

# BILAN DE LA CONCERTATION

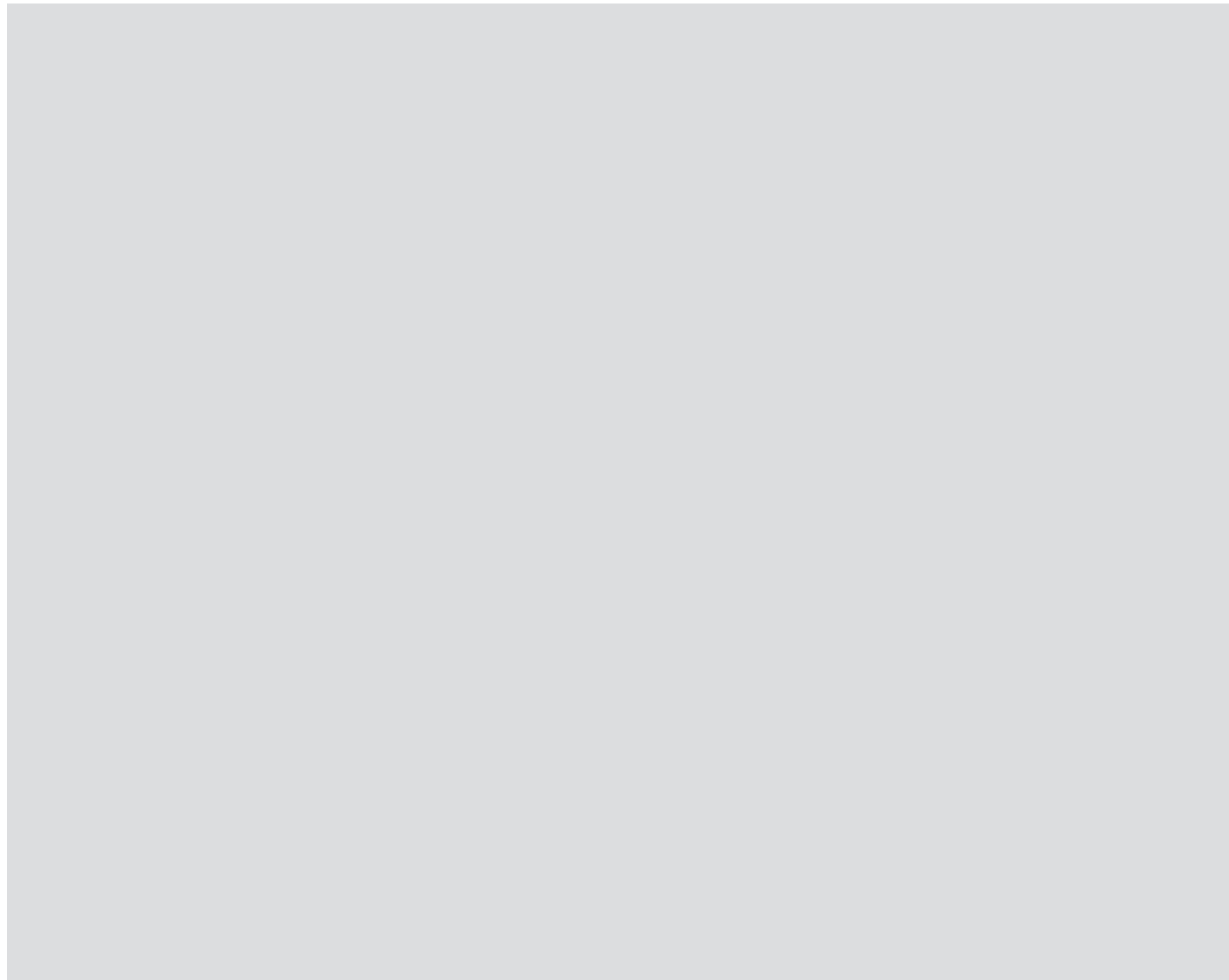
DOCUMENT PRÉSENTÉ AU CONSEIL DE MÉTROPOLE DU 19 JUILLET 2018

RÉVISION DU SCHÉMA  
DE COHÉRENCE  
TERRITORIALE

LA MÉTROPOLE DE  
**DEMAIN**



## ÉDITO



## SOMMAIRE

QU'EST-CE QUE LE SCoT ? .....	4
LE DISPOSITIF DE CONCERTATION MIS EN PLACE PAR LA MÉTROPOLE .....	5
L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION.....	6
<b>PARTAGE AVEC LE PUBLIC ET LES ACTEURS DU DIAGNOSTIC ET DES GRANDES ORIENTATIONS .....</b>	<b>8</b>
<b>CO-CONSTRUCTION DU PROJET ET ENRICHISSEMENT À PARTIR DES CONTRIBUTIONS .....</b>	<b>34</b>
<b>MISE À DISPOSITION DU PUBLIC DU PROJET COMPLET ET AJUSTÉ .....</b>	<b>58</b>
<b>LES AUTRES SUJETS DE LA CONCERTATION .....</b>	<b>72</b>
<b>ZOOM SUR LES ASSOCIATIONS MOBILISÉES .....</b>	<b>78</b>

## QU'EST-CE QUE LE SCoT ?

Anticiper et maîtriser le développement spatial du territoire

■ Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) est un document de planification de l'aménagement et du développement durables du territoire. Il définit les grands équilibres de gestion des espaces :

- il détermine les **espaces agricoles et naturels** à préserver et à valoriser,
- il identifie les **sites urbains et économiques** à développer pour accueillir habitants, emplois, usagers et visiteurs du territoire.

Il donne ainsi un cadre de référence pour les espaces agricoles et naturels, les logements, les activités, les commerces, les transports, les équipements, les infrastructures.

■ **Ce n'est pas un document de programmation** ni de prescription à la parcelle. Le PLUI (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) gèrera le droit des sols en intégrant les orientations du SCoT. Le Programme Local de l'Habitat (PLH), le Plan de Déplacements Urbains

(PDU) et le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) encadreront la programmation opérationnelle et financière des politiques publiques thématiques. L'élaboration de tous ces documents est engagée en cohérence avec la révision du SCoT.

■ Il a **2040 pour horizon**, soit 21 ans après la date prévisionnelle de son approbation (2018).

■ Il intègre les enjeux du territoire de la Métropole, déclinés dans **les 31 communes**.

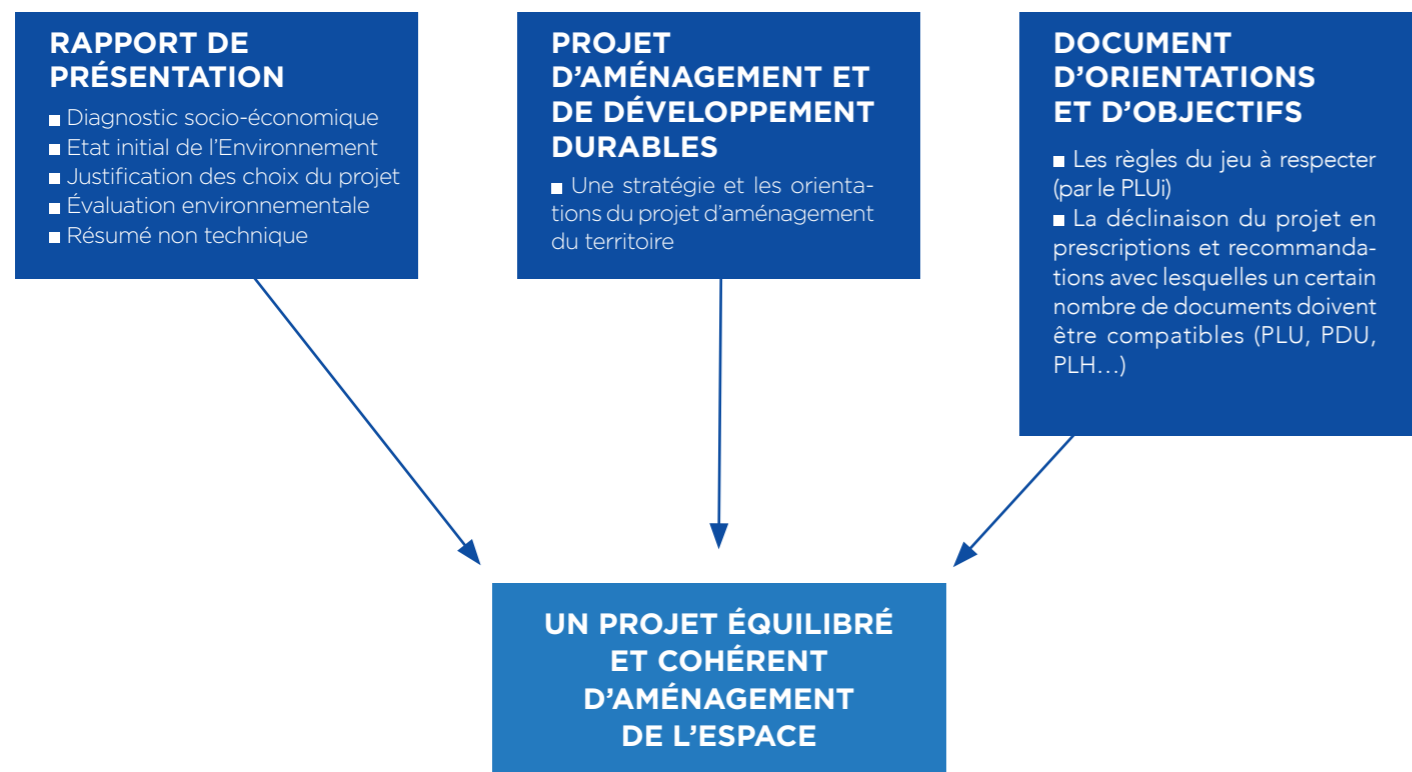
## Réviser le SCoT, Pourquoi ?

Le Conseil de Métropole a décidé par délibération du 15 novembre 2015 de réviser le premier SCoT approuvé en 2006. Les objectifs de maîtrise de l'étalement urbain ont été largement atteints. Mais le SCoT révisé doit prendre en compte les évolutions législatives et réglementaires et prolonger les orientations du SCoT de 2006 en corrigeant ses carences, tout en adaptant et en amplifiant les objectifs de développement durable.

SUITE À L'ÉVALUATION DU 1<sup>ER</sup> SCoT EN 2015, LA DÉLIBÉRATION DE PRESCRIPTION DE LA RÉVISION A FIXÉ QUATRE OBJECTIFS FONDAMENTAUX :

- Préserver et valoriser l'exceptionnelle richesse environnementale du territoire
- Se préparer aux évolutions démographiques et aux besoins qu'elles génèrent
- Accompagner le développement économique pour qu'il soit créateur de richesses et d'emplois
- Adapter le territoire aux changements climatiques et en atténuer les effets, en cohérence avec les territoires voisins.

## Les 3 documents qui composent le SCoT :



## LE DISPOSITIF DE CONCERTATION MIS EN PLACE PAR LA MÉTROPOLE POUR LA RÉVISION DU SCoT

Extrait de la délibération du 12 novembre 2015 :

« **Les modalités de concertation** Conformément à l'article L.300-2 {recodifié au L.103-2} du Code de l'urbanisme, une concertation sera organisée pour associer, pendant toute la durée de l'élaboration du projet de révision du SCoT, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

Elle sera menée au moins selon les modalités suivantes :

- organisation d'une ou plusieurs réunions publiques de présentation et d'échange à l'échelle de secteurs territoriaux définis dans le cadre de la révision du SCoT ;
- publication d'un ou plusieurs articles dans le journal d'information de la Métropole et sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole ;
- mise à disposition d'un registre, sur lequel le public pourra faire connaître ses observations et contributions, au siège de Montpellier Méditerranée Métropole (aux jours et heures habituels d'ouverture). Une publication dans un journal local informera le public de la date de clôture dudit registre ;
- le public aura en outre la possibilité d'envoyer ses observations par courrier à l'attention de Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole ;
- mise à disposition de l'ensemble du projet de SCoT révisé, pendant un mois minimum, avant arrêt dudit document par le Conseil de Métropole, au siège de Montpellier Méditerranée

Métropole (aux jours et heures habituels d'ouverture). Une publication dans un journal local informera le public du début de la mise à disposition de ensemble du projet de SCoT révisé.

En outre, le Conseil de Développement de Montpellier Méditerranée Métropole, créé par délibération du Conseil du 5 février 2015 sera consulté sur le projet de SCoT révisé, conformément aux dispositions de la loi NOTRe du 7 août 2015.»

Ensuite, par délibération du 15 mai 2017, le Conseil Métropolitain a précisé que «la concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées à l'élaboration du projet de révision du SCoT concerne la mise à disposition du public des documents constitutifs du dossier de révision de SCoT, en fonction de leur élaboration, au siège de Montpellier Méditerranée Métropole aux jours et heures ouvrables habituels et sur son site internet [www.montpellier3m.fr](http://www.montpellier3m.fr) »

Un dispositif permanent a permis de consulter le projet tout au long de son élaboration, mais également d'adresser sa contribution au Président de la Métropole par courrier ou par mail. La concertation a été ponctuée par des temps d'expression et de mobilisation renforcés, correspondant aux grandes étapes de production du SCoT.

Le présent bilan de la concertation vise à rendre compte des contributions et à apporter des éléments de réponses sur la prise en compte des participations exprimées.

### Une discussion en continue avec les organismes professionnels

Pour la Métropole, il est important que l'élaboration du SCoT se fasse dans le cadre d'un dialogue continu avec l'ensemble des forces vives du territoire.

Le Bilan de la concertation rend compte des contributions d'experts, qui ont souhaité prendre part aux échanges et apporter leur vision sur des sujets qui font leur quotidien en tant que professionnels. Ces contributions viennent enrichir la concertation du SCoT.

### Un SCoT concerté avec les associations

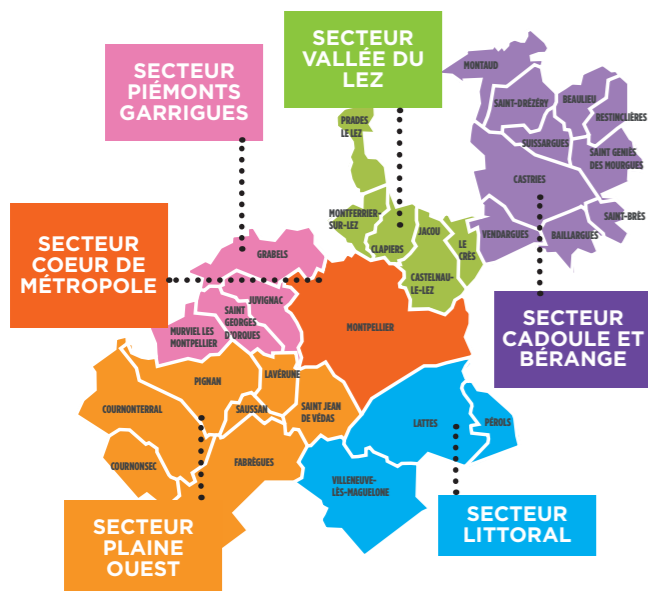
Une partie spécifique de ce Bilan de la concertation est consacrée aux contributions, nombreuses et riches, des associations du territoire qui se sont mobilisées tout au long de la concertation.

Si les grands temps forts de la concertation ont mobilisé de nombreux participants, qui avaient la possibilité de consulter les documents sur toute la durée de l'élaboration du projet. Ils ont pu ainsi s'exprimer sur le long terme, via le registre, l'adresse mail ou par courrier. Les associations se sont saisies de cette opportunité. En effet, une vingtaine de contributions ont été émises par le tissu associatif ou des collectifs.

## Les temps d'expression et de mobilisation renforcées :



# L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION



## PARTAGE AVEC LE PUBLIC ET LES ACTEURS DU DIAGNOSTIC ET DES GRANDES ORIENTATIONS

### Des réunions et des contributions pour un partage des enjeux du SCoT

**6 réunions publiques territoriales**  
Elles ont été organisées du 8 au 17 mars 2017 dans les 6 secteurs de la Métropole. A l'occasion de ces réunions, les habitants et usagers du territoire ont pu découvrir des éléments du diagnostic et les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), issues des études menées depuis 2015. Ces moments ont également permis d'échanger avec eux sur les grandes orientations du futur document.

**4 réunions publiques thématiques**  
Programmées du 21 mars au 4 avril 2017 autour de 4 thèmes :

- Déplacements et mobilités
- Environnement, agriculture, eau et transition énergétique
- Habitat et réinvestissement urbain
- Économie, commerces, agriculture et tourisme.

Ces réunions publiques ont été organisées dans le but de réunir les forces vives du territoire, qu'ils soient professionnels, associations, élus, usagers et habitants, pour approfondir les enjeux du SCoT. Elles ont permis aux participants d'émettre leur avis sur ces grandes orientations et de proposer leurs idées ou ajustements.

Suite à ce premier grand temps fort de la concertation, le DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs) a été construit en tenant compte, dans la mesure du possible, des contributions successives des participants formulées lors de réunions d'échanges ou à travers des propositions écrites.

### Les outils d'information :

#### ■ Des annonces légales

Sont parues dans les journaux locaux pour informer les citoyens des modalités de la concertation, y compris des réunions publiques :

- La Gazette le 30 juin 2016, du 29 au 5 octobre 2016, du 2 au 8 mars 2017, du 18 au 24 mai 2017
- Midi Libre le 30 juin 2016, le 26 septembre 2016, le 2 mars 2017, le 21 mai 2017

#### ■ 100 affiches de promotion des réunions

Ont été affichées dans toutes les communes de la Métropole pour indiquer toutes les dates des réunions

#### ■ 6000 flyers

Ont été diffusés en mairie et lors des réunions publiques pour annoncer les réunions suivantes.

#### ■ Des publications régulières sur les réseaux sociaux

Ont été réalisées notamment sur Facebook et Twitter.

#### ■ Une bannière web sur le site de la Métropole

A permis de rediriger les internautes vers la page internet du SCoT.

#### ■ La publicité dans la presse locale et l'information dans le MMMag

Ont été publiés dans :

- MMMag le 1<sup>er</sup> mars 2017
- 20 Minutes le 6 mars 2017, le 20 mars 2017
- La Marseillaise le 4 mars 2017, le 18 mars 2017
- Midi Libre le 5 mars 2017, le 19 mars 2017

## UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE, RÉGIE PAR LE CODE DE L'URBANISME

### Article L103-2

Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

1° L'élaboration ou la révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme ; [...]

### Article L103-3

Les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation sont précisés par :

1° L'autorité administrative compétente de l'Etat lorsque la révision du document d'urbanisme ou l'opération sont à l'initiative de l'Etat ;

2° L'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement public dans les autres cas. [...]

### Article L103-4

Les modalités de la concertation permettent, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

### Article L103-6

A l'issue de la concertation, l'autorité mentionnée à l'article L. 103-3 en arrête le bilan.

Lorsque le projet fait l'objet d'une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, le bilan de la concertation est joint au dossier de l'enquête.

## ENRICHISSEMENT DU PROJET À PARTIR DES CONTRIBUTIONS

Du 20 juin au 30 octobre 2017, et à nouveau du 27 avril au 4 juin 2018, deux temps d'expression et de mobilisation renforcés ont été organisés. L'ensemble des documents du SCoT étaient mis à disposition des habitants du territoire, dans les 31 communes, en complément de la mise à disposition permanente au siège de la Métropole sur toute la durée d'élaboration du projet. Des outils d'information et de participation spécifiques ont été mis en place lors des temps forts d'expression et de mobilisation renforcés.

### Les outils de participation :

#### ■ 33 registres

Permettant à chacun de laisser son avis sur papier à la Métropole et dans ses 31 communes.

#### ■ 1 formulaire en ligne

Donnant la possibilité au public de rendre un avis ou poser une question, depuis chez soi ou sur son mobile.

#### ■ 1 adresse mail

Mise à la disposition du public pour y laisser sa contribution ou poser une question aux services de la Métropole.

#### ■ 1 adresse postale

À l'attention du Président de la Métropole, pour les contributions adressées par courrier.

## LE PROJET DE SCoT MIS À DISPOSITION DU PUBLIC

Les versions successives du projet de scot ont été mises à disposition du public au fur et à mesure de l'élaboration du projet

#### ■ TOME 1 Livre 1 : diagnostic socio économique et spatial

(version des 20 juin 2017, 29 juin 2017, 29 septembre 2017, 27 avril 2018)

#### ■ TOME 1 Livre 2 : Etat initial de l'environnement

(version des 20 juin 2017, 29 septembre 2017, 27 avril 2018)

#### ■ TOME 1 Livre 3 : Explication des choix retenus

(version du 29 septembre 2017, 27 avril 2018)

#### ■ TOME 1 Livre 4 : Evaluation Environnementale

(version des 11 septembre 2017, 29 septembre 2017, 27 avril 2018)

#### ■ TOME 1 Livre 5 : Résumé Non Technique

(Version du 29 septembre 2017, 27 avril 2018)

#### ■ TOME 2 Projet d'aménagement et de développement du territoire

(version des 20 juin 2017, 29 septembre 2017, 27 avril 2018)

#### ■ TOME 3 Document d'orientation et d'objectifs

(version des 20 juin 2017, 11 septembre 2017, 29 septembre 2017, 27 avril 2018)

#### ■ TOME 3 Document d'orientation et d'objectifs - Plans de secteurs

(Piémonts et Garrigues / Vallée du Lez / Cadoule et Bérange / Littoral / Plaine Ouest / Extrait Coeur de Métropole)  
(version du 20 juin 2017, du 13 juillet 2017 et du 29 septembre 2017, 27 avril 2018)

### Les outils d'information :

#### ■ Des annonces légales

Annonçant la mise à disposition du SCoT et appelant à participer à son élaboration, les annonces légales sont parues dans :

- La Gazette du 8 au 14 juin 2017, du 15 au 21 juin 2017, du 14 au 20 septembre 2017, du 28 septembre au 4 octobre 2017,
- Midi Libre les 11 et 14 juin 2017, les 14 et 29 septembre 2017.

#### ■ 6 000 plaquettes de présentation du SCoT

Distribuées en mairie et disponibles sur le site internet de la Métropole, ces plaquettes proposent une présentation simple des enjeux de la révision du SCoT.

#### ■ 1 page sur le site de la Métropole

Dédiée à la révision du SCoT, elle présente de façon synthétique les enjeux de la révision du SCoT et permet la lecture et le téléchargement à l'ensemble des documents depuis chez soi, suivant toutes les versions successives.

#### ■ La publicité dans la presse locale et l'information dans le MMMag

- MMMag en mars, en avril, à l'été et en octobre 2017, et en mai 2018  
- Midi Libre le 20 juin 2017, le 21 juillet 2017, le 8 septembre 2017, le

29 avril 2018 et le 11 mai 2018

- La Marseillaise le 20 juin 2017, le 28 avril 2018, le 7 mai 2018
- 20 Minutes le 27 avril 2018, le 14 mai 2018
- La Gazette le 3 mai 2018, le 10 mai 2018

#### ■ Des publications régulières sur les réseaux sociaux

Notamment sur les comptes Facebook et Twitter de la Métropole. Présentant la démarche du SCoT et incitant les internautes à participer à son élaboration, une vidéo en motion design est parue 7 fois sur les réseaux sociaux, entre le 20 juin 2017 et le 4 juin 2018. Cette vidéo était également visible en continu sur le site internet de la Métropole durant les deux temps de mobilisation et d'expression renforcés

#### ■ Des dossiers dans le MMMag

Disponible dans le MMMag du mois de mai 2017, un dossier de 8 pages a permis de renseigner le public sur la démarche du SCoT et les grandes orientations prévues en matières d'habitat, de mobilité, d'environnement et de développement économique. Il proposait également un bref retour sur les réunions publiques qui se sont tenues dans les 6 secteurs de la Métropole.

Un second dossier est paru dans le MMMag du mois de juin 2018 et portait sur la thématique du Défi 1 La Métropole acclimatée.

# PARTAGE AVEC LE PUBLIC ET LES ACTEURS DU DIAGNOSTIC ET DES GRANDES ORIENTATIONS





## Partage du diagnostic et des grandes orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et de la construction du projet de SCoT

Cette étape de construction du projet s'étend du lancement de la révision jusqu'au début de la mise à disposition des documents dans les Mairies des 31 communes, en complément de la mise à disposition des documents au fur et à mesure de leur élaboration au siège de la Métropole.

Dès la prescription de la révision du SCoT, le public a été informé de la procédure de révision du document à travers différents médias (affichage en communes, annonces légales, page dédiée sur le site internet... cf détail dans la partie préambule) et a pu commencer à envoyer des contributions à la Métropole.

### 10 réunions publiques – temps forts de la concertation

Pour échanger de manière approfondie avec le public et les forces vives du territoire, sur le travail mené dans le cadre de la révision du SCoT, la Métropole a organisé dix réunions publiques aux mois de mars et avril 2017 : 6 réunions publiques territorialisées par secteurs et 4 réunions publiques thématiques.

#### Les 6 réunions publiques territorialisées par secteurs :

Le public était invité aux réunions publiques quel qu'il soit : habitant, usager, représentant associatif, acteur économique du territoire...

Ces réunions publiques territorialisées par secteur se sont déroulées dans les communes suivantes :

- 8 mars, à Lattes (Espace Lattara), pour le secteur Littoral (Villeneuve-lès-Maguelone, Pérols, Lattes) ;
- 9 mars, à Pignan (salle du Bicentenaire), pour le secteur Plaine Ouest (Saint Jean de Védas, Fabrègues, Lavérune, Pignan, Saussan, Cournonterral, Cournonsec) ;
- 10 mars, à Grabels (Salle polyvalente), pour le secteur Piémonts Garrigues (Grabels, Juvignac, Murviel-lès-Montpellier, Saint Georges d'Orques) ;
- 14 mars, à Saint-Drézéry (salle Cardonnet), pour le secteur Cadoule et Bérange (Vendargues, Baillargues, Saint-Brès, Castries, Saint-Drézéry, Montaud, Beaulieu, Restinclières, Sussargues, Saint Geniès des Mourgues) ;
- 16 mars, à Castelnaud-le-Lez (Palais des sports), pour le secteur Vallée du Lez (Castelnaud-le-Lez, Montferrier-sur-Lez, Clapiers, Jacou, Le Crès, Prades-le-Lez) ;
- 17 mars, à Montpellier (salle des Rencontres), pour le secteur Cœur de Métropole (Montpellier, Saint Jean de Védas, Juvignac, Grabels, Castelnaud-le-Lez, Lattes, Montferrier-sur-Lez, Lavérune, Clapiers).

En introduction de chacune des 6 réunions publiques territorialisées, le Président, Philippe Saurel, et la Vice-Présidente déléguée à l'aménagement et au développement durable du territoire, Stéphanie Jannin, ont expliqué les motifs de la révision du SCoT et les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), à partir d'une présentation basée sur un support visuel de 30 pages projeté en séance.

Ces présentations ont été suivies d'un temps d'échanges avec la salle, consacrée aux interventions libres du public et aux questions-réponses.

Les Maires des communes de chaque secteur étaient également présents à la tribune pour répondre aux questions des usagers du territoire.

#### Les 4 réunions publiques thématiques :

Les réunions publiques thématiques, organisées à l'Hôtel de la Métropole ont eu lieu les :

- 21 mars sur les « Déplacements et Mobilités »,
- 22 mars sur l'« Environnement, Agriculture, Eau et Transition énergétique »,
- 23 mars sur l'« Habitat et Réinvestissement urbain »,
- et enfin, le 4 avril sur l'« Economie, Commerces, Agriculture et Tourisme ».

Les introductions des réunions publiques thématiques ont été similaires à celles des réunions publiques par secteurs géographiques (présentation du PADD), puis les différentes thématiques ont été approfondies par le Président et les Vice-Présidents en fonction de leurs délégations à partir de supports spécifiques :

- M. Saurel, au sujet des déplacements ;
- Mme Jannin, au sujet l'aménagement, de la biodiversité, du commerce ;
- M. Ségura, au sujet du logement ;
- Mme Marion, au sujet du développement économique, de l'enseignement supérieur et de la recherche, de l'innovation, de l'international et de l'artisanat ;
- Mme Perez, au sujet du développement de la politique touristique ;
- Mme Touzard, au sujet de la politique agroécologique et alimentaire ;
- Mme Galabrun-Boulbes, au sujet de la prévention des risques majeurs et de la gestion des milieux aquatiques ;
- M. Revol, au sujet du service public de l'eau et de l'assainissement ;
- Mme Lloret, au sujet de la transition et de la performance énergétique.

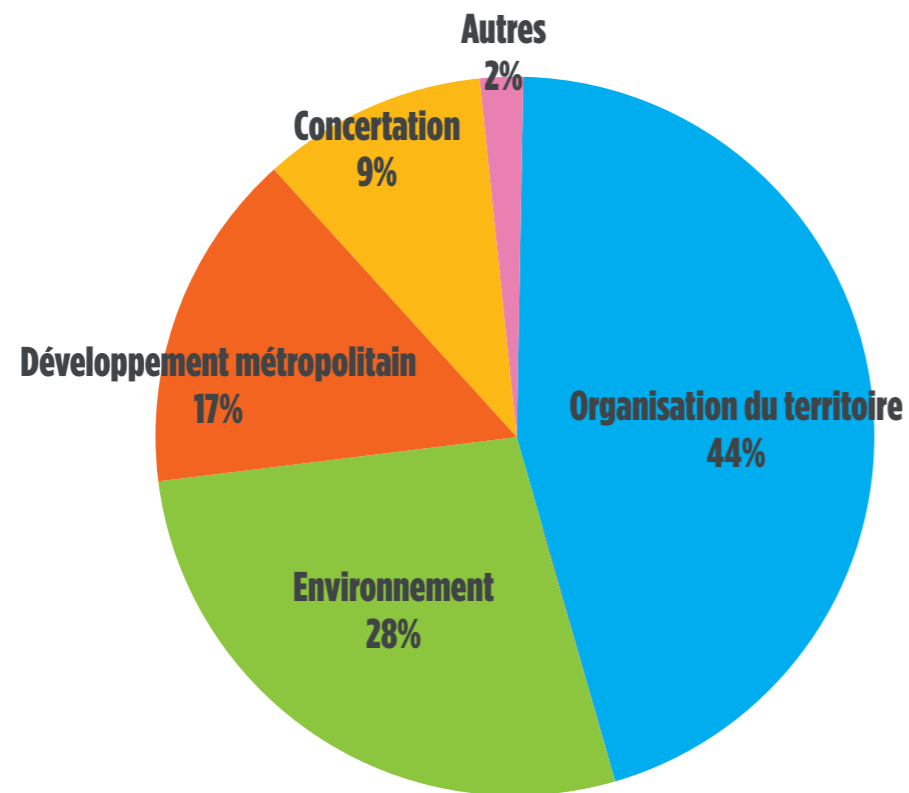
#### Chiffres clés de ces 10 réunions publiques :

Ces réunions publiques ont rassemblé plus de 840 personnes sur les dix réunions publiques entre mars et avril 2017.

Aux 6 réunions publiques de secteur, ont été dénombrés 655 participants et 33 interventions.

Aux 4 réunions publiques thématiques, ce sont 191 participants qui ont été comptabilisés pour 29 interventions.

## SUR QUELLES THÉMATIQUES LES PARTICIPANTS SE SONT-ILS MOBILISÉS DANS LE CADRE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES ?



Les contributions «Autres» et «Concertation» sont analysées dans la partie «Les autres sujets de la concertation»

Ces 6 réunions publiques territorialisées et ces 4 réunions publiques thématiques ont été l'occasion pour le public et les forces vives du territoire, de s'interroger et d'échanger sur un certain nombre de sujets. Les interventions exprimées se sont réparties comme indiqué par le graphisme ci-dessus.

Ainsi, à travers ces 10 réunions publiques, les participants ont pu s'exprimer sur les 3 grands défis du SCoT.

### **Courriers - réunions d'échanges - contributions écrites : l'ensemble de l'expression du public est synthétisé de manière thématique**

Dans la présente partie du bilan de la concertation, les expressions du public sont regroupées par thématiques, et en fonction de la typologie suivante :

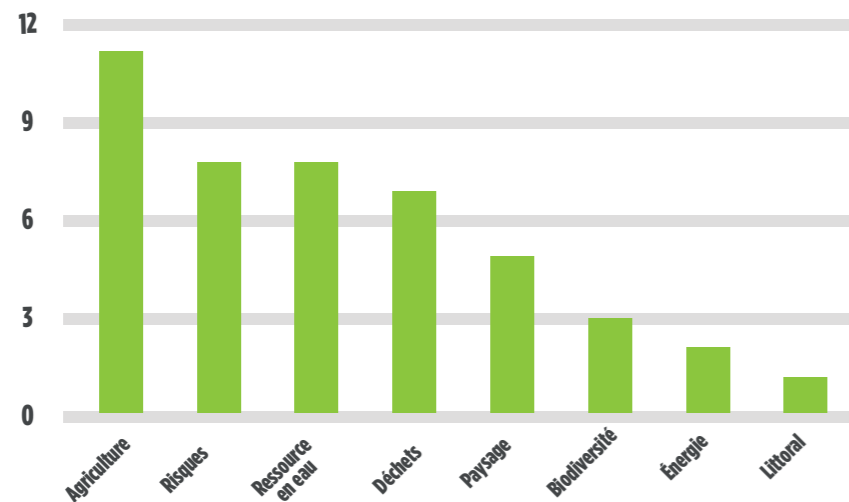
- les interventions des participants lors des réunions publiques,
- les contributions des acteurs du territoire à travers des participations écrites ou des réunions d'échanges avec la Métropole : ces acteurs ont apporté des éclairages complémentaires sur différents sujets tout au long de l'élaboration du projet -l'implication des associations est détaillée dans la partie dédiée « associations »-,
- des courriers, des mails, des textes dans le registre de particuliers ou notamment d'acteurs du monde économique.

Suite à la synthèse de l'ensemble de ces contributions, les premiers éléments de réponses apportés par les élus lors des réunions publiques sont indiqués, sachant qu'ils doivent s'entendre au stade de l'avancement de l'élaboration du projet de SCoT au moment de chacune de ces réunions publiques. Ensuite, est détaillée la manière dont le projet de SCoT révisé prend en compte les préoccupations du public, en visant notamment les sections dans lesquelles le thème concerné est traité.



# 1. L'ENVIRONNEMENT

## QUELS SONT LES SUJETS QUI ONT MOBILISÉ LES PARTICIPANTS SUR L'ENVIRONNEMENT ?



## PRÉSERVER L'AGRICULTURE

L'activité agricole est multifonctionnelle, elle porte des enjeux transversaux, c'est pourquoi elle a été abordée lors de deux réunions publiques thématiques, celle liée à l'économie et au tourisme ainsi que celle liée à l'environnement.

### Interventions du public

Les enjeux liés à l'agriculture dépassent les seuls agriculteurs. Les habitants des villes et villages aussi se sentent concernés.

D'une part, les participants à cette première phase de la concertation affirment le besoin de **préserver les espaces et les ressources agricoles**. D'autre part, ils souhaitent que la Métropole puisse **aider au maintien des agriculteurs et accompagner l'installation de jeunes agriculteurs**.

L'une des pistes évoquées est celle du développement de parcs agricoles multifonctionnels inclus dans l'espace urbain.

Plusieurs échanges ont eu lieu autour du concept de « fermes ressources » - lieu d'échange plurifonctionnel autour de l'agroécologie- et des « fermes nourricières » - lieu de production et de valorisation agricole- :

Claude, lors de la réunion thématique sur l'environnement, propose de valoriser les « fermes ressources » et s'interroge : « *Etant en zone méditerranéenne, comment promouvoir des fermes ressources vertueuses par rapport à la protection des ressources, par rapport aussi à l'intégration du potentiel touristique, en évitant que ces lieux ou que ces ressources foncières se transforment en opportunités immobilières pour certains des acteurs ?* » Des lieux qu'il faut mettre en valeur : « *Comment faire pour que ce soit des lieux ouverts à tous les publics, en particulier des publics défavorisés ?* » Ces fermes seraient également un moyen, selon Arnaud, présent à la réunion thématique sur les Déplacements, de nourrir autrement les métropolitains. Il explique : « *Il est important aujourd'hui [...] de mettre en avant, à l'intérieur de la Métropole, des fermes verticales qui vont permettre de nourrir les cantines, les hôpitaux, les EHPAD (Établissement d'Hébergement pour Personnes Âgées Dépendantes). Nous n'avons pas parlé des personnes âgées qui sont beaucoup à Montpellier, qui sont très mal nourries dans les EHPAD.* » Michèle voit quant à elle de vraies opportunités pour réaliser ce type de projets sur le territoire métropolitain : « *Plein de lignes de voies ferrées ont été abandonnées sur plein de petites communes, qui peut-être seraient adaptées pour recevoir aussi des fermes*

*verticales et des habitants* ».

Aurélien, lors de la réunion publique de Lattes, souhaite pour sa part livrer une vision bien plus étendue sur la question de l'alimentation au sein de la Métropole : « *Est-ce qu'il ne faudrait pas plutôt étendre cette stratégie d'alimentation à l'échelle régionale, voir interrégionale avec la région PACA qui est aussi un grand producteur de produits maraîchers, enfin une grande ceinture maraîchère, en faisant un schéma plus élargi et peut-être plus dans le court terme ?* » Selon lui, cela permettrait dans un premier temps d'améliorer « *la qualité des repas servis en restauration collective, que ce soit dans les hôpitaux ou les écoles.* »

La préservation de l'agriculture passe aussi, et avant tout, par l'accompagnement de ceux qui y travaillent au quotidien. Michel, lors de la réunion publique à Pignan, le souligne : favoriser les espaces naturels et agricoles, cela « *veut dire installer des agriculteurs, des jeunes agriculteurs de préférence.* ». A ce sujet, Cathy, de l'association Mosson Coulée Verte, a tenu à s'exprimer. Elle demande ainsi : « *Comment comptez-vous aider les agriculteurs qui ont actuellement un revenu moyen inférieur à 800 euros par mois ? Comment comptez-vous leur fournir de l'eau étant donné que nous sommes dans une zone plutôt à risque en termes de quantité d'eau en été, même au printemps ? Comptez-vous mettre en place des PAEN (Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces Agricoles Et Naturels périurbains), des périmètres agricoles et naturels, qui permettent de figer dans un mode agricole et de permettre le maintien de l'agriculture locale ?* »

Plusieurs agriculteurs ont à ce titre souhaité participer à cette première phase de la concertation. C'est le cas de Christophe, Olivier sur la commune de Pignan et administrateur du CIVAM Bio 34, qui s'interroge sur l'aide que pourrait apporter la Métropole aux personnes désirant se lancer dans des projets agricoles : « *Qu'allons-nous pouvoir mettre en œuvre pour accompagner tous ces porteurs de projets ? Une banque de ressources, un interlocuteur privilégié qui puisse aider ces porteurs de projets afin d'éviter de gaspiller du temps à tourner en rond ?* »

**À noter : ces interventions en réunion publique sur la nécessité d'accompagner les agriculteurs et d'offrir des capacités de construction de bâtiments pour les exploitations, est relayée dans la contribution écrite d'Arnaud, exploitant Bio sur Pignan.**

### Premières réponses apportées en réunion

Le Président Philippe Saurel : « *Il faut être en capacité, lorsque l'on crée des parcs industriels, des parcs d'activité, de réserver à côté un certain nombre de terrains livrés aux agriculteurs* ».

Le Président Philippe Saurel : « *le souhait de la Métropole est de donner à la viticulture la place qu'elle mérite* »

Joël Raymond, Maire de Montaud : « *Maintenir nos vignerons est une chose très importante pour pouvoir maintenir aussi nos paysages et une agriculture durable dans le temps* »

### Contributions des acteurs du territoire :

Le monde agricole a été associé dans la démarche d'élaboration du SCoT.

La Métropole a tenu à recueillir l'avis des représentants des organismes professionnels agricoles. La Chambre d'agriculture a accompagné cette démarche en rencontrant près de 25 organisations professionnelles et acteurs économiques agricoles (Organismes Professionnels Agricoles - OPA). L'objectif de ces rencontres a eu une valeur informative pour présenter l'avancée du projet de SCoT et ses interférences avec l'activité agricole, ainsi que le dispositif réglementaire « Éviter-réduire-compenser » applicable depuis décembre 2016. Les OPA ont été forces de proposition ; la prise en compte de leurs avis permet d'améliorer le projet, de le partager pour en faire le socle de déploiement de la politique agroécologique et alimentaire (P2A). Les enquêtes ont permis : d'appréhender la dynamique, les projets et les contraintes des organismes et les secteurs qui leur sont stratégiques ; de considérer l'impact des futures zones à urbaniser sur leur fonctionnement, et recueillir des propositions d'évitement ou de réduction d'impact ; de recenser leurs besoins pour nourrir la réflexion autour

du principe de compensation (transmission/foncier, irrigation, équipements, promotion,...) et, au-delà, des modalités à inscrire au SCoT pour déployer l'agriculture dans le cadre de la P2A.

Le **Syndicat des Jeunes agriculteurs** a également été rencontré le 14 mars et le 17 mai 2017. Plusieurs thématiques ont été abordées pour positionner la Métropole comme acteur pilote d'une politique générale en faveur de l'installation des jeunes agriculteurs, en particulier à travers la signature d'une charte à l'installation. Les Jeunes Agriculteurs ont également rappelé que le SCoT, en tant que document de planification sur le long terme, a un rôle important à jouer pour limiter la consommation et la spéculation foncière ainsi que pour marquer durablement la limite entre la ville et les espaces agronaturels. Plus précisément, l'objectif de traitement des interfaces entre la ville et les espaces agronaturels a été abordé afin de définir des moyens pour limiter les conflits d'usage. La volonté affichée dans le SCoT de préserver des franges urbaines non construites est directement issue de ces échanges.

