mise en œuvre des mesures de compensation agricole. Celles-ci seront à définir et partager avec les acteurs.

- Prendre en compte les besoins alimentaires au sein des futurs quartiers qu'ils soient résidentiel, d'activité ou mixtes et les modalités envisagées afin de définir les moyens pour y répondre à l'extérieur ou au sein du secteur de projet ;
- Prendre en compte les différents réseaux liés aux exploitations agricoles (desserte, irrigation,...) et définir les modalités de leur remise en état en cas d'interception par les projets d'extension ou d'aménagement d'infrastructure ;
- Rechercher la compensation des projets dont les impacts n'auront pu être évités en participant à des politiques de réactivation des friches agricoles prioritairement dans les nouveaux secteurs irrigables.

Recommandation :

- Prendre en compte la structure foncière et promouvoir, dans le socle des espaces agro-naturels des opérations de reconquête agricole par le biais de moyens d'animation et de gestion.

- Développer en partenariats avec les acteurs du territoire des outils de gestion et d'animation comme les Associations Foncières Autorisées (AFA), les Associations Syndicales Autorisées (ASA)....

1.4. Conserver et accroître le réseau végétal des villes

Les parcs, alignements d'arbres et espaces de loisirs assurent en ville plusieurs fonctions qu'il s'agit de mettre en synergie, et particulièrement :

- leurs services de régulation qui permettent de limiter les excès engendrés par l'activité urbaine : pollution de l'air, réchauffement climatique notamment ;
- leurs services d'approvisionnement : en eau, mais aussi alimentaire ;
- leurs intérêts paysagers ;
- leurs services à caractère social, éducatif, récréatif.

Prescriptions :

- renforcer la trame végétale à travers la végétalisation des espaces publics (parcs, allées plantées, alignements d'arbres...) et la végétalisation des bâtiments publics mais également la protection et la promotion de la végétalisation des espaces privés, y compris de la construction neuve et de la réhabilitation ;
- appuyer la trame végétale sur les éléments hydrographiques et hydrauliques présents sur le territoire, notamment les cours d'eau et milieux humides.

1.4.1 MAINTENIR LES PRINCIPAUX PARCS ET ESPACES DE LOISIRS

Principaux parcs et espaces de loisirs

Les parcs et jardins significatifs incluent des grands domaines, golfs, châteaux et mas viticoles.

Au sein de ceux-ci, les projets de valorisation contemporaine pourront se développer à travers en particulier, la réutilisation des bâtiments existants (requalification, changements de destination) et des constructions nouvelles, dans le respect de la valeur patrimoniale, paysagère et historique des sites.

1.4.2 PRÉSERVER LA FONCTION DE REFUGE POUR LA BIODIVERSITÉ

Principaux parcs et espaces de loisirs support de biodiversité

L'objectif est de préserver un réseau de parcs et espaces de loisirs support de biodiversité. Ainsi, au-delà des enjeux spécifiques à la biodiversité développés au sein de la trame verte et bleue, l'objectif

est de contribuer à renforcer la biodiversité en milieu urbain en confortant des coulées et les grandes continuités vertes ainsi que la trame végétale.

Prescriptions :

- pérenniser leur vocation naturelle, support de biodiversité et d'accueil du public, en particulier dans le cadre des éventuels aménagements poursuivant cet objectif.
- favoriser le développement de l'interconnexion entre les différentes composantes de la trame verte et bleue, les espaces naturels et agricoles limitrophes des sites urbains et le maillage vert urbain. Ces interconnexions peuvent être privilégiées par le maintien voire le renforcement à programmer des grandes pénétrantes vertes et bleues en milieu urbain (*renvoi vers les liaisons en pas japonais Défi 1 / partie 2 : TVB*) ;

Recommandations :

- augmenter, autant que possible, la diversité de l'écosystème en confortant la présence végétale pour que cette dernière joue un rôle dans l'équilibre écologique avec la constitution de réservoirs de nature en plein cœur des espaces bâtis contribuant au renforcement de la biodiversité en ville.

Ces orientations s'appliquent pour les parcs existants et les nouveaux parcs et espaces de loisirs du territoire, notamment lors d'opération de renouvellement urbain.

1.4.3. JARDINER LA VILLE ET LE TERRITOIRE

L'importance des jardins urbains (sous toutes leurs formes : collectives, partagées, familiales, pédagogiques...) dans le processus de densification de la ville, est facteur de cohésion sociale, de lutte contre les ruissellements hydrauliques urbains, de sensibilisation et de pédagogie à la préservation de l'environnement, de production alimentaire, ainsi que de contribution au confort urbain, notamment estival et d'amélioration de la perception de l'espace urbain. Il s'agit de (re) développer cette pratique au plus proche des quartiers les plus urbains. (*Renvoi vers les lisières Défi 1 / Partie.1.2*)

Prescriptions :

Dans cette optique, il s'agit de :

- permettre des pratiques adaptées (lorsqu'elles sont compatibles avec les objectifs de protection) au sein des espaces de nature en ville ;
- identifier et préserver les espaces de « jardinage urbains » (reliquat cultivé, champs urbain, alignements d'arbres...) ;
- encourager le développement de plantations « nourricières » comme les plantations de végétaux nourriciers et arbres fruitiers.

Recommandations

- promouvoir la réalisation de toitures végétalisées pouvant être cultivées sur les bâtiments importants ;
- Intégrer l'agriculture en ville dans les opérations d'aménagement, quand elles le permettent ;
- Soutenir et développer les initiatives citoyennes de développement d'espaces de jardins urbains dans un cadre maîtrisé par les collectivités concernées en lien avec les dispositifs de quartier et de la politiques de la ville ;
- Mettre en place une plateforme collaborative des initiatives locales en matière d'alimentation et d'agroécologie.

1.5 Activer et déployer la multifonctionnalité des espaces agro-naturels

L'objectif est de valoriser l'armature des espaces agricoles, naturels et forestiers dans ses fonctions de production de ressources alimentaires notamment, mais également pour ses fonctions récréatives et éducatives. Pour cela, différents aménagements de type parcours de découverte et d'interprétation, parcours de santé, pistes et cyclables et chemins de randonnée pourront être réalisés au sein de cette armature dans la mesure où les incidences sur les milieux concernés ne remettent pas en cause leur qualité et leur fonctionnalité écologique.

1.5.1 CREER ET METTRE EN RESEAU UN ARCHIPEL DE FERMES RESSOURCES MULTIFONCTIONNELLES



Grands domaines supports potentiels de fermes ressources

Le territoire bénéficie de grands domaines d'origine agricole (mas et leur domaine) où peuvent être localisés, en tout ou partie, des lieux de recherche agronomique, des sites de production agroécologique et alimentaire, mais aussi d'autres fonctions économique, pédagogique, d'accueil et de lien social ou encore des services mutualisés expérimentaux (plateformes expérimentales de compostage, matériels de froid, logistique, expérimentation culturelles...). Ils constituent des pôles actifs dénommés fermes-ressources.

Prescription :

- Compte tenu de la plurifonctionnalité de ces lieux, la diversification de fonction et ou changement de destination (accueil / ateliers de transformation / bureaux / commerce / équipement collectif / hébergement / loisirs...) sera rendu possible, sous réserve du respect de leur mise en valeur patrimoniale, ponctuellement à travers notamment la mise en place de secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées.

Recommandation :

- encourager leur mise en réseau afin de constituer un archipel de fermes ressources, favorisant l'échange des savoirs.

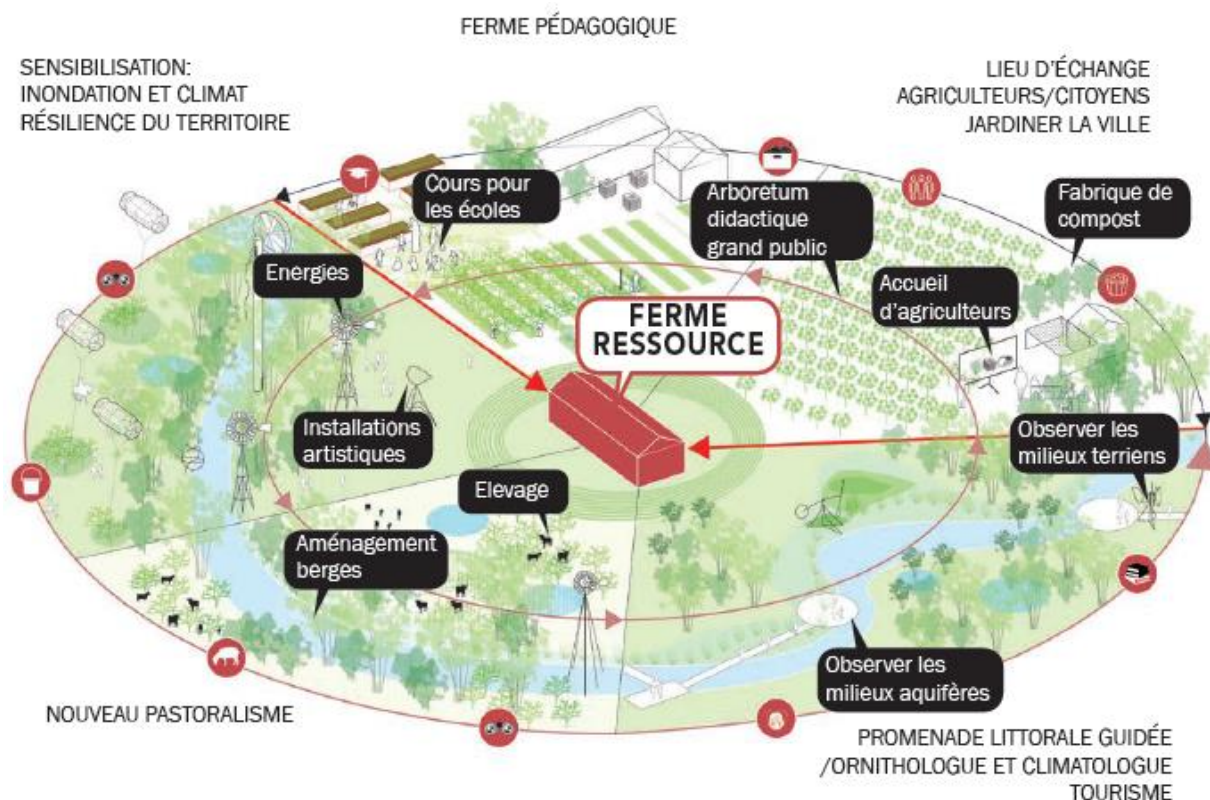


Illustration / Agence François Lecercq : le concept de la ferme ressource

1.5.2. DEVELOPPER L'AGROTOURISME ET LES FORMES DE TOURISME QUI S'APPUIENT SUR LES RESSOURCES NATURELLES DU TERRITOIRE

(renvoi vers le Défi 3 / Partie 2.1)

La volonté est de développer les boucles de découvertes agro-paysagères et patrimoniales sur le territoire et notamment oenotouristiques.

Prescriptions :

- Identifier et prendre en compte bâti agricole patrimonial existant et favoriser éventuellement leur réinvestissement pour la diversification agritouristique (pouvant par exemple intégrer de vente directe) ;
- Faciliter les parcours de randonnées en aménagement les accès et les aménagements à l'accueil des randonneurs ;
- S'appuyer sur les caves coopératives existantes pour le développement de circuits de découverte de type « oeno-rando » parcours existants et ou en créant de nouveaux ;
- Connecter les boucles de découvertes du territoire aux axes transports (PEM / axe cyclable).

Recommandations :

- Définir une charte partagée avec les acteurs, notamment les agriculteurs, des usagers de l'armature agro-naturelle, pour :
 - promouvoir la sensibilisation et la pédagogie aux caractéristiques de ces espaces et surtout à leur maintenance et à l'exploitation maîtrisées de leurs ressources,
 - valoriser le travail des acteurs de la préservation et de l'activation de ces espaces,
 - inciter les populations urbaines à des pratiques plus respectueuses, car mieux comprises de ces espaces et de ceux qui les maintiennent et qui en vivent ;
- Promouvoir une signalétique commune d'information locale agricole, comme levier de communication et d'attraction

1.5.3. PROMOUVOIR UNE VISION INTEGREE DES ESPACES AGRO-NATURELS ET DE LA RESILIENCE DU TERRITOIRE

Le projet de territoire porte une vision intégrée et résiliente du territoire, à partir des composantes structurantes de son écosystème agro-naturel et d'une traduction volontaire et ambitieuse de la séquence « Eviter-Réduire-Compenser », en participant à la volonté de « Déployer » l'agroécologie et la biodiversité sur le territoire, en s'appuyant sur le SCoT qui fonde ces démarches sous une forme adaptée à cette échelle de planification.

L'étape « Eviter » constitue le socle fondateur du projet de territoire ; en complément, l'anticipation des mesures de réduction (à l'échelle de l'aménagement), l'anticipation de la compensation et au-delà, la valorisation des espaces agro-naturels, visent à atteindre un objectif global de « zéro perte nette », appliqué à l'ensemble des ressources du territoire.

La mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures implique :

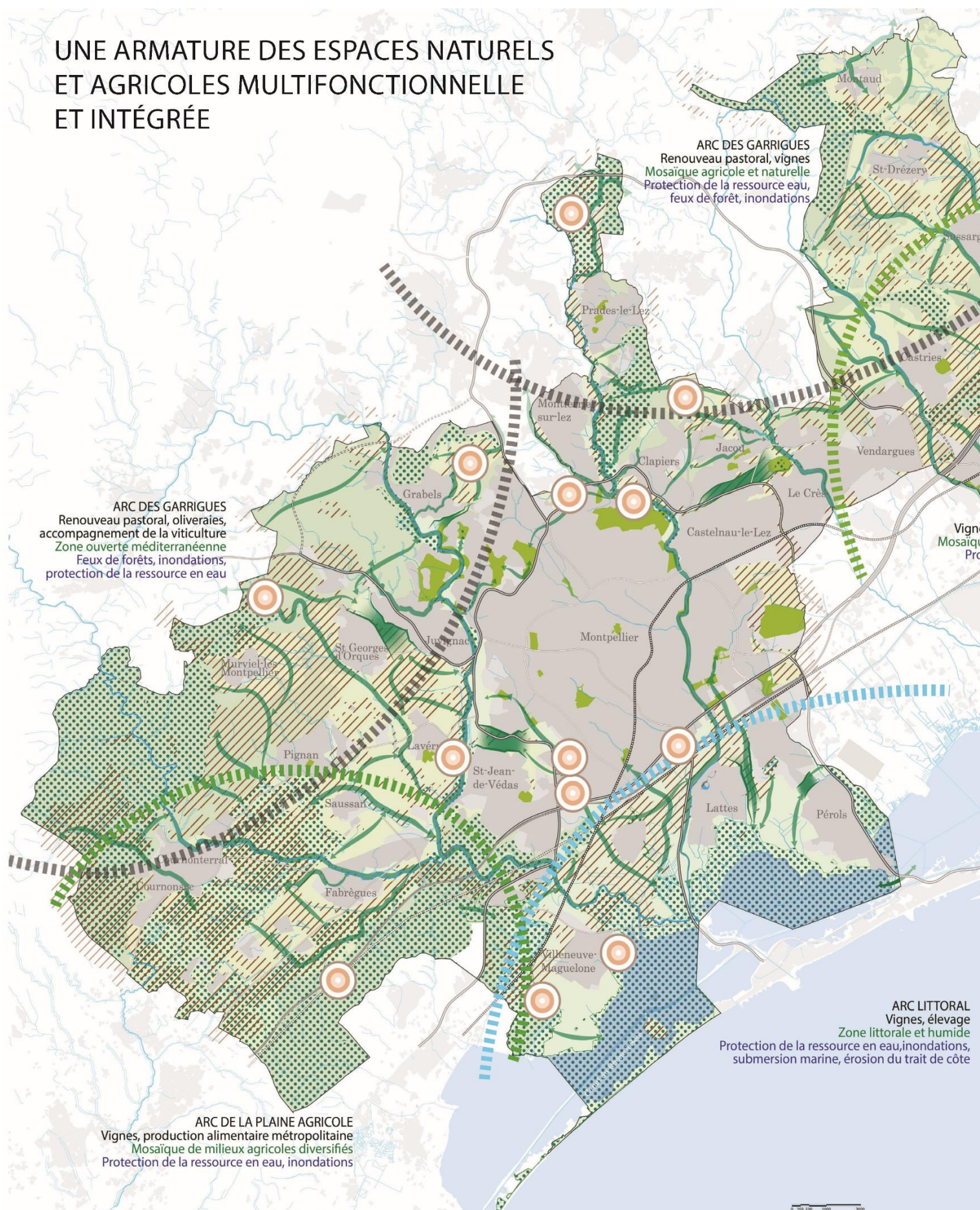
- la structuration d'une gouvernance partenariale pour piloter, accompagner et évaluer la politique agroécologique, environnementale et climatique du territoire ;
- de positionner la Métropole, au-delà de la compensation, comme coordonnateur de la résilience de son territoire, en partenariat avec les acteurs et en lien avec les territoires voisins ;
- de traduire ces objectifs par tout ou partie des actions suivantes :
 - élaboration de convention de partenariat avec les acteurs animateurs et gestionnaires des milieux agricoles et naturels,
 - mise en place de dispositifs prospectifs,
 - anticipation, suivi et coordination des compensations environnementales et agricoles pour accroître leur efficacité globale,
 - mise en place d'outils d'animation et de gestion, l'appui aux communes,
 - évaluation des actions engagées.
 - mise en place d'un observatoire du foncier agricole et naturel :
 - L'évolution des sols notamment agricole ;

- Le potentiel agronomique des sols (à partir notamment de l'outil de Gestion Dynamique des Potentialités Agricoles), en tenant compte des enjeux environnementaux du territoire ;
- L'évolution des filières agricoles et agroalimentaire et plus largement des filières économiques porteuses de l'économie verte (notamment évolution de l'emploi dans ses filières) ;
- Le suivi du marché foncier agricole et naturel, intégrant notamment l'anticipation, le suivi et la coordination des mesures de compensations environnementale et agricole.

La reconquête de l'armature agro-naturelle participe ainsi activement :

- à la qualité environnementale (impacts positifs de l'agroécologie sur la biodiversité, la ressource en eau...) ;
- à la résilience du territoire (impacts positifs de l'agriculture sur les ruissellements, captage de CO₂, fertilité des sols...) ;
- au développement d'une économie verte, notamment dans une perspective de souveraineté alimentaire ;
- à la cohésion sociale du territoire.

UNE ARMATURE DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES MULTIFONCTIONNELLE ET INTÉGRÉE





-  Réservoir de biodiversité de la TVB -P-
-  Corridor écologique de la TVB -P-
-  Réseau végétal des villes
-  Terres à forte valeur agricole
(AOP/IP, irrigation, potentiel global des sols fort à très fort) -P-
-  Les arcs du territoire, des vocations différenciées -R-
-  Grands domaines supports potentiels de fermes ressources -R-

NB. : Carte illustrative identifiant plusieurs grands domaines dont toute ou partie de leur emprise, bâtie ou non, est un support potentiel de projets de type fermes ressources. Cet inventaire est indicatif.

2. Gérer les risques et nuisances et anticiper leurs évolutions face au climat

Le territoire de la Métropole est concerné par divers risques et nuisances, à la fois naturels et anthropiques : inondations, submersion marine, remontée de nappe, feux de forêt, retraits-gonflements des argiles, , pollution de l'air, des sols, sous-sols et milieux naturels, nuisances sonores, effet îlot de chaleur urbain... Le changement climatique accentue fortement les phénomènes de risques et nécessite, ici plus qu'ailleurs, d'anticiper les évolutions prévisibles.

Cette problématique constitue un axe stratégique au service du bien-être de ses habitants, d'abord en protégeant mieux les personnes, les biens et l'environnement dans une vision globale, mais également en apprenant à mieux vivre avec le risque et en améliorant la résilience du territoire.

Pour cela, trois arcs structurant le territoire, correspondant à des sensibilités et des vulnérabilités différentes, sont identifiés : l'amphithéâtre de garrigues au Nord, la plaine habitée au centre, et l'espace littoral au sud. Il s'agit d'apprécier ces arcs comme une unité imbriquée où les événements se réalisant en amonts, auront souvent des conséquences en aval.

Dans un premier temps, la Métropole définit une base commune de prescriptions relatives à la gestion des risques d'inondation par débordement et ruissellement qui s'appliquent sur tout le territoire.

Dans un deuxième temps, afin de concevoir une « Métropole acclimatée » au plus près des sensibilités locales, il est défini des prescriptions complémentaires ajustées à chaque arc du territoire de manière à gérer ces risques naturels qui leurs sont spécifiques.

Enfin, il s'agit de prendre des mesures pour gérer les risques anthropiques.

Par ailleurs, les dispositions relatives au retrait gonflement d'argile et les remontées de nappes sont traitées dans la partie relative à la qualité des projets urbains.

2.1. Assurer la gestion globale des risques d'inondation et l'adaptation du territoire

Les risques d'inondation se présentent sous différentes formes qui s'opèrent sur l'ensemble du territoire : débordement des cours d'eau, ruissellement pluvial. Le risque submersion s'exprime quant à lui plus spécifiquement sur la frange littorale (*renvoi vers orientations spécifique 2.2.3*).

Le principe est d'intégrer le risque le plus en amont possible dans l'aménagement du territoire en adoptant des pratiques relevant de la prévention plutôt que du curatif notamment afin d'accompagner le développement du territoire sans créer de nouvelles vulnérabilités.

Considérer la prévention du risque d'inondation par rapport à l'ensemble des aléas et leur combinaison : débordements de cours d'eau, débordements de talwegs secondaires, ruissellement urbain, débordement des réseaux pluviaux et submersion marine (permanente, et temporaire liée aux tempêtes). Les projets d'aménagements devront étudier chacune de ces facettes, ainsi que leur

combinaison, notamment avec les projets urbains environnant, afin d'analyser l'accumulation des aléas.

D'une manière générale plusieurs mesures permettent de gérer de manière commune les risques de débordement et de ruissellement. D'autres sont spécifiques à chacun d'eux.

Prescriptions :

De manière commune pour la gestion des risques de débordement et de ruissellement :

- mieux qualifier le risque en différenciant l'aléa ruissellement et l'aléa débordement pour mieux adapter les possibilités et modalités d'aménagement et de construction ;
- limiter l'imperméabilisation des sols selon une logique de prévention des inondations. La limitation de l'imperméabilisation se fait à deux niveaux :
 - sur le choix et dimensionnement des zones à ouvrir à l'urbanisation,
 - sur le fait de limiter les emprises des constructions et aménagement non perméable dans les extensions urbaines ou l'intensification du tissu urbain existant ;
- promouvoir des matériaux efficaces ou techniques pour limiter le ruissellement et favoriser l'infiltration des eaux quand cela est pertinent ;
- à l'occasion de projet de renouvellement urbain, promouvoir au mieux la désimperméabilisation sur différentes échelles : espaces publics, emprises bâties, opérations d'ensemble... (renvoi vers le Défi 3 / partie 5.3 relatif à la définition de projets urbains qualitatifs)

Les principes et orientations ci-dessus viennent compléter celles relatives à la trame verte et bleue, qui possède un rôle en matière de prévention des risques (préservation et entretien de la ripisylve, préservation des espaces minimum de bon fonctionnement des cours d'eau dans les secteurs à urbaniser).

Le territoire est fortement contraint par le réseau hydrographique, il est donc important, pour gérer le risque d'inondation, de limiter les rejets vers le milieu naturel et de maîtriser les écoulements vers celui-ci. Ainsi, les aménagements réalisés sur les parcelles ne doivent pas aggraver le ruissellement des eaux pluviales à leur aval et ramener les débits pluviaux après urbanisation à leur niveau avant urbanisation (principe de transparence hydraulique).

En ce qui concerne le ruissellement pluvial :

Pour gérer les risques liés aux écoulements des pluies courantes et exceptionnelles :

- Préserver les axes de ruissellement naturels, qu'ils soient occupés par un cours d'eau ou non ;
- Préserver des espaces non urbanisés pouvant assurer l'expansion du ruissellement ;
- Assurer la gestion des eaux pluviales par des mesures favorisant l'infiltration et le stockage en fonction des situations (à l'échelle parcellaire, d'opération d'ensemble ou du bassin versant) ;

- Rechercher des solutions de gestion des eaux pluviales le plus en amont possible afin de limiter les apports d'eaux pluviales dans le système de collecte en tout ou partie unitaire ;
- Favoriser la récupération des eaux pluviales.

Recommandations

- Favoriser les pratiques agricoles permettant de limiter le ruissellement de surface, après avoir délimité les secteurs à l'origine du ruissellement ;

Etablir un zonage des eaux pluviales déterminant les zones de limitation de l'imperméabilisation des sols et de maîtrise du débit et des écoulements des eaux pluviales et de ruissellement, ainsi que les zones devant prévoir des installations pour la collecte, le stockage éventuel et, en tant que de besoin, le traitement des eaux pluviales et de ruissellement et intégrer les prescriptions nécessaires dans le cadre du PLUi Le bassin versant de la Métropole de Montpellier dépassant largement le strict territoire administratif de cette dernière, il est recommandé de favoriser une stratégie commune « amont/aval » avec les territoires voisins.

Prescriptions :

En ce qui concerne le risque débordement des cours d'eau :

L'objectif est d'améliorer la résilience du territoire en augmentant la capacité du territoire à se rétablir et surmonter les risques (populations, biens immobiliers liés aux activités économiques), tout en cherchant à réduire durablement les coûts liés au risque inondation (coûts des dommages et coûts de la protection), en cohérence avec les objectifs du PGRI Rhône Méditerranée et déclinés dans les SLGRI des bassins versants Lez-Mosson-Etangs Palavasiens et de l'Or. Il s'agit de :

- préserver et reconquérir les Zones d'Expansion de Crues⁶ telles quelles sont cartographiées dans l'Etat Initial de l'Environnement : au sein de ces espaces, il s'agit de proscrire les extensions urbaines, les aménagements et constructions qui leur sont incompatibles et de favoriser le caractère naturel et agricole de ces zones inondables. Les usages agricoles et récréatifs, susceptibles de concilier valorisation économique, fonctionnalités hydrologiques et écologiques de ces espaces sont à favoriser dans le respect des orientations du SAGE Lez Mosson-Etangs Palavasiens qui permet par exception :
 - les projets ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique et les projets d'intérêt général si leur emplacement ailleurs que sur ces espaces est impossible ;
 - les travaux d'entretien courant et de réparation des ouvrages existants ;
 - les aménagements de protection contre les inondations des lieux densément urbanisés avec présence d'enjeux liés à la sécurité des personnes et des biens ;
 - les installations liées aux systèmes d'assainissement ;
 - les ouvrages de franchissement transversaux des cours d'eau ;
 - les projets qui respectent le libre écoulement des eaux et la bonne fonctionnalité des zones ;

⁶ Les zones d'expansion de crue sont des espaces naturels ou aménagés où se répandent les eaux lors du débordement des cours d'eau dans le lit majeur. Le stockage momentané des eaux permet d'écarter la crue, en étalant sa durée d'écoulement. Ce stockage participe au fonctionnement des écosystèmes aquatiques et terrestres.

En cas de maintien, à titre exceptionnel, d'artificialisation dans ces ZEC, la démarche « Eviter Réduire Compenser », développée par le SDAGE Rhône Méditerranée, sera mise en place. Il s'agit pour les porteurs de projets de démontrer l'impossibilité technique et/ou socio-économique du déplacement du projet et de conduire une démarche ERC.

- Pour les secteurs urbains en mutation, il s'agit de permettre le renouvellement de l'urbanisation du site en tenant compte du risque hydraulique à l'échelle de celui-ci avec, le cas échéant, la réalisation d'aménagement permettant de réduire sa vulnérabilité.
- Pour les zones naturelles exposées au risque de débordement des cours d'eau : exclusion de toute urbanisation.
- Pour les extensions urbaines, le document graphique identifie, deux types d'enjeux à intégrer dans les projets urbains :



Enjeu hydraulique localisé

- au sein des extensions urbaines où un risque d'inondation par débordement est identifié, notamment par un PPR inondation existant (occurrence centennale) ou un aléa débordement de cours d'eau nouvellement identifié pour une occurrence exceptionnelle (cf. EIE), le principe est de ne pas urbaniser dans les zones d'aléa élevé, telle que les zones rouges des PPRI ou dans les zones d'aléas nouvellement identifiées sauf, dans ce dernier cas, s'il s'agit d'un aléa modéré compatible avec une urbanisation sous conditions ;



Enjeu de protection globale

- Pour les extensions urbaines exposées au risque de crue et/ou pluvial, identifiées par le document graphique « enjeu de protection globale » : la réalisation de l'aménagement pourra être programmée en améliorant la gestion du risque à l'échelle du site ou du bassin versant et en rendant l'aléa compatible avec l'urbanisation, sous conditions.

Recommandations :

En accompagnement des mesures ci-dessus, il est important de développer une culture du risque inondation et d'améliorer la gestion de crise à travers différents aspects :

- préciser et améliorer la connaissance des aléas au sein de certains secteurs, notamment en zone littorale où la conjonction des aléas peut entraîner un risque mal appréhendé ;
- dans les zones rouges et bleues des PPRI, développer la connaissance pour réduire la vulnérabilité, notamment à travers des travaux d'atténuation de la vulnérabilité ;
- accompagner les pratiques agricoles aux abords de ces zones pour favoriser la rétention de l'eau par les sols dans les zones de production de l'aléa inondation.

2.2. Gestion des risques et de la résilience en fonction des arcs du territoire

2.2.1 DANS LE GRAND AMPHITHEATRE NORD : « ACTIVER » LES GARRIGUES POUR REDUIRE LES ALEAS

Structurée au Nord autour de son amphithéâtre de verdure, la Métropole doit faire face à des problématiques spécifiques inhérentes aux dynamiques des espaces boisés, et notamment, des garrigues. L'érosion de l'économie sylvo-pastorale constatée depuis plusieurs décennies entraîne la fermeture de certains milieux de garrigues et le développement de pratiques parfois dangereuses relativement à l'environnement boisé dominant. La fermeture des espaces, notamment aux abords des secteurs habités, est un risque qu'il convient de gérer.

2.2.1.1 Réduire l'aléa des zones exposées :

Prescriptions :

- veiller à préserver l'intégrité des aménagements et installations DFCI pour garantir l'accessibilité aux constructions depuis les centres de secours ;
- prévoir les conditions de desserte et d'accès aux massifs pour les véhicules de secours et de lutte contre l'incendie (élargissement, bouclage, maillage de voies...) en prévoyant notamment la mise en place d'emplacements réservés ;
- prévoir les constructions, installations, aménagements, ouvrages et travaux nécessaires à la gestion des massifs boisés et à la défense contre les incendies (aires de retournement, citernes, vigies, bornes incendies...) de manière intégrée à l'environnement. Pour cela, les dispositifs enterrés seront favorisés ;
- prévoir le maintien d'une lisière agro-naturelle autour des espaces urbanisés. Cette lisière doit être aménagée de manière à maintenir au moins 50 m débroussaillés autour des constructions, et 10 à 20 m de part et d'autre des voies d'accès, conformément au règlement départemental de protection de la forêt contre les incendies ;
- pour les zones exposées à un aléa moyen, conditionner, l'ouverture à l'urbanisation à l'existence et au dimensionnement des équipements de défense (voirie et réseau publics normalisés et /ou réserve d'eau suffisante, interface habitat/forêt),
- pour les zones exposées à un aléa fort, concernant les secteurs stratégiques à proximité d'une urbanisation existante et porteurs du renforcement d'une polarité économique à l'Ouest du territoire (Extensions urbaines du Mijoulan), et d'une entrée de ville structurante (Clapiers) : proscrire dans l'immédiat toute urbanisation compte tenu de l'aléa et conditionner l'ouverture à l'urbanisation à la réalisation préalable des aménagements permettant de supprimer cet aléa élevé (notamment grâce à des bandes de sécurité, le défrichement, le bouclage des voies de desserte en plus des mesures déjà prévues pour les zones en aléa modéré).

Recommandation :

- informer les propriétaires compris dans des zones exposées et les espaces associés sur les obligations légales en matière de débroussaillage.

2.2.1.2 Ne pas augmenter la vulnérabilité des biens et personnes, en limitant les expositions au risque :

Prescriptions :

- proscrire le mitage des massifs forestiers soumis au risque incendie ou de leurs abords par l'urbanisation diffuse afin de ne pas aggraver l'exposition au risque ;
- exclure, dans les zones d'aléa de niveau très fort et exceptionnel, les constructions nouvelles, sauf celles participant à la défense contre l'incendie avec des dispositifs classiques ou innovants (pastoralisme notamment).

2.2.1.3 Favoriser la réouverture et l'entretien des milieux :

L'objectif n'est pas de cloisonner les espaces boisés à risque et d'en faire exclusivement des zones tampons « de gestion du risque incendie ». Bien au contraire, l'objectif est de favoriser la réactivation des garrigues, anciennement abandonnées par des pratiques sylvo-pastorales, par des pratiques agricoles respectueuses (telles que le pastoralisme, l'exploitation du bois ou les cueillettes...).

Par ailleurs, les espaces boisés ont également un rôle à jouer dans la gestion des risques liés à l'eau, et à l'absence d'eau. Ils permettent notamment de ralentir les phénomènes pluviaux, notamment au niveau de la plaine agricole, et garantissent une temporisation des sols et une infiltration de l'eau au sein des nappes, notamment très sollicitées au moment des fortes sécheresses. Le rôle des espaces de forêts, et notamment des garrigues, est affirmé.

Prescriptions :

- permettre des aménagements, installations et constructions liés au maintien et au développement des activités agricoles, les constructions d'habitation (en dehors des zones d'aléas fort) dès lors qu'elles sont exclusivement destinées aux actifs agricoles dont la présence permanente est strictement nécessaire au fonctionnement de l'exploitation, implantées à proximité immédiate des bâtiments d'exploitation

Recommandations :

- Favoriser le déploiement des activités agricoles (dont pastoralisme) et/ou forestières aux abords des espaces urbains, pouvant ainsi faire tampon avec les espaces forestiers ;
- Favoriser la diversité des usages compatibles avec le risque et la qualité des espaces de transition entre les zones d'aléas et les espaces urbains ;
- Promouvoir la replantation et la renaturation des secteurs ayant été incendiés au travers d'opérations de réhabilitation des terrains.

2.2.2 DANS LA PLAINE URBAINE ET AGRICOLE : LUTTER CONTRE LES RISQUES D'INONDATION ET L'EFFET « ILOT DE CHALEUR URBAIN »

L'arc de la plaine urbaine et agricole est concerné par les risques relatifs à l'inondabilité et l'augmentation de l'effet « îlot de chaleur » dans les tissus urbanisés. En effet, cet arc rassemble la majorité des espaces bâtis de la Métropole. Il est à ce titre sujet à une imperméabilisation plus

importante, qui cumulée aux phénomènes de circulation de l'air et des eaux à l'échelle des différents arcs, le rend plus vulnérable sur des épisodes de pluie ou de sécheresse.

Les mesures propres à gérer les risques liés à l'inondation sont définis dans la partie 2.1, celles-ci contribuent d'ailleurs aussi aux mesures visant à limiter l'effet « îlot de chaleur urbain » qui appelle de surcroît les mesures complémentaires suivantes.

Ces actions contribuent également à diminuer les risques (*renvoi vers le Défi 1/Partie 2.1*), notamment sanitaires, tels que ceux relatifs à la pollution de l'air (*renvoi vers le Défi 1/ Partie 2.3*)

Prescriptions :

- prendre en compte l'objectif de confort thermique pour la population en amont de tout aménagement, à travers notamment le choix des couleurs et matériaux (albédo), l'agencement des aménagements et constructions favorisant le renvoi de la chaleur et réduisant les restitutions nocturnes de chaleur,
- le choix des essences végétales adaptées au climat méditerranéen favorisant une pérennité du couvert végétal, renforçant ainsi le réseau végétal des villes (*Défi 1./ Partie 1.4 relatif au réseau végétal*) ;
- en privilégiant l'orientation des bâtiments dans les îlots intégrant la dynamique des vents et l'exposition solaire... (par exemple, la forme urbaine joue un rôle sur le régime des vents une rue étroite et encaissée, formant un canyon, empêche les vents de circuler et fait alors stagner les masses d'air intensifiant l'effet de chaleur locale).
- Promouvoir la végétalisation/revégétalisation, afin de créer des îlots urbains de fraîcheur, au travers de l'évapotranspiration, de l'apport d'ombre, du rafraîchissement de l'air.

Recommandations :

- Promouvoir les mesures de végétalisation de façades et/ou toitures, en complément ou en alternative des espaces libres, en fonction du contexte urbain.
- Promouvoir des essences adaptées au climat méditerranéen ;

- Afin de réguler la température au sein de l'espace urbain et des bâtiments lors des périodes estivales, il est recommandé d'expérimenter puis de reproduire des mesures adaptées au caractère méditerranéen de l'écosystème territorial.

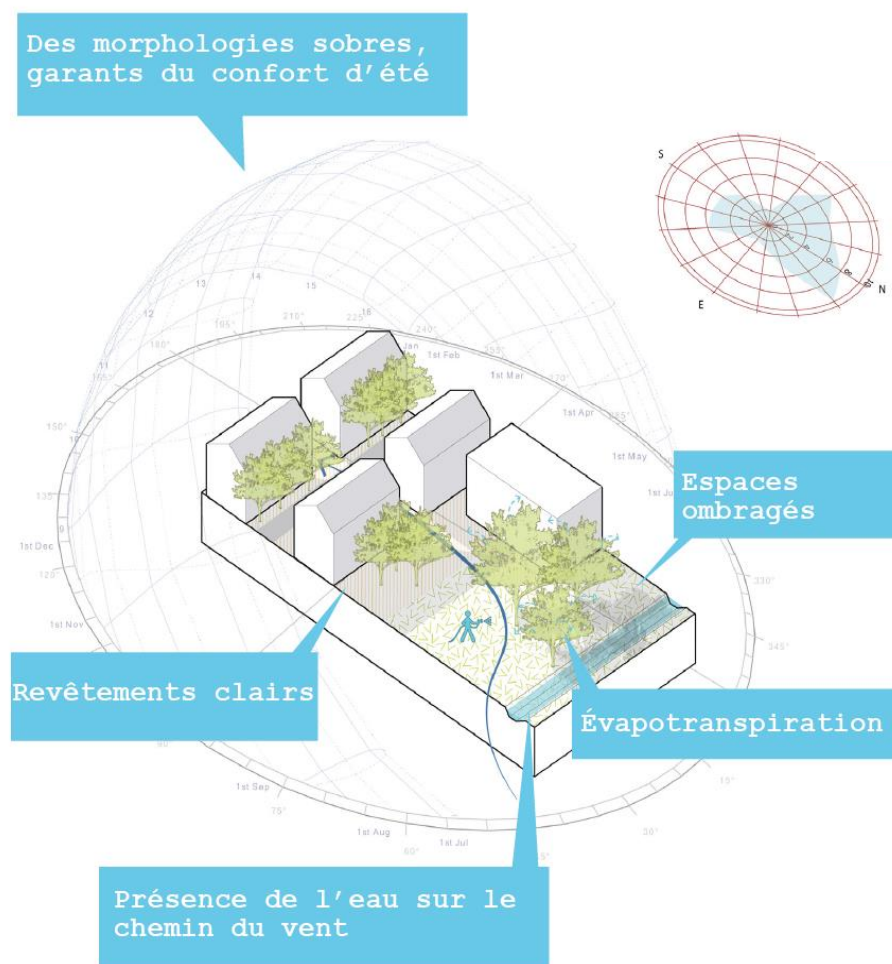


Illustration : Principe d'aménagement pour limiter l'effet « îlot de chaleur »

Source : Agence François Lecercq

2.2.3 BATIR UN MODELE DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU LITTORAL QUI ANTICIPE ET S'ADAPTE AUX RISQUES

La sensibilité du littoral aux risques naturels est extrêmement élevée et accroît les enjeux de l'adaptation au changement climatique. Ce milieu concentre des risques hydrauliques liés aux inondations, à l'aval des bassins versants, aux débordements d'étangs sur des territoires d'enjeux majeurs ou aux agressions maritimes qui sont amenés à évoluer avec le dérèglement climatique.

A ce phénomène s'ajoute celui de submersion et d'érosion marine qui affecte particulièrement le lido de Villeneuve-lès-Maguelone mais également les rives des étangs.

Les perspectives de montée du niveau des eaux sur le long terme suite au changement climatique encouragent une stratégie de reconquête et de préservation des zones inondables, un repli stratégique et progressif des nouvelles installations humaines vers les terres et, lorsque cela est nécessaire, la

gestion du trait de côte. Au-delà de la reconnaissance du risque lui-même, cette démarche implique une identification précise des enjeux précédant la définition de règles d'urbanisme appropriées à la prévention des risques littoraux.

2.2.3.1 Gestion du risque inondation et de submersion :

Les risques d'inondation et de submersion qui impactent les trois communes littorales (Lattes, Pérols, Villeneuve-lès-Maguelone) limitent fortement leurs capacités de développement urbain.

L'objectif général est de prévenir le risque par une maîtrise efficiente de l'urbanisation, de limiter l'exposition des biens et des personnes aux aléas recensés sur le territoire. La nécessaire adaptation à ces risques passe par leur prise en compte de façon fondamentale mais aussi par l'émergence d'un modèle de développement durable spécifique de ces territoires littoraux.

Prescriptions liées à l'inondabilité et à la submersion :

- dans le cas particulier de l'aléa submersion marine, il s'agit de prendre en compte l'aléa de référence actuel et l'aléa de référence à échéance, intégrant une élévation attendue du niveau marin ;
- prévenir l'implantation de biens et activités dans les secteurs de risques littoraux (submersion marine et érosion côtière) :
 - Les extensions urbaines se localisent hors des zones de submersion (référence courbe de niveau à 2,40 m NGF) ;
 - dans les secteurs bâtis, agglomérations et hameaux soumis à ces risques, les développements urbains ne sont pas organisés dans le sens d'une densification marquée et systématique ; les possibilités de mutation des tissus bâtis existants seront plus encadrées et veilleront à limiter la vulnérabilité des biens et des personnes selon l'importance des risques ;
- les ouvrages de gestion hydraulique devront respecter le fonctionnement hydraulique et écologique global des milieux naturels (cours d'eau, cordon littoral, berges des lagunes).

Recommandations :

- Le développement et l'harmonisation des Plans de Prévention des Risques et du zonage pluvial de la Métropole sont recherchés afin de compiler l'ensemble des risques pour mieux les appréhender dans les opérations d'aménagement ;
- L'élaboration et la réactualisation périodique des Plan Communaux de Sauvegarde (PCS) doivent être systématisées et inclure des actions régulières d'information et de sensibilisation des populations concernées.
- Les outils de gestion collaborative de crise et d'alerte de la population seront développés en priorité sur ces territoires.

2.2.3.2. Gestion du trait de côte :

La gestion du risque submersion, la préservation du lido et des rivages des étangs induisent des actions spécifiques sur le trait de côte. Dans le cadre d'une démarche globale et cohérente à construire à l'échelle du grand territoire et en partenariat avec les territoires littoraux voisins, les mesures à prendre en compte sont :

- la protection et la restauration des écosystèmes côtiers et/ou lagunaires qui doivent être menées pour contribuer à l'atténuation de l'énergie de la mer et participer à limiter l'impact de l'érosion côtière ;
- la limitation des opérations de protection artificialisant fortement le trait de côte aux secteurs à forte densité, leur conception devra permettre à plus long terme un transfert des activités et des biens ;
- des méthodes douces de gestion du trait de côte ou des rivages des étangs, qui doivent être privilégiées pour les secteurs à densité moyenne, comme les hameaux, ou à dominante naturelle ou agricole, comme l'armature des espaces de faible altimétrie entourant les étangs littoraux ;
- que ce soit au sein des secteurs à forte densité ou des zones de densité moyenne, les aménagements chercheront à réduire de manière la plus durable la vulnérabilité des personnes et des biens :
 - en permettant et en poursuivant les programmes de renforcement et de réalisation des ouvrages de protection (digues, pertuis...) ;
 - en autorisant les constructions, installations, travaux et ouvrages qui tendent à réduire l'aléa, à limiter la vulnérabilité des biens et à mieux garantir la sécurité des personnes et des biens dans les zones inondables.

Systématiquement, les choix d'aménagements opérationnels du trait de côte doivent être justifiés par des analyses coûts-bénéfices et des analyses multi-critères intégrant la sensibilité environnementale, la préservation des paysages naturels ou des facteurs urbains, économiques, démographiques, financiers...

Recommandations :

Il est recommandé que la connaissance de l'aléa risque de submersion marine soit précisé à l'échelle du grand territoire en partenariat avec les territoires littoraux voisins. Cette démarche sera couplée à des opérations de concertation et sensibilisation à cette problématique.

La lutte contre l'érosion du trait de côte est poursuivie en privilégiant des aménagements doux et la restauration du cordon dunaire comme techniques privilégiées.

2.3. Limiter et se protéger des risques et nuisances anthropiques

2.3.1 LE RISQUE TECHNOLOGIQUE ET LE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

Le territoire est peu concerné par les risques majeurs technologiques. Aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) de type SEVESO n'est recensée sur le territoire ou à proximité.

De manière générale, les ICPE seront réparties sur le territoire en fonction de leur susceptibilité de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains.

Le territoire est par ailleurs concerné par le transport de matières dangereuses : canalisations, transports notamment routier et ferroviaire. Il convient d'intégrer ces risques notamment : au sein des projets en renouvellement et extension urbaine, au sein des projets intégrés à l'armature agro-naturelle.

Prescriptions :

- éviter l'aggravation des risques liés à la proximité d'infrastructures assurant les transports de matières dangereuses. L'urbanisation, notamment l'habitat et les établissements sensibles, à proximité des axes soumis aux transports de matières dangereuses est à encadrer en fonction du niveau de risque évalué.
- encadrer la création d'infrastructures de transports de matières dangereuses pour s'assurer de la compatibilité avec l'urbanisation, notamment des lieux d'habitation et les établissements sensibles ;
- favoriser les itinéraires sur des axes de « transit » éloignés des centres urbains.

2.3.2. PROTEGER LA QUALITE DE L'AIR

Agir pour la qualité de l'air signifie localement aujourd'hui d'agir sur le génie climatique (chauffage urbain notamment individuel, fluides frigorigènes de climatisation...) et le transport routier, principales sources de pollution locale. Les polluants atmosphériques étant principalement issus des transports, les différentes mesures définies en matière de transport et de déplacement participent de manière déterminante à limitation de l'émission de polluants, il en est de même des mesures relatives au développement des énergies renouvelables et la gestion des ressources.

Prescriptions :

- développer les mobilités post-carbone (train, tramway, bus, modes actifs, vélo en libre-service) et les alternatives écomobiles, en mettant en place une organisation incitant à l'intermodalité et développer le covoiturage, tel que le précise l'organisation des déplacements (*renvoi vers le défi 2 / partie 2*) ;
- assurer performance, confort et sécurité aux modes actifs, en assurant la continuité et l'ergonomie des cheminements piétons, en affirmant la performance de la marche à pied, en étendant le réseau cyclable et en affirmant la performance du vélo en milieu urbain.

Particulièrement structurantes, ces actions inciteront à l'usage des modes actifs (*renvoi vers le défi 2 / partie 2*) ;

- limiter autant que possible les vitesses des véhicules sur les voies et plus largement maîtriser la circulation de la voiture en ville, en définissant une stratégie globale qui limite les traversées du cœur de la métropole, par la gestion et la régulation dynamique du trafic, en améliorant les performances du système de livraison des marchandises.
- organiser la chaîne intermodale du transport de marchandises en hiérarchisant et en planifiant l'organisation de la logistique urbaine (*renvoi vers le défi 2 / partie 2*) ;
- repenser l'organisation des livraisons de marchandises en ville permet de rationaliser à la fois les itinéraires de livraisons et les véhicules diminuant ainsi les émissions de polluants atmosphériques, notamment en milieu urbain (*renvoi vers le défi 2 / partie 2*) ;
- inciter à l'usage de véhicules propres, par le déploiement de bornes de recharge électriques sur la voirie et dans les parcs en ouvrage (*renvoi vers le défi 2 / partie 2*) ;
- amplifier le recours aux énergies renouvelables sur le territoire (*renvoi vers le défi 1 / partie 3.2*) ;
- accélérer localement les changements de modes de production et de consommation, dans les stations de traitement des eaux usées, des déchets (...), par des actions sur les usages, visant les « éco-gestes » (*renvoi vers le défi 1 / partie 3.*) ;
- mettre une distance entre les nouveaux bâtiments d'accueil des populations par rapport aux espaces agro-naturels (*renvoi orientation sur les limites et franges urbaines Défi 1 / partie 1.1*) ;
- dans les projets d'aménagement proches des voies de circulation majeure (axes autoroutiers en particulier) :
 - privilégier des espaces végétalisés le long de celles-ci de façon à ce qu'ils contribuent à limiter la pollution de l'air (obstacles aux particules en suspension dans l'air) pour les secteurs situés à l'arrière ;
 - positionner préférentiellement des dispositifs physiques (bâtiments d'activités, merlons, écrans, de dimension suffisante...) le long des voies, au plus près des sources de pollution, de manière à localiser les usages d'habitation et les établissements accueillant une population sensible en arrière de ceux-ci en faisant obstacle à la pollution de l'air ;
- Eloigner les établissements accueillant une population sensible des principaux axes de transport.

Recommandations :

- promouvoir la ville des proximités dans laquelle la compacité des formes urbaines et la mixité fonctionnelle seront des éléments clés permettant de raccourcir les distances à parcourir et donc éviter le recours systématique aux véhicules motorisés en ville, modes globalement les plus émetteurs de polluants atmosphériques dans un contexte de forte densité, défavorable à leur dispersion ;
- favoriser l'écomobilité à l'école et en entreprise et promouvoir les nouveaux usages automobiles (autopartage, covoiturage...) ;

- inciter les entreprises de transport à adhérer à la charte « Objectifs CO2, les transporteurs s'engagent ! », à l'image de l'engagement pris conjointement par Montpellier Méditerranée Métropole et TAM en juin 2016 ;
- développer la ville intelligente, comme moyen de mobiliser le numérique dans la recherche de process vertueux à mener sur l'ensemble de la chaîne depuis le producteur-émetteur jusqu'au consommateur-émetteur de déchets fatals.
- promouvoir la réduction de l'usage des produits phytopharmaceutiques, y compris pour les activités agricoles ;
- privilégier la végétalisation avec des essences locales absorbant les pollutions et non allergisantes.

2.3.3. PRESERVER LA POPULATION DES NUISANCES SONORES

Les transports routiers, ferroviaires et aériens sont la principale source de bruit, dommageables notamment à la santé et plus généralement à la qualité du cadre de vie. Les différentes mesures définies en matière de transport et de déplacement participent de manière déterminante à limitation des nuisances sonores.

Par ailleurs la mise en service du Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) devrait permettre une amélioration sensible des impacts générés par la circulation des trains de fret sur le territoire car des écrans acoustiques sont mis en place pour protéger les populations situées le long de la ligne nouvelle, alors que les voies ferrées existantes ne sont pas équipées de protections des quartiers urbains contre les nuisances.

Prescriptions :

Limiter l'exposition des personnes à ces nuisances par :

- le report du transit du cœur de la Métropole sur la ceinture de contournement pour limiter l'intensification et la diversification des sources de bruit (*renvoi vers le défi 2 / partie 2*) ;
- le développement du transport collectif qui permet de diminuer le bruit lié à la circulation routière dans les zones à enjeux (l'un des principaux objectifs du PPBE en cours de révision) (*renvoi vers le défi 2 / partie 2*) ;
- la création d'aménagements et de cheminements modes actifs (*renvoi vers le défi 2 / partie 2*) ;
- la mise en adéquation des vitesses de circulation avec la hiérarchisation des voies ; la résorption progressive des points noirs du bruit tels qu'identifiés dans les cartes stratégiques du bruit et la diminution de la population exposée, en application du plan d'action du Plan de Prévention du Bruit (PPBE) de Montpellier Méditerranée Métropole en vigueur ;
- la prise en compte des bruits dans le cadre de projets de nouvelles infrastructures ou de leur renouvellement, afin d'adopter les dispositifs intégrés de protection au plus près de la source émettrice des nuisances, comme les revêtements les plus absorbants, les équipements-écrans... ;

- la prise en compte du bruit dans le cadre du développement de secteurs d'urbanisation à proximité des voies à fort trafic en fonction des enjeux propres aux types d'urbanisation (activités, tissu urbain mixte) ;
- la pose de protections acoustiques (écrans acoustiques, immeubles écrans dotés d'une conception adaptée, traitement des façades, utilisation d'enrobés acoustiques plus performants pour des vitesses supérieures à 50 km/h) le long de certains axes majeurs comme le contournement sud de Montpellier (A709) ;
- la prise en compte du Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de l'aéroport Montpellier-Méditerranée dans la délimitation et la destination des extensions urbaines ;
- la mise en œuvre des dispositions issues du classement sonore des voies bruyantes approuvé par arrêtés préfectoraux qui fixent les largeurs de zone affectées par le bruit ;
- dans les projets d'aménagement proches des voies bruyantes, l'implantation d'activités est privilégiée de façon à ce que des bâtiments objets d'une conception adaptée, notamment avec des façades étanches aux bruits sur leurs faces exposées, jouent également le rôle d'écran phonique pour les secteurs situés à l'arrière.

Recommandation :

- de minimiser les sources de bruit dans le cadre de la réhabilitation de voiries, soit par le choix du revêtement, soit par le profil visant à réduire les vitesses, soit par une meilleure répartition de la place de chaque mode de transport.

3. Optimiser les ressources du territoire

Le territoire est composé de milieux dont les ressources (eau, soleil, déchets, biomasse, vent ...), ont des fonctions et rendent des services encore très insuffisamment optimisés. La préservation de ces ressources et leur valorisation sera une marque de l'excellence métropolitaine en matière d'aménagement et de développement durable du territoire.

De ce point de vue, les multiples gisements de ressources ne doivent plus être négligés, notamment en matière de production d'énergie.

Par ailleurs, quelles que soient les ressources naturelles, il s'agit de préserver, requalifier et intégrer dans les projets les ressources vulnérables nécessaires aux équilibres des écosystèmes locaux, fragilisées par le changement climatique et la pression démographique, comme par exemple la qualité de la ressource en eau ou celle des milieux aquatiques.

3.1. Gérer et ménager les ressources en eau

Par ressources en eau, il est entendu les eaux accessibles comme ressources productives ou de régulation, c'est-à-dire utiles et disponibles pour l'Homme et les écosystèmes, à différents points du cycle de l'eau.

Les collectivités locales doivent considérer l'eau comme un patrimoine essentiel dont la préservation constitue une condition essentielle du développement urbain, du développement économique, mais aussi de la qualité de l'environnement.

Les principales ressources superficielles et souterraines utilisées et/ou situées sur le territoire métropolitain présentent actuellement un déséquilibre quantitatif et ne sont pas considérées en bon état qualitatif. Il s'agit donc de mettre en œuvre des actions permettant d'éviter toute dégradation supplémentaire et d'améliorer leur état. La stratégie consiste à privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité et plus de durabilité.

Il est donc important de continuer à mener une action coordonnée sur trois axes prioritaires complémentaires :

1. la protection quantitative et qualitative des ressources en eau
2. la sécurisation de l'alimentation en eau du territoire de la Métropole
3. la recherche et l'optimisation de nouvelles ressources

Ces trois axes doivent être développés selon une démarche concertée avec d'autres collectivités. En effet, par exemple, les zones de recharge de l'aquifère du Lez, principale ressource en eau potable de la Métropole, sont situées sur le territoire du Pic Saint Loup.

Ainsi, la politique de l'eau de la Métropole ne pourra continuer à s'inscrire que dans un ensemble d'actions coordonnées avec les territoires voisins et les structures gestionnaires (syndicats de bassin versants et syndicats d'eau potable). Les actions sont donc à développer à travers une gouvernance dont la construction est à poursuivre, en particulier entre les collectivités territoriales autorités organisatrices de la compétence « eau potable et assainissement ».

Enfin, dans l'ensemble des objectifs et des actions liés aux ressources en eau s'intègre dans la stratégie d'adaptation au changement climatique envisagée par la Métropole dans son projet de territoire.

3.1.1 ASSURER UNE PROTECTION QUALITATIVE ET QUANTITATIVE DES RESSOURCES EN EAU

La protection qualitative des ressources en eau vise à éviter une dégradation de leur qualité par des pollutions ou par une salinisation progressive. La protection quantitative vise à éviter une baisse de la recharge en eau et une surexploitation.

Ce premier axe est en cohérence et participe à l'atteinte des objectifs du SDAGE Rhône Méditerranée, du SAGE Lez Mosson étangs Palavasiens pour la partie du territoire métropolitain concernée, ainsi que des Plans de Gestion de la ressource en Eau qui organisent le partage de l'eau.

3.1.1.1 Protéger les périmètres de protection des captages et reconquérir les aires d'alimentation de captage pour la consommation humaine

La préservation de la qualité de l'eau pour la consommation humaine nécessite la protection des périmètres réglementaires aux abords des captages. L'objectif est de réduire les risques de pollutions ponctuelles et accidentelles de la ressource sur ces points précis. Les captages d'eau potable sont pour l'essentiel déjà protégés sur le territoire de la Métropole par des Servitudes d'Utilité Publique.

Ces périmètres de protection de captage d'eau potable sont définis dans le code de la santé publique (article L-1321-2) à partir d'études réalisées par des hydrogéologues agréés en matière d'hygiène publique. L'arrêté préfectoral d'autorisation de prélèvement et d'institution des périmètres de protection fixe les servitudes de protection opposables au tiers par déclaration d'utilité publique (DUP).

Mais l'objectif est bien d'assurer la protection de l'ensemble des captages d'eau du territoire métropolitain. En complément des outils réglementaires (arrêtés de Déclaration d'utilité publique pour les périmètres de protection), il s'agit de mettre en place des actions à caractère volontaire, en particulier sur les aires d'alimentation des captages identifiés comme prioritaires par le Schéma Directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2016-2021. Ces actions volontaires visent en particulier la réduction des sources de pollution diffuses (pesticides, nutriments) à travers l'accompagnement des projets agricoles, des collectivités territoriales et des particuliers, de l'acquisition foncière, des projets d'ingénierie écologique et le suivi qualitatif des ressources.

