VERSION PROVISOIRE DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

Montpellier Méditerranée Métropole

TABLE DES MATIERES

PREAMBULE 6

LE CONTEXTE STRATEGIQUE : AFFIRMER L'ATTRACTIVITE DE 3M, METROPOLE EUROPEENNE ET REGIONALE, OUVERTE SUR LA MEDITERRANEE 8

1. Les facteurs de rayonnement métropolitain 9

2. Des dynamiques métropolitaines dans le cadre de coopérations développées à toutes les échelles 11

3. Des coopérations à l'international au bénéfice des dynamiques régionales 11

4. Un développement de 3M sur l'Arc languedocien et sur la grande aire urbaine polycentrique Sète-Montpellier-Nîmes-Alès 13

LES FONDEMENTS DU PROJET 16

1. Un projet de territoire bâti sur une vision large et partagée 16

2. Un projet pour développer la Métropole économe de son espace fragile et précieux 17

3. Un projet qui intègre les 7 piliers stratégiques du développement de la Métropole 18

4. Des axes partagés avec les territoires voisins 19

CONFORTER ET RENFORCER LES OBJECTIFS DU SCOT DE 2006 20

1. Des objectifs de maitrise du développement territorial largement atteints 20

2. Intégrer les évolutions postérieures au précédent SCoT 21

3. Prolonger et renforcer les orientations du SCoT 2006, en corrigeant ses carences 22

DEFI 1 : UNE METROPOLE ACCLIMATEE 24

1. Protéger et reconquérir les composantes agro- naturelles, les paysages et la biodiversité pour mieux les valoriser 24

1.1 Faire du paysage un bien commun 25

1.2 Préserver l'exceptionnelle biodiversité du territoire 29

1.3 Conserver et accroitre le Réseau végétal des villes 31

1.4 Sensibiliser à la préservation des ressources naturelles et à l'agroécologie 32

1.5 Préserver et réactiver les espaces agro-naturels 33

2. Gérer les risques et nuisances et anticiper leurs évolutions face au climat 37

2.1 Dans le grand amphithéâtre Nord : « activer » les garrigues pour réduire les aléas 40

2.2 Dans la plaine urbaine et agricole : faire levier sur les ressources naturelles pour lutter contre les risques d'inondation et l'effet « îlot de chaleur urbain » 40
2.3 Bâtir un modèle de développement durable du littoral qui anticipe et s'adapte aux risques. 41
2.4 Protéger la qualité de l'air 43
2.5 Préserver la population des nuisances sonores 43

3. Optimiser les ressources du territoire 43
3.1 Gérer et ménager les ressources en eau 44
3.2 Accompagner la mutation du modèle énergétique pour mettre en œuvre la transition énergétique 45
3.3 Développer l'économie circulaire et traiter les déchets 46

4. Organiser la préservation du patrimoine littoral et son développement durable au regard de la Loi Littoral 47

DEFI 2 : UNE METROPOLE EQUILIBREE ET EFFICACE 51

1. Armature urbaine : Organiser les espaces urbains efficacement et équitablement 51
1.1 Le Cœur de Métropole 53
1.2 Valoriser le rapport entre la ville-centre et l'aire métropolitaine par la création de Portes métropolitaines 54
1.3 Aménager la Métropole des Villages 55
1.4 Le numérique au service des polarités métropolitaines 56

2. Assurer la cohérence entre les réseaux de déplacement et l'organisation urbaine, favoriser la mobilité pour tous et à toutes les échelles 58
2.1 Poursuivre une politique de déplacements ambitieuse 60
2.2 Inscrire le développement des réseaux de transport dans le projet de territoire 61
2.3 Intégrer la logistique dans le fonctionnement urbain 63
2.4 Affirmer un territoire favorisant les modes actifs 65
2.5 Intégrer les grandes infrastructures structurantes 65
2.6 Minimiser les temps de déplacements 67

DEFI 3 : UNE METROPOLE DYNAMIQUE ET ATTRACTIVE 68

1. Répondre à tous les besoins en logement 68
1.1 Poursuivre l'effort de production de logements pour répondre à la demande 69
1.2 Offrir des logements diversifiés et accessibles aux ménages locaux 69
1.3 Promouvoir un habitat de qualité répondant à la diversité des parcours résidentiels 70
1.4 Mobiliser et valoriser le parc de logements existant 71
1.5 Organiser la mixité sociale dans le logement à l'échelle métropolitaine 71

2. Affirmer l'activité économique comme ressource créatrice de richesses et d'emplois durables pour tous . 72
2.1. Conforter une métropole méditerranéenne attractive 75
2.2 Une Métropole affirmée autour de l'innovation, de la recherche et de filières d'excellence 77
2.3 Promouvoir une Métropole solidaire 78
2.4. Renforcer et diversifier l'économie 79
2.5 Créer du foncier économique 79
2.6 Localiser les bonnes activités aux bons endroits 82
2.7 Réinvestir les parcs d'activités existants 84
2.8 Promouvoir les formes économiques de proximité dans les villes et villages 85

3. Structurer l'équipement commercial en cohérence avec le projet de territoire 86
3.1 Quatre axes stratégiques pour orienter les conditions d'implantation et la répartition des polarités commerciales. 87
3.2. Trois niveaux de polarités complémentaires 88

4. Conforter l'épanouissement culturel, sportif et de loisir, pour une métropole accueillante et rayonnante 89
4.1. Conforter un ensemble d'équipements à forte valeur ajoutée 89
4.2 Affirmer le statut de Capitale culturelle 90
4.3 Accompagner la Métropole sportive 91

5. Modérer la consommation foncière 92
5.1 Donner la priorité à l'optimisation de l'urbanisation existante et engagée 93
5.2 Maîtriser les extensions urbaines 94
5.3 Limiter la consommation foncière dans l'armature des espaces naturels et agricoles 95

PREAMBULE

La 1ère révision du SCoT est engagée dans le contexte de la création de Montpellier Méditerranée Métropole, de manière volontaire par ses 31 communes, et de la création de la Région Occitanie, dotée de deux Métropoles : Toulouse et Montpellier.
Dans ce cadre, la révision du SCoT tire parti du double positionnement stratégique de 3M, métropole ouverte à la fois sur le bassin méditerranéen et sur un arrière-pays dynamique, grâce à des coopérations à toutes les échelles.

L'évaluation du SCoT 2006 a mis en évidence que les premiers résultats observés, notamment en termes de maîtrise du développement territorial (frein à l'étalement urbain), de densification des formes urbaines, d'engagement du réinvestissement urbain, de mixité sociale et résidentielle, sont proches, voire supérieurs aux objectifs fixés par ce document.
Elle met toutefois en exergue deux enjeux majeurs : la carence constatée en foncier pour les activités productives et extensives et l'insuffisante prise en compte des sensibilités environnementales du territoire.
Ce bilan, de même que les études menées dans le cadre de l'élaboration du projet de révision du SCoT et du Projet Montpellier Métropole Territoires, ont permis de faire émerger d'autres enjeux et de définir des valeurs qui vont permettre de nourrir le SCoT et de répondre à ses objectifs.

Préserver et reconquérir l'exceptionnelle richesse environnementale pour mieux la valoriser
La volonté est de préserver les deux tiers du territoire en tant qu'espaces naturels et agricoles et de maintenir ainsi durablement le 1er facteur d'attractivité de la Métropole : son environnement. Le développement urbain est de ce fait contenu sur un tiers du territoire, en favorisant les réinvestissements et les densifications urbaines le long des axes de transport en commun.
La métropole dispose d'une richesse environnementale exceptionnelle, du littoral vers les reliefs cévenols, qu'il s'agit de préserver et de reconquérir pour la valoriser. Pour cela, il s'agit de mieux intégrer le « Grand Parc métropolitain » au développement de 3M, situé à un quart d'heure de chaque foyer, en préservant et en restaurant les continuités écologiques pour conforter ses identités.
Par ailleurs, il s'agit de définir des modalités d'accompagnement d'une politique agro-écologique et alimentaire, ainsi que de mieux définir l'armature des espaces naturels, agricoles et forestiers, afin de réactiver efficacement la diversité des fonctionnalités (écologiques, productives, récréatives …) de ces espaces.

Adapter le territoire au changement climatique et en atténuer ses effets
La prévention des risques naturels est au cœur des préoccupations de la Métropole et doit s'exprimer par une urbanisation et des aménagements plus résilients. La métropole doit en effet s'« acclimater » en s'adaptant au changement climatique et en atténuant ses effets, principalement en tenant compte des risques d'inondation et en modérant autant que possible l'effet « îlot de chaleur urbain » notamment lors des épisodes caniculaires.
Le redéploiement agricole peut jouer un rôle essentiel afin de mieux respecter le grand cycle de l'eau, principalement par ses effets sur la diminution des ruissellements en amont. De même, les actions de verdissement des milieux urbains, conduisant à désimperméabiliser les sols, permettent d'atténuer à la fois les risques liés aux inondations et l'effet « îlot de chaleur urbain ».

Se préparer aux évolutions démographiques prévisibles et aux besoins qu'elles génèrent
Le territoire doit également savoir anticiper à la fois le dynamisme démographique confirmé par les observateurs et les évolutions démographiques constatées (le solde migratoire se rapprochant du naturel du fait de l'étalement des résidents travaillant sur le territoire, sur un périmètre de plus en plus large autour de la Métropole). La croissance démographique de la Métropole, lissée sur la

période 2019-2040, est positionnée autour de 1 %, soit un nombre total d'habitants compris entre 570 000 et 590 000 en 2040. Cette croissance s'appuie sur un fort renouvellement des populations. La diversité des parcours résidentiels sera programmée en conséquence, en concevant une Métropole pour tous. Jusqu'à aujourd'hui, la priorité a été principalement orientée sur l'aménagement de nouveaux quartiers en extension des villes et villages. Si ceux-ci restent indispensables pour maîtriser le développement dans un contexte de croissance de la population, il convient toutefois d'affirmer le réinvestissement des tissus urbains existants dans le respect des identités du territoire.
Le réinvestissement et les extensions urbaines devront continuer à répondre à des critères de densité correspondant à la desserte par les transports en commun de chaque secteur considéré.
Les mobilités doivent être conçues de manière multimodales, interconnectées et à toutes les échelles. La ville des courtes distances doit être favorisée et une politique d'espaces publics doit être menée, permettant de répondre à l'évolution des usages en repensant l'espace public comme support des pratiques urbaines.

Accompagner le développement économique pour qu'il soit créateur de richesses et d'emplois
Le développement économique et de l'emploi demeure une préoccupation majeure dans une métropole aux visages contrastés, entre des taux records de création d'entreprises et d'emplois et les taux régionaux du chômage. De ce fait, la Métropole doit redoubler d'efforts pour soutenir l'activité économique, à la fois les activités innovantes et de pointe à forte valeur ajoutée et les activités plus traditionnelles. Pour ce faire, elle diversifie ses offres foncières et immobilières dans le cadre de son Schéma d'Accueil des Entreprises (SAE) et surtout, elle corrige la carence du SCoT précédant en créant une offre adaptée pour les activités qui ne peuvent pas s'intégrer au tissu urbain : nouveaux parc d'activités pour activités artisanales, logistiques, industrielles, business-parc…
Il convient aussi parallèlement de réintroduire l'emploi en ville et de réinvestir les anciens parcs d'activités pour remobiliser des capacités foncières à partir de l'existant.

L'offre commerciale doit elle aussi mieux s'intégrer au projet de territoire. Le commerce doit être renforcé dans les tissus urbains constitués ou dans les nouveaux quartiers, en tant que « matière première » de la mixité fonctionnelle et de l'animation des villes et des villages. Les zones commerciales de périphérie, quant à elles, doivent être réinvesties pour être densifiées et leur mixité doit être recherchée chaque fois que possible.

L'ensemble des dimensions de ce projet de développement et d'aménagement durables du territoire concourt à affirmer les identités de la mosaïque patrimoniale et paysagère qui forme la carte d'identité du territoire et ainsi valoriser les très nombreux atouts de l'attractivité, notamment touristique, de la Métropole.

Les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables soumis au débat présentent préalablement le contexte stratégique et l'attractivité qu'exerce la Métropole sur le territoire. Il pose ensuite les fondements du projet puis les trois défis qui en résultent :

1. Une Métropole acclimatée
2. Une Métropole équilibrée et efficace
3. Une Métropole dynamique et attractive.

Les documents graphiques n'accompagnent les textes qui suivent que de manière illustrative et schématique pour faciliter la lecture de certaines orientations. En tout état de cause, les textes priment sur ces représentations.

LE CONTEXTE STRATEGIQUE : AFFIRMER L'ATTRACTIVITE DE 3M, METROPOLE EUROPEENNE ET REGIONALE, OUVERTE SUR LA MEDITERRANEE

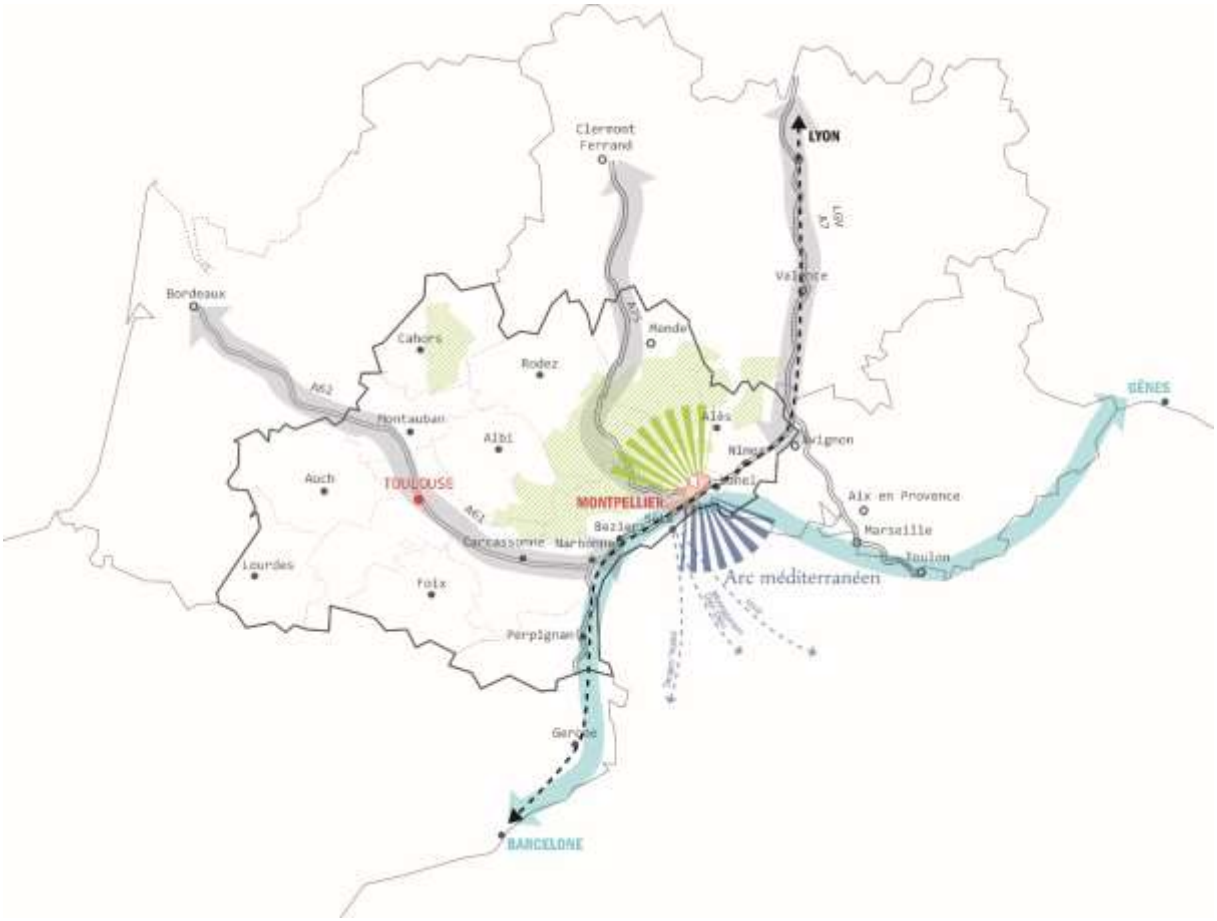
Les lois MAPAM (de Modernisation de l'Action Publique et d'Affirmation des Métropoles du 27 janvier 2014) et NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République du 7 août 2015) ont intégré le « fait métropolitain » dans l'organisation institutionnelle locale et ont renforcé et clarifié les compétences des métropoles.

