



SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

TOME 1

RAPPORT DE PRÉSENTATION

LIVRE 3

EXPLICATION DES CHOIX RETENUS



Montpellier
Méditerranée
métropole



VERSION APPROUVÉE

CONSEIL DE MÉTROPOLE DU 18 NOVEMBRE 2019

TOME 1 RAPPORT DE PRÉSENTATION

LIVRE 1 : DIAGNOSTIC SOCIO-ÉCONOMIQUE ET SPATIAL

LIVRE 2 : ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

LIVRE 3 : EXPLICATION DES CHOIX RETENUS

LIVRE 4 : ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

LIVRE 5 : RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

CARTE DES VALEURS AGRICOLES DU TERRITOIRE

CARTE D'INVENTAIRE ET PROTECTION POUR LA BIODIVERSITÉ

CARTE DES ALÉAS ET RISQUES INCENDIES ET FEUX DE FORETS

CARTE D'INVENTAIRE DES MILIEUX HUMIDES ET DES RISQUES HYDRAULIQUES

CARTE D'INVENTAIRE DES RESSOURCES EN EAUX

CARTE DE SYNTHÈSE DES ENJEUX AGRICOLES

CARTE DE SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

TOME 2 PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES (PADD)

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

TOME 3 DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS (DOO)

DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

PLANS DE SECTEURS

Sommaire	2
PREAMBULE.....	6
La justification des choix ayant entraînés la révision du SCoT.....	6
La démarche de construction du SCoT.....	9
DEFI 1 : UNE METROPOLE ACCLIMATEE.....	10
1. Protéger et reconquérir les composantes agro-naturelles, les paysages et la biodiversité pour mieux les valoriser.....	10
1.1. Faire du paysage un bien commun.....	12
1.2. Préserver l'exceptionnelle biodiversité du territoire.....	29
1.3. Préserver et réactiver les espaces agro-naturels, socle d'un système agricole et alimentaire territorial durable	40
1.4. Conserver et accroître le réseau végétal des villes.....	45
1.5. Activer et déployer la multifonctionnalité des espaces agro-naturels.....	47
2. Gérer les risques et nuisances et anticiper leurs évolutions face au climat	49
3. Optimiser les ressources du territoire.....	58
3.1. Gérer et ménager les ressources en eau	58
3.2. Contribuer à la mutation du modèle énergétique de la Métropole.....	62
3.3. Structurer la filière de gestion des déchets	66
3.4. Organiser la gestion des matériaux de construction	69
4. Organiser la préservation du littoral et son développement durable	71
DEFI 2 : UNE METROPOLE EQUILIBREE ET EFFICACE.....	72
1. Armature urbaine : organiser les espaces urbains efficacement et équitablement.....	72
2. Assurer la cohérence entre les réseaux de déplacement et l'organisation urbaine, favoriser la mobilité pour tous et à toutes les échelles	91
2.1. Poursuivre une politique de déplacements ambitieuse, connectée aux autres territoires ..	93
2.2. Inscrire le développement des réseaux de transport dans le projet de territoire	94
2.3. Compléter les grands axes routiers structurants.....	99
2.4. Apporter une offre de stationnement cohérente avec la stratégie de déplacement	102
2.5. Intégrer la logistique des derniers kilomètres au fonctionnement urbain.....	103
2.6. Affirmer un territoire favorisant les modes actifs	104
2.7. Organiser les temps de déplacements.....	105

DEFI 3 : UNE METROPOLE DYNAMIQUE ET ATTRACTIVE	106
1. Répondre à tous les besoins en logement	106
2. Affirmer l'activité économique comme ressource créatrice de richesses et d'emplois durables pour tous	111
2.1. Conforter l'attractivité touristique de la métropole.....	111
2.2. à 2.8. Ensemble d'objectifs et d'orientations en faveur de l'économie	114
3. Equilibrer l'équipement commercial en cohérence avec le projet de territoire	120
4. Conforter une métropole accueillante et rayonnante	124
5. Modérer la consommation foncière	127
 A - MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL.....	128
1. Protéger les espaces naturels.....	129
1.1. Préserver et mettre en valeur les espaces remarquables	129
1.2. Prévoir des coupures d'urbanisation dans l'armature des espaces naturels.....	138
1.3. Identifier et protéger les parcs et ensembles boisés les plus significatifs.....	142
2. Mettre en œuvre des principes de développement urbain gradués et respectueux des espaces littoraux.	146
2.1. L'inconstructibilité dans la bande littorale	146
2.2. Maintenir dans les espaces proches du rivage une urbanisation cohérente et limitée.....	149
2.3. Le principe de continuité de l'urbanisation	160
3. Déterminer la capacité d'accueil des communes littorales	175
3.1. Maîtriser la croissance démographique d'un espace littoral sensible.	175
3.2. La capacité d'accueil déterminée en matière de développement économique	177
3.3. La capacité d'accueil déterminée en matière de grands équipements.....	179
3.4. La capacité d'accueil déterminée en matière de développement commercial	179
3.5. Des équipements et services publics à même de desservir les populations futures	180
3.6. Un développement littoral reposant sur un renouvellement urbain renforcé et des extensions urbaines maîtrisées	188
 B - JUSTIFICATION DES OBJECTIFS DE LIMITATION DE LA CONSOMMATION FONCIERE ET DE L'ETALEMENT URBAIN.....	211
1. La consommation foncière liée à l'urbanisation	211
2.1. Un rythme d'urbanisation déterminé en tenant compte de l'évolution future des besoins	212
2.2. Des choix d'aménagements définis au plus juste pour limiter l'artificialisation nouvelle et poursuivre les efforts de limitation de l'étalement urbain	215
2. La consommation foncière liée aux infrastructures de déplacement.....	233

3. La consommation foncière dans l'Armature des Espaces Naturels et Agricoles	234
 C - ARTICULATION AVEC LES PROGRAMMES D'EQUIPEMENT DE L'ETAT, DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DES ETABLISSEMENTS ET SERVICES PUBLICS.....	
5. Les programmes de l'Etat.....	236
6. Les programmes de la Région	237
7. Les programmes du Département	238
 D - ARTICULATION AVEC LES SCOT VOISINS.....	
1. Etat d'avancement des SCoT voisins	240
2. La préservation de l'exceptionnelle biodiversité du territoire.....	242
3. L'optimisation des ressources naturelles	244
4. La préservation du patrimoine littoral et son développement durable	245
5. L'organisation efficace et durable des espaces urbains.....	246
6. La cohérence entre le réseau des déplacements et l'organisation urbaine	246
7. Le développement économique, comme ressource créatrice de richesse et d'emplois durables pour tous	248

Cadre de référence préalable :

Les dates clefs de références du SCoT sont les suivantes :

- L'application du présent SCoT est établie à partir de sa date d'approbation prévisionnelle, à savoir l'année 2019.
- La finalité des mesures établies dans le Document d'Orientations et d'Objectifs sont établies à l'horizon 2040.
- Conformément au code de l'urbanisme, une évaluation du SCoT est établie 6 ans après son approbation.

La justification des choix ayant entraînés la révision du SCoT

Le 19 novembre 2015, la révision du SCoT de l'agglomération de Montpellier (approuvé le 17 février 2006) a été prescrite par le Conseil de Métropole.

Une évolution nécessaire au regard de l'évaluation du premier SCoT :

En 2015, l'évaluation du SCoT de 2006 a permis de mettre en valeur les résultats portés par ce premier document intercommunal.

L'évaluation du SCoT de 2006 a mis en évidence que les résultats en termes de maîtrise du développement territorial (frein à l'étalement urbain), de densification des formes urbaines, d'engagement du réinvestissement urbain, de mixité sociale et résidentielle, sont satisfaisants. Ils sont parfois supérieurs aux objectifs fixés par ce document.

Malgré cela, l'évaluation a relevé deux enjeux majeurs auxquels le SCoT de 2006 n'a insuffisamment répondu : une carence en foncier pour les activités productives et extensives et en matière de prise en compte des enjeux environnementaux du territoire.

Cette évaluation et l'élaboration du projet Montpellier Métropole Territoires ont mis en avant de nouveaux enjeux et objectifs sur le territoire, qui entraînent la révision du SCoT :

- Préserver et reconquérir l'exceptionnelle richesse environnementale pour mieux la valoriser
- Adapter le territoire au changement climatique et en atténuer ses effets. ;
- Se préparer aux évolutions démographiques prévisibles et aux besoins qu'elles génèrent ;
- Accompagner le développement économique pour qu'il soit créateur de richesses et d'emplois.

Une évolution nécessaire au regard de l'évolution des institutions

Bien que les résultats du SCoT de 2006 soient globalement positifs, sa révision reste nécessaire au regard des évolutions institutionnelles du territoire :

- La transformation de la Communauté d'Agglomération de Montpellier en Métropole, au 1^{er} janvier 2015 a entraîné des besoins et des enjeux nouveaux sur le territoire (transfert de compétences, compétences élargies...) ;
- La fusion des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon a entraîné la création de la Région Occitanie, dotée de deux Métropoles : Toulouse et Montpellier. Dans le cadre de la révision du SCoT, Montpellier Méditerranée Métropole doit mieux tirer parti de son double positionnement stratégique de métropole ouverte à la fois sur le bassin méditerranéen et sur un arrière-pays dynamique, grâce à des coopérations à toutes les échelles.

Une évolution nécessaire au regard de l'évolution des textes réglementaires et des documents de références

Les lois relatives au Grenelle de l'environnement (2009 et 2010) ont apporté des évolutions à la mise en œuvre des politiques de développement et d'aménagement du territoire. Elles ont notamment élargi les objectifs, les capacités prescriptives et le caractère opérationnel des SCoT.

Les lois Grenelle 1 et 2 ont modifié certains articles du Code de l'Urbanisme en renforçant ou en complétant des outils afin de mettre en œuvre de nouveaux objectifs :

- La réduction des gaz à effet de serre par l'amélioration des performances énergétiques, la répartition géographique des emplois, des habitats, commerces, services...
- Le rôle du SCoT est renforcé en matière de politique de l'habitat, il peut dorénavant inscrire la répartition de l'offre par EPCI ou par commune.
- La réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers est un objectif central du SCoT. Des nouveaux outils peuvent être mis en place pour réduire la consommation foncière : le SCoT peut fixer des normes de gabarit, de hauteur, d'emprise au sol, de densité minimale... dans certains secteurs.
- Il peut conditionner l'ouverture à l'urbanisation de certaines zones à l'obligation de respecter des performances énergétiques.
- Le développement des communications numériques devient un des objectifs du SCoT.
- Le SCoT a dorénavant un rôle pour définir des grandes orientations en matière de transports et déplacements.
- La préservation ou la restauration des continuités écologiques devient un objectif explicite des SCoT (intégration d'une trame verte et bleue).
- Des objectifs visant à réduire et mieux valoriser les déchets doivent être fixés.
- Le DAC (document d'aménagement commercial) est temporairement obligatoire (La loi Pinel le fait évoluer en Document d'aménagement artisanal et commercial et le rend facultatif).

La Loi relative à l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové, dite loi ALUR, du 24 mars 2014 a attribué aux SCoT un rôle intégrateur vis-à-vis des documents de rang supérieurs. Elle conforte le rôle des SCoT en apportant de nouvelles obligations réglementaires en matière d'urbanisme :

- Le SCoT devient l'unique document intégrant les documents de rangs supérieurs
- Les démarches interSCoT sont favorisées, et les périmètres interSCoT doivent être associés.
- Il fixe des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain et peut imposer une densité minimale de constructions.
- Le DOO peut préciser des conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans des secteurs desservis par des transports en commun performants.

La Loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt (2014) renforce les précisions à apporter quant à la prise en compte des besoins en matière de préservation du potentiel agronomique et la limitation de la consommation foncière.

La Loi sur la transition énergétique et la croissance verte (2015) ajoute l'objectif d'adaptation au changement climatique dans les objectifs généraux en matière d'urbanisme.

La Loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages (2016) instaure le principe de zéro perte nette de biodiversité voire de gain de biodiversité, la séquence « Compensation » de la démarche Eviter-Réduire-Compenser est renforcée.

La révision du SCoT permet aussi d'intégrer les documents supérieurs apparus après la création du premier SCoT de la Métropole. Parmi ces documents, peuvent être cités :

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée. Le SDAGE 2016-2021 a été approuvé le 20 décembre 2015, il fixe une stratégie pour l'atteinte du bon état des milieux aquatiques en 2021, et les différents Plans de Gestion de la Ressource en Eau qui en découlent.
- Le Plan de de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI), approuvé en 2015 et complété en 2016. Sur la période 2016-2021, il définit la politique intégrée de gestion des risques d'inondation.
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique Languedoc-Roussillon (SRCE) a été adopté le 20 novembre 2015 par arrêté du préfet de région. Plusieurs actions phares sont prévues dans le cadre du SRCE en copilotage Etat/Région : la mise en œuvre du protocole "Eviter, Réduire, Compenser".
- Le Schéma Départemental d'accueil et pour l'habitat des gens du voyage (SDAHGV) de l'Hérault a été approuvé en décembre 2011. Au 1er mai 2015, l'Hérault dispose de 9 aires d'accueil, de 5 aires de grand passage et d'un terrain familial.

Parallèlement, d'autres documents de planification ont été élaborés sur la même période que la révision du SCoT, en fonction de leur niveau d'avancement, les objectifs stratégiques qu'ils poursuivent sont pris en compte (Document Stratégique de Façade, Schéma Régionale de Gestion Intégrée du Trait de Côte, Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets).

Le Schéma de Cohérence territoriale doit également prendre en compte le niveau d'avancement des programmes d'équipements de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics. Sur le territoire métropolitain, il s'agit des projets suivants :

- la création de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, traversant la partie Ouest du territoire ;
- la déviation de la RN113 inscrite au CPER ;
- le COM (Contournement Ouest de Montpellier) qui se raccordera à l'A750 et à l'A709 ;
- les prolongements du LIEN sur sa partie ouest reliant Saint Gély à Saint-Georges-d'Orques pour le connecter à l'A750 ;
- la Déviation Est de Montpellier ;
- la création d'un lycée régional à Cournonterral.

Les grandes orientations de ces documents et projets sont prises en compte dans le nouveau SCoT.

La démarche de construction du SCoT

Dès la transformation de la Communauté d'agglomération en Métropole, cette dernière s'est engagée dans l'élaboration d'un projet visant à apporter des réponses durables aux grands défis du XXI^{ème} siècle auxquels le territoire doit faire face.

La démarche Montpellier Métropole Territoire (MMT) a permis, tout au long de son élaboration, de mettre en partage avec les élus les valeurs du territoire. Il a également permis d'identifier les enjeux et facteurs d'évolutions à moyen et long termes, notamment en ce qui concerne les impacts du changement climatique, les équilibres environnementaux, l'évolution des modes de vie, d'habiter, de se déplacer... Il résulte de cette démarche la définition de valeurs fondamentales de développement de l'espace métropolitain visant à développer une métropole compétitive et ouverte sur l'extérieur dans le respect de l'environnement.

Dans la continuité de cette démarche, des ateliers associant les élus du territoire ont rythmé l'élaboration du SCoT révisé.

Le projet de territoire a l'ambition de s'ouvrir sur l'extérieur et construire une vision partagée par les territoires limitrophes. Dans ce contexte, un des moments forts de la démarche a été d'établir un dialogue avec les territoires voisins, notamment avec les périmètres des SCoT voisins, permettant d'établir une logique de continuité du projet, allant bien au-delà des frontières administratives de la métropole. Cette volonté partagée avec les territoires limitrophes s'illustre au travers d'une volonté commune d'initier les bases d'une réflexion inter-SCoT. Il s'agit d'établir une cohérence régionale, notamment sur la stratégie économique et commerciale, l'organisation des déplacements, de la biodiversité et du paysage, dans un contexte mouvant où l'ensemble du territoire se positionne au sein de la grande région Occitanie, dans laquelle Montpellier Méditerranée Métropole doit conserver sa position de « Métropole rayonnant à 360° ».

Un projet partagé avec les acteurs du territoire et la population

Tout au long de la construction du projet de SCoT, plusieurs instances de travail se sont tenues avec les partenaires du territoire à travers des réunions avec les Personnes Publiques Associées (PPA).

Les habitants, les acteurs, les usagers, les associations locales et les autres personnes concernées ont été concertés pendant la durée de l'élaboration du projet de révision du SCoT. Un dispositif permanent a permis de consulter le projet au fur et à mesure de son élaboration au siège de la Métropole et sur internet, ainsi que d'adresser sa contribution au Président de la Métropole. La concertation a été ponctuée par des temps d'expression et de mobilisation renforcées, correspondant aux grandes étapes de production du SCoT : premièrement grâce à des réunions publiques thématiques et par secteur, puis par des périodes de mise à disposition des documents dans l'ensemble des communes de la Métropole. Des moyens d'information et de communication ont été mobilisés pour informer le public de ces grandes étapes. Les contributions ont été étudiées au regard des enjeux d'aménagement durable et de l'intérêt général avant que les propositions soient, le cas échéant, intégrées dans le projet de SCoT révisé.

DEFI 1 : UNE METROPOLE ACCLIMATEE

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

Constats

- Une armature des espaces agro-naturels protégée grâce à des limites positionnées dans le SCoT de 2006
- Un renouvellement de l'activité agricole discret mais perceptible
- Des espaces agro-naturels aux fonctions multiples : biodiversité, paysage, gestion des risques, qualité du cadre de vie, ressource en eau...

Enjeux

- Construire une vision intégrée des espaces agro-naturels pour permettre le déploiement de la politique agroécologique
- Permettre à la profession agricole de conforter et diversifier son activité économique en respectant les enjeux environnementaux
- Encourager le déploiement d'expérimentations, programmes de recherche et d'innovation pour accompagner la transition agroécologique
- Répondre aux besoins en construction et aménagement nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles en matière de bâti

Les objectifs du PADD

- La mise en place d'un dispositif pour définir les conditions de constructibilité dans les espaces agro-naturels en cohérence avec les thématiques du Défi 1 : la Métropole Acclimatée
- Protéger et reconquérir les composantes agro- naturelles, les paysages et la biodiversité pour mieux les valoriser :
- Faire du paysage un bien commun
- Préserver l'exceptionnelle biodiversité du territoire
- Préserver et réactiver les espaces agro-naturels, socle d'un système agricole et alimentaire territorial durable
- Gérer les risques et nuisances et anticiper leurs évolutions face au climat
- Optimiser les ressources du territoire
- Organiser la préservation du patrimoine littoral et son développement durable au regard de la Loi Littoral

Les orientations et objectifs du DOO

Le DOO met en place un dispositif qui définit le « socle » commun pour la constructibilité dans les espaces agro-naturels. Les orientations posent les bases d'une constructibilité rendue possible, en cohérence avec le règlement des futures zones naturelles et agricoles du Plan Local d'Urbanisme. Afin de préserver les espaces agro-naturels, il pose les principes pour, notamment, optimiser les constructions existantes et limiter le mitage. Pour prendre en compte les occupations actuelles et éviter des friches ou espaces dégradés, le DOO offre des capacités d'évolution encadrées des bâtis existants. Il identifie également la possibilité de créer des constructions sans destination agricole, forestière et pastorale, pour des équipements qui ont vocation à se trouver dans les espaces agro-naturels ou qui sont techniquement incompatibles avec le tissu urbain. De manière exceptionnelle, l'outil « STECAL » est identifié pour permettre des installations dans les espaces agro-naturels pour des projets spécifiques et cohérent avec les ambitions du territoire (fermes ressources, loisirs, tourisme, extension d'ensemble patrimoniaux ...).

Les prescriptions liées à d'autres valeurs de ces espaces se surajoutent : qualité paysagère, biodiversité, agroécologie et alimentation, sensibilité des milieux littoraux, multifonctionnalité. .

Les prescriptions du socle commun, les prescriptions propres à chaque valeur des espaces agro-naturels et les prescriptions associées à la ressource en eau et aux risques naturels, constituent ainsi le dispositif des espaces agro-naturels et forestiers.

Cohérence avec les autres parties du DOO

A chaque fois que le dispositif des espaces agro-naturels et forestier s'applique, il y est fait référence en entête de chapitre.

- Outre la partie 1 du Défi 1, ce dispositif s'applique notamment à des prescriptions liées : à l'installation de panneaux photovoltaïques dans les espaces agro-naturels ;
- au confortement de l'activité touristique de la Métropole en permettant le changement de destination dans les espaces agro-naturels ;
- à l'organisation des pratiques et usages des espaces agro-naturels ;
- au déploiement des activités touristiques et de loisirs de manières intégrées au territoire.

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT de 2006 décrivait de manières génériques les mesures assurant une certaine constructibilité dans les espaces agro-naturels.

Le SCoT révisé met en cohérence les politiques publiques en faveur de l'activation des espaces agro-naturels mais également en intégrant au mieux les enjeux liés à la préservation de la biodiversité, les risques naturels, la qualité des terres agricoles et la Loi Littoral.

1.1. Faire du paysage un bien commun

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

Constats

- Une identité paysagère riche et variée, structurée par 3 grands arcs
- Un paysage de plus en plus fragmenté par des phénomènes de différentes natures (déboisement, enrichissement, cabanisation...)
- Des infrastructures routières souffrant d’un déficit d’intégration et de valorisation paysagère
- Un cœur de métropole présentant des enjeux majeurs de structuration de ses franges en interface avec les communes de premières couronnes
- En périphérie, l’héritage d’un chapelet de villes et villages dont les silhouettes participent de l’identité fondamentale et de la qualité paysagère du territoire

La Métropole offre un ensemble de paysages riches et contrastés. Ces paysages, de type semi-ouverts, présentent un caractère complexe du fait des multiples reliefs, plutôt modestes, qui les découpent, tendant à limiter les vues vers les horizons lointains. Entre mer Méditerranée et piémonts cévenoles, le relief de la Métropole présente une élévation progressive, depuis le niveau de la mer jusqu’aux garrigues de Montaud à près de 315 mètres. Une grande partie du territoire demeure néanmoins à une altitude modeste, inférieure à 50 mètres.

On distingue 3 grandes unités paysagères étagées sous forme d’arcs parallèles :

- Les espaces littoraux : Ce territoire, globalement plan, constitue l’un des paysages emblématiques de la Métropole. Il possède une configuration très particulière, caractérisé par son étroit lido, son réseau d’étangs, ses zones humides et sa plaine agricole, le tout associé au réseau hydrographique convergeant des bassins du Lez et de la Mosson. Le lido et les étangs constituent des espaces particulièrement complexes et fragiles au regard de leur fonctionnement et de la biodiversité exceptionnelle qu’ils accueillent, ayant conduit à la mise en place de très nombreuses mesures de protection.
Plus au nord, la plaine littorale se caractérise par une mosaïque de terres agricoles, où subsistent de nombreuses haies arborées. Les cultures sont principalement orientées vers la vigne et le maraîchage. La plaine a toutefois subi une assez forte dégradation, résultant notamment de phénomènes d’enrichissement et de cabanisation, en particulier au niveau de Villeneuve-lès-Maguelone, ainsi qu’une artificialisation marquée par les grandes infrastructures sur sa frange nord en contact avec la ville-centre.
- La plaine centrale : Les espaces qui la composent sont essentiellement agricoles, mêlant viticulture, arboriculture, maraîchage ainsi qu’un peu de céréaliculture. A l’ouest, la plaine présente la particularité d’être encadrée par le massif de la Gardiole et par le piémont du causse d’Aumelas. Côté est, la plaine de la Méjanelle est également encadrée par des reliefs, mais à une échelle moindre. Elle se caractérise également par la présence ponctuelle, en son sein, de petits reliefs collinaires de type « puechs ».

L'ensemble de la plaine est sillonné par l'entrelacs du réseau hydrographique, dont les deux principales rivières, le Lez et la Mosson, structurent et qualifient le paysage des limites est et ouest de la ville-centre. La perception prégnante de ce réseau rend primordiale sa mise en valeur.

Les continuités boisées sont également l'une des autres caractéristiques paysagères de la plaine, que ce soient les ripisylves, les alignements d'arbres le long des routes ou bien les haies des terrains agricoles. Toutefois, ce paysage a eu tendance à fortement s'appauvrir ces dernières décennies.

Par ailleurs, les terres agricoles connaissent une forte progression de l'enfrichement, en particulier au niveau de la plaine ouest où l'on peut également constater des phénomènes de mitage urbain. Ces éléments ont des répercussions négatives sur la qualité paysagère générale.

- Le grand amphithéâtre de garrigue : Il correspond à la zone de rebord du relief des causses. Il est caractérisé par un relief collinaire dont les points hauts offrent des vues remarquables sur la plaine et le littoral. Ce relief est entaillé par un ensemble de vallées dont les cours d'eau présentent de riches ripisylves qui participent fortement à la qualité de leur paysage. La garrigue constitue la végétation dominante. Toutefois, avec le développement de l'urbanisation, une partie des forêts a été fragmentée, voire fortement réduite, comme c'est le cas au nord-est de Montpellier. Il subsiste, malgré tout, une importante canopée, y compris au sein du tissu urbain du nord de la ville-centre, qui nécessite des mesures de préservation. Les espaces boisés alternent avec une agriculture essentiellement dédiée à la vigne et, dans une moindre mesure, à l'oléiculture et l'arboriculture. Participant au maintien de ce paysage boisé, notamment par l'entretien des sous-bois favorisant la lutte contre les incendies, ces activités nécessitent d'être développées.

Le territoire se caractérise également par la présence d'un patrimoine bâti remarquable, constitué notamment par une armature de châteaux et mas viticoles, indissociables de leurs parcs, allées arborées et domaines agricoles qui en constituent les écrans. Ce patrimoine structure fortement le territoire, en particulier dans les plaines littorales et centrales. Dans la plaine littorale, au relief relativement plan et aux espaces pleinement ouverts, les édifices patrimoniaux constituent des jalons paysagers majeurs, dont la cathédrale de Villeneuve-lès-Maguelone constitue l'élément le plus emblématique. Dans la plaine centrale, où les vues sont limitées par le relief des puechs, ce patrimoine a un rôle structurant d'échelle plus locale.

En matière de développement urbain, la plaine centrale joue un rôle prépondérant. Elle est, tout d'abord, traversée d'est en ouest par le fuseau des grandes infrastructures du couloir de transport languedocien. Ce fuseau est à la fois une vitrine ouverte sur le territoire et une coupure physique majeure, nécessitant un travail de qualification et de valorisation.

La plaine a également été, et demeure, le principal support du développement urbain, de par son contexte favorable. Dans ce grand paysage, s'impose la silhouette majeure de la ville-centre. De cette silhouette se détachent le cœur historique et son patrimoine bâti, en position dominante sur un relief collinaire, les masses boisées qui jalonnent toute la partie nord, ou encore le Lez et la Mosson, principaux cours d'eau du territoire, constitutifs des franges est et ouest de la ville. Le paysage urbain de la ville-centre souffre, cependant, d'un manque de structuration au niveau des tissus périphériques, marqués par un déficit global de qualité dû à l'absence d'une véritable maîtrise de l'aménagement.

Face à cela, les développements planifiés depuis bientôt 40 ans à l'est de la ville autour des quartiers d'Antigone et de Port Marianne et plus récemment, avec la réalisation d'un ensemble d'opérations en frange ouest (Malbosc, Ovalie, les Grisettes...), constituent une première réponse d'envergure pour remédier à cette situation.

Les enjeux du développement de la nouvelle Métropole élargie désormais le cadre d'approche à la structuration de l'ensemble du cœur métropolitain, où se nouent des problématiques concernant la mise en valeur des espaces d'interface entre la ville-centre et les communes de première couronne. Ces espaces apparaissent en partie dégradés, en particulier au niveau des principales entrées de ville où le paysage s'est fortement banalisé. La présence de l'armature des espaces agro-naturels jusqu'aux portes de la ville et du projet de contournement routier constituent, de ce point de vue, des leviers majeurs pour engager ce travail, à l'image des démarches ambitieuses déjà expérimentées le long de la route de la Mer dans le cadre des opérations « Ode à la mer ».

Au-delà du cœur métropolitain, le chapelet de villes et villages caractérisant globalement le paysage urbain sur l'ensemble du territoire affirme une identité forte ; cette armature nécessite d'être maintenue, en contenant les développements urbains, de façon à préserver les équilibres, parfois fragiles, régissant le rapport harmonieux existant entre les silhouettes urbaines et le paysage agro-naturel. Il s'agit, au-delà, de retrouver les connexions, souvent perdues, entre villes/villages et nature en retissant des liens, notamment par la valorisation de continuités paysagères.

Enjeux

- Préserver la lisibilité des composantes caractéristiques du paysage
- Préserver et renforcer les continuités boisées, en particulier au niveau du réseau hydrographique
- Concevoir les extensions urbaines dans un rapport actif au paysage des espaces agro-naturels
- Valoriser le paysage aux abords des voies structurantes
- Recomposer l'urbanisation des entrées de ville en direction des Connexions Métropolitaines
- Prendre en compte le système de vues sur le paysage à partir des infrastructures
- Dans le cadre du réinvestissement urbain, travailler aux interconnexions des espaces de nature en ville

L'un des grands enjeux à l'échelle du territoire repose sur le maintien et l'amélioration de la lisibilité de son identité paysagère, à travers la valorisation de ses principales composantes. Cela passe notamment par la préservation des reliefs boisés, la protection des principales vallées, la mise en valeur du réseau hydrographique ou encore la protection du patrimoine bâti, tels que les mas, et de ses parcs et allées. L'évaluation initiale de l'environnement a, en particulier, mis en lumière la question des continuités boisées qui constitue l'un des éléments identitaires récurrents du territoire.

Il s'agit également d'accompagner l'urbanisation des villes et villages dans leur rapport au grand paysage en veillant à prendre en considération les différents contextes et en préservant les rapports d'échelle.

Cette question de l'urbain concerne, par ailleurs, les voiries structurantes irriguant la Métropole de manière linéaire, avec des logiques topographiques et paysagères sans lien avec celles des territoires

traversés. Cela réclame de qualifier les abords des voies existantes par des aménagements paysagers pouvant s'inscrire dans les fonctions du Grand Parc et ce faisant, de traiter les projets de voies à venir de manière à ce qu'ils participent à la requalification des territoires traversés.

Un enjeu s'attache spécifiquement au traitement des entrées de ville, qui constituent à la fois des seuils et des éléments de vitrine urbaine majeurs. Il s'agit de les requalifier pour accroître leur lisibilité et en faire des lieux d'urbanité condensant de multiples fonctions urbaines.

Enfin, les tissus urbains sont porteurs d'un chapelet d'espaces de nature : parcs, jardins, berges des cours d'eau, délaissés... Ces espaces ne sont pas toujours valorisés ; surtout, ils ne sont généralement pas interconnectés. Tout l'enjeu repose sur la poursuite ou l'engagement de démarches visant, à terme, à composer des trames paysagères continues, connectées sur l'armature des espaces agro-naturels. Les actions de réinvestissement urbain constituent, en ce sens, un support opérationnel évident pour bâtir ces trames.

Les objectifs du PADD

- Révéler le paysage à travers l'affirmation d'un Grand Parc métropolitain, afin de préserver la grande richesse paysagère des espaces agro-naturels et de favoriser l'appropriation de ces espaces en les donnant à découvrir et en les ouvrant à des usages contrôlés
- Qualifier le paysage le long des infrastructures et celui des entrées de ville
- Valoriser les paysages urbains

Pour affirmer la volonté forte de faire du paysage un agent actif de la structuration et de l'animation du territoire, les espaces naturels et agricoles sont identifiés comme composantes d'un « **Grand Parc Métropolitain** » où le paysage se révèle comme un véritable bien commun, vecteur de cohésion sociale.

Le Grand Parc doit à la fois permettre de préserver la très grande richesse paysagère et environnementale des espaces agro-naturels, éléments fondamentaux de la qualité du cadre de vie, et de le donner à découvrir et l'ouvrir à des usages contrôlés (agroécologie, gestion hydraulique intégrée, culture, loisirs...) pour favoriser son appropriation, avec le souci qu'il bénéficie au plus grand nombre.

Le réseau viaire fait partie des axes de découverte de ce Grand Parc Métropolitain. A ce titre, il s'agit de préserver et valoriser les ambiances paysagères perçues le long des routes et, également, de s'attacher à qualifier les entrées de ville, transition entre les espaces agro-naturels et les espaces urbains.

La mise en valeur du Grand Parc métropolitain passe également par celle des paysages urbains. Cela concerne en particulier le soin à apporter au traitement des silhouettes urbaines dont il convient de maintenir et renforcer un rapport harmonieux avec le grand paysage dans lequel elles s'inscrivent. Dans le même esprit, il s'agit de valoriser les trames paysagères urbaines en continuité avec l'armature agro-naturelle du Grand Parc, en vue de faciliter l'accès citoyen à la nature et de bénéficier des effets positifs de la végétation dans les villes et villages.

Les orientations et objectifs du DOO

- (1) A l'échelle de l'ensemble du territoire :
 - Préserver et valoriser le patrimoine naturel et bâti
 - Valoriser les vues et panoramas
 - Protéger le capital boisé
- (2) A l'échelle de l'armature agro-naturelle
 - Veiller à ce que les aménagements et bâtiments réalisés préservent et valorisent le paysage, y compris agricoles
 - Mettre en valeur le réseau hydrographique
 - Assurer une insertion paysagère des projets pour préserver la qualité des vues sur le paysage identitaire et ouvert de la Plaine Ouest à partir des routes qui la longent
 - Promouvoir les activités sylvo-pastorales
 - Accompagner la remise en état paysagère des anciennes carrières
 - Développer une charte agricole et paysagère pour favoriser l'installation et la reprise des exploitations existantes
- (3) Faire des entrées de ville un marqueur identitaire du territoire
 - Reconquérir le paysage des abords des infrastructures
 - Structurer les entrées d'agglomération en engageant des projets d'ensemble sur les Portes Métropolitaines
 - Poursuivre et engager des actions de réinvestissement urbain
 - Intégrer des espaces paysagers dans les opérations de réinvestissement et d'extension urbaine
- (4) Composer des projets valorisant le paysage urbain
 - Préserver et valoriser les trames végétales et agricoles au sein des villes et villages
 - Prendre en compte les silhouettes et morphologies urbaines dans le cadre de démarches de projet
 - Généraliser l'élaboration d'une réglementation spéciale concernant les zones de publicité interdites ou restreintes
 - Développer le capital boisé des villes et villages
 - Porter une attention particulière à l'aménagement paysager des lisières agro-naturelles
 - Valoriser les points hauts dans le cadre des démarches de projet
 - Etudier la végétalisation des surfaces minéralisées
 - Etudier les modalités de mise en place d'espaces végétalisés propices au rafraîchissement urbain

(1) A l'échelle du territoire

Les prescriptions données par le DOO concernent ici autant l'ensemble des espaces urbains que les espaces agro-naturels.

Afin de favoriser la préservation du patrimoine naturel et bâti du territoire, le DOO inscrit plusieurs prescriptions concernant la préservation et la valorisation des sites naturels et du patrimoine bâti faisant déjà l'objet de mesures de protection, ainsi que le patrimoine non protégé présentant un caractère remarquable, en particulier le patrimoine vernaculaire, en venant en appui des démarches visant à conserver les qualités paysagères et/ou architecturales des sites.

Il s'agit aussi de ménager des vues sur le grand paysage, depuis les différentes infrastructures et de valoriser le paysage en identifiant les éléments essentiels du grand panorama à préserver.

Une prescription vise, par ailleurs, à protéger et gérer le capital boisé du territoire, qui constitue un élément fort de l'identité paysagère de la Métropole, par la mobilisation des outils juridiques appropriés. Afin de renforcer, voire reconstituer sur certains sites le capital boisé, le DOO intègre également des recommandations concernant l'appui au développement d'une filière arboricole et au renouvellement des alignements d'arbres le long des voies et des itinéraires modes actifs.

(2) A l'échelle de l'armature agro-naturelle

Afin de répondre à l'objectif majeur de préservation et de valorisation des espaces agro-naturels, une prescription s'attache à ce que les aménagements et bâtiments réalisés préservent et valorisent leur contexte paysager et s'y intègrent harmonieusement, y compris les projets d'exploitations agricoles

Une deuxième prescription concerne la mise en valeur du réseau hydrographique, armature structurant fortement le paysage métropolitain. Il s'agit, en particulier, de planter des arbres au niveau des ripisylves, de permettre la création de cheminements et de développer une agriculture adaptée au contexte d'inondabilité.

La Plaine Ouest est identifiée compte tenu des nombreuses vues sur cette entité paysagère. Une prescription vise à s'assurer de la qualité de l'insertion des projets paysagers sur celle-ci.

Trois recommandations sont formulées en réponse à l'objectif de valoriser et faire vivre les espaces agro-naturels.

(3) Les entrées de ville

Dans l'objectif de préserver et valoriser les ambiances paysagères perçues le long des routes au niveau des entrées de ville, le DOO édicte un ensemble de prescriptions visant notamment :

- à reconquérir le paysage des abords des infrastructures, en particulier lors de la réalisation de déviations routières permettant d'alléger le trafic dans les noyaux urbains (St Brès-Baillargues, Castries...) ou bien lorsque les voies sont connectées aux Connexions Métropolitaines ;
- à poursuivre et engager des actions de réinvestissement visant à restructurer et moderniser le cadre bâti des entrées de ville ;
- à intégrer des espaces paysagers pouvant constituer les supports de continuités vertes donnant accès à la nature, dans les opérations d'extension et de renouvellement urbain participant à la reconstitution d'entrée de ville.

(4) Le paysage urbain

Le DOO intègre plusieurs prescriptions visant à répondre à l'objectif de valorisation du paysage urbain, du point de vue à la fois du renforcement de la présence de la végétation dans les tissus urbains et de la maîtrise des morphologies urbaines :

- préserver et valoriser les trames végétales et agricoles au sein des villes et villages (cours d'eau, espaces de nature et de végétation, alignements d'arbres, etc.) ;
- prendre en compte la question des silhouettes et des morphologies urbaines et villageoise dans le cadre des démarches de projet, dans l'optique d'améliorer la lisibilité de l'armature et de la

forme urbaines de la Métropole, avec une vigilance à avoir concernant le cœur métropolitain, en particulier au niveau des espaces d'interface entre ville-centre et première couronne ;

- 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 ;
- 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.

Complémentairement, plusieurs recommandations s'attachent à la conception des aménagements urbains dans le cadre d'opérations de renouvellement ou d'extension, en particulier :

- apporter une attention particulière à l'aménagement paysager des lisières agro-naturelles et des franges urbaines, en visant notamment à favoriser l'accès au public et aux circulations douces ;
- 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 dans un objectif de renforcement de la qualité du paysage urbain ;
- étudier les conditions et modalités de mise en place d'espaces végétalisés propices au rafraîchissement urbain.

Cohérence avec les autres parties du DOO

- Valorisation des espaces agro-naturels cohérents avec les objectifs de la politique agro-écologique et avec la mise en place d'une trame verte et bleue
- Valorisation paysagère du réseau hydrographique cohérente avec les objectifs de la politique de l'eau
- Objectifs de préservation et de valorisation du paysage urbain cohérents avec l'armature urbaine, notamment les Connexions Métropolitaines
- Valorisation du paysage urbain, notamment en matière de végétalisation en cohérence avec les objectifs environnementaux de lutte contre le réchauffement climatique

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT révisé s'inscrit en continuité du SCoT de 2006. Il poursuit les mêmes objectifs visant à préserver et valoriser le paysage agro-naturel.

Il complète cet objectif en l'étayant et en l'approfondissant et il définit un ensemble de prescriptions, notamment pour favoriser la constitution de trames végétales paysagères, y compris dans les espaces urbains afin de favoriser leur connexion aux espaces agro-naturels.

Il cible également la question des entrées de ville et des morphologies urbaines des villes et villages dans leur rapport au grand paysage.

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

Constats

- Un linéaire de limites urbaines bien plus important que dans les autres territoires comparables
- Un déficit de traitement des espaces de transition entre les tissus urbains et les espaces agro-naturels qui se traduit par leur dégradation au détriment à la fois des villes, des villages et des campagnes

L'héritage d'une structure urbaine en archipel à l'échelle du territoire métropolitain se traduit par un linéaire global de limites urbaines plus important qu'ailleurs et donc avec des relations ville-campagne accrues.

L'ensemble des limites existantes se caractérise souvent par une rupture plus ou moins franche entre espace urbanisé et espace agro-naturel, sans épaisseur spatiale pour organiser la transition, ni éléments de valorisation mutuelle. Beaucoup de limites sont ainsi constituées par des murs de clôtures de parcelles d'habitat individuel, aux qualités variables, souvent mal entretenus du côté des espaces naturels et offrant une image dégradée au niveau du grand paysage. Bien souvent, ces limites sont étanches, avec une absence de continuités modes actifs qui permettraient aux citoyens d'accéder et profiter des espaces agro-naturels. De la même façon, rares sont les incursions de la nature en ville, pourtant essentielles pour diminuer les phénomènes d'îlot de chaleur urbain.

La définition des limites à conforter dans le SCoT de 2006, mérite d'être réinterrogée et précisée.

Du côté des lisières agro-naturelles, les espaces sont généralement peu entretenus, voyant se multiplier les friches, voire les phénomènes de mitage. Ce déficit de structuration tend à fragiliser ces espaces qui, dès lors, sont fortement soumis à la pression des milieux urbains et finissent par devenir de simples réserves pour l'urbanisation.

Lorsqu'une agriculture subsiste, se pose par ailleurs des problèmes de coexistence avec les populations urbaines, notamment en termes de nuisances de divers ordres (bruit du matériel agricole, pollution...), qui finissent par dissuader toutes formes de pratiques au voisinage des constructions.

Enjeux

- Poursuivre la maîtrise de l'étalement urbain par la définition d'enveloppes urbaines intangibles redéfinies
- Généraliser le traitement qualitatif des espaces de transition entre les tissus urbains et les espaces agro-naturels

Objectifs du PADD

- Valoriser les « lisières agro-naturelles » des villes et des villages, afin de les soustraire à la pression générée par l'urbanisation
- Dans ces espaces, favoriser des aménagements paysagers et des fonctions adaptées à leur nature (loisirs, sports, agriculture urbaine...)

En réponse à la forte dynamique du développement métropolitain, le Grand Parc Métropolitain vise, par ailleurs, à structurer les espaces de contact entre les secteurs d'urbanisation et les territoires agro-naturels, qui constituent bien souvent des lieux soumis à de fortes pressions, délaissés, voire malmenés alors qu'il y aurait lieu notamment de mettre en valeur leur potentiel paysager et d'usage (loisirs, sport de nature, ...). Il s'agit donc de faire de ces « lisières urbaines », aux abords de la ville constituée ou en devenir, des lieux de projet spécifiques, afin de maîtriser en les valorisant, les interactions ville-campagne.

La priorité est donnée à l'identification, la préservation et la mise en valeur de l'ensemble des « lisières urbaines », en tant qu'espaces situés dans les espaces naturels et agricoles, en frange de ceux-ci, le long des limites de la ville et de villages, afin de les soustraire de manière intangible aux pressions générées par l'urbanisation. Elles constituent un lieu de transition entre les espaces urbanisés ou à urbaniser et les espaces naturels et agricoles qui pourront accueillir de manière privilégiée des occupations notamment ludiques, sportives, écologiques et des aménagements paysagers. Ces lisières constituent ainsi l'un des supports fondamentaux du SCoT, à la fois pour lutter contre l'étalement urbain par « grignotage » progressif de la campagne et pour valoriser le potentiel du paysage et des espaces situés en frange des villes et des villages.

Les orientations et objectifs du DOO

- Gérer les lisières urbaines à travers 3 dispositifs :
 - (1) les « **limites urbaines** », qui définissent l’enveloppe maximale des espaces d’urbanisation existante et engagée ou des extensions urbaines tels que définis sur les plans de secteur ;
 - (2) les « **franges urbaines** », qui définissent une bande longeant les limites urbaines, au sein des espaces d’urbanisation existante ou engagée ou des extensions urbaines, pour gérer les occupations du sol au contact des espaces agro-naturels ;
 - (3) les « **lisières agro-naturelles** », positionnées dans le prolongement immédiat des limites urbaines et intégrées à l’armature des espaces agro-naturels.

(1) Les limites urbaines, pour maîtriser l’enveloppe des villes et villages

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.

Deux types de limites urbaines sont identifiés :

Les limites déterminées

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 ;
- 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.

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 de 50 mètres seulement, tel que figuré sur le plan du DOO.

Les limites à formaliser

Elles correspondent aux franges des sites ne présentant pas de déterminants spatiaux avérés. Elles marquent une limite qui reste à définir, avec une marge de l’ordre de 100 à 120 mètres, tel que figuré sur le plan du DOO.

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 ;
- 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.

Dans les deux cas, la définition des limites à formaliser devra faire systématiquement l'objet d'une conception d'ensemble maîtrisée. En particulier, elles doivent valoriser les silhouettes paysagères urbaines et villageoises dans un rapport qualitatif au paysage traitant les « façades » vues de l'extérieur des tissus urbains des villes et des villages.

Le cas échéant, ces limites doivent participer à la mise en valeur des paysages urbains et agro-naturels de qualité.

(2) Les franges urbaines, pour limiter les conflits d'usage entre ville et campagne

Au contact direct des espaces agro-naturels, la maîtrise de l'occupation des franges urbaines constitue un des enjeux identifiés pour limiter les conflits d'usages aux interfaces de la ville ou des villages, et de la gestion et l'exploitation des espaces agro-naturels.

Pour ce faire, le DOO fixe des recommandations pour 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 ;
- Le cas échéant, il s'agira d'assurer des continuités pour favoriser l'accès à la campagne, particulièrement par des cheminements doux, et favoriser l'imbrication des espaces naturels et végétalisés, voire agricoles au sein des tissus urbains.

Une recommandation est également fixée concernant plus spécifiquement les conflits d'usage, visant à éviter la construction de bâtiments occupés de manière permanente, dans les franges urbaines au contact avec les espaces agro-naturels. Il est précisé que ces franges correspondent à une épaisseur, qui peut être construite pour des occupations non permanentes, et surtout végétalisées, située en bande le long des limites des espaces d'urbanisation existante et engagée. Il s'agit, à travers cela, de limiter les nuisances liées aux activités agricoles (aspersion de produits phytosanitaires, bruit...) par une « mise à distance » des occupations humaines permanentes.

Il est précisé que cette notion de frange ne s'applique pas sur tout le territoire. Elle dépend, en effet, de la nature des lisières situées en vis-à-vis et de la nature de la frange elle-même, celle-ci pouvant, par exemple, être constituée par une route qui règle les problèmes de conflits d'usage potentiels.

Par ailleurs, pour les communes littorales, l'urbanisation jusqu'à 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).

(3) Les lisières agro-naturelles, pour valoriser les rapports ville-nature

Ces espaces 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.

Les lisières agro-naturelles sont positionnées au sein de l'armature des espaces agro-naturels en contact direct avec les limites urbaines. L'objectif des lisières est d'éviter la dispersion des bâtiments, et plus généralement, l'artificialisation dans l'ensemble des espaces agro-naturels.

En fonction des caractéristiques locales et de la valeur des espaces agro-naturels :

- l’emprise et la profondeur des lisières sera à définir, dans un objectif de limitation d’emprise sur l’activité agricole et les composantes de la trame verte et bleue ;
- le concept de lisières peut ne pas être décliné dans les documents d’urbanisme locaux si la valeur et la fonctionnalité des espaces permettent de gérer la pression urbaine et que la gestion qualitative de la transition entre la ville et la campagne est assurée dans le projet urbain, au travers du dispositif des limites à formaliser par exemple.

Prescriptions fixées par le DOO :

Dans le respect du dispositif des espaces agro-naturels et forestiers, il s’agit d’ :

- identifier et valoriser le potentiel des lisières agro-naturelles en fonction de leurs caractéristiques paysagères et de leurs potentiels d’usages (jardins familiaux, agriculture urbaine, vitrine de valorisation des producteurs locaux, loisir, énergie verte...) ;
- 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 ;
- intégrer, le cas échéant, les contraintes de fonctionnement de l’activité agricole et les fonctionnalités environnementales (aménagements favorables à la création de milieux et habitat, transparence écologique, zone tampon, etc.)

Afin de promouvoir les comportements éco-responsables auprès de la population, une recommandation concerne également l’encouragement des pratiques agro-écologiques et de sensibilisation à la préservation de l’environnement.

Cohérence avec les autres parties du DOO

- Les prescriptions fixées pour les lisières agro-naturelles sont cohérentes avec les objectifs de la politique agro-écologique ;
- Les prescriptions fixées pour les franges urbaines sont cohérentes avec les objectifs de valorisation paysagère des espaces urbains ;
- L’ensemble des prescriptions est également cohérent avec les objectifs de maîtrise des extensions urbaines, jouant un rôle complémentaire avec les prescriptions relatives aux intensités urbaines.

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT révisé s’inscrit en continuité du SCoT de 2006. Il poursuit les mêmes objectifs visant à définir un dispositif spatial pertinent pour limiter efficacement l’étalement urbain, mais il tire le bilan du SCoT précédent sur la portée effective de ses dispositions, pour redéfinir, en les précisant mieux, les notions de limites.

Ainsi, le SCoT révisé enrichit, de manière notable, les prescriptions en définissant notamment des objectifs en matière de maîtrise de la formalisation des limites, de valorisation des lisières agro-naturelles et d’incitation à la prise en compte des usages dans les franges urbaines.

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

Constats

- Le Littoral est composé de plusieurs entités : le cordon dunaire, les lagunes et la plaine littorale
- L'érosion maritime sur le lido de Villeneuve-lès-Maguelone pourrait amener à sa disparition

L'atlas des paysages du Languedoc-Roussillon recense plusieurs unités paysagères :

- unité paysagère des plaines de Fabrègues et de Mauguio Lunel qui sépare les lagunes littorales des reliefs des garrigues ; de très faible altimétrie, elle est drainée par de nombreux cours d'eau ;
- unité paysagère du littoral et des étangs du Grau du Roi ;
- massif de la Gardiole à l'Ouest.

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.

L'identité paysagère se fonde sur les perspectives ouvertes sur les paysages riches du bord de mer, des étangs, des marais, zones humides, salins qui sont autant de sites de découverte des espèces naturelles emblématiques du littoral.

Le littoral métropolitain tire sa richesse et son originalité du système complexe des étangs palavasiens. La succession des étangs de Vic, des Mourres, de Pierre blanche, du Prévost, de l'Arnel, du Méjean et du Grec forge un patrimoine écologique unique. Exploités traditionnellement par les hommes pour prélever poissons ou gibiers ou pour extraire le sel, ils constituent un milieu vivant qui mute, évolue sans cesse et subit la pression de la ville toute proche.

Enjeux

- Repositionner les agglomérations et villages littoraux dans leur écrin paysager
- Soigner la mise en valeur de l'interface entre la ville et les espaces agro-naturels
- Accompagner les évolutions dans les secteurs rétro littoraux où la ville est amenée à muter de façon plus intense, par renouvellement urbain ou par extension urbaine.
- Définir l'équilibre entre la préservation de l'armature paysagère complexe et la valorisation des bâtis existants

Les objectifs du PADD

- Maîtriser l'extension de l'urbanisation pour garantir la pérennité de l'armature agricole et naturelle et les perspectives identitaires des paysages littoraux.
- Donner une nouvelle vocation aux espaces profondément remodelés par la réalisation des deux grandes infrastructures A9 – A709

Le SCoT entérine des principes paysagers qui reposent sur des alternances d'agglomérations et d'espaces littoraux agro-naturels, le maintien des paysages littoraux dans leur diversité et leur richesse

environnementale et écosystémique et la mise en valeur de certaines perspectives et entrées de ville ouvertes sur cette armature paysagère depuis les infrastructures majeures : Avenue G. Frêche à Lattes, RM986 à Lattes, RM21 et RD 66 à Pérols, RM185 et RM116 à Villeneuve-lès-Maguelone

Les orientations et objectifs du DOO et la cohérence avec les autres orientations

- (1) Maintenir le grand paysage littoral et ses perspectives identitaires
- (2) Valoriser le paysage naturel patrimonial du littoral
- (3) Garantir l'intégration paysagère des extensions urbaines et des infrastructures
- (4) Résorber et prévenir le mitage des espaces naturels et agricoles
- (5) Gérer l'intégration paysagère du bâti diffus des communes littorales

(1) Le DOO définit un certain nombre d'axes structurants de ce paysage hétérogène : Trame boisée, réseau hydrographique, perspectives ouvertes depuis les infrastructures, entrées de ville...

A cet effet, le SCoT établit un certain nombre de prescriptions permettant d'assurer la préservation des composantes identitaires du Littoral :

- prendre en compte, préserver et valoriser les perspectives et les covisibilités majeures existantes 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 et pour pérenniser la qualité paysagère ;
- révéler et valoriser l'eau, le réseau hydrographique et les boisements liés à leurs ripisylves, qui jouent un rôle hydrographique, paysager ou de continuité écologique particulier : Mosson, Lez, Lironde, Nègue cats, Rieu Coulon... et les protéger en conséquence ;
- ménager des vues sur le grand paysage depuis les différentes infrastructures qui maillent le territoire ;
- Apporter un traitement paysager spécifique aux entrées de ville situées le long des axes majeurs des entrées de villes.

(2) Le DOO identifie des objectifs de développement durable spécifiques à chacun des milieux constitutifs du littoral métropolitain à travers l'ensemble des orientations du document.

Le cordon littoral, le lido de Villeneuve-lès-Maguelone :

L'objectif essentiel consiste à maintenir le caractère naturel de cet espace fragile, marqué par une histoire prestigieuse et une géomorphologie unique. Les qualités écologiques de ce lido et l'importance des échanges de biodiversité entre mer et étang imposent une protection environnementale forte.

Le SCoT répond à ces enjeux de protection géographique et environnementale par différentes prescriptions développées dans d'autres parties du DOO :

- la préservation du lido sera assurée par le régime d'inconstructibilité couvrant la bande littorale que les documents d'urbanisme locaux devront traduire (Défi 1 / partie 4.3.1) ;

- les actions de protection du trait de côte seront poursuivies pour assurer la pérennité du cordon lagunaire, du trait-de-côte, sujets à de fortes agressions marines (Défi 1 / partie 2.2).

Les étangs littoraux et les rivages lacustres qui les bordent :

L'objectif du SCoT consiste à ne pas réduire la protection de ces milieux à un réflexe systématique de sanctuarisation interdisant toute appropriation humaine, traditionnelle ou touristique. La recherche d'un équilibre sensible entre ces différents usages devra passer par un dialogue nourri entre les multiples acteurs présents sur ces territoires lacustres, dans le respect des orientations propres à la préservation de la biodiversité (Défi 1 / Partie 1.2).

Les prairies et zones humides : site naturel du Méjean, anciens salins de Villeneuve-lès-Maguelone, de Pérols, les sites de l'Estagnol, Gramenet, Estanel, les marais...

Ils constituent des espaces naturels remarquables au sens de la Loi Littoral et donc les milieux privilégiés de leur découverte et de leur interprétation écologique.

La priorité du SCoT consiste à consacrer des objectifs forts de protection de ces zones humides en cohérence avec les dispositions du DOO relatives à la protection des réservoirs surfacique de trame bleue (Défi 1 / Partie 1.2) et aux dispositions de la Loi Littoral (Défi 1 / Partie 4.3.2.). Elle n'interdit pas de prévoir des démarches de développement durable mesurées et raisonnées organisant les conditions d'une découverte de leur richesse actuelle et de la mémoire de ses usages passés.

Les espaces agro-naturels rétro littoraux :

Ils se composent de plaines alluvionnaires, traversées de rivières et ruisseaux, d'espaces naturels et agricoles ceinturant les agglomérations. Ces espaces participent du paysage en assurant des transitions avec le paysage spécifiquement littoral à travers notamment des ripisylves boisées, des alignements traditionnels d'arbres, des bois pittoresques ou encore des coteaux viticoles.

Le SCoT inscrit la majeure partie de ces espaces de respiration en coupures d'urbanisation au sens de la Loi Littoral pour en assurer la protection et éviter la conurbation.

Ces espaces sont particulièrement irrigués par un réseau hydrographique dense : Rieu Coulon, Lantissargues, Mosson, Lez, Lironde, Nègue cats.

Les objectifs du SCoT consistent à :

- protéger cette armature naturelle dans une volonté forte de préservation de la biodiversité (Défi 1 / Partie 1.2) ;
- assurer la pérennité à long terme du potentiel agricole des communes littorales et valoriser l'agro-écologie (Défi 1 / Partie 1.3) ;
- favoriser le maintien des sols par le développement de l'activité agricole, pastorale contribuant à la prévention des risques naturels (incendie, inondation), à la politique agro-alimentaire et à la création d'emplois (Défi 1 / Partie 1.3).

L'objectif du SCoT est de prévoir notamment des possibilités d'évolution pour les bâtis agricoles ou traditionnels existants en utilisant les possibilités d'évolution offertes par la Loi Littoral.

(3) Intégration paysagère des extensions urbaines et des infrastructures

Très artificialisés, remodelés, morcelés et en large partie dégradés par les récents chantiers des infrastructures de transport, les extensions urbaines s'inscrivent en continuité de la ville-centre, ils bénéficient d'un niveau élevé de desserte par les transports en commun et par le contournement autoroutier et routier de Montpellier et se situent, à ce titre, dans l'axe stratégique actif de développement métropolitain, lui-même intégré dans le « couloir languedocien ». Pour ces raisons, ils ont vocation à devenir des sites majeurs de développement économique métropolitain et d'accueil de grands équipements. Ces espaces s'inscrivent désormais en continuité du tissu bâti montpellierain.

Ce secteur d'interface stratégique ne présente pas de spécificité littorale réelle. Sa perception et ses finalités le rattachent d'avantage au paysage urbain qui s'étend au nord et aux problématiques de « soudure » urbaine.

L'objectif du SCoT consiste à requalifier ces sites profondément impactés par la réalisation des deux projets d'infrastructures (A9 et CNM). Le SCoT organise les conditions d'un aménagement durable, intimement liés à la fonction stratégique des sites, alternant séquences naturelles et séquences d'extensions urbaines, afin de respecter les logiques environnementales et de valoriser la vitrine métropolitaine du territoire dans toutes ces composantes. Sur certains secteurs spécifiques, il s'agit également de répondre aux besoins démographiques, de logements et d'emplois des communes et populations en privilégiant le développement des territoires les plus propices, les plus stratégiques, les mieux desservis et les moins contraints, en intégrant des dispositifs pérennes et efficaces de protection contre les nuisances de ces infrastructures.

Les extensions urbaines projetées sur ces territoires d'interface s'appuieront sur les maillages et les transparences aménagées vers la ville-centre et sur le grand paysage, ainsi que vers ces infrastructures pour concevoir la vitrine de la ville active, de nature principalement économique et d'accueil de grands équipements, sauf exceptions spécifiées dans le DOO.

(4) Résorber et prévenir le mitage des espaces agro-naturels

L'armature naturelle et agricole du littoral métropolitain se caractérise également par un phénomène subi de cabanisation. Fruit de la tradition de la cabane refuge pour les fins de semaine ou pour abriter pêcheurs ou chasseurs, elle a muté vers un habitat plus structuré, s'est pérennisé et s'est multiplié.

Un des objectifs majeurs du SCoT en matière littorale consiste à s'inscrire dans une volonté forte de résorption du mitage, de la cabanisation « sauvage », qui impactent de façon importante les communes littorales. L'armature agro-naturelle a vocation à ne pas être bâtie. Le DOO indique la nécessité de prendre les dispositions réglementaires suffisantes pour interdire toute construction, installation, occupation illicite et favoriser le cas échéant un retour à l'état naturel des sites cabanisés. Une recommandation traduit une démarche de résorption qui implique essentiellement le pouvoir de police.

(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, équipements d'intérêt général ou collectifs, cabanes de Pérois, habitat individuel diffus existant...

L'objectif du DOO 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.

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.

Au titre de l'application de la Loi Littoral, il s'agit de principe d'interdire tout phénomène de cabanisation 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.

Une attention particulière est identifiée pour les centres équestres, qu'ils soient le support d'activité de sport et loisir ou d'élevage, en permettant des aménagement, changements de destination ou les extensions limitées du bâti existant, si le projet respecte le dispositif des espaces agro-naturels et forestiers.

Les dispositions relatives aux lisières agro-naturelles - permettant de limiter la dispersion des constructions dans les espaces agro-naturels – intégreront les prescriptions liées à l'application de la loi Littoral.

Cohérence avec les autres parties du DOO

Les mesures liées au paysage du Littoral s'intègrent dans les dispositions générales d'application de la Loi Littoral exposées dans la partie 1.4, celles-ci constituent la base pour l'analyse de tout projet ou au sein de ces communes.

Par ailleurs, les orientations en terme de paysage sur le littoral sont cohérentes avec :

- les orientations pour préserver la biodiversité ;
- la prise en compte des risques d'inondation ;
- la protection de la ressource en eau ;
- le développement du tourisme dans des formes intégrées.

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Sur la base d'analyse paysagère et urbaine, le SCoT révisé décline de manière plus précise les dispositions de la Loi Littoral par rapport au SCoT de 2006.

1.2. Préserver l'exceptionnelle biodiversité du territoire

Constats

- Une richesse exceptionnelle en termes de biodiversité qui impose une très grande responsabilité.
- Deux approches dans la prise en compte de la biodiversité :
 - dans l'élaboration de la trame verte et bleue et sa prise en compte comme composante structurante du projet
 - au travers de la séquence « Eviter/Réduire/Compenser » dans le cadre de l'évaluation environnementale

Des chiffres qui témoignent du fort enjeu biodiversité présent sur le territoire

Le littoral, les lagunes palavasiennes, la mosaïque d'espaces agricoles, les garrigues, les falaises et les escarpements rocheux traduisent une très grande diversité écosystémique à l'origine d'une biodiversité exceptionnelle, qui fait appartenir le territoire à un des 35 hot spots mondiaux de biodiversité.

Au moins 23 habitats naturels d'intérêt communautaire ont été identifiés sur le territoire, qui abritent environ deux tiers des espèces connues en France : environ 40 espèces de mammifères, 250 espèces d'oiseaux (65% des oiseaux nicheurs de France métropolitaine sont recensés dans le département de l'Hérault), 26 espèces de reptiles, 14 espèces d'amphibiens, 78 espèces de lépidoptères, 46 espèces d'odonates, 38 espèces de poissons et 1770 espèces végétales.

Aussi, sur le territoire du Languedoc Roussillon (périmètre de l'ancienne région), 153 espèces sont protégées par une directive européenne. Le territoire abrite également 37 espèces faisant l'objet d'un plan national d'action (PNA).

La forte valeur écologique du territoire est reconnue au travers de 10 066 ha (soit 23% du territoire) d'espaces naturels faisant l'objet de mesures de protection réglementaires, de mesures de gestion ou d'inventaires.

Le territoire accueille en effet 1 réserve naturelle nationale, 11 sites Natura 2000, 5 désignés au titre de la directive « habitat, faune, flore » et 6 au titre de la directive « oiseaux » (couvrant près de 16 % du territoire), 29 Znieff de type I et 5 Znieff de type II. De plus, près de 560 hectares d'espaces naturels ont été acquis par le conservatoire des espaces littoraux et 530 hectares ont été préemptés par le Conseil Départemental de l'Hérault, au titre de la compétence Espaces Naturels Sensibles.

La trame verte et bleue du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

A l'échelle régionale, la trame verte et bleue est identifiée par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, document-cadre défini par l'article L371-3 du Code de l'Environnement que le SCoT doit prendre en compte. Le SRCE définit les éléments constitutifs de la trame verte et bleue à l'échelle du 100 000^{ème} :

- 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 ».*¹.

- Les **corridors écologiques** « assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Les corridors écologiques peuvent être linéaires, discontinus ou paysagers »².

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.

Le SRCE s'est attaché à qualifier finement la valeur écologique du territoire sur la base d'une analyse d'indices **d'importance écologique** et **d'empreinte humaine**, élaborés à partir d'un croisement de plusieurs indicateurs (*densité et cohésion écologique des milieux naturels, naturalité des milieux, fragmentation des milieux, diversité des milieux, densité de bâti, artificialisation des sols, densité des paysages remarquables...*).

Sur la base de cette analyse, les **corridors écologiques et les réservoirs de biodiversité** sont identifiés par sous-trames. La cartographie comprend une sous-trame par grand type de milieux : milieux forestiers, milieux ouverts, espaces agricoles (cultures pérennes et cultures annuelles), milieux aquatiques, milieux humides, ainsi qu'un volet littoral (ensemble des sous-trames pour le littoral et milieux marins).

Les réservoirs de biodiversité du SRCE sont déterminés à partir des espaces couverts, en partie ou entièrement, par un zonage environnemental qui témoigne de leur intérêt écologique.

Enjeux

- Protéger les espaces naturels remarquables qui présentent une fonction de réservoir de biodiversité
- Limiter la consommation des espaces agricoles et forestiers, qui constituent une matrice indispensable à la fonctionnalité du réseau écologique
- Protéger les corridors écologiques assurant les échanges entre les réservoirs de biodiversité et notamment les cours d'eau
- Anticiper les besoins de compensation suite aux impacts générés par le développement, en cohérence avec la trame verte et bleue
- Identifier les besoins de restauration des continuités écologiques
- Maintenir et développer un réseau végétal en milieu urbain

Les enjeux du territoire en termes de biodiversité reposent sur la préservation des habitats naturels et des espèces d'intérêt patrimonial. Ces caractéristiques déterminent également sur le plan écologique les trois grands axes, imbriqués les uns aux autres, qui composent le grand parc métropolitain : le littoral, la plaine agricole et habitée, les garrigues et coteaux. Il est nécessaire de maintenir les échanges, les mosaïques et les fonctionnalités écologiques entre l'ensemble des milieux humides, naturels, agricoles et forestiers par l'intermédiaire des cours d'eau et des corridors terrestres.

¹ Définition des réservoirs de biodiversité du Code de l'Environnement.

² R371-19 du Code de l'Environnement.

Ces enjeux de préservation imposent également d'éviter, voire de réduire, sinon de compenser la fragmentation de ces milieux bénéficiant d'une très grande richesse environnementale, de limiter au maximum les pressions sur les zones humides et de maintenir une trame verte au contact des zones urbaines.

Les objectifs du PADD

- Créer les conditions nécessaires à la préservation de la biodiversité au travers de la trame verte et bleue
- Identifier, spécifier et hiérarchiser les différentes composantes de la trame verte et bleue

La très grande diversité d'écosystèmes rencontrés, du littoral aux Causses, en passant par les étangs, les garrigues et la mosaïque d'espaces agricoles, favorise la présence d'une exceptionnelle diversité biologique. Néanmoins, l'analyse du territoire montre que l'érosion de la biodiversité s'est aggravée, aussi bien aux échelles méditerranéenne, nationale et régionale, avec la poursuite de la destruction des habitats naturels et de la fragmentation des milieux. Pour endiguer cette évolution, l'enjeu est bien de renforcer la prise en compte de la biodiversité (préservation des habitats, des espèces et des fonctionnalités écologiques) par des dispositions adéquates, en déclinant, en précisant et en complétant les orientations issues du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Il s'agit également de veiller à maintenir l'équilibre fragile des milieux naturels (risques de salinisation, évolution des températures et de la pluviométrie, ...).

L'armature des espaces agro-naturels mérite aujourd'hui d'être mieux caractérisée, définie et renforcée, afin d'assurer les fonctionnalités écologiques et paysagères de ces espaces, mais aussi la pérennité des activités agricoles, le pastoralisme et l'agroécologie préservant et redynamisant la biodiversité.

Le SCoT joue un rôle essentiel dans la préservation de la biodiversité car il précise et répond à ces enjeux, tant dans leur nature que dans leur inscription territoriale, pour permettre leur intégration dans l'ensemble des documents et opérations auxquels il est opposable.

La trame verte et bleue s'organise autour des principaux réservoirs de biodiversité (milieux aquatiques et humides notamment du littoral, milieux forestiers et de garrigues, mais également mosaïque de milieux agricoles) et des corridors visant à assurer les principaux axes de déplacement de la faune et de la flore sur le territoire.

Cette trame générale, connectée aux espaces agro-naturels des territoires voisins, doit présenter une continuité pour garantir le maintien des fonctionnalités et les dynamiques de déplacements et de transfert des espèces animales et végétales. Ainsi, les continuités écologiques le long du littoral, le long des garrigues ou entre les garrigues et le littoral par l'intermédiaire des cours d'eau, sont à préserver et à maintenir dans le cadre du projet de développement du territoire. De même, cette continuité doit s'affirmer par le maintien et/ou la « renaturation » de « zones de contacts » entre les espaces naturels périphériques et le réseau végétal des villes.

L'objectif est de faire de la trame verte et bleue une composante fondamentale du projet de territoire, son dessin s'articulant parfois étroitement avec les extensions urbaines auxquelles elle a vocation à imposer des limites et/ou des espaces de continuité assurant le déplacement des espèces. Cette trame se décline en différents espaces d'importance écologique variable et hiérarchisée, déterminant une

occupation des sols adaptée aux fonctionnalités écologiques associées. Egalement, dans l'urbanisation existante, il s'agit d'en assurer la préservation et la (re)création de poumons et de trames vertes et bleues interconnectées entre elles chaque fois que possible.

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

Les réservoirs de biodiversité :

Espaces où la biodiversité est particulièrement riche et où les conditions vitales au maintien et au fonctionnement d'une ou plusieurs espèces sont réunies, les réservoirs de biodiversité préservent la nature, la qualité des milieux naturels ainsi que la capacité d'accueil des espèces associées.

Il s'agit ici de préserver durablement ces espaces, en leur assurant un degré supérieur de protection.

Les corridors écologiques, axes de déplacements, qui connectent les différents réservoirs :

Ceux-ci prennent différentes formes selon leur contexte :

- les corridors écologiques de trame verte, axes de déplacement préférentiel entre les réservoirs de biodiversité ;
- les corridors écologiques de trame bleue, axes de déplacement associés au cours d'eau et zones humides ;
- les corridors écologiques déterminés, « voies » de déplacement (liaisons fonctionnelles) entre deux réservoirs de biodiversité dans des espaces contraints par l'urbanisation existante et/ou à venir ;

Ces corridors doivent assurer la perméabilité de l'espace pour le déplacement des espèces.

La matrice des espaces agricoles et naturels :

Constituée d'espaces favorables à la biodiversité, aires potentielles de déplacement de groupes d'espèces à partir des réservoirs de biodiversité, la matrice des espaces agro-naturels assure la continuité des milieux, préserve les habitats d'espèces et une cohérence entre les entités agricoles reliées (mosaïque). L'objectif stratégique est de maintenir la fonction de continuité et de la concilier avec les projets et les enjeux.

Par ailleurs, en milieu urbain, les liaisons écologiques « **en pas japonais** », assurent une certaine perméabilité au travers de milieux relais ponctuels (particulièrement favorables aux espèces aériennes).

Les orientations et objectifs du DOO

- (1) Identifier et spécifier les différentes composantes de la trame verte et bleue
- (2) Hiérarchiser les objectifs en fonction des différents éléments qui composent la trame verte et bleue :
 - L'armature des espaces agricoles naturels et forestiers
 - Les réservoirs de biodiversité de de trame verte et de la trame bleue
 - Les corridors écologiques de la trame verte et de la trame bleue
- (3) Anticiper la compensation afin de tendre vers l'objectif de zéro perte nette de biodiversité

(1) Sur la base de la cartographie au 100 000 ème de la trame verte et bleue élaborée dans le cadre du schéma régional de cohérence écologique (SRCE), la déclinaison à l'échelle du SCoT (25 000 ème) a nécessité l'apport de compléments, de précisions, de connaissances et d'évolutions cartographiques. Pour cela, au-delà du seul SRCE, diverses sources d'informations sur la connaissance des milieux naturels ont été utilisées : bibliographie (documents d'objectifs des sites Natura 2000, zonages d'inventaires, de contractualisation, de protection existant, photos aériennes), visites de terrain de certains sites à enjeux, mais également résultats d'analyses faune/flore d'études d'impacts déjà réalisées...

Ce travail a abouti à :

- 1- l'identification de réservoirs « oubliés » du SRCE et de réservoirs complémentaires/supplémentaires ;
- 2- l'apport de précisions et de spécifications s'agissant des corridors écologiques en fonction de leur localisation en milieu agricole et naturel, en milieu péri-urbain, en milieu hyper urbain : corridor écologique, continu en pas japonais ;
- 3- la définition d'une matrice des espaces agro-naturels.

Les réservoirs de biodiversité

La cartographie de la trame verte et bleue du SCoT reprend les réservoirs de biodiversité identifiés par le SRCE, c'est-à-dire les espaces couverts, **en partie ou entièrement**, par un zonage environnemental qui témoigne de leur intérêt écologique :

- la réserve naturelle nationale de l'Estagnol ;
- les Znieff de type 1 ;
- les Sites Natura 2000 ;
- les Espaces Naturels Sensibles ;
- les sites d'importance écologique (*défini par le diagnostic du SRCE*) ;
- les zones humides (*inventaires régional et inventaire réalisé par le SYBLE dans le cadre de l'élaboration du SAGE*) ;
- les parcelles compensatoires identifiées par la DREAL Languedoc Roussillon (*donnée mise à jour la plus récente sur l'open data de la DREAL*) ;
- les zones de sensibilités majeures des plans nationaux d'action (*en faveur de la pie grièche à poitrine rose; l'aigle de Bonelli, le faucon crécerellette et le butor étoilé*) ;
- les parcelles acquises par le conservatoire du littoral.

La déclinaison du SRCE à l'échelle du SCoT s'est attachée à préciser les contours de ces réservoirs de biodiversité, et en particulier les réservoirs de biodiversité identifiés, à l'échelle régionale, sur la base de l'analyse de l'indice d'importance écologique. Ces réservoirs de biodiversité qui présentent une forte valeur écologique (*indice d'importance écologique élevé*) sont en effet identifiés à l'échelle régionale par unité d'environ 20 ha, et nécessitent d'être adaptés et déclinés à l'échelle du SCoT (*évolution des réservoirs de biodiversité notamment au regard de l'occupation du sol, aucune suppression*).

Les caractéristiques agricoles du réservoir de biodiversité de la plaine ouest, constitué d'une mosaïque agricole mais également de l'occupation humaine et d'artificialisations ponctuelles ont entraîné une adaptation dans le cadre de la déclinaison dans le projet de SCoT révisé de la TVB du SRCE.

Concernant la trame bleue, les réservoirs de biodiversité linéaires sont constitués par :

- les cours d'eau ou les tronçons de cours d'eau classés en liste 1 ou 2 au titre de l'article L214-17 du Code de l'Environnement ;
- les cours d'eau identifiés par l'inventaire départemental des frayères (ONEMA 2013) ;
- les cours d'eau identifiés comme réservoirs biologiques du SDAGE Rhône Méditerranée ;
- les cours d'eau du SAGE Lez Mosson Etangs Palavasiens ;
- les cours d'eau importants pour la biodiversité parmi les cours d'eau non classés (identifiés par le groupe d'experts sur les milieux aquatiques du SRCE) : *Le Lez, la Mosson, le Salaison, la Cadoule, le Bérange, la Viredonne, le Coulazou, La Vène*.

Les réservoirs surfaciques de la trame bleue correspondent aux zones humides comprenant l'ensemble des milieux humides dont les étangs et les lagunes.

Enfin, le diagnostic écologique du territoire a permis de mettre en lumière l'intérêt écologique de certains sites (au regard des espèces présentes ou des habitats naturels et agro-naturels identifiés). Ces sites sont venus compléter les réservoirs de biodiversité de trame verte identifiés à l'échelle régionale :

- le massif de la Gardiole (*périmètre du site classé*) ;
- la partie sud du causse d'Aumelas en continuité du site Natura 2000 : Montagne de la Moure et causse d'Aumelas ;
- les garrigues de Fontcaude (en rive droite de la Mosson à Grabels) et les garrigues du Plan de l'Olivier au nord du château à Grabels ;
- les milieux boisés et garrigues en continuité nord du domaine de Restinclières ;
- les espaces de garrigues qui accompagnent le domaine de Fondespierre ;
- les vallons boisés et garrigues en rive gauche du Lez entre Montferrier sur Lez et Clapiers (*vallons des ruisseaux de la Pissieirasse et de la Font Salome*) ;
- les espaces boisés au sud de Montaud en continuité Est du site Natura 2000 des Hautes Garrigues du Montpellierais ;
- les espaces en Znieff de type I, situés au sud de la zone urbanisée de Castries ;
- sur les communes soumises à la loi Littoral, l'ensemble du périmètre déterminé relativement à la Convention RAMSAR ;
- la partie Est du Triangle de l'Avranche qui est en train de retrouver une naturalité écologique caractéristique du patrimoine littoral.

La trame verte urbaine a également été identifiée à travers les principaux espaces verts, parcs et jardins de la Métropole³. Ces espaces constituent des supports de biodiversité d'une trame verte urbaine (*parc Sophie Desmarets, lac des Garrigues, parc du château de Grammont, domaine de Méric, parc zoologique de Lunaret, parc de la grande Lironde, réserve Naturelle du Lez, parc du Mas de Nouguier, parc de Font Colombe, parc du Rieucoulon, parc Malbosc, jardins de la Lironde, parc Georges Charpak, bois de Montmaur, ...*).

(2) Le DOO liste les conditions de préservation des réservoirs de biodiversité, en fonction de leur nature, de la trame verte ou de la trame bleue.

Les réservoirs de biodiversité

Les réservoirs de biodiversité de la trame verte sont préservés à travers plusieurs principes :

- Garantir la fonctionnalité de ces milieux,
- Eviter la réalisation des constructions, travaux installation et aménagement, sauf de manière limitée et sous réserve d'emprise limitée, de perméabilité et d'usage sans impact significatif sur les milieux,
- Mettre en œuvre la démarche ERC conformément à la réglementation en vigueur.

Les prescriptions des réservoirs de biodiversité de la trame bleue déclinent celles du SDAGE sur les zones humides et les cours d'eau.

Les corridors écologiques

Les corridors écologiques ont été définis sur le territoire sur la base des continuités écologiques identifiées par le SRCE. Ces continuités écologiques ont été précisées et modifiées, notamment au regard des compléments apportés à la cartographie des réservoirs de biodiversité et par l'analyse menée dans le cadre du diagnostic écologique sur les enjeux écologiques, espèces et obstacles aux déplacements de la faune (évolution des zones urbaines, fragmentation par les infrastructures, localisation d'ouvrages de franchissement...).

Aussi, 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 SCoT :

→ **Les corridors écologiques** : 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, supports de biodiversité et favorables 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.

³ nb : Les principaux parcs et espaces de loisirs sont cartographiés sur le document graphique du DOO (à l'échelle du SCoT, seuls les parcs supérieurs à 2 ha ont été identifiés ; toutefois, à une échelle plus précise – celle du PLUi notamment –, d'autres espaces devront être préservés alors même qu'ils sont dans l'urbanisation existante et engagée ou dans les extensions urbaines du document graphique du SCoT).

Ces corridors écologiques marquent les principaux enjeux de continuité entre les grands ensembles fonctionnels du territoire :

- entre les causses d'Aumelas et le massif de la Gardiole : ces grands ensembles naturels sont connectés par des continuités écologiques fonctionnelles supportées par les espaces agricoles de la plaine de Fabrègues ;
- le long du littoral, au nord des étangs palavasiens : les continuités écologiques, identifiées au droit des grands espaces agricoles, entre les zones urbaines de Pérols, Lattes et Villeneuve les Maguelone, permettent de connecter les grands systèmes humides associés aux étangs montpelliérains, milieux humides et garrigues qui accompagnent le littoral méditerranéen (*salines, étangs de Vic, des Moures, de l'Estagnol, du Méjéan, de l'Arnel et Mauguio, marais de Lattes*) ;
- entre les vastes ensembles fonctionnels du nord du territoire, composés de garrigues, forêts de chênes, landes, pelouses et milieux humides que constituent la montagne de Moure, le causse d'Aumelas et les hautes garrigues du nord Montpelliérais : les continuités écologiques entre ces entités naturelles se traduisent par des connexions transversales, d'Est en Ouest, entre les principaux cours d'eau qui découpent le territoire, au Nord de la Métropole : Mosson, Lironde, Lez, Salaison, Cadoule, Bérange.

→ Les corridors écologiques de la trame bleue

En compatibilité avec le SDAGE et le SAGE Lez Mosson Etangs Palavasiens, le DOO identifie la nécessité de préserver un Espace Minimum de Bon Fonctionnement (EMBF) sur les cours d'eau cartographiés sur le document graphique du DOO.