Prescriptions :

Périmètres de captage rapprochés pour l'eau potable

- Assurer la protection des captages d'eau potable qu'ils soient couverts ou non par une DUP en assurant graduellement la préservation des périmètres immédiats - rapprochés⁷ - éloignés en y excluant ou en y limitant les occupations et utilisations des sols de manière à ne pas porter atteinte à la qualité de la ressource en eau, en respectant le cas échéant les prescriptions des DUP ou des rapports d'hydrogéologues.

/// Aires d'alimentation de captage

- Poursuivre la régularisation et la reconquête de la qualité de l'eau des captages prioritaires menacés par les pollutions diffuses⁸:
 - A l'ouest du territoire, le captage prioritaire du Flès à Villeneuve-lès-Maguelone
 - A l'est, les captages des Garrigues Basses à Sussargues et du Bérange à Saint-Génès des Mourgues d'une part, et les captages prioritaires de la Plaine de Mauguio d'autre part (Piles et Treize Caires / La Gastade à Candillargues / Bourguidou à Lansargues). .

Dans certains cas, des programmes d'actions sont engagés afin de reconquérir la qualité de la ressource et d'obtenir une qualité d'eau brute suffisante pour limiter ou éviter tout traitement avant distribution.

3.1.1.2. Préserver les zones de sauvegarde pour l'alimentation en eau potable actuelle et future

Les zones de sauvegarde ont été identifiées pour les masses d'eau souterraine stratégiques pour l'alimentation en eau potable dans une perspective prospective, afin de garantir la possibilité d'implanter des captages ou des champs captants à l'avenir.

Le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est concerné par trois zones de sauvegarde pour l'alimentation en eau potable actuelle et future. Deux zones de sauvegarde sont situées entièrement sur le territoire de la Métropole (ZSE⁹ Flès, ZSNEA¹⁰ Murviel-lès-Montpellier/Puech Sérié). La troisième zone (ZSE Boulidou/Issanka/Olivet) s'étend également largement sur le bassin de Thau et la vallée de l'Hérault. Les zones de sauvegarde sont sensibles à la question quantitative de leur recharge mais également à la préservation de leur qualité.

Elles peuvent être fragilisées par :

- l'imperméabilisation des sols qui limitent l'infiltration des eaux des pluies jusqu'à la nappe et réduisent le potentiel de recharge de l'aquifère ;

⁷ Seules les emprises des périmètres de protection rapprochés sont signifiées sur les cartes compte tenu de leur intérêt stratégique pour la gestion de la ressource en eau.

⁸ notamment nitrates et pollutions phytosanitaires.

⁹ ZSE (Zones de Sauvegarde Exploitées) : zones identifiées comme étant intéressantes pour l'AEP future et qui sont déjà exploitées pour l'AEP

¹⁰ ZSNEA (Zone de Sauvegarde Non Exploitée Actuellement) : zones identifiées comme intéressantes pour l'AEP future, à préserver afin de permettre l'implantation de captages.

- les rejets de substances polluantes qui, entraînées par les eaux d'infiltration, vont migrer vers l'aquifère.

Prescriptions :

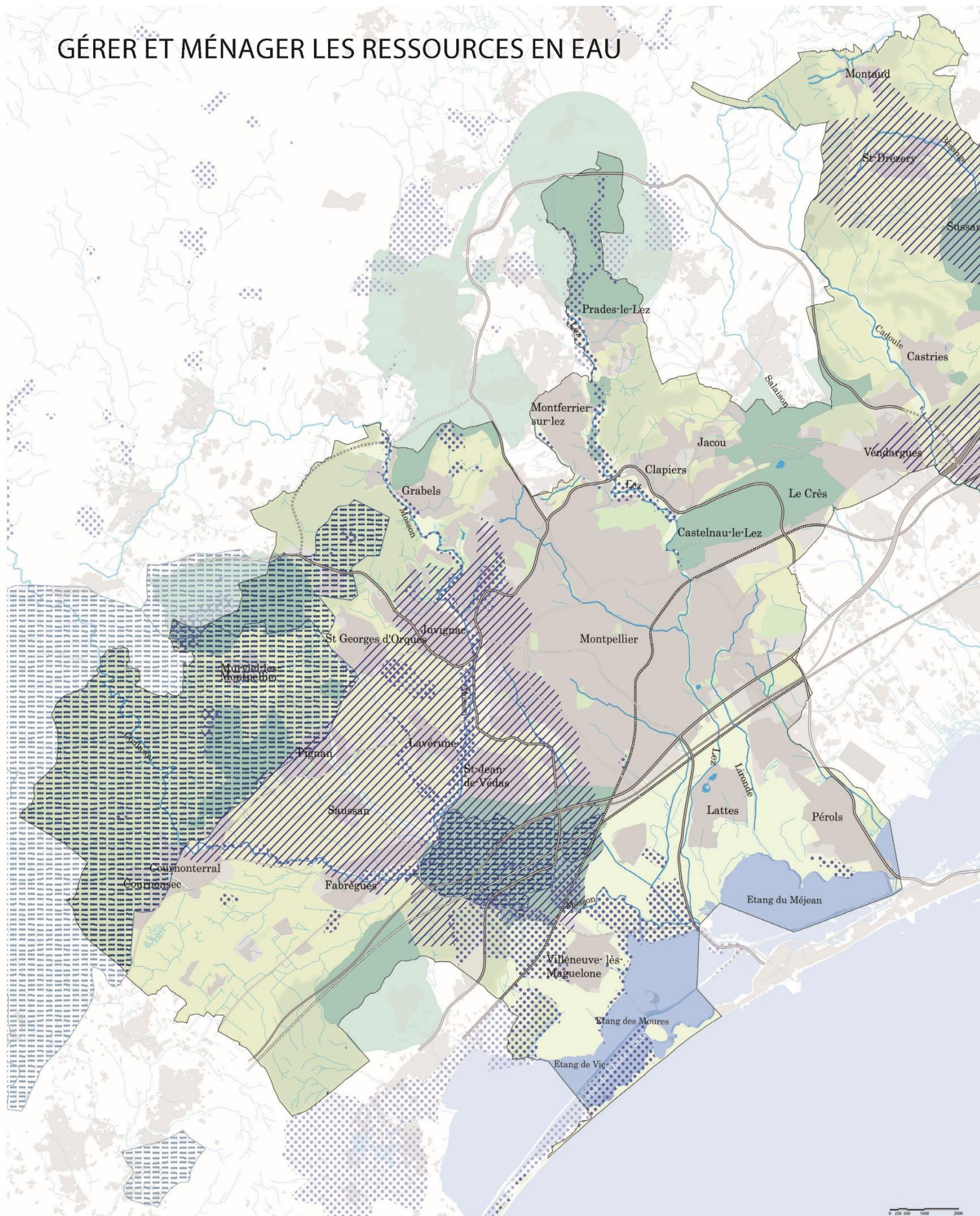


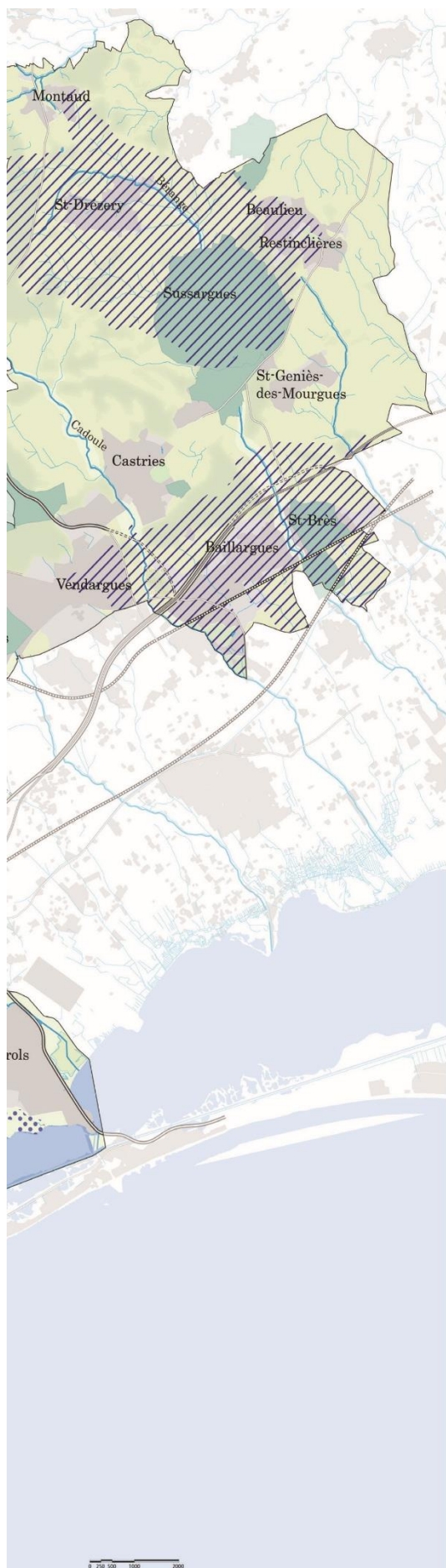
Zones de sauvegarde de la ressource eau

Pour prendre en compte l'objectif de préservation et éviter d'aggraver leur vulnérabilité, il s'agira, dans les zones de sauvegardes identifiées :

- de privilégier, dans la mesure du possible, le classement en zones naturelle, forestière ou agricole ;
- limiter l'implantation des constructions et aménagements présentant un risque pour la ressource (artificialisation, pollution) ;
- anticiper l'implantation de nouveaux captages pour l'AEP ;
- de limiter l'imperméabilisation et les rejets si des projets sont réalisés au sein de ces zones ;
- d'appliquer la doctrine Eviter Réduire Compenser, pour la ZSE Issanka/Boulidou/Olivet (en compatibilité avec le SAGE du bassin de Thau), la ZSE Flès, ZSNEA Murviel-lès-Montpellier/Puech Sérié. Dans le cas où les impacts des projets ne peuvent être évités et si les mesures correctrices sont insuffisantes, les choix techniques intégreront les contraintes environnementales pour réduire les impacts relevés. S'il persiste des impacts significatifs, le porteur de projets mettra en œuvre des mesures compensatoires en priorités au sein de ces zones.

GÉRER ET MÉNAGER LES RESSOURCES EN EAU





 Périmètres de captage rapprochés pour l'eau potable -P-

NB : Seules les emprises de protection rapprochée sont signifiées sur les cartes compte tenu de leur intérêt stratégique pour la gestion de la ressource en eau.



Zones de sauvegarde de la ressource eau -P-



Aires d'alimentation de captage -P-



Espaces de fonctionnalité des zones humides -R-

3.1.1.3. Préserver les cours d'eau, leur espace minimum de bon fonctionnement, les zones humides et leurs espaces de fonctionnalité

En matière de préservation des milieux naturels :

La préservation des Zones Humides est assurée par les prescriptions propres aux réservoirs de biodiversité surfaciques de la trame bleue (renvoi partie 1.2 relative à la biodiversité).

Prescriptions :

- Préserver les cours d'eau identifiés dans le plan du DOO et leur espace minimum de bon fonctionnement¹¹ et les zones humides afin de conserver les milieux aquatiques et leurs fonctionnalités, en veillant à la non-dégradation de ces espaces. L'emprise des espaces minimum de bon fonctionnement est définie en concertation avec les parties prenantes concernées.

La prise en compte de ces milieux géographiques est différente selon leur environnement :

- ils sont préservés de par la vocation des espaces agro-naturels et les prescriptions qui s'y rattachent (Renvoi Défi 1 / Partie 1 / dispositif pour les espaces agro-naturels) ;
- ils sont intégrés et délimités dans les projets urbains au sein des extensions urbaines et dans les secteurs d'urbanisation existante et engagée, lors des opérations du réinvestissement urbain (Renvoi Défi 3 / Partie 5.4).

Des exceptions sont identifiées pour :

- Les projets ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique et les projets d'intérêt général sur leur emplacement ailleurs que sur ces espaces est impossible ;
- Les travaux d'entretien courant et de réparation des ouvrages existants ;
- Les aménagements de protection contre des inondations des lieux densément urbanisés avec présence d'enjeux liés à la sécurité des personnes et des biens ;
- Les installations liées aux systèmes d'assainissement ;
- Les ouvrages de franchissement transversaux des cours d'eau ;
- Les projets qui tendent à améliorer la qualité de l'eau et le bon fonctionnement des cours d'eau.

En cas de maintien, à titre exceptionnel, d'artificialisation dans ces espaces minimum de bon fonctionnement, la démarche « Eviter Réduire Compenser », développée par le SDAGE Rhône

¹¹ Le SAGE introduit la notion d'espace minimum de bon fonctionnement des cours d'eau afin de préserver et de restaurer le fonctionnement des écosystèmes aquatiques et humides, les corridors de communication pour les espèces aquatiques et terrestres (végétation rivulaire), l'équilibre sédimentaire, les zones d'expansion de crue, la capacité d'épuration, les barrières naturelles limitant le transfert des pollutions vers les cours d'eau.

Cet espace, présent sur chaque cours d'eau, comprend le lit mineur et une partie du lit majeur. Il correspond à *minima* à une bande d'une largeur égale au double de la largeur du lit mineur du cours d'eau, de part et d'autre du lit mineur. Sauf contrainte technique dûment justifiée, la limite inférieure de l'espace minimum de bon fonctionnement, de part et d'autre du lit mineur, est fixée à 2 m et la limite supérieure est fixée à 50 m. Certains secteurs ne sont toutefois pas concernés par cette notion d'espace minimum de bon fonctionnement :

- Certains secteurs de cours d'eau ne présentent pas aujourd'hui d'enjeux liés à la préservation de l'espace minimum de bon fonctionnement, car ils ont fait l'objet de recalibrage important ou d'endiguement (digues classées) avec présence d'enjeux liés à la sécurité des personnes et des biens à proximité immédiate des cours d'eau. Sur ces secteurs, l'objectif de préservation de l'espace minimum de bon fonctionnement ne s'applique pas. Il appartient aux porteurs de projets publics et privés de démontrer l'absence d'enjeux sur ces secteurs. Tous les secteurs ne présentant pas le même niveau d'enjeux, une appréciation au cas par cas pourra être réalisée afin d'identifier les enjeux propres au site, de tenir compte de l'ampleur des projets développés et de définir quels aménagements ne sont pas de nature à remettre en cause la bonne fonctionnalité de ces espaces (par exemple, les cheminements doux dans les secteurs de cours d'eau anthropisés ou sur des cours d'eau dépourvus de ripisylve, ...).

Méditerranée, sera mise en place. Il s'agit pour les porteurs de projets de démontrer l'impossibilité technique et/ou socio-économique du déplacement du projet et de conduire une démarche ERC.

Recommandation :



Espaces de fonctionnalité des zones humides

- Préserver les espaces de fonctionnalité des zones humides en limitant l'implantation d'installation ou d'aménagement pouvant remettre en cause le bon fonctionnement de ces milieux.

La prise en compte de ces milieux géographiques est différente selon leur environnement :

- ils sont préservés de par la vocation des espaces agro-naturels (Renvoi Défi 1 / Partie 1 / dispositif pour les espaces agro-naturels) ;
- ils sont pris en compte dans les projets urbains au sein des extensions urbaines et dans les secteurs d'urbanisation existante et engagée, lors des opérations du réinvestissement urbain dans l'objectif de préserver l'alimentation de la zone humide (Renvoi Défi 3 / Partie 5.4).

3.1.1.3 Gérer les eaux pluviales pour poursuivre une protection et une veille permanente de la qualité de l'eau

La gestion des eaux pluviales a également un impact dans le cadre de la préservation des ressources en eau. L'amélioration de leur traitement est abordé à travers la prise en compte des eaux pluviales sur l'ensemble de leur parcours, notamment en poursuivant la dynamique pour rendre plus performants les systèmes d'assainissement (renvoi vers le Défi 1 / partie 2 relative aux risques).

Prescriptions :

- D'une manière générale, prévenir les pollutions diffuses notamment au niveau des cours d'eau situés en amont des bassins versants, des secteurs où la nappe phréatique est vulnérable et des périmètres de captages pour l'alimentation en eau potable ;
- Améliorer la performance des systèmes de collecte d'assainissement particulièrement par temps de pluie, par exemple, en complétant le réseau séparatif ou en réduisant les eaux claires parasites des réseaux d'assainissement ;
- Assurer une gestion qualitative des eaux pluviales à toutes les échelles de projets (de la parcelle individuelle à l'opération d'aménagement plus importante) à travers des dispositifs adaptés aux enjeux du milieu aquatique local ;
- Privilégier l'infiltration des eaux, quand cela est possible ou les autres techniques alternatives notamment pour contribuer à la réalimentation des nappes ;
- Assurer la préservation des Espaces Minimum de Bon Fonctionnement des cours d'eau pour participer à la qualité des eaux superficielles (renvoi vers la partie 1.1 relative aux corridors écologiques).

3.1.2. GARANTIR L'APPROVISIONNEMENT EN EAU DU TERRITOIRE DE LA METROPOLE EN COORDINATION AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

Ce deuxième axe est fondé sur l'existence d'une surexploitation de la majorité des captages d'eau situés sur le territoire de la Métropole de Montpellier (Système Lez, Karst Mosson, nappe souterraine de Castries Sommières, Karst du Pli Ouest) ou alimentant le territoire (Hérault). Il est en relation avec l'axe précédent pour la préservation ou l'atteinte du bon état des masses d'eau mais concerne plus spécifiquement l'organisation du partage de la ressource en eau.

L'approvisionnement du territoire en eau potable repose sur des principes :

- de gestion qualitative pour assurer la qualité des milieux,
- de gestion quantitative, y compris en s'appuyant sur des ressources non locales (le Rhône) pour répondre au besoin du territoire,
- de sécurisation de la ressource à travers un maillage du territoire et la mutualisation des moyens avec les voisins,
- d'amélioration du patrimoine pour limiter les pertes.

3.1.2.1 Favoriser les économies d'eau en optimisant les usages

La Métropole, en adoptant son schéma directeur d'alimentation en eau potable en 2013, a identifié un rendement objectif de 80 % utilisé dans le calcul des besoins futurs en eau. L'atteinte du rendement objectif est visée à travers une meilleure gestion patrimoniale et une augmentation sensible du taux de renouvellement des réseaux d'eau potable et une gestion active des fuites allant de leur sectorisation, leur prélocalisation et leur localisation à leur réparation dans les délais les plus brefs.

Cet enjeu est également partagé par les syndicats d'eau potable intervenant sur le territoire de la Métropole à travers la définition de rendements définis au contrat d'affermage ou la mise en place d'une politique volontariste de recherche de fuites.

La mise en œuvre généralisée et prioritaire de mesures et de choix visant à économiser l'eau est préconisée comme solution pour contribuer à maintenir des capacités suffisantes de distribution d'eau potable et pour anticiper la rareté de l'eau et venir face au changement climatique.

Prescriptions :

- entretenir ou améliorer les rendements de réseau d'adduction et de distribution (sectorisation) ;
- optimiser les usages de l'eau dans les espaces verts et dans les opérations d'aménagements ;
- établir les schémas directeurs d'alimentation en eau potable en considérant les économies d'eau comme un gisement de ressource prioritaire avant toute recherche de nouvelle ressource complémentaire.

Recommandations :

Les modalités de mise en œuvre sont variées :

- utilisation de matériel hydro-économe¹² ;
- sensibilisation à des pratiques économes en eau auprès des particuliers, des professionnels de l'urbanisme opérationnel, de l'agriculture, des espaces verts...¹³ ;
- séparation dans la mesure du possible des différents usages de l'eau, pour éviter de consommer de l'eau potable à des fins qui ne justifient pas sa qualité d'eau destinée à la consommation humaine ;
- au cas par cas, étudier la pertinence de solutions de récupération et de réutilisation des eaux claires (pluviales) et eaux usées traitées et de les faciliter, notamment en recherchant la proximité entre les équipements de traitement ou stockage des eaux et les usages consommateurs en eau ;
- favoriser les diagnostics et le suivi continu de leurs performances pour un meilleur entretien du patrimoine et la préservation des ressources en eau.

La question de la modération de l'usage de l'eau est également abordée pour les espaces verts à travers la réalisation des études PAPP (Plan d'Amélioration des Pratiques Phytosanitaires et Horticoles) réalisées sur le territoire.

3.1.2.2 Intégrer le cycle de l'eau dans l'aménagement du territoire

Le développement urbain est conçu pour contribuer à l'atteinte du bon état des eaux fixé par la Directive Cadre sur l'Eau : production, distribution, collecte, traitement, en veillant à la préservation de la ressource, du bon état des milieux et à un bon équilibre entre les besoins liés aux apports de population et les capacités disponibles.

En matière d'eau potable et de défense contre les incendies :

Prescriptions :

- Privilégier la réalisation d'économie des ressources en eau ;
- Créer les infrastructures pour accroître les capacités de distribution d'eau potable de 8 à 11 millions de m³ (notamment les projets d'équipements des Syndicat Garrigues Campagne et Syndicat du Bas Languedoc, l'usine de potabilisation de VALEDEAU, des prospections programmées sur le système Lez) ;
- Phaser le développement urbain et l'accueil des nouvelles populations en cohérence avec la capacité d'alimentation en eau potable par une ressource autorisée et de défense contre les incendies en articulant la programmation du développement urbain avec les travaux nécessaires à l'alimentation en eau. Dans le cas où les programmations ne permettraient pas de justifier l'adéquation besoins/ressources en eau, l'ouverture à

¹² Cette action est mise en œuvre par l'Agence Locale de l'Energie et du Climat pour le compte de la Métropole à travers le projet AquaMetro.

¹³ idem

l'urbanisation est conditionnée à la capacité d'alimentation en eau du secteur (disponibilité de la ressource, coût global des infrastructures structurantes).

En matière d'assainissement :

Prescriptions :

- Poursuivre le développement du programme d'équipement public du territoire afin de traiter les volumes d'eaux usées correspondant aux besoins du territoire, et en tenant compte des besoins des territoires voisins, notamment grâce aux 16 STEP du territoire ;
- Phaser le développement urbain et l'accueil des nouvelles populations en cohérence avec la capacité de traitement et de collecte des eaux usées en articulant la programmation du développement urbain avec les travaux nécessaires au traitement et à la collecte des eaux usées. Dans le cas où les programmations ne permettraient pas de justifier de l'adéquation besoin / capacité de traitement et de collecte des eaux usées, l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la capacité de traitement et de collecte des eaux usées du secteur ;
- Continuer à mettre en œuvre des mesures de gestion limitant les effets des rejets des STEP au milieu naturel, notamment en traitant de l'azote et du phosphore en zone sensible, en perfectionnant des zones de rejet végétalisées et en favorisant la réutilisation des eaux usées traitées, ...

Le SCoT fixe comme objectif de privilégier l'accueil de nouvelles populations dans les espaces urbains équipés en assainissement collectif. Il est en effet souhaitable que les choix de formes urbaines et leur localisation soient guidés par la recherche d'une maîtrise des coûts induits par l'extension des réseaux.

3.1.2.3 développer un plan de sécurisation de l'approvisionnement en eau du territoire du territoire en coordination avec les territoires voisins

La sécurisation de l'approvisionnement en eau pour tous les usages (eau potable, défense incendie, agriculture, autres activités économiques...) constitue un objectif essentiel pour le fonctionnement du territoire qui implique également les territoires voisins. Plusieurs orientations sont à envisager à ce titre, étant précisé qu'elles sont appelées à s'inscrire à court terme dans un plan global de sécurisation de l'eau qui a notamment vocation à définir un programme d'actions territorialisées qui assure une gestion optimisée de la ressource aux différents niveaux (eau potable, eau brute, eau usée traitée) entre les différents acteurs et intègre une approche coût-efficacité.

L'ensemble de ces stratégies sera en outre construite en cohérence avec les territoires voisins (Pic Saint Loup, Bassin de Thau, Pays de l'Or) et le Département.

Prescriptions :

Pour sécuriser l’approvisionnement en eau du territoire de la Métropole, il convient en particulier d’assurer les conditions pour que :

- les ressources en eau souterraines soient affectées prioritairement à l’alimentation en eau potable ;
- les sources d’approvisionnement pour les autres usages soient diversifiées ;
- la sécurisation par interconnexions des réseaux d’eau potable soit assurée.

Recommandations :

- rechercher la mutualisation des moyens de production et de secours, et en tenant compte des Plans de Gestion de la Ressource en Eau en cours d’élaboration notamment sur l’aquifère du Lez, la masse d’eau Castries-Sommières et l’Hérault ;
- porter collectivement des actions en faveur des économies d’eau, à toutes les échelles, et quels que soient les usages ;
- en s’appuyant sur un schéma directeur à élaborer, favoriser l’utilisation de l’eau brute, c’est-à-dire les ressources en eau non potabilisées pouvant provenir de cours d’eau (dont le fleuve Rhône), et d’eaux pluviales stockées, pour l’activité agricole (en cohérence avec les objectifs de la politique agroécologique et alimentaire) et évaluer la possibilité et les conditions de substitution à l’eau potable.

3.1.3. RECHERCHER ET OPTIMISER DE NOUVELLES RESSOURCES

Les ressources en eau peuvent être le support d’activités économiques soutenues dans le cadre du projet de territoire. Ainsi, l’aménagement du territoire est conçu avec le souci de permettre les investigations et la protection de nouvelles ressources en eau. Citons par exemple les eaux à température élevées dans les karsts sous couverture pouvant servir à la géothermie ou à des activités thermoludiques, voire thermales.

L’usage des eaux usées traitées fait l’objet d’un soutien par les collectivités territoriales à travers des programmes de recherche appliquée permettant de développer des arguments technico-économiques pour leur utilisation.

3.2. Contribuer à la transition énergétique en favorisant la mutation du modèle de consommation, de production et de distribution

La Métropole se mobilise afin d'accompagner la mutation du modèle énergétique et la transition énergétique sur son territoire, objectifs décisifs du développement durable et ce, en amplifiant et complétant les dispositions du SCoT de 2006.

Plusieurs objectifs et orientations du DOO participent de ce changement fondamental et volontaire du modèle énergétique métropolitain à savoir :

- maîtriser les extensions urbaines et prioriser le réinvestissement urbain (*Défi 3 / partie 5*) ;
- développer les mobilités décarbonées et aménager la métropole des courtes distances (*Défi 2 / partie 2*) ;
- favoriser l'habitat performant thermiquement (*Défi 3 / partie 1*) ;
- assurer au sein de toutes les filières économiques les capacités d'un développement pour de la recherche et une économie de plus en plus tournée vers le développement durable (*Défi 3 / partie 2*) ;
- mettre en œuvre une politique agroécologique et alimentaire, favorisant notamment les circuits courts (*Défi 1 / partie 1*) ;
- lutter contre l'effet « îlot de chaleur urbain » (*Défi 1 / partie 2*)

La mise en œuvre de ces actions nécessitera aussi la mobilisation de l'ensemble des acteurs publics et privés du territoire, notamment en ce qui concerne la complémentarité des réseaux.

Dans ce cadre la Région d'une part et la Métropole d'autre part, épaulées dans le cadre des grandes politiques publiques définies par l'Europe et par l'Etat, doivent pouvoir déployer collectivement des stratégies et des programmes cohérents et le plus intégrés possibles.

En complément, plusieurs objectifs et orientations sont définies pour contribuer spécifiquement au changement du modèle énergétique de la Métropole.

3.2.1 ACCENTUER ET AMPLIFIER LES ACTIONS DE SOBRIETE ET D'EFFICACITE ENERGETIQUES

3.2.1.1 Agir à l'échelle du projet urbain :

Les processus d'aménagement et de renouvellement des tissus doivent intégrer des démarches de transition énergétique globale, en prenant en compte un certain nombre d'exigences.

Ces principes doivent concerner toute la chaîne énergétique, pour aménager et gérer le territoire de manière économe, en faisant appel aux ressources locales renouvelables et à la chaleur fatale, dans le cadre de réseaux résilients à la demande et aux conditions climatiques.

Les réglementations nationales obligent désormais à intégrer des performances souvent élevées dans la conception et la construction, et de plus en plus dans la réhabilitation des bâtiments, suivant leur nature.

Il n'en reste pas moins que ces dispositifs doivent être mis en œuvre en intégrant le contexte local, tout particulièrement le climat et ses évolutions (ensoleillement intense, régime de pluie désordonnée,

ponctuellement vent violent) et les modes de vie méditerranéens, ainsi que la récurrence des jours de forte chaleur et les épisodes caniculaires. Dans ce contexte, l'objectif est de favoriser les dispositifs passifs qui préservent notamment le confort essentiels lors des excès climatiques, en matière d'organisation des villes et des villages, de morphologie et d'aménagement des quartiers, des ilots bâtis et des espaces publics, d'architecture, de mode de déplacements...

D'autre part, la maîtrise des coûts liée à l'ensemble des mesures favorisant la sobriété énergétique est primordiale pour favoriser l'accès de la ville à tous et limiter à terme les situations de précarité énergétique.

Prescriptions :

- intégrer dans la conception des projets urbains les facteurs de sobriété énergétique et de confort thermique en s'appuyant notamment, en fonction des situations, sur :
 - les conditions climatiques locales et leur saisonnalité : température, pluie, vent-ventilation, ensoleillement, épisode caniculaire...
 - la morphologie du site : dénivelés, composition du sous-sol...
 - la forme urbaine (compacité, mitoyenneté des bâtiments...)
- promouvoir la mutualisation des fonctions et des services : accès, stationnement, paysagement, mobilités, services du quotidien... ;
- anticiper la mise en place de systèmes énergétiques interconnectés et services qui permettent d'adapter l'offre à la demande en fonction des usages (miser sur l'intelligence des systèmes et l'utilisation de la donnée pour modifier les comportements et gagner en performance) ;
- promouvoir la sobriété et l'efficacité de l'éclairage public (par exemple optimisation du nombre de points lumineux, la puissance installée, la gestion horaire...) ;
- expérimenter la fixation de critère de performances environnementales et énergétiques renforcées notamment dans les opérations de type ZAC.

3.2.1.2. Agir à l'échelle de l'îlot bâti :

La performance des bâtiments doit passer d'abord par la recherche d'ilots urbains et d'architectures optimisant leur degré de passivité thermique (configurations adaptées, inertie de leur masse, ventilation naturelle, protections solaires...), avant d'avoir recours aux équipements techniques et électroniques complexes. Cet objectif est à rapprocher de celui de produire les bâtiments adaptés au climat et au mode de vie méditerranéens.

Au-delà de la performance énergétique des bâtiments liée à la réglementation thermique nationale, il s'agit de promouvoir des mesures qui accentuent cette sobriété énergétique.

Prescription :

- adapter les espaces publics et les logements en fonction des modes de vie et des caractéristiques propres au climat méditerranéen : orientation, exposition, nécessité de se protéger à la fois de la chaleur et du froid (renvoi vers le Défi 3 / partie 5.3 relative à la qualité des projets urbains).

Recommandations :

Il s'agit d'encourager lors de la construction des bâtiments ou de leur rénovation :

- le développement d'une architecture bioclimatique, limitant davantage, les besoins énergétiques associés tant au confort d'hiver qu'au confort estival ; en particulier, le confort d'été peut être préservé notamment par l'optimisation de l'inertie des bâtiments, la ventilation nocturne, le choix de teintes claires sur toutes les façades des bâtiments, la limitation des surfaces vitrées sur les façades exposées au rayonnement solaire et leur protection efficace de l'ensoleillement ;
- les projets qui font preuve d'exemplarité énergétique ou qui sont à énergie positive, le recours à des techniques et dispositifs permettant soit de maîtriser les consommations énergétiques, soit d'approvisionner les bâtiments en énergie renouvelable et de récupération ;
- la rénovation thermique des bâtiments tertiaires et commerciaux ;
- l'usage préférentiel de matériaux biosourcés qui ont un impact positif sur le bilan énergétique du cycle du bâtiment ;
- la prise en compte de la qualité de l'air, la luminosité, confort acoustique, performances passives, ressources locales...).

3.2.2 TENDRE VERS UNE AUTOSUFFISANCE ENERGETIQUE

Afin de favoriser la production décentralisée d'énergie issue de ressources renouvelables, tout particulièrement locales, ou de récupération, le déploiement significatif des capacités de production doit être recherché, dans une approche globale, intégratrice des enjeux socio-économiques, agricoles, de biodiversité et patrimoniaux.

Sur le territoire, les filières à favoriser sont les suivantes :

- solaire (photovoltaïque, thermodynamique, thermique),
- géothermie,
- biogaz,
- biomasse,
- récupération d'énergie des réseaux d'eaux usées.

S'agissant du grand éolien terrestre et au regard de la technologie actuelle, le développement de cette filière n'est pas envisageable sur la Métropole, compte tenu principalement :

- du caractère urbain du territoire¹⁴ ;
- de la très grande richesse environnementale, notamment l'avifaunistique du territoire (aigle de Bonelli).

Ces orientations sont déclinées d'abord à l'échelle du territoire et sont à promouvoir également dans la conception des projets urbains.

A l'échelle du grand territoire :

Prescriptions :

¹⁴ Distance minimale de 500 m des habitations.

- Privilégier les installations de production d'énergie électrique) d'origine renouvelable :
 - sur les espaces artificialisés, tels que les surfaces des toitures et des façades, les parkings ;
 - sur les espaces dégradés, telles que les anciennes carrières ;
 - sur les délaissés ou les espaces interstitiels grâce par exemple à des écrans acoustiques le long des infrastructures, notamment ceux qui sont exposés au sud de l'A9, l'A709, le CNM ... ;
 - en dernier lieu et par exception, sur les espaces agro-naturels, sous réserve du respect impératif du patrimoine, de la qualité des sites, de ne pas porter atteinte à l'activité agricole et à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, et en cohérence avec les prescriptions de préservation et d'activation des espaces agro-naturels décrits dans *la Défi 1 / Partie 1*.
- Développer et promouvoir les installations de production d'énergie renouvelable : solaire thermique, biomasse, géothermie, récupération de chaleur, récupération d'énergie du réseau des eaux usées au sein du tissu urbain existant ou à venir.

Recommandations :

- une instance visant l'émergence d'une filière locale bois-énergie devra notamment se mettre en place de manière à valoriser par exemple les opérations de débroussaillage dans le cadre de la lutte contre les incendies de forêts.

A l'échelle du projet urbain :

Recommandations :

- anticiper les lieux d'implantation potentiels des installations techniques de production des réseaux de chaleur et de froid dans les opérations nouvelles ou en renouvellement urbain ;
- favoriser dans les zones d'extensions urbaines le développement de solutions énergétiques d'ampleur et/ou à caractère innovant, voire expérimental, en particulier lorsque les projets s'organisent autour de grandes emprises construites ou artificialisées (par exemple ombrières photovoltaïques sur des parkings, photovoltaïque en toiture des grands bâtiments, notamment les bâtis commerciaux...) ;
- favoriser l'intégration des énergies renouvelables et de récupération avec une optimisation des investissements sur les réseaux afin de prévoir leur juste dimensionnement et complémentarité ;
- favoriser, dès la conception, les systèmes mutualisés de production d'énergie et de chaleur ou de froid décentralisée, soit par raccordement à un réseau de chaleur et de froid existant, soit par création.

3.2.3 - POURSUIVRE LA LUTTE CONTRE LA PRECARITE ENERGETIQUE

La précarité énergétique s'exprime tout particulièrement dans le domaine de l'habitat et les déplacements.

Pour la production neuve de logement, le respect de la réglementation thermique en évolution permanente assure la performance énergétique des nouveaux logements. Pour le parc bâti existant, outre les obligations pouvant découler de la réglementation en vigueur dans certains cas, la Métropole identifie plus largement le besoin de rénovation thermique en ciblant en particulier les copropriétés privées des « 30 glorieuses ».

En ce qui concerne la précarité énergétique liée aux déplacements, les objectifs et orientations relatifs à l'armature des déplacements (*Défi 2 / partie 2*) contribuent à limiter les frais de déplacements en favorisant un système de transport multimodal accessible et performant. Par ailleurs, les mesures en faveur de la compacité et la mixité urbaine participent à la diminution des besoins de déplacement (*Défi 3 / partie 5*).

Recommandation :

- Soutenir les programmes de rénovation thermique du parc existant, notamment en déployant une plateforme territoriale de rénovation énergétique en coordonnant notamment les dispositifs déjà existants (Programme d'Intérêt Général - PIG, Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat - OPAH, EcoCité Ville de Demain, etc), rendant ainsi plus lisibles les parcours pour tous les publics, notamment ceux non accompagnés actuellement.

3.2.4 - PROMOUVOIR LES MOBILITES POST-CARBONE

Le développement urbain doit être pensé pour diminuer les distances parcourues, le nombre de trajets et pour donner envie d'utiliser prioritairement les modes actifs ainsi que les modes les moins polluants. Cette promotion passe d'abord par la valorisation et la facilitation de l'accès aux modes actifs (vélo, marche à pieds, trottinette...). L'objectif est de concevoir l'aménagement en pensant en premier lieu aux trajets piétons, vélos avec l'ensemble des commodités liées tels que les parkings à vélos, puis d'accompagner le report modal vers les transports en commun et ensuite de poursuivre la réflexion sur l'usage de la voiture.

En effet, la réduction des distances parcourues en véhicule motorisé représente le principal levier d'une mobilité moins émettrice en gaz à effet de serre et plus économe en ressource énergétique. Par ailleurs, il convient aussi de promouvoir l'usage des véhicules rechargeables.

L'ensemble des objectifs et orientations du *Défi 2 / partie 2* relative à l'armature des déplacements, contribue à la réduire les consommations des énergies fossiles et à limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Prescriptions :

Outre les orientations relative à l'armature des déplacements (*Défi 2 / partie 2*), il s'agit de :

- déployer les installations de recharges de véhicules électriques (tout en veillant à minimiser l'impact sur le réseau électrique) ;
- encourager le déploiement de stations offrant une autre source d'énergie renouvelable ou de récupération (par exemple de type gaz naturel véhicule).

3.3. Structurer la filière de gestion des déchets

L'ambition de faire progresser la prévention et le tri à la source des déchets, basée sur une modification des comportements et du rapport à l'espace partagé, rejoint l'ambition d'un espace public propre et respecté.

L'ambition de favoriser le développement des activités économiques répondant aux enjeux de la préservation des ressources rejoint les enjeux de développement de l'emploi, par nature non délocalisables sur ce secteur (services de proximité, création de boucles locales de la matière), ainsi que de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre du territoire, dans la logique de circuits courts. Au vu de ces enjeux et opportunités pour son territoire, Montpellier Méditerranée Métropole se place dans une démarche ambitieuse de prévention et de gestion des déchets et se donne les moyens d'une politique concertée et partenariale. Le dépassement des objectifs de la loi de transition énergétique pour la croissance verte permettra à Montpellier Méditerranée Métropole de se placer sur une trajectoire vertueuse.

Le projet « Territoire économe en ressources » se décline ainsi en plusieurs objectifs :

- des objectifs de prévention et de valorisation des déchets ménagers et assimilés ;
- des objectifs de mobilisation des acteurs du territoire vers l'économie circulaire.

La gestion des déchets et l'implantation des nouveaux équipements nécessaires à leur tri et à leur collecte s'organisent en se référant systématiquement au Plan de Prévention et de Gestion des Déchets Non Dangereux relatif à l'élimination des déchets ménagers et assimilés et aux autres plans ou schémas de portée départementale ou régionale, liés aux déchets dangereux et de chantier.

Les objectifs en matière d'organisation de la filière de gestion des déchets contribueront à :

- optimiser le traitement des déchets ;
- favoriser le recyclage des matériaux et leur réutilisation, encourager le tri sélectif et le développement de l'économie circulaire ;
- contribuer à renforcer l'acceptabilité sociale et l'intégration paysagère des unités de tri, préparation, transfert et traitement.

3.3.1 OPTIMISER LE TRAITEMENT DES DECHETS

Afin de poursuivre la structuration et l'optimisation de la filière de traitement plusieurs mesures sont identifiées pour créer et dégager des marges afin d'accompagner l'accueil de nouveaux habitants et activités (notamment, préparation et transfert des déchets, déchèteries, regroupement des déchets industriels banals, plateforme d'échange et de stockage de matériaux inertes et d'équipements de concassage actuels...).

Prescriptions :

- assurer les conditions de maintien des installations de gestion de déchets sur les sites qui ont vocation à perdurer ;
- assurer les possibilités de réimplantation des installations de gestion de déchets sur de nouveaux sites, préférentiellement à proximité du site initial ;

- identifier et de réserver les espaces pour accueillir de nouveaux centres de tri, de préparation et de transfert ou de développer des sites existants en fonction des besoins ;
- identifier et de réserver des espaces en milieu urbain, préférentiellement au sein des zones industrielles ou d'activités pour appuyer le développement de sites, de regroupements, de tri, voire d'échanges des déchets industriels banals... ;
- prévoir dans les opérations d'aménagement et de construction, en fonction de leurs caractéristiques, les différents dispositifs nécessaires au tri et à la collecte des déchets : dispositifs dimensionnés pour la collecte sélective des déchets secs, le pré stockage des encombrants en zone urbaine dense, dispositif de valorisation des bio-déchets (compostage ou point d'apport volontaire...) ;
- optimiser les capacités de production d'énergie de récupération à partir des déchets notamment de l'usine Amétyst en augmentant la part de biodéchets triés à la source ;
- diminuer le recours à l'enfouissement pour les déchets ultimes en étudiant les possibilités de mise en place de filières complémentaires comme les Combustibles Solides de Récupération et le développement de solutions de traitement.

3.3.2 FAVORISER LE RECYCLAGE DES MATERIAUX ET LEUR REUTILISATION, ENCOURAGER LE TRI SELECTIF ET LE DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE CIRCULAIRE

L'économie circulaire vise globalement à diminuer drastiquement le gaspillage des ressources, notamment mais pas seulement les matières premières et l'énergie, afin de découpler la consommation des ressources de la croissance tout en assurant la réduction des impacts environnementaux. Dans cette logique, tri sélectif, réemploi et recyclages sont intimement liés pour amorcer un développement cohérent de cette économie circulaire.

Prescriptions :

- augmenter les capacités du centre de tri des déchets recyclables secs (Demeter) ;

Recommandations :

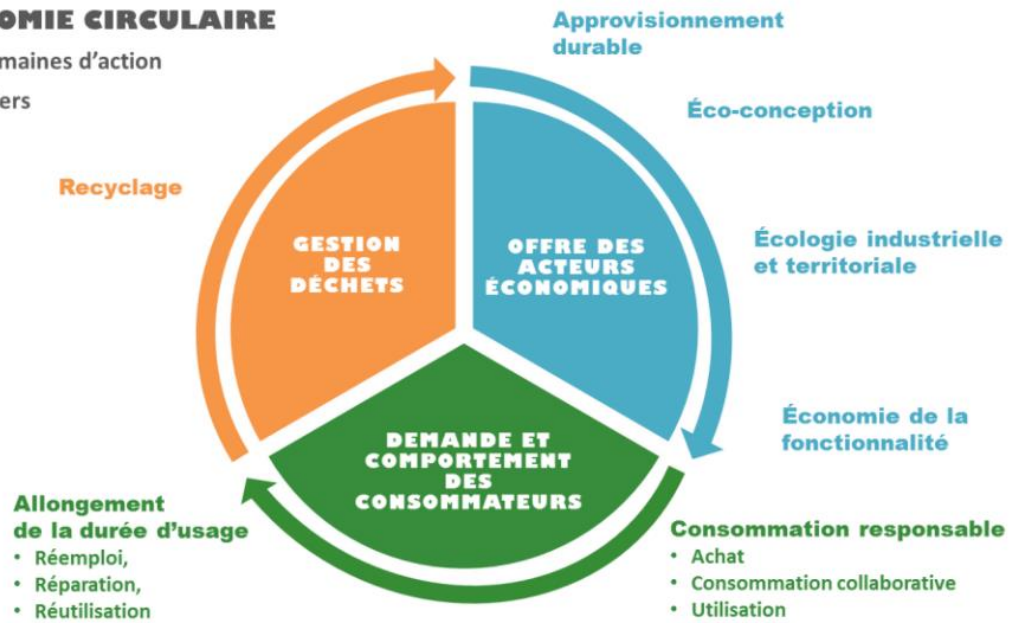
- promouvoir le réemploi et la réutilisation des déchets secs et la valorisation des déchets organiques en favorisant tous dispositifs de nature à faciliter les échanges ou visant à transformer les déchets pour un usage local ;
- favoriser le recyclage des déchets inertes et la réutilisation des matériaux de déconstructions (pour limiter extractions et dépôts de matériaux) (renvoi à la partie ci-dessous) ;
- la rationalisation des circuits de collecte et de valorisation des déchets à l'échelle des zones d'activités et/ou filières économiques mixant collecte publique et initiatives privées afin d'augmenter la taux de valorisation des déchets dans le respect notamment des attendus de la loi TECV.

ECONOMIE CIRCULAIRE

Trois domaines d'action

Sept piliers

ADEME



3.3.3 CONTRIBUER A RENFORCER L'ACCEPTABILITE SOCIALE ET L'INTEGRATION PAYSAGERE DES UNITES DE TRI, PREPARATION, TRANSFERT ET TRAITEMENT

Des efforts d'intégration des équipements de gestion des déchets doivent être poursuivis pour améliorer leur insertion qualitative au sein de la Métropole.

Prescriptions :

- Favoriser le maintien (pour les sites existants) ou la création (pour les nouveaux sites) de « zones tampons » autour des sites recevant des déchets afin de limiter les nuisances ;
- Valoriser l'intégration paysagère des sites recevant des déchets.

3.4. Organiser la gestion des matériaux de construction

La dynamique de développement du territoire ainsi que celles des territoires voisins concourra dans les années à venir à une demande importante en matériaux de construction.

Les principaux axes stratégiques du Schéma Départemental des Carrières pour la gestion de la ressource en matériaux sont de :

- faciliter l'accès à la ressource locale à moyen, long terme, pour répondre à la demande du territoire à partir des exploitations actuelles (le schéma départemental n'identifie pas de nouveaux sites mais des « secteurs de ressources à faibles enjeux environnementaux » au travers d'une analyse multicritères) ;
- limiter les impacts et nuisances de ces activités sur l'environnement ;
- promouvoir le recyclage des matériaux issus de la démolition et de la déconstruction à partir de plateformes ;
- réhabiliter ou reconvertir systématiquement les sites en fin d'exploitation.

Prescriptions :

- maintenir voire développer des capacités de production des carrières actuelles quand elles disposent d'un potentiel résiduel (en particulier les carrières de Villeneuve-lès-Maguelone, de Castries et de Beaulieu) ou prévoir de nouveaux sites sans créer des risques graves de nuisance pour l'environnement humain, ni porter atteinte à la qualité des espaces naturels et agricoles, des eaux de surface et souterraines, de la biodiversité, des sites et des paysages ;
- optimiser les sites d'exploitation actuels au regard du gisement qu'ils proposent :
 - en réservant de l'espace à leur proximité afin de prévenir et de limiter la pression urbaine sur les gisements actuels en exploitation, en limitant les constructions et occupations à proximité immédiate des sites d'exploitation et de leur extension potentielle ;
 - en encadrant le développement de la filière en identifiant les secteurs pouvant bénéficier du développement des activités connexes aux activités d'extraction (concassage, tri, centrale de béton...) nécessaires à la structuration d'une filière de proximité avec les besoins du territoire.
- assurer à la cessation d'activité des sites d'extraction de matériaux la réhabilitation ou la reconversion, en vue d'une nouvelle vocation qu'elle soit naturelle, de loisir, économique, liée à la gestion des déchets ou encore à la production d'énergies renouvelables,
- favoriser le maintien des installations de recyclage des matériaux de construction présentes sur le territoire (plateformes de recyclage des déchets inertes du BTP : déblais inertes, matériaux de démolition)
- prévoir des espaces dédiés pour le recyclage des matériaux, dont la localisation et l'équipement sera organisé de manière à favoriser le réemploi de ces matériaux pour répondre à une part des besoins.

Recommandations :

Afin de développer des ressources alternatives aux granulats d'origine naturelle et ainsi limiter leur importation, des efforts en matière de recyclage des matériaux issus de la démolition des bâtiments, des routes et des travaux publics devront être engagés.

Le réaménagement des anciennes carrières appelle une concertation avec l'ensemble des acteurs (commune, Métropole, les associations naturalistes, de cadre de vie, la profession agricole, etc). L'objet est d'inciter les réflexions collectives intégrant aux Plans de réaménagement des orientations en lien avec les projets de territoire locaux et évitant la redondance d'aménagements semblables sur le territoire.

Pour les sites de grande ampleur, une remise en état au fur et à mesure de l'avancée de l'extraction est à favoriser.

4. Organiser la préservation du patrimoine littoral et son développement durable

Suivant la législation et afin de trouver un équilibre entre protection des milieux et développement du territoire, l'aménagement durable des trois communes littorales doit intégrer un certain nombre de principes d'aménagement spécifiques.

Les différents espaces de référence de la Loi Littoral sont déterminés dans le document graphique spécifique d'application de cette Loi dans le SCoT.

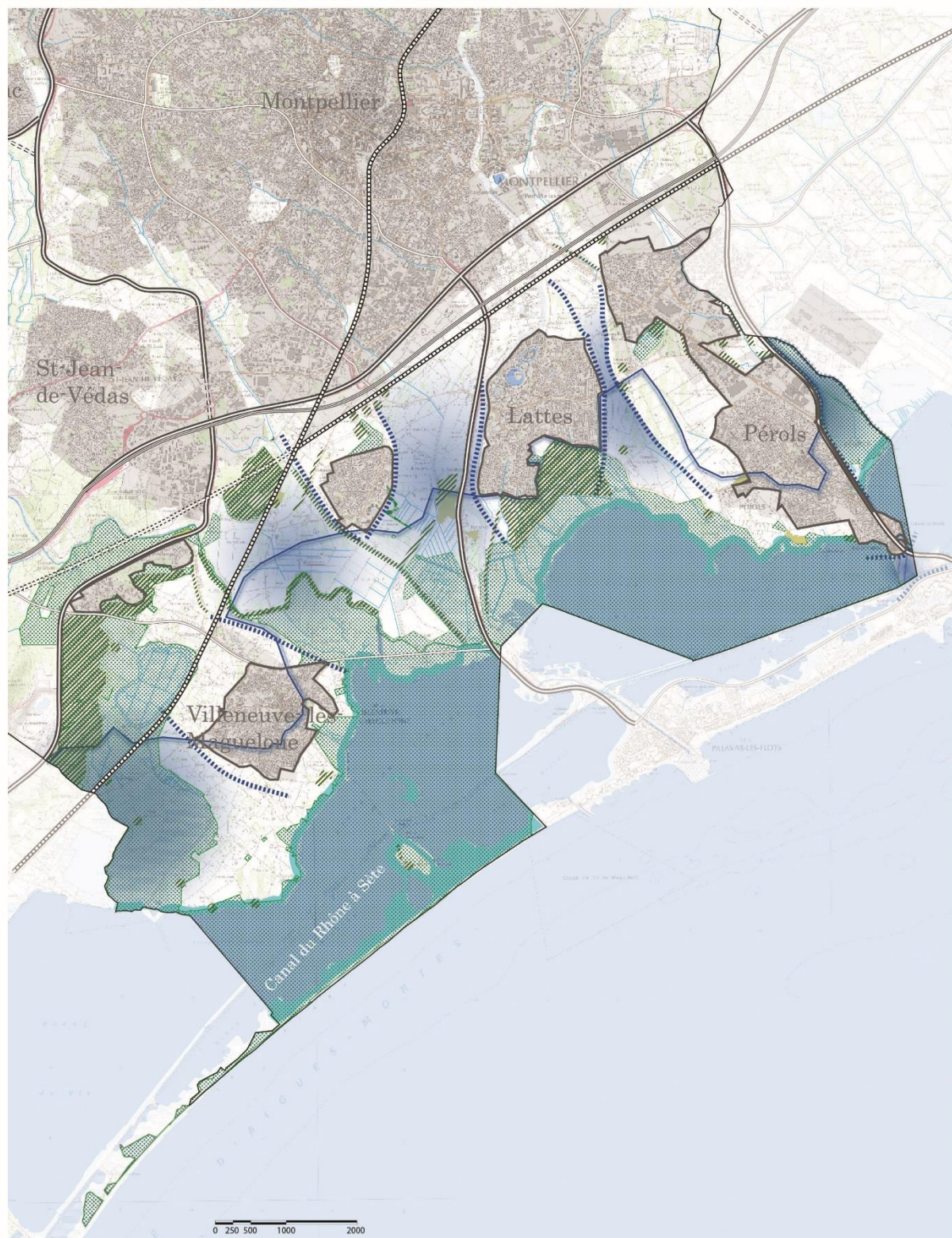
Les dispositions de la présente partie ne sont pas applicables aux installations, constructions et aménagements visés à l'article L.121-4¹⁵ du Code de l'urbanisme.

Les modalités d'application de la loi Littoral énoncées ci-après concernent le territoire des communes de Lattes, Pérols, Villeneuve-lès-Maguelone, en application des dispositions de l'article L.121-1 du code de l'urbanisme.

Les prescriptions propres au territoire soumis aux dispositions de la Loi Littoral définies ci-dessous doivent être combinées avec notamment l'ensemble des dispositions applicables aux espaces agro-naturels (Renvoi Défi 1 / partie 1.1). Elles doivent aussi faire l'objet d'une lecture intégrant également les différentes règles associées à chaque espace : Espaces Remarquables, coupures d'urbanisation, Espaces Proches du Rivages, bande des 100 mètre, principe d'extension de l'urbanisation en continuité des agglomérations existantes...

¹⁵ Article L121-4 du Code de l'Urbanisme : « Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aérodrômes et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative ».

ORGANISER LA PRÉSERVATION DU PATRIMOINE LITTORAL ET SON DÉVELOPPEMENT DURABLE



- | | | |
|------------------------------|---------------------------------|---|
| Espaces Proches du Rivage | Coupure d'urbanisation | Hameau significatif non support d'extension urbaine |
| Espaces Remarquables | Délimitation de l'agglomération | Bande des 100 mètres |
| Espaces Boisés Significatifs | | |

4.1. Déterminer la capacité d'accueil des communes littorales

La capacité d'accueil constitue une référence précise, spécifique et justifiée pour dimensionner le développement propre aux trois communes littorales. Cette notion fonde le seuil d'acceptabilité d'un territoire, défini dans une volonté d'équilibre harmonieux entre enjeux de développement urbain, de fréquentation par le public, de protection des espaces pour les activités agricoles et maritimes, des préservation des espaces et milieux littoraux, de prise en compte des risques.

Prescriptions :

Pour cela, la capacité d'accueil du territoire a pour objectif de limiter la pression sur les espaces littoraux. A ce titre elle se fonde sur :

- une croissance démographique maîtrisée des espaces considérés du littoral ;
- une prise en compte des efforts relatifs au renouvellement urbain, qu'ils soient en dehors ou au sein des espaces proches du rivage ;
- une détermination et localisation des extensions urbaines au regard des objectifs de préservation des espaces naturels et nécessaires aux activités agricoles liée aux orientations propres à l'application de la loi littoral (préservation des espaces remarquables, coupure d'urbanisation, protection des boisements les plus significatifs, protection de la bande littorale des 100 m) ou de portée plus générale (trame verte et bleue, armature agri-naturelle...), et d'une manière générale avec la prévention des risques ;
- une limitation et encadrement stricts des extensions urbaines, notamment au sein des espaces proches du rivage ;
- une mise en place des aménagements équipements et services publics assurant la maîtrise des conditions de fréquentation des espaces naturels par le public ;
- le maintien ou le développement des activités agricoles, pastorales et forestières ;
- l'aptitude du territoire littoral à recevoir la capacité d'accueil déterminée, notamment en terme d'équipements sanitaires et d'accessibilité.

En cohérence avec la capacité d'accueil du littoral, il s'agit de décliner les objectifs de maîtrise de la croissance démographique et de développement urbain spécifiques au littoral comme développé ci-dessous.

4.1.1 MAITRISER LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE D'UN ESPACE LITTORAL SENSIBLE

La croissance démographique de la Métropole, estimée sur la période 2019-2040, est positionnée autour de 1%, ce qui correspond à une croissance modérée, soit un nombre total d'habitants compris entre 570 000 et 590 000 en 2040 et un besoin en production de logements de l'ordre de 4 250 et 4 500 par an.

Le SCoT confère au secteur Littoral la possibilité de contribuer à hauteur de 13 000 à 14 000 logements aux besoins globaux et à l'échéance 2040.

Dans ce cadre, chaque commune littorale doit pouvoir poursuivre un développement équilibré, répondant aux besoins tout en prenant en compte notamment les enjeux de protection des espaces et milieux naturels littoraux, et des espaces nécessaires aux activités agricoles, et les risques littoraux.

4.1.2 PRIVILEGIER LE DEVELOPPEMENT PAR LE RENOUVELLEMENT URBAIN

A l'échelle de la Métropole, l'objectif consiste à organiser 60% de l'accueil des besoins en logements dans des espaces de l'urbanisation existante et engagée, en privilégiant le renouvellement urbain.

Prescriptions :

- Sur le territoire des communes littorales, le renouvellement urbain s'opère activement ;
- Ces efforts de renouvellement urbain seront préférentiellement priorisés dans ces espaces rétro-littoraux, en dehors des espaces proches du rivage, tel que notamment le vaste projet de renouvellement urbain Ode, sur le territoire des communes de Lattes et de Pérols, le long des axes de circulation » (axe Avenue R. Dugrand sur Montpellier - Avenue G. Frèche sur Lattes et Pérols, Odysseum et Ode) et de desserte par le tramway de l'agglomération.

Dans tous les cas, le fait de privilégier le renouvellement urbain conforte la préservation des espaces et milieux naturels et des espaces nécessaires aux activités agricoles et maritimes. Les risques littoraux sont également pris en compte ([*renvoi Défi1 Partie2*](#)).