En complémentarité avec les compétences des régions, les métropoles sont devenues les principaux acteurs du développement et de l'aménagement durable du territoire : développement économique, soutien aux établissements d'enseignement supérieur et de recherche, équipements culturels et sportifs métropolitains, transition énergétique, politique du logement, aménagement urbain, politique de la ville, espace public, compétences sociales...

La création de Montpellier Méditerranée Métropole s'est faite dans ce cadre, mais de manière spécifique et originale par rapport aux autres métropoles. Spécifique, car elle n'a pas été imposée par la loi, mais a été adoptée de manière volontaire par l'adhésion de ses 31 communes à cette évolution stratégique majeure pour le développement du territoire. Original, car cette adhésion s'est faite sur la base d'une gouvernance fondée sur le pacte de confiance passé avec les Maires qui traduit le renforcement de l'échelon intercommunal dans le respect des souverainetés communales.

En se transformant en Métropole, Montpellier Méditerranée Métropole entend jouer tout son rôle en s'appuyant sur sa localisation et ses atouts stratégiques. Située au croisement de l'arc languedocien et des axes de communication nord-sud elle est une Métropole à la fois européenne et méditerranéenne, porte de l'Occitanie sur le bassin méditerranéen. Son attractivité bénéficie de réels atouts, fondés à la fois sur ses dynamiques démographiques, économiques, universitaires, de recherche, culturelles et urbaines, ainsi que sur ce qui fonde sa qualité de vie : son exceptionnelle richesse environnementale et son échelle, à taille humaine.

Elle assoit aussi son développement sur des coopérations avec les territoires et des métropoles partenaires, tissées à toutes les échelles.



1. Les facteurs de rayonnement métropolitain

Depuis plusieurs décennies, Montpellier, poussée par une croissance démographique exceptionnelle, n'a jamais cessé de hisser au niveau des métropoles européennes ses facteurs d'attractivité spécifiques, stratégiquement sélectionnés.

Ses universités, ses équipements hospitaliers, ses centres de recherches, les pôles d'excellences implantés sur son territoire et plusieurs écosystèmes économiques, notamment dans les domaines de la santé et du numérique, constituent un socle désormais reconnu pour son dynamisme et ses capacités d'entrainement.

A partir de ce socle, elle a su tisser les fils d'un dynamisme économique désormais reconnu, en faisant de ses faiblesses – notamment les carences de son tissu industriel - un avantage, en puisant dans la matière grise le carburant non ou moins délocalisable de son développement économique, notamment grâce à des dispositifs d'incubation et d'accompagnement économique précurseurs et performants.

Elle a aussi su se doter d'équipement de tout premier plan qui accueillent des évènements économiques, culturels, sportifs ou de loisirs… qui participent désormais activement à son rayonnement national et européen.

Cette stratégie a conduit à faire de ce territoire l'une des métropoles françaises les plus dynamiques aux plans démographique, de la création d'entreprises et des emplois, des pôles de compétitivités et de la recherche, et dans les domaines culturels, sportifs, de l'accueil de grands évènements…

Toutefois si l'attractivité de la métropole est bien réelle, elle nécessite d'être confortée, notamment pour :

- accompagner la maturation de son tissu économique, notamment dans les filières les plus porteuses et les plus émergentes, et celles qui permettent de mieux répondre à la forte demande locale en emplois,
- accompagner son rayonnement par des équipements et des politiques publiques qui continuent à la hisser au niveau des grandes métropoles de l'Europe du sud,
- assurer sa cohésion territoriale et sociale dans un contexte de mondialisation qui tend à exclure les populations les plus fragiles, notamment en Occitanie,
- maîtriser ses développements urbains avec d'autant plus d'attention que la pression démographique est confirmée par les observateurs pour les années à venir et que son écosystème naturel est fragile.

Aussi, c'est en adoptant un modèle de développement et d'aménagement résolument durables que la pérennité de l'attractivité du territoire métropolitain peut être assurée dans les décennies à venir.

En effet demain, dans un contexte où toutes les métropoles auront des niveaux d'équipements comparables, seules celles qui auront su prendre soin de leur environnement et de la qualité du vivre ensemble, feront la différence.

Ainsi les facteurs d'attractivité de la Métropole sont désormais constitués à la fois par la :

- la valorisation de ses 7 axes stratégiques : la Santé, le Numérique, la Mobilité-les Transports, le Développement économique-le Tourisme-l'Industrie, l'Agroécologie-l'Alimentation, la Culture-le Patrimoine-l'Université et le Commerce-l'Artisanat,
- la consolidation de ses fonctions supérieures (universités, hôpitaux, recherche, dynamisme de certaines filières économiques et d'excellence : santé, numérique, industrie créative…),
- le renforcement de ses équipements à fort rayonnement aptent à fonder des politiques ambitieuses et reconnues au plan national et européen, en matière culturelle, de tourisme d'affaire et d'agrément, sportive, économique, de recherche…,
- la préservation et la mise en valeur de son exceptionnelle qualité environnementale,
- la résilience face des risques auxquels le territoire est soumis,
- la maîtrise de son développement urbain et la qualité de ses programmations et de ses formes urbaines, qui font figure de sa « marque de fabrique »,
- les soins apportés à sa qualité de vie,
- sa cohésion sociale et la qualité de son « vivre ensemble » méditerranéen.

2. Des dynamiques métropolitaines dans le cadre de coopérations développées à toutes les échelles

Les observateurs aussi bien que l'Etat ont confirmé que les métropoles constituent aujourd'hui les moteurs de la croissance et du dynamisme régional et national par les fonctions et les effets d'entrainement de leurs écosystèmes : matière grise et savoirs, fonctions supérieures de gestion et de décision, centres de recherche, infrastructures majeures et grands équipements de centralité. Aussi doivent-elles, aujourd'hui encore plus qu'hier, jouer un rôle d'accélération et d'impulsion, mais aussi d'attractivité et de rayonnement, pour elles-mêmes comme au bénéfice de leurs grands bassins de vie et des territoires régional et national.

L'État a entendu donner toute leur place aux métropoles en tant que territoires d'équilibre et d'innovation, catalyseurs du développement régional et national, reconnus au niveau international. Il les soutient, non seulement par l'affirmation de leurs compétences, mais aussi dans leur capacités d'innovation et les synergies qu'elles peuvent opérer sur les territoires, à travers diverses initiatives structurantes. Dans ce contexte, 3M bénéfice directement de :

- la labellisation French Tech, sonécosystème numérique est l'un des fers de lance au plan national ;
- l'EcoCité pour un aménagement durable, innovant et duplicable, développée « de Montpellier à la Mer » sur les communes de Castelnau-le-Lez, Montpellier, Lattes et Pérols ;
- le Pacte métropolitain d'innovation État-Métropoles permettant de soutenir ses projets stucturants et innovants en matière de Santé ;
- (…)

Le caractère stratégique du développement métropolitain ne peut être assuré que s'il est conçu aux échelle pertinentes, dans le cadre de coopérations actives entre territoires.

3. Des coopérations à l'international au bénéfice des dynamiques régionales

Montpellier Méditerranée Métropole s'inscrit dans une logique historique de tradition d'ouverture et d'accueil qui remonte aux fondements des universités de Montpellier. Mais à l'heure de la mondialisation des échanges économiques internationaux et des systèmes d'information et de communication, l'ouverture de la métropole prend la forme de coopérations économiques et culturelles avec d'autres Métropoles, stratégiques pour le développement de Montpellier. Il s'agit des coopérations avec le bassin méditerranéen, la Chine, les Etats-Unis et la Russie, notamment à travers les villes jumelées avec Montpellier.

3M s'appuie sur ses écosystèmes économiques tissés de longue date, notamment à partir du BIC (Business Innovation Center) classé régulièrement au top 10 international, sur le MIBI (Montpellier International Business Incubator) et sur ses réseaux économiques et culturels.

Au niveau national, il est nécessaire de consolider la place de Montpellier au sein du réseau des métropoles françaises et dans son espace régional, l'Occitanies'appuyant sur deux Métropoles : Toulouse et Montpellier.

La place de ces deux Métropoles au sein de l'espace régional est conséquent : la population des deux grandes aires urbaines représente à elle-seule près du tiers du nouvel ensemble régional (1,8 / 5,6 millions d'habitants) et leurs croissances, toutes deux bien supérieures à celles des aux autres métropoles, contribue pour moitié à la croissance démographique régionale.

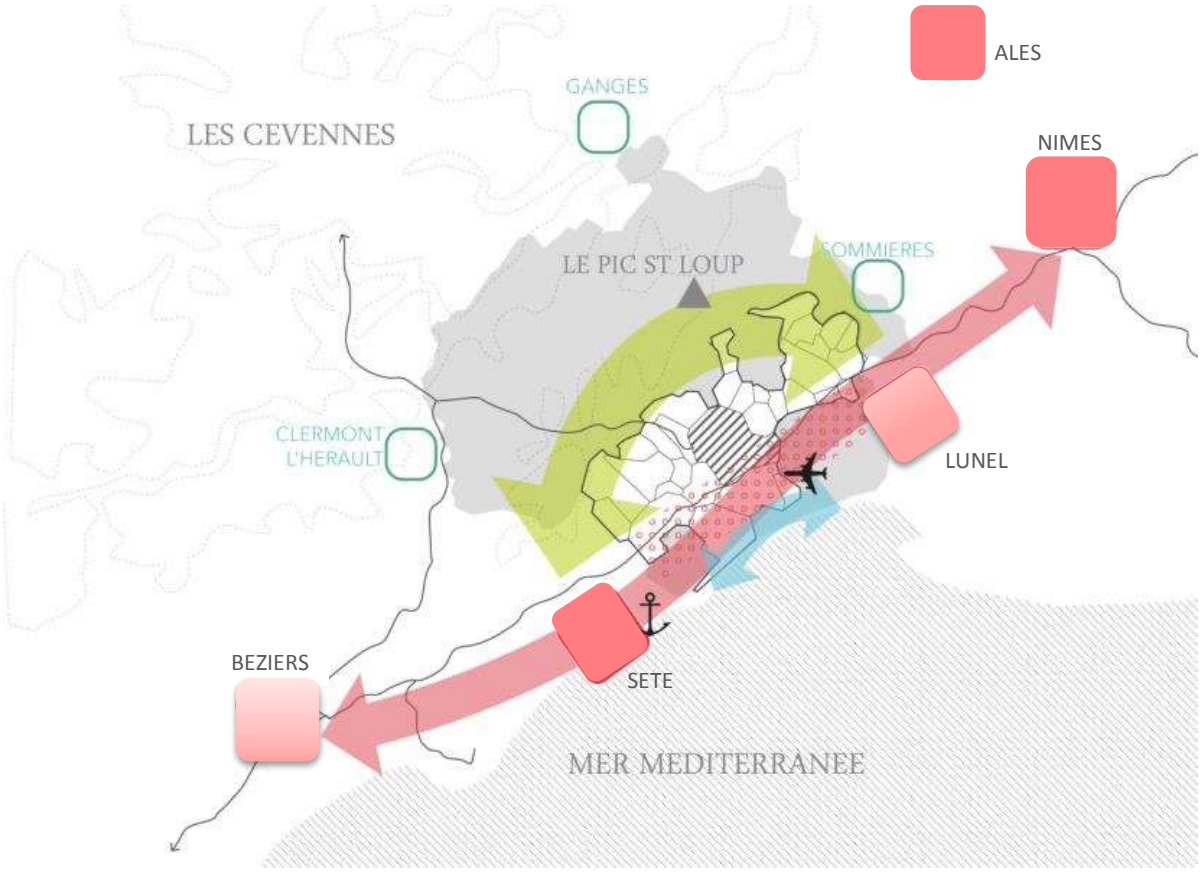
Les deux espaces métroplitains constituent également le moteur principal de création de richesses et d'emplois (+ 35 400 emplois sur la période 2009-2014, contre une perte de 10 000 emplois au niveau régional), même si leur taux de chômage respectif reste supérieur à la moyenne nationale. Elles accueillent une offre de formation et un potentiel de recherche reconnus ; fortes de deux CHU, elles accueillent près de 180 000 étudiants (80 % des effectifs régionaux).

Toulouse et Montpellier ont choisi d'assurer leur rang et leurs responsabilités de métropoles européennes pour œuvrer à la construction d'une région forte qui s'attache à préserver la diversité et la singularité de ses identités territoriales, à stimuler les complémentarités autour de ses deux systèmes métropolitains, à s'engager pour une action publique territoriale plus lisible, plus proche et plus efficace.

Pour ce faire, Toulouse et Montpellier ont choisi la voie de la coopération favorisant les synergies sur quelques axes stratégiques essentiels, afin de les consolider, d'assurer une meilleure diffusion à l'échelle régionale et de favoriser l'établissement de dialogues respectueux de leur poids et de leurs fonctions au sein des espaces européen, national et régional. Les premiers axes de coopération identifiés portent principalement sur :

- le rayonnement, les coopérations internationales et la promotion de leur territoire ;
- la valorisation des dynamiques métropolitaines dans les schémas régionaux, notamment le SRDEII et le SRADETT et l'intégration des cohérences régionales dans leurs stratégies métropolitaines ;
- la desserte du territoire, notamment par le fer : Ligne Nouvelle européenne Montpellier-Perpignan (LNMP) et Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) de liaison Toulouse-Narbonne permettant de rapprocher les deux Métropoles, mise en cohérence des réseaux et des pôles intermodaux ;
- les coopérations en matière économique, de développement universitaire et de recherche, de politiques touristiques d'affaire et d'agrément, culturelles, agricoles et alimentaires ;
- les échanges en matière de développement durable, d'habitat et d'aménagement urbain.

4. Un développement de 3M sur l'Arc languedocien et sur la grande aire urbaine polycentrique Sète-Montpellier-Nîmes-Alès



L'arc languedocien depuis la Mer Méditerranée jusqu'aux reliefs cévenols, du Larzac ou des Corbières, constitue non seulement la façade de la Région Occitanie sur le bassin méditerranéen, mais aussi une mosaïque d'identités, de paysages remarquables et d'un écosystème environnemental (recensé comme hot spot mondial de biodiversité), de dynamiques économiques, culturelles... qui partagent des enjeux communs.

Les collectivités concernées ont engagé des échanges dans le cadre hautement symbolique de la Salle du Parlement des Etats du Languedoc du Château de Castries. Ces dialogues permettent de tisser de manière libre et respectueuse des volontés et des identités de chacun, les fils de multiples coopérations à venir. C'est déjà le cas entre 3M et certains EPCI pour les politiques agro-alimentaires, touristiques…

Par ailleurs, la densité et la diversité d'un réseau urbain polycentrique constituent un atout majeur pour la structuration, le développement et la diffusion des fonctions métropolitaines.

De ce point de vue, Montpellier a la chance de pouvoir conjuguer son développement à l'échelle d'un réseau d'agglomérations aux identités et aux caractéristiques différentiées et complémentaires : l'écosystème formé par les pôles urbains de Sète, Montpellier, Nîmes et Alès.

Cet ensemble d'aires urbaines, qui s'étend des contreforts des Cévennes au Lido de Sète, réunit un millon d'habitants, soit le deuxième foyer de population et d'activité de la région Occitanie. Il bénéficie de l'effet accélérateur et cumulé des 5 fonctions métropolitaines définies par l'INSEE « conception-recherche », « prestations intellectuelles », « commerces interentreprises », « gestion » et « culture-loisirs ».

Il possède en effet des atouts majeurs avec des taux de croissances démographique et économique supérieurs à la moyenne nationale, des infrastructures (portuaires, aéroportuaires, ferroviaires, autoroutières… dont la mise à niveau est engagée), des capacités d'innovation et de recherches (centres universitaires, de recherche, hospitaliers…), des dynamiques économiques, des équipements et des évènements culturels, sportifs… de rangs souvent européens.