### Comment le SCoT révisé prend en compte ces attentes

L'objectif du projet de SCoT est de préserver durablement au moins 2/3 du territoire en espaces agronaturels et de limiter l'urbanisation au maximum à 1/3 du territoire, en privilégiant le réinvestissement urbain. Cela permet de réduire la superficie des extensions urbaines par rapport aux superficies non consommées du SCoT de 2006, alors même que l'échéance du projet de SCoT est repoussée jusqu'en 2040, et donc de diminuer la pression sur les espaces agronaturels. **Il s'agit aussi d'assurer les fonctionnalités écologiques et paysagères de ces espaces, la pérennité des activités agricoles, le pastoralisme et l'agroécologie.** Le DOO prévoit de prendre en compte les impacts de l'urbanisation sur l'économie agricole, de les éviter ou de les compenser par le déploiement de la Politique Agroécologique et Alimentaire. Les politiques d'urbanisme et d'aménagement doivent ainsi veiller à la prise en compte du fonctionnement des exploitations agricoles dans l'organisation du territoire afin de conforter l'appareil de production de l'amont à l'aval. Ainsi, le DOO définit un dispositif favorisant la constructibilité agricole, les capacités étant plus ou moins mesurées selon les enjeux de chaque milieu (biodiversité, risques, littoral...). Cet ensemble de mesures répond aux demandes des agriculteurs de conforter leurs outils d'exploitation<sup>1</sup>.

Le SCoT constitue le socle de la Politique agroécologique et alimentaire à travers, par exemple, l'encouragement du

développement des « fermes nourricières », le repérage des grands domaines supports potentiels de développement de « fermes ressources », l'identification de l'agrotourisme comme vecteur de diversification des activités agricoles, la définition de limites claires et formalisées entre les espaces urbains et les espaces agronaturels sur le long terme. L'ensemble de ces orientations doit permettre d'activer les espaces agronaturels dans leur multifonctionnalité et notamment leur contribution à une meilleure alimentation.

### Ce sujet est détaillé dans :

Le Défi 1 « *Une Métropole acclimatée* », chapitre 1.3 : « *Préserver et réactiver les espaces agronaturels, socle d'un système agricole et alimentaire territorial durable* ».

Les Tome 2 « *Projet d'Aménagement et de Développement durables* » (PADD) et Tome 3 « *Document d'Orientation et d'Objectifs* » (DOO).

<sup>1</sup>Par exemple, celle d'un agriculteur Bio de la plaine de Pignan qui exprime sa volonté de construire un espace de stockage et un bâtiment pour diversifier son activité agricole.



## PRÉVENIR LES RISQUES

### Interventions du public

Lors de cette première phase de concertation, le risque qui a le plus préoccupé les participants est certainement celui des **inondations**. C'est le cas d'un conseiller municipal du territoire métropolitain qui, lors de la réunion thématique sur l'environnement, déclare : « Des questions sont tout à fait importantes, en particulier les risques d'imperméabilisation des sols qui entraînent du ruissellement et qui sont l'une des composantes des épisodes que nous avons en termes d'inondations ». Pour prévenir celui-ci, Cathy, de l'Association Mosson Coulée Verte, demande de ne pas construire en zone inondable. « Il me semble que de façon générale sur l'urbanisation, nous avons de gros soucis avec l'implantation des parkings en zone inondable, soit par les cours d'eau, soit par ruissellement urbain, soit par remontée de nappes. C'est donc aussi, dans l'aménagement urbain et tout ce qui concerne les stationnements, de penser à les faire en dehors des zones inondables. ». Elle rappelle : « Nous étions intervenus sur les cours d'eau souterrains pour éviter des aménagements de parkings souterrains. Je pensais qu'il serait intéressant, au niveau du SCoT, de penser à la remontée de nappes<sup>2</sup>. » Selon elle, il devient urgent de (re)penser l'aménagement des parkings. Maîtriser l'imperméabilisation des sols inhérente aux nouvelles constructions est aussi apparu comme une exigence importante car un sol imperméabilisé ne remplit plus ses fonctions naturelles

d'infiltration de l'eau. « Il faut densifier l'existant proprement, en faisant attention aux risques d'imperméabilisation des sols qui entraînent du ruissellement » fait remarquer un conseiller municipal de Castelnau-le-Lez, il précise : « Evidemment, il ne faut pas densifier de la même façon le long du tram, dans les villages de la deuxième couronne, dans les secteurs pavillonnaires, etc. Il faudra faire des choses raisonnables par rapport aux différentes parties de notre Métropole, mais il faut avoir ce souci de densifier correctement. »

#### Premières réponses apportées en réunion

Stéphanie Jannin, Vice présidente déléguée à l'aménagement et au développement durable du territoire : « Dans un territoire sur lequel nous avons aussi beaucoup de précipitations, nous réfléchissons à des systèmes qui nous permettraient de mieux infiltrer l'eau, notamment dans les zones karstiques principalement au nord de la Métropole ».

### Comment le SCoT révisé prend en compte ces attentes

Enjeu majeur, le principe retenu dans le cadre du SCoT révisé est d'intégrer tous les risques naturels et technologiques le plus en amont possible de l'aménagement du territoire en adoptant des pratiques relevant de la prévention, plutôt que du curatif.

En ce qui concerne les risques d'inondation, le SCoT est construit à partir des Plans de Prévention en vigueur, mais il s'appuie également sur des investigations complémentaires sur certains bassins versants sensibles. Les Extensions Urbaines concernées par ces enjeux hydrauliques sont identifiées dans le document graphique du DOO.

Pour les risques de débordement et de ruissellement il s'agit de mieux qualifier le risque, de limiter l'imperméabilisation des sols, de promouvoir des matériaux efficaces ou des modalités et des

techniques permettant de limiter le ruissellement et de favoriser l'infiltration des eaux quand cela est pertinent. A l'occasion du projet de renouvellement urbain, promouvoir la désimperméabilisation est aussi encouragé par le SCoT.

Parallèlement, d'autres éléments du projet de SCoT auront une influence sur le « chemin de l'eau » lors des intempéries. Par exemple, la préservation et la restauration de la trame verte et bleue contribueront à limiter le ruissellement des eaux pluviales (cf. la reconstitution d'un corridor écologique et hydraulique dans la zone du Fenouillet à Pérols).

La prise en compte du risque lié aux remontées de nappes est visible à travers les orientations qualitatives pour chaque projet urbain en extension ou en réinvestissement urbain.

#### Ce sujet est détaillé dans :

Le Défi 1 « Une Métropole acclimatée », chapitre 2 : « Gérer les risques et nuisances et anticiper leurs évolutions face au climat ».

Les Tome 2 « Projet d'Aménagement et de Développement durables » (PADD) et Tome 3 « Document d'Orientation et d'Objectifs » (DOO).

## VEILLER AUX RESSOURCES EN EAU

### Interventions du public

La question des ressources en eau a été soulevée au fil des réunions publiques, aussi bien territoriales que thématiques. La gestion de cette ressource vitale intéresse les participants.

Si le public a pu confier ses craintes face à la gestion de l'eau, certains intervenants ont également souhaité faire part de leurs propositions. C'est le cas de Franck, spécialiste en environnement, qui confie : « Tout à l'heure, concernant l'eau, j'ai bien aimé la partie golf. Je me suis situé. Arroser moins les golfs, économiser l'eau, je me suis un peu reconnu à travers cela car je pense que s'il n'y a pas d'actes écocitoyens, si le citoyen ne se sent pas concerné tous ces projets ne pourront pas réussir. » Avant d'ajouter : « Nous allons réussir à économiser de l'eau seulement si nous faisons des actes écocitoyens. »

L'approvisionnement des populations actuelles et futures est également un sujet soulevé dans plusieurs interventions du public : « J'aimerais savoir si l'amenée d'eau du Bas-Rhône dans les villages est dans le SCoT ? » demande Joël à Saint-Drézéry. Pierre, lors de la réunion publique à Saint-Drézéry, a, quant à lui, tenu à souligner : « Il y a encore des villages ou des parties de villages de la Métropole et de l'est Montpelliérain où il n'y a pas

d'eau. Il faut donc penser à la mettre partout, que ce soit pour les personnes qui y habitent comme pour celles qui cultivent et font leur métier de la viticulture, de cultures diverses, et notamment de cultures bio où il est important d'avoir de l'eau, et de la bonne eau. »

#### Premières réponses apportées en réunion

Le Président Philippe Saurel : « Le réseau Aqua Domitia est réalisé principalement pour assurer l'irrigation de l'agriculture avec l'eau brute achetée au Bas-Rhône. Malheureusement cette eau ne peut être distribuée partout du fait de coût de réalisation des infrastructures ».

### Comment le SCoT révisé prend en compte ces attentes

Afin de gérer et de ménager la ressource en eau, le SCoT révisé est construit autour de quatre axes prioritaires et coordonnés :

- la protection quantitative des ressources en eau (favoriser les économies d'eau ; inciter à l'amélioration des rendements du réseau d'eau potable) ;
- la protection qualitative des ressources en eau ;
- la sécurisation de l'alimentation en eau du territoire de la Métropole ;
- la recherche et l'optimisation de nouvelles ressources, notamment à travers l'usage à bon escient du réseau d'eau brute pour l'irrigation de l'activité agricole ou comme appui au réseau d'eau potable, grâce à l'usine de potabilisation.

#### Ce sujet est détaillé dans :

Le Défi 1 « Une Métropole acclimatée », chapitre 3.1 : « Gérer et ménager les ressources en eau ».

Les Tome 2 « Projet d'Aménagement et de Développement durables » (PADD) et Tome 3 « Document d'Orientation et d'Objectifs » (DOO).



<sup>2</sup>Cette intervention sur les remontées de nappes phréatiques est évoquée également dans la contribution par courrier du 15 mai 2017 de l'association Mosson Coulée Verte.



## OPTIMISER LA GESTION DES DÉCHETS

### Interventions du public

La gestion des déchets est abordée sous plusieurs angles par les participants. Les interventions portent notamment sur les **centres de stockage** et en particulier leurs éventuelles **conséquences sur la santé**. La décharge de Castries a fait l'objet de nombreuses interventions lors des réunions publiques et thématiques de cette première phase de la concertation. « *Je suis préoccupé par cette décharge [centre de stockage des déchets ultimes], en matière de santé des populations surtout.* » fait remarquer Roland, résident à Saint-Drézéry. Marie-Noëlle la qualifie à ce propos de « *forte problématique dans ce territoire* ». Selon cette participante, la question des déchets est devenue primordiale, et doit être traitée rapidement.

Cela **nécessite de réduire les déchets**. « *Quelles sont les mesures et les actions que vous allez mettre en place pour tendre, sur notre territoire de la Métropole, vers une meilleure réduction de nos déchets et vers le zéro déchet ?* » demande Marie-Noëlle lors de la réunion publique à Saint-Drézéry, pour laquelle il semble « *très important d'envisager une politique sérieuse de gestion de déchets qui va tendre vers la réduction des déchets, puisque la seule solution est là : arriver à du zéro déchet pour les vingt années*

à venir. » Selon cette participante, trop peu de solutions ont été présentées, notamment lors de la réunion thématique sur l'environnement, autour de cette question de la gestion des déchets.

### Premières réponses apportées en réunion

Le Maire de Vendargues et Vice-Président de la Métropole, Pierre Dudieuzère, a souhaité partager son expérience avec l'ensemble des participants à la réunion publique de Saint-Drézéry : « *Moi j'ai acheté des poules pour réduire mes déchets. J'ai des œufs frais et je réduis mes poubelles de quarante kilos par an. {...} Concernant les déchets il faut partir sur de petites choses* ».

### Comment le SCoT révisé prend en compte ces attentes

Au regard des perspectives d'évolution démographique, le SCoT révisé pose les conditions d'une stratégie pérenne de traitement des déchets, minimisant le plus possible le recours à l'enfouissement par une réduction des déchets à la source et une optimisation de la valorisation et du tri et des déchets à un coût maîtrisé. Ainsi, la réception fin 2019 d'un nouveau centre de tri des déchets recyclables secs d'une capacité de 35 000 tonnes par an permettra la mise en œuvre de l'extension des consignes de tri des plastiques en même temps que l'accueil des déchets produits par les nouveaux arrivants. En ce qui concerne la valorisation des bio-déchets et la mise en place de filières de valorisation complémentaire permettant de réduire le recours à l'enfouissement, la définition de cette stratégie nécessite d'engager des réflexions à une plus grande échelle que celle de la Métropole, en relation avec les territoires voisins.

Le SCoT 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. Pour répondre à ces évolutions, notamment relatives à la réduction des déchets du BTP et plus globalement à l'amélioration de la valorisation des déchets issus de l'activité

économique (bio-déchets, 5 flux), un contrat d'objectifs déchets et économies circulaires sera proposé, identifiant les moyens à mobiliser pour dégager des marges et créer des capacités pour assurer le traitement des déchets à l'horizon 2040.

### Ce sujet est détaillé dans :

Le Défi 1 « *Une Métropole acclimatée* », chapitre 3.3 : « *Développer l'économie circulaire et traiter les déchets* ».  
Le Tome 2 « *Projet d'Aménagement et de Développement durables* » (PADD) et dans le Tome 3 « *Document d'Orientation et d'Objectifs* » (DOO) dans le chapitre 3.3 du défi 1 : « *Structurer la filière de gestion des déchets* ».

## PROTÉGER LES PAYSAGES, LA BIODIVERSITÉ ET LE LITTORAL

### Interventions du public

Les participants à cette concertation veillent à leur environnement naturel. Pour eux, la **protection des paysages et des espaces naturels est essentielle**, tant pour les communes rurales : « *Dans nos territoires de garrigues, de coteaux, de galets roulés, nous avons besoin que vous sanctuarisiez ces paysages de vignes.* » demande Jean, vigneron à Saint-Drézéry, que pour les communes situées en bord de mer : « *Notre association est très sensible à la gestion des espaces littoraux* » assure un participant résidant à Villeneuve-lès-Maguelone.

À travers le paysage, l'enjeu est aussi de **préserver l'identité des villages et des territoires**. Au sein des espaces naturels, toute la biodiversité est à protéger. « *La partie du Lez au nord de Montpellier est classée en site Natura 2000 et il y a des règles extrêmement précises pour la sauvegarde de la faune, de la flore, de la ripisylve, etc.* » rappelle Gilles de l'Association Lez-Vivant. Sur Castelnau-le-Lez, « *la préservation de cet espace est tout aussi stratégique* », note un conseiller municipal, « *le développement du stationnement de la Clinique du Parc à proximité du cours d'eau*

*n'est pas favorable à la préservation de ce milieu* ».

La défense du littoral, espace sensible, est également importante pour les participants. Caroline, habitante de Villeneuve-lès-Maguelone, engagée sur ce sujet, déclare lors de la réunion thématique autour de l'environnement : « *Avec la loi Littoral, déjà deux jugements nous disent qu'il faut protéger nos espaces proches du rivage.* » Avant de demander : « *Comment concrètement les Maires vont-ils intégrer cette politique ?* »

Jean-Paul, de l'Association Maguelone Gardiole, a souhaité

également interroger les équipes de la Métropole lors de la réunion publique à Montpellier : « *Pourquoi la Métropole soutient-elle de tels projets, quel est l'intérêt d'urbaniser des espaces fragiles protégés par une loi qui ne cessera de se durcir vue la gravité des problèmes environnementaux ?* » Il ajoute : « *Le SCoT 2006 était très imprécis sur ces espaces. Je voulais savoir comment vous allez envisager, dans le nouveau SCoT, la protection de ces espaces littoraux {...} ?* »

### Contributions des acteurs du territoire :

La Métropole a souhaité mobiliser les connaissances d'un collectif innovant dans son approche transversale de l'un des éléments structurants du territoire : le Collectif des Garrigues. A travers ses travaux, le Collectif a mis en évidence les enjeux propres à cet arc du territoire. Outre les plus-values en termes

écologiques, de loisirs et de qualité de vie, les garrigues sont aussi le support d'une économie qu'il s'agit de déployer (pastoralisme, apiculture, cueillette... et autres transformations des ressources végétales de ce milieu), car des garrigues actives sont des garrigues moins sujettes à l'aléa des feux de forêt.

### Comment le SCoT révisé prend en compte ces attentes

Le SCoT révisé affirme 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 ainsi identifiés comme composants 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 agronaturels, 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.

Si le SCoT révisé s'inscrit en continuité du SCoT de 2006, en poursuivant les mêmes objectifs de préservation et de valorisation du paysage agronaturel, il complète toutefois cet objectif en l'étayant et en l'approfondissant. A l'échelle du territoire métropolitain, il définit un ensemble de prescriptions visant à favoriser la constitution de trames végétales paysagères, y compris dans les espaces urbains, à requalifier les entrées de ville et à valoriser les morphologies urbaines des villes et villages dans leur rapport au grand paysage.

Au sein même des espaces agronaturels, un ensemble de prescriptions concerne la mise en valeur du réseau hydrographique, armature fondamentale du paysage métropolitain. Dans l'objectif de faire vivre les espaces agronaturels, le SCoT révisé intègre plusieurs recommandations, comme la promotion des activités sylvo-pastorales.

Pour préserver et reconquérir la biodiversité, le SCoT fait ainsi de la trame verte et bleue une composante fondamentale du projet de territoire, son dessin s'articulant notamment 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. Elle concerne également l'urbanisation existante.

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

- les réservoirs de biodiversité, où la biodiversité est

particulièrement riche et nécessite des mesures de protection accrues ;  
- les corridors écologiques, axes de déplacements des espèces qui connectent les différents réservoirs ;  
- la matrice des espaces agricoles et naturels, qui assure également la continuité des milieux.

Par ailleurs, en milieu urbain, les liaisons écologiques « en pas japonais », assurent une certaine perméabilité au travers de milieux relais ponctuels.

Pour protéger les espaces littoraux, l'aménagement durable des trois communes littorales intègre un certain nombre de principes. Le DOO prévoit ainsi des dispositions visant à décliner les différents dispositifs de la Loi Littoral : bande littorale des 100m, espaces proches du rivage, coupures d'urbanisation, espaces naturels remarquables y compris les espaces boisés significatifs. L'objectif est de veiller à garantir les capacités d'accueil et de développement de ces communes tout en préservant durablement les espaces identitaires et fragiles du littoral.

La prise en compte de la loi Littoral dans toutes ses dimensions, constitue une avancée importante du SCoT révisé par rapport au SCoT de 2006.

### Ce sujet est détaillé dans :

Le Défi 1 « *Une Métropole acclimatée* », chapitre 1 « *Protéger et reconquérir les composantes agronaturelles, les paysages et la biodiversité pour mieux les valoriser* » et chapitre 4 : « *Organiser la préservation du patrimoine littoral et son développement durable* ».  
Le Tome 2 « *Projet d'Aménagement et de Développement durables* » (PADD), et Tome 3 « *Document d'Orientation et d'Objectifs* » (DOO).

# ASSURER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

## Interventions du public

La mise en œuvre de la transition énergétique a été un sujet plusieurs fois abordé par les participants à la concertation. Pour ceux qui se sont exprimés, cela passe par plusieurs types d'actions. Lors de la réunion publique thématique sur l'environnement, Anne, ingénieur en eau et experte en planification, a tenu à remarquer : « C'est la première fois qu'à l'échelle du District de Montpellier, de l'Agglo et maintenant de la Métropole, je vois un schéma qui prenne vraiment en compte l'écologie. Pourquoi dis-je cela ? Le premier de vos objectifs est l'écologie. Ensuite, il y a le logement et les activités économiques ou le contraire, je ne sais plus. Mais vous partez de la base de l'existant. Sinon, on ne peut pas faire de l'écologie. D'habitude, c'est ajouté à la fin. » Cependant, elle précise que des points restent à travailler...

Il s'agit d'une part de **réduire notre consommation d'énergie**. « Est-ce que la Métropole compte respecter les engagements nationaux, à savoir 20 % de réduction de la consommation d'énergie primaire\* ? » demande Michel à Clapiers. Et, en parallèle, de **développer les sources d'énergies renouvelables** (éolien, photovoltaïque, bois, biogaz, etc.) « Nous avons un espace important aux portes de notre territoire qu'est la mer Méditer-

ranée. Je pense qu'il y aura à gérer et à exploiter les énergies possibles sur ce territoire pour pouvoir répondre à la transition énergétique » propose Joël.

Jean-Paul, lors de la réunion publique thématique portant sur l'Environnement, s'interroge : « Le SCoT présenté fait la part belle à la voiture. Comme nous le faisons pour les logements sociaux, ne peut-on pas donner des objectifs aux Communes pour le tri des déchets par exemple, pour l'autonomie énergétique, pour une réduction du parc automobile ? Voilà qui me semble être des axes de progression cohérents avec la défense de l'environnement. »

### Premières réponses apportées en réunion

Le Président Philippe Saurel : « Nous engageons la révision du Plan Climat Air Energie Territorial et nous respecterons la loi. »

### Contributions des acteurs du territoire :

Gestionnaire du réseau de distribution de gaz pour le compte de Montpellier Méditerranée Métropole et acteur de la transition énergétique, GRDF (Gaz Réseau Distribution France) a apporté une contribution afin d'intégrer les questions énergétiques à la planification, en particulier s'agissant d'exploiter au mieux le potentiel du réseau de gaz naturel. Cette contribution porte sur l'amélioration de la sobriété énergétique du parc résidentiel, dans l'objectif de maîtriser la facture énergétique et lutter contre la fracture énergétique. Pour GRDF, cette

amélioration s'accompagne de la priorisation de l'urbanisation à proximité des réseaux de transport et d'énergie. Elle passe également par l'optimisation et la valorisation de réseaux énergétiques existants comme vecteurs d'énergie renouvelable. Le deuxième grand axe de développement proposé par GRDF concerne les modes de transport durables, dans un objectif de préservation de la qualité de l'air, au travers du développement du Gaz Naturel Véhicule et en créant les conditions nécessaires à son développement et à sa distribution.

### Comment le SCoT révisé prend en compte ces attentes

Concernant la réduction de consommation d'énergie, le SCoT ne donne pas d'objectifs chiffrés. Néanmoins les différentes politiques mises en place dans les autres thématiques (déplacements, déchets, gestion des ressources, conception urbaine des projets en extension ou en renouvellement urbain) permettent de favoriser le recyclage et de réduire ainsi la consommation d'énergie primaire. Afin de contribuer à la mutation du modèle énergétique de la Métropole et à son adaptation au changement climatique, le SCoT propose plusieurs recommandations visant à éviter ou réduire les sources de consommations et d'émission, parmi lesquelles : développer le réseau de transport en commun, son armature structurante et des mobilités décarbonées, aménager la Métropole des courtes distances et des transports logistiques mutualisés et propres ; favoriser l'habitat thermique performant ; renouveler et déployer des réseaux économes en énergie, leurs interconnexions, et maîtriser les consommations... Les objectifs définis par le SCoT ne pourront toutefois produire pleinement leurs effets que s'ils sont prolongés par la mobilisation de l'ensemble des politiques publiques concernées ainsi que de tous les acteurs publics et privés du territoire.

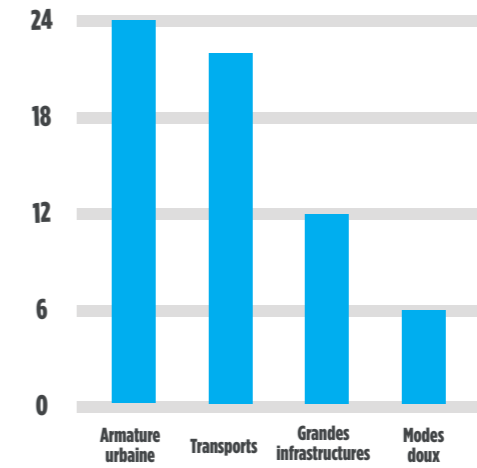
### Ce sujet est détaillé dans :

Le Défi 1 « Une Métropole acclimatée », chapitre 3 : « Contribuer à la transition énergétique en favorisant la mutation du modèle de consommation, de production et de distribution ».

Les Tome 2 « Projet d'Aménagement et de Développement durables » (PADD) et Tome 3 « Document d'Orientations et d'Objectifs » (DOO).

# 2. ORGANISATION TERRITORIALE

## QUELS SONT LES SUJETS QUI ONT MOBILISÉ LES PARTICIPANTS SUR L'ORGANISATION DU TERRITOIRE ?



## ARMATURE URBAINE

### Définitions :

**Armature urbaine :** Elle désigne l'ensemble des villes et villages hiérarchisés et de leurs aires d'influence au sein d'un territoire donné. Sur le territoire de la Métropole, il s'agit de définir l'organisation du territoire à travers les niveaux de desserte par les équipements et services, notamment par le réseau de transport collectif existant ou à créer, le rôle stratégique des portes métropolitaines et le positionnement des villes et villages du territoire les uns par rapport aux autres.

**Artificialisation :** La notion de milieu artificialisé ne se limite pas aux seuls espaces urbanisés, elle prend en compte également d'autres formes de consommation d'espaces (équipements, infrastructures, carrières, décharges, chantiers et extraction de matériaux). Sont exclus du milieu artificialisé les espaces libres urbains, les parcs et jardins et les espaces verts, attribués, par défaut, au milieu naturel.

Ainsi les tissus urbains regroupent une part des milieux non artificialisés (parc et jardins...) et inversement l'armature des espaces naturels et agricoles regroupe une part des milieux artificialisés, à l'exemple des constructions agricoles, des stations d'épuration...

Par ailleurs, la notion de milieu artificialisé ne présente pas toujours un caractère définitif : certains espaces de chantier ou d'extraction de matériaux relèvent d'une artificialisation temporaire.

### Interventions du public

La principale préoccupation des participants à cette concertation, qu'ils vivent à Montpellier ou dans les villes et villages de la Métropole, porte sur la limitation de l'urbanisation. « Une urbanisation raisonnée c'était 60 logements par an, le PLH en exige 120. » regrette Jean-Paul de Villeneuve-lès-Maguelone, qui demande : « Pourrait-il y avoir communication d'indicateurs annuels de suivi de l'évolution de l'urbanisation, en termes d'espace, de nombre de logements, de nombre de logements sociaux, par commune ? » Pour Michel, de Clapiers, une question se pose : « 20 000 logements vacants sur la Métropole. Y a-t-il une mobilisation prévue dans le cadre du SCoT pour peut-être éviter de construire du neuf et réhabiliter ces 20 000 logements, ce qui n'est pas un chiffre négligeable ? »

La préoccupation de certains participants face à l'urbanisation est forte. Les intervenants ont tenu à montrer leur envie de préserver un cadre de vie harmonieux, même si le développement économique de leur territoire leur est cher. Aurélien, à la réunion de Grabels, demande « si les communes qui allaient être autorisées à s'élargir et à urbaniser un peu plus le seraient en fonction des équipements déjà présents. »

Certains demandent que la densification soit privilégiée à l'étalement urbain, à savoir la création de nouveaux logements et équipements au sein de l'enveloppe urbaine existante. Dans le même ordre d'idée, d'autres proposent de « réinvestir l'existant », c'est-à-dire de transformer et de réhabiliter les tissus

anciens. « Quand on parle de réinvestissement urbain, en particulier dans les zones commerciales, on aimerait savoir quelles sont les expériences en cours. » demande François, architecte à Montpellier. Roland, lors de la réunion thématique sur l'Habitat, explique sur ce point : « En ce qui concerne le réinvestissement urbain, sur Montpellier, plus encore, je crois, que sur Lyon, il touche des quartiers très disparates. Il touche des quartiers de l'ancien centre-ville, où il y a effectivement récupération d'anciens bâtis. Il touche des quartiers de l'urbanisation des années 60, qui se sont plus ou moins transformés en quartiers ghettos » Il s'interroge néanmoins : « Comment préserver la mixité sociale dans ces différentes opérations de rénovation ? Est-ce que l'on peut introduire le même pourcentage ? »

Cependant, un participant qui a tenu à s'exprimer lors de la réunion publique thématique sur l'Habitat, voit en la densification la perte d'une histoire, celle de la ville, mais également un problème du point de vue écologique : « Je ne dis pas que l'habitat dispersé et la villa individuelle, dont rêvent tous les Français, c'est l'idéal, mais trop concentrer, empiler et, comme on disait en 68, stocker les populations, ce n'est pas forcément l'idéal, d'un point de vue architectural, d'un point de vue historique et d'un point de vue écologique. » Il convient toutefois : « Si on construit une ville nouvelle où les gens peuvent vivre sur place et travailler sur place, d'accord. »

\* L'énergie primaire est l'énergie « potentielle » contenue dans les ressources naturelles comme le bois, le gaz, le pétrole, etc. avant toute transformation.

## Contributions des acteurs du territoire :

Une réunion d'échanges a été organisée le 20 avril 2017 par la Métropole à la demande et avec l'Association des Urbanistes du Languedoc-Roussillon, l'Association Régionale de la Fédération Française des Paysages du Languedoc-Roussillon et le Conseil Régional de l'Ordre des Architectes du Languedoc-Roussillon. Plusieurs thématiques du projet de SCoT ont été abordées. Le positionnement et la structuration des portes métropoli-

taines ont en particulier fait l'objet de plusieurs échanges. Stéphanie Jannin, Vice-Présidente de 3M, a ainsi pu préciser en séance leur vocation de polarités secondaires, vitrine du projet de territoire et lieux d'intensification des fonctions urbaines. Ces experts ont partagé l'ambition d'un projet équilibré de ces portes alliant en particulier intensification urbaine et valorisation du grand paysage et des espaces agronaturels.

## AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

### Interventions du public

L'un des enjeux forts pour le public qui s'est exprimé, porte sur le renforcement des lignes de transports en commun. « Les habitants de Grabels demandent une augmentation de la fréquence des bus » rappelle Francis, un Grabelois, lors de la réunion publique thématique sur les Déplacements. Il précise : « Je rappelle qu'à Grabels, commune de 8 000 habitants, il y a un bus toutes les heures et un bus toutes les 20 minutes aux heures dites de pointe. Cela dure depuis un certain nombre d'années ; et depuis un certain nombre d'années, les habitants de Grabels demandent une augmentation de ladite fréquence. ». Ces propos font écho à ceux de Sophie qui, toujours dans cette même réunion publique thématique, déclare : « La population de Grabels par rapport à celle de Montpellier depuis 2006 a pris 3,2 %, contre 1,3 sur Montpellier. (...) Maintenant, on voit qu'à Prades-le-Lez il y a beaucoup moins d'habitants – à Prades-le-Lez, il y a 4 954 habitants au recensement 2014. A Grabels il y a 7 700 habitants sur 2014. A Prades-le-Lez, ils ont 28 passages de bus, nous en avons 24. Plein de communes du Nord de Montpellier ont le petit bus du soir à 22 heures, nous ne l'avons pas. Et Jacou qui a eu le tram en 2006 est à 6 584 habitants. Toutes les communes plus petites que nous ont plus de bus, du tram ».

Marie-Noëlle, lors de la réunion publique de Saint-Drézery, livre un exemple sur la situation actuelle à Sussargues : « Aujourd'hui si l'on habite à Sussargues, et que l'on veut venir travailler à Montpellier, ou venir pour des loisirs, un rendez-vous ou de la culture, il faut rentrer chez soi, en prenant soit le dernier trajet de la ligne 122, si je ne me trompe pas, à 16h50 au départ de Notre-Dame de Sablassou, soit la ligne 27 à 16h30 au départ de Sablassou. En dehors de cela il n'y a plus de transports pour rentrer chez soi. » Selon cette participante, cela oblige donc les habitants de la commune à se rendre à Montpellier en utilisant la voiture.

Claire de Saint Jean de Védas demande quand et comment est prévue la continuité du tram vers l'Ouest : « On nous avait dit que

le tram serait peut-être prolongé vers Fabrègues ».

Michèle, une montpelliéraine, juge de son côté que les bus sont « un peu trop prégnants dans le centre historique » et espère qu'ils seront « déplacés à l'extérieur ».

L'intérêt pour les pôles d'échanges multimodaux (PEM) illustre le souhait des personnes qui ont tenu à s'exprimer, de mieux relier les communes entre elles. « La priorité pour nous, c'est de réussir le pôle multimodal et la porte d'entrée de Sablassou » souligne un conseiller municipal de Castelnaud-le-Lez.

L'offre de transports en commun est particulièrement importante aux yeux des personnes qui ont tenu à s'exprimer lors des moments d'échanges, car elle est fortement corrélée au maintien d'une qualité de vie optimale. Ainsi, trop peu de transports en commun favorisent les déplacements en voiture, qui occasionnent des nuisances dans certaines communes (bouchons, nuisances sonores, etc). Sophie, lors de la réunion thématique sur les Déplacements, précise : « Plein de gens disent : « Le bus ne passe jamais, par conséquent on prend la voiture. »

### Premières réponses apportées en réunion

Au sujet du réinvestissement urbain, le Président Philippe Saurel : « Le site de l'EAI à Montpellier, composé d'une ancienne caserne et du parc Montcalm, a été réhabilité pour donner naissance à une école et une crèche, ainsi qu'à un parc de 20 hectares ouvert au public ».

en compte des enjeux environnementaux – notamment les risques hydrauliques – et agricoles sont autant d'objectifs qui contribueront au « bien vivre » dans des opérations denses.

Pour les communes littorales, une attention particulière est apportée à l'organisation de leur développement urbain, du fait de la fragilité et de la richesse des espaces littoraux.

### Ce sujet est détaillé dans :

Le Défi 2 « Une Métropole équilibrée et efficace », chapitre 1 : « Armature urbaine : organiser les espaces urbains efficacement et équitablement ».  
Le Tome 2 « Projet d'Aménagement et de Développement durables » (PADD) et dans le Tome 3 « Document d'Orientation et d'Objectifs » (DOO). Il est également abordé dans le Défi 3 « Une Métropole dynamique et attractive », chapitre 5 « Modérer la consommation foncière » de ces mêmes tomes.

### Comment le SCoT révisé prend en compte ces attentes

La Métropole s'est donnée pour objectif de maintenir l'équilibre au maximum 1/3 d'espaces à vocation urbaine pour au moins 2/3 d'espaces en vocation agronaturelle. Pour atteindre cette ambition, une part importante des besoins du territoire seront accueillis dans l'enveloppe de l'urbanisation existante et engagée (au moins 60 % des besoins pour le tissu mixte -logements, tertiaire, commerces, équipements- et au moins 15 % des besoins pour les parcs d'activités économiques). Une hypothèse modérée de croissance démographique a été prise en compte sur la durée du SCoT de 1% par an (contre plus de 1,7% par an constatés les cinq dernières années). Le SCoT répartit cette offre en fonction des enjeux (environnementaux, hydrauliques, agricoles...) et du niveau d'équipement des communes, notamment en transport en commun structurant existant ou à créer.

Au sujet du réinvestissement urbain et des logements vacants, les bases de données des impôts inventorient, en 2015, 23 000 logements vacants sur un parc total de 240 000 logements, soit 9,4% du parc. Toutefois, la vacance correspond à plusieurs formes très contrastées : il y a d'une part la vacance conjoncturelle, liée aux délais de cession ou de mise en location des biens, celle-ci est incompressible, elle assure la fluidité du marché et elle traduit la forte activité du marché de l'immobilier sur le territoire (estimée à 7,9%) ; d'autre part il y a la vacance structurelle. Or celle-ci est limitée à 1,5% du parc total de logements de la Métropole, ce qui est faible et ne laisse pas de marge de manœuvre pour répondre à la forte demande en logements. Cette vacance dite structurelle, supérieure à 2 ans, concerne en général des logements proposés à la location ou à la vente, mais « hors marché » car le plus souvent inadaptés à la demande : logements inconfortables, dévalorisés... Concernant la qualité du cadre de vie, le DOO identifie une série d'orientations pour s'assurer de la qualité des projets urbains, tant dans les extensions urbaines que dans les opérations de réinvestissement urbain. La végétalisation, l'orientation, la prise

### Premières réponses apportées en réunion

Le Président Philippe Saurel : « Je ferai le maximum pour répondre favorablement aux demandes des villes et villages de la Métropole pour mettre en place un réseau de transports équilibré ».

### Comment le SCoT révisé prend en compte ces attentes

Le SCoT définit un réseau structurant qui s'appuie sur les axes ferroviaires, sur des axes de transport en commun en site propre et sur des axes majeurs de transport en commun. Le SCoT envisage la réutilisation des emprises des anciennes lignes de chemin de fer - vers Castries et vers Fabrègues - pour développer des axes de transport en commun permettant de desservir le grand périurbain. Situés majoritairement au sein des Portes Métropolitaines ou des

entrées de villes, les Pôles d'Échange Multimodaux (PEM) permettent de connecter le réseau de transport en commun périurbain au réseau urbain. Le PEM de la Porte Sablassou sera connecté à la ligne 2 du tramway à une gare TER et au futur TCSP de la ligne 6, formant ainsi le cœur de l' « étoile de transports en commun » connectant la desserte de l'est métropolitain. L'organisation de la mobilité de la Métropole sera précisée par le PDU (2020-2030) pour les 10 prochaines années.

### Ce sujet est détaillé dans :

Le Défi 2 « Une Métropole équilibrée et efficace », chapitre 2 : « Assurer la cohérence entre les réseaux de déplacements et l'organisation urbaine, favoriser la mobilité pour tous et à toutes les échelles », dans les parties 2.1 « Poursuivre une politique de transport ambitieuse » et 2.2 « Inscrire le développement des réseaux de transport dans le projet de territoire ».  
Le Tome 2 « Projet d'Aménagement et de Développement durables » (PADD).  
Le Tome 3 « Document d'Orientation et d'Objectifs » (DOO) dans le même défi et le même chapitre, aux parties 2.2 « Inscrire le développement des réseaux de transport dans le projet de territoire » et 2.3 « Interconnecter les réseaux de transport par un réseau de PEM ».

# DÉVELOPPER LES AUTRES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE MANIÈRE RAISONNÉE

## Interventions du public

Les réunions publiques mettent en évidence un double besoin. Le premier est d'accélérer la réalisation des infrastructures routières afin de réduire les embouteillages, en particulier à l'Ouest de Montpellier. « En habitant à Saint Georges d'Orques, nous sommes complètement enclavés par les bouchons, deux heures par jour. » constate Stéphane. Ou de les réaménager pour un meilleur confort d'utilisation. « Il faut réparer la 113. Il n'y a pas de piste cyclable, un manque de parkings, un seul espace vert, le problème du passage à niveau. » déclare un conseiller municipal de Castelnaud-le-Lez. A l'inverse, certains souhaitent limiter les infrastructures routières, causes de pollution, de nuisances visuelles et sonores et d'augmentation du trafic. L'Association Saint-Jean Environnement, de Saint Jean de Védas, a souhaité alerter la Métropole sur plusieurs points clivants inhérents à cette commune. Claire, lors de la réunion thématique autour des Déplacements, rappelle : « Nous avons déjà ces infrastructures très polluantes et avec beaucoup de nuisances sonores, des embouteillages. Si nous voulons aller à Montpellier, nous rentrons dans les embouteillages avec eux. Nous sommes une commune de transit à 6 ou 7 kilomètres de Montpellier. Nous allons voir arriver le Contournement Ouest de Montpellier (COM) qui va couper une partie du village en deux : un quartier qui s'appelle la Fermaude, proche de Montpellier, va être de l'autre côté du COM. » Elle fait ensuite remarquer : « Notre association s'est intéressée il y a très longtemps à la Liaison Intercommunale à l'Ouest de Montpellier (LICOM) dont vous avez parlé, qui permettait de relier le Liaison Intercantonale d'Évitement Nord (LIEN) qui vient du Nord et d'arriver jusqu'à l'autoroute – en tous cas Villeneuve-lès-Maguelone. Cela aurait déjà permis de désenclaver un peu notre village. » Or, selon l'association, la LICOM est bloquée depuis trop longtemps, ce qui devient problématique. Claire, au nom de l'association, interroge alors les élus : « Comment faire en sorte qu'à Saint Jean de Védas nous arrivions à fonctionner ? Nous allons avoir je crois 10 000 habitants de plus dans la commune. » Ces observations recoupent celles concernant l'offre de transports en commun, finalement fortement corrélée aux infrastructures routières. Pour de nombreux participants, ces deux sujets doivent être pensés en interaction en vue du maintien d'un cadre de vie de qualité et d'un schéma de déplacements urbains optimisé. Michel, Grabélois, déclare ainsi : « Grabels est une nouvelle pénétrante pour Montpellier, elle est traversée par plus de 10 000 véhicules par jour. C'est assez étroit, c'est un petit village, c'est très chargé. C'est très très bouché. » Il fait part de son sentiment : « Nous aurons nous aussi droit à notre petite compensation qui va être le LIEN

dans la commune de Grabels, qui va nous permettre d'avoir aussi du bruit, de la pollution visuelle et sonore, et peut-être encore plus de véhicules. » Et il remarque : « Sur les bus, aujourd'hui, à peu près 150 enfants, une centaine de familles, veulent aller à l'école de Grabels qui se trouve à 4,1 kilomètres précisément, et aimeraient peut-être emprunter cette ligne de bus. Ils ne sont pas véhiculés. Ce même bus, dans tous les cas, il y a des zones dans lesquelles il n'ira pas. Il pourrait y aller si l'on mettait en place des bus différents, plus petits. »

**À noter : les interventions en réunion publique sur les dysfonctionnements perçus par les usagers de Saint Jean de Védas sont également partagées par Christophe qui a fait une contribution écrite détaillée sur les améliorations à apporter pour faciliter et sécuriser les déplacements de la commune, notamment les modes actifs. Si plusieurs propositions relèvent plutôt d'adaptations des plans de circulation, Christophe identifie également la nécessité de créer des voies pour assurer le contournement de la commune, notamment en raccordant la LICOM (D185) sur l'A9 et en créant une voirie de transit dans le Parc d'Activités de la Lauze.**

Autre sujet qui a suscité l'intérêt des participants venus échanger lors des différentes rencontres, celui du franchissement des fleuves et canaux. Pour une partie des intervenants à la réunion publique de Lattes, le Lez apparaît ainsi comme une barrière. « Cela vous arrête un tram, les voitures, les piétons. Il va falloir trouver des passerelles », insiste Bernard. Un problème qui est également d'ordre économique selon lui : « Quand nous avons des fleuves un peu plus importants, si l'on veut vraiment communiquer, surtout avec des zones qui vont s'agrandir au niveau commerces, par exemple par chez nous, et même s'il y a des portes, Porte de Sète et autres, en ce qui nous concerne, le Lez restera toujours une barrière » ; et d'ajouter : « On ne peut pas imaginer le développement des villes du sud de Montpellier avec simplement le choix de passer par le pont de Palavas, le pont de Lattes ou les ponts de Montpellier qui, très souvent, sont aussi engorgés. » Mais les cours d'eau sont aussi perçus comme un atout. « Il y a un canal, comment va-t-il être utilisé pour les marchandises ? » demande Michèle, de Montpellier.