4.1.3 ASSURER DES EXTENSIONS URBAINES MAITRISEES

Concernant les secteurs d'extension urbaine du territoire métropolitain, ceux-ci sont désormais répartis en fonction de la sensibilité environnementale du territoire métropolitain ainsi que d'une synergie plus étroite avec les infrastructures de transports et notamment de transport collectif.

De façon complémentaire, des niveaux d'intensité s'attachent à ces secteurs d'extension selon une hiérarchie qui permet d'optimiser l'urbanisation des sites desservis ou équipés de façon exemplaire, notamment par des pôles d'échange multi modaux ([*renvoi Défi3 Partie 5*](#)).

Prescriptions :

- Développer les extensions urbaines mixte et à dominante d'activités sur le territoire des communes littorales prioritairement dans les espaces rétro littoraux ;
- S'agissant des secteurs d'extension situés en espace proche du rivage, appliquer une intensité adaptée. La limitation de l'urbanisation en termes de densité devra s'apprécier et se justifier en référence à des études diagnostiques typo morphologiques précisant les volumétries du bâti et le nombre de logements par hectare des secteurs de référence. Il s'agit de ne pas modifier de manière importante les caractéristiques d'un quartier, notamment en augmentant sensiblement la densité des constructions ou en rompant de façon inappropriée avec les morphologies environnantes, et en assurant une bonne intégration paysagère.

4.2. Protéger les espaces agro-naturels

4.2.1 PRESERVER ET METTRE EN VALEUR LES ESPACES REMARQUABLES



Espaces Remarquables

Les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques doivent faire l'objet d'une préservation renforcée.

Ces espaces et milieux dits espaces remarquables, correspondent en premier lieu à différents types d'espaces spécifiques, en particulier :

- les plages et les lidos,
- les étangs, les zones humides et milieux temporairement immergés, les salines,
- les milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales,
- les parties naturelles de site classé,
- les zones et berges boisées.

Ces espaces remarquables comprennent eux-mêmes l'ensemble des espaces bénéficiant de protections réglementaires et/ou valorisation environnementale : réservoirs de biodiversité identifiés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF), Sites Natura 2000, zone de protection spéciale (ZPS) et zone d'importance communautaire pour les oiseaux (ZICO), réserve naturelle nationale, espaces naturels sensibles du département, périmètre local en application de la convention RAMSAR, espaces acquis et affectés par le Conservatoire du littoral, forêts de protection.

A titre complémentaire, d'autres espaces naturels sont retenus et préservés au même titre car ils sont caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral et/ou parce qu'ils sont attenants à ces espaces remarquables et constituent avec ceux-ci une unité d'ensemble.

Plusieurs boisements viennent compléter ces espaces remarquables :

- à Villeneuve-lès-Maguelone: Le bois du Pilou, les boisements des domaines de Beauregard, des Moures, de Bellevue, Quinze et de Maigret, les boisements du secteur de l'Estagnol autour de la zone humide, le boisement autour de la Cathédrale de Maguelone, le bois de Biquet au pied du massif de la Gardiole ;
- à Lattes : Le bois de Maurin, les secteurs boisés des zones humides proches du secteur Saint Sauveur-Embouchac, les boisements des domaines de Couran, de Causse et de Bellevue ;
- à Pérols : Les boisements de chênes verts et pins d'Alep sur des parcelles en friche proches de l'étang.

Enfin, des éléments bâtis patrimoniaux exceptionnels sont intégrés dans ces espaces remarquables car ils relèvent du patrimoine culturel du littoral et font corps avec la notion de monument naturel :

- la Cathédrale de Villeneuve,
- la Porte lombarde à Villeneuve-lès-Maguelone,

Prescriptions :

Au titre de la préservation de ces espaces remarquables, aucune urbanisation, construction et aménagement ne sont autorisés sauf :

- en cohérence avec l'article R121-5 du Code de l'urbanisme, les aménagements légers suivants, à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux :
 - lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune ainsi que les équipements démontables liés à l'hygiène et à la sécurité tels que les sanitaires et les postes de secours lorsque leur localisation dans ces espaces est rendue indispensable par l'importance de la fréquentation du public¹⁶ ;
 - les aires de stationnement indispensables à la maîtrise de la fréquentation automobile et à la prévention de la dégradation de ces espaces par la résorption du stationnement irrégulier, sans qu'il en résulte un accroissement des capacités effectives de stationnement, à condition que ces aires ne soient ni cimentées ni bitumées et qu'aucune autre implantation ne soit possible¹⁷ ;
 - la réfection des bâtiments existants et l'extension limitée des bâtiments et installations nécessaires à l'exercice d'activités économiques ;
 - à l'exclusion de toute forme d'hébergement et à condition qu'ils soient en harmonie avec le site et les constructions existantes¹⁸ :
 - a) Les aménagements nécessaires à l'exercice des activités agricoles, pastorales et forestières dont à la fois la surface de plancher et l'emprise au sol n'excèdent pas cinquante mètres carrés ;
 - b) Dans les zones de pêche, de cultures marines ou lacustres, de conchyliculture, de saliculture, les constructions et aménagements exigeant la proximité immédiate de l'eau liés aux activités traditionnellement implantées dans ces zones, à la condition que leur localisation soit rendue indispensable par des nécessités techniques ;
 - les aménagements nécessaires à la gestion et à la remise en état d'éléments de patrimoine bâti reconnus par un classement au titre de la [loi du 31 décembre 1913](#) sur les monuments historiques ou localisés dans un site inscrit ou classé ;

¹⁶ Les aménagements mentionnés doivent être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel.

¹⁷ Les aménagements mentionnés doivent être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel.

¹⁸ Les aménagements mentionnés doivent être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel.

- Les changements de destination des constructions existantes, à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux ;
- Les travaux ayant pour objet la conservation ou la protection de ces espaces et milieux, dans les conditions prévues par l'article L. 121-26 du Code de l'urbanisme ;
- Les canalisations et jonctions nécessaires aux réseaux publics de transport et de distribution d'électricité, dans les conditions prévues par l'article L. 121-25 du Code de l'urbanisme ;
- La reconstruction à l'identique des bâtiments venant à être détruits ou démolis, dans les conditions de l'article L.111-15 du Code de l'urbanisme.

Conformément à l'article L. 121-24 du Code de l'urbanisme, pourront être admis les travaux ayant pour objet la conservation ou la protection de ces espaces et milieux, après enquête publique.

Par ailleurs, dans les zones humides identifiées par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Lez-Mosson-Etangs Palavasiens, les prescriptions propres aux réservoirs de biodiversité surfaciques de la trame bleue s'appliquent (renvoi vers la partie 1.1.2).

Recommandations :

- Conforter la protection des espaces remarquables par une stratégie d'acquisition (dans le cadre d'une approche concertée entre les différents acteurs) et de gestion durable (actions réglementaires, foncières, contractuelles).

4.2.2 PREVOIR DES COUPURES D'URBANISATION DANS L'ARMATURE DES ESPACES NATURELS

Coupure d'urbanisation

Certains espaces présentant un caractère naturel permettant d'éviter la formation d'un front bâti continu parallèle au rivage et l'établissement d'une conurbation entre les agglomérations de Villeneuve-lès-Maguelone, Maurin, Lattes et Boirargues doivent être identifiés et maintenus comme coupure d'urbanisation.

Ces espaces présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation peuvent recouper d'autres objectifs comme l'utilisation économe des espaces naturels, l'optimisation de la gestion hydraulique, la préservation des paysages et la protection des sites, milieux et paysages naturels.

Les espaces à maintenir comme coupure d'urbanisation sont identifiés au plan thématique du DOO. Ils comprennent :

- les coteaux boisés du massif de la Gardiole et les salins de Mireval et Villeneuve-lès-Maguelone,

- les plaines humides et agricoles de la Mosson et jusqu'au Rieu Coulon,
- les plaines humides et agricoles du Lez,
- la vallée et coteaux agricoles de la Lironde,
- les prairies salées du triangle de Carnon/Pérois (Avranche),
- le lit du Nègue Cats à Pérois.

Prescriptions :

Au sein de ces coupures d'urbanisation, sont exclues toute nouvelle urbanisation, aménagement ou construction nouvelle.

Par exception, y sont admis

- à condition de ne pas remettre en cause le caractère naturel de la coupure d'urbanisation :
 - les aménagements légers qui sont autorisés dans les espaces remarquables en cohérence avec le R121-5 du Code de l'urbanisme (cf ci-dessus) ;
 - à titre exceptionnel l'adaptation, la réfection, la remise aux normes des équipements légers de loisirs et de sport et autres équipements d'intérêt collectif ou service public compatibles avec leur vocation et leur protection, à condition d'exclure toute imperméabilisation des sols ;
 - l'adaptation, la réfection et l'extension limitée des constructions nécessaires à l'activité agricole existante ou des bâtiments d'habitation existants, en veillant à ce que le cumul de ces extensions ne mette pas en cause le caractère de naturel de la coupure ;
 - très exceptionnellement, des extensions des bâtiments existants autres qu'agricole ou d'habitation en veillant à ce que le cumul de ces extensions et les caractéristiques du projet ne mette pas en cause le caractère naturel de la coupure ;
 - le changement de destination des constructions existantes sous réserve que le projet, par ses impacts et effets, ne mette pas en cause le caractère naturel de la coupure ;
- les équipements publics d'infrastructure d'intérêt général répondant à un impératif technique ;
- la reconstruction à l'identique des bâtiments venant à être détruits ou démolis, dans les conditions de l'article L.111-15 du Code de l'urbanisme.

Recommandations :

- Identifier, à échelle plus fine, d'autres espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation et permettant d'enrichir le maillage écologique du territoire, notamment en milieu urbain.

4.2.3 IDENTIFIER ET PROTEGER LES PARCS ET ENSEMBLES BOISES LES PLUS SIGNIFICATIFS

Espaces Boisés Significatifs

Les boisements qui ont un impact visuel notable à l'échelle du paysage local et qui sont significatifs des caractéristiques du territoire, nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou écologiques doivent être protégés.

Les parcs et boisements les plus significatifs à protéger sont identifiés au DOO. Ils sont déterminés à partir des éléments structurants et unités paysagères comme :

- le Massif de la Gardiole,
- le bois de la Jasse de Maurin,
- les boisements du Sud de l'agglomération de Lattes,
- les ripisylves arborées des multiples cours d'eau,
- les boisements caractéristiques des mas traditionnels,
- certains alignements d'arbres remarquables...

Prescriptions :

- Protéger les parcs et boisements les plus significatifs en y excluant tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.
- Identifier les espaces forestiers qui participent à l'écosystème forestier et au cadre paysager du territoire mais dont la taille ou la configuration nécessitent une définition à une échelle plus fine (par exemple le Bois du Soriech)
- Assurer complémentirement, conformément à l'article L.350-3 du code de l'environnement, la préservation des mails, allées et alignements d'arbres remarquables qui bordent les voies de communication.

Recommandations :

- Garantir via les documents d'urbanisme locaux la préservation des espaces forestiers moins significatifs qui participent à l'écosystème forestier et au cadre paysager du territoire.

4.3. Mettre en œuvre des principes de développement urbain gradués et respectueux des espaces littoraux.

4.3.1. L'INCONSTRUCTIBILITE DANS LA BANDE LITTORALE DES 100 METRES

Bande des 100 mètres

La bande littorale des 100 mètres est un espace spécifique à préserver, excluant en principe les constructions et installations en dehors des espaces urbanisés, le long du rivage mais aussi des plans d'eau intérieurs les plus importants (superficie supérieure à 1 000 hectares).

Cette bande littorale est au demeurant soumise à des risques de submersion marine qui limite plus largement leurs possibilités d'évolution. Sa délimitation n'est pas fixe, elle se modifie dans le temps notamment sous l'effet de l'érosion de la côte.

Certaines restrictions prévalent également plus spécifiquement, quelle que soit la situation de la bande littorale des 100 mètres, en dehors ou non des espaces urbanisés.

Prescriptions :

Les rivages de la mer et des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 ha à partir desquels se détermine la bande littorale des 100 mètres à préserver en dehors des espaces urbanisés, sont repérés au document graphique du DOO à titre d'information et de manière indicative.

Cette bande littorale intéresse notamment la façade maritime de Villeneuve-lès-Maguelone et le rivage des étangs de l'Arnel, du Méjean et de Pérols.

Dans cette bande littorale de 100 mètres en dehors des espaces urbanisés, décomptée à partir de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux pour les plans d'eau intérieurs, aucune urbanisation, aucune construction, installation, extension ou changement de destination de construction existante n'est admis.

Par exception à ce principe, seuls pourront être admis, conformément à l'article L.121-17 du Code de l'urbanisme :

- Les constructions et installations nécessaires à des services publics ou activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau, y compris notamment les aménagements et installations liés à un impératif de sécurité et de santé publique liés à une fréquentation des plages : postes de secours, cheminements piétons, sanitaires publics et objets mobiliers liés à l'accueil du public
- Dans les conditions de l'article L.121-6 du Code de l'urbanisme, l'aménagement de routes dans les espaces urbanisés ou lorsqu'elles sont nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau ;
- Dans les conditions de l'article L.121-17 du Code de l'urbanisme, l'atterrage des canalisations et leurs jonctions, en souterrain, nécessaires au développement et à l'exploitation des réseaux publics de transport et de distribution d'électricité ;

- Les travaux confortatifs ou de très faible ampleur entrepris sur les constructions existantes: ravalement de façades, modification ou création d'ouvertures...
- La reconstruction à l'identique des bâtiments venant à être détruits ou démolis, dans les conditions de l'article L.111-15 du Code de l'urbanisme.

Par ailleurs, dans la bande littorale des 100 mètres, l'aménagement et l'ouverture de terrains de camping ou de stationnement de caravanes sont interdits dans la bande littorale.

Recommandations :

- Identifier une bande littorale s'étendant au-delà de 100 mètres lorsque des motifs liés à la sensibilité des milieux ou à l'érosion des côtes le justifient.

4.3.2. MAINTENIR DANS LES ESPACES PROCHES DU RIVAGE UNE URBANISATION COHERENTE ET LIMITEE.

Espaces Proches du Rivage

Les espaces proches du rivage ou des plans d'eaux intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares présentent des enjeux particuliers. Ces espaces, qui sont à déterminer à partir des critères tenant au contexte local, ne peuvent admettre qu'une extension limitée de l'urbanisation, qu'il s'agisse d'extensions urbaines ou d'évolution du tissu urbain existant.

Les espaces proches du rivage ou des rives des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 ha, déterminés sont identifiés au DOO.

Ils sont déterminés au regard d'un faisceau de critères cumulatifs tenant compte de :

- la distance qui les sépare du rivage et des rives de ces plans d'eau,
- du caractère des espaces qui les séparent du rivage et des rives de ces plans d'eau, en particulier la présence de zone urbanisée faisant obstacle ou d'une influence maritime,
- de la co-visibilité entre les terrains et le rivage et les rives de ces plans d'eau intérieurs.

Prescriptions :

Au sein des espaces proches du rivage, l'extension de l'urbanisation est limitée. Ce principe s'applique aux extensions urbaines mais aussi à l'évolution de l'urbanisation existante ou engagée.

Cette extension limitée de l'urbanisation se détermine en fonction de son contexte d'insertion et eu égard à l'implantation, à l'importance, à la densité, à la destination des constructions envisagées. Elle doit veiller aussi à une bonne intégration paysagère, compte tenu de leur visibilité depuis le rivage ou les rives des étangs.

Il s'agira de vérifier que l'opération envisagée ne conduit pas à étendre ou à renforcer de manière significative l'urbanisation de quartiers périphériques.

Le principe d'extension limitée de l'urbanisation se décline dans différents contextes :

- **Concernant les opérations de renouvellement urbain** mises en oeuvre dans le tissu bâti existant au sein des espaces proches du rivage. Celles-ci ne devront pas modifier de manière significative les caractéristiques d'un quartier, notamment en augmentant sensiblement la densité des constructions ou en rompant de façon inappropriée avec les morphologies environnantes.
- **Concernant les extensions urbaines** projetées dans ces espaces proches du rivage. Les trois secteurs concernés sont le secteur du Parc Monteillet à Villeneuve-lès-Maguelone, le secteur du Chapitre à Villeneuve-lès-Maguelone et le secteur du Méjean et de l'Estelle à Pérols.
 - Les extensions urbaines opérées dans les espaces proches du rivage devront se développer autour de typologies urbaines compatibles avec les tissus résidentiels environnants, avec des hauteurs adaptées, organiser un traitement paysager particulièrement qualitatif des « limites urbaines », privilégier un principe d'insertion architecturale.
 - La limitation de l'urbanisation en terme de densité devra s'apprécier et se justifier en référence à des études diagnostiques typomorphologiques précisant les volumétries du bâti et le nombre de logements/hectare des secteurs de référence.
 - En raison de la sensibilité de ces espaces et de leur visibilité depuis les rives des étangs, tout projet d'extension urbaine dans les espaces proches du rivage devra s'inscrire dans une démarche qualitative de réflexion environnementale.
- Le principe d'urbanisation limitée devra notamment être justifié au regard :
 - des conditions de proportionnalité appréciée au regard de la densité du quartier ;
 - des conditions de proportionnalité aux morphologies des tissus urbains environnants et/ou de quartiers comparables de la commune ;
 - de l'appréciation mesurée en référence aux affectations et aux formes urbaines envisagées.
- La reconstruction à l'identique des bâtiments venant à être détruits ou démolis, dans les conditions de l'article L.111-15 du Code de l'urbanisme est autorisé.

4.3.3 LE PRINCIPE DE CONTINUITE DE L'URBANISATION.

— Délimitation de l'agglomération

Sur l'ensemble du territoire des communes soumises à la loi littoral, l'extension de l'urbanisation doit se réaliser légalement soit en continuité avec les agglomérations existantes, soit en hameaux nouveaux

intégrés à l'environnement. Le territoire ne comporte pas d'urbanisation sous forme de villages existants et il n'est pas prévu en l'état de hameau nouveau intégré à l'environnement.

Le contour des agglomérations existantes est identifié dans la carte thématique précédente en s'appuyant le cas échéant sur des éléments de rupture physique. Ces agglomérations existantes correspondent à des zones déjà urbanisées, caractérisées par une densité significative des constructions. Elles sont constituées de quartiers centraux, de zones agglomérées présentant un nombre important de constructions, avec un tissu urbain assez compact, marqué par des fonctions d'habitat, avec le cas échéant la présence d'équipements, services ou lieux collectifs. Elles comprennent les agglomérations de Villeneuve-lès-Maguelone, Pérols, et Lattes, dont Maurin et Boirargues, mais également des zones urbanisées plus réduites comportant une densité significative de constructions, des équipements, services ou lieux collectifs : Larzat, Pont de Guers, Puech Radier...

Dans le document graphique du DOO, ces mêmes contours des agglomération existantes sont traduits par l' « agglomération et village existants ».

4.3.3.1 Les secteurs d'extension urbaine prévus dans les communes littorales

Prescriptions :

- L'extension de l'urbanisation doit se réaliser en continuité avec les agglomérations existantes. Les secteurs d'extension de l'urbanisation prévus à partir des contours des agglomérations existantes sont définis au document graphique du DOO. Les documents d'urbanisme locaux définiront à leur échelle les limites d'agglomération existante au sens de la Loi Littoral.
- Par exception au principe d'urbanisation en continuité des agglomérations et au-delà du cas des seules extensions urbaines, peuvent être admis en dehors de toute continuité avec les agglomérations existantes et dans le respect des autres dispositions de la Partie 1 relative aux espaces agro-naturels et de la présente Partie 1.4 relative au littoral :
 - les constructions ou installations liées aux activités agricoles ou forestières qui sont incompatibles avec le voisinage des zones habitées, en dehors des espaces proches du rivage, de la bande des 100 mètres et dans les conditions prévues par l'article L. 121-10 du code de l'urbanisme ;
 - la réalisation de travaux de mise aux normes des exploitations agricoles, à condition que les effluents d'origine animale ne soient pas accrus ;
 - les extensions limitées des constructions existantes qui ne sont pas considérées comme des extensions d'urbanisation ;
 - la reconstruction à l'identique de bâtiment régulièrement édifié venant à être démoli ou détruit dans les conditions prévues par l'article L. 111-15 du code de l'urbanisme ;

- l'aménagement de routes nouvelles dans les conditions de l'article L. 121-6 du code de l'urbanisme ;
- A titre exceptionnel, les stations d'épuration d'eaux usées, conformément aux possibilités offertes dans le L121-5 du Code de l'Urbanisme

4.3.3.2 Les espaces urbanisés sous forme de hameaux.

Hameau significatif non support d'extension urbaine

Certains espaces urbanisés ne sont pas constitutifs d'agglomérations ou de villages au sens de la loi Littoral car leur taille, leur densité, sont insuffisantes et qu'ils sont dépourvus d'équipements et sans réelle organisation urbaine. Ils présentent cependant les caractères d'espaces urbanisés, de hameaux qui les distinguent de l'habitat diffus, isolé.

Ces hameaux se définissent comme des ensembles bâtis de façon relativement compacte, développant à minima 15 constructions, organisés en quartier et desservis par les réseaux publics.

Prescriptions :

- Les espaces urbanisés non constitutifs d'agglomérations ou de villages mais présentant les caractéristiques de hameaux existants devront être recensés et leur périmètre délimité à l'échelle de la parcelle ;
- Ces hameaux seront intégrés soit en zone constructible, soit au sein de l'armature des espaces naturels agricoles. Leurs modalités d'évolution devront être encadrées de manière stricte, à savoir notamment :
 - Aucune extension du périmètre du hameau ne sera admise, ces hameaux ne pouvant servir de support à une urbanisation en continuité ;
 - Leur constructibilité sera réduite à la capacité de densifier le bâti existant par l'extension des bâtiments existants et, le cas échéant, par comblement des dents creuses si la loi l'autorise ;
 - Le règlement ne devra pas permettre des hauteurs ou volumes se distinguant de façon trop importante du bâti existant.
- Le reste des constructions existantes ne répondant pas aux critères de hameaux, sera intégré au sein de l'armature des espaces naturels.

4.3.3.3 La maîtrise des campings et parcs résidentiels.

Les campings représentent une part significative de l'économie touristique et participent fortement à l'animation des communes littorales.

Certains de ces campings se sont historiquement développés dans la bande littorale des 100 mètres, dans des secteurs à proximité des espaces remarquables, dans les zones inondables ou dans les

coupures d'urbanisation. Les perspectives développées ci-après intégreront les autres orientations relatives à la Trame Verte et Bleue et les risques.

Prescriptions :

- Les campings sont soumis au principe de continuité d'urbanisation et ne peuvent être considérés comme une agglomération existante support à une extension de l'urbanisation.
- L'aménagement et l'ouverture de terrains de camping ou de stationnement de caravanes sont interdits dans la bande littorale.
- Toute extension des capacités d'accueil par extension spatiale ou densification et tout durcissement (par implantation d'habitations légères de loisirs) des campings existants, est exclue en dehors des agglomérations existantes si elle n'est pas en continuité de celle-ci et à condition d'être inclus dans un secteur spécifiquement déterminé à cet effet par le plan local d'urbanisme.
- Les adaptations et réfections des installations et équipements d'exploitation existants sont admis notamment pour améliorer les conditions de sécurité et de salubrité.

Recommandations :

- Mener une réflexion globale sur le repositionnement des campings situés à proximité du rivage au regard de l'hébergement touristique, de la sensibilité des milieux et de la montée prévisible du niveau de la mer ;
- Etudier une localisation stratégique des divers types d'accueil touristique et de résidences de plein air ;
- Veiller à ce que l'hébergement léger de plein air ne dérive pas vers la résidence secondaire ;
- Permettre à ces campings d'évoluer vers une amélioration qualitative pouvant notamment se traduire par l'aménagement d'équipements collectifs (animation, loisirs, sécurité, sport, culture...) sans compromettre le caractère des espaces dans lesquels ils se situent.

DEFI 2 : UNE METROPOLE EQUILIBREE ET EFFICACE

1. Armature urbaine : Organiser les espaces urbains efficacement et équitablement

L'armature urbaine s'organise sur la base de 3 composantes, le Cœur de Métropole, puis la deuxième et troisième couronnes qui répondent chacune à une organisation urbaine qui se caractérise notamment par son niveau de desserte de transports en commun et d'accessibilité viaire, ainsi que par ses fonctions et ses intensités urbaines. Dans cette armature, les Portes Métropolitaines, situées à l'interface entre la centralité urbaine de Montpellier et les communes voisines, jouent un rôle spécifique dans le développement du territoire.

La vitrine urbaine le long des axes de communication majeurs du couloir languedocien, ainsi que le croissant nord des savoirs, constituent également un espace d'enjeu majeur à activer pour l'attractivité économique et le rayonnement du territoire.

1.1. Conforter le Cœur de Métropole

Le Cœur de Métropole se définit comme un réseau de villes répondant à une faisceau d'indices caractérisant leur caractère urbain stratégique : elles sont reliées aux infrastructures de déplacement du réseau armature de transport en commun et du réseau autoroutier et routier, existants et en constitution, et aux grandes fonctions métropolitaines économiques, d'équipement et de service (pôles d'emploi, équipements structurants, activités commerciales et services, équipements culturels, sportifs, de loisir...). Elles bénéficient souvent d'une dynamique urbaine et immobilière se traduisant par une densité de population souvent supérieure à la moyenne du territoire. Elles présentent un enjeu d'autant plus fort de mixité sociale et fonctionnelle que leur marché immobilier a tendance à se tendre depuis ces 10 dernières années, de manière plus marquée que sur le reste du territoire.

Le Cœur de Métropole rassemble les communes de Montpellier, Castelnau-le-Lez, Le Crès, Clapiers, Jacou, Vendargues, Baillargues, Lattes, Pérols, St Jean de Védas, Lavérune, Juvignac et Grabels.

Ce réseau de ville se caractérise par un réseau de transports dense et efficace, actuel et en projet, notamment par :

- Un maillage en transport collectif structuré autour du réseau armature formé par les lignes de train et le réseau de TCSP (principalement tramway), connectant les équipements de rayonnement métropolitain,
- un réseau routier performant, structuré et rattaché au contournement routier identifié dans le cadre du projet du SCoT
- l'existence ou la réalisation de PEM d'envergure métropolitaine, régionale, nationale et internationale, destiné à être connecté à des projets urbains structurants.

Cette desserte performante du Cœur de Métropole par le réseau armature, lui donne notamment, vocation à accueillir prioritairement le développement de l'urbanisation. Ce développement de l'urbanisation doit toutefois lui-même répondre aux besoins de cohésion sociale et de qualité environnementale.

Prescriptions :

- Compléter le réseau armature de transports en commun et le prolonger sur les axes majeurs potentiels ; achever la réalisation des anneaux routiers de contournement de Montpellier, sur lequel les flux doivent être rabattus, et diriger les mouvements pendulaires et en échange avec les territoires vers des PEM aux fonctions structurantes (*Défi 2 / Partie 2*) ;
- Accueillir de manière préférentielle des fonctions de centralités ou de polarités métropolitaines rayonnantes qu'elles soient économiques, commerciales, culturelles, sportives, universitaires ou administratives. A ce titre, les communes du Cœur de Métropole pourront bénéficier de possibilité d'implantation de grands équipements publics ou privés, d'activités souvent tertiaires, mais aussi productives dans des logiques de synergies économiques (techno-parcs) ou de développement de filières, en cohérence avec le réseau armature de transport en commun (*Renvoi au défi 2 / partie 2, Défi 3 / Partie 2 et 3*) ;
- Consolider l'« Axe des savoirs » dans sa vocation universitaire-recherche-santé, sur la ville de Montpellier (positionnement historique) ainsi que son développement vers les communes de Juvignac, Grabels, Monferrier-sur-Lez, Clapiers, comme des polarités relais à affirmer ;
- Prioriser et intensifier le développement de l'urbanisation desservie par le réseau armature, y compris dans les secteurs déjà urbanisés qui concentrent aussi une plus grande mixité des fonctions urbaines ;
- Engager des projets et opérations d'investissement des tissus déjà urbanisés en privilégiant notamment au sein des disponibilités foncières résiduelles en tenant compte du cadre de vie, de la qualité paysagère, patrimoniale, des formes urbaines, de la qualité architecturale, et le cas échéant d'obstacle tenant aux capacités des espaces et des équipements publics ;
- Doter les extensions urbaines de niveaux d'intensité urbaine supérieures ou intermédiaires, notamment sous la forme de grands projets urbains (*renvoi Défi 3 / partie 5*) ;
- Intégrer la mixité fonctionnelle dans la conception des projets urbains, qu'ils soient d'importance ou qu'ils participent plus modestement à la ville du quotidien, dans le but de promouvoir la ville des courtes distances et l'attractivité résidentielle, notamment au travers des services de proximité, culturels, récréatifs, sportifs ou commerciaux ;
- Continuer à affirmer le rayonnement du Cœur de Métropole en matière d'innovation, de création et de qualité architecturale et urbaine, emblématique de la centralité urbaine métropolitaine, pour contribuer à la qualité du cadre de vie des habitants et usagers du territoire et pour participer à son rayonnement, notamment au développement du tourisme urbain contemporain (*renvoi vers le Défi 3 / partie 2.1*) ;
- Renforcer la cohésion sociale des communes du cœur de Métropole au travers d'actions réduisant les disparités territoriales et tendant à desserrer la tension du marché immobilier, en particulier par la mise en place d'une offre en logement locatif social ou en accession abordable et en logements intermédiaires répondant à la diversité des parcours résidentiels ;
- Prendre en compte le réchauffement climatique, la lutte contre le ruissellement des sols, la préservation de la biodiversité et la qualité du confort urbain en promouvant une démarche

de végétalisation et de limitation de l'imperméabilisation, tenant compte du caractère déjà très artificialisé des espaces urbains du Cœur de Métropole ;

- Promouvoir les démarches et projets urbains durables, innovants et exemplaires.

1.1.1. VALORISER UNE VITRINE URBAINE ACTIVE LE LONG DES AXES DE COMMUNICATION MEDITERRANEENS

Le Cœur de Métropole est traversé par le corridor des deux lignes ferrées et par l'A9 et l'A709 ; il est aussi desservi directement par l'aéroport Montpellier-Méditerranée. Ces axes, reliant d'est en ouest la majorité des communes du Cœur de Métropole, constitueront la principale vitrine urbaine et économique de la Métropole.

Prescriptions :

Afin d'affirmer la lisibilité de cette vitrine, il s'agit de :

- compléter le réseau armature et développer les PEM aux fonctions structurantes ; achever les anneaux routiers du contournement de Montpellier par la réalisation prioritaire du Contournement Ouest de Montpellier (COM), de la Déviation Est de Montpellier (DEM) et par les raccordements du L.I.E.N. et les rabattements de la RN113 à l'est et à l'ouest ;
- structurer le territoire d'un bout à l'autre de la vitrine urbaine par les Portes Métropolitaines de la Vallée du Bérange, de Sablassou, la Porte Nationale et Internationale et celle de Sète ;
- s'appuyer sur le noyau de centralité métropolitaine, du grand-cœur de Montpellier à Port-Marianne et à Cambacérès et à Ode, pour réinvestir les tissus existants et développer de nouveaux quartiers et polarités de grandes intensité et attractivité, qui conforteront cette vitrine (réinvestissement de l'axe Comédie-Lez et du Polygone –Projet urbain Pagézy-, intégration urbaine et compléments d'Odyseum, Cambacérès-Boirargues nord, Ode, Restanque...). Ces quartiers et polarités ont notamment vocation à cristalliser un développement urbain durable, ambitieux et exemplaire, mixant de nombreuses fonctions urbaines centrales et rayonnantes, et en premier lieu de grands équipements métropolitains, mais aussi, suivant leur localisation, des ensembles résidentiels, tertiaires, commerciaux, universitaires...
- prendre systématiquement en considération le contexte territorial et les fonctions environnementales et de résilience dans les projets, à toutes les échelles de conception y compris celle du grand territoire et du grand paysage ouvert de la plaine littorale) ; intégrer ces fonctions au sein même de la conception des quartiers, par des dispositifs d'éco-aménagement adaptés des espaces libres, publics et privés et, chaque fois que possible, par de grands espaces naturels, très peu imperméabilisés et généreusement végétalisés ;
- maîtriser les lisières et les franges agro-naturelles de ces quartiers en promouvant des projets ambitieux, voire expérimentaux et innovants qui défissent durablement leurs limites urbaines dans un rapport renouvelé et raisonné avec la nature et l'agriculture et dans une relation maîtrisée au grand paysage ;
- préserver, intégrer et contribuer à la mise en valeur et à l'adaptation aux fonctions et besoins contemporains, des éléments de patrimoine qui jalonnent ces territoires, à commencer par les châteaux et mas, y compris leurs parcs et éléments paysagers qui participent à leur cohésion ;

- Intégrer, dans la conception des projets urbains, le rapport aux grandes infrastructures qui s’y trouvent avec la prise en compte des questions acoustiques, de vibrations, de qualité de l’air... y compris, le cas échéant, en tirant parti de la densité urbaine et de la mixité fonctionnelle pour créer des écrans bâtis étanches à la propagation des nuisances qui garantissent un confort d’usage satisfaisant, avec un traitement qualitatifs qui contribue à la valorisation et l’affichage des fonctions urbaines ;
- relier efficacement les quartiers et polarités inscrits dans la vitrine urbaine aux principaux nœuds intermodaux et les équiper d’axes de déplacement pour les modes actifs suivant des tracés privilégiant les courtes distances.

1.1.2 VALORISER LES TERRITOIRES D’INTERFACES

Le long du contournement routier de Montpellier, en constitution, se situent les territoires d’interfaces avec lesquels la centralité métropolitaine de Montpellier doit communiquer. Ces territoires d’interfaces alternent des séquences à dominante agro-naturelle ou plus urbaine

Plusieurs grandes coulées vertes longent ou traversent le contournement routier : vallées du Lez, de la Mosson, du Rieucoulon, la coupure verte de Thomassy,... Elles constituent des interfaces aux fonctions environnementales et paysagères qu’il convient d’affirmer. Elles portent aussi une image qualitative du territoire qu’il s’agit de valoriser, notamment lorsqu’elles sont vues de l’axe routier.

Plus largement, les espaces d’interfaces agro-naturels peuvent être aussi des supports de mise en relation de Montpellier avec les autres communes, à travers des parcours de promenade, de loisir, d’interprétation des milieux et des axes de déplacement pour les modes actifs.

Prescriptions :

Ces espaces ont vocation à accueillir notamment des fonctions agricoles ou de loisirs et à voir leurs paysages valorisés.

Certaines sections du contournement représentent des limites physiques à l’urbanisation générant, parfois, des délaissés et des espaces peu qualitatifs. Ces interfaces urbaines pourront faire l’objet de projets de réinvestissement valorisant ces espaces d’interfaces. Les nouvelles grandes infrastructures en interface avec le territoire devront être traitées afin de :

- faciliter l’identification des entrées du Cœur de Métropole ;
- valoriser l’interface avec la périphérie (qu’elles soient urbaines ou naturelles) ;
- s’intégrer au contexte urbain et paysager dans lesquelles elles s’inscriront ;
- contribuer, si possible, à la valorisation des territoires traversés, qu’ils soient naturels, agricoles ou urbains, pour compenser leurs impacts par la recherche de nouvelles cohésions territoriales.

Parmi ces interfaces, les « portes métropolitaines » au croisement de l’anneau de contournement et des principaux axes de TC doivent permettre de créer de nouvelles polarités-relais actives et intenses, entre la centralité métropolitaine de Montpellier et les communes voisines.

1.2. Valoriser le rapport entre le Cœur de Métropole et l'aire métropolitaine par la création de Portes métropolitaines

1.2.1 LA DEFINITION DES PORTES METROPOLITAINES

Les Portes métropolitaines prennent place au niveau des principaux nœuds d'échange du territoire, là où se concentrent, actuellement ou dans le cadre du développement du réseau structurant de déplacement, la majeure partie des flux pendulaires en échange avec la ville-centre et sa première couronne, notamment les flux en provenance de l'extérieur du territoire.

Les Portes ont pour ambition de devenir des lieux majeurs de report du trafic vers les transports publics en entrée du territoire, par la valorisation ou la création de Pôles d'Echange Multimodaux d'échelle métropolitaine (*Renvoi vers le Défi 2 / partie 2*). Elles sont situées aux points de connexions entre le réseau armature des voies ferrées et du réseau de tramway, le système autoroutier ou de contournement routier (A709, A750, COM, DEM, RD65) et le réseau de transport collectif structurant.

Leur bonne accessibilité multimodale doit leur permettre de devenir de véritables lieux d'urbanité animées et confortables. Leur situation en entrée de territoire et sur les axes stratégiques de déplacement, conduit à ce qu'elles détiennent de multiples fonctions urbaines, qui peuvent être dynamisées au travers d'opérations de réinvestissement urbain ou en extension.

Les Portes ont en effet vocation à constituer à terme des polarités secondaires du cœur de Montpellier, jouant le rôle de véritables centres-relais dans une interface permettant de dynamiser la 1^{ère} couronne.

Elles doivent également endosser le rôle d'interface irriguant le territoire environnant dans lequel elles se situent (villes et les quartiers proches) pour qu'ils puissent pleinement bénéficier de leurs dynamiques et de leurs services.

Enfin, ce sont des espaces stratégiques pour la structuration des franges urbaines et la dynamisation des lisières, notamment avec les espaces agro-naturels, par la valorisation de leurs activités.

Sept Portes Métropolitaines sont identifiées :

- la « Porte Saint-Roch », au cœur de la commune de Montpellier, autour de la gare ferroviaire historique ;
- la « Porte nationale et Internationale », sur les communes de Montpellier et de Lattes, autour du nouveau Pôle d'Echange Multimodal (PEM) Montpellier-Sud-de-France et accueillant les liaisons entre l'aéroport international Montpellier-Méditerranée et la Métropole ;
- la « Porte de Sète », sur les communes de Montpellier, de Saint Jean de Védas et de Lattes, autour d'un double PEM potentiel autour d'une part d'une station de tramway et de l'échangeur du Contournement Ouest de Montpellier (COM), avec l'A709 et la RD612, et d'autre part autour d'une potentielle halte ferroviaire en proximité de l'échangeur de l'A709 « Montpellier Ouest » ;

- la « Porte de la Vallée de l'Hérault », sur les communes de Juvignac et de Montpellier, autour du de l'échangeur de Courpouiran sur l'A750 et du PEM Mosson ;
- la « Porte du Pic Saint-Loup », autour du PEM Occitanie et du carrefour de la Lyre au croisement de la RD65, élément du contournement de Montpellier, et de la route de Ganges ;
- la « Porte de Sablassou », sur Castelnau-le-Lez, autour du PEM Sablassou et de la Déviation Est de Montpellier (DEM) ;
- la « Porte de la Vallée du Bérange », sur la commune de Baillargues, autour de la gare éponyme.

Afin de répondre aux objectifs fixés par le PADD, les projets à définir sur l'ensemble des Portes devront s'inscrire dans les orientations suivantes :

- Configurer des Pôles d'Echange Multimodaux majeurs organisant le rabattement vers les réseaux de transport collectif structurants, en optimisant leur accessibilité. Ces PEM devront présenter tous les atouts nécessaires : offre multimodale optimisée et efficace, accès aisés, parkings suffisamment dimensionnés et évolutifs, services aux mobilités, accessibilité et stationnement pour les modes actifs prolongés par des axes adaptés aux modes doux dans une perspective de « Métropole des courtes distances » et de démarche de transition énergétique renforcée.
- concevoir des formes urbaines compactes et adaptées à l'échelle des différents lieux, permettant notamment de valoriser les effets de « vitrine métropolitaine » ;
- concevoir des espaces publics favorisant les modes alternatifs à l'automobile et intégrant les nouvelles pratiques citadines pour irriguer les tissus urbains à partir de ces Portes ;
- définir une programmation urbaine mixte et diversifiée, intégrant chaque fois que possible des fonctions de centralité ;
- pour les Portes dotées d'un équipement commercial, en faire les lieux privilégiés de réinvestissement urbain, de densification et de modernisation du tissu commercial. Pour les autres, y favoriser des implantations complémentaires en cohérence avec les pôles commerciaux métropolitains environnants ;
- concevoir les Portes comme des lieux actifs de valorisation des activités, notamment agricoles et nourricières, de loisirs, que ce soit au niveau des lisières, comme en leur cœur (lieux d'affichage, de synergie et de valorisation, notamment commerciale, des espaces agro-naturels) ;
- faire des Portes des lieux d'innovation au regard des grands défis auxquels est confrontée la Métropole, particulièrement dans les domaines du numérique, de la lutte contre le réchauffement climatique et de la définition de formes économiques et résidentielles répondant aux besoins du plus grand nombre.
- planifier l'aménagement des Portes métropolitaines dans une visée à long terme, en anticipant dès à présent leur montée en puissance progressive en transports collectifs sur lesquels viendront notamment s'appuyer les futurs projets urbains.

1.2.2 ADAPTER LES PORTES AUX ATTENTES ET AU CONTEXTE LOCAL

La Porte Saint Roch

Localisée au niveau de la gare ferroviaire Saint-Roch, cette Porte constitue l'accès majeur et historique à Montpellier par les transports collectifs d'échelles régionale et nationale (trains à grande vitesse, trains interurbains, trains régionaux), ainsi que le principal Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la Métropole, interconnectant notamment les 4 lignes de tramway existantes.

- **Maintenir et valoriser une bonne fonctionnalité multimodale à la gare Saint-Roch**

Dans le cadre des importants travaux de rénovation et de restructuration réalisés entre 2011 et 2014, les fonctions multimodales ont été largement optimisées. Il conviendra donc de poursuivre ces efforts, en particulier en faveur des modes actifs. Des améliorations nécessitent notamment d'être apportées concernant les accès piétons et vélos du côté Est de la gare, partie située au-delà de l'aire piétonne. Ces améliorations devront s'inscrire dans une vision plus générale des politiques de déplacement et d'aménagement de l'espace public dans ce secteur.

- **Appuyer la polarité de la gare par des démarches de réinvestissement urbain**

Il s'agit principalement de poursuivre et conforter les projets en cours, en particulier :

- le grand projet urbain du quartier Nouveau Saint-Roch, qui prend place sur les friches ferroviaires de l'ancienne gare de marchandises, destiné à créer une polarité urbaine et économique favorisant une animation d'hyper-centre autour de la gare. Sa programmation comprend 1.200 logements, des hôtels, des commerces, des bureaux, le parking d'échange de la gare et un parc public d'environ un hectare environ, susceptible de générer une dynamique favorable à son environnement urbain ;
- la réalisation à venir du projet du Centre d'art contemporain - MoCo porté par la Métropole dans l'hôtel Montcalm, à proximité immédiate de la gare, appelé à jouer un rôle important en matière de rayonnement national et européen ;
- la politique active de requalification de l'espace public et de revitalisation commerciale engagée par la Ville de Montpellier et la Métropole, visant notamment à renforcer les liens entre la polarité Saint-Roch et le reste du centre-ville élargi, Grand Cœur, au niveau des principaux axes et places marchands du centre-ville.

- **Consolider la frange Est du centre-ville, autour du viaduc Frenay, axe connectant la gare au centre commercial du Polygone et à Antigone, le long de la ligne 1 du tramway**

Ce corridor a vocation à faire l'objet d'une intensification des fonctions urbaines autour de quelques opérations de réinvestissement, en particulier rue du Guesclin, où est déjà prévu un programme mixte en façade du viaduc Frenay, de nature à favoriser un circuit marchand dynamisant le secteur situé au Sud de la place de la Comédie.

Le centre commercial du Polygone fait, pour sa part, l'objet d'un ample projet de rénovation concernant, dans un premier temps, des travaux de modernisation architecturale et commerciale, ainsi

que la restructuration du mail piéton interne au Polygone en vue d'améliorer les relations entre la place de la Comédie et le quartier Antigone. Une seconde est, par ailleurs, à l'étude phase, conjuguant une extension des surfaces commerciales et une restructuration des espaces publics ou collectifs de part et d'autre du centre commercial actuel, ainsi que des liaisons urbaines depuis la place de la Comédie jusqu'au Lez.

Dans ce cadre, une attention nécessite d'être portée à la connexion entre le centre commercial et le viaduc Frenay, ainsi qu'entre ce dernier et la gare. Sur ce second aspect, la perspective de réaliser à terme la continuité de couverture des voies ferrées jusqu'au bâtiment voyageur de la gare est à préserver pour assurer un jour une parfaite continuité en termes d'espaces publics, voire de morphologie urbaine.

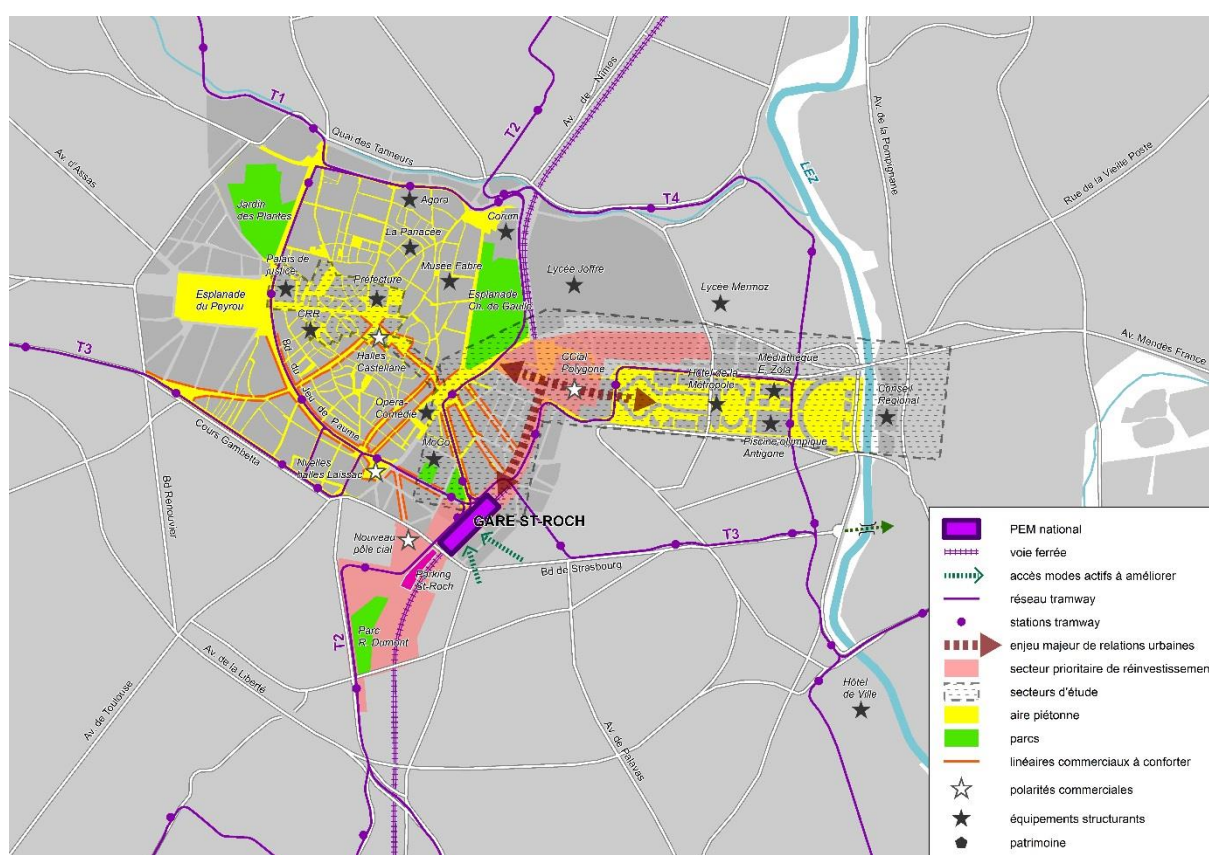


Schéma illustratif des orientations relatives à la Porte Saint-Roch

La Porte nationale et internationale

Installée sur le corridor des grands axes de communication languedocien, au carrefour de l'Europe du Sud et du Nord (ligne ferroviaire à grande vitesse du réseau prioritaire européen RTE-T, et autoroute A9,) et desservie par le contournement routier métropolitain Sud (A709), la Porte Internationale se structure autour de deux éléments constitutifs d'un hub : la nouvelle gare TGV Montpellier-Sud-de-France et l'aéroport international Montpellier Méditerranée.

Au regard des valeurs de localisation exceptionnelles induites par cette Porte d'entrée du Bassin Méditerranéen, de la Région Occitanie et de la Métropole depuis des hubs internationaux et européens, le secteur de la gare TGV fait l'objet depuis près de 30 ans de nombreuses études urbaines et d'actions de maîtrise foncière, destinées à préparer les conditions de création d'une polarité d'échelle métropolitaine.

- **Poursuivre et conforter le projet urbain innovant du secteur de la gare TGV**

Ce projet, dont les premières phases opérationnelles sont engagées, est intégré dans une vision stratégique globale, objet d'études successives depuis trois décennies, pour l'élaboration d'un projet de développement urbain durable. Les phases les plus récentes de ces études ont été initiées dans le cadre et en déclinaison de la démarche nationale EcoCité dite « de Montpellier à la Mer », démarche nationale d'aménagement « durable, innovant et duplicable » sur les communes de Montpellier, Castelnau-le-Lez, Lattes et Pérols. Ce projet constitue, dans son ensemble, un véritable site d'application des objectifs du SCoT, à la fois en matière de qualité urbaine et de renouvellement des rapports ville-nature, ainsi qu'en matière d'innovation (« ville intelligente », transition énergétique, lutte contre le réchauffement climatique, mobilités intégrées, nouvelles formes d'immobiliers d'entreprise et d'habiter...).

Constituant l'un des éléments essentiels du cœur de la Porte métropolitaine, la nouvelle gare TGV est destinée à être pleinement intégrée à la ville à travers l'aménagement du futur quartier Cambacérès. Tirant profit de la valeur de localisation que constitue le PEM, ce quartier a vocation à recevoir une urbanisation dense et compacte, de nature mixte, dont la conception qualitative doit être en mesure de favoriser à la fois la vie urbaine et l'accueil de fonctions structurantes. Ce quartier devra intégrer, en particulier, un pôle tertiaire métropolitain, dont une Halle-cluster, « tête de pont » de l'écosystème French Tech, des logements, des commerces, des services et équipements, dont de grands équipements métropolitains ; il pourrait notamment accueillir des établissements d'enseignement supérieur, voire aussi un grand équipement sportif notamment si aucune solution n'est identifiée pour remédier à l'inondabilité actuelle du stade de la Mosson.

L'autre face de ce futur quartier est constituée par la poursuite du processus urbain engagé au nord de Boirargues, par l'opération Urban-Park. Cette dernière a permis d'amorcer une transition avec le tissu pavillonnaire de Boirargues, vers une urbanité qui doit progressivement s'affirmer en se prolongeant vers Montpellier et vers la gare grâce à un épannelage progressif des hauteurs.

Côté montpelliérain, comme côté lattois, la maîtrise du rapport de ce quartier aux infrastructures est essentielle pour juguler leurs impacts cumulés. Il est, de ce point de vue, indispensable de définir les modalités de réalisation d'une « enveloppe urbaine » bâtie et étanche le long des nuisances, au plus près des plates-formes du CNM et de l'A9, pour juguler le plus efficacement leurs nuisances (bruit,

vibrations, particules en suspension...). Cette enveloppe urbaine, formée de bâtiments tertiaires, au moins pour leurs faces tournées vers les grandes infrastructures, devra être valorisée pour ses effets de vitrine métropolitaine à traiter de manière qualitative à la hauteur de l'image du territoire qu'elle renverra aux usagers de ces infrastructures. Sur les linéaires le long desquels l'enveloppe urbaine ne pourra pas être poursuivie, des dispositifs devront être réalisés, sans discontinuité, pour contribuer aux mêmes objectifs (merlons végétalisés ou murs acoustiques, ces derniers pouvant être le support de dispositifs de production d'énergie renouvelable et locale à grande échelle).

Le traitement des façades définitives de la ville le long de ces espaces, côtés est, comme côté ouest, devra bénéficier d'une conception d'ensemble prenant notamment en compte leur relation au grand paysage ouvert de la plaine alentour.

En outre, la localisation de ce quartier en frange de la nature, en étroite articulation avec de grands domaines d'origine viticole et de mas plus modestes mais remarquables, au regard d'une fréquentation potentielle, obligent à penser ses limites et ses rapports aux espaces agro-naturels de manière maîtrisée et résolument ambitieuse. Le rapport « ville – nature – espaces agricoles » pourrait avoir ici valeur d'exemple et prendre même la forme de démonstrateurs.

Le château classé de la Mogère, les Domaines de Comolet et de Beauregard doivent être intégrés comme des déterminants de la conception d'ensemble. Le parc, à aménager à partir des bassins hydrauliques en chapelet le long du ruisseau du Nègue-Cats, doit tout particulièrement participer à cette valorisation.

- **Construire le « hub » métropolitain**

Il est prévu, à court terme, de relier la gare Saint-Roch à la gare nouvelle grâce au réseau de tramway, par le prolongement programmé de la ligne 1 de tramway depuis Odysseum jusqu'au PEM Montpellier-Sud-de-France. Pour les grands événements, le site doit pouvoir être également accessible depuis la ligne 3 de tramway, sous réserve de créer une nouvelle station de tramway et les liaisons correspondantes.

Situé sur la commune de Mauguio-Carnon, hors territoire de la Métropole, l'aéroport a également vocation à être connecté à ce nouveau PEM, notamment par un transport en commun structurant, dont le tracé, l'environnement urbain et le mode, restent à définir en lien avec l'ensemble des acteurs concernés, notamment la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or, la Région et l'Etat.

- **Achever le vaste projet de prolongement de la centralité de Montpellier, depuis Grand Cœur jusqu'à la « Route de la Mer »**

En termes de structuration du développement et de l'aménagement durables du territoire, le quartier Cambacérès s'inscrit dans « une grappe » de quartiers à forte valeur ajoutée, principalement ceux de Port Marianne sur Montpellier et ceux liés à la reconquête urbaine de la Route de la Mer (avenue Georges Frêche) sur Lattes et Pérols ; tous situés le long de la ligne 1 de tramway, entre Antigone et la pointe Est d'Odysseum, et de la ligne 3, le long de l'axe majeur formé par les avenues Raymond Dugrand et Georges Frêche. L'ensemble de ces quartiers accueille des fonctions majeures (Hôtel de Ville de Montpellier, tertiaire de haut niveau, polarités commerciales, Arena - Parc des expositions...) qui prolongent les fonctions de centralité au-delà de Grand Cœur, pour constituer un vaste « noyau

urbain » de centralité à l'échelle des besoins contemporains de la Métropole et de son aire urbaine, pour les décennies à venir.

Ce vaste territoire, dont le développement et le réinvestissement urbains sont largement engagés, s'inscrit en transition avec la plaine littorale, avec une articulation majeure au niveau des grands axes commerciaux dont le processus de requalification est également engagé dans le cadre du projet de reconquête urbaine et environnementale « Ode ».

En vue de limiter l'emprise de la tâche urbaine, il convient, dans le cadre de chacune des opérations menées, de poursuivre les efforts concernant l'intensification de l'urbanisation autour des PEM et stations de tramway existantes ou à créer, de formaliser clairement et de manière maîtrisée des limites de la ville et l'activation des lisières agro-naturelles.

- **Connecter pleinement le quartier Cambacérès aux autres quartiers**

Au-delà du réseau de tramway, le quartier Cambacérès devra être, d'une part, relié aux autres quartiers, côté nord (Montpellier - Port Marianne-Odyseum), à travers un nouvel ouvrage de franchissement sur l'A709 vers Odyseum, dont la géométrie devra être compatible avec la création, à terme, d'un nouvel accès depuis l'A709 au PEM Montpellier-Sud-de-France et à Odyseum, pour que le contournement Sud puisse pleinement drainer le trafic de transit généré par la gare. Il devra être, d'autre part, maillé côté Sud, sur le territoire de Lattes, par le futur contournement Nord de Lattes, ainsi que par les routes du Mas Rouge et de Vauguières, toutes deux réaménagées. Il devra être également connecté aux rues secondaires du projet de l'extension Nord de Boirargues, « Urban Park ».

Côté Ouest, le contournement Nord de Lattes permettra de créer un axe inter-quartiers et inter-villes offrant un nouveau franchissement du Lez au niveau de la Ceirèrède. Côté Est, l'accroche directe du quartier sur la RD66 est souhaitable, si une géométrie adaptée est trouvée, ce qui n'est pas encore le cas compte tenu des contraintes recensées.

- **Compléter l'urbanisation du pôle Odyseum**

Le quartier Odyseum a vocation à être densifié, notamment grâce à l'optimisation de l'usage des vastes parkings aériens pour accueillir des constructions aux fonctions diversifiées. A l'Est de l'actuelle zone commerciale, le secteur de Rastouble constitue une des « pépites foncières » de la Métropole pour l'implantation de programmes d'activités et/ou d'équipements dont le rayonnement et la conception architecturale devront être à la hauteur de la desserte et de la visibilité exceptionnelles de ce lieu. En « proue » de l'entrée de ville de Montpellier sur l'A709, l'aménagement de ce site devra participer à sa valorisation paysagère, en cohérence avec l'intégrité pérenne de la pinède de l'avenue Pierre Mendès-France et du schéma directeur de paysage de Port Marianne (Michel Desvigne et Christine Dalnoky, paysagistes).