Il jouit au premier chef d'un environnement naturel, exceptionnel par sa diversité et sa richesse, qui fonde son attractivité, notamment touristique et résidentielle, ses atouts en terme de ressources naturelles (agricoles, économie verte…) mais aussi ses fragilités face aux risques climatiques.

Cette grande aire urbaine est en effet confrontée à des défis majeurs en matière de préservation de ses espaces naturels et de sa qualité de vie, mais aussi d'accueil des populations, de cohésion sociale et d'emplois, ainsi que d'échanges et de déplacements en constante augmentation…

Face à ce constat et au rôle croissant des intercommunalités, les communautés d'agglomération du Bassin de Thau, de Nîmes-Métropole, d'Alès et Montpellier Méditerranée Métropole ont décidé d'initier des coopérations, à travers un accord-cadre respectueux des prérogatives de chacune et aux perspectives progressives, qui concerne déjà le renforcement :

- de certains secteurs clefs ou d'avenir : économie de la santé, tourisme, design…
- de l'organisation de cette grande aire urbaine : synergies entre les principales infrastructures aéroportuaires, ferroviaires et portuaires, définition de positions communes en matière d'infrastructures routières structurantes…

Promouvoir un aménagement durable et harmonieux en coopération avec les territoires voisins :

En outre, Montpellier Méditerranée Métropole partage plus étroitement son bassin environnemental, de vie et d'emploi avec 5 autres établissements publics de coopération intercommunale : les communautés d'agglomération du Bassin de Thau et du Pays de l'Or et le Pays Cœur de l'Hérault, du Grand Pic Saint Loup et du Pays de Lunel. Cet ensemble représente, par sa diversité et sa taille, une mosaïque de territoires urbains, périurbains et ruraux de plus en plus interfacés avec la Métropole.
Dans un contexte de développement et d'aménagement durables du territoire, mais aussi de rationalisation budgétaire, le passage d'une logique de coexistence à des démarches de coopérations volontaires sont initiées, pour assurer les mises en cohérence et les complémentarités, voire pour engager des projets partagés.

Depuis plusieurs années de nombreuses interconnexions ont été développées de manière souvent bilatérale, entre ces collectivités :

- raccordements et traitements d'effluents en provenance de communes extérieures,
- approvisionnement en eau et interconnexion des réseaux,
- interconnexion des lignes de transports en communs,
- continuité modes doux,

- création et gestion d'une fourrière animale commune.

Ces collectivités et 3M initient aujourd'hui de nouvelles phases de coopérations entre territoires, sur plusieurs axes, sachant que les sujets ne manquent pas : préservation de l'environnement, développement du tourisme, circuits courts agro-alimentaires, actions culturelles, nouvelles interconnexions de transports et de mobilités, de réseaux…

Les échanges sont d'ores et déjà engagés avec les institutions porteuses des SCoT des territoires voisins de 3M, tous en phase d'élaboration ou de révision concomitamment à la révision du SCoT de la Métropole.

LES FONDEMENTS DU PROJET

A partir des grands défis territoriaux, les objectifs de politiques publiques du présent Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la première révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), ont fait l'objet d'un débat sur les orientations lors de la séance du Conseil de Métropole du 22 février 2017, conformément à l'article L.143-18 du Code de l'urbanisme.

Il convient de rappeler que le PADD du SCoT fixe, au sens de l'article L.141-4 du Code de l'urbanisme, *« les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement ».*

1. Un projet de territoire bâti sur une vision large et partagée

Après la création volontaire de Montpellier Méditerranée Métropole par les 31 communes qui la composent, dans le contexte d'élargissement du territoire administratif régional, le projet « Montpellier Métropole Territoires » a permis, tout au long de son élaboration, de définir et de mettre en partage les valeurs que les élus du territoire ont en commun. Ces valeurs se retrouvent aujourd'hui au cœur de sa philosophie et de ses propositions.

La démarche a également permis d'ancrer la vision du projet dans un territoire pleinement ouvert sur l'extérieur. Ceci est le prolongement naturel des premiers actes de la Métropole, pour tisser les fils du dialogue avec les territoires partenaires et notamment ceux qui appartiennent aux mêmes bassins de vie, économique, de déplacement et/ou environnemental.

A son échelle, le projet explore les grandes relations géographiques et naturelles, du Pic Saint-Loup à la mer et de Sète à Lunel, voire au-delà. En effet, ce « grand amphithéâtre » naturel, est à la fois le bassin de vie métropolitain et le bien commun, aussi bien que le premier atout de l'ensemble des collectivités qui l'habitent et le vivent. Compte tenu de l'exceptionnelle richesse de cet amphithéâtre, mais aussi de sa vulnérabilité, le projet de territoire énonce l'ambition de mieux appréhender ses écosystèmes, pour ~~le~~ valoriser et proposer des orientations pour initier le dialogue qui s'engage avec les autres territoires qui le composent.

A ce titre, les réflexions menées pour l'élaboration du projet de territoire de 3M et les démarches de révision ou d'élaboration des SCoT voisins concomitamment à la révision du SCoT métropolitain, ont été l'occasion de partager, avec les Communautés voisines, des visions et des valeurs communes, des axes de cohérence et des objectifs d'aménagement du territoire à promouvoir de manière coordonnée.

De même, à l'échelle de la nouvelle grande région Occitanie, il s'agit de mettre en exergue les ingrédients susceptibles de faire pleinement jouer à Montpellier sa partition. En tant que « Métropole rayonnant à 360° », elle doit cultiver son ouverture sur le bassin méditerranéen, au croisement des axes européens est-ouest et nord-sud, faire valoir sa longue tradition de terre d'accueil, tout en valorisant son joyau environnemental et sa dimension humaine.

2. Un projet pour développer la Métropole économe de son espace fragile et précieux

Après une période de consommation foncière excessive, l'un des principaux objectifs du SCoT de 2006 a été d' « inverser le regard » en posant en préalable la nécessaire préservation de l'armature des espaces naturels et agricoles et de maîtriser le développement urbain. L'évaluation de ce SCoT, réalisée en 2014, a démontré que cet objectif avait pleinement été atteint.

Dans la continuité de cet acquis, le projet de territoire réaffirme l'objectif ambitieux de préserver durablement 2/3 d'espaces naturels et agricoles et de limiter l'urbanisation au 1/3 du territoire, en priorisant le réinvestissement de l'existant et un urbanisme économe de l'espace.

Le projet de territoire identifie, par ailleurs, 4 enjeux principaux sur lesquels s'appuie l'ensemble des objectifs de politiques publiques du PADD.

Le premier de ces enjeux concerne le devenir des espaces agro- naturels. Ceux-ci constituent, notamment, l'un des principaux ferments de la qualité de vie du territoire. Cet enjeu dépasse la seule échelle locale, car ces espaces accueillent également une biodiversité exceptionnelle, inscrite dans l'un des plus importants « hot spots » mondiaux, celui du bassin méditerranéen. La question posée par la préservation de ces richesses ne doit pas conduire à faire des espaces agro-naturels des éléments isolés et sacralisés, sauf secteurs de sensibilité spécifique, mais à les intégrer activement au projet et à la vie du territoire à travers des appropriations raisonnées, gages de leur entretien, de leur gestion dynamique et donc de leur pérennité.

Le deuxième enjeu a trait à la question des risques, à la fois d'origine naturelle et humaine, qui font de 3M un territoire dont la vulnérabilité est beaucoup plus prégnante que dans la plupart des autres Métropoles. Les violentes inondations et autres évènements climatiques sont là pour nous le rappeler. Avec le réchauffement de la planète, ces risques gagnent en fréquence et en intensité, notamment les épisodes caniculaires, les inondations, les incendies de garrigues... Certains, pourraient s'aggraver se manifester de manière plus affirmée, comme la submersion marine sur le littoral... Plutôt que d'attendre qu'il ne soit trop tard, le projet doit anticiper les phénomènes à l'œuvre, pour mieux se protéger dans la durée, et aussi apprendre à bien vivre avec le risque. En d'autres termes, être en pleine mesure de prévenir et s'y adapter. La Métropole peut, de ce point de vue, devenir un véritable « territoire résilient », pilote au plan national.

Au regard de ce contexte naturel et environnemental, la Métropole doit poursuivre son développement, certes avec ambition, mais en veillant à préserver ses équilibres fondamentaux et en prenant soin de ses habitants et de leur cadre de vie.

Le troisième enjeu concerne la prise en compte des évolutions démographiques au regard des réponses à apporter en matière d'offre résidentielle. Après soixante ans de croissance de sa population, 3M devrait rester l'une des Métropoles françaises les plus attractives, avec toutefois un solde migratoire tendant progressivement à converger au niveau de son solde naturel. Ceci est principalement dû à une évasion résidentielle croissante vers la grande périphérie, des ménages modestes qui travaillent pourtant sur la Métropole, notamment du fait de la tension des prix fonciers et de l'immobilier. Malgré ce contexte, la Métropole devrait continuer à accroitre sa population pour atteindre 530 000 habitants en 2040.

Aussi, la maîtrise de l'urbanisation et la définition de moyens adaptés et efficaces pour l'accueil des populations actuelles et nouvelles, en prenant en compte la grande diversité des parcours résidentiels et des revenus des ménages, constitue une responsabilité collective. Celle-ci doit être exercée avec volontarisme pour assurer l'attractivité de notre territoire par des offres mieux adaptées à la diversité de la demande, au plus près des services de la Métropole de demain,

notamment en termes d'emplois, d'accessibilités, d'équipements et aussi de lieux de rencontre et de convivialité.

L'exceptionnelle variété des visages du territoire métropolitain, des villages néo-ruraux, aux villes moyennes et à la ville intense, des contreforts cévenols à la plaine viticole et à la petite Camargue, constitue un indéniable atout pour mieux répondre à tous les choix de vie et à toutes les situations.

Le quatrième enjeu concerne la capacité du territoire à consolider et à diversifier son développement économique. Dans ce domaine, Montpellier a réussi ces dernières décennies à se placer au niveau des autres grandes Métropoles françaises, avec l'un des plus forts taux de création d'entreprises et d'emplois. Ses secteurs phares, en particulier la santé et le numérique, portés par les écosystèmes « Montpellier Capitale Santé » et « Montpellier French Tech », permettent de dynamiser sa croissance, en tournant résolument le territoire vers l'avenir.

Ce constat est toutefois relativisé par un important chômage, à mettre en regard de l'attractivité du territoire, et d'une présence insuffisante de l'économie productive, conduisant notamment à une trop faible diversification des emplois. Cette situation trouve en partie son explication dans la raréfaction du foncier disponible pour accueillir certaines catégories d'entreprises, en particulier de type industriel, technologique, artisanal et logistique mais aussi pour attirer des activités exogènes de toutes natures. Le projet de territoire et le SCoT amorcent un processus d'optimisation des tissus économiques existants et d'aménagement de nouveaux espaces économiques, au sein de quartiers mixtes et aussi sous forme de parcs d'activités de nouvelle génération. Ceux-ci doivent être intégrés à leur environnement et adaptés à l'évolution des besoins des entreprises et de leur personnel, tout en assurant une offre foncière apte à l'accueil d'un large panel d'activités.

3. Un projet qui intègre les 7 piliers stratégiques du développement de la Métropole

Le projet de territoire porté par le SCoT intègre notamment les 7 piliers stratégiques de développement de Montpellier Méditerranée Métropole :

1/ **la Santé**, au sens de l'OMS, le bien-être physique, mental et social, qui est fortement mise en avant par le projet de territoire dans son approche environnementale intégrée à l'écosystème local, notamment au niveau climatique ;

2/ **le Numérique** avec, par exemple, ses incidences sur les nouveaux modes de travail dont le projet en fait un levier pour favoriser la mixité urbaine dans les villes et villages ;

3/ **la Mobilité et les Transports**, qui nécessitent une approche des déplacements à toutes les échelles, favorable aux multimodalités et à la ville des courtes distances ;

4/ **le Développement économique, le Tourisme et l'Industrie**, qui constituent l'un des axes structurants de diversification, de consolidation et d'internationalisation du développement économique du territoire, pour répondre aux besoins identifiés, notamment dans le cadre du Schéma d'Accueil des Entreprises (SAE) de la Métropole ;

5/ **l'Agroécologie et l'Alimentation**, qui participent activement à la mobilisation des fonctions et des ressources multiples de l'armature naturelle et agricole, pour en faire des espaces de projets à part entière, au service de la résilience, de l'aménagement durable du territoire métropolitain et de la qualité de son environnement ;

6/ **la Culture, le Patrimoine et l'Université**, que le projet de territoire revisite au titre des facteurs identitaires, de cohésion et de rayonnement de la Métropole et de chacun des espaces qui la composent ;

7/ **le Commerce et l'Artisanat** enfin, qui font l'objet de volets spécifiques du projet de territoire, afin de créer une offre cohérente et adaptée afin qu'ils participent pleinement au développement et à l'aménagement durable de l'espace métropolitain, et notamment à la requalification de ses zones commerciales.

4. Des axes partagés avec les territoires voisins

A l'occasion de l'élaboration des projets de SCoT propres à chaque territoire, les collectivités de l'Est de l'Hérault ont souhaité travailler de concert, afin de s'accorder sur une vision partagée de l'évolution des territoires, favorisant une logique de complémentarité et de dialogue.

Ainsi, il leur est apparu indispensable, de concevoir leur projet en prenant en compte des échelles plus pertinentes, en terme environnemental et de bassins de vie, qui transcendent les limites administratives. Elles considèrent que les effets de l'attractivité démographique, ainsi que les enjeux, notamment en termes environnementaux, d'accueil des populations, de développement économique, de mobilité, de préservation des espaces naturels et des paysages, de développement de l'agriculture et de résilience territoriale, doivent être de plus en plus appréhendés dans le dialogue entre territoires.

L'ambition est ainsi de mettre en œuvre des politiques d'aménagement partagées visant notamment à :

- accompagner l'attractivité démographique en développant une offre de logement répondant aux parcours résidentiels avec une volonté affirmée de maîtriser la consommation foncière ;
- organiser et faciliter la mobilité des habitants à l'échelle d'un grand bassin de vie, en favorisant les modes de déplacement décarbonés ;
- Promouvoir collectivement la préservation de l'environnement et de ses écosystèmes naturels, en assurant notamment les continuités hydrauliques et écologiques, pour mieux respecter le grand cycle de l'eau et la biodiversité entre les territoires ;
- proposer une organisation économique favorisant la complémentarité des offres foncières, en quantité suffisante et adaptées à la demande des entreprises, pour développer l'emploi et produire de la richesse au plus près des lieux de vie des populations ;
- redéployer l'agriculture, comme réponse à la nécessité de gérer les espaces et les paysages, en favorisant le développement d'une économie rurale aux portes des villes et au service de l'alimentation des populations par une production à la fois locale et saine ;
- offrir un maillage commercial permettant de limiter les déplacements et de préserver les centralités urbaines des villes et villages :
- valoriser l'identité paysagère, notamment viticole, comme élément essentiel de la qualité du cadre de vie.

Plusieurs échanges ont permis d'engager le dialogue et de débattre des cohérences à établir entre les différents projets de SCoT. Chacun d'eux constitue une première étape de prise en compte de ces cohérences supra-territoriales, sachant que ces collaborations sont, bien entendu, amenées à se poursuivre au-delà de l'approbation des SCoT.

CONFORTER ET RENFORCER LES OBJECTIFS DU SCoT DE 2006

En 2003, au démarrage des études d'élaboration du premier SCoT de l'agglomération montpelliéraine, le territoire connaissait une situation d'urgence en matière de consommation d'espace et d'étalement urbain. En effet, si l'on n'y prenait garde, près de la moitié du territoire risquait d'être urbanisée à l'horizon 2020, remettant définitivement en cause une grande partie de son capital nature, fondement de sa qualité de vie. Les objectifs de ce SCoT, approuvé en 2006, ainsi que les outils qu'il a intégrés, ont ainsi prioritairement visé à enrayer l'étalement urbain.

1. Des objectifs de maitrise du développement territorial largement atteints

A la suite de l'approbation du SCoT de 2006, la Communauté d'Agglomération, puis la métropole, en lien étroit avec les 31 communes, ont intégré les objectifs du SCoT et les ont déclinés et mis en œuvre à travers des outils efficaces (PLH, PDU, PCET, PLU, action foncière, aménagement de ZAC…) accompagnés d'actions de sensibilisation, de pédagogie et d'accompagnement qui ont porté leurs fruits.