## Comment le SCoT révisé prend en compte ces attentes

Afin de réduire le trafic automobile et ses impacts sur le climat, sur l'environnement et sur la santé, le SCoT met d'abord l'accent sur l'organisation des transports collectifs et des modes alternatifs à l'autosolisme et sur l'achèvement de la réalisation du contournement routier de Montpellier.

En effet, la Métropole est l'une des dernières à ne pas bénéficier d'un tel contournement, sachant que celui-ci doit permettre de drainer les trafics de transit hors des quartiers habités pour permettre un meilleur partage de l'espace public urbain en faveur notamment des transports en commun, des modes actifs et de la desserte des riverains et des activités économiques en ville.

En ce qui concerne les transports collectifs, le SCoT identifie des sites favorables à l'implantation de PEM structurants et promeut l'aménagement de Portes métropolitaines appuyés sur ces PEM. Plus spécifiquement, au sud-ouest de la Métropole, deux sites sont identifiés comme étant favorables pour l'aménagement de PEM : d'une part le secteur de la « Porte de Sète », avec deux sites pour développer des PEM, qui constitue un lieu d'intermodalité fort entre les accès routiers (futur COM, A709 et RD 612), la ligne 2 de tramway et la création potentielle de halte ferroviaire qui reste à étudier vers Rondelet. D'autre part l'optimisation de la gare ferroviaire de Villeneuve-lès-Maguelone, qui peut être connectée à la RD613 et à la RD612 via la LICOM, (sans pour autant y créer une Porte stratégique compte tenu des contraintes environnementales). L'optimisation du fonctionnement de ces nœuds multimodaux doit permettre de limiter les nuisances de trafic subies par les habitants de la commune de Saint Jean de Védas. Par ailleurs, l'extension du Parc d'activité de la Lauze pourra permettre, en phase opérationnelle, de créer une voirie assurant également un bouclage de voirie entre St-Jean-le-Sec et la RD612. Concernant le contournement routier de Montpellier, le SCoT intègre à l'ouest notamment le COM, mais aussi la LICOM pour les échanges entre villages de la Plaine ouest, et le raccordement du LIEN à l'A750 à Saint Georges d'Orques. Côté est du territoire, le SCoT intègre notamment la Déviation Est de Montpellier (DEM), la déviation de la RN113 et le raccordement du LIEN à l'A709 à Vendargues.

De plus, le SCoT insiste sur la nécessité d'inscrire les infrastructures nouvelles dans le territoire, afin qu'elles participent active-

ment, chaque fois que possible, à retisser des liens entre secteurs

traversés et à les réactiver.

Plus spécifiquement entre Saint Jean de Védas et Montpellier, le projet de SCoT identifie à la fois des secteurs aptes à accueillir un parc d'activité économiques en proximité des grands axes de communication (seul parc d'activité potentiel le long du COM et en proximité de l'A709 et d'un PEM en Porte de Métropole...) et au plus près des habitants de la Plaine Ouest, mais aussi des coupures franches d'urbanisation afin d'éviter les « soudures » d'urbanisation de préserver des espaces agronaturels et les fonctionnalités de biodiversité grâce à l'identification de plusieurs corridors écologiques entre le Rieu Coulon et la Mosson.

### Au sujet des cours d'eau et canaux :

Le SCoT intègre un nouveau franchissement du Lez à travers le futur contournement nord de Lattes.

En matière de transport fluvial, le SCoT préconise son développement, mais ne définit pas de site de déchargement des marchandises, compte tenu des contraintes environnementales et de la localisation des autres sites potentiels qui restent à étudier (hors territoire métropolitain).

### Ce sujet est détaillé dans :

Le Défi 2 « Une Métropole équilibrée et efficace », chapitre 2. : « Assurer la cohérence entre les réseaux de déplacements et l'organisation urbaine, favoriser la mobilité pour tous et à toutes les échelles ».

Le Tome 2 « Projet d'Aménagement et de Développement durables » (PADD) et dans le Tome 3 « Document d'Orientation et d'Objectifs » (DOO).



### Premières réponses apportées en réunion

Le Président Philippe Saurel : « La diminution des flux passe aussi par un rééquilibrage du territoire ».

« Le contournement routier de Montpellier a un but simple : isoler la circulation de transit et libérer la circulation de desserte de proximité pour les habitants, notamment sur le secteur ouest qui est très encombré ».

« Le bouclage du contournement routier n'est pas incompatible avec le développement du tramway et des bus, bien au contraire, il libérera l'espace public pour permettre leur développement ».

## DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS ET INNOVANTS

### Interventions du public

Le développement des modes de transport actifs (vélo, trottinette, marche à pied, etc.) figure en bonne place parmi les souhaits de plusieurs intervenants de ce premier temps de la concertation.

Certains préconisent également le développement de modes de transports coopératifs et innovants, tels le covoiturage, l'auto-partage, la mobilité électrique, etc. « *Qu'est-il prévu pour accompagner le développement du véhicule électrique ?* » demande Michel de Clapiers.

Michèle, lors de la réunion thématique autour des Déplacements, s'interroge : « *Les livraisons, les trains, le tram : comment faites-vous en centre-ville en dehors des camions ? Nous en avons un peu marre de voir les camions. Comment fait-on pour les modes doux électriques dans le centre urbain dense, pour que cela aille de l'extérieur vers l'intérieur ?* »

Eric se questionne également : « *Le développement de Modulauto est-il prévu ? Si l'on veut organiser par exemple un point stop, peut-on s'appuyer sur la Métropole pour nous arranger cette affaire ? Pour les systèmes de covoiturage, peut-on faire des parkings par exemple de rabattement où l'on pourrait aussi mettre des commerces et des services de façon à capter les véhicules, et diminuer surtout le nombre de voitures ?* » Avant d'ajouter : « *Des parkings multimodaux, promouvoir aussi une question d'ubérisation mais avec des protections sociales qui vont bien par exemple. Cela aussi c'est de l'activité économique.* »

La question de l'aménagement des pistes cyclables a également mobilisé les participants à cette concertation. Ainsi, Claire, lors de la réunion thématique sur les Déplacements, explique au sujet de la commune de Saint Jean de Védas : « *Une piste cyclable existe, passe par le stade de rugby. La partie Saint-Jean, cela va à peu près. Après que vous ayez traversé le Rieu Coulon, cette piste cyclable n'est jamais entretenue. Il n'y a pas de lumière.* » Elle demande alors : « *Pourquoi n'y a-t-il pas une piste cyclable qui longe la ligne 2 du tram et qui aurait permis aux lycéens*

*d'aller au lycée Clemenceau à vélo ? Actuellement il ne manque pas grand-chose, il faut partir des Sabines et arriver jusqu'à Saint Jean de Védas. Vous avez parlé d'un réseau de pistes cyclables interconnectées.* » Cette intervention sera reprise lors de la même réunion par Michèle, qui ajoute : « *C'était juste pour rebondir sur la dame de Saint Jean de Védas qui disait que ce serait bien de faire une piste cyclable le long de la SNCF et du tram. Surtout, il y a des jardins potagers par-là, des zones, et en plus on peut poursuivre cette piste jusqu'au centre de la gare Saint-Roch, sans du tout occuper de route et en trame verte vraiment spécifique.* » Jean-Pierre, de Fabrègues, fait remarquer à ce propos qu'aucune piste cyclable ne permet d'aller de Fabrègues vers la Métropole. Il soumet alors une idée : « *Il serait important, peut-être transitoirement sur la ligne actuelle, de l'aménager de manière à pouvoir faire une piste cyclable, ce qui permettrait d'accéder au tram de Saint Jean de Védas en mode de déplacement doux.* » Car pour les participants, le vélo est un mode de déplacement à privilégier, facile et peu coûteux, en plus d'être accessible au plus grand nombre. A ce titre, Dominique fait remarquer lors de la réunion de Saint-Drézéry : « *C'est l'avenir. Nous voyons quand même qu'à vingt ans, c'est une vision intelligente du déplacement urbain.* »

#### Premières réponses apportées en réunion

Le Président Philippe Saurel : « *Il n'y a pas que les vélos qui roulent, il y a les skateboards, les rollers, les segways, les wheels, les trottinettes électriques et pas électriques. Donc, les transports doux oui, et dans leur diversité.* »

#### Ce sujet est détaillé dans :

Le Défi 2 « *Une Métropole équilibrée et efficace* », chapitre 2. : « *Assurer la cohérence entre les réseaux de déplacements et l'organisation urbaine, favoriser la mobilité pour tous et à toutes les échelles* » dans la partie 2.4 « *Affirmer un territoire favorisant les modes actifs* ». Le Tome 2 « *Projet d'Aménagement et de Développement durables* » (PADD) et dans le Tome 3 « *Document d'Orientation et d'Objectifs* » (DOO).

### Comment le SCoT révisé prend en compte ces attentes

Le SCoT prend en compte les modes actifs comme un des moyens de se déplacer dans l'ensemble de la chaîne des déplacements. Il prescrit entre autres de développer les points de stationnement pour les vélos, de faciliter l'accessibilité piétonne des PEM et de mettre en œuvre une politique de partage de la voirie en faveur des modes doux par des aménagements physiquement continus, sécurisés et lisibles.

À une échelle plus précise, le Schéma Directeur des mobilités actives, en cours d'élaboration, visera à développer des aménagements au profit des modes actifs (vélos, rollers, trottinettes, marche à pied, etc.). Les mobilités électriques seront développées par le PDU. Un plan d'installation de bornes de recharge est mis en œuvre sur l'aire de la Métropole, grâce à un partenariat établi avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME).

Par ailleurs, les aires de covoiturage et les stations d'auto partage font partie des équipements dont sont pourvus les PEM.

## AMÉLIORER LA COUVERTURE NUMÉRIQUE

### Interventions du public

Le besoin d'améliorer la couverture numérique sur l'ensemble de la Métropole a été un thème soulevé à l'occasion des réunions publiques. Bertrand, habitant du Vallon des Courtareilles, déclare à ce sujet lors de la réunion publique Vallée du Lez : « *La fibre optique, vous parliez tout à l'heure de haut débit, ça fait quatre ans que nous l'attendons. Tous les six mois, deux-trois maisons se font.* »

Arnaud, lors de la réunion thématique autour des déplacements, propose à ce titre d'« *installer un système gratuitement dans la*

*ville de Montpellier qui couvrirait toute la Métropole et s'étendrait ensuite à la France, qui permettrait de connecter instantanément toutes les infrastructures gratuitement.* »

Un besoin identifié par les élus également : « *Le développement numérique est une priorité pour nos territoires. A Montaud le débit Internet est insuffisant* » relève ainsi Joël Raymond, Maire de Montaud.

### Comment le SCoT révisé prend en compte ces attentes

La Métropole s'engage pour réduire la fracture numérique et couvrir l'intégralité du territoire d'ici 2020, en partenariat avec les opérateurs. Les travaux ont déjà démarré et le déploiement progressif de la fibre optique se déroulera dans les années à venir dans toutes les communes de la Métropole

Dans le SCoT révisé, l'accès au très haut débit, avec des conditions élevées de qualité de services et de sécurité, est un objectif important aussi bien pour les acteurs économiques que pour les

habitants du territoire. La Métropole devra créer les infrastructures passives nécessaires à la mise en place du très haut débit lors des travaux d'aménagement et de réinvestissement des quartiers

et des parcs et polarités économiques. A ce titre, le DOO du SCoT prévoit de conditionner l'ouverture à l'urbanisation des nouvelles polarités économiques à l'aménagement d'infrastructures et d'équipements numériques de connexion aux réseaux de communication électronique.

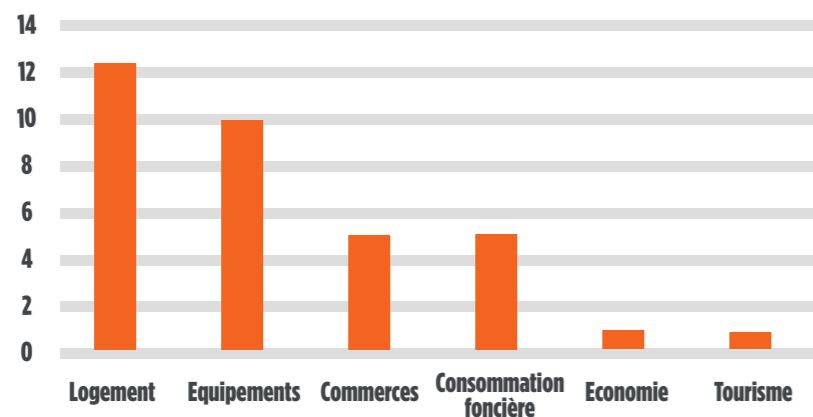
#### Ce sujet est détaillé dans :

Le Défi 2 « *Une Métropole équilibrée et efficace* », chapitre 1 : « *Armature urbaine : organiser les espaces urbains efficacement et équitablement* » dans la partie 1.4 « *Le numérique au service des polarités métropolitaines* » dans le Tome 2 « *Projet d'Aménagement et de Développement durables* » (PADD). Le Tome 3 « *Document d'Orientation et d'Objectifs* » (DOO) au même chapitre dans la partie 1.4 « *Assurer un déploiement du très haut débit sur le territoire : Montpellier Méditerranée Métropole, Métropole digitale* ».



### 3. DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN

#### QUELS SONT LES SUJETS QUI ONT MOBILISÉ LES PARTICIPANTS SUR LE DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN ?



### AMÉLIORER L'OFFRE DE LOGEMENTS ET D'ÉQUIPEMENTS

#### Interventions du public

Le sujet des logements et des équipements de la Métropole a donné lieu à des échanges nourris. Premièrement celui de la mixité sociale, induisant la question des logements sociaux. « Comment préserver la mixité sociale dans ces différentes opérations de rénovation ? » demande Roland en faisant référence au réinvestissement urbain sur Montpellier. « Les logements sociaux ont besoin d'amélioration », relève Thierry lors de la réunion publique liée à l'Habitat et au Réinvestissement urbain. Il questionne alors de façon précise les équipes de la Métropole : « Je voudrais savoir quels sont les pourcentages que vous prévoyez, dans le parc de construction, dans les 20 et 50 ans, de logements abordables. » Des logements très importants pour les habitants de la Métropole, selon lui, et dont il craint une pénurie très rapidement.

Jean-Paul, de l'Association Marguelone-Gardirole, pointe cependant une situation problématique pour lui : « En fait, chaque fois qu'on crée 100 logements, en 30-30-30, on ne solde sa dette de logements sociaux que de 12 logements. Quand on construit 100 logements, il y a 30 logements sociaux, oui, mais il en reste 70 qui vont nécessiter des logements sociaux. A ce rythme, le déficit de Villeneuve, 340 logements, qui n'est pas trop mal placée dans la Métropole, nécessitera la création de 2 800 logements nouveaux, la moitié du village, 47 ans si on reste dans des croissances mesurées de 60 logements par an. » Il demande alors : « C'est certes un casse-tête, mais quelle politique adopter ? Devant ces besoins énormes pour une commune, comment peut-on réguler le déploiement du PLU ? »

Jean-Paul, lors de la réunion thématique autour de l'Environnement, fait part d'une autre préoccupation : « Vous avez dit un accroissement de 4 300 logements. La question est : ne prévoit-on de faire que des studios ? 4 500 logements ramenés à l'échelle de Villeneuve-lès-Maguelone, ma commune, ce sont 85 logements par an. À Villeneuve, notre association milite pour 60 logements maximum par an. » Avant de proposer : « On cherche toujours des modèles. Une idée est de créer de nouveaux villages autour de moyens de transports rapides, plutôt que de sur-développer les anciens. C'est ce que font les Anglais. »

Gérard, de l'Association écohabitons, lors de la réunion thématique sur l'Habitat, a pris la parole autour de projets qu'il défend : les habitats participatifs. Il explique : « C'est un mode d'accès à la propriété qui a été introduit par la loi ALUR, il y a deux ans, et qui demande, puisque c'est juridiquement précisé, que les habitants soient présents à la conception de leur logement, dès le premier jour, qu'ils participent à la conception de leur logement jusqu'au moment où ils rentrent dans leur logement. » Et souligne : « La ville a commencé, puisqu'elle a un projet, les Grisettes, où 23 logements ont été construits. Fabrègues a continué, Prades-le-Lez, Mauguio l'envisage, etc. » Ce participant souhaiterait cependant que l'habitat participatif soit valorisé comme tel dans le projet actuel du SCoT, notamment afin que des appels à projets puissent être lancés par la Métropole et que des bailleurs sociaux puissent y être associés lors des phases de réalisation.

D'autre part, pour les participants à cette concertation, les équipements de la Métropole sont centraux. Jean-Luc fait remarquer lors de la réunion publique de Grabels : « {À Juvignac} nous avons effectivement un quartier qui s'appelle Les Constellations. C'est un quartier qui comporte 1 700 logements et 3 500 habitants. C'est deux fois ceux de Murviel et Montpellier, sans équipements publics avec uniquement un poste de police ». Selon lui, il est nécessaire que soient anticipés en amont les besoins en infrastructures suivant le nombre et le type de logements en fonction des différents quartiers. « Il y a les écoles, mais il y a aussi le reste. Les associations doivent vivre aussi, comme les espaces sportifs, culturels et les réseaux à vélo et en trottinette, de même que les infrastructures générales. »

Toujours à Grabels, Aurélien s'interroge sur la construction de nouvelles écoles. Cet habitant de Saint Georges d'Orques, s'il convient que plusieurs projets sont prévus sur sa commune, se dit cependant préoccupé « au niveau des écoles » : « J'ai l'impression que nous faisons un peu comme à la commune de Juvignac. Nous attendons que la ville grossisse pour vouloir construire de nouvelles écoles. »

D'autres participants ont exprimé le besoin de développer une

offre de loisirs au nord de Montpellier. « L'offre commerciale de loisirs au niveau de la Métropole est située à l'opposé de notre commune » regrette Charlotte, qui s'est installée avec sa famille à Grabels. « Au nord de Montpellier, il y a peu d'offre pour des familles jeunes et actives, à part la nature. » Cette participante souhaite savoir ce qui pourrait être envisagé pour développer une offre de loisirs dans ce secteur de Montpellier, sans toutefois empiéter sur les zones naturelles. Il convient également de noter l'intervention d'Ouchy, de la

Fédération des aveugles de France lors de la réunion publique du secteur de la Vallée du Lez, qui lance un appel afin que le SCoT « prenne en compte les besoins des handicapés. » Si, selon lui, des choses sont déjà mises en place dans ce sens, il est nécessaire que le « SCoT englobe les besoins des handicapés ».

#### Premières réponses apportées en réunion

Noël Segura, Maire de Villeneuve-lès-Maguelone : « La répartition entre les logements sociaux et les autres répond aux parcours résidentiels des citoyens. Il faut de la mixité de manière à ne pas reproduire les concentrations sociales telles qu'elles existent en région parisienne ».

Le Président Philippe Saurel : « Nous maintenons des densités raisonnables sur le territoire. Il faut répondre à la forte demande de logements, en particulier le logement social. La Métropole essaye de contenir la pression démographique de façon intelligente ».

Le Président Philippe Saurel : « Le territoire a besoin d'être soutenu en termes d'activités et de commerce en veillant à la mixité des usages et en respectant la nature ».

#### Comment le SCoT révisé prend en compte ces attentes

La répartition de manière équilibrée de l'offre de logements sociaux entre toutes les communes et au sein des quartiers de Montpellier, en fonction des carences constatées et des rythmes de production de logements neufs, est un objectif majeur du SCoT. L'objectif de mixité sociale et intergénérationnelle concerne à la fois les futurs quartiers et les requalifications urbaines. De plus, les orientations du SCoT visent à assurer l'accueil des habitants dans leur diversité (jeunes, notamment étudiants, seniors...) et notamment les plus fragiles qui tendent à être exclus de la vie métropolitaine (populations paupérisées, personnes âgées, personnes handicapées, jeunes travailleurs, etc.). Le DOO énonce des prescriptions en faveur de la production de logement diversifié, de la résorption des situations d'habitat dégradé et indigne, de l'amélioration de la performance énergétique des logements, de l'adaptation du logement à la perte d'autonomie, etc.

Au sujet de l'offre de loisirs, le SCoT considère qu'il doit y avoir une relative adéquation, ou cohérence, entre l'implantation d'équipements et de services sur le territoire métropolitain et le rôle des communes dans l'armature urbaine du territoire. Les équipements s'intégreront de préférence dans les opérations de renouvellement et d'extension urbaine, au plus proche des lieux de vie. Plus ponctuellement, les futurs équipements qui seront

implantés dans les espaces agronaturels se caractériseront par leur nature et leur vocation à être installés dans ces espaces ou bien par leur incompatibilité avec les tissus urbains.

#### Ce sujet est détaillé dans :

Le Défi 3 « Une Métropole dynamique et attractive », chapitre 1 : « Répondre à tous les besoins en logements » et dans le Tome 3 « Document d'Orientation et d'Objectifs » (DOO).

Le sujet des équipements de loisirs est abordé dans le Défi 3 « Une Métropole dynamique et attractive », chapitre 4 : « Conforter une Métropole accueillante et rayonnante ».

Le Tome 3 « Document d'Orientation et d'Objectifs » (DOO).

# SOUTENIR ET RENFORCER L'ÉCONOMIE DE PROXIMITÉ

## Interventions du public

Plusieurs participants aux réunions publiques ont manifesté le souhait que leurs communes soient sources d'activités commerciales, économiques et de créations d'emplois.

Cet enjeu majeur passe notamment par le **développement du commerce de proximité**, en particulier au sein des villages afin d'améliorer et/ou de maintenir un cadre de vie optimal. Nancy, lors de la réunion à Grabels, remarque : « *Ma réflexion porte sur la qualité de la vie dans les villages. Je pense que cette qualité dépend de beaucoup de choses. Nous avons parlé des transports, de l'habitat et du commerce. Je reste sur la question du commerce.* » Elle ajoute : « *Le commerce me paraît très important pour pouvoir aimer vivre dans son village et vouloir y passer les journées et les week-ends.* » Selon elle, l'ouverture de grands centres commerciaux provoque la fermeture des boutiques et commerces de proximité, tels que les petits ateliers d'artisanat, qu'il faudrait pourtant favoriser et développer. Des propos qui font écho à ceux d'Elisabeth, lors de la réunion publique qui s'est tenue à Montpellier. Cette participante a tenu à fait part de son étonnement : « *Il y a quelque chose qui m'a un peu choquée quand j'ai commencé à circuler autour de Montpellier. Il y avait une jolie route qui s'appelait la Route des Vignes et en fait c'était une route de centres commerciaux, c'est-à-dire de hangars qui s'étalent les uns derrière les autres, tous ces centres commerciaux qu'on trouve avec les mêmes magasins.* » Pour Cathy, participante de la réunion publique de la Vallée du Lez, les quartiers qui « *vivent le mieux à Montpellier* » sont finalement ceux qui « *disposent de petits commerces, de commerces de proximité* ». Elle regrette ainsi que beaucoup de quartiers au sein de la Métropole n'aient pas cette chance, car cela « *pousse les gens à aller*

*en périphérie.* » Elle précise : « *C'est-à-dire prendre leur voiture pour faire les grosses courses dans les grandes surfaces et ça, c'est vraiment un problème.* » Pour cette intervenante, multiplier les petits commerces, voire faire des pôles de petits commerces permettent d'introduire « *vraiment la vie et permettent aussi un lien social, un tissu social.* »

En ce qui concerne l'emploi, là aussi il s'agit pour les participants de développer le travail de proximité. Pierre estime qu'il faut « *créer l'emploi à côté des maisons et des personnes qui y habitent* ».

### Premières réponses apportées en réunion

Stéphanie Jannin, Vice-Présidente déléguée à l'aménagement et au développement durable du territoire : « *On a un double enjeu sur cet équipement commercial, il faut à la fois répondre à une attractivité régionale et même au-delà de la Métropole de Montpellier grâce à un équipement commercial dynamique qui participe à son rayonnement, mais aussi l'enjeu de donner une priorité au commerce de proximité, ce qui est partagé par l'ensemble des élus et des maires de la Métropole.* »

## Comment le SCoT révisé prend en compte ces attentes

Le concept de « Métropole des villages » donne une place essentielle aux différentes configurations urbaines dans l'armature du territoire. La plupart des villages possède une identité marquée, des dimensions patrimoniales significatives et une réelle convivialité.

Le projet de SCoT révisé place la mixité fonctionnelle de proximité, au sein des quartiers et des villages, au cœur de ses principes.

Le DOO identifie plusieurs orientations en ce sens, notamment :

- développer les polarités économiques de proximité afin de répondre aux besoins de plusieurs villes et villages.
- proposer une offre innovante de type **espaces partagés modulables** pour l'installation de petites structures et une offre plus traditionnelle (artisanats, services, petites industries, etc.) ;
- inciter au développement de « tiers lieux » dans les villages, favorables au développement économique et à la cohésion sociale ;

Enfin, en rupture avec le SCoT de 2006, le projet de SCoT révisé institue le commerce de proximité sous sa forme classique ou dans des surfaces de vente plus importantes, comme une priorité pour chaque centralité urbaine.

### Ce sujet est détaillé dans :

Le Défi 3 « *Une Métropole dynamique et attractive* », chapitre 3 : « *Structurer l'équipement commercial en cohérence avec le projet de territoire* » et dans le Tome 3 « *Document d'Orientation et d'Objectifs* » (DOO).

L'emploi est abordé dans ce même défi au chapitre 2 « *Affirmer l'activité économique comme ressource créatrice de richesses et d'emplois pour tous* ».

Le Tome 3 « *Document d'Orientation et d'Objectifs* » (DOO).





# LES ENJEUX PAR SECTEUR LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

## SECTEUR PIÉMONT ET GARRIGUES

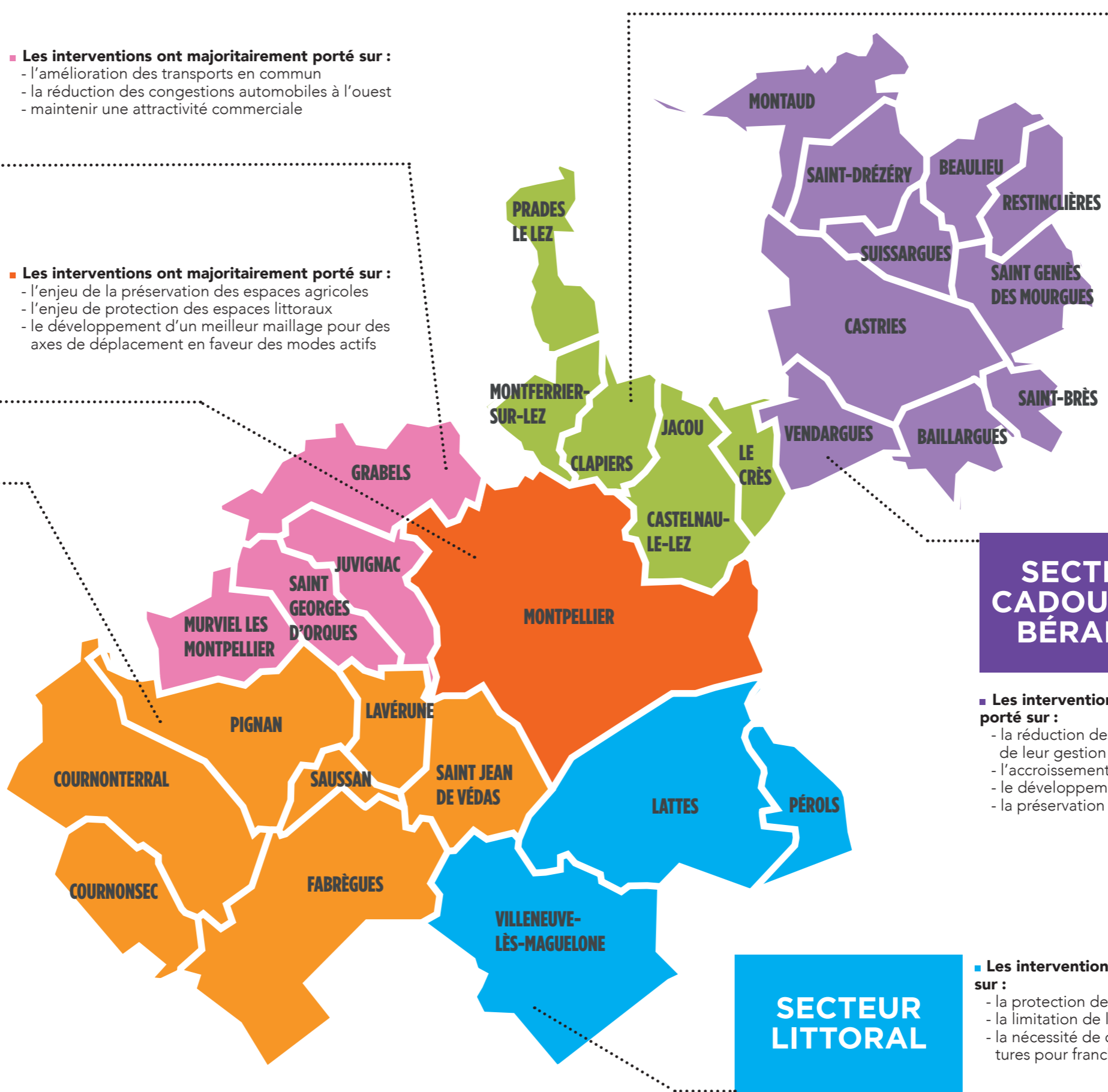
- Les interventions ont majoritairement porté sur :
  - l'amélioration des transports en commun
  - la réduction des congestions automobiles à l'ouest
  - maintenir une attractivité commerciale

## SECTEUR COEUR DE MÉTROPOLE

- Les interventions ont majoritairement porté sur :
  - l'enjeu de la préservation des espaces agricoles
  - l'enjeu de protection des espaces littoraux
  - le développement d'un meilleur maillage pour des axes de déplacement en faveur des modes actifs

## SECTEUR PLAINE OUEST

- Les interventions ont majoritairement porté sur :
  - la nécessité de repenser la cohérence des transports sur l'ouest
  - la forte attente liée au projet de ligne 5 de tramway
  - la protection des espaces agricoles



## SECTEUR VALLÉE DU LEZ

- Les interventions ont majoritairement porté sur :
  - les moyens de protection et de valorisation du Lez
  - la prévention des risques d'inondation
  - la préservation des ressources agricoles et de la biodiversité
  - l'accélération du projet de Contournement de Montpellier

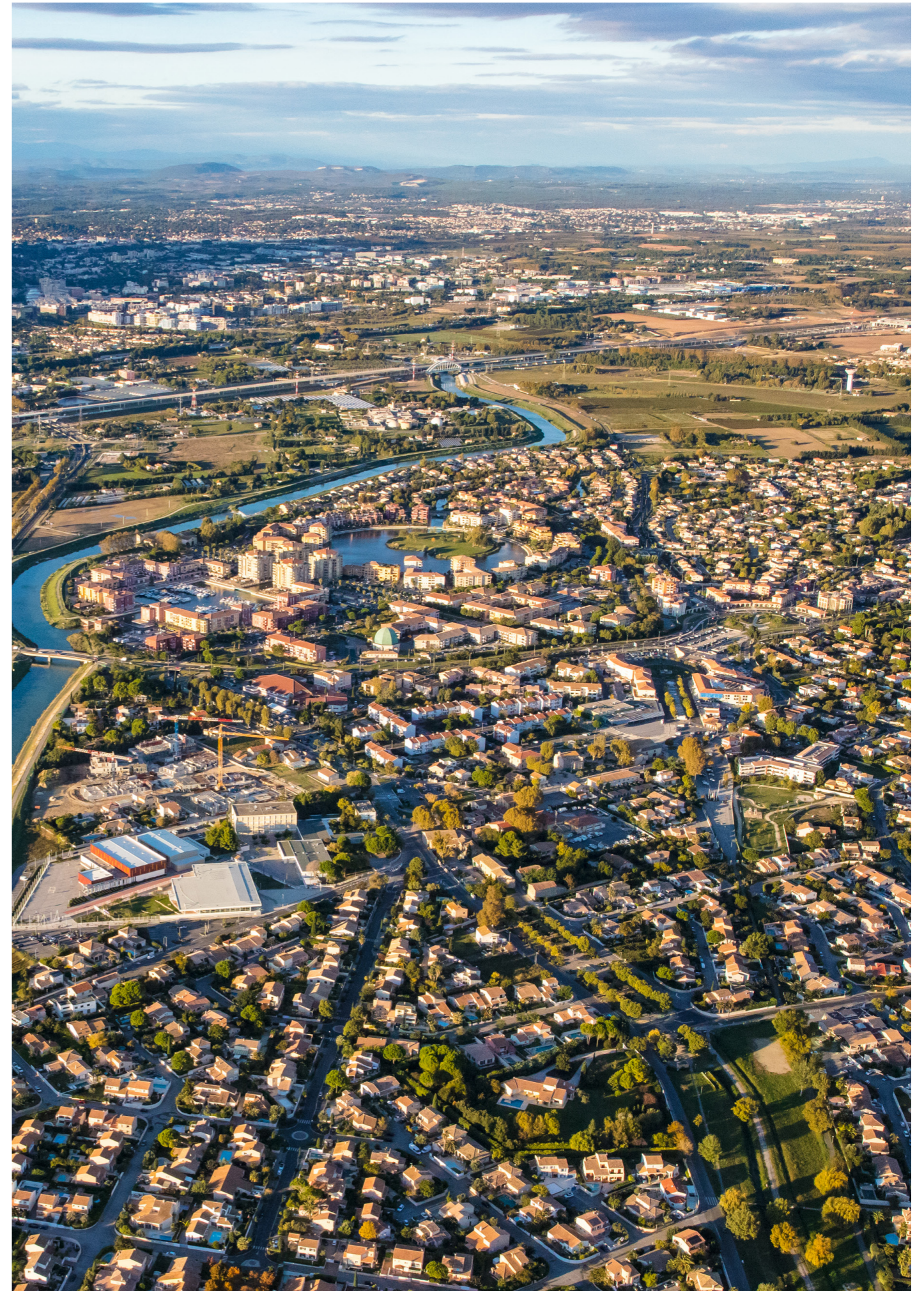
## SECTEUR CADOULE ET BÉRANGE

- Les interventions ont majoritairement porté sur :
  - la réduction des déchets et l'optimisation de leur gestion
  - l'accroissement des déplacements doux
  - le développement du numérique
  - la préservation des espaces naturels

## SECTEUR LITTORAL

- Les interventions ont majoritairement porté sur :
  - la protection des espaces naturels
  - la limitation de l'urbanisation
  - la nécessité de créer de nouvelles infrastructures pour franchir le Lez

# CO-CONSTRUCTION DU PROJET ET ENRICHISSEMENT À PARTIR DES CONTRIBUTIONS



## CO-CONSTRUCTION DU PROJET ET ENRICHISSEMENT À PARTIR DES CONTRIBUTIONS

Un temps fort d'expression et de mobilisation renforcées a marqué la concertation du 20 juin au 30 octobre 2017, par la mise à disposition du public des différentes versions des documents constitutifs du projet de SCoT proprement dit, au fur et à mesure des étapes successives de leur élaboration.

Montpellier Méditerranée Métropole a souhaité que cette concertation associe le plus largement possible le public sur l'ensemble du territoire.

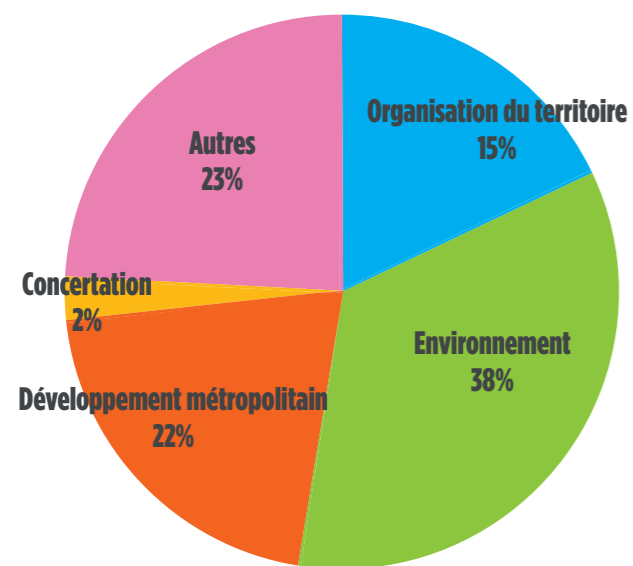
L'analyse de ces contributions a permis de dégager des attentes globales, thématiques et localisées, mais également des préoccupations plus spécifiques, qui sont restituées dans le présent document de manière synthétique. Ainsi, chacune des contributions reçues par les différents moyens mis à disposition du public a été étudiée avec précision afin de déterminer comment le

projet de SCoT pouvait, le cas échéant, en tenir compte. Certains participants ont fait le choix de transmettre leur contribution plusieurs fois : ainsi, lorsque plusieurs contributions identiques ont été déposées par la même personne, le choix a été fait de ne comptabiliser leur contribution qu'une seule fois.

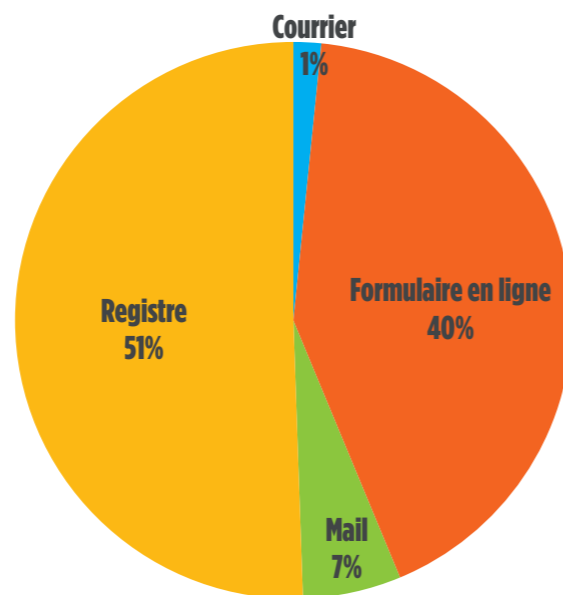
Il est à noter que de nombreuses contributions ne portaient pas directement sur des éléments compris dans le champ d'application du SCoT. Ainsi, lorsque cela était possible, un renvoi au document correspondant a été introduit (Plan Local d'Urbanisme, Programme Local d'Habitat, Plan de Déplacements Urbains, etc).

Cette seconde phase de concertation a mobilisé de nombreux participants dans les communes de la Métropole avec 211 contributions reçues.

### SUR QUELLES THÉMATIQUES LES PARTICIPANTS SE SONT-ILS MOBILISÉS LORS DE CE TEMPS D'EXPRESSION ET DE MOBILISATION RENFORCÉES ?



### GRÂCE À QUELS MEDIUMS LES HABITANTS SE SONT-ILS MOBILISÉS ?



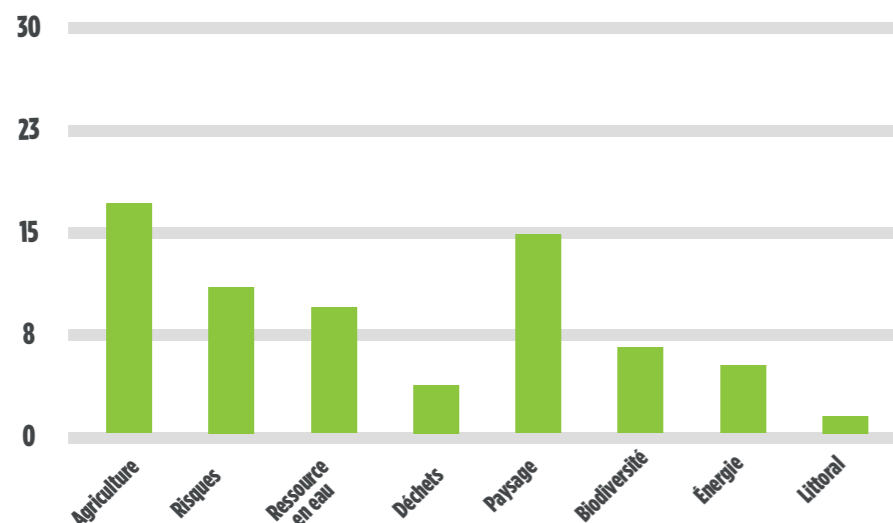
Les contributions «Autres» et «Concertation» sont analysées dans la partie «Les autres sujets de la concertation»



# 1. L'ENVIRONNEMENT

L'environnement s'est révélé au cœur des préoccupations des participants avec 38% des avis reçus. Les sujets abordés ont été très variés et montrent une préoccupation prononcée des auteurs de ces contributions pour la valorisation et la protection de l'environnement sur le territoire de la Métropole :

## QUELS SONT LES SUJETS QUI ONT FAIT L'OBJET DES PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES DES PARTICIPANTS ?



Développer les habitats alternatifs, l'agriculture biologique, défendre les circuits courts, mais également protéger les espaces naturels, valoriser la biodiversité, ... sont autant de pistes évoquées dans les contributions, afin de préserver notre environnement.

## LES ESPACES NATURELS DE LA MÉTROPOLE, DES « POUMONS VERTS » À PRÉSERVER

Plusieurs participants ont souligné la nécessité de préserver et valoriser les espaces naturels et la biodiversité. A Montpellier, Chantal met ainsi l'accent sur la nécessité de « sanctuariser » les espaces naturels. Pour Héloïse, à Prades-le-Lez, il faut aller encore plus loin dans la protection des ressources naturelles du territoire et sur l'impact des différents usages du sol sur la biodiversité : « La biodiversité commence par celle des sols. Le problème n'est pas seulement lié aux carrières mais aussi à la bétonisation (étanchéité) et aux pratiques agricoles ». À Saint Jean de Védas, un participant s'exprime ainsi : « Maintenez nos espaces verts et naturels en vie. Ils sont les poumons de notre ville ». Cette contribution résume ainsi une préoccupation largement partagée à l'échelle du territoire métropolitain.