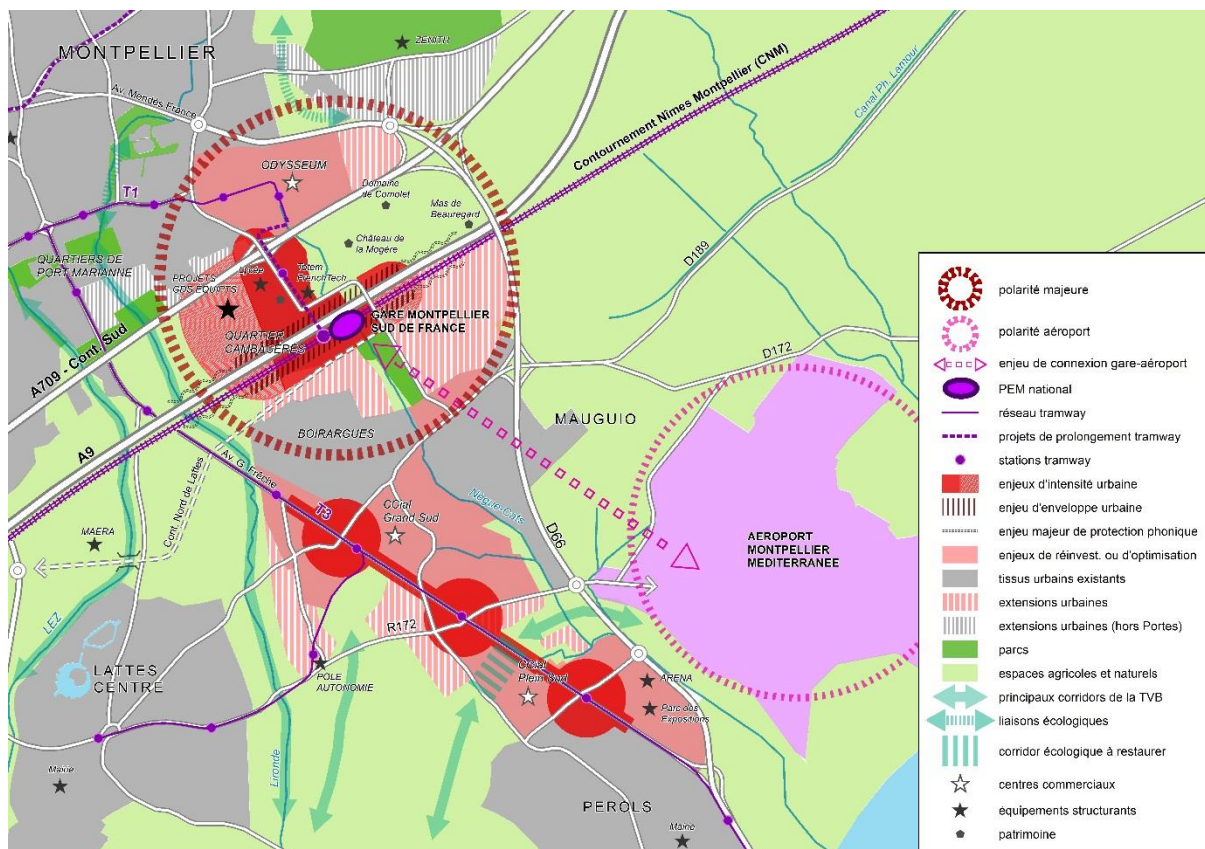


Schéma illustratif des orientations relatives à la Porte nationale et internationale

La Porte de Sète

La Porte de Sète concerne un secteur situé au Sud-Ouest du cœur métropolitain, à l'interface des territoires des villes de Montpellier, Saint Jean de Védas et Lattes. Dans ce secteur, les transferts modaux, aujourd'hui sous-exploités, des flux accédant à la Métropole, peuvent être considérablement améliorés, compte tenu de la desserte existante par les grandes infrastructures que sont la ligne ferroviaire historique, l'autoroute A9 et le contournement routier Sud (A709), ainsi qu'à l'avenir, le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) lui-même relié à un nouvel échangeur à l'A709 et à la RD612.

- **Organiser une fonction de rabattement et d'intermodalité majeure**

Cette Porte pourrait se structurer par la création de 2 Pôles d'Echange Multimodaux potentiels d'échelle métropolitaine, qui restent à préciser :

- un PEM au niveau de Roquefrais à localiser à l'interface entre le COM et la ligne 2 de tramway, en appui sur un futur échangeur routier A709/COM/RD612 ;
- un PEM ferroviaire lié au TER, dénommé à ce stade « Rondelet », qui reste à définir et à localiser au plus près de l'échangeur de l'A709 - Montpellier Ouest.

Les études à réaliser pour définir les modalités de fonctionnement de ces 2 PEM devront viser à leur faire jouer un rôle complémentaire et structurant à l'échelle du système de déplacement du cœur de Métropole. En particulier, si le PEM de Roquefraïsse doit jouer un véritable rôle de rabattement, notamment au regard des flux automobiles accédant à la ville-centre dans ce quadrant, le PEM de Rondelet a vocation, avant tout, à jouer un rôle d'interconnexion entre les lignes TER et les transports collectifs de la ville, notamment la ligne de bus de la Ronde. La restructuration de cette dernière sera à étudier afin qu'elle soit le support de desserte des quartiers périphériques montpelliérains, en particulier en direction des secteurs économiques et hospitalo-universitaires du Nord de la ville.

- **Définir une vision d'aménagement globale afin de structurer une véritable polarité économique et urbaine**

L'ensemble des nombreux sites économiques de la Porte de Sète constitue, en puissance, une polarité économique et commerciale majeure de la Métropole, pour laquelle se posent des problématiques de mise à niveau de l'offre par l'engagement d'opérations de réinvestissement urbain (densification, requalification du bâti, des espaces publics, du paysage...).

Il s'agit donc de transformer ce morceau de territoire en véritable polarité économique et urbaine, en tirant pleinement bénéfice des infrastructures. Compte tenu de la nécessité de consolider les fonctions économiques incompatibles avec le tissu urbain, le logement n'a pas vocation à y prendre une place dominante, à l'exception du quartier de la Restanque qui deviendra progressivement plus résidentiel bien que restant mixte.

- **Valoriser l'armature des espaces agro-naturels irriguant la Porte**

Cette orientation vise à renouveler le rapport ville-campagne dans ce secteur, à travers la préservation et la valorisation des coulées vertes et le traitement qualitatif des lisières agro-naturelles. En ce sens, le SCoT pose des limites claires aux tissus urbains et économiques existants et à leurs extensions futures. Celles-ci sont contenues par des coupures d'urbanisation renforcées, en particulier au niveau du vallon du Rieucoulon et de la crête de Bellevue, qui permettent d'instaurer des continuités écologiques pérennes protégeant la biodiversité.

Cette armature pourra notamment être le lieu du développement d'une agriculture urbaine s'inscrivant dans la politique agro-écologique et alimentaire de la Métropole, notamment en accompagnement du projet du COM.

- **Constituer une vitrine urbaine aux abords des grandes infrastructures**

Il s'agit aussi, au Sud de cette Porte, de structurer les façades métropolitaines sur les grandes infrastructures, afin notamment de restaurer et de valoriser les espaces interstitiels entre l'A709, l'A9 et le CNM, profondément artificialisés et dégradés par l'aménagement de ces ouvrages, mais aussi largement mités. En écho aux projets de valorisation de l'image du territoire, engagés au niveau de la Porte Nationale et Internationale, il convient d'investir leurs abords afin de créer une véritable vitrine métropolitaine permettant de conférer à ces lieux une urbanité et un paysage de qualité et d'atténuer les effets de coupure perçue. L'aménagement de ce secteur nécessitera de rapprocher les fronts bâtis en levant les contraintes de recul (amendement Dupont), en mixant paysages urbain et végétal au sein de mêmes séquences et/ou en alternant séquences bâties et séquences naturelles. Par ailleurs, la liaison piétonne existante entre le secteur Saporta sur Lattes et celui de Près d'Arène – La Restanque

sur Montpellier, pourra être réaménagée ou complétée, notamment pour rechercher des liaisons vers la ligne 2 de tramway et vers les services et commerces urbains existants.

Sur les sites concernés par une urbanisation future, principalement Saporta et la Lauze, les études à venir devront veiller à valoriser chaque fois que possible les relations entre ville et plaine littorale.

- **Développer une urbanisation intense autour des deux Pôles d'échange Multimodaux**

Une urbanisation, aux fonctions diversifiées, a vocation à se développer autour des futurs PEM Roquefraïsse et Rondelet, afin de tirer bénéfice de leur future accessibilité multimodale. Il s'agit, sur Roquefraïsse, de définir les modalités d'un projet d'aménagement global propre à gommer les effets négatifs des grandes infrastructures (voiries et lignes à haute tension), par leur intégration urbaine et paysagère. Ce projet devra formaliser clairement les limites des espaces agro-naturels et des corridors définis par le SCoT pour substituer à la situation actuelle marquée par le mitage, une définition franche et pérenne des espaces urbains. Le projet devra également prendre en compte les limites de la ville définies par le SCoT en définissant les conditions de leur pérennité par des lisières agro-naturelles et des franges urbaines fermes et durables. Il devra aussi intégrer les logiques de réinvestissement, dans le temps, des tissus économiques existants. En particulier, un enjeu important s'attache à la reconfiguration des activités commerciales de la Condamine dans une optique de réinvestissement de la zone existante comme préalable à tout projet de développement commercial, à l'image des démarches en cours au niveau de la Route de la Mer.

Au niveau de Rondelet, il s'agit prioritairement d'accompagner le PEM par la définition d'un pôle urbain en réinvestissement progressif des activités existantes sur le secteur de Puech Radier. Il s'agit également d'établir des relations fortes avec le projet de réinvestissement urbain attenant de la Restanque, qui concerne la mutation en quartier mixte d'anciens tissus d'activités extensifs, pouvant nécessiter, le cas échéant, d'ajuster le projet défini.

Dans ce cadre, les réflexions devront intégrer les enjeux concernant le Marché d'Intérêt National de Montpellier (MIN), situé en frange nord de ce quartier, de sauvegarder les possibilités d'embranchement ferré et d'améliorer son accessibilité depuis l'autoroute en compatibilité avec l'introduction de l'habitat sur la Restanque. Il s'agira à la fois de valoriser les interfaces urbaines du MIN avec son quartier pour qualifier ce dernier de manière spécifique (par exemple autour des métiers de bouche, d'un grand marché de producteurs, de locaux pour la filière agro-alimentaire...) et de prendre en compte l'évolution de son fonctionnement, notamment au regard des politiques menées par la Métropole en matière d'agro-écologie et alimentation et de logistique urbaine.

A terme, il apparaît nécessaire qu'une réflexion puisse s'engager quant au devenir des tissus économiques de Garosud, dont l'optimisation, voire les mutations ponctuelles, devraient se poser au regard de l'effet d'entraînement suscité par la polarité urbaine du PEM potentiel de Rondelet. Cet enjeu concerne, de surcroît, le renforcement nécessaire des relations entre les 2 polarités de la Porte, notamment par la valorisation des abords de la RD132, principale liaison existante à ce jour, ainsi que par la mise en place d'espaces publics qualifiés favorisant la circulation des modes actifs.

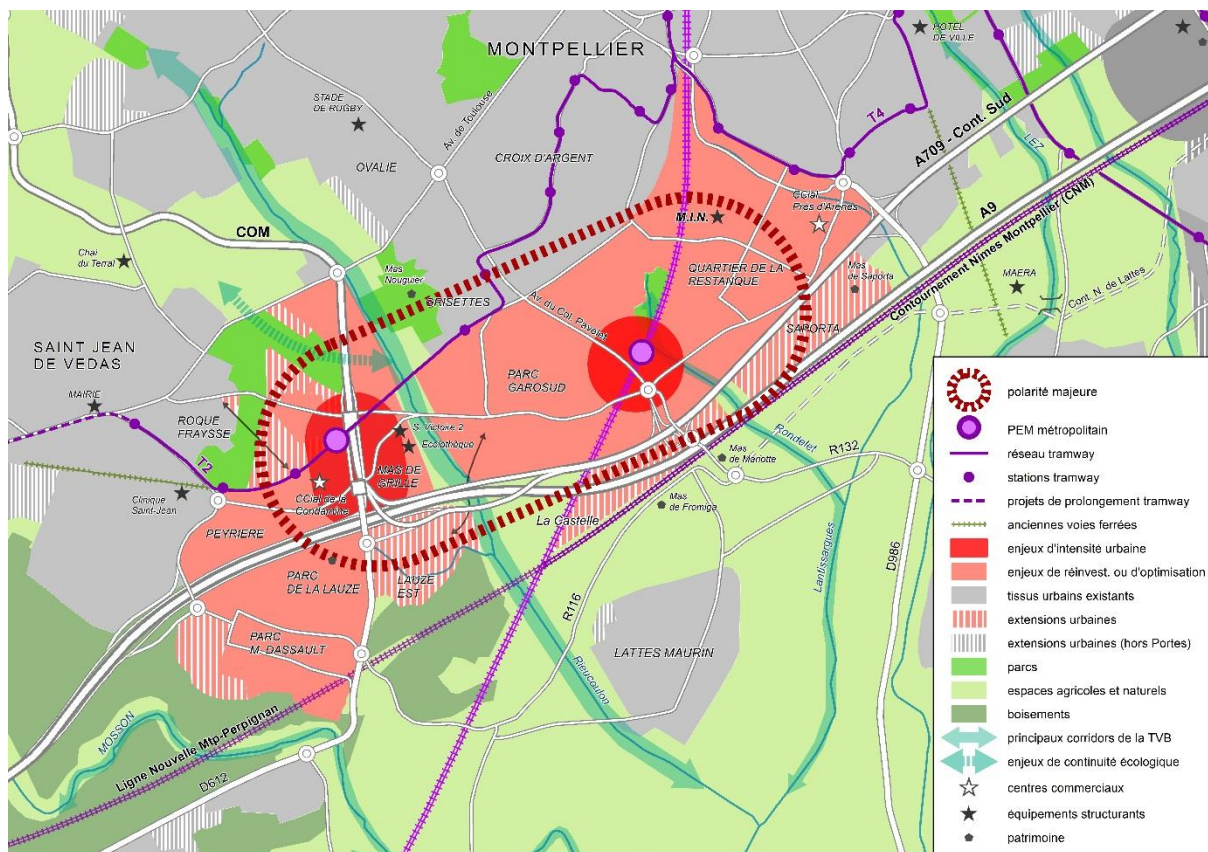


Schéma illustratif des orientations relatives à la Porte de Sète

La Porte de la Vallée de l'Hérault

Cette Porte prend place au débouché de l'autoroute A750, sur les territoires des villes de Juvignac et de Montpellier. Cette Porte sera irriguée, à terme, par le raccordement sur l'A750, à partir du futur Contournement Ouest de Montpellier (COM), à l'aval, et du LIEN, à l'amont. Ce secteur est concerné par une importante problématique de déplacement, créant de plus en plus de nuisances, concernant le rabattement des flux automobiles accédant à la ville-centre par l'A750 du fait de la croissance démographique de la moyenne Vallée de l'Hérault, désormais parmi les plus fortes du département.

- **Appuyer le report multimodal sur deux Pôles d'échange Multimodaux complémentaires**

Actuellement, il existe un report modal sur le réseau de tramway au niveau du PEM de la Mosson, desservi par les lignes 1 et 3. Cependant, on observe une congestion automobile grandissante, se traduisant par des remontées de véhicules importantes au niveau de l'A750, s'accompagnant de phénomènes de circulations parasites au sein des quartiers des communes de Juvignac et de Montpellier. Cette situation se double d'une difficulté liée aux accès à ce PEM compte tenu de leur configuration.

L'une des orientations retenues pour améliorer le fonctionnement général de cette Porte consiste donc à prolonger la ligne 3 de tramway jusqu'à l'échangeur autoroutier de Courpouiran pour y rabattre les flux automobiles en amont. Ainsi, cette Porte s'appuie sur un double PEM, où le fonctionnement

de l'intermodalité devra faire l'objet d'une approche à l'échelle de ces deux pôles afin de leur faire jouer un rôle complémentaire.

- **Intensifier l'urbanisation autour des PEM**

Un objectif d'intensification des fonctions urbaines est posé autour des deux PEM, chacun dans le cadre de son propre contexte urbain. Au niveau du PEM de la Mosson, qui verra sa fonction de rabattement évoluer, il s'agit de venir transformer à terme le parking de surface existant pour y accueillir une véritable polarité urbaine, intégrant la station tramway reconfigurée. Cette polarité devra être raisonnée et conçue en étroite relation avec les démarches liées à la politique de la ville et à la rénovation urbaine du quartier Mosson, dans l'objectif d'intégrer pleinement ce dernier à la dynamique urbaine des Portes métropolitaines et, en retour, de mieux prendre appui sur ce PEM pour réinvestir le sud Mosson. La définition d'un projet global d'aménagement de la Porte devra, au préalable, prendre en compte les ambitions portées pour le quartier, en particulier les projets structurants concernant la restructuration des grands équipements (piscine et grand stade) et les dynamiques urbaines à créer entre ce PEM et la rénovation de la dalle du grand mail et de son environnement.

Au niveau de Courpouiran, un enjeu de réinvestissement des tissus économiques et commerciaux est posé autour du futur PEM, dont la localisation, au Nord ou au Sud de l'échangeur, ainsi que la configuration restent à déterminer. Au Nord-Ouest de l'échangeur, un projet résidentiel a été défini en substitution d'activités industrielles. Il conviendra de veiller à ce que la partie Ouest de ce projet fasse l'objet d'une réflexion au regard de sa proximité immédiate avec la future desserte tramway.

Au niveau du secteur de la Bournas, au Sud de l'échangeur, il conviendra de définir, dans le temps, les modalités d'évolution du tissu d'activités économiques et commerciales pour lequel existe un important potentiel de réinvestissement. Si ce tissu n'a pas vocation à recevoir de nouvelles formes d'habitat, notamment en raison des nuisances générées par l'autoroute, la programmation devra veiller à favoriser la mixité urbaine, notamment par l'implantation d'équipements et services bénéficiant à la vie locale. L'extension urbaine au niveau de la pointe Nord-Ouest de la Bournas a, quant à elle, vocation à n'accueillir que des équipements, principalement sportifs.

- **Conforter la cohérence de la Porte par la définition d'armatures d'espaces publics et paysagère**

Une attention particulière devra être portée à l'enjeu de mise en relation du quartier Mosson avec le vallon paysager de la rivière éponyme. Ce point doit pouvoir nourrir une réflexion plus large sur les espaces paysagers de la Mosson, intégrant notamment la question du devenir du domaine Bonnier de la Mosson situé au Sud du PEM et les relations à établir avec Juvignac, afin de faire de cette rivière un espace porteur de liens.

A partir de ces éléments structurants, il conviendra de déterminer, à l'échelle de la Porte :

- une armature d'espaces publics, avec des itinéraires pour les modes actifs maillant l'ensemble du secteur et connectant notamment les deux polarités nouvelles ;
- une armature paysagère, valorisant notamment les abords de l'autoroute et les vues sur le grand paysage.

- **Structurer le centre-ville de Juvignac**

Enfin, cette double Porte encadre une opération de réinvestissement urbain ambitieuse, destinée à donner à Juvignac la centralité dont elle est encore dépourvue. Ce véritable centre-ville s'inscrirait dans un triangle formé par l'allée de l'Europe réaménagée, la route de Saint-Georges (et au-delà les quartiers des Pattes et du Valat de la Fosse) et l'autoroute A750. Le projet de requalification s'appuie sur le pôle administratif constitué par l'Hôtel de ville, la médiathèque, le groupe scolaire des Garrigues, ainsi que sur le centre commercial existant des Portes du Soleil à réinvestir. Dans ce contexte, bien que distant du futur PEM de Courpouiran, la mise en relation de celui-ci avec le centre-ville de Juvignac consolidé, mérite une attention toute particulière, notamment pour les modes actifs.

La constitution de cette nouvelle centralité induit la mise en œuvre d'opérations de renouvellement urbain et de requalification d'espaces publics, l'objectif étant d'optimiser le foncier disponible et de diversifier les formes urbaines et l'offre immobilière, notamment résidentielle.

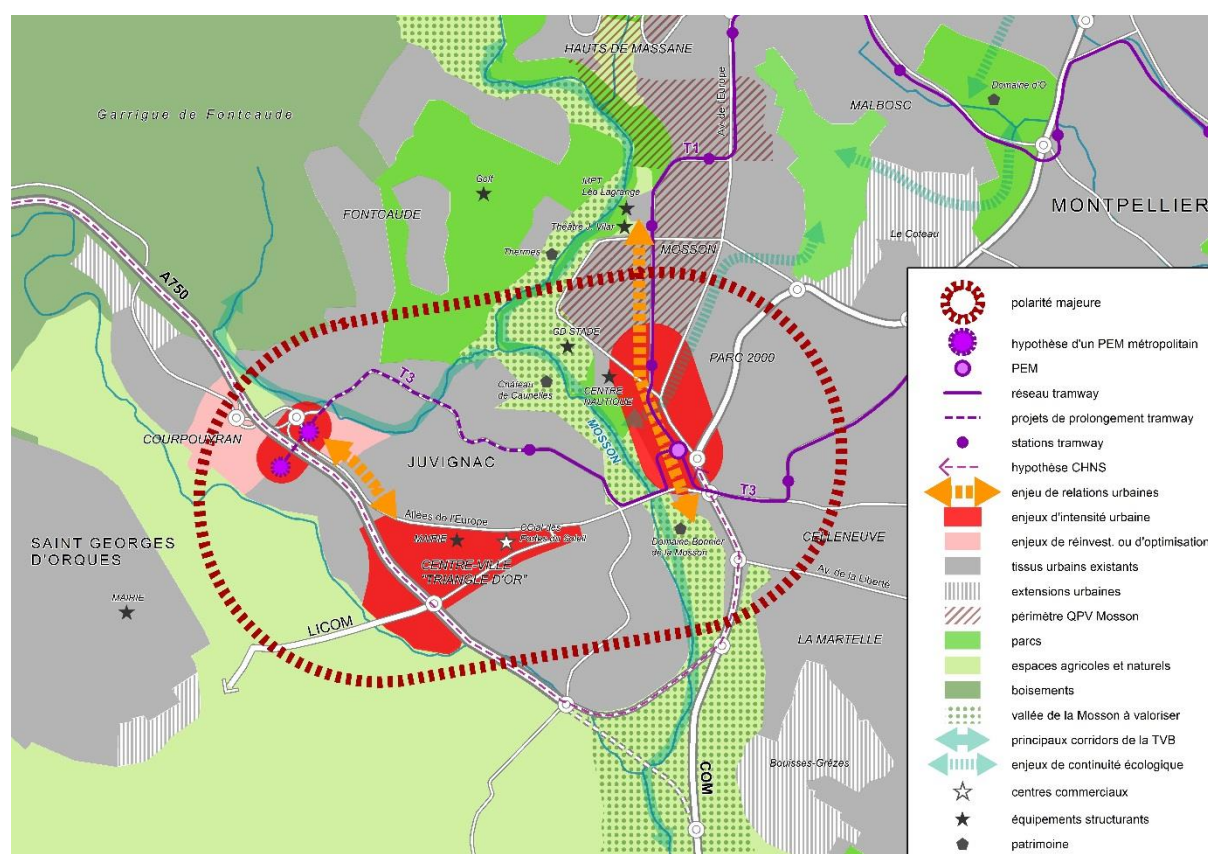


Schéma illustratif des orientations relatives à la Porte de la Vallée de l'Hérault

La Porte du Pic Saint-Loup

Située au niveau de la frange Nord de Montpellier, la Porte du Pic Saint-Loup recouvre, en partie ouest, des tissus urbains mixtes, où prennent notamment place les grandes emprises hospitalières et universitaires de la Métropole, et à l'est, les espaces agro-naturels de la vallée du Lez, ainsi que les boisements du parc zoologique de Lunaret. Cette Porte est, par ailleurs, desservie par le Contournement routier Nord de Montpellier (avenue des Moulins et RD65) et comprend deux systèmes d'échange principaux :

- l'échangeur de la Lyre, au débouché de la route de Ganges (RD986) ;
- les carrefours d'Agropolis et Girac, au débouché du corridor de déplacement de la vallée du Lez (RD112 et RD17).

- **Améliorer les reports modaux vers le PEM Occitanie**

Dans ce secteur, l'échangeur de la Lyre joue un rôle majeur de rabattement des flux automobiles vers le PEM Occitanie, desservi par la ligne 1 du tramway. Ce rôle se trouve toutefois contraint par un manque de visibilité du PEM, situé très en retrait, ainsi que par des phénomènes de congestion automobile à l'amont. Ces flux pourraient se renforcer à l'avenir avec la réalisation prochaine du prolongement du LIEN (Liaison Intercantonale d'Evitement Nord de Montpellier) entre l'autoroute A750 et la RD986 et au gré de l'urbanisation des communes de ce secteur.

L'amélioration de l'accessibilité du PEM, et plus généralement la définition d'une bonne organisation des déplacements et des mobilités, notamment par des axes de transports en communs attractifs en provenance des territoires du Grand Pic-Saint-Loup, nécessitent donc une approche à une échelle élargie.

- **Structurer une polarité urbaine autour du PEM**

La question de la visibilité du PEM concerne également un enjeu d'intensification et de réinvestissement urbain, à travers la création d'une polarité structurée autour de celui-ci et de l'échangeur de la Lyre. Dans l'objectif de renforcer les continuités entre ces deux éléments, il s'agira de définir les modalités d'évolution du cadre bâti existant, en fonction des capacités mobilisables dans le temps. L'échangeur de la Lyre devra faire l'objet d'une approche visant à le faire évoluer, dans la mesure du possible, en place-carrefour, avec un espace public favorisant les modes actifs et un cadre bâti structurant ses abords, dont la programmation devra veiller à favoriser la mixité urbaine.

En partie nord de la polarité, les enjeux concernent à la fois :

- le réinvestissement urbain le long de la route de Ganges, depuis le centre commercial de Trifontaine jusqu'à la Lyre, dans l'optique de structurer l'entrée de ville avec un cadre bâti et un espace public qualifiés ;
- l'urbanisation du site de la Blanquette, dans l'optique de développer une nouvelle polarité à dominante économique. Ce site est attenant aux espaces agro-naturels de Thomassy qui ont vocation à être préservés et valorisés dans le cadre d'un projet agro-écologique à définir en relation avec l'armature urbaine de la Porte.

Dans le prolongement et en articulation avec l'ensemble de ces projets, il apparaît nécessaire d'accompagner une logique de réinvestissement des tissus d'Euromédecine situés de part et d'autre de l'avenue des Apothicaires, dont les premières études ont fait apparaître des potentiels d'évolution significatifs. Cette évolution doit permettre de favoriser la mixité urbaine, notamment par l'introduction de programmes résidentiels, tout en veillant à renforcer l'attractivité du pôle économique d'Euromédecine.

Situé sur le territoire de Saint-Clément-de-Rivière, commune appartenant à l'intercommunalité du Grand Pic Saint-Loup, le centre commercial de Trifontaine participe de la logique de constitution et de structuration de la frange Nord de la Porte, de par son aire de chalandise de niveau métropolitain. Ce pôle commercial, dont la forme a été peu renouvelée depuis sa création, nécessite la mise en place d'un travail partenarial avec la commune et la Communauté de Communes, afin de réfléchir aux modalités de son inscription dans le schéma d'aménagement de la Porte, notamment en ce qui concerne le réaménagement de ses accès, pour laquelle une étude de définition est en cours sous le co-pilotage du Département et des deux EPCI.

- **Renforcer la polarité agro-écologique du site Agropolis**

La partie est de la Porte doit, pour sa part, être desservie à court terme par le projet de la ligne 5 du tramway. Celui-ci intègre, en particulier, la création de parkings de rabattement dont la localisation, au niveau d'Agropolis ou de Girac, voire plus proche des universités et centres de recherche Montpelliérains, reste à préciser. Le futur PEM présente des enjeux moindres que celui d'Occitanie, appelant principalement à une vigilance concernant le bon fonctionnement de l'intermodalité.

En revanche, un enjeu majeur concerne la valorisation des espaces agro-naturels. En lien avec la politique agro-écologique et alimentaire de la Métropole, le site de recherche agronomique international Agropolis, qui sera directement desservi par la ligne 5, a vocation à être consolidé dans ses fonctions de cœur d'une véritable polarité agro-écologique structurante à l'échelle de la vallée du Lez, pouvant associer recherche scientifique, développement de formes d'agriculture urbaine respectueuses de l'environnement, activités pédagogiques et de découverte, lieux de sociabilités, etc. En ce sens, il convient de renforcer sa visibilité et ses connexions avec les espaces du Lez de manière à l'intégrer à la perception des espaces constitutifs de la vallée et à valoriser un effet vitrine.

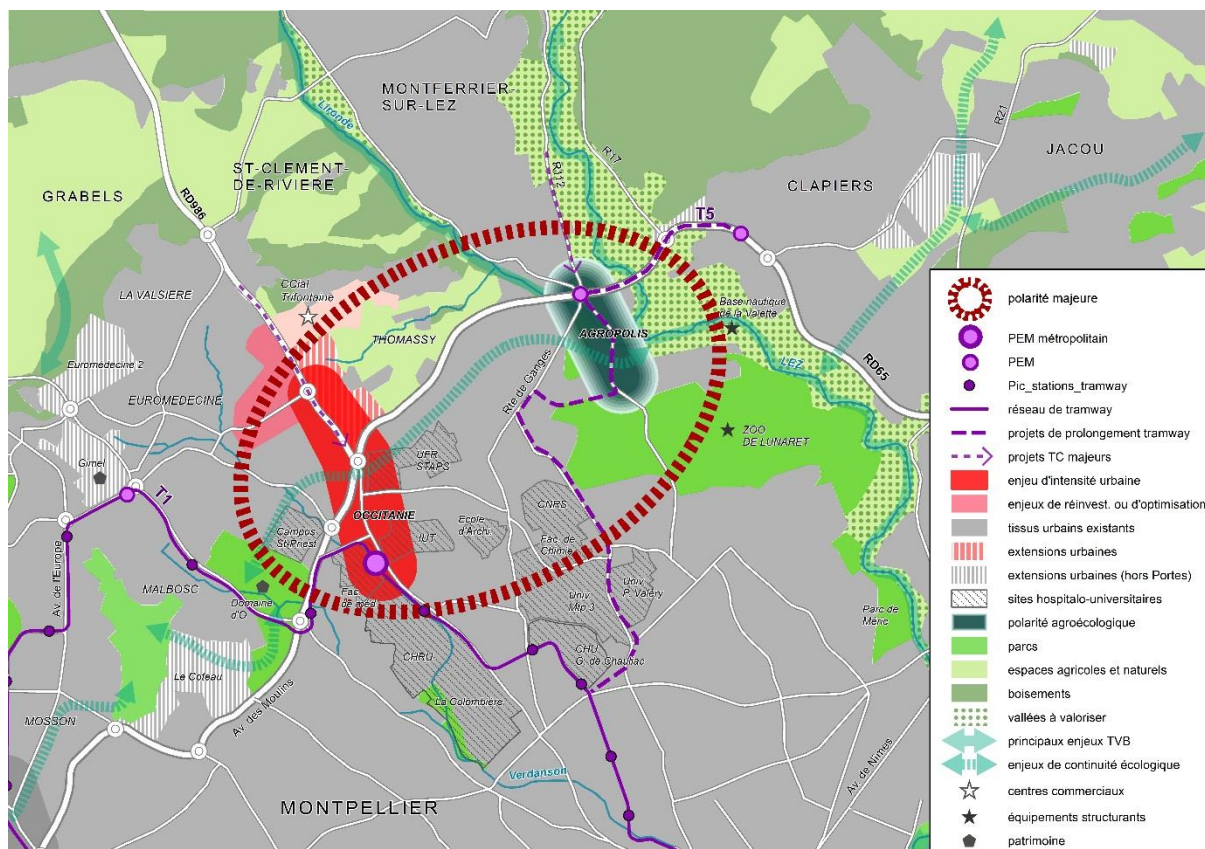


Schéma illustratif des orientations relatives à la Porte du Pic Saint-Loup

La Porte de Sablassou

La Porte de Sablassou se situe à l'articulation des territoires des communes de Castelnau-le-Lez et du Crès. Elle s'appuie principalement :

- sur le PEM de Sablassou, desservi par la ligne 2 du tramway. A terme, la mobilisation du mode ferré dans le réseau armature de la métropole pour accueillir les flux de pendulaires héraultais et gardois, nécessite de créer une halte TER. Elle sera connectée avec le futur TCSP de la ligne 6, dont le mode reste encore à définir, qui pourra être prolongé par un axe potentiel de transport en commun en étoile vers Vendargues et Castries. Cette « étoile » fait l'objet d'une étude en cours d'engagement sur le « doublet de lignes » par la Région et la Métropole, en lien avec l'Etat et SNCF-Réseau, dans le cadre du CPER (Contrat de Plan Etat-Région) 2015-2020 ;
- sur la Déviation Est de Montpellier (DEM), composante essentielle du Contournement routier de Montpellier, dernier chaînon manquant, côté est, de raccordement à l'A709. Permettant à la fois l'accès au PEM et à l'avenue Philippe Lamour, pénétrante irriguant la ville-centre, la DEM constitue une porte d'entrée métropolitaine majeure.

- **Améliorer le rabattement automobile vers le PEM de Sablassou**

Le PEM est actuellement situé largement en retrait de la DEM. De sorte que le rabattement se fait par des voiries qui n'ont pas vocation à accueillir des trafics d'échanges, notamment l'avenue de l'Europe

à Castelnau-le-Lez, dont l'arrivée de la ligne 2 de tramway et la requalification urbaine qu'elle a permis de générer, ont définitivement consacré son caractère urbain. Cette avenue a désormais vocation à favoriser la vie urbaine, avec une montée en puissance des modes alternatifs à l'autosolisme. Les évolutions en cours demandent donc à repenser les modalités générales d'accès au PEM. Dans la perspective de la définition d'un projet d'aménagement en extension Sud de la commune, l'accessibilité automobile du PEM devra être réfléchie selon une double modalité :

- en créant un nouvel accès direct par le Sud, probablement depuis l'échangeur DEM / avenue Philippe Lamour ;
- et, plus secondairement, de réorganiser l'itinéraire de l'avenue de l'Europe, par la création à terme d'un nouveau franchissement sur la voie ferrée, rendu possible par l'encaissement de celle-ci, permettant un accès plus aisé au parking relais.

- **Organiser le projet d'aménagement durable de Sablassou à partir du PEM**

Le projet d'aménagement du site d'extension de Sablassou devra veiller à localiser une programmation urbaine intense au droit du PEM, valorisant un effet de vitrine métropolitaine et répondant aux besoins des habitants et usagers. Ce projet a vocation à accueillir, dans le cadre d'un éco-quartier, un tissu mixte comprenant de l'habitat, des activités économiques diversifiées, des commerces, des équipements et services. Une attention devra être portée aux relations à établir entre ce projet et celui de l'extension Sud de la commune voisine du Crès, notamment en termes de programmation, de déplacements et de cohérences paysagères et urbaines tout en participant à la valorisation des espaces agro-naturels maintenus hors extensions urbaines.

- **Valoriser les rapports ville-campagne**

Il s'agit de maintenir une coupure franche de l'urbanisation au sud du futur quartier de Sablassou, de manière à préserver et valoriser le paysage naturel et agricole jusqu'aux abords de Montpellier au Sud et aux abords de la DEM à l'Est. Ces espaces sont notamment structurés par un important patrimoine de mas, souvent d'origine viticole (Domaine de Verchant, Clos de l'Armet, la Condamine...) en proximité du Domaine municipal de Grammont sur Montpellier, patrimoine qu'il convient de valoriser, en autorisant les changements de vocation et leurs évolutions physiques en respect de leur valeur patrimoniale.

Le paysage remarquable de cette armature agro-naturelle devra être maîtrisé pour permettre des usages compatibles avec sa valorisation. Dans ce contexte général, il s'agira d'apporter un soin particulier aux lisières agro-naturelles du quartier de Sablassou, garantes de la préservation des espaces agro-naturels, à travers leur traitement paysager et la définition de programmes et d'usages liés à la vocation de ces espaces permettant d'éviter la pression des usages résultant des externalités négatives de la ville : agriculture urbaine, jardins familiaux, espaces pédagogiques et de découverte, loisirs urbains et touristiques, lieux récréatifs de pleine nature... En outre, cette plaine pourra trouver des prolongements par la recherche de continuités vertes pouvant constituer le socle de l'armature paysagère des espaces urbains.

Enfin, la mise en place d'un réseau d'itinéraires modes actifs sillonnant la plaine et pleinement connecté aux espaces publics urbains participera avantageusement à la qualification des rapports entre la ville et les espaces naturels à travers les usages du quotidien et ceux des loisirs.

De part et d'autre de la DEM, il s'agit de valoriser les abords en cherchant à établir un paysage agricole et urbaine apte à caractériser l'échelle métropolitaine de la Porte et ce, au niveau des deux rives de la voie. Le maintien des vignes de part et d'autre de la DEM affirme l'identité viticole de la Métropole.

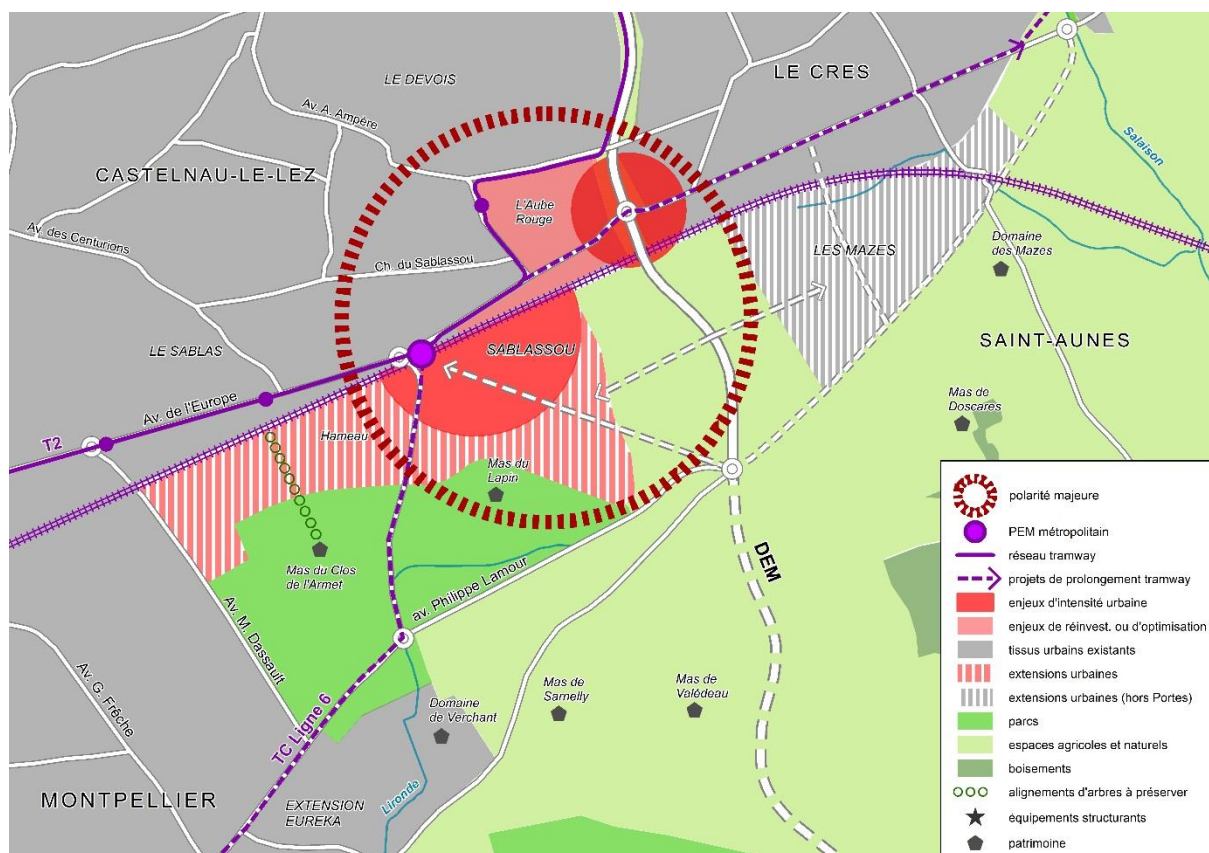


Schéma illustratif des orientations relatives à la Porte de Sablassou

La Porte de la Vallée du Bérange

La porte de la Vallée du Bérange prend appui sur le PEM ferroviaire de Baillargues. Celui-ci a fait l'objet, ces dernières années, d'une restructuration complète grâce au partenariat constitué entre l'ensemble des collectivités concernées, pour optimiser les effets de la politique de développement des trains régionaux. Désormais, ce PEM a vocation à desservir directement l'Est métropolitain et les usagers du Pays de l'Or.

- **Améliorer les rabattements tous modes vers le PEM ferroviaire**

Actuellement, l'accessibilité au PEM de Baillargues est contrainte à la fois par la situation en retrait de celui-ci et par la saturation du trafic transitant par la RN113. Le projet de déviation de la RN113 sur l'A709 devrait, en ce sens, permettre de désengorger les accès à ce PEM, à condition que ce projet soit effectivement conçu pour drainer les flux de transit et pour faciliter les liaisons depuis les villages situés au nord de l'A709 vers le PEM.

De même, et dans le cadre d'une vision d'une métropole des courtes distances, des axes pour les modes actifs doivent être aménagés à partir des villes, des villages et des pôles économiques alentours, pour optimiser l'attractivité du PEM.

- **Organiser le projet urbain de la Plaine du Colombier à partir du PEM**

Le projet d'aménagement du site de la Plaine du Colombier en extension Sud des tissus urbains de Baillargues constitue le principal potentiel urbain de cette Porte. Ce projet a vocation à accueillir une programmation mixte comprenant notamment des logements, des activités économiques, des commerces, des services et des équipements. Il conviendra, dans ce cadre, d'intensifier les fonctions urbaines support de la polarité à constituer autour du PEM, notamment par des espaces publics favorisant l'animation urbaine et par des éléments de programmation participant à la qualification et à l'attractivité de cette Porte.

Il s'agira également d'établir un rapport de complémentarité entre ce projet et le centre-ville de Baillargues, en intégrant l'effacement progressif de la rupture de l'actuelle RN113, par la réappropriation et le partage de cet espace public entre les usages urbains, ce que la déviation de la RN113 doit rendre possible à terme.

Les problématiques hydrauliques impactant le sud de Baillargues nécessitent d'être traitées préalablement à toute urbanisation, dans le cadre d'un schéma directeur prenant en compte les impacts en aval. Après le vaste bassin de rétention réalisé par la commune à l'amont du site, support du futur Parc Gérard Bruyère, une vaste allée alluviale est programmée à travers la Plaine du Colombier. Les aménagements hydrauliques à réaliser ont vocation à devenir le support d'un paysage et d'usages.

L'extension urbaine de la Plaine du Colombier prendra en compte également la dimension agricole dans la composition du projet. Sur ces terres irrigables, 15 ha de vergers seront plantés afin de maintenir une activité agricole, emblématique de l'activité économique de la plaine de Mauguio.

Pour que les qualités environnementales de ce quartier soient pérennisées, les lisières agro-naturelles et les franges urbaines devront être maîtrisées, à travers la définition d'un véritable projet d'ensemble, prenant en compte des fonctions et usages adaptés (promenades, jardins familiaux, agriculture...).

- **Conforter une polarité économique**

Baillargues accueille, au sein de la Porte, trois sites d'activités principaux sur environ 40 hectares, situés à proximité immédiate de l'échangeur autoroutier de Vendargues : les parcs de Massane, d'Aftalion et de la Biste. Deux d'entre eux posent la question de leur requalification. La Biste est constituée du tissu le plus ancien, en partie dégradé, avec des capacités importantes de réinvestissement. Le parc Aftalion, plus récent, présente un tissu plus dense et mieux structuré, appelant, dans le temps, un processus d'optimisation. Par ailleurs, deux nouveaux sites d'activités sont prévus, l'un au Nord de l'échangeur de l'A9 et l'autre sur Saint-Brès. Ils bénéficient tous deux d'une bonne accessibilité par la route (autoroute et futur prolongement du LIEN pour l'un, RN113 pour l'autre) et sont relativement proches du PEM de Baillargues (un à deux kilomètres).

Le cœur de la reconquête économique de cette partie est de la Métropole peut être impulsé à partir de cette Porte, notamment par des activités tertiaires bénéficiant de la proximité du cœur actif de

Montpellier par la gare ferroviaire. A partir de là, la reconquête économique de ce territoire nécessitera, concomitamment, une approche plus globale à l'échelle de l'ensemble de ces parcs d'activités afin de fédérer l'ensemble des sites économiques au sein d'une même stratégie, de mieux les raccorder au tissu urbain général, de favoriser la mise en place de liens modes actifs connectés au PEM, de permettre des opérations tiroir en appui des démarches de réinvestissement, voire, s'agissant de la Biste, d'y introduire une certaine mixité résidentielle.

- **Valoriser les vallées du Bérange et de la Cadoule**

Ces deux vallées constituent les déterminants paysagers majeurs de la Porte. Leur proximité avec les tissus urbains suppose d'en faire des lieux à la fois préservés et facteurs d'agrément pour les habitants. Ils nécessitent la mise en place progressive de promenades sur leurs berges, pleinement connectées à l'armature des espaces publics.

Le Bérange, qui irrigue le cœur du secteur de la vallée éponyme, présente un enjeu spécifique en matière de déplacement. L'aménagement potentiel d'un itinéraire cyclable le long de cette rivière, connecté au PEM de Baillargues, devrait permettre de favoriser les rabattements modes actifs vers le TER pour une grande partie des villages de la vallée.

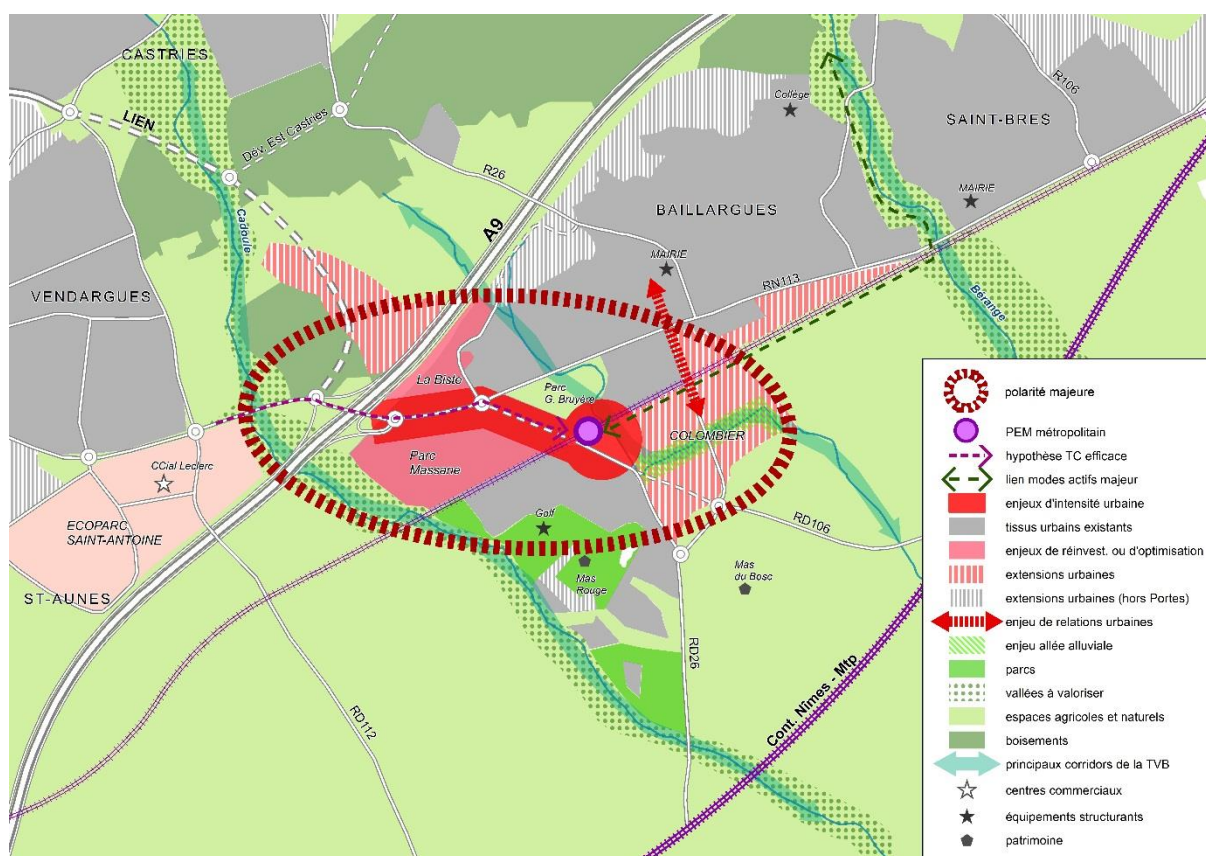


Schéma illustratif des orientations relatives à la Porte de la Vallée du Bérange

Pôle urbain du PEM de Villeneuve-lès-Maguelone

Ce site potentiel se situe dans le prolongement Nord du village de Villeneuve-lès-Maguelone, le long de l'axe historique qui reliait autrefois la commune à sa gare ferroviaire, toujours en service. Il s'inscrit, en particulier, dans l'objectif de valorisation de cette gare au regard des besoins de plus en plus prégnants des villes et villages de l'Ouest et du Sud de la Métropole vis-à-vis de leurs déplacements vers Montpellier.

- **Structurer un PEM au droit de la gare ferroviaire de Villeneuve**

Dans la perspective de la réalisation du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) et du déploiement associé de la politique de renforcement du trafic ferroviaire régional, la gare de Villeneuve devrait, à l'avenir, voir augmenter sa desserte, notamment aux heures de pointe et constituer un élément essentiel de l'armature des transports ferrés de l'aire métropolitaine. Toutefois, la situation de cette gare à l'écart de l'autoroute et située dans un grand territoire fortement protégé, lui confère plutôt une vocation locale. La densité des flux pendulaires, en évolution constante, entre l'ouest de la Métropole et Montpellier, nécessite donc d'en faire un point d'appui du réseau armature.

En ce sens, il convient d'améliorer son accessibilité et d'optimiser ses fonctions intermodales. Cette gare bénéficie de sa situation le long de la Liaison Intercommunale à l'ouest de Montpellier (LICOM), qui connectera l'ensemble des communes de ce quadrant, depuis Juvignac jusqu'à la route de Palavas (R986). Cette voie concerne notamment la requalification de la R185 qui passe à proximité immédiate de la gare, dont l'accessibilité devra être améliorée de manière à la rendre évidente et aussi directe que possible. Un projet de déviation de l'actuelle R116 est également à prévoir. Le nouveau tracé devrait aboutir sur le carrefour connectant la R185 à l'axe historique menant à la gare, favorisant en cela les rabattements depuis Lattes-Maurin.

Il s'agit, par ailleurs, d'étudier le positionnement d'un parking de rabattement qui pourrait venir s'implanter à proximité immédiate de la gare. Sur cette base, l'axe historique nécessitera d'être requalifié, en cherchant à concilier à la fois l'accessibilité multimodale au PEM (automobile, bus, vélos et piétons) et l'urbanité des espaces publics.

Le PEM peut également jouer un rôle pour faciliter l'accès et la découverte des différents sites agro-naturels remarquables de Villeneuve : cathédrale de Maguelone, salins, étangs, réserve naturelle de l'Estagnol, etc. Un réseau de chemins pédestres et de pistes cyclables au départ de la gare pourrait être structuré dans cette optique.

- **Définir un projet urbain retissant les relations du PEM avec la commune de Villeneuve le long de l'axe historique de composition urbaine**

Ce projet vise, d'une part, à créer un véritable lien vers la gare en continuité de la ville, pour pleinement inscrire celle-ci dans le prolongement des tissus existants et dans le fonctionnement urbain de la commune, le long de l'axe historique. Cet axe doit être appréhendé comme un axe de composition autour duquel doit s'organiser la polarisation urbaine du quartier de la gare.

Cette continuité devra être renforcée par la requalification d'une séquence significative de la R185 sous forme d'un véritable espace public de voirie jouant le rôle d'interface entre la ville et le nouveau quartier, permettant notamment d'apaiser la circulation automobile au profit des modes actifs, grâce

notamment à un ralentissement de la vitesse sous forme d'aménagement urbain. Le tissu urbain devra être composé au Nord et réinvesti au Sud, pour former un ensemble cohérent entre les deux rives de la R185. Un enjeu spécifique concerne le traitement du rond-point connectant la R185 et la R116, qui constitue à la fois une entrée de ville majeure et une articulation primordiale entre la ville et le futur quartier de la gare. Son réaménagement visera à en faire une véritable place-carrefour favorisant les franchissements piétons et vélos, notamment vers le PEM, le futur complexe sportif et les espaces naturels de la Mosson.

Il s'agit, d'autre part, de valoriser le fonctionnement du PEM, notamment en localisant à proximité immédiate un ensemble de services et commerces adaptés à l'échelle du site, répondant aux besoins des habitants et des usagers, notamment ceux du quotidien.

S'inscrivant dans les objectifs du SCoT en matière d'habitat, il s'agit, enfin, de répondre aux besoins en logements de la commune, notamment sociaux, sur l'un des rares sites potentiels d'extension de la commune, et en pleine complémentarité avec les capacités de réinvestissement identifiées dans l'ensemble des tissus urbains existants. A ce titre, le projet d'aménagement intègre dans sa partie Sud le transfert des équipements sportifs communaux (terrains de football, tennis et parkings), inscrits aujourd'hui dans le tissu aggloméré. Il libère ainsi un site d'environ 5 hectares permettant la réalisation d'une opération en réinvestissement urbain.

- **Traiter les relations aux espaces agro-naturels de manière renforcée**

Les espaces agro-naturels situés au contact du site présentent une grande sensibilité environnementale, renforcée par le contexte littoral de Villeneuve. Il est donc impératif de définir un projet hautement qualitatif, intégrant une armature paysagère significative qui respecte les logiques du grand paysage.

Les limites urbaines devront être structurées de manière stricte et faire l'objet d'un soin particulier, en veillant à positionner un cadre bâti de grande qualité, valorisant les vues sur le grand paysage, notamment sur la vallée de la Mosson. La lisière devra être fermement maîtrisée le long de la limite Est de l'urbanisation, par des usages et des projets intensifiant son caractère agro-naturel, afin de remédier à la situation actuelle de pression sur le milieu naturel, notamment dans la dépression inondable de la Mosson, objet de travaux hydrauliques réalisés dans le cadre du PAPI. Des aménagements et fonctions adaptés devront être définis au niveau de cette lisière, tels que des cheminements paysagers, des haies paysagères continues, de l'agriculture urbaine, des espaces pédagogiques et de découverte, etc. Côté ouest, la limite est fixée de manière intangible par la section de la R185 existante, qui installe déjà un rapport franc avec les espaces agro-naturels.

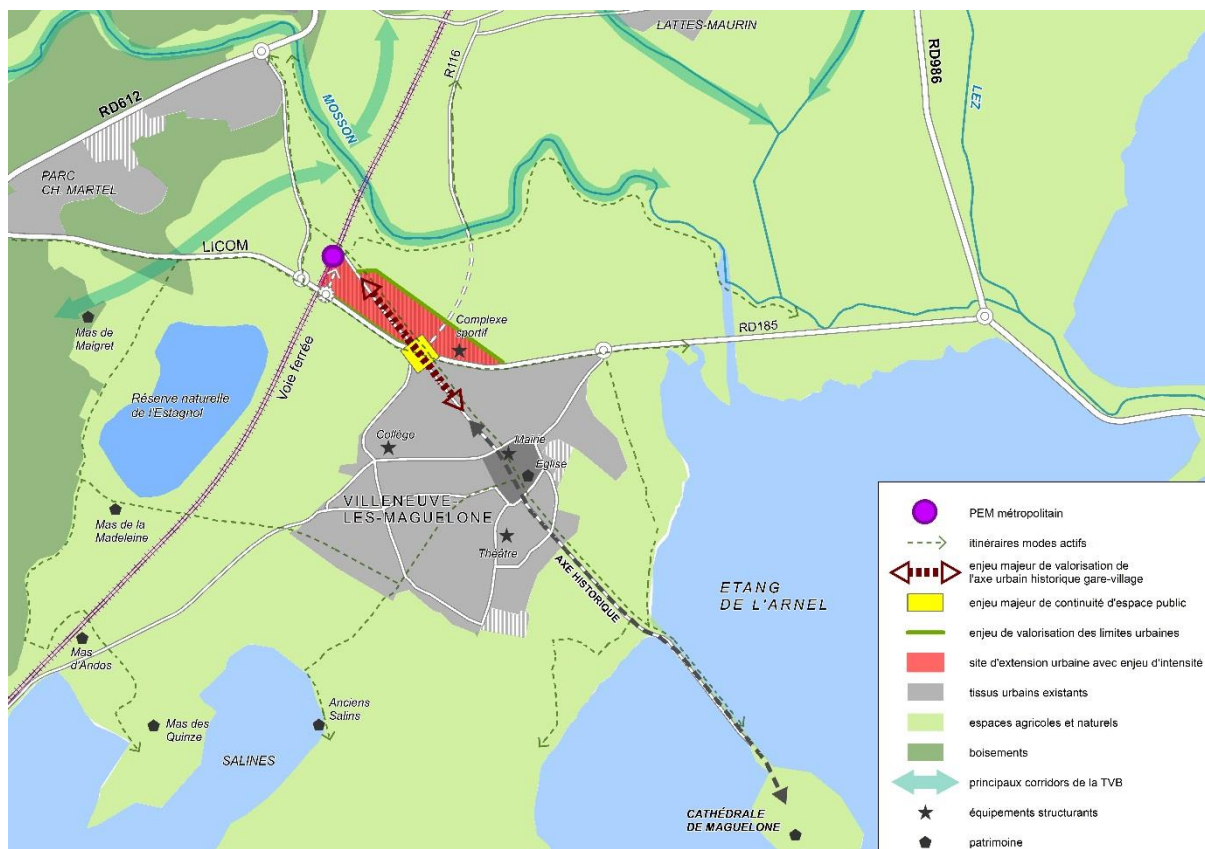


Schéma illustratif des orientations relatives à la polarité urbaine du PEM de Villeneuve

1.3. Aménager la Métropole des Villages

La « Métropole des villages » a une place essentielle à tenir dans l'armature urbaine du territoire. En effet, les villes et villages positionnés autour du Cœur de Métropole possèdent une identité marquée, un rapport étroit à leur environnement, des dimensions patrimoniales significatives et une réelle convivialité qui sont sources d'attractivité, de richesses et d'équilibres pour le reste de la métropole.