Des corridors écologiques de trame bleue sont également identifiés au droit des principaux **cours d'eau** du territoire (*qui composent aussi les corridors écologiques pour la faune piscicole*) dont les berges et espaces de mobilité constituent des supports de déplacements favorables pour la faune. En effet, sur le territoire, les habitats naturels très compartimentés depuis les hautes garrigues jusqu'au littoral et les cours d'eau forment des axes de déplacements essentiels qui permettent de relier l'ensemble de ces milieux relais et réservoirs de biodiversité, notamment entre le Nord et le Sud du territoire : le Lez, la Mosson, le ruisseau de la Fosse et le fossé des Gousses, le Rieu Massel, le Coulazou, le ruisseau de la Vène et la combe de Grémian, le Lirou, le vallon des Courtarelles, La vallée du Salaison, la vallée de la Cadoule et le Bérange.

→ **Les corridors écologiques déterminés** : 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 déplacements 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.

Six corridors écologiques déterminés ont été identifiés sur le territoire :

- *Corridor écologique déterminé entre les zones urbaines de Juvignac et St-Georges d'Orques le long du ruisseau du Mijoulan : cette continuité écologique, supportée par les mosaïques agricoles (vignes, céréales, prairies...) mêlées de garrigues, friches et landes, constitue un axe de déplacement favorable pour un large cortège d'espèces (mammifères, amphibiens, insectes et avifaune associés aux espaces agricoles et berges du ruisseau du Mijoulan) notamment entre*

les réservoirs de biodiversité que représentent les berges de la Mosson et les espaces naturels et garrigues au Nord-Est du causse d'Aumelas ; cette continuité écologique constitue un enjeu de connexion entre ces réservoirs de biodiversité et par les pressions urbaines qui s'exercent sur ces espaces agricoles et qui confèrent à ce corridor un véritable rôle de couloir de déplacement entre le nord et le sud du territoire ;

- Corridor écologique déterminé entre la vallée de la Mosson et les espaces agricoles qui accompagnent le Rieu Coulon, le parc du Rieu Coulon et le parc du Mas de Nouguier : ce corridor écologique composé d'espaces agricoles (vergers, cultures, prairies) et de friches, permet d'entretenir des continuités fonctionnelles entre les espaces boisés et humides qui accompagnent la Mosson et les berges du Rieu Coulon ; ce corridor écologique s'insinue dans un contexte péri-urbain et urbain au sein duquel les pressions liées aux zones urbanisées et infrastructures sont fortes sur les espaces agricole ; elles sont indispensables au maintien des capacités de déplacement de la faune, et notamment de la petite faune (insectes, avifaune, petits mammifères...), entre les réservoirs de biodiversité relativement enclavés dans le tissu urbain ;*
- Corridor écologique déterminé entre la vallée de la Mosson et les espaces agricoles du Mas de Pizaron et en tête de bassin du Rieu Massel ; cette continuité est formée par les espaces boisés et semi-ouverts relativement escarpés entre Grabels et Montpellier (au nord du lac des garrigues), formant un couloir continu entre les réservoirs de biodiversité associés à la Mosson et ses berges et les espaces agricoles et garrigues au Nord-Est de Grabel ; ce corridor écologique permet d'assurer une connexion fonctionnelle entre ces espaces naturels et agro-naturels, notamment en faveur de l'avifaune et de la petite faune (insectes, reptiles, petits mammifères), et constitue une coupure dans le paysage urbain de Montpellier et sa première couronne ;*
- Corridor écologique déterminé entre le Lez et le Salaison, au droit du vallon des Courtareilles entre les zones urbaines de Castelnau-le-Lez et de Clapiers : ce corridor écologique est justifié par les enjeux forts de continuité entre les réservoirs de biodiversité associés aux berges du Lez et du Salaison, et par les pressions urbaines prégnantes sur cette enclave agricole et naturelle au cœur de l'agglomération. Ces espaces agricoles (essentiellement des cultures, prairies et vignes) et naturels (boisements, landes et garrigues, notamment au sud de la RD65 et en périphérie du lac du Crès) sont le support favorable de déplacement et de développement de la petite faune et de l'avifaune ; ils forment un couloir continu entre les berges du Lez et du Salaison mais subissent des pressions fortes liées à la proximité des zones urbaines et la présence d'infrastructures de transport qui altèrent localement sa fonctionnalité.*
- Corridor écologique déterminé de la Lironde, entre la zone urbaine de Lattes Centre et les Coteaux de la Lironde : ce corridor écologique est justifié par les enjeux forts de continuité nord – sud au droit du cours d'eau de la Lironde, entre les berges du Lez et les zones humides des étangs palavasiens.*
- Corridor écologique déterminé entre Sussargues et la partie urbanisée au sud du territoire communal : ce corridor, d'une grande richesse écologique permet de relier la Znieff de type 1 des Garrigues basses de Sussargues aux deux Znieff de type I Vallée de la rivière du Bérange et Mares et bois des Carrières de Beaulieu.*

Un corridor écologique déterminé, à restaurer, est également identifié, de part et d'autre de la R21, au droit de la zone commerciale dite du Fenouillet. Ses fonctionnalités, écologique et hydraulique, altérées par les zones commerciales et les surfaces très minéralisées, devront être réhabilitées et ainsi assurer les continuités entre le Nègue cats et la Lironde.

→ **Les liaisons écologiques en pas japonais** : il s'agit de liaisons écologiques discontinues, ponctuées d'espaces favorables aux déplacements 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 déplacements des espèces sont fortes. La proximité de ces espaces permet d'assurer le déplacement des espèces au sein de ces zones contraintes (urbanisation, infrastructures...) et permet une relative perméabilité du tissu urbain pour certaines espèces, notamment les plus ubiquistes : avifaune (mésanges, moineaux, bergeronnettes, fauvette,...), chiroptères (pipistrelles, rhinolophes, murins...), mammifères (hérisson, écureuil...), reptiles (lézard vert, couleuvre d'esculape, couleuvre à collier, lézard des murailles...), insectes (lépidoptères, orthoptères, odonates ...), amphibiens (grenouille verte, rainette...), etc...

Onze liaisons écologiques en pas japonais ont été identifiées sur le territoire, dont certaines impliquent leur prise en compte à l'échelle de l'aménagement, car situées en extensions urbaines.

Deux liaisons écologiques en pas japonais ont également été identifiées comme à **restaurer**. Il s'agit de la continuité entre Beaulieu et Restinclières, au droit des espaces boisés du secteur « le Renard » et de la continuité altérée et fragmentée par les infrastructures du secteur du « triangle de l'Avranche » entre l'étang du Méjean et l'étang de l'Or.

Deux liaisons écologiques en extension urbaine : ces liaisons écologiques spécifiques sont localisées dans deux extensions urbaines. Leur rôle sera d'assurer le déplacement d'espèces entre les corridors de trame bleue (Montpellier – Coteaux entre le Lez et la Mosson et Clapiers – Les Moulières entre Salaison et Lez).

Ainsi, le DOO fixe les conditions nécessaires à assurer les continuités écologiques, quel que soit le type de corridor considéré.

L'armature des espaces naturels, agricoles et forestiers

L'armature des espaces naturels, agricoles et forestiers constitue la matrice de déplacement des espèces au sein du territoire, plus ou moins perméable selon l'espèce considérée. Ces espaces sont composés d'une mosaïque de cultures pérennes (*vignes, vergers, oliveraies...*) ou annuelles (*prairies, cultures maraîchères et céréalières*), de milieux boisés, de garrigues, friches, landes etc... 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...).

Cette matrice d'espaces agro-naturels joue un rôle déterminant dans la préservation de la faune et de la flore en dehors des réservoirs de biodiversité identifiés. Si cette matrice est essentielle pour le déplacement des espèces et le maintien de connexions fonctionnelles entre les grandes entités naturelles et agricoles du territoire, elle est composée d'habitats favorables à la biodiversité et au développement d'un large cortège d'espèces (en particulier les espèces associées aux espaces agricoles).

En effet, cette mosaïque agro-naturelle permet la nidification, le refuge et l'alimentation de nombreuses espèces d'oiseaux, dont certaines espèces à forts enjeux de conservation (*comme la pie grièche à poitrine rose observée en plaine de Fabrègues, l'outarde canepetière, la chouette chevêche, le faucon crécerelle, busard cendré, pie-grièche à tête rousse, l'œdicnème criard...*). Ces espaces accueillent également de nombreux mammifères (*micromammifères, mustélidés, chiroptères...*), amphibiens ou reptiles, qui trouvent en cette mosaïque à la fois un lieu de nourriture, de refuge et de reproduction, ainsi qu'une entomofaune très diversifiée. L'entomofaune, en particulier les orthoptères, odonates et lépidoptères (rhopalocères), représente certainement la diversité spécifique la plus importante du territoire et sont très largement représentés au sein de ces espaces agro-naturels. Certaines espèces à enjeux fort de conservation sont notamment observées sur le territoire, dont la magicienne dentelée, la proserpine ou la diane.

Le DOO crée les conditions nécessaires afin d'assurer la multifonctionnalité des espaces agricoles, naturels et forestiers, notamment au regard de la biodiversité pouvant y être accueillie, mais également pour ses fonctions agricoles, récréatives, de gestion des risques...

(3) Enfin, le DOO fixe le cadre permettant d'anticiper au mieux la compensation des impacts résiduels, notamment en identifiant la nécessité de compenser en milieux écologiquement similaires avec pour objectif de tendre vers le « zéro perte nette de biodiversité ».

Cohérence avec les autres parties du DOO

- La préservation des réservoirs de biodiversité participe à la valorisation des différentes identités paysagères du territoire ;
- Le développement de l'agroécologie participe à la préservation des milieux naturels.
- La préservation des espaces de bon fonctionnement et des zones humides est en cohérence avec les orientations relatives à la gestion des risques hydrauliques ;
- La préservation ou la restauration des corridors de la trame verte et bleue dans les espaces urbains contribue à la qualité du cadre de vie et plus spécifiquement, à la lutte contre l'effet « îlot de chaleur urbain » ;
- Les mesures de compensation environnementale sont rappelées dans les parties dédiées aux infrastructures, aux équipements et aux extensions urbaines.

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Les enjeux de préservation de la biodiversité étaient abordés uniquement sur le Littoral dans le SCoT de 2006, au sein des espaces naturels remarquables. Depuis, les exigences législatives se sont enrichies et fixent maintenant un objectif de « zéro perte nette » de biodiversité (Loi du **8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages**). Le SCoT révisé intègre aujourd'hui ces enjeux et développe un dispositif complet de réservoirs et corridors pour préserver et valoriser la biodiversité du territoire.

Défi 1 : Une Métropole Acclimatée

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

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

Constats

- Une diversité d'identités agro-paysagères
- L'agriculture et l'industrie agroalimentaire, des filières en mutation
- Un fort potentiel qualitatif, à accompagner : les SIQO (Signes d'Identification de la Qualité et de l'Origine) notamment AOP/IGP et l'essor du bio
- Un renouvellement discret mais perceptible de la profession agricole
- Des secteurs connexes stratégiques, d'amont en aval de la production agricole
- Agriculture, environnement et aménagement du territoire : une approche nécessairement intégrée pour répondre aux enjeux
- L'émergence de nouveaux usages et pratiques agricoles
- L'affirmation de « l'agro-écologie et alimentation » comme pilier stratégique de la Métropole pour assurer la souveraineté alimentaire et durable du territoire

Enjeux

- Préserver les terres à vocation agricole, assurer leur pérennité à long terme et leur potentiel de valorisation, diversifier la production pour déployer une agriculture nourricière et durable, tout en consolidant les systèmes viti-vinicoles réinvestis et de plus en plus innovants et orientés vers la qualité
- Développer une connaissance fine homogène et partagée des sols et de leurs potentialités de valorisation agricole, notamment à travers les pratiques agro-écologiques
- Engager une prospective, en lien avec les territoires voisins, sur les modalités quantitatives et qualitatives d'accès à terme à la ressource en eau à usage agricole
- Engager des dispositifs de mobilisation du foncier, accompagner et faciliter la transmission des exploitations agricoles
- Répondre aux besoins en construction et aménagements nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles
- Accompagner l'évolution des pratiques agricoles dans une perspective durable tout particulièrement dans les zones d'intervention prioritaires pour la biodiversité, la qualité de la ressource en eau ou encore la gestion des risques
- Promouvoir le développement des circuits courts et le rôle clé du MIN, comme élément structurant de la transition agro-écologique et alimentaire du territoire, de la massification / mutualisation de la distribution et de la logistique décarbonnée, dans un objectif de transition énergétique et écologique
- Soutenir et accompagner la filière agro-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, accompagner les initiatives et favoriser les retombées locales en terme de développement de l'emploi et de l'innovation sur le territoire
- Accompagner et encourager le déploiement d'expérimentations, des programmes de recherche et d'innovation, pour accompagner la transition agro-écologique.

Les objectifs du PADD

- Valoriser les ressources du territoire par le déploiement de fermes nourricières
- Soutenir les filières vertes en confortant le développement de l'appareil de production de l'amont à l'aval de l'agriculture
- Mobiliser les milieux agricoles pour la protection de l'environnement, la gestion des risques et l'acclimatation du territoire face aux évolutions climatiques

Pour répondre à ces enjeux, l'objectif est de préserver et réactiver les espaces agro-naturels qui, dans leur diversité, jouent un rôle structurant dans l'organisation du territoire en matière d'économie agricole, d'environnement, de résilience, d'aménagement, de qualité paysagère, de cohésion sociale et de développement de nouveaux usages. Ils constituent le socle du développement d'un système alimentaire durable, pour permettre l'accès du plus grand nombre à une alimentation saine et locale. Ils contribuent aussi à l'identité métropolitaine, notamment caractérisée par la viticulture et l'oléiculture dans la plaine et les coteaux, l'élevage (taureaux et chevaux principalement) dans la zone littorale, le pastoralisme dans les garrigues.

La volonté de préserver, de valoriser et de consolider avec volontarisme, ainsi que de diversifier l'ensemble de ces fonctions, est une dimension centrale du projet de territoire qui contribue fortement à l'organisation générale de l'espace métropolitain et qui, au-delà, 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, à la captation du carbone...) ;
- au **développement d'une économie verte**, notamment dans une perspective de **souveraineté alimentaire** ;
- à la **cohésion sociale du territoire**.

Les orientations et objectifs du DOO

- (1) Reconnaître et valoriser la diversité et les potentiels des sols agricoles du territoire pour mieux les valoriser :
 - (2) Espace de déploiement de la politique agroécologique
 - (3) Les terres à fortes valeur agricole
 - (4) Les terres à fortes sensibilité environnementales
- (5) Répondre aux besoins de l'appareil de production nécessaire à la filière agricole et alimentaire
- (6) Prendre en compte les impacts de l'urbanisation sur l'économie agricole, les éviter, réduire ou compenser par le déploiement de la politique agroécologique et alimentaire, dont le SCoT constitue le socle

Ces orientations s'inscrivent tout d'abord dans l'objectif de préserver durablement 2/3 d'espaces naturels et agricoles et de limiter durablement l'urbanisation au 1/3 du territoire, en focalisant notamment les efforts sur le réinvestissement de l'existant.

Cette identification claire et à long terme des limites de l'urbanisation a notamment pour objectif de limiter les phénomènes de spéculation ou de rétention foncières observés sur le territoire en lien avec l'attractivité urbaine. Elle constitue le support préalable et nécessaire d'une politique foncière et d'une animation territoriale visant à réactiver les espaces agro-naturels dans la perspective de faciliter la transmission et l'installation d'agriculteurs sur le territoire et de remobiliser les terres en friches.

Elle s'accompagne de dispositions visant à 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, de contribuer à la résilience du territoire, à la transition écologique et à la préservation par ailleurs des espaces les plus sensibles (en cohérence avec le dispositif décrivant les capacités constructives dans les espaces agro-naturels *Renvoi vers l'introduction de la partie 1.1*).

(1) Pour mieux assurer la préservation des terres agricoles, il s'agit tout d'abord de reconnaître et valoriser leur diversité et le potentiel des sols sur le territoire, y compris dans certaines Extensions Urbaines où des terres agricoles seront intégrées dans le projet urbain.

(2) A cet effet, le projet identifie l'ensemble de l'armature agro-naturelle comme espace support pour la consolidation du tissu agricole existant et le déploiement de l'agriculture dans une perspective agro-écologique et de souveraineté alimentaire. Il reconnaît leur sensibilité plurielle, articulée autour des trois arcs du territoire (garrigues, plaine agricole et urbaine et littoral) à vocations agricoles différenciées. Par ailleurs, la qualité des sols, le niveau de desserte en réseau d'irrigation, la sensibilité agro-environnementale, contribuent à la multiplicité des espaces agro-naturels et des enjeux propres à chacun. Ces caractéristiques permettent de déployer une politique agro-écologique et alimentaire sur l'ensemble du territoire en l'adaptant aux potentialités de cette mosaïque.

Au sein de l'armature agro-naturelle, espace support du déploiement de la politique agroécologique sont ainsi identifiées des terres à forte valeur agricole, des terres à forte sensibilité agro-environnementale et des secteurs pilotes d'action et d'animation foncière, comme socle du redéploiement agricole sur le territoire.

(3) Les terres à « forte valeur agricole » sont, dans une perspective alimentaire et durable en contexte méditerranéen, définies par plusieurs critères :

- leur potentiel de desserte par les réseaux d'irrigation : zone de 250 m à partir des réseaux existants ;
- le potentiel agronomique des sols : identification comme terres à potentiel agricole global, fort à très fort, par la donnée de Gestion Dynamique des Potentialités Agricole - Association Climatique de l'Hérault en partenariat avec l'INRA, la Chambre d'Agriculture et le Conseil Départemental ;
- leur identification au titre de Signes d'indication de qualité et d'origine : secteurs reconnus en AOP/IGP par l'INAO ; il s'agit ici de reconnaître la valeur particulière liée aux terroirs.

Il s'agit de prendre en compte le potentiel de valorisation économique de ces terres pour privilégier des actions de maintien ou déploiement d'activités agricoles, notamment en identifiant sur ces

secteurs, les espaces en friches pour réimplanter une activité agricole et en mettant en œuvre, en lien avec les acteurs du territoire, des programmes d'action foncière.

(4) Les terres à forte sensibilité agro-environnementale sont définies par leur inclusion dans des secteurs de risque naturel (inondation, feux de forêt), leur juxtaposition avec les espaces de fonctionnalités des zones humides, les périmètres d'aire d'alimentation de captage prioritaires (captages Béranger, Garrigue Basse, plaine de Mauguio et Flès) ou leur intégration à des espaces de protection de la biodiversité (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques).

Il s'agit ici de reconnaître l'importance et la valeur spécifique de pratiques agricoles adaptées pour contribuer à la préservation de l'environnement, à l'acclimatation du territoire ou encore à la diminution de l'exposition aux risques sur ces secteurs de développement privilégiés pour l'agriculture, dans le cadre de pratiques respectueuses de l'environnement et susceptibles de disposer de moyens d'animation et d'action foncière spécifiques.

(5) Par ailleurs, pour répondre aux besoins de l'appareil de production nécessaire à la filière agricole, le projet prévoit d'intégrer pleinement l'agriculture dans la dynamique d'une économie productive du territoire. Ce développement s'appuie à la fois sur les possibilités générales d'activités, de constructions et d'aménagements admises au sein des espaces agro-naturels et sur l'ensemble des fonctions de transformation, distribution et commercialisation accueillies dans les espaces urbains.

Il s'agit également d'installer de manière privilégiée les constructions et installations qui participent à la chaîne de production dans les différentes polarités économiques (exemple Cannabe à Cournonsec) mais aussi de conforter et requalifier le MIN et de constituer un archipel de relais locaux pour développer la promotion et la commercialisation des circuits courts des productions locales au plus près de la population avec notamment les Connexions Métropolitaines appelées à jouer un rôle clef.

Pour soutenir l'ensemble de la filière et dans la perspective d'une agriculture locale durable, participant de la souveraineté alimentaire, le développement des filières agro-alimentaires et les démarches de création / développement de formes de coopération et de mutualisation des équipements, notamment à travers des circuits de proximité sont encouragés.

(6) Des secteurs pilotes d'action et d'animation foncière sont également identifiés, notamment à partir de procédures de mobilisation du foncier, comme les Associations Foncières Agricoles (AFA) (une existante et deux nouvelles en projets portés par la Métropole et plusieurs communes de son territoire), pour engager et conforter la reconquête agricole. Cette démarche est menée aussi de manière démonstrative aux fins de la dupliquer sur d'autres secteurs, sous forme d'AFA, ou de l'adapter le cas échéant, en fonction des besoins, à partir d'autres outils (ASA, Associations Syndicales Autorisées agricoles).

Pour conforter la filière agricole sur le territoire et s'inscrire dans une démarche cohérente, intégrée et durable, le projet prévoit les principes d'anticipation de la stratégie de définition et de mise en œuvre des mesures de compensation agricole, à définir et à partager avec les acteurs. Le SCOT prévoit que les projets, installations et ouvrages devront prévoir une prise en compte globale des impacts sur les structures agricoles, avec une attention spécifique sur « zones d'interfaces » agri-urbaines.

Dans le cas où des impacts sont constatés, des mesures pour éviter, réduire et à défaut compenser, devront être réalisées dans l'objectif de participer à l'activation et au redéploiement de l'agriculture sur le territoire. Il s'agit notamment de :

- 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 ;
- 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 ;
- prendre en compte, dans les études d'impact, les besoins alimentaires au sein des futurs quartiers qu'ils soient résidentiels, d'activités ou mixtes et les modalités envisagées afin de définir les moyens pour y répondre à l'extérieur ou au sein du secteur de projet.

Cohérence avec les autres parties du DOO

- valoriser les territoires d'interfaces et notamment la création des Connexions Métropolitaines contribue également à soutenir le développement des circuits courts et la visibilité des activités ;
- valoriser les limites et lisières agro-naturelles de la ville et des villages pour maîtriser durablement leurs contours ;
- participer à la gestion des risques ;
- S'appuyer sur le MIN en lien avec les orientations définies en matière de logistique urbaine
- conforter et accroître le réseau végétal des villes ;
- sensibiliser à la préservation des ressources naturelles et à l'agro-écologie ;
- optimiser les ressources du territoire : gérer et ménager les ressources en eau ;
- respecter les orientations fixées pour les constructions au sein des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques ;
- protéger les espaces naturels du littoral, notamment préserver et mettre en valeur les espaces remarquables ;
- créer du foncier économique.

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT de 2006 a permis d'enrayer l'étalement urbain et le mitage en posant des limites claires aux espaces urbains. Le SCoT révisé confirme la préservation de ces espaces et encourage leur multifonctionnalité. L'ensemble du dispositif décrit ci-dessus permet de poser le socle pour le déploiement de la politique agroécologique et alimentaire.

1.4. Conserver et accroître le réseau végétal des villes

Constats

- A l'échelle du territoire, une grande qualité mais aussi sensibilité des espaces agro-naturels à mettre en relation grâce à des corridors de biodiversité
- Dans chaque commune, des parcs, espaces verts, alignements d'arbres (...) facteurs d'aménités environnementales

Enjeux

- Préserver et conserver le réseau végétal urbain existant
- Faire entrer et développer le végétal dans la ville pour raccorder les grands ensembles agro-naturels
- Développer la multifonctionnalité du végétal dans les ensembles urbains

Face au changement climatique, le végétal en ville a de nombreux atouts pour aider le territoire à s'adapter : infiltration des eaux de pluies, stockage de CO₂, lutte contre les effets d'« ilots de chaleur urbain »... Il est aussi support de biodiversité et peut être une source ponctuelle d'alimentation, de confort d'usage, de qualité du paysage urbain et de cohésion sociale.

Les objectifs du PADD

- Maintenir et développer le réseau végétal en milieu urbain
- Utiliser certains espaces comme supports de biodiversité pour compléter la trame verte et bleue
- S'appuyer sur le végétal, y compris dans les opérations de renouvellement urbain, pour valoriser ou améliorer la qualité de vie des habitants et usagers

Complémentairement aux orientations précédentes, favorables à la préservation de la biodiversité et l'activation des terres agricoles, le PADD donne une place primordiale au réseau végétal dans l'organisation urbaine du territoire. En effet, ces fonctions multiples contribuent à mettre en œuvre plusieurs thématiques fortes du projet : préservation de la biodiversité, développement de l'agriculture, y compris en ville, adaptation au changement climatique, résilience face aux risques, création de cheminement de déplacements, qualité des tissus urbains, espaces de loisirs.

Les orientations et objectifs du DOO

- (1) Renforcer la trame végétale dans l'urbanisation existante et les extensions urbaines
- (2) Maintenir les principaux parcs et espaces de loisirs
- (3) Préserver la fonction de refuge pour la biodiversité
- (4) Jardiner la ville et le territoire

(1) Les tissus urbains, qu'ils soient existants ou à créer, intégreront une trame végétale, notamment appuyée sur le réseau hydrographique afin de renforcer la présence du végétal dans les espaces publics ou les espaces bâtis.

(2) Les principaux parcs et espaces de loisirs pourront accueillir des projets de valorisation, en adéquation avec leur qualité patrimoniale, architecturale, culturelle, paysagère et historique.

(3) Certains de ces parcs et espaces de loisirs sont également des supports de biodiversité et à ce titre l'objectif est à la fois de les préserver et de les interconnecter.

(4) Enfin, dans le cadre de la politique agro-écologique et alimentaire, l'objectif est aussi de favoriser des lieux pour cultiver en ville et laisser une plus grande place à des plantations assurant des fonctions nourricières (arbres fruitiers par exemple).

nb : Les principaux parcs et espaces de loisirs sont cartographiés sur le document graphique du DOO (à l'échelle du SCoT, seuls les parcs supérieurs à 2 ha ont été identifiés ; toutefois, à une échelle plus précise – celle du PLUi notamment –, d'autres espaces devront être préservés alors même qu'ils sont dans l'urbanisation existante et engagée ou dans les extensions urbaines du document graphique du SCoT).

Cohérence avec les autres parties du DOO

- Orientations organisant la préservation de la trame verte et bleue et la restauration de certains corridors écologiques
- Orientations relatives à la gestion des risques (inondation par ruissellement et débordement, Ilot de chaleur urbain)
- Orientations relatives à la qualité des opérations d'aménagement

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Dans les parcs et espaces de loisirs du SCoT de 2006, des projets d'équipement et de construction pouvaient être accueillis s'ils étaient liés à la vocation de ces espaces.

En complément des orientations du SCoT de 2006, le SCoT révisé donne une fonction écologique à certains de ces espaces, en cohérence avec la création d'une trame verte et bleue. Il promeut également le développement d'un réseau végétal, notamment en s'appuyant sur le réseau hydrographique, pour toutes les aménités environnementales, alimentaires et urbaines qu'il procure.

1.5. Activer et déployer la multifonctionnalité des espaces agro-naturels

Constats

- Le SCoT de 2006 a préservé les espaces agro-naturels en réduisant leur rythme d'artificialisation (hors cas spécifique des grandes infrastructures) et le développement urbain a été accueilli en presque totalité dans l'enveloppe urbaine du SCoT1
- De nombreux domaines et mas à forte valeur patrimoniale et identitaire à travers le territoire
- Outre la fonction économique de production ou d'élevage, l'agriculture a de nombreux effets positifs sur le territoire : infiltration des eaux de pluies, support de biodiversité, stockage de CO₂, qualité des paysages ...
- Des conflits d'usages liés aux difficultés de la cohabitation entre l'activité agricole, les occupations ponctuelles ou plus permanente des espaces agro-naturels (activités de loisirs proximité avec les espaces bâtis, ancien mitage...) et les franges urbaines
- Deux effets du marché foncier spécifique aux mesures de compensation environnementales : une pression accrue sur le marché foncier des espaces agro-naturels mais une opportunité pour l'installation d'agriculteurs qui assurent la gestion écologique des milieux

Enjeux

- Encourager le déploiement d'expérimentations, programmes de recherche et d'innovation pour accompagner la transition agro-écologique
- Accompagner l'évolution des pratiques agricoles dans une perspective durable tout particulièrement dans les zones d'intervention prioritaires pour la biodiversité, la qualité de la ressource en eau ou encore la gestion des risques
- Soutenir et accompagner la filière agro-agricole sur l'ensemble de la chaîne de valeur en englobant notamment l'ensemble des services à l'agriculture
- Promouvoir le développement des circuits courts, comme éléments de transition agro-écologique et alimentaire du territoire

Les objectifs du PADD

- Constituer un archipel de fermes ressources
- Développer l'agrotourisme sous des formes diversifiées
- Promouvoir une vision intégrée des espaces agro-naturels et de la résilience du territoire

De manière complémentaire à la préservation durable des deux tiers d'espaces agro-naturels, le projet porte une stratégie globale et intégrée d'activation de ces espaces agro-naturels. Les objectifs du PADD confortent cette volonté majeure du territoire en identifiant les champs d'intervention en interfaces

entre plusieurs politiques publiques : recherche-pédagogie et agriculture / tourisme et agriculture / biodiversité, risques et agriculture.

Les orientations et objectifs du DOO

- (1) Créer et mettre en réseau un archipel de fermes ressources multifonctionnelles
- (2) Développer l'agrotourisme et les formes de tourisme qui s'appuient sur les ressources naturelles du territoire
- (3) Promouvoir une vision intégrée des espaces agro-naturels et de la résilience du territoire

(1) Le projet agroécologique s'appuie sur un réseau de fermes ressources, lieux hybrides et plurifonctionnels, démonstrateurs de la politique agroécologique et alimentaire du territoire. Ces fermes ressources pourront prendre place dans les grands domaines et mas pré-existants identifiés sur le document graphique du DOO. A cet effet, dans le cadre du dispositif des espaces agro-naturels et forestiers, les documents d'urbanisme devront permettre, compte tenu de la plurifonctionnalité de ces lieux, la diversification des fonctions et /ou le changement de destination, à travers notamment la mise en place des outils réglementaires adaptés (par exemple STECAL si nécessaire). L'inventaire réalisé pour l'approbation du présent document est illustratif et indicatif ; des projets pourront donc être localisés en dehors de cet inventaire.

(2) Fort de la richesse du patrimoine, des paysages et de la mosaïque de ces espaces agricoles, naturels et forestier, le projet porte la valorisation de tout le potentiel local grâce à différents outils et équipements favorisant la découverte et l'agri-tourisme tout en respectant le cadre du dispositif des espaces agro-naturels et forestiers.

(3) A travers le projet de territoire, la Métropole porte une vision intégrée et résiliente du territoire, à partir des composantes structurantes de son écosystème agro-naturel et de la traduction volontaire et ambitieuse de la séquence « Eviter-Réduire-Compenser ». A cette séquence s'ajoute l'ambition de « Déployer » l'agro-écologie et la biodiversité sur le territoire, ce qui constitue un nouvel axe d'intervention pour les politiques d'aménagement de l'espace.

Cohérence avec les autres parties du DOO

- Orientations organisant la préservation de la trame verte et bleue et la restauration de certains corridors écologiques
- Orientations relatives à la gestion des risques (inondation par ruissellement et débordement, Ilot de chaleur urbain)
- Orientations relatives à la consolidation de l'activité agricole
- Orientations relatives à la qualité des opérations d'aménagement

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT de 2006 posait les bases de la préservation durable et de la valorisation des espaces agro-naturels en « inversant le regard » et en posant des limites à l'urbanisation. Le SCoT révisé poursuit et complète cette ambition en développant des mesures pour activer les espaces agro-naturels et déployer une réelle politique agro-écologie et alimentaire.

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

Constats

Risques naturels :

- Un territoire fortement soumis aux risques naturels d'inondations qui revêtent plusieurs formes et peuvent se cumuler (ruissellement des eaux pluviales, crues et débordement des cours d'eau, débordement des étangs, submersion marine, remontée de nappes...)
- Des reliefs riches en garrigues et pins d'Alep, facilement inflammables et une évolution de l'occupation des forêts (pression urbaines, déprises agricoles) favorisant le risque feux de forêt
- 18 % du territoire concerné par l'aléa fort ou moyen du retrait gonflement d'argile
- Le cordon dunaire de Villeneuve-lès-Maguelone est soumis au risque d'érosion maritime, en moyenne, la tendance constatée s'élève entre 0 et 1,5m/an

Risques et nuisances anthropiques :

- Aucune installation SEVESO mais une centaine d'ICPE sur le territoire
- Du fait du positionnement sur le couloir languedocien, plusieurs vecteurs de transport de matières dangereuses sillonnent le territoire (canalisation, route, autoroutes, axe ferroviaire, canal de Rhône à Sète)
- Des nuisances sonores relativement importantes à proximité des axes de transport (autoroute, voie ferrée, aéroport)

Enjeux

Risques naturels :

- gérer l'imperméabilisation, la transparence hydraulique des grandes infrastructures
- affiner la connaissance des risques d'inondations, en particulier les effets cumulés pour définir les modalités de développement urbain
- réduire la vulnérabilité du territoire face à l'aléa feux de forêt

Risques et nuisances anthropiques :

- gérer les nuisances sonores des grandes infrastructures
- limiter la pollution de l'air du aux déplacements et au chauffage des bâtiments

Les objectifs du PADD

- Dans le grand amphithéâtre Nord : « activer » les garrigues pour réduire les aléas
- Dans la plaine urbaine et agricole : faire levier sur les ressources naturelles pour lutter contre les risques d'inondation et l'effet « îlot de chaleur urbain »
- Bâtir un modèle de développement durable du littoral qui anticipe et s'adapte aux risques

Le PADD construit une stratégie de gestion des risques naturels adaptée à chaque arc du territoire : l'amphithéâtre des garrigues, la plaine urbaine et agricole, le littoral. Face aux évolutions dues au changement climatique, l'objectif est triple : s'adapter, atténuer les effets et améliorer la résilience du territoire.

D'autres risques concernent l'ensemble du territoire, dans une solidarité amont-aval, le projet met en avant la nécessité de penser de manière globale les interventions pour gérer les risques d'inondation, du ruissellement dans les vallées à la submersion, en passant par les débordements des cours d'eau.

Concernant les risques de nature anthropiques, l'ensemble des politiques publiques, en particulier celle du système de déplacement, est mobilisé pour contribuer à limiter les nuisances sonores et la pollution de l'air.

Les orientations et objectifs du DOO

- (1) Assurer la gestion globale des risques d'inondation et l'adaptation du territoire
- Gérer les risques et la résilience en fonction des arcs du territoire
 - (2) dans le grand amphithéâtre Nord : « activer » les garrigues pour réduire les aléas
 - (3) dans la plaine urbaine et agricole : lutter contre les risques d'inondation et l'effet « îlot de chaleur urbain »
 - (4) bâtir un modèle de développement durable du littoral qui anticipe et s'adapte aux risques
- Limiter et se protéger des risques et nuisances anthropiques
 - (5) Le risque technologique et le transport de matières
 - (6) Protéger la qualité de l'air
 - (7) Promouvoir une vision intégrée des espaces agro-naturels et de la résilience du territoire

(1) La prise en compte du risque se fait à travers le Porter à connaissance de l'État qui comprend notamment les Atlas des zones inondables, les Plans de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation, l'Évaluation préliminaire des risques d'inondation à l'échelle du bassin, les cartographies du Territoire à Risques Importants d'Inondation (TRI) de Montpellier – Lunel – Mauguio – Palavas les Flots et toute autre étude sur le risque d'inondation validée par les services de l'État. Sur le territoire, la connaissance des risques d'inondations est bien identifiée sur les principaux cours d'eau couverts par un PPRI.

Toutefois, la connaissance du risque inondation n'existe pas, ou de manière insuffisante, au niveau du réseau hydrographique secondaire constitué de petits cours d'eau, ruisseaux et talwegs qui couvrent le territoire communautaire et qui sont très sensibles aux orages cévenols. Hors, c'est justement sur ces secteurs, classé hors zones inondables des PPRI, que la connaissance du risque doit être améliorée pour définir les conditions d'urbanisation de certains projets d'extension urbaine. Dans cette perspective la Métropole a mené des études spécifiques pour compléter la connaissance du risque inondation sur les secteurs à enjeux identifiés.

Ainsi, 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. Celle-ci se base sur les PPRI en vigueur, la cartographie des Zones d'Expansions des Crues à préserver ou reconquérir du SAGE Lez Mosson Etangs Palavasiens, les aléas de crues exceptionnelles du SYMBO, les études et Schémas Directeurs existants⁴ ainsi que sur des études complémentaires

⁴ Schéma directeur d'aménagement hydraulique du Nègue Cats sur les Communes de Montpellier, Lattes et Pérols, Schéma directeur d'aménagement hydraulique de la Lironde sur les Communes de Montpellier et Castelnau le Lez, Étude hydraulique du bassin versant de

menées par la Métropole pour améliorer la connaissance sur les risques de débordement et de ruissellement. Pour ces dernières, ont été pris en compte la pluie ou la crue d'occurrence exceptionnelle pour définir la zone d'aléa de référence.⁵

Cette démarche a permis de dessiner les extensions urbaines en dehors des zones rouges des PPRI ou des zones d'aléas élevés, exceptés certains sites justifiés pour des motifs de fonctionnement urbain (continuité avec la centralité, la polarité économique, accessibilité performante, positionnement stratégique dans les Connexions Métropolitaines...). Dans le cas où une extension urbaine est impactée par un aléa hydraulique, le document graphique du DOO identifie deux cas de figure :

- **Sur les extensions urbaines traversées** par un PPRI (aléa fort) ou par un aléa nouvellement identifié, un symbole est apposé pour faire apparaître le risque dans les plans de secteur (trois petites gouttes d'eau).

La prescription associée indique que « le principe est de ne pas urbaniser dans les zones inondables » ;

- **Sur les extensions urbaines incluses dans un bassin versant comportant des enjeux hydrauliques** un symbole est apposé (une grosse goutte d'eau).

La prescription associée précise que la réalisation de l'aménagement devra s'intégrer dans une approche à l'échelle du bassin versant et pourra être programmée sous conditions de respecter les objectifs suivants :

- Urbanisation interdite en zone inondable par débordement de cours d'eau, quel que soit l'aléa, à minima pour une occurrence centennale ;
- Pas d'aggravation en aval et le cas échéant, réduction de la vulnérabilité des enjeux existants en aval ou respect d'un débit objectif selon le contexte ;
- Adaptation des formes urbaines et de la configuration de l'espace public aux enjeux hydrauliques, notamment respect des principes suivants : mise en œuvre de transparences hydrauliques et configuration du rez-de-chaussée et des niveaux inférieurs, adaptée à l'aléa.

Dans les zones naturelles et agricoles concernées par les zones d'Expansion des Crues⁶, les aménagements et constructions incompatibles avec la vocation de ces espaces sont interdits à l'exception de :

- ceux identifiés le SAGE du dans le bassin versant Lez Mosson Etangs Palavasiens,
- ceux qui n'augmentent pas les enjeux humains pour le bassin versant de l'Or.

la Mosson, Étude hydraulique du ruisseau des Canaux sur la Commune de Clapiers, Étude hydraulique globale du bassin versant de l'étang de l'Or.

⁵ La définition des zones inondables par approche hydrogéomorphologique a concerné : le bassin versant de la Garelle et le bassin versant amont du ruisseau des Combes sur les communes de Courmonterral, Courmonsec et Fabrègues, le bassin versant amont du ruisseau de la Vertoublane sur la Commune de Murviel les Montpellier, deux affluents du Lez sur la Commune de Montferrier sur Lez, un affluent de la Lironde sur la Commune de Montpellier, les bassins versants amont des ruisseaux de la Fosse et de la Combe du Renard sur la Commune de Juvignac, le ruisseau de Saint Antoine à l'amont de l'Autoroute 9 sur la Commune de Baillargues, un affluent du Bérange sur les Communes de Castries et Saint Brès, trois affluents de la Viredonne sur les Communes de Saint Brès et Saint Génès des Mourgues. Les études hydrauliques, par modélisation 2D, ont concerné : le bassin versant du Rieucoulon sur les Communes de Montpellier, Saint Jean de Védas et Lattes, le bassin versant amont de la Balaurie sur la Commune de Vendargues, le ruisseau des Combes sur la Commune de Fabrègues, le ruissellement urbain et les fossés agricoles des secteurs RD613 / Sud voie ferrée sur la Commune du Crès, le bassin versant amont du ruisseau de l'Aigues Vives sur la Commune de Baillargues, le bassin versant amont de la Vertoublane sur la Commune de Murviel les Montpellier.

⁶ Voir dans le *Tome 1 / Livre 2 – Etat Initial de l'Environnement* les cartographies des ZEC du SAGE Lez Mosson Etangs Palavasiens et données relatives aux crues exceptionnelles du SYMBO.

Tandis qu'au sein des secteurs d'urbanisation existante et engagée, le renouvellement urbain est possible, en tenant compte du risque hydraulique. Il peut permettre l'amélioration de la vulnérabilité du tissu urbain.

Ce dispositif est complété par des mesures pour gérer les risques de débordement et de ruissellement, elles concernent la désimperméabilisation et la limitation de l'imperméabilisation et la gestion des eaux de pluies tout le long de leur trajet, en particulier à la source. L'ensemble de ces mesures doit s'intégrer dans les opérations en extension urbaine et celle en renouvellement urbain.

(2) Dans la gestion territorialisée du risque, le DOO fixe trois axes d'intervention pour l'arc des garrigues, particulièrement concerné par le risques feux de forêt.

Le premier vise à réduire l'aléa dans les zones exposées, en confortant les dispositions des PPRif.

Compte tenu de leur positionnement stratégique, trois extensions urbaines (extensions Saint Georges d'Orques – Ouest et Clapiers entrée de ville et Girac) sont localisées dans la zone de danger du PPRIF en vigueur, leur ouverture à l'urbanisation sera conditionnée par la suppression de cette zone de danger à travers la modification du PPRIF.

Le deuxième vise à ne pas augmenter la vulnérabilité des biens et des personnes en limitant l'exposition au risque.

Le troisième identifie la réouverture et l'entretien des milieux par le développement d'une pratique pastorale.

(3) Dans la plaine urbaine et agricole, il s'agit d'atténuer l'effet « îlot de chaleur urbain » à travers différentes mesures privilégiant la végétalisation et l'aménagement performant, au profit du confort thermique des habitants et usagers de la ville.

(4) La plaine littorale est concernée en premier lieu par le risque d'inondation généré par le ruissellement des eaux de pluies et le débordement des nombreux cours d'eau qui traversent ce territoire littoral.

Le diagnostic du risque d'inondation, ses enjeux et les réponses apportées par le SCoT sont traités par ailleurs. (*Renvoi Défi 1. Gérer les risques et les nuisances et anticiper leurs évolutions face au climat*) ...

La submersion marine représente un risque spécifique au secteur littoral.

Le terme de submersion marine désigne une inondation temporaire de la zone côtière par la mer dans des conditions météorologiques extrêmes, où la surélévation du niveau moyen de la mer est provoquée par les effets de la dépression atmosphérique, de vents violents, d'une forte houle et de la marée.

Un extrait de la « *Mise en œuvre de la Directive Inondation – Rapport d'accompagnement des cartographies du TRI de Montpellier-Lunel-Mauguio-Palavas – 05/09/13* » met en exergue cette spécificité :

« Deux risques majeurs dus à la mer sur le littoral existent :

- les risques de submersion dus à la montée des eaux par surélévation du plan d'eau lors des tempêtes attaquant la côte, et au voisinage des estuaires, influençant l'écoulement des rivières lorsque celles-ci sont en crue ;
- les actions dynamiques de la houle pouvant détruire les biens et personnes, cette action pouvant se produire de façon différente en agissant directement sur les structures ou indirectement par érosion des littoraux sableux ou des falaises protégeant naturellement celles-ci.

Ces deux types de risques sont étroitement liés. Lors des tempêtes, la surélévation du plan d'eau et l'énergie plus grande des houles accélèrent l'érosion. D'autre part, le recul du littoral et la disparition des cordons dunaires rendent les aménagements plus vulnérables face à la submersion marine.

L'érosion et la submersion marine concernent une part importante du territoire régional, un des plus vulnérables à une augmentation du niveau marin, notamment les lidos et les zones littorales les plus basses, ou celles dont le cordon dunaire est le plus altéré. »

Du fait du changement climatique, le niveau moyen de la mer Méditerranée augmente de 2,5 à 10 millimètres par an depuis les années 1990.

Les principaux niveaux d'aléas de la submersion marine correspondent à des scénarios moyens, basés sur des occurrences de 100 ans.

Ils sont définis à partir du niveau marin centennal de référence prenant en compte :

- le niveau marin moyen ;
- une marge de sécurité permettant de prendre en compte les incertitudes ;
- l'intégration, à ce stade, d'une élévation minimale du niveau de la mer de 20 cm du fait de l'impact du changement climatique.

Le scénario moyen avec changement climatique repose sur une hypothèse de réchauffement climatique de + 2°C et se base sur l'aléa 2 100. Il constitue le niveau d'aléa « submersion marine » de référence retenu par le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et appréhendé par le SCoT. Il est déterminé à partir du niveau marin de référence, auquel est ajoutée une élévation du niveau marin de 40 cm à horizon 2 100, soit un niveau de référence de 2,40 mètres NGF comme exposé dans l'EIE.

Les crues de référence représentant les derniers événements les plus significatifs sur ce territoire pour les submersions marines sont les tempêtes de novembre 1982 et décembre 1997.

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

La détermination territoriale de la limite de submersion est définie par le TRI.

La cartographie du Territoire à Risque Important d'inondation (TRI) de Montpellier précise un scénario d'aléa moyen avec changement climatique qui constitue le scénario dimensionnant tel que précisé dans l'EIE.

Les enjeux d'une prise en compte optimale des risques naturels littoraux.

Le littoral métropolitain présente la caractéristique de développer peu d'espaces directement exposés à la façade maritime et aux tempêtes agressant la côte. Néanmoins, la submersion influence

l'écoulement des rivières lorsque celles-ci sont en crue et augmente de façon exponentielle les risques quand la submersion se conjugue à des épisodes pluviaux intenses ou à des « phénomènes cévenols ».

Les risques d'inondation et de submersion qui impactent les trois communes littorales réduisent fortement leurs capacités de développement urbain.

Le SCoT a l'ambition de définir une stratégie durable de prévention du risque naturel de submersion intimement lié à la montée des eaux marines et à un phénomène de réchauffement planétaire inscrit sur le long terme⁷.

Les caractéristiques du risque de submersion marine vis-à-vis d'un littoral métropolitain très singulier impliquent des choix stratégiques pluriels et non dogmatiques, adaptés aux contextes géographiques et urbains.

Le maintien du lido de Villeneuve-lès-Maguelone constitue un impératif pour de multiples raisons, écologiques, géographiques, historiques. La stratégie s'oriente en l'espèce sur des techniques de défense dynamiques déjà mises en œuvre et qu'il conviendra sans doute de renouveler. La permanence de l'écosystème des étangs de Vic, de Pierre blanche ou du Prévost en constitue l'enjeu dimensionnant et véhicule à travers lui l'enjeu de la conservation d'un paysage identitaire essentiel.

La seconde doctrine, qui tend à composer de façon harmonieuse avec la nature, correspond au contexte des berges des étangs, exposé de façon moins brutale à la submersion. Les rivages lacustres de l'étang de l'Arnel ont été aménagés de façon à surélever les berges par des aménagements perméables assurant la prévention de la submersion, les écoulements hydrauliques et les déplacements actifs au droit de la commune de Pérols, face à l'étang du Méjean.

Le PAPI planifie ce type d'intervention douce sur d'autres linéaires présentant les caractéristiques d'un risque de submersion maîtrisable affectant des aléas importants, notamment humains. Le secteur du port de Pérols constitue un exemple de contexte correspondant à cette stratégie.

Cependant, le SCoT se fonde sur une prise de conscience profonde des phénomènes de réchauffement climatique et d'élévation du niveau des eaux marines. La notion de territoire résilient inscrite dans la stratégie métropolitaine mesure l'impact avéré de la submersion sur une partie significative des territoires de Lattes et de Pérols. Il admet à court terme des actions de prévention pour assurer la protection des populations soumises à ces aléas mais anticipe la permanence de l'aggravation de ce risque en planifiant à long terme la réduction de ses enjeux, matériels et humains.

⁷ Ce phénomène de submersion marine est excessivement complexe à appréhender en termes de mesure, de définition de ses causes, souvent multiples, de ses variables et de ses impacts potentiels. A cette complexité correspond une multiplicité de stratégies potentielles :

- La stratégie du « laisser faire ». Elle repose sur une acceptation pragmatique ou écologique d'une évolution inéluctable des milieux et sur le postulat de la toute puissance d'événements naturels dépassant l'échelle humaine en termes de moyens, techniques ou financiers, et de temporalité ;
- La conception d'une « construction avec la nature » acceptant le phénomène de submersion mais tentant de composer avec lui de façon harmonieuse (et non frontale) par des méthodes et des techniques douces ;
- Une stratégie défensive de fixation du trait de côte consistant à opposer à la houle et aux tempêtes des ouvrages de défense dynamiques : digues, perrés... Ces techniques d'ingénierie lourdes, artificielles et couteuses ont été éprouvées dans un premier temps et sur de nombreux sites et dévoilent aujourd'hui leurs limites en termes d'efficacité, de pérennité et de coûts exponentiels, même s'ils permettent de repousser dans le temps la destruction du paysage et des biens et d'assurer la sécurité des populations.
- Une stratégie de repli stratégique des activités et des biens derrière les limites d'exposition à ce risque de submersion.

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.

Le premier stade de cette démarche consiste en une maîtrise efficiente de l'urbanisation. Cette stratégie implique le refus de tout projet d'extension urbaine dans les secteurs soumis aux risques potentiels de submersion. Elle consiste ensuite à ne pas systématiser la densification des tissus bâtis implantés dans des secteurs à risques.

Les perspectives à long terme de montée du niveau des eaux suite au changement climatique incitent à une stratégie de reconquête et de préservation des zones inondables, un repli stratégique et progressif des nouvelles installations humaines vers les terres. Il s'agit de redéfinir une recomposition spatiale du développement urbain de ces territoires privilégiant les espaces rétro littoraux aux implantations en bord de rivage.

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.

Afin de répondre à ces enjeux, le SCoT définit un certain nombre de prescriptions :

- 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 agglomérations et hameaux soumis à ces risques, les possibilités de mutation et d'évolution des tissus bâtis existants seront encadrées en fonction de la réglementation 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).

Le SCoT établit également des recommandations complémentaires :

- Le développement et l'harmonisation des Plans de Prévention des Risques 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 des populations concernées;
- Les outils de gestion collaborative de crise et d'alerte de la population seront développés en priorité sur ces territoires.

En ce qui concerne la gestion du trait de côte :

- 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 ;
- les opérations de protection artificialisant fortement le trait de côte qui ne peuvent être envisagées que dans les secteurs à forte densité et à condition qu'elles soient conçues de façon à 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.

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.

L'ensemble de ces règles tend à multiplier les approches permettant de mieux cerner les risques naturels affectant ce littoral, de mettre en œuvre de multiples et complémentaires mesures de prévention combinant techniques d'aménagement, outils réglementaires, mécanismes d'information et d'alerte des populations.

Au-delà, le SCoT s'inscrit dans un principe de résilience des territoires et affirme à la fois une stratégie de reconquête et de préservation des zones inondables et une logique de repli stratégique et pérenne des nouvelles installations humaines vers les espaces préservés de ces risques naturels.

Cette approche a vocation à fonder le modèle de développement durable des territoires littoraux dans une volonté marquée d'adaptation au changement climatique.

(5) Pour éviter d'aggraver les risques liés à la proximité des **transports de matières dangereuses**, le DOO fixe des principes afin d'éloigner les sources de risque pour les populations, notamment en éloignant si possible les itinéraires sur des axes éloignés des centres urbains.

(6) L'amélioration de la **qualité de l'air** est un objectif transversal, le DOO liste l'ensemble des mesures qui contribuent à atteindre cet objectif, tout particulièrement ceux liés à l'organisation du système de déplacement. De manière complémentaire, des principes d'aménagement (recul, végétalisation, conception urbaine) sont fixés pour limiter les impacts sur les habitants et usages des futurs quartiers proches des grandes voies de circulation.

(7) En ce qui concerne **les nuisances sonores**, il s'agit de gérer le développement urbain en fonction des principales nuisances du territoire qui sont avant tout routière et aéroportuaire. Le DOO fixe un

ensemble de prescriptions pour limiter l'exposition des personnes à ces nuisances, en particulier à travers la mise en place du système de déplacement et la hiérarchisation du réseau de voirie. Parallèlement, à l'échelle de chaque projet urbain, cette nuisance sera intégrée de manière à faire partie des éléments déterminants la composition urbaine et le parti d'aménagement, notamment au regard des dispositions du Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport.

Cohérence avec les autres parties du DOO

- Orientations organisant la préservation de la trame verte et bleue et la restauration de certains corridors écologiques grâce au principe de préservation des Espaces de Bons Fonctionnement
- Orientations relatives à la consolidation de l'activité agricole
- Orientations relatives à la qualité des opérations d'aménagement pour la prise en compte des risques remontées de nappes et retrait gonflement d'argile à l'échelle opérationnelle.

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT de 2006 identifiait des mesures pour gérer les deux risques naturels impactant sur le territoire : inondations et feux de forêt, tout d'abord en posant le principe de la localisation des extensions urbaines en dehors des zones rouges (aléa fort) des PPRI et PPRif. Ensuite, le principe de gestion des eaux pluviales à la source est affirmé. En ce qui concerne les cours d'eau, l'objectif était de maintenir voire renforcer leur écoulement naturel dans les lits majeurs.

Au sujet des nuisances anthropiques, le SCoT de 2006 prenait en compte les mesures de protection contre le bruit en évitant de positionner des habitations nouvelles dans les extensions urbaines potentielles dans les zones de bruit supérieur à 55 dB(A).

Le SCoT révisé s'inscrit en continuité des orientations du SCoT de 2006. Il enrichit cette partie avec des orientations relatives à des risques qui sont maintenant mieux connus : l'effet « îlot de chaleur urbain », le risque submersion, la pollution de l'air. Il localise les extensions urbaines ayant des enjeux hydrauliques particuliers.

3. Optimiser les ressources du territoire

3.1. Gérer et ménager les ressources en eau

Constats

- Une qualité des eaux globalement dégradée mais en cours d'amélioration
- Une capacité d'alimentation en eau potable satisfaisante mais dépendante de ressources extérieures au territoire
- Des dispositifs d'assainissement des eaux usées rénovés, mais des lacunes dans la gestion des eaux pluviales
- Des outils de gestion de la ressource en eau qui couvrent l'ensemble du territoire

Enjeux

- Préserver les milieux aquatiques et leurs espaces de fonctionnement (cours d'eau, zones humides, littoral)
- Protection des ressources les plus vulnérables (réseau karstique, nappes et captages)
- Adéquation entre les besoins générés par le développement et les capacités des ressources en eau potable ou des milieux récepteurs (pour les rejets d'eaux usées)
- Développement et prise en compte d'une stratégie de la gestion des eaux pluviales à l'échelle des sous bassins versants (réflexion globale et anticipation des besoins d'espace liés)

La gestion de la ressource en eau fait partie des politiques publiques construites à l'échelle du grand territoire sur les différents des bassins versants. Les différents outils de planification et de gestion dans le domaine de l'eau qui couvrent le territoire métropolitain permettent de traiter cet enjeu, principalement à l'échelle des bassins versants (SAGE Lez-Mosson-Etangs Palavasiens, PGRE de la nappe de Castries, Lez-Mosson-Etangs Palavasiens et du bassin versant de l'Hérault, contrat du Bassin de l'Or, SAGE du Bassin de Thau, Contrat de milieu du Vidourle et Contrat de gestion intégrée du bassin de Thau). Ils sont complétés par des outils ou dispositifs localisés (plans de gestion des cours d'eau, animations de captages prioritaires, Projets Agro-Environnementaux et Climatiques, Programme « Vert Demain » ...).

Les objectifs du PADD

- Révéler le chevelu hydrographique
- Mettre en œuvre un plan de désimperméabilisation et de limitation de l'imperméabilisation
- Protéger les ressources invisibles
- Partager et économiser les ressources en eau
- Poursuivre une protection et une veille permanente de la qualité de l'eau
- Fabriquer une mémoire de l'eau

Le PADD porte une vision globale du grand cycle de l'eau, en particulier face aux enjeux liés au changement climatique. A l'horizon 2040, puis au-delà, l'accompagnement du développement urbain et économique – y compris agricole - du territoire doit se réaliser en prenant en compte l'adéquation entre les besoins et les ressources, la préservation sur le long terme des réserves stratégiques, l'amélioration des milieux naturels.

Les orientations et objectifs du DOO

- Assurer une protection qualitative et quantitative des ressources en eau :
 - (1) Protéger les périmètres de protection des captages et reconquérir les aires d'alimentation de captage pour la consommation humaine
 - (2) Préserver les zones de sauvegarde pour l'alimentation en eau potable actuelle et future
 - (3) Préserver les cours d'eau, leur espace minimum de bon fonctionnement, les zones humides et leurs espaces de fonctionnalité
 - (4) Gérer qualitativement les eaux pluviales pour poursuivre une protection et une veille permanente de la qualité de l'eau
- Garantir l'approvisionnement en eau du territoire de la Métropole en coordination avec les territoires voisins
 - (5) Favoriser les économies d'eau en optimisant les usages
 - (6) Intégrer le cycle de l'eau dans l'aménagement du territoire à l'amont des projets
 - (7) Développer un plan de sécurisation de l'approvisionnement en eau du territoire de la Métropole en coordination avec les territoires voisins
 - (8) Rechercher et optimiser les nouvelles ressources

En ce qui concerne la ressource en eau, les orientations du DOO répondent à :

- l'orientation fondamentale du SDAGE Rhône Méditerranée n°7 intitulée : « atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir » et les PGRE qui découlent du SDAGE ;
- la disposition C.3 « renforcer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de la ressource en eau » du SAGE Lez Mosson étangs Palavasiens ;

- la disposition 26 « Sécuriser l'accès à l'eau douce de l'ensemble des usages du périmètre du SAGE selon le principe d'équité territoriale » du SAGE du Bassin de Thau.

(1) Dans une perspective de préservation de la qualité de l'eau pour la consommation humaine, le DOO intègre et conforte les périmètres de protection de captages (déjà protégés par des SUP). Il met en exergue les aires d'alimentation de captages identifiés comme prioritaires par le SDAGE ou la loi ENE afin de mettre en œuvre des mesures curatives pour limiter les pollutions diffuses et améliorer la qualité de l'eau.

(2) Afin de préserver l'avenir sur le plus long terme, les zones de sauvegarde de la ressource en eau sont localisées. Le DOO définit une série de prescriptions préventives pour éviter d'aggraver la vulnérabilité de cette ressource, notamment en généralisant la doctrine « Eviter Réduire Compenser » portée par le SAGE du bassin de Thau sur les deux autres zones de sauvegarde de la ressource en eau sur le territoire.

(3) La préservation des milieux naturels liés fait partie des mesures primordiales pour agir à long terme sur la qualité de l'eau. Des dispositions différentes préservent ces espaces sensibles, les zones humides sont protégées au titre des réservoirs surfaciques de la trame bleue, les espaces minimums de bon fonctionnement des cours d'eau seront identifiés, en concertation avec les parties prenantes, dans les opérations urbaines afin d'être pris en compte et intégrés au parti d'aménagement ainsi que sur les corridors de trame bleue. En cohérence avec le SAGE Lez Mosson Etangs Palavasiens, une recommandation est identifiée pour préserver les espaces de fonctionnalité des zones humides.

(4) La gestion des eaux pluviales fait partie des leviers pour préserver la ressource en eau (risques de manque de recharge et de pollutions en particulier). Le DOO met en place un dispositif identifiant les différentes actions à mettre en œuvre dans les opérations d'aménagement pour éviter ces pollutions à travers la gestion des eaux de pluies sur l'ensemble de leur parcours.

(5) Pour gérer au mieux le capital « eau potable » et satisfaire les besoins de la population de son territoire, la Métropole a conçu un Schéma Directeur d'alimentation en eau potable. Un des axes stratégique concerne les marges de progression possibles grâce à la réalisation d'économies, notamment en améliorant le rendement du réseau (un rendement objectif fixé à 80%) et en réduisant les sources de gaspillage, notamment pour les espaces verts. Dans ce domaine, le DOO donne une série de recommandations favorables à l'optimisation des usages privés et publics.

(6) Pour gérer l'interface entre le cycle de l'eau et les opérations d'aménagement, le DOO instaure une conditionnalité entre l'ouverture à l'urbanisation et la programmation des ouvrages d'adduction d'eau potable et de traitement des eaux usées. Le recours à l'assainissement autonome est identifié si celui-ci est opportun au regard des enjeux environnementaux et techniques. De cette manière, il contribue à éviter l'aggravation du prélèvement dans la ressource et la détérioration des rejets en milieux naturels.

(7) La gestion de la ressource en eau se construit avec les territoires voisins car les réseaux sont interconnectés et les communes de la Métropole sont alimentées par les mêmes ressources que les territoires voisins. La sécurisation de l'approvisionnement en coordination avec les territoires voisins fait partie des objectifs majeurs de la politique de l'eau métropolitaine. Le DOO pose des principes pour sécuriser la ressource :

- les ressources en eau souterraines sont affectées prioritairement à l'alimentation en eau potable ;
- les sources d'approvisionnement pour les autres usages sont diversifiées ;

- la sécurisation par interconnexions des réseaux d'eau potable est assurée quand elle est pertinente.

De manière complémentaire, plusieurs recommandations encouragent la mutualisation des moyens de production, en cohérence avec la démarche d'élaboration des Plans de Gestion de la Ressource en Eau du karst Lez Mosson et de la molasse de Castries.

(8) Enfin, l'eau est abordée sous l'angle du développement économique, comme potentiel support d'activités et d'innovation.

Cohérence avec les autres parties du DOO

- En cohérence avec le dispositif de préservation et d'activation des espaces agro-naturels
- En cohérence avec la préservation de la biodiversité à travers notamment l'identification des espaces de bon fonctionnement.
- En cohérence avec l'enjeu de prévention des risques d'inondation par débordement de cours d'eau et par ruissellement pluvial

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT de 2006 identifiait la nécessité d'assurer un phasage entre l'ouverture à l'urbanisation des espaces d'extensions urbaine potentielle et les programmes d'investissement pour la réalisation des équipements de traitement et de gestion des eaux potables et usées. Il donnait également des orientations relatives à la gestion des eaux pluviales de manière intégrée afin de contribuer à la qualité urbaine des projets d'aménagement. Il posait le principe de sécurisation des périmètres de captages.

Le SCoT révisé réaffirme les principes posés et complète le dispositif en apportant une vision à l'échelle du grand territoire pour la gestion et la sécurisation de la ressource en eau. Il développe également des mesures différenciant les sources d'eau à utiliser en fonction des usages (agriculture, eau potable). Enfin, il développe une approche globale du cycle de l'eau, en reliant préservation des ressources en eau et prévention des risques.

3.2. Contribuer à la mutation du modèle énergétique de la Métropole

Constats

- Un territoire qui consomme moins d'énergie et émet moins de gaz à effet de serre, comparativement à la moyenne nationale, du fait de son caractère peu industriel, de la douceur du climat, et de son profil urbain

Mais :

- Une croissance démographique entraînant mécaniquement une augmentation des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre
- la part de la population estimée en situation de précarité énergétique plus élevée que la moyenne nationale
- le gisement d'énergie renouvelable et de récupération reste sous-exploité
- un territoire fortement vulnérable au changement climatique du fait de son caractère à la fois méditerranéen et urbain

Le Plan Climat Energie Territorial, adopté le 6 février 2014, dresse le constat territorial suivant : le contexte de croissance démographique qui entraîne de fait une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et des consommations d'énergie, impose de se fixer des objectifs ambitieux.

Le profil territorial, déterminé dès 2010, correspond à un territoire comportant peu d'industries, une douceur climatique et un profil de population urbaine qui se déplace moins car sur de plus courtes distances.

- 97% de la consommation d'énergie provient des secteurs des bâtiments et des transports routiers ;
- cette consommation, du fait du caractère peu industriel du territoire, est plus faible qu'en ex région Languedoc-Roussillon et qu'en France ;
- également, le territoire de la Métropole émet moins d'émissions de gaz à effet de serre que les autres Métropoles (ramené à la population).

Mais :

- la part de la population estimée en situation de précarité énergétique liée au logement est plus importante que la moyenne nationale (20 % contre 13 % au niveau national), alors même que la période de chauffage est plus courte du fait de la douceur du climat ;
- le potentiel d'énergie renouvelable reste sous-exploité (en 2010, il est estimé à 2 %⁸ de la consommation d'énergie du territoire) ;
- Le territoire est soumis à de nombreux risques qui le rendent vulnérable aux changements climatiques.

⁸ Sur ce point, certains gros équipements de production d'énergie renouvelable tel que Ametyst n'entrent pas dans les 2 %, son fonctionnement n'étant pas optimal en 2010. Depuis, plusieurs actions et projets émergent : réseau de chaleur à 70 % en énergie renouvelable et de récupération, projets géothermiques, centrale solaire de Grabels...

Enjeux

- Engager le territoire dans la transition énergétique
- Contribuer à la mutation du modèle énergétique de la Métropole

Le modèle énergétique national se situe à une période charnière de mutation, nécessitant d'avoir une vision dynamique de l'évolution de la demande énergétique actuelle et future ainsi que de la production et de la distribution associées, pour permettre l'adaptation de la chaîne énergétique aux défis environnementaux et climatiques. Cette évolution est guidée par des objectifs européens, nationaux et locaux, réaffirmés, au niveau national, par la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015. Elle assume la volonté d'aller vers des formes urbaines restant à l'échelle humaine où le plaisir de vivre ensemble se conjugue avec un optimum d'efficacité énergétique. Cette transformation a également pour effets la préservation de la santé humaine et de l'environnement, tout en garantissant l'accès de tous à l'énergie en luttant contre la précarité énergétique. De plus, la réduction de la dépendance aux énergies fossiles conduit à consolider la gouvernance locale, au bénéfice de la population du territoire, dans un secteur caractérisé par des opérateurs aux intérêts économiques parfois contradictoires avec les enjeux locaux de sobriété et de transition énergétiques. Enfin, si la transition énergétique est maîtrisée localement, elle peut être un atout pour le développement économique local à travers la valorisation des ressources du territoire.

Les deux domaines les plus énergivores sont les bâtiments et les déplacements. La stratégie de la Métropole est construite dans le respect des objectifs fixés à la fois sur le plan européen et national. Elle engage le territoire à agir en faveur de :

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- la diminution de la consommation d'énergie ;
- la poursuite des efforts engagés en matière de production d'énergie renouvelable, tout en renforçant parallèlement les actions de maîtrise de l'énergie.

Les objectifs du PADD

- Tendre vers une autosuffisance énergétique
- Accentuer et amplifier les actions de sobriété et d'efficacité énergétique
- Lutter contre l'effet « îlot de chaleur urbain » et l'inconfort estival
- Poursuivre la lutte contre la précarité énergétique
- Favoriser le stockage CO₂
- Promouvoir les mobilités post-carbone

L'objectif du PADD est de définir l'ensemble des axes d'intervention pour contribuer à la transition énergétique du territoire. Ces axes d'intervention sont nécessairement transversaux et s'appliquent à toutes les politiques publiques de l'aménagement et du développement du territoire.

Pour répondre à ces évolutions indispensables, le Schéma Directeur Air Energie Climat de Montpellier Méditerranée Métropole, valant Plan Climat Air Energie Territorial, dont l'élaboration débutera en 2018, viendra préciser et territorialiser les enjeux énergétiques en compatibilité avec le présent SCoT.

Les orientations et objectifs du DOO

- (1) Accentuer et amplifier les actions de sobriété et d'efficacité énergétiques
- (2) Tendre vers une autosuffisance énergétique
- (3) Poursuivre la lutte contre la précarité énergétique
- (4) Promouvoir les mobilités post-carbone

Pour atteindre les objectifs énoncés dans le PADD, et accompagner au mieux la mutation du modèle énergétique, la stratégie territoriale est structurée en quatre orientations.

(1) Afin d'accentuer et d'amplifier les actions de sobriété et d'efficacité énergétiques, le DOO liste les éléments à prendre en compte pour réaliser des opérations urbaines plus sobres en énergie. A l'échelle du bâtiment, il identifie les moyens mobilisés pour accentuer la sobriété énergétique, notamment s'agissant de la recherche du confort estival.

(2) Le DOO favorise également la production décentralisée d'énergie issue de ressources renouvelables en déclinant des orientations à l'échelle du grand territoire, mais également dans la conception même des projets urbains. Les orientations sont différenciées en fonction du type d'énergie.

(3) Pour poursuivre la lutte contre la précarité énergétique, le DOO identifie la rénovation thermique du parc existant comme levier principal d'action. Parallèlement, il favorise la mise en place d'un système de transport multimodal accessible et performant, ainsi que la compacité et la mixité urbaine. L'ensemble de ces éléments permet de lutter de manière globale contre la précarité énergétique, qu'elle soit liée au logement ou aux déplacements ou aux deux.

(4) Afin de faire évoluer le modèle énergétique, le DOO promeut également les mobilités post-carbone, en valorisant les modes actifs et en favorisant les aménagements nécessaires à ces modes actifs, notamment en déployant les installations de recharge de véhicules électriques, ou autres stations d'énergie de type gaz naturel véhicule.

Cohérence avec les autres parties du DOO

- maîtriser les extensions urbaines et prioriser le réinvestissement urbain ;
- développer les mobilités décarbonées et aménager la métropole des courtes distances ;
- favoriser l'habitat performant thermiquement ;
- 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 ;
- mettre en œuvre une politique agroécologique et alimentaire, favorisant notamment les circuits courts ;
- lutter contre l'effet « îlot de chaleur urbain ».

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT révisé s'inscrit en continuité et en amplification du SCoT de 2006. Les orientations et le caractère opérationnel du SCoT de 2006 sont les précurseurs de la mise en œuvre d'une politique énergie climat globale amorçant l'atténuation des effets du changement climatique sur le territoire métropolitain, notamment à travers la maîtrise de l'étalement urbain, l'intensification de l'urbanisation, l'articulation développement urbain / axes de transport en commun structurants et la promotion de la ville des proximités. Dans son prolongement, le SCoT révisé est conçu pour accompagner les grandes évolutions prévues dans ce domaine en matière notamment de maîtrise de la demande en énergie, en favorisant la mise en place d'installations de production d'énergie renouvelable, en anticipant la mise en place de systèmes énergétiques complémentaires et interconnectés.

3.3. Structurer la filière de gestion des déchets

Constats

- Une stabilisation des tonnages de déchets ménagers traités depuis 2010, malgré une évolution constante de la population.
- Une politique volontariste dans la prévention des déchets dès 2011.
- Des capacités d'enfouissement des déchets ménagers ultimes incertaines au-delà de 2019.

Le travail de construction de la politique de réduction, de valorisation et de traitement des déchets, basé sur un diagnostic de la situation actuelle et tendancielle, montre que les efforts à fournir pour atteindre les objectifs de la loi TECV et des réglementations qui lui sont associées, ne sont pas essentiellement techniques, Montpellier Méditerranée Métropole disposant déjà des outils de valorisation (usine de méthanisation d'AMETYST) ou ayant programmé leur rénovation pour se conformer aux enjeux de valorisation (rénovation du centre de tri DEMETER avec extension des consignes de tri des emballages et des déchèteries). Ils relèvent essentiellement de l'évolution des comportements des citoyens et des acteurs économiques du territoire d'une part et de l'offre de produits et services répondant aux enjeux de préservation des ressources et de réduction de la production de déchets d'autre part.

Montpellier Méditerranée Métropole s'est dotée d'une filière de tri et de valorisation complète des déchets ménagers et assimilés conforme à la réglementation. Les services sont harmonisés selon les typologies urbaines rencontrées et les filières de tri et de traitement uniformisées à l'échelle du territoire métropolitain sur lequel un taux unique de TEOM est appliqué. Ainsi, la gestion des déchets sur les 3 communes littorales (Pérols, Lattes et Villeneuve-lès-Maguelone) est identique à celle de l'ensemble du territoire, à l'exception des renforts de collecte mis en place, y compris le dimanche, sur les plages de Villeneuve les Maguelone.

Le service comprend :

- 20 déchèteries, en cours de rénovation (dont 1 sur chacune des communes littorales) ;
- 1 500 points d'apport volontaires verre, papier et textile, en cours de densification ;
- une collecte des recyclables secs en bacs (ou sacs) jaunes sur l'ensemble du territoire ;
- un centre de tri des déchets recyclables secs, en cours d'extension et de modernisation ;
- une collecte des bio-déchets dans l'habitat pavillonnaire ;
- une unité de méthanisation des bio-déchets triés à la source et des déchets organiques contenus dans la poubelle de déchets résiduels, qui les valorise en compost normé et en énergie (électrique + réseau de chaleur de l'éco quartier des Grisettes et de la clinique St Roch) ;
- un centre de stockage des déchets ultimes issus des déchèteries (encombrants non valorisables) et de l'unité de méthanisation (refus de tri et stabilisats) dont la fermeture est programmée en 2019.

La Métropole s'est par ailleurs engagée dans une politique volontariste de prévention des déchets en adoptant en 2011 son premier programme local de prévention des déchets : développement des collectes solidaires avec les acteurs de l'ESS, compostage individuel et collectif, sensibilisation à la réduction des déchets, développement du « Stop Pub », etc.

Depuis 2010, les tonnages traités annuellement se sont stabilisés autour de 166 000 tonnes d'ordures ménagères assimilées (produits des collectes en porte à porte et en apport volontaire), malgré une évolution constante et importante de la population. A ces déchets s'ajoutent ceux déposés en déchèteries, lesquels ont augmenté significativement au cours des dernières années (de l'ordre de 20% en 5 ans pour atteindre 90 000 tonnes en 2016). La limitation des gabarits des véhicules admis sur les déchèteries à partir de février 2017, couplée au développement d'une offre cohérente de plates formes professionnelles aptes à traiter de manière plus efficiente les déchets produits en gros volumes, permettra de retrouver les volumes de 2010. Ainsi, en 7 années, les efforts de prévention et de rationalisation de la gestion des déchets auront permis de stabiliser la production de déchets malgré une augmentation de la population de près de 9%.

Enjeux

- Structurer et organiser la filière de gestion des déchets
- Développer l'économie circulaire
- Accompagner l'accueil de nouvelles populations et activités

Au regard des perspectives d'évolution démographique, l'enjeu du territoire porte sur la définition d'une stratégie pérenne de traitement des déchets, minimisant le plus possible le recours à l'enfouissement pour une valorisation optimale des déchets à un coût maîtrisé.

La définition de cette stratégie nécessite d'engager des réflexions à une plus grande échelle que celle de la Métropole.

Les objectifs du PADD

- Optimiser les capacités de production d'énergie, en augmentant la part de biodéchets triés à la source
- Optimiser le tri sélectif pour une meilleure performance de valorisation des déchets secs
- Diminuer le recours à l'enfouissement pour les déchets ultimes

L'objectif du PADD est de s'inscrire dans une démarche d'économie circulaire et de la poursuivre tant en matière d'économie, de gestion et de valorisation de l'ensemble des ressources : l'eau, l'énergie, ainsi que l'optimisation de l'exploitation de la ressource déchets.

Pour répondre à ces évolutions, notamment relativement à la réduction des déchets du BTP, un contrat d'objectifs déchets et économies circulaires identifiera les moyens à mobiliser pour dégager des marges et créer des capacités pour assurer le traitement des déchets à l'horizon 2040.

Ces objectifs s'inscrivent en cohérence avec ceux du Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets élaboré lors de la révision du SCoT.

Les orientations et objectifs du DOO

- (1) Optimiser le traitement des déchets
- (2) Favoriser le recyclage des matériaux et leur réutilisation, encourager le tri sélectif et le développement de l'économie circulaire
- (3) Contribuer à renforcer l'acceptabilité sociale et l'intégration paysagère des unités de tri, préparation, transfert et traitement

Pour atteindre les objectifs énoncés dans le PADD, et accompagner au mieux la mutation du modèle énergétique, la stratégie territoriale est structurée en trois orientations :

- Afin de poursuivre la structuration et l'optimisation de la filière de traitement, le DOO identifie les conditions nécessaires, les moyens à mettre en œuvre pour diminuer les déchets à la source et à l'enfouissement, les optimiser et les valoriser (1).
- Le DOO favorise également le recyclage des matériaux et leur réutilisation, encourage le tri sélectif et le développement de l'économie circulaire en déclinant des orientations relativement aux installations mais également à la valorisation des énergies de récupération et au recyclage (2).
- Pour renforcer l'acceptabilité sociale et l'intégration paysagère des unités de tri, préparation, transfert et traitement, le DOO liste les éléments nécessaires à la poursuite des efforts d'intégration des équipements de gestion des déchets (3).

Cohérence avec les autres parties du DOO

- Organiser la gestion des matériaux de construction
- Tendre vers une autosuffisance énergétique
- Cohérence avec les orientations relatives à la réalisation de projets urbains

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT révisé s'inscrit en continuité du SCoT de 2006. Les orientations du SCoT de 2006 en matière de déchets prennent en considération les besoins induits par le développement d'une filière globale incluant une valorisation par méthanisation et, notamment la localisation d'au moins un centre de stockage de déchets ultimes sur le territoire ou à proximité.

Dans son prolongement, le SCoT révisé crée les conditions de relations intercommunautaires favorables à la recherche d'une ou de stratégies pérenne(s) de traitement des déchets. Il identifie également les éléments nécessaires au développement de l'économie circulaire, indispensables à la préservation et à la juste utilisation des ressources locales : eau, énergie, déchets, matière.

3.4. Organiser la gestion des matériaux de construction

Constats

- Le besoin moyen sur le département estimé à 7,9 T par an et par habitants.
- Quatre carrières en activités sur le territoire dont deux dotées également d'installations pour l'enfouissement ou le traitement des déchets (Castries pour les déchets ultimes et Pignan pour les déchets inertes)
- La satisfaction des besoins de la Métropole est rendu possible grâce aux exploitations situées sur les territoires voisins

Enjeux

- Prioriser le recyclage des matériaux pour limiter les impacts sur la ressource
- Prévoir à moyen terme des possibilités d'exploitation des ressources sur le territoire pour satisfaire ses propres besoins
- Dans l'attente du schéma régional, établir une stratégie pour partager les ressources avec les territoires voisins

Comme pour la ressource en eau, la gestion de la ressource en matériaux de construction doit s'organiser à une échelle supérieure à celle du périmètre de la Métropole.

Les objectifs du PADD

En cohérence avec le Schéma Départemental des Carrières, les objectifs sont les suivants :

- promouvoir le recyclage des matériaux issus de la démolition et de la déconstruction à partir de plateformes
- maintenir les capacités de production en matériaux indispensables pour l'économie locale
- limiter les impacts et nuisances de ces activités sur l'environnement

Les orientations et objectifs du DOO

Pour satisfaire les besoins du territoire et limiter les flux de matériaux induisant des coûts écologiques et financiers, le DOO conforte les installations existantes et promeut les dispositifs de recyclage.

L'avenir des carrières est également évoqué à travers des dispositions promouvant leur utilisation pour d'autres fonctions (économique, production d'énergie) ou leur renaturation (fonction écologique ou loisirs).

Les installations nouvelles seront possibles dans le cadre du dispositif défini pour préserver et activer les espaces agro-naturels

Cohérence avec les autres parties du DOO

- En cohérence avec le développement de l'économie circulaire développé dans la partie relative à la gestion des déchets
- En cohérence avec le dispositif de préservation et d'activation des espaces agro-naturels

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT de 2006 identifiait la nécessité d'assurer la gestion des déchets à l'échelle du territoire et des territoires voisins. La nécessité de préserver et renouveler les capacités de production suffisantes à cette échelle était indiquée. Le SCoT révisé s'inscrit dans ces objectifs et les complète en développant des orientations fortes pour le développement d'une économie circulaire et en donnant des orientations relatives à la gestion des carrières après la cessation d'activité.

4. Organiser la préservation du littoral et son développement durable

Voir la partie A. MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL du présent document.

DEFI 2 : UNE METROPOLE EQUILIBREE ET EFFICACE

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

Constats

- Une double polarisation : celle du pôle urbain de Montpellier dans son aire d'influence, celle de Montpellier sur les communes de la Métropole
- Deux morphologies et fonctions urbaines différenciées :
 - le Cœur de Métropole qui concentre les emplois, les fonctions métropolitaines, les transports en commun
 - les villes et villages qui bénéficient d'un niveau d'équipements et de services généralement globalement satisfaisant pour répondre aux besoins de proximité
- Une couverture en très haut débit très disparate pour répondre à des besoins croissants

Enjeux

- Structurer une armature urbaine à deux composantes différenciées
- Poursuivre la dynamique de la ville active le long des axes de communication
- Valoriser le rôle métropolitain des Connexions Métropolitaines qui ceinturent le Cœur de Métropole, à la charnière avec les villes et villages et les territoires voisins
- Développer le très haut débit pour renforcer l'attractivité et développer des services urbains performants

S'agissant de l'organisation générale de l'espace, il n'est pas apparu pertinent d'adopter la notion classique d'armature urbaine étagée et hiérarchisée en trois niveaux avec ville-centre, villes moyennes et villages. Il convient plutôt d'intégrer l'histoire, les morphologies urbaines, l'environnement et les identités qui constituent le territoire pour affirmer d'une part le cœur de la Métropole et d'autre part la métropole des Villes et des Villages, afin de tenir compte de l'armature des réseaux de transport, d'équipements et de services, d'éviter de générer des déséquilibres par des effets de polarisation de développement géographiquement trop concentrés et inscrire celui-ci dans une continuité harmonieuse avec l'histoire et le territoire.