La concertation a en effet été l'occasion pour de nombreuses personnes d'exprimer leur inquiétude quant à une densification urbaine qu'ils jugent de plus en plus importante et qui s'exerce au détriment d'espaces verts et naturels perçus comme de véritables espaces de « respiration » indispensables au maintien d'un cadre de vie agréable. À Juvignac, une participante déplore : « Le paysage de la ville et de la région a bien changé depuis 30 ans. Beaucoup de béton et un manque d'aménagement d'espace

vert dans les villes ».

En zone urbaine, la nécessité d'aménager et de préserver les espaces verts a été exprimée à plusieurs reprises, notamment à Juvignac, Lattes ou Montferrier-sur-Lez. Afin de lier végétalisation et urbanisation, des participants soumettent également leurs propositions. À Lattes, un participant demande, dans le cadre du référencement du bois de Soriech en ensemble boisé significatif, que « le changement d'affectation de tout mode d'occupation du sol ne soit pas exclu mais soit compatible avec la conservation de l'espace boisé ». Il propose ainsi « un référencement précis des arbres », selon lui « compatible avec un aménagement fortement intégré à l'environnement et à haute valeur paysagère ». Un autre participant de Lattes suggère de limiter la constructibilité d'un secteur dans lequel « tout à fait naturellement, s'est constitué un corridor bleu et vert générant un réservoir de biodiversité », considérant que ceci permettrait de préserver la biodiversité tout en luttant contre les inondations. À Lavérune, le Maire s'interroge sur l'absence de la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de Lavérune.

### Traitement des contributions :

L'armature agronaturelle constituée par l'ensemble des espaces agronaturels du territoire métropolitain est conçue comme un espace, non pas seulement à protéger, mais aussi à faire vivre et à activer. A ce titre, et dans l'optique de permettre le développement de l'activité agricole dans les espaces naturels dont ils assurent la valorisation environnementale et en particulier de la biodiversité, notamment dans le cadre de la politique agroécologique promue par le projet de SCoT, mais également car les espaces agricoles sont support d'enjeux environnementaux et paysagers, le SCoT ne différencie pas les dispositions propres à ces deux espaces.

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

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

être conciliées avec les objectifs de préservation. Ainsi, grâce à la définition de la TVB, le SCoT permet de préserver les espaces naturels et agricoles supports de la richesse et de la biodiversité du territoire, et qui incluent des espaces identifiés en milieu urbain.

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à la trame verte et bleue du territoire sont détaillées dans le Défi 1, chapitre 1.2. du DOO.**

Dans les espaces urbains, des dispositions spécifiques sont prévues par le SCoT afin de conserver et accroître le réseau végétal des villes, en vue notamment de mettre en synergie les différentes fonctions des parcs, alignements d'arbres et espaces de loisirs.

**Pour plus de précision, les prescriptions relatives à la valorisation des espaces verts urbains sont détaillées dans le Défi 1, chapitre 1.4. du DOO.**

Afin d'encadrer la densification et de préserver au mieux les caractères des villes et villages, le SCoT prescrit un encadrement de la densification à l'échelle fine des quartiers, des projets urbains ou des secteurs pertinents en tenant compte du cadre de vie, de la qualité paysagère, des formes urbaines et de la qualité architecturale.

### Traitement des interrogations spécifiques :

#### Bois de Soriech :

Le SCoT révisé intègre les principes de la loi Littoral, pour que ces développements urbains soient contenus et maîtrisés dans le respect de l'exceptionnelle qualité paysagère et environnementale des espaces concernés, qui constituent quelques-uns des territoires les plus emblématiques de l'attractivité de la Métropole. Il identifie les Espaces boisés significatifs, dont le Bois du Soriech ne fait pas partie dans la dernière version du document proposée à la concertation.

Cet espace présentant des caractéristiques paysagères devant être évaluées à une échelle plus fine, le SCoT révisé précise qu'il appartiendra toutefois au futur PLU de délimiter ce boisement et d'en définir les règles de préservation en compatibilité avec le SCoT révisé et la loi Littoral.

#### Limitation de la constructibilité d'un secteur à Lattes :

Le SCoT est un document dont l'échelle de lecture ne permet pas une précision aussi fine des enjeux de constructibilité au sein de l'urbanisation existante et engagée.

#### Intégration de la ZNIEFF de Lavérune :

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 : les ZNIEFF de type 1 font partie de ces zonages. Ainsi, la ZNIEFF de Lavérune est bien prise en compte dans le SCoT car elle a été incluse dans le réservoir correspondant à la trame bleue qui figure sur la partie Est de la commune (voir plan DOO du secteur Plaine Ouest). Toutefois, le réservoir ne suit pas strictement les contours de la ZNIEFF dans la mesure où il intègre également d'autres zonages environnementaux (zone humide notamment).

## LES TERRES AGRICOLES EN ZONE PÉRIURBAINE, DES ESPACES AUX ENJEUX DOUBLES

Les terres agricoles sont ardemment défendues par plusieurs participants, qui y voient à la fois une ressource patrimoniale et économique clé, mais également des lieux participants à la qualité paysagère de l'ensemble métropolitain et des abords des zones habitées.

Jean-Marc, à Murviel-lès-Montpellier, rappelle que les terres agricoles représentent des enjeux fondamentaux pour son village, et salue les orientations du projet actuel de SCoT, dans la continuité de celle du SCoT précédent. À Villeneuve-lès-Maguelone, un participant souhaite que, dans la notion de parc agronaturel, soient bien distingués l'espace agricole et l'espace naturel. Un participant se demande pourquoi la préservation des terres nourricières est considérée dans le SCoT comme un enjeu modéré et ne se situe pas plutôt dans les enjeux importants.

À Saint Jean de Védas, certains participants demandent la valorisation des zones de production agricole de proximité, comme Yannick : « Il n'y a pratiquement pas de cultures maraîchères à Saint Jean de Védas. Il me paraît important que chaque commune puisse petit à petit être capable de subvenir à ses besoins alimentaires ». Ce participant évoque alors un problème soulevé par de nombreux contributeurs : l'installation des jeunes agriculteurs. « De nombreux jeunes paysans souhaitent s'installer et ne trouvent pas de terres ».

À Pignan, un agriculteur regrette par ailleurs le manque de consultation à l'égard des professionnels et, tout comme le Syndicat des Jeunes Agriculteurs, considère que la diminution des terres agricoles se fait au profit de l'urbanisation : « Ils [les agriculteurs] n'ont pas été consultés. On va leur imposer des routes, les expropriations sans rien leur demander ». A ce sujet, le syndicat des Jeunes Agriculteurs de l'Hérault déplore que « les extensions urbaines frappent avant tout les meilleures terres » et remarque que « l'étalement urbain a un effet particulièrement notable, d'autant plus que de multiples secteurs d'artificialisation sont situés en dehors des secteurs prévus par le SCoT ». De manière générale, le syndicat considère que « le SCoT détruit plus qu'il ne construit pour la filière agricole ».

L'agriculture biologique ou raisonnée est souvent envisagée comme une solution de poursuite et de développement de l'agriculture sur le territoire métropolitain, notamment à Saint Jean de Védas et Juvignac. Plusieurs contributeurs rappellent que ces méthodes participent à la lutte contre le réchauffement climatique, à la stabilisation des sols ou encore à la sécurisation des réserves d'eau en sous-sols, tout en concourant à l'entretien des paysages. A ce titre, les modes de culture des produits agricoles sont considérés comme constituant un enjeu important d'un développement économique durable. C'est ce que suggère un participant de Juvignac qui déclare qu'« un marché du Terroir s'est créé place du Soleil et a du mal à "décoller". La raison : pas de producteur(s) locaux en bio ou raisonné dans ce marché ». D'autres participants souhaitent que l'économie de proximité et les circuits courts soient renforcés, notamment dans la vente de fruits et légumes ou de produits du terroir. A Juvignac, un participant considère ainsi qu'« il serait opportun de libérer des terres agricoles sur la commune afin de favoriser une production locale en fruits/légumes ».

Pierre-Henri a souhaité participer à cette concertation en abordant la question de l'agroécologie : une façon de produire et de consommer qui comporte, selon lui, de nombreux atouts et bénéfices pour l'ensemble du territoire et ses habitants et usagers. « L'agroécologie n'est pas seulement une façon de produire des aliments. Elle s'intéresse aux systèmes alimentaires qui intègrent toutes les étapes depuis la production jusqu'à la consommation. Face aux enjeux cruciaux et aux périls imminents, elle préconise la proximité pour l'approvisionnement et le recyclage, une maximisation de l'autonomie à différentes échelles spatiales. Il faut donc compter sur une production agricole de proximité, maximisant l'emploi des ressources du territoire et réduisant la distance entre le champ et l'assiette ». L'agroécologie serait selon lui, de plus, parfaitement adaptée aux évolutions climatiques actuelles, « notamment la fréquence augmentée des épisodes de sécheresse ». Cependant, ce participant insiste sur le fait qu'il faut avant tout préserver et mettre en valeur les espaces agricoles sur le territoire.

de valeur, en intégrant l'enjeu de l'approvisionnement alimentaire (notamment au travers de circuits courts) Pour ce faire, le SCoT précise les caractéristiques des espaces de déploiement de la politique agroécologique, identifie les terres à forte valeur agricole et celles à forte sensibilité environnementale et énonce des principes visant à activer et déployer la multifonctionnalité des espaces agronaturels (alimentaire, récréative, éducative).

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à la valorisation des espaces agricoles dans leur fonction de production de ressources alimentaires sont détaillées dans le Défi 1, chapitre 1.5. du DOO.**

Toutefois, le SCoT n'a pas vocation à définir les outils à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs, ni à préciser les modes de culture ou les accompagnements d'acteurs qui doivent être développés sur le territoire. En revanche, le SCoT dans son ensemble garantit le socle de développement de la Politique Agroécologique et Alimentaire en stabilisant sur le long terme les limites entre l'urbanisation et les espaces agronaturels, en qualifiant ces espaces et en mettant en place des dispositions qui permettront de développer les outils de protection et de meilleure valorisation de leurs ressources.

**Pour plus de précision, les prescriptions relatives aux limites urbaines sont détaillées dans le Défi 1, chapitre 1.1. du DOO.**

Il ne s'agit pas pour autant de laisser libre court à tous types d'usages des sols dans les espaces naturels et agricoles : dans le cadre de la réponse aux défis climatiques, l'objectif de la politique agroécologique est aussi de contribuer au renforcement de la prévention du risque en encourageant des pratiques agricoles adaptées. Au sein de la trame verte et bleue, il s'agit également de valoriser les milieux agricoles et d'accompagner l'évolution des pratiques pour renforcer les actions en faveur de la biodiversité ou encore protéger la ressource en eau.

Du point de vue de la concertation, le SCoT a été élaboré en contact permanent avec les acteurs du monde agricole : en amont de la rédaction du document, la Chambre d'Agriculture a ainsi été mobilisée par Montpellier Méditerranée Métropole pour aller à la rencontre des acteurs agricoles. Par la suite, plusieurs rencontres ont été organisées entre les services métropolitains et certains acteurs majeurs du territoire (Syndicat des Jeunes Agriculteurs, Chambre d'Agriculture). Par ailleurs, les négociations avec la Chambre d'Agriculture ont permis de faire évoluer le projet de SCoT afin de réduire les impacts des secteurs de développement urbain projetés sur les terres agricoles irrigables, de définir les actions à mettre en œuvre pour reconquérir

le foncier délaissé et accompagner l'installation d'agriculteurs et enfin, d'identifier les outils d'évaluation du projet à construire dans le cadre d'une gouvernance partenariale.

Ainsi, les extensions urbaines et économiques ont été considérablement réduites par rapport au SCoT de 2006 alors même que l'échéance du SCoT révisé a été repoussée à 2040, puis ont été encore davantage minimisées suite aux échanges engagés avec la Chambre d'Agriculture, ce qui permet de répondre, au moins en partie, aux inquiétudes du Syndicat des Jeunes Agriculteurs :

- le projet de SCoT révisé comporte 410 ha d'extensions urbaines en moins que le SCoT de 2006, soit une réduction de 22 % ;
- si l'on prend en compte les hypothèses de réinvestissement urbain du SCoT de 2006 (1/3 au lieu de 60 % des espaces d'urbanisation existante ou engagée du SCoT révisé), c'est 750 à 1010 ha d'espaces agronaturels qui sont évités, soit une réduction du rythme de consommation foncière de 1/3 par rapport à l'échéance de 2040 si les hypothèses sur lesquelles étaient fondé le SCoT de 2006 n'avaient pas été modifiées.
- deux extensions urbaines consacreront un espace pour l'activité agricole (10 ha sur Meyragues à Vendargues et 15 ha sur la Plaine du Colombier à Baillargues)

Par ailleurs, et de manière plus qualitative, le projet de SCoT révisé :

- précise la localisation des extensions urbaines et économiques à partir d'analyses multicritères étayées (desserte par les transports en commun et les services, qualités environnementales et agricoles...);
- redéfinit les notions de limites entre les espaces d'urbanisations existantes et engagées d'une part et les espaces agronaturels d'autre part, pour leur donner plus de pertinence ;
- définit la notion de lisière des espaces agronaturels pour mieux spécifier leurs fonctions et la notion de frange des espaces urbains pour éviter les conflits d'usages entre les fonctions urbaines et les exploitations agricoles.



## UNE PARTICIPATION FORTE EN FAVEUR DE LA PROTECTION DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES DANS LES ALENTOURS DE SAINT JEAN DE VÉDAS

Intervenue dans le cadre de la première phase de la concertation, l'Association Saint Jean Environnement a poursuivi sa contribution au projet de SCoT révisé en déposant une participation écrite identifiant des enjeux et des orientations d'aménagement pour le secteur naturel et agricole compris entre Montpellier, Saint Jean de Védas et Lavérune (voir partie association). Parmi les différents outils évoqués visant à valoriser et protéger la richesse de ce secteur, l'association souhaite qu'un PAEN (périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains) soit mis en place, ainsi qu'un PNU (parc naturel urbain). Au courant du mois d'octobre, l'association a proposé aux habitants de présenter ces réflexions lors de réunions publiques tenues notamment à Saint Jean de Védas et à Lavérune à partir d'octobre 2017.

Ainsi, suite à ces manifestations, une importante participation a été observée à partir d'octobre de la part de contributeurs montpelliérains et védasiens. Par les formulations employées, on remarque cependant que les contributions témoignent d'une incompréhension du statut actuel du secteur : en effet, plusieurs participants demandent « la conservation intégrale du Périmètre de protection et de mise en valeur d'Espaces Agricoles et Naturels périurbains (PAEN) » de la zone Ouest de Montpellier. Cet espace leur paraît important à défendre, en vue de préserver les terres agricoles, de valoriser les circuits courts, qui ont toute leur importance en proximité des villes, de maintenir une « coulée verte », de protéger l'environnement et la biodiversité.

Un contributeur résume ainsi la majorité des enjeux identifiés par les participants : « La densité de construction, sans ces espaces préservés, défigurerait l'image de Montpellier. L'urbanisation sans cette coulée verte serait préjudiciable à l'agriculture de proximité, aux loisirs et aux espèces menacées par l'urbanisation. » Une demande, reprise par Chantal qui ajoute à ce propos : « Nous voulons développer et aménager un maillage de trames vertes et bleues, de cheminements doux dans notre territoire de l'ouest de Montpellier, territoire un peu oublié, nous reliant par une coulée verte aux villages voisins comme Saint Jean de Védas et Lavérune, sans une urbanisation à outrance et mal maîtrisée sur le long terme ». Un projet essentiel selon Anne, afin de « projeter une ville durable ».

Par ailleurs, une quinzaine de participants a fait part de ses incompréhensions à l'égard de la localisation d'un site d'extension urbaine sur le lieu-dit Mameremonte, situé à proximité du secteur de Saint Jean le Sec. Pour les participants de la commune de Saint Jean de Védas, il apparaît important de préserver cet espace vert très fréquenté. Parmi eux, Stefanie et Guilhem ont fait part de leurs préoccupations : « C'est une zone très fréquentée par les marcheurs, VTT {...}. Les chevaux (une dizaine) présents sur plusieurs parcelles sont un but de visite pour les familles avec leurs enfants. Plusieurs hectares sont cultivés en fourrage et céréales et une vigne est toujours exploitée. Saint Jean de Védas subit une pression immobilière très importante et il est primordial de garder des « poumons verts » pour un cadre de vie agréable ».

### Traitement des contributions :

Le SCoT a une portée majeure en ce qui concerne la préservation des espaces qu'il exclut des sites d'extension urbaine. Ainsi, le bilan du SCoT de 2006 a montré en quoi celui-ci a parfaitement joué son rôle en contenant l'urbanisation dans les espaces dédiés, après des décennies d'étalement urbain. Le SCoT révisé se donne pour objectif d'amplifier cet « évitement » à échéance 2040. Il affiche ainsi comme objectif majeur de :

- donner la priorité à l'optimisation de l'urbanisation existante et engagée ;
- maîtriser les extensions urbaines ;
- maintenir au moins les 2/3 du territoire dans l'armature agronaturelle et réactiver les espaces agronaturels qui, dans leur diversité, jouent un rôle structurant dans l'organisation du territoire en matière d'économie agricole, d'environnement, d'aménagement, de qualité paysagère et de développement de nouveaux usages ;
- de diminuer de 410 ha les espaces d'extension urbaine par rapport au SCoT de 2006, alors même que l'échéance du SCoT est portée à 2040.

Pour cela, le PADD affirme notamment comme objectifs de valoriser les ressources du territoire par le soutien des filières vertes en confortant le développement de l'appareil de

production de l'amont à l'aval de l'agriculture, la mobilisation des milieux agricoles pour la protection de l'environnement, les actions pour conforter le réseau végétal des villes et la sensibilisation à la préservation des ressources naturelles et à l'agroécologie.

### Le DOO prévoit ainsi des dispositions pour :

- Reconnaître et valoriser la diversité et les potentiels des sols agricoles du territoire pour mieux les valoriser ;
- Répondre aux besoins de l'appareil de production nécessaire à la filière agricole et alimentaire ;
- 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 ;
- Conserver et accroître le réseau végétal des villes notamment par le développement des pratiques de jardins urbains ;
- Sensibiliser à la préservation des ressources naturelles et à l'agroécologie.

### Traitement des interrogations spécifiques :

#### Sites d'extension situés dans la plaine entre Saint Jean de Védas, Pignan, Lavérune et Montpellier :

Le SCoT identifie au sein de cette armature agronaturelle présente sur ce secteur :

- des terres à « haute valeur agricole » : certains sols à potentiel fort à très fort,
- des terres à forte sensibilité agroenvironnementale : secteur situé dans l'aire d'alimentation de captage du Flès,
- des enjeux de biodiversité : corridor, espace vert support de biodiversité,
- des interfaces agri-urbaines : lisières et anticipation de l'arrivée du Contournement ouest de Montpellier,
- une valeur paysagère et patrimoniale.

**Pour plus de précisions, les enjeux relatifs à l'armature agronaturelle sont synthétisés dans la carte de synthèse clôturant le Défi 1 du DOO.**

Pour ce secteur une triple démarche de préservation est d'ores et déjà affichée dans le SCoT révisé grâce à :

- la définition de limites urbaines déterminées, qui marquent une limitation ferme de l'urbanisation à l'échelle du SCoT ;

**Pour plus de précisions, les prescriptions relatives aux limites urbaines déterminées sont détaillées au Défi 1, chapitre 1.1.2.1. du DOO.**

- l'affirmation de la trame verte et bleue avec l'identification de corridors écologiques (2 pour la trame verte et 2 pour la trame bleue), et de réservoirs de biodiversité trame verte et bleue sur les secteurs à forts enjeux instaurant des espaces agronaturels qui empêchent les continuités d'urbanisation entre les tissus urbains de ces 4 communes ;

**Pour plus de précisions, les prescriptions et recommandations relatives à la trame verte et bleue sont détaillées au Défi 1, chapitre 1.2. du DOO.**

- la réduction de la surface des extensions urbaines sur le site de Roque Fraïsse par rapport au SCoT de 2006. Le SCoT de 2006 identifiait en effet sur ce secteur une extension urbaine de 54 ha ; depuis 2006, 8 ha ont été urbanisées sur ce site, laissant ainsi 42 ha disponibles sur le site dessiné initialement. La version révisée du SCoT affiche 12 ha d'extension urbaine potentielle, répartis en 3 sites. Ceci représente une réduction de 2/3 de la surface projetée en 2006.

#### Site d'extension situé au niveau de Saint Jean Le Sec :

Le projet de SCoT révisé identifie la commune de Saint Jean de Védas comme une des communes participant pleinement au Cœur de la Métropole. Au regard de son niveau de desserte et d'équipements, plusieurs sites d'extension ont ainsi été localisés sur la commune afin de répondre aux besoins tant en termes de logement que d'accueil d'activités économiques. L'évaluation environnementale du SCoT révisé explicite l'analyse multicritère qui a été conduite pour identifier les sites d'extension urbaine de moindre impact environnemental. Le site de Mameremonte est apparu de moindre impact que d'autres sites étudiés (et déclassés par rapport au SCoT de 2006) et il pourra bénéficier d'une desserte en transport en commun efficace en prolongement de la ligne L2 de Tramway.

**Pour plus de précisions, les éléments de méthode de l'élaboration de l'analyse multicritère sont détaillés dans le chapitre 4 de l'Évaluation Environnementale.**

## L'AIR, LE CLIMAT, LA QUALITÉ DES SOLS, LES DÉCHETS... DES ENJEUX À PRENDRE EN COMPTE LE PLUS TÔT POSSIBLE

Les participants ont été attentifs aux dispositions relatives à la qualité de l'air et à la qualité des sols. Ainsi au Crès, un participant regrette notamment que, même si dans le SCoT des mesures sont prises pour limiter les déplacements avec des véhicules non polluants en ville, le document ne propose pas « de limiter la construction de logements dans les secteurs proches de ces grands axes et des industries polluantes (en prévoyant notamment des zones tampons), ce qui permettrait de limiter la population exposée à la pollution ».

Un participant regrette que certains enjeux sanitaires évoqués dans l'État Initial de l'Environnement (EIE) (pollution de l'air,

champs électromagnétiques) ne fassent pas l'objet de mesures concrètes dans le DOO. Au sujet de la qualité des sols, Héloïse considère que « le point 2.3.11 sur la qualité des sols paraît bien faible au regard des enjeux de cette thématique ».

Enfin, la gestion des déchets a également fait l'objet d'observations et de suggestions, notamment en faveur du compostage, décrit par une participante de Castries comme une solution qui permet de répondre aux « objectifs de fertilisation des sols » tout en développant « une agroécologie moins gourmande ».

### Traitement des contributions :

Le SCoT révisé intègre l'enjeu de la protection de la qualité de l'air, notamment au travers de différentes mesures agissant sur le génie climatique et les transports routiers, principales sources de pollution à l'échelle de Montpellier Méditerranée Métropole.

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à la protection de la qualité de l'air sont précisées dans le Défi 1, Chapitre 2.3.2. du DOO.**

Afin de limiter les nuisances des transports sur l'environnement, et notamment par rapport aux fonctions d'habitat, le SCoT décline des prescriptions et recommandations afin de préserver la population des nuisances sonores, en visant notamment à prendre en compte le bruit dans le cadre du développement de secteurs d'urbanisation à proximité de voies à fort trafic.

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à la protection de la qualité de l'air sont précisées dans le Défi 1, Chapitre 2.3.3. du DOO.**

Le caractère industriel historiquement faible du territoire limite la présence d'activités polluantes et le nombre de sites pollués identifiés: à ce titre le DOO n'établit pas de prescriptions spécifiques à ce sujet (l'ensemble de la réglementation relative à la qualité des sols s'applique néanmoins sur les sites concernés).

Enfin, le SCoT se positionne en faveur d'une structuration de la filière de gestion des déchets afin d'en optimiser le traitement, de favoriser le recyclage des matériaux et leur réutilisation, d'encourager le tri sélectif et le développement de l'économie circulaire, tout en contribuant à renforcer l'acceptabilité sociale et l'intégration paysagère des unités de traitement des déchets.

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à la structuration de ma filière de gestion des déchets sont précisées dans le Défi1, Chapitre 2.3.2. du DOO.**

## LA GESTION DE L'EAU ET DE LA RESSOURCE EN EAU

Concernant la gestion des eaux, de nombreux participants demandent à ce que le territoire s'adapte aux changements climatiques en cours. Ils souhaitent que l'urbanisation tienne compte de l'augmentation prévisible des précipitations, notamment dans les zones où le risque d'inondation est déjà important. La prise en compte des risques est une préoccupation forte.

L'eau est également perçue comme une ressource à protéger absolument. À Castries, Christiane souhaiterait qu'il y ait plus de précisions sur la question de l'eau car « il n'y a pas de périmètre de protection du captage et des recommandations concernant les activités agricoles susceptibles d'altérer les ressources en eau ». À Sussargues, la Conseillère déléguée à l'Environnement sur la Commune précise que « pour la carte du secteur Cadoule et Bérange manquent les enjeux majeurs et la protection des captages ».

Des suggestions concernant la gestion des eaux usées ont également été émises. À Castries, une personne regrette que « l'eau douce de Maera (station d'épuration, ndr) [soit] rejetée en mer plutôt que d'être utilisée » alors que Christiane considère qu'« il est déplorable que l'option de réutilisation des eaux usées pour l'irrigation n'ait pas été étudiée, d'autant plus qu'il s'agit d'une démarche innovante en s'appuyant sur l'expertise de l'Université des Sciences de Montpellier : belle occasion manquée pour la surdouée ».

À Fabrègues, une participante demande dans le registre de recueil des avis : « Est-ce que le problème de l'eau domestique a été prévu dans cette révision = gestion et approvisionnement ? » avant de souligner le problème de « déperdition d'eau traitée et dispersée pour partie par des fuites dues au réseau vétuste ».

### Traitement des contributions :

Les enjeux relatifs à la protection de la ressource en eau ont bien été pris compte dans le SCoT révisé. A ce titre, le SCoT préconise une action coordonnée sur trois points :

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

Au regard de leur nombre et de leur localisation, certains enjeux n'apparaissent pas sur les plans de secteur du DOO.

Toutefois cela ne signifie pas que ceux-ci ne font pas l'objet de prescriptions ou recommandations : les cartes thématiques du DOO permettent justement de faire apparaître de façon précise tous les enjeux. Ainsi les périmètres de protection des captages sont bien intégrés aux plans et font l'objet de prescriptions particulières : ces prescriptions intègrent notamment la limitation des utilisations des sols de manière à ne pas porter atteinte à la qualité de la ressource en eau (les activités agricoles sont donc concernées au même titre que les autres utilisations du sol).

**Pour plus de précision, les prescriptions relatives à la protection de la ressource en eau sont détaillées dans le Défi 1, chapitre 3 du DOO.**

Le SCoT révisé se positionne par ailleurs en faveur de l'optimisation des usages de l'eau afin de favoriser l'économie d'eau : il invite notamment à faciliter et étudier la pertinence de solutions de récupération des eaux claires (pluviales) et eaux usées traitées ou encore à améliorer les rendements de

réseau d'adduction et de distribution. Toutefois, il n'appartient pas au SCoT de détailler les outils ou les bonnes pratiques à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs.

**Pour plus de précision, les recommandations relatives à l'optimisation des usages de l'eau sont détaillées dans le Défi 1, chapitre 3.1.1.5. du DOO.**

## LES « TINY HOUSES »

De nombreux participants ont exprimé leur souhait de voir se développer sur le territoire la possibilité d'installer des habitats légers mobiles de type « tiny house ».

A Lavérune, Lise écrit : « Je souhaite que soit considérée l'opportunité de prévoir des zones d'implantation des « tiny houses » avec un cahier des charges strict de respect des zones agricoles ou naturelles dans lesquelles elles pourraient s'implanter ». Selon elle, il est nécessaire actuellement de « tenir compte de l'émergence forte de ce type d'habitat, sobre, écologique, réversible, inspirant voire enchanteur, et lié potentiellement à une démarche agroécologique ».

Même proposition à Fabrègues, où, pour un participant, il est plus que jamais temps de lancer une dynamique sur l'installation et l'accueil de ces habitats écologiques. Delphine, de Lattes, souligne à ce sujet : « Ces habitats incarnant la sobriété et l'autonomie énergétiques sont selon moi une alternative indispensable dans les projets d'urbanisation ». Elle précise par ailleurs que « La loi ALUR du 20 février 2014 a prévu des dispositions pour que ces habitats légers et démontables qui constituent l'habitat principal de leur utilisateur soient autorisés en zones urbaines », et devraient, à ce titre, être pris en compte dans la révision du SCoT.

### Traitement des contributions :

Ce type d'habitat paraît incompatible avec la sensibilité environnementale dans les espaces agraires et les enjeux de préservation portés par le SCoT (lutte contre le mitage et la cabanisation). Néanmoins, il ne s'agit pas de les exclure totalement : leur implantation pourra éventuellement être envisagée

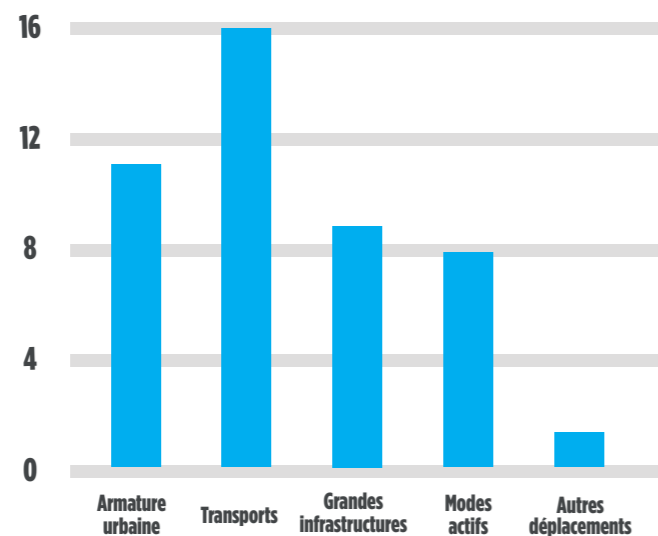
dans les secteurs urbanisés ou à urbaniser, voire dans le cadre de STECAL (Secteurs de Taille Et de Capacité d'Accueil Limité) parfaitement justifiés. Le cas échéant, il appartiendra aux documents d'urbanisme locaux d'en délimiter les modalités.



## 2. ORGANISATION TERRITORIALE

En matière d'organisation du territoire, les questions en lien avec les transports sont au centre des préoccupations des personnes qui se sont exprimées. En effet les participants ont contribué sur de nombreux sujets concernant l'organisation du territoire métropolitain (engorgement des voies de circulations, structuration des modes actifs, développement des réseaux de transport collectifs, ...), tandis que d'autres se sont exprimés sur l'organisation du réseau urbain de la Métropole.

### QUELS SONT LES SUJETS QUI ONT MOBILISÉ LES PARTICIPANTS SUR L'ORGANISATION DU TERRITOIRE ?



### UNE ARMATURE URBAINE PEU CONTESTÉE

À Montferrier-sur-Lez, un participant s'interroge sur la position de cette commune dans l'armature urbaine. Il considère en effet que « la localisation de Montferrier dans la 2<sup>ème</sup> couronne sera très pénalisante encore pour de nombreuses années ». À ce titre, et

en s'appuyant sur sa situation dans la porte du Pic Saint Loup et sur l'Axe des Savoires, il demande ainsi que Montferrier-sur-Lez soit intégrée dans la première couronne « afin que la commune puisse demain valoriser ses nombreux atouts au sein de la Métropole. »

#### Traitement des contributions :

La commune de Montferrier-sur-Lez présente une forte identité villageoise et paysagère qu'il convient de préserver. Par ailleurs, ses densités urbaines très faibles, ses fortes caractéristiques paysagères (canopée végétale) et sa forte exposition aux sensibilités environnementales, conduisent ainsi à inscrire cette commune parmi celles dont le développement est fortement contraint. En effet, limitée de part et d'autres par les cours d'eau du Lez et de la Lironde, bordée par des zonages Plan de Prévention des Risques (PPRi) rouge limitant l'urbanisation, et au regard de son niveau de desserte et d'équipements, Montferrier-sur-Lez, tout en poursuivant son développement, ne pourra pas accueillir des densités de populations trop élevées. A ce titre, il paraît plus opportun de maintenir son positionnement en commune de deuxième couronne, ceci n'empêchant toutefois pas la réalisation de projets dynamisants pour la commune. La thématique des réseaux de déplacements et de leur

efficience a fait l'objet d'un nombre conséquent de contributions. Élément quotidien de la vie des participants, ces derniers vivent souvent mal la saturation des axes routiers, qui occasionnent des perturbations fortes du trafic aux heures de pointe. Améliorer la circulation a donc constitué un leitmotiv d'une grande partie des contributions reçues. Si la voiture reste le mode de transport privilégié, le développement des transports collectifs, et du tram notamment, est attendu en particulier dans les communes excentrées qui se considèrent moins bien desservies. Enfin, les modes de transports doux et alternatifs sont plébiscités, pour leur respect de l'environnement notamment, à l'image du covoiturage, du vélo ou encore de la trottinette.

## DES PROPOSITIONS SUR LES TRANSPORTS AUX MOTIVATIONS DIVERSES

Les participations nombreuses sur le thème des transports sont le fruit de motivations diverses de la part des contributeurs : si certains font de la fluidité du trafic et de la réduction des temps de déplacement un leitmotiv, d'autres font le lien entre les pratiques de déplacement et l'amélioration de la qualité de vie, de la santé, de la qualité de l'air ou encore font de l'évolution des modes de déplacement un enjeu de protection de la biodiversité. Un des participants met cependant l'accent sur le fait que

l'amélioration des déplacements ne doit pas uniquement être pensée en termes de temps : « La qualité de vie doit nous guider vers des alternatives autres que celles qui reviennent, comme diminuer le temps des déplacements. On acceptera volontiers de passer 5 ou 10 minutes supplémentaires si le parcours est agréable. La qualité de l'air et les économies d'énergie nous orientent vers le vélo [...] ».

### LA CIRCULATION ROUTIÈRE, UN SUJET D'INQUIÉTUDE PARTAGÉ À L'ÉCHELLE DE TOUTE LA MÉTROPOLE

De nombreux participants se sont saisis de la concertation pour s'exprimer sur l'organisation du trafic automobile.

Ils ont ainsi pu exprimer leurs inquiétudes face au trafic routier croissant sur certains axes, au développement des embouteillages et des nuisances induites. Une saturation particulièrement importante aux heures de pointe, notamment sous l'effet des trajets domicile-travail en voiture, difficile à vivre tant pour les automobilistes que pour les habitants des communes engorgées. Plusieurs participants demandent ainsi comment sera gérée la saturation du trafic sur certains axes (sortie de l'A709 au niveau de Saint Jean de Védas, Pont de Villeneuve, entrée de ville de Juvignac) ou au niveau de certaines communes (Juvignac, Lattes, Castries). De manière générale, le sujet de l'engorgement du trafic est très présent dans les interventions des participants de l'Ouest du territoire.

Le sujet des liaisons autoroutières et des échangeurs/connexions routières est particulièrement prégnant. Ainsi un participant suggère de travailler davantage sur l'aménagement de carrefours et de ne plus créer de nouvelles voies ; un autre souligne le mauvais effet du déplacement de l'A9. Pour d'autres, il paraît important de mieux penser les connexions entre les différentes autoroutes (A709 et A750) et certains ont fait des propositions en vue d'améliorer le réseau routier, notamment sur l'ouest du territoire : Joël, à Saint Jean de Védas, propose par exemple de relier l'A9 et l'A750 par un barreau routier au niveau de Bel Air ; pour Rolland, de Fabrègues, la sortie de l'A709 est « complètement saturée » ; d'autres propositions suggèrent de déplacer la sortie de l'A709 au niveau de la D685 ou encore de « réévaluer » les axes en fonction du développement des zones habitables. Par ailleurs plusieurs participants souhaiteraient que la LICOM soit reliée à l'A750 au niveau de Bel Air afin de limiter les impacts sur Juvignac : en effet, selon un des participants, « le projet tel qu'il est ne réglerait pas le problème du bouchon pour sortir de Juvignac vers Montpellier ».

À Montpellier, Patrice demande si une entrée d'autoroute est prévue sur la 106 (Saint-Brès/Saint Geniès des Mourgues) vers

Montpellier, « ce qui aurait le mérite de désengorger Castries ». Il faut cependant souligner que certains participants ont mis l'accent sur l'importance de la réalisation de la DEM et de la LICOM, jugés comme étant deux axes essentiels pour le réseau métropolitain.

À Montpellier, Didier alerte la Métropole sur la question du contournement sud de Montpellier. Selon lui, « la mise en place de cette nouvelle rocade (ancienne autoroute) ne s'est pas accompagnée d'une augmentation du nombre des points d'échange, ce qui a pour effet le maintien de tous les bouchons constatés quotidiennement et son cortège d'impacts (fluidité, sécurité, pollution) ». Il fait part également de son étonnement concernant la bretelle d'accès au contournement sud de Montpellier : « Il est à noter que la bretelle d'accès à la rocade Sud depuis la route de Sète, en venant du Sud vers la nouvelle rocade sud existe depuis de nombreuses années et qu'on ne comprend pas pourquoi, avec le changement de statut de l'ancienne autoroute, cette bretelle reste toujours hors service. »

Les demandes allant dans le sens de l'amélioration de la circulation vont de pair avec une attention portée à la réduction des nuisances sonores. À ce titre, des participants ont demandé la mise en place d'aménagements afin de réduire les nuisances sonores, tels que des panneaux d'insonorisation ou des murs anti-bruit. C'est le cas d'un participant de Juvignac, qui demande que soient prévus « des panneaux d'insonorisation le long de la voie rapide sur le tronçon bordant Juvignac car le bruit devient incessant et insupportable ».

À Montpellier, un participant a également souhaité se saisir de la concertation sur le projet SCoT afin d'alerter les équipes de la Métropole sur les nuisances sonores « dues aux survols de l'agglomération par les avions qui se rendent ou décollent de Fréjorgues ». Il demande que soient mises en place « des contraintes et surtout des contrôles de respect de ces contraintes », même s'il convient que « des contraintes d'altitude de survol peuvent engendrer quelques coûts supplémentaires pour les compagnies aériennes ».



### Traitement des contributions :

Des dispositions relatives à la protection des axes bruyants sont bien présentes dans le projet de SCoT révisé : elles prévoient notamment d'organiser le report des flux de transit et de maximiser la prise en compte des nuisances dans le cadre du développement de secteurs d'urbanisation à proximité des voies.

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations du DOO relatives aux nuisances sonores sont définies dans le Défi 1, chapitre 2.3.3.**

En matière de mobilité, le SCoT a pour objectifs d'accompagner à la fois la croissance de la population, 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. Ces objectifs trouveront leurs réponses en priorité dans le développement de l'offre en transports publics (par un réseau structurant l'aménagement durable du territoire), dans le partage de l'espace public en faveur des modes doux, mais aussi dans le renforcement du réseau routier. Ce dernier accuse effectivement une insuffisance certaine par rapport aux évolutions démographiques passées et à venir de la Métropole et des territoires voisins.

Le barreau routier évoqué entre l'A750 et l'A709 se concrétisera par deux axes inscrits au SCoT, mais dont les fonctionnalités diffèrent : le COM tout d'abord, dont la vocation est bien de créer à la fois cette continuité autoroutière et d'assurer le contournement ouest de Montpellier et la LICOM, ensuite, qui doit permettre de faciliter les relations entre les villes et les villages de la plaine ouest et de faciliter l'accès à la gare de Villeneuve-lès-Maguelone, cette dernière ayant notamment pour objet de faciliter les liaisons vers Montpellier et d'est en ouest. La LICOM, compte tenu de la sensibilité environnementale des territoires qu'elle doit traverser, notamment sur certaines de ses sections et en proximité des villes et des villages qu'elle doit desservir, n'a pas vocation à drainer les flux de transit contrairement au COM. De ce point de vue, son raccordement direct à l'A750 reste à interroger.

Le schéma global de déplacements proposé par le SCoT vise à réduire l'ampleur des congestions aux heures de pointe en sortie de l'A709, de l'A750 ou d'autres pénétrantes, en incitant aux reports modaux de l'autosolisme vers les transports en commun, le covoiturage, le vélo électrique...

Le désengorgement de Castries se fera cependant par la déviation de cette ville, actuellement en travaux sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole, déviation elle-même destinée à être reliée à l'A709 via le prolongement du LIEN jusqu'à l'actuel échangeur de Vendargues. D'autre part, il est à noter que le futur contournement de Baillargues et de Saint-Brès (déviation de la RN113 également inscrite au SCoT) constituera un itinéraire attractif pour accéder à la R106 en venant de l'Ouest en évitant Castries.

## LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN : UNE ATTENTE FORTE VIS-À-VIS DE LA DESSERTE EN TRAMWAY

Face aux nuisances induites par les transports routiers (saturation, nuisances sonores, ...) certains participants regrettent les aménagements routiers supplémentaires tandis que plusieurs contributeurs suggèrent de mettre l'accent sur le développement des transports en commun en mettant en place un réseau qui irrigue tout le territoire avec des fréquences et des temps de déplacement raisonnables.

La concertation a été marquée par la récurrence des demandes de desserte en tramway dans les communes de la plaine Ouest (Murviel-lès-Montpellier, Cournonterral, Cournonsec, Pignan, Lavérune, Fabrègues, Saussan) mais pas seulement, car des demandes ont également été enregistrées dans les communes de Villeneuve-lès-Maguelone, Lattes (Boirargues) ou encore Prades-le-Lez.

Il s'agit par exemple du prolongement et de la création de lignes de tramway qui permettraient d'améliorer la desserte de communes considérées comme enclavées. Ainsi, à Cournonterral, Manuel considère que « l'étude d'une ligne de tramway pouvant desservir les villages à fortes densités de population, tels que Cournonterral, Pignan ou Lavérune, est indispensable. Voir des milliers de voitures emprunter chaque jour la route va à contre courant des enjeux écologiques. » Une participante à la

concertation écrit, dans le recueil des avis à Fabrègues, que le prolongement de la ligne 2 du tramway est devenu indispensable, et souligne qu'elle est « en attente de prolongation depuis 22 ans ». Une attente également exprimée par Thierry, à Cournonterral : « Le secteur sud de la ligne 5 du Tramway et le prolongement de la ligne 2 devraient être prioritaires [...] ».