L'évaluation du SCoT, établie en 2015, a montré combien l'objectif fondamental de préservation des espaces naturels et agricoles avait été largement atteint, permettant à la Métropole d'aujourd'hui de pouvoir afficher un territoire agro-naturel s'étendant sur près des 2/3 de son territoire, support d'une biodiversité exceptionnelle à l'échelle du bassin méditerranéen.

Les objectifs de développement urbain ont également été mis en œuvre, notamment en matière de production de logements, pour répondre à une pression démographique qui ne s'est pas démentie. Une part non négligeable de ce développement s'est inscrit en réinvestissement des espaces urbains existants, au-delà même des objectifs affichés par le SCoT.

Complémentairement, le territoire a mis en œuvre une politique active en matière de mobilité, conformément à son PDU, reposant en large partie sur le développement de son réseau de tramway, avec la réalisation des lignes 2,3 et 4. Conformément aux objectifs du SCoT de 2006 relatifs à la « ville des courtes distances », un grand nombre d'opérations de logements intégrant une certaine densité urbaine a été réalisé dans l'environnement des nouvelles stations et des pôles d'échanges multimodaux (PEM) ainsi créés, permettant de renforcer la compacité des espaces urbains, tout en intensifiant les usages.

Le SCoT avait, par ailleurs, défini un certain nombre de sites stratégiques où se jouaient des enjeux à l'échelle de l'agglomération, avec pour objectif notable d'accompagner la transformation du territoire vers l'échelle métropolitaine. Cette orientation majeure s'est principalement concrétisée par la prise de compétence de l'aménagement de ces sites stratégiques par la Communauté d'Agglomération devenue Métropole. Cette compétence a été principalement, mise en œuvre à travers le projet de l'EcoCité « de Montpellier à la Mer », à cheval sur les territoires communaux de Castelnau-le-Lez, Montpellier, Lattes et Pérols, dans le prolongement des projets emblématiques d'Antigone et Port Marianne sur la ville-centre, sous forme d'opérations durables et innovantes : Ode, sur Lattes et Pérols, reconquête urbaine de la périphérie commerciale de l' « avenue de la Mer » le long de la ligne 3 de tramway ; le projet du quartier Mogère sur Montpellier et Lattes, autour de la future gare LGV, de part et d'autres des nouvelles grandes infrastructures (ligne LGV et

nouvelle autoroute A9) et le quartier Eureka-extension sur Castelnau-le-Lez, pilote en matière d'intergénérationalité et de ville intelligente.

De nombreuses opérations communales d'aménagement et de réinvestissement urbain ont également vu le jour dans la période, participant elles aussi aux objectifs d'accueil des populations, dans un souci de mixité conforme aux objectifs du SCoT et du PLH. Plusieurs d'entre elles sont ou en voie d'être reconnues par l'Etat en tant qu'EcoCité.

Ainsi, la mutation vers l'échelle métropolitaine a connu un véritable effet d'accélérateur en à peine 10 ans.

La mise en œuvre du SCoT a également été accompagnée par la réalisation de nombreuses études urbaines sur l'ensemble du territoire, qui ont permis de bâtir une véritable culture partagée avec les communes, qu'il convient aujourd'hui de capitaliser d'affiner et de conforter.

En appui à la mise en œuvre de sa politique d'aménagement, la Communauté d'Agglomération et les communes ont aussi été soucieuses de déployer des outils fonciers en inscrivant pleinement dans la limitation des phénomènes d'étalement et de « grignotage » urbain.

2. Intégrer les évolutions postérieures au précédent SCoT

Si, d'une manière générale, la première révision du SCoT s'affirme dans la continuité de celui de 2006, elle vise à intégrer un certain nombre d'évolutions intervenues dans un contexte territorial en pleine redéfinition, à la fois aux niveaux métropolitain et régional.

D'une part, depuis 2006, d'importantes évolutions législatives et réglementaires sont intervenues en matière d'aménagement et de développement durable et d'urbanisme, principalement les lois Grenelle 1 et 2 des 11 février 2009 et 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement, la loi ALUR du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové et la loi de Transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015. Ces textes fondamentaux nécessitent d'apporter des réponses renforcées dans différents domaines, notamment en matière d'évaluation environnementale, de préservation des continuités écologiques, de lutte contre l'étalement urbain, ou encore d'implantation commerciale.

Les lois MAPAM (de Modernisation de l'Action Publique et d'Affirmation des Métropoles, du 27 janvier 2014) et NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République, du 7 août 2015) ont également profondément modifié l'organisation institutionnelle locale, en renforçant les compétences des Régions et des Métropoles notamment en matière d'aménagement et de développement durable du territoire. Dans ce contexte, la transformation, en janvier 2015, de la Communauté d'Agglomération de Montpellier en Métropole, par la volonté des 31 communes qui la composent, met en perspective le devenir du territoire et l'inscrit dans le cadre plus large de création de la nouvelle grande région Occitanie, qui fusionne les anciennes régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, en posant notamment le défi du nouvel équilibre territorial à trouver autour des deux métropoles qui la structurent : Toulouse, la nouvelle capitale régionale, et Montpellier.

3. Prolonger et renforcer les orientations du SCoT 2006, en corrigeant ses carences

La mise en révision du SCoT de 2006 a aussi été motivée par la prise en compte de trois enjeux majeurs :

- la nécessité d'une meilleure intégration de l'écosystème environnemental dans lequel s'insère la métropole,
- la mise en évidence d'une forte problématique de carence en foncier économique issue d'une sous-évaluation des besoins par le SCoT de 2006,
- le relatif tassement constaté de la croissance démographique, qui affecte l'ensemble des métropoles françaises du fait du vieillissement des populations et qui invite à revisiter la question du développement urbain localement à la lumière des tendances probables, même si le dynamisme démographique de 3M et de sa région devrait encore se confirmer d'après les estimations des prévisionnistes.

La réponse à ces deux enjeux doit s'inscrire dans le nouveau SCoT sans pour autant conduire à augmenter significativement le potentiel quantitatif résiduel d'urbanisation défini dans le SCoT de 2006.

Sur la base de ces enjeux généraux, le projet d'aménagement du SCoT révisé doit permettre, dans la continuité des objectifs du SCoT de 2006, de poursuivre les efforts déjà entrepris, mais également d'anticiper plus fortement les évolutions structurelles du territoire sur le long terme, en intégrant mieux les grands défis de ce siècle, tout en renforçant les dynamiques de projet sur l'ensemble de ses composantes, à la fois environnementales, urbaines et économiques.

C'est dans cette optique que la Métropole a décidé en 2015 de lancer une démarche de réflexion spécifique, précédant celle du SCoT. Dénommée **« Montpellier Métropole Territoires »**, celle-ci a donné lieu, tout au long de l'année 2016, à un travail d'exploration des enjeux et des facteurs d'évolutions à moyen et long termes concernant le territoire, sa population et ses usagers. Co-élaborée avec les Maires des communes qui constituent la Métropole, cette démarche a permis de déterminer les valeurs et de poser des perspectives au projet d'aménagement de la Métropole au regard des grands défis du 21ème siècle que doit relever le territoire.

Pour ce faire, cette démarche s'est appuyée sur l'ensemble des politiques publiques de la Métropole qu'elle a enrichies et dont elle a donné à voir les grands principes préalables à leur organisation spatiale. L'approbation de l'ensemble des valeurs du projet qui en résulte a fait l'objet d'un vote unanime lors du Conseil de Métropole du 25 janvier 2017.

La philosophie et les valeurs portées par les élus à travers « Montpellier Métropole Territoires » se retrouvent donc au cœur des orientations générales du PADD du SCoT.

La délibération de prescription de la révision du SCoT, du 15 novembre 2015, fixe ainsi plusieurs objectifs :

- ***Préserver et valoriser l'exceptionnelle richesse environnementale***
  L'objectif général est de mieux qualifier les différentes fonctionnalités de l'armature des espaces naturels et agricoles afin que ces espaces soient tour à tour des supports de projets pour la mise en œuvre de la politique agro-écologiques et alimentaire, des réservoirs de biodiversité à préserver, des corridors écologiques à restaurer… L'ensemble de ces espaces

ayant par ailleurs une vocation paysagère et identitaire forte, facteur d'attractivité et de qualité du cadre de vie.

- ***Se préparer aux évolutions démographiques prévisibles et aux besoins qu'elles génèrent***
  Dans un contexte de tassement de la croissance démographique à l'horizon 2040, l'objectif est de définir les modalités d'accueil des populations existantes et à venir grâce à des formes d'habitat diversifiées, couvrant l'ensemble des besoins résidentiels des différents parcours de vie. Un effort particulier est à fournir pour réinvestir les tissus urbains existants et y implanter ces futurs logements. En cohérence, l'offre de mobilité doit s'adapter à l'accueil de ces nouvelles populations et se construire aux différentes échelles de pratique du territoire.

- ***Accompagner le développement économique pour qu'il soit créateur de richesses et d'emplois***
  Face à la carence en foncier économique relevé lors de l'évaluation 2015 du SCoT 2006, l'objectif du SCoT révisé est d'offrir du foncier adapté à la diversité des besoins des entreprises, pour favoriser la création d'emplois en ville, dans les nouveaux parcs d'activités et dans les parcs existants réhabilités.
  En matière d'aménagement commercial, l'objectif consiste à déterminer l'équilibre, notamment, entre d'une part, le renforcement des commerces de centre-ville et des tissus urbains constitués et d'autre part, le réinvestissement des commerces de périphérie offrant des services complémentaires à la population.

  Les moyens à mobiliser pour déployer une politique publique en faveur du tourisme seront également précisés afin de renforcer le rayonnement et l'attractivité de la Métropole.

- ***Adapter le territoire au changement climatique et en atténuer ses effets***
  Au regard de la sensibilité environnementale du territoire, l'objectif du SCoT révisé est d'intégrer l'ensemble des enjeux environnementaux - notamment l'adaptation au changement climatique, la prise en compte des risques naturels, la préservation de la biodiversité… - pour définir un projet de territoire équilibré, où notamment les extensions urbaines ont des impacts limités sur l'environnement.

DEFI 1 : UNE METROPOLE ACCLIMATEE

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

Le SCoT de 2006 a permis de préserver les espaces naturels et agricoles en freinant l'étalement urbain, il n'a toutefois pas vraiment suscité la mise en œuvre de projets permettant de les valoriser.

Faute de réelle appropriation collective, l'équilibre de ces espaces est fragile et relève d'un double enjeu essentiel de préservation de la biodiversité et de renouvellement économique, notamment agricole. Préserver durablement ces espaces naturels et agricoles nécessite donc de les mobiliser au mieux en tant que supports de ressources écologiques, de projets et d'usages intégrés.

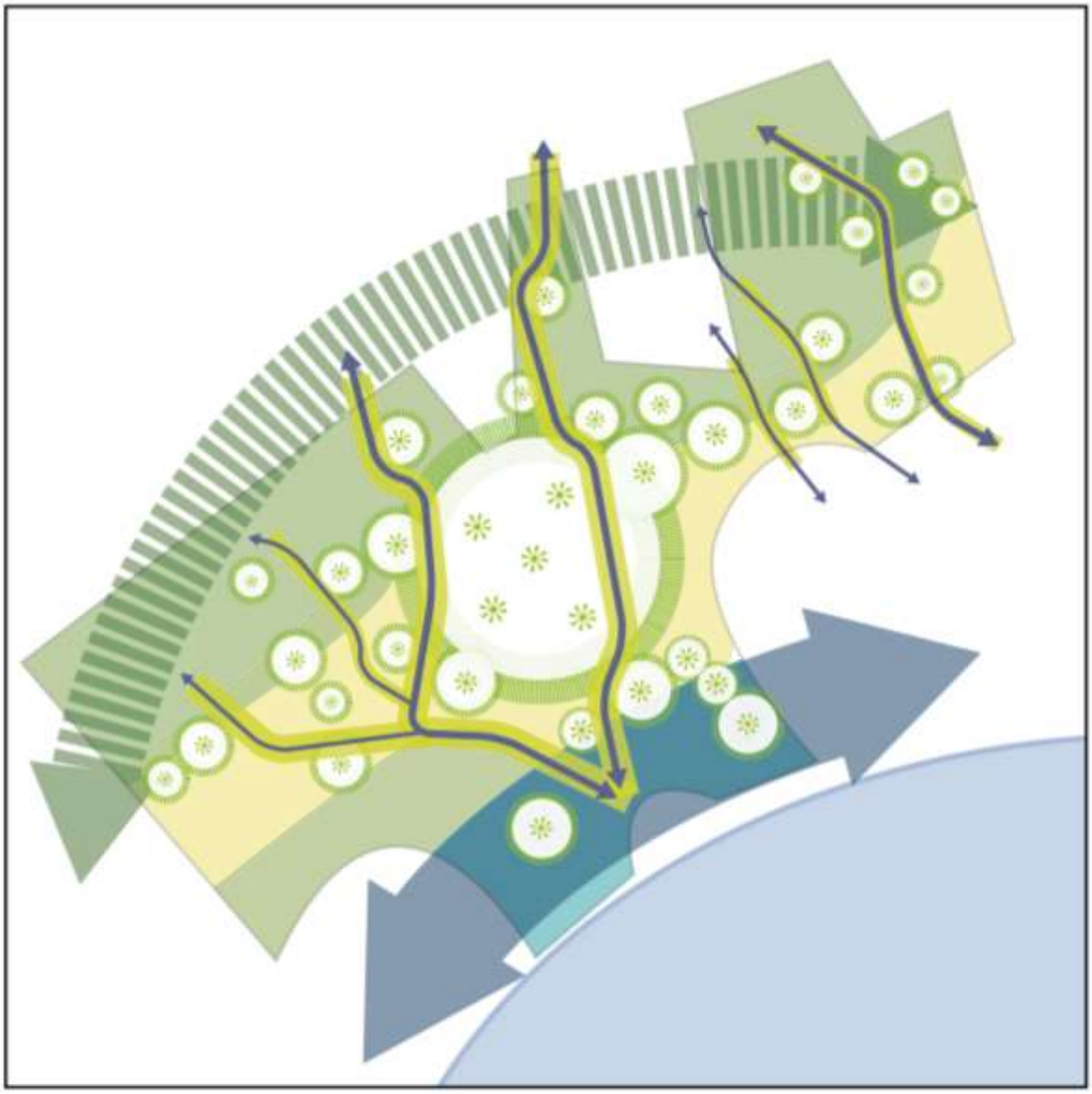
Ces espaces valorisés, selon une démarche agroécologique et l'usage de ces terres par les acteurs, contribueront en retour à la lutte contre les risques naturels (incendie, inondation,…), à l'approvisionnement alimentaire des villes, à la création d'emploi et au rapprochement ville-campagne.

La reconnaissance de ses fonctions permet de mieux garantir la mise en valeur du territoire agro-naturel par sa pleine appropriation et la maîtrise de ses usages.

1.1Faire du paysage un bien commun

SCHÉMA ILLUSTRATIF

FAIRE DU PAYSAGE UN BIEN COMMUN



La matrice des espaces agricoles et naturels

- Le relief
- La plaine agricole
- La plaine littorale

Les lignes de force du paysage

- L' amphithéatre
- Les vallées
- Le littoral : composante spécifique du Grand Parc et application de la loi littoral

Le Grand Parc Métropolitain

- Les vallées
- Les lisières et limites urbaines : écrins paysagers, vitrines agro-naturelles supports de multifonctions
- Nature en ville et paysage patrimonial

Le territoire métropolitain est traversé par des unités paysagères fortement contrastées qui transcendent son périmètre administratif :

- Au sud, le littoral, avec son cordon dunaire, la mer, les étangs et notamment ses espaces remarquables, constitue l'un des marqueurs emblématiques de l'identité de la Métropole.
- Au nord, les garrigues et coteaux, auxquels peut être rattaché le massif de la Gardiole, forment un vaste amphithéâtre de grande valeur paysagère en balcon sur la plaine urbaine et agricole.
- Au centre, la plaine, tour à tour agricole, circulée et urbaine, constitue la composante la plus agricole du grand paysage ; en plusieurs endroits, son paysage a été altéré, au fil du temps ; des friches se sont formées, le mitage et la cabanisation se sont développés, certains secteurs devenant ainsi peu lisibles et assez confus. Cette plaine a été, et demeure, le principal support du développement métropolitain, car elle se prête plus aisément qu'ailleurs à l'urbanisation sous toutes ses formes, bien qu'elle présente d'importants enjeux de préservation et d'amélioration de la qualité paysagère et de redéploiement agricole, notamment du fait de la présence de réseaux d'eau brute.