Par ailleurs, l'inscription de la ville-centre dans le territoire se joue pour beaucoup au niveau des espaces d'interface avec les communes de la première couronne. Ces espaces ont longtemps été, et demeurent souvent encore, délaissés et peu accueillants. Ils concentrent, en particulier, les principales infrastructures routières de la métropole dont ils subissent les nuisances (pollution de l'air, bruit, coupures urbaines, dégradation de l'environnement, etc.). Le futur contournement routier de Montpellier doit constituer le point d'appui permettant la valorisation urbaine et paysagère de ces espaces, passant par l'instauration d'une relation vertueuse entre organisation multimodale des déplacements, urbanisation, développement économique et paysage agro-naturel.

Entre les territoires voisins, les villes et villages et le Cœur de Métropole, la question des interfaces est primordiale. L'enjeu est alors celui de l'organisation d'un réseau de Connexions Métropolitaines prenant place au niveau des principaux nœuds d'échange situés à l'entrée du Cœur de Métropole.

Bénéficiant d'une excellente accessibilité multimodale, ces Connexions Métropolitaines ont le potentiel pour assurer plusieurs fonctions en étant des lieux à la fois d'urbanité, avec un espace public requalifié, et des valeurs de localisation marquées, pôle d'interface entre les différents modes de déplacements, condensant services et équipements diversifiés. Ces Connexions Métropolitaines sont potentiellement des polarités relais entre le cœur métropolitain et la Métropole des Villes et des Villages. Elles constituent également des lieux potentiels pour la valorisation des ressources des espaces agro-naturels.

Les objectifs du PADD

Pour le Cœur de Métropole :

- Renforcer sa position stratégique dans l'accueil des équipements, services et entreprises de rayonnement métropolitain, notamment autour des pôles d'échanges multimodaux
- Valoriser une vitrine urbaine active le long des axes de communication méditerranéens
- Valoriser les territoires d'interfaces

Pour les Connexions Métropolitaines :

- Valoriser le rapport entre le Cœur de Métropole et l'aire métropolitaine à travers la création de Connexions Métropolitaines situées sur des nœuds de transferts intermodaux de transport

Pour les villes et villages :

- Pérenniser l'identité et les fonctionnalités des villes et villages au sein des secteurs identitaires
- Maintenir la cohésion du territoire
- Maîtriser la densification des quartiers

Pour l'ensemble du territoire :

- Garantir une couverture optimale par les réseaux numériques
- Mettre la ville intelligente au service du territoire

Le PADD exprime l'organisation du territoire en couronnes géographiques, sur lesquelles viennent se superposer les composantes de l'armature urbaine.

La structure urbaine existante de la Métropole résulte d'un double développement radio-concentrique :

- celui qui s'est développé sur Montpellier, puis au-delà et de plus en plus loin ces dernières décennies ;
- celui qui s'est organisé autour de chacun des noyaux urbains historiques des villes et des villages en périphérie de Montpellier, souvent de manière étalée et horizontale jusqu'à ce que le SCoT de 2006 produise ses effets.

Ce développement a donné à la structure métropolitaine une forme d'« archipel urbain » hiérarchisé, de manière décroissante, depuis la ville-centre (qui concentre plus de 60 % de la population de la métropole au sein de quartiers urbains), aux villes, aux petites villes, jusqu'aux villages les plus périphériques.

La structure urbaine de cet archipel a toutefois été « déformé » le long de l'axe de communication languedocien entre Montpellier et la Mer, au sens où les villes situées dans cette aire de dynamique

territoriale ont bénéficié d'un développement plus soutenu et de fonctions au rayonnement plus marqué.

Dans cette structure urbaine métropolitaine, on peut relativement aisément distinguer Montpellier et 3 couronnes géographiques de villes, petites villes et villages :

- La première couronne réunit en grande majorité des villes en proximité immédiate de Montpellier, mais également celles qui partagent plusieurs des caractéristiques des villes de la première couronne géographique, situées le long de l'axe de communication languedocien et de la « route de la Mer » ;
- La deuxième couronne réunit généralement des petites villes situées en périphérie immédiate des villes de la 1^{ère} couronne ;
- La troisième couronne est composée des villages, plus éloignés de Montpellier, ces villages de la troisième couronne possèdent encore plusieurs caractéristiques de villages ruraux, par leur morphologie urbaine, par la nature de certaines de leurs activités et par leur identité.

Les villes de la 1^{ère} couronne bénéficient de la proximité des équipements urbains, économiques, culturels, de loisir (...), dont certains sont déjà implantés sur leur territoire suivant des configurations urbaines spécifiques à aux équipements structurants, et aussi de la proximité de grands axes de communication. Ces proximités fonctionnelles leur ont permis de se développer suivant des structures urbaines plus affirmées, notamment ces toutes dernières décennies. La pression urbaine y est comparable à celle qui s'exerce sur la ville-centre.

Entre ces deux couronnes, les petites villes de la deuxième couronne mêlent les caractéristiques des villes de la 1^{ère} couronne et des villages de la troisième couronne, dans leur forme, dans la proximité de certaines de leurs fonctions et dans leur identité puisant largement dans leurs racines patrimoniales urbaines et environnementales. La pression urbaine s'étend sur ces communes de manière de plus en plus vive.

Les composantes de l'armature urbaine reposent tout d'abord sur les groupes de communes suivants :

- Le Cœur de Métropole qui comprend Montpellier ainsi que les communes supérieures à 3 500 habitants et bénéficiant d'une qualité d'accessibilité existante tous modes : Castelnau-le-Lez, Jacou, Baillargues, Lattes, Pérols, Saint Jean de Védas, Juvignac et Grabels. Il s'étendra aux communes de la première couronne au fur et à mesure de la desserte effective de TCSP à haut niveau de service et l'accroissement de leur offre en équipements et services structurants : Clapiers, Le Crès et Vendargues.
- Les villes et villages de la deuxième couronne : Cournonterral, Pignan, Saint Georges d'Orques, Saussan, Lavérune, Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Montferrier-sur-Lez, Prades-le-Lez, Castries, Saint-Brès ;
- Les villages de troisième couronne : Cournonsec, Murviel-lès-Montpellier, Montaud, Saint-Drézéry, Beaulieu, Restinclières, Sussargues, Saint Geniès des Mourgues.

Les territoires de projets suivants jouent le rôle de charnière entre ces différents groupes de communes :

- Les 7 Connexions Métropolitaines ;
- La vitrine urbaine active le long des axes de communication méditerranéens,
- L'axe des savoirs au nord du Cœur de Métropole ;
- Les territoires d'interface entre la ville centre et le territoire métropolitain.

Le projet de territoire se conçoit donc en articulant l'ensemble de ces composantes de l'armature urbaine.

Afin d'améliorer la qualité de vie de chaque habitant et de répondre aux besoins des entreprises, les réseaux numériques doivent être développés. Ils sont en effet indispensables pour assurer l'attractivité et la performance des espaces d'activités économiques, comme alternative à l'accès physique à des équipements, commerces ou services publics, ou encore comme levier pour de nouvelles pratiques comme le télétravail. A ce titre, déploiement du numérique sur l'ensemble du territoire est un enjeu majeur pour le développement d'une métropole attractive et ouverte.

Les orientations et objectifs du DOO

Les orientations pour le Cœur de Métropole sont définies pour conforter la centralité d'échelle métropolitaine et organiser l'espace de la Métropole afin d'y maintenir l'attractivité, l'intensité et l'animation indispensables à une métropole euro-méditerranéenne. L'efficacité du système de déplacement et la qualité de la programmation urbaine, font partie des axes majeurs retenus pour atteindre cet objectif.

Deux dynamiques urbaines majeures sont identifiées :

- La vitrine urbaine active, qui s'organise le long du corridor languedocien des grandes infrastructures. Elle est ponctuée par des équipements structurants tels que la gare Montpellier Sud de France et la proximité de l'aéroport. Elle s'inscrit dans ce corridor « historique » des déplacements longeant le littoral Méditerranéen, de Baillargues à St-Jean de Védas. Les orientations du DOO permettront d'améliorer la lisibilité de cette vitrine métropolitaine en affirmant des projets intenses et intégrés à leur environnement naturel, économique et urbain dans ce contexte géographique linéaire dans un paysage relativement ouvert.
- l'axe des savoirs au nord qui se structure à partir de l'implantation historique des équipements universitaires, des hôpitaux et des centres de recherche, ayant vocation à être conforté dans sa vocation.

La vitrine urbaine active s'organise le long des autoroutes A9 et A709, de la LGV,

Les territoires d'interfaces sont constitués autour du futur contournement routier de Montpellier. Celui-ci est le point d'appui permettant la valorisation urbaine et paysagère des espaces d'interface entre la ville-centre et les territoires périphériques. Celle-ci passe par l'instauration d'une relation vertueuse entre urbanisation, flux des déplacements et paysage agro-naturel. Le DOO apporte des orientations pour qualifier ces franges de la ville en espaces de projet, et pour offrir une plus-value à la qualification des rapports entre la ville-centre et les territoires limitrophes en accompagnant les nouvelles infrastructures constitutives des contournements routiers par des activités, des

équipements, des services et des projets, qui diffusent mieux les fonctions de centralité le long des principaux axes de transport en commun.

Dès lors, les principales portes d'entrées situées le long du contournement, sur des nœuds de transferts multimodaux, constituent des points d'accroche urbains majeurs.

Les Connexions Métropolitaines s'inscrivent dans plusieurs sites majeurs constituant des territoires à enjeux particuliers devant faire l'objet de mesures spécifiques pour valoriser ces entités structurantes.

Ces différents sites ont été déterminés au regard des critères et enjeux suivants :

- situés aux points de connexions entre le réseau armature des voies ferrées et du réseau de TCSP (notamment de tramway) et entre le système autoroutier, ou de contournement routier, et le réseau de transport collectif structurant, ces sites sont les lieux privilégiés de rabattement des flux automobiles d'échanges et de destination, matérialisés notamment par des PEM à conforter ou à créer ;
- leur bonne accessibilité multimodale doit leur permettre de devenir de véritables lieux d'urbanité, avec un espace public qualifié et des intensités d'usages marquées, condensant de multiples fonctions urbaines possibles, notamment des services et équipements diversifiés permettant de répondre à la fois aux enjeux de rayonnement du territoire et aux besoins du quotidien.
- Au regard de leur positionnement géographique et fonctionnel stratégique, les Connexions ont vocation à constituer à terme des polarités du cœur de Montpellier, jouant le rôle de véritables centres-relais permettant de redimensionner l'échelle de la centralité métropolitaine et notamment, de rapprocher l'emploi qualifié des quartiers résidentiels. La création des Connexions Métropolitaines, pleinement reliées et conjuguées à celle, emblématique, du Grand Cœur de ville, pourra servir d'appui pour redéployer et organiser différemment les offres économiques, culturelles, sportives et de loisirs, de manière à les rendre plus visibles et plus accessibles à l'ensemble de la population.
- Les Connexions doivent permettre d'irriguer les territoires environnant. Cela concerne bien sûr les villes et les quartiers proches pour qu'ils puissent pleinement bénéficier des dynamiques et des services des Connexions. Cela questionne aussi le rapport des Connexions avec les espaces agro-naturels, au moins pour celles situées en proximité de franges urbaines.
- Certaines d'entre elles concernent des sites où se posent des problématiques de réinvestissement urbain, correspondant à des évolutions sur le long terme. Leur situation en entrée de territoire et sur les axes stratégiques de déplacement, conduit à ce que nombre d'entre elles se situent dans l'environnement proche des principaux pôles commerciaux métropolitains structurants, ou coïncident même parfois avec certains d'entre eux. Or ceux-ci posent d'importants enjeux de réinvestissement. D'une autre nature de réinvestissement, l'une de ces Connexions concerne le projet de rénovation du quartier de la Mosson dans l'optique de consolider, à l'échelle métropolitaine, un projet urbain ambitieux, permettant de réinscrire les dispositifs de Rénovation Urbaine engagée avec l'ANRU dans une vision à long terme et de réintégrer ce quartier dans la dynamique métropolitaine.

Sept Connexions Métropolitaines sont identifiées :

1/ Grand-Cœur, au cœur de la commune de Montpellier, autour de la gare ferroviaire historique ;

- 2/ la « Connexion 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 ;
- 3/ la « Connexion du Bassin de Thau », 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 » ;
- 4/ la « Connexion du Cœur d'Hérault », sur les communes de Juvignac et de Montpellier, autour de l'échangeur de Courpouyran sur l'A750 et du PEM Mosson ;
- 5/ la « Connexion 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 ;
- 6/ la « Connexion de Sablassou », sur Castelnau-le-Lez, autour du PEM Sablassou et de la Déviation Est de Montpellier (DEM) ;
- 7/ la « Connexion de la Vallée du Bérange », sur la commune de Baillargues, autour de la gare éponyme.

Le DOO décline les orientations et objectifs qui s'appliqueront sur les sept Connexions. Ils visent à mettre en cohérence les futurs principes d'aménagement qui contribueront à faire de ces lieux des entités structurantes, renforçant l'attractivité et l'efficacité du Cœur de Métropole. Ces orientations portent donc sur l'ensemble des leviers à actionner pour assurer ces fonctions métropolitaines (interface déplacement, qualité architecturale, urbaine, fonctions des espaces publics...).

Pour tenir compte de la particularité de chaque configuration urbaine, le DOO définit des orientations propres à chaque site.

Grand-Cœur

Localisée au niveau de la gare ferroviaire Saint-Roch, cette Connexion Métropolitaine 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). Ayant fait l'objet d'un grand projet de rénovation et de restructuration de 2011 à 2014, il s'agit également du principal Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la Métropole :

- interconnecté avec les 4 lignes de tramway existantes (et quelques lignes de bus) ;
- proposant un grand parking de rabattement comprenant plus de 800 places automobiles pour les stationnements de courte, moyenne et longue durées, pour les sociétés de location et pour l'auto-partage, ainsi qu'un vélo-parc ;
- disposant d'une accessibilité modes actifs exceptionnelle par des espaces publics intégrés à l'aire piétonne du centre-ville.

Avec la prochaine mise en service de la nouvelle gare TGV Sud de France et du Contournement ferré Nîmes-Montpellier (CNM), le rôle du PEM Saint-Roch est appelé à évoluer. Il devrait, en effet, voir une partie du trafic voyageur national et international reportée sur la gare nouvelle, au profit de la montée en puissance du trafic régional (évolution progressive liée à la mise en service de la gare de Nîmes-Manduel-Redessan et des affections de trains sur le CNM). La plus grande partie du fret ferroviaire devrait basculer sur la ligne nouvelle, permettant de diminuer significativement les nuisances subies par les riverains. Il est prévu d'interconnecter les deux gares dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 1 de tramway depuis Odysseum jusqu'à la gare nouvelle, permettant de constituer alors un « doublet de gares ». L'amélioration des connexions avec l'aéroport Montpellier Méditerranée, le cas

échéant à terme, par la définition d'un transport collectif structurant via la gare nouvelle, permettra de constituer un véritable hub métropolitain.

Un premier enjeu consiste donc à maintenir et valoriser une bonne fonctionnalité multimodale à la gare Saint-Roch, 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.

Un second enjeu concerne les projets de réinvestissement, en cours et potentiels, de nature à appuyer et valoriser la polarité de la gare. Attenant à la gare, l'opération de réinvestissement urbain du quartier Nouveau Saint-Roch prend place sur les friches ferroviaires de l'ancienne gare de marchandises. Sa programmation comprend 1.200 logements, des hôtels, des commerces, des bureaux, ainsi que le parking d'échange de la gare. Un parc public aux fonctions hydrauliques, d'environ un hectare vient désimperméabiliser et participer activement à la lutte contre les ilots de chaleur grâce à une végétalisation significative en cœur de ville. 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, devrait également jouer un rôle important en matière de rayonnement national et européen. Ces opérations, emblématiques des politiques de renouvellement urbain impulsées par la Ville de Montpellier, doivent permettre d'asseoir les fonctions de centralité du Grand Cœur de Montpellier, en y intensifiant les fonctions favorisant la vie urbaine et, ce faisant, permettre de renforcer le rayonnement du centre-ville.

Dans le prolongement des transformations en cours au niveau du boulevard du Jeu de Paume, axe commercial majeur structurant le cœur marchand de l'Ecusson, la Ville et la métropole ont, par ailleurs, engagé une politique active de requalification de l'espace public et de revitalisation commerciale au niveau de la place Laissac, avec le projet de nouvelle halle, et des rues d'Alger, du Faubourg du Courreau, des place Salengro, Plan Cabane et de la Grand'rue Jean Moulin, visant notamment à renforcer les liens entre la polarité Saint-Roch et le reste du centre-ville élargi, Grand Cœur. Des parcours d'Art et d'histoire se constituent également pour participer à l'activation des fonctions culturelles et patrimoniales majeures de Grand Cœur.

Un troisième enjeu s'attache à la problématique de consolidation de la frange Est du centre-ville, autour du viaduc Frenay, axe connectant la gare et le centre commercial du Polygone, 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 en deux phases. Dans un premier temps, outre des enjeux de modernisations architecturale et commerciale, le projet doit permettre de restructurer le mail piéton interne au Polygone en vue d'améliorer les relations entre la place de la Comédie et le quartier Antigone.

A moyen terme une seconde 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, est à l'étude. Dans ce cadre, une attention similaire 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.

La Connexion 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 Connexion 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.

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 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...).

Ces études ont notamment permis de définir des conditions de limitation des impacts cumulés des grandes infrastructures sur le territoire :

- *Obtention de la décision ministérielle relative au rapprochement de la plateforme de l'A709 de celle du CNM au droit de la gare pour réduire la consommation de l'espace par les grandes infrastructures et leurs impacts sur le territoire ;*
- *Définition des modalités de réalisation d'une « enveloppe urbaine » bâtie et étanche du côté des infrastructures, au plus près des plates-formes du CNM et de l'A9, pour juguler plus efficacement leurs nuisances (bruit, vibrations, émission de particules...). L'enveloppe urbaine, formée de bâtiments tertiaires, au moins pour leurs faces tournées vers les grandes infrastructures, bénéficiera d'un effet de vitrine métropolitaine à valoriser. Pour permettre la valorisation de l'environnement naturel et l'intégration des contraintes naturelles, hydrauliques, cette enveloppe urbaine est interrompue pour être prolongée à l'est et à l'ouest, là où la constructibilité n'est pas envisageable, par des écrans acoustiques continus (merlons végétalisés ou murs acoustiques, ces derniers pouvant être le support de dispositifs de production d'énergie renouvelable et locale à grande échelle).*

Le premier enjeu est généré par l'un des éléments essentiels de cette Connexion Internationale, la nouvelle gare TGV, 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, « 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, le transfert du Stade de la Mosson (notamment si aucune solution n'est identifiée pour remédier à l'inondabilité actuelle du stade de la Mosson) au sein d'un complexe sportif...

Le deuxième enjeu est relatif à l'autre face de ce futur quartier qui doit être 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 quartier 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.

Le troisième enjeu est mobilisé par 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, et au regard de sa fréquentation potentielle. Elle oblige 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 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. Le château classé de la Mogère, le Domaine de Comolet et le Domaine 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.

Le quatrième enjeu porte sur la construction d'un véritable « 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 pourrait être également accessible depuis la ligne 3 de tramway, sous réserve de créer une nouvelle station de tramway et les liaisons correspondantes. Que ce soit vers la gare Saint-Roch, vers les quartiers Sud ou vers ceux du Nord, des pistes continues, efficaces et lisibles pour les modes actifs sont à aménager.

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 l'Agglomération du Pays de l'Or, la Région et l'Etat.

Le cinquième enjeu concerne la 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 de reconquête urbaine de la Route de la Mer (avenue Georges Frêche) sur Lattes et Pérols, situé 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 ».

Dans ce contexte, l'intensification de l'urbanisation autour des PEM et stations de tramway existantes ou à créer, la formalisation claire et maîtrisée des limites de la ville et l'activation des lisières agro-naturelles, constituent des enjeux forts à prendre en compte, par chacun de ces quartiers, afin de limiter l'emprise de leur tâche urbaine.

Au-delà du réseau de tramway, le quartier Cambacérès devra être, d'une part, relié aux autres quartiers, côté nord (Montpellier - Port Marianne), à travers un nouvel ouvrage de franchissement sur l'A709 vers Odysseum, 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 Odysseum, 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, qui offrira un nouveau franchissement du Lez au niveau de la Céreirède, ainsi que par la route du Mas Rouge et par la route 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. 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.

Le quartier Odysseum a, pour sa part, 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).

La Connexion du Bassin de Thau

La Connexion du Bassin de Thau 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. Les transferts modaux, aujourd'hui sous-exploités, des flux entrants qui engorgent aujourd'hui ce secteur, 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, par le projet de contournement Ouest (COM) lui-même relié par un nouvel échangeur à l'A709 et à la RD612.

Un premier enjeu concerne donc la mise en place d'une fonction de rabattement et d'intermodalité majeure. Celle-ci 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 Roquefraissey à localiser à l'interface entre le COM et la ligne 2 de tramway, en appui sur un futur échangeur routier A709/COM/RD 612 ;*
- un PEM ferroviaire lié au TER, dénommé à ce stade « Rondelet », qui reste lui aussi à préciser et à localiser au plus près de la sortie de l'A709 - Montpellier Ouest.*

Les études à réaliser pour définir les modalités de fonctionnement de ces 2 PEM viseront 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 Roquefraissey 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

Dans son ensemble, la Connexion du Bassin de Thau concerne principalement les sites suivants :

- Roquefraissey, le Mas de Grille, la Condamine, la Peyrière, Marcel Dassault et la Lauze à Saint Jean de Védas ;*

- Garosud et Restanque à Montpellier ;
- Saporta sur le territoire de Lattes.

La majeure partie de ces sites s'intègre actuellement dans une polarité économique majeure de la Métropole (avec Vendargues et le Millénaire), mais aussi commerciale, 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...).

Dans ce contexte, le second enjeu est d'affirmer ici la nécessité de définir une vision d'aménagement globale, afin de tirer pleinement bénéfice des infrastructures et de transformer ce morceau de territoire en véritable polarité économique et urbaine, profitant tant à la vie locale qu'au rayonnement et au bon fonctionnement du territoire métropolitain. 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.

Un troisième enjeu concerne le rapport de ce secteur au grand paysage, aux espaces naturels et à ses lisières, dans un rapport ville-campagne renouvelé. 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. Il s'agit, par exemple, de l'instauration de continuités écologiques pérennes qui protègent la biodiversité, en introduisant des ruptures d'urbanisation claires avec l'est du tissu urbain de Saint Jean de Védas, celui-ci devant affirmer sa limite définitive.

Une attention toute particulière devra être portée à la valorisation de l'armature d'espaces naturels et agricoles correspondant aux grandes coulées vertes préservées par le SCoT, en particulier au niveau du vallon du Rieucoulon et de la crête de Bellevue. 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.

Il s'agit aussi, au Sud de cette Connexion, de structurer la limite économique et urbaine appuyée majoritairement sur le CNM, afin de « réparer » 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 Connexion 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 valorisants et d'atténuer les effets de coupure perçue. 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.

Une urbanisation, aux fonctions diversifiées, a vocation à se développer autour de ces deux PEM, afin de tirer bénéfice de la future accessibilité multimodale. Il s'agit, sur Roquefraysse, 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 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 Rondelet. Cet enjeu concerne, de surcroît, le renforcement nécessaire des relations entre les 2 polarités de la Connexion, notamment par la valorisation des abords de la RM132, principale liaison existante à ce jour, ainsi que par la mise en place d'espaces publics qualifiés favorisant la circulation des modes actifs.

La Connexion du Cœur d'Hérault

Cette Connexion prend place au débouché de l'autoroute A750, sur les territoires des villes de Juvignac et de Montpellier. Cette Connexion 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. 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 de la commune de Juvignac. 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 Connexion consiste donc à prolonger la ligne 3 de tramway jusqu'à l'échangeur autoroutier de Courpouyran pour y rabattre les flux automobiles en amont. Ainsi, cette Connexion 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.

Sur la base de cette armature, un enjeu 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 Connexions 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 Connexion devra, au préalable, prendre en compte les ambitions portées pour le quartier, en particulier les projets structurants :

- *la restructuration des grands équipements (piscine et grand stade) ;*
- *les dynamiques urbaines à créer entre ce PEM et la rénovation de la dalle du grand mail et de son environnement ;*
- *la mise en relation avec le vallon paysager de la Mosson.*

Ce dernier 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.

Au niveau de Courpouyran, 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.

La partie Sud de l'échangeur est, pour sa part, occupée par un ensemble d'activités économiques et commerciales. Ce tissu présentant d'importantes capacités de réinvestissement, il conviendra d'en définir, dans le temps, les modalités d'évolution. Si ces tissus n'ont 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.

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

- *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 et urbaine valorisant les abords de l'autoroute et les vues sur le grand paysage.*

Enfin, cette double Connexion 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 Courpouyran, 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.

La Connexion du Pic Saint-Loup

Située au niveau de la frange Nord de Montpellier, la Connexion 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 Connexion est desservie par le Contournement routier Nord de Montpellier (avenue des Moulins et RM65) et comprend deux nœuds d'échange principaux :

- *l'échangeur de la Lyre, au débouché de la route de Ganges (RM986) ;*
- *les carrefours d'Agropolis et Girac, au débouché du corridor de déplacement de la vallée du Lez (RM112 et RM17).*

Ces deux lieux de convergence sont concernés par une problématique de report des flux automobiles vers les transports collectifs. Par son inscription urbaine, le secteur Ouest de la Connexion présente, de ce point de vue, les enjeux les plus forts. 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 RM986 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.

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 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 Connexion.*

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 Connexion, 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 Connexion, 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.

La partie est de la Connexion 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 Montpellierains, 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.

La Connexion de Sablassou

La Connexion 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 : actuellement desservi par la ligne 2 du tramway et doté d'un parking de rabattement automobile et cycles, il organise l'intermodalité avec le réseau de bus. 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. Ces deux derniers axes desserviront 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 a vocation à devenir le cœur d'une étoile de transports en commun connectant et structurant la desserte de l'est métropolitain, 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) : cette voie est une composante essentielle du Contournement routier de Montpellier, dernier chaînon manquant de ce contournement, côté est, de raccordement à l'A709. La DEM constitue une nouvelle porte d'entrée à la fois :*
 - *de Montpellier, par l'avenue Philippe Lamour et par le PEM de Sablassou ;*
 - *de la Métropole par le contournement routier et par le PEM.*

Un premier enjeu concerne l'organisation du rabattement automobile vers le PEM. Aujourd'hui situé largement en retrait de la DEM, il 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'automobile. 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.*

A partir de cette organisation, un second enjeu concerne la définition d'un projet d'aménagement durable et global à l'échelle de la Connexion, autour de la création d'une véritable polarité autour du PEM, sur le site de Sablassou. Ce projet devra notamment 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 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.

Intégré au territoire de la démarche nationale EcoCité, l'aménagement de ce quartier devra être « durable, innovant et duplicable ». De plus, un processus intégré aux démarches nationales éco-quartier est également souhaité pour la réalisation de ce projet urbain.

Un troisième enjeu s'attache à la problématique des rapports entre la ville et l'armature agro-naturelle. Il s'agit, en particulier, de maintenir une coupure franche de l'urbanisation au sud du futur quartier de Sablassou, de manière à préserver et à valoriser le paysage naturel et agricole jusqu'aux abords de Montpellier. 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.

Le paysage remarquable de cette armature agro-naturelle devra être maîtrisé pour permettre des usages compatibles avec sa valorisation. De ce point de vue, l'image de cette entrée de ville doit « donner à voir », à travers ses séquences successives depuis la DEM jusqu'au quartier et parc d'Eureka, les atouts d'une Métropole-territoire bénéficiant d'un environnement exceptionnel, d'un haut niveau d'équipements d'accueil touristique, économique et de loisir, d'une production locale de grande qualité, au portes d'un écosystème urbain et économique de premier plan. Pour parvenir à asseoir pleinement cette image dans les faits, l'armature des espaces agro-naturels est étendue au nord de l'avenue Philippe Lamour, la plus grande section de cette avenue d'entrée de ville se trouvant ainsi insérée dans un paysage à dominante naturelle affirmée.

De ce point de vue, le développement du complexe hôtelier de haut standing du Domaine de Verchant, constitue un exemple remarquable de valorisation réussie alliant patrimoine, attractivité touristique, économique et de loisir et dialogue avec le grand paysage. Participant activement au rayonnement du territoire, il est nécessaire d'en anticiper les développements futurs. En ce sens, le rapport très qualitatif à affirmer avec l'armature agro-naturelle est traduit dans les documents graphiques du DOO par une limite à formaliser de l'urbanisation existante.

Dans ce contexte général, il s'agira d'apporter un soin particulier aux lisières urbaines du quartier de Sablassou, garantes de la préservation de l'armature agro-naturelle, 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, la 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.

Un quatrième et dernier enjeu concerne la valorisation des effets vitrines. Il s'agit d'une part, de valoriser les abords de la DEM en cherchant à établir un cadre urbain et paysager apte à caractériser l'échelle métropolitaine de la Connexion et ce, au niveau des deux franges de la voie, du côté de Sablassou et du côté de l'extension sud du Crès. Cette approche visera également à valoriser les deux nœuds urbains des carrefours de la DEM (avenue Ph. Lamour et av. de l'Europe), en qualifiant l'espace public à ses abords, et en intensifiant, dans la mesure du possible et dans le temps, les formes urbaines.

La Connexion de la Vallée du Bérange

La Connexion 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. Ce partenariat a permis la requalification des quais, la création de nouveaux parkings de rabattement, l'amélioration de l'accessibilité des modes actifs, la dénivellation inférieure du passage à niveau existant, ainsi que le réaménagement de la desserte routière, d'une part vers le giratoire Philippe Lamour à l'entrée de ville de Baillargues et d'autre part jusqu'à Mauguio. Ainsi, ce PEM a vocation à desservir directement l'Est métropolitain et les usagers du Pays de l'Or.

Toutefois, pour que ce PEM puisse pleinement jouer son rôle en faveur du transfert modal des usagers pénétrant quotidiennement dans la métropole depuis l'Est, mais aussi des usagers des villages alentours de la Métropole, il convient d'adapter profondément le réseau routier existant.

De ce point de vue, un premier enjeu concerne la problématique du rabattement automobile vers le PEM, sachant d'une part qu'il est situé en retrait de l'autoroute et que le trafic entrant par la RN113 engorge les accès au PEM. Ainsi le projet de déviation de la RN113 sur l'A709 devrait permettre de désengorger les accès à ce PEM, à condition qu'il soit conçu pour effectivement drainer les flux de transit actuellement sans échange avec Saint-Brès et Baillargues, voire de faciliter les liaisons depuis les villages situés au nord de l'A709 vers le PEM, si le tracé retenu n'est pas trop tendu vers l'Est.

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.

Un deuxième enjeu concerne la définition du projet d'aménagement du site de la Plaine du Colombier en extension sud des tissus urbains de Baillargues, qui constitue le principal potentiel urbain de cette Connexion. 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 Connexion. 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.

Le troisième enjeu concerne les problématiques hydrauliques impactant le sud de Baillargues, qui nécessitent d'être traitées préalablement à toute urbanisation, dans le cadre d'un schéma directeur prenant en compte les impacts en aval, tant en termes de ruissellement que de transit des flux et d'évaluation des risques potentiels, afin que les aménagements puissent les anticiper. 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.

Ces aménagements induisent un quatrième enjeu, directement lié à la valorisation de l'environnement naturel offert par cette Connexion. En effet, les aménagements hydrauliques sont les supports potentiels d'un paysage et d'usages qui permettront de fortement qualifier ce futur quartier et dont il pourra pleinement tirer profit à travers des éléments de programmes adaptés. C'est par exemple le cas du Parc multi-glisses Gérard Bruyère. Celui-ci est aménagé sous forme d'un vaste plan d'eau adapté à la pratique des sports de glisse (wakeboard, kitesurf...) aussi bien par les scolaires que par les sportifs de haut niveau, pour lesquels il pourrait constituer, par sa taille et ses équipements, un « spot » régional, voire international, accueillant des compétitions de tous niveaux et répondant ainsi à un besoin non satisfait, hors saison, sur l'Est de la région Occitanie. Il constituera, par ailleurs, un parc de loisirs et de détente.

De même, la plaine alluviale constituera un vaste espace naturel préservé, serpentant au cœur de ce quartier en lui offrant de réels atouts environnementaux à valoriser, de multiples usages possibles de loisirs et de promenade et une attractivité mêlant services urbains et rapports directs à la nature comme alternative pertinente à l'étalement urbain.

Dans ce contexte, cette Connexion présente le potentiel pour accueillir des fonctions touristiques, compte tenu de son excellente accessibilité au cœur de Montpellier, via la gare Saint-Roch, de la proximité du golf de Massane et du parc G. Bruyère, de son rapport à l'environnement naturel, mais aussi culturel dans un village aux traditions affirmées. Pour que les qualités environnementales de cette Connexion soient pérennisées, ses lisières urbaines devront être maîtrisées, là aussi avec des usages permettant de résister aux pressions urbaines. Ainsi conçue, cette Connexion peut fonder son attractivité sur l'environnement vécu et le sport partagé.

Un cinquième enjeu a trait au développement économique. Baillargues accueille, au sein de la Connexion, 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 Connexion, 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.

Un sixième enjeu concerne, enfin, la valorisation des espaces agro-naturels du grand territoire dans lequel s'intègre cette Connexion. Il s'agit, en particulier, de valoriser les vallons du Bérange et de la Cadoule qui constituent les déterminants paysagers majeurs de la Connexion. 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.

De manière complémentaire, le pôle urbain autour du PEM de Villeneuve-lès-Maguelone est également identifié car 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.

(3) Enfin, en ce qui concerne **la Métropole des villages**, le DOO donne des orientations pour conserver le subtil équilibre entre une identité et qualité de vie « villageoise » préservée et la satisfaction des besoins des habitants en terme de services, animation et transport alternatif à la voiture individuelle. Trois axes d'intervention sont complémentaires en ce sens, il s'agit d'assurer la qualité de l'intégration des ensembles urbains dans le paysage, notamment à travers le dispositif des limites urbaines et des lisières agro-naturelles, de maintenir la cohésion sociale en confortant la multifonctionnalité des centralités et de maîtriser la densification des quartiers pour répondre aux enjeux de modération de la consommation foncière et de qualité du cadre de vie.

(4) Tout comme le rayonnement métropolitain, la qualité des services urbains doit pouvoir s'appuyer sur des infrastructures performantes et adaptées aux nouveaux standards de télécommunication. Les **réseaux numériques** doivent être développés afin d'assurer le déploiement d'une infrastructure de services performante car aujourd'hui seule une petite partie du territoire est couverte par un réseau permettant de répondre aux besoins en haut débit. L'aménagement de nouveaux espaces urbains doit ainsi être l'occasion d'optimiser la couverture du territoire par les réseaux numériques, afin de pouvoir en faire de véritables supports des services urbains et économiques.

Cohérence avec les autres parties du DOO

Cette partie, socle du projet de territoire, est en cohérence avec l'ensemble des orientations du DOO.

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT de 2006 a posé les bases d'une organisation urbaine construite autour du réseau de transports en commun, par exemple à travers des intensités différenciées selon les qualités de dessertes ou bien fixant des objectifs différenciés pour le réinvestissement urbain (50% pour Montpellier et 30 % pour les autres communes). Parallèlement, des « sites stratégiques » étaient identifiés comme lieux emblématiques du territoire et propice à des projets intercommunaux.

Dans la prolongation du premier SCoT, le SCoT révisé affirme une organisation urbaine fondée sur le Cœur de Métropole et la Métropole des Villages. A la charnière de ces ensembles, il positionne des espaces de projets qui se structurent le territoire.

La notion de « site stratégique disparaît » au profit des « Connexions Métropolitaines », de la « vitrine urbaine », d'« axe des savoirs », de « territoires d'interface » autour de la ville centre.

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

Constats

nb : « constats » communs pour toute la partie 2 relative aux déplacements

- Une volonté affirmée de tendre vers une ville de toutes les proximités et mobilités
- Une armature des réseaux de transports publics combinant urbain et péri urbain
- Un réseau viaire hiérarchisé visant à un meilleur partage de la voirie
- Des comportements en matière de mobilité en évolution, qui génèrent une augmentation de la demande à l'unisson de la croissance de la population, malgré une mobilité moyenne par habitant stable, dans un contexte où, malgré un effet de tramway efficace, la voiture reste dominante sur l'ensemble de la métropole
- Des échanges avec les territoires voisins en augmentation marquée
- Un effet « Train Régional » à conforter
- Un effet routier à l'impact de plus en plus problématique
- L'amélioration nécessaire des conditions de livraisons des marchandises
- Un fort retard en infrastructures routières
- Une priorité : le « bouclage » du contournement routier de Montpellier

Dans un contexte de forte croissance des besoins en matière de mobilité, il s'agit d'être en mesure d'accompagner l'évolution des modes de vie, le développement économique du territoire, son attractivité touristique, ses cohésions territoriales et sociales, la transition énergétique, la lutte contre le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air et la correction des effets de l'étalement urbain. L'ensemble de ces éléments contribue à l'affirmation de l'attractivité de la Métropole. La mise en cohérence des réseaux et services de déplacements avec l'organisation générale de l'espace, et tout particulièrement avec la localisation des lieux d'habitat et des grands générateurs de déplacement (équipements, pôles économiques, de consommation et de loisir...) est donc indispensable.

La stratégie de la Métropole est de poursuivre, dans la continuité des années précédentes qui ont vu la mise en service de 4 lignes de tramway et le développement de nouvelles dessertes ferroviaires, la diversification de l'offre en transport pour l'adapter aux besoins des populations et des entreprises présentes et à accueillir dans les années à venir.

La grande concentration d'activités, services, commerces et équipements au niveau du cœur de la Métropole, conjuguée au très fort étalement sur le grand périurbain sur l'ouest et l'est du département de l'Hérault et l'ouest du département du Gard, confirmé par une croissance démographique accrue, se traduisent par une augmentation constante des flux automobiles pendulaires en échange avec le territoire de la Métropole, créant des situations de congestion de plus en plus tendues sur les axes de pénétration vers le cœur de la Métropole, qu'il s'agit de résorber.

Enjeux

nb : « enjeux » communs pour toute la partie 2 relative aux déplacements

- **Améliorer les interfaces avec les intercommunalités voisines et les autres territoires** en prenant en compte la forte augmentation des déplacements d'échange et minimiser, autant que possible, leurs impacts sur les réseaux de transports du territoire métropolitain et sur les objectifs de transitions énergétique et écologique
- **Offrir à la population la possibilité de recourir à des modes de déplacement alternatifs à l'auto-solisme**, pour contribuer à réduire la part de l'automobile, en favorisant l'usage des transports collectifs et des modes actifs grâce au réseau (existant et futur) de transport en commun en site propre (TCSP, notamment train et tramway) ou au réseau de TC à développer sur des axes potentiels majeurs, et en accompagnant les différentes formes de partage de l'usage de l'automobile ainsi que les modes actifs appelés à jouer un rôle majeur. La population de la métropole et celle des territoires voisins, doivent trouver des réponses efficaces à leurs besoins en déplacement, quel que soit leurs origines-destinations et leurs motifs
- **Valoriser et apaiser les espaces publics de voirie** en mettant en œuvre une politique d'ensemble visant à libérer les espaces publics de circulation des trafics qui les encombrant et, dès lors, à mieux les hiérarchiser, les apaiser et les partager
- **Localiser des lieux de développement et de mutations urbaines par l'affirmation de Connexions Métropolitaines** équipées en Pôles d'échange Multimodaux (PEM). Le renforcement du trafic ferroviaire et la réalisation du contournement routier, ouvrent la voie au renforcement ou la réalisation de PEM extérieurs au centre de la Métropole
- **Améliorer les conditions de déplacements des biens et des personnes** en diversifiant les usages et en incitant aux rabattements vers les PEM

Cohérence avec les autres parties du DOO

nb : identification de la « cohérence avec les autres parties du DOO » commune pour toute la partie 2 relative aux déplacements.

Les orientations du SCoT déclinant la politique de mobilité constituent un élément structurant pour l'ensemble de l'organisation urbaine du territoire, notamment l'accueil des futurs logements, le positionnement des polarités économiques, des pôles commerciaux ou des grands équipements. Les orientations liées aux déplacements contribuent à la préservation de la qualité de l'air, à la sobriété énergétique et à la santé publique des populations.

La réalisation des infrastructures répondra aux principes de compensation environnementales et agricoles développés dans le Défi 1 / parties 1.2.4. et 1.3.3.

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

2.1. Poursuivre une politique de déplacements ambitieuse, connectée aux autres territoires

Les objectifs du PADD

La connexion de la Métropole à l'international, sur le bassin méditerranéen, avec les autres métropoles européennes et avec les autres villes de la Région, s'appuie sur un réseau d'infrastructures en voie d'amélioration, indispensable également à la réalisation du schéma global de déplacements de la Métropole.

Plus localement, l'ambition est de desservir le territoire en diversifiant l'offre pour répondre aux besoins des populations et des entreprises, pour accompagner les échanges internes à la Métropole et avec les territoires voisins. Il s'agit ainsi de favoriser le report vers les transports collectifs et les modes actifs, en améliorant la qualité de desserte et les infrastructures, en adaptant les services, en proposant des outils innovants et performants d'information et de gestion multimodale.

Le PADD répond aux enjeux énoncés dans le diagnostic. Il s'agit de s'appuyer sur les infrastructures de transports existantes et d'en développer pour connecter le territoire au bassin européen. De même, la réponse à l'augmentation des flux internes au territoire doit être apportée par un développement du réseau de transport collectif.

Les orientations et objectifs du DOO

- (1) Optimiser la présence des équipements sur le territoire en affichant la nécessité d'améliorer leur accessibilité.

(1) Le territoire profite d'un certain nombre d'équipements d'envergure qu'il convient d'optimiser et qui sont autant d'atouts pour le rayonnement de la métropole et pour l'organisation de ses déplacements internes. Il convient donc de bien les connecter aux réseaux de transports locaux. Les orientations et projets énoncés ci-dessous permettront d'aller dans ce sens.

Evolution par rapport SCoT de 2006

Le SCoT révisé se place dans la continuité des orientations du SCoT de 2006 qui énonce la nécessité de connecter les équipements au réseau de transport public.

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

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

Les objectifs du PADD

- Structurer le réseau pour favoriser les échanges avec le territoire
- Interconnecter les différents modes de transport
- Organiser des rabattements adaptés vers les gares du territoire, principaux pôles des échanges intermodaux
- Urbaniser en tenant compte du niveau de desserte par les transports collectifs

Dans un contexte de croissance des flux et de prédominance de l'automobile, il s'agit de développer le transport ferroviaire et le compléter par un réseau urbain compensant l'absence d'étoile ferroviaire. Ce réseau de transport structurant doit être prolongé par des axes de transport collectif assurant une desserte de qualité du territoire. Les Pôles d'échanges multimodaux (PEM) assureront les connexions entre les différents réseaux.

Les orientations et objectifs du DOO

- (1) Faire du réseau ferroviaire l'épine dorsale de l'organisation des mobilités et le pilier du « réseau armature » de transport collectif sur le territoire métropolitain
- (2) Renforcer et développer les sites propres de transport collectif urbain et périurbain pour développer le réseau armature
- (3) Développer des axes de transport collectif potentiels majeurs, connectés avec le réseau armature, pour structurer la desserte du périurbain et faciliter le rabattement des pendulaires
- (4) Interconnecter les réseaux de transport par un réseau de PEM

A partir d'un réseau en transport collectif existant, disposant d'ores et déjà d'une bonne efficacité grâce au développement du mode ferroviaire sur la ligne Nîmes-Montpellier-Sète et des 4 lignes de tramway en service, il s'agit d'optimiser cette offre en la complétant et en l'interconnectant de manière à répondre efficacement à la demande de la population, afin que les transports collectifs s'affichent comme une alternative forte à la voiture. L'objectif du SCoT est donc de mettre en place un réseau structurant, efficace, à haut niveau de service, clé de voute de l'organisation générale des transports collectifs de la métropole.

(1, 2) Ce réseau structurant comprend un réseau armature, exclusivement constitué des modes lourds que sont le ferroviaire et les TCSP, en tout premier lieu le tramway, à partir duquel s'organise des axes de transports collectifs potentiels majeurs qui viendront le renforcer.

Le mode ferré semble le plus à même de répondre à un besoin de déplacement rapide et fiable, circulant à de fortes fréquences, aussi bien pour la population de la métropole que pour les échanges

avec les autres territoires. Les points de connexions de ce réseau avec le réseau de transports collectif et avec les voies de contournement, renforceront sa capacité à devenir, chaque fois que possible, l'épine dorsale de l'organisation des mobilités du réseau armature.

Profitant de la libération prochaine de sillons sur le doublet de lignes (doublet formé par la ligne historique et par la ligne nouvelle du Contournement Nîmes-Montpellier -CNM), le réseau ferré offre un potentiel fort en termes de niveau de service, permettant de rapprocher les communes périphériques du cœur de la métropole. La montée en puissance du PEM de Baillargues, démontre le potentiel de ce mode, principalement grâce à des temps de parcours très brefs vers la gare Saint Roch.

Les gares régionales, nationales et internationales de Montpellier-Saint-Roch et Montpellier-Sud-de-France constitueront les nœuds intermodaux majeurs du réseau structurant, par la connexion entre TGV, TR et le réseau tramway. Ces gares fonctionneront en « doublet » grâce au prolongement de la ligne 1 de tramway et concentreront autour d'elles les grands équipements et polarités attracteurs du territoire. Le terminus de la ligne 1 est destiné à accueillir une connexion avec une liaison efficace avec l'aéroport dont les modalités restent à définir.

Avec la mise en service de la nouvelle gare TGV Montpellier-Sud-de-France et du Contournement ferré Nîmes-Montpellier (CNM), le rôle du PEM Saint-Roch est appelé à évoluer. Il devrait, en effet, voir une partie du trafic voyageur national et international reporté sur la gare nouvelle, au profit de la montée en puissance du trafic régional (évolution progressive liée à la mise en service de la gare de Nîmes-Manduel-Redessan et des affections de trains sur le CNM).

Constituant l'un des éléments essentiels du cœur de la Connexion Métropolitaine, la nouvelle gare TGV est destinée à être pleinement intégrée à la ville à travers l'aménagement du futur quartier Cambacérès.

Ce réseau ferré pourra potentiellement être optimisé par deux nouvelles gares, sous réserve de faisabilité technique, qui vont renforcer respectivement les Connexions Métropolitaines « Connexion de Sablassou » et « Connexion du Bassin de Thau » :

- à Castelnau-Sablassou, actuellement desservi par la ligne 2 du tramway et doté d'un parking de rabattement automobile et cycles : la création d'une gare ferroviaire permettrait d'accueillir les flux de pendulaires. Ce PEM est destiné à être connecté 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. Ces deux derniers axes desserviront notamment les pôles d'activités des quartiers du Millénaire-Eureka sur Montpellier et Castelnau-le-Lez et du Salaison sur Vendargues et Castries. En outre, ce PEM pourrait permettre le rabattement des flux automobile de la future DEM. Ainsi connecté, le PEM de Sablassou a vocation à devenir le cœur d'une étoile de transports en commun connectant et structurant la desserte de l'est métropolitain, 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 ;
- à Garosud, dont la localisation précise et la programmation restent à définir, mais qui permet la desserte des zones des quartiers de la Restanque et de Garosud. Ce PEM pourrait à terme voir sa desserte renforcée par le réseau de transport collectif urbain. Sa proximité avec l'échangeur Montpellier-Ouest lui permettrait de jouer un rôle de rabattement automobile.

Ces gares ferroviaires seront de véritables pôles d'échanges. Outre l'amélioration de leur niveau de desserte et le développement des services à la mobilité, les connexions avec le réseau de transport collectif et avec le réseau routier métropolitain devront être particulièrement efficaces. Le SCOT

s'attache à réaliser cet objectif, en renforçant et développant également le réseau de transport collectif.

(3) Ainsi, 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, avec le train, un véritable réseau armature de transport en commun efficient et continu à l'échelle du grand territoire métropolitain.

La consolidation de ce réseau armature justifie les prolongements des lignes de tramway 1, 2 et 3, afin de les connecter efficacement, respectivement, soit aux grands équipements comme la gare Montpellier-Sud-de-France et à l'A709, soit à l'autoroute A750, soit au reste du réseau de transport collectif.

De même, le cas échéant, la création d'une ligne de car à haut niveau de service (CHNS) sur l'autoroute A750 permettrait le rabattement vers le réseau urbain et allégerait la charge de flux en provenance de la moyenne Vallée de l'Hérault.

Afin de véritablement parvenir à un réseau armature complet, le SCoT définit comme nécessaire de compléter le réseau de tramway actuel par deux nouvelles lignes : une cinquième ligne de tramway, pour desservir les pôles universitaires et de recherche non desservis par la ligne 1 et les communes du nord et les communes et quartiers de l'Ouest et une ligne de TCSP, à étudier, reliant le réseau de tramway sur Montpellier vers Antigone à Castelnau-Sablassou et qui pourrait se prolonger à terme, au moins partiellement, sur l'emprise de l'ancienne ligne de Sommières, via Le Crès et Vendargues jusqu'à Castries.

Plus largement, les anciennes emprises ferroviaires (vers Paulhan et vers Sommières) sont repérées au plan DOO afin de préserver ce linéaire pour un usage lié au déplacement à définir à l'avenir (transport collectif, logistique, modes actifs).

Les axes de transport collectif potentiels majeurs viendront compléter la structuration du territoire, afin d'organiser efficacement la desserte des secteurs périphériques les moins bien desservis aujourd'hui. Il s'agira, pour ces transports en commun, d'offrir un niveau de service attractif et de les connecter aux pôles d'échange pour inciter au report modal.

Ce réseau armature et ces axes majeurs de transport collectif sont destinés à recevoir les connexions avec le réseau de desserte plus fin du territoire, par des lignes de desserte adaptées au péri urbain le moins dense.

La carte ci-après montre l'aire d'influence du réseau de transport urbain (tramway existant et axe de TCSP ou de TC majeur en projet).

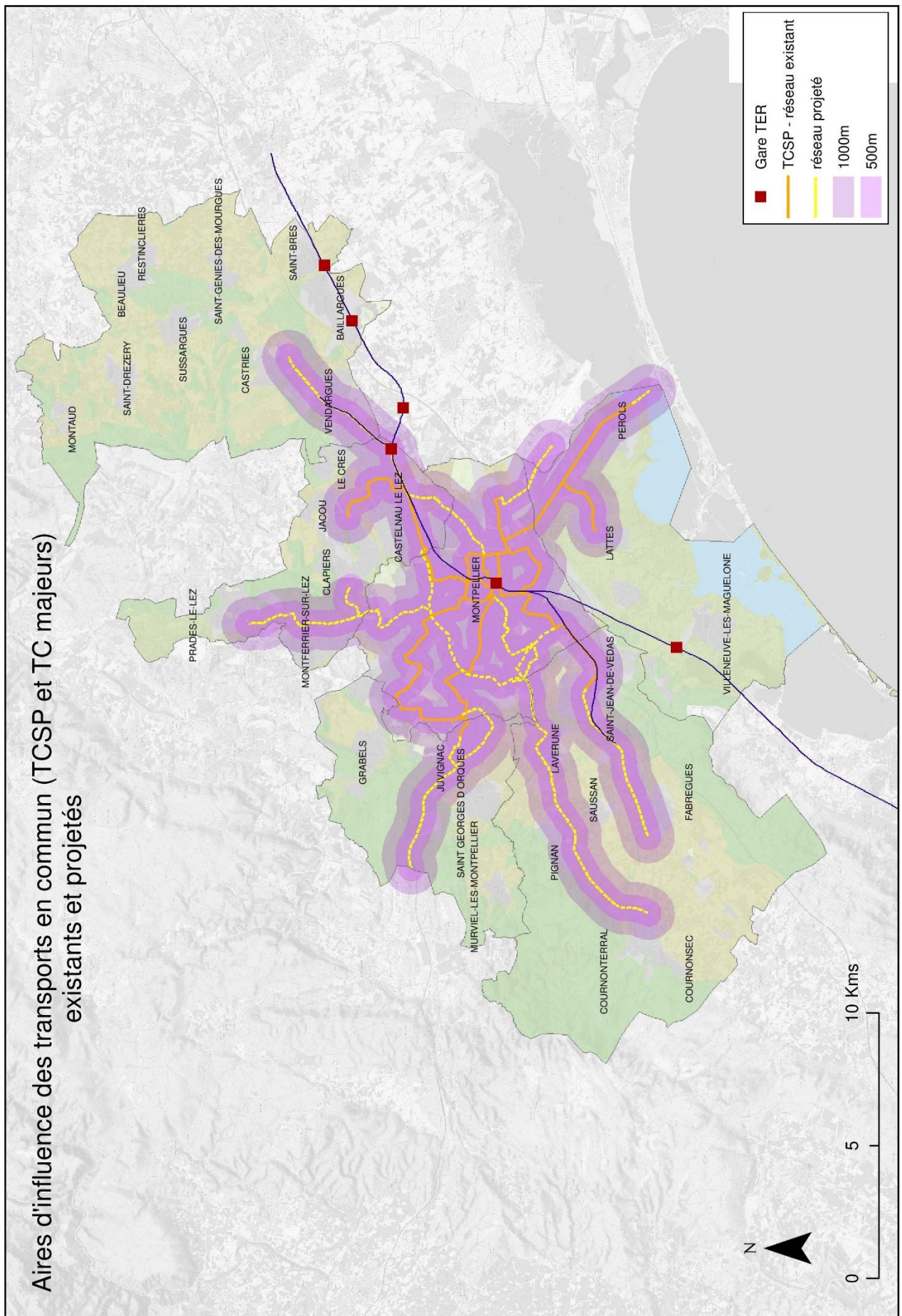
(4) Au sein de ce réseau, les PEM joueront un rôle majeur de rabattement des flux routier, de lieux de connexions entre les différentes lignes de transport et de structuration du territoire. Ces PEM en réseau sont ainsi hiérarchisés :

- **les PEM nationaux et internationaux** : qui bénéficient d'une desserte par le réseau de grandes lignes ferroviaires ;
- **les PEM régionaux et métropolitains** : situés au sein des Connexions Métropolitaines, constituant des lieux de rabattement d'une ou plusieurs lignes de transport du réseau ;
- **les PEM locaux** : complémentaires aux autres PEM, assurant principalement le rabattement automobile vers un seul mode de transport.

Le rôle et la localisation de ces PEM sont déterminés, selon leur situation, au sein des Connexions Métropolitaines ou non et des types de transport qui les desservent. Afin de leur faire jouer pleinement leur rôle et de contribuer à la mise en place et au fonctionnement d'un réseau structurant, ces PEM devront présenter des caractéristiques identiques notamment en matière de signalétique, de connexions numériques et de services de base, facilitant les transferts modaux. Ils doivent aussi être les supports privilégiés pour de potentielles opérations de réinvestissement et/ou de développement urbain.

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT révisé affirme, plus encore que le SCoT de 2006, la nécessité de s'appuyer sur le réseau ferroviaire pour l'organisation d'un réseau structurant. Les interconnexions que constituent les PEM donnent plus d'ambition au projet. Dans le domaine des transports urbains et périurbains, si le SCoT de 2006 affirme des ambitions en termes de vitesse et de desserte, le SCoT révisé y apporte la notion de complémentarité et d'adaptation des réseaux selon les enjeux de desserte.



2.3. Compléter les grands axes routiers structurants

Les objectifs du PADD

- Accélérer la création du contournement routier de Montpellier : une priorité
- Hiérarchiser et anticiper les projets de voirie et d'espace public

Le contournement routier de Montpellier est une priorité, dans la mesure où il joue un rôle d'axe de distribution, de desserte des quartiers et communes et parce qu'il permettra de réduire les flux de transit en ville et ainsi, de mieux utiliser l'espace public. En outre, il jouera un rôle de transition urbaine et fonctionnelle entre le cœur de métropole et les villes et villages montpelliérains, tout en permettant d'organiser une couronne de pôles d'échanges, favorable au report modal.

Le retard en infrastructures routières s'exprime également sur le reste du réseau et elles seront développées dans l'objectif de favoriser les rabattements vers les transports publics dans un souci de minimiser les impacts environnementaux.

Les orientations et objectifs du DOO

- Hiérarchiser et compléter le réseau de voirie. Cette hiérarchisation est la suivante :
 - Les autoroutes
 - Les contournements et les axes pénétrants
 - Les axes structurants

Il s'agit donc de permettre de mieux gérer les flux, notamment de transit, et d'organiser de manière performante, les rabattements vers les PEM du territoire.

La hiérarchisation du réseau routier est établie à la fois selon les fonctions des voies, les charges de trafic, les profils et leur rôle dans la structuration du réseau. C'est à partir de cette hiérarchisation que seront définis les profils des voies, le type d'aménagement cyclable qui les accompagneront, les vitesses et leur insertion paysagère :

- Les autoroutes ont une vocation de liaison et supportent les flux de transit. Elles permettent à la Métropole sa connexion avec les territoires voisins, d'autant qu'elle est dépourvue d'étoile ferroviaire ;
- Les contournements et les axes pénétrants sont indispensables au fonctionnement des trafics routiers, principalement pour concentrer et répartir les flux ; ils jouent également un rôle primordial de rabattements vers les transports collectifs ;
- Les axes structurants de liaison locale concernent les principales voies de la métropole, y compris celles de la ville de Montpellier sur leurs tronçons entre le contournement et la ceinture de protection du centre-ville.

L'inscription de nouvelles voiries au SCoT répond à la nécessité d'un meilleur maillage du territoire et au besoin de préserver les populations de nuisances dues au bruit de la circulation. De plus, elles favorisent également les concentrations et les rabattements de flux vers les PEM.

En ce sens, le Contournement Ouest et la Déviation Est de Montpellier (le COM et la DEM) sont des projets prioritaires. En effet, ils constituent les derniers maillons du contournement routier dont Montpellier est encore dépourvue et leur rôle de « drain » du trafic doit permettre une meilleure gestion des flux dans les communes qui leur sont limitrophes. Ceci doit permettre d'organiser le développement de l'Ouest et de l'Est de la Métropole, en améliorant l'accessibilité des communes et quartiers qui souffrent aujourd'hui d'engorgement. En outre, ces axes seront 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.

Le LIEN (Liaison Intercommunale de Contournement Nord), quant à lui, doit 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 pour mieux répartir les flux venant des territoires du nord de la métropole ;
- une liaison en 2 fois 1 voie prolongeant l'actuelle R65 au niveau du Crès jusqu'au LIEN, notamment afin de libérer de leur engorgement actuel, les secteurs du secteur du Salaison à Vendargues.

La déviation de la RN113 sur Baillargues-St-Brès, doit permettre à la fois de libérer ces deux communes de flux de transit conséquents et d'accompagner les reports vers le PEM de Baillargues.

La création souhaitable d'un nouvel échangeur sur l'A9, entre Montpellier et Sète, est destinée à permettre le rabattement de la RM613 et la RM612 en amont de la zone agglomérée métropolitaine. En effet, ces deux axes connaissent des problèmes de trafic conséquents.

La déviation de Castries (*pour mémoire – ouvrage livré entre l'arrêt et l'approbation du SCoT*), 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. Elle permettra également un meilleur accès à ces territoires.

La création de la LICOM et le réaménagement de la RM185 entre Fabrègues et la gare de Villeneuve-lès-Maguelone, facilite les liaisons inter-villages Nord-Sud et vise à mieux relier localement les villages de la plaine ouest entre Saint Georges d'Orques et la gare de Villeneuve-lès-Maguelone. La LICOM se connectera au contournement Nord de Lattes.

Le contournement Nord de Lattes prolongera la LICOM et permettra les liaisons inter-quartiers au sud de l'A709 jusqu'au PEM Montpellier-Sud-de-France.

Le réaménagement des RM612 et RM613 au Sud-ouest permettra de rabattre les flux entrants vers l'A709 et de réduire ainsi les traversées de Saint-Jean-de-Védas.

Les rabattements de l'actuelle RM613 au Crès et à Vendargues, à l'ouest, vers la DEM d'une part et vers l'échangeur de l'A709 à Vendargues d'autre part, permettront de réaffecter son emprise actuelle

au réseau des rues urbaines des villes traversées (Vendargues et Le Crès) en accompagnement de leurs extensions sud.

Evolution par rapport au SCoT de 2006

La hiérarchisation du réseau routier a été révisée, du fait de son évolution, notamment la mise en service de l'A709 qui devra jouer son rôle de contournement Sud de la ville de Montpellier.

Les déviations de Fabrègues et St Drézéry dessinées au SCoT de 2006 ont été supprimées du document graphique du SCoT révisé.

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

2.4. Apporter une offre de stationnement cohérente avec la stratégie de déplacement

Les objectifs du PADD

- Le stationnement, particulièrement en entrée de ville, joue un rôle d'appui important. Il doit répondre aux besoins des automobilistes par une offre diversifiée et adaptée, mais il doit également s'organiser de manière à inciter au rabattement et au report modal

Le stationnement constitue l'un des leviers des politiques de déplacements. Il constitue également un enjeu pour l'espace public. Il joue un rôle essentiel dans la connexion des réseaux routiers et de transport public.

Les objectifs et orientations du DOO

- 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
- Dans les PEM, le parking doit être suffisamment dimensionné et facilement accessible depuis les voies d'accès et depuis le transport collectif et la tarification sera combinée

La mutualisation et une organisation selon des critères de tarification sont à mettre en place pour compléter la qualité de l'offre et la pertinence de la localisation des parcs et des pôles d'échange. Le stationnement doit être incitatif en entrée de ville, sur les lieux d'échange avec les transports collectifs de manière à contribuer pleinement à la bonne organisation de la mobilité.

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT révisé aborde, à son échelle, l'ensemble de la politique du stationnement et de son organisation. Il se montre donc plus ambitieux que le SCoT de 2006 qui n'aborde que le stationnement résidentiel. En effet, outre le développement des PEM qui disposent tous de parking d'échange, il privilégie la mutualisation du stationnement, l'adaptation de la tarification et l'incitation au stationnement hors du centre-ville de Montpellier.

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

2.5. Intégrer la logistique des derniers kilomètres au fonctionnement urbain

La Métropole profite d'une situation favorable dans le domaine des flux d'échanges de marchandises, puisqu'elle est située sur l'un des principaux axes européens de transport (le réseau transeuropéen prioritaire RTE-T) et à une trentaine de kilomètres du Port de Sète-Frontignan Sud-de-France. Cet atout représente un enjeu économique majeur avec des retombées potentielles significatives pour Montpellier Méditerranée Métropole. Cependant, l'organisation de la logistique urbaine à l'échelle nationale souffre encore de manques de cohérences et de continuité dans les investissements publics, contrebalancée par une volonté croissante d'un nombre d'acteurs de plus en plus nombreux, notamment au sein des Métropoles.

Les objectifs du PADD

- Favoriser l'usage des modes alternatifs à la route (ferroviaire, fluvial, maritime)
- Mutualiser le transport des marchandises en ville sur les derniers kilomètres afin de desservir le centre-ville de Montpellier et les principaux pôles commerciaux
- Organiser efficacement la logistique urbaine en s'adaptant à la fois à l'évolution des politiques de transport de fret, aux évolutions des modes d'achat et de distribution commerciaux, ainsi qu'aux exigences des fonctionnements urbains

Le fret routier doit trouver une alternative qui s'appuie sur les infrastructures existantes qu'il va falloir revaloriser et réadapter. Le maintien de l'approvisionnement des commerces et particulièrement ceux de centre-ville doit être compatible avec la préservation du cadre de vie des habitants. Le bruit, la pollution de l'air mais aussi l'encombrement de la voirie, doivent être minimisés. L'optimisation du système de livraison doit se faire par une organisation cohérente, notamment sous forme de mutualisation et d'usage de véhicules propres.

Les orientations et objectifs du DOO

- Favoriser l'usage des modes alternatifs à la route, en s'appuyant notamment sur le port de Sète-Frontignan Sud-de-France, sur le MIN et sur le parc d'activités du Salaison, qui bénéficient d'une connexion ferrée pour les flux entrants
- 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

Il s'agit de préserver toutes les installations ferroviaires pouvant devenir nécessaires à des acheminements de marchandises. L'organisation de la logistique, et plus particulièrement celle du dernier kilomètre, trouve toute son importance non seulement pour la qualité de l'approvisionnement des marchandises, mais aussi pour préserver la qualité de l'air, la diminution des consommations énergétiques et l'émission des GES et pour minimiser ses effets sur les trafics urbains. Ainsi, l'organisation envisagée s'appuie sur le principe de la mutualisation, d'abord en entrée de ville sur la plate-forme du MIN et ensuite, plus en aval, jusqu'à proximité de l'hyper-centre, par la mise en place d'espaces logistiques de proximité (ELP). A partir de ces ELP, la distribution par des petits véhicules non polluants et peu encombrants, permettra d'améliorer le fonctionnement de la ville et la qualité de vie des habitants et des usagers.

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Ce sujet n'est pas abordé par le SCoT de 2006.

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

2.6. Affirmer un territoire favorisant les modes actifs

Les objectifs du PADD

- Développer un réseau cyclable et des continuités d'itinéraires en cohérence avec les besoins, le confort et la sécurité des usagers et les attentes de la population
- 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

La Métropole souhaite développer l'usage du vélo et des modes de déplacements alternatifs à l'automobile, peu utilisés à Montpellier et encore plus marginalement dans les autres communes. Pour cela, elle doit mettre en place une infrastructure sécurisée, complète, connectée aux autres réseaux de transport et aux Connexions Métropolitaines, incitant à l'usage des déplacements quels que soient leurs motifs. L'enjeu est à la fois une plus grande utilisation des modes alternatifs que d'amélioration de la qualité de l'espace public.

Les orientations et objectifs du DOO

- Faciliter la pratique cyclable en créant un réseau lisible, sécurisé et confortable, reliant le réseau aux pôles d'Echanges Multimodaux
- Fluidifier les usages en les intégrant aux besoins du quotidien
- Favoriser un espace public partagé afin d'inciter à l'usage des modes actifs

Le vélo, mais aussi les nouveaux modes (vélo à assistance électrique (VAE), trottinette, roller...) doit compléter l'armature de transport collectif mis en place, en s'appuyant sur un réseau cyclable structuré et connecté. Il s'agit de faire des modes actifs des éléments de l'intermodalité et de les promouvoir comme des modes performants pour les déplacements de courtes distances. Le développement des VAE, voire d'autres modes innovants, autorise à concevoir des échanges entre les communes ou vers des pôles générateurs ou des PEM sur des distances plus longues. Favoriser les modes actifs consiste à mettre en place un réseau maillage hiérarchisé composé du réseau magistral, du réseau de liaison, du réseau de proximité et des axes touristiques, connecté avec les itinéraires nationaux et européens. Le développement d'un usage partagé de la voirie ainsi que l'offre de service et d'équipement pour les cyclistes, constituent également des points forts de ce schéma.

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT de 2006 montrait une réelle ambition dans le développement et la sécurisation des modes doux. Dans la lignée de celui-ci, le SCoT révisé intègre les modes actifs comme éléments favorisant l'intermodalité.

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

2.7. Organiser les temps de déplacements

Les objectifs du PADD

- L'objectif est de déterminer des axes allant dans le sens d'un chrono aménagement, avec pour but la diminution des temps de déplacements et la qualité de vie

Il s'agit d'améliorer à la fois l'offre de transport et la qualité de l'espace public. En effet, plus que la distance, c'est le temps du déplacement qui détermine son lieu de résidence, de travail, d'emploi ou de loisir.

Les orientations et objectifs du DOO

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.

- Améliorer les temps de déplacement en transport en commun pour les rendre plus compétitifs par rapport à la voiture
- Favoriser une métropole des proximités
- Urbaniser en tenant compte du niveau de desserte par les transports collectifs

Il s'agit d'améliorer les vitesses des transports collectifs, mais également d'optimiser les temps de correspondance, soit par des meilleures correspondances entre les modes, soit en offrant sur les lieux d'échanges, des services et équipements.

La métropole des proximités est un objectif allant dans les sens d'une amélioration de la qualité de vie quotidienne, minimisant le nombre et les temps de déplacements.

Enfin, les lieux les mieux desservis par les transports collectifs seront priorisés et densifiés afin d'optimiser l'organisation des transports, mais également d'offrir une desserte optimale aux populations.

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT de 2006 énonce la ville des courtes distances. Le SCoT révisé en précise les termes.

DEFI 3 : UNE METROPOLE DYNAMIQUE ET ATTRACTIVE

1. Répondre à tous les besoins en logement

Constats

Des objectifs quantitatifs de productions largement atteints :

- Une intensification du développement urbain
- Une diversification de l'offre produite :

Des besoins en logements qui restent néanmoins très importants

- Une croissance démographique qui reste soutenue
- La nécessité de palier la précarité des ménages en proposant une offre adaptée à la demande (logements sociaux, logements abordables)
- Une tension du marché immobilier avec des niveaux de prix de vente inadaptés aux revenus des ménages (neuf et ancien) et des niveaux de loyers élevés

Offrir des conditions adaptées à l'accueil de l'ensemble des habitants et des nouvelles populations, conditionne fortement l'attractivité actuelle et future de la Métropole. Or, la croissance démographique dont elle bénéficie évolue. Après une période de tassement, elle est repartie à la hausse de manière significative. Les prévisions confirment une croissance à un niveau supérieur aux autres métropoles dans la durée. Des évolutions socio-démographiques sont toutefois à prendre en compte.

En effet, si la Métropole bénéficie d'apports de populations toujours importants et majoritairement jeunes, on constate que son solde migratoire tend progressivement à converger au niveau de son solde naturel, du fait notamment du vieillissement des populations des régions d'où sont issues les arrivants et d'une forte évasion résidentielle des ménages qui travaillent sur la Métropole, pour s'éloigner des secteurs où les prix de l'immobilier sont de plus en plus élevés. A ceci s'ajoutent notamment : la difficulté à retenir les jeunes actifs, la diminution de la taille des ménages des communes périphériques et le vieillissement confirmé de la population, même s'il est plus lent qu'ailleurs.

Le marché immobilier de la Métropole est très dynamique, porté par une forte part de logements investisseurs, qui répondent à une demande locative importante. Mais ce marché, qui domine les ventes, pèse sur les prix de l'immobilier et ceux-ci sont désormais parmi les plus élevés des territoires comparables. L'Etat a d'ailleurs classé la plupart des communes de la Métropole en zone de tension forte du marché immobilier, ce qui n'est pas le cas de la plupart des autres métropoles.

Dans ce contexte, le décalage s'accroît entre, d'une part, les revenus des ménages et leur progression, tous deux modestes compte tenu de la sociologie de la population, et d'autre part, le niveau atteint par les prix de l'immobilier. Malgré les efforts considérables accomplis ces dix dernières années pour libérer une offre immobilière significative et produire des logements sociaux en nombre toujours plus importants, cette situation entraîne des difficultés réelles pour que les ménages aux revenus modestes et moyens puissent accéder à la propriété et pour que les plus démunis puissent accéder au marché locatif privé.

Parallèlement, l'attractivité touristique du territoire pourrait générer des capacités d'accueil accrues, tant en terme de logement et d'hôtellerie. A ce jour, la part de résidences secondaires est très peu

développé (moins de 4% du parc de logement en 2013) comparativement aux territoires voisins, en particulier avec une façade littoral importante. Dans le contexte d'un marché immobilier particulièrement tendu, des approches différenciées pourraient être mobilisées allant du développement de l'offre dédiée (hôtellerie d'affaires, ...) jusqu'à l'accompagnement d'innovations, comme la mobilisation du parc de logements étudiants en période estivale notamment à destination des travailleurs saisonniers.

Enjeux

- Continuer et amplifier le développement d'une offre de logements sociale et abordable, adaptée, notamment les logements spécifiques à la grande précarité des publics jeunes et seniors
- Fluidifier les parcours des publics en développant la production de logement abordable et social
- Poursuivre l'effort de construction à hauteur de 4 250 à 4 500 logements par an en veillant à maintenir et accroître l'amplitude des réponses à la diversité des parcours résidentiels en adéquation avec les besoins des ménages
- Privilégier le développement résidentiel au sein de l'enveloppe urbaine existante et engagée
- Localiser les zones d'extension urbaine eu égard notamment aux enjeux environnementaux, de l'armature urbaine et du système de déplacements

Les objectifs du PADD

- Poursuivre l'effort de production de logements pour répondre à la demande
- Offrir des logements diversifiés et accessibles aux ménages locaux
- Promouvoir un habitat de qualité répondant à la diversité des parcours résidentiels
- Mobiliser et valoriser le parc de logements existant
- Organiser la mixité dans le logement à l'échelle métropolitaine

Pour conforter l'attractivité du territoire et son dynamisme, l'objectif est d'assurer une production de logements suffisante pour satisfaire la demande endogène des ménages, limiter l'évasion résidentielle et les flux pendulaires.

Sur la période 2019-2040, l'estimation des besoins annuels a été établie sur la base d'un scénario démographique intégrant un tassement de la croissance pour les prochaines années. Cette estimation des besoins annuels prend en compte également les évolutions liées aux changements des modes de vies, la qualité du parc de logement et la dynamique du marché immobilier.

Dans ce cadre, les objectifs en terme de production de logements ont été estimés entre 4 250 et 4 500 logements / an. Ce besoin se compose, au vu des éléments de diagnostic, de :

- 430 logements nécessaires à la reconstitution de l'offre ;
- 3 200 logements nécessaires du fait de la croissance démographique et du desserrement des ménages ;
- 600 à 900 logements nécessaires à la détente du marché.

Outre ce volet quantitatif, la qualité de l'offre résidentielle constitue un point majeur de la politique du logement, elle contribue à la qualité du cadre de vie et à la cohésion sociale du territoire.

Pour répondre aux besoins des habitants actuels et futurs en terme, notamment, de confort y compris thermique, de qualité du cadre de vie, de taille de logement, d'adaptation aux différents aléas de la vie, l'objectif est de poursuivre le développement d'une offre diversifiée adaptée à toutes les catégories de ménages et à tous les parcours résidentiels sur l'ensemble du territoire et de types de logement en production comme en réhabilitation-requalification du parc existant. L'action sur les espaces publics de même que l'effort porté sur la mixité des fonctions urbaines participent aussi de cette ambition de promouvoir un habitat de qualité.

A travers une offre mixte et qualitative de logements, la volonté est de construire des lieux de vie favorables au vivre ensemble et de rééquilibrer au profit d'une plus grande mixité sociale les différents quartiers ou communes de la Métropole, notamment dans les quartiers les plus sensibles.

Les orientations et objectifs du DOO

- (1) Poursuivre l'effort de production de logements locatifs sociaux à l'échelle de la métropole
- (2) Développer l'accession abordable et l'offre locative intermédiaire
- (3) Prendre en compte les modes de vie, les cultures et les pratiques sociales pour promouvoir un habitat de qualité
- (4) Résorber les situations d'habitat dégradé et indigne
- (5) Améliorer la performance énergétique des logements
- (6) Adapter le logement à la perte d'autonomie
- (7) Rénover les quartiers Mosson et Cévennes
- (8) Faciliter l'accès au logement des étudiants
- (9) Répondre aux besoins d'accueil et d'habitat des gens du voyage

La répartition de l'offre de logement sur le territoire métropolitain doit être cohérente avec l'armature urbaine définie. Ainsi 83% de la production de logements sera accueillie dans le Cœur de Métropole.

(1) En l'état de la législation (2017), 20 communes sur les 31 que compte la métropole sont concernées par l'obligation de disposer en 2025, d'au moins 25% de logements sociaux au sein de leur parc de résidences principales (lois SRU et « Duflot » concernant le renforcement des obligations de production de logement social). Par ailleurs, l'augmentation du nombre des demandeurs de logements sociaux (+78% depuis 2007) malgré la forte augmentation du parc social (+23% sur la même période) incite à poursuivre l'effort de production de logements sociaux sur l'ensemble du territoire.

(2) Moins de 30% des foyers de la Métropole sont en capacité financière d'acquérir un logement neuf dans la promotion libre et la majorité des propriétaires ne pourraient aujourd'hui pas acquérir leur propre logement. Il est donc important de détendre le marché immobilier local, par des actions déconnectées autant que faire se peut du marché du locatif défiscalisé, en faveur d'une offre à prix accessible aux ménages à revenus intermédiaires ou en début de parcours résidentiels. Le développement d'une offre de logement en accession à prix abordables est aujourd'hui un objectif essentiel pour lutter contre le phénomène tendanciel d'une ville inaccessible par la tension de son marché immobilier et l'évasion des ménages qui en résulte vers des territoires de plus en plus éloignés.

(3) De nombreuses aménités et avantages comparatifs sont nécessaires pour répondre à l'éventail des modes de vie, dans toute leur diversité et leur possibilité d'évolutivité. Les aspirations à bénéficier d'un cadre de vie et d'un environnement quotidiens de qualité sont d'autant plus prégnantes en milieu urbain et périurbain que le logement est de petite taille : il convient de répondre de manière adaptée aux attentes des ménages en matière de confort et de qualité de vie, tout en tenant compte du climat méditerranéen (formes architecturales et urbaines), des exigences en terme d'économie d'énergie et de la situation des opérations immobilières (niveaux d'intensité). L'ensemble des prescriptions liées à la qualité des projets urbains est décrit dans le Défi 3 / partie 5.3).

(4) La qualité de vie dépend des niveaux des services urbains, mais elle concerne également les logements eux-mêmes. Encore 6 000 logements sont considérés comme potentiellement indignes dans la Métropole. En dehors de la ville centre qui regroupe 71% de ce parc, certaines communes présentent des taux d'indignité potentielle supérieurs à 5% du parc existant. (5, 6) Les enjeux portent notamment sur la rénovation thermique, l'adaptation des logements aux besoins générés par le vieillissement et le handicap, le traitement des propriétés dégradées.

(7) Certains quartiers concentrent à la fois des dysfonctionnements urbains et des difficultés sociales : les quartiers Mosson et des Cévennes ont ainsi été retenus en décembre 2015 par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), pour faire partie du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPRU). Des interventions lourdes vont en découler pour améliorer durablement l'image de ces quartiers et le rendre attractif.

Des formes spécifiques d'habitat sont également à intégrer dans la mise en œuvre des politiques publiques liées au logement :

- (8) L'accès des étudiants à un logement de qualité, à prix accessible, proche des lieux d'enseignement ou dans des quartiers bien desservis par les transports structurants est primordiale pour un territoire qui accueille de nombreux étudiants. Le taux d'étudiants boursiers dans la métropole est bien supérieur au taux des académies comparables (près de 3 étudiants boursiers sur 10), confortant la nécessité de créer des résidences sociales étudiantes.
- (9) En 2017, 80 places d'aires d'accueil permanentes (AAP) sont réalisées et 150 places d'aire de grand passage (AGP). Afin de gérer les flux des gens du voyage, à l'échéance 2023, la création d'AAP et AGP respectera les objectifs du Schéma Départemental, puis à l'horizon 2040, la création d'aires sera poursuivie en cohérence avec les obligations législatives et les besoins du territoire.

Cohérence avec les autres parties du DOO

Les orientations suivantes sont cohérentes avec les orientations relatives au besoin en logement, elles complètent et enrichissent cette partie :

- Concevoir des projets urbains de qualité ;
- Réduire la précarité énergétique et concevoir des programmes de logements adaptés au climat méditerranéen ;
- Permettre l'accueil des touristes grâce à une offre de logements variés.

Evolutions par rapport au SCoT de 2006

Afin de répondre à un marché de l'habitat déjà tendu, le SCoT de 2006 déterminait les conditions de mise en œuvre d'une politique d'habitat à long terme, visant à renouveler l'offre résidentielle. A ce titre, il mettait l'accent sur :

- Le rééquilibrage de l'offre de logements sociaux,
- La diversification des formes d'habitat en privilégiant des architectures plus compactes et économes en foncier et respectueuses des échelles urbaines et villageoises,
- Les opérations de renouvellement urbain et la modernisation du cadre bâti, notamment dans les espaces urbains desservis par le tramway.