De manière générale, le sujet de l'organisation du réseau de tramway à l'échelle de la Métropole a été abordé, notamment par l'intermédiaire de la question de la desserte des communes de 3<sup>e</sup> couronne et du développement du réseau sous forme concentrique en reliant les communes de chacune des couronnes entre elles : Antoine, de Villeneuve-lès-Maguelone, déclare ainsi qu'il n'y a « pas assez de transports en commun dans la périphérie, pas de transports inter-communes dans l'agglomération. Beaucoup trop centré sur Montpellier. » Il faut par ailleurs noter que certains participants témoignent de leur satisfaction à l'égard des aménagements prévus : ainsi Linda de Lattes « approuve la mise en place d'un arrêt de tramway sur la ligne 3 entre Pablo Picasso et Boirargues ».

Par ailleurs, un participant regrette l'absence de prise en compte des TCSP dans le réaménagement de la RD613.

### Traitement des contributions :

Le SCoT propose un réseau de transports collectifs structurant qui s'appuie sur :

- une desserte ferroviaire efficace et renforcée par des fréquences plus fortes (celles-ci étant autorisées par la mise en service du Contournement ferroviaire Nîmes Montpellier (CNM) qui libère la disponibilité de sillons supplémentaires sur le doublet de lignes ferrées) et par des implantations de gares supplémentaires (à Sablassou et potentiellement à Rondelet) ;
- de nouveaux axes structurants de transports en commun en site propre (TCSP) ;
- de nouveaux axes majeurs de Transports en Commun ;
- des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) situés en entrées de ville, pour faciliter leur accessibilité en voiture depuis les grands axes routiers.

La desserte des communes de l'Ouest comme Lavérune, Pignan et Cournonterral est prévue au niveau de définition du SCoT par un axe TCSP, prolongé par un « axe majeur de Transports en Commun » dont la nature reste à déterminer,

afin d'optimiser la desserte de ces communes.

Le SCoT propose des principes de desserte des territoires périurbains adaptés à la demande et en adéquation avec les projets de densification et d'extension des zones d'habitat et d'activités, dans l'objectif que les vitesses commerciales soient concurrentielles par rapport à la voiture et que le niveau de service puisse être amélioré. En ce sens, le SCoT intègre :

- une desserte de la commune de Fabrègues sous forme d'un axe TCSP dans le prolongement de la ligne 2 ;
- un renforcement de la desserte des communes de la plaine ouest (mais aussi de Maurin à Lattes), par la gare ferroviaire de Villeneuve-lès-Maguelone, afin d'améliorer sensiblement l'accès au centre-ville de Montpellier.

Le SCoT prévoit que les communes non concernées par les axes TCSP ou par les axes majeurs de Transports en Commun, puissent profiter d'une desserte par rabattement routier, Transports en Commun ou modes actifs, vers le réseau structurant.

## LE VÉLO, LES MODES ACTIFS ET LES LIAISONS AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

Différents contributeurs regrettent l'absence de précision sur le projet de desserte en pistes cyclables. Formulée à l'échelle de l'ensemble du territoire, cette remarque a fait l'objet de demandes plus précises, notamment de la part de participants de Montpellier et de l'ouest, en particulier sur l'axe de Pignan-Saint Georges d'Orques-Grabels ou encore sur les axes en direction de Cournonterral dans la perspective de l'installation d'un nouveau lycée, afin de répondre à un « trafic » croissant des vélos sur les routes. A Juvignac, un participant interroge la Métropole sur la possible « création de piste cyclable sur l'axe Pignan – Saint Georges – Juvignac – Grabels ». De même, pour Joëlle et Jean-Pierre de Fabrègues, « il devient impératif d'aménager les liaisons (actuellement très dangereuses) avec pistes cyclables et promouvoir l'usage des modes actifs [...] ».

La question des circulations piétonnes à l'intérieur des quartiers a également été posée à Villeneuve-lès-Maguelone, Montpellier (quartier Pompignane) ou encore à Lattes (futur site d'extension urbaine entre Boirargues et la gare TGV Sud de France). De manière générale, on remarque une forte demande de promotion des modes actifs dans la plaine Ouest.

À Castelnau-le-Lez, Pascal propose quant à lui de « profiter des

nouvelles relations ferroviaires entre Montpellier et Nîmes d'une part et celle de Béziers d'autre part, pour renforcer l'attractivité de l'aéroport » et un autre participant demande comment Montpellier et Mauguio peuvent être reliées à vélo.

Les façons pour relier la gare Montpellier-Sud-de-France et l'aéroport en transports en commun constituent à ce titre une interrogation de plusieurs participants à la concertation, tout comme la liaison avec les plages. Afin de répondre à ces besoins, certains ont émis des propositions originales : « Construire un aérogare contiguë à la gare TGV, prolonger la piste de quelques centaines de mètres jusqu'à l'échangeur D66 / D189. De l'aérogare faire partir des bus directement sur la piste (comme dans les grands aéroports) ». Une proposition qui permet, selon ce contributeur, de prendre le train dans les villes de Béziers ou Nîmes « sans rupture de charges » et éviter une prolongation du tramway jugée trop coûteuse. À Montpellier, Nicolas soumet une autre proposition : « Pourquoi ne pas lancer l'idée d'un téléphérique reliant la future gare TGV de Montpellier à Palavas les Flots [...]. Le téléphérique survolerait ainsi de belles zones naturelles et passerait à proximité, voire au-dessus, de l'étang du Méjean ».

### Traitement des contributions :

Le SCoT révisé cherche à créer les conditions favorables à l'usage des modes actifs en répondant de manière efficace et qualitative aux déplacements à partir des zones d'habitat vers les centralités (Pôles d'échange multimodaux, lieux de travail, de formation, de consommation, de loisir ou touristiques). Les modes actifs concernent le vélo, les rollers, la trottinette, ... tout comme la marche à pied.

**À ce titre, la valorisation des liaisons piétonnes et cyclables a été intégrée au projet de SCoT révisé et fait l'objet de prescriptions et recommandations détaillées dans le Défi 2, chapitre 2.7 et 2.8.**

Le SCoT affirme ainsi la nécessité de développer les modes actifs et rappelle les principes qui doivent présider à la réalisation des infrastructures correspondantes dans le cadre de l'aménagement d'un « territoire des courtes distances ». Par son échelle (1/25 000) et sa vocation, le SCoT est un document d'orientation et de planification, et non un document support de tracés détaillés de réseaux pour les modes actifs. C'est pourquoi Montpellier Méditerranée Métropole a également décidé d'engager l'élaboration d'un « Schéma directeur des mobilités actives » destiné à définir les éléments qui devront être intégrés, avec plus de précisions, dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) en cours d'élaboration.

Néanmoins, en écho aux observations démontrant l'attachement du public à ces modes essentiels de déplacements, le

DOO du SCoT a été complété par la liste des grands axes du territoire pour la structuration d'un réseau dédié aux modes actifs, issue de l'étude du Schéma directeur des mobilités actives. Ce complément intègre en particulier les grands axes en connexion avec les territoires voisins.

Bien qu'originales et novatrices, les suggestions de modes de transport évoquées par certains participants ne pourront pas être intégrées dans le projet de SCoT à ce stade de leur définition, dans la mesure où ils supposent de mener des concertations avec l'ensemble des parties concernées et des études de faisabilité préalables, notamment au regard des enjeux environnementaux très importants en présence sur les communes littorales.

## LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM) ET LE COVOITURAGE

De manière générale, l'enjeu des PEM a bien été compris par les participants, ce qui les a amené à interroger la pertinence de l'emplacement de certains d'entre eux, notamment à Ville-neuve-lès-Maguelone, Saint Jean de Védas, Clapiers, ou Montferrier-sur-Lez. Les participants ont questionné l'emplacement des PEM et leur pertinence au regard du trafic et des contraintes de situation existants pour les deux premiers, du tracé de la future ligne de tramway pour les deux autres (proposition de déplacer le PEM sur le rond-point Girac à Clapiers et vers le cœur du village de Montferrier-sur-Lez).

Des propositions ont par ailleurs été faites afin d'optimiser ces PEM : ainsi, le covoiturage étant considéré comme une solution alternative à « l'autosolisme » qui contribue à la préservation de la qualité de l'air et de l'environnement en général, à Lattes, un participant demande à ce que des « aires de covoiturage » soient implantées dans les PEM. Un autre participant souhaite que des aires de stationnement pour les camping-cars soient elles aussi prévues dans les PEM.

Enfin plusieurs participants ont insisté sur la nécessité de développer des liaisons en modes actifs vers les PEM (pistes cyclables, chemins piétonniers, trottoirs).

### Traitement des contributions :

Les PEM sont définis dans le SCoT comme des points de connexion entre les différents réseaux de transport du territoire. À ce titre, ils devront permettre de multiplier les interconnexions avec les autres modes de transports en mettant en place des navettes de cars et de bus, des transports à la demande, des parkings de covoiturage selon les cas, et en proposant également du stationnement pour les modes actifs, prolongés par des axes adaptés aux modes doux. À ce titre, le SCoT révisé permet bien la pratique du covoiturage dans les PEM et favorise leur liaison avec le réseau de modes actifs.

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations du DOO relatives à l'aménagement des PEM sont définies dans le Défi 2, chapitre 2.3.**

Par ailleurs, le SCoT, par l'intermédiaire des cartographies du DOO, propose une localisation de principe des Pôles d'Échange Multimodaux. À ce titre, leur emplacement sera précisé dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) puis dans le cadre des études des projets le cas échéant.

## DES SUGGESTIONS GÉNÉRALES D'AMÉLIORATION DU SCOT SUR LA THÉMATIQUE DES DÉPLACEMENTS

Certains participants ont regretté que la partie consacrée aux déplacements dans le SCoT ne soit pas plus étoffée : Marie-Hélène considère ainsi que « la part consacrée aux modes de déplacements est un peu légère et n'innove pas ». Qualifié par

Sébastien « d'opportunisme de court terme », l'absence de lien entre les projets d'infrastructures et le développement de l'urbanisation a été déplorée à plusieurs reprises par les participants.

### Traitement des contributions :

Plusieurs critères ont été croisés afin de déterminer les sites les plus propices à accueillir les évolutions urbaines à l'horizon 2040. La sensibilité écologique, la sensibilité aux risques d'inondation (PPRi et études d'aléas complémentaires concernant le débordement et le ruissellement pluvial), la sensibilité aux risques de feux de forêt (PPRif), la sensibilité agricole, le niveau de desserte (viaire et transport en commune), le positionnement vis-à-vis des espaces urbanisés (notion de continuité urbaine principalement), son intégration paysagère

et le niveau de desserte en réseaux (eaux usées et eau potable) sont autant de critères qui ont été pris en compte afin de localiser les sites d'extension de façon optimisée.

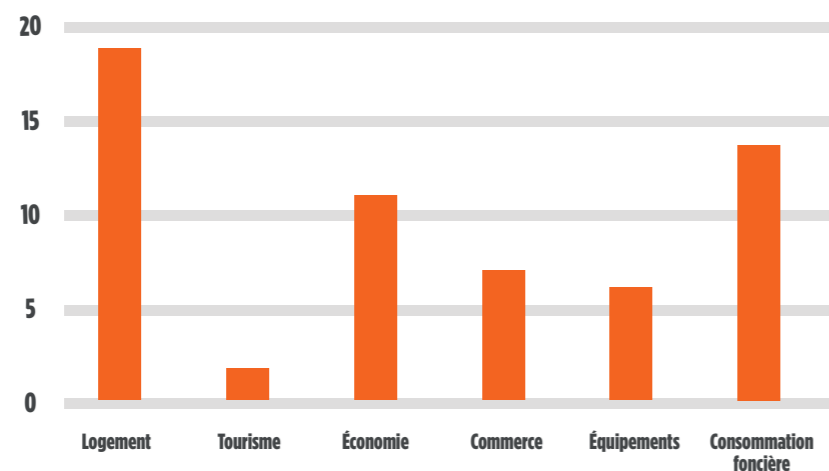
**Pour plus de précision, la méthode de l'analyse multicritère est détaillée dans l'Évaluation Environnementale, partie 4.1.**



### 3. DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN

Troisième thème majeur de cette seconde étape de la concertation publique, le développement métropolitain a été lui aussi au centre des préoccupations du public qui s'est exprimé.

#### QUELS SONT LES SUJETS QUI ONT MOBILISÉ LES PARTICIPANTS SUR LE DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN ?



Si les participants ont conscience du développement constant de leur territoire, et des nombreux bénéfices socio-économiques qui peuvent en résulter, ils tiennent à souligner l'importance de disposer d'infrastructures suffisantes et de qualité pour accompagner ces évolutions.

#### L'ANTICIPATION DES BESOINS EN ÉQUIPEMENTS, UNE ATTENTE FORTE POUR MAINTENIR LA QUALITÉ DE VIE FACE À LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

La Métropole de Montpellier connaît un fort développement démographique que les participants souhaitent voir pris en considération pour évaluer les besoins en équipements, qu'il s'agisse de transport, d'infrastructures sportives, de commerces, de services publics, etc. Cette attente concerne en particulier les zones urbaines nouvellement étendues.

Pour un participant de Saussan, il est nécessaire que le SCoT anticipe les besoins futurs : « *Se préparer aux évolutions démographiques et aux besoins qu'elles génèrent.* ». Jérôme et Pauline

à Montpellier, demandent que soit construit un lieu de restauration rapide qualitative proche de la faculté de Médecine, « *type restaurant de rue faite par des cuisiniers motivés, jeunes et responsables* ». Ils précisent : « *Tout est prêt pour réaliser le projet... les besoins sont là* ».

Disposer d'équipements sportifs modernes et performants est aussi une demande des participants, au même titre que le développement de commerces de proximité qui participent à un cadre de vie de qualité pour de nombreux métropolitains.

##### Traitement des contributions :

Le SCoT révisé vise à une répartition juste et équitable des équipements métropolitains, intermédiaires et de proximité, dans les territoires. L'analyse a fait apparaître un besoin de 300 à 350 ha de foncier à mobiliser pour accueillir les équipements mais ceux-ci devront être justifiés au regard des besoins et de leur vocation, en étant préférentiellement implantés dans les agglomérations existantes ou en continuité de l'existant s'ils participent à l'animation de la vie locale.

Concernant les projets plus spécifiques comme celui de restaurant de rue mentionné dans une des contributions, ce n'est pas le SCoT qui règlemente ce type de projet.

### LA RÉALISATION DE NOUVEAUX LOGEMENTS, UN BESOIN À PRENDRE EN COMPTE EN PROTÉGEANT L'IDENTITÉ DES COMMUNES ET LA QUALITÉ DE VIE

Les participants félicitent les mesures prises en faveur du réinvestissement urbain, et soulignent que, si l'accès au logement est un droit et que la croissance de la population métropolitaine appelle une réponse quantitative aux besoins, il est nécessaire de conduire une réflexion qualitative permettant de loger dignement et de bâtir une offre équilibrée, qui protège notamment l'identité des communes. Car le rythme d'urbanisation dans les territoires inquiète certains participants, comme Joël à Saint Jean de Védas, qui déclare : « *L'avènement de la Loi ALUR, depuis 2015, a conduit sur la commune à un regain d'urbanisation massive. Après la création et la réalisation de la Z.A.C de Roque Fraïsse (plus de 1 600 logements nouveaux), cet ancien village pensait pouvoir reprendre son souffle.* »

Certains craignent le développement de zones résidentielles éloignées des cœurs de villes. Ils souhaitent que la réalisation de nouveaux logements s'intègre au sein de programmes d'aménagement mixtes comprenant commerces et services. Plutôt que de densifier et afin de répondre aux objectifs de mixité

fonctionnelle, un participant propose de créer des villages nouveaux, en référence aux villes nouvelles. Cependant, plusieurs participants mettent l'accent sur la nécessité de favoriser la rénovation des logements et du bâti existants, et notamment ceux des centres-villages, avant de mettre en œuvre la construction de nouveaux logements.

Afin de répondre aux besoins en logements, un participant a souhaité souligner « *l'urgence de promouvoir une troisième voie au logement accessible, et de qualité, notamment à travers l'habitat participatif* ».

Plusieurs participants ont émis des réserves quant à la pertinence du scénario de développement démographique retenu (croissance et nombre de logements jugés trop importants) tandis qu'un participant à Villeneuve-lès-Maguelone exprime ses doutes sur l'atteinte des objectifs de production de logements inscrits au SCoT.

##### Traitement des contributions :

Pour répondre aux besoins des habitants, l'objectif est de poursuivre le développement d'une offre diversifiée adaptée à toutes catégories de ménages et à tous les parcours résidentiels sur l'ensemble du territoire. Le SCoT prévoit notamment de poursuivre l'effort de construction mais également de promouvoir un habitat de qualité et de valoriser le parc de logement existant, afin de permettre le développement d'un habitat diversifié et accessible. À ce titre, le SCoT encourage le développement de formes d'habitats répondant aux évolutions des besoins, ce qui inclut l'habitat participatif notamment.

Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à la réponse aux besoins en logement sont détaillées dans le Défi 3, Chapitre 1 du DOO.

Sur la période 2019-2040, l'estimation des besoins annuels en logement a été établie sur la base d'un scénario démographique intégrant un tassement de la croissance pour les prochaines années. Les projections démographiques produites en concertation avec l'INSEE, au cours de l'élaboration du SCoT révisé, sont par ailleurs venues confirmer les tendances démographiques retenues pour établir le projet. Cette estimation des besoins annuels prend en compte également les évolutions liées aux changements des modes de vie, la qualité du parc de logement et la dynamique du marché immobilier.

### L'IDENTITÉ VILLAGEOISE DES COMMUNES, UN PATRIMOINE À SAUVEGARDER

Les participants qui se sont exprimés ont à cœur de préserver l'identité villageoise des communes et des hameaux du territoire, perçus comme des ressources patrimoniales qu'il convient de protéger de l'urbanisation, comme l'ont exprimé certains contributeurs de Juvignac, Clapiers, Jacou et Vendargues notamment. Ainsi, dans cette dernière commune, plusieurs participants insistent sur ce point : « *Merci de prendre en compte lors de la révision du SCoT la préservation du Hameau de Meyrargue.* ». Pierre, de Clapiers, déplore ainsi : « *La densification à outrance et*

*la réalisation d'immeubles sur les parties encore libres ne feront qu'accroître la perte d'identité du village de Clapiers* ». Selon lui, son village a jusqu'ici réussi à maintenir ses particularités en construisant de façon raisonnée.

Si le développement économique est important aux yeux des participants, il ne peut se faire aux dépens de ce qui la définit : ses paysages, sa culture, sa richesse urbaine, etc. Pour Sébastien, à Saint Jean de Védas, cela est d'autant plus nécessaire si la Métropole veut continuer « *à être attractive* ».

### Traitement des contributions :

La préservation des identités villageoises a toute sa place dans le projet de SCoT révisé car la « Métropole des villages » a une place essentielle à tenir dans l'armature urbaine du territoire. En effet, les villes et villages positionnés autour du Cœur de Métropole possèdent une identité marquée, un rapport étroit à l'environnement, des dimensions patrimoniales significatives et une réelle convivialité qui sont sources d'attractivité, de richesses et d'équilibres pour le reste de la Métropole. A ce titre, le SCoT prescrit notamment la préservation de la qualité paysagère et l'identité des villes et villages.

**Pour plus de précision, le sujet de la valorisation des identités villageoises et urbaines est détaillé dans le Défi 2, chapitre 1.3 du DOO.**

Par ailleurs, le hameau de Meyrargues est effectivement identifié sur le plan du DOO du projet de SCoT. Lié à l'histoire du village, ce hameau présente en effet une forte valeur architecturale et identitaire pour la commune. Lors de l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur, une attention particulière devra être portée à la préservation et à la valorisation de ce hameau, en particulier dans la définition d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation à inscrire au document d'urbanisme local.

## UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RESSENTI COMME DÉSÉQUILIBRÉ, EN DÉFAVEUR DE L'OUEST ET DU NORD

« On ne peut pas prôner la cohésion des 31 communes et délaissé un secteur du territoire ». Cette contribution d'un participant de Courmonterral reflète une préoccupation exprimée à plusieurs reprises dans le cadre de la mise à disposition du SCoT.

Une impression d'inégalité du développement métropolitain est exprimée par un participant de Lavérune, qui s'interroge sur les vocations des arcs du territoire inscrits au PADD : « La répartition par pôle d'activités autour de Montpellier m'interpelle. Le secteur où nous habitons se voit attribuer le pôle artisanal alors que l'Industrie et la santé, gros pourvoyeurs d'emplois sont réservés à l'est et au nord de la Métropole », avant de questionner : « Est-ce à dire que nos habitants vont devoir aller chercher « loin » de quoi travailler, et continuer à subir les désagréments de l'absence d'infrastructures routières actuelle ? », en établissant ainsi un lien direct entre la proximité des emplois et la rationalisation des déplacements domicile-travail. Plusieurs participants font part de leur attente d'équilibre en matière de développement urbain à l'échelle du territoire métropolitain. Pour bon nombre de participants, le développement urbain est porteur de plus de logements, plus d'entreprises, plus d'emplois, plus d'activités économiques, etc. Lors de cette concertation, les participants de l'ouest et du nord de la Métropole ont partagé leur sentiment de développement inégal par rapport au reste du territoire à divers points de vue.

Ainsi, pour Thierry de Courmonterral, « on ne peut que constater la concentration des zones commerciales, de services et même des TCSP sur la ville-centre, la zone sud et la zone est, au détriment

de la plaine ouest où une extension de l'habitat s'intensifie sans programmation d'implantations significatives aussi bien commerciales que ludiques ou administratifs [...] ». Pour ce participant, le SCoT doit veiller à la cohésion des 31 communes de la Métropole, sans délaissé aucun secteur. À Prades-le-Lez, l'absence de zone dédiée à l'économie est une préoccupation exprimée à plusieurs reprises et un participant souligne la possibilité d'une implantation à proximité du LIEN pour répondre à un besoin réel sur la commune. Ainsi, un autre participant renforce cette demande en évoquant « une Métropole équilibrée et efficace ; diversifiée en aménageant des zones d'activités, d'entreprises de services, afin de valoriser les richesses d'attractivité ».

À ce sujet, Christiane de Castries regrette que les pistes de développement du télétravail n'aient pas été explorées malgré les progrès permis par la technologie actuelle.

Une demande récurrente à Prades-le-Lez, où Jean-Luc fait part de son inquiétude de voir « les petites communes » devenir des « villages dortoirs », et remarque : « Il faudrait développer des zones d'activités hors Montpellier [...]. Par exemple sur Prades-le-Lez, une zone d'activités près du LIEN serait une excellente chose ».

Au-delà de la demande de développement économique, quelques voix ont estimé que les mesures déployées en faveur du développement du commerce de proximité et de la rénovation et la valorisation des centres anciens, étaient trop faibles.

### Traitement des contributions :

Plus spécifiquement, la commune de Prades-le-Lez est concernée par des contraintes environnementales fortes qui n'ont pas permis d'identifier d'espace permettant d'accueillir de nouveaux parcs d'activités sur cette partie du territoire, malgré les demandes exprimées.

L'ensemble du territoire dispose de ressources économiques qui s'appuient sur les filières économiques existantes. Le SCoT cherche ainsi à conforter ces filières et également à appuyer le développement de filières émergentes. Il affirme notamment

le rôle de l'enseignement supérieur et de la recherche : la localisation de ces équipements est consolidée par l'Axe des Savoirs au Nord du territoire, ainsi qu'à proximité du réseau armature de transport en commun.

Les vocations des arcs du territoire exprimées dans le PADD ne sont toutefois pas limitatives. En effet, l'objectif n'est pas de développer des zones monofonctionnelles mais bien de s'appuyer sur les ressources existantes du territoire pour développer des filières d'excellence, attractives et durables.

Le maintien et le développement du commerce et des activités économiques sont des enjeux forts pour le territoire métropolitain :

- Pour répondre aux objectifs de renforcement et diversification de l'offre foncière et immobilière d'activité, le SCoT 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.

**Pour plus de précision, les prescriptions liées aux activités économiques et commerciales sont détaillées dans le Défi 3, chapitre 2. du DOO.**

- Pour intégrer pleinement les fonctions commerciales dans le projet de territoire, les équilibres entre chaque typologie de polarité commerciale sont affirmées durablement par le SCoT. L'armature commerciale est ainsi construite à partir des différents critères urbains exposés dans le diagnostic et vise une répartition équilibrée sur le territoire, qui donne la priorité aux commerces de proximité et au réinvestissement des pôles métropolitains structurants.

**Pour plus de précision, les prescriptions liées aux activités économiques et commerciales sont détaillées dans le Défi 3, chapitre 3. du DOO.**

Par ailleurs, afin de promouvoir des formes économiques de proximité, le SCoT encourage notamment le développement d'une offre innovante liée à l'évolution des modes de vie et d'entreprendre (exemple : espaces partagés modulables pour l'installation de petites structures, start-ups notamment, le télétravail...).

**Pour plus de précision, les prescriptions liées à la promotion des formes économiques de proximité sont détaillées dans le Défi 3, chapitre 2.8. du DOO.**

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

**Pour plus de précision, les prescriptions liées à la valorisation des villes et villages de la Métropole sont détaillées dans le Défi 2, chapitre 1.3. du DOO.**

## DES MOBILISATIONS PONCTUELLES LIÉES À L'ÉVOLUTION DE CERTAINS SITES D'EXTENSION

### Des habitants de Boirargues se mobilisent sur les futures formes urbaines du site Boirargues-Cambacérés Sud

À Lattes, des dizaines de participants, résidant pour la plupart à Boirargues se sont saisis du SCoT afin d'interpeller la Métropole sur la nature de l'urbanisation du site Boirargues-Cambacérés Sud, sans pour autant la remettre en cause.

Ainsi, Bernard écrit : « Concernant le Plan 4 SCoT Littoral (limite urbaine à formaliser située entre l'Avenue du Cap et la nouvelle Gare Montpellier Sud). Mes avis : 1/ que la hauteur des futures constructions soit limitée à R+3 pour conserver une harmonie avec l'existant, 2/ qu'un axe piétonnier et vélo cyclable (actuellement chemin traversant Sud/Nord) soit conservé entre l'Avenue du Cap et la gare pour conserver un axe de « déplacement doux » entre le centre de la commune de Boirargues (prolongement rue des Fleurs) et la gare. »

Ces propositions font écho à de nombreux autres avis consignés par les participants de Lattes à ce sujet. C'est le cas de Chloé : « Il serait souhaitable que :

- les bâtiments de l'autre côté de l'avenue du Cap vers la gare TGV ne dépassent pas R+3, pour l'harmonie du quartier et ne pas devenir comme Parc Marianne...

- aucune route de ce futur quartier ne sorte sur l'avenue du Cap. Il suffit de réaliser une route, dès le début du chantier, qui

traverse le champ depuis le chemin du Mas Rouge jusqu'au petit rond point qui va au pont Youri Gagarine ». Avant de demander que, « dès le début de cet énorme aménagement, une palissade non ajourée de 4 à 5 mètres de hauteur, soit installée le long de l'avenue du Cap, afin de protéger tout le quartier d'Urban Park, des poussières et des déchets qui s'envolent. »

Une requête qui est également celle d'un riverain de Boirargues, qui demande que soient mis en place les aménagements nécessaires afin de limiter les nuisances inhérentes aux travaux. Il sollicite à ce titre « l'installation d'une palissade non ajourée de 4 à 5 mètres, tout le long de l'avenue du Cap » et ce, « afin d'éviter les nuisances dues au passage des engins de chantier et au stationnement éventuel des véhicules devant nos résidences ». Pour d'autres résidents de cette zone, il est nécessaire d'interdire complètement « le passage d'engins de chantiers sur l'avenue du Cap », ainsi que l'écrit Emmanuel, durant toute la durée des travaux, afin de préserver leur cadre de vie.

Par ailleurs certains riverains de cette zone souhaitent en complément que soient aménagés un accès piéton et/ou des liaisons cyclables entre l'Avenue du Cap et la gare TGV, ainsi que des commerces de proximité.

### Traitement des contributions :

L'extension urbaine sur la commune de Lattes, au sud du Contournement ferré Nîmes Montpellier (CNM), est dotée d'une intensité supérieure compte tenu de l'emplacement stratégique de ce site en proximité d'un PEM majeur (celui de la gare Montpellier-Sud-de-France). Plusieurs dizaines d'observations portent sur la gestion de l'interface entre ce futur quartier et le quartier résidentiel existant de Boirargues, tout particulièrement concernant la question de la hauteur des futurs bâtiments. Préalablement à l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur, ce sujet sera traité avec attention à travers une Orientation d'Aménagement et de Programmation à inscrire au PLUi.

Le SCoT prévoit bien dans le DOO « la poursuite du processus urbain engagé au nord de Boirargues par l'opération Urban-Park ; cette dernière a permis d'amorcer une transition avec le tissu pavillonnaire de Boirargues vers une urbanité qui doit progressivement s'affirmer en se prolongeant vers Montpellier et vers la gare ». Il n'y aura donc pas de rupture forte des

densités dans ce secteur, mais un épannelage progressif des hauteurs. Cette précision complémentaire est ajoutée au DOO du SCoT en écho aux nombreuses contributions exprimées à ce propos.

**Pour plus de précision, la description de la Porte nationale et internationale est détaillée dans le Défi 2, chapitre 1.2.2. du DOO.**

Concernant les modalités d'organisation du chantier ou la localisation précise des axes pour les modes actifs, qui ne relèvent pas des prérogatives d'un SCoT, les observations formulées devront toutefois être analysées avec attention dans le cadre de l'aménagement de la future ZAC.

### Des craintes liées au trafic généré par l'extension du site de La Barthe à Fabrègues

À Fabrègues, les gérants d'un camping ont fait part de leurs inquiétudes sur le projet d'extension du site de la Barthe sur la commune de Fabrègues : si le trafic actuel est déjà important, faisant souvent l'objet de plaintes de la part des vacanciers, ils craignent que « *le trafic s'intensifie lourdement devant {leur} établissement {...}* ». Ils souhaitent de ce fait interpeller la Métropole sur le risque de « *nuisances sonores des passages* » auquel s'ajoutera « *un risque d'accrochage à la sortie du camping, la route étant étroite et les utilisateurs de la zone de la Barthe*

*roulant à une vitesse excessive* ». Ils demandent à ce titre que soient prévues des solutions afin que « *l'agrandissement de la Barthe ne porte pas préjudice à {leur} activité (nuisances sonores et trafic trop important)* ».

Un participant considère par ailleurs que le corridor écologique prévu dans la plaine entre les aménagements touristiques et la zone économique de la Barthe n'est pas suffisamment large et indique ainsi « *c'est bien peu 600m pour des activités aussi antinomiques en termes de paysage, d'usage et de ... cohérence territoriale* ».

### Traitement des contributions :

L'extension du site d'urbanisation de La Barthe inscrite au SCoT révisé a été proposée en premier lieu afin de maîtriser et de requalifier une urbanisation existante qui s'est historiquement réalisée de façon anarchique dans ce secteur. Ne présentant pas d'enjeu écologique particulier du fait de sa forte anthropisation, l'emplacement de ce site est de nature à répondre, certes partiellement compte tenu de sa faible taille, aux besoins en foncier à vocation économique à l'ouest de la Métropole. Néanmoins, à l'occasion de l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur, des scénarii de desserte devraient être étudiées afin d'évaluer les impacts sur le trafic et ainsi définir les aménagements permettant un accès à la RD613 le plus direct possible.

L'affirmation d'un corridor écologique de principe de la trame verte, d'une largeur minimale préconisée de 250m, permettra par ailleurs d'assurer le maintien des fonctionnalités écologiques et d'assurer une coupure verte entre les deux sites d'urbanisation existants.

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations du DOO relatives aux corridors écologiques de principe de la trame verte sont définies dans le Défi 1, chapitre 1.2.3. du DOO.**

### La suppression du site d'extension de Plan Goutier à Clapiers

Plusieurs participants se sont interrogés sur la suppression de l'extension urbaine de Plan Goutier qui était inscrite au SCoT de 2006. La justification de la suppression de cette extension urbaine a été demandée à plusieurs reprises. Un participant regrette ainsi

que les documents mis à disposition du public « *ne permettent pas de comprendre la suppression de la zone d'habitat futur dans le secteur de Plan Goutier* ». Pour Jean-Pierre, la suppression de cette zone d'extension urbaine est d'autant plus surprenante que celle-ci « *avait pourtant été inscrite avec la qualification d'urbanisation à haute valeur paysagère* » dans le SCoT de 2006.

### Traitement des contributions :

Au regard de l'évolution du code de l'urbanisme et du code de l'environnement, les sites d'extensions définis au SCoT 2006 et non encore urbanisés ont été étudiés au regard des nouvelles réglementations, beaucoup plus exigeantes en matière d'aménagement du territoire et de préservation de l'environnement. Ce site est exposé aux risques d'inondation (traversé par une zone rouge du PPRi) et aux risques

de feux de forêt (PPRiF zone de danger sur la frange Nord). Le restant du site n'étant, quant à lui, pas situé en continuité de l'urbanisation existante, la forte exposition de ce site aux risques naturels a donc logiquement conduit à supprimer des zones d'extension urbaine, l'entièreté de ce secteur.

# MISE À DISPOSITION DU PUBLIC DU PROJET COMPLET ET AJUSTÉ



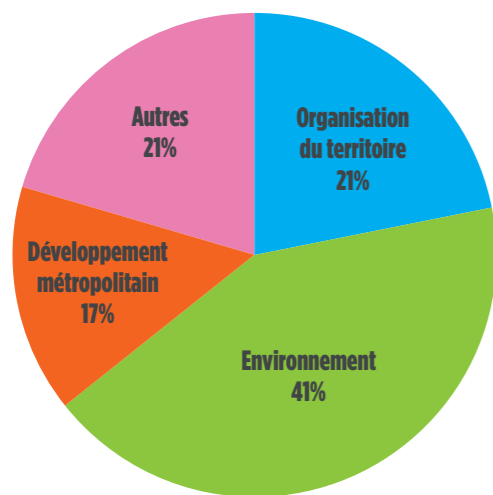
## Mise à disposition du public du projet complet et ajusté

3<sup>ème</sup> temps fort de la concertation, une nouvelle version du projet de SCoT révisé a été mise à disposition entre le 27 avril et le 4 juin 2018. L'ensemble des pièces du SCoT avait intégré les premières contributions du public et les conclusions des échanges avec les partenaires institutionnels. En complément du dispositif permanent de concertation (consultation des documents sur internet, au siège de la Métropole, possibilité de faire part des contributions par mail, courriers et registre), les citoyens de la Métropole ont à nouveau pu s'exprimer dans les registres disponibles dans toutes les communes métropolitaines, ainsi que via le formulaire en ligne.

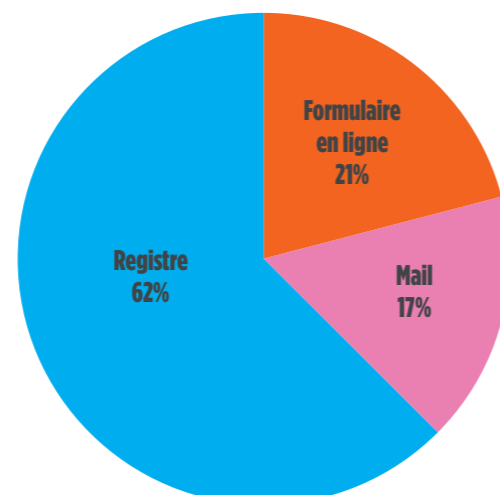
Cette nouvelle mise à disposition a mis en évidence certaines attentes, globales ou plus localisées, majoritairement identifiées au cours des deux premières étapes de la concertation. Parallèlement, de nouveaux sujets ont été mis en avant par les citoyens métropolitains.

La période de mise à disposition des documents dans les communes ayant été plus courte que la précédente, le nombre de contributions reçues a été moins important, mais celles-ci viennent bien de l'ensemble du territoire, dans toute sa diversité (urbaine ou villageoise). On note également une part importante de contributions apportées par des associations. Leurs propositions sont évoquées ci-après - quand elles font écho à des observations de particuliers ou d'acteurs économiques - puis développées dans la partie du Bilan de la concertation dédiée aux Associations.

### SUR QUELLES THÉMATIQUES LES PARTICIPANTS À LA CONCERTATION PUBLIQUE SE SONT-ILS MOBILISÉS ?



### GRÂCE À QUELS MEDIUMS LES HABITANTS SE SONT-ILS MOBILISÉS ?



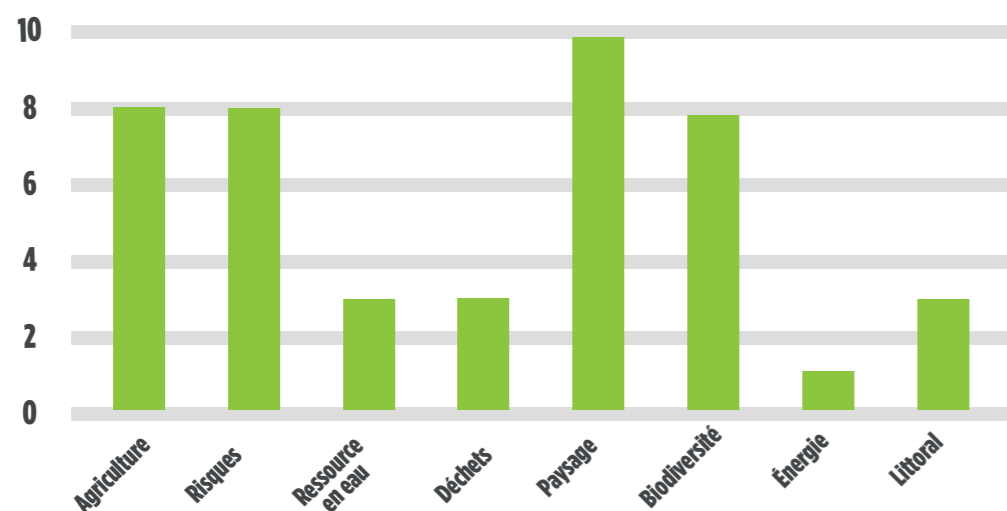
*Les contributions «Autres» et «Concertation» sont analysées dans la partie «Les autres sujets de la concertation»*



# 1. L'ENVIRONNEMENT

L'environnement s'est révélé une nouvelle fois au cœur des préoccupations des participants de cette nouvelle étape de la concertation. En effet, 41% des contributions reçues portaient sur cette thématique, témoignant du souci des populations de la Métropole de préserver leur territoire, notamment en limitant l'urbanisation.

## QUELS SONT LES SUJETS QUI ONT FAIT L'OBJET DES PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES DES PARTICIPANTS ?



## PRÉSERVER LES TERRES AGRICOLES, UN OBJECTIF MÉTROPOLITAIN À VISER

La préservation des terres agricoles a été un leitmotiv de cette troisième étape de la concertation. L'Association Castelnau Demain souligne le travail engagé par la Métropole sur ce point : « Les extensions urbaines seront limitées, après négociation avec la Chambre d'Agriculture, à 1500 hectares, sur un total de 43 900 pour la Métropole. Cela permettra de préserver durablement 2/3 du territoire pour les espaces naturels et agricoles ».

Pour Frédéric, à Montpellier, il est aujourd'hui primordial « de pouvoir garder des terres agricoles durables pour mettre en œuvre une véritable politique agricole de proximité ».

Favoriser l'installation des jeunes agriculteurs semble être une vraie attente, afin qu'ils participent pleinement à la dynamique métropolitaine. Un participant voit d'ailleurs dans le secteur sud de Castelnau-le-Lez (Sablassou) un terrain particulièrement propice à l'agriculture : « À l'heure où nos jeunes agriculteurs cherchent des terres, donnons-leur l'occasion de les exploiter, c'est un merveilleux endroit pour cultiver aux portes de la ville-centre de la Métropole ».

Frédéric note : « Il serait vraiment important de favoriser l'implantation d'agriculteurs sur petites surfaces dans une dynamique collective en s'appuyant sur l'agroécologie ». Agroécologie dont plusieurs participants ont souligné l'importance.

La préservation des terres agricoles et naturelles doit s'accompagner de la promotion des circuits courts et de la production

locale de fruits et légumes. Pour le Collectif Ceinture Verte, parmi les retombées positives des « vastes parcs et zones végétalisées pérennes avec continuités écologiques », on peut citer « la production nourricière de proximité, dont l'importance économique et stratégique sur le long terme n'est plus à démontrer ». Frédéric, de Montpellier, souligne le fait que le SCoT doit pouvoir « alimenter les habitants de la Métropole en légumes, fruits, élevage...en circuit court et biologique ». Avant de déclarer : « C'est cela de manger bio et local {...} »

Valérie, à Montpellier, tient à noter qu'il est intéressant que le SCoT s'attache à faire « une place importante à l'agriculture proche de la ville ».

Afin d'assurer une protection pérenne des terres agricoles et naturelles, deux associations souhaitent que le projet de SCoT comporte des dispositifs comme le PAEN (périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles naturels périurbains) ou la ZAP (Zone Agricole Protégée) :

- L'Association Non au Béton – au sein du Collectif Ceinture Verte -, pour les espaces au nord de Montpellier, aux lieux dits Blanquette, Veyrassy et Thomassy
- Le Collectif Ceinture Verte, pour les espaces agraires entre Montpellier, Lavérune et Saint Jean de Védas, le long de la Mosson et du Rieucoulon en particulier.

Le traitement de ces contributions est effectué dans la partie *Associations*.

### Traitement des contributions :

Les observations relèvent tant d'une démarche d'aménagement de l'espace (le rôle du SCoT) que d'une démarche d'animation de la politique agricole (le rôle de la Métropole et ses partenaires). Le projet de SCoT révisé constitue le socle spatial de la Politique agroécologique et alimentaire de la Métropole en définissant durablement les limites entre les espaces urbains et les espaces agraires.

Afin de localiser les extensions urbaines, plus de 3 600 ha ont été comparés grâce à une analyse multi-critères basée sur des aspects environnementaux (biodiversité, risques, ressource en eau), agricoles (terres irriguables, AOP) et urbains (intégration dans l'armature urbaine, desserte par les transports, impact paysager). Ainsi, la localisation de certaines des extensions urbaines peut résulter d'une analyse défavorable pour le critère agricole mais qui s'est avérée être très favorable pour le critère urbain (transport collectif performant existant et proximité avec une centralité urbaine). Sur l'est de la Métropole, une concurrence

existe entre l'activité agricole et l'occupation urbaine compte tenu de la présence des grandes infrastructures du couloir languedocien (fer, autoroute, réseau d'eau brute...). Le projet de SCoT révisé introduit des mesures pour activer des terres agricoles, en compensation des impacts sur certains espaces agricoles.