Révéler le paysage à travers l'affirmation d'un Grand Parc Métropolitain

Pour affirmer sa volonté forte de faire du paysage un agent actif de la structuration et de l'animation du territoire, les espaces naturels et agricoles sont identifiés comme composantes d'un « **Grand Parc Métropolitain »** où le paysage devient un agent actif de la structuration et de l'animation du territoire et se révèle comme un véritable bien commun, vecteur de cohésion sociale. Ce Grand Parc Métropolitain s'appuie sur les lignes de forces du territoire, ses vallées , ses boisements et son vaste amphithéâtre naturel, et sur sa très grande richesse paysagère et environnementale. Il est nécessaire de préserver au mieux ce patrimoine, élément fondamental de la qualité de vie et du territoire, notamment pour le transmettre aux générations futures.

Il s'agit aussi de le donner à découvrir et de l'ouvrir à des usages contrôlés pour favoriser son appropriation, avec le souci qu'il bénéficie au plus grand nombre. Ainsi, l'ambition conférée au Grand Parc est d'activer ses fonctions à haute valeur ajoutée, en phase avec le potentiel de ses espaces : agriculture écologique, gestion hydraulique intégrée, culture, loisirs, tourisme, économie verte et de recyclage…

Valoriser les lisières urbaines pour maîtriser durablement les contours de la ville

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

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

contre l'étalement urbain par « grignotage » progressif de la campagne et pour valoriser le potentiel du paysage et des espaces situés en frange des villes et des villages.

Valoriser le paysage naturel et patrimonial du littoral au sein du Grand Parc métropolitain

Les caractéristiques du paysage naturel et patrimonial des espaces du littoral de la Métropole sont exceptionnelles.

Ce patrimoine exceptionnel se décompose en différents milieux auxquels correspondent des valeurs et des aménités spécifiques : jeux et plaisirs de la plage, activités traditionnelles sur les étangs, randonnée verte et découverte écologique des espaces lagunaires et des milieux humides.

Ces spécificités fonctionnelles génèrent des enjeux-spécifiques et donc des objectifs différents :

- **Le cordon littoral :** Cette interface directe terre-mer intéresse le lido de Villeneuve-lès-Maguelone, seule commune de la métropole bénéficiant d'une façade réellement maritime. La pression sur ce linéaire de rivage de 8,5 kms, parsemé de graus, est contenue et sans potentiel de développement significatif car les accès sont maîtrisés et limités, comme les rares équipements d'accueil qu'il accueille.
  Les objectifs consistent à organiser la préservation de ces espaces fragiles et soumis à de nombreux risques et à réguler les conditions de fréquentation d'un tourisme « de masse ». Les aménagements visant la protection du trait de côte seront admis. Le développement de réseaux de déplacement et d'échanges doux dépassant les limites métropolitaines, sera privilégié.

- **Les étangs littoraux, prairies et zones humides :** Les étangs et les 25 kms de rivages lacustres qui les bordent constituent des milieux d'une extrême biodiversité faunistique et floristique (Natura 2000) et des sites objets de multiples fonctions et enjeux : chasse, pêche traditionnelle, protection, tourisme « vert »…

  Ces espaces comprennent les étangs palavasiens, l'étang de l'Or, les anciens salins de Villeneuve-lès-Maguelone et de Pérols, les sites de l'Estagnol, Gramenet, Estanel,…dont les fonctions hydrauliques complexes et la richesse écologique remarquable en font des lieux particulièrement sensibles.

  Leur position privilégiée au cœur des espaces naturels remarquables en fait des lieux essentiels d'une appropriation sensible et respectueuse de tout ce qui fait la richesse de ce littoral. Les objectifs de préservation de ces milieux intègrent les conditions de leur mise en valeur : accès, stationnements, espaces publics…
  L'objectif consistera à coordonner de façon sensible ces différents usages dans la perspective d'une préservation optimale des milieux et d'une synergie des diverses activités traditionnelles qui s'y exercent, en tenant compte du fonctionnement hydrodynamique des étangs et de ses évolutions.

- Les espaces rétro littoraux : constitués de plaines alluvionnaires et intimement liés à un réseau hydrographique dense (Lez, Mosson, Lironde, Rieucoulon, Lantissargues, Nègue cats…), ils se composent en premier lieu d'espaces naturels et agricoles ceinturant les villages. Ces espaces participent du paysage en assurant des transitions avec le paysage spécifiquement littoral à travers des ripisylves boisées, des alignements traditionnels d'arbres, des bois pittoresques ou encore des coteaux viticoles. Les rivières et ruisseaux retrouvent leurs cours naturels et structurent ces espaces de transition.

Cette structuration du paysage littoral vers la profondeur est interrompue par des espaces non construits, appuyés sur des cours d'eau ou sur des unités naturelles significatives (Gardiole). Elles développent de façon pérenne des espaces de respiration naturelle entre les agglomérations de Villeneuve-lès-Maguelone, Maurin, Lattes et Boirargues.

Au-delà de leur vocation propre, ces espaces agricoles et naturels sont ponctués par du bâti existant, traditionnel ou plus récent, qui s'inscrit dans ce paysage et véhicule des enjeux multiples et spécifiques : mas traditionnels, bâtiments agricoles, équipements touristiques, centres équestres, mitage…

Les objectifs du SCoT consisteront à maintenir cette armature naturelle et agricole en prévoyant notamment des possibilités d'évolution pour les bâtis agricoles ou traditionnels.

Cette trame complexe constitue une armature paysagère à la fois propre au littoral et qui participe aussi très activement à la définition du « grand parc » métropolitain.

Au-delà, plus en profondeur, d'autres espaces, très artificialisés jouent un rôle d'interface avec la ville-centre. Cette proximité et la présence d'équipements et d'infrastructures de transport dont les récents chantiers ont définitivement transformé la lecture du paysage naturel initial, les érigent en sites stratégiques de développement métropolitain. Les infrastructures marquent une césure visuelle et ont dégradé l'essence d'origine de ces espaces qui s'inscrivent désormais en continuité du tissu bâti montpelliérain.

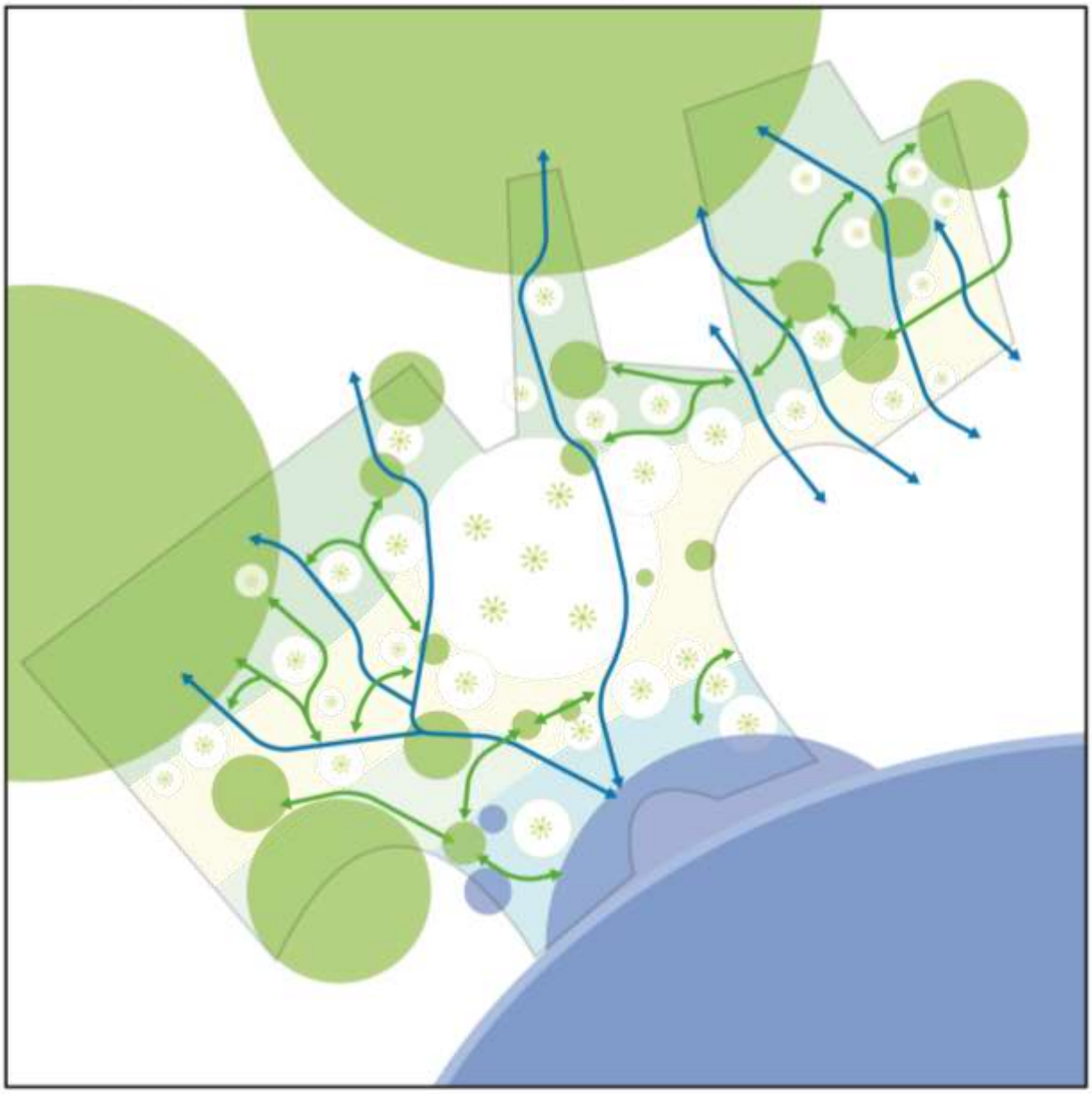
Ce secteur d'interface stratégique ne présente pas de spécificité littorale réelle. Sa perception et ses finalités le rattachent d'avantage au paysage urbain qui s'étend au Nord et aux problématiques de « soudure » urbaine.

L'objectif consistera à requalifier ces espaces fortement transformés, profondément remodelés et souvent dégradés, par la réalisation des deux grandes infrastructures (A9 et CNM), en leur redonnant une nouvelle vocation. Il s'agit de prévoir des aménagements intimement liés à la fonction des lieux, à la qualité de leur desserte mais aussi à l'appréhension pragmatique des nuisances que la réalisation des infrastructures a généré et que leur exploitation nécessitera de contenir. Il convient donc d'assurer leur appropriation en organisant des extensions urbaines qui s'appuient sur les relations et le maillage de ces espaces à la fois avec la ville-centre et avec ces grandes infrastructures de communication, c'est-à-dire de concevoir la vitrine de la ville active, de nature principalement économique et d'accueil de grands équipements.

1.2Préserver l'exceptionnelle biodiversité du territoire

SCHÉMA ILLUSTRATIF

VALORISER UNE BIODIVERSITÉ EXCEPTIONNELLE



La matrice des espaces agricoles et naturels

- Le relief
- La plaine agricole
- La plaine littorale

La trame verte et bleue

- Réservoirs de biodiversité en trame verte
- Réservoirs de biodiversité en trame bleue
- Corridors trame verte
- Les cours d'eau et leurs ripisylves : Réservoirs et corridors trame bleue
- La trame végétale en ville

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

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

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

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

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

L'objectif est bien ici de faire de la trame verte et bleue une composante fondamentale du projet de territoire, son dessin s'articulant parfois étroitement avec les extensions urbaines auxquelles elle a vocation à imposer des limites et/ou des espaces de continuité assurant le déplacement des espèces. Cette trame se décline en différents espaces d'importance écologique variable et hiérarchisée, déterminant une occupation des sols adaptée aux fonctionnalités écologiques associées. Egalement, dans l'urbanisation existante, il s'agit d'en assurer la préservation et la (re)création de poumons et de trames vertes et bleues interconnectées entre elles chaque fois que possible.

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

Les réservoirs de biodiversité :
Espaces où la biodiversité est particulièrement riche et où les conditions vitales au maintien et au fonctionnement d'une ou plusieurs espèces sont réunies, les réservoirs de biodiversité préservent la nature, la qualité des milieux naturels ainsi que la capacité d'accueil des espèces associées.
Il s'agit ici de préserver durablement ces espaces, en leur assurant un degré supérieur de protection.

Les corridors écologiques, axes de déplacements, qui connectent les différents réservoirs :
Ceux-ci prennent différentes formes selon leur contexte :

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

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

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

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

1.3 Conserver et accroitre le Réseau végétal des villes

Il s'agit ici de favoriser le maintien et le développement du réseau végétal en milieu urbain, lui permettant ainsi d'assurer plusieurs fonctions : préservation de la biodiversité, loisirs, qualité du paysage urbain, résilience aux risques et changements climatiques.

Le réseau végétal au sein des villes joue un rôle de plus en plus indispensable de lutte contre les effets « îlots de chaleur urbains », via l'évapotranspiration, l'apport d'ombre et le rafraichissement de l'air, ainsi qu'en faveur de l'accroissement et/ou du maintien d'une certaine perméabilité des sols.

Cette trame verte et bleue entraine la restauration ou la (re)création de certains axes de déplacements altérés ou modifiés par des aménagements antérieurs, notamment par les développements urbains des décennies antérieures. Ils devront donc être re-naturés en accompagnement de l'évolution de l'urbanisation et les espaces nécessaires à leur restauration et/ou leur renforcement devront être préservés.
Egalement, les zones refuges et de maintien de fonctionnalités écologiques en milieu hyper urbain que sont les parcs et espaces de loisirs, font parties intégrantes de la préservation des composantes naturelles du territoire, en tant qu'éléments déterminant de la nature en ville.

L'appropriation des éléments de nature en ville par la population permet également de jouer un rôle de cohésion sociale et d'amélioration du cadre de vie et du vivre ensemble, notamment dans le soin apporté à des parcours et des espaces publics dont le confort peut être largement assuré par leur végétalisation. Ainsi, et à titre d'exemple, dans le cadre du projet de renouvellement urbain du quartier de la Mosson (en lien avec l'ANRU), le potentiel d'attractivité des berges, à travers une

vocation de loisirs est étudié, en parallèle d'une étude sur la richesse environnementale. Ce potentiel pourra ainsi concourir à l'attractivité du quartier et participer à sa requalification.

1.4 Sensibiliser à la préservation des ressources naturelles et à l'agroécologie

L'éducation et la sensibilisation des populations à la préservation de notre environnement et des ressources naturelles du territoire et de leurs vulnérabilités, est une dimension non négligeable du projet métropolitain. Bénéficiant de la présence de nombreux organismes de formation et de recherche de niveau souvent international, les actions déployées s'effectuent de plus en plus en synergie avec ces grands acteurs, pour favoriser la connaissance et l'interprétation des écosystèmes dans lesquels nous vivons. Ces actions sont souvent menées à la convergence des politiques environnementales, culturelles et de loisir.

En la matière, la Métropole et les communes s'appuient aussi sur leurs équipements intégrés dans des réseaux éducatifs et d'animation, dans le cadre de partenariats développés avec les principales institutions, les communes et le tissu associatif (Ecolothèque, L'Aquarium Mare Nostrum, le Parc du Lunaret, la maison de la nature de Lattes…) . L'objectif est de conforter le rôle de ces équipements et d'en démultiplier les effets .