La tension du marché étant encore une réalité sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole, le SCoT révisé va dans le sens d'un approfondissement des objectifs identifiés en 2006. Tout en réaffirmant la volonté de poursuivre l'effort de production de logements locatifs sociaux à l'échelle de la métropole, de diversifier les modes d'habitat et de réhabiliter le bâti existant, le SCoT révisé précise ces objectifs, notamment à travers d'orientations visant à :

- Développer l'accession abordable et locative intermédiaire, de sorte à favoriser la constitution d'une offre résidentielle adaptée à la demande et aux besoins des ménages d'un territoire attractif ;
- Résorber les situations d'habitat dégradé et indigne et améliorer la performance énergétique des logements, afin de participer à l'effort d'économie d'énergie tout en améliorant le cadre de vie des habitants ;
- Favoriser l'accompagnement et l'accès à des formes de logement spécifiques, afin de répondre aux besoins liés aux différents modes de vie et d'accompagner la demande forte sur le territoire (adaptation des logements à la perte d'autonomie, répondre à la forte demande en logement étudiant et aux besoins des gens du voyage, ...).

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

Constats

- Un patrimoine, des animations et des équipements culturels attractifs
- Un tourisme d'affaire assurant le rayonnement international de la Métropole mais qui s'appuie sur des structures d'accueil parfois vieillissantes
- Une disparité marquée entre l'attractivité de la ville centre et le reste de la métropole

Le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole bénéficie d'une attractivité touristique forte, à la fois hétéroclite mais cohérente : autant grâce à la beauté moyen-âgeuse de son centre-ville que par les architectures et quartiers contemporains qui participent activement à la « griffe » de Montpellier ; la ville joue un rôle majeur dans le développement d'un tourisme urbain qui caractérise la dynamique de ce secteur. La culture y tient une place importante, mais également le tourisme d'affaire qui repose en partie sur le dynamisme scientifique et high-tech de Montpellier Méditerranée Métropole. Toutefois, le tourisme d'affaires, bien que doté d'équipements de premier plan, à commencer par le Corum, opéra-palais des congrès, s'appuie sur des structures d'accueil vieillissantes qui freinent son développement dans un contexte de concurrence territoriale de plus en plus marquée.

Par ailleurs, une disparité existe entre la ville-centre et les autres territoires de la métropole dont les ressources touristiques sont souvent insuffisamment exploitées.

L'accentuation de l'attractivité touristique du territoire, de son patrimoine naturel, vernaculaire et urbain, pourrait générer des besoins d'accueil accrus, tant en terme d'hôtellerie que de logement (voir la partie précédente relative au logement).

Enjeux

- Asseoir la destination du cœur métropolitain et consolider la promotion de son rôle de locomotive sur la façade méditerranéenne
- Mobiliser tous les acteurs du territoire en favorisant les coopérations locales, nationales, internationales pour clarifier l'offre et favoriser le tourisme de rebond
- Maintenir et développer le tourisme d'affaire en lien avec le positionnement de Montpellier Méditerranée Métropole dans les domaines scientifiques, high-tech et du développement durable

Les objectifs du PADD

- Promouvoir le développement du tourisme métropolitain d'affaires et de loisirs
- Renforcer les équipements et l'économie culturels, créatifs et des loisirs

Les axes stratégiques de la Métropole s'articulent autour de la structuration de sa nouvelle compétence Tourisme pour ancrer définitivement Montpellier Méditerranée Métropole comme destination culturelle et patrimoniale.

Dans ce contexte, l'objectif est d'abord de poursuivre ce développement 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 potentiels touristes.

Les objectifs portent également sur une stratégie visant 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 richesse et d'emploi.

En ce qui concerne la mise en valeur des ressources du territoire, il convient de souligner que les objectifs définis par ailleurs en matière de développement durable notamment, participent directement à la valorisation touristique de la Métropole.

Les orientations et objectifs du DOO

- (1) Affirmer le positionnement d'une métropole méditerranéenne attractive, au rayonnement national et international et à l'offre sans cesse renouvelée
- (2) Renforcer le tourisme d'affaire en lien avec les fonctions métropolitaines
- (3) Conforter le potentiel touristique du grand amphithéâtre agro-naturel autour de la centralité métropolitaine dans une démarche de développement durable
- (4) Déployer les activités touristiques et de loisir de manière intégrée aux territoires

(1) Le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole bénéficie d'une localisation exceptionnelle : situé au cœur de l'Hérault, 4^e département touristique de France, il bénéficie d'axes de transport majeurs (aéroport, autoroutes, gares) participant à son rayonnement à l'échelle du bassin méditerranéen et de l'Europe du Sud. La consolidation du rayonnement touristique repose sur des réseaux efficaces et sur le renforcement de l'offre touristique culturelle, patrimoniale, sportive, ... De même, le rayonnement touristique est très fortement lié à la capacité du territoire à proposer des hébergements touristiques de qualité et en nombre suffisant par rapport à la demande.

(2) Le tourisme d'affaire étant un axe de développement majeur pour l'ensemble de l'aire métropolitaine et régionale, par le potentiel de rayonnement et de notoriété nationale et internationale qu'il peut offrir. Il est intimement lié au maintien et au développement d'infrastructures métropolitaines (aéroport, gares, Corum, Arena, Zénith, Parc des expositions, infrastructures universitaires...) offrant les conditions requises pour développer un tel marché. Son développement est aussi généré par les fonctions universitaires, de recherches, économiques et culturelles de la Métropole et par l'attractivité du territoire dans toutes ses dimensions (son offre d'hébergement, de restauration, de loisirs, la qualité de son environnement urbain et naturel...).

(3) La Métropole dispose d'un gisement touristique très dense dans le centre urbain mais également dans les territoires environnants qui sont cependant moins fréquentés. C'est en assurant une meilleure répartition des flux et une meilleure valorisation du patrimoine des villes et villages de la métropole que ces derniers bénéficieront de l'attractivité de la ville de Montpellier et donneront ainsi un rôle réel au tourisme dans le développement local. La richesse du patrimoine du grand amphithéâtre agro-

naturel doit ainsi s'affirmer comme un support d'un tourisme de rebond proposant des activités variées, respectueuses de l'environnement et valorisant notamment les démarches agro-écologiques.

(4) Le développement d'une offre en culture et loisir qui soit cohérente, diversifiée et qui réponde aux attentes des habitants à l'échelle de tout le territoire métropolitain est un enjeu crucial de l'affirmation d'une métropole attractive. Ceci prend d'autant plus son sens qu'une grande partie des touristes est accueillie directement chez l'habitant, qui devient lui aussi un promoteur essentiel de l'offre culturelle et de loisir. L'offre touristique doit se développer et se renforcer en valorisant les parcours de découverte existants et notamment ceux à destination des habitants du territoire, afin de participer à l'amélioration de leur cadre de vie mais également à l'affirmation d'une métropole rayonnante.

Cohérence avec les autres parties du DOO

Les orientations suivantes sont cohérentes avec les orientations relatives à :

- L'organisation des déplacements et de la découverte du territoire ;
- La localisation et la programmation des logements ;
- Le dispositif des espaces agro-naturels et forestiers ;
- La préservation et la valorisation des espaces agro-naturels, notamment littoral ;
- La stratégie de développement des équipements.

Evolutions du SCoT de 2006 au SCoT révisé

Le SCoT de 2006 n'avait pas l'obligation de fixer des orientations sur le sujet de l'aménagement touristique. Du fait des évolutions réglementaires, ce sujet est donc nouveau dans le cadre du SCoT révisé bien que le secteur fasse déjà l'objet de politiques publiques ciblées depuis quelques années.

2.2. à 2.8. Ensemble d'objectifs et d'orientations en faveur de l'économie

Constats

- Un territoire dynamique : taux de création des entreprises de 16.6% en 2014, évolution de 6.2% des effectifs salariés sur la zone d'emploi de Montpellier
- Un tissu socio-économique fragile : taux de chômage à 13,1 %, faible création de richesse par habitant et faible proportion d'emplois productifs
- Un déséquilibre offre/demande de foncier et immobilier économique
- Des parcs d'activités sans vacance et des capacités de densification réduite

La Métropole dispose de nombreux atouts pour jouer un rôle important dans l'essor économique d'un territoire compétitif, tout particulièrement grâce à son identité forgée sur l'intelligence et l'innovation.

Le soutien à l'innovation est au cœur de la politique de développement engagée depuis trente ans. Aujourd'hui, Montpellier Méditerranée Métropole soutient une dynamique entrepreneuriale puissante et s'attache à valoriser ce qui constitue sa première richesse : la matière grise.

La puissance du pôle de recherche et de formation montpelliérain, la vitalité des startups du territoire, l'implication des grands groupes dans la dynamique locale, ont permis progressivement l'émergence d'un écosystème de l'innovation dense et performant. Les nombreux laboratoires, centres de recherche, universités et entreprises, dont l'activité s'étend à tous les secteurs stratégiques des hautes technologies, font de la Métropole la quatrième concentration de matière grise en France. Montpellier Méditerranée Métropole renforce ainsi depuis près de 30 ans sa stratégie en faveur du soutien à l'innovation et la création d'entreprises. Cela a permis de mettre en place une chaîne de l'innovation complète proposant aux acteurs économiques un dispositif d'accompagnement à chaque étape de la vie de l'entreprise, de sa création à l'accélération de son développement.

Pourtant, depuis plusieurs décennies, cette réalité contraste avec un taux de chômage élevé, résultant de l'attractivité de la métropole montpelliéraine (chômage de croissance), mais aussi de la trop faible présence d'entreprises issues de l'économie « productive » et, plus généralement, « traditionnelle » (industrie, logistique, artisanat, commerce de gros...). Ce phénomène est structurel car historique, le territoire n'ayant pas bénéficié des grandes vagues de révolutions industrielles avant ces toutes dernières décennies, ce qui génère une inadaptation foncière à ce type de demande. Aujourd'hui, un certain nombre de faiblesses caractérisent ainsi le territoire vis-à-vis desquelles il convient d'apporter des réponses fortes :

- une sous-représentation du secteur industriel dans les tissus d'entreprises existants ;
- un manque de « locomotives » économiques pouvant avoir un effet d'entraînement, à mettre en rapport avec une taille moyenne d'établissements plutôt faible ;
- un chômage important, touchant avant tout des personnes ayant peu de qualifications ;
- un potentiel foncier important en secteurs urbains mixtes, pour accueillir l'immobilier tertiaire, dont la programmation doit être maîtrisée, pour éviter la surproduction ;
- une pénurie inquiétante en matière de foncier spécifique pour l'accueil des activités hors des tissus urbains mixtes.

Enjeux

- Maintenir les fonctions métropolitaines de haut niveau pour répondre aux tendances démographiques et économiques
- Diversifier et accroître l'offre de foncier économique dans les polarités économiques existantes et futures
- Renforcer la part des emplois productifs

Les besoins liés à la fonction habitat et aux usages résidentiels de l'espace vont continuer à croître à l'unisson de la prévision démographique. La prise en compte de la fonction économique devra être plus importante qu'elle ne l'a été dans les années passées. A cet égard, le SCoT révisé doit marquer une certaine rupture avec le SCoT précédent, compte tenu de la pénurie de foncier économique constatée dès les années 2010. L'enjeu de l'accroissement et de la diversification du foncier économique est donc essentiel.

Face à cet enjeu quantitatif se pose également les enjeux d'aménagement : les requis fonciers liés à la fonction habitat, au tertiaire, aux équipements de proximité, y compris à la fonction commerciale, peuvent être en large partie privilégiés dans les tissus urbains mixtes disponibles à l'urbanisation qu'ils soient en réinvestissement urbain ou en extension. En revanche, les besoins liés aux activités extensives, vont devoir être localisés aux marges ou en dehors des tissus urbains mixtes, du fait de la difficile compatibilité qu'ils présentent avec les secteurs résidentiels et de la proximité qu'ils requièrent avec les grands axes de communication. Le réinvestissement des parcs d'activités vieillissants constitue un gisement relativement modéré mais stratégique compte tenu des objectifs de préservation des espaces agro-naturels.

Les objectifs du PADD

- Une Métropole affirmée autour de l'innovation, de la recherche et de filières d'excellence
- Promouvoir une Métropole solidaire
- Renforcer et diversifier l'économie
- Créer des fonciers économiques
- Localiser les bonnes activités aux bons endroits
- Réinvestir les parcs d'activités existants
- Promouvoir les formes économiques de proximité dans les villes et villages

Dans le même esprit d'innovation et de collaboration que pour la création et le développement d'entreprises, la politique d'aménagement de la métropole est marquée par une forte volonté de répondre aux besoins des entreprises en adéquation avec les enjeux essentiels du territoire, à savoir la croissance démographique et la création d'emploi. Depuis 25 ans, le District, puis l'Agglomération et aujourd'hui la Métropole ont mis en place des programmations immobilières et de foncier économique qui s'adaptent et se réajustent afin de répondre à la diversité et à l'évolution de la demande, notamment dans un objectif de complémentarité sur le territoire. Il s'agit de créer :

- des emplois très qualifiés créateurs de richesse permettant de « tirer l'économie vers le haut » ;

- des emplois de l'économie présentielle et de services représentés en partie dans le domaine des services, du tourisme d'affaires et des loisirs ;
- des emplois moins qualifiés de l'industrie dite traditionnelle et en particuliers productive, mais aussi de l'économie présentielle, répondant de manière significative aux profils d'une grande partie de demandeurs d'emploi du territoire.

Montpellier Méditerranée Métropole s'est donc engagée de manière volontaire en faveur du soutien à l'innovation, ce qui lui a permis de mettre en place **une chaîne de l'innovation complète** proposant aux acteurs économiques un dispositif d'accompagnement qui va de l'idée ou du projet de recherche – en passant par une phase de maturation, d'incubation, puis d'accélération - jusqu'à l'implantation et au développement de l'entreprise sur le territoire et à l'international.

Dans ce contexte, les objectifs s'inscrivent dans une stratégie développée autour six filières prioritaires, industrielles ou à fort enjeu identitaire, émergentes ou structurées, porteuses de perspectives de développement, ayant par ailleurs d'ores et déjà intégré une culture d'innovation forte et dotées d'un niveau de Valeur Ajoutée élevé : la santé, le numérique, les industries créatives et culturelles, l'agroalimentaire, l'économie agricole et l'agroécologie, les technologies environnementales, «vertes» et les éco-industries, l'eau.

Montpellier Méditerranée Métropole s'est engagée, au titre de sa stratégie de développement économique à :

- répartir l'offre d'emploi sur l'ensemble du territoire de manière équilibrée et en cohérence avec l'armature urbaine ;
- renforcer les initiatives en faveur de l'insertion et de l'accès à l'emploi, notamment à travers le soutien à l'Economie Sociale et Solidaire et la promotion de l'activité économique dans les quartiers prioritaires de la Politique de la Ville.

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, mais aussi suffisamment concurrentielle en terme de prix, de contraintes et d'infrastructures.

Pour répondre aux besoins d'implantation des activités courantes pouvant difficilement s'inscrire dans des tissus mixtes (artisanat, industrie, logistique, ateliers technologiques, certains sièges sociaux et activités tertiaires, business parcs, commerce de gros...), il convient d'identifier plusieurs sites potentiels affectés principalement à des activités productives.

L'organisation spatiale de l'activité économique se structure autour de :

- deux axes : la vitrine urbaine active le long des voies de communication au sud du territoire et l'axe de savoirs au nord ;
- cinq espaces économiques dont le développement s'appuie sur des écosystèmes existants qui alimentent des synergies et des dynamiques économiques, territoriales et entre les centres de formation et de recherche. Il convient de les révéler comme de vastes clusters intégrés au territoire, pour les renforcer et les développer en réponse aux attentes des acteurs économiques et aux besoins de la métropole, notamment en termes d'emploi et de desserte.

Ces polarités sont souvent en interfaces entre elles, notamment le numérique qui irrigue tous les secteurs d'activité.

Le réinvestissement des parcs d'activités vieillissants est un objectif qui se pose sur le territoire métropolitain avec d'autant plus d'acuité que les ressources foncières sont de plus en plus rares dans un contexte de préservation de la biodiversité et de redéploiement agricole.

Il est aussi nécessaire de promouvoir des formes économiques de proximité, notamment en vue de limiter les flux pendulaires et de s'adapter à l'évolution des modes de vie et d'entreprendre, mais aussi de favoriser une animation en journée.

Les orientations et objectifs du DOO

- Soutenir les différentes filières et segments de l'économie :
 - (1) Une Métropole affirmée autour de l'innovation, de la recherche et de filières d'excellence
 - (2) Promouvoir une Métropole solidaire
 - (3) Renforcer et diversifier l'économie
- Localiser les activités sur l'ensemble du territoire :
 - (4) Créer des fonciers économiques attractifs et durables
 - (5) Réinvestir les polarités économiques existantes
 - (6) Localiser les bonnes activités aux bons endroits
 - (7) Promouvoir les formes économiques de proximité dans les villes et villages

Pour atteindre les objectifs énoncés dans le PADD, deux ensembles d'orientations structurent la stratégie territoriale de développement économique. Le premier ensemble d'orientations identifie les filières et segments privilégiés sur le territoire tandis que le second définit les conditions d'implantation des activités sur l'ensemble du territoire.

Les orientations relatives au soutien des différentes filières et segments de l'économie métropolitaine.

(1) Le DOO conforte les filières existantes et appuie le développement de filières émergentes sur le territoire à travers des prescriptions favorables à l'accueil d'immobilier diversifié et adapté aux différents besoins des entreprises à chaque étape de leur développement. Le DOO affirme en ce sens le rôle de l'enseignement supérieur et de la recherche, la localisation de ces équipements est consolidée dans l'Axe des Savoirs ainsi qu'à proximité du réseau armature de transport en commun. De manière plus ponctuelle, une disposition permet de localiser certains sites au plus proche de leur « écosystème », et donc de s'éloigner des grands axes de transports.

(2) Afin d'assurer un développement solidaire, le DOO formule les principes pour ventiler de manière stratégique l'offre économique dans les villes, villages et quartiers sur l'ensemble du territoire, notamment de manière à limiter les trajets pendulaires.

(3) L'objectif de diversification de l'économie est porté par des prescriptions permettant de structurer une offre immobilière et foncière capable de répondre à la fois aux besoins du quotidien, à ceux des grandes locomotives économiques et aux besoins de grandes capacités spécifiques au secteur industriel et logistique.

Les orientations relatives à la localisation des activités sur l'ensemble du territoire

(4) Pour répondre aux objectifs de renforcement et diversification de l'offre foncière et immobilière, le DOO met en place une typologie de polarités économiques au sein du tissu existant et dans les extensions urbaines. Cette typologie est construite en fonction du rayonnement et des besoins des entreprises :

- Les « **polarités rayonnantes en tissu mixte** » sont des lieux attractifs à l'échelle du grand territoire, elles accueillent des fonctions métropolitaines et stratégiques. Les entreprises et institutions qui y sont installées ont besoin des aménités urbaines offertes par le tissu urbain mixte, notamment la desserte performante du réseau armature de transport collectif ;
- Les « **polarités rayonnantes à dominante d'activités** » bénéficient également d'un rayonnement à l'échelle du grand territoire, elles bénéficient souvent d'un « écosystème économique local » qu'il s'agit de conforter au sein des Connexions Métropolitaines. Desservies par le réseau armature de transport collectif et les infrastructures routières majeurs, elles ont vocation à accueillir notamment des activités sur des grandes entreprises ;
- Les « **polarités d'équilibre** » ont un rayonnement sur plusieurs communes. Elles sont réparties sur l'ensemble du territoire afin de limiter les déplacements pendulaires (Plaine Ouest, Piémont et Garrigues notamment). Positionnées à proximité des axes routiers, leur desserte en transport collectif doit être convenable ;
- Les « **polarités de proximité** » ont un rayonnement limité à une ville ou plusieurs villages. Destinées aux entreprises ayant un marché local, leurs emprises sont relativement limitées. Positionnées généralement en continuité du tissu existant, leur accessibilité en modes actifs doit être facilitée, complémentairement à un accès sécurisé à la voirie.

Une série de mesures détaille les objectifs à atteindre lors de l'aménagement ou de réaménagement de ces lieux de travail et de vie (cadre environnementale et paysager, mesures pour favoriser les comportements durables, qualité renforcée de la desserte en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques...). L'ensemble des prescriptions liées à la qualité des projets urbains est décrit dans le *Défi 3 / partie 5.3*).

(5) Afin de limiter la consommation foncière, le DOO identifie les Parcs d'Activités existants où l'optimisation des emprises existantes sera recherchée. Toutefois, comme cela est expliqué dans le chapitre relatif à la modération de la consommation foncière, ce gisement reste limité et estimé à 15% des besoins du territoire.

(6) Pour répondre aux besoins fonciers identifiés dans le PADD, le DOO localise 640 ha d'extension urbaine à dominante d'activités. Afin d'optimiser ces ouvertures à l'urbanisation, elles sont hiérarchisées en fonction de la typologie des polarités économiques détaillée ci-dessus.

(7) Enfin, le DOO favorise l'implantation d'activités au sein des tissus mixtes dans les villages, villes et quartiers pour contribuer au maintien et à l'instauration d'une mixité fonctionnelle, à l'animation urbaine, à la proximité des services aux entreprises et à la population et à la limitation des déplacements. L'ensemble des activités compatibles avec l'habitat y trouveront leur place.

Cohérence avec les autres parties du DOO

- Localisation et typologie des polarités économiques cohérente avec l'armature urbaine, notamment les Connexions Métropolitaines
- Localisation et typologie des polarités économiques cohérente avec l'armature des déplacements
- Orientations en faveur de l'optimisation du foncier existant cohérente avec les objectifs de modération de la consommation foncière
- Orientations en faveur de la qualité urbaine cohérente avec les orientations relatives à la maîtrise des extensions urbaines

Evolution par rapport au SCoT de 2006

Le SCoT révisé s'inscrit en rupture avec le SCoT de 2006 en matière d'accueil des entreprises. En effet, si celui-ci énonçait des objectifs apparemment comparables, il privilégiait d'une part de manière excessive l'accueil des activités économiques au sein des espaces urbains, au détriment du foncier pour l'accueil des entreprises qui nécessitent un environnement spécifique non compatible avec les contraintes et l'environnement urbain, et d'autre part il sous estimait les contraintes qui ont pesé sur la libération du foncier d'activité : contraintes environnementales et contraintes du marché foncier lié à la non distinction de ces extensions spécifiques par rapport aux extensions urbaines à dominantes résidentielles. Cette situation a généré une pénurie en matière de foncier économique, dans un contexte de taux de chômage élevé, que le SCoT révisé vient corriger. Le SCoT révisé approfondi et précise les réponses apportées en fonction d'une typologie de polarités économiques et définit des orientations complémentaires quant à l'éventail des besoins en foncier et immobilier d'activités.

3. Equilibrer l'équipement commercial en cohérence avec le projet de territoire

Constats

- Une armature puissante, qui contribue au rayonnement de la métropole montpelliéraine
- Une armature commerciale fortement polarisée et hiérarchisée, en recherche d'équilibre

La Métropole dispose d'un niveau d'équipement commercial comparable à celui des autres Métropoles françaises, globalement bien dimensionné au regard de son bassin de population. Son armature est dans l'ensemble bien hiérarchisée et spatialement assez équilibrée.

L'armature commerciale présente au premier abord des caractéristiques classiques : un centre-ville attractif et étendu, une grande distribution mature et puissante dans des zones commerciales développées depuis une quarantaine d'années ; et un maillage plus ou moins dense de pôles de proximité, avec le rôle essentiel des centralités urbaines dans l'animation du territoire, le maintien des liens sociaux et la maîtrise des déplacements.

Elle présente également des spécificités affirmées : un rayonnement à très large échelle, au-delà du périmètre de l'aire urbaine, liée à une dynamique de développement historiquement forte (également hors périmètre de la Métropole). Cela se traduit par un équipement puissant, avec un rôle moteur du réseau de transport métropolitain (tramway) qui met en relation les pôles d'envergure métropolitaine pour étendre l'attractivité montpelliéraine. Mais il apparaît aussi un vieillissement de l'appareil commercial existant, notamment sur les sites stratégiques d'entrées dans la métropole et une nécessité d'adaptation à l'évolution des modes de vie et de consommation et aux incontournables transitions climatiques et environnementales (nouvelles technologies, exigences des consommateurs en matière de qualité, de circuits courts, nécessité d'économiser l'énergie, d'adapter les modes de déplacement, etc.).

Par ailleurs, l'analyse de l'appareil commercial existant fait apparaître un certain déséquilibre géographique, notamment dans l'ouest et plus secondairement l'est montpelliérain, moins équipés.

Ainsi l'enjeu d'une plus grande intégration urbaine et environnementale des fonctions commerciales dans le projet durable de territoire de la métropole prend une grande importance, en prenant davantage en considération les mutations de consommation et de distribution.

Enjeux

- Définir une armature commerciale en prenant en compte les évolutions démographiques, le pouvoir d'achat des ménages et les tendances constatées
- Prendre en considération les évolutions des formes de consommation et intégrer les impacts des révolutions technologiques en cours
- Maîtriser les implantations commerciales nouvelles sur le territoire en respectant les objectifs d'aménagement et de développement durables du territoire et les équilibres existants de manière adaptée
- Accroître la qualité urbaine, architecturale et environnementale des pôles commerciaux

Les objectifs du PADD

- Adapter l'appareil commercial à l'évolution des modes de vie et de consommation et en promouvant la qualité environnementale
- Maîtriser l'intégration du commerce dans le territoire dans une logique notamment d'aménagement équilibré : maintien de la hiérarchie de l'armature commerciale existante, correction de la faible couverture spatiale du territoire en équipements commerciaux à l'ouest et complément à l'est
- Promouvoir l'attractivité urbaine et commerciale de la métropole
- Privilégier le développement du commerce de proximité, facteur d'animation urbaine, de mobilité durable et d'emploi
- Etablir 3 niveaux de polarités commerciales complémentaires

Face au tassement relatif de la croissance démographique, à la montée en puissance du commerce électronique, à la raréfaction de la ressource foncière et à la nécessité de freiner le développement extensif et le mitage des entrées de ville, il s'agit de définir durablement le développement de l'appareil commercial de la Métropole. Le rythme moyen annuel de production de surface de vente est estimé à l'horizon 2040 à 7 000 m² nets pour les prochaines années (moyenne de 9 000 m² pour les dernières sur les 10 années).

Dans ce contexte, un des objectifs est de limiter l'extension des zones commerciales au profit du réinvestissement et de la consolidation des polarités existantes qui offrent souvent des possibilités non négligeables de densification, de diversification et de valorisation des entrées de ville.

Il convient de promouvoir résolument le commerce de proximité, en tant que facteur de mixité et d'animation des villes et des villages et en tant que moyen pour limiter les motifs de déplacements quotidiens.

Il s'agit aussi d'appuyer l'appareil commercial structurant de la Métropole sur les grandes polarités urbaines qui participent à son rayonnement sans chercher à créer de redondances : en priorité le Grand Cœur de Montpellier prolongé par le noyau urbain formé par Port Marianne (triangle avenue R. Dugrand / Odysseum) et l'axe de l'avenue G. Frêche sur Lattes et Pérols (Ode), qui assure le rayonnement supra métropolitain et, secondairement, les puissantes zones commerciales existantes, qu'elles se situent sur le territoire de la Métropole ou sur ses franges dans les communautés voisines.

Celles situées à la périphérie du Cœur de Métropole, y compris en dehors mais juste en limite de son périmètre administratif, jouent un rôle majeur pour assurer des fonctions commerciales diversifiées

(du commerce occasionnel ou commerce hebdomadaire) suivant des formats peu compatibles avec le tissu urbain mixte. Leur développement et leur évolution doit privilégier leur réinvestissement.

Les orientations et objectifs du DOO

- **(1) Affirmer la diversité des polarités commerciales pour renforcer les équilibres commerciaux de la métropole :**
 - Favoriser le rayonnement de la centralité métropolitaine à partir du Grand Cœur de Montpellier
 - Donner la priorité au commerce de proximité pour limiter les déplacements et participer à l'animation des villes et des villages
 - Réinvestir et conforter les pôles métropolitains structurants, dans une couronne de « Connexions Métropolitaines »
 - Deux polarités commerciales potentielles pour améliorer l'équilibre géographique de l'armature commerciale
- **(2) Maîtriser le développement commercial :**
 - Mettre en place un dialogue avec les territoires voisins
 - Conserver la hiérarchie de l'armature commerciale
 - Maîtriser le développement commercial en dehors des polarités commerciales

(1) Pour intégrer pleinement les fonctions commerciales dans le projet de territoire, les équilibres entre chaque typologie de polarité commerciale sont affirmées durablement. L'armature commerciale est construite à partir des différents critères urbains exposés dans le diagnostic.

De cette typologie découle ainsi :

- le principe d'affirmation des polarités commerciales,
- le principe que les pôles commerciaux doivent être maintenus dans leur catégorie :
 - le plafonnement de la surface de vente des grandes surfaces alimentaires à 2 500 m² dans les pôles de proximité et 6 000 m² dans les pôles intermédiaires,
 - et, « en creux », le souhait de ne pas développer de projets commerciaux de plus de 1 500 m² de vente hors de cette typologie, sauf exception justifiée par un projet urbain d'envergure suffisante accompagné d'un enjeu urbain significatif. La détermination de ce seuil permet d'autoriser les petits formats dans les espaces urbains et bloquent les équipements trop importants qui déséquilibreraient l'armature commerciale.

(2) Pour atteindre l'objectif de qualité urbaine et environnementale au sein de ces pôles commerciaux, plusieurs critères sont définis pour appréhender les projets : densification des fonciers commerciaux existants ou en friche, présence d'un projet global, maîtrise des flux motorisés générés par les fonctions commerciales ; 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, ...

La mention de ces critères est importante pour traduire l'ambition en matière d'intégration urbaine des commerces. Il n'est toutefois pas défini de critères chiffrés pour ne pas interférer avec les critères de décision précisés dans l'article L752-6 du Code de Commerce concernant les projets soumis à autorisation CDAC, et pour que les documents d'urbanisme locaux puissent adapter leur application au contexte, notamment environnemental et de desserte, de chaque secteur.

Pour conserver l'armature commerciale, l'objectif à l'horizon 2040 est de tendre vers une moyenne de 7000 m² de surface de vente net par an à l'échelle du territoire. Les installations commerciales s'inscriront dans l'armature des déplacements décrite dans le Défi 1 / partie 2 et répondront aux prescriptions en faveur des projets urbains qualitatifs (renvoi Défi 3 partie 5.3).

Enfin, une règle d'ordre géographique figure dans le DOO, pour atteindre l'objectif de rééquilibrage de l'offre. Deux secteurs sont mentionnés dans la possibilité d'accueil d'une nouvelle polarité commerciale (« Est » et « Ouest »). Une détermination indicative de ces secteurs figure dans le rapport de présentation. Il n'a pas semblé utile de préciser davantage les sites de développement, la réflexion sur le développement commercial devant s'inscrire dans les projets urbains au sein des extensions urbaines des secteurs concernés.

Cohérence avec les autres parties du DOO

- Armature commerciale cohérente avec l'armature urbaine
- Armature commerciale cohérente avec l'armature des déplacements
- Orientations en faveur de l'intégration de la qualité urbaine cohérente avec les orientations relatives à la maîtrise des extensions urbaines

Les évolutions par rapport au SCoT de 2006

Les grands principes du SCoT de 2006 concourant à l'équilibre de l'armature commerciale sont prorogés, notamment les principes de limitation du développement de zones commerciales périphériques, de requalification des pôles commerciaux vieillissants et de renforcement de l'offre de proximité, mais ils sont étayés et précisés de manière plus engageante. Les principales évolutions portent d'une part sur les modalités de localisation des pôles d'appui à conforter. A cette notion est substituée d'une part une spatialisation graphique des polarités commerciales potentielles à une échelle plus étendue et d'autre part des modalités plus précises d'encadrement du développement commercial pour répondre aux objectifs d'aménagement et de développement durable du territoire.

4. Conforter une métropole accueillante et rayonnante

Constats

S'agissant des fonctions collectives tournées vers la population : Education, Santé, Sports-Culture et Loisirs, Environnement - la Métropole est dotée d'un ensemble de grands équipements, dont certains à fort rayonnement, correspondant bien à son rang et statut métropolitains. Dans l'ensemble, les années à venir seront davantage celles de la mise en réseau et de la consolidation que d'une forte expansion du nombre des équipements. Cependant, il sera nécessaire de répondre aux besoins suscités par une population croissante, en particulier dans les domaines de la Formation et de la Recherche, de la Santé, du Sport et de l'Environnement.

Enjeux

- Renforcer et développer les équipements majeurs rayonnants du cœur métropolitain
- Rééquilibrer l'offre d'équipements du quotidien sur le territoire
- Maintenir et continuer à déployer la vie de proximité dans les villages

Les grands projets d'équipements devront être localisés dans des lieux permettant à la fois de participer au rayonnement de la métropole et de pouvoir être facilement accessibles à la population locale. Ainsi, si les accès routiers sont nécessaires, leur positionnement devra d'abord être pensé en fonction de leur desserte par les transports collectifs.

Dans le cas des équipements localisés dans l'armature des espaces agricoles et naturels l'enjeu est de minimiser les impacts environnementaux en particulier sur la trame verte et bleue des réservoirs et des continuités écologiques et sur la consommation de terres agricoles, par des localisations adaptées et des consommations foncières résolument économes.

Les objectifs du PADD

- Conforter un ensemble d'équipements à forte valeur ajoutée
- Affirmer le statut de Capitale culturelle
- Accompagner la Métropole sportive

Les orientations et objectifs du DOO

Définir une hiérarchie pour l'implantation des équipements :

- Les équipements de rayonnement supra-métropolitain
- Les équipements de rayonnement métropolitain ou intercommunal
- Les équipements de proximité

En lien avec la géographie préférentielle d'aménagement et de développement durable du territoire, qui vise à faire des centralités de véritables lieux de vie, le projet de SCoT vise à une répartition juste et équitable des équipements métropolitains, intermédiaires et de proximité dans les territoires, définie notamment en accord avec l'armature urbaine. En lien avec l'accueil de populations, le territoire sera amené à développer son offre d'équipements. En cela, la typologie proposée permet à la fois l'implantation des équipements rayonnants, facteur de notoriété pour la métropole à l'échelle régionale, voire nationale (notamment en termes d'équipements sportifs, de loisirs et culturels), ainsi que l'implantation d'équipements de proximité, utiles à la vie de quartiers.

De manière générale, l'implantation d'équipements est facteur d'urbanité et d'une vie de village ou de quartier. Ils doivent aider à la structuration de centralités urbaines participant à la vie des villes et des villages. C'est le point central de cet axe du projet. Leur programmation devra aider à structurer les quartiers existants comme en devenir. L'analyse des besoins a fait apparaître un besoin de 290 à 340 ha de foncier à mobiliser pour les équipements. Ces équipements seront à intégrer de préférence dans les opérations de renouvellement et d'extension urbaine, comme identifié sur les schémas de secteurs.

Pour l'appréciation de l'intensité des extensions urbaines, sont déduits de la surface de référence, les grands équipements de superstructure et d'infrastructure répondant à des besoins qui dépassent ceux de l'opération considérée. Ainsi sont exclus les équipements supra-métropolitains et intercommunaux. Les équipements de proximité doivent être analysés au cas par cas, ces derniers pouvant avoir un intérêt pour la commune ou bien exclusivement pour le quartier. Dans le premier cas, ils sont exclus des intensités urbaines, dans le second cas, ils sont intégrés.

Les équipements sont conditionnés. Ils doivent être justifiés au regard des besoins et de leur vocation (compatible avec le contexte urbain environnant). Ils doivent être implantés préférentiellement dans les agglomérations existantes ou en continuité de l'existant s'ils participent à l'animation de la vie locale. Dans ce cadre, quatre extensions urbaines mixtes sont destinées à accueillir des équipements publics : à l'ouest de Prades-le-Lez, à l'est de Juvignac, au nord de Jacou et au sud de Cournonterral. Pour les deux extensions urbaines où des enjeux hydrauliques localisés sont identifiés, les équipements publics devront respecter les PPRI en vigueur, à ce titre, seuls des aménagements liés aux équipements sportifs pourront être admis à Prades⁹.

Dans certains cas, ils peuvent, en fonction de leur hiérarchie, être imposés en termes de desserte en transport en commun existant ou en devenir, notamment performant (pour les plus importants). Egalement, certains doivent être équipés en termes de desserte numérique. C'est notamment le cas des grands équipements métropolitains porteurs de l'«image métropolitaine».

Pour renforcer les centralités urbaines, le SCoT aborde la question de la multifonctionnalité des lieux afin de rationaliser leurs usages.

Les équipements non compatibles avec l'environnement urbain existant et en extension ou ayant vocation à être dans l'armature des espaces agro-naturels, pourront être prévus dans les espaces agro-naturels. A ce titre, ils doivent respecter le dispositif des espaces agro-naturels et la limite globale du foncier affecté aux besoins des équipements globaux du territoire dans les espaces agro-naturels, c'est-à-dire 36 ha.

⁹ En conséquence, aucun équipement en superstructure ne pourra être admis dans la zone rouge du PPRI.

Cohérence avec les autres parties du DOO

En termes de cohérence, les développements des équipements devront notamment répondre :

- aux objectifs de consommation foncière ;
- au respect des intensités, notamment pour ceux ayant un rôle de consolidation urbaines de quartier ;
- aux conditions de desserte, en transport en commun, en mode doux, et en réseaux, viaires (incluant des stationnements, en cohérence avec l'armature des déplacements)
- au respect du dispositif des espaces agro-naturels et forestiers ;
- aux dispositions pour la compensation environnementale et agricole, le cas échéant ;
- aux respects des conditions d'insertion paysagère ;
- aux modalités de gestion et d'amélioration des rejets (déchets comme énergie) ;
- à l'armature territoriale établie ;
- aux besoins en desserte de numérique.

Evolution entre le SCoT de 2006 et le SCoT révisé

Le SCoT de 2006 déterminait un étagement des équipements constitutifs de l'armature urbaine, selon 3 niveaux : le cœur d'agglomération, les villes-relais et les autres communes, en accord avec l'armature territoriale initialement établie et dans le but de promouvoir une ville de proximité.

Néanmoins, le constat établi est que le niveau intermédiaire des villes-relais, notion assez large, restait incertaine quant au positionnement et à la structuration de certaines communes, ce qui a, de fait, potentiellement pu accentuer le rôle centralisateur du cœur d'agglomération et des mouvements pendulaires associés, au détriment des autres communes du territoire.

Le SCoT révisé précise la structure urbaine de la métropole en s'appuyant sur plusieurs critères, dont le niveau d'équipements, tout particulièrement en termes de déplacement, et hiérarchise les équipements en fonction de leur rayonnement et leur attribue un niveau de desserte associé.

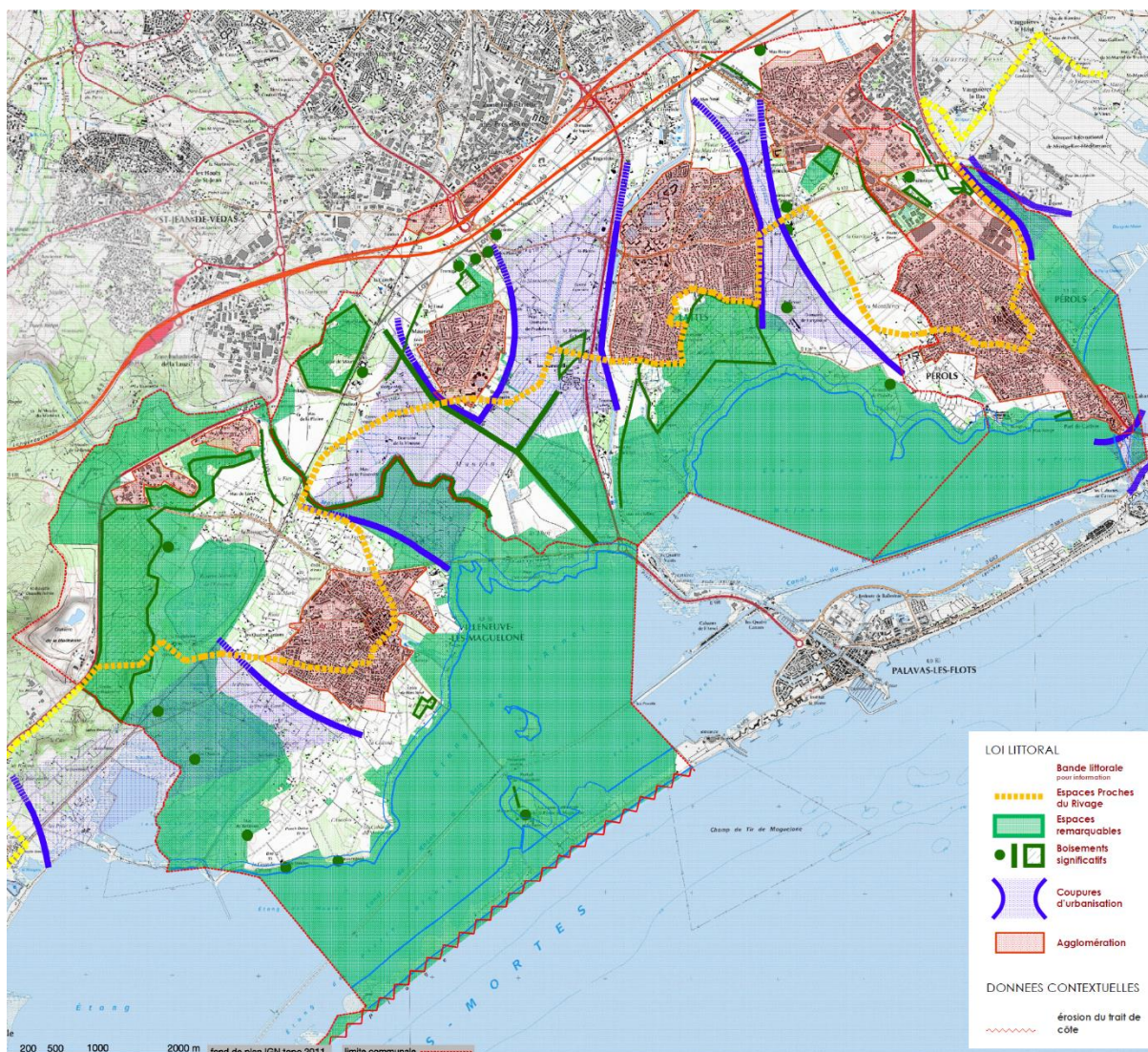
5. Modérer la consommation foncière

Voir la partie B. JUSTIFICATION DES OBJECTIFS DE LIMITATION DE LA CONSOMMATION FONCIERE ET DE L'ETALEMENT URBAIN du présent document.

A - MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL

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 présent SCoT. Ce dernier n'en assure toutefois pas la délimitation qui relève des documents d'urbanisme locaux selon le principe de compatibilité avec les dispositions du DOO du SCoT.



Les prescriptions propres au territoire soumis aux dispositions de la Loi Littoral définies dans la présente partie, doivent être combinées avec notamment l'ensemble des orientations applicables au dispositif des espaces agro-naturels et forestiers (les parties devant faire l'objet d'une lecture combinée avec les orientations du dispositif des espaces agro-naturels et forestiers sont identifiées à l'entête de chaque sous partie). Elles doivent ainsi 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 littorale, principe d'extension de l'urbanisation en continuité des agglomérations existantes...

1. Protéger les espaces naturels

1.1. Préserver et mettre en valeur les espaces remarquables

L'objectif de préservation des espaces naturels poursuivi par le SCoT s'inscrit dans le strict cadre de l'interprétation de la Loi Littoral des points de vue de la détermination des espaces de référence visés par cette Loi et des régimes juridiques auxquels ces derniers renvoient. Il s'inscrit ainsi dans un rapport de légalité qui induit une politique ambitieuse de préservation des espaces naturels de par le niveau élevé des contraintes légales imposées sur les espaces littoraux.

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.

Leur identification par le SCoT s'est opérée sur la base de l'article L. 121-23 du Code de l'urbanisme :

« Les documents d'urbanisme doivent préserver 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.

Sont préservés, dès lors qu'ils constituent un site ou un paysage remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral et sont nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentent un intérêt écologique :

1° Les dunes, les landes côtières, les plages et les lidos, les estrans, les falaises et les abords de celles-ci ;

2° Les forêts et zones boisées proches du rivage de la mer et des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares ;

3° Les îlots inhabités ;

4° Les parties naturelles des estuaires, des rias ou abers et des caps ;

5° Les marais, les vasières, les tourbières, les plans d'eau, les zones humides et milieux temporairement immergés ;

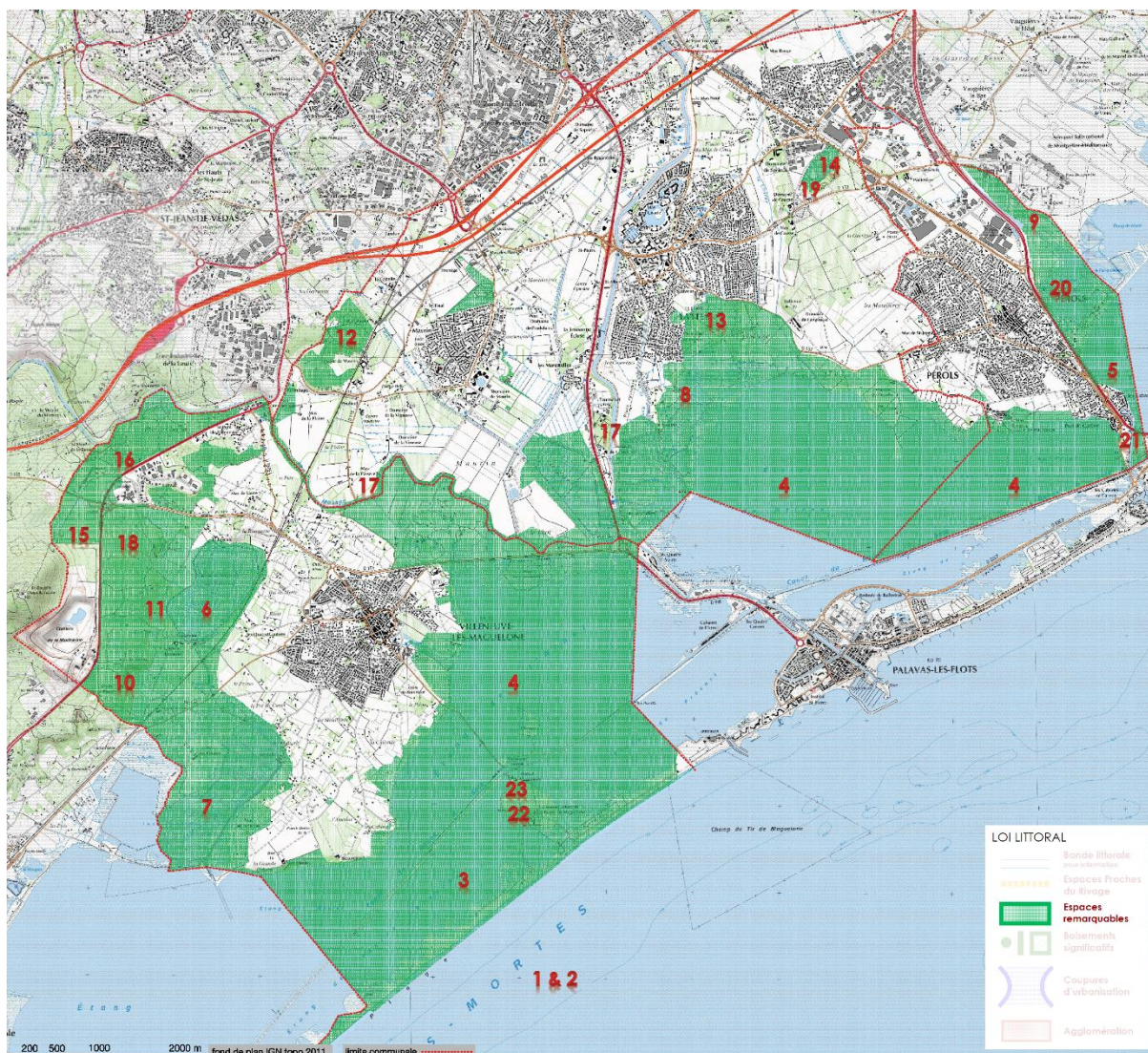
6° Les milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales telles que les herbiers, les frayères, les nourriceries et les gisements naturels de coquillages vivants, ainsi que les espaces délimités pour conserver les espèces en application de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement et les zones de repos, de nidification et de gagnage de l'avifaune désignée par la directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;

7° Les parties naturelles des sites inscrits ou classés en application des articles L. 341-1 et L. 341-2 du code de l'environnement, des parcs nationaux créés en application de l'article L. 331-1 du code de l'environnement et des réserves naturelles instituées en application de l'article L. 332-1 du code de l'environnement ;

8° Les formations géologiques telles que les gisements de minéraux ou de fossiles, les stratotypes, les grottes ou les accidents géologiques remarquables.

Article R.121-4 du Code de l'urbanisme : Les espaces relevant de la liste de l'article R.121-4 du Code de l'urbanisme sont à préserver « dès lors qu'ils constituent un site ou un paysage remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral et sont nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentent un intérêt écologique »

Le rapport de présentation dresse le détail cartographique et par type de protection des espaces remarquables.



Le SCoT identifie et préserve en qualité d'espaces remarquables au titre de la loi Littoral, les réservoirs de biodiversité identifiés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Ces réservoirs recouvrent l'ensemble des espaces bénéficiant de protections réglementaires et/ou de gestion contractuelle et/ou faisant l'objet d'inventaires : ZNIEFF de type I, sites Natura 2000, 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.

Complémentairement, 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,

- ou bien car ils sont en train de retrouver une naturalité écologique caractéristique du patrimoine littoral.

Il est précisé que les ZNIEFF de type 2 n'ont pas été retenues dans les réservoirs de biodiversité identifiés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Seules les ZNIEFF de type 1 ont été intégrées dans le SRCE au titre des réservoirs de biodiversité.

Au titre de ces protections environnementales, l'ensemble des zones humides du territoire est reconnu par la convention internationale RAMSAR et a par ailleurs fait l'objet d'inventaires locaux détaillés. Ces espaces sont retenus en totalité.

Il est précisé que cette détermination ne s'est pas référée par principe à celle retenue dans le SCoT approuvé en 2006 car le schéma régional de cohérence écologique n'existait pas en 2006 et qu'une démarche d'identification et de réactualisation des recensements et/ou protections règlementaires et/ou environnementales a été privilégiée. Cette approche distincte donne lieu cependant, ci-après, à une analyse comparative du SCoT de 2006 et du SCoT révisé, puis d'une justification des différences constatées.

De multiples habitats d'intérêt communautaires sont protégés : lagunes côtières, fourrés halophiles méditerranéens, prés salés.... Les espèces d'intérêt communautaire sont elles aussi nombreuses avec une trentaine d'espèces d'oiseaux, flamant rose, avocette, sterne, alouette mais aussi l'emblématique cistude d'Europe.

Tableau d'inventaire des 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.

N°	Milieu	Nature de protection	Désignation	Descriptif
1	Fonds marins	Site Natura 2000	Posidonies de la côte palavasiennne	Périmètre de la Grande Motte à l'est jusqu'à Frontignan à l'ouest
		Site d'intérêt communautaire (SIC)		
2	Littoral	Site Natura 2000 Zone de Protection Spéciale (ZPS)	Côte languedocienne	
3	Littoral	ZNIEFF de type I	Lido et Etang de Pierre-Blanche	Superficie : près de 600 ha à Villeneuve-lès-Maguelone et à Vic-la-Gardiole. Zone humide avec prés salés, prairies halophiles et lido
4	Etangs	Site Natura 2000 ZPS et Zone Spéciale de Conservation (ZSC)	ZPS Etangs palavasiens et Etang de l'Estagnol et ZSC Etangs palavasiens	concernent les trois communes étudiées
5	Etangs	Site Natura 2000 ZPS et Zone Spéciale de	ZPS et ZSC Etang de Mauguio	
6	La plaine	Réserve Naturelle Nationale, Site Natura 2000 ZPS et ZSC, ZNIEFF	Etang de l'Estagnol	
7	La plaine	Site Natura 2000 ZPS et ZSC, ZNIEFF de type I	Salines de Villeneuve-lès-Maguelone Marais du Bouldas	
8	La plaine	ZNIEFF de type I	Marais de Lattes	
		Site Natura 2000	Site naturel du Méjean	
9	La plaine	ZNIEFF de type I	Aéroport de Montpellier-Fréjorgues	
10	Les garrigues	ZNIEFF de type I	Garrigues de la Madeleine	
11	La plaine		l'Estagnol	
12	La plaine		Maurin	
13	La plaine		Prévost	
14	La plaine		l'Estagnol	
15	Les garrigues			
16	Les garrigues	ZNIEFF de type I	Garrigues de la Lauze	
17	Réseau hydrographique		Berges de la Mosson et du Lez	
18			L'ensemble du relief boisé de la Gardiole	Espace attenant à un espace remarquable et constituant avec lui une unité d'ensemble
19			L'ensemble de la zone humide de l'Estagnol	Espace attenant à un espace remarquable et constituant avec lui une unité d'ensemble
20			L'ensemble des salins de Pérols	Espace attenant à un espace remarquable et constituant avec lui une unité d'ensemble
21			Partie Est du Triangle de l'Avranche	Installation récente d'habitats d'intérêt communautaire

Plusieurs boisements sont identifiés au titre des forêts et espaces boisés proches du rivage dans l'inventaire de l'EIE du SCoT révisé et 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, le secteur Saint Sauveur Embouchac les boisements des domaines du Couran, 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 (n°22 et 23 sur la carte ci-avant) :

- La Cathédrale de Maguelone,
- La Porte lombarde de Villeneuve-lès-Maguelone.

Au-delà du recensement cartographique des périmètres de protection, le diagnostic des espaces remarquables au sens de la Loi Littoral s'est inscrit dans l'approche multi-factorielle d'identification des réservoirs complémentaires valant sur l'ensemble du territoire métropolitain et décrite par ailleurs : analyse fine de l'occupation du sol, analyse éco-paysagère, analyse des fonctionnalités écologiques et enfin analyse croisée des données écologiques.

Dans ce cadre, au vu de la consolidation de l'état des lieux, certains espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques, actés au SCoT approuvé en 2006, ont été formellement déclassés :

- La partie Est du triangle de l'Avranche situé entre le rivage de l'étang du Méjean et le canal de Pérols : le triangle de l'Avranche lui-même ne relève d'aucun périmètre connu de sensibilité écologique (Convention Ramsar, site Natura 2000, ZNIEFF type 1...) et son classement en ZICO ou en ZNIEFF de type 2 n'est pas dimensionnant. On note une hétérogénéité de la qualité des milieux entre les parties Est et Ouest du Triangle de l'Avranche, justifiant un classement différent. A l'Ouest, on constate un récent engagement de retour à la naturalité, avec l'installation d'habitats d'intérêt communautaire, justifiant son classement en espaces remarquables, alors qu'à l'Est, les milieux sont anthropisés et fragmentés par des infrastructures, conduisant au déclassé des espaces remarquables de cette partie du Triangle par rapport au SCoT de 2006. Par ailleurs, pour développer la fonctionnalité d'échange entre les étangs, le plan DOO localise une liaison écologique en pas japonais à restaurer ;
- Secteur au nord du Mas rouge et au sud de l'Avenue Saint Vincent : Les limites du site Natura 2000 (relativement à l'étang du Méjean), de la ZNIEFF de type 1 et partiellement des limites des zones humides reconnues au titre de la convention internationale RAMSAR, ont été retenues pour délimiter l'espace remarquable. Ces protections n'intègrent toutefois pas les abords immédiats de l'Avenue Saint Vincent qui ne présentent pas la même valeur environnementale ;
- Secteur au sud des secteurs d'extension du Méjean et de l'Estelle : La délimitation s'est opérée en référence aux limites des zones humides reconnues au titre de la convention internationale RAMSAR qui exclut logiquement le complexe du « Lac des rêves », artificialisé par plusieurs centaines d'habitations légères de loisirs et les équipements liés (sanitaires, loisirs, restauration...) ;

- Zone humide du Méjean, limitrophe à l'agglomération de Lattes Centre : Les limites de la ZNIEFF de type 1 des berges du Lez et les limites des zones humides reconnues au titre de la convention internationale RAMSAR, ont été retenues pour délimiter l'espace remarquable. Ce site est intéressé par un plan national d'action concernant les espèces du « Butor étoilé » et de « l'Emyde lépreuse ». On notera que cet espace est propriété du Conservatoire du Littoral et géré par la Commune de Lattes dans le cadre d'un plan de gestion, ce qui est de nature à consolider sa préservation. Au-delà, les analyses ont conclu à des fonctions d'échanges de biodiversité et sont traduites par un corridor écologique sur le Lez (trame bleue) ;
- Berges ouest du Rieu Coulon en partie aval / Secteur de l'ex décharge du Thôt : L'espace remarquable intègre les prairies humides du Gramenet au titre des zones humides reconnues au titre de la convention internationale RAMSAR. Ce site est intéressé par un plan national d'action concernant l'espèce du « Butor étoilé ». Cette délimitation ne retient pas le site de l'ancienne décharge du Thot qui ne bénéficie d'aucune protection environnementale ;
- Frange lacustre de l'Etang des Moures et de l'Etang de Vic : Les limites des sites Natura 2000 ZPS et SZSC (Etangs palavasiens) ont été retenues pour délimiter l'espace remarquable. Les analyses menées ont confirmé le rôle de couloir d'échange d'une biodiversité importante et traduit cette fonctionnalité par un corridor écologique de trame verte. Les coteaux viticoles et agricoles situés en position de promontoire entre les étangs et le site des anciens salins ne relèvent d'aucune protection environnementale significative ;
- Frange terrestre au nord des anciens salins de Pérols (espace mité) : Les limites des sites Natura 2000, ZPS, et ZSC, ZNIEFF de type 1 (Salines et marais du Boulas) et des zones humides reconnues au titre de la convention internationale RAMSAR ont été retenues pour délimiter l'espace remarquable. On notera que cet espace fait l'objet des phénomènes marqués de mitage et de cabanisation ;
- Secteur au nord de l'étang de l'Estagnol : Ont été retenues les limites de la Réserve Naturelle Nationale, Sites Natura 2000 ZPS et ZSC, ZNIEFF de type I (Etang de l'Estagnol).

D'autres sites ont été, au contraire, ajoutés aux espaces protégés selon la même démarche méthodologique :

- Secteur de la ripisylve du Nègue cats en partie amont, à l'est de la R66 : Cet espace relève d'une ZNIEFF de type 1 ;
- Secteur Saint Sauveur-Embouchac situé au nord du site naturel du Méjean, à proximité du Musée Henri Prades : La limite des zones humides reconnues au titre de la convention internationale RAMSAR a étendu vers le nord, sur le secteur du Prévost, les espaces à préserver ;
- Etang de l'Estanel : Ce site de l'étang de l'Estanel joue un rôle essentiel en termes hydraulique et environnemental alors même qu'il s'inscrit dans un contexte urbain prégnant. Il constitue une zone humide à préserver. Un corridor écologique de trame verte est venu, au surplus, consacrer les fonctions d'échanges de biodiversité relevés par les analyses sur site entre l'Estanel et l'étang du Méjean via les Coteaux de la Lironde ;
- Boisement proche du Domaine de Fromiga, au nord-est de l'agglomération de Maurin ;
- Zones humides de la Mosson, Berges Sud : Le périmètre des espaces remarquables s'est vu accroître de façon significative par la limite des zones humides reconnues au titre de la convention internationale RAMSAR. Un corridor écologique de trame bleue) consacre au surplus des fonctions d'échanges de biodiversité relevés par les analyses sur le linéaire de la Mosson. Le site est intéressé par un plan national d'action concernant l'espèce de la « Loutre » ;
- Bois de la Jasse de Maurin, en limite de Saint Jean de Védas, inscrit en tant que réservoir de biodiversité au SRCE ;

- Garrigue sous le secteur du Larzat : Les espaces remarquables incluent les espaces naturels situés sous le secteur du Larzat qui s'inscrivent en ZNIEFF de type 1. Un corridor écologique de trame verte consacre au surplus les fonctions d'échanges de biodiversité relevés par les analyses dans la plaine séparant la Mosson de la réserve naturelle de l'Estagnol et des piémonts de la Gardiole. Les fonctionnalités de corridor et de réservoir écologique sont donc restituées et identifiées au SCoT ;
- Piémonts de la Gardiole, au nord de la R 612 et jusqu'à la carrière de la Madeleine : Au-delà des protections bénéficiant à l'ensemble du relief boisé de la Gardiole, un corridor écologique de trame verte consacre au surplus les fonctions d'échanges de biodiversité relevés par les analyses entre le massif de la Gardiole et les secteurs de l'étang de l'Estagnol et le site des Salins. Ce site est intéressé par un plan national d'action concernant l'espèce de la « Pie grièche méridionale » ;
- Bois de Biquet, à l'ouest de l'étang de l'Estagnol : Cet espace relève d'une ZNIEFF de type 1 et il est limitrophe du site du « Creux de la Miège » qui bénéficie d'un arrêté préfectoral de protection de biotope.

Le DOO traduit ces objectifs de préservation des espaces remarquables à travers différentes prescriptions retraçant le cadre strict et précis défini par la Loi Littoral :

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 public¹⁰ ;
 - 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 possible¹¹ ;
 - 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 existantes¹² :
 - 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 ;

¹⁰ Les aménagements mentionnés doivent être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel.

¹¹ Les aménagements mentionnés doivent être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel.

¹² Les aménagements mentionnés doivent être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel.

- 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.
- 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, dans le respect des dispositions des articles L121-24 et R121-5 du Code de l'Urbanisme ;
 - 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 régulièrement édifiés venant à être détruits ou démolis, dans les conditions de l'article L.111-15 du Code de l'urbanisme, y compris en faisant référence au PPRI.

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).

Dans un rapport de compatibilité organisant notamment les rapports d'échelle, les documents d'urbanisme locaux devront définir, décrire et justifier les limites des espaces remarquables.

De même, ces documents d'urbanisme devront mettre en œuvre les dispositions réglementaires nécessaires à la protection de ces espaces remarquables au regard de leurs enjeux écologiques et paysagers et notamment classer les espaces concernés en zone naturelle dans le cadre des principes exposés ci avant.

A titre d'exemple, un projet maîtrisé d'aménagement des anciens bâtiments saliniers de Villeneuve-lès-Maguelone (SIEL) pourrait s'appuyer sur cette politique de mise en valeur des espaces naturels remarquables (Site classé de l'Etang de Vic). Il pourrait s'articuler autour d'aménagements légers permettant d'organiser la protection du site, une ouverture régulée du public et la préservation de la mémoire salinière.

Un second exemple concerne la Maison de la Nature à Lattes qui s'inscrit dans une fonction de préservation, de découverte pédagogique et écologique des milieux tout en veillant de façon attentionnée et dynamique à une régulation de la fréquentation d'un site fragile : maîtrise du

stationnement, gestion raisonnée des circulations, des accès, des modes de circulation, piétonniers, cyclistes ou équestres.

Une recommandation accompagne ces prescriptions :

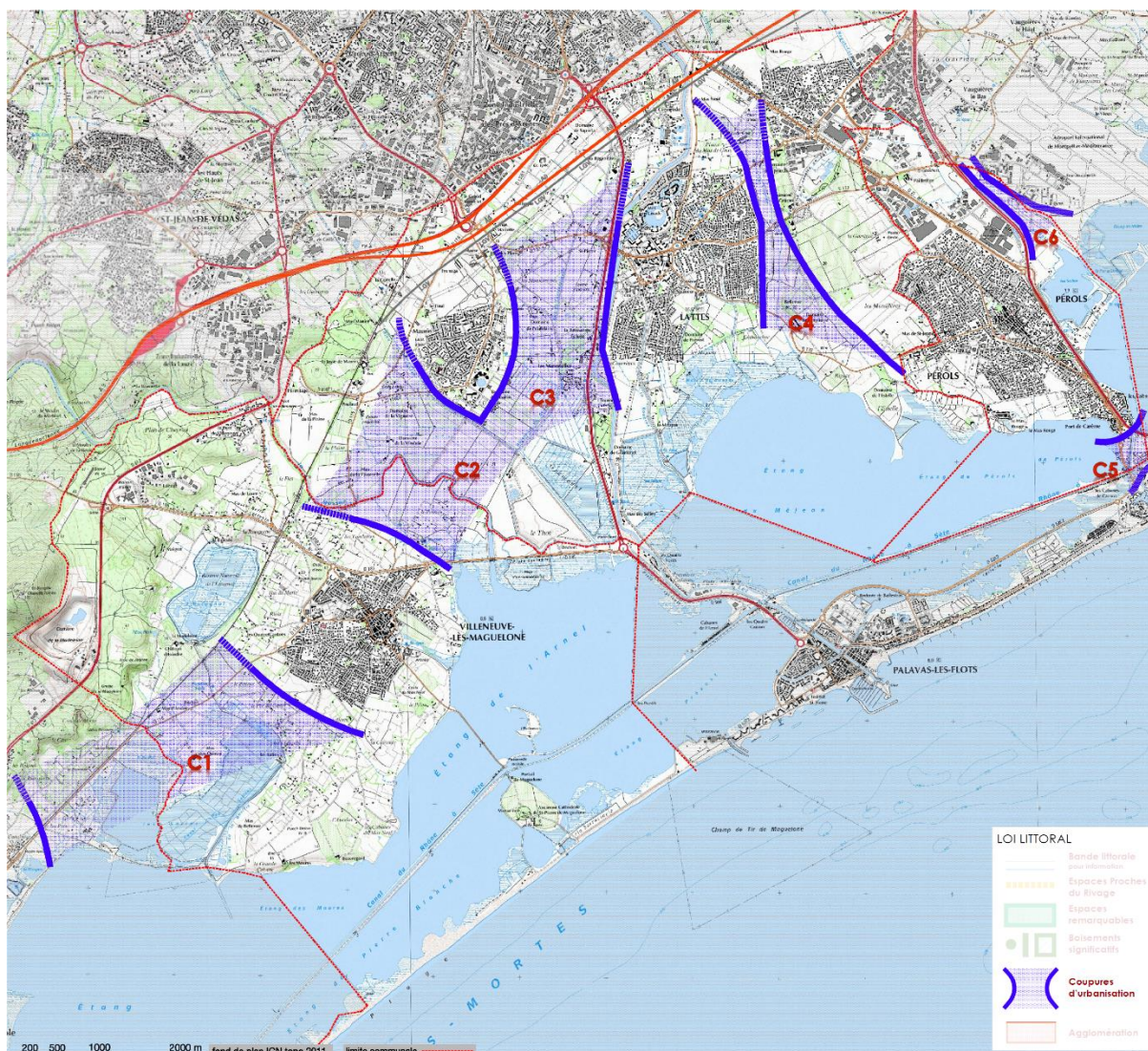
- La protection des espaces remarquables pourra être confortée par une stratégie d'acquisition (dans le cadre d'une approche concertée entre les différents acteurs) et de gestion durable (actions réglementaires, foncières, contractuelles).

Cette recommandation met en exergue la maîtrise foncière comme un outil privilégié de protection environnementale. Elle s'inscrit dans une politique désormais traditionnelle de maîtrise initiée, dès la promulgation de la Loi Littoral et mise en œuvre par le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres.

1.2. Prévoir des coupures d'urbanisation dans l'armature des espaces naturels

Article L. 121-22 du Code de l'urbanisme : Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation

Les espaces de coupure doivent être essentiellement naturels, ce qui n'exclut pas la présence ponctuelle de constructions ou encore d'aménagements tels qu'un camping existant. Un manque de qualité des espaces et une configuration inappropriée des lieux peut les exclure.



La vocation de ces coupures d'urbanisation consiste à 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. Leur détermination, caractérisée et définie au cas par cas en fonction de la configuration des lieux et de leurs caractères spécifiques, fonde durablement les limites des agglomérations et limite fortement l'évolution du bâti existant. Elle se réfère également, dans un souci de cohérence, à la situation des territoires littoraux limitrophes.

Ces coupures 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.

Le DOO définit ces coupures d'urbanisation par analyse multicritère et circonstanciée de la géographie des territoires naturels littoraux. Il rompt avec la détermination par nature retenue plus succinctement dans le SCoT approuvé en 2006 qui se référait notamment à la notion d'armature agro-naturelle qui ne recoupe qu'imparfaitement la notion de coupure d'urbanisation au sens de la Loi Littoral.

Dans le cadre de la détermination des espaces de référence de la Loi Littoral, le DOO définit, décrit et justifie six coupures d'urbanisation, à savoir :

Coupure d'urbanisation 1 : coteaux boisés du massif de la Gardiole et Salins de Mireval et Villeneuve-lès-Maguelone

La coupure d'urbanisation est constituée par un vaste espace naturel d'une largeur de plus de 3 000 mètres au droit des agglomérations de Villeneuve-lès-Maguelone et celle de Mireval, sur le territoire limitrophe, qui préserve l'étendue des salins au pied de la Gardiole, et la garrigue haute qui l'accompagne, ainsi que la trame bocagère propre à la mosaïculture typique de la plaine littorale.

Coupure d'urbanisation 2 : plaine humide et agricole de la Mosson

La coupure d'urbanisation est constituée par un vaste espace naturel s'étirant sur une largeur de 2 000 mètres entre l'agglomération de Villeneuve-lès-Maguelone et celle de Maurin, qui préserve la plaine de la Mosson, du Rieu Coulon et ses méandres.

Les limites se réfèrent notamment aux lits majeurs de la Mosson et du Rieu Coulon.

Coupure d'urbanisation 3 : plaine humide et agricole du Lez

La coupure d'urbanisation est constituée par un espace naturel d'une largeur de 1 000 mètres entre l'agglomération de Maurin et celle de Lattes, qui préserve la plaine du Lez et du Lantissargues.

Les limites se réfèrent notamment aux lits majeurs du Lez et du Lantissargues et à la limite d'urbanisation de l'agglomération de Lattes.

Coupure d'urbanisation 4 : vallée et coteaux agricoles de la Lironde

Cette coupure d'urbanisation est constituée par l'espace naturel de la coulée verte de la Lironde qui s'étire dans le lit majeur de celle-ci sur une longueur d'environ 2 500 mètres. Cet espace naturel développe dans sa partie Sud une largeur d'environ 1 000 mètres entre l'agglomération de Lattes Centre et celle de Pérois.

Cette largeur se réduit plus au nord jusqu'à 200 mètres entre Lattes et Boirargues mais conserve une unité paysagère et fonctionnelle significative. Ses caractéristiques topographiques participent de cette cohérence et distinguent nettement la vallée de la Lironde, inscrite dans le lit majeur de la Lironde avec une ripisylve bordée essentiellement de prairies naturelles, au creux d'une dépression marquée sur sa rive gauche par le relief des coteaux des "Hauts de Lattes" qui la sépare à l'Est du reste de l'urbanisation. Enfin, les caractéristiques géologiques (plaine alluvionnaires) confortent l'identité de cette coupure d'urbanisation.

On notera que le SCoT précise cette coupure d'urbanisation au regard des limites arrêtées dans le SCoT approuvé en 2006 : Il élargit la largeur de cette coupure dans sa partie la plus étroite, entre l'agglomération de Lattes-Centre et le site des « Hauts de Lattes » et encadre plus strictement le

secteur d'extension (intégré dans l'opération d'ensemble Ode à la Mer-Acte 2) en arrêtant sa limite sur la ligne de crête de cet élément de relief. Le caractère naturel des premiers contreforts des Hauts de Lattes est ainsi pérennisé.

Coupure d'urbanisation 5 : prairies salées du triangle de Carnon/Pérois-Avranches.

Cette coupure d'urbanisation est limitée à un espace restreint d'une largeur de 300 mètres préservant les prairies salées faisant partie intégrante des espaces lagunaires et séparant les deux agglomérations de Pérois et Carnon.

Cette interface est partiellement dégradée par la voie sur berge, les activités de réparation et stockage navals et par des remblais successifs. Son caractère naturel est relativisé par ces artificialisations.

Les limites se réfèrent notamment aux berges du canal de liaison entre les étangs de Pérois et de Mauguio et le canal du Rhône à Sète.

Coupure d'urbanisation 6 : lit du Nègue-Cats

Cette coupure d'urbanisation correspond à la frange naturelle s'étirant depuis l'étang de Pérois, à l'Est de la RD 66 et qui sépare l'agglomération de Pérois-Centre du territoire de Mauguio-Carnon, dont le complexe de l'aéroport de Montpellier-Fréjorgues et sa zone d'activités dédiée. Cette microcoupure se fonde sur un espace naturel restreint d'une largeur de l'ordre de 100 mètres au point le plus étroit et s'élargissant ensuite vers les étangs qui préserve l'espace naturel du Nègue-Cats, et qui est située entre la zone urbanisée du parc d'exposition bordée par la RD 66 et la zone d'activité de l'aéroport.

Ses limites se réfèrent notamment au lit du Nègue-Cats.

Afin de mettre en place ce régime de protection et de développement durable, le DOO établit différentes prescriptions conformes au régime juridique défini par la Loi Littoral dans ces coupures d'urbanisation :

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 description dans les dispositions pour les espaces remarquables 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, les modalités de définition de cette notion de cumul seront précisées à l'échelle de chaque coupure ;
 - très exceptionnellement, des extensions des bâtiments existants autres qu'agricoles 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 de naturel de la coupure ;
 - le changement de destination des constructions d'intérêt patrimonial ou architectural identifiées-au titre de l'article L 151-19 du Code de l'urbanisme sous réserve que le

- projet, par ses impacts et effets, ne remette 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 remette 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 régulièrement édifiés venant à être détruits ou démolis, dans les conditions de l'article L.111-15 du Code de l'urbanisme, y compris en faisant référence au PPRI.

Le SCoT complète le dispositif par des recommandations :

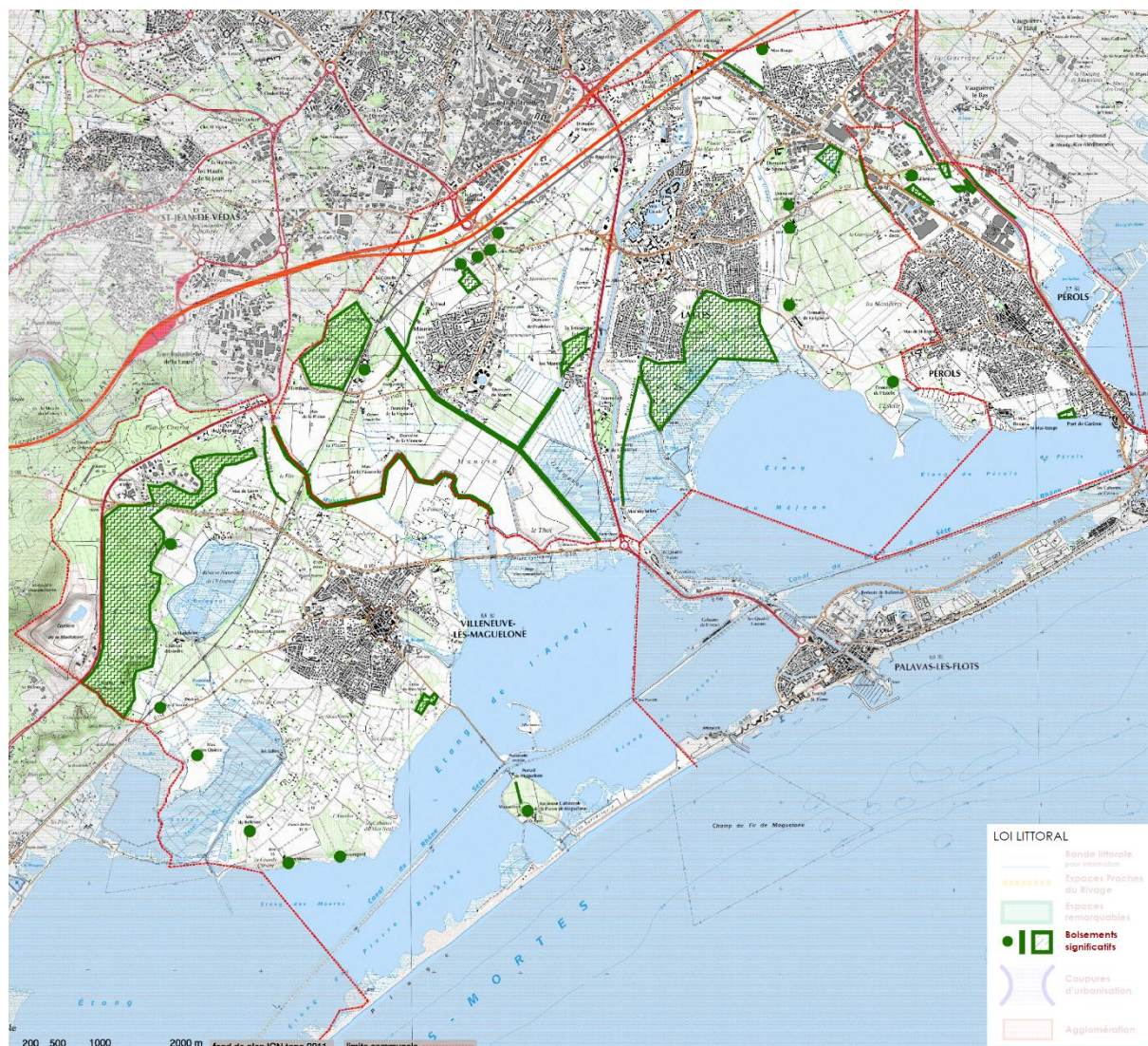
- Identifier, à échelle plus fine, d'autres espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation et permettant d'enrichir le maillage écologique du territoire, notamment en milieu urbain.

Cette incitation tient compte des rapports d'échelle différents entre le SCoT et les documents d'urbanisme.

1.3. Identifier et protéger les parcs et ensembles boisés les plus significatifs

Article L. 121-27 du Code de l'urbanisme : Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) doit classer en espaces boisés, les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs, après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites. Le SCoT n'est donc pas assujéti directement à cette obligation, mais il identifie à son niveau ces parcs et boisement les plus significatifs.

De principe, tous les boisements d'une Commune ne doivent pas être classés.



La qualification de « parcs et boisement les plus significatifs » se détermine au regard de la qualité intrinsèque de espaces boisés, leur importance et qualité au regard de tous les boisements de la Commune et aussi de la configuration des lieux, en particulier la présence d'une urbanisation à proximité pouvant altérer leur qualité

Le SCoT identifie 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. On peut considérer que l'ensemble des boisements significatifs compris dans les espaces remarquables est à classer, au titre de l'intérêt écologique pour lequel ils ont été identifiés ou auxquels ils participent au sein d'un espace plus large.

De façon plus générale, il est important d'apprécier la valeur du patrimoine arboré au sein des milieux, en tant que l'arbre joue un rôle écologique irremplaçable pour la protection de la ressource en eau, le renforcement de la biodiversité, la lutte contre l'érosion des sols et le réchauffement climatique.

La méthode consiste donc à identifier au sein de l'ensemble du patrimoine boisé les éléments qu'on peut considérer comme les plus significatifs, constituant des ensembles cohérents (par exemple tous les arbres d'une ripisylve sont considérés) et identifiables à l'échelle du SCoT. Le plus petit ensemble considéré correspond aux parcs boisés des Mas. Sont également intégrés les mails, allées et alignements d'arbres remarquables.

Leur détermination par le SCoT s'est opérée sur la base de l'atlas des paysages de la Région, les analyses du *Tome 1 / Livre 2 – Etat Initial de l'Environnement* et de l'observation menée sur le terrain. L'analyse paysagère du SCoT identifie sur ces bases les ensembles qui forment des éléments structurants des unités paysagères. On notera que le SCoT approuvé en 2006 ne fait pas état d'une telle détermination fondée sur une méthode d'interprétation aussi approfondie de la Loi Littoral.

Sont recensés dans ce cadre des éléments structurants et unités paysagères comme le Massif de la Gardiole, le bois de la Jasse de Maurin, les boisements du secteur Saint Sauveur – L'embouchac, les ripisylves arborées des multiples cours d'eau, mais aussi les boisements caractéristiques des mas traditionnels, certains alignements d'arbres remarquables...

Villeneuve-lès-Maguelone : Le territoire de la Commune est marqué par le massif de la Gardiole ainsi que la vallée de la Mosson. Il est également caractérisé par un terroir agricole historique jalonné de Mas implantés sur de légers reliefs (puech).