Au sujet des outils fonciers (PAEN ou ZAP), voir le traitement de la réponse dans la *partie Associations / Association Paysage de France*.

Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à la valorisation des espaces agro-naturels sont détaillées dans le Défi 1 / partie 1 du DOO.

## CONSERVER DES « ZONES VERTES », UN ENJEU FORT POUR LES CITOYENS DE LA MÉTROPOLE

La demande de limiter l'urbanisation a été récurrente lors de cette troisième étape de la concertation du projet SCoT (voir partie « Développement urbain »), et s'est très souvent inscrite dans une requête plus globale visant à la préservation des espaces naturels. Les zones végétalisées apparaissent indispensables aux yeux de nombreux citoyens métropolitains. Pour le Collectif Ceinture Verte, les zones végétalisées ou les parcs sont avant tout « sources de bien-être pour les citoyens et de bénéfices environnementaux ».

Dans certaines communes, les demandes de protection ont été plus précises et ont porté sur des secteurs bien particuliers. Par exemple à Grabels, pour Georges, il convient de « préserver durablement la haute qualité écologique, paysagère et patrimoniale du secteur du Mas de Gimel qui constitue un « poumon vert » indispensable pour le versant Est du quartier des Hauts de Massane de Montpellier ».

Ou encore à Castelnau-le-Lez, où plusieurs participants ont souhaité alerter la Métropole. Notamment Frédéric, à propos de l'urbanisation de la zone agricole située autour du domaine du clos de l'Armet : « Cette zone reste la dernière zone agricole irriguée, le dernier « poumon vert », et l'ultime refuge d'une faune sauvage variée, dans une commune qui a déjà beaucoup sacrifié à l'urbanisation ». Pour un autre participant, toujours à Castelnau-le-Lez, cette zone présente « une biodiversité exceptionnelle (oiseaux, rapaces, hérissons...) »

De plus, elle serait d'autant plus précieuse qu'elle présente des conditions optimales pour y « redévelopper l'agriculture » sur des « sols fertiles, plein d'eau » selon un participant de Castelnau-le-Lez. Un secteur qui est également sur une nappe phréatique sensible : la construction y entraînerait possiblement de forts dégâts.

### Traitement des interrogations spécifiques :

#### Gimel

La proposition de localiser une zone tampon à vocation écologique entre le futur quartier autour du Mas de Gimel à Grabels et les Hauts de Massane à Montpellier nécessite une étude fine relevant de l'échelle du quartier plutôt que de celle du SCoT. L'objectif sera d'articuler cette étude avec celle du projet urbain de Gimel. En accord avec la ville de Grabels, il est proposé que les conclusions de cette étude détaillée et de la concertation à laquelle elle sera soumise, seront reportées le moment venu dans le PLUi.

#### Sablassou

Le contour de l'extension urbaine de Sablassou a évolué depuis le SCoT de 2006. Le projet de SCoT révisé ne s'étend plus autour des Mas du Clos de l'Armet et le Mas du Lapin, il organise le développement urbain au droit du PEM de Sablassou. De plus, 20 ha de terres agricoles qui longent la D65E1 ont été préservés, comparativement au projet de SCoT de septembre 2017.

L'intervention de l'Association Non au Béton sur le secteur nord de Montpellier et celle de St Jean Environnement sur l'ouest de Montpellier sont détaillées dans la partie *Associations*.



## MAÎTRISER LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX, POUR UNE MÉTROPOLE SOUCIEUSE DE SON ÉQUILIBRE ÉCOLOGIQUE FUTUR

Certains contributeurs sont aussi soucieux de la prise en compte et de la maîtrise des risques environnementaux, qu'ils considèrent désormais comme une réalité territoriale.

Pierre, de Prades-le-Lez, a tenu à souligner que la préservation des espaces métropolitains devait intégrer des actions de déboisement afin d'éviter les feux de forêt, qui constituent un vrai danger

tant pour la nature que pour les habitats qui se trouvent en lisière d'espaces boisés : « *Je souhaiterais que les interfaces forêt/habitat fassent l'objet d'une prise en compte spécifique {...} La biomasse combustible doit être contrôlée* ». Il propose quelques solutions à envisager : « *déboisement pour rétablir d'anciennes cultures ; éclaircissement sur les terrains peu fertiles pour y réintroduire le pastoralisme ; activités de loisirs, etc.* »

### Traitement des contributions :

Le projet de SCoT révisé retranscrit les objectifs propres aux risques incendies, dans la limite de son contenu fixé par le Code de l'urbanisme, c'est-à-dire que le SCoT ne peut se substituer aux Plans de Prévention des Risques Incendies et Feux de forêts (PPRIF). L'« activation » des garrigues pour réduire les aléas est bien identifiée.

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à la réduction de l'aléa et la réouverture et l'entretien des milieux forestiers sont détaillées dans le Défi 1 / partie 2.2.1 du DOO.**

## LA POLITIQUE DE GESTION DES DÉCHETS, ENJEU ENVIRONNEMENTAL POUR LA MÉTROPOLE

Des enjeux environnementaux qui passent notamment par la politique de gestion des déchets. Face à des difficultés visibles, notamment à Celleneuve, et pointées par différents habitants, il convient d'intégrer la politique de gestion des déchets aux enjeux

environnementaux. Pour Régine, à Lavérune : « *Il serait intéressant de réduire les déchets à la source* » ; elle propose pour les particuliers de mettre en place le « *compostage des déchets donnés aux poules, le compostage public...* ».

### Traitement des contributions :

A l'échelle du SCoT, pour adapter le système de traitement des déchets suite à l'accroissement de la population, les orientations du DOO visent effectivement à optimiser le traitement des déchets, à favoriser le recyclage des matériaux, à encourager le tri sélectif et le développement de l'économie circulaire. Parallèlement, le principal levier de cette politique publique est le changement des comportements, cet aspect n'est pas traité par le SCoT car il ne relève pas de l'aménagement du territoire.

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à la structuration de la filière de gestion des déchets sont détaillées dans le Défi 1 / partie 2.2.1 du DOO.**

## LA PRÉSERVATION ET DE L'OPTIMISATION DES CARRIÈRES DU TERRITOIRE

Le SCoT cherche à optimiser les ressources du territoire, volonté notamment visible dans le DOO, où il est indiqué le souhait de : « *faciliter l'accès à la ressource locale à moyen, long terme, pour répondre à la demande du territoire à partir des exploitations actuelles sur le territoire métropolitain, sans pour autant identifier de nouveaux sites* » et, pour ce faire, de « *promouvoir le recyclage des matériaux issus de la démolition et de la déconstruction à partir de plateformes* ».

À ce titre, l'entreprise Lafarge a souhaité apporter sa contribution lors de cette troisième étape du SCoT. Elle rappelle « *la nécessité de préserver les intérêts de la carrière de Villeneuve-lès-Maguelone, dans le cadre des futurs projets de renouvellement et/ou extension* » et ce « *quels que soient les contextes environnementaux identifiés actuellement* ». L'entreprise Lafarge s'inquiète en effet qu'il ait été identifié des enjeux autour de cette carrière liés à la trame verte : « *à savoir les réservoirs superficiels de biodiversité ainsi que les corridors écologiques de principe* ». L'entreprise demande ainsi à ce que ce contexte environnemental bien particulier n'empêche pas le développement « *de l'accès à la ressource ou [crée] un point de blocage* », car, pour elle, chaque projet doit être analysé de façon précise et au cas par cas. L'entreprise Lafarge insiste « *sur la vigilance que doit apporter le SCoT quant à la prise en compte de ces enjeux* ».

L'entreprise Lafarge tient également à rappeler dans cette contribution que, pour les déchets plus importants issus par exemple du BTP, la carrière de Villeneuve-lès-Maguelone est primordiale et doit être préservée. Ce site s'intégrerait en effet particulièrement au « *souci de répondre aux besoins de l'économie circulaire* ». Il participe de « *l'accueil des déchets inertes issus de la démolition et des travaux du BTP, en permettant de proposer le recyclage*

*des matériaux inertes et le stockage de la part non valorisable* ».

Une contribution qui trouve un fort écho dans celle de l'UNICEM Languedoc-Roussillon (Union Nationale des Industries de Carrières Et Matériaux de construction). La Fédération souligne premièrement que le SCoT prend en compte « *l'intégration des préoccupations d'approvisionnement en matériaux de construction et notamment en produits de carrières dans le cadre {des} réflexions sur le développement durable du territoire métropolitain* » avant d'ajouter « *Nous souscrivons totalement à votre logique de proximité de la ressource et d'économie circulaire* ». Dans cette perspective, l'UNICEM a souhaité rappeler que les carrières présentaient des atouts importants et que leur exploitation était essentielle sur le territoire : « *La préservation des possibilités d'exploitation de carrières dans le périmètre du SCoT, au plus près des zones de consommation, est effectivement une option à privilégier* ». Ils soulignent alors que les entreprises qui travaillent au sein de ces carrières, jour après jour, « *savent prendre en compte les différents enjeux, notamment environnementaux liés à leurs projets* ».

L'UNICEM indique par ailleurs que « *les espaces de carrières, après exploitation, présentent des potentialités de réaménagements que ce soit dans une approche environnementale, récréative ou urbanistique* ». Autant de critères qui font que, pour la Fédération, le classement des carrières en « *espaces dégradés* » au sein du SCoT n'est pas « *satisfaisant* ».

### Traitement des contributions :

Au préalable, le SCoT s'inscrit dans le Schéma Départemental des Carrières qui fixe les axes stratégiques suivants :

- faciliter l'accès à la ressource locale à moyen, long terme, pour répondre à la demande du territoire à partir des exploitations actuelles sur le territoire métropolitain sans pour autant identifier de nouveaux sites ;
- limiter les impacts et nuisances de ces activités sur l'environnement ;
- promouvoir le recyclage des matériaux issus de la démolition et de la déconstruction à partir de plateformes ;
- réhabiliter ou reconverter systématiquement les sites en fin d'exploitation.

Les orientations du SCoT permettent de maintenir voire de développer des capacités de production des carrières, par ailleurs gérées par la réglementation propre aux Installations Classées Pour l'Environnement (ICPE).

Le projet de SCoT révisé indique que les carrières en fin d'activités doivent assurer leur réhabilitation ou reconversion en vue d'une nouvelle vocation pour qu'elles ne restent pas « *dégradées* ». Le terme « *dégradé* » est utilisé dans la partie relative aux développements des énergies solaires, pour indiquer que les anciennes carrières peuvent devenir des lieux d'implantation de ferme photovoltaïque (exemple du site de Cournonterral sur notre territoire). Le projet de SCoT traduit

la volonté de l'UNICEM d'utiliser le potentiel des anciennes carrières, par exemple en localisant une extension urbaine à vocation économique dans la carrière de Pignan.

En ce qui concerne plus précisément la carrière de la Madelaine, le projet de SCoT localise des espaces remarquables en application de la Loi Littoral tout autour de l'exploitation actuelle compte tenu de la richesse naturelle de ces milieux (cf Tome 1 Livre 3 Explication des choix pour plus de précisions). Dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional pour l'Aménagement, le Développement Durables et l'Égalité des Territoires (SRADDET), la région Occitanie va intégrer les schémas départementaux des carrières. Le SRADDET sera approuvé en 2019. Ainsi, dans le cadre de cette démarche, la gestion de la ressource et les modalités d'exploitations des carrières seront abordées.

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à l'organisation de la gestion des matériaux de construction sont détaillées dans le Défi 1 / partie 3.4 du DOO.**

## MER ET LITTORAL APPARAISSENT COMME DES COMPOSANTES ESSENTIELLES DU TERRITOIRE

La préservation du littoral, face aux changements climatiques, est une autre préoccupation des métropolitains. Laurent, à Montpellier, s'interroge : « Pourquoi, n'y-a-t-il pas de volet Mer à ce SCoT ? »

Valérie, à Montpellier, déplore pour sa part : « Les communes littorales, pourtant déjà très urbanisées, continuent aussi de s'étendre au détriment du cadre exceptionnel et fragile que constitue notre

*littoral. »*

Un autre participant à Montpellier pointe les problématiques actuelles de « la montée de la mer et de la protection du littoral » pour la Métropole. La protection du littoral, concentrant de nombreux enjeux environnementaux, constitue une attente réelle pour les citoyens qui ont pris part à la concertation.

### Traitement des contributions :

Les Schémas de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) sont issus de la Loi Littoral (1986), ils sont généralement portés par l'Etat mais les collectivités locales ont également la possibilité d'élaborer un chapitre individualisé dans un SCoT, valant schéma de mise en valeur de la mer. Il est alors approuvé par arrêté préfectoral et se substitue au SMVM élaboré par l'Etat, s'il en existe un sur le territoire concerné. La Métropole n'a pas choisi d'intégrer ce volet spécifique dans le SCoT, notamment compte tenu de la taille relativement limitée de la façade maritime (9 km uniquement) du territoire. Toutefois, la révision du SCoT a donné lieu à un travail approfondi pour décliner les objectifs de la Loi Littoral dans le projet.

Le développement urbain des communes littorales se positionne majoritairement « à l'arrière » des communes, tandis que les espaces naturels et zones humides sont préservés de la pression urbaine.

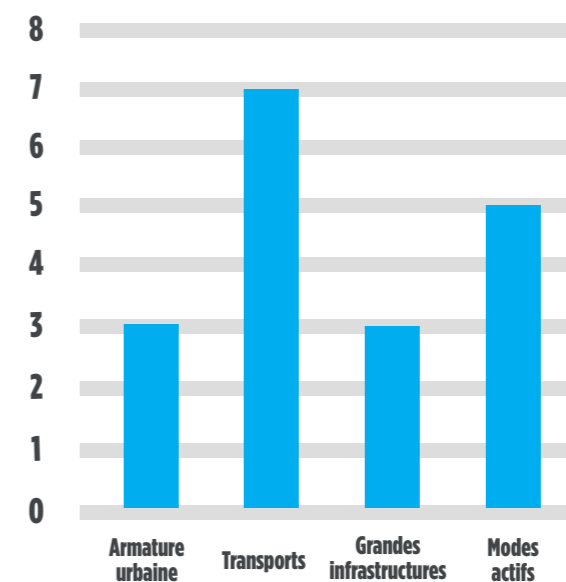
### Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à :

- l'organisation de la préservation du patrimoine littoral et son développement durable sont détaillées dans le Défi 1 / partie 4 du DOO ;
- au modèle de développement durable du littoral qui anticipe et d'adapte aux risques sont détaillées dans le Défi 1 / partie 2.2.3 du DOO
- la valorisation du paysage naturel et patrimonial du littoral au sein du grand parc métropolitain sont détaillées dans le Défi 1 / partie 1.1.3 du DOO

## 2. ORGANISATION TERRITORIALE

Lors de ce temps fort de la concertation, les contributions émises sur la question des transports au sein de la Métropole ont été prégnantes. Les participants se sont exprimés sur les modes de déplacements, et notamment les problèmes rencontrés au quotidien. Ils se sont également saisis de cette concertation pour exprimer leurs attentes quant au développement de modes de déplacements alternatifs à la voiture, plus doux et respectueux de l'environnement.

### QUELS SONT LES SUJETS QUI ONT MOBILISÉ LES PARTICIPANTS SUR L'ORGANISATION DU TERRITOIRE ?



## LA POLLUTION DE L'AIR DUE AUX CONGESTIONS ROUTIÈRES, UN SUJET DE PRÉOCCUPATION

Les étapes précédentes de la concertation avaient déjà mis en lumière les problématiques de congestion routière sur le territoire. Notamment à l'Ouest, ou plus particulièrement à Lavérune, où des citoyens avaient tenu à s'exprimer sur le sujet. Lors de ce temps fort de la concertation, les participants ont à nouveau pointé la difficulté de circuler au sein de la Métropole : « Lavérune et ses environs sont étouffés tous les jours faute de solutions alternatives ». La difficulté d'accéder aux transports en commun, et des passages de bus trop rares en journée, ont pour conséquence que « la voiture reste le moyen de locomotion prépondérant ». Une réflexion partagée au Crès : « Il est difficile aujourd'hui de circuler dans la Métropole si nous n'avons pas de voiture ».

La difficulté de circuler au sein de la Métropole, l'utilisation prépondérante de la voiture et la congestion routière induite deviennent sources d'inquiétude pour les métropolitains, notamment quant à la pollution routière. L'Association Non au Béton déclare être « attentif aux impacts environnementaux et sociaux, sur le bien-être et la santé, que constituent la pénétration accrue de la circulation motorisée {...}. Elle est favorisée par l'élargissement

des voiries existantes qui accroît la vitesse, les risques d'accidents et les pollutions. »

Une inquiétude partagée par le Collectif Ceinture Verte, à propos de l'axe Saint Jean de Védas – Juvignac, qui demande à ce que soit étudié de façon précise le « risque d'exposition des populations à la pollution routière » mais également « ses nuisances sonores, ainsi que les conséquences sociales et écologiques induites par un hyper-cloisonnement de cette portion de territoire par les grands axes de circulation et les cours d'eau ». Valérie, de Montpellier, s'étonne quant à elle « que la Métropole envisage de poursuivre l'urbanisation à proximité des voies les plus polluantes (A709 et A9 notamment) alors que la qualité de l'air dans certains quartiers de la ville est déjà très problématique ».

Au sujet de la fermeture du Passage à niveau n°39 au sud de Castelnaud-le-Lez, Frédéric, regrette que, si des travaux sont prévus, « d'autres solutions n'aient pas été envisagés, comme la fermeture de ce passage à niveau à la circulation automobile avec aménagement de voies de déviation le long de la voie ferrée vers les grands axes existants ».



#### Traitement des contributions :

Le SCoT définit un système de déplacement hiérarchisé basé sur la coordination entre les différents modes. Dans ce système, les axes routiers existants ou à créer contribuent notamment au rabattement vers les différents PEM du territoire. Le PDU - en cours d'élaboration - programmera dans le temps la réalisation des différents projets d'infrastructures, les Pôles d'Echanges Multimodaux, les axes de transports en commun en site propre... En complément de ces projets structurants le SCoT identifie aussi différentes orientations pour développer les modes alternatifs à la voiture individuelle.

En ce qui concerne la localisation d'extension urbaine le long des infrastructures, sources de pollutions atmosphériques, le SCoT s'attache d'une part à privilégier les extensions à vocation économique et d'autre part, à mettre en œuvre une conception urbaine et paysagère atténuant les impacts de ces pollutions.

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à l'organisation de la cohérence entre le réseau de déplacements et l'organisation urbaine sont détaillées dans le Défi 2 / partie 2 du DOO.**

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à la limitation et la protection des risques et nuisances anthropiques sont détaillées dans le Défi 1 / partie 2.3 du DOO.**

### TRANSPORTS EN COMMUN, PISTES CYCLABLES, PIÉTONISATION... DES ALTERNATIVES « AU TOUT VOITURE »

Face à ces enjeux, les participants sont force de propositions. Certains demandent le développement des zones de rencontre comme l'Association Non au Béton qui recommande « de contraindre au ralentissement par des aménagements de voiries adéquats réduisant l'espace de la voiture et par l'extension des zones de rencontre limitant la vitesse à 20km/h. Ce dispositif permet en effet de faire cohabiter de manière apaisée les divers usagers de la rue, favorisant ainsi les déplacements pédestres et la vie locale. »

À Saint Georges d'Orques, un participant demande à ce que soient « développés les transports en commun vers la zone La Gaillarde en rajoutant des rotations le midi et début d'après-midi en période scolaire ».

Le développement de modes de transport doux constitue ainsi une vraie attente. Au Crès, un participant écrit : « Nous aimerions

que le SCoT permette de développer davantage la mobilité douce » et demande notamment l'amélioration de l'offre de pistes cyclables entre Le Crès, Castelnaud-le-Lez et Jacou. Une demande également à Saint Georges d'Orques, où Cathy souhaite « la création de pistes cyclables », par exemple « entre Saint Georges d'Orques, Pignan et Lavérune ».

L'Association Castelnaud Demain souligne toutefois « plusieurs points positifs » présentés dans le projet SCoT, qui participent à l'amélioration des déplacements au sein de l'espace métropolitain comme le renforcement du PEM de Sablassou avec différentes fonctions (voir la partie Associations)

Enfin, dernière alternative proposée : les voitures intelligentes. Un participant au Crès interpelle les équipes de la Métropole : « Est-ce que le SCoT envisage les voitures autonomes ? ».

#### Traitement des contributions :

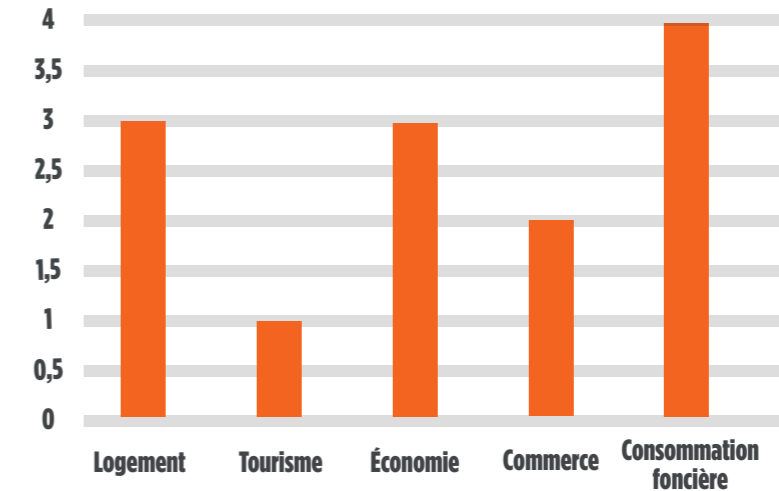
Les propositions des usagers du territoire sont ici relativement précises et relèvent plus du Plan de Déplacements Urbains que du SCoT. Néanmoins, celui-ci identifie bien le développement des zones de rencontre et des axes magistraux pour favoriser les modes actifs, un premier niveau de hiérarchie des PEM, une desserte en TCSP potentiel vers Lavérune et Fabrègues et un axe majeur de transport collectif jusqu'à Counonterral.

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à l'organisation de la cohérence entre le réseau de déplacements et l'organisation urbaine sont détaillées dans le Défi 2 / partie 2 du DOO.**

## 3. DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN

À ce temps fort de la concertation se sont exprimés à plusieurs reprises sur le Développement Métropolitain. Si la question de la construction de nouveaux logements est abordée, les participants attendent principalement de la Métropole une urbanisation raisonnée, prenant en compte l'environnement.

#### QUELS SONT LES SUJETS QUI ONT MOBILISÉ LES PARTICIPANTS SUR LE DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN ?



### UNE QUALITÉ DU CADRE DE VIE À CONSERVER MALGRÉ L'ACCUEIL DE NOUVEAUX LOGEMENTS

L'Association Castelnaud Demain note : « La population de la Métropole devrait encore croître d'environ 110 000 nouveaux habitants à horizon 2040 ». Une croissance qui est un des atouts de Montpellier Méditerranée Métropole, mais qui induit aussi « des besoins importants en termes de logements, d'équipements publics, de développement économique et d'emplois ». L'association remarque que le SCoT prend en considération la nécessité de nouveaux habitats avec « la construction d'environ 4500 logements par an, avec 30% de logements sociaux et 20% d'accès abordable à la propriété ». Elle relève par ailleurs : « La mixité sociale concerne toute la Métropole ».

Dans le SCoT, la priorité est ainsi donnée au renouvellement urbain, dans une logique d'urbanisation raisonnée et de densification du tissu urbain existant. À Baillargues, l'Association « pour la défense du quartier de la rue du Contrôle » souligne que « les

derniers documents du SCoT (avril 2018) rappellent fortement qu'il faut freiner l'étalement de l'urbanisation par 60% des besoins, au lieu de 30%, au sein même de l'urbanisation existante et engagée tout en la respectant ».

Ce choix est parfois mal perçu par les participants qui tiennent aussi à alerter la Métropole sur une urbanisation trop forte qui aurait des effets négatifs pour le territoire. C'est le cas de Michèle, à Castelnaud-le-Lez, pour qui : « Il y a un effet contradictoire entre l'objectif de réduire les risques de ruissellement et/ou d'accroître la qualité de l'air, et l'urbanisation galopante de Castelnaud ».

Pour les participants à la concertation, les nouveaux projets doivent comporter une dimension écologique forte.

Sur ce sujet voir notamment les contributions de l'Association de la rue du Contrôle dans la partie Associations.

#### Traitement des contributions :

Le SCoT priorise le réinvestissement urbain en localisant 60% des futurs besoins dans l'urbanisation existante et engagée. Par ailleurs, la densification doit s'accompagner d'une grande attention pour offrir un cadre de vie qualitatif aux usagers des villes, quartiers et villages de la Métropole, c'est pourquoi une série de dispositions doit permettre de créer des projets urbains qualitatifs en extension urbaine comme en réinvestissement urbain.

**Pour plus de précision, les prescriptions et recommandations relatives à définition de projets urbains qualitatifs sont détaillées dans le Défi 3 / partie 3.5 du DOO.**

## AMÉNAGER LA MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE : UNE MANIÈRE DE PRÉSERVER L'IDENTITÉ DES VILLAGES DE LA MÉTROPOLE

Dans la perspective d'urbaniser de façon raisonnée et respectueuse, plusieurs participants ont exprimé leur souhait de voir les identités villageoises des communes métropolitaines mises en valeur et sauvegardées. Au Crès, un participant regrette : « Aujourd'hui, tout est pensé pour Montpellier, ce qui est important pour l'attractivité du territoire, mais à quand une Métropole qui pense au développement des territoires annexes ? ».

Pour plusieurs participants, le maintien et la promotion des spécificités communales passent notamment par un aménagement réfléchi et pensé globalement, qui sait tirer parti des atouts de chaque endroit. Un participant au Crès s'interroge : « A quand un centre-ville au Crès qui regrouperait une place de marché, qui développerait l'économie locale en valorisant les talents du territoire ? ».

L'Association Non au Béton porte également ce discours pour le maintien et l'aménagement de centralités urbaines autour de places de quartier.

Sur ce sujet voir notamment leurs contributions dans la partie Associations.

Michel, de Lavérune, ajoute : « Avec des zones de transport Doux et avec la Ceinture Verte de Montpellier, la ville resterait respirante pour le Montpellierain à une dizaine de minutes de Montpellier

et les villages garderaient leur identité ».

Révéler le potentiel de chaque commune de la Métropole, c'est aussi favoriser le tourisme, notamment dans les communes annexes de Montpellier. L'Association Castelnaud Demain écrit à ce titre : « Le SCoT souligne l'enjeu du développement du tourisme dans la Métropole. Castelnaud est aussi concerné compte tenu de son patrimoine paysager et culturel. On pourrait envisager avec l'Office de tourisme, désormais métropolitain, une promenade Frédéric Bazille du musée Fabre au domaine de Méric à l'église et au vieux village de Castelnaud. ».

La concertation du SCoT permet ainsi de mettre en lumière l'attachement des métropolitains à leur(s) territoire(s). S'ils sont soucieux de leur qualité de vie, ils ont aussi à cœur un développement en accord avec les enjeux environnementaux d'une Métropole belle et fragile, et pour laquelle il convient de mettre en place des actions bien spécifiques.

S'ils veulent la préserver, leur attachement s'incarne aussi dans la volonté exprimée de la promouvoir et de développer un tourisme raisonné, pas seulement sur Montpellier mais également sur l'ensemble des communes métropolitaines au patrimoine naturel et culturel fort.

### Traitement des contributions :

L'ensemble des propositions évoquées pour préserver l'identité des villes et villages trouve un écho dans les orientations du projet de SCoT révisé :

- Le maintien et le renforcement des centralités urbaines par exemple autour des places et équipements publics est identifié dans l'objectif de « Favoriser une Métropole des proximités » (Défi 2 / Partie 2.8.4).
- Le développement de « parcours thématique pour créer

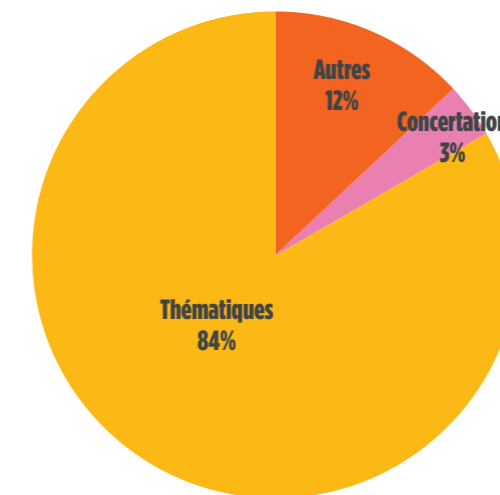
un maillage territorial cohérent et continu d'intérêt touristique » est visé dans la partie relative au confortement de l'attractivité touristique (Défi 3 / Partie 2.1).

- L'aménagement de la « Métropole des villages » repose sur des objectifs de pérennisation des fonctionnalités et identités par secteur, de maintien de la cohésion sociale, de maîtrise de la densification des quartiers (Défi 2 / partie 1.3).



# LES AUTRES SUJETS DE LA CONCERTATION

## QUELLE EST LA PART DES CONTRIBUTIONS «AUTRES» OU «CONCERTATION» TOUT AU LONG DE LA CONCERTATION



## LE PROJET DE RÉVISION DU SCoT ET SA CONCERTATION

Tout au long de la concertation, les participants se sont exprimés sur la concertation en elle-même et sur l'accès à l'information. Ainsi, lors des réunions publiques, 9% des interventions et des questions ont porté sur la procédure SCoT en elle-même, notamment sur son application et sur les modalités de la concertation.

Parmi les principales questions posées et les réponses apportées, figurent les suivantes :

### Le SCoT fixe-t-il des échéances ?

Le SCoT révisé définit les orientations et objectifs d'aménagement à l'horizon 2040. Des indicateurs de suivi du SCoT sont définis par le document et le Conseil de Développement sera associé à l'évaluation des effets du projet. Le Code de l'Urbanisme fixe à 6 ans le rythme d'évaluation du SCoT, à partir des indicateurs qu'il détermine dès sa réalisation. Le SCoT initial à lui-même fait l'objet de deux évaluations en 2012 et en 2015.

### Quels sont les impacts de la révision du SCoT sur les Plans locaux d'urbanisme ?

L'article L. 111-1-1 du Code de l'urbanisme prévoit que les plans locaux d'urbanisme (PLU) doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale. L'approbation d'un SCoT influe donc nécessairement sur le contenu des documents qui lui sont « inférieurs », notamment le futur PLU intercommunal, le Plan de Déplacements Urbains, le Programme Local de l'Habitat, et le Plan Climat Air Énergie Territorial.

### Comment est financé le SCoT ?

Lors de l'élaboration d'un SCoT, le principal poste de dépense est constitué par le montant des études nécessaires à son élaboration. Il est complété par des dépenses de fonctionnement correspondant au personnel mobilisé au sein de la Métropole aux frais de tirage des dossiers, à l'organisation de la concertation et de l'enquête publique, de rémunération de la commission d'enquête.

Le SCoT est financé sur le budget principal de Montpellier Méditerranée Métropole pour un montant d'environ 1 million d'euros hors taxe, ce montant correspond principalement aux frais d'études et de procédure. Il fait l'objet de subvention l'Etat de 140 150 €, soit 14 % des coûts engagés.

Par ailleurs, le SCoT est un document d'orientation qui n'a pas pour vocation de financer les projets qui pourront en découler

### Comment contribuer au SCoT en tant que citoyen ou association ?

Lors des réunions publiques, de nombreux participants ont souhaité s'informer sur les modalités de participation à la révision du SCoT, et s'assurer que leur contribution participerait bien à la construction du projet final. C'est le cas de Jean-Paul, de l'association Maguelone-Gardiolo : « Comment pouvons-nous participer à la construction d'un SCoT, sachant que l'expression que nous pouvons avoir est très limitée ? Je voudrais savoir si des associations participent à la construction de ce SCoT, si oui comment nous pouvons les contacter, afin que nous ayons le côté positif que nous avons toujours eu. »

Le détail des modalités de concertation mises en œuvre est défini dans le préambule.

## LES DOCUMENTS DU SCOT PERÇUS COMME COMPLIQUÉS À COMPRENDRE POUR LES PARTICIPANTS

Si plusieurs participants ont félicité la Métropole pour la démarche d'information et de présentation du SCoT au grand public, le caractère volumineux du document et le caractère général du SCoT ont souvent été soulignés comme des limites à la compréhension du projet. Lors du dernier temps d'expression et de mobilisation renforcée, Régine, de Lavérune, écrit : « Je suis impressionnée par le nombre de documents à consulter » et ajoute « le risque est de se perdre dans ces documents très denses ». A Lavérune toujours, un participant pointe du doigt « un document quelque peu indigeste au vu du nombre de dossiers ».

Certains ont également regretté l'absence de réponses précises quant à la mise en œuvre des prescriptions et recommandations, et d'autres sont en attente d'une traduction « au plus proche du terrain » des principes de développement durable déclinés dans le SCoT.

De nombreux participants ont cherché à trouver sur les plans des informations relevant d'une échelle très fine (la parcelle) : le manque de lisibilité des plans de secteur a ainsi été souligné à plusieurs reprises.

D'autre part, plusieurs participants ont regretté de ne pas avoir été suffisamment informés de la mise à disposition du public des documents ou de l'organisation de réunions publiques. A Clapiers, un couple écrit ainsi en septembre : « Nous venons seulement d'apprendre que des documents concernant la révision du SCoT approuvé en 2006 étaient à disposition du public (en

mairie) pour avis [...]. Nous découvrons que Montpellier Méditerranée Métropole a organisé une concertation avec le public le 16/03/2017 à 18h30 à Castelnau-le-Lez pour les communes de « la vallée du Lez » dont nous faisons partie. La publication de cette réunion ne semble pas avoir eu lieu dans notre commune de Clapiers ».

A Castries, une participante déplore également « l'absence d'informations, de réunion publique à Castries pour l'élaboration de la révision du SCoT » et regrette une information selon elle trop tardive. A Clapiers, Pierre pointe le manque de communication dans les publications communales, alors que Régis regrette qu'« une seule petite période (du 20 juin au 30 octobre 2017) ait été ciblée pour recueillir les avis du public, alors que le PADD était déjà débattu ».

Durant cette concertation portant sur la révision du document, quelques participants ont également regretté de n'avoir pu disposer, à titre comparatif, de la version initiale du SCoT de 2006 afin de mieux en percevoir les évolutions. D'autres métropolitains évoquent, quant à eux, le manque de lisibilité de certains moyens de consultation du SCoT. « Rien n'est clair dans les documents en ligne » proteste ainsi un participant à Montpellier.

Les participants proposent quelques solutions pour faciliter la consultation du SCoT. A Lavérune, Régine suggère : « un accès via internet...pour une Métropole qui met en avant le numérique cela devrait être possible ; un glossaire ; un guide lecture : comment aller vers les sujets qui nous préoccupent en particulier ».

### TRAITEMENT DES CONTRIBUTIONS :

Concernant l'information sur la démarche de révision, la Métropole a souhaité tenir le public informé de l'élaboration du document au fur et à mesure de la rédaction de chacune des pièces. Ainsi, après les réunions publiques, les supports des présentations réalisées et une version provisoire du PADD ont été mises en ligne. Puis, à partir du mois de juin les versions successives des différentes pièces du document ont été mises à disposition pour avis du public dans les 31 communes et sur internet. Cette étape de la concertation a été relayée par une large campagne d'information grâce aux annonces légales, aux encarts publicitaires en couleur dans la presse locale, à plusieurs articles dans le MMMag –distribué dans toutes les boîtes aux lettres-, une bannière sur le site internet et des

informations sur les réseaux sociaux.

Par ailleurs, suite aux premières remarques de manque d'information constatées sur les registres, des publications fréquentes sur les réseaux sociaux ont été faites et des encarts d'information ont à nouveau été publiés dans la presse.

Au sujet de la période de concertation préalable, la possibilité de faire part de ses observations, contributions ou question s'est étendue tout le long de l'élaboration du projet. Les modalités de concertation mises en phases sont détaillées dans la partie préambule du présent bilan de la concertation.

## AUTRES

### ECHANGER ET COLLABORER ENTRE COLLECTIVITÉS VOISINES

Certaines questions, tout au long de la concertation, ont porté sur les possibilités de travailler avec les collectivités voisines.

Durant les réunions publiques du printemps 2017, le Président de Montpellier Méditerranée Métropole Philippe Saurel, a rappelé qu'il attachait une grande importance à l'instauration de collaborations avec les autres collectivités, notamment avec les territoires voisins. C'est ainsi qu'il a pris l'initiative de réunir ce qu'il a appelé le « G7 », structure informelle non administrative d'échange réunissant six collectivités limitrophes (aujourd'hui devenues 5 depuis la fusion des communautés de l'Etang de Thau) et la Métropole pour échanger sur les enjeux communs à la gestion et au développement de ce grand territoire, bassin partagé à la fois environnemental, résidentiel, économique, touristique, culturel, de loisir et de déplacement. Les communautés impliquées dans cette démarche sont : Agglomération Pays de l'Or, la Communauté de communes du pays de Lunel, la Communauté de communes du Grand Pic Saint-Loup, le Pays Cœur d'Hérault et les deux Communautés récemment fusionnées au sein de la Communauté d'Agglomération Sète Agglopol Méditerranée.

Ensuite, lors des périodes de mise à disposition renforcées, les participants ont évoqué la nécessité d'échanger avec les collectivités voisines. Pour un participant – géographe retraité - de Montpellier, « les grandes orientations vont dans le bon sens mais, pour être efficace, il faudrait d'abord réunir les 3 communautés : 3M, Pays de l'Or et Pic St Loup. [...] La métropole repose sur la cohésion de ces trois territoires pour son développement ». Parmi les sujets communs, les participants évoquent notamment les enjeux environnementaux et la lutte contre le réchauffement climatique. Un participant s'interroge : face à la montée de la mer et la nécessaire protection du littoral : « Comment le Pays de l'Or peut faire face seul, sans le soutien de 3M ? ». Toujours sur le littoral, à Montpellier, Laurent, demande : « À quand une interaction forte et constructive entre 3M et les EPCI (Pays de l'Or...) pour prendre en compte la Mer à sa juste valeur ? ».

### DES DEMANDES PONCTUELLES ÉTUDIÉES

Plusieurs participants ont souhaité se saisir de la concertation afin d'adresser aux équipes de la Métropole des demandes individuelles, concernant majoritairement des parcelles particulières. Certains propriétaires ont souhaité des adaptations des contours

du document graphique du SCoT. Dans le processus de révision du SCoT, ces demandes ont été étudiées au regard des enjeux d'aménagement durable du territoire et de l'intérêt général.

Par ailleurs, une grande partie de ces sollicitations individuelles porte sur des demandes de précision à une échelle qui ne correspond pas à celle de l'élaboration du SCoT, elles trouveront des réponses lors de la déclinaison des orientations du SCoT (conçu à l'échelle du 1cm/25 000cm) dans le PLUi (conçu à l'échelle du 1cm/5 000 cm à 1cm/2 000cm), par exemple :

- la faculté de changer la destination d'un bâtiment en zone agricole ou naturel ;
- la déclinaison des « limites urbaines à formaliser » à l'échelle du parcellaire, permettant de fixer la limite entre une zone urbaine ou à urbaniser et les zones agricoles ou naturels du PLUi.

Sur l'ensemble du territoire, la délimitation de l'« urbanisation existante et engagée » a été revisitée pour prendre en compte les évolutions depuis le SCoT de 2006, notamment en intégrant les nouvelles opérations, les opérations amorcées au 1<sup>er</sup> janvier 2019, les îlots organisés et groupés de constructions isolées. Cette adaptation des contours du SCoT de 2006 aux évolutions de l'urbanisation du territoire fait parfois écho aux demandes de quelques propriétaires.

Certains propriétaires fonciers ont souhaité bénéficier d'une plus grande constructibilité, notamment au sud de l'agglomération existante de Lattes ou à l'ouest de la Route de Palavas. Toutefois l'intégration de leurs propriétés dans les espaces remarquables et caractéristiques du littoral ou dans les coupures d'urbanisation au sens de la loi Littoral ont réduit leur potentiel d'urbanisation.

Par ailleurs, plusieurs de ces demandes portaient sur la constructibilité principalement résidentielle au sein des espaces agro-naturels. L'analyse a démontré que ces sollicitations étaient contradictoires avec le dispositif mis en place pour préserver et activer les espaces agro-naturels. Seuls les projets compatibles avec les orientations détaillées dans le Défi 1 / partie 1.1 pourront être autorisés dans le cadre du PLUi.

## TRAITEMENT DES CONTRIBUTIONS :

Une participante demande ce qui est entendu par « urbanisation existante et engagée » et Renaud demande des précisions sur « la mise en œuvre de la bande des 50m en limite d'urbanisation ».

« L'urbanisation existante et engagée » renvoie aux espaces urbanisés du territoire de la Métropole. Dans la démarche de planification du SCoT, l'urbanisation est considérée comme engagée, si avant le 1er janvier 2019, les premiers travaux de viabilisation sont réalisés et qu'un ou des permis de construire sont délivrés. L'urbanisation existante et engagée intègre également certains espaces ayant des fonctions urbaines et situés au sein des espaces agro-naturels. 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 et de réseaux d'eau et 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 et de réseaux d'eau et d'assainissement.

L'objectif des « limites urbaines déterminées » 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 50m figuré dans le plan du DOO. Le PLUi devra ultérieurement préciser le tracé parcellaire de ces limites car c'est le PLUi, et non le SCoT, qui les rendra opposables aux demandes de droits à construire. De ce point de vue, il convient de préciser qu'aucune de ces limites n'est définie à l'échelle de la parcelle.

## DES SUJETS « HORS SCOT »

Certains sujets abordés tout au long de la concertation n'entrent pas dans les prérogatives du SCoT. C'est le cas pour certaines contributions émises lors des réunions publiques, telles que les questions relatives aux tags et autres incivilités urbaines, aux actions de remembrement foncier agricole, aux délais de réalisation des infrastructures (Ligne 5 de tramway, COM, Déviation de la RN 113...), aux liens avec l'arrière-pays tels que le prolongement des lignes de transports en commun dans certaines communes hors Métropole.