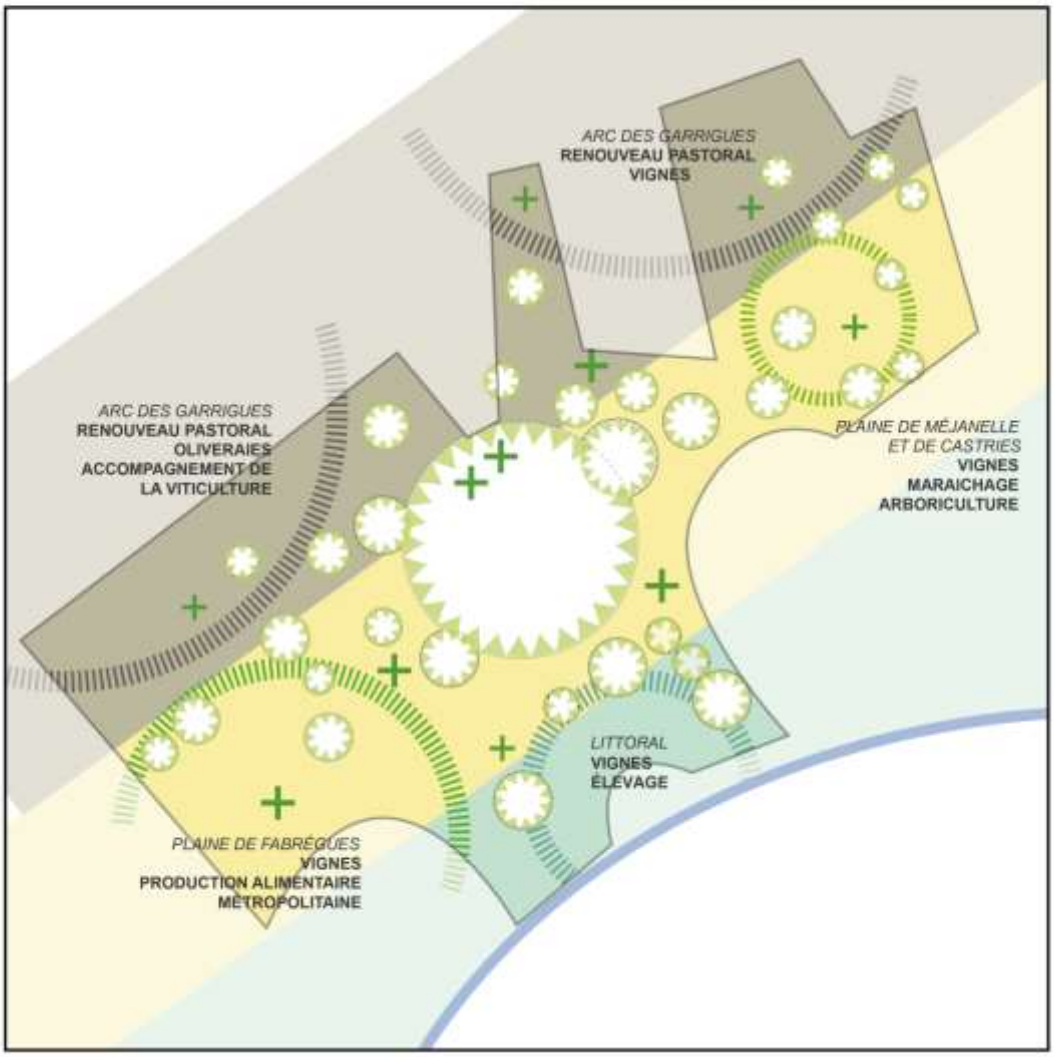
Cette démarche doit se développer également par l'aménagement de parcours de découverte et d'interprétation, en milieux naturels et agricoles aussi bien qu'en milieux urbains. L'espace public, les pistes cyclables, les sentiers de randonnées ou les parcours-santé à tracer sur les espaces qui composent la mozaïque des ecosystèmes métropolitains, peuvent être le support de ces actions à dimension pédagogique aussi bien que ludiques.

Ainsi, parallèlement à ses orientations en matière de préservation, l'objectif est de s'appuyer sur la richesse environnementale de l'espace métropolitain pour développer de manière progressive un réseau d'itinéraires pour les modes actifs, pouvant devenir support de boucles thématiques, notamment orientées sur la découverte et une meilleure compréhension de la biodiversité et favoriser l'accès des populations urbaines aux espaces agro-naturels.

1.5 Préserver et réactiver les espaces agro-naturels

SCHÉMA ILLUSTRATIF

PRÉSERVER ET VALORISER LES ESPACES AGRO-NATURELS



La matrice des espaces agro-naturels

- Les garrigues
- La plaine et les côteaux
- La plaine littorale

Les polarités agro-écologiques

- Les grands territoires identitaires
- Valorisation des produits et développement de l'approvisionnement local
- De nouveaux lieux ressources, sites de production, de recherche, de valorisation des produits et de développement de l'approvisionnement local

Les espaces agro-naturels, 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. Ils constituent le socle du développement d'un système alimentaire durable, pour permettre l'accès du plus grand nombre à une alimentation saine et locale. Ils contribuent aussi à **l'identité métropolitaine**, notamment caractérisée par la viticulture et l'oléiculture dans la plaine et les coteaux et l'élevage (taureaux et chevaux principalement) dans la zone littorale, le pastoralisme dans les garrigues.

La volonté de préserver, de valoriser, de consolider avec volontarisme et de diversifier l'ensemble de ces fonctions est une dimension centrale du projet de territoire qui contribue fortement à l'organisation générale de l'espace métropolitain et au-delà.

Dans cette perspective l'enjeu est d'installer durablement le socle territorial de la politique agroécologique et alimentaire, engagée, depuis 2015, autour de 5 finalités :

- Offrir une alimentation saine et locale au plus grand nombre ;
- Soutenir l'économie et l'emploi agricoles et agro-alimentaires ;
- Préserver le patrimoine paysager et les ressources naturelles ;
- Limiter les gaz à effets de serre et s'adapter au changement climatique ;
- Favoriser la cohésion sociale en soignant le lien avec la nature, entre ville et campagne.

Pour répondre à ces enjeux majeurs, l'objectif est d'assurer un déploiement ambitieux de cette orientation stratégique de développement de la Métropole, autour de 4 axes dont les objectifs sont déclinés ci-après.

Valoriser les ressources du territoire par le déploiement de fermes nourricières

Il s'agit en premier lieu de préserver durablement les terres agricoles et naturelles avec des limites d'urbanisation clairement établies et durables.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de 2006 a ainsi permis une réelle maîtrise de l'étalement urbain au profit de la préservation de l'armature des espaces naturels et agricoles. Entre 2008 et 2012, 15 ha/an de terrains agricoles ont été artificialisés contre 51 ha/an entre 2004 et 2008. Partant de cet acquis, un objectif ambitieux est poursuivi, visant à préserver durablement 2/3 d'espaces naturels et agricoles et à limiter l'urbanisation au 1/3 du territoire, en priorisant le réinvestissement de l'existant. Le projet de territoire mobilise ces espaces pour en faire aussi des ressources actives et pérennes, au service du bien-être de tous les habitants.

Dans cette perspective, il s'agit aussi de mener une stratégie ambitieuse pour développer d'une part, des mesures compensatoires des effets des extensions urbaines sur l'économie agricole et d'autre part, de mobiliser et d'activer le foncier agro -naturel pour y déployer de véritables archipels d'espaces nourriciers et de leurs fermes.

Pour cela, il convient, en coopération avec les acteurs du territoire et des territoires voisins, de coordonner et mettre en œuvre une politique foncière active ; celle-ci tient compte de la diversité du territoire métropolitain et des potentialités qui lui sont liées. Il s'agit notamment de prendre appui sur les zones irriguées, en particulier par le réseau « eau brute », appuyée notamment sur les développements à partir du réseau régional Aquadomitia. Il s'agit aussi de tenir compte de la qualité des sols et du fort potentiel qualitatif AOP/IGP/Bio des éléments de caractérisation des terres favorables au déploiement de l'agriculture et des aménagements nécessaires pour permettre la constitution d'espaces fonctionnels agricoles (accès, remise en état du foncier, irrigation …)

…

Soutenir les filières vertes en confortant le développement de l'appareil de production de l'amont à l'aval de l'agriculture

L'agriculture joue un rôle stratégique pour le territoire à travers la production et l'ensemble des activités induites et connexes, en amont et en aval, caractérisant une filière économique. L'objectif est d'en soutenir et développer les différents volets : formation-recherche, entreprises agrotech, transformation alimentaire, distribution et économie verte et circulaire.

Le projet agro-écologique et alimentaire affiche clairement la volonté d'intégrer l'agriculture dans la dynamique d'une économie productive du territoire et pour cela, soutenir et accompagner la filière agricole sur l'ensemble de la chaine de valeur et notamment :

- soutenir et valoriser le rôle de la recherche, les pôles de compétitivité, l'innovation ;

- répondre aux besoins en « foncier économique » nécessaires à la filière agricole d'amont en aval, notamment les bâtiments d'exploitation agricole et aménagements connexes, mais aussi les immobiliers économiques de la filière agro-alimentaire et de l'économie verte et circulaire ;

- Intégrer l'enjeu de l'approvisionnement alimentaire des populations locales :
  - ✓ en accompagnant le développement et la structuration, d'une économie de transformation et de valorisation agroalimentaire, notamment à partir des parcs d'activité, mais aussi des espaces agro-naturels suivant des principes de localisation à définir ;
  - ✓ en inscrivant la dimension alimentaire dans une stratégie de commercialisation, notamment au travers des circuits courts ;
  - ✓ en favorisant la structuration des débouchés locaux à la production, à partir notamment de la restauration collective ;
  - ✓ en confortant le Marché d'Intérêt National (MIN) de Montpellier, qui joue et doit jouer plus encore, un rôle clef dans les débouchés qu'il offre aux producteurs locaux (notamment à travers son plateau des producteurs, ses liens avec les cuisines collectives locales…). Il doit être support d'une chaine de distribution raisonnée et mutualisée, ouverte sur le marché local (dont la restauration et les distributeurs montpelliérains), régional et national, suivant des moyens logistiques de plus en plus vertueux du point de vue environnemental, notamment pour la logistique du dernier kilomètre.

- développer l'agrotourisme et les formes de tourisme qui s'appuient sur les ressources naturelles du territoire, en s'appuyant sur les richesses et la diversité des paysages, des villages et du patrimoine, les productions locales valorisées ou valorisables, la capacité à foisonner activités touristiques et activités de loisir.

Mobiliser les milieux agricoles pour la protection de l'environnement, la gestion des risques et « l'acclimatation » du territoire

Dans le cadre de la réponse au défi climatique, l'objectif de la politique agro-écologique est aussi de contribuer au renforcement de la prévention du risque en encourageant des pratiques agricoles adaptées (mises en culture pour favoriser la perméabilité des sols et limiter le ruissellement, le pastoralisme pour limiter les risques de propagation d'incendies).

Au sein de la trame verte et bleue, il s'agit également de valoriser les milieux agricoles et d'accompagner l'évolution des pratiques agro-écologiques pour renforcer les actions en faveur de la biodiversité ou encore protéger la ressource en eau (lutte contre les pollutions).

Le projet agro écologique et alimentaire entend affirmer son rôle, dans le contexte du changement climatique, avec pour ambition d'explorer ses ressources potentielles mais aussi les capacités de résilience qui lui sont liées : développer le potentiel de production d'énergie renouvelable à partir de l'agriculture (déchets verts par exemple), accompagner l'adaptation des filières de production (type de cultures, limitation des apports en eau…), contribuer à limiter le phénomène d'îlot de chaleur et à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux modes de production et de distribution (circuits courts) .

.

Constituer un archipel de fermes ressources

En relation avec les objectifs et actions portés par la politique agroécologique et alimentaire de la Métropole, le projet de territoire identifie de grands domaines d'exploitation agricole (mas, domaines…), à la fois indépendants et complémentaires, où peuvent être localisés des lieux de recherche agronomique, des sites de production agroalimentaire et d'autres fonctions économiques, pédagogiques, d'accueil... Ces domaines ont vocation à se structurer en de « fermes ressources », prenant appui, chaque fois que possible, sur le patrimoine agricole existant (mas, domaines…). Conçus comme des lieux multifonctionnels, ils pourront jouer un rôle d'échange de savoirs et de pratiques professionnelles, de rencontre entre exploitants et usagers, d'animations culturelles et pédagogiques,…. Ils sont ainsi des facteurs structurants de cohésion sociale et du vivre ensemble au sein des quartiers, y compris dans les quartiers de la politique de la ville, et au sein des résidences, notamment sociales, voire même des lieux de travail.

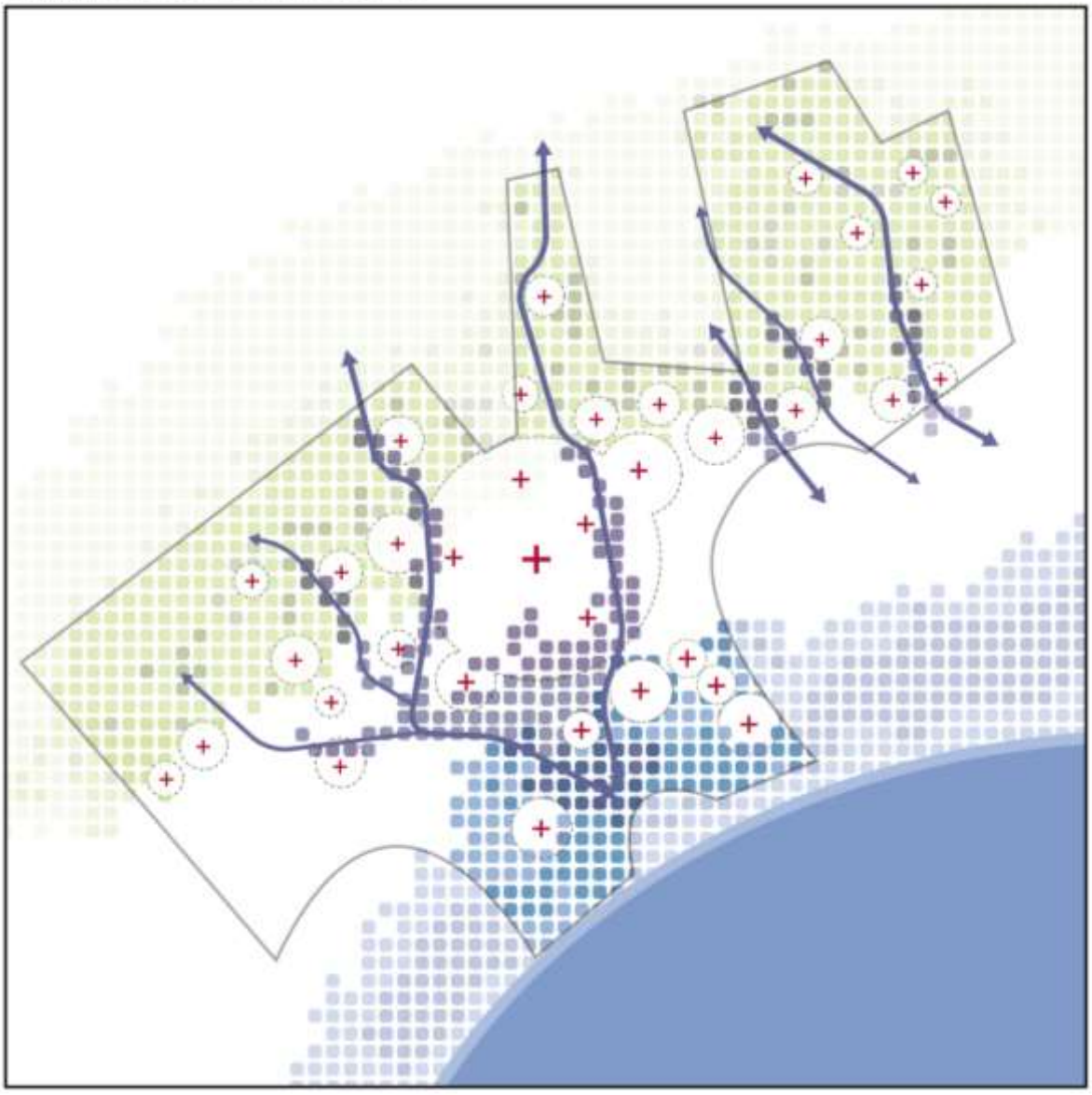
Ces nouveaux usages peuvent jouer un rôle essentiel en matière de résilience des zones urbaines, en favorisant notamment la perméabilité des sols qui permet de limiter les ruissellements et en réduisant l'intensité de l'effet « îlot de chaleur urbain »...;

L'objectif est de favoriser le déploiement de formes variées de pratiques agricoles, professionnelles ou non, notamment dans les lisières urbaines : jardins partagés, jardins familiaux, ateliers pédagogiques de sensibilisation à l'environnement ou à la lutte contre le gaspillage alimentaire, agritourisme…

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

SCHÉMA ILLUSTRATIF

ANTICIPER LES RISQUES



Les garrigues / risque incendie

Risque inondation

Vigilance submersion / anticipation

Risque pluvial / débordement des cours d'eau

Ilôt de chaleur urbain

Ce schéma ne figure pas tous les risques, notamment ceux relatifs aux inondations par phénomène de ruissellement.