Ce sont les villes et villages de la deuxième couronne (Saint Georges d'Orques, Cournonterral, Pignan, Saussan, Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Prades-le-Lez, Montferrier-sur-Lez, Castries, Saint-Brès) et de la troisième couronne (Cournonsec, Murviel-lès-Montpellier, St Génès des Mourgues, Sussargues, Beaulieu, Restinclières, Montaud, Saint-Drézéry) ainsi que quatre communes de la première couronne (Jacou, Clapiers, Lavérune et Grabels). Ils ont vocation à être confortés notamment en améliorant leur fonctionnement en réponse à l'évolution des modes de vie, tout en préservant et valorisant leurs identités, leurs caractères et leurs cadres de vie. Ils accueilleront 22 % des logements produits d'ici 2040.

1.3.1 PERENNISER LES FONCTIONNALITES DES VILLES ET VILLAGES AU SEIN DE SECTEURS IDENTITAIRES

La force de la plupart des villes et des villages de la Métropole est de pouvoir proposer une offre en services et équipements qui leur permettent d'assurer une vie de proximité relativement autonome, sans succomber aux travers des villages dortoirs. A ce titre, il s'agit, de continuer à consolider et développer leurs polarités multifonctionnelles de proximité, de manière intégrée à leur environnement pour faire face aux évolutions des demandes et des modes de vie des populations contemporaines (commerces, services et vie associative, équipements culturels, sportifs, de loisirs...).

Prescriptions :

- Assurer une mixité des fonctions au sein des villes et village de la deuxième et troisième couronne, en développant des équipements, commerces et services de proximité (*Renvoi vers le Défi 3 / partie 3*), adaptés aux besoins des populations et aux modes de vie contemporains dans des espaces de centralité ou à proximité ;
- Préserver la qualité paysagère et l'identité des villes et des villages, par le biais notamment, d'une bonne intégration urbaine et environnementale et d'une qualité architecturale adaptée ;
- Valoriser, chaque fois que possible, leurs lisières agro-naturelles et leurs « façades » sur le grand paysage, notamment à l'occasion de toute extension ou action de formalisation des limites urbaines.

Recommandations

- Mettre en valeur les abords des monuments historiques inscrits ou classés (périmètres de protection, périmètres délimités des abords).
- En complément de la protection des éléments du patrimoine culturel significatif (monuments historiques et sites classés ou inscrits : châteaux, églises, mas patrimoniaux...), valoriser les éléments du « petit patrimoine » (puits, fontaines, croix de chemin...).

1.3.2. MAINTENIR LA COHESION DU TERRITOIRE

L'offre en transport est le liant permettant de relier au mieux les espaces de vie aux espaces de consommations. La volonté de la métropole est de poursuivre ce rapprochement habitat-activités-équipements de manière cohérente, et le plus durable possible. Pour cela, il s'agit de déployer le maillage et améliorer la desserte des espaces péri-urbains par des moyens de transports adaptés.

Prescriptions :

- Les équipements et les services de proximités devront être développés dans une logique de mise en réseau et de complémentarité à l'échelle supra-communale.
- Les équipements métropolitains devront prévoir une desserte viaire et des stationnements adaptés aux flux engendrés.

- Le réaménagement et le développement des centralités devront être prévus et les équipements et services de proximités ainsi que les éléments patrimoniaux significatifs seront reliés par des espaces publics qualitatifs.
- Les équipements et services de proximités ainsi que les éléments patrimoniaux significatifs devront être liés entre eux et avec différentes parties des petites villes et villages avec des cheminements doux dont les tracés devront être adaptés aux courtes distances.

Recommandations :

- Les équipements de niveau métropolitain dans la deuxième couronne devront être localisés de préférence à proximité des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), lorsque leur aménagement sera acté.
- Des démarches de développement durables devront être adoptées (exemple : Label « Eco-Quartier ») dans les petites villes et dans les villages des deuxième et troisième couronnes.

1.3.3. MAITRISER LA DENSIFICATION DES QUARTIERS

Les tissus pavillonnaires, qui constituent l'une des formes prépondérantes du cadre bâti des villes et villages des deuxième et troisième couronnes, possèdent une capacité résiduelle de constructibilité variable suivant les morphologies rencontrées, mais qui est potentiellement significative. Avec un objectif global d'accueillir 60% des logements au sein des tissus urbains existants, la métropole affiche son ambition d'enrayer le phénomène d'étalement urbain, y compris dans la Métropole des villages, au profit de l'optimisation des espaces déjà agglomérés. Toutefois ce réinvestissement des tissus urbains, et notamment des quartiers pavillonnaires doit être maîtrisé. En effet, de nombreuses contraintes ont été identifiées, qui nécessitent des mesures d'accompagnement sur les secteurs concernés, surtout, mais pas seulement, au sein des villes et villages, afin de préserver au mieux leur caractère, et de limiter les problématiques environnementales associées : capacité des équipements (scolaires, de petite enfance...), des réseaux, des espaces publics à accueillir les besoins générés par de nouvelles populations (circulation, stationnement, effluents supplémentaires...), gestion hydraulique et imperméabilisation des sols, expositions face aux risques, protection de la canopée...

Prescriptions :

- Encadrer la densification à l'échelle fine des quartiers, des projets urbains ou des secteurs pertinents en tenant compte du cadre de vie, de la qualité paysagère, patrimoniale, des formes urbaines, de la qualité architecturale, et le cas échéant d'obstacle tenant aux limites de capacités des espaces et des équipements publics, de leurs modalités opérationnelles de réalisation et de leurs financements, notamment en matière de déplacements, de stationnement et de réseaux humides, en ayant une vision prospective de l'impact sur l'environnement et sur les équipements ;
- Préserver et développer des espaces de nature et des espaces publics au sein d'un tissu urbain réinvesti, lorsque cela reste encore possible ;
- En complément aux prescriptions détaillées ci-dessus, l'ensemble des prescriptions exposées dans le Défi 3 / *partie 5.3 relative à la définition de projets urbains qualitatifs* s'appliquent.

1.4. Assurer un déploiement du très haut débit sur le territoire : Montpellier Méditerranée Métropole, métropole digitale

L'apport des TIC présente un triple intérêt ; le premier en tant qu'infrastructure pour développer l'attractivité, notamment économique, du territoire, le deuxième en tant que support au déploiement de services pour les citoyens et les entreprises, afin d'accompagner l'évolution des modes de communication, des usages et des modes de vie et le troisième en tant que vecteur de cohésion sociale des quartiers et des territoires.

Le déploiement d'une infrastructure de services numériques performante est désormais incontournable pour répondre à ces trois finalités.

Accéder au très haut débit avec des conditions élevées de qualité de services et de sécurité, est un objectif fondamental aussi bien pour les acteurs économiques que pour le secteur public en ce qui concerne l'ensemble des équipements publics structurants du territoire. Les pratiques et les besoins évoluent, il est donc indispensable que la métropole maintienne son attractivité par le biais d'infrastructures performantes et adaptées aux nouveaux standards.

L'ensemble des travaux d'infrastructures, de constructions, d'installations et d'aménagement réalisés au sein du territoire métropolitain doit contribuer au déploiement des réseaux de communications électroniques de très haut débit.

Le développement de réseaux de communications électroniques très haut débit étant aussi synonyme d'attractivité et de compétitivité économique, il y a lieu de prévoir d'une part l'irrigation des zones économiques en infrastructures passives (fourreaux, chambres, locaux techniques) qui permettront d'accueillir de manière équitable et non discriminante les réseaux de télécommunications afin d'accéder à des offres concurrentielles, et d'autre part d'inciter les opérateurs de télécommunications à étendre leur réseau très haut débit afin de raccorder et d'équiper les zones ainsi aménagées.

Afin d'être compétitive et de faire face à la concurrence, la Métropole devra donc développer et créer les infrastructures passives nécessaires à la mise en place du très haut débit lors des travaux d'aménagement et de réinvestissement des quartiers et des parcs et polarités économiques.

Prescriptions :

Afin de garantir une couverture optimale du territoire par les réseaux numériques, il s'agira, dans le cadre des opérations d'aménagement programmées par le SCoT :

- de faciliter, coordonner et encadrer le déploiement des réseaux numériques via des infrastructures neutres et mutualisées : pour ce faire, le développement et la création d'infrastructures passives (fourreaux, chambres de réservation...) lors des travaux d'aménagement d'infrastructures ou dans le cadre d'opérations d'aménagement et de réinvestissement urbains (résidentiels, mixtes ou économiques) doivent constituer une solution a minima pour garantir le développement d'un réseau sur le territoire métropolitain ;

- de définir les règles d'occupation de l'espace public par toute nouvelle infrastructure fixe ou mobile : fourreau en sous-sol, armoire de rue, réseau aérien, antenne relais...

En particulier, certaines opérations d'aménagement sont conditionnées à la mise en œuvre d'infrastructures très haut débit :

- L'ouverture à l'urbanisation des nouvelles polarités stratégiques, rayonnantes et d'équilibre identifiées dans *le Défi 3 / partie 2*, est conditionnée « à l'obligation pour les constructions, travaux, installation et aménagement de respecter des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructure et réseaux de communication électroniques » (article L.141-21). L'aménagement d'infrastructures et d'équipements numériques de connexion aux réseaux d'information mondiaux adoptent les standards techniques les plus performants et permettant l'exercice du droit à la concurrence;
- Pour les polarités économiques existantes, le réinvestissement urbain est aussi conditionné par l'accès au très haut débit au sein des zones considérées.

En complément, la définition et la mise en œuvre d'un plan de déploiement progressif d'amélioration de la desserte et de l'équipement (notamment le fibrage) des zones d'activités existantes sur le territoire métropolitain, doit être poursuivi.

Recommandations :

- La réalisation de grandes infrastructures de transport peut être accompagnée d'un déploiement de réseaux de communication performants (fibre optique notamment) ;
- Au-delà du déploiement des infrastructures, la question de l'aménagement numérique du territoire implique le développement de services urbains, notamment locaux, s'appuyant sur les nouvelles technologies. La Métropole accompagnera le développement des usages et services numériques sur le territoire (applications mobiles, etc...) en contribuant au développement de la ville innovante et intelligente et notamment des services aux citoyens et aux consommateurs, en promouvant des formes économiques alternatives mais aussi une nouvelle approche du service public.

2. Assurer la cohérence entre le réseau de déplacements et l'organisation urbaine, favoriser la mobilité pour tous et à toutes les échelles

Dans un contexte de croissance démographique confirmée au sein de la métropole et des territoires voisins, d'une attractivité économique et touristique en progression et de la volonté d'accroître les engagements en faveur de la transition énergétique et de la préservation de la qualité de l'air et de l'environnement, les mobilités, facteurs d'attractivité et de cohésion sociale et territoriale, doivent être organisées de manière cohérente, efficace et évolutive pour répondre à tous les besoins. Il faut en effet garantir aux résidents, aux usagers et aux visiteurs de la métropole, la possibilité de se déplacer et améliorer l'accessibilité du territoire pour que chacun puisse accéder à son quartier, à sa ville ou à son village, aux pôles économiques et attracteurs (...) dans des conditions optimales et respectueuses de l'environnement. Dans une métropole ouverte et rayonnante, ceci vaut aussi bien pour les résidents du territoire que pour les habitants des territoires voisins, pour ses usagers et pour ses visiteurs occasionnels, notamment en séjour touristique ou d'affaire.

2.1. Poursuivre une politique de déplacements connectée aux autres territoires

Pour affirmer le rayonnement de la métropole, porte de la Région Occitanie sur la Méditerranée, il s'agit d'intégrer les nouvelles échelles du transport public de manière à la connecter, aux niveaux international, national et régional, en s'appuyant en priorité sur le développement du réseau ferré et de la gare Montpellier Sud-de-France, sur l'aéroport international Montpellier-Méditerranée ainsi que sur le port de Sète-Frontignan Sud-de-France. Plus localement, il s'agira de connecter les axes de transport publics aux territoires voisins.

Prescriptions :

Pour cela, il convient d'optimiser la présence de ces équipements sur le territoire en affichant la nécessité d'améliorer leur accessibilité par :

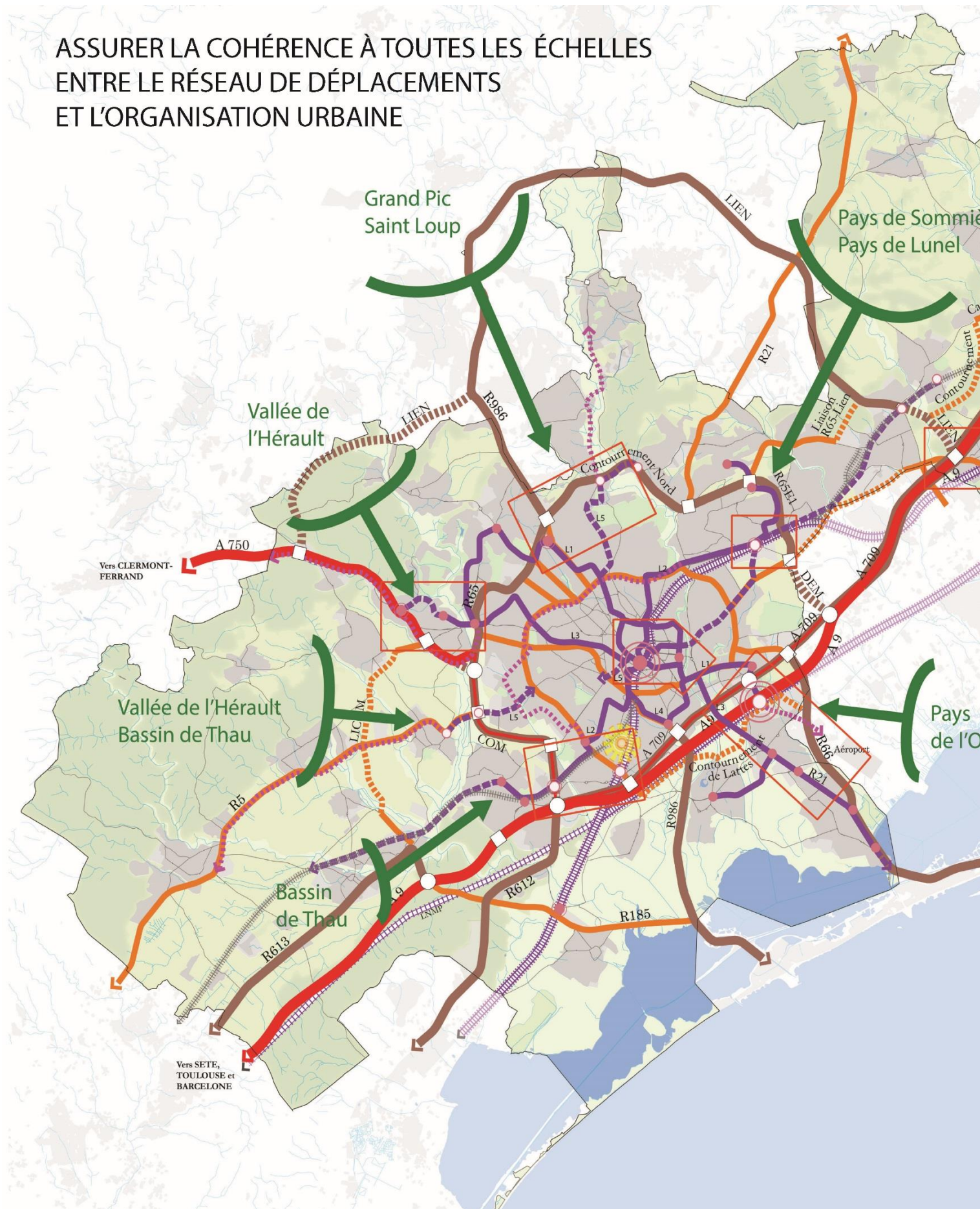
- l'intégration et la promotion de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) qui prolonge le Contournement ferré Nîmes-Montpellier (CNM), en tant que dernier chaînon manquant du réseau européen prioritaire RTE-T entre l'Espagne et l'Europe du Nord, en tant que barreau support de liaisons entre les Métropoles du sud de Bordeaux à Nice, via Toulouse et Montpellier, en tant que ligne nouvelle libérant des sillons sur la ligne classique, aujourd'hui saturée, notamment pour les trains régionaux du quotidien et en tant que ligne mixte associant le fret ;
- l'appui du réseau armature de transport métropolitain sur les grandes gares pour aménager de véritables PEM structurants de premier niveau : PEM Montpellier-Sud-de-France et Montpellier-St-Roch ;

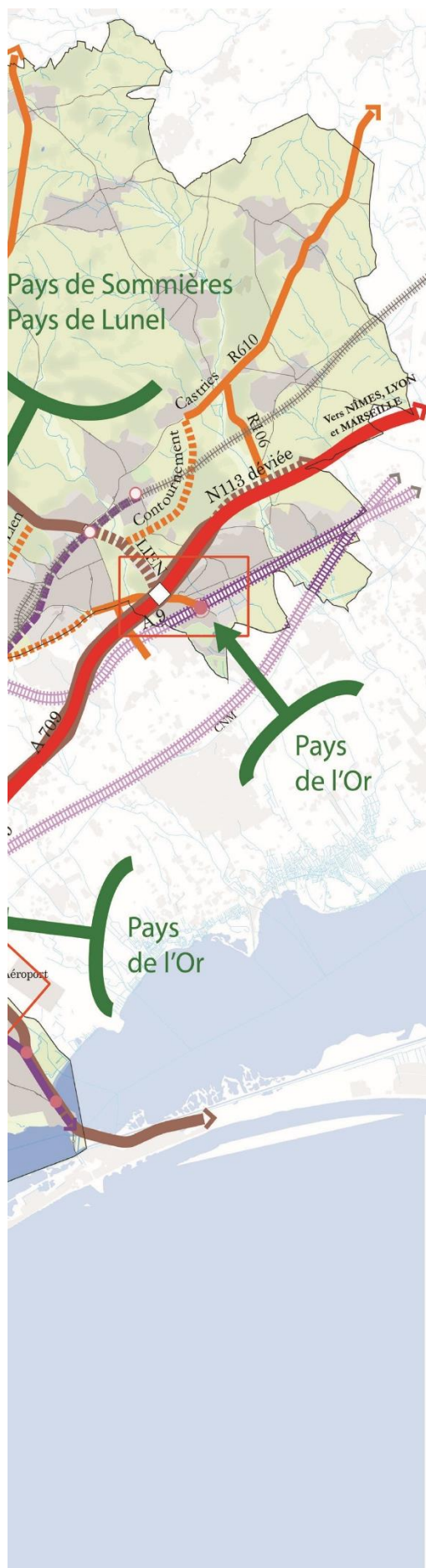
- la mise en lien du PEM Montpellier-Sud-de-France avec celui de Montpellier-St-Roch, par une extension de la ligne 1 de tramway, intégrée au système armature de déplacement urbain.

Recommandations :

- la création d'une liaison, depuis la gare Montpellier-Sud-de-France vers l'aéroport Montpellier-Méditerranée, par un mode à définir ;
- le renforcement des liaisons ferroviaires entre le port de Sète-Frontignan Sud-de-France et la métropole, plus particulièrement vers le MIN ;
- la mise en valeur du canal du Rhône à Sète pour les trajets touristiques voire, le cas échéant, pour le transport de marchandise via un lieu de transfert qui reste à localiser ;
- connecter la métropole aux territoires voisins par des lignes de transports publics permettant d'offrir une alternative aux pendulaires.

ASSURER LA COHÉRENCE À TOUTES LES ÉCHELLES ENTRE LE RÉSEAU DE DÉPLACEMENTS ET L'ORGANISATION URBAINE





Hiérarchie du réseau routier

- Autoroute -P-
- Contournements et axes pénétrants existants -P-
- Contournements et axes pénétrants projetés -P-
- Axes structurants existants -P-
- Axes structurants projetés -P-
- Echangeurs existants (à compléter en fonction des projets)
- Echangeurs projetés

Armature des transports en commun

- Emprises anciennes voies ferrées à préserver -P-
- Axe ferroviaire structurant -P-
- Ligne nouvelle Montpellier/Perpignan -P-
- TCSP -P-
- Axe TCSP potentiel -P-
- Axe majeur TC potentiel -P-
- Portes métropolitaines -P-
- PEM -P-
- PEM projetés -P-
- PEM régionaux et/ou métropolitains -P-
- PEM régionaux et/ou métropolitains projetés -P-
- PEM nationaux -P-
- PEM nationaux projetés -P-
- Le MIN, pivot de la logistique urbaine

2.2. Inscrire le développement des réseaux de transport dans le projet de territoire

Pour parvenir à cet objectif, il est nécessaire de mettre en place un réseau structurant qui comprendra :

- un réseau armature constitué par le ferroviaire et le transport collectif en site propre (TCSP) ;
- des axes de transports collectifs potentiels majeurs qui viendront renforcer le réseau armature

2.2.1 FAIRE DU RESEAU FERROVIAIRE, L'ÉPINE DORSALE DE L'ORGANISATION DES MOBILITES ET LE PILIER DU RESEAU ARMATURE

Avec la mise en service du Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) puis de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), il s'agit de faire du réseau ferré l'épine dorsale du réseau de transport métropolitain. En effet, les sillons laissés libres par le report des convois de fret et d'une partie des TGV et intercity sur le CNM permettront de renforcer la desserte ferroviaire par les trains régionaux pour en faire un moyen de transport structurant du bassin de vie métropolitain.

Prescriptions :



Axe ferroviaire structurant

Pour cela, il s'agit :

- d'accompagner la consolidation du rôle majeur du doublet de gares régionales, nationales et internationales de Montpellier-Saint-Roch et Montpellier-Sud-de-France pour la structuration des déplacements, en étroite connexion avec le réseau de tramway ;
- poursuivre le développement des gares existantes, notamment à Baillargues (en Porte Est de la Métropole), en interconnexion avec les villes et villages environnants et les territoires voisins, et de la gare de Villeneuve-lès-Maguelone (en interconnexion avec les communes de l'ouest et du sud de la Métropole, via la LICOM et le contournement nord de Lattes) ;
- de constituer de véritables Pôles d'Echanges Multimodaux autour de ces gares ferroviaires à fort potentiel de connexion avec les réseaux routiers et les transports collectifs, notamment TCSP urbains, pour en faire les lieux majeurs de structuration des déplacements sur le territoire, en interface privilégiée avec les territoires voisins ;
- de favoriser les rabattements tous modes vers ces PEM ;
- de donner la priorité au développement urbain et économique autour de ces PEM et dans les communes les plus proches.

Recommandations :

- saisir, le cas échéant, les opportunités de gares nouvelles, sous réserve de faisabilité technique, notamment à Castelnau-Sablassou (en proximité de la Déviation Est de Montpellier) et à Montpellier-Rondelet (en proximité de l'échangeur Montpellier-Ouest sur l'A709) ;
- étudier l'amélioration et l'accompagnement des services associés à ces gares, notamment dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacement Urbain (PDU) en étroite collaboration avec les différentes Autorités Organisatrices de Mobilités. Il devra notamment être intégré, la capacité accrue d'optimisation des sillons et leur cadencement fréquent et régulier.

2.2.2. RENFORCER ET DEVELOPPER LE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN ET PERIURBAIN POUR DEVELOPPER LE RESEAU ARMATURE

En complément du réseau ferroviaire structuré autour de ses gares, le réseau TCSP actuel constitue un point d'appui performant et à développer de manière à l'articuler le plus étroitement possible avec le réseau de transport urbain et périurbain, pour former un véritable réseau armature de transport en commun efficient et continu à l'échelle du grand territoire métropolitain.

En effet, le réseau de TCSP existant, en connexion aujourd'hui au PEM Montpellier-Saint-Roch et prochainement à la Porte Montpellier-Sud-de-France, constitue un « prolongement » d'autant plus essentiel du réseau ferroviaire que la Métropole n'est plus dotée d'étoile ferroviaire depuis les années 60.

Ce réseau TCSP est appelé à se renforcer.

Prescriptions :

■ ■ ■ Axe TCSP potentiel

Pour consolider le réseau armature de transport de l'aire urbaine de Montpellier, il s'agit donc de parfaire ces connexions structurantes par :

- l'extension de la ligne 1 du tramway depuis Odysseum jusqu'à la gare Montpellier-Sud-de-France et l'étude du prolongement à terme de cet axe de desserte, suivant un tracé et un mode de transport à définir, vers l'Aéroport Montpellier-Méditerranée, en lien avec les Autorités Organisatrices concernées et les territoires voisins ;
- une cinquième ligne de tramway, dont la réalisation est engagée par phase, d'une part sur les pôles universitaires et de recherche non desservis par la ligne 1 et au-delà vers les communes du nord, et d'autre part, sur les quartiers de l'Ouest de Montpellier et au-delà vers les communes de l'Ouest, à partir de la boucle de diamétralisation du réseau autour du centre-ville de Montpellier, formée par la ligne 4 ;

- une ligne de TCSP, à étudier reliant le réseau de tramway sur Montpellier vers Antigone à Castelnau-Sablassou.

Recommandations :

- la mise à l'étude, dans le cadre du volet métropolitain du Contrat de Plan Etat-Région, de la réutilisation de l'emprise des anciennes voies ferrées de Sommières et de Paulhan, vers les communes et les territoires voisins de l'Est (sur l'axe Castelnau-Sablassou Castries) et de l'Ouest de Saint-Jean-de-Védas, pour des TCSP ;
- l'étude souhaitable à mener par les Autorités Organisatrices concernées en lien avec la Métropole, d'un projet de Car à Haut Niveau de Service (CHNS) sur l'A750 desservant un PEM à situer à Juvignac (préférentiellement à Courpouiran) et celui de la Mosson à Montpellier, afin de diminuer les flux en forte augmentation en provenance de la moyenne Vallée de l'Hérault.

Quel que soit leur niveau d'avancement, ces axes structurants du réseau armature de transport en commun doivent être pris en compte dans l'organisation, l'aménagement et le développement urbain du territoire.

2.2.3. DEVELOPPER DES AXES DE TRANSPORT COLLECTIF POTENTIELS MAJEURS

En complément, le réseau de transport collectif structurant devra se connecter au réseau armature afin de le compléter et constituer ensemble un réseau structurant métropolitain.

Prescriptions :

■ ■ ■ ■ Axe majeur TC potentiel

Dans l'attente d'approfondissement, le PDU devra étudier en priorité la faisabilité d'un tel transport sur les itinéraires suivants :

- depuis la ligne 2 à Saint-Jean-de-Védas, voire même depuis la ligne ferroviaire à Montpellier, vers Fabrègues ;
- depuis le terminus de la ligne 5 de tramway vers Cournonterral ;
- depuis la ligne 5, vers Prades-le-Lez ;
- depuis le rond-point Charles de Gaule à Castelnau-le-Lez vers les Sabines, cette ligne permettant un maillage avec le réseau TCSP qui lui est radial (Ligne 1, 2, 3 et 5).

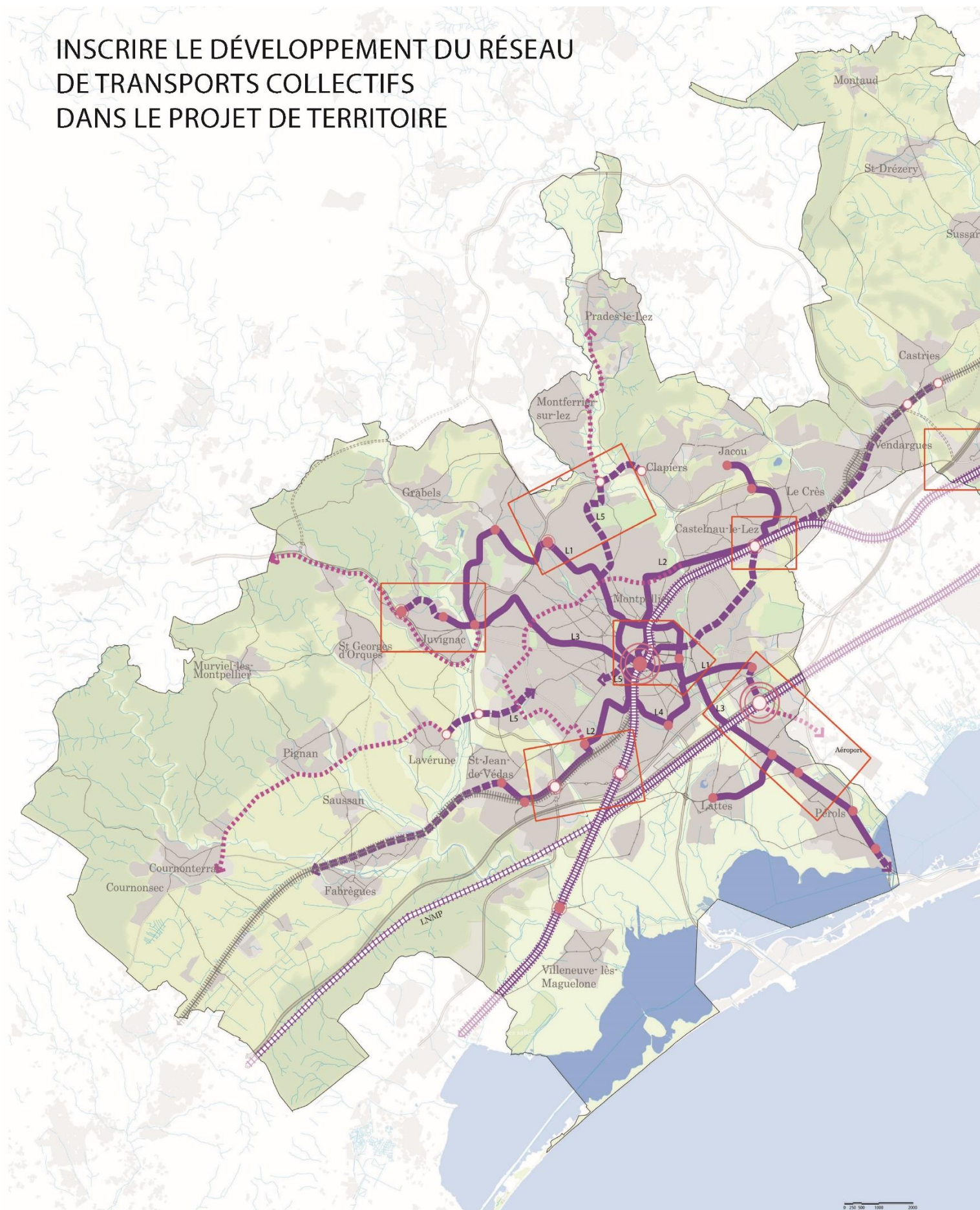
Les axes de transport collectif potentiels majeurs définis au document graphique devront :

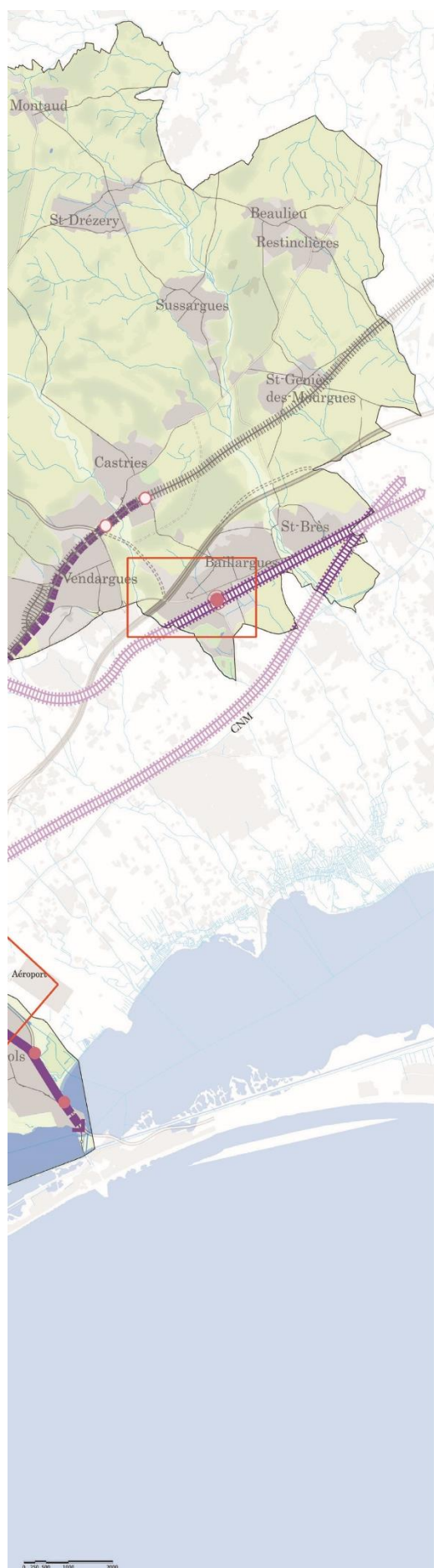
- être « efficaces » ou « performants » ; cela se traduit par des lignes de forte fréquence, organisées, au moins partiellement, en site propre et sous forme de priorités aux carrefours ;
- connectés aux pôles d'échanges (PEM) ;

- chaque fois que possible, et sous réserve des possibilités physiques du domaine public contraint de Montpellier, leur prolongement vers le centre-ville devra être recherché.

Cette énumération d'axes ne doit bien entendu pas être considérée comme étant limitative, mais elle permet d'identifier par anticipation des études à venir, les axes à privilégier dans l'organisation et le développement durable du territoire. Par ailleurs, l'équipement de ces axes en lignes de transports en commun doit s'envisager par phases successives, par sections, dans une optique d'interconnexions et de maillage progressifs du territoire.

INSCRIRE LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LE PROJET DE TERRITOIRE





- Emprises anciennes voies ferrées à préserver -P-
- Axe ferroviaire structurant -P-
- Ligne nouvelle Montpellier/Perpignan -P-
- TCSP -P-
- Axe TCSP potentiel -P-
- Axe majeur TC potentiel -P-
- Portes métropolitaines -P-
- PEM -P-
- PEM projetés -P-
- PEM régionaux et/ou métropolitains -P-
- PEM régionaux et/ou métropolitains projetés -P-
- PEM nationaux -P-
- PEM nationaux projetés -P-

2.3. Interconnecter les réseaux de transport par un réseau de PEM

Il s'agit d'interconnecter les réseaux de transport collectif entre eux et de rabattre les flux routiers vers les transports collectifs. Cet objectif repose sur la structuration d'une armature de Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) hiérarchisés. De véritables polarités urbaines pourront prendre appui sur ces « Portes métropolitaines » qui représentent les principaux pôles d'échange de la Métropole, situées aux points de connexions entre le réseau armature des voies ferrées et du réseau de TCSP, et le système autoroutier ou de contournement (A709, A750, COM, DEM, RD65).

Prescriptions :

Pour cela, différents niveaux de PEM sont définis :

- **PEM de Niveau 1 : les PEM nationaux et internationaux** : PEM supra-métropolitain compris dans des Portes métropolitaines :
 - Le PEM national et international Montpellier-Sud-de-France,
 - Le PEM Montpellier-Saint-Roch.
- **PEM de niveau 2 : Les PEM régionaux et métropolitains** : PEM de secteurs situés au sein des Portes métropolitaines :
 - Le PEM de la Porte Est Vallée du Bérange à Baillargues,
 - Le PEM de la Porte Sablassou,
 - Le PEM de la Porte de Sète à Saint-Jean de Védas,
 - Le PEM de la Porte de la Vallée de l'Hérault,
 - Le PEM de la Porte du Pic Saint Loup
 - Le PEM de Villeneuve-lès-Maguelone
- **PEM de niveau 3 : Les PEM locaux** : complémentaires aux autres PEM, ils permettent d'affirmer plus encore les interconnexions des différents réseaux de transports en commun et le réseau routier.

De manière générale et quel que soit leur niveau, ces PEM devront :

- permettre de multiplier les interconnexions avec les autres modes de transport, suivant des systèmes efficaces de desserte adaptée à la demande du périurbain de la 2^{ème} et de la 3^{ème} couronne de la Métropole et des territoires voisins, en mettant en place des navettes de cars et de bus, des transports à la demande, des parkings de covoiturage selon les cas. Les principes de desserte correspondants devront être étayés par le Plan de Déplacements Urbains 2020-2030 (PDU), en lien les PDU des territoires voisins.
- être les lieux privilégiés de rabattement des flux automobiles,

- offrir une offre multimodale optimisée et efficace par :
 - des accès aisés,
 - des parkings suffisamment dimensionnés et évolutifs,
 - des services aux mobilités
 - du stationnement pour les modes actifs prolongés par des axes adaptés aux modes doux.
- accueillir des services et équipements publics et privés, permettant de répondre notamment aux besoins du quotidien et, au-delà, être aussi, le cas échéant, le support de potentielles opérations de réinvestissement et/ou de développement urbains. Ils devront notamment intégrer des services et équipements publics et privés au bénéfice des usagers pendulaires des réseaux de transports, tout particulièrement en réponse à leurs besoins du quotidien.

2.3.1. LES PEM NATIONAUX ET INTERNATIONAUX



PEM nationaux



PEM nationaux projetés

Le PEM national et international Montpellier-Sud-de-France

Situé au sein du quartier La Mogère-Cambacérès-Boirargues, il est destiné à accueillir prioritairement des TGV, des trains intercités et constituera une solution de connexion à partir de l'A709, de l'aéroport Montpellier-Méditerranée, du Sud de la Métropole et du Pays de l'Or.

Prescriptions :

Pour être fonctionnel, ce PEM devra être équipé et aménagé par :

- le prolongement de la ligne 1 du tramway,
- une gare routière de bus urbains et inter-urbains et de cars, notamment de cars grandes lignes,
- le réseau modes actifs,
- un accès lisible à partir de la R66.

Recommandation :

La connexion de ce PEM avec le Pays de l'Or sera à étudier de manière privilégiée notamment au sein du PDU de la Métropole, en lien avec le PDU voisin. Un accès à terme à ce PEM par un échange direct avec le contournement routier sud constitué par l'A709 devra être étudié.

Le PEM Montpellier-Saint-Roch :

Prescription :

Pour un fonctionnement optimal, ce PEM devra être équipé par un stationnement vélos d'envergure.

Recommandation :

Le positionnement d'un espace logistique adapté sur ce PEM est également à étudier, notamment au cours de l'élaboration du PDU.

2.3.2. LES PEM REGIONAUX ET METROPOLITAINS :



PEM régionaux et/ou métropolitains



PEM régionaux et/ou métropolitains projetés

Six PEM secondaires se répartissent sur la métropole. Chacun de ces PEM relève de mesures particulières pour leur réalisation :

Le PEM de la Porte Est Vallée du Bérange à Baillargues

Prescriptions :

- Il est à valoriser comme point majeur de rabattement en « amont » des flux de trafic des pendulaires en échange avec la Métropole (Pays de l'Or, Pays de Lunel et au-delà). Sa desserte doit toutefois être améliorée pour mieux drainer les flux en provenance de l'A9 et des villages alentours, qu'ils soient situés sur la Métropole ou dans les territoires voisins.
- Compte tenu de la remarquable efficacité de ce PEM, il doit constituer le cœur d'un quartier mixte et économique, véritable polarité urbaine stratégique en Porte-Est de la Métropole.
- Le développement de l'actuelle gare de Baillargues en PEM nécessite :
 - une amélioration de l'accès routier depuis l'A709 et des communes du secteur Cadoule et Bérange,
 - le renforcement programmé des cadences de la desserte ferroviaire, sous réserve de faisabilité technique ;
 - des liaisons en transport collectif et des axes aménagés pour les modes actifs vers les villages et parcs d'activités environnants.

Le PEM de la Porte Sablassou :

Il sera connecté à la fois à la ligne 2 du tramway et au futur TCSP de la ligne 6, dont le mode reste encore à définir, qui pourra être prolongé par un axe potentiel de transport en commun en étoile vers Vendargues et Castries. Ces deux axes de transports en commun desserviront eux-mêmes notamment les pôles d'activités des quartiers du Millénaire-Eureka sur Montpellier et Castelnau-le-Lez et du Salaison sur Vendargues et Castries. Ainsi connecté, le PEM de Sablassou est géographiquement le cœur de l'« étoile de transports en commun » connectant et structurant la desserte de l'est métropolitain.

Prescriptions :

- Il est à valoriser, d'un point de vue urbain, comme le cœur géographique et fonctionnel de la partie est de l' « étoile de transports en commun » montpelliéraine, connectant et structurant la desserte de l'est métropolitain et des territoires voisins et comme polarité urbaine et économique stratégique à l'aboutissement de la Déviation Est de Montpellier (DEM).
- Il ne pourra développer ses potentiels à terme que s'il peut bénéficier :
 - de la mise en service d'une halte ferroviaire, sous réserve de faisabilité technique, desservie par des cadences renforcées,
 - d'une liaison routière efficace à partir de la DEM,
 - de liaisons en modes actifs vers les quartiers environnants.

Recommandation :

Dans une recherche de reconstitution d'une « étoile de transports en commun » du réseau armature métropolitain, il peut être directement relié à la plateforme de l'ancienne ligne de Sommières susceptible d'accueillir, au moins partiellement, un service de transport en commun (étude en cours dans le cadre du CPER).

Le PEM de la Porte de Sète à Saint-Jean de Védas

Prescriptions :

Il est localisé précisément sur une double position, pour capter à la fois les flux de l'A709 et ceux du Contournement Ouest de Montpellier (COM) afin de le connecter au tramway et au train.

Recommandations :

Une station de tramway devra être positionnée à Saint-Jean de Védas en proximité immédiate du COM, de l'A709 et de la RD 612 et une halte ferroviaire, sous réserve de faisabilité technique, pourrait être réalisée sur le site de Rondelet, sur la commune de Montpellier, en proximité immédiate de l'échangeur Montpellier ouest de l'A709 ; ces deux PEM doivent bien entendu être dotés de parkings d'échange correctement dimensionnés compte tenu de leur situation stratégique en interface des grandes infrastructures routières, des pôles économiques de la 1^{ère} couronne et du centre-ville de Montpellier.

Le PEM de la Porte de la Vallée de l'Hérault

Situé autour de l'échangeur de Courpouiran, au Nord et au Sud de l'autoroute A750, ce PEM sera éventuellement complété par le PEM de la Mosson, déjà existant sur Montpellier, qui devrait à terme fonctionner de manière complémentaire à celui de Juvignac, mieux situé en entrée de ville.

Prescriptions :

Ce PEM bipolaire devra être défini en partenariat avec l'ANRU, notamment pour générer l'introduction d'une mixité sociale et fonctionnelle sur le quartier de la Mosson à Montpellier et pour favoriser les cohésions de toutes natures.

Pour assurer la constitution de ce double PEM, il sera nécessaire de :

- prolonger la ligne 3 actuelle jusqu'à un terminus situé sur l'échangeur de l'A750 à Courpouiran sur Juvignac,
 - réaliser un parking d'échange sur ce terminus,
 - relier les deux éléments de ce double PEM Courpouiran et Mosson par des liaisons aménagées pour les modes actifs irriguant le plus profondément possible les quartiers, voire les villages environnants (St-Georges d'Orques).

Le PEM de la Porte du Pic Saint Loup

Situé à la convergence de quartiers de Montpellier dont la mutation est engagée, il devra faire l'objet d'études permettant de préserver les disponibilités foncières nécessaires.

Prescription :

Il s'agira notamment de mener les études pour définir les caractéristiques de ce PEM et les emprises foncières qui lui seront nécessaires, en lien avec les études de desserte des secteurs d'entrée de ville menées en partenariat avec la Communauté de Communes du Pic St Loup et le Département de l'Hérault.

Recommandation :

Relier les éléments constitutifs de ce PEM par les cars et les bus et par des axes aménagés pour les modes actifs irriguant le mieux possible les quartiers environnants, en lien avec les autorités organisatrices des transports et les territoires voisins.

Le PEM de Villeneuve-lès-Maguelone

Prescriptions :

- Ce PEM est équipé et représente un potentiel de dessertes ferroviaires qui mérite d'être développé, sous réserve de faisabilité technique. Compte tenu de sa situation, les accès sont aujourd'hui notoirement insuffisants et méritent d'être mieux aménagés, voire déployés par :
 - la réalisation future de la LICOM et sa liaison avec la déviation nord de Lattes,
 - l'aménagement et l'agrandissement du parking existant,
 - le développement d'un itinéraire pour les modes actifs à partir de ce PEM vers le centre de Villeneuve-lès-Maguelone et ses quartiers les plus denses, aussi bien que vers les autres communes environnantes le long de la LICOM (notamment vers Fabrègues, Saussan...) et vers Lattes.

- Il est Intégré dans un environnement urbain protégé et devra faire l'objet d'un développement urbain contrôlé, être conçu en cohérence avec l'axe historique de composition urbaine qui le rattache au centre-bourg de Villeneuve-lès-Maguelone.

Recommandations :

- La conception du PEM devra intégrer des services du quotidien en proximité immédiate de cette gare.
- Ce PEM devra être intégré à la révision du futur PDU et sa montée en puissance devra être accompagnée, notamment en terme d'offre ferroviaire, à définir par les Autorités Organisatrices compétentes.

2.3.3. LES PEM LOCAUX

- PEM
- PEM projetés

Le SCoT identifie des PEM locaux dont le rôle est à affirmer.

Les lignes de transport collectif constitueront, aux portes de la métropole, les supports de rabattements des flux pendulaires automobiles entrant dans l'agglomération. Ainsi un réseau de pôles d'échanges (parkings d'échanges) secondaire devra se constituer.

Ils seront positionnés sur le tracé des lignes de TCSP ou de transport structurant, en des lieux stratégiques définis plus précisément par le Plan de Déplacements Urbains (PDU), afin d'inciter au report modal.

Ces PEM, dont certains existent déjà comme à Saint-Jean de Védas-centre, Lattes et Pérols notamment, seront complétés par ceux positionnés en bout de ligne des projets de TCSP (rond-point Genevoux par exemple) ou de lignes structurantes (Castries-centre par exemple).

Prescriptions :

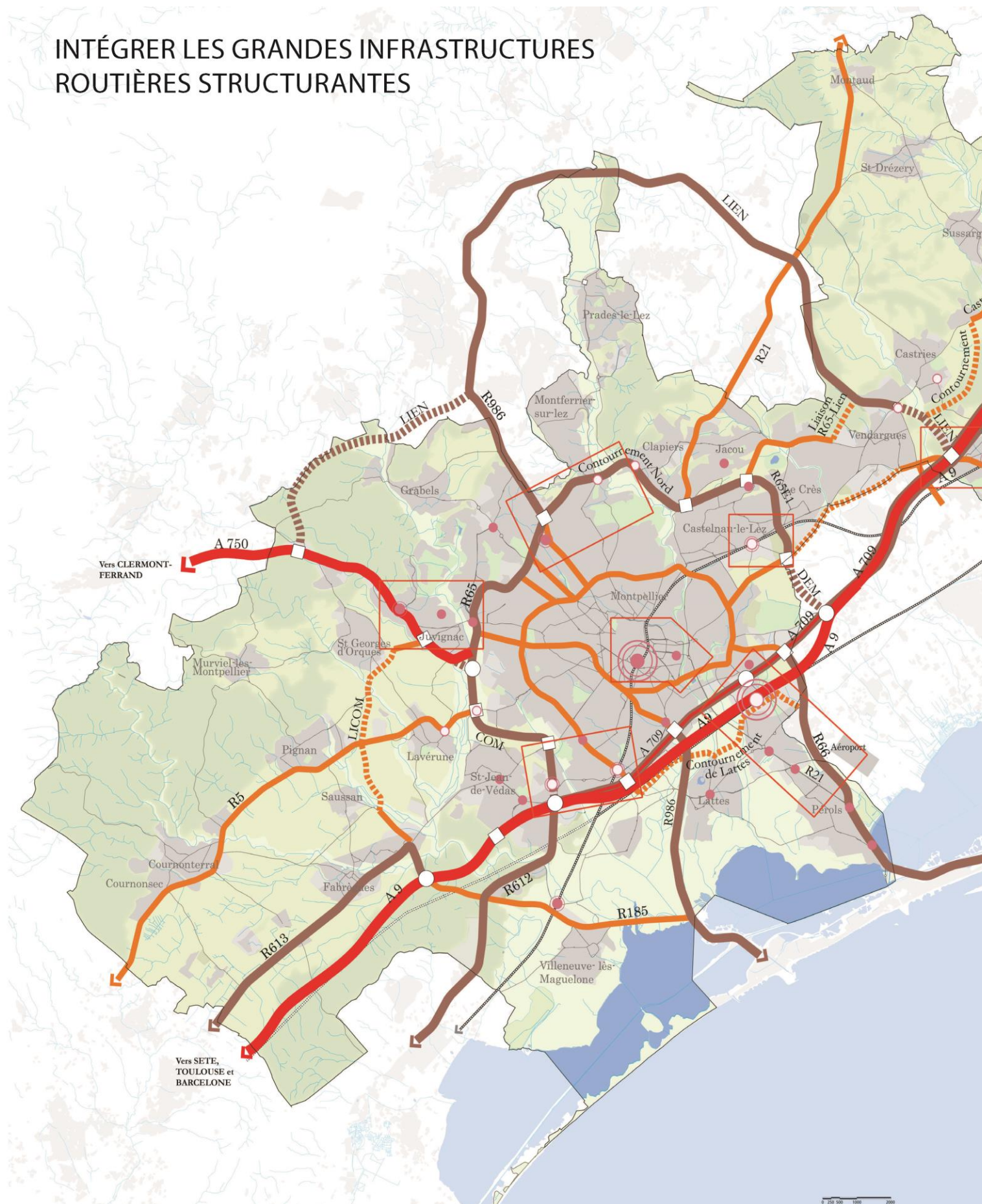
Ces PEM devront :

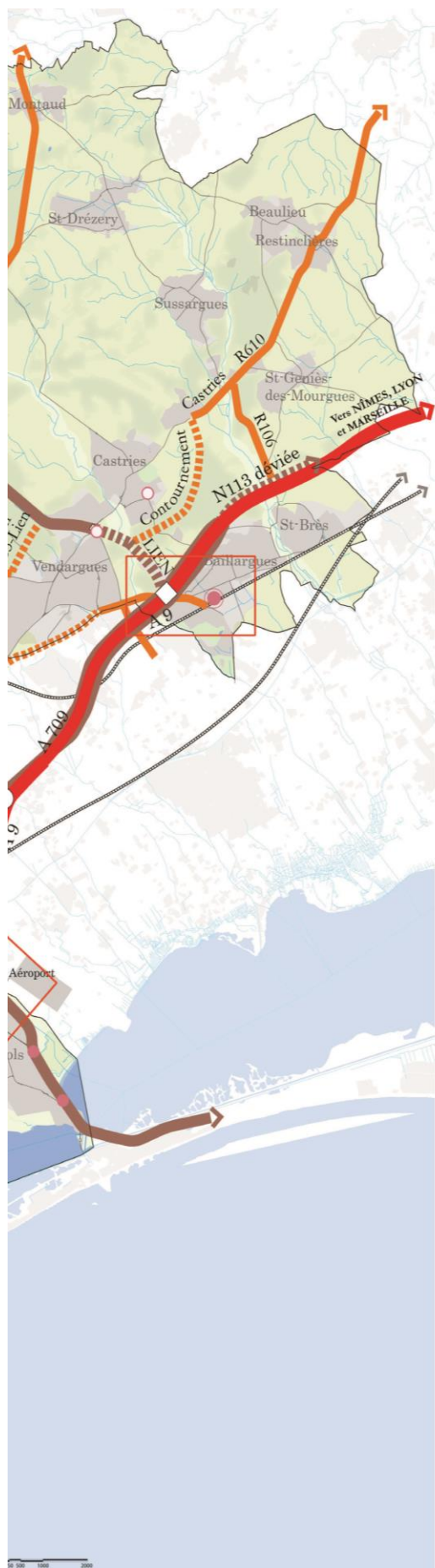
- assurer l'interface entre le réseau interurbain et urbain,
- disposer de parkings automobiles suffisamment dimensionnés,
- disposer de vélo-parcs et d'autres services à la mobilité si nécessaire.

2.4. Compléter les grands axes routiers structurants

Il s'agit de hiérarchiser et compléter le réseau de voirie, afin de mieux gérer les flux, notamment de transit, et d'organiser de manière performante les rabattements vers les PEM du territoire.

INTÉGRER LES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES STRUCTURANTES





- Autoroute -P-
- Contournements et axes pénétrants existants -P-
- Contournements et axes pénétrants projetés -P-
- Axes structurants existants -P-
- Axes structurants projetés -P-
- Echangeurs existants (à compléter en fonction des projets)
- Echangeurs projetés

Armature des transports en commun

- Portes métropolitaines -P-
- Axe ferroviaire structurant -P-
- Ligne nouvelle Montpellier/Perpignan -P-
- TCSP -P-
- PEM -P-
- PEM projetés -P-
- PEM régionaux et/ou métropolitains -P-
- PEM régionaux et/ou métropolitains projetés -P-
- PEM nationaux -P-
- PEM nationaux projetés -P-

Dans ce contexte, il s'agit d'établir une hiérarchie du réseau principalement selon les fonctions de ces voies qui figurent sur le document graphique du DOO.

2.4.1. LES AUTOROUTES

Autoroute

Il s'agit des autoroutes de liaison, supportant principalement des flux de transit. Les vitesses de référence sont comprises entre 110 et 130 km/h. Sont concernés l'A750 au Nord ainsi que l'A9 et l'A709 au Sud. Elles sont destinées à être reliées à terme par le LIEN au nord et à l'est, le COM à l'ouest, l'A709 au sud et la DEM ainsi que la déviation de la RN 113 à l'est.

2.4.2. LES CONTOURNEMENTS ET LES AXES PENETRANTS

Contournements et axes pénétrants existants

Contournements et axes pénétrants projetés

Les contournements

Le contournement de Montpellier est constitué par l'A709, le Contournement Ouest de Montpellier (COM), la Déviation Est de Montpellier (DEM), et la R65. Il est doublé au nord par une autre boucle de protection de Montpellier, la Liaison Intercommunale d'Evitement Nord, le LIEN, lui-même relié à l'A750 et à l'A709 et donc au contournement ouest et sud de Montpellier.

Prescriptions :

- L'A709, outre sa fonction de liaison nationale, régionale et départementale entre l'A750 et l'A9 via le COM, est affectée d'une vocation majeure de distribution métropolitaine. Pour ce faire, ses échanges avec les quartiers qu'elle longe ou traverse, devront être multipliés. Ces échanges nouveaux, notamment avec le PEM Montpellier-Sud-de-France et le quartier La Mogère-Cambacérès-Boirargues, devront être aménagés de manière la plus compacte, les vitesses autorisées devront être apaisées et les points de connexion avec le réseau de transport urbain en radial devra être recherché. Des voies dédiées aux transports en commun pourront être aménagées dotées de stations desservant les quartiers urbains environnants, notamment St Jean de Védas, Saporta (Lattes), Près d'Arènes (Montpellier).
- Deux projets d'infrastructure routière, dont la réalisation est indispensable pour l'organisation des flux automobiles et les rabattements vers les Portes métropolitaines, sont en cours :
 - à l'Ouest, le COM aura vocation à assurer la continuité autoroutière entre l'A750 et l'A9 via l'A709 et offrir un itinéraire de contournement ouest de

Montpellier ; il doit également permettre d'organiser le développement de l'Ouest de la Métropole, en améliorant l'accessibilité des communes qui souffrent aujourd'hui d'engorgement,

- à l'Est, la DEM complètera ce contournement et permettra d'améliorer les conditions de circulation au sein du quartier du Millénaire à Montpellier et du secteur de Castelnau-Le Crès-Vendargues, en offrant une nouvelle entrée de ville à Montpellier et Castelnau-le-Lez directement connectée au PEM de la Porte de Sablassou.

En ce sens, le COM et la DEM sont des projets prioritaires.

- Le LIEN devra lui aussi être complété par :
 - son raccordement à l'Est sur l'A709 à Vendargues et à l'Ouest sur l'A750 à Saint-Georges d'Orques ;
 - une liaison en 2 fois 1 voie prolongeant l'actuelle R65 au niveau du Crès jusqu'au LIEN afin de libérer de leur engorgement actuel, les secteurs du secteur du Salaison à Vendargues.

En ce qui concerne les contournements (principalement la boucle COM-A709-DEM-R65) , ils auront notamment comme fonction :

- d'être le support d'un projet de territoire alternant séquences urbaines et paysagères ; leur aménagement doit permettre d'assurer une transition urbaine et fonctionnelle entre le Cœur de Métropole et les villes et villages métropolitains ;
- de jouer un rôle d'« axe de distribution urbaine et périurbaine » accueillant une circulation apaisée ;
- de faciliter les accès à la Métropole via des axes en radial de pénétration en ville par les transports en commun et les modes actifs ;
- de desservir les quartiers et les communes situés de part et d'autre, là où se concentre notamment la majeure partie des zones d'emplois de la Métropole ;
- de permettre de libérer l'espace public urbain des flux automobiles parasites transitant actuellement par la ville-centre et les communes de la première couronne ;
- de favoriser l'usage de l'espace public urbain en faveur des transports urbains, des modes actifs pour les riverains et les usagers de ces quartiers.
- Il sera mis à profit pour organiser une couronne de Pôles d'Echanges Multimodaux, principalement positionnés, mais pas seulement, au Portes métropolitaines, permettant de capter les flux automobiles et de favoriser les transferts modaux vers les lignes de transport en commun. La stratégie de mobilité qui en découle doit permettre d'apaiser les quartiers de la ville-centre et des communes de la première couronne.

Le rabattement de la RN113

Pour que le contournement puisse effectivement drainer le trafic, notamment celui des pendulaires, il convient de rabattre vers lui les principales pénétrantes à l'agglomération. En ce sens se pose aujourd'hui encore la question du rabattement de la RN 113, dont les flux continuent à échapper à l'axe autoroutier et engorgent les communes traversées : Baillargues et Saint-Brès à l'est et Fabrègues, St-Jean de Védas et Montpellier à l'ouest. En réponse à cette situation, deux infrastructures sont à prévoir sur le territoire de la Métropole. Un nouvel échangeur sur A709 serait également souhaitable au droit de la Commune de St Aunès (au niveau de l'ancienne aire de services), afin de compléter ce dispositif.

Prescription :

La déviation de la RN113 sur Baillargues-St-Brès, qui doit permettre de libérer ces deux communes de flux de transit conséquents et permettre l'aménagement des espaces publics concernés, tout en accompagnant les reports vers le PEM de Baillargues si son tracé et ses caractéristiques intègrent cet objectif.