De la même manière, l'amélioration de la qualité des repas servis en restauration collective ne concerne pas directement le SCoT, même si elle questionne les possibilités d'exploiter localement les terres agricoles et d'organiser des circuits courts, et entre dans le cadre de la politique agroécologique et alimentaire, par ailleurs soutenue par le SCoT.

En revanche, il est précisé que certaines réponses seront apportées dans le cadre d'autres schémas qui ont vocation à préciser et à décliner les orientations du SCoT comme le PDU (Déplacements urbains), le PLH (Habitat) et le PCAET (Climat, Air, Energie), le PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal).

Durant la période de mise à disposition des documents dans les 31 communes et au siège de la Métropole, l'absence de fleurs, le manque de poubelles dans certaines communes, l'absence de

sacs pour les déjections canines, etc. ont également été soulignés. Une participante s'exprime ainsi : « Je suis étonnée de voir à quel point les rues et cheminements sont mal entretenus. Beaucoup de débris et de saletés dispersés sur les trottoirs. Une dégradation générale ». Elle déclare plus loin : « On voit très rarement les employés des services techniques en train d'œuvrer pour remédier à cet état de fait ».

À Lattes, un habitant interpelle le Président : « Monsieur le Président de la Métropole de Montpellier, nous souhaitons avec ardeur et vigueur avoir des informations sur la santé des chemtrails et de la géoingénierie climatique ».

Le SCoT est un document de planification, qui définit, pour 20 ans, les grandes orientations d'aménagement du territoire communautaire. Il est établi à l'échelle de la Métropole pour intégrer les grands enjeux du territoire et les décliner sur les 31 communes qui la composent.

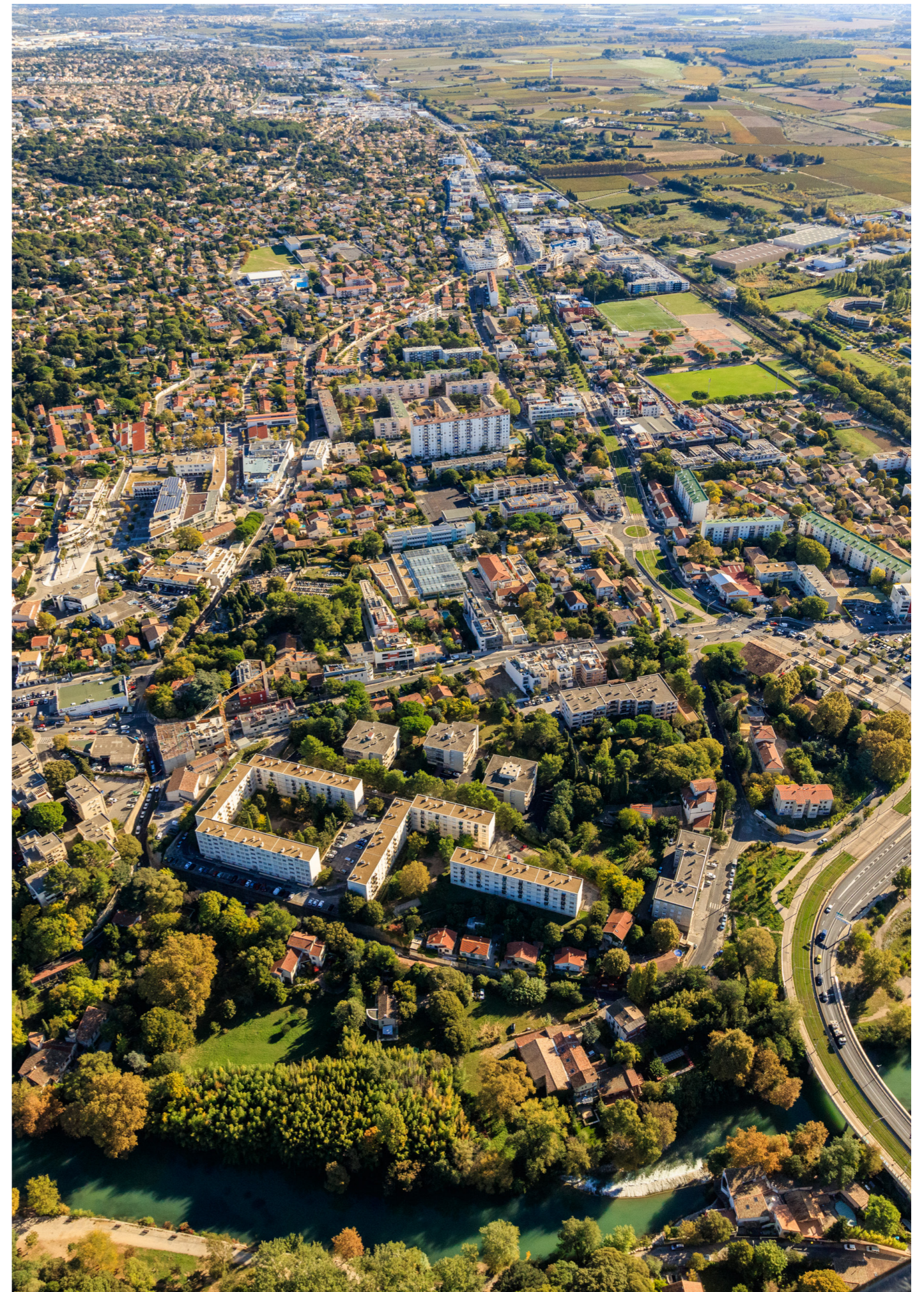
Il encadre et met en cohérence également l'ensemble des documents de planification d'échelle métropolitaine, comme le Plan de Déplacements Urbains (PDU), le Programme Local de l'Habitat (PLH), le Plan Climat Air Energie Territorial, le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

À ce titre, le SCoT n'est pas un document de programmation, ni de prescription à la parcelle et n'a pas vocation à décliner précisément les orientations à une échelle aussi fine que celle de la propriété foncière.



Les contributions des associations  
à l'élaboration du projet du SCoT

# ZOOM SUR LES ASSOCIATIONS MOBILISÉES SUR LE PROJET





# ZOOM SUR LES ASSOCIATIONS MOBILISÉES SUR LE PROJET

Tout au long de l'élaboration du projet, des propositions ont également été formulées par les associations. Des rencontres ont été programmées avec elles afin de partager leurs attentes sur le territoire.

## L'ASSOCIATION MOSSON COULÉE VERTE (PPC)

L'Association Mosson Coulée Verte est agréée au niveau départemental pour la protection de l'environnement (L141-1 du Code de l'Environnement) et en urbanisme sur les bassins versants du Lez et de la Mosson. À ce titre, suite à son courrier du 27 juin 2017 faisant part de sa demande d'être consultée lors de la révision du SCoT, la Métropole a reçu ses représentants le 1er septembre 2017. Préalablement à ces échanges, différents membres de l'association ont participé aux réunions publiques au printemps 2017 (réunions publiques thématiques sur l'habitat et l'environnement / réunion de secteur Vallée du Lez) et une première contribution a été envoyée au Président le 15 mai 2017, sur la base du PADD.

## PREMIÈRE CONTRIBUTION SUR LA BASE DU PADD

Lors des réunions publiques, les thématiques d'intervention de l'Association Mosson Coulée Verte portaient sur plusieurs sujets environnementaux tels que la préservation de la biodiversité (au travers du maintien des corridors écologiques entre les différents réservoirs de biodiversité et en milieu urbain, de la préservation des dégradations de la Mosson et de sa ripisylve), mais également la prise en compte du risque de remontée de nappe, ou encore la nécessité d'aborder les sujets environnementaux, notamment celui de la gestion des déchets, à une échelle plus importante que celle de la Métropole.

Ensuite, l'association a développé l'ensemble des sujets évoqués en réunion dans une contribution datée du 15 mai 2017. En préambule du courrier, l'association note que le projet de Schéma prend en compte des grands enjeux du territoire qu'elle partage :

- « *Adaptation au changement climatique*
- *Développement de la biodiversité sur le territoire de la Métropole,*
- *Équilibre entre le développement économique et maintien, voire renouveau, de l'activité agricole* »

Les précisions techniques et enjeux que l'association souhaite voir mieux prendre en compte, sont traités par thèmes ci-après :

### Continuités écologiques de la trame verte

En complément des corridors de la trame bleue qui s'organisent autour des axes des cours d'eau, l'association indique que « *le SCoT doit intégrer des corridors verts en continuité et de taille suffisante aussi bien est-ouest que nord-sud et des espaces de végétalisation plus larges dans les rues pour préserver la biodiversité et la qualité de vie des habitants* »

Le document graphique du SCoT révisé a effectivement positionné des corridors de trame bleue sur les cours d'eau (majoritairement orientés nord-sud), et a également localisé des corridors de trame verte pour relier les différents réservoirs de biodiversité. Ceci se traduit notamment par des corridors orientés est - ouest, qui relient les grands réservoirs de trame verte et les cours d'eau. L'association vise notamment le lien entre la Mosson et le Lez, celui-ci est assuré :

- au sud du territoire du SCoT, par un corridor situé entre l'A9 et Maurin-Lattes nord ;
- au nord du territoire du SCoT, dans le tissu urbain constitué de Montpellier, par un corridor en pas japonais relayés par les grands parcs urbains ;

Plus au nord, en dehors du périmètre du SCoT, la Métropole ne

peut pas imposer de corridor sur les territoires voisins, même si les collaborations existent avec les communautés voisines pour promouvoir les nécessaires cohérences et continuités.

Au sujet du développement du végétal en ville, le PADD débattu par les élus le 22 février 2017, identifie cet objectif que le DOO décline, dans sa version du 27 septembre 2017, en indiquant qu'il faut « *renforcer la trame végétale à travers la végétalisation des espaces publics* ».

### Risques naturels

L'association explique que « *le SCoT doit prendre en compte le risque de remontée de nappe, très présent sur le territoire* ». L'Etat Initial de l'Environnement du projet de SCoT révisé identifie et cartographie ce risque à partir des données du BRGM (Bureau de Recherche Géologique et Minière). Par ailleurs, le DOO, dans sa version du 27 septembre 2017, prescrit plusieurs principes d'aménagement dans les projets urbains en extension ou en réinvestissement urbain, notamment « *l'intégration des risques retrait gonflement d'argile et de remontée de nappe à l'échelle des opérations d'ensemble et des constructions* ».

### La Mosson

Pour l'association, « *les choix d'aménagement concernant la Mosson (contournement Ouest, déplacement du stade de football) doivent se faire en maintenant les continuités écologiques, en développement des itinéraires de randonnées et en préservant la trame bleue et verte. La problématique des communautés Roms et des gens du voyage mérite un volet spécifique dans le SCoT. Le contrôle des pratiques, et notamment la gestion des déchets de ces populations, doit être sérieusement étudié.* »

Le SCoT identifie le rôle stratégique, notamment pour la biodiversité, de la préservation de la Mosson. En effet, sur cet axe naturel et ses abords, se juxtaposent des réservoirs de biodiversité de trame bleue (zones humides), des réservoirs de biodiversité de trame verte (notamment ZNIEFF de type 1) et un corridor de trame bleue. Le projet de territoire porte la valorisation de ces espaces pour leur qualité paysagère et leur potentiel « loisirs ». Toutefois, une vigilance accrue reste nécessaire pour limiter les impacts de la fréquentation sur ces milieux fragiles.

Au sujet de la gestion des Gens du voyage, le SCoT identifie la nécessité de répondre à ces besoins en s'inscrivant dans le cadre du Schéma Départemental d'accueil des Gens du Voyage.

### Ressource en eau

En ce qui concerne la ressource en eau, l'Association Mosson Coulée Verte considère que le fonctionnement des systèmes karstiques (notamment celui de la Mosson) est insuffisamment connu sur le territoire, alors que ces systèmes sont stratégiques, compte tenu des enjeux (accroissement de la population, prise en compte des évolutions climatiques...). Dans ce contexte, elle estime qu'il est nécessaire d'appliquer un principe de précaution pour mieux connaître ces milieux, en particulier le karst de la Mosson, et de préserver cette ressource. Parallèlement, elle juge qu'il est « *indispensable de rechercher de nouvelles ressources en eau brute près des lieux importants de consommation (eaux usées traitées, eaux grises, nappes dépolluées)* ».

Par ailleurs, l'association pointe la nécessité de gérer les « *problématiques de besoins en eau potable et de traitement de l'eau usée liées aux afflux de la population estivale* ».

Le SCoT n'a pas pour mission de définir un programme d'étude car c'est un document de planification. Son rôle est d'identifier les zones de sauvegarde de la ressource en eau et de les préserver en privilégiant leur maintien dans les espaces agro-naturels. Le cas échéant, si leur urbanisation ponctuelle est programmée (extensions urbaines de Murviel-lès-Montpellier ou de Courmonterral par exemple), il s'agira d'appliquer avec vigilance la séquence ERC en phase opérationnelle.

Au sujet de la recherche de nouvelles ressources en eau brute, le SCoT identifie cette piste d'action au sein d'une stratégie générale visant tout d'abord à protéger quantitativement et qualitativement la ressource en eau, sécurisant l'alimentation du territoire, à optimiser les ressources et à en rechercher de nouvelles.

En ce qui concerne la gestion des besoins par l'afflux des populations estivales, il est observé sur la Métropole que le départ des étudiants l'été permet de libérer de la ressource pour satisfaire les besoins des touristes.

### Équilibre entre l'urbanisation et les espaces agro-naturels

Dans sa contribution l'association indique que le « *SCoT doit confirmer le lien étroit entre enjeux environnementaux et enjeux sociaux, en particulier en matière de foncier économique et de logement.* » Par ailleurs, l'association partage l'objectif de revitalisation de l'agriculture porté par le PADD. Elle demande également d'ouvrir les espaces agricoles « *à la promenade et [de prioriser des] liens avec les habitants* ».

La volonté de la Métropole et des communes, exprimée dans le PADD, consiste à préserver et valoriser la qualité du cadre de vie métropolitain, pour les trois arcs du territoire : l'amphithéâtre des garrigues, la plaine agricole et urbaine et le littoral. La « quantité et la qualité de l'urbanisation » sont, à ce titre, encadrées par les orientations du DOO, qui donnent des objectifs en termes de qualité des projets urbains, notamment en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle.

En ce qui concerne l'articulation avec l'activité agricole, il est important de noter que ces espaces contribuent à la qualité de l'identité paysagère, mais qu'ils sont, avant tout, des espaces d'activités économiques agricoles. À ce titre, il s'agit de maîtriser avec attention leur fréquentation. C'est pourquoi le DOO indique « *permettre la pratique et la découverte de ces espaces pour des usages de loisirs et de découverte dans le respect des sensibilités environnementales et, le cas échéant, des contraintes propres à la loi Littoral* ».

### Capacités à anticiper les évolutions climatiques

L'association rappelle les différents risques présents sur le territoire et salue la volonté de mettre en avant l'adaptation au changement climatique. Elle indique que « *le SCoT doit clairement informer*

*les habitants et les acteurs économiques sur la localisation des impacts attendus, [...] traiter l'ensemble des impacts des changements climatiques, [...] préciser son choix de recul stratégique en réponse à la submersion marine* ».

Le SCoT révisé a localisé les extensions urbaines du territoire en appliquant une analyse multicritères. Un des critères est la prise en compte des aléas liés aux différents risques naturels (incendie, inondation par débordement, ruissellement, submersion marine). Ainsi, les extensions urbaines sont majoritairement localisées en dehors des zones de risques. Si ce n'est pas le cas, et que, par exemple, un cours d'eau potentiellement source de débordement ou un axe de ruissellement traverse une extension urbaine, le document graphique du DOO identifie ce risque en positionnant des gouttes d'eau sur le secteur concerné.

En ce qui concerne le risque feux de forêt, des mesures sont prescrites pour réduire l'aléa avant toute urbanisation sur les trois sites potentiellement touchés.

La submersion marine se traduit par deux types de risques (décrits dans l'EIE) :

- l'élévation du niveau de la mer en raison du changement climatique : différents scénarii évaluent ainsi la montée des eaux entre 26 cm et 82 cm à l'horizon 2100, soit entre 1 cm tous les 3 ans ou tous les ans. Pour les communes littorales, la majorité des extensions urbaines sont situées « à l'arrière » des communes, éloignées du bord des étangs ;
- un phénomène temporaire d'inondation des terres lors de conditions extrêmes météorologiques : le scénario moyen avec prise en compte du changement climatique – soit la courbe de niveau de 2,40m NGF – est pris en compte pour dessiner les extensions urbaines du SCoT en dehors de cet aléa.

### Gestion des déplacements

L'association pointe la nécessité de gérer les navettes domicile-travail, en particulier les flux venant au-delà du périmètre métropolitain. L'association considère que « *le SCoT doit affirmer la volonté politique de penser les portes d'entrées sur le territoire de la Métropole en assurant la fluidité des transports et la facilité d'accès aux parkings de dissuasion, la réduction des goulots d'étranglements, la qualité de vie pour les riverains, le maintien des continuités écologiques* ».

Le projet de SCoT révisé confère effectivement un rôle stratégique aux Portes métropolitaines, à la charnière entre le Cœur de Métropole, les communes de première et seconde couronnes et les territoires voisins. Ces secteurs joueront un rôle primordial pour l'organisation de la multimodalité et verront leur fonction urbaine renforcée à travers des opérations de recomposition urbaine favorisant une plus grande mixité des usages et des fonctions.

## DEUXIÈME CONTRIBUTION SUR LA BASE DES DOCUMENTS MIS À DISPOSITION EN JUIN 2017

Une réunion d'échange a été programmée le 1<sup>er</sup> septembre 2017 entre différents représentants de l'Association Mosson Coulée Verte et la Métropole. L'Association a pu présenter sa contribution écrite construite suite à sa lecture attentive du Document d'Orientation et d'Objectifs dans sa version du 20 juin 2017.

L'Association a pu formuler ses propositions et questionnements sur différentes thématiques :

- **la vulnérabilité au changement climatique**, par exemple sur le rôle primordial de la végétalisation en ville, comme un des moyens pour limiter l'effet « îlot de chaleur urbain » ;
- **le transport**, notamment en partageant l'objectif du SCoT de « mise en tension de l'armature urbaine » par l'armature des déplacements ;
- **l'économie**, en insistant sur la nécessité de desservir par des axes de transports attractifs les espaces à vocation économique ;
- **l'urbanisation**, en saluant l'objectif de préservation de 2/3 du territoire en espaces agro-naturels tout en indiquant que la densification ne doit pas induire l'altération de la qualité du cadre de vie ;
- **les risques**, notamment l'importance de mieux intégrer les ouvrages de rétention hydrauliques de manière qualitative dans les projets urbains ;

## TROISIÈME CONTRIBUTION CONCLUSIVE SUITE AUX ÉCHANGES DU 1<sup>er</sup> SEPTEMBRE

Par courrier du 7 septembre 2017, l'Association Mosson Coulée Verte a tenu à faire part d'observations suite au temps d'échange et d'explication du 1<sup>er</sup> septembre 2017. Elle rappelle son attachement à ce que ce projet soit plus facile d'accès pour être appropriable par les acteurs du territoire.

L'association y indique avoir « *bien acté que le SCoT est un outil de planification et non de programmation* ». Toutefois, une des observations porte sur la volonté de rendre le SCoT plus opérationnel et prescriptif.

Ensuite, l'association pointe différents outils pour pérenniser, après l'échéance du SCoT (2040), la vocation agricole de certains espaces, par exemple en mettant en place des Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces Agricoles et Naturels périurbains (dit PAEN). Il faut rappeler ici que le SCoT ne met pas en place d'outils, mais il donne des objectifs et orientations. Ensuite, les acteurs du terri-

## L'ASSOCIATION PAYSAGES DE FRANCE (PPC)

L'Association Paysages de France est agréée au niveau national pour la protection de l'environnement (L141-1 du Code de l'Environnement). A ce titre, suite à son courrier du 17 octobre 2017 faisant part de sa demande d'être consulté lors de la révision du SCoT, la Métropole a reçu son représentant le 16 novembre 2017.

L'Association Paysage de France est une association nationale particulièrement investie sur la pollution visuelle, notamment liée à la publicité. Elle est également sollicitée pour son expertise paysagère, à travers sa participation à la Commission Départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) par exemple. Sur le territoire de la Métropole, le représentant de cette association s'associe à la mobilisation de St Jean Environnement (cf ci-après) pour préserver les espaces agro-naturels, et en particulier ceux qui séparent Montpellier des communes situées à l'Ouest de la ville-centre.

- **l'environnement**, en mettant en avant la gestion de la ressource en eau dans les critères de planification urbaine puis les modalités d'urbanisation du territoire (préservation des zones humides...).

### Échanges :

Cette réunion a permis de :

- partager un certain nombre d'enjeux et la méthode d'élaboration du SCoT,
- enrichir le SCoT sur certains volets, comme des prescriptions dans le Défi 3 / partie 3.5 relative à la définition de projets urbains qualitatifs :
  - la prise en compte de la remontée de nappe dans les opérations urbaines et les constructions ;
  - la constitution d'une trame d'espaces publics et d'une trame végétale assurant plusieurs fonctions (hydraulique, écologique, paysagère...)
- rappeler le rôle du SCoT, son contenu et ses limites ainsi que le rôle des autres documents de planification ou de programmation, financiers et opérationnels qui sont pilotés par la Métropole (Plan Climat Air Energie Territorial, Plan de Déplacements Urbains, Programme Local de l'Habitat...), mais également de montrer comment les politiques publiques portées par la Métropole peuvent concrétiser les orientations du SCoT (action foncière pour installer les activités agricoles par exemple).

toire, à travers l'élaboration de leurs documents d'urbanisme ou de leur stratégie foncière, disposent de différents moyens pour atteindre ces objectifs.

Le dernier point de la contribution porte sur la nécessité de programmer des « *réserves foncières* » pour les équipements du territoire (Station d'Épuration des eaux usées - STEP), « *un lieu de traitement des déchets ultimes* », « *la circulation des piétons et des espèces terrestre* » ou « *zones de ruissellement fort* ».

La Métropole note que la notion de « réserves foncières » peut avoir plusieurs significations dans la contribution de l'association. En effet, le foncier peut être acquis pour y construire des équipements (stratégie foncière de gestion des domaines privé et public de la Métropole) ou bien être règlementé pour y maintenir des usages (rôle du PLUi). La stratégie foncière comme les outils règlementaires est utilisée par la Métropole pour atteindre les objectifs fixés par le SCoT.

### Questions et demandes de l'Association formulées lors de la réunion du 16 novembre :

- L'Association s'interroge sur la complétude des chiffres de consommation foncière donnés dans le SCoT, au sujet des impacts des voiries par exemple. Elle considère que l'offre en foncier économique est déjà très présente sur la commune et le secteur de Saint Jean de Védas (ZAE de la Lauze existante puis de son extension de part et d'autre).
- Elle considère que la réalisation de la ZAC de Roque Fraïsse a été brutale pour le territoire avec des forts impacts sur la circulation et la réduction des espaces agro-naturels, et que le futur SCoT doit stopper ces extensions urbaines, notamment celle sur les crêtes.
- L'Association Paysages de France souhaite soutenir la proposition visant à la mise en place un large Périmètre de

### Échanges :

En préalable, un point est fait sur les objectifs de la révision du SCoT et la méthode mise en place pour modérer la consommation foncière à l'échelle des 31 communes. Le SCoT doit garantir et préserver les grands équilibres : biodiversité, agriculture, économie, accueil résidentiel dans le cadre de mixité urbaine.

La Métropole rappelle les principes fondateurs de la révision du SCoT, notamment la préservation et l'activation des 2/3 du territoire pour les espaces naturels et agricoles et à moins de 1/3 du territoire dédié pour le tissu urbain et économique. La limitation de la consommation foncière passe par un effort important de réinvestissement des tissus urbains existants en accueillant 60 % des besoins du tissu mixte dans l'enveloppe de l'urbanisation existante et engagée et 15 % des besoins pour le tissu à vocation économique, cet objectif ambitieux induit la mobilisation des friches (relativement peu nombreuses) et la densification urbaine de l'existant.

En ce qui concerne les infrastructures routières, le COM est nécessaire dans le cadre du schéma directeur des déplacements qui donne la priorité aux transports en commun et en général aux modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme, ainsi qu'au partage de l'espace public urbain (rendu possible par la réalisation du Contournement routier de Montpellier). La consommation foncière des infrastructures ferroviaires et viaires est estimée à 90 ha en dehors des Extensions Urbaines, ce chiffre est indiqué dans le SCoT mis à disposition du public.

Au sujet de l'offre foncière à vocation économique, le constat est assez alarmant pour le territoire. En effet, la situation de pénurie et les besoins importants en foncier économiques dans un contexte local de taux de chômage élevé, ont été mis en évidence par le Schéma d'Accueil des Entreprises, cette pénurie dépasse le territoire Métropolitain et concerne également les territoires voisins. La révision du SCoT apporte des réponses pertinentes en identifiant clairement l'offre de foncier économique dans les extensions urbaines, tout particulièrement le long des grands axes de communication pour limiter le trafic parasite sur le territoire. À ce titre, le secteur de la Lauze fait partie des sites les plus attractifs sur le territoire.

Au sujet de la politique agricole, la Métropole s'est engagée dans une politique agro-écologique et alimentaire (P2A) ambitieuse. Le déploiement de cette politique est affirmé dans le SCoT en particulier parcequ'il est le garant à 2040 de la limite entre la ville et les espaces agro-naturels. Une série d'outil et d'action sont identifiés pour conforter la politique Agro-écologique et Alimentaire de la Métropole: action foncière (Association Foncières Agricoles) ou animation tels que la volonté de créer un réseau de fermes ressource, le suivi et l'observation des évolutions dans les pratiques agricoles (surface, besoin...).

protection et de mise en valeur des espaces Agricoles et Naturels périurbains (dit PAEN) de Montpellier à Laverune en s'appuyant notamment autour des vallées de la Mosson et du Rieu Coulon. Elle souligne que l'objectif de cet outil est d'inscrire durablement dans le temps la vocation des espaces agronaturels pour éviter la spéculation foncière et de développer un projet qualitatif pour les habitants, les exploitants, les touristes. L'extension urbaine à vocation économique de Roque Fraïsse pourrait servir de porte d'entrée urbaine à ce projet.

- Elle pose la question de l'approvisionnement en eau pour les habitants et l'agriculture et demande si la capacité à stocker l'eau des orages cévenoles a été envisagée.

Plus généralement, le projet de SCoT, à travers ses objectifs, ses effets et les leviers qu'il préconise d'actionner de manière partenariale avec l'ensemble des acteurs concernés en faveur de l'activation des espaces agro-naturels, répond aux objectifs mis en avant par les promoteurs d'un PAEN. Les deux évaluations du SCoT de 2006, dressées avec précision suivant une méthode rappelée dans le projet de SCoT, met en évidence les effets du SCoT sur la préservation des espaces naturels et agricoles qu'il identifie puisque l'objectif de tenir les limites imposées à l'urbanisation avait bien été respecté, après des années d'étalement urbain exponentiel. Or le projet de révision de SCoT renforce encore davantage la qualification des espaces agro-naturels et les notions de « limite », de « lisière » et de « frange » aux interfaces entre ces espaces et les espaces urbains ou d'extension urbaine.

Par ailleurs, le SCoT constitue le socle de la Politique agroécologique et alimentaire à travers, par exemple, l'encouragement du développement des « fermes nourricières », le repérage des grands domaines supports potentiels de développement de « fermes ressources », l'identification de l'agrotourisme comme vecteur de diversification des activités agricoles, la définition de limites claires et formalisées entre les espaces urbains et les espaces agro-naturels sur le long terme. L'ensemble de ces orientations doit permettre d'activer les espaces agro-naturels dans leur multifonctionnalité et notamment leur contribution à une meilleure alimentation. Ces orientations de planification, associées à une délimitation claire des espaces agro-naturels et à une politique publique foncière et d'animation du territoire, contribueront à atteindre des objectifs similaires à ceux des PAEN.

L'Association entend ces éléments et indique que le PAEN assure la protection des terres agro-naturels de manière ferme car celui-ci ne peut être modifié que par le Conseil d'Etat. Les objectifs d'un SCoT et d'un PAEN étant très proches, la question semble donc porter surtout sur la confiance à accorder aux collectivités compétentes en matière de SCoT quant à ses évolutions ultérieures, sachant toutefois que celles-ci sont soumises à des procédures de révision que le législateur a fortement encadré.

L'Association se pose la question du financement de la politique agro-écologique et alimentaire. Ce sujet ne concerne pas directement le SCoT (qui n'est pas un outil de programmation financière), mais la Métropole a rappelé qu'elle prévoit des investissements tant sur le plan foncier que sur la promotion du tissu agricole local.

Au sujet du cycle de l'eau, le DOO a bien pris en compte cet enjeu fort sur le territoire, d'une part en favorisant les économies d'eau, d'autres part en encourageant le recours à des techniques alternatives pour les usages (eau brute, retenue pluviale... pour l'agriculture par exemple).

## L'ASSOCIATION MAGUELONE-GARDIOLE

Le domaine d'intervention de l'Association Maguelone Gardiole est la défense de la nature et de l'environnement.

Localisée sur Villeneuve-lès-Maguelone, les membres de l'association ont participé à la réunion publique du secteur Littoral le 8 mars 2017. Lors de cette réunion, l'intervention de l'association concernait d'une part les modalités de concertation et d'association du public à l'élaboration du SCoT, d'autre part l'urbanisation raisonnée qui doit caractériser l'avenir de la commune.

Lors de la réunion publique du 22 mars, l'association a également fait part de ses interrogations au sujet de la gestion des déchets et de la préservation des Espaces Proches du Rivage. Sur le premier point, le Président de la Métropole a annoncé en réunion qu'il n'y

### Mixité fonctionnelle des espaces urbains

L'association considère « important d'insister comme un élément essentiel de la structuration du développement urbain des prochaines décennies sur un aménagement beaucoup plus mixé (logement commerces, emplois, loisirs) afin d'éviter les pôles d'activités. [...] Cet axe de développement permettrait surtout de limiter le plus possible les déplacements pendulaires source de pollution mais aussi phénomène énergivore tant en fluides qu'en aménagement viaire ». Ainsi, l'association interroge : « ne faut-il pas proposer la déstructuration des « pôles commerciaux métropolitains structurants » pour faciliter la réalisation de ces objectifs ? ».

Dans le projet de révision de SCoT, la mixité fonctionnelle est bien identifiée comme un levier pour limiter les déplacements et offrir un cadre de vie agréable aux habitants des villes, quartiers et villages de la Métropole. À ce titre, les fonctions logements / tertiaires / équipements publics / commerces seront accueillis dans le tissu urbain mixte. Parallèlement, certains types d'activités économiques sont incompatibles avec un voisinage urbain (nuisance sonore, trafic routier, emprise foncière), c'est pourquoi le SCoT différencie les extensions urbaines mixtes de celles à dominante économique.

Au sujet des polarités commerciales, le SCoT fixe l'objectif volontaire de prioriser le retour du commerce dans les pôles urbains, le maintien de l'armature commerciale existante, et de manière complémentaire, au sein des pôles métropolitains structurants, il prévoit de « privilégier le réinvestissement et la densification des fonciers commerciaux existants ou en friche ».

### Gestion des déplacements et de l'urbanisation

Au vu de la qualité exceptionnelle des espaces naturels des communes littorales, l'association considère qu'il est « indispensable de revoir à la baisse l'augmentation des logements prévue à Villeneuve-lès-Maguelone », « compte tenu de l'enclavement géographique [...] de l'insuffisance des transports en communs desservant la ville, des infrastructures routières » puis, de « façon générale sur les trois communes littorales ».

L'association note la nécessité d'articuler au mieux l'urbanisation et le développement des infrastructures pour les déplacements. Elle vise en particulier « les projets d'urbanisation du quartier nord « vers la gare » en fonction de l'avancement du PEM ». Sur ce site, l'association note que le futur PEM a une emprise géographique restreinte pour accueillir notamment le stationnement, au vu de l'aire d'attractivité décrite dans le SCoT (« but de drainer les populations de l'Ouest et du Sud » vers ce PEM).

aurait pas de nouveau casier de stockage de déchets à Castries.

Le 28 octobre 2017, pendant la période de mise à disposition du document dans les communes, l'association a déposé une contribution abordant des préoccupations concernant l'ensemble du territoire métropolitain mais également des sujets concernant plus particulièrement Villeneuve-lès-Maguelone. Sont traitées dans le bilan de la concertation du SCoT, uniquement les observations qui relèvent de ce document de planification, les commentaires concernant plus précisément le pouvoir de police du Maire, la fiscalité ou les méthodes de collectes des déchets ne sont pas évoqués.

L'association indique également qu'il faut « développer les modes actifs malgré la densification du bâti ».

Le SCoT se doit d'articuler le développement urbain et le système de déplacement, c'est pourquoi les communes du Cœur de Métropole qui sont desservies par le réseau armature de transport collectif (desserte ferroviaire attractive, tramway existant et transport en commun en site propre projeté), sont destinées à accueillir 78% des futurs logements à l'échéance 2040. À ce titre, les communes de Lattes et Pérols font partie du Cœur de Métropole où l'opération de renouvellement urbain Ode représente la majorité de l'offre de logement nouvelle à l'horizon 2040. Villeneuve-lès-Maguelone fait partie des communes de deuxième couronne, dont le niveau de desserte en transport collectif est à renforcer, en optimisant notamment le rôle de la gare. Elle accueillera moins de logements que les deux autres communes littorales, son principal secteur de développement est l'extension urbaine localisée le long de l'axe historique du centre ancien à la gare. Il s'agit ici de créer un pôle d'échanges multimodal en améliorant l'accessibilité du site et en optimisant ses fonctions intermodales. Ces orientations sont indissociables du projet d'aménagement urbain qui doit permettre de renforcer les liaisons et la lisibilité des continuités entre la ville et la gare à travers la R185. Les fonctions propres au PEM devront être strictement contenues dans les limites déterminées de l'extension urbaine fixées par le projet de SCoT, ce qui paraît compatible avec les besoins générés par l'optimisation des fonctionnalités de cette gare.

En ce qui concerne les modes actifs, le SCoT souhaite développer leur usage. Depuis la contribution de l'association en date du 28 octobre 2017, le DOO est enrichi d'une carte illustrative exposant l'organisation du réseau des mobilités actives.

## L'ASSOCIATION TERRE DE LIENS / COLLECTIF IMPACT

L'Association Terre de Liens Languedoc-Roussillon, dans le cadre du collectif Impact, a porté une contribution riche et étayée pour mettre en œuvre des dispositions et actions en faveur d'une « agriculture biologique, paysanne, vivrière, au bénéfice des habitants »<sup>1</sup>. Cette proposition complète est détaillée en annexe. Terres de Liens met en avant trois enjeux :

- « Favoriser une gouvernance de l'aménagement à l'échelle de la Métropole qui permette à la fois de co-construire les liens entre politique agricole et aménagement et de suivre collectivement le respect des engagements pris dans le SCOT
- Réagir aux projets d'aménagement en s'appuyant sur la logique « Éviter, Réduire, Compenser », utilisée pour les

### ÉVITER : Protéger les terres agricoles

#### Objectif proposé :

« Dépasser les objectifs nationaux et régionaux en matière de préservation des espaces agricoles : par exemple, diminuer par 4 la consommation de foncier agricole dans les 10 années à venir, soit 500 ha en 10 ans. Préciser le diagnostic agricole pour chaque commune, qui relève de problématiques agricoles différentes.

Justifier des besoins de consommation des espaces agricoles.»

#### Propositions :

- «- Ré-urbaniser en priorité les friches industrielles et commerciales, et autres espaces délaissés
- Pour toute nouvelle construction, appliquer le principe de densification urbaine (maisons conjointes, interdiction de la construction de pavillons isolés). Fixer une densité minimale ambitieuse.
- Phaser les projets d'aménagement : en premier lieu les zones

études d'impact environnemental.

- Promouvoir une agriculture créatrice de richesses (emplois, biodiversité, eau potable, produits alimentaires de qualité, etc...) »

Les propositions qui découlent de ces enjeux correspondent à l'ensemble des leviers à actionner tant en ce qui concerne l'animation et la mise en œuvre d'une politique publique que la planification spatiale, objet du SCoT.

Concernant tout particulièrement les mesures liées à la planification, la démarche d'élaboration du SCoT révisé et le document qui en est issu, intègre la majorité des propositions formulées :

en renouvellement puis les zones en extension. Cela peut se traduire par une densification des Zones d'Activités : s'assurer d'un taux de remplissage maximum sur l'ensemble des zones d'activités économiques de la métropole avant toute nouvelle construction de zone d'activité. Organiser et prioriser les Zones d'Activités à l'échelle de la métropole.

- Étudier la création de plusieurs Zones Agricoles Protégées ou de PAEN, dans des zones à forts enjeux (protection de la ressource en eau, préservation de la biodiversité, ceinture maraîchère...).

- Ne pas considérer les espaces agricoles et naturels de la même manière. Seulement 20 % du territoire de 3M est encore agricole, une des propositions serait d'augmenter les surfaces agricoles d'ici à 2040, passer de 8 818 à 12 000 hectares en 2040

- Remobiliser les espaces en friche»

### TRAITEMENT DE LA CONTRIBUTION :

Le SCoT révisé prévoit de réduire le rythme de la consommation foncière :

- tout d'abord en définissant au plus juste les besoins, notamment concernant les projections démographiques (cf. Tome 1. Livre 3 : *Explication des choix retenus*. Chapitre B : justification des objectifs de la limitation de la consommation foncière et de l'étalement urbain.),
- ensuite en optimisant le tissu urbain existant, en accueillant 60 % des besoins du tissu mixte dans l'enveloppe de l'urbanisation existante et engageant et 15 % des besoins pour le tissu à vocation économique, cet objectif ambitieux induit la mobilisation des friches (relativement peu nombreuses) et la densification urbaine de l'existant,
- puis en utilisant une analyse multicritères pour localiser les extensions urbaines en prenant en compte à la fois les enjeux environnementaux et agricoles des sites, ainsi que leur intégration dans l'armature urbaine, en particulier leur desserte en transports collectifs et réseau viaire performants.

Voir Tome 1. Livre 4 : « Evaluation Environnementale. » Chapitre 4 : « Analyses des incidences spécifiques de certains projets »

- enfin les extensions urbaines à vocation mixte se

voient imposer des intensités minimums afin que les programmes de construction maximisent chaque espace artificialisé.

Ainsi, le projet de révision du SCoT dessine 1 510 ha d'Extensions Urbaines, soit 410 ha de moins que les Extensions Urbaines non consommées du premier SCoT. Parmi ces 1 510 ha, 944 ha sont, en 2015, identifiés en espaces agricoles, auxquels il faut ajouter 21 ha de terres agricoles qui seront consommés pour les infrastructures. Ainsi, entre 2019 et 2040, c'est 965 ha de terres agricoles qui devraient être destinées à l'urbanisation et aux infrastructures, soit que l'objectif de réduction à 500 ha / 10 ans évoqués par l'association Terre de Liens LR.

Au sujet des outils identifiés par l'Association Terre de Liens LR, tels que les ZAP ou les PAEN, il est nécessaire de rappeler que le rôle du SCoT est de fixer des orientations et objectifs pour la préservation et l'activation des espaces agro-naturels, ensuite, c'est dans le cadre de la mise en œuvre des politiques publiques que les moyens sont détaillés. Les outils opérationnels à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs ne sont pas identifiés précisément par le SCoT à l'horizon 2040, ce qui n'empêche pas le déploiement d'outils qui contribuent à atteindre les objectifs du SCoT. Le SCoT garantit le socle de développement de la Politique Agro-écologique et Alimen-

<sup>1</sup>Citation extraite de la contribution comme l'ensemble des citations ci après.

taire en stabilisant sur le long terme les limites entre l'urbanisation et les espaces agro-naturels et en mettant en place les dispositions pour développer les outils de production. Le bilan du premier SCoT a d'ailleurs démontré que l'objectif de tenir les limites imposées à l'urbanisation avait bien été respecté, après des années d'étalement urbain exponentiel. En recommandation, il identifie les secteurs privilégiés d'action et d'animation foncière. Les collectivités et leurs partenaires mobiliseront ensuite les outils adéquats pour les mettre en œuvre.

**Voir Tome 3 : DOO. Défi 1 / partie 1.1 : « Protéger et reconquérir les composantes agro-naturelles, les paysages et la biodiversité pour mieux les valoriser. »**

Enfin, c'est précisément dans l'optique de permettre le développement de l'activité agricole dans les espaces naturels notamment, que le SCoT ne différencie pas les dispositions propres à ces deux espaces, sachant que l'agroécologie par exemple, favorise la protection et la mise en valeur de l'environnement et notamment de la biodiversité.