- Le piémont de la Gardiole présente une formation végétale de type garrigue haute qui constitue un élément identitaire fort (bois de Biquet et jusqu'à la RM185) ;
- la ripisylve de la Mosson est un repère géographique à l'échelle de la commune et au-delà ;
- les alignements de platanes de la RM185E4, voie historique d'accès à la cathédrale de Maguelone, sont un élément de patrimoine d'importance dans le paysage ;
- les boisements des Mas (Andos, Quinze, Bellevue, Les Moures, Beauregard), et de la cathédrale sont également patrimoniaux, et un motif paysager local caractéristique ;
- le bois du Pilou au sud-est de l'agglomération est un point de repère sur le rivage perceptible au-delà.

Lattes Ouest : La partie ouest de la commune est caractérisée par la confluence des lits majeurs de la Mosson et du Lez. L'ensemble du territoire présente un milieu de type prairie humide et marais, que l'agriculture a en grande partie occupé et façonné avec son réseau de fossés de drainage (roubines). De cette étendue à la faible altimétrie émergent les derniers reliefs du massif de la Gardiole, et sa garrigue typique des sols calcaires.

- les ripisylves de la Mosson, du Rieu-Coulon et du ruisseau de Lantissargues/Gramenet sont des éléments structurants ;

- le bois de la Jasse de Maurin est un boisement d'importance marquant le relief et la limite entre la grande plaine du couloir languedocien au nord et la plaine littorale au sud ;
- les boisements au niveau de Fromiga qui dominent le parc au nord de l'agglomération de Maurin marquent également une limite et un repère géographiques ;
- les alignements de platanes de la 116 voie historique des Mas, de Saporta à la Jasse de Maurin ;
- les boisements des Mas et domaines historiques sont associés à ces reliefs : Jasse de Maurin, Fromiga, Manse, Desplan, de Mariotte, Raffegan ;
- les boisements des Marestelles, en bordure du Lantissargues, forment un prolongement à la ripisylve du Gramenet, élément d'intégration paysagère de l'urbanisation des Marestelles.

Lattes Est : L'est de la commune comprend les lits majeurs du Lez et de la Lironde, bordée à l'est par le relief marqué des coteaux de la Lironde, au-delà duquel s'étend le grand paysage de la plaine de Mauguio.

- les alignements de la piste cyclable du Méjean forment un repère ;
- au sud de l'agglomération, l'ensemble des boisements participe à l'identité du site naturel protégé du Méjean ;
- l'éperon des coteaux de la Lironde est accompagné des boisements des domaines (Couran, de Causse, Bellevue, de l'Estelle) qui marquent la ligne de crête ;
- les boisements de la zone humide de l'Estanel forment un repère du réseau hydrographique qui alimente le Nègue-Cats ;
- l'alignement de platanes historique de la D21E6, ancienne route de Montpellier à Carnon, est un élément de patrimoine.

Pérols : Le territoire de la commune s'étend essentiellement sur le versant Est du relief qui forme la limite entre les bassins Mosson/Lez et Cadoule/Bérange. Il s'associe au grand paysage de la plaine de Mauguio. Il est marqué par le réseau hydrographique du Nègue-Cats.

- la ripisylve du Nègue-Cats est un repère dans le paysage ;
- les boisements au niveau de Pailletrice constituent un repère du réseau hydrographique qui alimente le Nègue-Cats ;
- l'alignement de platanes historiques de la RM21E6, ancienne route de Montpellier à Carnon, est un élément de patrimoine ;
- les boisements du domaine de Pailletrice sont un élément de patrimoine ;
- au Sud de l'agglomération, les boisements des parcelles en friches s'associent aux boisements du quartier de Port de Carême et constituent une silhouette marquante dans le paysage.

Afin d'organiser la préservation de ces parcs et boisements les plus significatifs, le DOO établit un régime de prescriptions :

- Dans le cadre du rapport de compatibilité les liant au SCoT, la protection des parcs et ensembles boisés les plus significatifs sera garantie par un classement en espaces boisés classés au sens de l'article L. 113-1 du Code de l'Urbanisme ;
- Seront exclus à ce titre tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements ;
- Il s'agira d'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) ;

- Conformément à l'article L. 350-3 du code de l'environnement, les documents d'urbanisme locaux devront assurer la préservation des mails, allées et alignements d'arbres remarquables qui bordent les voies de communication.

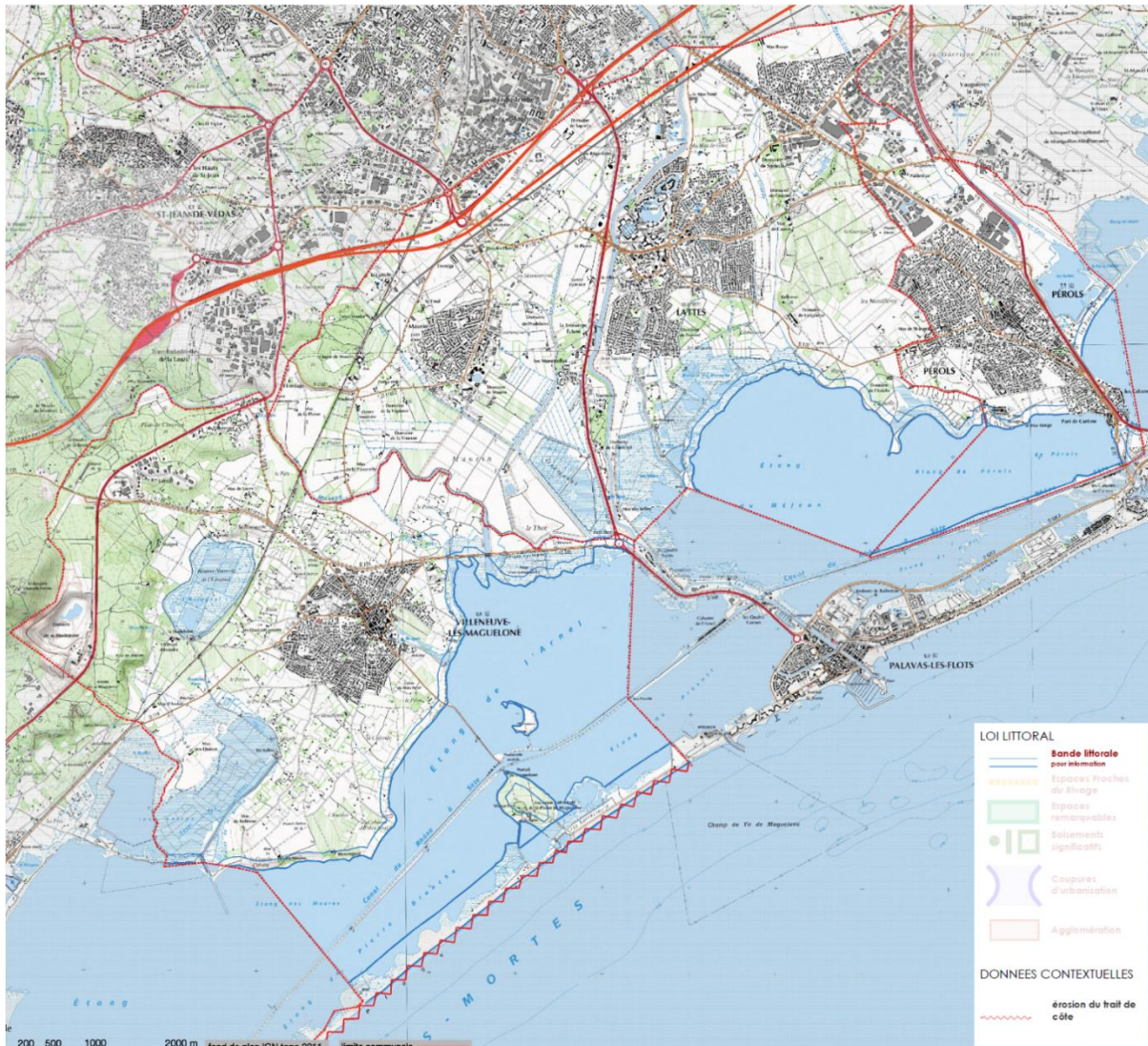
Une recommandation complète le dispositif :

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

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

2.1. L'inconstructibilité dans la bande littorale

Article L. 121-16 du Code de l'urbanisme : « En dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux pour les plans d'eau intérieurs désignés au 1° de l'article L. 321-2 du code de l'environnement (supérieur à 1000 hectares), sauf exceptions ».



La bande littorale se détermine précisément :

- pour la mer, à partir de « la limite haute du rivage » : à ce titre avec une délimitation administrative officielle quand elle a été fixée (par arrêté préfectoral ou décret cf. art. R. 2111-4 à R. 2111-14 du CGPPP), et sinon, définie comme le niveau des plus hautes mers en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles, et aussi les limites transversales de la mer à l'embouchure des fleuves (v. article L. 2111-4 du CGPPP).
- pour les plans d'eau intérieurs supérieurs à 1000 hectares, à partir « des plus hautes eaux » : par analogie avec la délimitation du domaine public fluvial, il s'agit de la délimitation administrative officielle quand elle a été définie (par arrêté préfectoral ou décret cf. article R. 2111-15 à R. 2111-20

du CGPPP) ; à défaut, celle-ci peut être définie comme le niveau atteint par les eaux coulées à plein bords avant de déborder (v. article L.2111-9 CGPPP).

Les espaces urbanisés en dehors duquel la bande littorale des 100 mètres est déterminée appartiennent par nature à une agglomération ou à un village existant.

Limite du rivage

La bande littorale est définie sur la base du trait de côte. La référence prise en compte est le trait de côte Histolitt (TCH), délimitation officielle des rivages de la mer, coédité par le SHOM (Service hydrographique et océanographique de la Marine) et l'IGN (Institut national de l'information géographique et forestière).

Le SHOM est l'opérateur public pour l'information géographique maritime et littorale de référence, qui a pour mission de connaître et de décrire l'environnement physique marin dans ses relations avec l'atmosphère, les fonds marins et les zones littorales.

Le trait de côte correspond à la laisse des plus hautes mers dans le cas d'une marée astronomique de coefficient 120 dans des conditions météorologiques normales.

Le TCH constitue la délimitation la plus actualisée entre les milieux terrestres et marins.

Ce trait est la deuxième version du TCH créé en 2007 et mis à jour en 2009.

Les dispositions relatives à la bande littorale s'appliquent aux rives des estuaires les plus importants, dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat (Seine, Loire et Gironde). Le trait de côte est à prendre en compte hors estuaire de la Mosson et du Lez, bien que ceux-ci soient rendus inconstructibles en raison du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI).

Le long du lido de Villeneuve-lès-Maguelone et du canal du Rhône à Sète, la bande littorale valant en référence au trait de côte jouxte celle déterminée depuis les rives de l'étang.

Sur la façade maritime de Villeneuve-lès-Maguelone, les caractéristiques de cette bande littorale sont différentes de celles du rivage des étangs car elle est directement concernée par l'effet mécanique de la houle. Ainsi en cohérence avec la Stratégie Régionale de Gestion Intégrée du Trait de Côte¹³ et au regard de l'enjeu d'érosion de ce trait de côte présent uniquement sur le rivage maritime, l'épaisseur de la bande littorale est portée à 300 m sur la façade maritime de Villeneuve-lès-Maguelone. De fait l'ensemble de ce lido est soumis au régime juridique de cette bande littorale.

Les anciens salins de Villeneuve-lès-Maguelone et de Pérols ne sont pas pris en compte pour la limite du rivage. Bien qu'ils présentent des échanges hydrauliques importants avec les étangs, de la même façon que le marais du Méjean, ils font partie des zones humides des "marges submersibles amonts" des étangs.

A Villeneuve-lès-Maguelone, il est à noter que la bande littorale comprend le camping de l'Arnel et différentes parcelles bâties ou aménagées (Mas des Moures, de Beauregard, terrain d'aéromodélisme...)

A Lattes, il est à noter que la bande littorale comprend partiellement le camping du « Lac des Rêves » à Lattes (en limite de Pérols).

¹³ La SRGITC a été validée en juillet 2018 par le Préfet de la Région Occitanie, en déclinaison de la stratégie nationale.

A Pérols, la bande littorale comprend : les cabanes de Pérols, la limite sud du domaine de l'Estelle, partiellement le Mas Rouge, le mitage d'urbanisation des salins de Pérols (secteur des Fraysses) et le site de l'Avranche.

Le DOO repère graphiquement, « à titre d'information » et donc de manière indicative, cette bande littorale. On notera que le SCoT approuvé en 2006 ne fait pas état d'une telle information graphique fondée sur une méthode d'interprétation aussi approfondie de la Loi Littoral.

Le SCoT organise ce régime d'inconstructibilité à travers différentes prescriptions :

- Aucune urbanisation, construction, installation, extension ou changement d'affectation n'est autorisée 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 ;
- 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 ;
 - Conformément à 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 ;
 - Conformément à l'article L. 121-4 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 lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative ;
 - Les travaux confortatifs de très faible ampleur entrepris sur les constructions existantes: ravalement de façades, modification ou création d'ouvertures...
 - La reconstruction à l'identique des bâtiments régulièrement édifiés venant à être détruits ou démolis, dans les conditions de l'article L. 111-15 du Code de l'urbanisme, y compris en faisant référence au PPRI.

Les documents d'urbanisme locaux devront définir à leur échelle et justifier les limites de la bande littorale identifiée par le SCoT.

Une recommandation étaye le dispositif :

- - Les documents d'urbanisme locaux pourront délimiter une bande littorale s'étendant au-delà de 100 mètres lorsque des motifs liés à la sensibilité des milieux le justifient.

2.2. Maintenir dans les espaces proches du rivage une urbanisation cohérente et limitée

Le DOO détermine la limite des espaces proches du rivage.

Cette détermination des espaces proches du rivage est opérée au regard d'un faisceau de critères cumulatifs de distance, de co-visibilité entre le terrain et le rivage de présence ou non de zone urbanisée faisant obstacle, en incluant la prise en considération de l'influence maritime.

Il procède sur cette base méthodologique à leur délimitation cartographique. Ces espaces proches du rivage comprennent des espaces naturels et agricoles mais aussi des portions significatives des tissus urbains des communes concernées.

Article L. 121-15 du Code de l'urbanisme : L'urbanisation doit être limitée dans les espaces proches du rivage ou des rives des plans d'eau intérieurs désignés au 1° de l'article L. 321-2 du code de l'environnement (supérieur à 1.000 hectares). Cette règle ne s'applique pas notamment aux rives étiers et des rus, en amont d'une limite située à l'embouchure et fixée par l'Etat.

La notion d'espaces proches du rivage peut viser des espaces urbanisés ou non. A la suite d'une évolution de la jurisprudence (CE, 3 mai 2004, req. n°251534), cette notion combine désormais différents critères, au cas par cas : distance du rivage, caractéristiques des espaces séparant les terrains et le rivage, co-visibilité entre les terrains et le rivage.

Dans un arrêt récent, le Conseil d'Etat précise l'interprétation de la Loi Littoral « pour déterminer si une zone peut être qualifiée d'espace proche du rivage au sens de ses dispositions précitées, trois critères doivent être pris en compte, à savoir la distance séparant cette zone du rivage, son caractère urbanisé ou non et la co-visibilité entre cette zone et la mer » (CE, 12 octobre 2016, req. n° 387308).

Méthodologie : Le SCoT analyse et rapproche les données physiques des critères d'appréciation des EPR définis ci-dessous.

Distance entre le terrain et le rivage

- Les dispositions relatives aux espaces proches du rivage s'appliquent aux rives des estuaires les plus importants uniquement, dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat (Seine, Loire et Gironde). La limite du rivage est à prendre en compte hors estuaire de la Mosson et du Lez.
- Le critère de distance au rivage ne repose sur aucune norme. Une distance de 2 000 mètres du rivage peut constituer cependant un point limite de référence, même s'il doit être combiné avec les autres critères. Ce critère de distance apparaît sur les cartographies (tracé pointillé d'intervalle 1 000 mètres)

Co-visibilité entre le terrain et la mer

- la co-visibilité s'appréhende pour les vues à partir des espaces terrestres sur les espaces littoraux, et vice versa.
- la co-visibilité avec les espaces littoraux concerne en principe l'ensemble des espaces proches du rivage, mais elle est pratiquement à apprécier au cas par cas selon les points de vues de chaque terrain.

On peut constater de façon générale que, dans le cas d'une étendue de faible altimétrie et avec une pente quasiment nulle, la co-visibilité est perdue en s'éloignant du rivage plus rapidement que dans le

cas d'une surface présentant une pente (même faible). Cela dépend des effets de la perspective et du degré angulaire de vision que représente la surface maritime.

Une co-visibilité de principe est prise en compte dans les espaces essentiellement non urbanisés et s'ouvrant directement sur le rivage, si aucun obstacle ne s'interpose. Ce critère n'est pas reporté sur la cartographie, la réalité de la co-visibilité dépendant trop fortement de la configuration précise des lieux. Pour indication, on peut prendre en compte une valeur approximative moyenne d'une distance au rivage à partir de laquelle la co-visibilité est moins probable, aux alentours de 1 000 mètres.

Par ailleurs, le SCoT a procédé à l'identification des obstacles principaux au-delà desquels la co-visibilité ne se vérifie plus. Deux cas sont essentiellement à considérer : d'une part le relief qui constitue une barrière vis-à-vis du rivage et empêche la co-visibilité avec le versant et l'espace en arrière ; d'autre part l'urbanisation qui, selon sa profondeur vis-à-vis du rivage et sa typomorphologie, constitue un écran pour les espaces arrières.

1°) Concernant les caractéristiques du relief et leur impact sur la co-visibilité, cette étude présente une cartographie des versants significatifs de la bande littorale de 2000 mètres orientés vers les étangs et la mer. Cette cartographie permet également de repérer les lignes de crêtes au-delà desquelles les espaces ne sont plus en co-visibilité.

Le repérage s'opère à partir d'entités géographiques cohérentes, en intégrant y compris des terrains qui ne seraient pas ponctuellement en co-visibilité. Il est issu de l'étude cartographique topographique et de la vérification de points de vue sur le terrain. Ce critère de « co-visibilité forte » apparaît sur les cartographies (à plat jaune).

2°) Concernant l'impact des caractéristiques typo-morphologiques de l'urbanisation sur la co-visibilité, la compacité et la hauteur sont déterminantes car ils fondent des écrans visuels. Cette étude s'appuie sur les représentations et vues générales cartographiques et photographiques permettant d'apprécier les espaces urbanisés selon les grands types morphologiques présents : centre ancien compact, pavillonnaire...

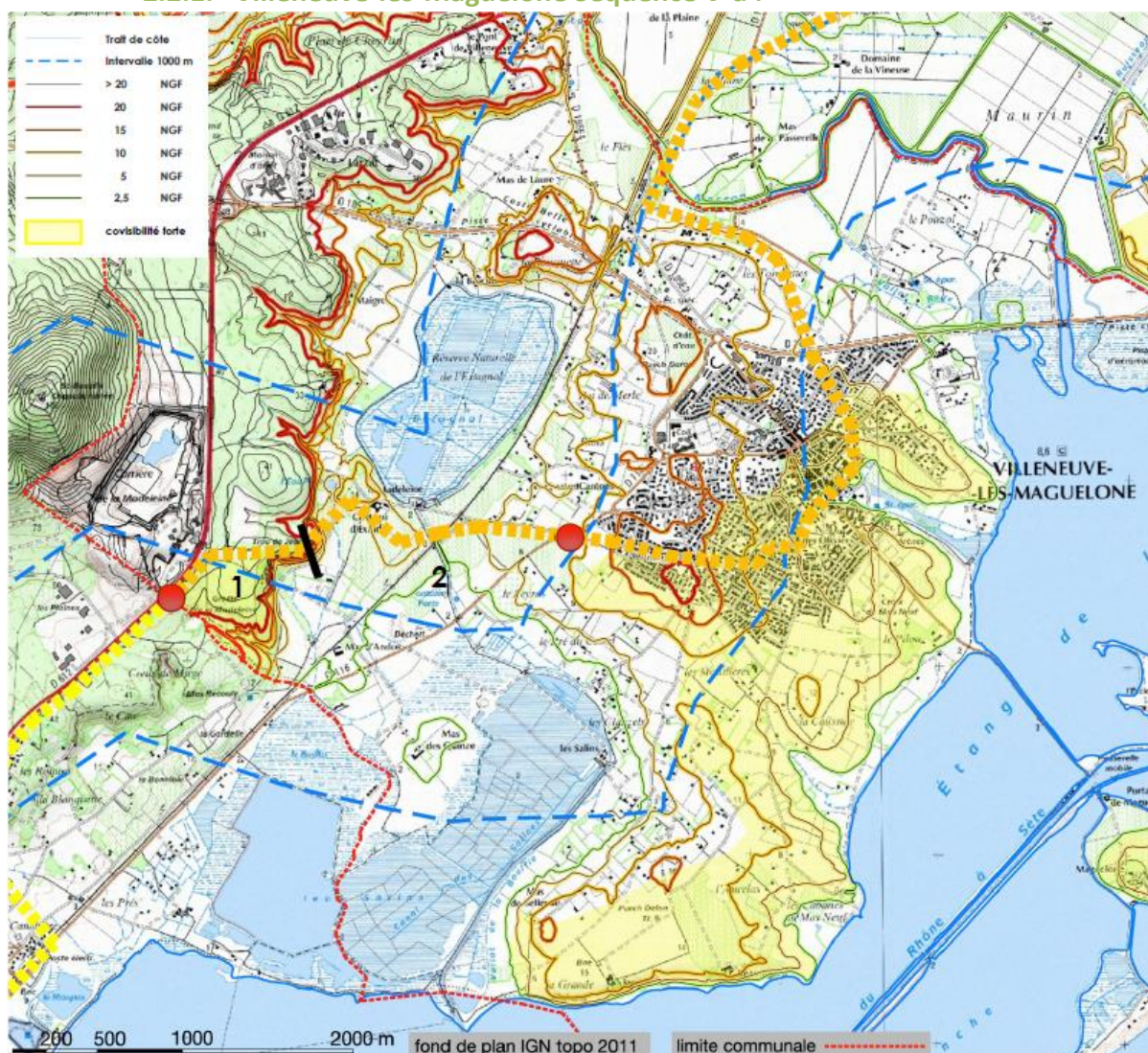
En secteur d'agglomération, seule une frange urbaine est à considérer du point de vue de la co-visibilité en tenant compte en point de référence d'une distance au rivage de 1 000m maximum, sauf quand une co-visibilité significative perdure au-delà de cette distance (correspondant ici aux reliefs de plus de 20 mètres NGF en surplomb dans une profondeur de 2 000 mètres dès lors qu'il n'y a pas de masque sur le rivage (*cas de Villeneuve-lès-Maguelone*)).

Caractéristiques des terrains séparant de la mer

- prise en compte des espaces naturels ouverts en continuité avec les espaces du rivage, sans obstacle entre celui-ci et les terrains considérés ;
- la limite prend en compte un ensemble cohérent sur la base d'une analyse des milieux naturels et paysagère (morphologie et typologie des milieux).

On notera que le SCoT approuvé en 2006 faisait apparaître dans le plan de secteur « littoral » une détermination fondée sur une méthode d'interprétation qui divergeait au regard de la méthode d'interprétation plus approfondie adoptée au présent SCoT révisé.

2.2.1. Villeneuve-lès-Maguelone Séquence V-a :



Les espaces proches du rivage sont déterminés depuis la limite de l'étang et non pas des Salins.

Extrémité ouest : Limite communale et du périmètre SCoT, connexion avec le tracé des espaces proches du rivage du SCoT limitrophe, au niveau de la RM612.

Tronçon 1 - co-visibilité vers le sud à une distance de 2 000 mètres, espace intermédiaire naturel sans obstacle (la Madeleine).

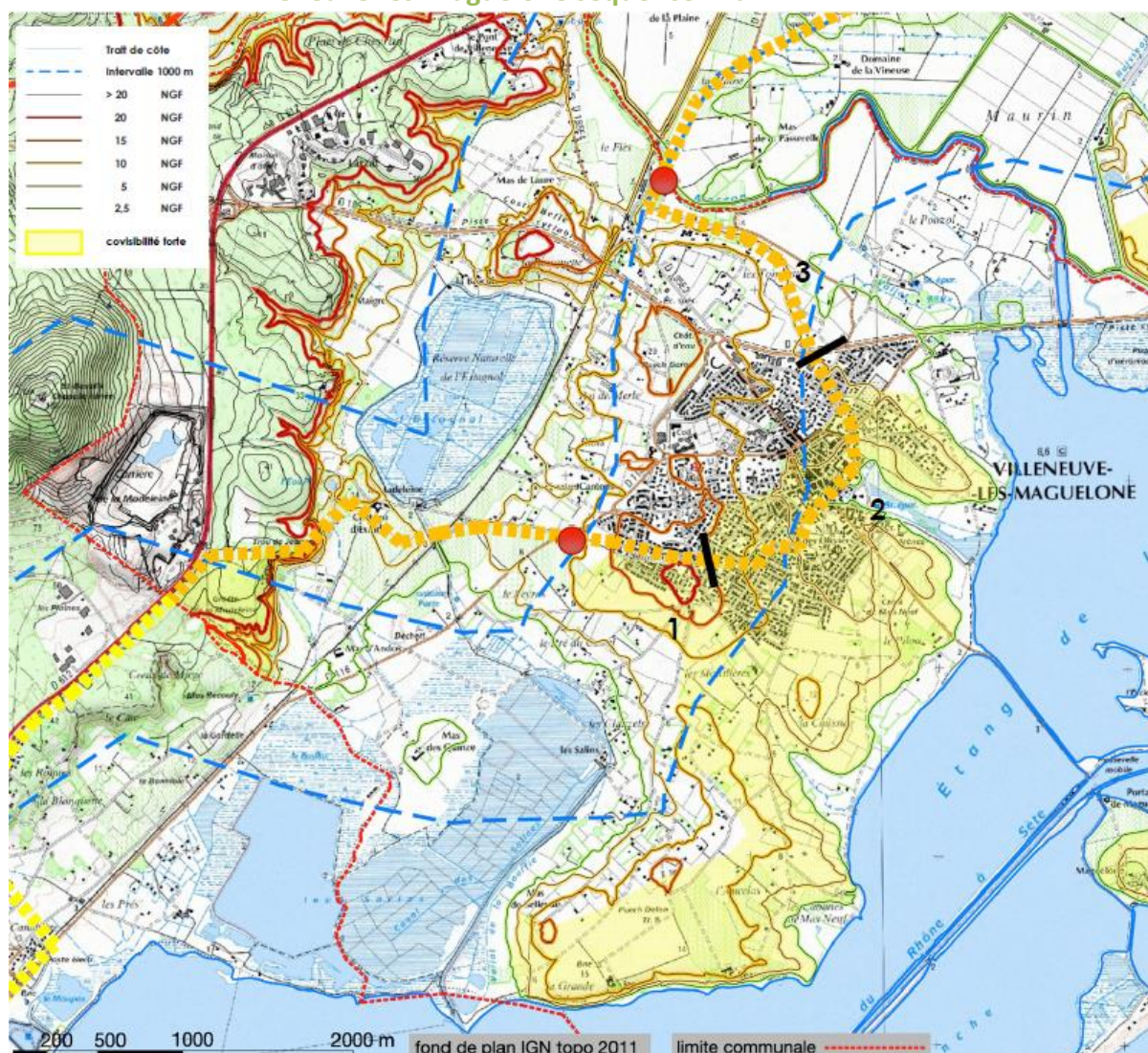
- La limite est arrêtée sur une crête, au-delà de laquelle le relief redescend et n'offre plus de vue au sud vers l'étang ;
- La fin de co-visibilité de la ligne de crête est prise comme point de départ pour le tronçon suivant.

Tronçon 2 - espace naturel ouvert jusqu'à 2 500 m

- La limite est arrêtée sur le relief formant une coupure entre les salins au sud et la réserve de l'Estagnol au nord, et suit en partie le chemin de la Diligence qui mène au château d'Exindre. Cette distance est déjà importante et excède la distance de référence de 2000 mètres, mais la détermination de la limite d'espaces proches du rivage est confrontée à l'absence de limite physique (relief, infrastructure...) s'imposant en aval de cette ligne de crête
- La limite inclut en totalité le vaste espace des salins, marqué par les puechs des Mas (Andos et Quinze), formant une entité paysagère très homogène.

Extrémité est : limite d'agglomération, connexion avec le secteur de co-visibilité vers le sud et l'est, au niveau de la RM116.

2.2.2. Villeneuve-lès-Maguelone séquence V-b :



Les espaces proches du rivage sont déterminés depuis la limite de l'étang et non pas des salins.

Ouest : Limite d'agglomération sud-ouest, au niveau de la RM116.

Tronçon 1- co-visibilité, vers le sud et l'ouest à une distance de 1 000 à 2 000 mètres, comprenant une frange de l'agglomération, au sein de laquelle les perspectives sur le littoral sont significatives, et qui constitue une façade urbaine déterminante et importante en profondeur vue des espaces marins, compte tenu du relief et de la typomorphologie du tissu urbain, espace intermédiaire naturel sans obstacle.

Ce relief domine les étangs de Vic et de l'Arnel, il fait face au site de Maguelone, et c'est un point haut formant repère, au-delà des étangs jusqu'à la mer, perceptible jusqu'aux Aresquiers.

Le tronçon se termine au point de passage à une co-visibilité excluant l'urbanisation en profondeur et le cœur historique dense.

Tronçon 2 - co-visibilité vers l'est à une distance de 800 à 1 200 mètres, comprenant une frange de l'agglomération, au sein de laquelle les perspectives sur le littoral peuvent être significatives, et qui

constitue une façade urbaine déterminante vue des espaces marins, espace intermédiaire naturel sans obstacle, excluant le cœur historique dense.

- la séquence est plus hétérogène, avec une co-visibilité d'ensemble aux limites moins évidentes, dépendant d'un relief très irrégulier, comprenant un sous-secteur non covisible (dont une partie du quartier Notre Dame des Oliviers).
- la limite de l'espace proche du rivage prend en compte une frange importante du tissu urbain sans s'appuyer cependant sur la limite indicative de relief à co-visibilité forte : la combinaison d'une pente générale plus faible et des irrégularités du relief réduisent nettement les points de co-visibilité significative.
- le cœur historique en est également exclu relativement à sa densité, seule sa silhouette est perçue. Par ailleurs, sa typomorphologie urbaine (circulade aux ruelles étroites) contraint toute vue sur le littoral.

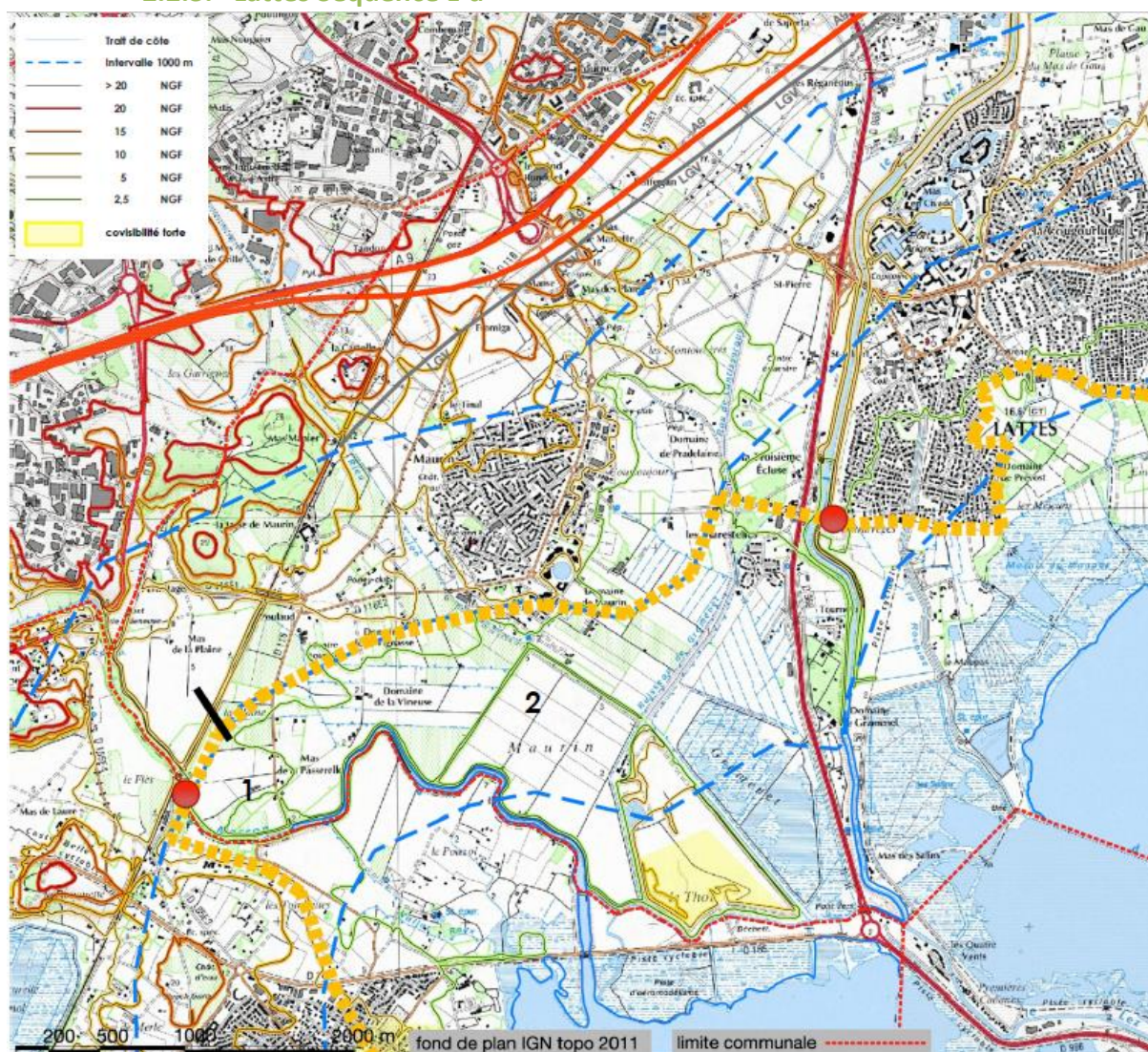
Le tronçon se termine en limite de l'agglomération.

Tronçon 3 - espace naturel ouvert jusqu'à 2 000 mètres.

- au nord de la R185, s'étend le lit majeur de la Mosson, prairies humides et agriculture, à la rencontre des eaux salées au niveau du marais du Pouzol.
- la limite suit le relief au niveau 5 mètres NGF pour rejoindre la voie ferrée à 2 000 mètres de distance du rivage de l'étang.

Extrémité Est : Limite de la commune, au niveau de l'intersection de la voie ferrée et de la rivière de la Mosson.

2.2.3. Lattes Séquence L-a



Extrémité Ouest : limite communale à l'intersection de la voie ferrée et de la Mosson

Tronçon 1- espace naturel ouvert jusqu'à 2 000 mètres

- La limite est arrêtée sur le relief et la voie ferrée à 5 mètres NGF qui s'impose comme limite de par son caractère d'obstacle.
- Le tronçon est arrêté à la limite de la voie ferrée à la distance maximale de 2000 mètres.

Tronçon 2 - espace naturel ouvert jusqu'à 2 000 mètres

- La limite de l'espace proche du rivage est arrêtée sur la distance de référence de 2000 mètres à défaut d'obstacle. Elle est corroborée par une ligne de relief (5 mètres NGF). La D 116 E2 est située plus en amont.
- Le relief participe également d'un changement d'unité. De ce point de vue, la courbe de niveau 5 mètres NGF renforce la limite de cette vaste unité à la confluence des lits majeurs de la Mosson et du Lez.
- Les espaces proches du rivage incluent l'extrémité Sud de l'agglomération de Maurin.

Extrémité Est : traversée du Lez et limite sud-ouest de l'agglomération de Lattes-Centre, connexion avec le secteur ouvert en continuité du rivage à l'est de la D986.

- Secteur de confluence des lits majeurs de la Mosson et du Lez, zone humide de rencontre entre plaine alluviale et plaine littorale, dont la courbe de niveau 2,5 mètres NGF donne une

délimitation dans la bande des 2 000 mètres. C'est une unité caractérisée par les prairies humides et essentiellement occupée par l'agriculture, marquée par un réseau dense de canaux, et les domaines d'exploitation.

- Les prairies humides du Gramenet sont les principaux espaces naturels de cette unité.
- Les espaces proches du rivage incluent les « Jardins de Maguelone », et le hameau des Marestelles.

Lattes séquence L-b



Extrémité Ouest : limite sud-ouest de l'agglomération,

Tronçon 1 - Espace naturel ouvert jusqu'à 1 000 à 1 500 mètres

- La limite est arrêtée sur le contour d'agglomération de Lattes et sur la RM132 en partie Est de l'agglomération de Lattes-Centre.
- Le relief est très plat, la frange d'urbanisation est en dessous du niveau 2,5 mètres NGF, la perception qu'on a de l'agglomération de Lattes depuis l'étang est très faible : la frange pavillonnaire n'émerge que très peu, et le reste de l'urbanisation se confond avec celle de Montpellier, vue de l'étang ou de Palavas.
- Au sein du tissu bâti il n'y a pas de réelles perspectives sur l'étang du fait de la topographie et de la distance au rivage.

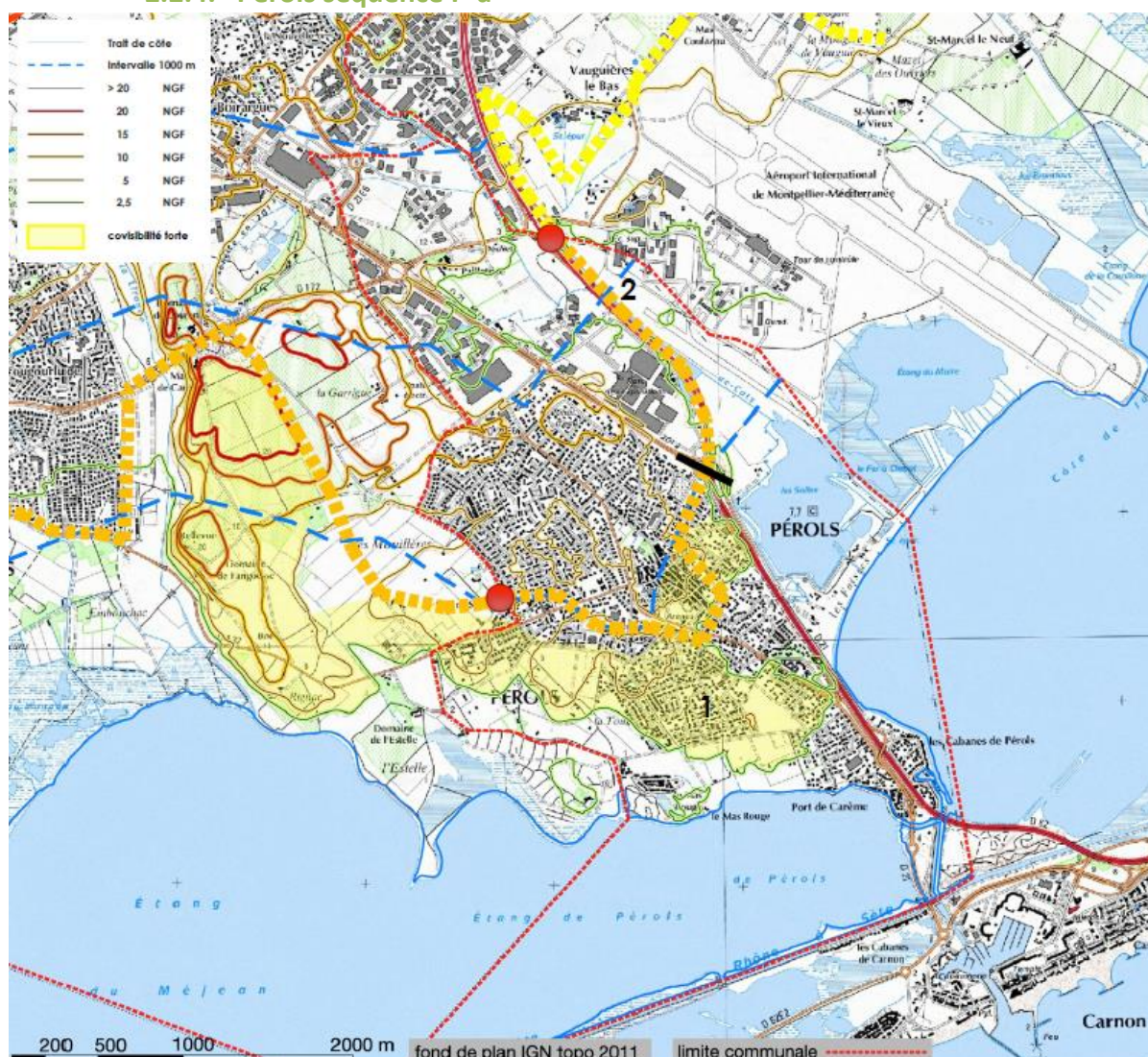
- La limite traverse la zone humide comprise entre le Lez et la Lironde, marais et Méjean.
- Le tronçon est arrêté à la limite d'agglomération au niveau de la RM132 avant l'espace naturel de la Lironde.
- Le Musée en Espaces proches du rivage.

Tronçon 2 - Espace naturel ouvert et co-visibilité jusqu'à 2000 mètres

- La limite englobe le relief en co-visibilité dominante avec le rivage, dominé par les Mas et leurs boisements, et caractérisé par les domaines viticoles
- La limite inclut le lit de la Lironde, arrêtée sur le contour d'agglomération à l'est, et au nord par la RD 172, proche de la distance de référence de 2000 mètres, espace naturel en continuité avec le littoral très identifiable. La RD 172 constitue ici un obstacle objectif car l'infrastructure marque une rupture physique dans le lit de la Lironde en contrebas de la ligne de crête séparant le Mas de Couran et le Mas de Causse au droit du chemin du Mas St-Jean.
- Plus à l'Est, la limite du relief des coteaux est arrêtée sur le tracé des principales lignes de crêtes.
- La zone des Mouillères est partiellement intégrée dans l'espace proche du rivage, elle n'est pas en co-visibilité mais en continuité avec les espaces naturels ouverts de l'Estelle avec laquelle elle forme un tout.

Extrémité Est : la limite est sur le contour d'agglomération de Pérols au niveau du Mas St-Jean.

2.2.4. Pérols séquence P-a



Les espaces proches du rivage sont déterminés depuis la limite de l'étang de l'Or.

Ouest : limite communale à la distance maximale de 1.000 mètres au niveau du Mas Saint-Jean.

Tronçon 1-co-visibilité jusqu'à 1 000m, comprenant une frange de l'agglomération, au sein de laquelle les perspectives sur le littoral sont significatives, et qui constitue une façade urbaine clairement perceptible depuis le rivage, espace intermédiaire naturel sans obstacle.

- Sur la partie Ouest, la limite d'EPR est arrêtée en arrière du front urbanisé en co-visibilité avec le rivage à une distance maximale de 1 000m.
- La pointe sud de l'agglomération, entre les étangs de Pérols et de l'Or, de faible altimétrie 2,5 à 5m NGF moyen, et majoritairement urbanisée, est très exposée au rivage dans une profondeur de 1 000 mètres.
- Le cœur historique est exclu des espaces proches du rivage relativement à sa densité : sa silhouette est compacte, dominée par l'église, et sa typomorphologie urbaine (ruelles étroites) contraint toutes vues sur le littoral.
- Sur la partie Est, la limite d'espaces proches du rivage est arrêtée à l'intérieur du tissu urbanisé, mais toujours à la distance maximale de 1000 mètres. Il s'agit d'un tissu peu dense offrant également des perspectives potentielles vers le rivage.
- Le tronçon est arrêté à la limite d'agglomération, à une distance de 1 000 mètres, au niveau de la D66.

Tronçon 2 - espace naturel ouvert le long du Nègue-Cats jusqu'à 2 500 mètres du rivage de l'étang.

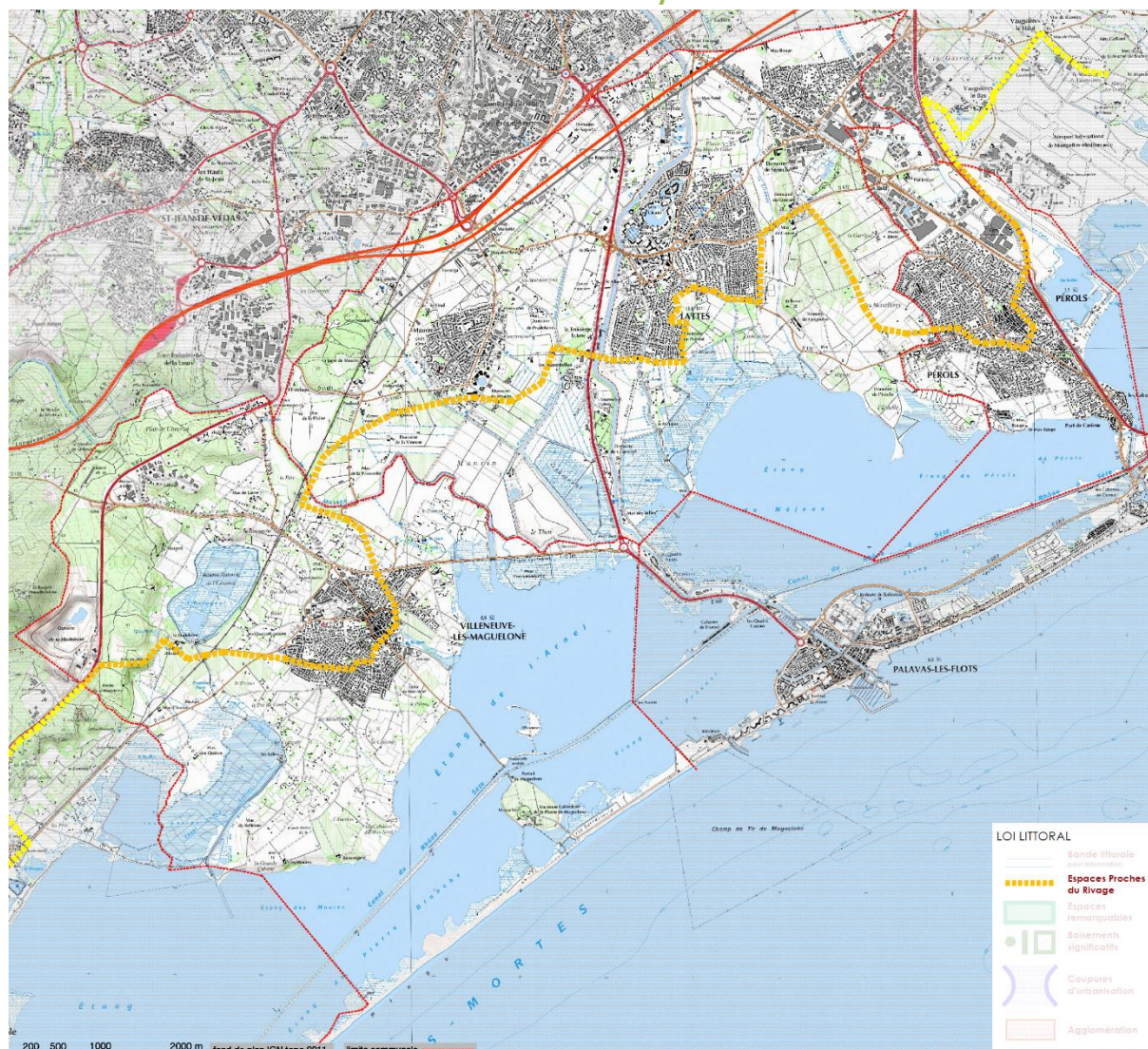
La limite est arrêtée sur la D66, rupture physique conséquente.

La détermination de la limite excluant le secteur du Parc des expositions des EPR tient compte :

- d'un tissu urbain caractérisé par une multitude d'immeubles monumentaux ayant un effet de barrière par rapport au rivage : Parc des expositions, salle de spectacle Aréna, immeuble « Liner », bâti commercial dense, implantés sur un site urbain imperméabilisé ;
- du réseau d'infrastructures majeures ceinturant le site, dont la RD 66 qui constitue le premier obstacle perçu depuis le rivage. Son gabarit important (2x3 voies) et le trafic majeur accueilli en font un obstacle incontournable et un véritable élément de rupture paysagère ;
- de la faible altimétrie (2,5 à 5 mètres NGF) qui accentue l'effet de rupture de ce bâti monumental et de la RD 66.

Extrémité Est : limite communale, connexion avec le tracé des espaces proches du rivage du SCoT riverain des pays de l'Or.

2.2.5. ESPACES PROCHES DU RIVAGE - Synthèse secteur littoral



Le principe d'urbanisation limitée tient compte de la spécificité des espaces littoraux de façon circonstanciée, tend à limiter les extensions urbaines et à favoriser un développement de l'urbanisation en profondeur. Elle recoupe des sensibilités environnementales et l'objectif de résilience de territoires souvent soumis à des risques de submersion marine.

Cette urbanisation limitée est à définir et justifier en fonction de son contexte d'insertion, en veillant à une bonne intégration paysagère.

Ce caractère limité de l'urbanisation s'apprécie compte tenu de l'implantation, de l'importance, de la densité et de la destination des constructions envisagées, ainsi que des caractéristiques topographiques de la partie concernée de la commune.

Il s'agit de vérifier si l'urbanisation envisagée ne conduit pas à étendre ou à renforcer de manière significative l'urbanisation de quartiers périphériques ou à modifier de manière importante les caractéristiques d'un quartier, notamment en augmentant sensiblement la densité des constructions.

Le principe d'urbanisation limitée s'appliquera dans différents contextes :

- **Les opérations de renouvellement urbain** mises en oeuvre dans le tissu bâti existant au sein des espaces proches du rivage. Dans ce cadre, elles 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.

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.

- **Les rares extensions urbaines** projetées dans ces espaces proches du rivage.

Très limitées, l'implantation de ces extensions dans ces espaces proches du rivage est justifiée par les enjeux impératifs de développement urbain des communes, les besoins des populations, et l'importance des sujétions réglementaires et environnementales couvrant leurs territoires.

Concernant la commune de Pérols, cette justification consiste également à constater le taux d'occupation urbaine très important et l'absence de tout autre site potentiel d'extension urbaine.

Le rapport de présentation justifie ci avant les deux zones d'extension projetées dans les espaces proches du rivage, à savoir :

- Secteur du Chapitre à Villeneuve-lès-Maguelone ;
- Secteurs du Méjean et de l'Estelle à Pérols.

Le DOO ne détermine pas a priori une norme de densité (nombre de logements/hectare) dans les secteurs d'extension inscrits dans les espaces proches du rivage. La mesure du niveau d'intensité pertinent est renvoyée à une analyse spécifique au projet d'extension, établie sur la base d'une analyse environnementale visant à évaluer, définir et justifier l'insertion du projet par référence à son contexte circonstancié : formes urbaines, paysage environnant, conditions d'implantation, densité et destination des constructions envisagées, caractéristiques topographiques...

Afin de préciser le principe d'urbanisation limitée valant dans les espaces proches du rivage, le SCoT définit des prescriptions :

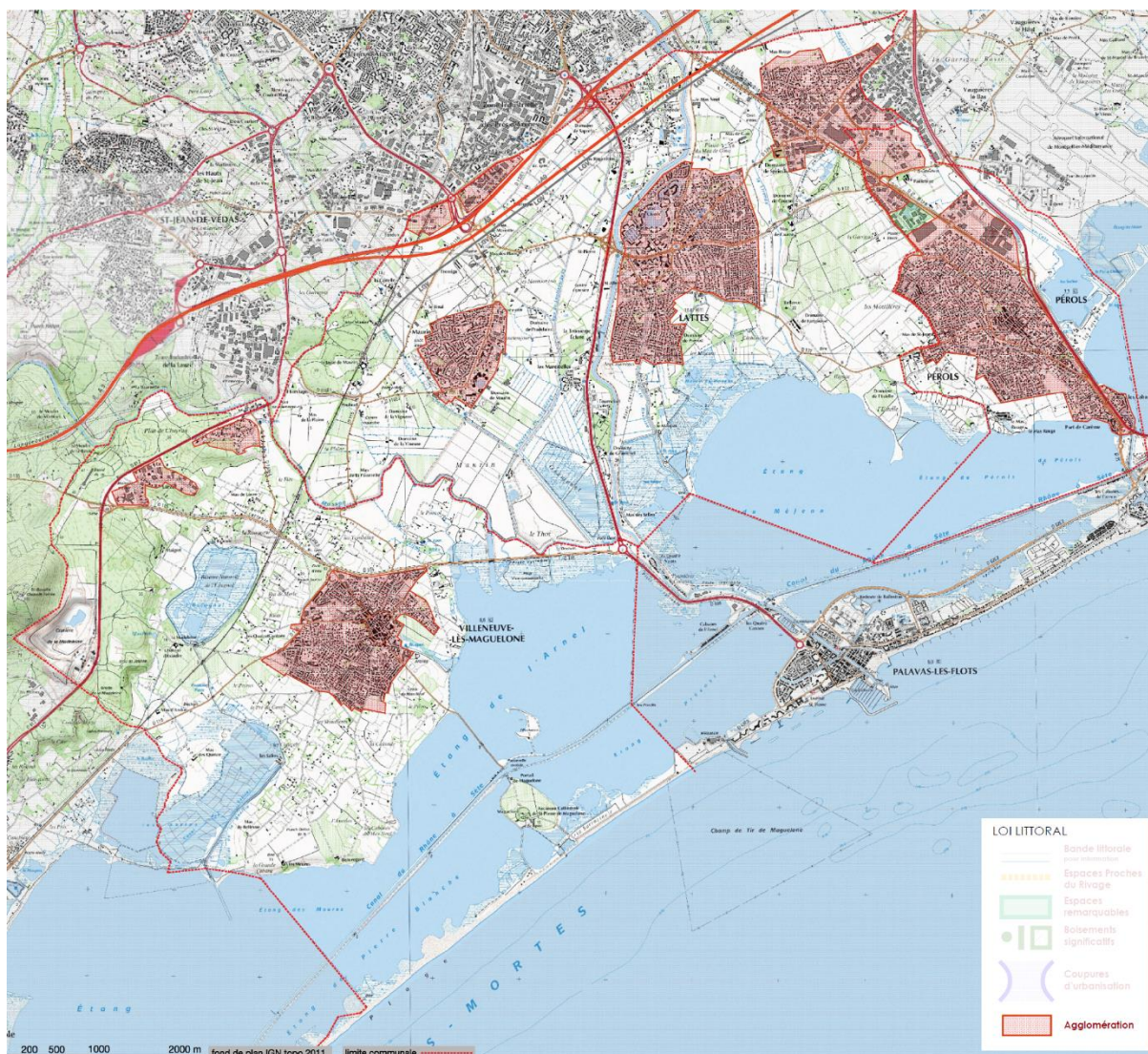
- Les extensions urbaines opérées dans les espaces proches du rivage devront se développer autour de typologies urbaines compatibles avec les tissus résidentiels environnants, avec des hauteurs adaptées, organiser un traitement paysager particulièrement qualitatif des « lisières urbaines », privilégier un principe d'insertion architecturale ;
- 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 ;
- 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 ;
- La reconstruction à l'identique des bâtiments régulièrement édifiés venant à être détruits ou démolis, dans les conditions de l'article L. 111-15 du Code de l'urbanisme, y compris en faisant référence au PPRI.
- Dans ce cadre, il appartiendra aux documents d'urbanisme locaux de préciser de façon circonstanciée les modalités d'interprétation et de mise en oeuvre circonstanciée du principe d'urbanisation limitée devront notamment être justifiées au regard des :
 - 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 ;
- Les documents d'urbanisme locaux devront définir à leur échelle et justifier les limites des espaces proches du rivage délimités par le SCoT.

2.3. Le principe de continuité de l'urbanisation

Sur l'ensemble du territoire des communes littorales, l'extension de l'urbanisation doit se réaliser soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement (Articles L. 121-8 et suivants du Code de l'urbanisme).

Ce principe s'applique à l'ensemble du territoire communal, à proximité du rivage ou non. Il ne permet qu'une urbanisation à partir de zones déjà urbanisées comportant une densité significative de constructions : constructions en nombre suffisant et constitué à travers un tissu aggloméré compact.

Ce principe vaut pour les extensions de l'urbanisation, mais aussi pour les constructions nouvelles au sein d'espaces d'urbanisation trop diffuse.



Le SCot identifie les contours d'agglomération et villages existants, en continuité desquels l'extension de l'urbanisation peut s'opérer. Il les justifie selon un faisceau de critères liés d'une part à la composition urbaine : structure/centralité, nombre de constructions, compacité (tissu aéré ou dispersé), habitat, présence d'équipements, services ou lieux collectifs et, d'autre part, selon une analyse des contours urbains: présence d'un front bâti, notamment pour des tissus urbains pavillonnaires, absence d'élément de rupture physique (voie ferrée, cours d'eau...).

En l'espèce, certains tissus agglomérés sont parcourus par des infrastructures routières qui ne sont pas à considérer comme des éléments objectifs de rupture mais comme des éléments fonctionnels de composition urbaine.

La notion d'agglomération peut s'appliquer principalement à des zones d'habitat mais peut aussi intégrer des éléments urbains plus mixtes : bâtiments tertiaires, commerciaux, artisanaux...

La notion de village existant correspond en principe à une urbanisation de taille moins importante, mais avec toujours une densité significative de constructions, et la présence d'équipements, services ou lieux collectifs existants, voire passés, ce dernier critère étant toujours déterminant.

La détermination des agglomérations et villages au sens de la Loi Littoral constitue la base de référence du principe d'urbanisation en continuité qui s'applique au territoire des trois communes littorales, à partir desquels seront déterminés les secteurs d'extension de l'urbanisation.

La notion de continuité se détermine à partir du bâti en limite. La distance interstitielle trop importante entre bâtis et la présence de ruptures physiques (voie ferrée, ruisseau...), constituent une discontinuité.

Il s'agit aussi d'une appréciation au cas par cas. Par exemple, une voie peut être considérée, par sa configuration et son fonctionnement, comme ne constituant pas une limite ou compartimentation de l'urbanisation, mais plutôt une composante de celle-ci.

Le SCoT approuvé en 2006 identifiait graphiquement ces agglomérations sans toutefois se référer explicitement aux critères de la Loi Littoral.

La délimitation conduite selon ce faisceau de critères englobe 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 : Pont de Guerres, Puech Radier, Rauze dans la continuité de l'agglomération de Montpellier, Larzat à Villeneuve-lès-Maguelone ...

Le tissu urbain des trois communes littorales se caractérise par un tissu pavillonnaire organisé prédominant, ceinturant un noyau historique. Ces tissus urbains pavillonnaires, moins denses, font partie intégrante de l'agglomération existante dès lors qu'ils sont reliés aux quartiers plus denses et aux centres d'agglomération de manière continue, sans rupture d'urbanisation.

L'agglomération s'appuie sur les tissus existants mais aussi sur les zones d'urbanisation nouvelles dès lors que leur réalisation a été actée et qu'elles ont déjà donné lieu à un début d'exécution des aménagements et des constructions à la date d'approbation du SCoT et sous réserve qu'elles organisent un parti d'aménagement suffisamment dense.

Application territoriale

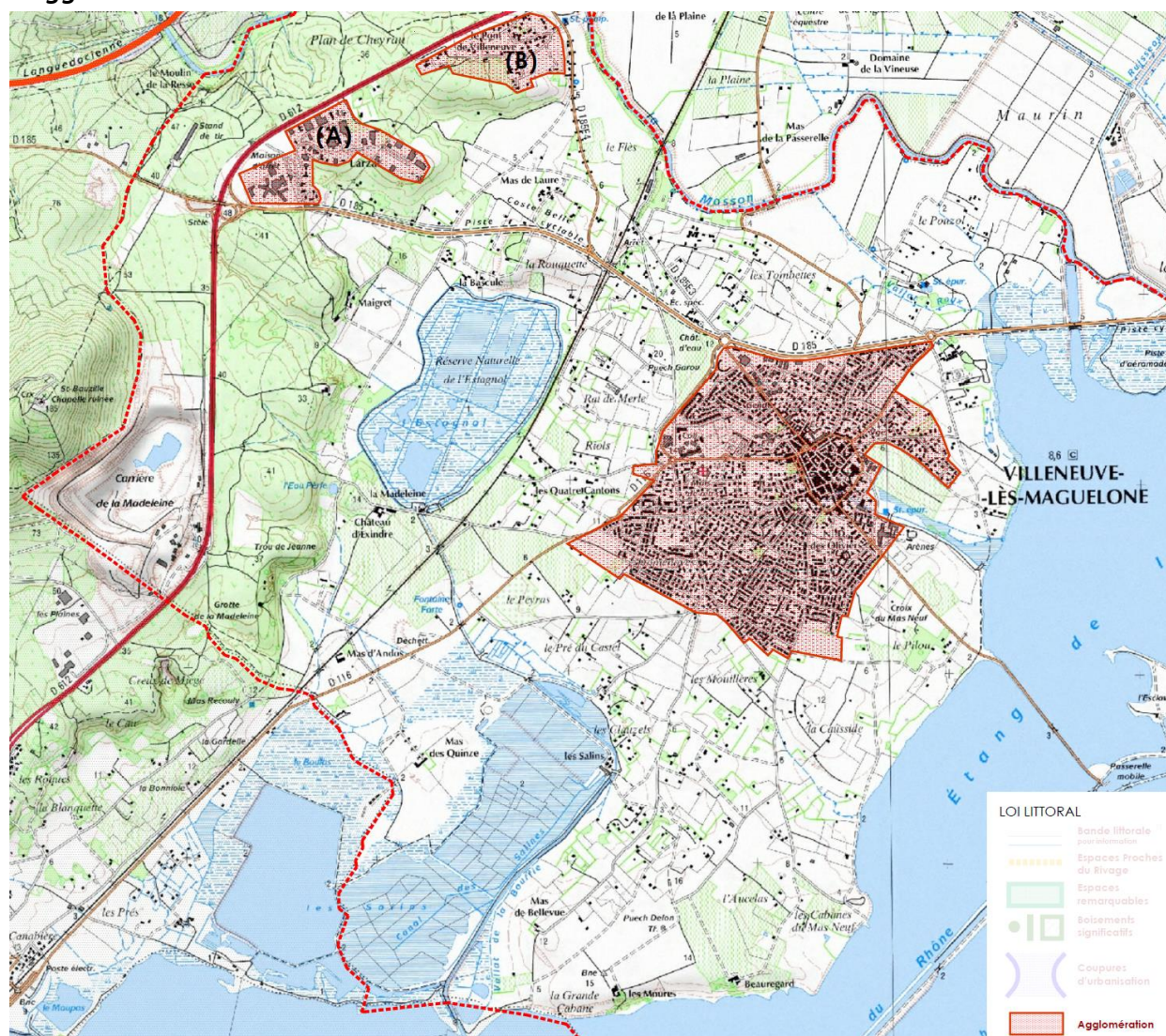
Centre de Villeneuve-lès-Maguelone

L'agglomération principale de Villeneuve-lès-Maguelone présente un tissu organisé comprenant le cœur historique et un tissu résidentiel à majorité pavillonnaire parsemé de petits collectifs plus récents. Sa limite est évidente, tant du point de vue de l'analyse cartographique que de sa perception dans le paysage. Elle correspond soit au front bâti des clôtures arrière, soit à des limites de voirie.

On notera que des constructions ont déjà franchi la RM116 au droit du chemin des quatre cantons/Estagnol et se sont implantées récemment à l'ouest de l'infrastructure.

L'agglomération de Villeneuve-Lès-Maguelone s'étendait traditionnellement jusqu'à la gare ferroviaire, le long de la RM185E qui constituait un axe de liaison entre les domaines viticoles et cette gare ferroviaire, via le centre historique. La R185 est venue interrompre cette continuité mais le secteur proche de la gare est demeuré organisé en hameau, structuré autour de la gare, des espaces publics (parking et pôle d'échange multi modal) et d'un habitat significatif distribué le long de l'axe historique qui relie la gare au cœur de Villeneuve et au-delà.

L'agglomération du Larzat-Pont de Villeneuve



Le Larzat (A)

Il s'agit d'un secteur hétérogène comprenant une zone d'activité et une petite zone résidentielle associée, en contiguïté de la prison. Le nombre des constructions, ainsi que l'existence d'habitations, sont compatibles avec la notion d'agglomération.

Pont de Villeneuve (B)

Le secteur du Pont de Villeneuve développe, de façon groupée, une centaine de constructions, essentiellement individuelles, avec quelques petits collectifs récents. Sa structure peut présenter le caractère d'une centralité avec la rue des Genêts.

Ce secteur s'est vu renforcé par des opérations d'aménagement récentes, traitant les interfaces extérieures naturelles et structurant les accès au secteur.

L'agglomération de Lattes ouest



Secteur du Pont de Guerres

Zone d'agglomération (A)

Le secteur du Pont de Guerres s'inscrit dans le prolongement du tissu urbain de l'agglomération existante de Montpellier (secteur de Massane) dont il n'est pas dissociable, ni par son paysage, ni par les activités qui s'y développent. Ce secteur est limité au sud par l'A9.

Secteur du Puech Radier

Zone d'agglomération (B)

Le secteur du Puech Radier s'inscrit dans le prolongement du tissu urbain de l'agglomération de Montpellier (Quartier de Tournezy) avec laquelle le tissu de voirie assure un fonctionnement urbain uniforme. Les zones d'activité sont structurées. Le site est traversé par le Lantissargues qui scinde le secteur du Puech Radier et celui du Grand Rondelet. Ce secteur est limité au sud par l'A9.

marque une limite actuelle de l'urbanisation.

L'agglomération de Boirargues

Zone d'agglomération

Il s'agit d'un secteur comprenant d'une part un ensemble de zones d'activités et commerciales, et d'autre part une zone résidentielle de type pavillonnaire et de petits collectifs plus récents, rattaché au site historique du domaine de Boirargues.

Ce secteur est inclus dans le périmètre de l'EcoCité entre les sites stratégiques de la « route de la mer », Ode à la mer (le long de l'avenue Georges Frêche sur Lattes et Pérols), sur ses franges ouest et sud, et celui de la gare Montpellier-Sud-de-France, Cambacérès - Boirargues nord, sur sa frange nord. A ce titre, il donne lieu à des opérations d'aménagement métropolitaines organisant le renouvellement urbain de ce secteur (Ode à la Mer) et des extensions urbaines Lattes - Cambacérès Sud et Est. Les densités urbaines pratiquées dans le projet urbain Ode assurent la transition avec le tissu bâti existant afin de fonder, de manière progressive, l'urbanisation notamment sur une capacité optimale dans les secteurs desservis par les transports collectifs (ligne 3 de tramway mise en service en avril 2012, futur prolongement de la ligne 1 jusqu'à la gare Montpellier-Sud-de-France), des itinéraires de déplacements doux efficaces et un réseau viaire structuré.

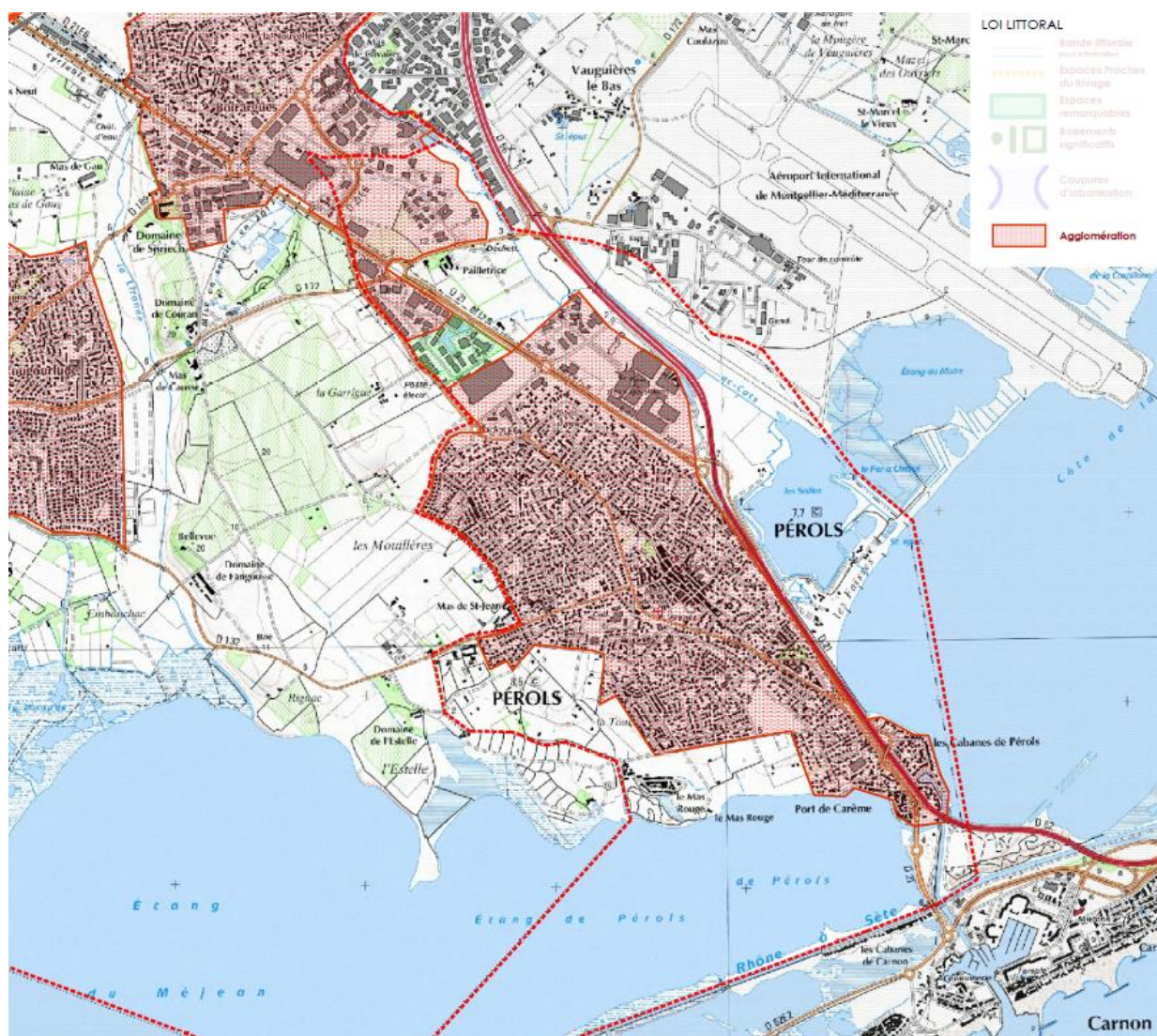
Le projet Ode se fonde sur des principes de densification suivant des formes urbaines, des compacités, des intensités et des mixités fonctionnelles, urbaine et sociales qui correspondent aux critères de définition de la notion d'agglomération au sens de la Loi Littoral.

L'ensemble de l'agglomération de Boirargues est concerné par ces opérations majeures de renouvellement urbain qui opèrent une restructuration et une densification progressives de son tissu urbain depuis les formes existantes vers les extensions en cours (notamment côté nord, à travers l'opération Urban Park et côté ouest par le réinvestissement urbain de la Rue des platanes dans le cadre d'Ode).

Concernant le centre Commercial Grand Sud, placé au cœur du périmètre de renouvellement urbain, le projet Ode a pour ambition de le faire évoluer progressivement vers une mixité résidentielle et commerciale, lieu de vie et d'échanges. Les aménagements ont pour but de créer une façade urbaine notamment face à la station de tramway de l'avenue Georges Frêche, à la place des actuels parkings aériens du centre commercial Grand Sud (à réorganiser en partie en sous-sol et en structure). Cette mutation doit nécessairement s'accompagner d'un traitement de la question hydraulique.

NB : Le camping "le Lac des rêves" situé sur les berges de l'étang du Méjean à Lattes. Bien que sa superficie soit importante et présente une certaine densité, il s'agit bien d'un camping avec des Habitations Légères de Loisir (HLL) non constitutif d'espaces bâtis agglomérés.

Pérois



L'agglomération de Pérois liée à celle de Boirargues.

La frange sud des zones d'activités de Boirargues, dont le centre commercial existant de Carrefour Grand Sud, jouxte l'agglomération de Pérois. Dans la continuité du parc commercial s'est réalisé un parc d'activités tertiaires dense rejoignant la RM172. Le bâtiment « Liner » joue un rôle de signal marquant d'une urbanisation du secteur appuyée sur la qualité de desserte par transport collectif (Ligne 3 station tramway Ecopôle).

L'achèvement de l'opération d'aménagement Ode acte 1 accueillera le transfert des commerces concernés par les secteurs à réinvestir, au sein d'un complexe urbain, mêlant commerces, tertiaire, hôtel, services et équipements d'intérêt général sur ces terrains stratégiques, du fait de leur centralité au cœur du projet Ode et de leur proximité de la station de tramway. Elle parachèvera la requalification de la soudure urbaine des tissus urbains de Boirargues et de Pérois.

L'Avenue Georges Frêche n'est pas constitutive d'une rupture de l'urbanisation. Depuis la réalisation de la 3^{ème} ligne de tramway, elle constitue au contraire un espace public support d'un réinvestissement et d'une mixité urbaine en cours de développement, autour de chacune de ses stations, et d'extensions urbaines sur les secteurs de l'Estagnol et du nord des Coteaux de Bellevue en cohérence avec cette mutation urbaine.

L'agglomération de Pérols

Il s'agit d'un secteur à dominante résidentielle, comportant un cœur historique patrimonial, un secteur d'activités et un grand équipement. Les limites d'agglomération sont évidentes.

Le cœur historique de Pérols est circonscrit de façon étroite par l'Avenue G. Frêche à l'est, par les limites communales partagées avec Lattes sur ses limites nord et est, par l'Avenue Saint Vincent puis les berges de l'étang de Pérols au Sud.

Le secteur du Fenouillet s'inscrit dans la continuité de l'agglomération traditionnelle de Pérols au Sud (Avenue Bir Hakeim) et du secteur de Boirargues au nord. La partie Nord du Fenouillet bénéficie d'une urbanisation par renouvellement urbain permettant de requalifier un secteur bâti existant, de le densifier et d'accueillir une capacité significative de logement social, notamment étudiant.

La continuité du Fenouillet nord avec l'agglomération de Boirargues s'opère par le parc d'activités tertiaires situé sur la rive opposée de l'Avenue G. Frêche, au droit du « Liner ».

L'opération Ode Acte 2 rétablira à terme un corridor naturel et hydraulique orthogonal dans l'axe du secteur aggloméré du « Fenouillet ».

Le secteur du Parc des expositions présente un tissu urbain caractérisé par une concentration d'équipements développant un important effet de barrière : Parc des expositions, salle de spectacle Aréna, bâti commercial dense, implantés sur un site urbain très imperméabilisé. La faible altimétrie du site (2,5 à 5mNGF) accentue la présence de ces équipements et de la RD66.

La RD66 est une rupture importante (2x2 voies et TPC niveau 4 au PDU) également d'un point de vue paysager (implantation altimétrique de type autoroutier en déblai/ sur remblai).

C'est une infrastructure majeure du secteur, qui ceinture le site du Parc des expositions et constitue le premier obstacle perçu depuis les berges du littoral. Son gabarit important (2x3 voies) et le trafic majeur accueilli en font un obstacle incontournable et un véritable élément de rupture paysagère.

La RD66 et le canal reliant les étangs de Pérols et de Mauguio délimitent l'agglomération à l'Est et au sud.

Afin de mettre en œuvre ce principe de continuité d'urbanisation, le DOO établit différentes prescriptions, conformément à la Loi Littoral :

- L'extension de l'urbanisation doit se réaliser en continuité avec les agglomérations existantes. Les extensions urbaines prévues à partir des contours des agglomérations existantes sont définies au document graphique du DOO. Les documents d'urbanisme locaux définiront à leur échelle les limites d'agglomération.
- 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 du dispositif des espaces agro-naturels et forestiers :
 - les constructions ou installations liées aux activités agricoles ou forestières , 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 des bâtiments régulièrement édifiés venant à être démolis ou détruits dans les conditions prévues par l'article L. 111-15 du code de l'urbanisme, y compris en faisant référence au PPRi ;
 - 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.

L'application du principe des limites urbaines aux communes littorales

Dans les communes littorales, le SCoT privilégie une définition des agglomérations et villages par des limites déterminées qui traduisent la volonté de :

- pérenniser les limites urbaines actuelles et de restreindre à maxima la consommation des espaces naturels et agricoles ;
- prohiber les extensions urbaines par « grignotages » successifs ;
- favoriser une utilisation économe et équilibrée des espaces littoraux pour tenir compte de leur richesse, de leur rareté et de leur vulnérabilité

Le recours « aux limites à formaliser » n'est utilisé que dans les hypothèses particulières où les franges d'agglomération se caractérisent par une absence de limite urbaine cohérente, organisée autour d'une continuité ou d'une unité de traitement architectural ou paysager...

Limitées à de faibles profondeurs (entre 100 et 120 m), ces « limites à formaliser » offrent alors la possibilité de conforter de façon qualitative et définitive les contours d'agglomérations littorales délaissés, inachevés ou en rupture marquée avec les espaces agro-naturels qui leur font face.

Concernant les communes littorales, ces « limites à formaliser » concernent différents sites.

Nord-ouest de l'agglomération de Villeneuve-lès-Maguelone, secteur du Chemin des quatre cantons/Estagnol

Le contour d'agglomération est impacté par deux constructions de volumétrie importante (collectif de logement social et ateliers techniques) qui ont franchi la limite constituée de la RM166 au niveau d'une sinuosité de cette dernière. La « limite à formaliser » offre alors la possibilité de conforter un nouveau contour qualitatif et définitif en concevant une frange urbaine sur les terrains immédiatement limitrophes, qui s'inscrivent le long de la sinuosité de la RM166, qui relève du paysage routier péri-urbain, plutôt que d'une limite paysagère justifiée.

Cette démarche oblige donc à définir une limite déterminée cohérente au village, effaçant à la fois l'effet de rupture provoqué par ces deux bâtiments et l'effet malheureux provoqué par le tracé routier de la RM166, et participe ainsi à la préservation de la lisière de cette limite urbaine.

Sud de l'agglomération de Villeneuve-lès-Maguelone, secteur Beauregard

Le contexte de ce linéaire restreint de « limite à formaliser » est situé en limite sud-ouest d'agglomération, entre deux secteurs résidentiels offrant un traitement homogène de leur limites arrière.

Le tronçon intermédiaire de Beauregard est caractérisé par un parcellaire plus lâche, d'un bâti plus hétérogène et d'un réseau viaire ouvert sur le site : Boulevard des Salins, Chemin Carrière. Le projet urbain consiste à anticiper des mutations incontrôlées au profit d'une conception d'ensemble parachevant un contour urbain définitif.

Ouest de l'agglomération de Maurin, face au ruisseau du Rieu-Coulon et nord-ouest

L'espace existant entre les limites du secteur résidentiel de Maurin et la ripisylve du Rieu-Coulon est occupé par des serres agricoles qui impactent la cohérence du contour d'urbanisation et participent à l'artificialisation et à la « péri-urbanisation » de ces terrains. La conception d'ensemble de cette limite à formaliser intégrera donc un traitement paysager compatible avec la ripisylve proche et les cheminements doux, afin de redonner une cohérence d'ensemble et de permettre de tisser un lien fonctionnel avec ces milieux.

Nord-ouest de l'agglomération de Maurin, face au Mas du Petit Tinal

De même, cette conception d'ensemble intéressera le linéaire du secteur d'extension confortant au nord-ouest la limite d'agglomération de Maurin, face au Mas du petit Tinal. Il s'agira ici de concevoir un traitement d'interface assurant la définition d'un contour urbain qualitatif et assurant une cohérence avec le Mas du petit tinal

Secteurs de Boirargues nord/La Mogère sur son côté Ouest, face à la ripisylve de la Lironde

La limite urbaine intéresse la partie Ouest du périmètre d'une opération d'aménagement métropolitaine qui devra intégrer le traitement d'une interface ouverte sur des espaces inondables liés aux débordements de la Lironde.

Les secteurs d'extensions urbaines prévues dans les communes littorales

Les secteurs d'extension urbaines prévues par le SCoT respectent le principe de continuité d'urbanisation en se rattachant à des agglomérations et/ou villages existants des communes littorales ou depuis l'agglomération de Montpellier, au Nord.

Le présent rapport de présentation précise de façon circonstanciée la teneur des continuités urbaines propres à chacun de ces secteurs d'extension.