Recommandation :

La création souhaitable d'un nouvel échangeur sur l'A9, entre Montpellier et Sète, permettant de rabattre la R613 et la R612 en amont de la zone agglomérée métropolitaines ; l'une des solutions à explorer pour la localisation de cet échangeur, compte tenu des contraintes environnementales de ce secteur sensible (la Gardiole) en cherchant à drainer le trafic entrant dans la métropole, serait de le localiser au niveau de la zone de service de l'A9 à Fabrègues, au croisement avec la LICOM.

Les axes pénétrants

Les principales pénétrantes à la ville : R613, R986 (route de Ganges), R610, RN113, R66 et R986 assurent également le rabattement des flux entrants dans la métropole vers les PEM.

Prescriptions :

- Ces voies devront être en capacité de répondre à la forte demande des pendulaires, d'entrée et de sortie de ville.
- Les carrefours, leurs profils devront être adaptés.
- Leur intégration dans le paysage naturel et rural et dans le milieu urbain est essentielle.

2.4.3 LES AXES STRUCTURANTS

■ Axes structurants existants

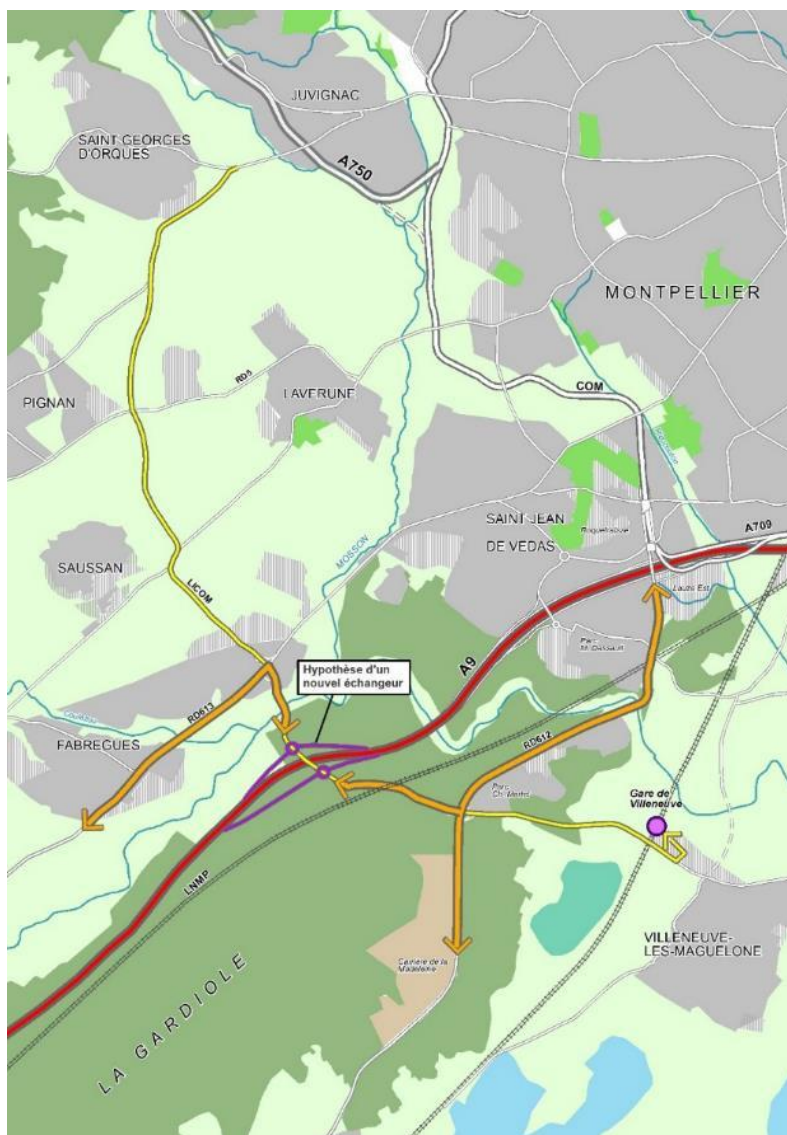
■■■■ Axes structurants projetés

Il s'agit des routes telles que la R5, R112, R21, R185, R106 qui sont des voies de liaison locales ayant fonction d'axes structurants. Cette catégorie concerne également les voies structurantes de la Ville de Montpellier sur leurs tronçons entre le contournement et la ceinture de protection du centre-ville.

Prescriptions :

Les projets de voirie structurantes visent à mieux harmoniser les capacités fonctionnelles d'écoulement du trafic et ses usages au double regard des fonctionnalités assurées et des impacts environnementaux engendrés. Aussi, de nombreux projets sont à élaborer sur le périmètre de la métropole et sur ses franges avec essentiellement pour objectif de favoriser les rabattements sur l'A709, sur la boucle de contournement routier et vers les principaux PEM. Les projets inscrits au SCoT sont :

- la déviation de Castries, qui apaisera le centre de la commune aujourd'hui fortement soumis à des congestions en heure de pointe, générées par les flux pendulaires en échange avec le territoire métropolitain par l'Est ;
- le contournement Nord de Lattes, prolongeant la LICOM et permettant les liaisons inter-quartiers au sud de l'A709 jusqu'au PEM Montpellier-Sud-de-France ;
- les rabattements de l'actuelle R613 au Crès et à Vendargues, vers la DEM d'une part et vers l'échangeur de l'A709 à Vendargues d'autre part, afin de réaffecter son emprise actuelle au réseau des rues urbaines des villes traversées (Vendargues et Le Crès) en accompagnement de leurs extensions sud.



- la création de la LICOM et le réaménagement de la R185 entre Fabrégues et la gare de Villeneuve-lès-Maguelone, liaison inter-villages Nord-Sud qui vise à mieux relier localement les villages de la plaine Ouest entre Saint Georges d'Orques et la gare de Villeneuve-lès-Maguelone ;
- le réaménagement des R612 et 613 au Sud-ouest, permettant de rabattre les flux entrants vers l'A709 et de réduire ainsi les traversées de Saint-Jean-de-Védas.

Schéma illustratif :

Axes structurants projetés à l'Ouest du Cœur de Métropole

Recommandations :

- Les voiries (actuelles ou en projet) devront s'inscrire dans une logique d'amélioration des conditions d'accessibilité à la métropole tout en recherchant une intégration urbaine et paysagère de qualité, ainsi que des fonctions actives de développement du territoire.
- La diversité des usages de ces voiries doivent être privilégiés, en accord avec leur vocation.
- Dès que possible, elles seront des supports du développement du transport collectif, mais auront également les profils favorisant l'apaisement des vitesses, voire lorsque nécessaire, le partage avec les modes actifs.
- Les projets de création, de réaménagement ou de requalification de voies devront systématiquement étudier :
 - une insertion paysagère et environnementale de qualité,
 - la prise en compte des déplacements en transports collectifs et modes actifs,
 - leur bonne connexion au réseau existant.

2.5. Apporter une offre de stationnement cohérente avec la stratégie de déplacements

Le stationnement joue un rôle essentiel dans l'organisation générale de la mobilité et représente un enjeu important d'aménagement de l'espace public.

Prescriptions :

Dans les PEM :

- le parking doit être suffisamment dimensionné et facilement accessible depuis les voies d'accès et depuis le transport collectif ;
- le stationnement vélos et deux roues motorisés doit être suffisamment dimensionné, accessible et sécurisé ;
- la tarification y sera combinée avec la tarification des transports. Celle-ci sera d'autant plus modérée que l'on s'éloigne du centre-ville de Montpellier, et sera intégrée dans une politique globale de tarification cohérente.

Recommandations :

- la mutualisation du stationnement sera privilégiée autant que possible, entre activités et habitat, équipements publics et habitat,.... ;
- dans les secteurs de stationnement payant, le stationnement en parc ou en ouvrage proposera une tarification adaptée à la longue durée, la voirie se limitant au stationnement de courte durée en journée ;
- en ville, la tarification sera croissante de la périphérie vers le centre ;
- la tarification des parcs en ouvrage de centre-ville sera supérieure à celle des parkings des PEM
- le stationnement vélo et deux roues motorisés sera développé.

2.6. Intégrer la logistique des derniers kilomètres au fonctionnement urbain

L'ensemble des politiques de transport, d'économie et d'habitat mené sur le territoire doivent prendre en compte le transport des marchandises en ville de manière généralisée, mutualisée et intégrée.

Les enjeux sont significatifs en termes d'occupation de l'espace, de transition énergétique, d'évitement de gaz à effets de serre, de qualité de l'air et de réduction des nuisances acoustiques en ville.

L'objectif consiste à favoriser l'usage des modes alternatifs à la route (ferroviaire, fluvial, maritime) pour les flux entrants et à mutualiser le transport des marchandises en ville sur les derniers kilomètres afin de desservir le centre-ville de Montpellier et les principaux pôles commerciaux et économiques, par des véhicules décarbonés et moins nombreux.

Prescriptions :

L'approvisionnement en marchandise de la métropole devra profiter :

- du Port de Sète-Frontignan-Sud-de-France, port en eau profonde, situé à proximité de Montpellier, dont il convient de tirer parti pour l'organisation des flux logistiques de la Métropole et des réseaux ferroviaires et fluviaux depuis Sète, mais aussi depuis les autres grandes plateformes logistiques régionales ; nationales et européennes. en ce sens, la mise en service du CNM et, dans un avenir plus lointain, la LNMP, devraient optimiser les capacités des lignes de chemin de fer pour les échanges de marchandises ;
- du Marché d'Intérêt National (MIN) de la Métropole, qui joue un rôle essentiel dans ce dispositif, puisqu'il présente l'avantage d'être situé à la fois aux portes du centre-ville, en proximité de l'A709 et sur un ancien embranchement ferré qui peut être aisément remis en service. Le MIN a bien évidemment un rôle pivot mais le développement d'espaces logistiques est également crucial pour desservir correctement les principaux points de livraison de territoire.

D'un point de vue général, l'organisation de la logistique urbaine devra :

- Articuler les dispositifs logistiques métropolitains aux dispositifs régionaux en prenant appui notamment sur le Port de Sète-Frontignan-Sud-de-France, le MIN, les Portes Métropolitaines et en programmant les espaces logistiques nécessaires à chaque maillon de la chaîne du transport de marchandises en ville ;
- Anticiper l'évolution des modes de distribution et de consommation, générés notamment par le e-commerce ;
- Préserver les voies ferrées qui présentent un intérêt pour l'avenir ;
- Définir l'armature foncière nécessaire aux activités de transport et logistique ;
- Intégrer les besoins logistiques dans les projets d'aménagement (économique, habitat, commerce...) ;

- Préserver le centre-ville de Montpellier et l'espace public métropolitain des transports polluants et des flux qu'il est possible d'éviter ;
- Optimiser le fonctionnement de l'ensemble des réseaux de déplacements (voiries, transports en commun...) afin de limiter la congestion et de prévenir les perturbations ;
- Etre innovant dans le domaine des transports et participer à la transition énergétique, écologique et numérique.

Recommandations :

- Pour garantir et optimiser la pérennité de ces équipements, la préservation des installations terminales embranchées (embranchements particuliers des entreprises) devra être assurée dans la mesure du possible, afin de préserver la possibilité d'utiliser ultérieurement le mode ferroviaire.
- L'organisation de la logistique urbaine sur les derniers kilomètres, qui s'appuie en partie sur le MIN sera renforcée par des plateformes logistiques à aménager au centre-ville de Montpellier et dans les quartiers qui le nécessitent. Ces Espaces Logistiques Urbains seront positionnés en des lieux stratégiques afin d'optimiser la distribution mutualisée des flux de marchandises. Ces espaces doivent accompagner le développement commercial et celui de l'habitat, afin de répondre aux besoins d'approvisionnement des commerces (commerces de proximité) et d'expédition, aux besoins de livraisons des citoyens (e-commerce et depuis les commerces de proximité).
- Il convient de poursuivre l'élaboration des Schémas Directeurs de la logistique et du MIN, engagés par Montpellier Méditerranée Métropole en lien avec l'ensemble des partenaires concernés de l'échelle régionale à l'échelle locale, pour répondre aux défis économiques, environnementaux et énergétiques de demain en matière de transport des marchandises en ville.

2.7. Affirmer un territoire favorisant les modes actifs et la métropole des courtes distances

L'usage des modes actifs doit être développé en créant les conditions favorables à leur usage qui lui font encore souvent défaut sur le territoire. Il s'agit de répondre de manière efficace et qualitative aux déplacements à partir des quartiers d'habitat, vers les centralités et les pôles générateurs, que ce soit les pôles d'échanges multimodaux, les lieux de travail, de formation (écoles, collèges, lycées, universités), de consommation, de loisir ou touristiques.

Les modes actifs concernent le vélo, rollers, trottinettes,... de même que la marche à pied.

Le réseau des modes actifs est hiérarchisé selon une logique de besoins et d'équilibre territorial.

Il est constitué par :

- Le « réseau magistral » ou « autoroutes à vélos » a pour fonction de favoriser l'usage du vélo pour les actifs qui, dans leurs déplacements, recherchent la performance. Il est composé d'aménagements en sites propres, sécurisés, confortables, continus et lisibles.
- Le « réseau de liaison » qui constitue l'armature du réseau cyclable. Il a pour vocation de desservir et relier les principaux pôles de la métropole. Il peut proposer différents types d'aménagements selon les tronçons : pistes, bandes, trottoirs partagés, ...

Ce réseau est complété par un « réseau de proximité », permettant d'organiser la desserte locale. Ce réseau se développe également en complément des zones 30 et zones de rencontre.

Les liaisons avec les territoires voisins et les axes départementaux sont pris en considération dans la structuration du réseau.

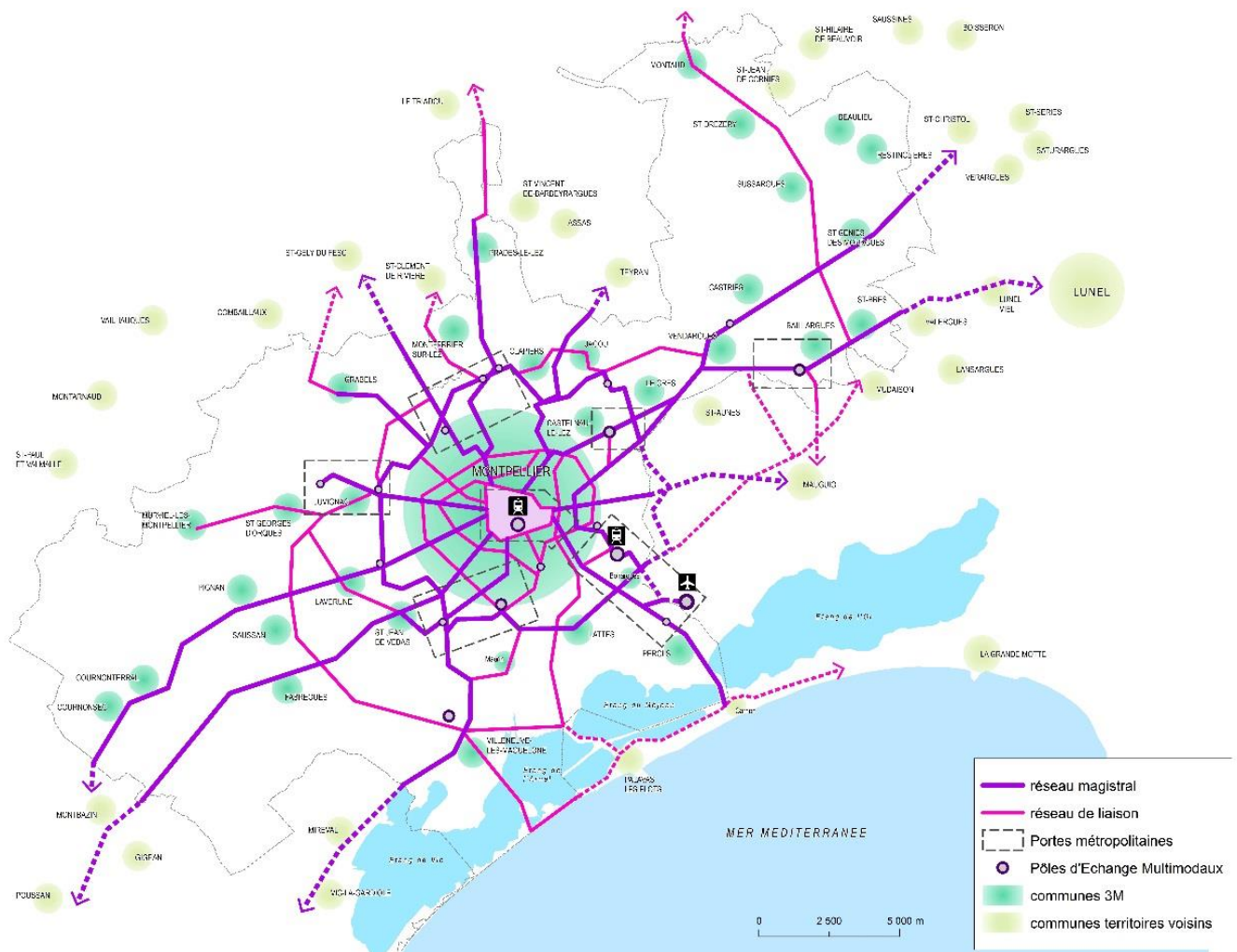


Illustration : Schéma Directeur des mobilités actives

Prescriptions :

Pour cela, il s'agit de :

- développer un réseau cyclable et des continuités d'itinéraires piétonnes en cohérence avec les besoins, le confort et la sécurité des usagers et les attentes de la population ;
- désamorcer les conflits vélo/piétons dans le secteur d'espaces partagés ;
- traiter les carrefours de manière à faciliter les traversées des cycles et piétons ;
- préserver les perméabilités urbaines pour un usage par les piétons ;
- accorder plus de place aux piétons dans une démarche de valorisation des espaces publics ;
- imposer un principe de continuité et de maillage de l'espace public ;
- jouer sur le principe de la complémentarité de la marche avec les TC ;
- apporter une attention particulière à la gestion des coupures urbaines ;

- traiter la question du stationnement vélo ;
- promouvoir le déplacement des cyclistes réguliers qui utilisent le vélo dans un but utilitaire (domicile-travail/étude/loisirs), l'usage du vélo « loisirs du week-end » et des adeptes des itinéraires touristiques ; faire émerger une « culture commune » de la mobilité active.

Recommandations :

L'objectif général est de développer des aménagements au profit des modes actifs. Pour y parvenir, il convient de :

- Faciliter la pratique en les reliant aux Pôles d'Echanges Multimodaux :
 - réaliser des aménagements adaptés sur les axes les plus fréquentés par les flux automobiles ;
 - développer les points de stationnement pour les vélos, abrités et sécurisés aux abords des PEM et des pôles générateurs de déplacements ;
 - faciliter l'accessibilité piétonne des PEM depuis les centralités urbaines, la marche à pied étant un vecteur essentiel de l'intermodalité ;
 - prendre en compte le réseau sur les territoires voisins.
- Fluidifier les usages en les intégrant aux besoins du quotidien :
 - favoriser une métropole à échelle humaine, en mettant en œuvre une politique de partage de la voirie en faveur des modes doux, sécurisée et lisible grâce à des démarches de réinvestissement des principaux espaces publics, intégrant l'évolution des usages et des pratiques ;
 - mettre en valeur des itinéraires pour obtenir un réseau « lisible » et facile d'utilisation.
- Favoriser un espace public partagé afin d'inciter à l'usage des modes actifs

Pour répondre à l'objectif de favoriser l'aménagement d'une métropole des courtes distances, créant les conditions du report modal en faveur des modes actifs, il conviendra de :

- permettre la diversité et la coexistence des modes actifs par la création d'espaces partagés et par des aménagements spécifiques visant à apaiser les comportements des automobilistes ;
- équiper, dans la mesure du possible des contraintes de l'espace public local urbain, les voies existantes, en fonction des niveaux de voirie, de pistes et de bandes cyclables ou en instituant des zones 30 et des zones de rencontre ;
- limiter les coupures urbaines obligeant à des détours, que celles-ci soient linéaires ou surfaciques.

2.8. Organiser les temps de déplacements

Il s'agit de passer d'une vision ancrée sur la vitesse à une approche basée sur la fiabilité et la régularité des flux en lien avec l'aménagement souhaité du territoire. L'objectif recherché est d'offrir un réseau de déplacements hiérarchisé et de qualité, qui permette de relier les différents territoires de la métropole entre eux dans des temps de parcours fiables et acceptables, et de gérer les flux pendulaires des actifs et scolaires en provenance de l'ensemble de l'aire urbaine, ainsi que les flux liés à la saisonnalité touristique.

2.8.1. AMELIORER LES TEMPS DE DEPLACEMENT EN TRANSPORT EN COMMUN POUR LES RENDRE PLUS COMPETITIFS PAR RAPPORT A LA VOITURE

Prescriptions :

Pour garantir la régularité et l'attractivité des dessertes métropolitaines en bus, il s'agit :

- d'améliorer la vitesse commerciale par la mise en œuvre de solutions adaptées comme l'aménagement de sites propres, la régulation du trafic donnant la priorité aux bus, l'optimisation du nombre d'arrêts et de leurs itinéraires...
- de proposer des actions pour mieux coordonner les différents opérateurs de transport, dans le cadre d'un schéma concerté de « gestion temporelle » du territoire.

2.8.2. FAVORISER UNE METROPOLE DES PROXIMITES

Prescriptions :

Les temps d'accès, les horaires des services à la population, les rythmes des activités, facilitent ou non l'articulation des temps des habitants.

Il s'agit :

- de créer les conditions permettant de maintenir, développer et diversifier l'offre de commerces, de services et d'équipements, en privilégiant notamment l'accueil de fonctions à l'échelle de la métropole, de conforter les différents pôles par l'implantation d'équipements structurants et par l'organisation de leur accessibilité temporelle ;
- de développer, dans les quartiers et les communes, la mixité urbaine entre habitat, emploi, lieux de formation, commerces et services ;
- de développer l'offre de services dans les micros centralités ou les équipements;
- d'apaiser la voirie dans les zones urbaines denses, par des vitesses réduites et des traversées sécurisées.

L'objectif recherché sera de mieux intégrer les voiries dans les zones urbaines, en réduisant la vitesse, en permettant un partage sécurisé et qualitatif de la voirie aux différents usagers, de façon à développer les modes de transport alternatifs à l'autosolisme et à favoriser le développement de la ville des proximités.

Ainsi, il convient de :

- réadapter le réseau structurant métropolitain dans l'espace urbain dense, par la réduction des vitesses, l'intégration des infrastructures aux paysages urbains et par l'évolution des caractéristiques de certaines voies pour les rendre moins routières et plus aimablement partagées, tout en s'assurant que ce réseau continue d'assumer sa fonction de support d'un trafic d'irrigation du territoire ;
- développer les zones 30, les zones de rencontres favorables à la ville des proximités et à l'usage des modes actifs et de la marche à pied.
- Urbaniser en tenant compte du niveau de desserte par les transports collectifs :
 - Le développement et la densification de l'espace urbain sont localisés et conçus en adéquation avec le développement et la hiérarchisation des réseaux de transport collectif, afin que les habitants bénéficient d'une desserte optimale dans leurs déplacements liés au travail, à l'éducation, aux loisirs ou à tout autre motif.
 - De ce fait, la priorité est donnée à l'urbanisation des secteurs desservis par les transports collectifs efficaces, notamment autour des principaux PEM, en veillant particulièrement à favoriser des programmations mixtes (habitats, activités, équipements, commerces et services) et des aménagements conçus pour l'organisation d'une « Métropole des courtes distances », favorable aux modes doux.

La définition des niveaux de capacités d'urbanisation et de réinvestissement urbains devront tenir compte du niveau de desserte existante ou projetée des espaces concernés.

DEFI 3 : UNE METROPOLE DYNAMIQUE ET ATTRACTIVE

1. Répondre à tous les besoins en logement

Les objectifs et principes de la politique locale de l'habitat visent à répondre aux besoins quantitatif et qualitatif, liés notamment aux évolutions démographiques et des modes de vie, à la volonté de favoriser la mixité sociale, de répondre à la diversité des parcours résidentiels et de leurs étapes successives, à des besoins spécifiques et de faciliter l'accès au logement tout en offrant une qualité du cadre de vie aux habitants.

Ils visent également à une répartition organisée et cohérente sur le territoire en fonction de l'armature urbaine. Ils portent à la fois sur la production de logement et l'amélioration du parc existant.

1.1. Poursuivre l'effort de construction pour répondre à la demande

Entre 2019 et 2040, le territoire accueillera environ 110 000 nouveaux habitants qu'il s'agit d'accueillir dans un cadre de vie de qualité. Parallèlement, l'objectif majeur est de limiter l'évasion résidentielle en produisant des logements pour tous ceux qui habitent déjà le territoire et souhaitent progresser dans leur parcours résidentiel en tenant compte notamment de l'évolution des modes de vie et du parc actuel. De plus, dans un contexte où la vacance structurelle est extrêmement faible, il s'agit également de produire des logements pour faciliter l'accès au logement dans un contexte immobilier tendu. L'offre de logement est à répartir en cohérence notamment avec le niveau de desserte en transports collectifs, le niveau d'équipement et la fonction des composantes de l'armature urbaine définie dans le Défi 1 / partie 1.

Prescriptions :

L'enveloppe de logements à créer s'élève à environ 92 000 sur 21 ans.

Le Cœur de Métropole est destiné à accueillir environ 84% de ces logements, les autres communes de deuxième couronne accueilleront environ 13% de logements tandis que celles de la troisième couronne en accueilleront environ 3%.

En outre, une offre d'hébergement touristique est à structurer sur le territoire tel que décrit dans le Défi 3 / partie 2.1.

1.2 Offrir des logements diversifiés et accessibles aux ménages locaux

Afin d'enrayer l'évasion résidentielle des ménages qui travaillent sur le territoire, le développement d'un habitat diversifié et accessible au cœur du bassin d'emplois montpelliérain, constitue un enjeu majeur d'aménagement durable du territoire. L'enjeu est aussi de produire des logements en accession adaptée notamment aux ménages qui travaillent sur la Métropole pour être davantage en adéquation à la fois avec les aspirations résidentielles et avec les capacités financières des ménages.

1.2.1 POURSUIVRE L'EFFORT DE PRODUCTION DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX A L'ECHELLE DE LA METROPOLE

L'objectif est de poursuivre l'effort de production de logements locatifs sociaux tout en les répartissant de manière équilibrée à l'échelle de la Métropole, afin d'éviter de concentrer l'offre sociale sur la ville-centre et de diversifier l'offre de logement sur l'ensemble des communes. Le principe de solidarité territoriale doit guider de manière durable la déclinaison de cette politique du logement à l'échelle de chaque commune.

La répartition de l'offre sociale de logements à l'échéance des 21 prochaines années, devra s'organiser en cohérence avec les capacités d'accueil des communes en matière de réinvestissement et d'extensions urbaines.

Dans le cadre de cette politique et pour répondre aux exigences réglementaires, les objectifs chiffrés de production de logements locatifs sociaux seront fixés en fonction des règles en vigueur, des bilans de production et des PLH suivants, et ils devront poursuivre les objectifs quantitatifs d'augmentation du parc social et qualitatifs de répartition des logements locatifs sociaux sur l'ensemble du territoire et de réponse à la diversité des besoins exprimés.

Prescriptions :

- Respecter les objectifs nationaux et leurs évolutions, pour les communes qui sont soumises à des impératifs de productions de logements locatifs sociaux, dans le respect des principes édictés par ailleurs par d'autres législations (codes de l'urbanisme, de l'environnement, loi Littoral...).
- Augmenter le parc de logements locatifs sociaux en assurant une répartition de l'effort collectif sur toutes les communes de la Métropole, afin de poursuivre le rééquilibrage géographique du parc social et de répondre aux besoins des ménages en facilitant les parcours résidentiels.
- Appliquer ces prescriptions en tenant compte des capacités d'urbanisation de chaque commune, en fonction de son déficit constaté en la matière et des potentiels de développement et de réinvestissement urbain identifiés pour chacune d'entre elles.

La traduction de ces objectifs à l'échelle des communes et des quartiers s'attachera à :

- appliquer des taux de production par rapport à l'ensemble des logements produits sur chaque commune et chaque quartier, qui ne conduisent pas à créer des situations locales dépourvues de mixité sociale ;

- assurer progressivement la mixité sociale dans toutes les communes et quartiers de la métropole, en ayant le souci notamment de résorber les effets de « ghetto » constatés dans les quartiers politiques de la ville, par une meilleure répartition de l'offre sur l'ensemble de la Métropole et par une contraction relative de l'offre sociale dans ces quartiers ;
- organiser un accès facilité pour les ménages démunis dans les autres quartiers que les quartiers prioritaires ;
- utiliser le potentiel dans le tissu urbain existant, notamment par des opérations d'acquisition-amélioration et la réalisation d'opérations bien intégrées pouvant comprendre jusqu'à 100% de logements locatifs sociaux.

1.2.2 DEVELOPPER L'ACCESSION ABORDABLE ET L'OFFRE LOCATIVE INTERMEDIAIRE

L'objectif est de renforcer l'attractivité du territoire, en favorisant la constitution d'une offre résidentielle davantage adaptée à la demande et aux besoins des ménages. Cet objectif est essentiel pour fluidifier le parcours résidentiel des ménages par une réelle alternative.

De plus, cette offre de logements intermédiaires est nécessaire pour accompagner les classes moyennes et les actifs qui participent à l'animation urbaine à travers leur pratique quotidienne de la ville (emploi, étude, loisir) mais peinent de plus en plus à s'y loger.

Elle permet également de libérer ainsi les ménages dépassant les plafonds de ressources des logements locatifs sociaux, même si la proportion des ménages concernés est faible sur le territoire.

Cet enjeu relève d'une responsabilité collective, nécessitant de mobiliser l'ensemble des acteurs de la production du logement, autour d'objectifs majeurs et partagés pour assurer une plus grande mixité sociale sur l'ensemble du territoire.

Prescriptions :

- Poursuivre l'objectif de production de logements en accession abordable et en location intermédiaire en augmentant notamment la part des logements en accession abordable, tout particulièrement à l'échelle des communes dont le marché immobilier est le plus tendu ;
- répondre à l'évolution des modes de vie, par des formes d'habitat adaptés à la diversité des parcours résidentiels et des manières de vivre son logement notamment en constituant une offre alternative et pertinente, pour les ménages attirés par le pavillonnaire, par exemple grâce à l'habitat participatif ;
- participer à l'équilibre social des quartiers en enrichissant leur mixité sociale, par cette offre en accession abordable et locative intermédiaire ;
- promouvoir une offre adaptée dans les quartiers prioritaires pour la population locale, par la proposition, au sein de ces quartiers prioritaires, de produits logements attractifs, adaptés et innovants ;
- localiser de manière prioritaire ces logements autour du réseau armature (train, tram et TCSP existant et potentiel).

1.3. Promouvoir un habitat de qualité

La qualité des programmes est essentielle pour répondre aux attentes des familles qui souhaitent rester vivre sur le territoire métropolitain. La volonté de la Métropole est de valoriser la grande diversité de l'offre en habitat que présente le territoire : de la ville active aux villages les plus ruraux en passant par les petites villes et les villes moyennes, les quartiers urbains calmes ou animés, les communes du littoral à celles du piémont... La diversité des modes de vie, des cultures, des pratiques sociales génèrent en effet des attentes contrastées qui s'adaptent mal à des programmations trop formatées.

Prescriptions :

L'habitat est tout à la fois facteur de bien être, de cohésion sociale, voire de potentiels liens sociaux et de « fierté » d'habiter sa résidence ou son logement dans les quartiers existants comme dans les nouveaux.

L'ensemble des orientations contribuant à la qualité des projets urbains dans lesquels s'insèrent les programmes d'habitation est détaillé dans la partie 5.3 relative à la qualité des projets urbains. En complément, de ces prescriptions à l'échelle des projets urbains, il s'agit à l'échelle des logements d'adapter les logements en fonction des modes de vie et des caractéristiques propres au climat méditerranéen : orientation, exposition, nécessité de se protéger à la fois de la chaleur et du froid (renvoi vers le Défi 1/ Partie 2 relatives aux risques).

Recommandations :

- Développer des habitats bénéficiant de mises en relations fonctionnelles, agréables et sécurisées avec leur quartier ;
- Les programmes et opérations devront répondre de manière adaptée aux attentes des ménages, en matière de confort et de qualité de vie, par des résidences offrant notamment de la lumière naturelle et du calme, des volumes habitables le moins contraints possible (rangements, annexes, voire espace extérieur collectif ou non), des accès faciles et sécurisés ;
- Mettre en œuvre une politique foncière pour lutter contre la tension du marché immobilier et foncier en mobilisant l'ensemble des outils (planification, aménagement opérationnel, veille et animation foncière, acquisition foncière ...)

1.4. Mobiliser et valoriser le parc de logement existant

1.4.1 LA RESORPTION DES SITUATIONS D'HABITAT DEGRADE ET INDIGNE

L'objectif est de poursuivre l'effort de requalification des copropriétés dégradées, d'amélioration de l'habitat ou de traitement du logement indigne¹⁹ ...) pour remédier aux situations constatées.

La résorption des situations d'habitat dégradé et indigne passe notamment par la lutte contre la précarité énergétique qui implique l'amélioration thermique du parc de logements existant permettant de diminuer significativement la consommation énergétique.

Prescriptions :

Il s'agit de réduire les situations d'indignité, d'insalubrité y compris à travers la lutte contre la précarité énergétique qui s'intègre par ailleurs dans l'amélioration de la performance énergétique du parc existant. Dans ce cadre :

- Mobiliser le parc de logement dégradé et indigne en les identifiant afin de les traiter pour assurer des bonnes conditions d'habilité ou les remettre sur le marché.

Recommandations :

- Dans les communes au passé agricole, utiliser le changement d'usage de locaux non destinés à l'habitation (ancienne cave ou bâtiment agricole enserré dans le tissu urbain ancien) pour développer l'offre de logements.
- En outre, en incitant à la maîtrise des loyers par le biais des aides financières et fiscales mobilisables (conventionnements avec les propriétaires concernés) et la sécurisation des rapports locatifs, il est possible et souhaitable de développer des produits locatifs adaptés aux besoins des plus modestes. Il s'agit là de conforter le rôle social du parc privé, levier complémentaire à celui du parc public.

En anticipation de l'évolution du trait de côte, il s'agira de mettre en place les modalités permettant de préparer le territoire à accueillir le transfert des résidences menacées à moyen et long termes (Défi 1 / Partie 4 / Littoral).

1.4.2 L'AMELIORATION DE LA PERFORMANCE ENERGETIQUE DES LOGEMENTS

L'objectif général est d'encourager l'accompagnement des réhabilitations thermiques dans le parc de logement existant afin notamment d'économiser l'énergie tout en adaptant des constructions au climat et modes de vie méditerranéen.

¹⁹ Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat -OPAH-, Programmes d'Intérêt Général -PIG-, Traitement de l'Habitat Insalubre Remédiable ou dangereux et des Opérations de Restauration Immobilière -THIRORI-,

Pour les constructions neuves, il s'agit d'atteindre les exigences de la réglementation thermique en vigueur. Les prescriptions et recommandations sont détaillées dans le Défi 1 / Partie 3 / transition énergétique.

1.4.3 L'ADAPTATION DU LOGEMENT A LA PERTE D'AUTONOMIE

Compte tenu du coût de l'hébergement en établissement spécialisé, le maintien à domicile des personnes âgées ou en situation de handicap est une alternative à privilégier. Pour répondre à cet enjeu, l'adaptation du logement à la perte d'autonomie due à l'âge ou au handicap est une priorité de l'action publique.

Prescriptions :

- Promouvoir l'adaptation des logements existants dans le parc privé et social pour permettre le maintien à domicile.

Recommandations :

- Permettre aux ménages concernés d'effectuer les travaux d'adaptation de l'habitat, en particulier grâce à l'intervention de la Métropole par délégation de l'ANAH, afin de mettre en œuvre localement les ambitions portées par la loi relative à l'adaptation de la société au vieillissement.

Le partenariat entre les différents acteurs concernés sera à développer pour, notamment :

- informer et sensibiliser davantage les personnes concernées en vue de la réalisation des travaux ;
- simplifier le parcours des bénéficiaires ;
- coordonner et professionnaliser les interventions des opérateurs.

1.4.4 LA RENOVATION DES QUARTIERS MOSSON ET CEVENNES

Les enjeux en termes de cadre de vie et le renouvellement urbain et de politique locale de l'habitat sur ces deux quartiers persistent malgré les nombreuses actions menées sur les quartiers Mosson et Cévennes avec notamment:

- d'abord un enjeu de peuplement, ces quartiers se caractérisant par une plus grande proportion d'enfants et de jeunes, et la surreprésentation des familles nombreuses et des familles monoparentales à bas niveau de revenus, et une faible mobilité résidentielle des populations.
- d'autre part, un enjeu d'offre de logement adapté, dans la mesure où ces territoires sont plus exposés au surpeuplement (présence de grands ensembles, et d'un parc de logements sociaux de grande typologie), dans un contexte d'une offre globale de logements sociaux qui reste insuffisante en dépit des efforts sur la Métropole au regard des besoins.

Prescriptions :

- poursuivre les objectifs généraux définis dans le cadre de la rénovation de ces quartiers pour améliorer la qualité de vie des habitants et répondre aux enjeux de mixité sociale à travers :
 - le réinvestissement de l'espace public la promotion d'une nouvelle attractivité résidentielle du quartier, en anticipant les mutations foncières, par des démolitions ciblées, la réhabilitation du parc inadapté et la diversification de l'offre nouvelle,
 - la réduction de la précarité énergétique.

L'ensemble de ces prescriptions doit contribuer à changer durablement l'image de ces quartiers et d'en faire des lieux de destination, attractifs et animés, en particulier pour des populations nouvelles.

1.5. Organiser la réponse à des besoins spécifiques

Parallèlement aux orientations relatives au développement de logements adaptés aux seniors et aux personnes en situation de handicap, certaines catégories d'habitat appellent une réponse particulière.

1.5.1 L'ACCES AU LOGEMENT DES ETUDIANTS

Territoire étudiant par excellence, la Métropole s'attache à favoriser la création des résidences pour étudiants, dont le nombre est notoirement insuffisant, et à les localiser en cohérence avec le développement de l'enseignement supérieur et en réponse à la forte demande qui s'exprime en la matière.

Prescriptions :

- Localiser de manière privilégiée la construction de logements étudiants à proximité des établissements d'enseignements supérieurs et/ou dans un rayon proche des stations de tramways ou des principaux axes transports en commun.

1.5.2 REPONDRE AUX BESOINS D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES GENS DU VOYAGE

L'enjeu est d'assurer des capacités suffisantes pour accueillir les gens du voyage en accord avec le schéma départemental, à l'échelle de la Métropole.

Au 1^{er} janvier 2017, 80 places d'aires d'accueil et 150 places d'aire de grands passages sont en service sur le territoire de la Métropole. L'objectif dans un premier temps (d'ici 2023 environ) est d'avoir une offre de 260 places d'aires d'accueil et 680 places d'aires de grands passages (y compris les places existantes au 1^{er} janvier 2017). Si de nouveaux besoins se font ressentir sur le territoire, la réalisation de nouvelles aires sur la Métropole sera envisagée, en recherchant des conditions d'implantation les plus appropriées.

Prescriptions :

- organiser une bonne répartition spatiale des flux de voyageurs sur la Métropole en fonction des infrastructures routières et autoroutières, et des services nécessaires ;
- privilégier le positionnement des aires d'accueil à proximité des services urbains afin de permettre un accès facilité notamment aux équipements scolaires ;

- produire des aires d'accueil répondant aux besoins des gens du voyage (espaces communs, organisation du stationnement, aménagement des espaces privés et des espaces mutualisés...) ;
- veiller, à l'intégration des aires d'accueil des gens du voyage dans leur environnement naturel et paysager ;
- pour les aires de grands passages, privilégier les aménagements légers avec notamment des revêtements poreux ;
- répondre aux demandes de sédentarisation des « gens du voyage » à travers deux types d'offres : les terrains familiaux et l'habitat mixte/adapté. A titre d'exemple, les terrains familiaux implantés à Pignan, à transformer en habitats adaptés, participeront de cette démarche.

Les aires (existantes ou en projet) d'accueil sont de deux niveaux, sont réparties à titre indicatif sur les communes suivantes :

- Aire de Grand passage (90/180 places par site) :
 - Lattes (existante)
 - Fabrègues
 - Saint-Jean-de-Védas
 - Saint-Georges d'Orques/Juvignac/Grabels
 - Pérols
- Aire d'accueil (40/50 places par site) :
 - Castelnau-le-Lez (existante)
 - Castries
 - Cournonterral
 - Montpellier(1 existante – 2 en projet)

2. Affirmer l'activité économique comme ressource créatrice de richesses et d'emplois durables pour tous

2.1. Conforter l'attractivité touristique de la métropole

La Métropole définit une stratégie de développement du tourisme et des loisirs, pour mieux valoriser les potentiels du territoire et pour fédérer l'ensemble des acteurs autour d'une stratégie collective.

4 grands axes d'interventions sont identifiés :

- Affirmer le positionnement d'une métropole méditerranéenne attractive, au rayonnement national et international et à l'offre sans cesse renouvelée
- Renforcer le tourisme d'affaires en lien avec les fonctions métropolitaines
- Conforter la ville dans son rôle de porte d'entrée touristique du grand amphithéâtre agro-naturel et participer à une exploitation raisonnée et durable de ses ressources
- Déployer les activités touristiques et de loisirs de manière intégrée aux territoires

2.1.1. AFFIRMER LE POSITIONNEMENT D'UNE METROPOLE MEDITERRANEENNE ATTRACTIVE, AU RAYONNEMENT NATIONAL ET INTERNATIONAL ET A L'OFFRE SANS CESSE RENOUVELEE

Montpellier Méditerranée Métropole porte l'objectif d'ancrer durablement son territoire comme destination majeure, Porte régionale sur la Méditerranée reliées aux grandes villes culturelles voisines et aux territoires avec lesquels elle partage son grand amphithéâtre naturel, du littoral aux Cévennes. La stratégie métropolitaine vise à mieux révéler les ressources touristiques du territoire, à organiser une offre complète à la fois plus diversifiée et plus ciblée, en vue notamment d'étendre la saisonnalité de cette activité et à générer ainsi de la création de richesses et d'emplois.

Dans cet esprit, culture, patrimoine et environnement doivent être placés au cœur du projet de territoire touristique métropolitain, en prenant appui sur le fort potentiel touristique dont le territoire est doté :

- porte d'entrée nationale et internationale, pivot incontournable de la région Occitanie sur le bassin méditerranée grâce à son positionnement privilégié entre la Méditerranée et les Cévennes ;
- exceptionnelles qualités et richesses environnementales et patrimoniales ;
- qualités et créativité urbaines et architecturales foisonnantes ;
- offres en équipements sportifs, ludiques, culturels et manifestations de niveau national et international ;
- une destination pour le tourisme d'affaires.

Prescriptions :

- Améliorer l'accessibilité du territoire à toutes les échelles, vers l'extérieur comme dans l'irrigation de ses différents secteurs, en promouvant une offre de mobilité décarbonée et attractive (renvoi défi 2 / partie 2) notamment :
 - améliorer l'accessibilité du territoire pour les services d'accompagnement aux transports collectifs longue distance (autocar de tourisme) et leurs connexions aux transports urbains, particulièrement sur les Portes métropolitaines, au premier chef la Porte nationale et Internationale ;
 - améliorer l'accessibilité aux principaux sites de tourisme ou de loisirs pour tout public par une offre adaptée en transports collectifs ;
 - inciter à l'usage des modes actifs (piétons / vélos) en développant des parcours continus, attractifs, sécurisés et qualitatifs permettant la découverte du territoire et la liaison entre les sites (historiques, littoraux, ...).
- S'appuyer sur les Portes métropolitaines :
 - valoriser les Portes métropolitaines qui constituent des « vitrines du territoire » (renvoi vers le défi 2 / partie 1.2 et partie 2.2) qui peuvent intégrer de l'hébergement et des fonctions touristiques, connectées au réseau armature des déplacements irriguant l'ensemble du territoire, permettant notamment l'accès aux principaux sites touristiques et à la centralité métropolitaine.
- Consolider le tourisme culturel, patrimonial historique aussi bien que contemporain, et urbain :
 - poursuivre la recherche permanente de qualité urbaine, architecturale et paysagère durable et créative, dans les projets de renouvellement ou d'aménagement de centre-ville, de quartiers et de villages et d'espaces publics ;
 - promouvoir des processus et des savoir-faire sans cesse renouvelés, convoquant les hommes de l'art et les artistes, pour viser l'excellence dans la qualité du cadre de vie en ville et dans la valorisation de l'identité et du « génie des lieux » ; en faire une « griffe » de Montpellier Méditerranée Métropole et des villes et villages de son territoire, léguée aux générations futures ; viser ainsi les labels de reconnaissance de l'urbanisme et l'architecture du XXIème siècle et des arts urbains contemporains ;
 - poursuivre les aménagements à forte valeur touristique urbaine ajoutée, sur le noyau de centralité métropolitaine élargi, appuyé à la fois sur Montpellier-Grand Cœur, les quartiers de Port Marianne et l'axe de reconquête urbaine « Ode à la Mer » sur Lattes et Pérols, en mettant en lien découverte du patrimoine historique, créations architecturales contemporaines, offre culturelle (musées et autres lieux publics et privés) et rapports renouvelés à l'environnement ;

- poursuivre la mise en valeur de l'exceptionnel patrimoine urbain et architectural historique avec un niveau de qualité permettant de viser l'obtention de labels reconnus (label Pays d'Art et d'Histoire...) ;
- valoriser la filière Archéologie et Patrimoine sacré, notamment sur les sites de Lattara à Lattes et du Castellat à Murviel-les-Montpellier, en autorisant les équipements intégrés, dans le respect de leur environnement et, pour Lattes, de la loi Littoral (*renvoi vers le Défi 1 / partie 1*) ;
- conforter et desservir de manière optimale les équipements culturels existants ainsi que ceux en devenir ;
- intégrer des dimensions créatives et le design dans les projets d'aménagement d'espace public ; développer des programmes artistiques et culturels, éphémères ou pérennes dans les projets d'aménagement ;
- participer à la structuration et à la promotion de la filière d'artisanat d'art, en particuliers à travers l'aménagement de parcours adaptés et créatifs.
- Valoriser le patrimoine naturel et notamment le patrimoine remarquable (Cf. chapitres suivants) au travers d'aménagements permettant leur découverte respectant les principes définis :
 - au sein de l'armature des espaces naturels agricoles comme définis dans le *Défi 1/ Partie 1*
 - au sein des secteurs spécifiques littoraux et notamment les espaces remarquables comme définis dans le *Défi 1 / Partie 4*.
- Conforter les lieux et équipements créatifs et de loisirs :
 - valoriser les lieux et les projets à forte valeur touristique ajoutée, structurant l'offre du territoire, tant pour les habitants et usagers que pour les visiteurs du territoire (Odysseum à Montpellier, golfs de Juvignac et de Baillargues, Parc multi-glisses Gérard Bruyère à Baillargues, ...) et s'assurer que leurs accès et leur environnement sont adaptés à la demande et à leur mise en réseaux ; le cas échéant, les adapter en fonction des besoins ;
 - s'appuyer sur les sites desservis par les axes de transport en commun pour développer de nouvelles destinations (loisirs, sport, culture, hébergements insolites...) ;
 - favoriser le renouvellement et la consolidation du complexe ludique d'Odysseum et améliorer son intégration à son environnement urbain en pleine mutation, en « faisant levier » sur l'aménagement engagé des nouveaux quartiers Cambacérès, Hippocrate et sur la polarité à créer en entrée de ville à l'est d'Odysseum.
- Adapter les capacités et améliorer la qualité des hébergements touristiques :

- anticiper l'évolution des besoins sur l'ensemble de la palette de la demande (hôtellerie et parahôtellerie de tous niveaux ; pour tourisme d'affaire, de loisir et de plein air ; en milieux urbain, agro-naturel et sur les polarités économiques ; offres alternatives –gîtes, hébergements insolites,...–) ;
- favoriser et accompagner prioritairement la requalification et la mise à niveau du parc d'hébergement touristique existant qui le nécessite ;
- maîtriser, le développement des nouveaux hébergements touristiques, notamment ceux participant au foisonnement des demandes de natures différentes s'étalant sur l'ensemble de l'année ;
- intégrer la perspective d'avoir à accueillir dans les décennies à venir, des hébergements en retrait du trait de côte sur les secteurs rétro-littoraux, notamment au sein du projet Ode sur Lattes et Pérols et sur l'ensemble des communes de la grande plaine métropolitaine ;
- continuer à assurer une offre de camping-caravaning de tous niveaux, en intégrant les contraintes environnementales de l'éco-système métropolitain et celles de la loi Littoral, en veillant :
 - à insérer cette offre de manière qualitative en promouvant notamment les équipements de petite taille ;
 - à autoriser les campings de petite taille associés à des bâtiments d'exploitation agricole, naturelles ou forestières compris dans l'armature agro-naturelle, sans compromettre l'activité agricole ou la qualité paysagère du site ;
 - à développer une ou des aires adaptées pour les camping-cars, si possible en proximité des Portes métropolitaines et des stations de transport en commun ;
- Promouvoir, par reconversion du patrimoine, les bâtiments qui peuvent faire l'objet d'un changement de destination, sous réserve de leur compatibilité avec les réglementations propres aux espaces concernés et dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'activité agricole, la valeur patrimoniale des lieux ou la qualité paysagère du site.

Recommandations :

- Ancrer le développement touristique dans un territoire élargi, en poursuivant les coopérations avec les villes et les territoires voisins, notamment :
 - valoriser le patrimoine environnemental du grand amphithéâtre partagé (*renvoi vers Défi 1 / Partie 1*) ;
 - valoriser et mettre en synergie la mosaïque de sites d'histoire(s), le patrimoine urbain ancien, les Musées, les salles de spectacle, l'architecture contemporaine, les paysages... ;
 - valoriser et préserver le patrimoine culturel bâti qu'il soit dans le tissu urbain ou ponctuellement positionné au sein des espaces agro-naturels et qu'il présente un caractère remarquable ou emblématique ;
 - coordonner les aménagements à fort potentiels touristiques aux franges ou en interfaces territoriales.

2.1.2. RENFORCER LE TOURISME D’AFFAIRES EN LIEN AVEC LES FONCTIONS METROPOLITAINES

L’objectif est de poursuivre le développement du tourisme d’affaire, amorcé depuis la création du Corum, en faisant du territoire une terre d’accueil privilégiée pour les congressistes, cible à fort potentiel, aussi bien en termes de retombées économiques que de retours touristiques ultérieurs.

Prescriptions :

- Prioriser le réinvestissement urbain des plus grands sites et le foisonnement de leurs fonctions, notamment pour le Parc des Expositions ;
- Privilégier le développement des équipements de rayonnement supra-métropolitain comme les grands équipements d’accueil de congrès, manifestations et foires, le long des grands axes de transport en commun et en proximité de l’aéroport, des gares et des autoroutes ;
- Privilégier l’accueil d’équipements de rayonnement supra-métropolitain dans les communes desservies par le réseau armature de transport en commun et au sein des principales polarités, en favorisant :
 - la centralité métropolitaine de Montpellier-Grand Cœur aux quartiers Millénaire-Port Marianne et Ode sur Lattes et Pérols,
 - le croissant nord du savoir (proximité des universités, des pôles de recherche et des équipements de santé),
 - les Portes métropolitaines ;
- Accompagner, en matière d’équipements et fonctions support du tourisme d’affaire, le développement de filières économiques intégrées à la ville, favorisant les modes coopératifs et créant des identités contemporaines qualifiantes pour les quartiers réinvestis ou en aménagement (renvoi Défi 2 / Partie 2.2), notamment :
 - la filière des industries culturelles et créatives (ICC), dont le cœur alimentera et participera à l’identité du réinvestissement urbain de la friche de l’EAI,
 - la filière du numérique au sein du quartier Cambacérès, qui offre l’occasion de développer un aménagement différenciant, marqué par les nouveaux usages du travail et des loisirs, à partir de l’Hôtel Totem French Tech-Montpellier,
 - la filière Santé, à travers le quartier Eureka et ses maîtrises d’usages innovantes développées à partir d’une plateforme de la Cité intelligente et le quartier Hauts de Lattes destiné à accueillir, dans le cadre de Ode, le Pôle Autonomie Santé, cluster de la filière industrielle des supports de l’autonomie,
 - le croissant nord du savoir, tout particulièrement autour des polarités Santé et Agro,
 - la filière agro-alimentaire autour du MIN et du réinvestissement urbain du quartier de la Restanque.

2.1.3. CONFORTER LE POTENTIEL TOURISTIQUE DU GRAND AMPHITHEATRE AGRO-NATUREL AUTOUR DE LA CENTRALITE METROPOLITAINE DANS UNE DEMARCHE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Il s'agit de prendre appui sur l'attractivité de Montpellier pour participer au développement local en favorisant la diffusion des flux sur l'ensemble du territoire afin de contribuer à leur meilleure répartition spatio-temporelle, notamment au sein de l'armature agro-naturelle. Les espaces naturels et agricoles du territoire constituent une multiplicité de facteurs d'attractivité pour le développement d'activités touristiques liées à la nature et aux activités agricoles. Leur découverte doit être à la fois favorisée et maîtrisée dans ses impacts sur l'environnement et sur les activités agricoles pour mettre en place un tourisme de rebond.

Prescriptions :

Permettre la pratique et la découverte de ces espaces pour des usages de loisirs et de découverte doit donc être favorisée, dans le respect des sensibilités environnementales de ces espaces, et le cas échéant, des contraintes propres à la loi Littoral.

Dans le respect des contraintes particulières liées à la préservation des espaces agro-naturels et de la loi Littoral (renvoi vers le Défi 1 / partie 1 relatif aux espaces agro-naturels et partie 4 relative aux dispositions Littoral) :

- Améliorer les conditions d'accès par les modes alternatifs à l'automobile, vers les principaux espaces touristiques et de loisirs et relier les destinations touristiques, au travers de différents modes de transports : qu'ils soient actifs, publics ou viaires ;
- Encadrer les conditions de développement de ces activités sur le territoire, de manière graduée suivant les caractéristiques des écosystèmes considérés en accord avec les possibilités d'aménagements définis au sein du défi 1.1. ;
- Mettre en valeur les paysages et le patrimoine remarquables (Sites paysagers remarquables, Natura 2000, patrimoine vernaculaire, étangs et secteurs littoraux en veillant à :
 - offrir des boucles de découverte dont le tracé et les aménagements respecteront les écosystèmes agro-naturels locaux,
 - privilégier, dans les sites remarquables, le tourisme et les loisirs doux, de découverte et d'interprétation,
 - assurer l'aménagement de ces sites remarquables, en accord avec leur sensibilité,
 - favoriser les aménagements qui participent à la mise en valeur et au respect des caractéristiques historiques, architecturales et paysagères des éléments de patrimoine remarquable.
- Valoriser spécifiquement les « Etangs Palavasiens » en tant que Grand Site remarquable :
 - créer les conditions d'une reconnaissance « Grand site » afin de renforcer le niveau de protection et de conservation des milieux concernés et de développer une destination d'excellence au rayonnement international ;

- réaménager la halte fluviale de Villeneuve-lès-Maguelone sur le canal du Rhône à Sète, valoriser le triangle de l'Avranche et intégrer les équipements légers du Grand site des étangs palavasiens dans le respect de leur environnement et des contraintes propres au site ;
- Développer et structurer une offre touristique respectueuse de l'environnement agro-naturel en privilégiant notamment le réinvestissement du patrimoine existant et en intégrant des possibilités de développement des structures touristiques dans le cadre des principes du développement durable et dans le respect des possibilités de l'armature des espaces agro-naturels et le cas échéant de la loi Littoral :
 - prioritairement en réinvestissant le patrimoine existant et la réutilisation des bâtiments abandonnés et des friches, pour favoriser leur mise en valeur et les changements de vocations qui les valorisent ;
 - dans le cas où le réinvestissement de bâtiment existant ne suffit pas ou n'est pas adapté à la vocation, les constructions et extensions pourront être admises, sous réserve de respecter la sensibilité des milieux, la valeur patrimoniale des lieux et que leur rapport à l'environnement agro-naturel soit maîtrisé et qualitatif ;
 - les accès à ces unités devront être maîtrisés et les plateformes de stationnement strictement délimitées par des dispositifs physiques intégrés.
- Poursuivre et renforcer la valorisation touristique de l'agriculture, et notamment de l'oénotourisme qui présente une forte potentialité sur le territoire :
 - permettre la valorisation de certains éléments du patrimoine vernaculaire agricole, notamment ceux traditionnels et emblématiques du patrimoine rural,
 - faciliter ponctuellement l'implantation d'hébergement de petite, voire de moyenne taille, type chambres d'hôtes, gîtes ruraux, hébergements insolites, gîtes d'étape dans une logique d'itinérance qui pourront notamment se réaliser par diversification des activités des exploitants agricoles.

Recommandations :

- Favoriser la mise en réseau des destinations et sites touristiques du territoire (qu'il s'agisse de sites naturels remarquables, de monuments historiques, de lieux d'attractivité ou de proximité) comme vecteur de développement touristique, par exemple autour des étangs Palavasiens avec les lieux limitrophe suivants : la Cathédrale de Villeneuve, les salines de Villeneuve-lès-Maguelone (et de Frontignan), le Musée Lattara et ses vestiges antiques, le massif de la Gardiole...