*dynamique de transmission, type d'agriculture, filières de vente des produits, etc.).*

- Éviter les morcellements de foncier agricole
- Se servir de la Gestion Dynamique des Potentialités Agricoles (GDPA) pour déterminer des zones à enjeux sur le territoire de la Métropole où l'intervention est urgente pour maintenir les meilleurs terres agricoles (Carte des potentialités agricoles de la Métropole - Source ACH - 34)
- Démarche d'inversion du regard avec les UAp (Unité Agro-physiologiques) - Inverser le regard aussi pour inclure les besoins alimentaires des nouvelles populations au même titre que le logement, + 5 300 habitants supplémentaires/an, + 4 500 logements et + 1700 hectares de terres agricoles pour ces nouveaux habitants qui choisissent de relocaliser leur alimentation.
- Selon les recommandations de l'Autorité Environnementale « récapituler les projets et infrastructures publics pris en compte par le SCoT, de les cartographier, et d'évaluer la consommation d'espace induite, afin de conduire à l'échelle du territoire affecté une analyse des impacts cumulés avec les dispositions et projets spécifiques du SCoT ; d'indiquer si les consommations d'espace liées aux projets et infrastructures publics s'ajoutent intégralement aux consommations d'espace prévues au titre du développement économique et du logement ou les recourent en partie et, dans ce cas, de préciser dans quelle mesure. »

### Extrait de la contribution de Terre de Liens

#### « Enjeu 3 : REDUIRE l'impact sur l'activité agricole »

*S'il est impératif de réduire drastiquement la consommation, il convient également de limiter l'impact de la perte de foncier agricole. Proposer des objectifs en termes alimentaires.*

*Selon le convertisseur TDL-Normandie, la commune de Montpellier devrait cultiver 67 473 hectares pour nourrir sa population. Ce chiffre dépasse bien entendu le territoire de la commune, mais c'est là tout l'enjeu d'un SCOT, de penser les relations ville/périurbain/rural. Il s'agit de protéger les terres aux fortes potentialités agricoles pour ne pas réduire encore plus la capacité de 3M à assurer sa souveraineté alimentaire. Aussi serait-il pertinent d'étudier les potentialités agricoles du territoire avant de décider des zones d'extension urbaine.*

#### Propositions :

- Analyser et prioriser dans le SCOT les terres agricoles à préserver (enjeu « ressource en eau », terres cultivées en agriculture biologique, ceinture maraîchère, externalités environnementales...).
- Développer pour cela un outil de planification territoriale foncier en faveur de l'agriculture locale. Des exemples existent en France.
- Imposer la réalisation d'études d'impacts agricoles pour les projets d'aménagement et les documents d'urbanisme (% de la SAU impactée, fragilité économique, ancienneté de l'installation,

#### Traitement de la contribution :

Le projet porté par le SCoT traduit l'ambition de tendre vers la souveraineté alimentaire. Le positionnement des extensions urbaines s'est fait au regard notamment des informations disponibles sur la sensibilité agricole. Cette sensibilité est ainsi définie à partir d'indicateurs structurels, prépondérants (potentiel de desserte en irrigation, valeur du terroir par identification AOP/IGP, zonage agri-environnementaux), d'indicateurs conjoncturels correspondant à l'occupation actuelle (type de culture et pratiques culturales) et d'un critère de surface d'emprise du site. **Voir Tome 1. Livre 4 : « Evaluation Environnementale. »** Chapitre 4 : « Analyses des incidences spécifiques de certains projets. »

La contribution de Terre de Liens LR identifie ensuite un 4<sup>ème</sup> enjeu **« Développer une agriculture biologique, paysanne, vivrière, au bénéfice des habitants de Montpellier Méditerranée Métropole »**. Celui-ci rejoint l'objectif du projet de territoire traduit dans le SCoT révisé à savoir la reconnaissance de la multifonctionnalité des espaces agricoles (biodiversité, préservation des ressources en eau, espaces récréatifs...). Terre de Liens LR pointe également le besoin de développer la fonction nourricière du territoire grâce au développement de fermes nourricières et de circuit court de distribution. Ensuite, la contribution liste des mesures d'accompagnement du changement des pratiques agrico-écologiques qui ne relèvent pas du champ de compétence du SCoT, même si la Métropole les partage et le projet de SCoT les favorise. Enfin, le dernier enjeu cité par l'Association Terre de Liens LR, consiste

à **« Anticiper les cessions de terres en faveur d'une politique agricole et alimentaire locale et orienter l'usage des terres publiques »**. L'ensemble des mesures identifiées vise à mettre en place des outils de suivi et de sensibilisation pour maintenir la fonction agricole sur le territoire. Ces mesures relèvent là aussi de la mise en œuvre de la Politique Agroécologique et Alimentaire de la Métropole plus que de l'outil de planification qu'est le SCoT.

La note rédigée par l'Association Terre de Liens LR en mai 2017 vise également la nécessité de compléter les données sur le foncier. Ces données ont été produites depuis dans les différentes pièces qui composent le SCoT. L'« Analyse de la consommation foncière et de l'artificialisation » apparaissent dans le Tome 1/ Livre 1 et 3 dans les parties relatives à la consommation foncière.

## ASSOCIATION NON AU BÉTON – COLLECTIF CEINTURE VERTE

L'Association Non au Béton intègre le Collectif Ceinture Verte et « se bat pour freiner l'étalement urbain et la disparition des terres agricoles autour de Montpellier ».

Les propositions de l'association concernent d'une part les dispositions générales du projet de SCoT révisé et d'autre part un secteur géographique précis : celui de Thomassy – Veyrassy – Blanquette.

Premièrement, l'association indique que le DOO « doit exprimer un engagement ferme de la communauté de la Métropole en vue de protéger définitivement les terres agricoles et naturelles et donc de préserver les ressources alimentaires et d'améliorer la qualité écologique du territoire, source de bien-être et d'attractivité. À cette fin le DOO doit comporter des dispositifs comme le PAEN ou provisoirement la ZAP ».

Deuxièmement et plus localement sur Montpellier, l'Association Non au Béton souligne que les secteurs de Thomassy et de la Blanquette sont des « terres arables fertiles mêlées à des espaces naturels porteurs de biodiversité (talus, haies, petits boisements, ruisseaux) » qu'il faut « envisager comme le cœur d'un ensemble de parcelles agroécologiques, pérennisées par un PAEN et ouvert à l'installation de nouveaux agriculteurs. » L'association explique ainsi : « Au contact de Saint Clément de Rivière et de Montferrier se trouve là une partie de la ceinture verte de la Métropole : des parcelles agricoles, des espaces naturels et de biodiversité, des boisements et des arbres remarquables, un ouvrage d'art exceptionnel l'aqueduc Saint Clément. Ce paysage

#### Traitement de la contribution :

Au sujet de la pérennisation des terres agro-naturels à long terme, le bilan de la concertation rappelle dans chaque partie (pages 14 et 38) en quoi le SCoT révisé répond à cet objectif en préservation durable d'au moins 2/3 du territoire en espaces agro-naturels et de limiter l'urbanisation au maximum à 1/3 du territoire, en privilégiant le réinvestissement urbain. Le SCoT constitue donc le socle de la Politique agroécologique et alimentaire à travers, par exemple, la définition de limites claires et formalisées entre les espaces urbains et les espaces agro-naturels sur le long terme, l'encouragement au développement des « fermes nourricières », l'identification de secteurs privilégiés d'action et d'animation foncière ou bien le repérage d'un réseau de grands domaines supports potentiels de développement de « fermes ressources ». Cette dernière orientation est notamment traduite sur Thomassy en y localisant un de ces « grands domaines supports potentiels de développement de fermes ressources ». Les objectifs sont de consolider le site de recherche agronomique d'Agropolis et s'appuyer sur le potentiel de développement d'une agriculture urbaine sur les espaces agro-naturels voisins.

Au sujet du PAEN, se référer au traitement des contributions de l'association Paysage de France ci-avant.

*requiert la protection d'un PAEN ou d'une ZAP. »*

L'association dessine un projet de PAEN sur environ 95 ha qui s'étend de part et d'autre de la RD65.

Au sud de la RD65, dans le secteur de Veyrassy, l'association dégage plusieurs enjeux pour définir un équilibre entre urbanisation et maintien de la qualité du cadre de vie par des espaces agro-naturels :

- la préservation des espaces « verts » du secteur Mas des Quatre Vents, espaces sportifs de l'université, prairie naturelle, butte arborée... pour que « cet espace [puisse] devenir un parc urbain, un espace de respiration, partie intégrante de la Ceinture Verte » ;
- la gestion des circulations dans le quartier en ralentissant les circulations motorisées et en aménageant les circulations douces « la route de Mende n'est pas aménagée pour les circulations douces sur sa partie haute et très dangereuse pour les piétons et vélos [...] Le projet de la ligne 5 du tramway devra veiller à pallier à ces manques » ;
- le maintien de la mixité fonctionnelle autour des lieux de vie à l'échelle du quartier, par exemple, sur la place Jean Beaumel ; « il s'agit en effet de faire cohabiter dans le calme un carrefour, un parking, des piétons, une école, des commerces, la clinique Bellevue, un marché, des événements, des flâneurs, en réalisant des aménagements qui préservent l'esprit de village qui caractérise ce lieu. »

Concernant la proposition de l'association relative au secteur Veyrassy – Thomassy – Blanquette sur Montpellier, il convient de noter que le projet du SCoT intègre une analyse différenciée suivant les caractéristiques et potentiels de ces territoires :

- au Nord de la RD65, sur la Blanquette et Thomassy, le projet du SCoT révisé a réduit de 37 ha l'extension urbaine dessinée au SCoT de 2006, seuls 25 ha sont maintenus pour accueillir des activités économiques au sein de la Porte Métropolitaine du Pic St Loup en face de la RD65 et de la route nationale de Ganges ;
- au Sud de la RD65, le document graphique du DOO indique que le quartier est classé en « urbanisation existante et engagée » car, à l'échelle de représentation graphique du SCoT (1/25000), il n'est pas possible de distinguer les espaces agro-naturels, des espaces sportifs ou urbanisés dans la mesure où ils sont particulièrement imbriqués, ainsi, pour signifier la vocation écologique à maintenir sur Veyrassy, un corridor écologique en pas japonais est localisé reliant d'Est en Ouest le Lez au jardin support de biodiversité du Domaine d'O.

Enfin, pour favoriser la Métropole des proximités, le SCoT, dans le Défi 2 / partie 2.8 Organiser les temps de déplacements, liste comme prescriptions le développement des microcentralités et des zones 30 ou des zones de rencontres, favorables à l'usage des modes actifs et à la marche à pieds.

## L'ASSOCIATION SAINT JEAN ENVIRONNEMENT / COLLECTIF CEINTURE VERTE

L'Association Saint Jean-Environnement agit pour la défense de l'environnement et le cadre de vie, basée à Saint Jean de Védas, ses propositions concernent principalement l'espace géographique autour de la commune. Elle s'est également exprimée sur d'autres thématiques, en particulier l'organisation des déplacements, l'impact des infrastructures qui vont traverser le territoire, la gestion des interfaces entre les espaces agro-naturels et les espaces urbains. L'association est intervenue dans la concertation dès la première année d'élaboration du SCoT, puis tout au long de la procédure grâce à des rendez-vous avec les élus et les équipes de la Métropole, la participation aux réunions publiques sur l'Environnement, les Déplacements et le secteur Plaine Ouest, des contributions lors des périodes d'expression renforcées de mise à disposition. Enfin, en mai 2018, l'association a déposé une contribution au sein du Collectif CEINTURE VERTE.

Les propositions portées tout au long de la procédure sont exposées principalement dans cette partie.

### PREMIÈRE CONTRIBUTION AU DÉBUT DE LA PROCÉDURE

Dans un courrier du 29 novembre 2016 envoyé à Mme Le Maire ayant pour objet « L'urbanisation de Saint Jean de Védas dans les futurs SCoT et PLUi, l'association aborde sa principale préoccupation pour l'avenir de la commune : l'arrêt de l'urbanisation du secteur de Roque Fraïsse pour le maintenir durablement en espace agricole ou naturel à travers la création d'un Parc Naturel Urbain.

L'association expose les motivations de son projet :

- conserver une zone tampon entre la commune de Saint Jean de Védas et Montpellier ;
- limiter le ratio de croissance démographique, « bien supérieur à celui Montpellier et de toutes les autres communes de la Métropole » ;
- utiliser la zone existante Marcel Dassault et son extension y pour implanter les entreprises plutôt que le site de Roque Fraïsse ;
- limiter le développement commercial aux emprises existantes en optimisant ces zones.

La création d'un PNU permettrait de préserver le « Poumon vert de Montpellier Ouest et Saint Jean de Védas ».

### RÉUNION D'ÉCHANGE AVEC LES ÉLUS

Plusieurs représentants de l'association ont été reçus par Mme Jannin, Vice-Présidente déléguée à l'aménagement et au développement durables du territoire, et Mme Guiraud, Maire de Saint Jean de Védas, le 27 février 2017. La Vice-Présidente en charge du SCoT – en 2017 – et Mme le Maire de Saint Jean de Védas. Lors de cet échange, l'association a détaillé les propositions de son mail du 20 février 2017.

### Questions et demandes de l'association formulées lors de la réunion du 27 février 2017 :

- L'association rappelle ses craintes quant à la réalisation du Contournement Ouest de Montpellier sous la forme d'une « autoroute urbaine » et de ses impacts environnementaux.
- Elle préconise la réalisation de dispositifs permettant d'assurer

la continuité de la biodiversité entre Saint Jean de Védas et Montpellier malgré la coupure physique du Contournement Ouest.

- Elle souhaite limiter les zones d'urbanisation futures dans le secteur de Roque Fraïsse (non renouvellement de la Zone d'Aménagement Différée et réduction de l'extension urbaine du SCoT de 2006) et expose son souhait de valoriser un contrepois au développement urbain par la protection d'un espace naturel protégé d'une ampleur convenable. Elle évoque le concept de parc naturel urbain qui permettrait de protéger la ville de Saint Jean de Védas. Dans le SCoT, ce projet se traduirait par l'instauration d'une zone « tampon », dans les futurs documents graphiques du SCoT révisé, entre Saint Jean de Védas et Montpellier permettant de maintenir la biodiversité et l'agriculture. Plusieurs domaines pourraient y être valorisés : Mas Nouguier, Domaine viticole du Rieu Coulon, Chais du Terral...
- Elle demande la création d'un PAEN sur ce secteur élargi jusqu'à Lavérune pour sanctuariser les espaces.

### Échanges avec les élus :

La Métropole rappelle les principes fondateurs de la révision du SCoT, notamment la préservation et l'activation des 2/3 du territoire pour les espaces naturels et agricoles et d'1/3 du territoire dédié au développement urbain et économique.

Elle rappelle également la nécessité du COM dans le cadre du contournement routier de Montpellier, pièce essentielle du Schéma directeur des déplacements pour mieux partager l'espace public urbain et pour donner la priorité aux transports en commun et en général aux modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme, ainsi qu'au partage de l'espace public urbain (rendu possible par la réalisation du Contournement routier de Montpellier).

La Métropole rappelle la situation de pénurie et les besoins importants en foncier économiques dans un contexte local de taux de chômage élevé, mis en évidence par le Schéma d'Accueil des Entreprises et la nécessité que le nouveau SCoT apporte des réponses pertinentes, tout particulièrement le long des grands axes de communication pour limiter le trafic parasites sur le territoire.

Le SCoT doit garantir et préserver les grands équilibres : biodiversité, agriculture, économique, résidentiel dans le cadre de mixités urbaines.

Le secteur Est de Saint Jean de Védas et l'intégration du COM, font l'objet d'une réflexion qui intègre les continuités écologiques et enjeux économiques notamment le long du COM et de l'A9. L'objectif est de garantir des coulées vertes et de localiser la seule zone d'activités économiques qui ait pu être identifiée le long du COM compte tenu des autres enjeux environnementaux recensés (inondation, biodiversité, ...) en proximité du pôle d'échanges en lien avec Ligne de Tramway n°2.

Ainsi, sur ce secteur, le projet de SCoT permet de répondre aux besoins économiques et d'instaurer des coupures vertes et durables d'urbanisation entre les tissus urbains de Saint Jean de Védas, de Montpellier et Lavérune.

### CONTRIBUTIONS REMISES LORS DES TEMPS D'EXPRESSION ET DE MOBILISATION RENFORCÉS

Plusieurs contributions sous différents formats ont été déposées durant ces périodes :

- Courrier du 2 juillet 2017 au Président, annexé d'un dossier de 27 pages et annexes intitulé : « Proposition de projet territorial : PNU-PAEN du Rieu-Mosson »

- Contribution du 27 septembre 2017 sur les documents du projet de SCoT mis à disposition,
- Contribution du 29 mai 2018 « se rapportant au projet de Parc Agricole et Naturel et soutenu par le Collectif Ceinture Verte ».

### Maintien et valorisation des espaces agro-naturels

La principale proposition de Saint Jean Environnement, porte sur la création d'un vaste Parc Naturel Urbain traduit par l'outil d'aménagement foncier « PAEN » (périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbain), sur les espaces agro-naturels séparant la zone urbaine de Saint Jean de Védas, de la Ville de Montpellier et de Lavérune.

L'association a produit une étude qui rend compte avec précision de son analyse des atouts du site (patrimoines et domaines historiques, potentialité agricole et viticole, qualité paysagère et écologique, ...) et des moyens qu'elle souhaiterait voir mis en œuvre pour les valoriser (déploiement de l'agroécologie, des circuits courts, des espaces de loisirs et de cheminement en modes actifs, absorption des pluies ...).

La surface du Parc Naturel Urbain proposé s'élève environ à 600 ha, à l'interface entre Lavérune, Saint Jean de Védas et Montpellier.

### Déplacements

L'association souhaite que la Métropole rattrape son retard en transport collectif et « conditionne strictement la concrétisation des extensions et de la densification urbaines à leur desserte par des moyens de transports collectifs performants ». En ce qui concerne le Contournement routier Ouest de Montpellier (COM), l'association souhaite que cet ouvrage ne cloisonne pas le territoire et que les enjeux environnementaux soient intégrés à la conception de l'ouvrage (pollution sonore, gestion de la biodiversité, déplacements doux, impact paysager).

### Consommation foncière et modalités de développement urbain

À l'échelle du SCoT, dans sa contribution du 27 septembre 2017, l'association considère que « l'extension des périmètres constructibles devrait être nulle, ou strictement réservée à des besoins exceptionnels ». Elle identifie d'autres marges de manœuvre pour densifier le bâti telles que la réduction de « la place occupée en surface par les véhicules individuels » ou bien « l'inévitable nécessité à long terme de construire en hauteur plutôt que d'étendre la ville ou d'augmenter l'emprise au sol des bâtiments ». Face aux défis environnementaux elle écrit : « Il est fondamental aussi de repenser les zones périurbaines qui deviendront la ville de demain et celle d'après-demain, avec des exigences de haute qualité pour les paysages et aménagements urbains qui constituent notre environnement et notre bien commun. Nous entrons dans une nouvelle ère, celle de la Pénétration de la Campagne dans la Ville ». Ces attentes correspondent à « l'urgence d'adapter nos villes aux changements climatiques et reconquérir la biodi-

### Traitement dans le SCoT :

Au sujet du PAEN, se référer au traitement des contributions de l'Association Paysage de France ci-avant. Sur la proposition de ce périmètre en particulier, il faut noter que l'emprise proposée est localisée à 97 % dans les espaces agro-naturels du document graphique du DOO. Ainsi, la grande majorité de cet espace sera durablement préservé grâce aux limites posées par le SCoT révisé et l'ensemble des mesures pour y déployer la Politique Agro-écologique et Alimentaire pourront y être mobilisées.

### Traitement dans le SCoT :

Le DOO prévoit, au sein du Cœur de Métropole, de « prioriser et intensifier le développement de l'urbanisation desservie par le réseau armature, y compris dans les secteurs déjà urbanisés qui concentrent aussi une plus grande mixité des fonctions urbaines ». (Défi 2 / partie 1). Au sujet de l'insertion du COM dans son environnement, le document graphique du DOO localise un corridor écologique déterminé entre le Nord de Saint Jean de Védas et l'Ouest de Montpellier. Le projet routier devra donc intégrer les enjeux de maillage écologique entre les réservoirs de biodiversité dans sa conception.

versité ». En effet, il est nécessaire de « garder au sein de la ville en cours de densification de vestes par ces zones végétalisées pérennes avec continuités écologiques, sources de bien être pour les citoyens, de bénéfices environnementaux, [...] de retombées de la production nourricière de proximité ».

À l'échelle de la commune de Saint Jean de Védas, l'association note que l'équilibre entre 1/3 d'espaces urbains et 2/3 du territoire en espaces agro-naturels n'est pas appliqué. Elle se positionne contre les extensions urbaines de Mamermonte et Roque Fraïsse telles que dessinées au document graphique du DOO. Sur ce dernier secteur, en mai 2018, elle considère que « l'espace non constructible [est] très insuffisant pour y implanter un projet agro-écologique viable ; il ampute cette zone de ses meilleurs terres agricoles en fond de vallon ».

### Traitement dans le SCoT :

La modération de la consommation foncière fait partie des objectifs fondamentaux des SCoT. Celui de la Métropole s'y attache particulièrement en programmant 1 510 ha d'extension urbaine à l'horizon 2040, soit 410 ha de moins que les enveloppes résiduelles des extensions urbaines du SCoT de 2006 malgré une échéance du SCoT portée à 2040 et 750 à 1 010 ha de moins par rapport à la projection - à 2040 - du modèle de développement urbain du SCoT de 2006, grâce au renforcement du réinvestissement urbain. Le SCoT priorise en effet le réinvestissement urbain en localisant 60 % des futurs besoins dans l'urbanisation existante et engagée. Par ailleurs, la densification doit s'accompagner d'une grande attention pour offrir un cadre de vie qualitatif aux usagers des villes, quartiers et villages de la Métropole, c'est pourquoi une série de dispositions doit permettre de créer des projets urbains qualitatifs en extension urbaine comme en réinvestissement urbain (Défi 3 / Partie 3.5). Plus localement, au sujet de l'extension urbaine de Mamermonthe, se référer à la réponse apportée dans la partie 2 page

43 du Bilan de la concertation.

Au sujet de la zone de Roque Fraisse, le projet du SCoT révisé réduit de plus de 30 ha l'extension initialement programmée dans le SCoT de 2006 afin d'intégrer les contraintes environnementales, paysagères et topographiques, ainsi que pour créer des ruptures d'urbanisation, tout particulièrement entre Saint Jean de Védas et Montpellier. Les 28 ha maintenus sont localisés à proximité des infrastructures de déplacements (transports collectifs et routières), la qualité de la desserte de ce site en fait un espace particulièrement attractif pour les entreprises qui profiteront des transports en commun pour le déplacement des employés et des infrastructures routières pour les flux et livraisons. Le développement de cette extension urbaine s'associe à des opérations d'optimisation et de réinvestissement urbain des zones économiques voisines

Voir le DOO / Défi 2 / Partie 1.2 « Valoriser le rapport entre le Cœur de Métropole et l'aire métropolitaine par la création de Porte métropolitaines / Porte de Sète. »

### Ressource en eau

L'association met en avant la nécessité de réemployer les eaux usées, pour les besoins d'irrigation par exemple. « Le recyclage des eaux usées doit donc être repensé avec discernement et

tenir compte des innovations techniques à venir ». Au sujet des eaux pluviales, elle préconise la « récupération et le stockage d'eau de pluie ».

### Traitement dans le SCoT :

Le SCoT partage les objectifs de l'association et identifie plusieurs mesures dans le DOO pour :  
- « Favoriser les économies d'eau en optimisant les usages » dans le Défi 1 / partie 3.1 « Gérer et

ménager les ressources en eau » ;

- « Assurer la gestion globale des risques d'inondation et l'adaptation du territoire » dans le Défi 1 / partie 2 « Gérer les risques et nuisances et anticiper leurs évolutions face au climat. »

## L'ASSOCIATION CASTELNAU DEMAIN

L'Association Castelnau Demain, présidée par Henri Rouilleault, promeut les valeurs de la démocratie, de l'écologie et de la solidarité à Castelnau-le-Lez. Il est à noter que Monsieur Henri Rouilleault étant aussi élu d'opposition au sein du Conseil Municipal de Castelnau-le-Lez et conseiller métropolitain, il a également participé au débat sur les orientations du PADD lors du Conseil de métropole du 22 février 2017. Puis, l'association, représentée notamment par son Président, a participé à la réunion publique du secteur Vallée du Lez. Enfin, l'association a déposé deux contributions, la première le 5 mai 2017, la seconde lors du deuxième temps d'expression et de mobilisation renforcés le 1<sup>er</sup> juin 2018.

### Limitation de la consommation foncière

Au sud de la commune, l'association partage le choix de réduction de l'extension urbaine de Sablassou, pour préserver les terres agricoles et les alentours du Clos de l'Armet. Au nord, elle partage également l'identification du corridor écologique du Vallon des Courtarelles.

### Urbaniser en cohérence avec les modes déplacements et en intégrant la qualité environnementale

Pour l'Association : « L'étalement urbain doit être réduit pour préserver les espaces agricoles et naturels par une densification maîtrisée, en particulier dans le cœur de la Métropole autour des transports en commun en site propre ». Cette densification doit par exemple être « réparée sur les 3km de l'avenue de l'Europe, qui a été construite sans plan d'ensemble, d'où une densification incontrôlée, l'absence de piste cyclable continue, le manque de parkings pour les commerces et les habitants ... ».

« Il est raisonnable que le projet de SCoT privilégie pour la satisfaction des besoins de foncier le renouvellement plutôt que l'étalement urbain. Encore faut-il prendre en compte la qualité environnementale, les risques liés au ruissellement, les possibilités concrètes de mutabilité du PLU... ». L'Association Castelnau Demain note par exemple : « Les deux nouvelles extensions urbaines envisagées à Castelnau devront par ailleurs faire l'objet de Zones d'Aménagement Concertée, respecter le cahier des charges des Eco-quartier et intégrer les modes de déplacements doux. Nous avons besoin de cohérence pour un urbanisme de qualité. »

L'association souligne son intérêt pour le renforcement du PEM de Sablassou composé de :

- la création d'une halte ferroviaire,
- l'interconnexion de la ligne de tramway n°2 avec une nouvelle ligne en Transport en Commun en Site Propre (TCSP) qui rejoint directement le Millénaire,
- la réalisation de la Déviation Est Montpellier (DEM), tronçon manquant du contournement de Montpellier à l'Est pour relier les autoroutes et l'Aéroport.

### Traitement dans le SCoT :

Le SCoT met en place une série de disposition pour favoriser la qualité de projet urbain en extensions urbaines comme celle de Sablassou ou en réinvestissement urbain (Défi 3 / partie 5.3). Ces orientations s'appliqueront dans un rapport de compatibilité au PLUi ainsi qu'aux Zones d'Aménagement Concerté ou opérations de plus de 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

Au sujet de l'aménagement de Sablassou, le SCoT ne conditionne pas son développement à la sécurisation du Passage à

Elle considère que le développement urbain au Sud de la voie ferrée sur le quartier de Sablassou pourra se faire uniquement après la mise en sécurité du Passage à Niveau n°39 (avenue Marcel Dassault). Elle relève également la dangerosité du Passage à Niveau sur la commune du Crès, où un nouveau quartier est également programmé au sud de la voie ferrée.

Niveau n°39 (avenue Marcel Dassault) car le SCoT n'est pas un document de programmation. Il convient par ailleurs de noter que le cœur de ce futur quartier sera également accessible par l'ouvrage existant sur la voie ferrée au niveau de notre Dame de Sablassou et par la D65E1 (prolongée à terme par la Déviation Est de Montpellier). La Métropole s'est activement engagée pour contribuer au côté de SNCF-Réseau, de la commune et dans le cadre du CPER, à la réalisation des modalités de sécurisation de cette intersection accidentogène et dont la dénivellation est essentielle.

### Protéger la Haute Vallée du Lez

L'association partage l'identification du Lez dans la trame verte et bleue. Elle souhaite également que des aménagements qualitatifs soient réalisés pour « rendre le Lez à la population du Moulin des

Guilhems au Parc Monplaisir », notamment en reliant les sentiers pour accéder à la piste cyclable qui mène vers la mer.

### Traitement dans le SCoT :

Le Lez constitue à la fois un réservoir de biodiversité et un corridor écologique de la trame bleue. Son aménagement induit un équilibre entre la préservation du milieu naturel fragile et les pratiques de loisirs qui se développent à ses abords.

En ce qui concerne les déplacements en modes actifs, l'axe du Lez est identifié comme un des axes du réseau magistral qui relie le nord de la Métropole à la Mer.

### Le changement climatique et l'efficacité énergétique

L'association souligne : « Le réchauffement climatique accroît les risques à maîtriser : inondation, submersion marine, incendies, atteintes à la biodiversité, préservation de la ressource en eau ». Les membres de l'association attendent ainsi de la Métropole qu'elle soit « exemplaire en matière de lutte contre le réchauffement climatique. Cela implique différentes mesures concrètes.

Nous souhaitons notamment que le prochain Plan Climat Air Energie Territorial fixe des règles précises sur les toitures des nouveaux bâtiments (végétalisation, solaire) et engage un programme ambitieux de rénovation des bâtiments publics et des logements pour économiser les consommations d'eau et d'énergie et réduire les émissions de CO<sup>2</sup>. »

### Traitement dans le SCoT :

L'ensemble des risques naturels sont identifiés dans l'État Initial de l'Environnement, le projet de territoire a été constitué pour relever ce défi du changement climatique en atténuant ces effets en adaptant le territoire à ces impacts. L'ensemble des dispositions du Défi 1 / La Métropole Acclimatée contribuent à répondre

à ce défi, en particulier ceux relatifs à la transition énergétique. Voir Défi 1 / partie 3.2. Lorsque le SCoT révisé sera approuvé, ces mesures devront être prises en compte dans le Plan Climat Air Energie Territoire.

## L'ASSOCIATION DE LA RUE DU CONTRÔLE - BAILLARGUES

Cette association, localisée à Baillargues, promeut la qualité du cadre de vie, pour un développement harmonieux du quartier de la rue du Contrôle. Une contribution a été déposée à chaque étape d'expression et de mobilisation renforcée, en octobre 2017 puis en mai 2018.

### Densifier le tissu urbain de manière maîtrisée et respectueuse de l'existant

La préoccupation majeure de l'association concerne les conditions de densification du tissu urbain existant pour accueillir des nouveaux logements : « *il nous faut recevoir et loger les nouveaux arrivants de façon correcte et durable dans le respect des populations présentes et de l'environnement, même si cela doit ralentir le flot* ». La densification du tissu urbain doit répondre à des exigences urbaines, architecturales et environnementales telles que le respect des morphologies voisines et du patrimoine, la gestion du stationnement, la réalisation de pistes cyclables, le renforcement de la végétalisation et des surfaces perméables. L'association tient à la réalisation d'opérations qualitatives et

Au sujet des modalités de concertation en elle-même, l'association remercie « *la Métropole et les actifs de cette révision du SCoT, PADD et DOO pour avoir mis à disposition du public ces ouvrages, ce qui sous-entend, d'ores et déjà une certaine volonté de partenariat avec le public* ».

concertées, gages de qualité des relations de voisinage et de la vie de quartier par la suite. De nouveaux besoins doivent intégrer les programmes d'habitation : « *habitat inter-génération, habitat participatif, espaces mutualisés, usages partagés de la voiture, jardins familiaux* ».

L'association porte la proposition de « *susprendre toute construction jusqu'à la sortie du PLUi* », afin que toutes les conditions qualitatives de la densification soient prises en compte avant de créer de nouveaux programmes.

### Traitement dans le SCoT :

Le scénario de croissance démographique choisi pour le territoire à 2040 a été construit avec l'INSEE. Le taux de variation annuel moyen de la population est fixé à 1% entre 2019 et 2040, il correspond à une inflexion du rythme de la croissance démographique entre les derniers recensements constatés (1,7 % entre 2010 et 2015) et la situation projetée à terme. Ce scénario prend en compte l'attractivité démographique de la Métropole au sein de la région et les évolutions des profils des ménages (vieillesse des populations, limitation de l'évasion résidentielle...). Ainsi, l'objectif du SCoT n'est pas

de stopper l'accueil des nouveaux habitants (ou la construction de nouveaux logements) mais de définir les modalités d'accueil de ceux-ci et d'offrir un parcours résidentiel qualitatif à l'ensemble des populations (nouvelle comme résidant déjà sur le territoire). À cette fin, le SCoT prévoit notamment :

- la répartition des nouveaux logements en cohérence avec l'armature urbaine (Défi 3 / partie 5.1);
- un ensemble d'orientations pour définir des projets urbains qualitatifs (Défi 3 / partie 5.3)

### Gestion des déplacements

L'association est vigilante au sujet des nuisances liées aux d'infrastructures routières et autoroutières (bruit, air). Elle estime nécessaire « *d'améliorer les rabattements tous modes vers le*

*PEM ferroviaire de Baillargues et d'organiser le projet urbain de la Plaine du Colombier à partir du PEM* » ainsi que de « *privilégier tous les autres modes alternatifs à l'autosolisme* ».

### Traitement dans le SCoT :

Le SCoT définit un système de déplacement hiérarchisé basé sur la coordination entre les différents modes. Dans ce système, les axes routiers existants ou à créer contribuent au rabattement vers les différents PEM du territoire.

Voir Défi 2 / Partie 2 : « *Assurer la cohérence entre le réseau de déplacements et l'organisation urbaine, favoriser la mobilité pour tous et à toutes les échelles.* »

Plus localement sur Baillargues, le PEM joue un rôle stratégique au sein de la Porte Métropolitaine de la Vallée du Bérange, nœud d'échange entre les territoires voisins, les communes de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> couronne et le Cœur de Métropole.

### Ressource en eau

L'association s'inquiète de l'impact des projets urbains et d'infrastructures sur la qualité de l'eau, sous ses différentes formes (eaux superficielles, champs captant, cours d'eau...). Sur la Métropole, « *le cycle de l'eau est ainsi profondément perturbé,*

*le retour à un fonctionnement naturel s'avérant très difficile voire impossible* ». Elle s'interroge également sur l'impact du projet Route de la Mer sur les zones humides et milieux naturels des étangs palavasiens.

### Traitement dans le SCoT :

L'Etat Initial de l'Environnement identifie bien l'ensemble des enjeux liés à l'eau sur le territoire (risques, ressources, milieux naturels...). Pour répondre à ces enjeux, le SCoT, en tant que document de planification, met en place différentes orientations pour :

- préserver les milieux naturels et écologiques, à travers la définition d'une trame verte et bleue ;
- protéger les ressources, à travers la mise en place de

dispositions adaptées à la fragilité des différents milieux (zones de sauvegarde de la ressource en eau, aire d'alimentation de captage prioritaire, périmètre de captage d'eau potable...);

- phaser le développement urbain et l'accueil des nouvelles populations en cohérence avec la capacité d'alimentation en eau potable ou en traitement des eaux usées.

## L'ASSOCIATION ODAM (OBSERVATOIRE INDÉPENDANT DES DÉCHETS ET DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTPELLIER-MÉTROPOLE)

En septembre 2017, dans le cadre de la phase de mise à disposition des documents dans les communes, l'Association ODAM évoque le principe de précaution pour demander l'abandon du

projet d'extension de la Station d'Épuration « MAERA » en raison de son positionnement dans la « zone rouge » du Plan de Prévention des Risques d'Inondation.

### Traitement dans le SCoT :

Le SCoT intègre dans ses orientations le développement du programme d'équipement public pour rappeler que le volume et la qualité du traitement des volumes d'eaux usées doivent correspondre aux besoins du territoire évalués sur les bases des hypothèses portées par le projet de SCoT. Dans ce cadre, une procédure spécifique de modernisation de la station Maera est d'ores et déjà engagée pour répondre à l'objectif d'accueillir les effluents des habitants des 19 communes qui y sont raccordées. Au regard du risque d'inondation, le site de la station Maera est classée en zone Rdp1 du PPRi de la commune de Lattes,

approuvé en 2013. C'est une zone rouge de précaution sur laquelle la construction d'équipements d'intérêt général est autorisée. Cette zone est protégée par les digues du Lez et se situe hors de l'aléa de référence (crue centennale). Conformément aux prescriptions du PPRi, une modélisation hydraulique des écoulements sur site, avant et après modernisation de Maera, a été réalisée et figurera dans l'étude d'impact du projet de modernisation. Par ailleurs, le projet de modernisation intègre les aménagements nécessaires à la compensation de l'imperméabilisation supplémentaire générée par les nouveaux ouvrages (bassins,...).

## L'ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DE NAUSSARGUES

Par son courrier du 15 novembre 2016, l'Association des propriétaires de Naussargues soulève l'intérêt de réaffirmer le site stratégique du SCoT 1 « Naussargues-Bel Air » comme la « *seule grande zone d'aménagement économique dont dispose la Métropole* »

afin de favoriser l'implantation d'emploi dans l'Ouest du territoire pour éviter de « *consacrer le statut de cités dortoirs des communes de l'ouest Montpelliérain* ».

### Traitement dans le SCoT :

En ce qui concerne le site de Naussargues-Bel Air, le SCoT révisé inscrit tout d'abord des extensions urbaines de part et d'autre de la zone d'activité existante du Mijoulan. L'inscription en extension urbaine d'un site significatif au Nord

de l'A750 nécessite en préalable à son éventuelle prise en compte, le cas échéant, par le SCoT, des études techniques et environnementales afin d'évaluer la faisabilité d'un projet. Aussi, le SCoT révisé identifie dans son document graphique une « *polarité économique potentielle soumise à procédure SCoT spécifique* ».

## L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DU QUARTIER NORD EST DE GRABELS

Dans sa contribution du 14 septembre 2017, l'Association des riverains du quartier nord-est de Grabels considère que la prise en compte du risque d'incendie dans le SCoT n'est pas assez approfondie : « La commune de Grabels ayant été victime d'un grave incendie le mercredi 6 septembre 2017, nous trouvons que la révision du schéma de cohérence territoriale ne consacre qu'un paragraphe trop succinct à ce risque majeur pour les communes de la Métropole ». Ils adressent par la suite plusieurs demandes afin de mieux intégrer ce risque : « Aussi, nous demandons à la Métropole de veiller à bien équiper les zones à risque sur tout son

territoire, en créant de nouvelles bornes d'incendie, mais aussi en vérifiant le bon fonctionnement de celles qui existent et qui ne semblent pas toutes en très bon état. »

Par ailleurs, l'Association des riverains du quartier nord-est de Grabels souhaite voir la concertation prolongée de l'élaboration du document jusqu'à sa mise en œuvre : « Plus généralement, notre souci est que le dialogue et la concertation qui ont servi de base à l'élaboration de ce document, soient prolongés dans les faits et dans les prises de décisions ultérieures {...} ».

### Traitement dans le SCoT :

En ce qui concerne le risque incendie, la déclinaison d'outils de terrain visant à lutter contre les risques d'incendie (bornes d'incendie notamment) ne relève pas du SCoT. Toutefois, le SCoT intègre pleinement la problématique liée à la gestion des risques naturels et particulièrement celle liée aux aléas feux de forêt dans le « Grand Amphithéâtre » nord. Il énonce ainsi des prescriptions et recommandations visant à réduire l'aléa des zones exposées, à ne pas augmenter la vulnérabilité des biens et des personnes en limitant l'exposition aux

risques et en favorisant la réouverture et l'entretien des milieux (espaces boisés à risque).

En ce qui concerne la poursuite de la démarche de concertation, il s'agit de différencier les modalités de concertation qui sont propres à chaque projet. Pour la révision du SCoT, la Métropole a mis en œuvre l'ensemble du dispositif décrit dans la partie Préambule du présent Bilan de la concertation. À l'occasion d'autres projets portés par la Métropole (PLUi, ZAC...), d'autres temps de concertation seront organisés.

## COLLECTIF STOP LINKY

Le Collectif Stop Linky-5G Montpellier a souhaité se saisir de la période de concertation préalable pour alerter la Métropole quant aux dangers qu'elle voit dans l'utilisation de nouvelles technologies, « la «ville intelligente» pose de sérieux problèmes de respect des libertés individuelles, de sécurité publique et individuelle ainsi que de santé publique. Les technologies utilisées émettent des champs électromagnétiques nocifs pour la santé humaine et animale, qui plus est avec des fréquences particulièrement élevées

(c'est le cas de la 5G pour laquelle un groupe de 180 scientifiques et médecins internationaux demandent un moratoire car on manque cruellement de recul sur les impacts des fréquences utilisées...).

De plus, « Ces technologies consomment énormément d'énergie et sont guère compatibles avec la maîtrise énergétique portée par le SCoT et la Métropole » ce qui ne présenterait pas d'intérêt d'économie d'énergie alors que ces dispositifs sont avant tout présentés comme tel. « Il serait préférable de prôner la sobriété énergétique et d'inviter les citoyens à consommer moins d'énergie »

### Traitement dans le SCoT :

Dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, le SCoT positionne le numérique au service du projet de territoire. Le concept de « ville intelligente » regroupe un ensemble de pratiques (service urbain, activités économiques, mise en réseau d'acteur) développé grâce, notamment, à des systèmes interconnectés.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs prescrit le « déploiement des réseaux numériques via des infrastructures neutres et mutualisées » pour développer le très haut débit, en particulier dans les polarités économiques stratégiques et rayonnantes.

Voir Défi 2 / partie 1.4 « Assurer un déploiement du très haut

débit sur le territoire. »

En effet, la qualité d'équipement de la Métropole en réseau de communication la rend plus compétitive et attractive dans les pôles d'emplois denses comme dans les villes et villages. Pour aménager le territoire, le projet du SCoT révisé met en avant une technologie (le haut débit via la fibre optique) qui n'a pas d'impact sur la santé.

Par ailleurs, la Métropole a choisi un réseau basse fréquence afin d'exploiter l'ensemble des objets intelligents du territoire. La Métropole utilise également des ondes radio basse fréquence ayant moins d'impact sur la santé.

Enfin, dans la démarche de développement de la ville intelligente, la Métropole est engagée dans la mise en place d'un Comité d'éthique pour définir les modalités de protection des données.





## Glossaire et définitions

**CDNPS : Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites**

**CNM : Contournement ferroviaire Nîmes Montpellier**

**COM : Contournement Ouest de Montpellier**

**DEM : Déviation Est de Montpellier**

**DOO : Document d'orientation et d'objectifs**

**EIE : Etat Initial de l'Environnement**

**LICOM : Liaison Intercommunale à l'Ouest de Montpellier**

**LIEN : Liaison Intercantonnale d'Evitement Nord**

**Mixité fonctionnelle : caractérise les espaces urbains qui regroupent plusieurs fonctions, par exemple : logements, services, restauration, activités, commerces...**

**OPA : Organismes Professionnels Agricoles**

**P2A : Politique Agricole et Alimentaire**

**PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durables**

**PAEN : Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces Agricoles Et Naturels périurbains**

**PCAET : Plan climat-air-énergie territorial**

**PDU : Plan de déplacements urbains**

**PEM : Pôle d'échanges multimodaux**

**PLH : Programme local de l'habitat**

**PLU : Plan local d'urbanisme**

**PLUi : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal**

**PPRI : Plans de prévention des risques Inondation**

**STECAL : Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limité**

**ZAP : Zone Agricole Protégée**

**ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique**

**MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE**

50, place Zeus - CS 39556 - 34961 Montpellier Cedex 2  
Tél. 04 67 13 60 00

Tramway 1, arrêts "Léon Blum" et "Place de l'Europe"  
Tramway 4, arrêt "Place de l'Europe"

[montpellier3m.fr/scot](http://montpellier3m.fr/scot)