Le territoire de la Métropole est concerné par un grand nombre de risques et nuisances, à la fois naturels et anthropiques : inondations, submersion marine, feux de forêts, retraits-gonflements des argiles, diminution de la ressource en eau, disparition de la biodiversité, pollution de l'air et des sols, nuisances sonores, effet « îlot de chaleur urbain »

Le réchauffement climatique accentue fortement les phénomènes de risques et nécessite, ici plus qu'ailleurs, d'anticiper les évolutions prévisibles afin de permettre l'adaptation du territoire, de préserver l'environnement et d'assurer la santé et le bien-être de la population. Il s'agit également d'en atténuer les effets en limitant les émissions de gaz à effet de serre.

S'appuyant sur les orientations définies par le projet de territoire, l'ambition est de faire une véritable « Métropole acclimatée », à la pointe de l'anticipation des évolutions environnementales et climatiques prévisibles. L'acclimatation, pour un organisme vivant, consiste à s'adapter à un changement durable de son environnement, en particulier climatique. S'acclimater, c'est penser d'autres modes d'habiter, de production et de loisirs plus adaptés aux changements climatiques et environnementaux, aussi bien qu'aux évolutions des modes de vie.

Cette problématique constitue un élément de projet au du bien-être de ses habitants, non seulement en protégeant mieux les personnes et les biens, dans une vision globale, mais également en apprenant à mieux vivre avec le risque.

La géographie naturelle de l'espace métropolitain, du Pic St-Loup à la mer, permet de distinguer trois arcs concernés de façon différenciée par le risque, impliquant chacun des types et temporalités d'actions spécifiques. Vivre avec le risque, c'est penser ces arcs comme des territoires où s'exerce la vigilance et sur lesquels il convient d'élaborer des modèles d'acclimatation. Ceux-ci doivent être conçus collectivement pour permettre d'être portés et mis en œuvre de manière partagée, à la fois par les institutions, les populations, les entreprises, les propriétaires…, chacun à son niveau.
Notamment, il faut veiller à une prise en compte de cette préoccupation de manière de plus en plus intégrée, à la fois à travers la conception et la gestion urbaine, paysagère et architecturale.

L'espace de la Métropole est concerné par le Territoire à Risques Importants d'Inondation (TRI de Montpellier – Lunel – Mauguio – Palavas-les-Flots). s'étendant sur 49 communes et comprenant 4 bassins-versants dont le bassin versant Lez-Mosson et étangs Palavasiens et le bassin versant de l'Or. La cartographie du TRI est le premier support d'évaluation des conséquences négatives des inondations pour chaque scénario en vue de la définition d'une stratégie locale de gestion des risques d'inondation. Cette stratégie, en cours d'approbation par le Préfet de l'Hérault pour une période 2017-2021, comportera un socle d'objectifs communs, permettant d'assurer la cohérence stratégique du TRI, et une stratégie locale (SLGRI) propre à chaque bassin versant. Il s'agit donc ici de poursuivre la dynamique déjà engagée notamment en matière de prise en compte du risque dans l'aménagement et maîtrise du coût des dommages liés à l'inondation, d'augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques et d'améliorer la résilience des territoires exposés. L'atteinte de ces objectifs sera notamment recherchée au travers de la préservation de la trame verte et bleue. Il s'agit aussi de préserver la fonctionnalité des zones d'expansion des crues.

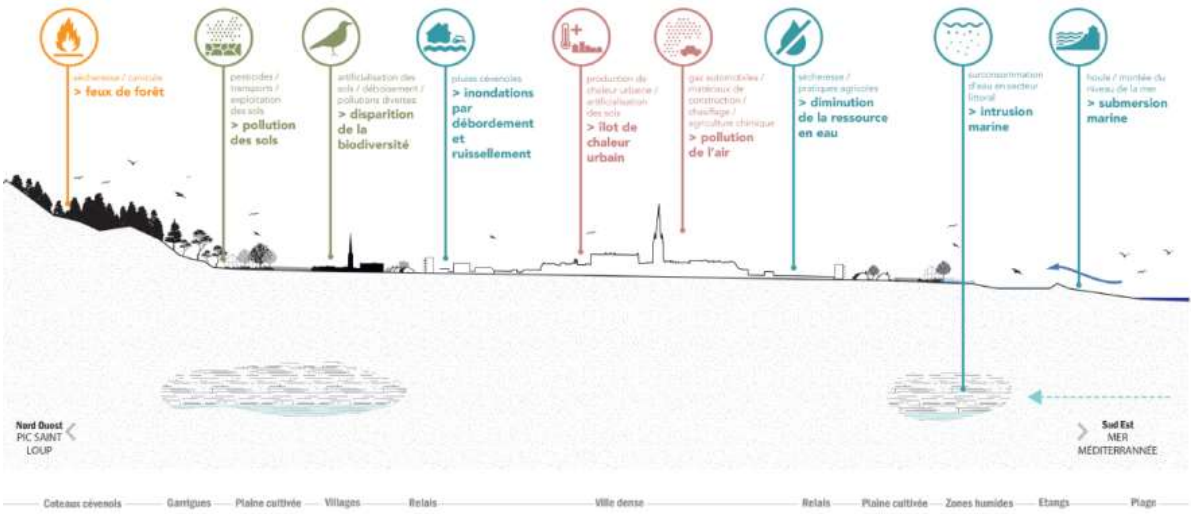
Enfin, le territoire bénéficie d'une faible exposition aux risques technologiques avec seulement quelques installations classées et la présence d'infrastructures et d'itinéraires de transports dangereux qu'il convient néanmoins de bien prendre en compte.

Des politiques publiques actives à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain sont à mettre en œuvre, afin d'accroître l'infiltration et de limiter l'érosion et les ruissellements des eaux de pluie et leurs impacts négatifs :

- identifier et cartographier les zones de production, d'écoulement et d'accumulation des eaux de ruissellement et permettre à ces deux derniers espaces de retrouver leur fonctionnalité ;
- dans les aménagements nouveaux et espaces d'extension urbaine, limiter autant que possible l'imperméabilisation ;
- dans les espaces urbanisés, engager la mise en œuvre d'un grand plan de désimperméabilisation de l'amont vers l'aval tenant compte des capacités naturels d'infiltration des sols ;
- dans les espaces naturels et agricoles, limiter les ruissellements en amont en impulsant des actions ciblées, comme le redéploiement de l'agriculture, les reboisements à la suite de feux de forêts, les aménagements et maintenance agricoles limitant les phénomènes d'érosion ...

Par ailleurs, l'effet « îlots de chaleur urbain » de plus en plus prégnant dans un contexte marqué par le réchauffement climatique, doit être atténué, notamment par une politique de végétalisation active, via l'évapotranspiration, l'apport d'ombre et le rafraichissement de l'air. Le déploiement d'un grand plan de plantation d'arbres (couplé à des réflexions sur le choix des matériaux, la couleur des revêtements, l'orientation des îlots, des bâtiments…) en relation avec les opérations de réinvestissement urbain, d'aménagement de quartiers ou d'espaces publics, notamment sur la ville centre, doit être poursuivi.

Concomitamment, des orientations plus spécifiques sont à prendre en compte à l'échelle des grandes unités agroenvironnementales du territoire métropolitain.



2.1 Dans le grand amphithéâtre Nord : « activer » les garrigues pour réduire les aléas

Dans cet espace collinaire des contreforts des Cévennes, où abonde une végétation de garrigues, le grand amphithéâtre paysager est avant tout concerné par le risque des feux de forêts. Comme dans l'ensemble des territoires méditerranéens, les évolutions socio-économiques contribuent à accroître ce risque :

- diminution des activités agropastorales qui permettaient une bonne régulation de la biomasse en taillis ;
- augmentation des zones résidentielles à proximité immédiate ou même en zones boisées notamment de pins d'Alep, espèce très inflammable.

Deux types d'orientations permettront de limiter la vulnérabilité des biens et des personnes sur le territoire :

- d'une part en délimitant les extensions urbaines à partir de la connaissance des aléas et risques d'incendie ;
- d'autre part en réduisant les aléas grâce au redéploiement de l'agriculture qui permet de favoriser la perméabilité des sols et de limiter l'érosion, à une politique active en faveur du développement d'une économie propre à la garrigue, en particuliers grâce à la réintroduction du pastoralisme, la structuration des filières bois, le développement d'activités de cueillettes de plantes et de toute activité favorable à la régénération de ces espaces (économies verte et de recyclage…).

En milieu urbain également, à titre d'exemplarité, la réintroduction d'un troupeau de moutons débroussailleurs au Parc de Lunaret, dans le cadre de la relance de la ferme pédagogique, vise à maintenir ouverts de façon écologique des milieux naturels de garrigues qui s'étaient refermés par reforestation non contrôlée. Cette réinstallation de garrigues au cœur de la métropole, en lieu et place d'une forêt hautement inflammable, est un des enjeux majeurs du site, avec un objectif d'interprétation en direction des visiteurs.

2.2 Dans la plaine urbaine et agricole : faire levier sur les ressources naturelles pour lutter contre les risques d'inondation et l'effet « îlot de chaleur urbain »

La plaine urbaine et agricole est concernée par le risque d'inondation généré par le ruissellement des eaux de pluies et le débordement des cours d'eau. Si la maîtrise de l'urbanisation est un moyen efficace de lutte contre les inondations, plusieurs politiques publiques sont menées de front pour connaître et réduire les risques :

- la réalisation des Plans de Prévention des Risques d'Inondation : les étapes à venir consistent à intégrer l'évolution des hypothèses issues d'une meilleure connaissance des risques et les effets cumulés des différentes catégories de risques (ruissellement des eaux pluviales et crues des cours d'eau) ;
- la définition et la mise en œuvre des Programmes d'Actions de Prévention contre les Inondations (PAPI) sur le bassin Lez-Mosson et sur le Bassin de l'étang de l'or, en cohérence avec la SLGRI, assurant une gestion hydraulique intégrée à l'échelle de l'ensemble des bassins versants ;
- comme cela a été réalisé pour le Lez, la Lironde, la Mosson et le Nègue-Cat, des schémas d'aménagement pour la protection contre les inondations reposant sur une modélisation du fonctionnement hydraulique à l'échelle du bassin versant, tenant compte de l'urbanisation

actuelle et à venir, et prescrivant des programmes d'actions cohérents dépassant les périmètres des secteurs à aménager, de tels schémas pourront être étendus aux enjeux de ruissellement urbain ;

- la préservation des lits majeurs et les ripisylves des cours d'eau qui structurent le paysage du territoire, par la mise en œuvre du Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Lez - Mosson - Etangs palavasiens et du contrat de bassin de l'étang de l'Or, conduisant la mise en œuvre de plan de gestion des cours d'eau.

2.3 Bâtir un modèle de développement durable du littoral qui anticipe et s'adapte aux risques.

Le secteur littoral constitue l'espace le plus sensible du territoire, car il concentre les risques hydrauliques liés à la fois aux inondations, à l'aval des bassins versants, débordements d'étangs sur des territoires d'enjeux majeurs ou aux agressions maritimes ; la densité des populations exposées et la faible altimétrie de cette large plaine accentuent ces risques.

Ce milieu particulièrement fragile, dans le prolongement de la petite Camargue, contribue fortement à l'identité de la Métropole. Il est le marqueur de l'anticipation du réchauffement climatique.

Continuer à vivre sur le bord de mer, à organiser l'accueil des touristes, à prévoir le développement d'emplois, de logements, nécessite de s'adapter aux phénomènes et de vivre différemment. Cette adaptation passe par une appréhension complète des risques mais aussi par l'émergence d'un modèle de développement durable spécifique de ces territoires littoraux.

Les conséquences des évolutions climatiques et des phénomènes naturels sur le littoral sont pris en compte de façon fondamentale. Les risques d'inondation et de submersion qui pèsent sur les trois communes du secteur littoral (Lattes, Pérols, Villeneuve-lès-Maguelone) réduisent fortement leurs capacités de développement urbain. La submersion marine désigne une inondation temporaire de la zone côtière par la mer dans des conditions météorologiques extrêmes, où la surélévation du niveau moyen de la mer est provoquée par les effets de la dépression atmosphérique, de vents violents, d'une forte houle et de la marée.

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

Le scénario moyen avec changement climatique repose sur une hypothèse de réchauffement climatique de + 2°C et se base sur l'aléa 2100. Il constitue le niveau d'aléa « submersion marine » de référence retenu par le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et appréhendé par le SCoT. Il est déterminé à partir du niveau marin de référence, auquel est ajoutée une élévation du niveau marin de 40cm à horizon 2100, soit un niveau de référence de 2,40m NGF.

A ce phénomène s'ajoute celui de l'érosion marine qui affecte particulièrement le lido de Villeneuve-lès-Maguelone mais également les rives des étangs. Elle est due à l'action de la houle, à la diminution des apports sédimentaires et à l'élévation du niveau de la mer.

Des opérations d'aménagement opérationnels du trait de côte ont déjà été mises en œuvre sur le territoire métropolitain avec la consolidation du Lido de Villeneuve-Lès-Maguelone et le rehaussement des rives de l'étang du Méjean au droit de Pérols. Elles répondaient à des enjeux environnementaux et urbains essentiels. De même, l'opération « Ode» d'aménagement durable, innovant et duplicable, fondatrice de la démarche nationale EcoCité « De Montpellier à la Mer », initiée par le SCoT de 2006, met en œuvre un parti d'aménagement intégrant des continuités hydrauliques et de biodiversité de manière unique à l'échelle nationale, voire même européenne, par

son échelle et ses ambitions. A travers cette opération, le SCoT développe en effet des programmations et des actions exemplaires en organisant la restauration des continuités écologiques par démolition de bâtis existants sur la zone commerciale du Fenouillet. Il participe ainsi de façon dynamique aux objectifs de prévention des risques d'inondation, voire de submersion, qui impactent ces sites.

Les perspectives de montée du niveau des eaux sur le long terme suite au changement climatique encouragent une stratégie de reconquête et de préservation des zones inondables, un repli stratégique des nouvelles installations humaines vers les terres, et une protection et/ou un repli progressif(s) dans le temps des installations humaines existantes suivant des modalités, notamment foncières et économiques, qu'il conviendra d'explorer dans les années à venir.

La traduction de cette stratégie d'anticipation du risque et de gestion dynamique des franges littorales et lagunaires s'appuie sur certains principes et axes majeurs de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte, à savoir notamment :

- la limitation de l'implantation de biens et activités dans les secteurs de risques littoraux (submersion marine et érosion côtière;
- la mise en œuvre cohérente et synergique d'une démarche d'anticipation complète du risque appuyée sur un parti d'aménagement durable du territoire littoral, sur des mesures de prévention des risques et sur l'aménagement du trait de côte ;
- les choix d'aménagements opérationnels du trait de côte qui devront désormais être justifiées par des analyses coûts-bénéfices et des analyses multi critères intégrant la sensibilité environnementale, la préservation des paysages naturels ou des facteurs urbains, économique, démographique, financier… ;
- la limitation des opérations de protection artificialisant fortement le trait de côte, qui ne pourront être envisagées que dans des secteurs à forte densité et à condition qu'elles soient conçues de façon à permettre à plus long terme un transfert des activités et des biens ;
- des méthodes souples de gestion du trait de côte ou des rivages des étangs, qui devront être privilégiées pour les secteurs à densité moyenne, comme les hameaux, ou à dominante naturelle ou agricole, comme l'armature des espaces de faible altimétrie entourant les étangs littoraux ;
- la protection et la restauration des écosystèmes côtiers ou lagunaires qui contribuent à l'atténuation de l'énergie de la mer et participent à limiter l'impact de l'érosion côtière.