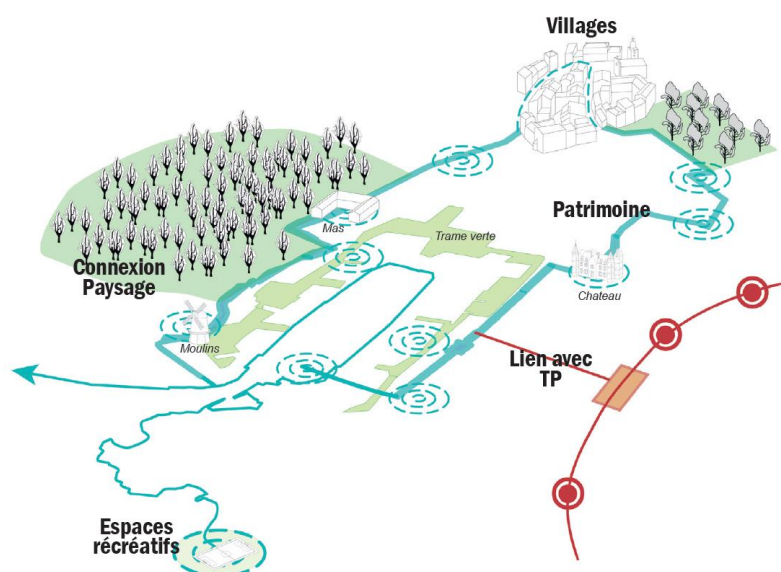


Illustration : parcours thématiques intégrés au territoire

Source : Agence François Leclercq

- Pour labelliser les étangs Palavasiens « Grand Site », mener, de manière partenariale avec l'ensemble des collectivités et acteurs concernés, une étude de caractérisation de ce site exceptionnel, afin de définir un projet concerté de préservation et de valorisation, les équipements associés et les mesures de gestion appropriées ;
- Organiser des parcours thématiques pour créer sur le territoire un maillage cohérent et continu d'intérêt touristique ; ces parcours pourront s'appuyer et combiner de nombreuses thématiques parmi lesquelles :
 - l'œnotourisme et la découverte des terroirs locaux,
 - l'eau en milieu méditerranéen, autour des fleuves, canaux et cours d'eau structurants, qui assurent un trait d'union entre mer, étangs et massifs, pour lesquelles les continuités des parcours avec les territoires limitrophes devront être recherchées,
 - la découverte et l'interprétation de la biodiversité méditerranéenne,
 - le patrimoine (en lien avec les sites historiques de la Métropole, le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle et autres trajets historiques : Via Domitia, parcours de l'aqueduc...),
 - les lieux de culture (Musées, salles de spectacles, espaces publics animés...) et des métiers d'art,
 - le tourisme de pleine nature dans les terres,
 - les lieux de sport et de détente (sports de glisse, plans d'eau...),
 - etc... ;

2.1.4. DEPLOYER LES ACTIVITES TOURISTIQUES ET DE LOISIRS DE MANIERE INTEGREE AUX TERRITOIRES

Le territoire présente de réels potentiels de développement des activités et de sport de nature, que ce soit pour répondre à la fois aux attentes des touristes en séjour (y compris itinérant) et de la population résidente. Il convient d'exploiter ses atouts essentiels du « grand parc » métropolitain dans le respect des sensibilités environnementales de ces espaces, et le cas échéant, des contraintes propres à la loi Littoral.

Prescriptions :

Dans le respect des contraintes particulières liées à la préservation des espaces agro-naturels et de la loi Littoral (*renvoi vers le Défi 1 / partie 1 relatif aux espaces agro-naturels et partie 4 relative aux dispositions Littoral*):

- Développer une offre de sites pour des pratiques répondant aux attentes des touristes en séjour mais aussi de la population résidente, des écoles, des clubs sportifs et, en tenant compte des enjeux de sécurité, des potentiels conflits d'usage, notamment avec les activités en place (exploitations agricoles) :
 - améliorer les conditions d'accueil et de fréquentation pour tous les publics, avec une attention particulière portée aux aménagements des services d'accompagnement, afin de les cantonner dans des espaces parfaitement circonscrits (accessibilité, stationnement, signalétique, point d'eau, ...) ;
 - permettre, si possible dans les secteurs les moins sensibles, les activités nautiques sur le Lez et les lagunes (canoë kayak, stand up paddle, kite surf, centres équestres...), sous réserve qu'elles soient respectueuses des fonctionnalités écologiques et hydrauliques de ces milieux fragiles (ripisylve du Lez, régime hydraulique, qualité des eaux, biodiversité...) ;
- Permettre la découverte du territoire, notamment la richesse de la biodiversité et les paysages de l'armature des espaces agro-naturels à travers des aménagements (pistes cyclables, signalétiques...) concourant au développement de boucles de découverte pédestre, VTT, équestre, notamment :
 - à l'est de la métropole, autour de Castries ;
 - à l'ouest autour de St Jean de Védas / Fabrègues en lien avec le Massif de la Gardiole, et vers Courbonterral en lien avec le plateau d'Aumelas ;
 - au nord-ouest autour de Saint Georges d'Orques/Murviels-lès-Montpellier / Juvignac / Grabels en direction de la Vallée de l'Hérault ;
 - au sud de la Métropole autour des Etangs Palavasiens ;
- valoriser les différents parcours existants par une signalétique adéquate (notamment les chemins de grandes et petites randonnées) et compléter progressivement la mise en réseau de parcours aménagés sous forme de sentier de randonnée voire d'itinéraires cyclables et parcours VTT ;
- favoriser l'accès aux espaces naturels, touristiques ou récréatifs aux itinéraires nationaux, inter-régionaux et départementaux : promenades équestres et randonnées agréées par la

Fédération Française de Randonnée Pédestre (les GR et PR qui traversent le territoire métropolitain, GR 653 Chemin de St Jacques de Compostelle – la Voie d’Arles –, projet de variante jacquaire GR 78 – Chemin des Romieux), et les grands itinéraires cyclables européens et nationaux (EV17 Via Rhôna / EV 8 Euroméditerranée à vélo Athènes Cadix) ;

- valoriser les anciens délaissés de tracés et de chemins, dont les alignements de platanes, les anciennes routes, les chemins de fer, pour déployer et compléter le maillage existant ;
- intégrer dans le tracé de ces parcours les sites d’intérêt et de loisirs existants, ainsi que les sites d’hébergements ;
- Ponctuer ces parcours par des points d’arrêt aménagés autour de sites d’intérêt touristique, du patrimoine vernaculaire ou de loisirs (sites culturels, équipements, quartiers et architectures remarquables, villages, espaces naturels, etc.) ou autour de lieux d’hébergements diversifiés (hôtels, gîtes, hébergements insolites...).

L’ensemble de ces orientations sera mis en synergie par une politique publique d’animation et de développement touristique touchant tous les publics et tous les territoires.

2.2. Une Métropole affirmée autour de l’innovation, de la recherche et de filières d’excellence

La métropole s’est développée par ses filières innovantes générant attractivité et croissance démographique. Cette stratégie doit être confortée et amplifiée à partir des filières existantes et de nouvelles filières.

2.2.1. FILIERES D’EXCELLENCE

Le territoire se compose d’un ensemble cohérent de filières d’excellence reconnues nationalement et internationalement.

La Métropole entend privilégier des secteurs de développement au sein desquels une offre foncière pourra préférentiellement être développée, en accord avec l’évolution des besoins des écosystèmes correspondants et de la stratégie déployée dans ce cadre. L’engagement dans le projet de Cité Intelligente doit également servir le développement de ces filières.

2.2.1.1. Economie du savoir et Enseignement supérieur et recherche (public ou privé)

Le moteur transversal de l’ensemble des filières demeure le système d’enseignement supérieur et de recherche, public et privé local.

Prescription :

L’enseignement supérieur et la recherche doivent être confortés car ils irriguent tous les secteurs, participent activement à l’attractivité et au rayonnement de la Métropole et engendrent une forte économie, notamment présente sur le territoire et sur l’ensemble de la région.

Sites privilégiés :

La localisation historique des centres d'enseignement et de recherche sur l' « Arc des savoirs » qui se déploie depuis plusieurs décennies au nord de la ville et les communes voisines, doit être consolidée.

En outre, d'autres localisations doivent aussi être envisagées, le long du réseau armature de transports en commun, pour permettre une irrigation réciproque entre ces activités métropolitaines supérieures et la vie urbaine. Parmi eux doit figurer en bonne place le noyau urbain de centralité métropolitaine, constitué du Grand Cœur de Montpellier (appelé « Tête Campus » dans le Plan Campus) et des quartiers de Port Marianne, du quartier de la gare TGV et de l'axe de la Route de la Mer (avenues R. Dugrand-Georges Frêche sur Montpellier, Lattes et Pérols) dans le cadre de l'opération de reconquête urbaine Ode.

Afin de favoriser le développement stratégique, de nouveaux sites universitaires et de recherche doivent s'inscrire au sein de quartiers mixtes et dans des environnements favorables et doivent bénéficier :

- de dessertes par des transports en commun performants et par un réseau de pistes cyclables attractif, d'équipements mutualisables (parcs de détente, stationnement, équipements sportifs, culturels, amphithéâtres, services divers...),
- d'accès aux services de proximités comme la restauration et d'une offre de logements adaptés,
- ...

Par ailleurs, les sites universitaires et de recherche existants doivent être réinvestis, dans le cadre du Plan Campus ou par tout autre dispositif, afin de mieux les intégrer à la ville chaque fois que possible, en créant des perméabilités dans les grands tènements fonciers qui les accueillent (notamment pour tisser le réseau de déplacement doux de la ville des courtes distances), en introduisant des mixités fonctionnelles en leur sein ou dans leur environnement et en développant des services et des équipements publics et privés de proximité.

Enfin, le site de recherche existant de Baillarguet à Montferrier témoigne de la pertinence de certaines localisations, éloignées des axes majeurs de transports et des aménités urbaines, lorsqu'ils correspondent aux besoins spécifiques de certains centres. En ce sens, des implantations plus en retrait de l'écosystème local doivent rester possibles, mais de manière exceptionnelle et justifiée.

2.2.1.2. Les filières existantes à conforter sur le territoire :

En plus de l'économie du savoir, la Métropole bénéficie d'autres filières d'excellence existantes, indispensables au maintien de l'attractivité du territoire et dont le développement est à conforter.

La filière Santé

L'enjeu est de continuer à constituer une offre foncière et immobilière pour répondre aux différentes formes de besoin dans ce domaine (Centre de soin, pôle de recherche et d'enseignement, professions

médicales de ville,...) et promouvoir la constitution d'un écosystème réunissant et fédérant les acteurs du secteur chaque fois que cela correspond à leurs besoins (formations spécifiques, entreprises leader, start-up, réseaux d'affaires, événements, services...) en leur proposant un environnement optimal et complet incluant les solutions amont et aval dont dispose le territoire.

L' « Axe des Savoirs » nord appuyé notamment sur les Hôpitaux et le grand secteur d'Euromédecine, constitue le site historiquement privilégié de cette filière. Toutefois, la vocation médicale séculaire de Montpellier, le poids des filières médicales et paramédicales sur la Métropole et les besoins des acteurs et de leurs clients, nécessitent de prévoir d'autres possibilités d'implantations, à l'image du maillage du territoire par les cliniques qui génèrent, chacune, une polarité secondaire qualifiant le développement de leur environnement urbain (comme dans les quartiers du Millénaire et d'Ovalie à Montpellier, ou à Castelnau-le-Lez et à St-Jean de Védas).

Prescriptions :

- Compléter l'offre foncière et immobilière de manière privilégiée au sein de l'Axe des Savoirs mais aussi en assurant le maillage du territoire, pour répondre à l'ensemble des besoins liés au maintien et au développement des établissements de santé et de leur écosystème,
- Requalifier le secteur Euromédecine en réinterrogeant à la fois la pertinence de certaines de ces extensions programmées pour les besoins des entreprises de la Santé, pour mieux qualifier leur environnement urbain et introduire une mixité fonctionnelle (habitat et diversification des activités et des services) qui fait défaut dans ce secteur géographique en articulation de Montpellier et de Grabels.

La filière numérique/Innovation/FrenchTech

L'enjeu est de continuer à fédérer et à concentrer les acteurs constituant le cœur de l'écosystème du numérique, de l'innovation et de la French Tech dans un territoire organisé pour favoriser les rencontres, le croisement des savoirs, l'innovation.

Ce secteur est en effet porteur d'un fort potentiel de développement métropolitain, de son rayonnement et de ses capacités à entraîner le territoire régional.

Le cadran géographique privilégié pour appuyer les principaux éléments constitutifs de cette filière est la « centralité métropolitaine » (cf carte / ensemble bleu « polarité urbaine » qui s'étend de l'Est de Montpellier, territoire de l'EcoCité depuis Euréka-Le Millénaire sur Montpellier et Castelnau-le-Lez au Nord, jusqu'à Ode sur Lattes et Pérols au sud, en passant le grand Cœur de Montpellier, Port Marianne et la Porte internationale (quartier de la Gare TGV Montpellier-Sud-de-France).

Par ces caractéristiques, cette Porte internationale est destinée à accueillir le cœur de l'écosystème, très ouvert sur l'extérieur et en demande de lieux collaboratifs, notamment pour les très nombreuses start-up incubées localement : proximité de la gare Montpellier-Sud-de-France et de la gare St-Roch, de l'aéroport et de l'autoroute, desserte par le réseau de tramway, environnement programmé pour répondre aux nouveaux modes de vie et de travail, notamment en termes d'espaces collaboratifs et de loisirs... Une « Halle French Tech », tête de pont de cette filière est destinée à accueillir son cluster

dans le quartier Cambacérès, au cœur de la Porte internationale de la Métropole, lieu de rencontre et d'animation de l'ensemble des acteurs de la dynamique French Tech.

Plus largement, cette filière irrigue l'ensemble des secteurs de l'économie, des plus récents au plus traditionnels. En ce sens, les entreprises intervenant dans le champ du numérique et de l'intelligence artificielle doivent pouvoir être accueillies sur l'ensemble du territoire métropolitain, d'autant que certaines s'adaptent aisément à des environnements non préformatés pour le développement économique, voire même les recherchent : sites hyper-urbains, friches, villas reconverties en espaces collaboratifs, villages, voire mêmes hameaux ruraux... La faiblesse des valeurs locatives associée à la recherche de lieux atypiques et d'environnements favorables, expliquent ces choix auxquels le territoire doit savoir répondre pour maintenir son image et ses fonctions de petite Silicone valley Californie à la Française. En outre, ces implantations peuvent générer des dynamiques locales qu'il convient de ne pas négliger.

Prescriptions :

- Structurer l'aménagement du cadran géographique de la centralité métropolitaine, qui inclut notamment les territoires de l'Ecocité de Montpellier ci-dessus cités, pour continuer à accueillir les entreprises du secteur dans des conditions adaptées à leurs besoins : desserte en transports en commun efficace, réseau de pistes cyclables adapté, desserte en haut débit, lieux de convivialité, de détente et de services, espaces publics facilitant les échanges...
- Aménager la Porte internationale (Défi 2 / partie 2 relative aux Portes) pour qu'elle constitue le cœur emblématique de l'écosystème avec l'émergence d'un « cluster » ou grappe d'entreprise permettant le rayonnement de ce secteur de la nouvelle économie et intégrant ses nouveaux modes de fonctionnement actuels et futurs, associant nouveaux modes de travail et loisirs contemporains, proximité à la fois de tous les moyens de transports et d'un environnement agro-naturel de grande qualité, immersion dans une ville intense aux fonctions multiples...

La filière de l'Industrie Créative et Culturelle (ICC)

L'enjeu est de favoriser la structuration d'une véritable filière urbaine créative et active, en faisant de la centralité métropolitaine un territoire de projets et une vitrine « éco-créative » et culturelle de l'aire métropolitaine et de sa région.

Le déploiement naturel des ICC dans le grand cœur de Montpellier doit être favorisé.

Le quartier « EAI », projet majeur de renouvellement urbain à partir des friches d'une ancienne caserne peut permettre de lancer la constitution d'un cœur de filière, en jouant le rôle de quartier-cluster aussi bien que de quartier créatif. Ce projet ambitieux de « cité créative » cœur de cet écosystème, a vocation à réunir l'ensemble de la chaîne des métiers notamment du jeu vidéo, du cinéma, de l'animation, des effets spéciaux, du design graphique et numérique, de la radio, en les articulant autour de plusieurs composantes : formation, entreprises, tiers-Lieux, services spécifiques...

Prescriptions :

- Développer les activités de manière privilégiée sur le site de l'EAI, dans son environnement immédiat et plus largement dans le Grand Cœur de Montpellier
- Promouvoir le développement d'un réseau cohérent de la filière ICC sur l'ensemble du territoire métropolitain notamment entre les différents pôles et filières développés à l'échelle de la métropole, voire au-delà, au niveau du réseau des villes de la grande aire métropolitaine.

La filière agroécologique et alimentaire

L'enjeu est de déployer et de structurer l'ensemble des moyens de production / stockage / transformation / distribution de la filière agro-écologique et alimentaire pour tirer parti de ce potentiel économique pour le territoire et contribuer aussi à long terme à la souveraineté alimentaire.

Prescriptions :

- Préserver et activer les espaces agro-naturels (*Défi 1 / partie 1.3*)
- Répondre aux besoins de l'appareil de production nécessaire à la filière agricole et alimentaire notamment :
 - en permettant les constructions et installations participant à la chaîne de production, y compris dans les polarités économiques d'équilibre et de proximité ;
 - en confortant et requalifiant le MIN dans son rôle clé pour former un cœur de filière urbain à forte valeur ajoutée, tant en termes de débouchés commerciaux, que de structuration de l'écosystème et d'animation urbaine ;
 - en développant un archipel de relais locaux pour la promotion et la commercialisation de la production locale (*renvoi Défi 1 / partie 1.3.2*) notamment dans les Portes métropolitaines.

2.2.1.3. Les nouvelles filières à déployer : les filières émergentes

L'enjeu est de favoriser également l'émergence de nouvelles filières d'excellence liées aux mutations économiques contemporaines. Certaines filières sont d'ores et déjà identifiées notamment au vu de leur potentiel de développement sur le territoire, que ce soit par l'existence d'entreprises ou d'équipements s'inscrivant dans l'écosystème considéré, et/ou encore par un contexte économique et national favorable à l'émergence de dynamiques créatrices d'emplois. D'autres filières pourront, le cas échéant, émerger au sein du territoire.

Les nouvelles filières d'excellence identifiées sont notamment :

Economie verte / Eau / Transition énergétique / Economie circulaire

La Métropole bénéficie d'une position discriminante sur ce secteur grâce à ces nombreux atouts en termes de formation, de recherche, de pôle d'excellence, d'entreprises installées et de startup up incubée au BIC, notamment à Cap Alpha sur Clapiers.

La métropole dispose également de deux pôles de compétitivités Derbi (énergies renouvelables) et Eau intervenant sur son territoire.

E-commerce, Logistique Urbaine (cf. chapitre logistique)

Il s'agit de ne pas entraver les formes d'activité du futur au sein de ces secteurs, en permettant leur développement sur des fonciers / immobiliers adaptés.

Prescriptions :

- Favoriser l'émergence des nouvelles filières d'excellence en offrant une diversité de foncier et d'immobilier économique adaptée, le cas échéant, à leurs besoins au sein du tissu urbain mixte, des différentes polarités économiques existantes et programmées en extension urbaine sur le territoire.

2.2.2. STABILISER LES ENTREPRISES SORTIES DU BIC (BUSINESS INCUBATOR CENTER)

Les incubateurs développés depuis plusieurs décennies sur le territoire sont de réels soutiens à l'appui et au développement des filières portées par la Métropole (notamment le numérique, la santé, la ville intelligente, mais aussi l'agro-écologie...).

L'enjeu est de stabiliser les entreprises sorties des différents centres de maturation et d'incubation. présents sur le territoire (Cap Oméga/MIBI – Euréka- Cap Alpha – Clapiers, ...)

Prescriptions :

- Assurer le développement d'une offre foncière adaptée au développement progressif des entreprises, notamment dans le domaine des technologies et du numérique ;
- Compléter cette offre en poursuivant le développement d'immobiliers adaptés à des écosystèmes particuliers, sur des segments de marché spécifiques (Clusters/tiers-lieux, hôtels d'entreprise avec configurations propres, baux précaires, ateliers de petites tailles, laboratoires...);
- Localiser ces nouveaux immobiliers d'entreprises de manière préférentielle en respectant les principes décrits ci-après (2.2.3), et les sites liés à chaque filière décrits ci-dessus (2.2.1).

2.2.3. DEVELOPPER DES LIEUX ADAPTES AU LANCEMENT ET AU DEVELOPPEMENT DES ENTREPRISES

Afin de favoriser la performance des filières et la compétitivité des entreprises, il s'agit de favoriser une synergie et une performance collective qui passe par le soutien et le partage des moyens comme vecteur de réduction des coûts fixes, via le regroupement et la mutualisation des solutions foncières ou immobilières, équipements, outils(en lien avec la filière), au sein d'un même site.

Prescriptions :

Pour cela, il s'agit de respecter les principes suivants, de manière adaptée au contexte, en extension urbaine ou en réinvestissement urbain :

- Conforter l'émergence et le développement des filières qui structurent le tissu économique de la Métropole, en facilitant l'installation des activités économiques qui leur sont complémentaires autour de leurs sites emblématiques/totem notamment concernant les structures pilotes²⁰ ;
- Promouvoir une offre immobilière adaptée aux différents besoins et pouvant accompagner le parcours des entreprises sur un plan tant économique que typologique (localisation, format...), au sein et aux abords de ces sites emblématiques/totem notamment concernant les structures pilotes,
- Permettre le développement de lieux en capacité d'offrir de nouvelles pratiques commerciales et/ou créatives : coworking, tiers lieux, bureaux virtuels, itinérance numérique.... Ces points d'échange constituent les lieux stratégiques de demain, garants d'une partie de l'attractivité économique du territoire et point central des clusters ou grappes d'entreprises.
- Diversifier l'offre immobilière au niveau de ces sites emblématiques afin de favoriser l'émergence de clusters ou grappes d'entreprises, au-delà de la chaîne immobilière standard (pépinière – hôtel d'entreprises – immobilier en promotion – foncier) ;
- Equiper ces lieux d'un niveau minimum de services et d'équipements, à savoir :
 - accès au Très Haut débit ;
 - accessibilité du site par la proximité d'un transport en commun performant, mais aussi d'un réseau de pistes cyclables lisible et sécurisé ;
 - offre innovante d'équipements et de services mutualisés pour faciliter le développement des entreprises (notamment parking, salle de réunion, espace de détente...) ;
 - services et commerces de proximité.

²⁰ Ces sites emblématiques accueilleront préférentiellement les éléments suivants : Formation spécifique/ Entreprise(s) Leader /Start-up/ Technologie spécifique /Recherche/ Réseaux d'affaires / Evénements / Services / Sous-traitance/ lieu de bouillonnement.

2.3. Promouvoir une Métropole solidaire

Au-delà des filières privilégiées qui se concentrent essentiellement au cœur de la métropole, l'ambition est d'assurer un déploiement de l'activité économique, structuré et raisonné sur l'ensemble du territoire. A l'échelle du territoire, l'ensemble des quartiers de Montpellier et les communes ont leur rôle à jouer dans la participation de l'effort visant à développer l'emploi et réduire la part du chômage sur le territoire.

Par ailleurs, forte d'un tissu d'acteurs de l'Economie Sociale et Solidaire (ESS) dynamique et diversifié, la Métropole s'est engagée dans un plan d'action dédié qui vise à faire du territoire métropolitain un laboratoire d'innovation sociale et à créer un écosystème favorable pour l'implantation et développement des entreprises sociales. Il s'agit d'accompagner cette nouvelle forme d'économie en l'intégrant dans le tissu économique du territoire.

Prescriptions :

Il s'agit de ventiler de manière stratégique l'offre économique sur l'ensemble du territoire, de manière à rassembler au plus proche l'offre, les besoins des territoires et la demande locale, notamment en termes d'emplois. Les objectifs sont :

- Diversifier l'emploi sur le territoire par une Métropole au tissu économique « équilibré » quant aux filières qui s'y développent ;
- Rééquilibrer le développement économique spatialement et qualitativement par le déploiement d'une offre foncière et immobilière adaptée à chaque secteur géographique du territoire ;
- Créer et soutenir l'emploi pour tous et dans les meilleures conditions et répondre ainsi à toutes les strates sociales de la métropole en veillant y compris au développement d'offres de formations adaptées ;
- Diversifier les formes urbaines et l'améliorer l'image des quartiers de la politique de la ville pour contribuer à créer une économie diversifiée tendant à permettre que chaque niveau de qualification puisse bénéficier d'emplois correspondants, en particulier dans les secteurs de renouvellement urbains, (quartiers ANRU et les zones franches urbaines- « territoire entrepreneur » ou autres dispositifs dédiés).

2.4. Renforcer et diversifier l'économie

Le diagnostic met en évidence un manque de foncier sur le territoire métropolitain, hors secteurs urbains mixtes, destiné à l'activité économique. En effet, au-delà des grandes filières d'excellences, les activités et l'emploi se développent sur le territoire principalement dans les secteurs de l'économie dite « présenteielle » ou « résidentielle ». Le manque avéré de foncier d'activité pour cette économie, de plus en plus sollicitée par l'affluence continue de nouvelles populations sur le territoire, renforce les besoins recensés.

En parallèle, le territoire se caractérise par un déficit en activités industrielles et de logistiques, alors même qu'il est équipé en infrastructures de transport performantes et que les nouvelles technologies génèrent des évolutions, notamment des modes de consommation et d'achat, qui tendent à pousser à la création de bases logistiques-relais en proximité immédiate des grands pôles urbains.

Prescriptions :

Afin de répondre aux besoins de renforcement et de diversification des activités économiques, en complément des filières économiques identifiées, il convient de :

- structurer et compléter l'offre en foncier destiné à l'artisanat et à l'économie agro-écologiques et alimentaire en permettant de compléter et répondre aux besoins liés à l'afflux continu de populations ;
- réserver et consolider des sites stratégiques favorables à l'accueil de « locomotives économiques » (notamment dans le domaine tertiaire) afin de pouvoir saisir les opportunités qui se présentent, comme le territoire a su le faire par le passé (IBM, Dell...) ;
- palier à la sous-représentativité du secteur industriel et logistique par le déploiement d'une offre adaptée et en quantité suffisante destinée à accueillir les activités productives.

Les polarités économiques définies ci-après contribueront à y répondre.

2.5. Créer des fonciers économiques attractifs et durables

La création de foncier pour les activités économiques repose sur deux axes :

- Premièrement, l'optimisation des polarités économiques existantes au sein de l'urbanisation existante et engagée, tel que décrites en partie 2.6 ;
- Deuxièmement, la création de nouvelles polarités économiques en extension urbaine tel que décrites en partie 2.7.

Dans tous les cas, ces polarités économiques s'attacheront à intégrer les orientations d'aménagement durables décrites dans la présente partie.

Pour satisfaire aux différents besoins des acteurs économiques et pour un développement économique équilibré et cohérent, les polarités économiques sont distinguées comme suit :

- Dans l'urbanisation existante et engagée :
 - Les polarités économiques rayonnantes en tissu mixte
 - Les polarités économiques rayonnantes à dominante d'activité
 - Les polarités économiques d'équilibre à dominante d'activité
 - Les polarités économiques de proximité à dominante d'activité
- Dans les extensions urbaines :
 - Les polarités économiques rayonnantes en tissu mixte
 - Les polarités économiques rayonnantes à dominante d'activité
 - Les polarités économiques d'équilibre à dominante d'activité
 - Les polarités économiques de proximité à dominante d'activité

Le tissu mixte est destiné à accueillir l'ensemble des activités économiques qui ont besoin des aménités urbaines et qui contribuent à animer la ville. Lorsque la part de ces activités est significative ce tissu constitue alors une polarité économique rayonnante pour laquelle s'applique des principes spécifiques.

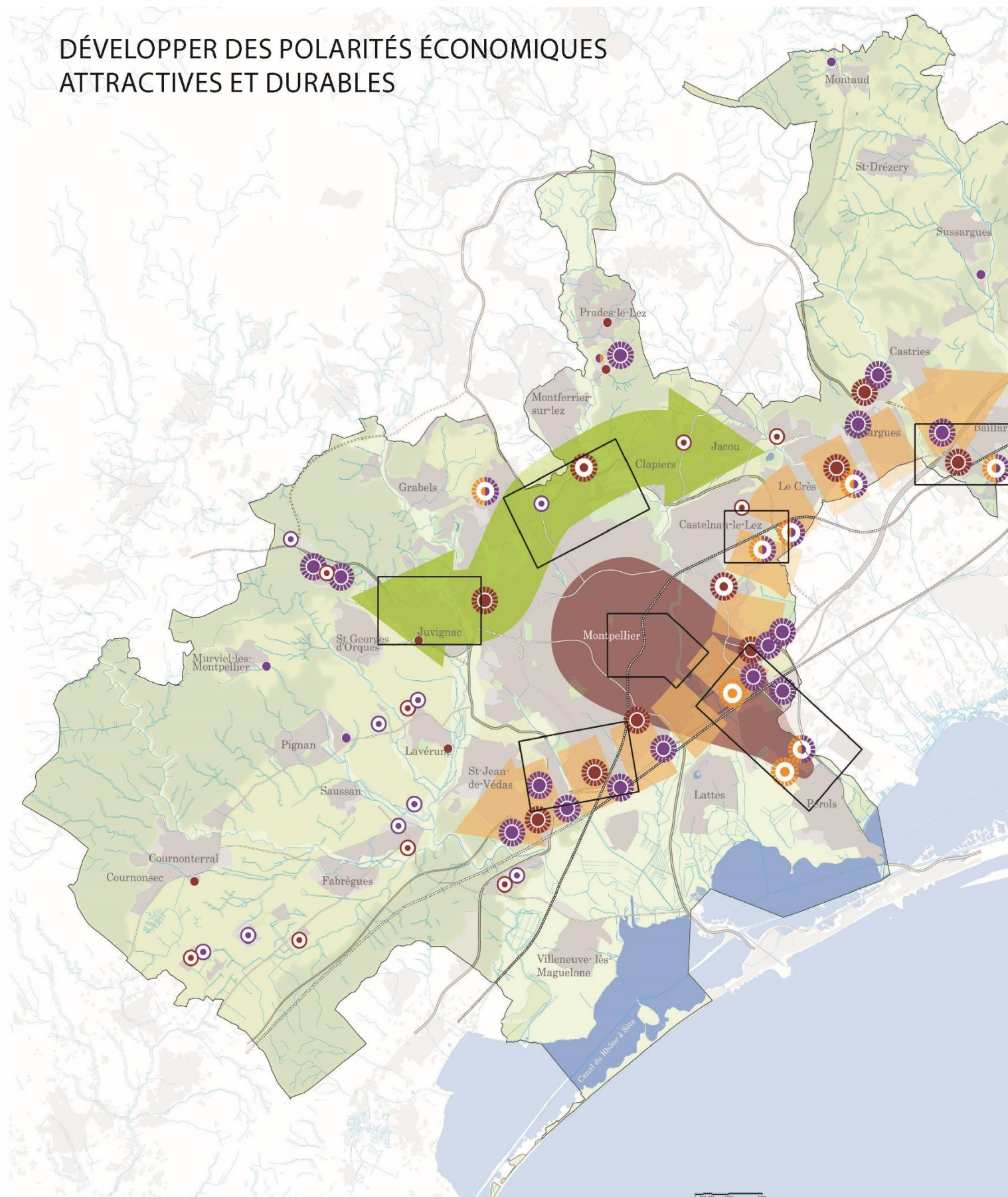
Par ailleurs, le territoire comporte aussi des polarités économiques hors tissu mixte, intégrant les activités qui sont peu compatibles, non adaptées ou qui ne s'adaptent pas aux composantes, aux contraintes et à l'environnement du tissu urbain et tout particulièrement l'habitat compte tenu des nuisances qu'elles peuvent potentiellement apporter sur leur environnement compte tenu aussi de la nature de ces occupations du sol, des configurations foncières et des formes urbaines qu'elles génèrent, des caractéristiques propres à ce type de projets, des logiques économiques et de service.

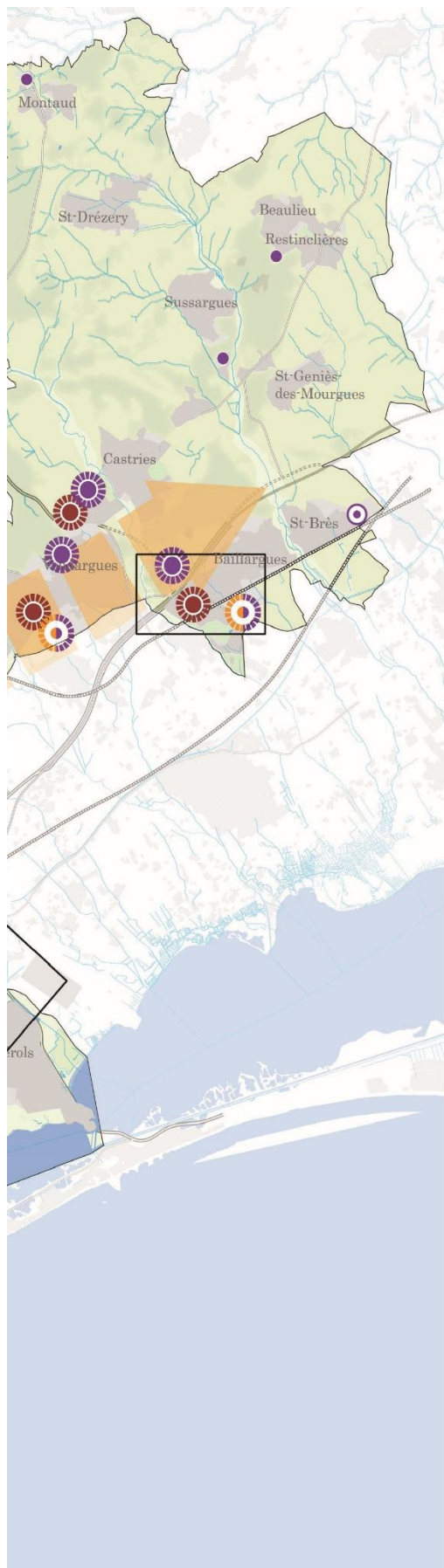
L'optimisation des polarités économiques existantes ou la création de polarités économiques dans les secteurs d'extension urbaine doivent garantir un minimum de critères permettant d'assurer un fonctionnement optimal et durable des sites économiques, afin de préserver un foncier sur du long terme. Il s'agit de veiller à ce que chaque polarité économique :

- bénéficie d'un cadre environnemental et paysager de qualité, (2.5.1)
- soit le support de la recherche de dispositifs favorables aux comportements durables, (2.5.2)

prévoit l'émergence d'une offre de services aux entreprises et aux salariés sur les sites d'activités (2.5.3).

DÉVELOPPER DES POLARITÉS ÉCONOMIQUES ATTRACTIVES ET DURABLES





Les polarités économiques - P -

Polarité urbaine

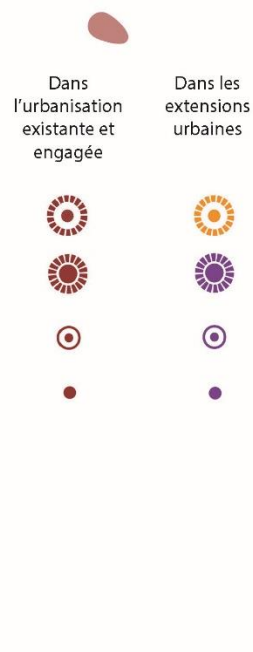
- Polarités économiques rayonnantes en tissu mixte
- Polarités économiques rayonnantes en tissu à dominante d'activités
- Polarités économiques d'équilibre en tissu à dominante d'activités
- Polarités économiques de proximité en tissu à dominante d'activités

Portes métropolitaines

Les axes de développement

Axe des savoirs

Vitrine urbaine active



2.5.1. CONCEVOIR UN CADRE ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER DE QUALITE

Prescriptions :

L'ensemble des orientations contribuant à la qualité des projets urbains dans lesquels s'insèrent les polarités économiques est détaillé dans la partie 5.3 relative à la qualité des projets urbains.

Complémentairement, certaines prescriptions concernent exclusivement les polarités économiques :

Il s'agit notamment :

- d'adapter les conceptions urbaines ; architecturales et paysagères d'ensemble et à l'échelle de chaque lot ou parcelle qui assure la bonne intégration des parcs d'activités à leur environnement en « adoucissant » leurs impacts visuels.
- en fonction des principes propres à chaque polarité économique (partie 2.6 et 2.7), de promouvoir des espaces, voire des centralités, favorisant la mixité des fonctions pour apporter des services aux employés (restauration, commerce du quotidien et services aux entreprises et aux salariés...) ;

Recommandation :

- utiliser différents outils pour promouvoir un cadre de travail agréable (par exemple : utiliser des zones non aedificandi pour créer des espaces de détente, un parcours de santé, un practice de golf...)

2.5.2. FAVORISER LES COMPORTEMENTS DURABLES

Prescriptions :

- rechercher et favoriser dès que possible l'accessibilité par les réseaux de transport collectif et supports des modes actifs, existants ou à créer ;
- éviter de générer des nuisances entre des activités de nature différente ou définir des mesures adaptées pour éviter ou réduire ces nuisances ;

Recommandations :

Dans le cadre de la création et l'aménagement de foncier économique, il s'agit de favoriser des comportements durables notamment :

- développer la mutualisation des équipements et services destinés à répondre aux besoins des entreprises ; cela peut prendre la forme d'une mutualisation des espaces verts, des stationnements pour véhicule de tourisme ou poids-lourds, aires de giration, besoins spécifiques comme les aires de lavage, de stations d'entretien, stations GNP / électrique... ;

- Enfin, les secteurs devront favoriser un cadre de travail agréable (par exemple : utiliser des zones non aedificandi pour créer des espaces de détente) ;
- privilégier la requalification et l'optimisation des sites à l'intérieur de leurs emprises existantes, notamment dans les secteurs en réinvestissement urbain, dans une démarche de rationalisation du foncier à vocation économique ;
- anticiper la mutualisation des équipements sur la question des déchets notamment, dans les ZAE ; des surfaces suffisantes doivent être prévues pour procéder aux tris voire, chaque fois que possible, aux traitements des matériaux récupérés et aux processus de fabrication des « écomatériaux », d'autant que ces activités sont généralement non compatibles avec l'habitat ;
- promouvoir le développement de réseaux de chaleur ou de source d'énergie renouvelable tels que la biomasse, la cogénération ou la bio méthanisation, des bornes de recharge pour véhicules électriques, des stations de carburant CNG ou LNG (gaz naturel) et un éclairage public basse consommation (LED), voire si possible, ne fonctionnant qu'en présence de passages.

2.5.3. PROMOUVOIR UNE OFFRE DE SERVICES AUX ENTREPRISES ET AUX SALARIES SUR LES SITES D'ACTIVITES

L'offre en services et en équipements autour des sites économiques doit être favorisée pour répondre aux besoins des salariés, capter une part importante de salariés résidents et intégrer une logique de qualité de vie, en particulier, dans les zones d'activités denses en termes d'emploi.

Prescription :

- Les polarités économiques sont des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements, de respecter des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.

Recommandation :

- Intégrer chaque fois que possible une logique de services collectifs, par exemple de distribution de courrier, de gestion des déchets, de lieux de réunion partagés, de gardiennage...

2.6. Réinvestir les polarités économiques existantes

L'optimisation des différentes polarités économiques existantes doit s'inscrire dans les principes suivants qui complètent les principes généraux de la partie 2.5 et qui, parfois, les adaptent.

2.6.1. LES POLARITES ECONOMIQUES RAYONNANTES EN TISSU MIXTE



Polarités économiques rayonnantes en tissu
à vocation mixte

Les polarités économiques rayonnantes en tissu mixte doivent continuer à assurer leur position d'entraînement pour l'attractivité économique du territoire et de son image.

Il s'agit principalement des secteurs :

- de la centralité urbaine métropolitaine, qui couvre le Grand Cœur de Montpellier, les quartiers de Port-Marianne et d'Odysseum à Montpellier, le quartier La Mogère-Cambacérès-Boirargues nord sur Montpellier et Lattes et le projet Ode de reconquête urbaine de la Route de la Mer (le long de l'axe de l'avenue G. Frêche) sur Lattes et Pérols,
- des autres polarités urbaines de l'EcoCité sur Castelnau-le-Lez, Montpellier, Lattes et Pérols, notamment Millénaire-Eureka,
- de l'axe des savoirs, notamment le quartier Hôpitaux-Facultés.

Prescriptions :

- Accueillir préférentiellement, au sein de ces polarités :
 - tertiaire supérieur et tertiaire,
 - hôtels d'entreprises et des ateliers-relais et de nouveaux Villages d'Entreprises Artisanales et de Services
 - sièges d'entreprises,
 - campus d'entreprises,
 - formation et recherche,
 - toute activité participant de la vocation et du rayonnement de ces polarités,
- Favoriser la fertilisation croisée entre grands groupes, PME et startups innovantes, mais aussi répondant aux besoins de la ville

La vocation de ces secteurs ne doit pas être incompatible avec l'insertion d'activités plus traditionnelles (artisans, agriculteurs intervenant dans les zones urbaines, logistique urbaine... à l'image de l'expérience de mixité économique renforcée menée actuellement dans le quartier résidentiel et économique Eureka-extension ; bâtiments d'exploitation agricole liés à la chaîne de production).

- Mettre en œuvre les principes d'aménagement suivants :
 - Traiter les axes actifs comme vitrine urbaine métropolitaine à composer, notamment du point de vue du paysage d'ensemble, dans une logique de valorisation métropolitaine ;
 - Intégrer une logique de qualité de vie (ce qui favorise également l'intégration de salariés résidents) : services de restauration, de garde d'enfants, d'hébergement, de distribution de courrier, de gestion des déchets, lieux de réunion partagés, gardiennage, parcours de santé/sport, aires de détente...
 - Conforter les pôles en s'appuyant sur le réseau armature de transport en commun existant ou à venir ;
 - Inscrire les activités dans des typologies immobilières en cohérence avec le tissu urbain et la mixité des fonctions urbaines ;
 - Maintenir les aménités urbaines pour conforter l'attractivité des lieux (transports en commun, services, qualité des espaces publics...).

2.6.2. LES POLARITES ECONOMIQUES RAYONNANTES A DOMINANTE D'ACTIVITES



Polarités économiques rayonnantes
à dominante d'activités

Il s'agit de polarités d'une taille importante, rassemblant de nombreux emplois, dont l'activité fonctionne souvent en sous-traitance avec les activités situées à proximité, au sein même de la même polarité. L'enjeu est de conforter et optimiser ces polarités à rayonnement national et régional.

Prescriptions :

- Accueillir préférentiellement, au sein de ces polarités, en fonction des caractéristiques et de la vocation de ces secteurs, des activités et filières à dominante :
 - Négoce, Industrie et logistique :
 - Ateliers, bureaux technologiques,
 - Locaux artisanaux
 - Tertiaires recherchant des sites spécifiques : Centres d'enseignement et de recherche, sièges sociaux ou régionaux, business parcs, bureaux, services aux entreprises, équipements et services...
 - Toute activité participant de la vocation et du rayonnement de ces polarités.
- Accueillir éventuellement en complément des activités et filières citées précédemment, mais de manière minoritaire :
 - Tout projet non intégrable dans les secteurs mixtes, sous réserve de ne pas dénaturer, notamment par leur ampleur, la vocation principale de chacun de ces parcs,
 - Bâtiments liés à la chaîne de production, stockage, transformation, distribution agricoles.

- Mettre en œuvre les principes d'aménagement suivants :
 - De manière générale : Optimiser les emprises existantes, notamment les grandes emprises occupées afin de limiter la création de friches ou de parcelles sous-occupées.

Les sites exclusifs de Négoce, Industrie et logistique : doivent voir leur vocation préférentielle maintenue, lorsqu'elle prévaut actuellement.

2.6.3. LES POLARITES ECONOMIQUES D'EQUILIBRE A DOMINANTE D'ACTIVITES



Polarités économiques d'équilibre
à dominante d'activités

Il s'agit de polarités d'une taille moyenne (de plus de 15 hectares), pouvant intégrer une ou des entités économiques emblématiques ainsi que des activités diverses situées à proximité, au sein même de la même polarité. Ces polarités bénéficient d'une connexion aux infrastructures de transports (transports collectifs structurants ou performants ou de réseau routier majeur...). Elles sont réparties sur l'ensemble du territoire.

L'enjeu est de conforter et optimiser ces polarités à rayonnement intra-métropolitain

Prescriptions :

- Accueillir préférentiellement au sein de ces polarités en fonction des caractéristiques et vocation de ces secteurs, des activités et filières à dominantes :
 - locaux d'activités et de logistiques,
 - locaux d'artisans,
 - ateliers, bureaux technologiques,
 - négoce ;
- Tertiaires recherchant des sites spécifiques Accueillir éventuellement en complément des activités et filières citées précédemment, mais de manière minoritaire :
 - tout projet non intégrable dans les secteurs mixtes, sous réserve de ne pas dénaturer, notamment par leur ampleur, la vocation principale de chacun de ces parcs,
 - bâtiments liés à la chaîne de production, stockage, transformation, distribution agricoles.
- Mettre en œuvre les principes d'aménagement suivants :
 - viser une optimisation des emprises existantes dans une démarche de rationalisation préalable du foncier à vocation économique.

2.6.4. LES POLARITES ECONOMIQUES DE PROXIMITE A DOMINANTE D'ACTIVITES

● Polarités économiques de proximité
à dominante d'activités

Il s'agit de polarités de petite taille, incluant généralement un même type d'activité (souvent de l'artisanat) avec souvent une densité faible en emplois. Ces polarités de proximité sont destinées à accueillir de façon privilégiée les activités ne trouvant pas leur place dans les centralités et n'étant pas compatibles avec la mixité urbaine.

Prescriptions :

- Accueillir préférentiellement au sein de ces polarités, en fonction des caractéristiques et de la vocation de ces secteurs, des activités et filières à dominante :
 - Lieu privilégié pour l'accueil de villages d'entreprises artisanales et de services,
 - Locaux artisanaux,
 - Ateliers, bureaux technologiques,
 - Négoce.
- Accueillir éventuellement en complément des activités et filières citées précédemment, mais de manière minoritaire :
 - Tout projet non intégrable dans les secteurs mixtes, sous réserve de ne pas dénaturer, notamment par leur ampleur, la vocation principale de chacun de ces parcs,
 - Bâtiments de production, stockage, transformation et distribution lié à l'économie agricole.
- Mettre en œuvre les principes suivants :
 - viser une optimisation des emprises existantes dans une démarche de rationalisation préalable du foncier à vocation économique.

2.7. Localiser les bonnes activités aux bons endroits

Afin de pouvoir favoriser au mieux la création, l'accueil et l'épanouissement des entreprises sur le territoire, l'objectif est de proposer une offre foncière et immobilière la plus large et la plus adaptée aux besoins des entreprises, à la fois qualitativement et quantitativement. Le diagnostic met en évidence un manque en fonciers d'activités sur le territoire, que ce soit pour les activités productives ou pour celles des secteur de l'économie présenteielle, nécessaires aux besoins locaux et aux attentes de la population, qu'elle relève de petites PME, du type artisanat ou de grande filière. En parallèle, la stratégie de la Métropole est également de déployer l'offre économique au travers d'incubateurs à la fois pourvoyeurs d'emploi et de renommée pour le territoire. Il s'agit donc de consolider le tissu des entreprises installées sur le territoire et de l'« enrichir » via l'accueil de nouvelles entreprises.

Pour accueillir ces entreprises, l'offre en réinvestissement urbain reste limitée, compte tenu de l'histoire industrielle très réduite du territoire, et ne permet pas de répondre à l'ensemble des besoins.

Une offre foncière adaptée aux besoins de la Métropole est construite autour d'un maillage de polarités économiques déterminées et hiérarchisées destinées à accueillir des entreprises de taille et de rayonnement différents.

Chacune de ces typologies correspond à un besoin spécifique d'entreprises et doit donc être pris en compte, pour y répondre en quantité et en qualité suffisantes. Les typologies définies pour chaque polarité doivent rester dominantes au regard des autres, sauf lorsqu'une même zone est concernée par deux polarités différentes compte tenu de ses spécificités. Il est en effet indispensable d'avoir une offre complète sachant que l'effacement d'une typologie générerait éventuellement un déséquilibre économique.

Le développement de ces différentes polarités économiques existantes doit s'inscrire dans les principes suivants qui complètent les principes généraux de la partie 2.5 et qui parfois les adaptent.

Il s'agit de structurer l'offre en extension urbaine autour des 4 grands types de polarités économiques :

2.7.1. LES NOUVELLES POLARITES ECONOMIQUES RAYONNANTES EN TISSU MIXTE



Polarités économiques rayonnantes en tissu
à vocation mixte

Ces polarités constituent les futurs quartiers emblématiques du territoire, elles s'inscrivent dans le réseau des Portes métropolitaines et bénéficient d'une l'accessibilité performante (réseau routier et réseau armature des transports en commun) qui valorise leur positionnement au sein de la vitrine urbaine active.

L'enjeu est de développer ces polarités qui constitueront un axe stratégique du développement économique de rayonnement national et régional en y développant une densité d'emplois importante.

Prescriptions :

- Accueillir préférentiellement, au sein de ces polarités :
 - tertiaire supérieur et tertiaire,
 - hôtels d'entreprises et des ateliers-relais et de nouveaux Villages d'Entreprises Artisanales et de Services,
 - sièges d'entreprises,
 - campus d'entreprises,
 - formation et recherche,
 - toute activité participant de la vocation et du rayonnement de ces polarités ;
- Favoriser la fertilisation croisée entre grands groupes, PME et startups innovantes, mais aussi répondant aux besoins de la ville.

La vocation de ces secteurs ne doit pas être incompatible avec l'insertion d'activité plus traditionnelles (artisans, agriculteurs intervenant dans les zones urbaines, logistique urbaine... à l'image de l'expérience de mixité économique renforcée menée actuellement dans le quartier résidentiel et économique Eureka-extension ; bâtiments d'exploitation agricole liés à la chaîne de production).
- Mettre en œuvre les principes d'aménagement suivants :
 - Traiter les axes actifs comme vitrine urbaine métropolitaine à composer, notamment du point de vue du paysage d'ensemble, dans une logique de valorisation métropolitaine ;
 - Intégrer une logique de qualité de vie (ce qui favorise également l'intégration de salariés résidents) : services de restauration, de garde d'enfants, d'hébergement, de distribution de courrier, de gestion des déchets, lieux de réunion partagés, gardiennage, parcours de santé/sport, aires de détente... ;
 - Conforter les pôles en s'appuyant sur le réseau armature de transport en commun existant ou à venir.

2.7.2. LES NOUVELLES POLARITES ECONOMIQUES RAYONNANTES A DOMINANTE D'ACTIVITES



Polarités économiques rayonnantes
à dominante d'activités

Ces polarités constituent les futurs parcs d'activités stratégiques du territoire. Elles s'inscrivent dans la dynamique rayonnante des Portes Métropolitaines et bénéficient d'une accessibilité performante (réseau viaire et transport en commun) L'enjeu est de favoriser des unités foncières d'un seul tenant, de grande ou moyenne superficie pour accueillir des entreprises de rayonnement national et régional qui ont besoin de grandes emprises pour s'installer (l'échelle d'au moins 20ha ayant été recherchée, même si elle n'est pas toujours atteinte, souvent pour des raisons d'intégration des contraintes environnementales).

Prescriptions :

- Accueillir préférentiellement, au sein de ces polarités, en fonction des caractéristiques et de la vocation de ces secteurs, des activités et filières à dominante :
 - négoce, Industrie et logistique :
 - ateliers, bureaux technologiques,
 - locaux artisanaux
 - tertiaires recherchant des sites spécifiques : Centres d'enseignement et de recherche, sièges sociaux ou régionaux, business parcs, bureaux, services aux entreprises, équipements et services...
 - toute activité participant de la vocation et du rayonnement de ces polarités.
- Accueillir éventuellement en complément des activités et filières citées précédemment, mais de manière minoritaire :
 - tout projet non intégrable dans les secteurs mixtes, sous réserve de ne pas dénaturer, notamment par leur ampleur, la vocation principale de chacun de ces parcs,
 - bâtiments liés à la chaîne de production, stockage, transformation, distribution agricoles.
- Mettre en œuvre les principes d'aménagement suivants :
 - être en capacité d'intégrer des immobiliers de taille imposante sur de grandes emprises d'un seul tenant, même si cela ne résume pas la totalité de la demande ;
 - traiter les axes actifs comme vitrine urbaine métropolitaine à composer, notamment du point de vue paysager ;
 - promouvoir un cadre de travail agréable et à valeur ajoutée (par exemple : utiliser dans les espaces libres non aedificandi pour créer des espaces de détente, un parcours de santé, un practice de golf...).

2.7.3. LES NOUVELLES POLARITES ECONOMIQUES D'EQUILIBRE A DOMINANTE D'ACTIVITES



Polarités économiques d'équilibre
à dominante d'activités

Ces sites d'activités ont vocation à accueillir le tissu économique de rayonnement et de proximité. L'enjeu est de répartir ces polarités sur les différents secteurs du territoire pour les irriguer économiquement. A l'échelle de la métropole ils doivent être des lieux d'implantation privilégiés des établissements économiques en complémentarité avec les clusters métropolitains.

Prescriptions :

- Accueillir préférentiellement au sein de ces polarités en fonction des caractéristiques et vocation de ces secteurs, des activités et filières à dominantes :
 - locaux d'activités et de logistiques,
 - locaux d'artisans
 - ateliers, bureaux technologiques,
 - négoce ;

- tertiaires recherchant des sites spécifiques Accueillir éventuellement en complément des activités et filières citées précédemment, mais de manière minoritaire :
 - tout projet non intégrable dans les secteurs mixtes, sous réserve de ne pas dénaturer, notamment par leur ampleur, la vocation principale de chacun de ces parcs,
 - bâtiments liés à la chaîne de production, stockage, transformation, distribution agricoles.
- Mettre en œuvre les principes suivants :
 - S'assurer d'une bonne desserte par le réseau routier existant ou à compléter.
 - Rechercher une desserte convenable en transports en commun chaque fois que possible.

2.7.4. LES NOUVELLES POLARITES ECONOMIQUES DE PROXIMITE A DOMINANTE D'ACTIVITES

 Polarités économiques de proximité à dominante d'activités

Ces polarités ont vocation à accueillir les activités du « quotidien » qui accompagnent la vie des villes et villages, notamment les entreprises existantes enserrées dans le tissu urbain et ayant besoin d'évoluer.

L'enjeu est de développer ces polarités de rayonnement communal et intercommunal pour répondre aux besoins des entreprises et de les raccrocher au fonctionnement des communes afin de réintroduire l'activité, notamment artisanale, dans la proximité de la ville. Ces petites polarités participent au rééquilibrage de l'offre d'emploi sur le territoire dans le cadre de la solidarité métropolitaine.

Prescriptions :

- Accueillir préférentiellement au sein de ces polarités, en fonction des caractéristiques et de la vocation de ces secteurs, des activités et filières à dominante :
 - lieu privilégié pour l'accueil de villages d'entreprises artisanales et de services,
 - locaux artisanaux,
 - ateliers, bureaux technologiques,
 - négoce.
- Accueillir éventuellement en complément des activités et filières citées précédemment, mais de manière minoritaire :
 - tout projet non intégrable dans les secteurs mixtes, sous réserve de ne pas dénaturer, notamment par leur ampleur, la vocation principale de chacun de ces parcs,
 - bâtiments de production, stockage, transformation et distribution lié à l'économie agricole.

2.8. Promouvoir les formes économiques de proximité dans les villes et villages

Territoire de renouvellement urbain par excellence, la Métropole place la mixité fonctionnelle dans les quartiers et les villages au cœur de ses principes afin de rapprocher l'emploi des lieux de résidence, les services (à la personne et aux entreprises) de leurs zones de chalandise, d'enrayer l'évasion des emplois de la ville (et de limiter ainsi les flux de déplacement) et de faire de cette mixité un vecteur d'attractivité économique et résidentielle en agissant sur le tissu mixte et le tissu à dominante d'activités.

Prescriptions :

- Au sein des tissus mixtes :
 - limiter les activités économiques à celles qui sont compatibles avec la vocation prioritaire des quartiers, notamment dans les tissus urbains actuellement uniquement résidentiels ;
 - prévoir, dans le cadre d'opérations de requalification d'espaces urbanisés ou de renouvellement urbain dans les centralités, l'aménagement de locaux d'activités dits « en pied d'immeuble » ;
 - inciter au développement des « tiers lieux » dans les villages, favorables au développement économique et à la cohésion sociale ;
 - proposer une offre innovante liée à l'évolution des modes de vie et d'entreprendre (exemple : espaces partagés modulables pour l'installation de petites structures, *start-ups* notamment, le télétravail...) et une offre plus traditionnelle (artisanats, services, petites industries et de petites logistiques) ;
- Pour les polarités économiques de proximité : (partie 2.7.4)
 - Développer les polarités économiques de proximité afin de répondre aux besoins de plusieurs villes et villages afin notamment de limiter les déplacements et de compléter l'offre dans les secteurs où elle est insuffisante ;
 - Localiser celles-ci en extension du tissu urbain, chaque fois que le tissu urbain mixte existant ne peut plus les recevoir.

Renvoi au Défi 2 / partie 1 relatif à la politique de développement du haut débit sur le territoire afin de permettre le développement du télétravail.