- Certains secteurs d'extension urbaine s'inscrivent en continuité directe de zones déjà urbanisées, à savoir les agglomérations constituées de Villeneuve-lès-Maguelone, Maurin, Boirargues ou Pérols :
 - Agglomération de Villeneuve-lès-Maguelone : Mas du Chapitre et Quartier Gare ;
 - Agglomération de Pont de Villeneuve : site d'extension Villeneuve-lès-Maguelone Charles Martel Extension ;
 - Agglomération de Maurin (Lattes): site d'extension Lattes Maurin nord ;

- Agglomération de Boirargues (Lattes) : Site d'extension Ode Coteaux de la Lironde, Ode Estagnol, Ode Fenouillet Ouest, de Ode Pailletrice Nord ;
- Agglomération de Pérols : site d'extension Pérols Méjean et Pérols Pailletrice Sud.
- D'autres secteurs d'extension, situés plus en profondeur, jouent un rôle d'interaction et s'inscrivent en continuité de la ville-centre de Montpellier et de l'agglomération existante sur Lattes :
 - Secteurs d'extension Lattes Saporta et La Castelle (au nord de la D116), et Lattes - Cambacérès Sud et Est.

Ces liens et rapports de continuité sont justifiés ci-après.

Les hameaux nouveaux intégrés à l'environnement

Les hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ne sont pas soumis au principe de continuité. Ils se définissent comme « *un petit nombre de constructions de faible importance, proches les unes des autres, lesquelles constructions constituent un ensemble dont non seulement les caractéristiques, mais aussi l'organisation, s'inscrivent dans les traditions locales* ».

Leur création doit être prévue par un document d'urbanisme.

Le SCoT n'organise pas, a priori, l'accueil de hameau nouveau intégré à l'environnement tels que caractérisés au sens de la Loi Littoral. Il ne sera pas autorisé de hameau nouveau intégré à l'environnement.

Dans l'hypothèse d'une éventuelle évolution du SCoT et des documents d'urbanisme locaux, les éventuels hameaux nouveaux intégrés à l'environnement devraient respecter les conditions suivantes :

- Un hameau nouveau, à l'image d'un hameau traditionnel, rassemble de 5 à 10 constructions regroupées, à usage d'habitation, d'activités ou de services ;
- Le hameau nouveau intégré à l'environnement peut consister en un hameau agricole ;
- Il peut être construit dans un site vierge ou à partir de quelques bâtiments isolés existants ; le projet fait l'objet d'un plan d'ensemble qui précise l'adaptation à la topographie, l'implantation, les volumes et l'architecture des constructions ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs en fonction du paysage environnant ; ce projet est traduit en orientation d'aménagement et de programmation dans les documents d'urbanisme locaux ;
- Le hameau nouveau est conçu d'un seul tenant, aucune extension n'est autorisée ;
- Le hameau nouveau fait l'objet d'une étude spécifique démontrant son intégration dans le paysage ;
- Un équipement seul ne peut être considéré comme un hameau nouveau.

Les hameaux nouveaux intégrés à l'environnement sont interdits au sein de la bande littorale des 100 mètres, des espaces remarquables et au sein des coupures d'urbanisation.

Les espaces urbanisés sous forme de hameaux

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/ou ils sont dépourvus d'équipement 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.

Le SCoT encadre le régime réglementaire de ces hameaux par prescriptions :

- Les espaces urbanisés non constitutifs d'agglomérations ou de villages mais présentant les caractéristiques de hameaux existants devront être délimités 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.
- En dehors des hameaux, les constructions existantes seront intégrées aux espaces agro-naturels ou forestiers et respecteront le dispositif des espaces agro-naturels et forestiers.

Les documents graphiques du SCoT recensent graphiquement les hameaux existants sur le secteur littoral : hameau des Marestelles, hameau des Saladelles, hameau proche du Mas de Saint Jean (nord de la D 132), hameau de la Jasse de Maurin à Lattes, hameau du Pont de Villeneuve-lès-Maguelone nord (au nord de la D 612), hameau du Mas rouge à Pérols.

La maîtrise des campings et parcs résidentiels

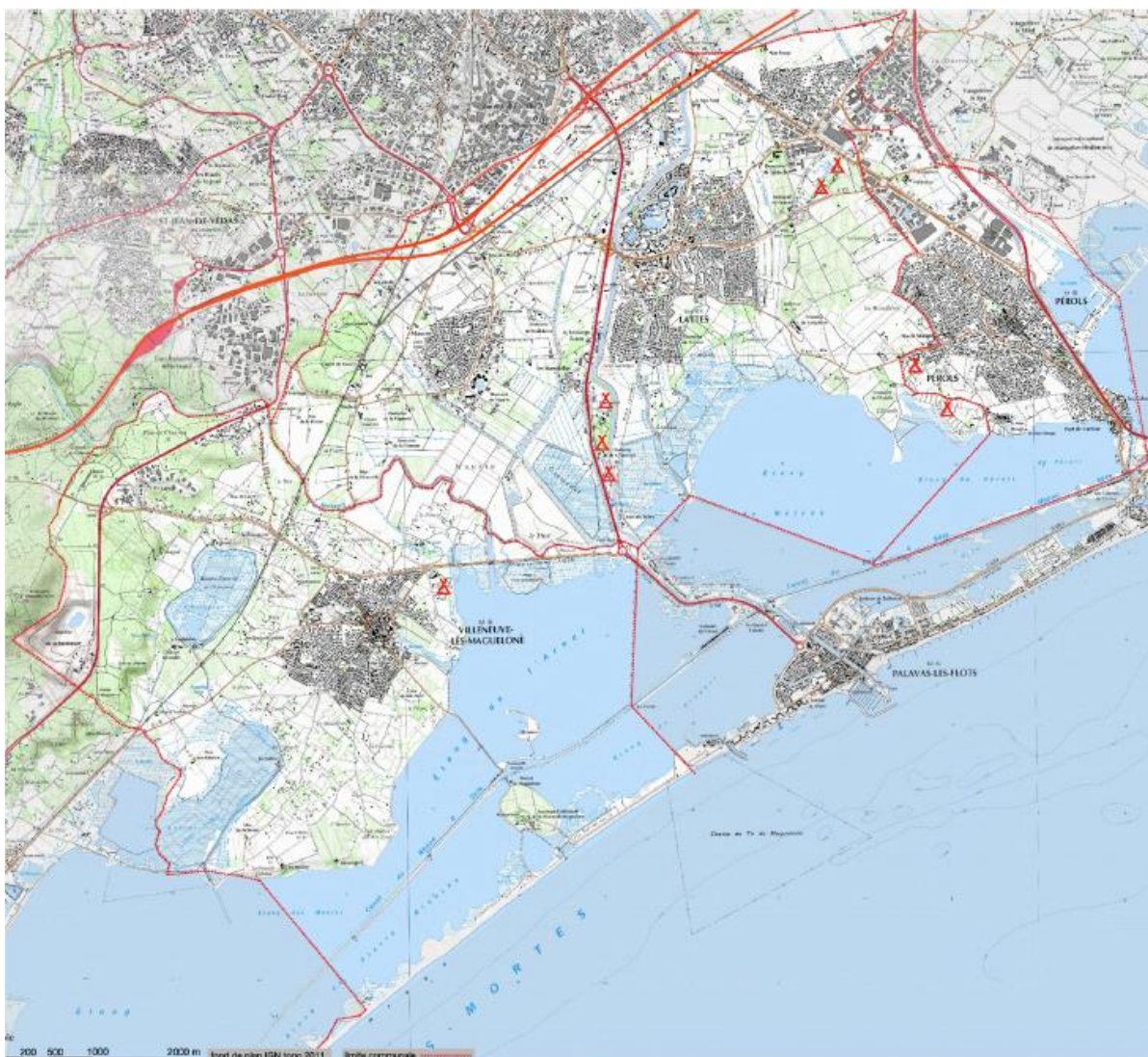
Les campings fédèrent une part importante des capacités d'hébergement existantes en matière de tourisme « de masse » et représentent une part significative de l'économie touristique. Répartis sur les trois communes littorales, ils participent fortement à leur animation et à leur économie. Dans la majorité des cas, 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.

Cette situation et leur évolution vers l'accueil d'habitations légères de loisirs génèrent des problématiques d'intégration dans les paysages littoraux, d'impacts environnementaux, de maîtrise des fréquentations mais aussi de prévention des risques naturels (inondation, submersion).

Leur capacité peut être estimée à 2 022 lits pour environ 4 000 personnes.

Commune	Camping	Localisation	Classement	Capacité
Lattes	Eden	Route de Palavas - Domaine de Gramenet	4 étoiles	302 emplacements
Lattes	Le Parc	Route de Mauguio - CD172	3 étoiles	100 emplacements
Lattes	Le Camarguais	Route de Palavas - Lieudit Gramenet	1 étoile	78 emplacements
Lattes	Le Lac des Rêves	Route de Pérols	4 étoiles	584 mobil homes
Lattes	Le Floréal	Route de la 1 ^{ère} écluse	2 étoiles	134 emplacements
Lattes	L'Oasis	Route de Palavas	4 étoiles	228 emplacements
Lattes	L'Estanel	Route de Mauguio	3 étoiles	116 emplacements
Villeneuve- lès- Maguelone	Domaine de l'Arnel	Route de Palavas	2 étoiles	186 emplacements
Pérols	L'Estelle	Route de Lattes	4 étoiles	-

Le SCoT approuvé en 2006 n'établissait pas de diagnostic des campings et résidences de loisirs.



L'ouverture de nouveaux terrains de camping ou de stationnement de caravanes sont interdits dans la bande littorale des 100 mètres. Ils ne peuvent d'ailleurs être considérés comme des constructions et installations nécessaires à des services publics ou activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

Les campings ne constituent pas eux-mêmes des espaces urbanisés. Ils restent soumis aux principes d'extension de l'urbanisation résultant de la loi Littoral, en continuité donc des agglomérations et villages existants caractérisés par des constructions suffisamment denses.

En outre, selon l'article L. 121-9 du Code de l'urbanisme, l'aménagement et l'ouverture de terrains de camping ou de stationnement de caravanes en dehors des espaces urbanisés sont subordonnés à la délimitation de secteurs prévus à cet effet par les documents d'urbanisme.

Dans le cadre des dispositions de la Loi Littoral, le DOO établit différentes 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'ouverture de terrains de camping ou de stationnement de caravanes sont interdits dans la bande littorale, les espaces remarquables et les coupures d'urbanisation ;

- 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 ou 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.

Au-delà, différentes recommandations complètent la réflexion sur ces structures touristiques :

- Mener une réflexion globale sur le repositionnement de certains campings situés à proximité du rivage au regard de l'hébergement touristique, de la sensibilité particulière de certains 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 aux campings existants d'évoluer vers une amélioration qualitative pouvant notamment se traduire par l'aménagement et l'ouverture d'équipements collectifs (animation, loisirs, sécurité, sport, culture...) sans compromettre le caractère des espaces dans lesquels ils se situent.

Ces recommandations s'inscrivent dans la vision d'un territoire résilient. Il tient compte des perspectives à long terme de montée du niveau des eaux suite au changement climatique et encouragent une stratégie de reconquête et de préservation des zones inondables, un repli stratégique et progressif des installations humaines vers les lieux les moins sensibles aux risques et aux protections environnementales et paysagères.

3. Déterminer la capacité d'accueil des communes littorales

Pour les communes soumises à la loi Littoral, le SCoT doit déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, en tenant compte :

- de la préservation des espaces remarquables ou caractéristiques et des milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques ;
- de l'existence de risques littoraux, notamment ceux liés à la submersion marine ;
- de la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes ;
- des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.

La capacité d'accueil constitue une référence précise, spécifique et justifiée pour dimensionner le développement propre aux trois communes littorales. Cette notion fonde un seuil d'acceptabilité d'un territoire, défini dans une volonté d'équilibre harmonieux entre enjeux de développement urbain et préservation des milieux littoraux.

La détermination de la capacité d'accueil a pour finalité de prendre la mesure des pressions, mais aussi des enjeux stratégiques, auxquelles le territoire littoral est soumis, pour déterminer les possibilités d'un développement équilibré de cet espace.

La détermination de cette capacité d'accueil se fonde sur une croissance démographique maîtrisée des espaces considérés.

Elle privilégie le renouvellement urbain et une maîtrise des extensions urbaines, qui s'articulent aussi avec la 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 ou de portée plus générale (trame verte et bleue, armature agri-naturelle, paysage, multifonctionnalité...) et d'une manière générale avec la prévention des risques et la gestion de la ressource en eau.

Elle s'appuie aussi sur des équipements et services publics adaptés sur la durée, jusqu'à l'horizon 2040. La maîtrise des conditions de fréquentation des espaces naturels par le public est également assurée.

3.1. Maîtriser la croissance démographique d'un espace littoral sensible.

Sur l'ensemble du territoire métropolitain, la réalisation de logements s'est élevée à 5 400 logements par an sur la période 2013-2016 avec une répartition équilibrée de l'offre de logements entre Montpellier (49%) et les autres communes (51%).

Le taux de croissance démographique a été de 1,85% entre 2010 et 2015.

Montpellier Méditerranée Métropole devrait rester l'une des métropoles françaises les plus attractives, avec toutefois un solde migratoire tendant progressivement à converger au niveau de son solde naturel.

La croissance démographique de la Métropole, estimée sur la période 2019-2040, est positionnée autour de 1%, soit un nombre total d'habitants compris entre 580 000 et 590 000 en 2040. Montpellier Méditerranée Métropole est appelée à poursuivre son développement et le SCoT doit répondre à un enjeu essentiel de réponse aux besoins des populations existantes et de maîtrise des conditions d'urbanisation.

A l'horizon 2040, l'estimation des besoins en logements à l'échelle des 31 communes de la Métropole est estimée entre 4 250 et 4 500 par an.

La répartition de ces logements doit tenir compte des contraintes de tous ordres, tout particulièrement des contraintes environnementales et des risques, du niveau d'équipement et de service de chaque commune et notamment de leur desserte en transport en commun.

Ces objectifs s'appliquent également aux communes du littoral, avec des principes d'intégration renforcés à leur territoire aussi spécifique et fragile.

L'évolution démographique des trois communes littorales a été marquée depuis les années 80 par des croissances élevées :

Commune	Taux de croissance 1982-1990	Population 1990	Population 1999	Taux de croissance 1990-1999	Taux de croissance 1999-2009	Population 2009	Population 2014	Taux de croissance 2009-2014
Lattes	2,8%	10 203,00	13 768,00	3,4%	1,4%	15 804,00	15 963,00	0,2%
Pérols	6,2%	6 608,00	7 738,00	1,9%	0,9%	8 453,00	9 089,00	1,5%
Villeneuve-lès-Maguelone	6,8%	5 081,00	7 341,00	4,2%	1,9%	8 900,00	9 577,00	1,5%

On note que ces taux de croissance démographique forts faiblissent sur la dernière période de référence 2009-2014 en raison des contraintes pesant sur les territoires, de la rareté des fonciers disponibles, mais également des objectifs de limitation des consommations d'espace déjà traduits dans le SCoT de 2006.

La capacité d'accueil est déterminée dans le cadre d'une volonté d'équilibre harmonieux entre enjeux de développement urbain territorial de réponse aux besoins résidentiels, économiques, d'équipements et de services, notamment touristiques dans ces secteurs, et de préservation des milieux littoraux. Cette définition aboutit à des choix stratégiques au terme d'une analyse multi critères intégrant la sensibilité des milieux mais aussi le positionnement géographique, le niveau de desserte des sites par les transports en commune et en général par les équipements et services publics et privés, les axes stratégiques de développement et de réinvestissement urbains de la Métropole ou l'existence de risques et nuisances.

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

Le SCoT a comme objectif majeur de répondre au devoir d'accueil des populations et aux évolutions sociétales, notamment l'accompagnement de tous les parcours professionnels, dans leur diversité et en tenant compte de l'évolution des modes de vie et d'habiter.

En lien avec le scénario démographique retenu, le SCoT se place en capacité d'organiser une production suffisante et diversifiée de nouveaux logements indispensables à la cohésion sociale et à l'équité dans l'accès au logement. Le nouveau Programme Local de l'Habitat (PLH) applicable de 2019 à 2024, devra décliner une stratégie organisant la mise en œuvre de ce double objectif quantitatif et

qualitatif, dans la continuité des PLH précédents, en tenant toutefois compte des contraintes auxquelles l'urbanisation de ces trois communes est soumise.

Les communes de Lattes, Pérols et Villeneuve-lès-Maguelone sont soumises aux dispositions de l'article 55 de la Loi SRU et doivent, à ce titre, disposer de 25% de logements locatifs sociaux en 2025.

Au 1^{er} janvier 2018, les taux de logements locatifs sociaux au regard du nombre de résidences principales étaient respectivement de 8.85 % pour la Commune de Lattes, de 1,64 % pour la Commune de Pérols et de 13.91 % pour la Commune de Villeneuve-lès-Maguelone.

Les besoins de développement d'une nouvelle offre de logements sont manifestes dans ces communes littorales, d'autant qu'elles sont situées dans le couloir privilégié de développement de l'agglomération, le long des grands axes de communication et entre Montpellier et la mer, et constituent un enjeu dimensionnant de développement.

3.2. La capacité d'accueil déterminée en matière de développement économique

Le bilan d'étape du SCoT approuvé en 2006 met en exergue la disponibilité foncière des parcs d'activités existants mais aussi le faisceau de contraintes grevant certains fonciers réputés mobilisables et limitant de fait les capacités du territoire à répondre aux besoins des entreprises.

Le diagnostic du SCoT a mis en lumière un manque de foncier destiné à l'activité économique auquel le DOO répond à l'échelle du territoire métropolitain par différentes orientations : réinvestissement urbain et optimisation des parcs existants, création de nouvelles polarités économiques en extension urbaine.

Plusieurs sites de projets stratégiques sont identifiés sur le territoire de Lattes : Secteurs de Saporta, de la Rauze, du Pont de Guerres, de la Castelle (au nord de la RM116), de Boirargues-La Mogère...

Ces sites sont en majeure partie positionnés en interface de la Ville de Montpellier et situés entre les infrastructures autoroutières et ferroviaires.

Il s'agit de répondre aux enjeux du devenir des territoires littoraux à l'occasion du déplacement de l'A9 et de la réalisation de la ligne ferroviaire nouvelle qui ont impacté ces espaces aujourd'hui dégradés, remodelés et artificialisés. L'ambition du SCoT consiste à y développer un projet d'urbanisation maîtrisé et durable, fondé sur des enjeux de déplacements, d'environnement, de paysage et de développement économique.

La reconquête urbaine des zones commerciales de la « Route de la mer » s'inscrit plus en profondeur et le SCoT se situe dans la continuité du SCoT approuvé en 2006 qui organisait déjà le renouvellement urbain exemplaire, actuellement en cours à travers l'opération Ode à la mer.

En matière spécifiquement économique, la programmation globale de l'opération Ode à la mer s'inscrit sur le long terme (plus de 30 ans, notamment en ce qui concerne le réinvestissement urbain des zones commerciales existantes dont le processus de transformation s'inscrit nécessairement dans

un temps long) soit au-delà des perspectives développées par le SCoT, et prévoit 75 000 m² de bureaux/activités

- La seconde tranche en cours de l'opération « Ode Acte 1 » développe sur une partie des 12 hectares concernés, une programmation globale de 30 000 m² d'activités tertiaires (bureaux et hôtels, équipements privés), l'autre partie étant concernée par les surfaces commerciales
- L'opération « Ode Acte 2 », initiée en novembre 2013 sur environ 112 ha répartis sur les communes de Lattes et de Pérols, développe notamment 38 000 m² de bureaux ou services et 13 000 m² d'équipements dans le cadre d'une mixité urbaine affirmée.
- Le solde du périmètre de concession Ode à la Mer (hors opérations Ode Actes 1 et 2) développe un programme prévisionnel de 7 000 m² de bureaux et 32 000 m² d'équipements, également immergés dans un environnement urbain mixte.

Pour les opérations dédiées à l'activité économique, le développement des espaces rétro littoraux en interface et continuité avec la ville centre et en liens directs avec les grandes infrastructures est privilégié, pour consolider la vitrine métropolitaine active. En effet, ces espaces :

- bénéficient de conditions de desserte exceptionnelle par :
 - le réseau armature de transport en commun :
 - pôle d'échange multi modal -PEM- Montpellier-Sud-de-France - nouvelle gare TGV- ;
 - gare de Villeneuve-lès-Maguelone ;
 - lignes 1 et 3 du tramway et proximité des lignes 2 et 4 sur Montpellier et St-Jean-de-Védas ;
 - proximité des PEM existants ou projetés par le SCoT, situés sur Montpellier au nord des infrastructures, notamment celui des Sabines et demain potentiellement ceux situés à proximité de l'échangeur autoroutier Montpellier-ouest et de celui du Contournement ouest de Montpellier -COM-,
 - le contournement autoroutier et routier sud de Montpellier (A709) ;
- constituent la vitrine du territoire pour tous ceux qui y accèdent par ces infrastructures ;
- se situent sur l'axe de communication économiquement stratégique du développement de la Métropole (la « vitrine active ») qui les délimite de manière très définie (ligne ferrée du CNM) ;
- ne peuvent accueillir que du développement économique et de grands équipements compte tenu de leur environnement et de leurs contraintes ;
- ont vu leur paysage considérablement artificialisé, remodelé, morcelé et en large partie dégradé, par les chantiers des grandes infrastructures nationales (CNM et A9), à tel point que seules des opérations d'aménagement volontaires de réinvestissement et d'activation peuvent parvenir à les valoriser par des conceptions d'ensemble et par des configurations urbaines intégrant architectures qualitatives d'immobiliers d'entreprises et de grands équipements et compositions paysagères faisant généreusement appel à la végétalisation.

Ces infrastructures ont donc la double particularité d'accroître le caractère stratégique de ces espaces placés en position de « vitrine » métropolitaine favorables pour l'accueil d'activités et d'équipements majeurs et de générer des aménagements « réparateurs » et qualitatifs.

3.3. La capacité d'accueil déterminée en matière de grands équipements

Des équipements publics d'échelle métropolitaine sont déjà implantés sur les communes littorales avec l'Aréna, seconde plus grande salle de spectacle de France et le parc des Expositions. Ces équipements alimentent de façon forte les politiques culturelles, sportives et de loisirs.

Les secteurs de Cambacérès et celui de Boirargues-nord, respectivement sur les communes de Montpellier et de Lattes seront desservis à court terme par des infrastructures majeures de transport collectif multimodal: gares ferroviaire, routière et tramway, connecté au contournement de Montpellier par l'A 709.

Cette qualité de desserte permettra à ce quartier d'accueillir de grands équipements, le cas échéant universitaires ou sportifs, notamment si aucune solution n'est identifiée pour remédier à l'inondabilité actuelle du stade de la Mosson.

3.4. La capacité d'accueil déterminée en matière de développement commercial

Le niveau d'équipement commercial du territoire métropolitain est globalement bien réparti et dimensionné.

Les orientations de développement commercial sont définies par le DOO se structurent en deux axes, à savoir affirmer des secteurs prioritaires de développement pour renforcer les équilibres commerciaux de la métropole et maîtriser ce développement commercial.

Les objectifs du SCoT consistent à limiter l'extension des zones commerciales au profit de leur réinvestissement, de leur modernisation et de leur diversification.

La consolidation des grandes polarités urbaines se traduit notamment par le développement commercial le long de l'axe des Avenues R. Dugrand sur Montpellier et G. Frêche sur Lattes et Pérols dans la volonté de conforter le « noyau urbain métropolitain » à travers les grandes opérations urbaines de Port Marianne, dont Odysseum, et de reconquête urbaine Ode, pour conforter le rayonnement supra métropolitain. Sur Lattes et Pérols, le projet « Ode à la mer » ne doit pas générer, au terme de son processus de transformation urbaine, plus de surfaces commerciales qu'il n'en existait à son origine, mais ces surfaces devront être reconfigurées pour :

- répondre à l'évolution des modes de vie, de consommation et de distribution,
- intégrer la nécessaire modernisation de cette périphérie commerciale, suivant des formes architecturales, des zones de stationnement plus adaptées à l'urbanité recherchée, des mutualisations des fonctions qui peuvent l'être (accès, parkings...) ainsi que par l'introduction de mixités fonctionnelles.
- retrouver des fonctionnalités naturelles, notamment trajets de l'eau, désimperméabilisation des sols, végétalisation, traitement des relations entre ville et nature,
- intégrer une mixité, tout particulièrement résidentielle dense en grappe à partir des stations de tramway existantes ou à créer, mais aussi tertiaires,
- le cas échéant, accueillir des fonctions en repli du trait de côte.

En matière spécifiquement commerciale, la programmation globale de l'opération Ode à la mer prévoit la réalisation sur 30 ans de 200 000 m² de commerce maintenus et renouvelés, à plus ou moins 5% près, soit, de manière indicative, pour 200 000 m² préexistants :

- * 80 000 m² existant maintenus,
- * 75 000 m² existant transférés,
- * 45 000 m² créés.

Pour mémoire :

- La seconde tranche en cours de l'opération « Ode Acte 1 » développe sur 12 ha une programmation globale de 122 800 m² dont 92 800 m² de commerce dont 70% issus des transferts (40 000 m² créés) ;
- L'opération « Ode Acte 2 », initiée en novembre 2013 sur environ 112 hectares répartis sur les communes de Lattes et de Pérols développe notamment 42 600 m² de commerce (dont 3 000 m² créés).

Au-delà de l'opération de reconquête urbaine d'une vaste périphérie commerciale, le projet Ode prévoit de façon unique la restitution de corridors hydrauliques et écologiques reconstitués après acquisition/démolition de bâtiments commerciaux dans le secteur inondable du Fenouillet à Pérols.

3.5. Des équipements et services publics à même de desservir les populations futures

La capacité d'accueil met en relation la pression de l'urbanisation exercée sur un territoire avec la capacité de ce territoire à la recevoir, au vu notamment des capacités des ressources, des équipements et services publics.

Un réseau de déplacements structuré renforcé par des projets de transport collectif et d'infrastructures viaires.

Du point de vue des infrastructures de déplacements et de transport, le développement urbain s'appuie de manière privilégiée sur le réseau armature existant et à créer sur les trois communes littorales. Il se fonde également sur des axes majeurs de transports collectifs qui limitent aussi les impacts sur les milieux. Ces deux types d'infrastructures, déjà très développés, verront leur capacité optimisée.

Le réseau des voiries existantes a été récemment renforcé par le déplacement de l'autoroute A9 qui donne la capacité à l'A709 d'accueillir le trafic en échange avec la Métropole et diminuer ainsi la pression sur le réseau routier secondaire et sur le milieu.

Les « Connexions Métropolitaines », situées aux points d'interface entre le réseau armature des voies ferrées et du réseau de tramway, le système autoroutier ou de contournement (A709, A750, COM, DEM, R65) et le réseau de transport collectif structurant, seront les lieux privilégiés de rabattement des flux automobiles, d'échanges et de destination, matérialisés notamment par des PEM qui 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 actifs dans une perspective de « Métropole des courtes distances » et de démarche de transition énergétique renforcée.

La « Connexion 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), se structure autour de deux éléments constitutifs d'un hub : la nouvelle gare TGV Montpellier -Sud-de-France et l'aéroport Montpellier-Méditerranée.

Il est prévu également et 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, il peut être également accessible depuis la ligne 3 de tramway, sous réserve de créer une nouvelle station de tramway entre Boirargues et l'A709 et les espaces publics de liaisons correspondants. Des pistes pour les modes actifs, continues, efficaces et lisibles, sont à aménager, que ce soit vers la gare Saint-Roch, vers les quartiers sud de Lattes ou vers ceux de Montpellier.

Au-delà du réseau de tramway, le quartier Boirargues nord-Cambacérès sera relié aux autres quartiers, côté nord, à travers un nouvel ouvrage de franchissement sur l'A709 vers Odysseum, dont la géométrie devra être compatible avec la création, le cas échéant et à terme, d'un nouvel accès au PEM Montpellier-Sud-de-France et à Odysseum depuis l'A709, pour que le contournement sud puisse pleinement drainer le trafic de transit généré par la gare nouvelle.

Côté Ouest, le projet d'avenue de contournement nord de Lattes permettra de créer un axe inter-quartiers et inter-villages et s'appuiera notamment sur un nouvel ouvrage de franchissement du Lez.

Côté Est, l'accroche directe du quartier sur la RD66 par une connexion directe est souhaitable, si une géométrie adaptée est trouvée, ce qui n'est pas encore le cas compte tenu des contraintes recensées.

Intimement liée au pôle urbain du PEM de Villeneuve-lès-Maguelone, la Liaison Intercommunale à l'Ouest de Montpellier (LICOM), est destinée à connecter l'ensemble des communes du quadrant ouest du territoire métropolitain, depuis Juvignac jusqu'à la route de Palavas (R986). Cette voie concerne notamment la requalification de la R185 dont le tracé approche la proximité immédiate de la gare de Villeneuve-lès-Maguelone. L'accessibilité du LICOM vers cette gare devra donc 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.

Le SCoT porte aussi d'autres projets routiers destinés à diminuer la pression qu'exercent les déplacements sur l'environnement naturel et urbain des communes littorales, notamment :

- Le contournement nord de Lattes, qui permettra, grâce à un nouveau franchissement du Lez, de diminuer les flux qui engorgent le centre de Lattes et le réseau routier de la zone sud ;
- La mise en perspective de deux nouveaux échangeurs destinés à rabattre les flux de transit sur l'A709 :
 - l'un sur l'A709 à Montpellier au droit de la gare Montpellier-Sud-de-France et d'Odysseum ;

- l'autre sur l'A9 à Fabrègues, au droit de la LICOM, pour constituer le nouvel échangeur qui fait actuellement cruellement défaut entre Saint-Jean de Védas et Sète, pour rabattre les flux de la RN113-ouest et de la RD612, sur l'A9 et l'A709.

Une ressource en eau potable et des équipements d'adduction suffisants.

- La capacité d'adduction en eau potable des trois communes littorales :

Les communes de Lattes et Pérols sont majoritairement raccordées et desservies en eau potable par la station de production d'eau potable de Vauguières, située sur la Commune de Mauguio et appartenant à la Communauté d'agglomération du Pays de l'Or.

La station de production d'eau potable de Vauguières le Bas traite les eaux prélevées à hauteur de 75% dans le canal du Bas-Rhône et de 25% dans quatre forages situés pour deux d'entre eux dans la station et pour les autres à Garrigues basses et Vauguières le Haut. Six autres forages alimentent les communes du SIVOM de l'étang de l'Or. L'ensemble des forages puise dans la nappe du Villafranchien. L'usine de Vauguières le Bas a une capacité de production de 680 litres/seconde soit environ 51.000 m³ par jour. Les jours de pointe en matière de consommation sur l'usine de Vauguières sont de 35.262 m³ le 3 août 2004 et de 41.405 m³ le 18 juillet 2003 (Canicule). En 2004, l'usine a distribué près de 6,6 millions de m³.

Le bilan hydraulique besoin/ressource réalisé dans le cadre du schéma directeur d'Alimentation en eau potable de Montpellier Méditerranée Métropole approuvé le 23 mai 2013 montre que la capacité d'eau fournie par l'usine de Vauguières sera suffisante pour répondre aux besoins de la population permanente des communes desservies, aux besoins saisonniers importants générés par la population estivale mais également aux besoins des différents projets des communes de Lattes et Pérols jusqu'en 2024.

La réserve de capacité de la station est d'environ 6 000 m³ par rapport au débit de pointe, ce qui permet potentiellement d'alimenter 40 000 habitants supplémentaires. Le débit de pointe ne va pas évoluer de façon significative car les capacités d'hébergement des populations estivales n'augmentent pas.

L'accroissement des besoins d'alimentation en eau potable générés par les développements urbains planifiés est pris en compte et garanti à moyen terme.

Le système Lez, via les réseaux d'alimentation et eau potable de la commune de Montpellier, alimente également les lieux dits Puech Radier et Pont de Guerres, seuls secteurs de la commune de Lattes situés au Nord de l'A9.

L'exploitation du forage « Lou Garigou », qui permettait une alimentation d'appoint au quartier de Maurin, a été arrêtée, conformément aux conclusions du schéma directeur d'eau potable.

Au-delà de 2024, plusieurs scénarios, détaillés dans le SDAEP 2013, sont envisagés concernant les communes de Lattes et Pérols :

- Elles restent alimentées par l'usine de Vauguières du Pays de l'Or Agglomération (ressource BRL) avec laquelle Montpellier Méditerranée Métropole doit conclure une nouvelle convention d'alimentation ;
- Elles sont alimentées par le système Lez, avec une sécurisation sur la ressource du Pays de l'Or.

Deux cas sont alors possibles :

- Si la déclaration d'utilité publique sur les prélèvements dans le karst du Lez est révisée, les besoins de Lattes et Pérols pourront être satisfaits par cette ressource et ces communes seront raccordées au réseau du service de la Ville de Montpellier. Les potentialités de prélèvements supérieurs seront consolidés à la lumière des essais de pompage à réaliser.
- si la déclaration d'utilité publique sur les prélèvements dans le karst du Lez ne peut être modifiée, l'alimentation en eau potable des communes de Lattes et Pérols s'effectuera par l'usine de traitement d'eau potable Valédeau (ressource BRL)

Les capacités de la ressource en eau et des équipements sont donc assurées.

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone est principalement alimentée en eau potable par deux forages situés sur son territoire communal, les forages du Flès Sud (F1) et du Flès Nord (F2) fonctionnant sur l'aquifère karstique (calcaires et dolomies jurassiques) et formations sous-jacentes moi-pliocène.

L'autorisation de prélèvement de ces deux forages relève de l'arrêté préfectoral du 12 juillet 1999 et s'attache à une capacité de 100 m³/heure jusqu'à 4000 m³ par jour maximum.

La commune dispose par ailleurs des ressources complémentaires (et de secours) grâce à l'interconnexion du réseau avec le Syndicat du Bas Rhône Languedoc d'une part et avec le système Lez via le réseau implanté sur la commune de Lattes, d'autre part.

Les équipements consistent en 3 réservoirs à Lattes (stockage: 3 300 m³) et 3 réservoirs à Villeneuve-lès-Maguelone (deux au Larzat et château d'eau) pour 1800 m³ de stockage.

Les volumes mis en distribution sont de 1 483 892 m³ à Lattes pour 15 936 habitants (5 348 branchements), 993 022 m³ à Pérols pour 8 914 habitants (3 831 branchements) et de 776 922 m³ à Villeneuve-lès-Maguelone pour 9 553 habitants (pour 3 587 branchements)

La ressource actuelle des forages du Flès et les interconnexions complémentaires assurent une capacité d'adduction d'eau potable suffisante pour couvrir les besoins induits par le développement urbain planifié par le SCoT.

Du point de vue de la qualité de l'eau, les analyses menées en 2015 sont probantes :

- Lattes - Pérols: 95 contrôles micro biologiques et 42 contrôles physico chimique dont un non conforme
- Villeneuve-lès-Maguelone : 60 contrôles micro biologiques et 27 contrôles physico chimique dont un non conforme

Des équipements de collecte et de traitement des eaux usées à même de desservir la capacité d'accueil déterminée.

- Le service public métropolitain de collecte et d'assainissement des eaux usées :

Depuis 2001, Montpellier Méditerranée Métropole est en charge de la compétence « assainissement » des eaux usées. Approuvé fin 2004, le Schéma directeur d'assainissement (SDA) fixe la stratégie globale et cohérente de la problématique assainissement sur l'ensemble du territoire Métropolitain.

Chiffres clés (Source Rapport sur le prix et la qualité du service assainissement 2015):

- 23 millions de m³ facturés

- 460 510 habitants raccordés (98% de la population du territoire de la Métropole) pour 101 405 abonnés
- 34,5 millions de m3 d'eau traités par les stations d'épuration
- 581 100 Equivalents-habitants (EH)
- 1 479 kms de réseaux, 210 postes de refoulement, 15 stations d'épuration

Le périmètre de Montpellier Méditerranée Métropole recoupe quatre bassins versants. Le suivi de la qualité des masses d'eau est standardisé pour permettre des comparaisons entre différents territoires et suivre les évolutions de la qualité par rapport aux objectifs réglementaires.

Les milieux récepteurs des eaux traitées par les stations d'épuration de la Métropole sont des cours d'eau, les étangs littoraux ou la Méditerranée. Les cours d'eau et étangs en France font l'objet d'un suivi régulier dans le cadre des Schémas d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE)

Milieu récepteur	Etat écologique 2015	Eutrophisation en 2015	Niveau de qualité visé par le SAGE en aval des zones urbanisées	% des eaux usées produites par la Métropole qui sont rejetées dans le milieu après traitement
Méditerranée (point de rejet de MAERA)	Bon	Sans objet	Sans objet	85%
Lez	Bon	Faible	Assez bonne / pollution modérée	
Mosson et Coulazou	Nd	Nd	Assez bonne / pollution modérée	
Etangs palavasiens	Les constatations faites par l'IFREMER dans le cadre du réseau de Suivi Lagunaire 2010 montrent « une dynamique de restauration depuis la suppression des rejets de 3M.		Limiter les risques dystrophiques, en fréquence, en intensité et en durée	5%
Etang de l'Or	Mauvais	Avancée		10%

Les objectifs attendus par les SAGE ont été globalement atteints en 2016.

- La capacité d'assainissement des trois communes littorales :

Les communes de Lattes et Pérols sont desservies par la station d'épuration MAERA qui développe une capacité nominale de traitement de 470 000 équivalents habitants selon l'Arrêté préfectoral n°2005-01-1907 du 29 juillet 2007. MAERA collecte et traite aujourd'hui les effluents de 18 communes (11 membres de la Métropole et 5 communes extérieures) contre 7 à l'origine.

Cette station s'inscrit dans la filière à boues activées et bio-filtration. Sa filière boues actuelle est organisée à 100% en compostage en centre aéré.

Du point de vue de la qualité d'épuration, 366 analyses ont été opérées en 2015 et concluent à une excellence performance de traitement, en conformité avec la réglementation.

Le réseau d'assainissement de la commune de Pérols est aujourd'hui raccordé à la station MAERA. Ce raccordement a permis la fermeture définitive de la station de Carnon-Pérols qui ne respectait plus les normes en vigueur concernant les paramètres MES, azote et phosphates. Les rejets de phosphates impactaient notamment les étangs littoraux, milieux récepteur.

La commune de Lattes est équipée d'un linéaire de réseaux gravitaires de 80 708 ml qui dessert 5 145 usagers pour 973 801 m³ de volumes facturés.

La commune de Pérols est équipée d'un linéaire de réseaux gravitaires de 50 390 ml qui dessert 3 743 usagers pour 675 971 m³ de volumes facturés.

La station MAERA développe une capacité de traitement de 470 000 équivalents habitants qui est suffisante pour couvrir les besoins des populations actuelles.

Un audit technique et fonctionnel de la station a été lancé en 2011 pour appréhender les besoins d'évolution. Une délibération 31 juillet 2014 a approuvé le principe de modernisation de la station MAERA et a validé un budget prévisionnel de travaux de 67 à 81 M€ HT (selon le choix fait sur la filière boue).

Les principaux objectifs du projet de modernisation de Maera sont :

1. continuer à accueillir les effluents des habitants des 19 communes qui y sont raccordées,
2. améliorer la gestion des effluents en temps de pluie en adaptant la capacité de traitement et d'évacuation de la station,
3. optimiser les performances de l'unité de traitement, y compris sur le plan énergétique,
4. tendre vers le « zéro nuisances » pour l'environnement immédiat du site,
5. améliorer la gestion des sous-produits de l'assainissement.

La mise aux normes et la modernisation (notamment suite aux débordements d'eaux usées en période de pluie) de MAERA donneront lieu à la mise en œuvre d'une procédure dérogatoire, conformément aux dispositions spécifiques de l'article L. 121-5 du Code de l'urbanisme : *« A titre exceptionnel, les stations d'épuration d'eaux usées, non liées à une opération d'urbanisation nouvelle, peuvent être autorisées par dérogation aux dispositions du présent chapitre »*

Le calendrier prévoit une mise en service de la nouvelle installation en 2023.

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone est équipée d'une station d'épuration d'une capacité nominale de 12 000 équivalents habitants (EH) selon arrêté préfectoral n°99-1-25. Elle s'inscrit dans la filière à boues activées et cette filière boues est organisée à 100% en épandage.

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone est équipée d'un linéaire de réseaux gravitaires de 39.964 ml qui dessert 3 532 usagers pour 476 311 m³ de volumes facturés.

Du point de vue de la qualité d'épuration, 23 analyses ont été opérées en 2015 avec une excellence performance de traitement, en conformité avec la réglementation.

La station de Villeneuve-lès-Maguelone développe une capacité de traitement de 12 000 équivalents habitants qui est suffisante pour couvrir les besoins des populations actuelles, estimées à 10 166 habitants en 2019.

Les équipements de collecte et de traitement des déchets des communes littorales.

- La collecte et le traitement des déchets de communes littorales.

La totalité des déchets collectés sur les trois communes littorales est traitée à l'usine Améthyst.

L'unité de méthanisation Améthyst a les capacités à terme à traiter les OMR et les bio-déchets d'une population de 560 000 habitants.

Les données de tonnages des trois communes littorales projetées à échéance de 2040 concluent à une augmentation prévisionnelle des OMR de l'ordre de 20%.

L'usine Améthyst est pleinement en capacité d'absorber cette augmentation, le développement du tri des bio-déchets à la source, la prévention des OMA (-10%) et l'augmentation du tri (+10%) contribuant à maîtriser l'évolution prévisible de ces tonnages.

De même, le centre DEMETER de tri des déchets recyclables secs rénové et sa capacité de traitement est étendue à 35 000 tonnes par an, soit 52% d'augmentation de capacité par rapport au 23 000 tonnes triés de 2016.

Les données de tonnages des trois communes littorales projetées à échéance de 2040 concluent à une hausse de plus de 50% du tri sélectif. Le Centre Demeter dans sa version 2019 est en mesure d'assurer le tri des déchets secs issus des collectes sélectives des trois communes littorales à cette même échéance.

Les capacités des installations de tri et/ou de traitement sont donc garanties pour couvrir les besoins des populations littorales actuelles et également pour appréhender l'accroissement des déchets ménagers et assimilés généré par les développements urbains planifiés.

Les équipements locaux consistent en trois points de propreté répartis sur les communes littorales. Sur la base des ratios précités de dépôt par an et par habitant, le parc de déchèteries rénovées a la capacité à accueillir les dépôts de 560 000 habitants.

En effet, selon les données de tonnages des trois communes littorales projetées à échéance de 2040, les apports en déchèterie ne croissent que de 12% par rapport à 2016 du fait de la restriction des apports en gros volumes mis en place début 2017.

La rénovation du parc en cours permettra sans difficulté d'accompagner cette légère augmentation de tonnage.

SCoT Communes littorales	Tonnages 2016			Déchèterie Projection 2017-	Projections 2040		
	OMR	TS (hors verre)	Déchèterie 2016		OMR	TS (Hors verre)	Déchèterie
Lattes	3718	1105	2532	1900			
Pérois	1524	675	8848	7200			
Zone commerciale sud	1068	-	-	-	OMA – TS 2040	+ 10% taux TS/hab en 2040	+ 42% par rapport à 2017
Villeneuve-lès-Maguelone	2560	415	5625	4300			
Total communes	8870	2195	17005	13400	10712,48	3428,59	19028
Total OMA	11065						

On notera également que le Centre d'enfouissement du Thôt, exploité depuis 1967, est fermé à toute activité de stockage depuis le 30 juin 2006.

La capacité d'accueil déterminée au regard des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels et du rivage.

Le dispositif de la Loi littoral marque une sensibilité particulière aux conditions de fréquentation des bords de mer. Le littoral maritime concentre traditionnellement tous les enjeux et toutes les aménités sur cet espace réduit et fragile.

La spécificité des communes de Lattes et Pérols est de ne pas présenter de façade maritime mais d'être « littorale » en référence aux étangs. Seule Villeneuve-lès-Maguelone possède un accès direct au trait de côte mais sur un espace très particulier du point de vue de sa géomorphologie puisqu'il s'agit d'un lido très étroit séparant la mer des étangs.

Le SCoT privilégie un développement urbain minimal sur les espaces proches du rivage et concentre le renouvellement urbain des agglomérations et secteurs d'extension sur les espaces rétro littoraux. Ce positionnement est de nature à restreindre l'impact de la fréquentation du public sur le littoral même.

Un second facteur d'appréciation repose sur l'accessibilité relative des espaces les plus sensibles d'un point de vue environnemental : Le lido de Villeneuve-lès-Maguelone n'est accessible que par une route littorale en impasse depuis Palavas-les-Flots qui voit ses accès restreints par un régime de police protecteur. Le stationnement est cantonné à l'extrémité est du territoire de la Commune et il est soumis à un régime tarifaire en haute saison. Une seconde poche de stationnement réduit est aménagée au nord de la Cathédrale de Maguelone, à environ un kilomètre du littoral.

La régulation des fréquentations est assurée partiellement par un transport collectif saisonnier (petit train sur pneus) limitée à la desserte des plages depuis les deux parkings. Au-delà de ce moyen traditionnel, les accès s'opèrent en deux roues ou à pied, ce qui limite l'affluence et les nuisances.

Le réseau cyclable desservant le secteur littoral développe un linéaire important et des continuités significatives :

- Le long de la RM185 puis vers la Cathédrale de Maguelone ;
- Le long des berges du Lez, depuis Montpellier (Hôtel de Région) jusqu'au secteur des quatre canaux à Palavas-les-Flots (et au-delà D62E2) ;
- Le long des avenues R. Dugrand et G. Frêche (Route de la mer) depuis Montpellier (Hôtel de ville) jusqu'au triangle de l'Avranche à Pérols ;
- Le long de la RM132 de Lattes à Pérols.

Le canal du Rhône à Sète constitue également une voie d'accès cyclable « vert » pratiquée qui permet les échanges locaux mais également à l'échelle plus large des deux intercommunalités littorales voisines. Cette liaison deux roues est amenée à se renforcer, sachant que des aménagements ont été réalisés pour protéger les espaces naturels. Ce canal génère également un tourisme fluvial croissant mais qui ne génère pas de retombées significatives en l'état ou de pression touristique sur le territoire du fait de la quasi absence de halte fluviale sur le territoire métropolitain.

Le port fluvial de « Port Ariane » est situé à Lattes, en rive gauche du Lez, à 1 km en amont de l'écluse du Lez. Il abrite 100 places dont 5 places visiteurs. Il ne génère pas une fréquentation touristique significative.

3.6. Un développement littoral reposant sur un renouvellement urbain renforcé et des extensions urbaines maîtrisées

3.6.1. Privilégier le développement par le renouvellement urbain

L'objectif volontariste et réaliste du SCoT consiste à organiser 60% de l'accueil des besoins en logements dans des espaces d'urbanisation déjà existante et engagée. Cet objectif est à rapprocher du bilan du SCoT de 2006 qui constatait que l'objectif visé était atteint avec 50% des logements réalisés par renouvellement des tissus bâtis sur la période 2006-2012.

Ce potentiel de renouvellement urbain se concentre surtout sur les espaces rétro littoraux moins contraints par les risques naturels, moins sensibles du point de vue environnemental et qui bénéficient d'atouts stratégiques, notamment de desserte par transports collectifs.

Le DOO assume un choix stratégique d'intensification du développement urbain dans ces espaces rétro littoraux proches du cœur de Métropole et d'axes de déplacements structurants. Ce choix est retenu pour mieux préserver les territoires proches des rivages ou de l'armature agro-naturelle caractérisés par leur richesse écologique et les risques qu'ils supportent.

Au-delà du renouvellement urbain des centres historiques et agglomérations traditionnelles, l'opération Ode développe des objectifs de renouvellement exceptionnels.

Le projet tend à moderniser un site commercial vieillissant ne répondant plus aux modes de consommation. Il est intégré à un projet d'ensemble de réparation de la ville en termes hydraulique, de biodiversité, de desserte par les transports en commun, de mixité et de commerce. Intégrant notamment l'acquisition du marais de l'Estagnol et la restitution à la nature de 11,3 hectares au Fenouillet, le projet urbain Ode à la mer est pilote et exemplaire en France à cette échelle d'une démarche de reconquête d'une vaste périphérie commerciale, contribuant à économiser l'espace et à intégrer toutes les dimensions du développement durable.

L'opération s'appuie sur la volonté de requalifier les parcs commerciaux implantés le long des axes de circulation (le long de l'Avenue G. Frêche) pour diversifier les affectations et générer un volume significatif de nouveaux logements, de bureaux et d'équipements sur Lattes et Pérols impliquant une consommation d'espaces en extension particulièrement faible par rapport au nombre de logements accueillis (prévisionnellement et de manière indicative : 7 à 8 000 logements, 75 000 m² de bureaux et au moins 45 000 m² d'équipements, pour une surface globale de commerces inchangée à terme par rapport à l'existant de 200 000 m²).

Cette opération privilégie le réinvestissement urbain des zones commerciales en inscrivant cette stratégie de reconquête urbaine sur le long terme, pour permettre le renouvellement de ces zones au-delà des objectifs et au-delà des perspectives du projet Ode et du SCoT. Elle retravaille les intensités urbaines dans le tissu commercial existant et participe ainsi à l'objectif du SCoT de satisfaire 60% des besoins de logements par renouvellement de l'urbanisation existante.

Le potentiel de réinvestissement urbain en dehors des sites aux fonctions majeures

Les projets et opérations urbains aux fonctions majeures précédemment décrites, qu'ils soient économiques dans le cadre de la vitrine active des grands axes de communication, ou d'extension et

de reconquête urbaine mixte, permettent de compenser avantageusement en termes de développement durable et de manière rigoureusement maîtrisée la très forte limitation des possibilités de développement des trois communes littoral, par des opérations foncières et de réinvestissement et d'aménagement urbains intégrées.

En effet, hors de ces grands projets urbains, les extensions de ces trois communes sont spatialement très limitées et strictement encadrées en intensité.

Les capacités de réinvestissement urbain et de mutabilité des tissus bâtis ont été étudiées, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Les capacités de réinvestissement des tissus urbains diffus des trois communes littorales sont faibles compte tenu des freins identifiés et elles sont estimées à un potentiel global de l'ordre de seulement 1 000 logements.

De plus, le rythme d'activation de ce potentiel, qui s'inscrit dans un contexte de maîtrise privée foncière aléatoire, est loin d'être assuré sur la période du SCoT.

Ainsi les besoins en développement, mais aussi ceux issus des obligations légales, notamment en matière de réalisation de logements sociaux, pourront principalement être satisfaits, dans le cadre et au rythme des opérations aux fonctions majeures qui bénéficient pleinement de la proximité des transports en commun. Ceci est principalement le cas des communes de Lattes et Pérols avec les projets urbains Cambacérès et Ode. En revanche, la commune de Villeneuve-lès-Maguelone, reste dans une situation contrainte pour répondre à ces besoins, car elle ne bénéficie guère en termes de développement résidentiel que de la « respiration » offerte par l'aménagement limité du quartier de la gare.

Les études de mutabilité des tissus bâtis existants des trois communes littorales font état d'un potentiel de renouvellement urbain diffus (hors secteurs d'extension et opérations pré citées) d'environ 2 200 logements.

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.

3.6.2. Orienter la capacité d'accueil en dehors des espaces proches du rivage

Le SCoT privilégie un accueil de l'habitat et des activités en dehors de ces espaces proches du rivage.

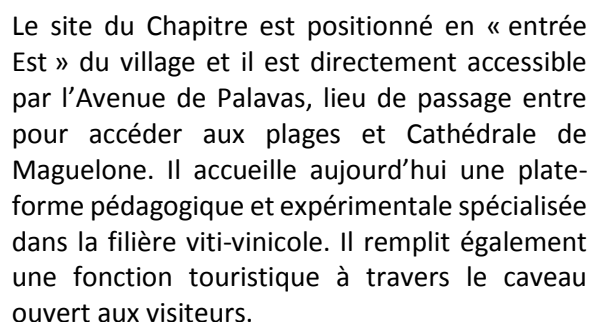
- Les objectifs de renouvellement urbain des tissus bâtis ont donc vocation à être atteints prioritairement dans les tissus bâtis situés en dehors des espaces proches du rivage.

L'évaluation des capacités de mutation des tissus bâtis existants et l'appréciation des potentialités urbaines fondent les documents d'urbanisme locaux et le renouvellement urbain. Ces analyses intègrent cette priorisation et considèrent la situation en espaces proches du rivage comme un facteur de modération urbaine.

Une partie significative des agglomérations historiques de Pérols et Villeneuve-lès-Maguelone est située dans les espaces proches du rivage alors même que le reste de leur territoire est soumis à des sujétions environnementales, règlementaires ou des risques naturels qui obèrent leurs capacités de développement urbain. Dans ces contextes, l'objectif du SCoT consiste à privilégier le renouvellement urbain en dehors des espaces proches du rivage sans interdire toutefois strictement des opérations dans ces espaces, sous réserve expresse qu'elles respectent le principe d'urbanisation limitée.

Les opérations suivantes, déjà engagées ou programmées s'inscrivent d'ailleurs en cohérence avec ces principes.

Le secteur d'extension Villeneuve-lès-Maqelone Mas du Chapitre :



Il est desservi directement par l'Avenue de Palavas, voie urbaine requalifiée, qui le sépare du Domaine historique du Chapitre.

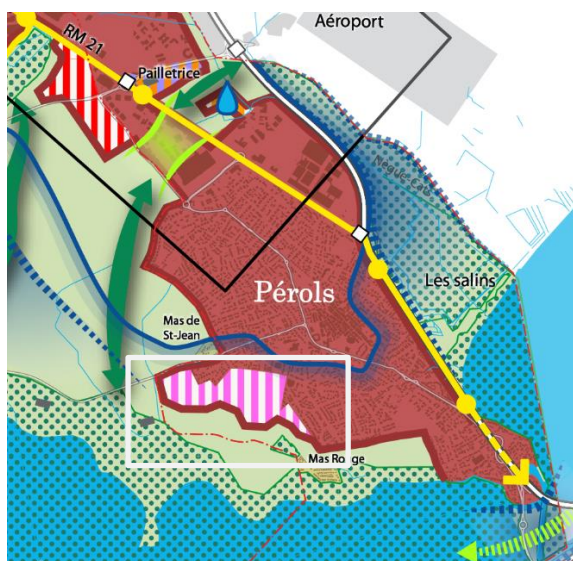
Il est inclus dans les espaces proches du rivage et donc soumis à un principe d'urbanisation limitée. A ce titre, sa densité n'est pas définie a priori mais devra être encadrée par le document d'urbanisme

local. Le caractère limité de l'urbanisation se fondera sur les conditions d'implantation, d'importance, de densité et de destination des constructions envisagées, ainsi que des caractéristiques topographiques de la partie concernée de la commune. L'opération envisagée n'étendra, ne renforcera pas de manière significative l'urbanisation de quartiers périphériques et ne modifiera pas de manière importante les caractéristiques du quartier.

Un projet de mas numérique dédié aux solutions innovantes et opérationnelles proposés par les entreprises de l'agriculture numérique, est développé sur ce site, en lien avec le propriétaire, Supagro. Le projet s'insère dans une volonté de parcours oenotouristique : dégustation, démonstration de technologies innovantes... Il intègre des aménagements d'espaces publics dont du stationnement et la création d'un office de tourisme en bordure d'Avenue de Palavas qui pourrait être accompagné d'un programme très mesuré de logements.

Cette extension urbaine du Chapitre à Villeneuve-lès-Maguelone est donc organisée sur une superficie réduite et dans la finalité de consolider définitivement les contours de son agglomération.

Le secteurs d'extension Pérols - Méjean :



Le site est composé de friches agricoles, prairies, mitage. Il est situé à proximité du rivage de l'étang du Méjean mais il en est séparé par le « Lac des Rêves », vaste complexe touristique d'habitations légères de loisirs. Il est ceinturé par un réseau de voiries, RM132 au nord et Avenue Saint Vincent au sud et il est à proximité immédiate d'équipements publics sportifs récents. Le camping de l'Estelle accueille des populations touristiques en période estivale qui génèrent une pression sur les milieux naturels limitrophes. La partie sud est du camping se situe en espaces submersible mais cette portion est exclue du périmètre du secteur d'extension dans un objectif de prévention du risque naturel.

Le secteur d'extension du Méjean est positionné dans les espaces proches du rivage, la limite du secteur se situant à 500 mètres du rivage de l'étang du Méjean, en co-visibilité relative avec ses berges. Le périmètre du secteur est séparé de l'étang par le « Lac des Rêves » et une bande significative d'espaces agricoles et naturels.

Le site n'est intéressé par aucune coupure d'urbanisation et ne comprend pas d'espace remarquable ou de parc ou boisement significatif au sens de la Loi Littoral. Il s'inscrit dans un rapport de continuité direct avec le tissu urbain aggloméré de Pérols puisqu'il est contigu au front bâti de l'agglomération existante de Pérols sur l'ensemble de son linéaire, de l'Avenue Saint Vincent au sud à la RM132 au nord.

Le camping n'est pas constitutif d'agglomération au sens de la Loi Littoral. On notera cependant que l'ouverture à une urbanisation du site de l'Estelle impacte des terrains fortement artificialisés, partiellement bâtis et n'entraîne aucune consommation d'espaces naturels ou agricoles.

L'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs était déjà planifiée par le SCoT approuvé en 2006 qui l'identifiait en « site à haute valeur paysagère ».

La commune de Pérols est caractérisée par un taux d'occupation urbaine extrêmement élevé. Elle ne dispose d'aucun autre espace potentiel d'extension échappant à des risques naturels (notamment inondation, submersion) ou de nuisances (acoustiques/PEB aéroport) avérés.

Le site inclus dans les espaces proches du rivage est soumis à un principe d'urbanisation limitée. A ce titre, sa densité n'est pas définie a priori mais devra être encadrée par le document d'urbanisme local et justifiée par l'opération d'aménagement. Le caractère limité de l'urbanisation se fondera sur une analyse circonstanciée et environnementale visant à évaluer, définir et justifier l'insertion du projet par référence à son contexte : formes urbaines, conditions d'implantation, densité et destination des constructions envisagées, caractéristiques topographiques...

L'opération envisagée n'étendra, ni ne renforcera de manière significative l'urbanisation de quartiers périphériques et ne modifiera pas de manière importante les caractéristiques du quartier.

La programmation n'est donc pas définie à ce stade de la planification en termes de densité prévisionnelle mais elle priorisera l'accueil d'un programme d'habitat diversifié et répondant aux objectifs du Programme Local de l'Habitat. En effet, la commune Pérols ne dispose pas du taux de logements locatifs sociaux requis par la Loi.

L'extension urbaine Pérols - Méjean développe une superficie globale d'environ 25 hectares.

Cette extension urbaine est fondamentale du projet urbain de la commune de Pérols qui n'abrite aucun autre site potentiel, qui s'inscrit déjà depuis 2006 dans l'opération Ode Acte 2 pour les secteurs Fenouillet et Bir Hakeim.

Cette extension est justifiée par les enjeux de développement urbain de ces communes et notamment de réalisation de logements locatifs sociaux répondant aux besoins des populations et aux exigences légales. Il s'agit également d'un choix établi « par défaut » du fait de l'importance des sujétions règlementaires et environnementales couvrant leurs territoires.

- **A noter :**

Le SCoT ne prévoit aucune implantation de hameau nouveau intégré à l'environnement.

Le SCoT donne des prescriptions pour que les documents d'urbanisme locaux interdisent toute extension des capacités d'accueil par extension spatiale ou densification et tout durcissement des campings existants.

3.6.3. Un développement urbain littoral organisé partiellement par des extensions urbaines maîtrisées

Le SCoT prévoit 1 500 hectares de zones d'extension, ce qui correspond à une réduction de 420 ha par rapport aux potentiels des extensions urbaines non consommées du SCoT de 2006.

En revanche ces surfaces d'extension urbaine sont désormais réparties en prenant mieux en compte la sensibilité environnementale du territoire métropolitain ainsi qu'une synergie plus étroite avec les infrastructures de transports et notamment de transport collectif.

Les enjeux, objectifs et orientations du SCoT s'appuient sur une vision partagée du territoire qui veille à un équilibre harmonieux entre préservation des espaces naturels perçus comme constitutifs du patrimoine à transmettre aux générations futures, prise en compte des risques et développement urbain et économique répondant aux besoins des populations et enjeux des territoires.

En cohérence avec ces sujétions et orientations fondamentales, le SCoT privilégie les secteurs d'extension urbaine desservis directement par des axes de transports en commun performants et en général par le niveau d'équipements et de services existant ou projetés.

Cette approche permet d'assurer un équilibre spatial entre les zones d'urbanisation et la préservation des espaces naturels et agricoles. Elle est complémentaire des objectifs de renouvellement urbain poursuivis dans les tissus bâtis existants des trois communes littorales, minorés dans les espaces proches du rivage et non appliqués dans les zones inondables et/ou submersibles.

De façon complémentaire, des niveaux d'intensité s'attachent à ces secteurs d'extension selon une hiérarchie qui permet d'intensifier l'urbanisation des sites, en particulier dans les périmètres desservis par le réseau de transport en commun armature.

Cette logique trouve une expression particulièrement marquée sur le secteur littoral mais intègre également la dimension de la profondeur des sites, de leur éloignement du rivage, des étangs et des sites à préserver.

Concernant la capacité d'accueil définie en matière de logement, les besoins des communes littorales sont satisfaits de façon prioritaire sur des sites urbains desservis par les moyens de transport collectif.

Les projets urbains sur les sites aux fonctions majeures

Compte tenu de l'excellent niveau de desserte et de la localisation stratégique de trois sites, ceux-ci font l'objet de projets urbains majeurs en termes d'aménagement et de développement durables du territoire. L'orientation majeure du SCoT de renforcer la synergie habitat/transport collectif justifie, mais suivant des formes et des programmations très différentes, trois secteurs spécifiques :

- celui de reconquête de la vaste périphérie commerciale, dite « Ode à la Mer », sur les secteurs situés le long de l'avenue Georges Frêche (ex RM21 dite « Route de la Mer »), sur les communes de Lattes et de Pérols, que le SCoT de 2006 avait identifiés comme formant un « site stratégique » de réinvestissement et d'extensions urbains (Cf. ci-après) ;
- celui de Cambacérès, à la fois en poursuite de l'urbanisation existante et engagée et en extension urbaine, pour la constitution d'un quartier intense et mixte autour du PEM Montpellier-Sud-de-

France (Gare TGV) en continuité des tissus urbains de Boirargues et de Montpellier, site stratégique identifié par le SCoT approuvé en 2006 ;

- et celui également, plus résidentiel, mais beaucoup plus modeste et « villageois » que les deux précédents, situé le long de l'axe historique du centre de Villeneuve-lès-Maguelone à sa gare TER, en réinvestissement et consolidation urbains d'un hameau préexistant.

L'opération Ode de reconquête urbaine des zones commerciales

Le projet urbain majeur « Ode à la Mer » constitue le principal axe de développement urbain, commercial et résidentiel des communes littorales de Lattes et Pérols. Défini dès le SCoT de 2006 comme un site stratégique notamment pour la reconquête de la vaste périphérie commerciale étirée le long de l'avenue Georges Frêche, vieillissante et au paysage dégradé caractéristique de ce type de zone périurbaine des années 70, il accueille déjà les premières opérations engagées dans ce cadre.

A la suite de l'approbation du SCoT de 2006 et en phase avec la création de la ligne 3 de tramway, la Communauté d'Agglomération, devenue Montpellier Méditerranée Métropole, en lien avec les deux communes, a initié les études préalables et opérationnelles, puis les procédures, pour réaliser les opérations de reconquête urbaine de ce site marqué par la succession de grands lotissements commerciaux.

Ce projet urbain, dénommé « Ode à la Mer », dont la mise en œuvre est particulièrement complexe du fait de la structure et des valeurs foncières constatées, des logiques foncières, immobilières et fonctionnelles de la grande distribution et du caractère innovant de ce projet ambitieux pour définir une démarche adaptée de réinvestissement et d'aménagement urbains (sans équivalent recensé, de ce type et à cette échelle, à ce jour en France et sans doute en Europe), s'appuie sur trois « leviers » :

- L'effet tramway qui permet de passer d'un urbanisme créé par et pour l'automobile, générateur de ces zones commerciales le long des entrées de ville, à des quartiers et des comportements plus « urbains », à travers une ville réellement mixte, organisée « en grappe » autour des stations de tramway ;
- Les contraintes environnementales, qui obligent désormais de réinvestir les zones artificialisées principalement par les vastes parkings commerciaux, en méconnaissance des fonctionnalités naturelles, pour :
 - réinscrire le « chevelu » hydraulique des ruisseaux et des fossés, aménager des champs d'épandages et de rétention et en général retrouver la logique du « grand cycle de l'eau » ;
 - réintroduire les fonctionnalités écologiques en termes de continuité de la biodiversité, de désartificialisation et de végétalisation ;
 - redéfinir les formes urbaines, architecturales et paysagères en harmonie avec le grand paysage littoral, très ouvert, des franges de la plaine de la Petite Camargue ;
- Les évolutions des modes de vie, de consommation et de distribution commerciales, notamment l'émergence du e-commerce, qui entraînent inévitablement l'adaptation progressif de l'appareil commercial issu des comportements et des logiques commerciales propres aux décennies précédentes.

Le projet urbain majeur Ode a donc pour objectif à la fois le renouvellement profond du tissu économique existant par la recomposition et la modernisation de l'armature et des formes de distributions commerciales, l'introduction d'un nombre significatif de logements autour des stations

de transport en commun pour conduire à une véritable mixité fonctionnelle et sociale et la modernisation ou la création selon les cas d'équipements publics.

Ce projet ambitieux a été retenu dans le cadre de l'appel à projet « EcoCité » (Programme d'Investissement d'Avenir), initié par l'Etat, la Caisse des Dépôts et Consignation et l'ADEME pour promouvoir des projets d'aménagement et de développement « durables, innovants et duplicables », dans le cadre de l'EcoCité montpelliéraine, dite « De Montpellier à la Mer », qui intègre plusieurs grands projets urbains sur l'axe majeur de développement du territoire métropolitain, sur les communes de Castelnau-le-Lez, Montpellier, Lattes et Pérols.

La programmation globale de l'opération d'Ode à la mer prévoit, prévisionnellement et de manière indicative compte tenu de la levée des contraintes foncières auxquelles cette programmation reste soumise :

- 6 à 8 000 logements (en tendant progressivement vers un rythme de 500 logements/an sur 4 sites et 2 communes) ;
- 200 000 m² de commerce maintenus et renouvelés, soit le volume des surfaces existantes à plus ou moins 5 %, décomposés de manière prévisionnelle entre :
 - * 80 000 m² existant maintenus ;
 - * 75 000 m² existant transférés, principalement dans le périmètre de l'opération Ode,
 - * 45 000 m² créés ;
- 75 000 m² de bureaux/activités ;
- 45 000 m² d'équipements publics et privés.

Initialement envisagée sur une trentaine d'années, l'opération Ode à la mer s'étalera sur une période plus étendue, au-delà des perspectives du SCoT, compte tenu de sa complexité (qui a allongé les phases d'études préalables, de concertation avec les acteurs du site directement ou indirectement concernés et de procédures) et des « duretés » foncières constatées. D'autre part, l'opération Ode d'initiative publique devrait générer un processus de renouvellement urbain des zones commerciales existantes dont la capacité est supérieure aux objectifs fixés à cette opération.

Cette opération est en effet de nature à générer des effets à long terme en matière d'intensification du développement urbain dans les tissus bâtis existant au sein de son périmètre. L'exploitation exemplaire de ce potentiel de renouvellement urbain permet aux trois communes littorales de s'inscrire pleinement dans les objectifs de modération des consommations foncières portés par le SCoT.

En effet, cette stratégie urbaine, inscrite sur le long terme, permet de satisfaire 60% des besoins de logements par renouvellement de l'urbanisation existante.

Sur le plan opérationnel, l'opération de la « Ode à la mer » se décompose en plusieurs périmètres indépendants mais cohérents, engagés progressivement dans le temps et dans l'espace, qui associent des actions d'extensions urbaine à des actions de réinvestissement, notamment pour créer les conditions permettant de mettre en œuvre le processus complexe d'intervention sur les zones commerciales (transferts spatiaux, définitifs et transitoires, des enseignes et des investissements immobiliers, renouvellement et mutualisation des fonctions, réponse aux besoins générés par l'opération, espaces dédiés à la « renaturation » du site...):

- L'opération « Ode Acte 1 », mise en œuvre depuis 2013 sur un périmètre déjà opérationnel d'environ 36 ha situé sur la seule commune de Pérols, dont l'aménagement est engagé, notamment avec la livraison d'un immobilier tertiaire stratégique dans l'offre métropolitaine (le « Liner »).

La seconde tranche de cette opération développe sur une emprise de 12 ha une programmation globale de près de 130 000 m² dont :

- 90 000 m² de commerce dont 70% issus des transferts, notamment de la zone commerciale du Fenouillet (40 000 m² créés)
- 30 000 m² d'activités tertiaires : bureaux et hôtels, équipements privés.

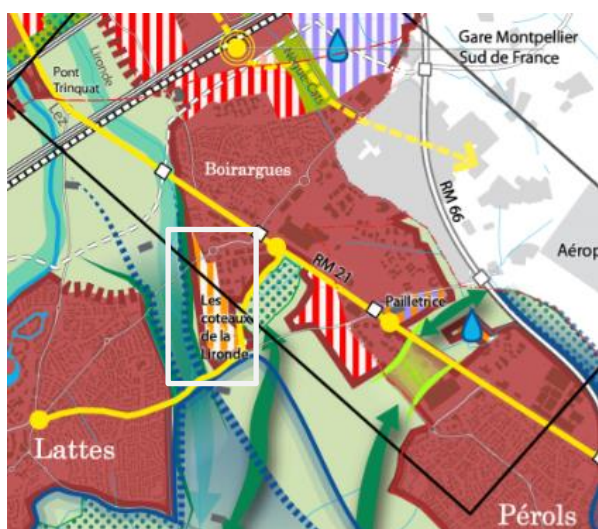
Cette opération est démonstratrice de la capacité d'intégrer autour d'une station de tramway, à la fois :

- le commerce de périphérie (y compris les plus grands formats) dans une conception d'ensemble associant des accès, des parkings en ouvrage et des cheminements piétonniers mutualisés ;
 - une programmation mixte associant à ces commerces : bureaux, hôtel, sport et loisirs, équipements et services (à l'exception des logements compte tenu des contraintes aéroportuaires) ;
 - une conception de grande qualité urbaine, architecturale et paysagère, s'intégrant dans le grand territoire horizontal de la plaine littorale.
- L'opération « Ode Acte 2 », rendue possible par les relocalisations « tiroirs » engagées par l'opération « Ode acte 1 », est initiée depuis novembre 2013 sur environ 112 ha répartis sur les communes de Lattes et de Pérols.
 - Diverses autres opérations de requalification et de réinvestissement du tissu commercial menées, notamment sur les franges de Boirargues sur l'avenue Georges Frêche et une partie du Soriech.

L'opération Ode à la mer a été retenue dans le cadre de l'appel à projet « Ecocité » initié par l'Etat pour développer les villes durables, et il constitue le site stratégique de la « Route de la mer ».

L'opération s'articule autour de différents secteurs d'extension :

Le secteur d'extension Ode - Haut de Lattes



Le secteur des « Hauts de Lattes » est situé sur la partie est du territoire communal de Lattes. D'une superficie totale de 10,1 ha environ, il est délimité :

- A l'est, par la zone humide de l'Estanel ;
- A l'ouest, par la dépression inondable de la Lironde ;
- Au nord par les parcelles cultivées situées au Sud du Domaine de Soriech et par la zone d'activités du Soriech ;
- Au sud, par la RM 172.

Ce secteur, majoritairement occupé par d'anciennes parcelles viticoles aujourd'hui en friche, est situé sur un promontoire collinaire atteignant 21 mètres NGF et s'abaissant en pente douce vers le marais de l'Estanel et la Lironde. Le périmètre du secteur d'extension exclut le versant dominant la Lironde et inclut les secteurs du Mas de Couran et du Mas Soriech.

Il est intégralement inclus dans le périmètre de l'opération d'aménagement « Ode Acte 2 ».

Le site n'est compris ni dans la bande littorale ni dans les espaces proches du rivage, la limite de ces derniers étant déterminés plus au sud, sur un obstacle physique de rupture, la RM172, légèrement en deçà de la distance de 2 000 mètres.

Le site est cependant dans sa plus grande partie à plus de 2 000 mètres de l'étang du Méjean, et la co-visibilité avec celui-ci est limitée compte tenu de la configuration des lieux et de la topographie des rivages lacustres. On constate en l'espèce que l'espace séparant les Hauts de Lattes du rivage des étangs consiste en une étendue de faible altimétrie et avec une pente quasiment nulle. La co-visibilité n'est pas effective du fait de la quasi-absence de pente qui fait perdre rapidement toute perspective vers les espaces situés plus en profondeur.

Le secteur comporte des boisements significatifs recensés par le SCoT en raison de leur intérêt écologique et paysager particulier, à savoir le boisement patrimonial autour du Mas de Couran qui marquent le coteau de la Lironde et l'identité des mas. Le renforcement des boisements du site est un des axes majeurs du projet d'aménagement dans lequel "intensités bâties" et "intensités vertes" sont complémentaires.

Le secteur d'extension de l'urbanisation est en dehors du lit majeur de la Lironde qui constitue la coupure d'urbanisation. Cette coupure d'urbanisation conserve dans son ensemble des dimensions significatives avec un espace de l'ordre de 1 000 mètres entre l'agglomération de Lattes et celle de Pérols, elle est cependant réduite à 200 mètres entre celle de Lattes et celle de Boirargues, au niveau du chenal de la Lironde.

Pour tenir compte de cette distance plus réduite, bien que d'autant plus significative qu'elle correspond à la vaste unité paysagère de la dépression de la Lironde, et qu'aucune extension urbaine ne puisse être considérée comme formant un tout avec le lit majeur de la Lironde, sont exclus du secteur d'extension les coteaux naturels sur le côté ouest, depuis la ligne de crête jusqu'au lit de la dépression. Le caractère naturel des premiers contreforts de la colline des Hauts de Lattes est ainsi pérennisé.

Le secteur d'extension s'inscrit dans un double rapport de continuité.

Le premier élément de continuité urbaine se réfère à Boirargues par la zone d'activités commerciales du Soriech située au nord-est. Ce parc d'activités fait partie de l'agglomération de Boirargues déterminée par le SCoT, la RM189 constituant une infrastructure pleinement intégrée au tissu urbain. Le Parc d'activités du Soriech est ainsi relié à l'ensemble du secteur situé au nord de la RM189, qui comprend des établissements commerciaux mais aussi d'habitations en densité et nombre importants et qui est lui-même relié au reste de l'agglomération de Boirargues, l'avenue Georges Frêche ne constituant plus ici une rupture d'urbanisation.

Le parc du Soriech est caractérisé dans sa partie sud (de la RM189) par une quinzaine constructions développant des densités, volumétries et surfaces importantes, accueillant des enseignes de référence et regroupant un nombre d'emplois significatif. Ce secteur est amené à bénéficier d'une requalification

fondamentale, en synergie avec le projet des Hauts de Lattes-Pôle autonomie santé en se densifiant pour accueillir des bâtiments compacts accueillant des activités et des services liés à la « silver économie ». Le secteur d'extension jouxte le parc du Soriech sur sa limite sud-est.

Le projet d'aménagement des Hauts de Lattes, déjà acté, prévoit la requalification d'une section de la « Route des mas » qui traverse le site d'extension sur un axe nord/sud. Cette « route des Mas », décrit un trajet à valeur patrimoniale et paysagère qui établit un lien entre Lattes (notamment Mas de Fangouse, Mazerand, mas de Couran, Mas Rouge) et Montpellier (ensemble des mas des Jardins de la Lironde). L'infrastructure qui présente aujourd'hui un gabarit réduit de voie de desserte inter quartier sera pleinement intégrée au tissu urbain à l'occasion de la création de la station de tramway programmée à son croisement avec la ligne 3 de tramway, par un aménagement intégrant un traitement paysager, une trame cyclable et piétonnière et une requalification de la plateforme routière.

Le second élément de continuité se réfère à la limite du tissu bâti constitué autour du domaine de Soriech. Le mas traditionnel a en effet bénéficié d'une importante requalification en immeuble résidentiel collectif. Il est adossé à l'ouest à un hameau accueillant des locaux d'habitation et de restauration qui renforcent sa compacité.

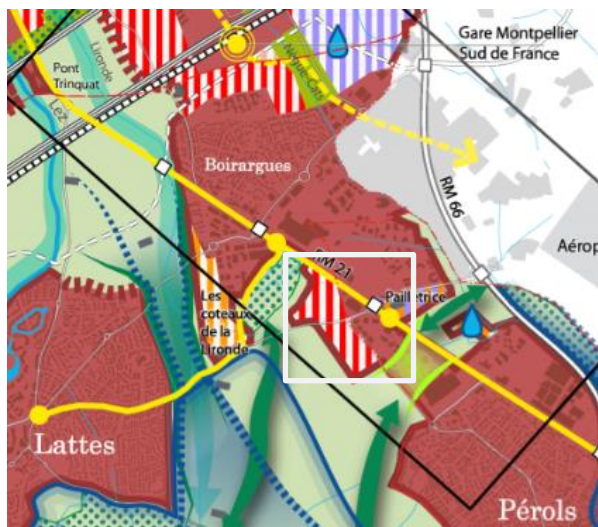
L'urbanisation de ce secteur viendra conforter la limite d'agglomération en fermant le front de l'urbanisation entre les mas composant le site.

L'ouverture à l'urbanisation de ce site était déjà planifiée par le SCoT approuvé en 2006 qui l'identifiait en secteur d'extension soumis à un niveau d'intensité B au titre du site stratégique de la « Route de la Mer » et du projet « Ode ». Le SCoT réaffirme cette inscription en secteur d'extension urbaine et l'affecte d'un niveau d'intensité intermédiaire.

L'accueil de cette nouvelle population se fonde sur la capacité de desserte par transport collectif puisque la création d'un arrêt supplémentaire de la ligne 3 du tramway est prévue au cœur du futur quartier (création actée par Montpellier Méditerranée Métropole). Au droit de cet arrêt, une place sera aménagée; elle marquera la centralité du nouveau quartier et sera imaginée comme un lieu de convergence et de convivialité.

Du point de vue du rapport au grand paysage, la configuration topographique du site conditionne fortement l'aménagement du secteur des « Hauts de Lattes ». La topographie jouera donc un rôle majeur dans l'implantation des futurs aménagements et les courbes de niveaux topographiques seront à l'origine des principes d'urbanisation, d'implantation et de gabarit des constructions, afin de composer un quartier intégré au paysage, respectant les vues et les continuités paysagères.

La hauteur maximale retenue est de 35 mètres NGF, hauteur au-dessous de laquelle les futurs bâtiments ne seront pas vus en perception lointaine depuis les étangs.



Les secteurs de « l'Estagnol » et des « Coteaux de Bellevue » sont situés sur la partie Est du territoire communal de Lattes. Ils sont délimités au nord par l'Estagnol, zone humide identifiée comme espace remarquable au sens de la Loi Littoral, à l'Est par l'avenue G. Frêche. La RM172 sépare les secteurs de « l'Estagnol » et des « Coteaux de Bellevue », plus au sud. Les deux sites sont en nature de terrains agricoles.

Le site n'est compris ni dans la bande littorale ni dans les espaces proches du rivage, la limite de ces derniers étant déterminée beaucoup plus à l'ouest, vers les coteaux de la Lironde.

Il n'inclut pas d'espace remarquable et comprend une contigüité aux alignements historiques de la RM21E6 au titre des parcs ou boisements significatifs. Ces secteurs sont extérieurs à toute coupure d'urbanisation.

Ces deux secteurs, positionnés en espaces rétro littoraux et contigus à l'urbanisation, relèvent des implantations a priori les plus favorables à l'extension en secteur littoral.

Le SCoT s'inscrit dans la continuité du SCoT approuvé en 2006 qui organisait déjà le renouvellement urbain par reconquête urbaine des zones commerciales de la Route de la mer et qui identifiait un secteur d'extension de niveau d'intensité B. Le SCoT réaffirme le site stratégique et l'affecte d'une intensité supérieure qui tient compte de sa desserte par un réseau d'infrastructure majeure, dont une station de la ligne 3 de tramway.

L'objectif paysager consistera à assurer une transition urbaine continue entre la Route de la mer et ces espaces de développement placés plus en profondeur par un traitement des infrastructures alternant séquences paysagères et urbaines. Les extensions urbaines s'appuieront sur la porosité, la requalification de l'Avenue G.Frêche et de la RM172 en boulevards urbains et sur le maillage de ces espaces avec l'agglomération.

L'objectif du projet sur ces secteurs consiste à créer un quartier résidentiel de qualité en lien direct avec une station existante de la ligne 3 de tramway d'une part et avec un environnement naturel (marais de l'Estagnol et vignes) d'autre part, en complémentarité avec le secteur commercial, tertiaire et de loisirs d'Ode Acte 1. Ce quartier est notamment réservé, de manière dominante, à l'accueil de programmes de logements et d'équipements publics. Il s'agira sur ce secteur :

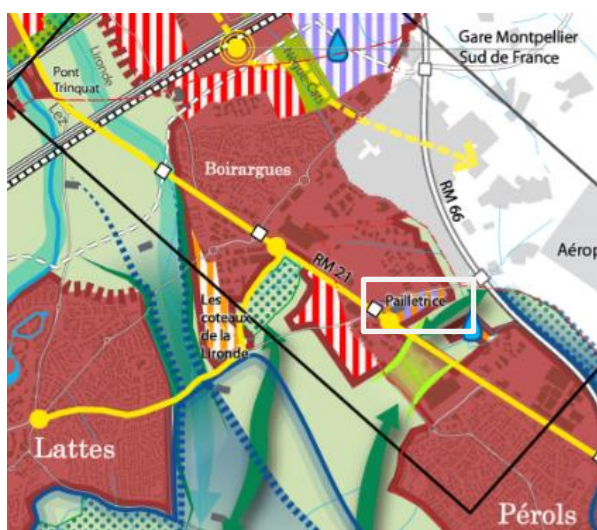
- d'intégrer en priorité des résidences de logements familiaux et d'hébergement afin de créer un pôle de vie multifonctionnel et vivant ;
- de favoriser une architecture respectueuse de la topographie, du paysage et des continuités écologiques entre l'Estagnol, la Lironde et l'étang du Méjean; le projet intégrera notamment la protection des franges paysagères de la zone humide de l'Estagnol ;
- de protéger durablement et de valoriser la fonction hydraulique et naturelle de la zone humide de l'Estagnol.

L'aménagement du secteur des « Coteaux de Bellevue » s'inscrit en cohérence avec la requalification exemplaire du secteur du Fenouillet, notamment du point de vue des restitutions hydrauliques et écologiques opérées : La renaturation de la partie centrale et basse de cet ancien lotissement commercial , après acquisition-démolition du bâti commercial existant et relocalisation de leurs exploitants (notamment sur Ode 1), représente près de la moitié de l'actuelle zone commerciale du Fenouillet et permettra de rétablir une continuité écologique est-ouest entre deux milieux humides (Pailletrice et Fenouillet) , et au-delà entre les milieux naturels humides de l'Etang du Méjean et l'Etang de l'Or)..

Cette continuité d'espaces naturels s'étendra aussi suivant une direction nord sud, par un grand parc situé sur la partie sud des Coteaux de Bellevue, maintenue dans l'armature des espaces naturels et agricoles, directement connecté aux quartiers nord du village de Pérols, et à l'opération urbaine des Coteaux de Bellevue.

Les coteaux de Bellevue et de l'Estagnol formeront, avec Ode1 et le nord du Fenouillet, une polarité en grappe autour de la station de tramway.

Le secteur d'extension Ode - Pailletrice nord



Le secteur de la « Pailletrice » est situé à l'extrême nord-est du territoire communal de Pérols. Le secteur englobe essentiellement le domaine de Pailletrice et ses abords immédiats, à proximité d'un Point Propreté, d'un circuit karting. Le secteur jouxte à l'est les secteurs inondables liés au ruisseau du Nègue- Cats.

Le site n'est compris ni dans la bande littorale des 100 mètres ni dans les espaces proches du rivage puisqu'il est à plus de 2 500 m du rivage des étangs du Méjean et Mauguio dont il est séparé par des espaces urbanisés et sans aucune co-visibilité avec les étangs.

Ce secteur joue un rôle de pivot important en faisant d'une part face au parc d'activités tertiaires dits de l'Aéroport et à Ode 1, ponctué par le « Liner ». Il est d'autre part adossé à un élément de paysage viticole très fortement perçu depuis l'infrastructure routière et qui sera pérennisé dans le SCoT par un corridor écologique liant le Nègue cats (et plus loin l'Etang de l'Or) et l'étang du Méjean en continuité avec le secteur renaturé du Fenouillet.

Le secteur est également extérieur à la coupure d'urbanisation du Nègue cats dont la limite, plus à l'est, se réfère à la RD 66 comme élément objectif de rupture de par son gabarit, son trafic et son caractère dénivélé. Il ne comprend aucun espace remarquable au sens de la Loi Littoral mais inclut le boisement du domaine de Pailletrice comme parcs et/ou boisement significatif.

Le secteur de Pailletrice est enclavé et contigu à la frange sud de l'agglomération existante de Boirargues par les parcs d'activités tertiaires denses qui assurent une continuité jusqu'à la R 172 depuis le centre commercial existant de Carrefour Grand Sud. Le secteur fait face au parc d'activités tertiaires

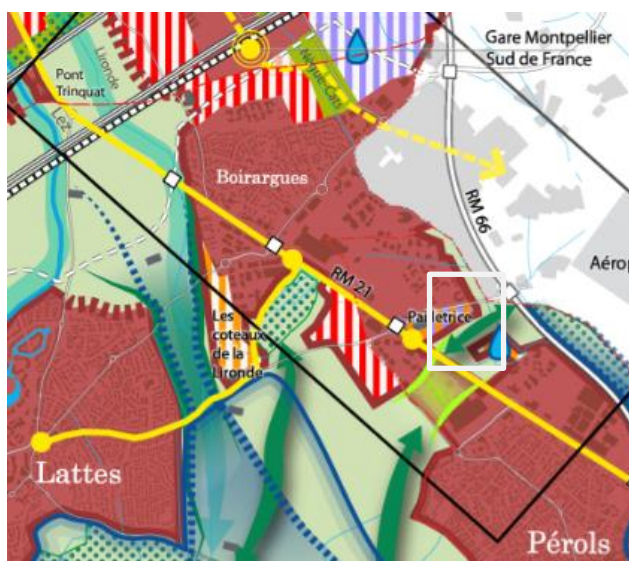
dit de l'Aéroport et à Ode, sachant qu'il n'est séparé de l'immeuble « Le Liner » que par la R 172 (profil : 2 x 1 voie) qu'un aménagement permettra d'intégrer comme une composante de l'urbanisation. Le secteur d'extension est lui-même inclus dans une enveloppe urbaine plus vaste, avec l'agglomération existante plus au sud et de l'autre côté de la l'avenue Georges Frêche, qui se transforme étape par étape en avenue urbaine depuis l'intégration de la ligne 3 de tramway sur la totalité de son linéaire, avenue support de la reconquête urbaine du projet urbain « Ode à la Mer ».

L'achèvement de l'opération d'aménagement Ode acte 1 parachèvera la requalification de la soudure des tissus urbains de Boirargues et de Pérols, sur des terrains stratégiques, du fait de leur centralité au cœur du projet Ode et de leur proximité de la station de tramway (Ligne 3 station tramway Ecopôle).

L'ouverture à l'urbanisation de ce site était déjà planifiée par le SCoT approuvé en 2006 qui l'identifiait en secteur d'extension de niveau d'intensité B. Le SCoT réaffirme le secteur d'extension et l'affecte d'un niveau d'intensité intermédiaire.

La vocation du site est réservée uniquement à l'implantation d'activités en lien avec le secteur tertiaire et commercial qui lui fait face. Le secteur est en effet impacté par le Plan d'exposition aux bruits (PEB) de l'aéroport de Montpellier Fréjorgues qui proscriit toute création de logement et prohibe donc une mixité urbaine.

Le secteur d'extension Pérols - Pailletrice sud



Ce site est situé à l'extrême est du territoire communal de Lattes et bénéficie d'une desserte directe sur la RD 172 et la RD 66. Le secteur fait face au domaine de Pailletrice dont il est séparé par un espace naturel et de vignes. Il est adossé et lié au secteur d'activités du « Parc Méditerranée » existant qui assure sa desserte principale. Deux autres accès sont potentiels. Le site est en nature de terrain remblayé.

Le site n'est compris ni dans la bande littorale ni dans les espaces proches du rivage puisqu'il est à plus de 2 500 m du rivage des étangs du Méjean et Mauguio dont il est séparé par des espaces urbanisés et sans aucune co-visibilité avec les étangs.

Le secteur est également extérieur à la coupure d'urbanisation du Nègue cats dont la limite, plus à l'est, se réfère à la RD 66 comme élément objectif de rupture de par son gabarit, son trafic et son caractère dénivélé. Il n'inclut aucun espace remarquable au sens de la Loi Littoral. Il jouxte à l'ouest un boisement significatif existant en limite de l'Avenue G. Frêche.

Il bénéficie d'un rapport de continuité incontestable avec le parc d'activités sur lequel il s'appuie.

L'ouverture à l'urbanisation de ce site est planifiée en secteur d'extension mixte de niveau d'intensité intermédiaire.

La programmation envisagée sur ce secteur d'extension s'attache à la réalisation d'un équipement public métropolitain, à savoir une aire de grand passage des gens du voyage d'une capacité maximale de 150 emplacements. Elle a pour objet de contenir les grands passages sur un secteur aménagé spécifiquement à cet effet, à proximité immédiate des infrastructures routières, afin d'éviter les nombreux et répétés stationnements sauvages actuels. Il est précisé que le fonctionnement d'une aire de grand passage des gens du voyage organise l'accueil de communautés sur des périodes courtes (15 jours) et essentiellement pendant les périodes estivales.

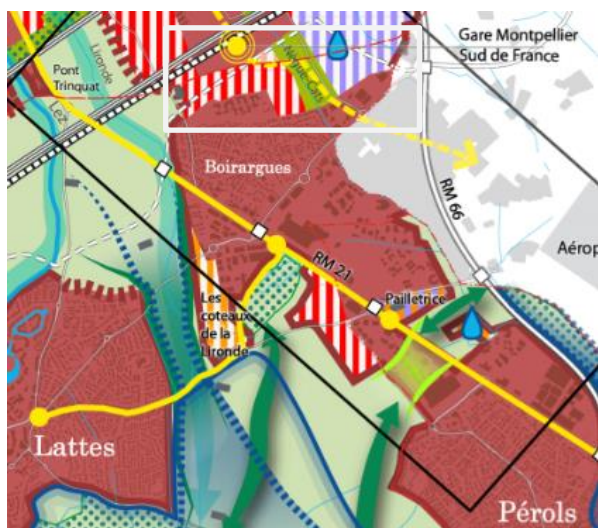
Le PPR Inondation de Pérols est en cours de révision. Selon les études hydrauliques menées à ce titre, le niveau altimétrique de ce site est de nature à exclure un risque d'inondation sur sa majeure partie. La révision du PPRI a vocation à appréhender ces données topographiques et hydrauliques pour réactualiser la définition du risque et organiser le cas échéant les conditions spécifiques d'implantation de cette aire de grand passage.

Cette programmation d'équipement métropolitain permettra de prévenir les occupations actuelles anarchiques sur l'ensemble de la commune de Pérols en incompatibilité avec la vocation des lieux occupés, souvent à risques, et de la protection du Littoral.

L'aménagement de cet équipement devra s'accompagner des mesures d'insertion suivantes :

- restauration et valorisation du corridor écologique de la trame verte et des continuités hydrauliques (inondabilité du Nègue Cats) existantes au nord du site ;
- mise en œuvre d'un traitement et d'un écran paysager en limite est du site permettant de mettre en valeur la ripisylve du ruisseau, de contribuer aux échanges écologiques et de masquer les vues sur le site depuis la RD66.

Le secteur d'extension de Lattes Cambacères Sud et Est



Le site est situé à l'extrême nord du territoire communal de Lattes, de l'agglomération de Boirargues.

Il fait partie de la plaine agricole qui existait initialement au sud de l'autoroute A9 mais qui a été fortement impactée par les chantiers des infrastructures majeures qui la traversent désormais et qui l'ont fortement dégradé, artificialisé : Autoroute A709 et ligne LGV. Les extensions urbaines de Cambacères Sud et Est sont traversées par le ruisseau du Nègue-Cats qui génère un corridor inondable et qui sera traité comme un élément paysager intégrant du parti d'aménagement.

Ce secteur d'extension lattois jouxte de façon immédiate les secteurs d'urbanisation de la ville-centre, directement rattachés à l'agglomération montpelliéraine et qui accueillent l'opération d'aménagement « Cambacères ».

Le site n'est compris ni dans la bande littorale des 100 mètres ni dans les espaces proches du rivage puisque les secteurs sont à plus de 3 500 m du rivage de l'étang du Méjean dont il est séparé par les

agglomérations de Boirargues et Pérols et qui obère toute co-visibilité. Le secteur est à proximité du boisement patrimonial du Mas Rouge, celui-ci ayant déjà perdu grande partie de sa valeur avec l'implantation de la LGV. Le secteur est extérieur à toute coupure d'urbanisation de par sa profondeur extrême.

Le secteur d'extension s'inscrit dans un double rapport de continuité.

Le premier élément de continuité urbaine se réfère à l'agglomération de Boirargues au sud, en jonction de tissus résidentiels denses ou des secteurs récemment densifiés d'Urban Park.

Le rapport de continuité urbaine est également effectif depuis le nord et les quartiers montpelliérains puisque l'opération d'aménagement « Cambacérès » a engagé l'urbanisation des quartiers et abords de la Mogère, autour de ce château, du Mas des Brousses, du lycée Pierre Mendès France et surtout du PEM de la Gare Montpellier-Sud-de-France. Le futur quartier « Cambacérès » doit notamment accueillir à court terme sur ce site la Halle French Tech, cluster de la filière numérique, des pôles de formation, des bureaux et des logements, ainsi qu'un grand parc et, à plus long terme, des structures universitaires. Le site a la capacité d'accueillir de grands équipements publics, notamment sportifs, dans le cadre du transfert envisagé du stade de la Mosson situé aujourd'hui sur un site fortement inondable.

Ce secteur, positionné en espaces rétro littoraux et contigus à l'urbanisation de Montpellier et de Boirargues, relève des implantations a priori les plus favorables à l'extension en secteur littoral.

Ces secteurs d'extension entraînent une consommation d'espace agricole limitée car ces sites d'interface avec les infrastructures autoroutières et ferroviaires ont été fortement concernés par les chantiers de ces infrastructures et transformé par celui de la gare « Montpellier Sud de France » qui lui apporte une vocation nouvelle. Les sites ont été artificialisés et/ou remodelé et morcelé par ces infrastructures mais également par l'ensemble des ouvrages liés à leur maintenance et/ou leur gestion hydraulique (Lironde, Nègue-Cats). L'implantation de bassins de rétention répondant aux besoins hydrauliques de ce bassin versant, stratégique de ce point de vue (l'aménagement hydraulique du Nègue-cat sur ce secteur permet de réduire les ruissellements à l'aval, sur Lattes et Pérols, mais aussi sur Mauguio, par rapport à la situation initiale avant aménagement urbain du secteur Cambacérès - Boirargues nord), a notablement réduit le potentiel agricole du secteur. Enfin, l'émergence de ces réseaux d'infrastructures a fortement impacté les conditions d'exploitation agricole en fragmentant les propriétés et en complexifiant les usages et accès agricoles. Toutefois les grands domaines préservés, principalement sur Montpellier, sont protégés par le SCoT, et le projet urbain Cambacérès prend appui sur eux pour structurer l'urbanisation future.

Le SCoT s'inscrit dans la continuité du SCoT approuvé en 2006 qui consacrait l'importance du site stratégique « La Méjanelle – Pont Trinquat » et qui identifiait sur le site de Pont Trinquat un secteur d'extension urbaine de niveau d'intensité A (jusqu'au Nègue-Cats) et un secteur d'extension urbaine à haute valeur paysagère pour la partie est qui ne paraît aujourd'hui plus justifié après la réalisation des deux grandes infrastructures A9 et CNM et des voiries et aménagements connexes. Le SCoT réaffirme le site stratégique et l'affecte d'un niveau d'intensité supérieure pour sa partie ouest pour tenir compte de sa desserte par un réseau d'infrastructure majeure, dont l'effectivité est désormais proche, dont une station de la ligne 1 de tramway et le PEM Montpellier Sud de France. La partie est du secteur d'extension est classée en site mixte d'extension urbaine à dominante d'activités.

Installée sur le corridor des grands axes de communication languedociens au carrefour de l'Europe du sud et du nord et desservie par le contournement routier métropolitain Sud (A709), le site constitue la « Connexion Internationale » qui se structure autour de la nouvelle gare TGV Montpellier-Sud-de-France et l'aéroport Montpellier-Méditerranée.

La partie est du site d'extension est réservée uniquement à l'implantation d'activités en lien avec la qualité de desserte exceptionnelle d'un site desservi par le PEM Montpellier-Sud-de-France, par la ligne 1 de tramway et par un réseau structurant d'infrastructures de voirie et de déplacements doux. Le SCoT traduit également un renforcement de ce réseau par le tracé indicatif du contournement nord de Lattes sur un axe est-ouest.

La partie ouest du site d'extension est à vocation mixte selon le SCoT et sa programmation l'inscrira dans un objectif de mixité urbaine.

Le secteur d'extension Villeneuve-lès-Maguelone - Quartier Gare



Le site est situé au nord de l'agglomération de Villeneuve-lès-Maguelone et se situe entre la voie ferrée, la Mosson et l'agglomération traditionnelle de Villeneuve-lès-Maguelone. Il se caractérise par un mitage important en nombre, très diversifié en termes d'affectations : artisanat, château d'eau, gare, habitat individuel, cabanes...

Le secteur de la gare est caractérisé par la prédominance d'un habitat individuel significatif organisé en hameau au nord et moins structuré au sud. Quelques entreprises sont présentes sur site sans créer toutefois une véritable diversité urbaine. Le site bénéficie d'un bon niveau d'équipements publics : réseaux, château d'eau, gare, parking et pôle d'échange multi modal...

La RM185E, sa voie de desserte, constitue l'axe traditionnel de la ville menant des domaines viticoles de Maguelone, à l'actuel centre historique de Villeneuve-lès-Maguelone, puis à la gare ferroviaire. L'urbanisation de Villeneuve-lès-Maguelone s'est développée le long de cet axe historique avant d'être interrompue par la RM185.

Le site n'est compris ni dans la bande littorale ni dans les espaces proches du rivage puisque le secteur est à plus de 1 000 m du rivage de l'étang d'Arnel dont il est séparé par des espaces naturels et agricoles sans rapport de co-visibilité avec le rivage et hors ensemble cohérent associé au rivage. Il n'inclut aucun espace remarquable au sens de la Loi Littoral et aucun parc ou boisement significatif, et il est hors périmètre de risque naturel (dont PPR Inondation de la Mosson). Il est séparé par une ligne topographique de la coupure d'urbanisation délimitant la plaine humide et agricole de la Mosson déterminée entre les agglomérations de Villeneuve-lès-Maguelone et de Maurin et qui préserve la plaine de la Mosson et ses méandres.

Le site est très en arrière de l'urbanisation vis-à-vis du rivage et a priori dans la situation géographique la plus favorable à l'extension au regard des logiques de la Loi Littoral.

Le secteur d'extension s'inscrira en parfaite continuité avec l'agglomération de Villeneuve-lès-Maguelone par un aménagement structurant de la R 185. Ce traitement qualitatif permettra d'intégrer la R185 comme une véritable composante de l'urbanisation et d'opérer une véritable « soudure urbaine » entre le futur quartier et l'agglomération traditionnelle de Villeneuve-lès-Maguelone.

Traduite dans le DOO au titre du PEM local de Villeneuve-lès-Maguelone, cette requalification profonde s'appuiera sur les principes suivants :

- Composition axial le long de l'axe historique qui relie le centre de Villeneuve-lès-Maguelone à sa gare ; reconstitution de cet axe traditionnel et requalification de la route de la Gare suivant un profil structurant et urbain : 2 voies, axe de déplacements doux de type "voie verte", traitement paysager en mail planté structurant ;
- Requalification de la RM185 au croisement avec cet axe, sur un tronçon significatif incluant :
 - la requalification urbaine de l'actuel rond-point d'accès en entrée de ville afin de retrouver la continuité visuelle de l'axe de composition historique et de l'associer à des continuités fonctionnelles, au moins pour les modes actifs ;
 - la multiplication des maillages doux transversaux ;
 - la réduction des vitesses de circulation ;
- Appui fort sur les équipements publics du site : PEM, parking relais avec aménagements paysagers corolaires, création d'espaces publics...
- Aménagement de transparences fonctionnelles et de maillage entre l'extension urbaine et l'agglomération traditionnelle de Villeneuve-lès-Maguelone, afin de former un ensemble cohérent entre les deux rives de la RM185 ;
- Espaces et éléments de centralité intégrés au futur quartier : commerces de proximité, logements (mixité sociale), diversité urbaine (commerces, services, professions libérales, bureau...) ;
- Amélioration des liaisons douces des quartiers traditionnels vers la RM185 et le futur quartier de la gare et, au-delà, la Mosson ;
- Limitation claire de cette extension à l'ouest par la RM185, à l'est par la plaine inondable de la Mosson et au nord par la gare.

Le SCoT planifie un secteur d'extension affecté d'un niveau d'intensité intermédiaire. Ce niveau définit une densité plancher de 30 logements par hectare.

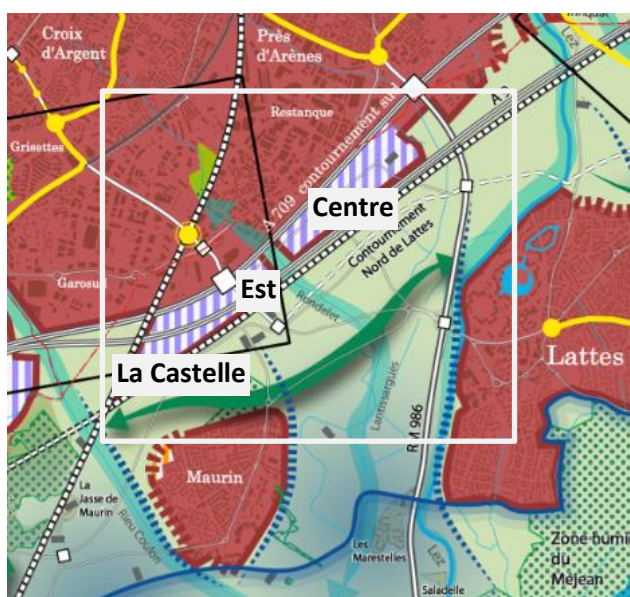
Le site développe une superficie globale d'environ 25 hectares. Le SCoT affecte ce secteur à un niveau d'intensité intermédiaire, soit une norme de densité « plancher » de 30 logements par hectare.

Le secteur d'extension a vocation à être desservi par un pôle d'échange multi modal appuyé sur la gare TER, notamment pour gérer les flux pendulaires issus des villages de l'ouest et du sud-ouest de la métropole vers le Centre-Ville de Montpellier.

Le déploiement de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) permettrait de libérer des sillons sur la ligne ferrée historique et d'augmenter la desserte de la gare de Villeneuve, notamment aux heures de pointe.

Le site de la gare bénéficie de sa situation le long de la Liaison Intercommunale à l'Ouest de Montpellier (LICOM), dont le tracé prévisionnel aboutit sur le carrefour connectant la RM185 à la Gare de Villeneuve et favorise ainsi les rabattements depuis Lattes-Maurin.

Les secteurs d'extension inscrits entre les infrastructures autoroutières et ferroviaires : Lattes Saporta Centre, Lattes Saporta Est et Lattes Saporta La Castelle



Les sites d'extension de la Castelle (au nord de la RM116) et de Saporta sont placés à l'extrême nord du territoire communal de Lattes et ne se rattachent pas à l'agglomération de Lattes mais au tissu bâti existant de Montpellier. Le site de la Castelle développe environ 12 hectares tandis que les sites de Saporta 1 (partie ouest) et Saporta 2 (partie est) présentent respectivement des superficies d'environ 12 hectares et 35 hectares qui se répartissent de part et d'autre de l'échangeur du Grand Rondelet. Ces secteurs s'inscrivent dans un espace interstitiel resserré entre les linéaires de l'A9, de l'A709 et de la ligne ferroviaire à grande vitesse (CNM), épaissies par leurs équipements, accessoires et chemins de services.

Les sites sont mités par un habitat diffus mais également par quelques mas traditionnels: Mas de Saporta. Hameau du Raffegan plus à l'Ouest...

Les chantiers ont fortement dégradé ces espaces et les ont totalement artificialisés de façon provisoire ou durable (200 000 m³ de remblais maintenus sur site au-delà des nécessités propres à ces infrastructures) ou définitive. Au-delà de la perte de leur fonctionnalité agricole, ces emprises supportent en effet de nombreux ouvrages techniques liés à leur maintenance et/ou leur gestion hydraulique qui s'ajoutent aux aménagements préexistants, notamment une aire d'accueil des gens du voyage.

Comme sur les secteurs Boirargues-Cambacérès, ces secteurs d'extension induisent une consommation d'espace agricole limitée et très relative car ces sites d'interface avec les infrastructures autoroutières et ferroviaires ont été fortement morcelés, remodelés, artificialisés et leur paysage profondément transformé, voire dégradé par les chantiers de ces infrastructures. La création de ces réseaux d'infrastructures a fortement impacté les conditions d'exploitation agricole en fragmentant le parcellaire agricole et en complexifiant les usages et accès agricoles.

Le réseau d'infrastructures secondaires est important et assure une desserte efficace de ces secteurs : RM132^{E1}, chemin de la Castelle mais également passages transversaux depuis le réseau viaire montpelliérain. Le SCoT traduit également un renforcement de ce réseau par le tracé indicatif du contournement nord de Lattes sur un axe est-ouest : desserte Mas Mariotte/Céréride/Boirargues (dont futur pont sur le Lez). Les études environnementales concluent à un enjeu écologique faible.

Les sites ne sont compris ni dans la bande littorale ni dans les espaces proches du rivage puisque les secteurs sont à plus de 3 000 mètres du rivage de l'étang du Méjean, dont ils sont séparés par des espaces naturels, agricoles et urbanisés, sans aucune co-visibilité avec les étangs et la mer. Les secteurs sont extérieurs à toute coupure d'urbanisation du fait de la profondeur extrême de ces zones rétro-littorales et du fait des infrastructures (A709 et ligne LGV) qui les limitent au sud.

Ils n'incluent aucun espace remarquable au sens de la Loi Littoral et aucun parc ou boisement significatif

Ces secteurs d'extension s'inscrivent dans un rapport de continuité effective mais complexe :

Cette continuité ne prétend pas se rattacher à l'agglomération de Lattes mais au tissu bâti existant de Montpellier, structurés par les quartiers denses du « Puech Radier », de Tournezy et des Prés d'Arènes. Le quartier des « Prés d'Arènes » fait l'objet actuellement de la vaste opération de requalification urbaine de la « Restanque » sur l'ancienne zone d'activités des Prés d'Arènes, qui introduit des éléments de densification et de mixité urbaine (50% de logements et 50% d'activités/bureaux) autour d'une optimisation des dessertes par transport collectif (ligne 2 de tramway et potentielle Gare TER sur Rondelet) sur une superficie de projet de 140 hectares s'étalant jusqu'à l'A709.

Le projet de développement durable métropolitain s'attache à un périmètre d'environ 2 000 hectares au total, étalé depuis RoqueFraysses et la Castelle, à l'ouest, à la Mogère, à l'est. Il inscrit dans un contexte particulier de secteurs composites, « d'entre deux », et s'appuie sur une conception de formes urbaines compactes et adaptées à l'échelle des différents lieux, permettant notamment de valoriser les effets de « vitrine métropolitaine ». Il s'agit d'initier une dynamique de « volte-face », une logique de retournement pour faire d'un arrière une nouvelle façade urbaine

Les mobilités et transports en commun sont des éléments clés pour le développement de ces territoires. L'opération d'urbanisation durable définit des principes d'aménagement intégrant l'A709 comme un élément de composition, sous forme de boulevard de distribution urbaine, perméable et pacifié. L'A709 transformée à terme en « parkway » (en référence à l'aménagement paysager de l'Avenue Pierre Mendès-France en entrée est de Montpellier) doit être intégrée au sein d'un tissu urbain à constituer et à développer à partir du tissu bâti existant dont la limite serait repoussée vers la limite franche et définitive constituée par le CNM (nouvelle ligne ferroviaire)

Ce projet s'enrichira de la requalification de l'A709, qu'il anticipe en élément de composition urbaine, intégré, et support de l'urbanisation à développer à partir du front bâti existant. Cette requalification a été d'ores et déjà engagée par des aménagements intégrés aux opérations de réalisation de l'A9 et de requalification dite « environnementale » de l'A709 :

- aménagement de transparences fonctionnelles entre ce secteur et les secteurs adjacents, et notamment de liaisons pour les modes de déplacement doux ;
- consolidation des maillages existants dont maillage par le projet de contournement nord de Lattes sur un axe est-ouest (desserte Mas Mariotte/Céréride/Boirargues dont futur pont sur le Lez) ;

- traitement paysager de l'infrastructure en boulevard arboré ;
- aménagements de prévention acoustique, murs anti-bruit ;
- réduction des vitesses de circulation, pacification des trafics.

Le SCoT s'inscrit dans la continuité du SCoT approuvé en 2006 qui identifiait déjà ces sites en secteur d'extension urbaine de niveau d'intensité A. Le SCoT réaffirme ce choix stratégique et classe ces secteurs en site mixte d'extension urbaine à dominante d'activités. Ces sites concentreront la majeure partie de la capacité d'accueil planifiée dans le secteur littoral en termes de développement d'activités.

Les sites d'extension littoraux dédiés à l'activité sont implantés prioritairement dans les espaces rétro littoraux et en particulier en continuité directe du tissu urbain de Montpellier, entre les infrastructures routières et ferroviaire. Ce choix stratégique tient compte de la dégradation actuelle de ces espaces, très largement artificialisés et remodelés par les chantiers de ces infrastructures suivant des logiques étrangères au paysage et à la topographie dans lesquels elles ont été réalisées, mais également par la qualité des maillages viaires et de la desserte programmée et potentielle par transport collectif. Leur limite d'urbanisation est clairement établie par le CNM, nouvelle voie ferrée mixte LGV-fret sur la plus grande partie du territoire lattois.

Ces sites concentreront la majeure partie de la capacité d'accueil planifiée dans le secteur Littoral en termes de développement d'activités.

Les projets urbains hors sites aux fonctions majeures :

Le secteur d'extension Villeneuve-lès-Maguelone Charles Martel Extension



Le site est situé au nord-ouest du territoire communal de Villeneuve-lès-Maguelone et à l'Est du massif de la Gardiole. Il est situé à proximité immédiate de la RM 612 mais desservi actuellement essentiellement par la RM 185.

Le site n'est compris ni dans la bande littorale ni dans les espaces proches du rivage puisque le secteur se situe à plus de 3 000 m des rives des étangs dont il est séparé par des espaces naturels et agricoles. Le secteur est extérieur à la coupure d'urbanisation de la Gardiole qui ne s'immisce pas entre les deux secteurs urbanisés.

Il n'inclut formellement aucun espace remarquable au sens de la Loi Littoral et aucun parc ou boisement significatif. Néanmoins, le périmètre du secteur jouxte l'espace remarquable et le boisement significatif lié au Piémont de la Gardiole et au bois de Biquet.

La ZNIEFF existante entre le Larzat et le Pont de Villeneuve est interrompue formellement par le secteur d'extension sur une faible emprise mais ses fonctionnalités de corridor et de réservoir écologique sont restituées par les espaces préservés immédiatement au sud-est du périmètre d'extension qui sont sanctuarisés par le SCoT (mesures compensatoires).

Ce réservoir de biodiversité, retrouve ainsi une fonctionnalité écologique forte et pérenne alors qu'il était jusqu'ici scindé en deux par la RM 612 qui joue un fort effet de rupture.

Concernant les rapports de continuité urbaine, l'opération d'aménagement Charles Martel s'inscrit comme une urbanisation de greffe structurant par une extension urbaine une couture urbaine reliant les deux secteurs du Larzat et du Pont de Villeneuve. L'opération d'aménagement métropolitaine « Charles Martel Extension » prévoit deux éléments de centralité dans l'extension ayant vocation à relier les deux secteurs du Larzat et de Pont de Villeneuve : un restaurant et la valorisation d'un espace paysager.

Cette extension s'organise par ailleurs autour d'une voie structurante et plantée des deux côtés. L'aménagement créera les conditions d'une mise en cohérence d'ensemble restaurant une unité architecturale et urbaine, structurant les accès (maillage interne et nouvelle connexion sur la RM 612) et confortant la globalité du secteur dans sa qualité d'agglomération.

Le secteur du Pont de Villeneuve développe de façon groupée de près de deux cents habitations, essentiellement individuelles, avec quelques petits collectifs récents. Sa structure peut présenter le caractère d'une centralité avec la rue des Genêts. Le SCoT lui reconnaît sa qualité de tissu aggloméré au sens de la Loi Littoral.

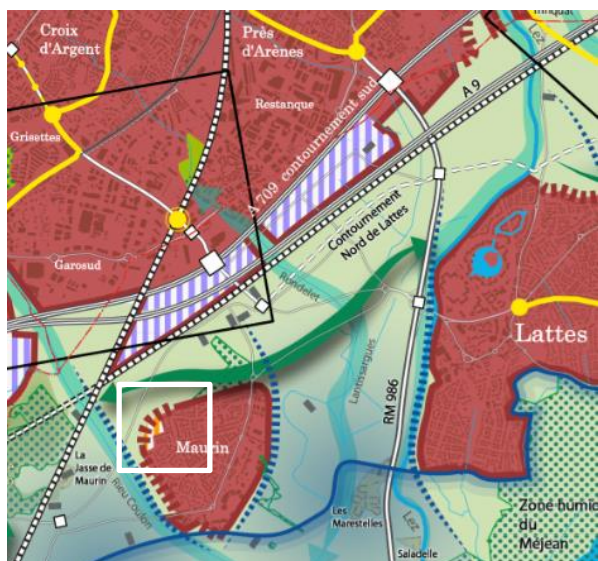
Ce secteur s'est vu renforcé par des opérations d'aménagement récentes, traitant les interfaces extérieures naturelles et structurant les accès au secteur. Le Tribunal Administratif de Montpellier a de plus reconnu son caractère aggloméré (TA Montpellier, 18 juin 2015, req. n°1302426).

Ce secteur d'extension était déjà planifié par SCoT approuvé en 2006 et affecté d'un niveau d'intensité B. La première tranche de l'opération d'aménagement correspond au parc d'activités du Larzat et Charles Martel et a été mise en œuvre pendant la période 2008-2014 sur environ 8 ha urbanisés. La seconde tranche (ZAC Charles Martel-Extension), créée en 2014, est en phase administrative. Le maintien de ce secteur d'extension à dominante d'activité permet d'offrir du foncier économique, indispensable pour accueillir des entreprises sur le territoire.

La programmation de la seconde tranche du projet métropolitain d'aménagement s'inscrit dans la continuité de la première, à savoir développer des activités à dominante artisanale tout en conférant à la globalité du site une qualité urbaine d'ensemble et d'intégration au site.

Les enjeux environnementaux ont été pleinement intégrés à la conception de la ZAC. La séquence ERC a eu pour conséquence de réduire le périmètre d'urbanisation et de mettre en place des mesures de réduction de l'impact. Enfin, au regard des impacts résiduels, des mesures de compensation seront mise en œuvre, en accord avec Sup Agro, sur 145 000 m² pendant 30 ans à travers la réouverture des milieux favorables, notamment au lézard ocellé. Ces mesures de compensation sont visées dans **l'arrêté de dérogation aux interdictions relatives aux espèces de flore et faune sauvage protégées obtenu en 2016.**

Le site d'extension Lattes Maurin nord.



Le site est situé en limite nord-ouest de l'agglomération de Maurin à Lattes. Il est compris dans un secteur agricole et immédiatement à l'est du ruisseau du Rieu Coulon (secteur inondable PPRI). Il est limité par la RM116 et par le Domaine du Tinal.

Le site n'est compris ni dans la bande littorale ni dans les espaces proches du rivage puisque le secteur est à 3 000 m du rivage de l'étang de l'Arnel dont il est séparé par l'agglomération de Maurin. Le secteur est également extérieur à la coupure d'urbanisation du Rieu Coulon qui est déterminée sur le ruisseau et sa ripisylve. Il n'inclut aucun espace remarquable et aucun parc ou boisement significatif. Il est en continuité directe de l'agglomération de Maurin et de son front bâti.

Son positionnement en espaces rétro littoraux et contigus à l'urbanisation, relève des implantations a priori les plus favorables à l'extension en secteur littoral.

Ce secteur d'extension était déjà planifié par le SCoT approuvé en 2006. Ce secteur est réaffirmé et affecté du niveau d'intensité intermédiaire. Le secteur d'extension voit son périmètre redessiné pour tenir compte de l'inondabilité liée au Rieu Coulon et d'une cohérence des limites d'agglomération structurées de Maurin.

Ce site d'extension est inscrit dans la perspective d'une valorisation des contours de l'agglomération du village limitée à un faible linéaire, à un ajustement ponctuel tirant les conséquences d'une frange marquée par une rupture trop brutale. Il s'agit de consolider ces limites urbaines de façon pérenne, afin de prévenir toute évolution par grignotages successifs.

Le parti d'aménagement tiendra compte de la proximité du Mas Le Tinal et de sa partie boisée dans la conception d'ensemble du contour d'agglomération définitif.

Le SCoT soumet ce secteur à un niveau d'intensité intermédiaire, soit 30 logements par hectare.

B - JUSTIFICATION DES OBJECTIFS DE LIMITATION DE LA CONSOMMATION FONCIERE ET DE L'ETALEMENT URBAIN

1. La consommation foncière liée à l'urbanisation

Au regard du fort étalement urbain observé sur la période précédant l'élaboration du SCoT de 2006, ce dernier avait établi plusieurs objectifs visant une meilleure maîtrise du développement urbain et de ses impacts sur l'armature des espaces naturels et agricoles.

L'enveloppe urbaine inscrite au SCoT de 2006 (urbanisation existante + extensions urbaines potentielles) devait accueillir l'ensemble de l'urbanisation nouvelle à l'horizon du SCoT, avec un traitement spécifique pour l'urbanisation existante d'une part et les sites d'extension d'autre part :

- en préconisant qu'un tiers du développement urbain se fasse dans les espaces urbains existants, le SCoT de 2006 a favorisé le réinvestissement urbain, même s'il l'avait minimisé dans la quantification de ses objectifs. Dans les faits, ceux-ci ont été largement dépassés puisqu'en moyenne 50% du développement urbain s'est réalisé dans ces espaces qui représentaient 10 765 ha en 2006.
- pour accueillir les deux tiers de développement urbain restant, le SCoT de 2006 a défini les espaces d'extension urbaine potentielle (2 980 ha). Le principe de la prise en compte et de la valorisation des limites et le principe d'intensité d'urbanisation au regard du contexte territorial et du niveau d'accessibilité par les transports collectifs, ont permis de fixer les limites de l'enveloppe urbaine et d'organiser le développement économique et urbain de l'agglomération à l'intérieur de ces espaces, en tenant compte de l'organisation et du fonctionnement du territoire. Les seuils de densité ont ainsi permis de développer des formes urbaines plus économes en foncier, tout en étant adaptées aux identités des villes et villages de la métropole.

Entre 2004 et 2018, 80% de l'artificialisation nouvelle (hors chantiers de grandes infrastructures) s'est localisée dans les espaces dédiés définis par le SCoT de 2006. L'analyse de l'urbanisation des sites d'extension urbaine potentielle fait ressortir une consommation moyenne estimée à 88 ha/an dans ces espaces, soit 1 060 ha entre 2006 et 2018. Ainsi en 2018, près de 65% de la surface globale des sites d'extension urbaine potentielle du SCoT de 2006 ne sont toujours pas urbanisés, soit 1 920 ha. Le potentiel résiduel du SCoT de 2006 est donc assez important.

Toutefois, du fait d'une insuffisante prise en compte, par le SCoT de 2006, à la fois des besoins économiques et des contraintes environnementales, l'offre en foncier à vocation économique s'est trouvée largement carencée ces dernières années et doit être renouvelée en quasi-totalité.

De ce fait, la Métropole a élaboré un Schéma d'Accueil des Entreprises (SAE) qui a pour finalité d'évaluer les besoins en fonction des caractéristiques et de l'évolution de la demande.

(Pour plus de précisions sur la consommation foncière ces dix dernières années, voir Tome 1 / Livre 1 -, Chapitre 8).

2.1. Un rythme d'urbanisation déterminé en tenant compte de l'évolution future des besoins

Dans les années à venir, Montpellier Méditerranée Métropole devrait accueillir une croissance démographique moins soutenue que celle observée ces dernières années mais néanmoins supérieure aux autres métropoles. En effet, les derniers résultats du recensement de la population confortent un scénario dit « attractivité renforcée », établi en concertation avec l'INSEE et retenu par la Métropole. En moyenne jusqu'en 2040, le taux de croissance annuel atteindrait un taux positif de 1%, soit un gain démographique d'environ 5 300 habitants par an.

Par ailleurs, l'analyse des phénomènes agissant sur la croissance économique ont permis de retenir une hypothèse de croissance positive, à laquelle s'additionneraient les bénéfices d'une politique volontariste d'accueil d'activités orientées vers les secteurs économiques productifs et marchands.

(Pour plus de précisions : Tome 1 / Livre 1 – Partie relative aux scénarios démographique et économique retenus).

Ces perspectives de croissance économique et démographique envisagées à l'échelle du territoire métropolitain engendrent des besoins spécifiques : le maintien et l'accueil d'habitants supplémentaires nécessite en effet de proposer des services urbains permettant de répondre à l'ensemble de leurs besoins (se loger, se nourrir, se déplacer, travailler, se détendre -besoins culturels, sportifs, de loisir- et bénéficier de services, notamment sociaux, ...) de façon équilibrée sur le territoire tout en assurant un impact réduit sur les espaces naturels et agricoles. De même, l'accompagnement de la croissance économique repose en partie sur la capacité du territoire à proposer des supports fonciers adaptés.

En outre, les populations et les entreprises déjà présentes sur le territoire, génèrent aussi des besoins auxquels il convient de répondre.

Les besoins fonciers liés au logement

En tenant compte de la croissance de la population, mais aussi du desserrement des ménages sur le territoire et de la reconstitution des logements détruits, ainsi que de la volonté de créer une offre participant à la détente du marché dans un contexte de forte tension exercée sur l'immobilier résidentiel, le besoin en logements est estimé entre 4 250 et 4 500 logements par an pour les 21 ans du SCoT révisé, soit de 89 250 à 94 500 logements entre 2019 et 2040.

(Pour plus de précisions sur la méthode de définition des besoins en logement, voir Tome 1 / Livre 1 – Partie relative aux besoins pour l'habitat)

Les besoins relatifs au logement sont exprimés en nombre de logements par an. La surface moyenne d'un logement en m² de Surface de Plancher (SdP) permet de déterminer la SdP totale nécessaire afin de répondre aux besoins en logements sur la durée du SCoT.

Avec une moyenne constatée de 68m² par logement, la Surface de Plancher totale estimée nécessaire pour répondre aux besoins en logement sur la durée du SCoT est évaluée entre 289 000 et 306 000m² de SdP par an, soit de 6 069 000 à 6 426 000m² de SdP à construire à l'horizon 2040.

Les besoins fonciers liés à l'économie (bureaux, besoins courants et exceptionnels)

A l'échelle de la Métropole, le Schéma d'Accueil des Entreprises (SAE) a mis en évidence l'impérieuse nécessité de renforcer et de rééquilibrer l'économie du territoire en diversifiant l'offre tertiaire et en

reconstituant une nouvelle offre de foncier adapté aux activités productives, incompatibles ou peu adaptées aux tissus mixtes. Il ressort également la nécessité de créer une offre permettant de capter des activités exogènes au territoire ou de nature exceptionnelle, pour pouvoir peser à terme sur le taux de chômage, structurellement plus important que dans des Métropoles comparables. Cette redynamisation de l'économie métropolitaine doit pouvoir s'appuyer sur une offre foncière adaptée.

Les besoins en bureaux sont exprimés en m² de SdP de bureaux par an. A partir de ce rythme, est estimée la SdP totale nécessaire pour répondre aux besoins en bureaux sur la durée du SCoT.

Les besoins fonciers liés aux « activités de besoin courant » sont exprimés initialement en surfaces foncières commercialisables (en ha par an). Les activités de besoin courant ciblent les activités d'artisanat, de petite industrie, de logistique, ...

Le besoin foncier en activités exogènes et exceptionnelles est forfaitisé indépendamment de la durée du SCoT révisé et est exprimé en ha commercialisable. Les activités exogènes et exceptionnelles correspondent à l'économie liée aux grandes entreprises d'envergures nationales ou internationales créatrices de nombreux emplois et attirées par le dynamisme du territoire métropolitain. Il s'agit d'accueillir de nouvelles entreprises sur le territoire et/ou de permettre l'accompagnement de la croissance exceptionnelle d'entreprises déjà implantées. Il est possible que cette surface foncière ne puisse être « consommée » si les conditions ne sont pas réunies.

Le Schéma d'Accueil des Entreprises de la Métropole a permis de calibrer les besoins pour répondre à tous les segments de l'économie. Il détermine en particulier des besoins bruts en foncier et permet de définir les besoins suivants pour la durée d'application du SCoT révisé :

- 30 000 à 36 000 m² de SdP par an pour de l'immobilier de bureaux, soit 630 000 à 756 000 m² à l'horizon 2040 ;
- 15 hectares commercialisables par an pour des activités de besoin courant – soit 315 ha commercialisables à l'horizon 2040 ;
- entre 1,5 et 2,5 hectares commercialisables par an pour assurer le maintien des surfaces d'activités de besoin courant au regard des phénomènes de réinvestissement urbain (perte de foncier activité vers plus de mixité urbaine) – soit entre 31,5 et 52,5 ha à l'horizon 2040 ;
- 90 à 150 ha commercialisables pour accueillir les activités exogènes et exceptionnelles.

(Pour plus de précisions sur la méthode de définition des besoins en foncier d'activités, voir Tome 1 / Livre 1 – Partie relative aux besoins en foncier et immobilier d'activité).

Les besoins fonciers liés aux activités commerciales

Le maillage du commerce couvre globalement l'ensemble des besoins (commerce de proximité, hebdomadaire, occasionnel) mais le territoire doit être en capacité d'accroître son offre commerciale en cohérence avec sa croissance démographique et son armature urbaine, tout en tenant compte de l'offre existante hors de la Métropole.

Le besoin foncier en activité commerciale est exprimé en hectares par an (ha/an). Il est estimé au regard des demandes de surfaces de vente (SdV) soumises à la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC).

Par rapport à la tendance annuelle observée ces dernières années (9 000 m² de SdV/an), le scénario retenu pour le SCoT tient compte de la nécessaire adaptation de l'appareil commercial à l'évolution des modes de vie et de consommation. Les SdV théoriques à créer ont ainsi été estimées entre 6 500 et 7 500 m² de SdV/an nettes en moyenne (c'est-à-dire hors transferts de surfaces commerciales).

Entre 136 500 et 157 500 m² de SdV doivent donc être créées sur la période du SCoT pour couvrir les besoins, soit entre 204 750 et 236 250 m² de surface de plancher en 21 ans (ratio type de 1,5 entre la SdV et SdP observé à l'échelle nationale).

Les besoins en équipements

Les équipements structurants ont participé et participeront durablement à l'attractivité et au rayonnement de la Métropole aux échelles régionale, nationale, mais également européenne et du bassin méditerranéen. Ces équipements, qui s'insèrent souvent dans le dynamisme de politiques publiques volontaires, répondent bien sûr aux besoins générés par l'augmentation de la population et des usagers du territoire, mais ils participent aussi activement à la cohésion sociale du territoire. Cette démarche volontariste, ancienne et cohérente d'équipement structurant l'aménagement durable du territoire et ses équilibres, devra être poursuivie.

Les besoins fonciers liés aux équipements sont exprimés en ha/an. Les équipements, considérés ici, sont des équipements de type équipements d'enseignement supérieur et secondaire, de recherche, de santé, sportifs, culturels, de loisir, ...

Afin de pouvoir déterminer l'emprise foncière moyenne des équipements structurants, les principaux équipements de ce type présents sur le territoire ont fait l'objet d'une analyse par photographie aérienne pour en estimer l'ordre de grandeur - stade Yves du Manoir (7 ha) ou clinique St Roch (8 ha) par exemple.

Suite à un travail de concertation avec les communes et de recensement des besoins exprimés par les différents acteurs compétents concernés, les projets potentiellement envisagés aujourd'hui sur le territoire ont été identifiés, ce qui a permis, d'évaluer les besoins fonciers liés aux équipements d'ampleur sur la période 2019-2040 : ces besoins ont été estimés entre 290 et 340 ha pour l'ensemble du territoire.

2.2. Des choix d'aménagements définis au plus juste pour limiter l'artificialisation nouvelle et poursuivre les efforts de limitation de l'étalement urbain

Sur la base des besoins généraux identifiés à l'échelle de Montpellier Méditerranée Métropole, le projet d'aménagement du SCoT révisé doit permettre, dans la continuité des objectifs du SCoT de 2006, de poursuivre les efforts déjà entrepris. Mais il doit également anticiper plus fortement les évolutions structurelles du territoire sur le long terme, en intégrant mieux les grands défis de ce siècle, tout en renforçant les dynamiques de projet sur le plan environnemental, urbain et économique.

Le SCoT de 2006 a amorcé une démarche de régulation de la consommation foncière dont les effets ont été largement perceptibles sur le territoire puisque les objectifs fixés ont permis d'enrayer le phénomène d'étalement urbain massif constaté avant leur mise en œuvre. Cette recherche de la maîtrise de l'étalement urbain doit donc se poursuivre dans le cadre du SCoT révisé. Elle s'appuiera sur plusieurs leviers, notamment :

- la définition au plus juste des besoins ;
- la priorité donnée à l'optimisation des secteurs d'urbanisation existante et engagée ;
- l'optimisation des potentialités des secteurs d'extension urbaine.

Dans l'ensemble, les recommandations et prescriptions visant à freiner la consommation foncière et à limiter l'étalement urbain s'inscrivent dans le cadre de l'objectif de préservation durable de l'équilibre entre les espaces naturels et agricoles (2/3) et les espaces urbains existants et futurs (1/3). Cet objectif est donc porté de l'échéance du SCoT de 2006 à celle du SCoT révisé, soit au moins au-delà de 2040, grâce au renforcement des objectifs de maîtrise des conditions de l'urbanisation.

2.2.1. Optimiser l'urbanisation existante et engagée

Au regard des sensibilités environnementales, des enjeux climatiques, agricoles et paysagers, une part des besoins devra être satisfaite dans les espaces d'urbanisation existante et engagée et cet effort sera porté à l'échelle de chaque commune de la métropole.

Le bilan du SCoT de 2006 a permis de constater le dépassement des objectifs fixés pour la part de réalisation des surfaces construites dans les zones d'urbanisation existante (réinvestissement) et dans les zones d'extension urbaine. A l'échelle de l'ensemble de la métropole, 50% des surfaces construites ont été produits dans l'enveloppe urbaine définie par le SCoT de 2006 alors que celui-ci fixait un taux de réinvestissement urbain qui s'élevait à 1/3 des surfaces construites. La révision du SCoT est donc l'occasion de conforter et de renforcer cette dynamique de modération de la consommation foncière qui agit en faveur d'une moindre artificialisation des espaces naturels et agricoles environnants. Face au bilan positif de ces dernières années concernant le réinvestissement urbain dans le tissu à vocation mixte, c'est donc un objectif volontariste, mais réaliste qui a été fixé : 60% des besoins en foncier mixte devront être localisés dans les secteurs où l'urbanisation est existante ou engagée. Concernant les équipements publics, ce pourcentage est porté à 62.5% au regard des derniers équipements livrés entre l'arrêt et l'approbation du SCoT (aménagements livrés sur une partie de l'extension urbaine de Cournonterral).

Par ailleurs, le réinvestissement ne concerne pas uniquement les espaces urbains mixtes. Les tissus économiques existants doivent en effet être requalifiés et densifiés pour limiter les extensions urbaines, permettre la requalification des parcs existants en renouvelant et en optimisant le développement de leur offre foncière, et générer ainsi l'amélioration de l'attractivité de ces anciens parcs. Cet objectif vise également à renforcer la présence de l'activité économique en ville : de nature à favoriser la mixité fonctionnelle, le réinvestissement urbain suppose d'anticiper et de gérer le temps long des mutations urbaines en veillant à optimiser le potentiel économique des grands fonciers dans les opérations de réaménagement urbain et en veillant à proposer des conditions attractives de relocalisation aux entreprises, afin d'éviter leur évacuation hors des villes ou en dehors de la Métropole. Un travail important sur les formes et les densités urbaines est donc également à mener dans les zones accueillant les activités.

Au regard des expériences acquises en matière de réinvestissement de zones d'activités (Parc du Salaison, dont le processus de requalification est le seul à être labellisé « HQE Aménagement Démarche certifiée par Certivéa » au plan national), une analyse spécifique a été conduite pour recenser les capacités de densification des parcs d'activités. Ce travail s'est basé sur une identification exhaustive des fonciers constructibles non exploités ou sous exploités dans toutes les zones classées à vocation d'activités existantes aux documents d'urbanisme locaux. Parmi celles-ci, grâce à une visite systématique de terrain, ont été sélectionnées celles dont la vocation correspond effectivement à la destination « activité » au sens du présent SCoT, pour lesquelles une estimation des emprises au sol potentielle totale a été effectuée sur chaque unité foncière recensée, pour laquelle l'emprise au sol existante a été évaluée et déduite de la surface mobilisable. L'addition de toutes ces surfaces mobilisables correspond aux capacités de densification à terme, sur lesquelles un coefficient de pondération a été appliqué pour retenir le potentiel correspondant à l'échéance du SCoT. Ce coefficient de pondération pouvant aller de 15% à 100% en fonction de l'emprise au sol mobilisable, permet de tenir compte à la fois des contraintes techniques de construction des unités foncières, de la multitude d'entités de tailles variables et de la dispersion de ces gisements fonciers au sein des parcs.

Cette analyse précise conduit à identifier 107 ha de fonciers d'activité économique potentiellement renouvelables dans les espaces d'urbanisation existante et engagée. Compte tenu de l'importance des besoins identifiés, ils concourent ainsi à environ 15% des besoins en foncier d'activités sur la période 2019-2040.

	Fourchette basse	Fourchette haute
Besoin en foncier d'activité	698 ha	828 ha
dont réinvestissement urbain	107 ha	107 ha
<i>Part en réinvestissement</i>	15%	13%

Au-delà de l'explication méthodologique de l'estimation de ces 15 %, ceux-ci traduisent le fait que le territoire n'a pas bénéficié de la révolution industrielle avant une période récente et qu'il n'accueille donc pas de grandes zones industrielles, contrairement à la plupart des autres métropoles (à part le parc du Salaison à Vendargues, sachant qu'il ne date que des années 60). De ce fait, peu de zones d'activités sont de nature véritablement industrielle, leur tissu économique est encore trop récent pour se renouveler et les parcelles sont souvent de petite taille, ce qui génère une densité préexistante plutôt élevée, ainsi qu'une configuration peu favorable au renouvellement. Enfin, le potentiel foncier est particulièrement éclaté en « confettis » de petites unités diffuses dont les capacités ne peuvent donc pas bénéficier d'effet de mutualisation.

Concernant les zones en cours d'engagement, l'évaluation du potentiel de renouvellement traduit la situation de pénurie dans laquelle se trouve le territoire en matière de foncier disponible pour accueillir le développement économique.

Enfin, les commercialisateurs constatent que cette situation ne favorise pas la mobilité des entreprises en place, sinon leur éviction du territoire compte tenu de la tendance haussière des valeurs de l'immobilier d'entreprise qui en résulte.

Une répartition des besoins fonciers permettant de limiter la consommation foncière nouvelle

	Réinvestissement	Extension urbaine	
Logements	60%	40%	
Bureaux	60%	40%	
Commerces	60%	40%	
Activités courantes et exceptionnelles	15%	85%	
Equipements	62.5%	27%	+ 10.5% dans l'AENA

La détermination des secteurs préférentiels de renouvellement urbain au sein desquels une étude de densification des zones déjà urbanisées doit être réalisée

L'ambition du SCoT est d'accueillir 60% des besoins en tissu mixte et 15 % des besoins à dominante d'activités dans les secteurs d'urbanisation existantes et engagées. Pour parvenir à cet objectif, l'ensemble de l'urbanisation existante et engagée spatialisé dans le document graphique du DOO doit faire l'objet d'une analyse des capacités de densification et de mutation dans le Plan Local d'Urbanisme, en cohérence avec la disposition fixée par le L. 151-4 du Code de l'Urbanisme « *la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales* ».

Ces secteurs pourront évoluer de manières différenciées en fonction notamment des enjeux patrimoniaux et paysagers du territoire.

2.2.2. Une enveloppe foncière globale définie de sorte à couvrir l'ensemble des besoins liés à la croissance démographique et économique

a) Des vocations du foncier précisées en faveur d'une gestion intégrée des espaces urbains

Les besoins identifiés à l'échelle de Montpellier Méditerranée Métropole font ressortir la nécessité d'une nouvelle répartition entre les extensions résidentielles (à réduire) et les extensions pour l'activité (à augmenter) par rapport au SCoT de 2006. Afin de répondre à la demande importante en foncier spécifique lié aux activités industrielles, logistiques et d'artisanat, une différenciation qualitative a été établie du point de vue de la destination des espaces qui devront accueillir

l'urbanisation nouvelle. Cette différenciation doit permettre de flécher la destination principale des zones urbaines et ainsi de prévenir une éventuelle carence en foncier spécifique comme cela a été observé ces dernières années pour le foncier d'activité. Deux catégories ont ainsi été déterminées : le foncier mixte et le foncier à dominante d'activité.

Le foncier mixte permettra de répondre de façon préférentielle aux besoins fonciers liés au logement, aux activités commerciales, de services (bureaux). Le foncier mixte accueillera également des équipements collectifs.

Bien qu'à ce jour la destination commerciale est majoritairement localisée sur du foncier à vocation monofonctionnelle (pôles commerciaux, entrée de ville, ...), beaucoup d'activités commerciales et de services ne présentent pas d'incompatibilité particulière avec la proximité des habitations, bien au contraire, puisqu'elles peuvent constituer des éléments générateurs de centralités et d'animations urbaines. Le SCoT réoriente donc une partie des surfaces commerciales à créer dans les pôles de centralité urbaine, ou à proximité des villes et des villages. 30% des besoins fonciers liés aux activités commerciales seront donc couverts par le foncier mixte. La proximité des fonctions d'habitat, de service et de commerce permettra ainsi d'assurer une interaction entre les différents usages des espaces urbains et d'optimiser leur gestion. De plus cette multifonctionnalité permet des temps de déplacement plus courts pour accéder à de hauts niveaux de services plus élevés, ce qui est susceptible de favoriser le recours aux modes de déplacement alternatifs.

Part des besoins totaux dans les extensions urbaines mixtes

	<i>Réinvestissement</i>	Extension urbaine mixte
Logements	60%	40%
Bureaux	60%	40%
Commerces	60%	30%
Activités courantes et exceptionnelles	15%	-
Équipements	62.5%	13%

Le foncier à dominante d'activité accueillera de façon prépondérante les activités courantes, exogènes et exceptionnelles et plus secondairement le commerce, les activités tertiaires et les équipements collectifs.

Le choix a été fait de traiter ce foncier de façon spécifique pour deux raisons principales : d'une part, certaines activités peuvent engendrer des nuisances incompatibles avec les fonctions d'habitat compte tenu de la nature de l'occupation du sol, des configurations foncières et des formes urbaines qu'elles engendrent ; d'autre part, l'analyse de la mise en œuvre du SCoT de 2006, montre que l'absence d'attribution d'une vocation économique spécifique par ce SCoT avait conduit à limiter l'implantation de nouvelles entreprises (du fait de l'impact du marché de l'immobilier résidentiel sur le marché foncier). L'identification de secteurs support d'un développement urbain orienté de façon

préférentielle vers le développement économique permettra ainsi de pallier ce manque et d'assurer une disponibilité foncière tout au long de la mise en œuvre du SCoT, jusqu'en 2040.

Concernant le commerce, les activités commerciales qui ne peuvent pas, ou ne doivent pas être localisées en proximité des tissus urbains mixtes, notamment compte tenu de leurs caractéristiques et des besoins qu'elles génèrent (en particulier en termes de flux) devront se développer de manière préférentielle en réinvestissement des pôles commerciaux existants, de manière privilégiée par rapport à l'extension de ceux-ci. La création de nouveaux pôles n'est envisagée que dans le cadre de rééquilibres géographiques ciblés (sur l'ouest et secondairement sur l'est) et en accompagnement de nouveaux quartiers à fort potentiel démographique. Les extensions urbaines à dominante d'activité répondront ainsi uniquement à 10% des besoins totaux liés aux activités commerciales.

	<i>Réinvestissement</i>	Extension urbaine à dominante d'activité
Logements	60%	-
Bureaux	60%	-
Commerces	60%	10%
Activités courantes et exceptionnelles	15%	85%
Equipements	62.5%	14%

b) L'évaluation chiffrée des besoins en foncier à dominante d'activité situés en extension urbaine

Les besoins en foncier déterminés par le SAE et les critères d'accueil au sein des espaces à dominante d'activité ont permis de définir au plus juste l'enveloppe foncière à dédier au foncier à dominante d'activité. Cependant, ces besoins ne tiennent pas compte de la consommation d'espace liée au fonctionnement urbain, mais uniquement du foncier cessible nécessaire. Afin de déterminer l'emprise exacte de l'urbanisation de ces espaces, un coefficient d'urbanisation a été appliqué.

Le coefficient d'urbanisation SCoT permet de calculer l'urbanisation finale induite par la mise à disposition du foncier nécessaire pour couvrir les besoins liés aux activités. Il permet d'intégrer aux surfaces commercialisables les surfaces d'espaces publics (voirie, espace verts, équipements, bassin de rétention,...) nécessaires au fonctionnement de la zone et divers autres espaces non exploitables (à l'exemple de constructions préexistantes non mobilisables sur site, mitage, ...). L'ensemble de ces surfaces, détermine ainsi la superficie totale dédiée à l'économie, c'est-à-dire le foncier urbanisable.

Au regard de l'analyse spatiale de plusieurs opérations réalisées sur le territoire de la Métropole, le coefficient d'urbanisation SCoT, entre le foncier nécessaire pour répondre aux besoins et les surfaces de zonage SCoT à destination d'activité (foncier urbanisable), a été estimé à une valeur de 1,6.

	% des besoins totaux	Valeur en hectare
Logements	-	-
Bureaux	-	-
Commerces	10%	6 à 7 ha
Activités courantes et exceptionnelles	85%	591 à 721 ha (*)
Equipements	14%	41 à 48 ha

(*) $(15 + 1,5ha/an \text{ à } 2.5/an + 90 \text{ à } 150ha) \times \text{Coef } 1,6 \times 21 \text{ ans} - 107ha \text{ réinvestis}$

L'enveloppe globale nécessaire pour répondre aux besoins est donc estimée entre 638 et 776 ha, comprenant 41 à 48 ha de foncier destinés à accueillir des équipements et services collectifs.

Le SCoT révisé définit une enveloppe foncière totale de 640 ha pour le foncier à dominante d'activité. Toutefois, au regard du caractère et de la localisation stratégique de certaines zones, des investigations devront être poursuivies afin d'évaluer les secteurs susceptibles d'accueillir, le cas échéant, d'autres extensions urbaines à dominante d'activité. L'inscription de ces dernières au SCoT sera toutefois soumise à une procédure spécifique d'évolution du document, postérieurement à l'approbation du SCoT révisé.

c) L'évaluation chiffrée des besoins en foncier mixte situés en extension urbaine

Les besoins liés au logement, aux bureaux et aux activités commerciales sont estimés en surface de plancher. Afin de déterminer l'enveloppe foncière globale pour définir les besoins en extension urbaine à vocation mixte, un coefficient d'urbanisation a été appliqué, à l'image de la méthode appliquée pour le foncier d'activité.

Le plan de secteur définit des sites d'extension urbaine avec 3 niveaux d'intensité minimale ce qui correspond à une densité moyenne de 4 520m²/ha. Au regard des ambitions urbaines du SCoT, cette densité moyenne a été majorée à 4 900 m²/ha afin de favoriser le développement de formes urbaines dépassant le minimum fixé. La densité moyenne appliquée au total du besoin en SdP de foncier mixte permet de définir la surface totale du foncier nécessaire pour couvrir les besoins mixtes.

Au regard de l'analyse spatiale de plusieurs opérations réalisées sur le territoire de la Métropole, le coefficient d'urbanisation SCoT entre le foncier nécessaire pour répondre aux besoins et les surfaces d'extension urbaine mixte (foncier urbanisable) a été estimé à une valeur de 1,47.

Répartition des besoins en foncier mixte dans les extensions urbaines nouvelles

	% des besoins totaux	Valeur en hectare
Logements	40%	728 à 771
Bureaux	40%	76 à 91 ha
Commerces	30%	18 à 21 ha
Activités courantes et exceptionnelles	-	-
Equipements	13%	38 à 44 ha

L'enveloppe globale nécessaire pour répondre aux besoins correspond à une enveloppe foncière comprise entre 860 et 927 ha, comprenant 38 à 44 ha de foncier à destination d'équipements et services collectifs.

Cette fourchette est à rapprocher de la superficie de foncier à vocation mixte définie par le SCoT révisé : 860 ha.

Répartition des besoins en foncier dans les extensions urbaines nouvelles selon leur destination

	Réinvestissement	Extension urbaine mixte	Extension urbaine à dominante d'activité	
Logements	60%	40%	-	
Bureaux	60%	40%	-	
Commerces	60%	30%	10%	
Activités courantes et exceptionnelles	15%	-	85%	
Equipements	62.5%	13%	14%	+ 10,5% dans l'AENA

2.2.3. Maîtriser les extensions urbaines

La spécificité de certaines formes urbaines (celles liées aux activités notamment) et les capacités de réinvestissement urbain, réelles mais qui ont néanmoins leurs limites (notamment d'acceptabilité des populations concernées et des contraintes urbaines, patrimoniales, environnementales, hydrauliques...), rendent inévitable l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux espaces. Toutefois, l'urbanisation de nouveaux espaces se fera de sorte à limiter au maximum les impacts sur les espaces agricoles et naturels en faisant appel à plusieurs leviers notamment :

- des objectifs d'intensité maintenus pour limiter l'étalement urbain ;
- une ouverture à l'urbanisation limitée au foncier nécessaire pour répondre aux besoins ;
- des limites urbaines garantant d'une urbanisation maîtrisée ;
- des choix de localisation permettant de limiter les impacts sur les espaces naturels et agricoles.

a) Assurer le maintien des objectifs d'intensité pour limiter l'étalement urbain

Suite à la prise de conscience des dysfonctionnements générés par l'étalement urbain, le SCoT de 2006 avait mis la question de l'« intensité » de l'urbanisation nouvelle au cœur de son projet urbain. Aujourd'hui, la lutte contre le réchauffement climatique, la recherche de nouveaux modèles de déplacements, la hausse continue des prix du foncier, la diversité des usages et des fonctions urbaines, sont autant de facteurs qui incitent à poursuivre dans le cadre du SCoT révisé les efforts en faveur de la compacité urbaine.

Les caractéristiques fonctionnelles et morphologiques du tissu urbain existant, mais également les projets d'équipement et d'infrastructures et le positionnement dans l'armature urbaine métropolitaine, conditionnent les capacités d'urbanisation des futures zones urbaines (sites d'extension urbaine potentiels). C'est dans l'objectif d'une optimisation des pratiques urbaines, mais également dans un souci d'intégration paysagère et de continuité des formes urbaines, que les objectifs d'intensité ont été maintenus pour les sites d'extension mixte de façon identique à ceux du premier SCoT. En effet, bien que la moyenne d'intensité observée à l'échelle du SCoT de 2006 présente un bilan positif, des efforts sont à poursuivre au niveau des seuils d'intensité les plus élevées qui ont difficilement été atteints. Par ailleurs, la catégorie des sites à haute valeur paysagère a été supprimée, ce concept n'étant plus adapté aux objectifs de délimitation des extensions urbaines au plus juste. Afin de se doter d'objectifs réalistes et atteignables, le choix a été fait de maintenir les mêmes seuils d'intensité concernant le tissu mixte. Toutefois, d'une part la méthode de calcul des intensités a été réévaluée : en effet, pour favoriser une lecture des intensités plus proche de la réalité urbaine des sites d'extension, les équipements et aménagement relevant de fonctions ayant des répercussions au-delà de la zone aménagée ont été soustraits des calculs (grands équipements, espaces publics d'envergure métropolitaine, ...). Cette approche permet ainsi d'assurer un suivi au plus juste des niveaux d'intensité du foncier qui sera ouvert à l'urbanisation pendant les 40 prochaines années. D'autre part, l'affectation géographique de ces seuils a évolué par rapport au SCoT de 2006 pour favoriser les intensités urbaines.

La définition du niveau d'intensité de chaque site a été faite au regard des objectifs du SCoT révisé, notamment en cohérence avec l'armature urbaine et le réseau des déplacements et la volonté de répartir la croissance sur l'ensemble des 31 communes. Elle aboutit à une répartition plutôt équilibrée des sites selon les niveaux d'intensité et permet des formes de développement urbain adaptées aux différentes caractéristiques morphologiques et urbaines.

Répartition des extensions urbaines par type d'intensité

Intensités		%	ha
8000 m ² SdP /ha ou 50 logements/ha	A	30%	260 ha
4000 m ² SdP /ha ou 30 logements/ha	B	36%	310 ha
2000 m ² SdP /ha ou 20 logements/ha	C	31%	260 ha
Intensité correspondant à celle du milieu urbain environnant	EPR	3%	30 ha
Total		100%	860 ha

Pour les extensions à dominante d'activité, les seuils de densité n'ont pas été définis car les besoins varient en fonction des activités (fort besoin en espaces de stationnement pour les activités logistiques, bâti plus dense pour les bureaux, ...) : malgré tout, un agencement optimisé de ces espaces est promu, c'est pourquoi le DOO fixe des recommandations qualitatives pour l'aménagement de ces espaces (notamment en termes de mutualisation des fonctions).

A l'horizon 2040, le SCoT révisé prévoit donc un rythme moyen d'urbanisation de l'ordre de 71 ha/an, soit un rythme inférieur de 17 ha/an par rapport au rythme d'urbanisation observé dans les sites d'extension depuis 2006 (88 ha/an).

b) Limiter l'étalement urbain en n'ouvrant à l'urbanisation que le foncier nécessaire

Dans la continuité du SCoT de 2006, l'objectif est de maintenir l'équilibre général avec une répartition de 1/3 du territoire en espaces urbains existants et futurs et 2/3 du territoire en espaces naturels et agricoles. Face au constat de la surévaluation des sites d'extension du SCoT de 2006 par rapport aux besoins réels, l'objectif défini est de ne pas dépasser le potentiel quantitatif résiduel non consommé du premier SCoT, soit 1 920 ha, et ce malgré le report de 2020 à 2040 de l'échéance du SCoT. Pour atteindre cet objectif, l'enveloppe foncière nécessaire aux extensions urbaines pour couvrir les besoins de la population et de l'économie, a été déterminée sous forme de plafond défini en négatif des objectifs de réinvestissements urbains. Ainsi :

- pour le foncier mixte, au maximum 40% des besoins seront localisés dans des sites d'extension urbaine. Ceci représente une surface totale de 860 ha ;

- pour le foncier à dominante économique, au maximum 85% des besoins d'activité seront accueillis dans les sites d'extension urbaine potentiels. Les sites d'extension urbaine potentiels à dominante activité représentent un total de 640 ha.

Ainsi sur les 1 920 hectares résiduels du SCoT de 2006, seuls 1 500 ha sont potentiellement urbanisables à l'horizon 2040, soit une redéfinition des sites d'extension permettant de réduire la consommation foncière de près de 420 ha par rapport à un scénario « au fil de l'eau » du SCoT de 2006.

Comparativement au premier SCoT de 2006, le SCoT révisé réduit donc d'environ 420 ha l'enveloppe foncière destinée à l'urbanisation future, diminuant ainsi de fait la pression et les impacts sur les espaces naturels et agricoles. Il réduit le rythme de la consommation foncière en extension urbaine de 24 % entre la période 2006-2018 (88 ha/an) et celle du SCoT 2019-2040 (71 ha/an correspondant au 1 500 ha en extensions urbaines).

Enfin, concernant les infrastructures et les équipements dans les espaces agro-naturels, la consommation foncière sera limitée à 126 ha (90 + 36 ha).

c) Des choix de localisation permettant de maîtriser l'impact de l'urbanisation future sur les espaces naturels et agricoles

En préalable, il est important de rappeler que le SCoT de 2006 a défini des extensions urbaines potentielles afin de contenir le développement urbain. Ce SCoT, régi par le CU à l'époque de la loi SRU n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Par rapport au SCoT de 2006, une meilleure prise en compte des sensibilités agro-environnementales, a permis de redéfinir et de relocaliser les secteurs d'extension du SCoT révisé en fonction des objectifs de préservation et/ou de valorisation des espaces agro-naturels. La méthode d'analyse multicritère est décrite dans le *Tome 1 / Livre 4 – Evaluation Environnementale /partie 4.1*. Cette méthode fait partie de la séquence « Eviter » de la démarche ERC. Elle a conduit à réinterroger le positionnement des extensions urbaines du SCoT de 2006 et à explorer d'autres options d'extensions urbaines (soit un total de 146 sites potentiels analysés).

Il s'agit ici d'exposer les résultats de cette démarche ayant conduit à :

- d'une part, abandonner totalement ou partiellement des extensions urbaines du SCoT de 2006 ;
- d'autre part, positionner de nouvelles extensions urbaines dans le SCoT révisé ;
- puis de justifier les extensions urbaines ayant un impact sur les différents enjeux agri-environnementaux.

Motivation de l'abandon ou de la réduction des extensions urbaines du SCoT 2006.

De manière quantitative tout d'abord, plus de 870 ha d'extension urbaine du SCoT de 2006 ont été restitué aux espaces agro-naturels.

De manière qualitative ensuite, cette restitution aux espaces agro-naturels a pris plusieurs formes, certains sites ont été supprimés tandis que d'autres ont été redessinés pour mieux prendre en compte les enjeux agri-environnementaux et leur intégration urbaine et paysagère.

Les principales motivations de suppression ou de réduction sont exposées ci-après (les extensions urbaines peuvent donc être citées au titre de plusieurs types de motivations).

○ **Réduction de l'enveloppe des extensions urbaines au regard du poids de la commune dans l'armature urbaine**

Le SCoT révisé définit une armature urbaine en fonction du niveau de desserte en transport collectif à haut niveau de service, du poids de population et de l'offre en équipements et services structurants. Ainsi, plusieurs communes ont vu réduire l'enveloppe de leur extension compte tenu de leur position dans l'armature urbaine (villes de 2^{ème} 3^{ème} couronnes), et de la nécessité de définir des extensions urbaines proportionnelles à l'accroissement de population qu'elles vont porter :

- Les communes de 3^{ème} couronne les plus concernées sont : St Drézery, Montaud, Sussargues, Restinclières, Cournonsec, Murviel-lès-Montpellier.
- Les communes de 2^{ème} couronne les plus concernées sont : Fabrègues, Cournonterral et Saussan.

○ **Réduction des sites en raison de leur proximité avec des enjeux écologiques :**

L'amélioration de la connaissance des sensibilités écologiques a conduit à réduire plusieurs extensions urbaines du SCoT de 2006 afin de limiter les effets d'emprise sur des milieux sensibles et/ou d'assurer certaines fonctionnalités écologiques.

- A proximité des ZNIEFF de type 1 :
 - Celle des garrigues de Castries (Castries - Extension sud),
 - Celle des garrigues de la Lauze (Saint Jean de Védas – Petite Lauze et Marcel Dassault Extension, Villeneuve-lès-Maguelone – Charles Martel Extension).
 - Celle des garrigues basses de Sussargues,
- A proximité des milieux devant assurer un rôle de corridor ou de liaison écologique :
 - Réduction de l'extension urbaine Ode - Fenouillet Ouest pour prendre en compte la restauration du corridor écologique et hydraulique dans le cadre de l'opération Ode à la Mer,
 - Scission de l'extension urbaine Montpellier – Bouisses-Grèzes au droit du Parc de Château Bon pour prendre en compte la liaison écologique vers la Mosson,
 - Réduction de l'extension urbaine Montpellier – Coteau pour favoriser une liaison écologique entre le domaine du Château d'Ô et celui de Malbosc, cette séquence participant à la liaison entre les vallées de la Mosson et du Lez.

○ **Réduction au regard de l'évolution de la connaissance du risque :**

Côté risque hydraulique, en parallèle de l'élaboration ou de la révision des PPRI par l'Etat, la Métropole a conduit plusieurs études hydrauliques afin d'accroître la connaissance des aléas sur le territoire. De plus, le SCoT a été conçu en prenant en compte l'aléa moyen avec changement climatique pour la submersion (côte 2.40 m NGF). Côté risque incendie, plusieurs PPRI ont été approuvés depuis le SCoT de 2006 (pour plus de détails : *Livre 1 / Tome 2 – Etat Initial de l'Environnement, partie 6.1 risques naturels*). La prise en compte de ces aléas et risques a conduit à réduire les extensions suivantes :

- Vendargues - « Porte Est » (Appellation du SCoT 2006) c'est-à-dire les extensions urbaines au nord de la R610¹⁴ (aléas hydrauliques),
- Baillargues - Plaine du Colombier (aléas hydrauliques),
- Lattes – Maurin Nord (PPRI Rieu Coulon),

¹⁴ Appellation des 4 extensions urbaines dans le SCoT révisé : Las Candillargues, Les Routous, Entrée de ville de Nord et Les Perrières.

- Pignan - la Bornière (PPRi Brue),
- Montpellier et Lattes – Cambacérès (exclusion des abords du Nègue-Cat),
- Pérols - Méjean (reprise des contours de l'Extension Urbaine hors aléa submersion),
- Clapiers – Plan Goutier (PPRif et PPRi)
- Grabels - Plan de Maule (suppression au regard de la zone rouge du PPRif),
- Montferrier-sur- Campus / Baillarguet (suppression au regard de la zone rouge du PPRif).

○ **Réduction au regard qualité agricole :**

La révision du SCoT a été l'occasion de mieux qualifier les terres à forte valeur agricole et de prendre en compte ce critère pour le positionnement des extensions urbaines (pour plus de précision, renvoi vers le *Livre 1 / Tome 1 – Diagnostic, partie sur les besoins en agriculture* et *Livre 1 / Tome 4 – Evaluation Environnementale partie 7.2.2.4 Analyse multicritère des sites potentiels d'extension urbaine*). En conséquence les extensions urbaines du SCoT de 2006 ont été réduites :

- Vendargues - Meyragues
- Baillargues - Plaine du Colombier,
- Saint Georges d'Orques – Rouvion et extension Sud,
- Saint Génès des Moures – extension Est,
- Montpellier- Montaubérou,
- Castelnau-sur-Lez – Sablassou,
- Lavérune – Le Pouget.