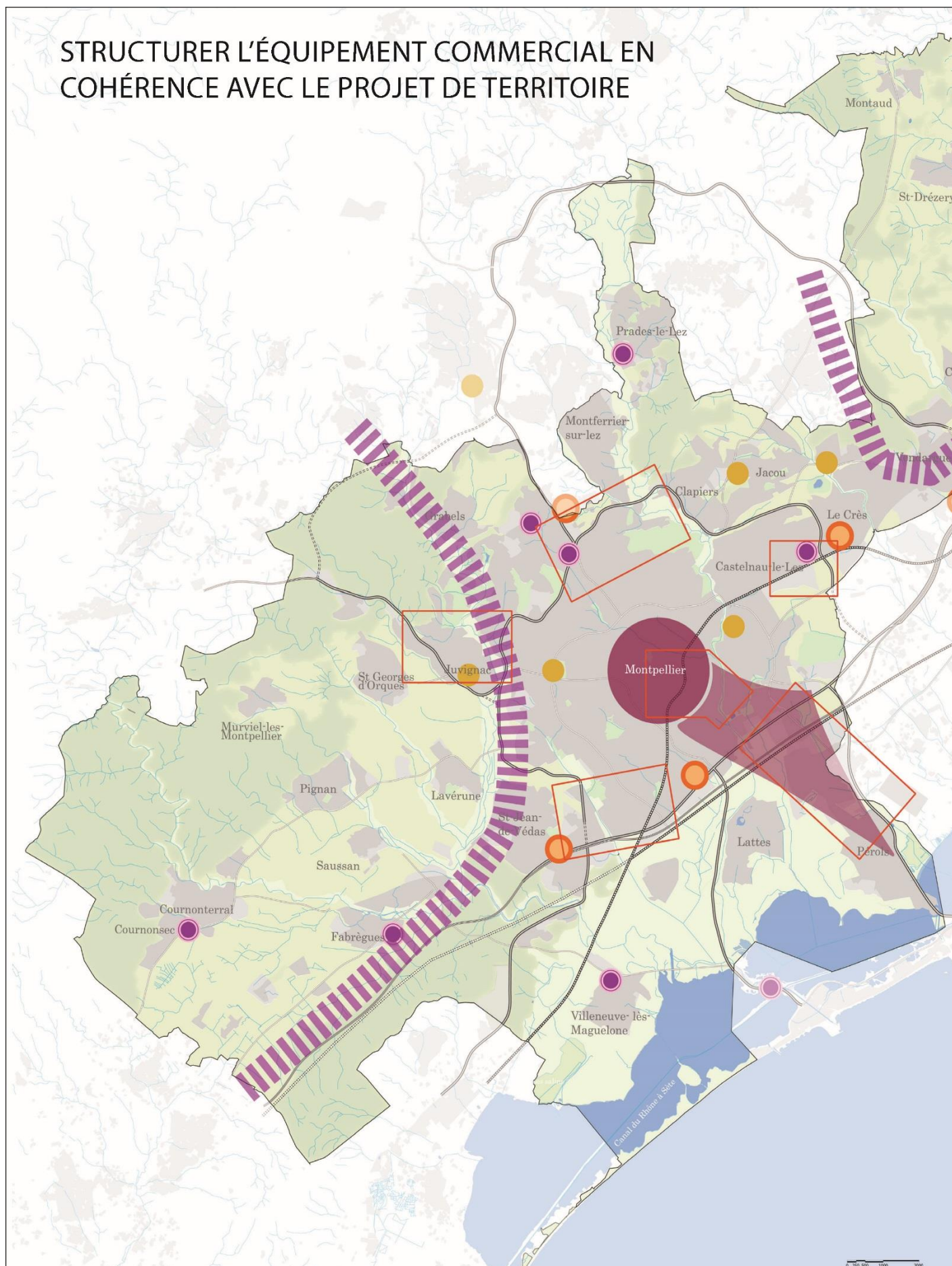
3. Structurer l'équipement commercial en cohérence avec le projet de territoire

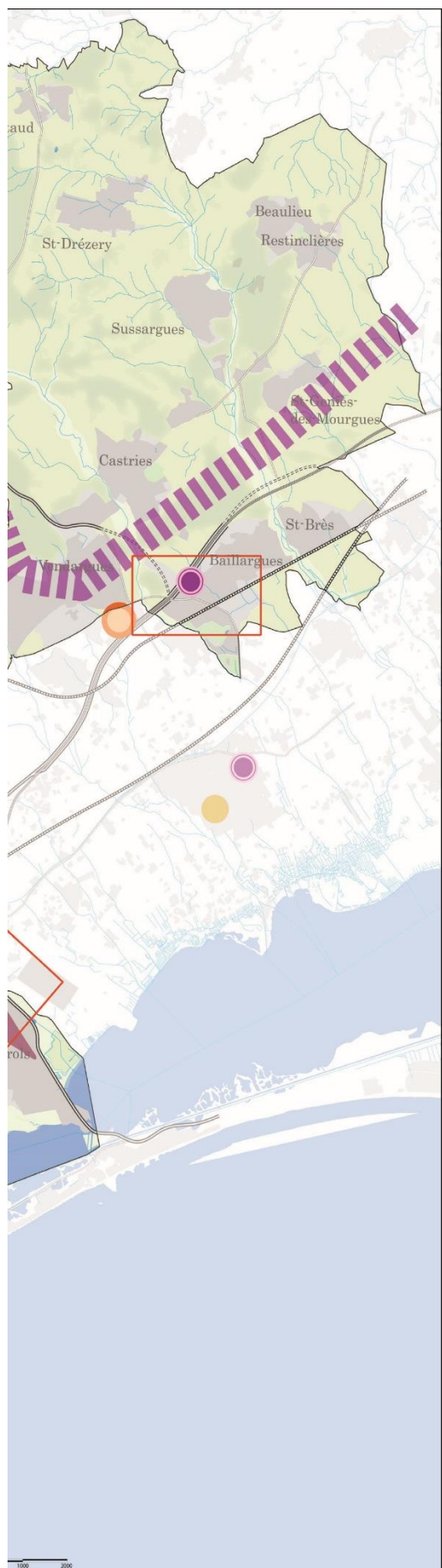
Le maintien et le développement maîtrisé du commerce à différentes échelles du grand territoire sont un enjeu fort pour le territoire métropolitain. Ainsi, deux axes structurent les orientations de développement commercial sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole :

- Affirmer des polarités commerciales de développement pour renforcer les équilibres commerciaux de la métropole
- Un développement commercial maîtrisé

Ces axes s'appuient sur un ensemble de polarités commerciales identifiées sur le territoire qui organisent l'armature commerciale.

STRUCTURER L'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL EN COHÉRENCE AVEC LE PROJET DE TERRITOIRE





Favoriser le rayonnement de la centralité métropolitaine

Grand Cœur de Montpellier -P-



Noyau métropolitain en construction -P-



Donner la priorité aux commerces de proximité



Polarités alimentaires de proximité -P-



Pôles intermédiaires -P-

Conforter les pôles métropolitains structurants



Portes métropolitaines -P-



Pôle métropolitain structurant -P-

Améliorer l'équilibre géographique de l'armature commerciale



Polarités commerciales potentielles -P-

NB. : Les pôles et polarités situés en dehors du périmètre de Montpellier Méditerranée Métropole figurent à titre indicatif.

Définitions

Pôle commercial :

Un Pôle commercial est un regroupement de plusieurs commerces de détail (au moins 5) répondant à des besoins de consommation de produits ou de services, réguliers ou occasionnels. Le pôle commercial est entendu dans un sens géographique large, c'est-à-dire qu'il recouvre les emprises foncières accueillant des commerces, mais peut aussi concerner les secteurs adjacents en continuité urbaine nécessaires à son développement. L'ensemble des pôles constituent l'armature commerciale du territoire.

Les pôles commerciaux sont hiérarchisés en différents niveaux avec :

Le pôle commercial de proximité :

Les pôles de proximité concernent trois types de pôles commerciaux répondant à des besoins quotidiens, notamment alimentaire, à l'échelle de la commune ou des quartiers :

- Les centralités urbaines, insérées dans le tissu constitué ;
- Les polarités alimentaires de proximité, organisées autour d'une surface alimentaire généraliste de moins de 2.500 m² de vente ;
- Les pôles intermédiaires, rayonnant à l'échelle intercommunale ou inter-quartiers, généralement organisés autour d'une surface alimentaire généraliste de type petit hypermarché (2.500 – 6.000 m² de surface de vente), complétée par des boutiques et éventuellement par des moyennes surfaces spécialisées. Ils peuvent être localisés dans des centralités urbaines ou dans des zones plus périphériques.

Le pôle commercial métropolitain structurant :

Ces pôles commerciaux, dont la fonction commerciale doit être affirmée au cœur des échanges de l'espace métropolitain et des territoires voisins, aux portes d'entrées de la métropole, répondent à un éventail de besoins d'achats allant des besoins quotidiens (grandes surfaces alimentaires) aux besoins occasionnels (grandes surfaces spécialisées). Ils concentrent au moins 15.000-20.000 m² de surface de vente et ont vocation à accueillir notamment des formats pouvant difficilement être intégrés dans le tissu urbain.

Le pôle commercial du cœur métropolitain :

Il regroupe l'ensemble de pôles commerciaux urbain à la fois historique et nouveaux qui rayonnent au-delà du territoire. Ils répondent aux besoins occasionnels tout en étant des lieux de loisirs et de tourisme.

3.1. Affirmer la diversité des polarités commerciales pour renforcer les équilibres commerciaux de la métropole

D'une façon générale, les nouveaux développements commerciaux sont à localiser préférentiellement dans les polarités commerciales suivantes, en particulier pour conforter la vocation commerciale des espaces existants :

- les pôles commerciaux constituant l'armature commerciale existante organisée selon les 3 niveaux complémentaires présentés dans le rapport de présentation et le PADD : le Cœur métropolitain, lui-même composé du Grand cœur métropolitain et du Noyau urbain métropolitain ;
- les pôles de proximité, eux-mêmes composés des pôles urbains (centralités urbaines et polarités alimentaires) et des pôles intermédiaires ;
- et les pôles de niveau métropolitain structurant.

De manière complémentaire, pour mieux équilibrer l'offre commerciale sur le territoire, il convient de promouvoir le développement commercial sur deux secteurs, celui de l'Est et celui de l'Ouest du territoire.

Des orientations de développement sont définies pour chacun de ces 3 niveaux et pour ces deux secteurs géographiques.

3.1.1 FAVORISER LE RAYONNEMENT DE LA CENTRALITE METROPOLITAINE A PARTIR DU GRAND CŒUR DE MONTPELLIER

Prescriptions :



Grand Cœur de Montpellier

Les établissements de spectacles cinématographiques relevant de l'article L212-6 du Code de Cinéma et de l'image animée sont implantés préférentiellement dans la centralité métropolitaine, en particulier ceux qui s'inscrivent dans l'échelle de rayonnement de ces pôles.

Le Grand Cœur de Montpellier, qui englobe l'Ecusson, les faubourgs du centre de Montpellier et le Polygone, accueille en priorité et sans critère de taille, les commerces, qui, par leur attractivité, leur notoriété, leur originalité et leur qualité permettront d'affirmer et de diversifier son offre et de consolider ses fonctions de centralité, tout en participant à la valorisation de son environnement urbain, et à la consolidation du rayonnement de la métropole. Les futurs projets commerciaux du Grand Cœur de Montpellier doivent permettre de positionner qualitativement la métropole vis-à-vis des autres grandes destinations commerciales à l'échelle régionale, suprarégionale et touristique. Le

Grand Cœur constitue en effet la principale vitrine de la dynamique commerciale du territoire pour les investisseurs et les consommateurs extérieurs à l'agglomération.

Au sein du Grand Cœur, la priorité a été donnée à la poursuite du renforcement des circuits marchands et à l'animation de l'Ecusson et de ses faubourgs – notamment à travers le réinvestissement du Jeu de Paume, le réinvestissement urbain du quartier de la gare Montpellier St-Roch, l'installation du centre d'art contemporain MoCo (Montpellier Contemporain)... - et à la modernisation du pôle du Polygone. Une extension de la surface de vente de l'ensemble commercial autour du Polygone et du triangle peut s'envisager dans le cadre d'un projet urbain global de renforcement de l'attractivité du centre-ville.



Noyau métropolitain en construction

Le développement démographique et de l'attractivité urbaine et commerciale de la métropole, nécessite de la doter de fonctions de centralité à l'échelle de son rayonnement régional et justifie le renforcement, hors Grand Cœur mais dans son prolongement, d'un noyau métropolitain en constitution, orienté vers les grands axes de communication et vers le littoral (flux touristiques) :

- axe de la Route de la Mer (avenues Raymond Dugrand sur Montpellier et Georges Frêche sur Lattes et Pérols) valorisé et réinvesti à travers les nouveaux quartiers aux fonctions de centralité affirmée composant l'extension urbaine de « Port Marianne », et la reconquête urbaine de la périphérie commerciale engagée par le projet Ode ;
- complété par l'ensemble formé par Odysseum ;
- et le quartier Cambacérès qui le jouxte autour de la gare nouvelle Montpellier-Sud-de France.

Ces polarités sont mises en relation avec le Grand Cœur de Montpellier via une desserte tous modes intégrée. Elles doivent contribuer au rayonnement de la métropole à très large échelle, notamment par l'accueil de grands formats commerciaux difficiles à intégrer dans le cœur de Montpellier, pour des questions de surface ou d'impacts sur les flux logistiques.

Pour maintenir la prééminence du Grand Cœur commercial dans cette centralité métropolitaine, le développement commercial du noyau métropolitain devra respecter les orientations et les équilibres suivants :

- le projet de reconquête urbaine et commerciale Ode ne devra pas conduire à augmenter globalement, au terme de l'opération, les surfaces de vente (à + ou – 5% près) au sein de son périmètre ;
- pour le pôle commercial Odysseum :
 - tout projet devra s'insérer de manière préférentielle par restructuration des fonciers existants qu'ils soient bâtis ou actuellement dédiés au stationnement, sans extension d'emprise significative sur de nouvelles unités foncières non bâties, en dehors de la pointe est qui occupe une position privilégiée aux confins des infrastructures en entrée d'agglomération et constituant une vitrine stratégique de la Métropole pouvant accueillir une implantation commerciale ou autre de nature exceptionnelle, et /ou qualitative à forte valeur ajoutée ;

- les projets devront s'inscrire dans une logique d'intégration urbaine, privilégiant chaque fois que possible la mixité des fonctions notamment sur la frange périphérique sud et ouest d'Odysseum, et intégrant systématiquement la recherche d'une qualité architecturale, environnementale et paysagère exemplaire : traitement thermique de l'enveloppe des bâtiments, conception architecturale soulignant le caractère urbain du centre, aménagement paysager des espaces non bâtis et naturels, optimisation des aires de stationnement notamment par mutualisation de l'offre entre commerces et entre fonctions urbaines ;
- au sein du noyau métropolitain, hors de Ode et d'Odysseum, les projets commerciaux devront également s'inscrire dans les principes de mixité des fonctions urbaines, étroite intégration du commerce au tissu urbain et participation à l'affirmation des fonctions de centralité et à la qualité du paysage urbain.

3.1.2 DONNER LA PRIORITE AU COMMERCE DE PROXIMITE POUR LIMITER LES DEPLACEMENTS ET PARTICIPER A L'ANIMATION DES VILLES ET DES VILLAGES

Le commerce de proximité sous sa forme classique (commerce traditionnel...) ou dans des surfaces de vente plus importantes, constitue une priorité au sein des pôles commerciaux et polarités potentielles de développement commercial en particulier quand il s'insère dans un tissu mixte.

Prescriptions :

Au sein des pôles de proximité, le e-commerce de proximité doit occuper une position privilégiée dans les pôles commerciaux de proximité en veillant à la cohérence entre sa fonction et ses principes d'intégration qui sont propres à leur typologie :

- **Les centralités urbaines :**

Les nouveaux développements de commerces répondant à des achats quotidiens s'effectuent prioritairement dans les centralités urbaines confortées ou en continuité ou en proximité de celles-ci. Ils s'inscriront dans les objectifs suivants :

- Rechercher l'étroite intégration des volumes commerciaux au tissu urbain et participer à son animation, grâce à des configurations urbaines, architecturales et paysagères adaptées à leur environnement urbain,
- Favoriser des implantations situées au sein de bâtiments ou d'ilots à usage mixte, et dans le prolongement de linéaires ou d'espaces commerciaux existants, et le cas échéant à conforter,
- Privilégier les implantations et les extensions dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

- **Les polarités alimentaires de proximité :**



Polarités alimentaires de proximité

En dehors des centralités urbaines, la grande surface alimentaire doit privilégier une surface inférieure à 2.500 m² de surface de vente pour favoriser les pratiques de proximité et veiller à une complémentarité avec ces centralités urbaines en veillant à ne pas les déstructurer; en outre elles doivent privilégier le respect des principes suivants :

- Participer à la constitution d'un environnement urbain et à l'animation de l'espace public, grâce à des configurations urbaines, architecturales et paysagères adaptées,
- Favoriser des implantations situées au sein de bâtiments ou d'ilots à usage mixte, et dans le prolongement de linéaires ou d'espaces commerciaux existants et le cas échéant à conforter,
- Encourager, dans la mesure du possible, les implantations et les extensions dans les secteurs proches des principales stations de transports en commun.

- **Les pôles intermédiaires :**



Pôles intermédiaires

Les pôles intermédiaires, à l'échelle intercommunale ou inter-quartiers, ne doivent pas évoluer vers des pôles métropolitains structurants, et rester complémentaire avec le commerce traditionnel qui participe à l'animation des centralités urbaines. Ils doivent répondre aux orientations suivantes :

- Leur surface de vente alimentaire est plafonnée de manière privilégiée à 6.000 m² ;
- Tout projet d'extension de la galerie marchande attenante et formant un ensemble commercial au sens de l'article L752-3 du Code de Commerce, doit être limité à une extension de l'ordre de 20% de la surface de vente de l'ensemble commercial existante à la date d'approbation du SCoT ;
- Une polarité intermédiaire conserve la possibilité d'accueillir des formats de moyenne surface non alimentaire répondant à des besoins occasionnels de l'ordre de 3.000 m² de surface de vente (par unité) ;
- Les projets respecteront les principes suivants :
 - participer à la constitution d'un environnement urbain et à l'animation de l'espace public, grâce à des configurations urbaines, architecturales et paysagères adaptées ;
- favoriser des implantations situées au sein de bâtiments ou d'ilots à usage mixte, et dans le prolongement de linéaires ou d'espaces commerciaux existants et le cas échéant à conforter :

- être exemplaires en termes de qualité architecturale et environnementale ; à ce titre, les projets devront respecter chaque fois que possible les critères suivants : inscription dans une logique de (re)qualification environnementale et d'intégration urbaine : traitement thermique de l'enveloppe des bâtiments, qualité urbaine, architecturale et des espaces paysagers et naturels, gestion hydraulique, désimperméabilisation et végétalisation, optimisation des espaces de stationnement notamment par mutualisation de l'offre entre commerces et entre fonctions urbaines, etc.
- privilégier, les implantations et les extensions dans les secteurs proches des transports collectifs.

En cohérence avec l'armature commerciale, les établissements de spectacles cinématographiques relevant de l'article L212-6 du Code de Cinéma et de l'image animée peuvent être implantés dans les pôles commerciaux de proximité, en adéquation avec les capacités du tissu urbain et des infrastructures de déplacement dont les capacités permettent de les recevoir.

3.1.3 REINVESTIR ET CONFORTER LES POLES METROPOLITAINS STRUCTURANTS, DANS UNE COURONNE DE « PORTES »

Prescriptions :



Portes métropolitaines



Pôle métropolitain structurant

Sans redondance avec les zones commerciales situées en franges extérieures du territoire de la Métropole, ces pôles peuvent accueillir des développements commerciaux de tous types, y compris en favorisant l'implantation de commerces permettant, notamment par leur format et leur notoriété, de renforcer le rayonnement du pôle. Ces développements doivent répondre aux principes suivants :

- Les projets doivent privilégier le réinvestissement et la densification des fonciers commerciaux existants ou en friche. Les extensions, au-delà des fonciers occupés par les fonctions commerciales actuelles sont à envisager après ou en complément d'un projet de réinvestissement des fonciers commerciaux existants en participant à un projet urbain plus global incluant si possible le développement d'autres activités urbaines ;
- Les projets doivent s'inscrire dans une logique de maîtrise des flux motorisés générés par les fonctions commerciales et dans des secteurs bénéficiant d'une accessibilité adaptée ;
- Les projets doivent être exemplaires en termes de qualité architecturale et environnementale ; à ce titre, les projets devront respecter les critères suivants : inscription dans une logique de requalification environnementale et d'intégration urbaine : traitement thermique de l'enveloppe des bâtiments, qualité urbaine, architecturale et des espaces paysagers et naturels, gestion hydraulique, désimperméabilisation et végétalisation, optimisation des espaces de

stationnement notamment par mutualisation de l'offre entre commerces et entre fonctions urbaines, etc.

Lorsque la qualité de desserte tous modes est assurée et pour affirmer l'attractivité des pôles commerciaux métropolitains, les établissements de spectacles cinématographiques relevant de l'article L212-6 du Code de Cinéma et de l'image animée, peuvent y être implantés, en particulier ceux qui s'inscrivent dans l'échelle de rayonnement de ces pôles.

3.1.4 DEUX NOUVELLES POLARITES COMMERCIALES POTENTIELLES POUR AMELIORER L'EQUILIBRE GEOGRAPHIQUE DE L'ARMATURE COMMERCIALE



Polarités commerciales potentielles

3.1.4.1 Le secteur Ouest

Prescriptions :

Pour améliorer l'équilibre commercial du territoire métropolitain et pour accompagner la croissance urbaine de l'Ouest montpelliérain tel que délimité sur la carte d'orientation, il s'agit de relever le niveau d'équipement en permettant la création d'un nouveau pôle métropolitain structurant :

- qui améliore l'accessibilité à une offre commerciale pour les biens occasionnels, et éviter un accroissement des déplacements motorisés vers les autres pôles structurants d'agglomération plus lointains pour les habitants de ce secteur ;
- qui pourra résulter soit d'une création nouvelle, soit d'un transfert d'un équipement commercial existant ;
- qui puisse contribuer à structurer une nouvelle porte d'entrée Ouest attractive dans l'agglomération sous forme d'un pôle commercial métropolitain structurant ou se constituer sous forme de pôle de proximité(s) intermédiaire(s) en fonction de son implantation géographique, notamment quant à ses conditions d'accessibilité.

3.1.4.2 Le secteur Est

Prescriptions :

Un nouveau pôle peut être envisagé dans le secteur de Vendargues – Castries pour répondre aux objectifs suivants :

- Proposer une alternative à la fréquentation de grands pôles commerciaux pour les besoins quotidiens, et limiter ainsi des déplacements motorisés, grâce à une localisation sur les flux quotidiens du Nord-Est de la métropole ;
- S'inscrire en complémentarité du tissu de proximité, avec un dimensionnement respectant les critères d'un pôle intermédiaire tel que défini dans le préambule de ce chapitre.

3.2. Un développement commercial maîtrisé

3.2.1 METTRE EN PLACE UN DIALOGUE AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

L'analyse des effets du SCoT de 2006 a montré que la maîtrise de l'évolution de l'appareil commercial sur le territoire de l'agglomération montpelliéraine qu'il a permis, a eu pour corollaire une augmentation des surfaces commerciales sur les territoires périphériques bien supérieure à leur croissance démographique.

Pour aller dans le sens d'une meilleure régulation de l'offre, il est donc désormais souhaitable d'engager une concertation, entre intercommunalités compétentes, sur la base des documents de planification et de programmation du territoire (SCoT et PLU).

Ce dialogue pourrait porter sur l'évaluation de la demande, sa géographie et sur l'évolution des modes de consommation et de distribution, pour la rapprocher de l'offre en intégrant les polarités commerciales existantes sur l'ensemble de la grande aire urbaine de Montpellier et les principes de développement et d'aménagement durables des territoires concernés, définis par l'évolution de la législation et par leurs SCoT respectifs.

3.2.2 ADAPTER L'APPAREIL COMMERCIAL AUX EVOLUTIONS DES MODES DE VIE, DE CONSOMMATION ET DE DISTRIBUTION

Prescription :

A l'horizon 2040, il s'agit de tendre vers une moyenne de 7000 m² de surface de vente nette par an à l'échelle du territoire. Les installations commerciales s'inscrivent dans l'armature des déplacements décrite dans le Défi 1 / partie 2 et répondent aux prescriptions en faveur des projets urbains qualitatifs (renvoi Défi 3 partie 5.3).

3.2.3 CONSERVER LA HIERARCHIE DE L'ARMATURE COMMERCIALE

Prescriptions :

Chaque polarité commerciale doit rester dans sa typologie en termes de réponse aux besoins de consommation. Par conséquent, tout projet commercial concernant une polarité ne doit pas la conduire à un niveau de rayonnement supérieur, selon les définitions rappelées en préambule de ce chapitre et dans le PADD, sauf évolution démographique significative postérieure à l'approbation de la révision du SCoT dans le secteur géographique considéré et en cohérence avec les principes de l'armature commerciale.

3.2.4 LIMITER LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL EN DEHORS DES POLARITES COMMERCIALES

Pour répondre aux objectifs de consommation foncière maîtrisée de renforcement des équilibres commerciaux existants et du renforcement du commerce de proximité, les développements commerciaux seront limités dans les territoires situés hors des polarités commerciales.

Prescriptions :

Les projets de création soumis à autorisation selon l'article L752-1 du Code de Commerce d'une surface de vente supérieure ou égale à 1 500 m² sont exclus en dehors des polarités commerciales sauf si les conditions suivantes sont réunies :

- Conditions de développement urbain : en accompagnement d'un projet urbain d'envergure suffisante qui présente un enjeu de développement urbain significatif,
- Conditions de qualité urbaine : tout projet devra s'inscrire en continuité du tissu urbain existant ou en constitution, en lien avec l'existence de services de mobilité, et contribuer à l'animation urbaine,
- Ne pas nuire aux activités économiques (artisanat, industrie, tertiaire...) dans les polarités économiques existantes et futures (définies dans le Défi 3 / Partie 2)

Les projets d'extension d'activités existantes localisées hors des polarités commerciales et soumis à autorisation selon le Code de Commerce, peuvent bénéficier d'une extension de l'ordre de 20% de leur surface de vente. Par dérogation, une extension de dimension supérieure est possible si elle est justifiée par un besoin de modernisation de l'équipement, ou par la densification significative de la zone de chalandise proche.

4. Conforter les équipements du territoire, pour une métropole accueillante et rayonnante

L'implantation d'équipements et de services sur le territoire métropolitain doit se faire en adéquation avec la structuration et l'armature urbaine définie.

La hiérarchie des équipements devra permettre d'accueillir, dans les différentes composantes de l'armature urbaine, des niveaux de services en accord avec leur importance et leur rayonnement.

Les différents types d'équipement de niveaux supra-métropolitain, métropolitain/intercommunal et de proximité doivent être, dans l'ensemble, conçus en intégrant les orientations qui suivent.

Prescriptions :

- implanter de manière privilégiée les équipements dans les tissus urbains (urbanisation existante et engagée ou dans les sites d'extensions urbaines mixte ou à dominante d'activités) ou les lisières agro-naturelles. Cependant, si ces implantations privilégiées sont incompatibles avec le bon fonctionnement des équipements ou celui des tissus urbains ou des lisières agro-naturelles, eu égard à leurs caractéristiques, leur localisation pourra être envisagée dans l'armature des espaces agro-naturels sous réserve des conditions définies dans le Défi 1 / partie 1, celle-ci accueillera également les équipements qui ont vocation à se trouver dans les espaces agro-naturels ;
- tenir compte de la bonne accessibilité des lieux, de l'offre actuelle ou future en transports collectifs, de la desserte en modes actifs et d'une proximité à l'usager pour les équipements accueillant du public ;
- favoriser l'adaptation des équipements dans une perspective d'usages multifonctionnels et mutualisés afin de renforcer leurs usages (à différents moments de la journée, sur différentes saisons), dans le cas où cela est compatible avec leur programme et leur exploitation.

Recommandations :

- mutualiser l'offre de stationnement des équipements publics afin de répondre aux besoins locaux des villages et des quartiers de ville dans lesquels ils s'implantent.

4.1. Les équipements de rayonnement supra-métropolitain :

Il s'agit des grands équipements ayant une résonnance régionale, nationale, voire internationale (Europe du Sud et bassin méditerranéen). Ces équipements constituent des supports pour consolider et affirmer la posture de métropole européenne et de capitale touristique incontournable. Ces équipements sont notamment associés à des aménagements de qualité, des événements ponctuels (dont certaines grandes manifestations) pouvant générer d'importants flux.

Parmi les projets d'équipements identifiés, figurent, notamment, le Centre d'Art MOCO (Montpellier Contemporain) et, le cas échéant, un complexe sportif qui pourrait être réalisé si aucune solution n'est identifiée pour remédier à l'inondabilité du site actuel du stade de la Mosson.

Dans cette catégorie d'équipements, on doit également citer les équipements universitaires et de recherche, pour lesquels des besoins ont été identifiés par l'étude de stratégie immobilière réalisée par la COMUE en 2016.

Peuvent également figurer dans cette catégorie, à l'articulation avec la catégorie suivante : le Parc multi-glisses Gérard Bruyère à Baillargues, compte tenu de son potentiel d'attractivité, ainsi que le Conservatoire à Vocation Régional (CRR) dont la reconstruction est programmée sur Montpellier.

D'autres équipements de cette catégorie peuvent être programmés avant échéance du SCoT, en fonction des besoins exprimés et des capacités de financement des collectivités publiques.

Prescriptions :

Les équipements supra-métropolitains sont à positionner préférentiellement le long du réseau armature de transport en commun (train – TCSP) et, pour ceux qui génèrent de grands flux, à proximité des grands axes de communication autoroutiers et routiers.

Ces équipements doivent s'appuyer sur le déploiement d'une offre numérique efficace pour être mis en réseau.

Recommandation :

Il est souhaitable que ces équipements soient également mis en réseau à l'échelle du grand territoire, notamment dans le cadre des coopérations avec les communautés de Sète, Nîmes et Alès, via les transports en commun (train).

4.2. Les équipements de rayonnement métropolitain ou intercommunal

Il s'agit des équipements ayant un rayonnement métropolitain, souvent structurant pour plusieurs communes d'un secteur du territoire. Ils participent à l'organisation et l'affirmation des polarités urbaines définies en accord avec l'armature territoriale.

Dans cette typologie d'équipement, de nouveaux lieux culturels ont récemment été mis en service ou vont ouvrir, à l'échelon municipal et métropolitain (Agora au Crès, Kiasma à Castelnau-le-Lez, Hangar à Montpellier...).

De même au plan des équipements sportifs, on peut citer la réalisation de la piscine Héraclès à Saint-Brès ou la restructuration du complexe nautique Neptune...

D'autres équipements sportifs, culturels, éducatifs et de loisirs sont en gestation, pour des programmations devant intervenir avant échéance du SCoT.

Prescriptions :

Les équipements sont à positionner préférentiellement au sein des communes dotées d'un bon niveau de desserte en transport en commun structurant (actuels comme projetés) et autre(s) mode(s) en veillant à leur desserte par les modes actifs, y compris entre eux.

Sur le plan des équipements scolaires, les équipements secondaires de type lycée seront accueillis de manière préférentielle sur le cœur de Métropole, les communes de première et de deuxième couronne.

Ces équipements doivent s'appuyer sur le déploiement d'une offre numérique efficace pour être mis en réseau.

Recommandations :

Ces équipements doivent notamment pouvoir assurer le maximum de solidarités entre générations, entre catégories sociales, entre territoires...

4.3. Les équipements de proximité

Il s'agit des équipements ayant un rôle local à jouer, répondant à des besoins d'un village ou un quartier de ville et qui, souvent, participent pleinement à l'animation et la cohésion sociale de ces mêmes villages et quartiers de ville.

Ils doivent notamment répondre aux besoins des habitants du territoire, au plus proche de leur lieu d'habitation.

Prescriptions :

Ces équipements sont à concevoir préférentiellement au sein de centralités urbaines existantes ou à créer pour structurer une offre de proximité, complémentaire en termes d'activité et de services, dans la mesure où ce type de localisation est compatible avec leur programme et leur exploitation. Ils doivent permettre ainsi la consolidation de micro-polarités de quartiers et la mutualisation des déplacements et des usages.

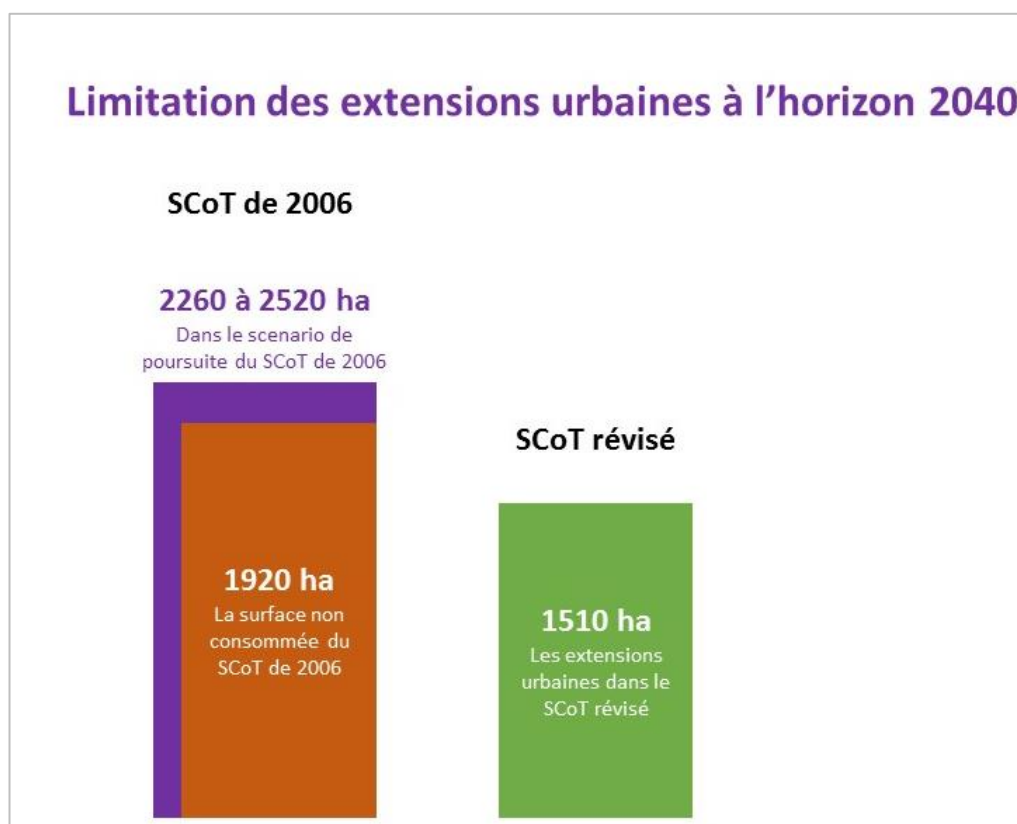
Les opérations mixtes en renouvellement urbain ou en extension urbaine devront prévoir, lorsque nécessaire, l'offre foncière nécessaire à la réalisation de ces équipements de proximité.

5. Modérer la consommation foncière

Pour mémoire, les besoins estimés en extension urbaine s'élèvent entre 1510 et 1720 ha. Compte tenu des capacités d'aménagement, de développement et d'accueil du territoire, ainsi que notamment des sensibilités environnementales, des enjeux agricoles et paysagers et de la volonté de limiter la consommation foncière, l'objectif est de prioriser l'accueil des besoins du territoire dans les secteurs d'urbanisation existante et engagée²¹. Ainsi, par rapport au modèle de développement du SCoT de 2006, les objectifs de modération de la consommation foncière sont renforcés grâce à l'accroissement de l'accueil de besoin dans les secteurs d'urbanisation existante et engagée. En effet, en continuant d'appliquer le modèle du SCoT de 2006 (1/3 en réinvestissement urbain), les extensions urbaines auraient consommé entre 750 et 1010 ha de plus que la fourchette des besoins d'extension urbaine exprimée au PADD.

En appliquant le modèle de développement économe en foncier du SCoT révisé, 1 510 ha d'extensions sont nécessaires pour la période 2019-2040, soit 410 ha évités par rapport aux extensions urbaines résiduelles du SCoT de 2006 (1 920 ha).

Dans le document graphique du DOO, ces extensions urbaines représentent en moyenne prévisionnelle 72 ha / an sur 21 ans, contre une extension de 1 060 ha de l'enveloppe urbaine entre 2006 et 2018, soit 88 ha/an. Cet objectif permet de réduire de 22 % le rythme de la consommation foncière.



²¹ L'urbanisation est considérée comme engagée, si avant le 1^{er} janvier 2019, les premiers travaux de viabilisation sont réalisés et que un ou des permis de construire sont délivrés.

Dans ce cadre, l'objectif défini pour les extensions urbaines à l'échéance du SCoT, soit 2040, s'élève à un total de 1 510 ha décomposé comme suit :

- 870 ha attribués au tissu mixte, accueillant des logements, et une part de l'activité, du commerce, des équipements collectifs et services publics ;
- 640 ha attribués au tissu à dominante d'activité économique accueillant de manière prépondérante les activités « courantes », les activités exogènes et exceptionnelles et plus accessoirement le commerce, les activités tertiaires et les équipements collectifs et services publics.

Les extensions urbaines sont réparties en fonction des enjeux propres à chaque composante de l'armature urbaine (renvoi vers le Défi 2 / partie 1) et en cohérence avec les objectifs de création des polarités économiques (renvoi vers le Défi 3 / partie 2.5). La déclinaison par secteurs géographiques est la suivante :

- le Cœur de Métropole accueillera plus des 2/3 des extensions urbaines avec 610 ha en tissu mixte et 450 ha en tissu économique ;
- les communes de deuxième couronne accueilleront 205 ha en tissu mixte et 175 ha en tissu économique ;
- les communes de troisième couronne accueilleront 55 ha en tissu mixte et 15 ha en tissu économique.

Par ailleurs, si les grandes infrastructures routières et ferroviaires s'inscrivent en partie dans ces extensions urbaines, elles seront aussi localisées en dehors de celles-ci sur une superficie estimée à environ 90 ha.

Le chapitre ci-dessous récapitule les modalités permettant d'accompagner et d'encadrer le développement urbain, dans le respect des objectifs globaux de consommation foncière affichés ci-dessus.

5.1. Optimisation de l'urbanisation existante et engagée

L'objectif est de renforcer l'effort de modération de la consommation foncière et de lutte contre l'étalement urbain. Dans ce cadre il faut aussi tenir compte des caractéristiques principales des tissus urbains considérés.

Prescriptions :

Concernant le tissu à mixte, un objectif volontariste et réaliste est fixé à hauteur de 60% de l'accueil des besoins dans l'enveloppe des espaces d'« urbanisation existante et engagée en 2018 ».

Ainsi, la réponse aux différents besoins du tissu mixte sera, de manière prédominante, localisée dans les secteurs où :

- l'urbanisation est existante, à travers des opérations en comblement des « dents creuses », en intensification des tissus urbains ou en renouvellement urbain ;

- l'urbanisation est engagée, lorsque l'opération d'aménagement en cours de réalisation est assez avancée avant le T zéro du SCoT (1^{er} janvier 2019²²).

Dans les deux cas, il convient de prioriser les secteurs bénéficiant d'une desserte performante par le réseau armature de transport collectif et bénéficiant également d'une plus grande mixité des fonctions urbaines. Par ailleurs, l'intensification des tissus urbains existants devra être associée à des modalités de réinvestissement urbain et d'aménagement susceptibles aussi, de préserver notamment les identités villageoises, la qualité de vie, du paysage, du patrimoine urbain et architectural (en cohérence avec le Défi 2 / partie 1 relatif à l'armature urbaine).

Concernant le tissu à dominante d'activité, l'objectif est de poursuivre l'action en faveur de la requalification et du renouvellement de foncier dans les parcs d'activités existants afin de favoriser leur optimisation. Au regard de l'analyse fine conduite sur les zones d'activités à vocation d'activités, 107 ha de foncier mobilisable ont ainsi pu être identifiés. En effet, le territoire n'a pas bénéficié de la révolution industrielle avant une période relativement récente et la part des parcs qui présentent les caractéristiques favorables à leur mutation est également réduite (notamment, peu de zones de nature véritablement industrielle, aménagement et tissu économique encore trop récents, localisé de manière diffuse sur de petites tailles avec peu d'effets de mutualisation possible...). Dans ce contexte, les besoins relatifs aux activités courantes et aux activités exogènes et exceptionnelles pouvant être satisfaits dans les parcs d'activités existants ont été évalués à 15 % des besoins totaux.

Dans le tissu à dominante d'activités économiques, il convient de respecter les conditions affectées à leur aménagement, notamment celles définies au sein du Défi 3 Partie 2.5 et 2.7.

Il est précisé ici que ces ratios s'apprécient de manière globale et à l'échelle de la Métropole et correspondent à des objectifs minimum à atteindre concernant l'intensification des espaces d'urbanisation existante et engagée.

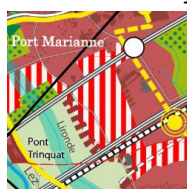
5.2. Maîtriser les extensions urbaines

5.2.1 DEFINITION DES VOCATIONS DES SITES D'EXTENSION URBAINE

Prescriptions :

Le document graphique du DOO distingue différents types d'extensions urbaines :

Illustration des différentes extensions urbaines



... mixte d'intensité supérieure



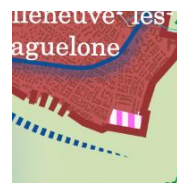
... mixte d'intensité intermédiaire



... mixte d'intensité inférieure



... à dominante d'activités



... mixte en espaces proches du rivage

²² Idem ci dessus.

Les extensions urbaines sont différenciées selon leur vocation dominante :



Les extensions urbaines mixtes destinées à accueillir des logements, et une part de l'activité principalement tertiaire, du commerce, des équipements collectifs et services publics, et ponctuellement des grandes infrastructures routières.



Les extensions urbaines à dominante d'activité économique accueillant de manière prépondérante les activités « courantes », les activités exogènes et exceptionnelles et plus accessoirement le commerce, les activités tertiaires et les équipements collectifs et services.

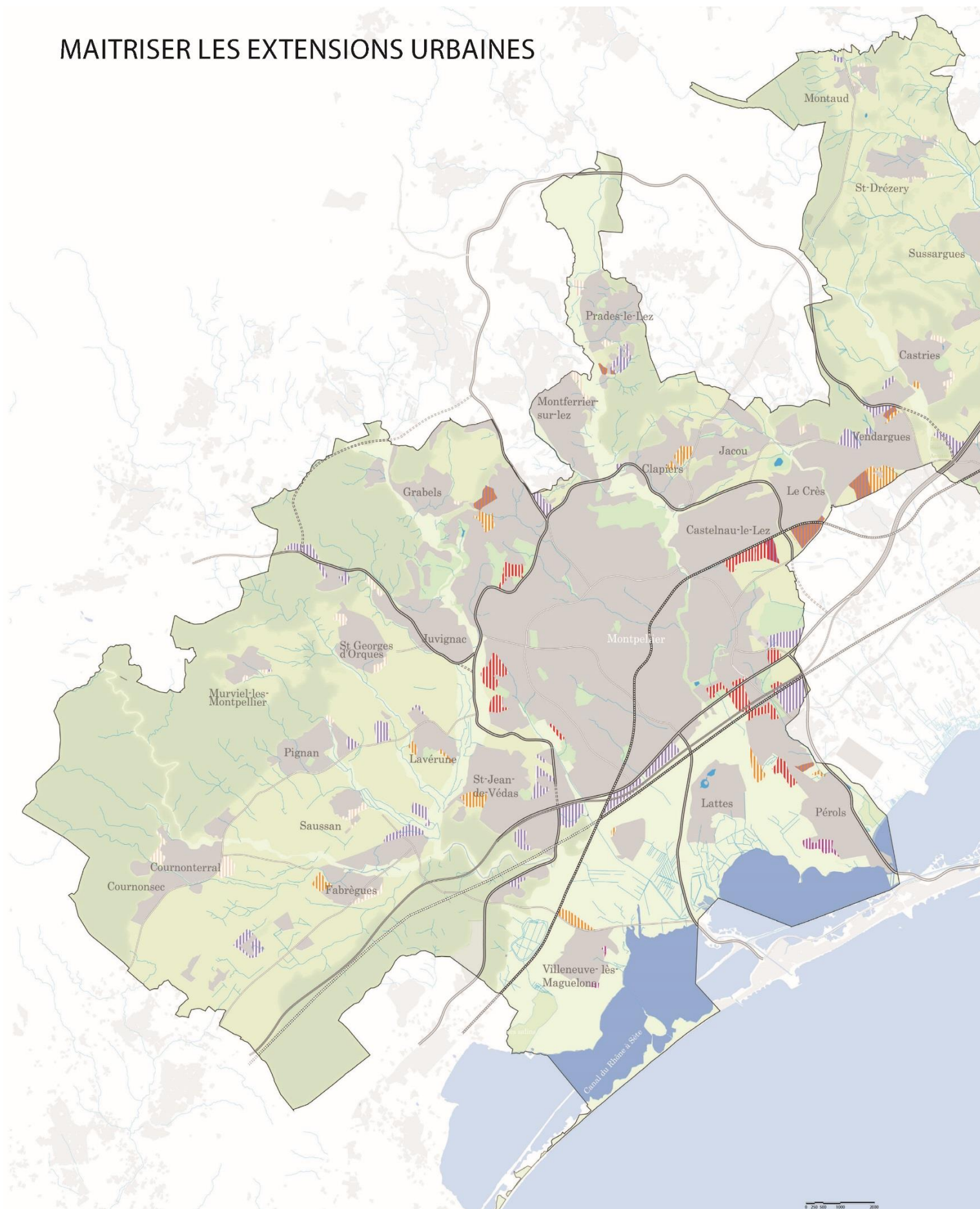
L'objectif est d'accueillir certaines activités et équipements, types de programme, fonctions et usages peu compatibles ou non adaptés ou qui ne s'adaptent pas avec les composantes, les contraintes et l'environnement du tissu urbain et tout particulièrement avec l'habitat compte tenu des nuisances qu'ils peuvent potentiellement apporter sur leur environnement et/ou de la nature de ces occupations du sol, des configurations foncières et des formes urbaines qu'elles génèrent, des caractéristiques propres à ce type de projets, des logiques économiques et de service. Ce tissu consacré aux activités accueillera, notamment, les entreprises logistiques, manufacturières, artisanales, le commerce de gros, les business parc, l'industrie, les parcs technologiques, les sièges sociaux, les ateliers technologiques, en accord avec les dominantes définies au sein de la partie [Défi 3 partie 2.5, 2.6 et 2.7.](#)

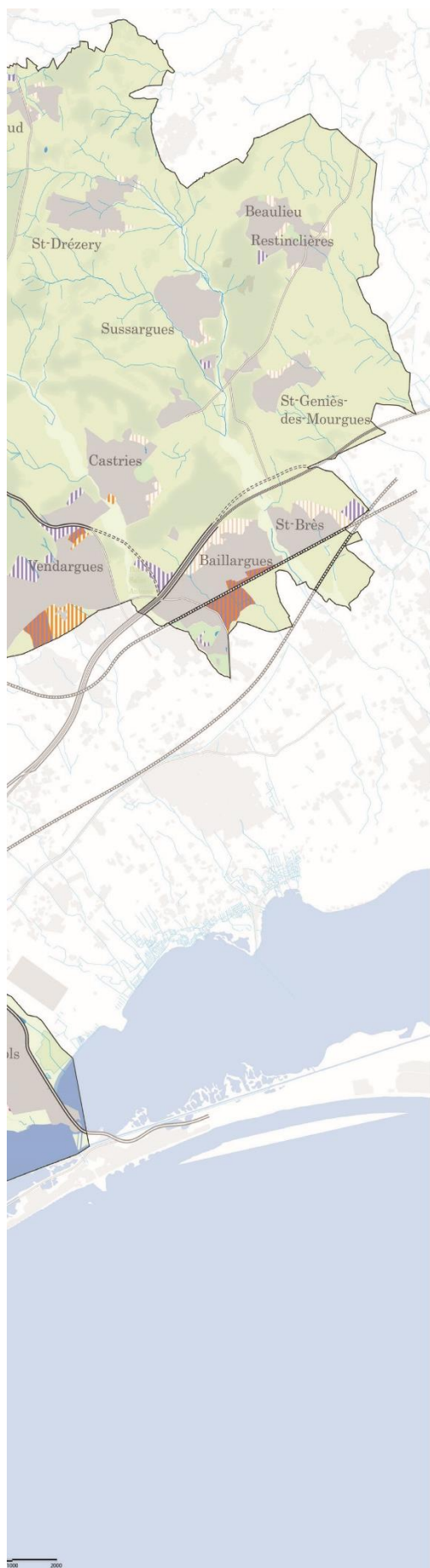


Certains sites pouvant accueillir à la fois des extensions urbaines mixtes et à dominante d'activités. Ils doivent réserver au moins 20 % de l'extension urbaine pour accueillir du foncier à dominante d'activités.

Dans toutes les extensions urbaines, les services, hébergements et équipements touristiques pourront s'intégrer (hébergement hôtelier, équipement de loisir...) ainsi que tout autre équipement collectif et services publics en veillant toutefois, au sein des polarités économiques, à ne pas affaiblir l'animation urbaine des activités présentes au centre des villes et villages et/ ou à préserver la cohérence des polarités économiques au regard notamment de leur vocation économique dominante.

MAITRISER LES EXTENSIONS URBAINES





- Extensions urbaines mixtes niveau d'intensité supérieur -P-
- Extensions urbaines mixtes niveau d'intensité intermédiaire -P-
- Extensions urbaines mixtes niveau d'intensité inférieur -P-
- Extensions urbaines mixtes niveau d'intensité adaptée dans les EPR (Loi Littoral) -P-
- Extensions urbaines à dominante d'activités -P-

5.2.2 LES NIVEAUX D'INTENSITE URBAINE

Chaque site d'extension urbaine à vocation mixte est affecté d'un niveau d'intensité minimale. Il s'agit à la fois de garantir l'optimisation des formes urbaines concourant à l'objectif de maîtrise de l'étalement urbain et de favoriser l'aménagement qualitatif des sites.

Prescriptions :

Trois niveaux d'intensité sont définis, exprimant des seuils de densité minimale à respecter, étant entendu que toute intensité supérieure peut être admise dans la limite des autres contraintes à prendre en compte en phase de programmation urbaine. Le terme d'intensité incite, en outre, à l'élaboration de projets d'aménagement qualitatifs, visant à favoriser les intensités d'usage et, plus largement, la vie urbaine (mixité des programmes favorisant les relations de proximité ; qualité des architectures et des espaces publics, prégnance des armatures paysagères, etc.).

L'intensité urbaine est le rapport entre le nombre de logements ou le nombre de m² de surface de plancher de construction des opérations accueillies sur la surface de référence du site d'extension urbaine. L'intensité s'apprécie à l'échelle spatiale à l'échelle de l'aménagement et à l'échelle de la totalité du secteur considéré ce qui implique la conception d'un aménagement d'ensemble permettant d'assurer la traduction de cette intensité.

Sont déduits de la surface de référence :

- les grands équipements de superstructure et d'infrastructure, les espaces publics primaires, répondant à des besoins qui dépassent ceux des secteurs considérés ;
- l'urbanisation existante maintenue ;
- les grands espaces naturels préservés.

Sont inclus dans la surface de référence, notamment l'ensemble des équipements collectifs et espaces publics de voiries répondant aux besoins générés par l'urbanisation du site d'extension.

Cette intensité ne constitue qu'un minimum, l'objectif étant aussi de rechercher un dépassement de l'intensité d'urbanisation selon les possibilités propres de bonne insertion urbaine et paysagère spécifiques à chaque contexte.

Ainsi, d'un point de vue général, meilleure est l'accessibilité et le niveau d'équipements et de services collectifs, plus l'intensité d'urbanisation fixée est importante.

Les niveaux d'intensité d'urbanisation sont définis et localisés en cohérence avec l'armature urbaine du territoire, en particulier le niveau de desserte par le réseau armature des transports collectifs :

NIVEAUX D'INTENSITE	SEUILS MINIMUM A RESPECTER	NOMBRE D'HECTARES INSCRITS AU DOCUMENT GRAPHIQUE
1/ Niveau d'intensité supérieure 	8 000 m ² SdP / hectare ou 50 logements/hectare	260 ha
2/ Niveau d'intensité intermédiaire 	4 000 m ² SdP / hectare ou 30 logements/hectare	310 ha
3/ Niveau d'intensité inférieure 	2 000 m ² de surface de plancher / hectare ou 20 logements/hectare	270ha
4/ Niveau d'intensité adaptée dans les Espaces Proche du Rivage 	Les sites d'extension en Espace Proche du Rivage (EPR) de la loi Littoral sont de type mixte, leur intensité correspond à celle du tissu urbain qui les environne (caractère typo-morphologique lié notamment aux volumétries des bâtis).	30 ha

Recommandation :

Les orientations d'aménagement et de programmation constituent l'outil privilégié pour permettre l'expression et l'organisation des intensités retenues.

5.3. Définir des projets urbains qualitatifs

Afin de favoriser la cohérence et la qualité des futurs lieux de vie, tant en réinvestissement qu'en extension, l'urbanisation doit être conçue à l'échelle de chaque site considéré, en intégrant les principes du développement durable à l'échelle du projet urbain.

Prescriptions :

Les projets d'aménagement doivent intégrer les principes d'aménagement suivants, si nécessaire en phasant dans le temps les aménagements :

- Des principes d'aménagement intégrant les différents enjeux environnementaux :
 - l'adaptation des espaces publics et des logements en fonction des modes de vie et des caractéristiques propres au climat méditerranéen : orientation, exposition, nécessité de se protéger à la fois de la chaleur et du froid ;
 - la conception des programmes privilégiant la maîtrise des consommations énergétiques par exemple, l'utilisation de matériaux renouvelables ou de matériaux ou procédés de construction permettant d'éviter l'émission de gaz à effet de serre, l'installation de dispositifs favorisant la retenue des eaux pluviales ou la production d'énergie renouvelable, à partir notamment des ressources locales ;
 - l'utilisation de techniques de construction et d'aménagement adaptées à l'environnement, notamment aux risques naturels ;
 - l'intégration des risques de retrait gonflement d'argile et de remontée de nappe à l'échelle des opérations d'ensemble et des constructions ;
 - intégrer le chemin de l'eau dans les projets d'aménagement, notamment en préservant les zones humides et les espaces minimum de bon fonctionnement des cours d'eau (Renvoi Défi 1 / partie 1.2 et 3.1).
- Des principes d'aménagement permettant au projet de s'inscrire dans son contexte local :
 - l'intégration dans le grand paysage et les ambiances paysagères voisines ;
 - l'intégration des composantes naturelles et agricoles pour valoriser la qualité paysagère originelle du site ;
 - l'intégration de la fonctionnalité écologique dans les aménagements en respectant les liaisons écologiques en pas japonais de la trame verte et bleue ;
 - le traitement des lisières agro-naturelles, voire des franges urbaines lorsque nécessaire et particulièrement celles situées le long des limites des tissus urbain « à formaliser », comme lieux de valorisation réciproque entre la ville et la nature ;
 - l'articulation des infrastructures viaires en cohérence avec la hiérarchie du réseau métropolitain.
- Des principes d'aménagement contribuant à la qualité du cadre de vie :

- la constitution d'une trame d'espaces publics et d'une trame végétale structurant le projet, ces espaces assumeront, dans la mesure du possible, plusieurs fonctions (hydraulique y compris pluviale, hydromorphologique, agricole, écologique, déplacement, qualité paysagère, lutte contre l'effet « îlot de chaleur urbain »...), complémentirement à l'objectif d'être des lieux propices aux relations sociales ;
- la mixité des fonctions favorisant les relations de proximité dans les extensions urbaines mixtes ;
- la qualité des formes urbaines en cohérence avec le niveau d'intensité du site ;
- la connexion avec le système de déplacement à travers une offre en modes actifs ou, selon le positionnement des programmes, une accessibilité facilitée vers les points de desserte en transports collectifs qui permettent de rejoindre notamment les principales polarités ;
- le traitement soigné de l'interface entre les espaces publics et privés.

Recommandations :

Plus généralement, les projets d'aménagement ont vocation à constituer une étape clef dans l'élaboration de projets urbains d'importance significative en extension ou en réinvestissement. Ce type de démarche vise également à constituer des supports de « référence » permettant de mieux coordonner l'évolution des documents d'urbanisme locaux.

Lors des projets d'aménagement, les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales seront favorisées de manière à s'intégrer au mieux dans le projet urbain, notamment en multipliant la fonctionnalité de ces espaces. De manière complémentaire, il s'agira de limiter les installations et les aménagements dans les espaces de fonctionnalités des zones humides au sein des opérations en extension urbaine ou en réinvestissement urbain.

Par ailleurs, les processus d'aménagement devront tenir compte des exigences en matière de recyclage, de valorisation et de traitement des déchets et matériaux, notamment du BTP.

Enfin, les projets en interface avec les territoires voisins seront construits en concertation avec les collectivités concernées afin d'assurer collectivement la qualité de leur inscription dans le territoire.

5.4. Limiter la consommation foncière dans l'armature des espaces naturels, agricoles et forestiers

Les dispositions attachées à l'armature des espaces naturels, agricoles et forestiers sont développées dans la partie dédiée du Document d'Orientations et d'Objectifs (Défi 1 / partie 1). Celles-ci sont destinées à limiter et à encadrer la constructibilité de ces espaces.

Prescriptions :

Au regard des besoins exprimés pour les grandes infrastructures routières et ferroviaires destinées à compléter l'armature des déplacements décrite précédemment (Défi 2/ partie 2) et compte tenu de leur intégration partielle dans les sites d'extension urbaines, leur consommation foncière des espaces naturels et agricoles est estimée à 90 ha à l'échelle du SCoT à l'horizon 2040 et sans doute au-delà, compte tenu du temps long nécessaire à la réalisation de ces opérations.

S'agissant des autres équipements publics et d'intérêt collectif, ils sont localisés de manière privilégiée dans l'urbanisation existante et engagée et dans les extensions urbaines selon les dispositions développées dans la partie dédiée du Document d'Orientations et d'Objectifs (Défi 3/ partie 4).

Néanmoins, au regard notamment des contraintes techniques, de leur vocation liée dans certains cas, au caractère des espaces naturels, agricoles et forestiers, les équipements publics et d'intérêt collectifs pourront également être localisés dans les espaces agro-naturels, dans les conditions définies par le Défi1 / Partie 1. La consommation foncière de ces espaces est estimée à ce titre à hauteur de 35 ha à l'échelle du SCoT.

En dehors de ces deux catégories d'artificialisation à vocation non agricole, la consommation foncière de l'armature des espaces naturels et agricoles restera limitée aux potentialités définies dans le Défi 1 / Partie 1.