○ **Evolution des sites à haute valeur paysagère :**

Comme évoqué dans la *partie a*), la catégorie des sites à haute valeur paysagère a été supprimée car elle n'était plus adaptée aux objectifs de modération de la consommation foncière. En fonction de l'avancement des projets urbains sur ces sites, plusieurs cas de figure se présentent :

- Suppression compte tenu de leur positionnement excentré des centralités urbaines :
 - Clapiers - Plan Goutier,
 - Le Crès – Las Bouzigues,
 - Lattes – Lironde ;
- Suppression de l'extension urbaine et intégration de l'urbanisation réalisée dans l'urbanisation existante et engagée :
 - Castelnau-le-Lez - Via domitia,
 - Villeneuve-lès-Maguelone – Estagnol ;
- Réduction et réorganisation de l'extension urbaine au regard de l'avancement des projets et des enjeux environnementaux :
 - Montferrier-sur- Campus / Baillarguet, réduction au regard du PPRif,
 - Montpellier Montaubérou et Rastouble, Castelnau-le-Lez – Sablassou, réduction au regard des enjeux agricoles, notamment l'AOC Méjanelle,
- Restinclières - Le Renard : scission du site du SCoT de 2006 entre un espace de loisirs et une extension urbaine ;

○ **Maintien d'espaces paysagers qualitatifs à proximité des tissus urbains**

Plusieurs extensions du SCoT de 2006 ont été supprimées ou réduites afin de mieux prendre en compte la qualité paysagère du territoire mais aussi de préserver des poumons verts à proximité des tissus urbains constitués :

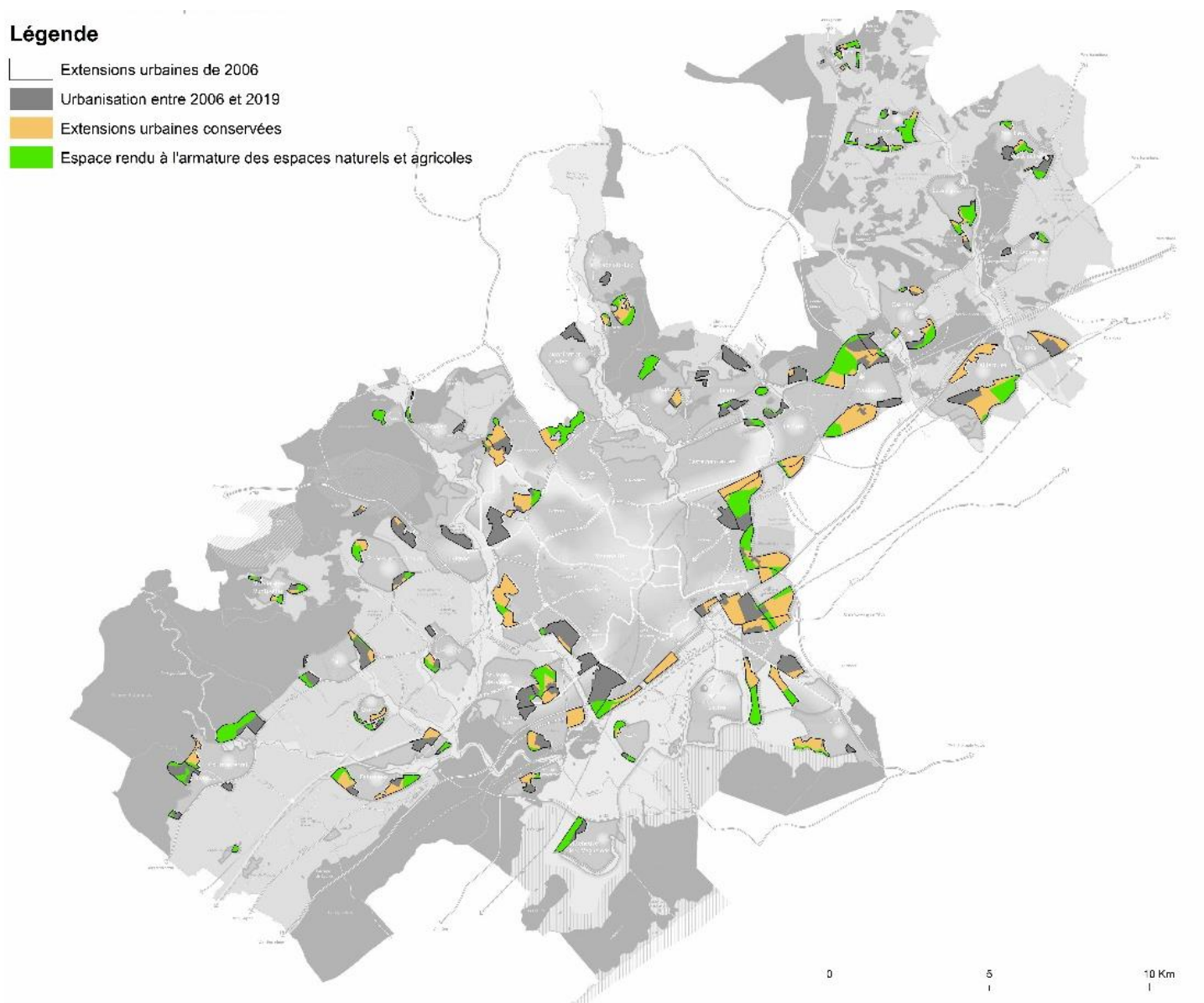
- Montpellier - Malbosc / Coteau,
- Montpellier –Thomassy,
- Montpellier – Montaubérou,
- Cournonterral – Les Devèzes (appellation SCoT 2006 : Tuilerie),
- Grabels -Plan de Maule
- Saint Jean de Védas – Roquefraysse.

Enfin, l'extension urbaine positionnée dans le SCoT de 2006 au Sud des autoroutes et à l'ouest de la ligne classique ferroviaire a été supprimée au regard de son morcellement par les infrastructures (LNMP à venir) et de son accessibilité complexe.

Evolution des extensions urbaines du SCoT de 2006

Légende

-  Extensions urbaines de 2006
-  Urbanisation entre 2006 et 2019
-  Extensions urbaines conservées
-  Espace rendu à l'armature des espaces naturels et agricoles



Principes de localisation des extensions urbaines du SCoT révisé

De manière quantitative, le tableau ci-après récapitule le nombre d'extensions urbaines et leur vocation dans le SCoT révisé. *Sites d'extension urbaine inscrits au SCoT révisé*

	Nombre de sites	Surface
Mixte	75	735
Activité	34	555
Mixte et Activité	9	210
Total	118	1 500 ha

De manière qualitative ensuite, le positionnement des extensions urbaines issu de l'analyse multicritère est justifié par les motifs principaux suivants :

- **Cohérence entre le poids des communes dans l'armature urbaine et le dimensionnement des extensions urbaines**

L'armature urbaine a été définie à partir de la desserte en transports collectifs à haut niveau de service existante ou futur, le niveau d'équipements et de services et le poids de population des communes. En conséquence, les extensions urbaines mixtes ont été positionnées en cohérence avec la hiérarchie de l'armature urbaine (Cœur de Métropole – communes de 3^{ème} couronne – communes de 2^{ème} couronne). Le critère de desserte en transports collectifs existant ou futurs est déterminant pour justifier la taille des extensions urbaines de Castelnau-le-Lez – Sabalssou, Le Crès – Les Mazes, Baillargues – Plaine du Colombier, Saint Jean de Védas – Vieille Poste par exemple.

- **Valorisation de la vitrine urbaine active**

D'Ouest en Est, les communes de Fabrègues, Saint Jean de Védas, Lattes, le Sud et l'Est de Montpellier, Castelnau-le-Lez, Le Crès, Vendargues, Baillargues et Saint Brès font partie d'un axe fort de développement du territoire irrigué par des infrastructures ferroviaires et autoroutières performantes. Il s'agit ici d'organiser une vitrine urbaine active alternant opérations de renouvellement urbain, séquences paysagères agro-naturelles, nouveaux quartiers mixtes ou à dominante d'activités et équipements structurants. Le fort niveau de desserte tout mode et la proximité avec des tissus urbains déjà constitués justifie le positionnement de plusieurs extensions urbaines importantes sur cet axe, et ce malgré, entre Montaubérrou et St Brès, la valeur agricole de certaines de ces terres au regard de l'AOP ou de leur caractère irrigable, dont il est toutefois tenu compte pour limiter les effets d'emprise de ces extensions (*Tome 1 / Livre 4 – Evaluation Environnementale, partie 3.2.2 relative aux incidences du SCoT sur les espaces agricoles*).

- **Consolidation de la ville des courtes distances**

Les extensions urbaines ont été localisées en continuité de l'urbanisation existante et engagée pour limiter l'étalement urbain mais aussi favoriser des villes et villages relativement compacts et bénéficiant d'une mixité fonctionnelle et sociale. Cela concourt ainsi à encourager les déplacements du quotidien en modes actifs.

Ainsi, dans les communes de 3^{ème} couronne (Murviel-les-Monpellier / Cournonsec / Montaud / Beaulieu / Restinclières / Sussargues / St Génès / St Drézéry) plusieurs petites extensions urbaines sont ainsi positionnées en accroche de l'urbanisation existante.

En cohérence avec la hiérarchisation des polarités économiques, 4 extensions urbaines à dominante d'activités correspondant à une polarité économique de proximité sont positionnées, soit en continuité avec le tissu urbain (Beaulieu et Murviel-lès-Montpellier), soit en discontinuité : celle-ci est justifiée par un PPRI (Montaud) ou par une ZNIEFF (Sussargues).

- **Accroissement du foncier d'activité avec des polarités économiques sur les communes de deuxième couronne**

L'évaluation du SCoT de 2006 a mis en avant le déficit d'offre foncière à vocation économique sur le territoire. La révision du SCoT a permis de définir une hiérarchisation des polarités économiques (rayonnante / équilibre / proximité) puis de la décliner géographiquement sur les différents secteurs de la Métropole. Les communes de la deuxième couronne disposent d'extensions urbaines à dominante d'activité positionnées en continuité de l'urbanisation existante (Villeneuve-lès-Maguelone – Charles Martel Extension, St Brès – Activités, Fabrègues – Les 3 Ponts, Castries – Les Cousteliers, Lavérune – Nord). D'autres extensions urbaines à dominante d'activités sont positionnées en discontinuité de l'urbanisation principale des villes et villages en accroche de secteurs urbanisés plus réduit (Saint Georges d'Orques - Mijoulan Est et Ouest, Montferrier-sur-Lez – Sainte Julie et Campus) ou en accroche d'espaces déjà artificialisés (Pignan – La Carrière, Courdonterral – La Barthe, Saint Georges d'Orques – Bel Air, Lavérune / Saussan – Font Saurette). La délimitation de ces extensions urbaines d'espaces déjà artificialisés doit permettre de circonscrire la consommation foncière déjà engagée et de maîtriser une artificialisation qui s'est réalisée parfois de manière anarchique comme dans la plaine Ouest.

Justification des extensions urbaines ayant un impact agri-environnemental relevé dans l'Evaluation Environnementale

L'analyse multicritère a aidé à définir les sites les moins impactant pour accueillir l'urbanisation future. Pourtant situés à proximité des zones urbaines existantes, certains sites d'extension urbaine identifiés dans le cadre du SCoT révisé, présentent néanmoins une sensibilité élevée du fait de leurs caractéristiques géographiques et/ou environnementales. Malgré des impacts plus marqués sur les milieux naturels et agricoles ces sites d'extension ont été maintenus. (Renvoi vers le Tome 1 / Livre 4 - Evaluation Environnementale- partie 4.1)

Différents cas se distinguent, ayant conduit au maintien de ces sites potentiels d'extension urbaine qui génèreraient potentiellement des incidences négatives sur l'environnement :

- **Des sites d'extension définis au SCoT de 2006 et dont l'urbanisation a déjà débuté.**

Lors de l'élaboration du premier SCoT, les réglementations et la connaissance des sensibilités environnementales étaient moins développées qu'à l'heure actuelle. Ainsi, certains sites avaient été localisés dans des espaces présentant de forts enjeux agricoles ou environnementaux qui ont été mis en avant après l'engagement des projets d'urbanisation : c'est le cas des sites de Baillargues Champs Moulygous - La Croix – Paradis, de Villeneuve-lès-Maguelone Charles Martel Extension et Saint Jean de Védas Marcel Dassault Extension. L'urbanisation de ces sites étant programmée (opération d'aménagement en cours d'autorisation), ces sites définis en 2006 ont été maintenus.

Il est à noter que ces sites feront (ou font déjà) l'objet de mesures particulières de gestion écologique : un dossier détaillant toute la démarche ERC a été déposé auprès du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN) pour le site de Villeneuve-lès-Maguelone Charles Martel Extension. Dans une

démarche itérative avec les services de l'Etat, un dossier du même type est en cours d'élaboration pour le site Saint Jean de Védas Marcel Dassault.

- **Un site situé dans le périmètre Natura 2000 et en AOP (Cournonterral-Equipement).**

Afin d'optimiser les trajets pour les lycéens et leurs familles dans la Plaine Ouest, la Région a souhaité positionner un lycée dans ce secteur. Bien qu'il soit situé en zone Natura 2000 et qu'il présente une occupation du sol agricole potentiellement valorisante grâce à la présence d'une AOP, ce site a été retenu car il présente une desserte viaire satisfaisante et qu'il est situé au cœur du secteur ouest où la demande scolaire est forte et satisfaite par des équipements éloignés. Cette implantation est donc susceptible de limiter les déplacements. En outre, le SCoT projette le positionnement à terme, sur l'axe de la R5, d'un transport collectif majeur. Par ailleurs, la présence d'équipements publics existants permettra d'assurer la cohérence du complexe éducatif qui se déploiera sur le site ;

Malgré sa proximité directe avec le réservoir de biodiversité de la plaine de Fabrègues, le site d'extension Cournonterral - La Barthe ne présente pas d'enjeux écologiques particuliers, étant pour partie urbanisé. Par ailleurs, son emplacement est de nature à maîtriser une artificialisation qui s'est historiquement réalisée de manière anarchique dans ce secteur.

o **Des sites présentant toujours des sensibilités écologiques importantes.**

Malgré les sensibilités écologiques identifiées sur ces sites, ils ont été maintenus car ils sont situés en continuité de l'urbanisation existante et que, tout en limitant les impacts, leur taille limitée (moins de 5 ha) permet d'harmoniser les contours de l'urbanisation existante puisqu'ils sont déjà bordés de zones urbanisées sur plusieurs de leurs franges. Les sites de Montaud - Les Liquettes (2ha), de Sussargues – Sud mixte et de Beaulieu - Les Lignières (4 ha) sont concernés.

nb : le DOO prévoit que les extensions urbaines ayant des emprises sur les ZNIEFF de type 1 et Natura 2000 soient soumises à étude d'impact préalablement à leur ouverture à l'urbanisation¹⁵.

o **Des sites d'extension urbaine situés dans les Espaces Proches du Rivage.**

Deux extensions urbaines sont concernés : Villeneuve-lès-Maguelone – Domaine du Chapitre et Pérols Méjean (*voir partie A, chapitre 2.2. du présent document*).

o **Des sites dont l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à une gestion active des aléas hydrauliques.**

Certains sites regroupent des conditions idéales pour la poursuite de l'urbanisation, notamment pour du foncier à dominante d'activité : proximité avec des axes de desserte majeurs (échangeurs autoroutier, PEM, future gare Montpellier Sud-de-France), positionnement sur la vitrine urbaine de la métropole ou dans les Connexions Métropolitaines ou à proximité de centralités économiques existantes et actives. Toutefois, du fait même de l'implantation historique des couloirs de communication dans la plaine fertile au Sud de Montpellier, les impacts agricoles y sont importants et les exutoires d'affluents des cours d'eau principaux nombreux, augmentant la vulnérabilité liée au

¹⁵ Les extensions urbaines identifiées comme ayant un effet d'emprise sur les milieux naturels d'intérêt écologique (ZNIEFF et Natura 2000) seront soumises à évaluation environnementale (étude d'impact) préalablement à leur ouverture à l'urbanisation (L141-9 du Code de l'Urbanisme):

- extension urbaine mixte pour les équipements à Courmonterral ;
- extension urbaine à dominante d'activité Marcel Dassault à St Jean de Védas ;
- extension urbaine à dominante d'activité Charles Martel à Villeneuve-lès-Maguelone ;
- extension urbaine mixte Champs Moulygous – La Croix – Paradis à Baillargues ;
- extension urbaine mixte au Sud de Sussargues ;
- extension urbaine mixte Les Lignières à Beaulieu.

risque d'inondation. A ce titre, les périmètres de ces sites d'extension ont été adaptés afin de limiter l'impact sur le système hydraulique. Dans tous les cas, leur aménagement restera conditionné à la mise en place d'aménagements de protection et de prévention afin d'assurer la sécurité de l'occupation envisagée. 11 sites d'extension se trouvent soumis à un enjeu hydraulique de protection globale : Baillargues Champs Moulygous – La Croix – Paradis, Baillargues Plaine du Colombier, Lattes Cambacérès Est, Le Crès Les Mazes, Montpellier Cambacérès Est, Montpellier Rastouble, Pérols Pailletrice, Vendargues Porte Est (Entrée de Ville Nord, Les Routous, Centre et Les Peirières) ;

Par ailleurs sur certains sites d'extension, un aléa hydraulique localisé a pu être identifié : lors de l'aménagement de ces sites, les espaces concernés par l'aléa ne seront pas urbanisés mais l'état de connaissance actuel des aléas permet d'assurer que le reste des sites n'est pas concerné. 14 sites sont concernés par un aléa hydraulique localisé : Baillargues Nord Activité, Juvignac Courpouyran Equipement, Juvignac Courpouyran mixte, Montferrier-sur-Lez Campus, Montpellier Bouisses-Grèzes, Murviel-lès-Montpellier Est, Murviel-lès-Montpellier Les Saliniers Sud, Prades-le-Lez Equipement, Restinclières Le Renard, Saint-Drézéry Les Roubines, Saint Jean de Védas Petite Lauze, Saint Jean de Védas Roquefraysse Activité Sud, Saussan Est et Vendargues Meyrargues Est.

- **Des sites dont l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à une gestion active de l'aléa feux de forêt et la révision du PPRif en vigueur à la date d'approbation du SCoT.**

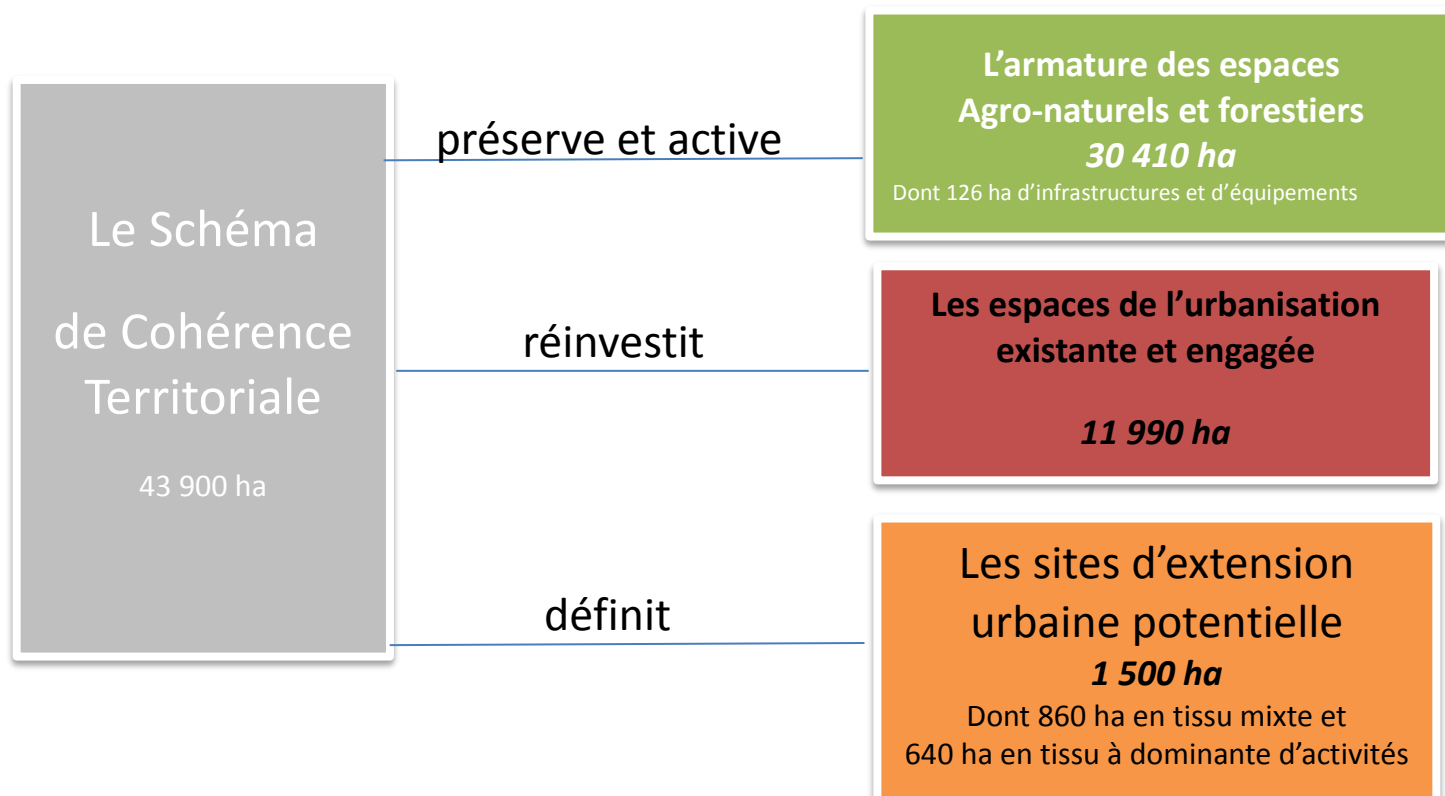
Les sites d'extension urbaine exposés à un aléa fort sont situés à proximité d'une urbanisation existante : ils sont porteurs du renforcement d'une polarité économique à l'ouest du territoire (Saint Georges d'Orques), et d'une entrée de ville structurante (Clapiers). L'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la réalisation préalable des aménagements permettant de supprimer cet aléa élevé. Les sites concernés sont ceux de Saint Georges d'Orques - Mijoulan Ouest, de Clapiers - Entrée de Ville et Clapiers - Girac.

Des sites ayant des impacts au regard de la valeur agricole des terres. Enfin, certains sites d'extension à vocation dominante d'activité présentent un cumul de points élevé suite à l'analyse multicritère, notamment au regard de la thématique agricole. Ces sites d'extension ont été localisés à proximité de centralités économiques existantes du fait d'un besoin spécifique de développement des activités présentes. Bien qu'ils induisent l'artificialisation de nouveaux espaces agricoles, ils doivent être conçus comme la prolongation de projets et de dynamiques économiques existants. Dans chacun des cas, l'extension a été dessinée en continuité avec l'urbanisation existante : cependant, du fait de contraintes hydrauliques et/ou de la présence d'infrastructure majeures, une rupture physique est apparue pour certaines d'entre elles. Il est à noter que le secteur Est du territoire est celui où l'impact sur les terres agricoles est le plus marqué, notamment le long des infrastructures de transport au nord de la plaine dite « de Mauguio » et qui compte parmi les meilleures terres du département, de surcroît irrigables. Les sites qui longent la voie de chemin de fer ont des emprises conséquentes et impactent de fait des superficies importantes. Afin d'ouvrir le foncier nécessaire au développement économique de la Métropole tout en limitant les impacts en termes de consommation de foncier à usage agricole, le périmètre de ces sites a été restreint au strict minimum. A titre d'exemple, parmi les sites concernés on peut citer : Baillargues - Activité Nord, Baillargues - Plaine du Colombier, Castelnau-le-Lez - Sablassou, Lavérune-Saussan Font Saurette, Lattes - Saporta (Castelle, Centre et Est), Le Crès - Les Mazes, Montpellier - Montaubert, Vendargues - Meyrargues.

d) Consolidation des grands équilibres du SCoT de 2006

Le SCoT révisé renforce les objectifs de maîtrise du développement urbain par rapport au SCoT de 2006. Cet engagement renouvelé en faveur de la réduction de la consommation des espaces naturels et agricoles conduit à une réévaluation des 3 grands espaces de projet du SCoT identifiés en 2006 :

- L'armature des espaces naturels et agricoles respecte toujours la répartition fixée en 2006 et recouvre ainsi les 2/3 du territoire. La superficie des espaces agro-naturels a été portée de 30 155 ha à 30 410 ha. Cette augmentation de la surface dédiée à cet espace du SCoT s'explique principalement par le fait que la totalité des sites d'extension prévus par le SCoT de 2006 n'ont pas été urbanisés : 870 ha ont ainsi été restitués aux espaces agro-naturels ;
- Représentant 10 765 ha en 2006, l'urbanisation existante et engagée correspond en 2018 à une enveloppe de 11 990 ha. En effet, le rythme d'urbanisation observé sur la période 2006-2018 a participé à l'augmentation de l'emprise de la tâche urbaine au niveau des sites d'extension urbaine de 2006 urbanisés. Par ailleurs, des ajustements ont également été réalisés par rapport au tracé des contours de l'urbanisation existante et engagée de 2006¹⁶ ;
- Suite au redimensionnement et, le cas échéant, à la relocalisation des sites d'extension urbaine potentiels, le SCoT révisé présente 1 500 ha d'extensions urbaines, soit 1 480 ha de moins que l'enveloppe attribuée en 2006 aux extensions du SCoT (2 980 ha).



¹⁶ En particulier ont été intégrés à l'urbanisation existante et engagée :

- les espaces constitués d'un groupe d'habitation d'au moins 5 ou 6 maisons situées à proximité de l'urbanisation existante rassemblant des critères de **compacité** (organisation urbaine/forme groupée) et des **capacités suffisantes en matière de desserte par des voies ouvertes au public, d'électricité et de réseaux d'eau et le cas échéant, d'assainissement** ;
- Les espaces constitués d'un ensemble de plus de 10 habitations situés à l'écart de l'urbanisation existante rassemblant des critères de **compacité** (organisation urbaine/forme groupée) et des **capacités suffisantes en matière de desserte par des voies ouvertes au public, d'électricité et de réseaux d'eau et, le cas échéant d'assainissement**.

2. La consommation foncière liée aux infrastructures de déplacement

Le SCoT de 2006, puis le PDU, ont fixé pour objectif de prendre en compte un schéma cohérent de déplacement durable de l'agglomération s'appuyant sur le réseau ferré (train, tramway) et sur la constitution d'un anneau routier autour de Montpellier afin d'extraire le trafic de transit des milieux urbains, de hiérarchiser les espaces publics de voirie, en structurant le réseau routier mais également en partageant mieux l'usage de l'espace, notamment pour favoriser le déploiement des transports en commun et des modes doux.

Le développement du réseau urbain (voiries urbaines et aménagements pour les transports en commun), des itinéraires cyclables et de sécurisation des piétons s'est essentiellement réalisé dans les espaces urbanisés ou en cours d'urbanisation et n'a donc pas généré d'impact propre significatif en termes d'artificialisation d'espaces agro-naturels. Il n'en va pas de même pour les extensions des réseaux de transport structurants inscrits au schéma de 2006, tout particulièrement les grandes infrastructures routières et ferroviaires. Elles ont eu des effets plus notables en termes de consommation foncière puisqu'elles ont créé de l'artificialisation nouvelle dans les espaces naturels et agricoles.

La consommation foncière correspondant à ces équipements a été exceptionnellement élevée ces dix dernières années du fait des importants travaux de réalisation de nouvelles grandes infrastructures engagés en traversée du territoire : le déplacement de l'autoroute A9 ainsi que le Contournement Ferré Nîmes-Montpellier (CNM) et le Pôle d'Echange Multimodal de la gare nouvelle Montpellier-Sud-de-France lié au CNM, auxquels se sont ajoutés les travaux d'extension du réseau d'eau du Bas-Rhône, « Aqua Domitia », représentent ainsi 96 ha/an entre 2008 et 2012, dont une partie est due à la phase chantier.

Ces infrastructures de niveau supra métropolitain ont été aménagées afin d'améliorer à la fois les dessertes sud européenne, nationale, régionale et départementale et pour gérer les flux quotidiens dans la grande aire périurbaine et urbaine fonctionnelle de Montpellier. Le bilan foncier est élevé. Cependant, il s'agit de travaux de nature exceptionnelle, programmés depuis plusieurs décennies, dont les chantiers se sont concentrés sur des périodes comparativement réduites et concomitantes, pour s'achever en 2017. D'où leur impact cumulé observé sur cette période.

Ainsi, à l'horizon 2040, les besoins en termes de déplacement portent principalement sur le développement des transports en commun à travers la création de Pôles d'échanges multimodaux et de nouvelles lignes urbaines et sur la fluidification du trafic routier, notamment aux entrées de la métropole. (Pour plus de précision sur les enjeux relatifs aux déplacements, voir *Tome 1 / Livre 1 - chapitre 2*)

Le SCoT révisé affiche comme objectif l'évitement des centres urbains par le trafic de transit et l'organisation du rabattement du trafic automobile vers le réseau de transport collectif. Pour ce faire, la poursuite de la réalisation du réseau hiérarchisé inscrit au SCoT de 2006 est intégrée au SCoT révisé, ainsi que sa mise à jour et les compléments du réseau armature de transport en commun et du réseau routier structurant. Outre l'achèvement du contournement routier de Montpellier sus-cité, ces infrastructures sont constituées par le raccordement du LIEN (Liaison Intercantonale d'Évitement Nord) à l'A750 au nord-ouest et à l'A709 au sud-est, plusieurs évitements de centres urbains (contournements de Castries – pour mémoire : ouvrage livré entre l'arrêt et l'approbation du SCoT, de Lattes, des villages de l'ouest –LICOM–, rabattements de l'ancien axe routier RN113/RD613 sur l'A9/A709 ...). (Pour plus de précision sur la justification des choix relatifs aux déplacements, voir *Tome 3 – DOO / Défi 2*)

Pour mettre en œuvre ces objectifs, une attention particulière sera apportée au réinvestissement des aménagements existants ou des délaissés afin de limiter l'artificialisation de nouveaux espaces. A titre d'exemples, le SCoT intègre la reconversion, des anciennes lignes ferrées, pour le développement des transports en commun, voire du fret ; il s'agit des emprises des anciennes lignes de Poussan (à l'ouest) et de Sommières (à l'est) sur le territoire métropolitain. Leur réutilisation devrait permettre de compenser l'« étoile ferroviaire » dont Montpellier est dépourvue. De même, une partie conséquente du COM est prévue par élargissement de l'actuelle R132. Ce type de réinvestissement permettra de fluidifier le trafic tout en limitant les impacts sur les espaces naturels et agricoles en limitant l'artificialisation aux franges du réseau viaire existant.

L'ensemble des infrastructures de déplacement inscrites au plan du SCoT représente ainsi à terme une enveloppe foncière totale d'environ 110 ha -dont 90 ha dans les espaces agro-naturels- à l'échelle du territoire, pour des aménagements lourds dont certains d'entre eux seront potentiellement réalisés sur une période longue allant au-delà des échéances du SCoT. Toutefois, ce dernier a été conçu pour rendre compatibles les développements qu'il prévoit avec ces prévisions d'équipements et pour que leur inscription sur le territoire soit mise en cohérence le plus à l'amont possible et pour que leur programmation intègre les principes d'aménagement durable et de résilience définis par le SCoT. Ceci étant rappelé, même en comptabilisant l'impact foncier de la totalité de ces infrastructures sur l'armature des espaces naturels et agricoles d'ici 2040 (à savoir environ 90 ha, soit 4,3 ha/an), le rythme de consommation foncière sera ralenti par rapport à celui observé dans l'armature des espaces naturels et agricoles ces dix dernières années. Les objectifs d'optimisation du réseau métropolitain pourront ainsi être atteints, tout en évitant ainsi des impacts trop importants sur les espaces naturels et agricoles. Pour rappel, les chantiers de grandes infrastructures engagés sur le territoire avaient à eux seuls conduit en moyenne à l'artificialisation de 45 ha/an entre 2008 et 2015.

Sur l'ensemble du territoire et en tenant compte de l'impact total des infrastructures de déplacement planifiée à l'horizon 2040, le rythme de consommation foncière lié aux infrastructures de déplacement sera ainsi largement réduit par rapport à la période précédente.

3. La consommation foncière dans l'Armature des Espaces Naturels et Agricoles

La préservation de la richesse de la biodiversité et du paysage de l'armature naturelle et agricole du territoire a été le support du projet de territoire de l'Agglomération de Montpellier puis celui de la métropole.

En effet, le SCoT de 2006 a posé le principe de « l'inversion du regard » pour identifier les espaces naturels et agricoles à préserver sur environ les 2/3 du territoire et limiter en conséquence l'urbanisation à un seuil inférieur au tiers restant. Une attention particulière avait été portée aux espaces de transition situés entre les espaces urbains et les espaces naturels et agricoles, en identifiant des sites à haute valeur paysagère et des limites urbaines dites « à conforter ». Le SCoT de 2006 a ainsi permis de valoriser le potentiel paysager de certains sites en permettant une meilleure prise en compte de cette dimension dans les projets.

Toutefois, à l'expérience, il s'est avéré que ces deux notions, portant essentiellement sur la dimension paysagère et sans doute exprimées de manière trop théorique, ont mal été comprises et intégrées par tous les acteurs. Les orientations du SCoT de 2006 n'ont pas permis de donner autant qu'il aurait été

nécessaire, des limites précises aux espaces urbains en contact avec les espaces naturels et agricoles, notamment le long des extensions résidentielles et économiques les moins denses.

Il reste que, de manière générale, l'urbanisation a bien été contenue dans les limites définies par le SCoT de 2006. Entre 2006 et 2012, 95% des surfaces totales construites étaient localisées dans les espaces dédiés du SCoT (enveloppe urbaine ou sites d'extension urbaine potentielle). Seuls 5% de l'urbanisation s'est faite dans l'armature naturelle et agricole.

De plus, le rythme d'artificialisation des espaces naturels et agricoles lié à l'urbanisation a eu tendance à se ralentir ces dix dernières années : en effet, entre 2008 et 2015, le rythme d'artificialisation, hors grandes infrastructures, s'est porté à 18 ha/an, contre près de 41 ha/an entre 2004 et 2008. La baisse de ce rythme est une conséquence directe de l'objectif de maîtrise des extensions urbaines inscrite au SCoT de 2006, qui s'est traduite par une ouverture à l'urbanisation dans la continuité des bourgs et villages existants.

Aujourd'hui, l'armature des espaces naturels et agricoles fait l'objet de démarches spécifiques qui dépassent sa seule dimension paysagère. Son exceptionnelle richesse en termes de biodiversité, faunistique et floristique, est désormais de mieux en mieux renseignée et pleinement reconnue, les fonctionnalités écologiques de ces espaces également, ainsi que leurs rôles dans la résilience du territoire face à l'évolution des risques liés aux changements climatiques, notamment en interfaces avec les espaces urbains. En outre, la conception de l'agriculture, notamment en lien avec le pilier Agro-écologie et Alimentation de la Métropole, permet d'envisager le déploiement des activités agricoles et de la filière agro-alimentaire, en adéquation avec les besoins locaux, dans une perspective de souveraineté alimentaire locale à terme. L'armature des espaces naturels et agricoles se présente donc comme le support d'une politique agricole et alimentaire ambitieuse : à ce titre, une gestion dynamique et maîtrisée de ces espaces est attendue, afin de permettre d'assurer d'une part le maintien de leur rôle environnemental et d'autre part leur vitalité économique.

(Pour plus de précisions sur les enjeux liés aux espaces naturels et agricoles, voir Tome 1 / Livre 1 - Diagnostic, Chapitre 4 et Tome 1 / Livre 2 – Etat Initial de l'Environnement).

De manière générale, les espaces naturels et agricoles du SCoT continueront donc à être préservés, en veillant en particulier à stopper durablement les phénomènes de « grignotages » des espaces naturels et agricoles. Cette action passera notamment par une définition plus précise et le renforcement de la notion de limite urbaine, de lisière agro-naturelle, et de franges urbaines qui devraient permettre de limiter plus efficacement ces phénomènes de grignotage.

Néanmoins, toute l'urbanisation ne peut être contenue dans les espaces dédiés au développement urbain. En effet, certains équipements, du fait de leur nature, de leurs fonctionnalités, voire de leurs nuisances, ne peuvent pas être intégrés dans les espaces urbains ; il s'agit par exemple des stations d'épuration, de certains Pôles d'Echange Multimodaux, stations d'eau potable, installations de traitement des déchets, des équipements et installations liées à l'exploitation et la gestion des espaces agro-naturels... De ce fait, il est estimé qu'environ 10,5% des besoins identifiés en termes d'équipement collectif pourraient être localisés dans les espaces agro-naturels, ce qui représente 36 ha.

C - ARTICULATION AVEC LES PROGRAMMES D'EQUIPEMENT DE L'ETAT, DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DES ETABLISSEMENTS ET SERVICES PUBLICS

5. Les programmes de l'Etat

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Parce qu'elle a une forte dimension transfrontalière, la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan répond à la volonté de l'État et de l'Union européenne de réaliser un réseau européen structurant et performant, tant pour la grande vitesse que pour le fret.

La Nouvelle Ligne Montpellier Perpignan représente 150 km de ligne nouvelle et 46 communes traversées, de l'ouest de Montpellier à Perpignan.

Stratégique pour le développement et le rayonnement de la région Languedoc-Roussillon, la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan s'inscrit dans le programme des grands projets ferroviaires nationaux conduits par SNCF Réseau.

Avec l'objectif de mieux desservir les territoires pour faciliter la mobilité des hommes et générer de nouvelles richesses pour la croissance de la région, le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est aussi un enjeu majeur de développement durable. Il répond aux objectifs du Grenelle de l'Environnement en Languedoc-Roussillon.

La demande croissante de mobilité est l'un des enjeux majeurs de développement du territoire pour les 25 ans à venir. C'est bien pour accompagner, dans la durée, ce développement constant et faire face aux défis sociaux, économiques et environnementaux de demain, que le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est un véritable projet d'avenir pour les hommes et pour les territoires.

Le projet de SCoT intègre le tracé de cette nouvelle ligne et l'affiche comme un moteur au développement du territoire. C'est en effet une Connexion Métropolitaine incontournable de premier rang. Pour cela, le SCoT intègre les grands ouvrages nécessaires à sa réalisation (dont principalement la gare de Cambacérès), ainsi que prévoit, à ses abords, du foncier à valoriser dans le respect de la sensibilité environnementale et paysagère du site.

Contournement Ouest de Montpellier (COM)

Pour accéder ou éviter de façon performante l'agglomération montpelliéraine, la création d'un contournement urbain complet autour de Montpellier est indispensable.

Le Contournement Ouest de Montpellier (COM) participe au dispositif d'aménagement en cours de finalisation et constitue la pièce maîtresse du système de désengorgement des voies à l'ouest. Il permettra de soulager considérablement le trafic sur le réseau viaire local congestionné actuellement, qui représente la seule substitution en l'absence d'une telle infrastructure.

Le Contournement Ouest de Montpellier vise des objectifs multiples :

- Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier,
- Relier l'A750 et l'A709*,
- Contenir la circulation d'échanges périurbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire dans les quartiers traversés,
- Valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain.

Ce nouvel aménagement, d'une longueur de 6 km environ, propose des carrefours dénivelés favorisant la fluidité du trafic : en connexion avec A750 et A709 (nouveau nom pour l'A9 dédiée au trafic local), en croisement avec RD5, RD 613, et en interface avec le tram T2.

Essentiel pour réduire les encombrements dans tout l'ouest montpelliérain, le SCoT prend en compte cette nouvelle infrastructure dans un objectif d'amélioration des échanges et de fluidité du trafic, d'amélioration du cadre de vie des riverains, de diminution de la pollution et de valorisation du patrimoine économique du territoire.

La déviation de la RN 113

La RN 113 supporte de très fortes charges de trafic dans les traversés des centres des communes de Baillargues et de Sant-Brès, imposant des fortes nuisances et une insécurité marquée aux populations riveraines. La déviation de la RN113 permettra aux deux communes de se libérer des flux de transit, améliorant ainsi sensiblement les conditions de vie de la population.

En outre, elle accompagnera les rabattements vers le PEM de Baillargues, favorisant ainsi le report modal grâce à des conditions d'accès optimisées.

6. Les programmes de la Région

Le lycée à Cournonterral

Afin d'optimiser les trajets pour les lycéens et leurs familles dans la Plaine Ouest, la Région a souhaité positionner un lycée dans ce secteur. Ce site a été retenu car il présente une desserte viaire satisfaisante et qu'il est situé au cœur du secteur ouest où la demande scolaire est forte et satisfaite par des équipements éloignés. Cette implantation est donc susceptible de limiter les déplacements. En outre, le SCoT projette le positionnement à terme, sur l'axe de la R5, d'un transport collectif majeur. Par ailleurs, la présence d'équipements publics existants sur une partie du site d'extension (17% du site sont déjà artificialisés) permettra d'assurer la cohérence du complexe éducatif qui se déploiera sur le site.

7. Les programmes du Département

La finalisation du LIEN : Aménagement du tronçon entre l'A750 et la RD 986

Le LIEN (Liaison Intercantonale d'Évitement Nord) est un programme d'aménagement du réseau routier départemental. Il correspond à un projet global de création d'une nouvelle voie, la RD 68, de contournement de Montpellier et de desserte des cantons Nord de l'agglomération.

Il porte sur un itinéraire long de 32 kilomètres entre Baillargues (A9) et Grabels (A750). Côté est, le raccordement du LIEN sur l'A9 est en cours d'étude. Côté ouest, il est en phase pré-opérationnelle. Le projet d'aménagement consiste en la réalisation d'une voirie de 7,8 km environ, en site neuf, à 2x1 voies, entre le lieu-dit Bel-Air à Grabels, d'un échangeur sur la RD 986 à Saint-Gély-du-Fesc et de la réalisation d'aménagements annexes (itinéraires cyclables, parking relais, gestion de l'eau....).

Cette infrastructure permettra de désenclaver et de structurer l'aménagement des cantons de l'arrière-pays, d'impulser leur développement économique, d'améliorer les conditions de circulation Est – Ouest, de faciliter les accès aux équipements touristiques, espaces naturels et loisirs ; l'ensemble des aménagements devant être respectueux de la qualité environnementale des espaces traversés. Le SCoT prend en considération ce projet. En effet, l'aire urbaine de Montpellier connaît une croissance forte qui s'est traduite par un étalement urbain important dont une des conséquences est l'accroissement des besoins de mobilités et notamment des déplacements domicile/travail ou domicile/études, vers la ville centre. Le réseau routier a des difficultés pour absorber tous les trafics et cela se traduit notamment par des entrées de ville difficiles, des temps de parcours incertains et une pollution atmosphérique accrue.

La Déviation Est de Montpellier (DEM)

La DEM permettra de compléter le contournement de Montpellier constitué par la RD65, le COM et l'A750, en se raccordant au Sud à l'A750 et au Nord à sa portion déjà existante. Elle aura comme objectifs :

- d'assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Est en complétant le réseau armature du contournement urbain routier ;
- de contenir la circulation d'échanges périurbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire dans les quartiers traversés ;
- de valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain.

La DEM sera indispensable à la réduction des encombrements dans la partie Est de Montpellier qui affecte les entrées de Montpellier. Elle permettra une accessibilité optimisée et sécurisée, notamment des zones d'habitat et d'activités du Millénaire, de Vendargues et de Castelnau-le-Lez à partir de l'A750, tout en se connectant au contournement (RD65) au Nord et en permettant un meilleur accès au réseau multimodal.

D - ARTICULATION AVEC LES SCOT VOISINS

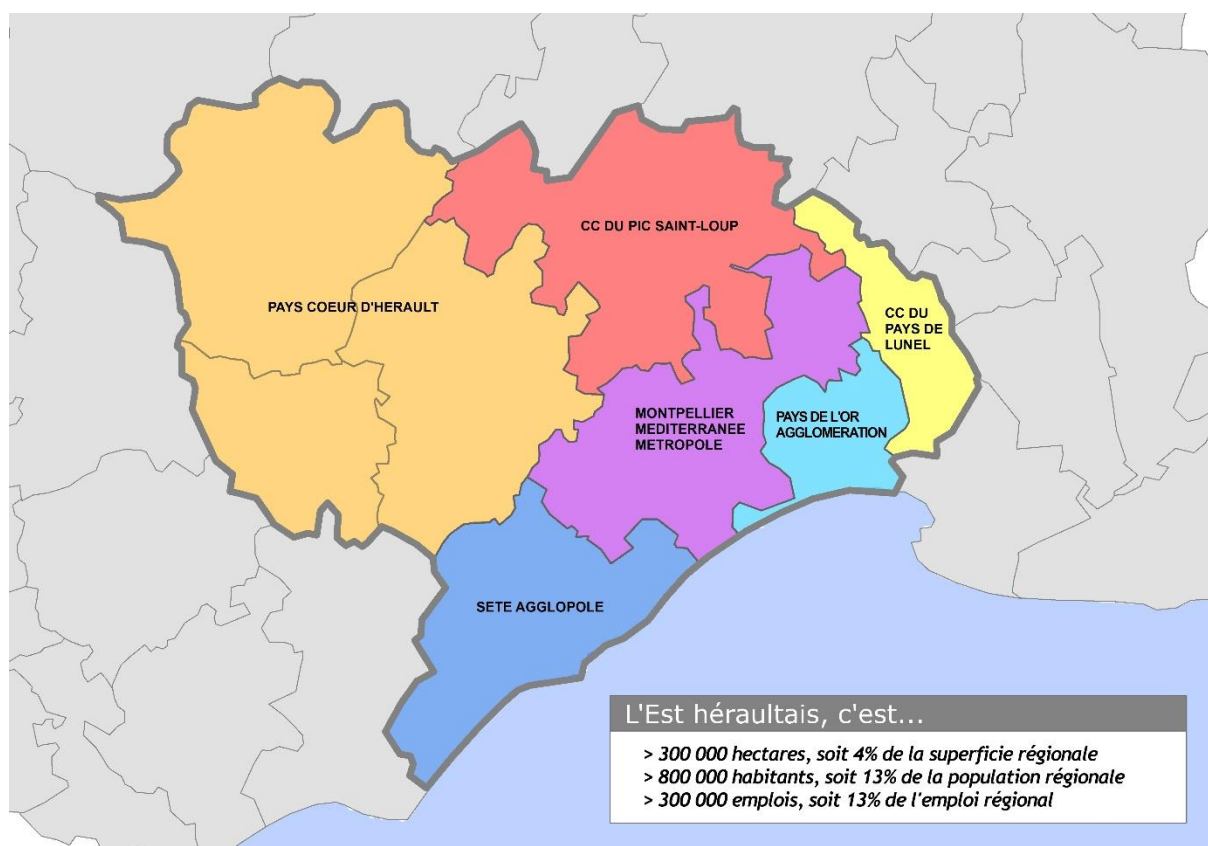
Les SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole, de Sète Agglopôle, du Pays Cœur d'Hérault, du Pays de l'Or Agglomération, de la Communauté de Communes Grand Pic Saint Loup et de la Communauté de Communes Pays de Lunel, forment un grand bassin de vie, caractérisé par de nombreux flux qui les relient.

Ce grand territoire, particulièrement attractif, doit accueillir les populations nouvelles tout en préservant son environnement naturel exceptionnel, riche et fragile. Ainsi, les coopérations entre intercommunalités doivent conduire à une maîtrise du développement urbain et à la transition environnementale et climatique.

Ce grand territoire couvre 300 000 hectares et 800 000 habitants, répartis comme suit :

Les informations ci-dessous sont présentées au regard de l'avancement de chaque projet à la mi-2019.

SCoT	Population 2016	Taux de variation 2011-2016	Taux de variation annuel prévu au SCoT	Nombre d'habitants supplémentaires
Montpellier Méditerranée Métropole	465 070	1,7 %	1% à l'horizon 2040	+110 000 entre 2019 et 2040 soit entre 580 000 et 590 000 à l'horizon 2040
Sète Agglopôle	124 470	0,5%	1.35% à l'horizon 2030	+40 000 soit 168 500 à l'horizon 2030
Pays Cœur d'Hérault	80 010	1,5%	1,5% à l'horizon 2040	+35 600 soit 114 440 à 2040
Pays de l'Or Agglomération	44 780	0,8%	0,6% à l'horizon 2033	+4 600 soit 50 000 à l'horizon 2033
Communauté de Communes Grand Pic Saint Loup	47 600	1,1%	1,5% à l'horizon 2030	+13 800 entre 2013 et 2030 soit 60 500 à l'horizon 2030
Communauté de Communes Pays de Lunel	48 620	0,7%	0,93% à l'horizon 2035	Environ 6 000 entre 2017 et 2035 soit 56 700 habitants



Source : Contribution des SCoT sur le projet de SRADDET - Février 2019

1. Etat d'avancement des SCoT voisins

Le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole jouxte quatre SCoT approuvés, dont deux sont en cours de révision, et un SCoT en cours d'élaboration. Il s'agit des SCoT suivants :

SCoT en révision :

- **Le SCoT du Pays de Lunel**, approuvé le 11 Juillet 2006, porté par la Communauté de Communes du Pays de Lunel (CCPL) à l'échelle de 13 communes. En cours de révision, le PADD du projet de SCoT révisé a été débattu par le conseil de Communauté le 15 novembre 2018. Le Pays de Lunel constitue un espace intermédiaire entre les agglomérations montpelliéraine et nîmoise et bénéficie ainsi des moteurs démographiques de ces deux territoires. Le PADD vise à renforcer le rôle de Lunel dans l'armature territoriale, en rééquilibrant les populations et les services associés. Il s'agit donc de limiter l'urbanisation sur les communes disposant de peu de services et de conforter le rôle de Lunel en tant pôle principal. Le Pays de Lunel souhaite ainsi se positionner comme un pôle économique d'équilibre entre les polarités urbaines de Nîmes et Montpellier.

SCoT approuvés :

- **Le SCoT du Bassin de Thau**, approuvé le 4 Février 2014, porté par la Communauté d'Agglomération du bassin de Thau SCoT, à l'échelle de 14 communes. Le territoire de Thau, territoire d'eau, est particulièrement vulnérable. Pour répondre aux besoins des populations, le SCoT du Bassin de Thau organise le développement du territoire tout en préservant les espaces naturels. Le complexe portuaire Sète-Frontignan-Sud-de-France et son interland, également relié à la gare de Sète et à l'autoroute A9, est un atout majeur pour l'économie de ce territoire et de l'ensemble de la Région Occitanie, mais son développement doit se faire

dans le respect des qualités environnementales de ce site. Pour préserver durablement le bassin de Thau, le SCoT prévoit de limiter l'urbanisation de certaines zones et de densifier certains secteurs, en organisant les déplacements afin d'améliorer la mobilité à l'intérieur du territoire.

- **Le projet de SCoT du Grand Pic Saint Loup**, approuvé le 8 janvier 2019, porté par la Communauté de Communes du Grand Pic Saint Loup, à l'échelle de 36 communes. Il ressort de ce document une volonté affirmée de maintenir le caractère rural et identitaire du territoire, composé principalement de bourgs et villages. Pour cela, il identifie une trame verte et bleue et des espaces agro-naturels représentant un enjeu majeur à l'échelle inter territoriale, qu'il est nécessaire de protéger et de développer. De plus, le SCoT du Grand Pic Saint Loup a pour objectif de préserver les espaces agricoles, supports d'une activité économique stratégique.
- **Le SCoT du Pays de l'Or**, approuvé le 25 juin 2019, porté par la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or, à l'échelle de 8 communes. Le Pays de l'Or est un territoire attractif du fait de sa situation géographique sur les axes de transits du sud (autoroutes A9 et A709, voies ferrées, accès maritimes et aéroport international Montpellier-Méditerranée), infrastructures essentielles pour l'ensemble de l'aire métropolitaine. Il bénéficie du développement des activités économiques de ses territoires voisins : le Pays de Lunel, Sud Gard, mais surtout Montpellier Méditerranée Métropole. Or, comme cette dernière, le Pays de l'Or est un territoire contraint, sensible à la pression urbaine et environnementale du fait de la fragilité de l'écosystème des étangs Palavasiens et de l'Or. Il est traversé par deux des arcs communs au territoire de Montpellier, à savoir : la plaine agricole au nord de l'étang de l'Or et le littoral qui attire la majeure partie de la population touristique. Dans ces conditions, le SCoT du Pays de l'Or choisit d'adopter un scénario démographique cohérent avec les capacités d'accueil du territoire.

SCoT en cours d'élaboration :

Le projet du SCoT Cœur d'Hérault, en cours d'élaboration, porté par le Syndicat mixte du Pays Cœur d'Hérault, à l'échelle des trois communautés de communes de la Vallée de l'Hérault, du Lodévois et Larzac, et du Clermontais (77 communes). Le PADD a été débattu en conseil des Maires le 24 mai 2019. Il vise à conforter une armature urbaine multipolaire qui s'appuie sur les 3 villes du territoire. Le projet promeut un développement adapté à chaque composante paysagère du territoire, notamment les 3 grands sites de France (Saint-Guilhem-le-Désert, Navacelles, Salagou). Dans la volonté de réduire sa dépendance économique vis-à-vis de Montpellier Méditerranée Métropole et les déplacements qu'elle implique, le SCoT a pour objectif de dynamiser l'économie territoriale, basée en particulier sur l'activité agricole, le tourisme et les activités productives. De la même manière, le renforcement de l'appareil commercial permettra limiter l'évasion commerciale.

A l'occasion de l'élaboration des projets de SCoT propres à chaque territoire, les collectivités de l'Est de l'Hérault ont souhaité travailler de concert, afin de s'accorder sur une vision partagée de l'évolution des territoires, pour favoriser une logique de complémentarité.

Le projet de SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole identifie au sein de son PADD les axes partagés avec les territoires voisins et développe ces enjeux communs au sein du DOO (Voir Tome 2 - PADD, Partie 4).

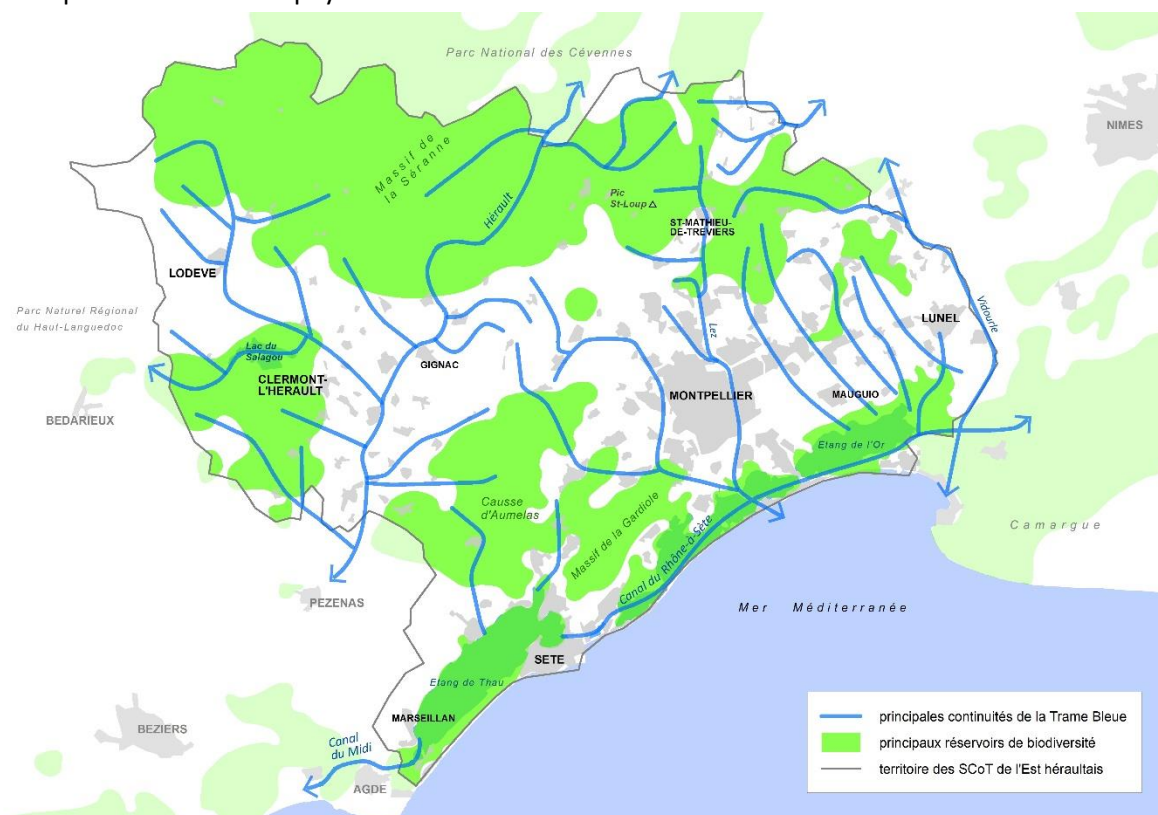
Les articulations majeures du SCoT de la Métropole avec les SCoT voisins sont nombreuses, et se retrouvent dans les trois défis de projet d'aménagement et de développement durables de la Métropole :

- Défi 1 de la Métropole acclimatée : les continuités de la trame verte et bleue, l'optimisation des ressources naturelles et la préservation du patrimoine littoral et son développement durable ;
- Défi 2 de la Métropole équilibrée et efficace : l'armature des déplacements et l'armature urbaine en particulier les portes métropolitaines ;
- Défi 3 de la Métropole dynamique et attractive : le confortement de l'attractivité touristique, la structuration d'une offre commerciale et la création de fonciers économiques attractifs et durables.

Pour chacun de ces défis, les thématiques communes sont précisées ci-dessous :

2. La préservation de l'exceptionnelle biodiversité du territoire

De la Méditerranée au piémont du Massif Central, l'Est héraultais se caractérise par une mosaïque de milieux naturels qui recèle une grande diversité faunistique et floristique. Plus de 10 sites Natura 2000 ont ainsi été instaurés sur le cordon littoral, les espaces lagunaires et au sein des espaces naturels remarquables de l'arrière-pays.



Source : Contribution des SCoT sur le projet de SRADDET - Février 2019

Le projet de SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole décline et précise le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Les réservoirs et corridors ont été identifiés en continuité et en interface

avec les enjeux écologiques des territoires voisins. Les principales continuités écologiques identifiées sur les territoires limitrophes trouvent leur prolongement sur le territoire du SCoT de la Métropole et inversement.

Aucun site d'extension urbaine prévu ne vient interrompre ces continuités et l'intégrité des principales entités naturelles est préservée.

Afin de répondre à cet objectif, plusieurs enjeux d'interfaces avec nos territoires voisins doivent être développés :

- **SCoT du Pays de l'Or** : Au niveau de la limite Est de Montpellier, très peu de continuités écologiques existent, compte-tenu de la frange urbanisée (aéroport de Montpellier, trames bâties de Pérols, Lattes) qui sépare les deux territoires. L'identification par le SCoT de Montpellier d'un corridor écologique déterminé à restaurer sur le secteur du Fenouillet ainsi que des corridors écologiques de principe de la trame verte permettront de retrouver une fonctionnalité écologique entre les deux réservoirs constitués par les étangs de Pérols et Mauguio. Il en est de même s'agissant de la liaison écologique en pas japonais positionnée sur le Triangle de l'Avranche. Au regard du processus de renaturation de la partie Est du Triangle de l'Avranche, les deux SCoT y ont positionné un espace remarquable caractéristique du littoral afin de le préserver durablement.

En outre, les principales vallées (Salaison, Cadoule, Bérange), identifiées dans le cadre de la trame verte et bleue du SCoT du Pays de l'Or, et transitant entre les territoires de la Métropole et du Pays de l'Or, sont préservées dans le cadre du SCoT de la Métropole. Certains sites d'extension sont cependant en périphérie de ces vallées (Les Mazes au Crès, Site Potentiel est 1 à Baillargues, Les Cousteliers à Castries, les sites de Sussargues – proches du cours du Valentibus affluent du Bérange).

Par ailleurs, la DEM fragmentera l'espace agricole au sud-est de Castelnau-le-Lez, ce qui serait susceptible de fragiliser les éventuelles zones de passage de la faune.

Un travail spécifique sera également à conduire sur la qualité des eaux du Salaison ou de Jasse.

- **SCoT du Bassin de Thau** : Les cœurs de nature terrestres identifiés dans la trame verte et bleue correspondant au massif de la Gardiole et au Causse d'Aumelas sont cohérents avec ceux du SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole.

De même, la plaine de Fabrègues (espace agricole d'intérêt écologique dans le SCoT du bassin de Thau) est identifiée comme réservoir de biodiversité dans le SCoT de la Métropole.

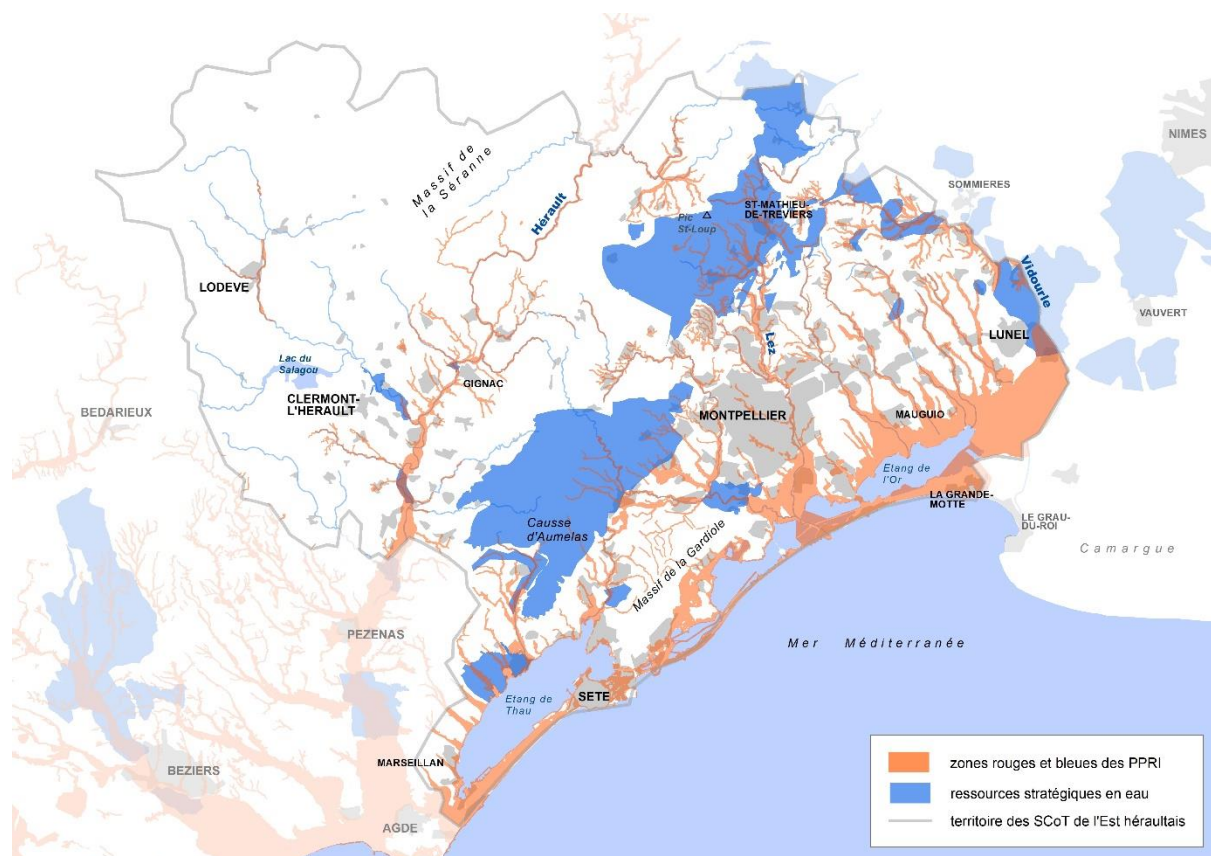
- **SCoT du Pays de Lunel** : Les espaces agro-naturels, au nord-est, communs aux SCoT de la Métropole et du Pays de Lunel, situés au niveau des communes de Saint-Brès, Saint-Geniès-des-Mourgues, Beaulieu et Restinclières sont préservés, ainsi que les continuités en lien principalement avec les cours d'eau. Aucune zone de conflit relative aux zones d'extensions potentielles ou aux projets d'infrastructures ne remet en cause les continuités identifiées.
- **Projet de SCoT du Pic Saint-Loup** : Les corridors écologiques à enjeux relatifs à la trame bleue identifiés dans le projet du SCoT du Pic Saint-Loup voient leur tracé se poursuivre au niveau de la vallée du Lez et de la Mosson, sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole, sans interruption par des secteurs d'extension de l'urbanisation.

A l'Est de Vailhauques, le corridor écologique territorial identifié, et allant jusqu'à la plaine de Soucarède sur la Métropole se heurtera à la réalisation du LIEN « Grabels-Bel Air », dont les impacts sur la continuité pour le territoire de la Métropole ont été pris en compte.

- **Projet de SCoT du Cœur de l'Hérault** : Le PADD identifie des réservoirs de biodiversité, des réservoirs potentiels et des corridors écologiques à restaurer, en franchissement de l'A750 et l'A75. Les réservoirs de biodiversité potentiels seront précisés avec les investigations à venir pour formaliser le plan DOO. Ce territoire s'emboîte avec celui de la Métropole au nord-ouest au niveau des Causses d'Aumelas, identifiées comme réservoirs de biodiversité dans le SCoT de la Métropole. Ce dernier ne fait l'objet d'aucun projet d'extension urbaine pouvant contraindre cet espace.

3. L'optimisation des ressources naturelles

La gestion de la ressource en eau constitue une question cruciale propre aux territoires méditerranéens, confrontés à la fois à une diminution des ressources en eau potable, à des épisodes pluvieux de plus en plus intenses, ainsi qu'à plus long terme, aux problématiques d'évolution du trait de côte et de submersion marine sur le littoral, phénomènes très directement liés au réchauffement climatique. Tout l'enjeu consiste, à travers une meilleure connaissance des risques et le renouvellement des politiques d'aménagement, à mieux se protéger, mais aussi apprendre à mieux vivre avec. En termes d'appropriation des risques mais aussi de gestion de l'eau, le territoire des 6 SCoT forme un ensemble géographique cohérent qui laisse entrevoir des stratégies collectives pour économiser la ressource, maîtriser ses consommations, ménager de l'espace pour les milieux aquatiques et les épanchements hydrauliques. Compte tenu de la prégnance de ces facteurs, ce territoire, comme l'ensemble de la façade méditerranéenne, a ainsi vocation à devenir un véritable territoire d'anticipation et d'expérimentation sur différents thèmes.



Source : Contribution des SCoT sur le projet de SRADDET - Février 2019

Le SCoT de la Métropole identifie l'ensemble des ressources ayant des fonctions et rendant des services encore très insuffisamment optimisés sur le territoire : eau, soleil, déchets, biomasse, vent ... 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.

Quelques 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. Ces enjeux sont très largement partagés avec les SCoT voisins.

En particulier, au regard de ces éléments majeurs d'interface, 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 avec les structures gestionnaires.

A titre d'exemple, on peut citer plusieurs articulations :

- S'agissant du **SCoT du Pays de l'Or**, la gestion conjointe de l'eau potable est intégrée à travers le raccordement des communes de Lattes et Pérols à l'usine de potabilisation de Vauguières ou des eaux usées avec le raccordement de quatre communes du Pays de l'Or à Maéra.
- S'agissant du **SCoT Bassin de Thau**, les dispositions prévues au DOO du SCoT de la Métropole assurent la préservation des zones de sauvegarde de la ressource en eau, à l'exemple de celle d'Issanka/Boulidou/Olivet, au regard en particulier des sites d'extension urbaines prévus sur les communes de Cournonterral, Pignan et Murviel-lès-Montpellier.
- S'agissant du **SCoT du Grand Pic St-Loup**, les zones de recharge de l'aquifère du Lez, principale ressource en potable de la Métropole sont situées sur le territoire du Pic st-Loup.

4. La préservation du patrimoine littoral et son développement durable

Le SCoT de la Métropole définit les différentes notions de la loi Littoral en continuité des **SCoT du Bassin de Thau et du Pays de l'Or**, en particulier les espaces proches du rivage, les espaces naturels remarquables et les coupures d'urbanisation.

Les espaces remarquables comprennent l'ensemble des espaces bénéficiant de protections règlementaires et/ou de valorisation environnementale, plusieurs d'entre eux sont partagés avec les SCoT voisins, à l'exemple de la zone Natura 2000 des Etangs palavasiens ou de l'Etang de l'Estagnol. La partie Est du Triangle de l'Avranche est classée, dans les SCoT du Pays de l'Or et de la Métropole, en espaces remarquables.

S'agissant des coupures d'urbanisation, trois sont en interface entre les SCoT : les coteaux boisés du massif de la Gardiole et les salins de Mireval et Villeneuve-lès-Maguelone, les prairies salées du triangle de l'Avranche (Pérols/Mauguio-Cannon) et le lit du Nègue Cats à Pérols.

5. L'organisation efficace et durable des espaces urbains

Document essentiel de cette articulation avec les territoires voisins, le SCoT de la Métropole valorise le rapport entre le Cœur de Métropole et l'aire métropolitaine à travers la création de Connexions Métropolitaines situées sur des nœuds de transferts intermodaux de transport.

Les Connexions métropolitaines prennent place au niveau des principaux lieux 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.

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 prévoir de multiples fonctions urbaines, aptes à être dynamisées au travers d'opérations de réinvestissement urbain ou en extension.

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

6. La cohérence entre le réseau des déplacements et l'organisation urbaine

Indispensables au développement des relations entre les différentes entités de la Région, les déplacements constituent un enjeu largement partagé par les 6 SCoT. Et pour cause : l'attractivité métropolitaine entraîne des échanges croissants avec les pôles urbains, provoquant une congestion automobile croissante au niveau des principaux axes routiers.

Les réponses à apporter sont donc conditionnées par les stratégies mobilités à bâtir aux différentes échelles de territoire, en particulier au niveau des principales polarités urbaines et économiques, à commencer par celle de la Métropole au vu de l'intensité des relations qu'elle entretient à l'échelle du grand bassin de vie. A son niveau, elle vise à favoriser les rabattements vers les réseaux de TC, au premier rang desquels figurent le train et les TCSP urbains dont le tramway, mais aussi vers les autres modes alternatifs à l'autolisme.

À terme, la ville-centre a vocation à accueillir un trafic automobile limité aux flux accédant aux différents quartiers, au bénéfice de l'efficacité des TC et des modes actifs.

À ce titre, le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est essentiel pour offrir des sillons supplémentaires sur la ligne classique pour les trajets du quotidien entre Montpellier et Béziers via Sète.

Le projet de SCoT de la Métropole définit une armature des déplacements connectée aux territoires voisins, structurés en particulier autour des Connexions Métropolitaines et des pôles d'échanges multimodaux. Au-delà, 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 des gares Montpellier Sud-de-France et Montpellier-Saint-Roch, sur l'aéroport international Montpellier-Méditerranée ainsi que sur le port de Sète-Frontignan-Sud-de-France.

d'infrastructure s'inscrit dans la Connexion internationale en interface entre la Ville-centre, le grand territoire et le littoral touristique.

Concernant plus particulièrement les territoires littoraux, la desserte (en modes actifs et transports collectifs) des stations balnéaires est un enjeu commun dont les questions relatives à l'amélioration de l'offre en service, via les pôles d'échanges, sont prégnantes. Il en est de même pour le développement des modes actifs depuis les axes fluviaux que représentent le canal Philippe Lamour. En effet, cet objectif, permettant aux communes de l'Est de la Métropole d'obtenir une connexion littorale, peut être le support de la création d'une offre de services potentiels sur les territoires.

7. Le développement économique, comme ressource créatrice de richesse et d'emplois durables pour tous

Le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole développe dans le DOO l'ensemble des enjeux liés à l'activité économique comme ressources créatrice de richesses et d'emplois durables pour tous (le tourisme, l'innovation, la recherche et les filières d'excellence, le commerce, la solidarité, la diversification de l'économie, la création de foncier économique).

Les articulations majeures avec les SCoT voisins se situent en particulier au niveau du tourisme, du commerce et de l'offre foncière économique.

- **S'agissant de l'armature commerciale**, en intégrant dans son élaboration les polarités commerciales de développement dont deux – St Aunès et Trifontaine-St Clément- sont situées respectivement sur le SCoT du Pays de l'Or et sur le SCoT du Grand Pic St Loup, le SCoT de la Métropole renforce ainsi les équilibres commerciaux du grand territoire et affirme ainsi leur nécessaire complémentarité en s'opposant à la création de redondances dans l'offre commerciale.
- **S'agissant du tourisme et des loisirs**, la Métropole définit une stratégie de développement pour mieux valoriser les potentiels du territoire et pour fédérer l'ensemble des acteurs autour d'une stratégie collective. Il s'agira en particulier d'ancrer le développement touristique dans un territoire élargi, en poursuivant les coopérations avec les villes et territoires voisins. A l'exemple de la valorisation spécifique des « Etangs palavasiens » en tant que Grand site remarquable, ou le développement de boucles de découverte autour du Massif de la Gardiole, du plateau d'Aumelas ou en direction de la Vallée de l'Hérault – ces différents sites étant identifiés dans les SCoT voisins de celui de la métropole.
- **S'agissant de l'offre foncière économique**, le SCoT de la Métropole identifie un ensemble de polarités économiques (rayonnantes, d'équilibre et de proximité) afin de répondre aux besoins de renforcement et de diversification des activités économiques sur son territoire, à hauteur de 640 ha. Dans une moindre mesure, les quatre SCoT approuvés identifient une offre adaptée aux besoins propres de leur territoire.

Le SCoT du Bassin de Thau structure l'espace économique et clarifie l'organisation des activités maritimes avec une centralisation des activités sur trois zones délimitées (l'entrée Est de Sète, le nord de Mèze et un site sur Poussan).

Le SCoT du Grand Pic-Saint-Loup prévoit d'inscrire en priorité le développement économique au sein du tissu urbain existant, par requalification, densification et selon le principe de mixité fonctionnelle. Lorsque ces activités ne peuvent s'insérer dans le tissu urbain, en raison de leur

taille ou des nuisances provoquées sur l'environnement immédiat, elles s'inscriront dans des zones dédiées existantes et en projet, identifiées au DOO. L'enveloppe de foncier à vocation économique prévue en extension est fixée à 60 hectares à horizon 2030.

Le SCoT en vigueur du Pays de Lunel accompagne la croissance de population par la création d'emplois et d'activités. Entre 80 et 110 ha de nouvelles zones d'activités sont identifiées en lien avec les pôles de Lunel et Marsillargues et l'échangeur autoroutier.

Pour **le SCoT du Pays de l'Or**, le principal enjeu commun aux territoires est sans nul doute l'aéroport international Montpellier Méditerranée, situé sur la commune de Mauguio, dont les enjeux de développement et de connexions aux deux territoires sont importants et portés dans les deux documents, notamment en relation avec l'axe de l'avenue de la mer (avenue Georges Frêche sur Lattes et Pérols), objet du projet d'Ode de reconquête de cette périphérie commerciale. Le programme du parc d'activité des Portes de l'Aéroport, sur Mauguio a d'ailleurs été revu par la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or, notamment pour ne pas entrer en contradiction avec cette opération majeure. Dans une moindre mesure, l'importance de la zone de l'Ecoparc sur la commune de St Aunès représente un enjeu commun en terme d'attractivité territoriale et de gestion de certains flux sur une frange Est élargie du territoire métropolitain. Le SCoT du Pays de l'Or définit un potentiel maximal d'environ 59 hectares dédié au foncier économique.

Le projet de **SCoT du Cœur d'Hérault** n'est, quant à lui, pas suffisamment avancé sur ce thème à la mi 2019, pour identifier les articulations précises avec le SCoT de la Métropole de Montpellier.

S'agissant de la politique agricole et agro-alimentaire, les territoires portent ensemble la mise en réseau des lieux de production et de vente, afin de promouvoir une agriculture respectueuse de l'environnement, locale et en circuit-court. Les politiques publiques exprimées dans les projets de ces territoires affichent la volonté partagée de préserver les terres agricoles à haut potentiel afin de valoriser l'agriculture, et en particulier la viticulture qui contribue à la notoriété du territoire. La démarche du bon, du local, dite « BoCal » s'inscrit dans cette volonté de partenariat, en associant la Métropole, le Grand Pic Saint-Loup et la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or et qui devrait rapidement s'étendre à d'autres territoires.

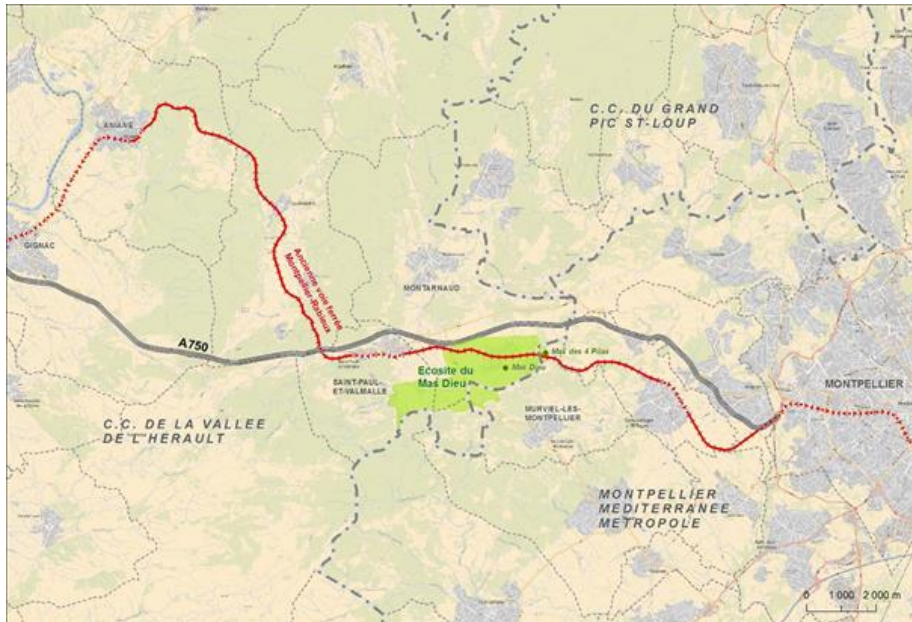
L'appartenance de ces territoires aux mêmes écosystèmes environnementaux, démographique, économique, d'échanges conduit à de nombreuses interfaces, dont le recensement des réalités et des projets présentés ci-avant n'est pas exhaustif.

Il permet toutefois de mettre en évidence la nécessaire poursuite des concertations et coopérations, au-delà de l'élaboration des démarches d'élaboration des SCoT, dans le cadre de l'alliance des territoires, pour assurer les indispensables cohérences au service des populations, sauvegarder et mettre en valeur l'environnement, renforcer la résilience du grand territoire face aux risques, notamment climatiques, et promouvoir des projets de développement et d'aménagement durables portés par les différents acteurs publics.

Exemple d'articulation avec les SCoT voisins - l'écosite du Mas Dieu

Sur les territoires de la Communauté de communes de la vallée de l'Hérault (communes de Montarnaud et Saint-Paul-et-Valmalle) et de Montpellier Méditerranée Métropole (commune de Murviel-lès-Montpellier), les garrigues du Mas Dieu sont le support d'un projet d'« écosite » porté par le SIADE (syndicat d'initiative pour l'aménagement et le développement de l'écosite du Mas Dieu) qui regroupe ces trois communes ainsi que celle de Saint Georges d'Orques et la CCIH.

Le territoire de l'écosite, qui s'étend sur plus de 540 ha, possède d'indéniables qualités pour le développement par étapes, d'un projet basé sur les ressources environnementales et patrimoniales.



L'écosite vise à valoriser, au sein d'un projet d'ensemble durable, des ressources naturelles, scientifiques, techniques, économiques, touristiques, sociales et culturelles. L'objectif est d'en faire un site de démonstration dédié à l'innovation et au transfert de connaissances, dont le but est de promouvoir la protection de l'environnement et le développement durable équitable. Dans cet objectif, le projet d'écosite prévoit d'y développer des activités agricoles méditerranéennes traditionnelles (vigne, olivier, pastoralisme...), de réactiver des espaces naturels et un patrimoine bâti remarquables (garrigues, mas), d'ouvrir le site au public afin de promouvoir, de manière concrète, la sensibilisation aux enjeux du développement durable (promotion des énergies renouvelables notamment) et la découverte et l'interprétation pédagogiques et historiques, d'exploiter les ressources naturelles et de développer une économie et un tourisme adaptés à cette vocation. La programmation intègre, dans le cadre d'un projet d'ensemble, la mise en valeur et l'activation des richesses écologiques et culturelles du site, le développement d'un écoparc déclinant les potentiels de l'économie verte et circulaire et des installations destinées à l'accueil du public (animation et hébergement), à l'interprétation et à la pédagogie, à la recherche, à l'incubation d'entreprises, à la maturation de projets économiques innovants et à la promotion touristique du site.

Ces aménagements (accès, aires de stationnement, structures d'accueil, bâtiments agricoles, infrastructures et réseaux d'énergie) feront l'objet d'une démarche ambitieuse de "haute qualité environnementale" et participeront, par leur dimensionnement adapté à leur intégration, à la valorisation du grand paysage. Les investissements immobiliers réalisés seront valorisés pour l'accueil d'activités à forte valeur ajoutée dans les domaines de l'environnement.

En outre, le tracé de l'ancienne voie ferrée de Montpellier à Rabieux, qui traverse le site d'est en ouest, peut constituer à terme un axe structurant de desserte du projet.

Les premiers développements, sur la commune de Montarnaud, ont déjà été dédiés aux énergies renouvelables, à l'environnement, au pastoralisme, à l'accueil, à la vie associative et au patrimoine, ainsi qu'aux activités d'extérieures. Le Mas Dieu peut constituer ainsi progressivement un poumon vert actif aux franges immédiates de la métropole.

Sur la métropole, l'écosite du Mas Dieu prend appui sur une partie du territoire de la commune de Murviel-lès-Montpellier aux lieudits Combe Longue d'une part, et les Quatre Pilas d'autre part qui sont le support potentiel d'un projet de ferme ressource qui jouxte un réservoir de biodiversité compris dans la zone Natura 2000 « Montagne de la Moure et Causse d'Aumelas » et intégré au SRCE, dont les études ont mis en valeur ses qualités et la nécessité de préserver ses richesses environnementales.