Les extensions urbaines se localiseront hors des zones de submersion.

De même, dans les agglomérations et hameaux soumis à ces risques, les développements urbains ne seront pas organisés dans le sens d'une densification marquée et systématique. Les possibilités de mutation des tissus bâtis existants seront plus sévèrement encadrées et veilleront à limiter la vulnérabilité des biens et des personnes selon l'importance des risques.

Cette stratégie de préservation des zones inondables et de repli stratégique des développements urbains sur les espaces rétro littoraux est confortée de fait par les principes d'application de la loi Littoral définis sur ce territoire (bande des 100 m, espaces proches du rivage…).

2.4 Protéger la qualité de l'air

Les polluants atmosphériques sont aujourd'hui principalement issus du transport, notamment routier.
Le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'aire urbaine de Montpellier qui porte sur 115 communes a vocation à protéger la santé des populations et l'environnement, en maintenant ou en ramenant les concentrations en polluants dans l'air à des niveaux inférieurs aux valeurs limites réglementaires.
Le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole fait l'objet d'un engagement de longue date contre la pollution atmosphérique. Les orientations du SCoT de 2006 et du Plan de Déplacements Urbains, particulièrement celles qui promeuvent la ville compacte et la ville des courtes distances, en attestent. De même les actions mises en œuvre dans le domaine des transports, comme le développement d'un réseau de tramway, la totalité de la flotte de bus GNV, la piétonisation du cœur de ville de Montpellier, le vélo en libre-service (Vélomagg')..., contribuent à réduire les émissions de polluants. Ces principes sont à conserver et à renforcer par des mesures complémentaires.
La démarche « Ville respirable », l'essor de l'électromobilité, la poursuite du développement des réseaux modes doux, la création de nouvelles lignes de transport public efficace, bus et tramway, affirment cette volonté de préserver les communes de la métropole d'émissions polluantes.

Une attention est à apporter aussi dans la conception de l'urbanisation afin de limiter l'exposition des populations aux sources de pollution atmosphérique, au travers de dispositifs de configuration urbaine ou constructifs ou d'aménagements et d'écrans adaptés.

2.5 Préserver la population des nuisances sonores

Le territoire est soumis à des nuisances sonores qui émanent principalement des infrastructures de transports terrestres et à un degré moindre aériennes. Ainsi, il a été l'un des premiers de France à avoir approuvé ses Cartes Stratégiques de Bruit qui ont permis, en concertation avec l'ensemble des collectivités et gestionnaires d'infrastructures concernés, d'élaborer en 2010, un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).. Celui-ci est en cours de révision. Il est également concerné par le Plan d'exposition au Bruit de l'aéroport.
Destiné à prévenir les effets du bruit, à réduire si nécessaire, le niveau des émissions, ainsi qu'à protéger les zones calmes, le PPBE recense les actions déjà réalisées ou en cours et définit celles prévues, par Montpellier Méditerranée Métropole et ses partenaires, pour les prochaines années à l'échelle du périmètre concerné.
L'objectif est de veiller à limiter l'exposition des populations aux bruits dus aux transports, à proximité des grandes infrastructures et voies les plus bruyantes, ainsi que de l'aéroport, au travers de dispositifs adaptés, qu'ils soient sous forme de configurations urbaines ou d'écrans efficaces pour limiter les effets du bruit.

3. Optimiser les ressources du territoire

Le territoire est composé de milieux dont les ressources (eau, soleil, déchets, biomasse, vent …), fonctions et services rendus sont encore très insuffisamment optimisés. Leur valorisation sera une marque de l'excellence métropolitaine en matière d'aménagement et de développement durable du territoire. De ce point de vue, les multiples gisements de ressources ne doivent plus être négligés, notamment en matière de production d'énergie.

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

3.1 Gérer et ménager les ressources en eau

La géographie particulière de la métropole permet quasiment un cycle complet de l'eau sur le territoire, depuis la mer vers les coteaux cévenols puis à nouveau jusqu'à la mer. Cela met en évidence la cohérence de l'échelle de l'amphithéâtre naturel dans lequel s'inscrit l'espace métropolitain, pour développer des stratégies de gestion des ressources en eaux et d'appropriation du risque hydraulique et climatique. Il s'agit de maîtriser les consommations d'eau, la stocker quand cela semble pertinent, notamment pour l'habitat et l'agriculture, et ménager de l'espace pour les milieux aquatiques et les épanchements hydrauliques. La résilience du territoire se construit aussi dans l'anticipation des phénomènes de sécheresse, accentués par le changement climatique, en économisant la ressource en eau quels que soient les usages –urbains, agricoles, naturels– et en assurant une bonne perméabilité et qualité des sols, garants de la réalimentation des nappes et plus globalement de la pérennité du vivant.

Ainsi, cinq objectifs sont définis en faveur des équilibres du grand cycle de l'Eau, pour le grand territoire d'une métropole acclimatée:

- **Révéler le chevelu hydrographique** : il s'agit de poursuivre la valorisation des différents cours d'eau, depuis les fleuves jusqu'aux petits affluents souvent oubliés, dont les lits majeurs, les fossés, sont effacés. Cette action permettra également d'améliorer la gestion des eaux de pluies, tout en favorisant la biodiversité ;

- **Mettre en œuvre un plan de désimperméabilisation** : les effets induits concernent principalement la contribution à la réalimentation des nappes souterraines et la diminution des ruissellements, mais entrainent également une valeur ajoutée sur la préservation de la biodiversité et des paysages ;

- **Protéger les ressources invisibles** : dans un contexte de réchauffement climatique, où l'eau devient une ressource précieuse à épargner, il importe de veiller à protéger et préserver les ressources karstiques, notamment celle du Lez et à privilégier les autres ressources en eau pour le secours de l'alimentation en eau potable ou pour les autres usages (apports en eau brute du canal Philippe Lamour, réutilisation des eaux usées…) ;

- **Partager et économiser les ressources en eau** : les aires d'alimentation des captages exploitées pour l'alimentation en eau potable des populations s'étendant au-delà des limites administratives de la Métropole, il importe de veiller à la mise en œuvre d'une politique partagée avec les territoires limitrophes, recherchant la mutualisation des moyens de production et de secours, et tenant compte des Plans de Gestion de la Ressource en Eau en cours d'élaboration notamment sur l'aquifère du Lez, la masse d'eau Castries-Sommières et l'Hérault, et de porter collectivement des actions en faveur des économies d'eau, à toutes les échelles, et quels que soient les usages ;

- **Poursuivre une protection et une veille permanente de la qualité de l'eau**, essentielle pour le maintien des écosystèmes aquatiques et pour l'alimentation en eau potable. Il s'agit de prévenir les pollutions diffuses notamment au niveau des cours d'eau situés en amont des bassins versants, des secteurs où la nappe phréatique est vulnérable et des périmètres de captages pour l'alimentation en eau potable. La dynamique engagée d'amélioration des performances des systèmes d'assainissement devra être poursuivie en mettant progressivement l'accent sur l'amélioration de la performance des systèmes de collecte par temps de pluie.

- **Fabriquer une mémoire de l'eau** : l'eau est une composante de l'identité territoriale qu'il faut pleinement révéler, notamment concernant la question du risque d'inondation avec lequel il convient d'apprendre à vivre. Les projets doivent prendre en compte cette préoccupation de manière de plus en plus intégrée, à la fois à travers la conception et la gestion urbaine, paysagère et architecturale.

Le Territoire poursuit sa stratégie visant à la sauvegarde les ressources et les milieux naturels, au travers notamment des Schémas Directeurs de l'Eau Potable et de l'Assainissement de la Métropole. Il convient de poursuivre cette stratégie et de privilégier la localisation du développement urbain sur des sites susceptibles d'être alimentés en eau potable et d'être raccordés aux systèmes d'assainissement.

Ces systèmes d'assainissement seront optimisés et développés en fonction des besoins générés par l'apport des nouvelles populations et activités avec pour objectif la préservation qualitative des milieux récepteurs. Il s'agit notamment de la station d'épuration MAERA dont l'extension et la mise aux normes sont programmés parallèlement à la révision du SCoT.

Par ailleurs, le redéploiement agricole nécessite de s'appuyer d'une part sur le maillage du réseau d'eau brute existant et d'autre part, d'anticiper ces extensions, notamment à partir du réseau aquadomitia. Une révision du schéma directeur d'eau brute sera engagée afin de mieux tenir compte de la vocation agricole de cette ressource et de préciser les conditions de la poursuite du déploiement du réseau d'irrigation.

3.2 Accompagner la mutation du modèle énergétique pour mettre en œuvre la transition énergétique

Depuis l'adoption de son Plan Climat en 2014, la transformation de la Communauté d'Agglomération en Métropole et l'adoption par cette dernière de sept piliers stratégiques fondateurs de son développement intégré et équilibré, Montpellier Méditerranée Métropole s'engage dans la transition énergétique.

Le modèle énergétique national se situe à une période charnière de mutation, nécessitant d'avoir une vision dynamique de l'évolution de la demande énergétique actuelle et future ainsi que de la production et de la distribution associées, pour permettre l'adaptation de la chaîne énergétique aux défis environnementaux et climatiques.

Parallèlement à la poursuite du développement de la Métropole, la décentralisation de la production d'énergie doit être accompagnée notamment par la multiplication de l'exploitation des ressources locales renouvelables, la récupération de la chaleur fatale, les interconnexions entre réseaux, le stockage d'énergie, l'adaptation des réseaux vers plus de flexibilité et d'intelligence (pilotage de la demande, stockage, transformation des énergies…), le développement des réseaux intelligents, l'autoproduction, l'autoconsommation et l'autocontrôle des consommations. Les coûts et le fonctionnement des réseaux devront également être optimisés par la recherche de complémentarité et d'interactions entre les réseaux d'électricité, de gaz et de chaleur et de froid. Enfin, l'efficacité énergétique devra être privilégiée afin de limiter le renforcement des réseaux existant et résorber la demande en période de pointe. Ainsi, et afin d'optimiser au maximum cette transition, il s'agit de faire évoluer les modes de gouvernance vers une approche locale multi-acteurs.

Les objectifs sont les suivants :

- tendre vers une autosuffisance énergétique en valorisant les ressources locales immédiates et/ou proches, en optimisant la récupération d'énergie, en réduisant le recours aux énergies fossiles et consolidant la part renouvelable du réseau de chaleur public ;
- accentuer et amplifier les actions de sobriété et d'efficacité en innovant, en valorisant et pilotant l'ensemble des ressources renouvelables et de récupération ;
- lutter contre l'effet « Îlot de chaleur urbain » et l'inconfort estival en expérimentant et développant un savoir-faire reproductible et exportable ;
- poursuivre la lutte contre la précarité énergétique en réaffirmant notamment les actions de rénovation thermique de l'existant et en continuant à promouvoir la mixité des usages ;
- favoriser le stockage de CO_2 notamment en valorisant et restaurant la fertilité des sols ;
- promouvoir les mobilités post-carbone notamment en facilitant l'accessibilité des usagers aux bornes de recharges électriques et en valorisant les modes actifs (vélo, marche à pieds, trottinette…).

Pour répondre à ces évolutions indispensables, le Schéma Directeur Air Energie Climat de Montpellier Méditerranée Métropole, valant Plan Climat Air Energie Territorial, dont l'élaboration débutera en 2017, viendra préciser et territorialiser les enjeux énergétiques en compatibilité avec le présent SCoT.

3.3 Développer l'économie circulaire et traiter les déchets

L'ADEME définit l'économie circulaire comme étant « un système économique d'échange et de production qui, à tous les stades du cycle de vie des produits (biens et services), vise à augmenter l'efficacité de l'utilisation des ressources et à diminuer l'impact sur l'environnement tout en développant le bien-être des individus ».
Ces grands principes peuvent s'appliquer aisément à l'ensemble des ressources nécessaires au fonctionnement des territoires. Ils doivent ainsi permettre de concevoir et de développer autrement des projets en faveur d'un urbanisme plus durable, limitant la consommation et le gaspillage des matières premières, prônant le recours généralisé aux ressources énergétiques locales et renouvelables et optimisant toutes les formes de recyclage.

L'objectif est de poursuivre cette démarche tant en matière d'économie, de gestion et de valorisation des ressources eau et énergie que d'optimisation de l'exploitation de la ressource déchets.

Il s'agit de poursuivre la stratégie de gestion des déchets avec :

- l'optimisation des capacités de production d'énergie, notamment de l'usine Amétyst en augmentant la part de bio déchets triés à la source, afin d'accroître la production d'énergie renouvelable (électricité et chaleur), de compost normé issu du tri sur ordures ménagères, mais aussi à haute valeur ajoutée. Cette augmentation de production d'énergie renouvelable conduira à développer de nouveaux débouchés (injection du biogaz dans le réseau public, biogaz carburant, ...) ;

- l'optimisation du tri sélectif, notamment par l'extension et la modernisation du centre de tri des déchets recyclables secs (Demeter) qui permettra de mettre en place l'extension des

consignes de tri des plastiques pour une meilleure performance de valorisation des déchets secs ;

- la diminution du recours à l'enfouissement pour les déchets ultimes par des réflexions engagées pour la mise en œuvre d'une filière complémentaire de Combustibles Solides de Récupération (CSR) et le développement de solutions de traitement.

En matière de production et de tri des déchets, la ligne de progrès à poursuivre est celle du changement de comportement des habitants et des entreprises, qui doivent être incités à produire moins et à trier toujours plus : l'innovation permanente dans le domaine du numérique notamment, doit être mise à profit pour multiplier les incitations et améliorer l'accès aux services de collecte et de tri.

Enfin, la prévention des déchets doit permettre de continuer à favoriser le développement de l'économie sociale et solidaire.

4. Organiser la préservation du patrimoine littoral et son développement durable au regard de la Loi Littoral

Le SCoT constitue l'outil privilégié pour appréhender un littoral métropolitain complexe et qui associe plusieurs dimensions : interface terre-mer, zone côtière, espaces rétro littoraux….

Le secteur littoral métropolitain constitue un territoire emblématique, de qualité exceptionnelle et à haute valeur ajoutée, mais aussi particulièrement vulnérable et fragile. Il reste aussi étroitement encadré par les dispositions issues de la loi Littoral, en particulier les articles L. 121-1 à L. 121-30 du code de l'urbanisme auxquels il convient de se référer. Ces dispositions concernent les Communes de Lattes, Pérols et Villeneuve-lès-Maguelone, et il convient d'en inscrire les modalités d'application sur le territoire. Les règles propres à certains ouvrages (art. L. 121-4 à L. 121-6) seront aussi à prendre en compte.

Le SCoT 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.

La définition des espaces de référence de la Loi Littoral participe de fait d'une « inversion du regard », au sens du SCoT de 2006, puisqu'elle définit une armature des espaces naturels et agricoles à préserver de façon durable qui s'impose à la définition des limites de développement et de la capacité d'accueil :

- **la bande des 100 m** :
  Cette bande littorale est inconstructible en dehors des espaces urbanisés.
  Ce principe de protection stricte vise une véritable sanctuarisation de ce milieu d'interface terre – mer, justifiée par l'intensité des enjeux notamment de paysage, de biodiversité, qui s'y concentrent.
  Cette bande littorale intéresse le lido de Villeneuve-lès-Maguelone au titre du bord de mer et le rivage des étangs d'une superficie supérieure à 1000 hectares.

- **les espaces proches du rivage :**
  Les espaces proches du rivage ou des rives des plans d'eau d'une superficie supérieure à 1 000 hectares, sont vecteurs d'un principe d'extension limitée de l'urbanisation . Ils sont à déterminer à partir d'un faisceau de critères cumulatifs (la covisibilité, la distance, incluant l'influence maritime, la présence ou non d'une urbanisation séparant les rivages des espaces considérés), appréhendés aussi à partir des espaces formant un tout. Ils comprennent des espaces naturels et agricoles mais aussi des portions significatives des tissus urbains de chacune des trois communes concernées.
  Cette extension limitée de l'urbanisation est à définir et justifier en fonction de son contexte d'insertion, en veillant y compris une bonne intégration paysagère. Elle sera à recouper aussi avec les contraintes pouvant résulter par ailleurs notamment des risques de submersion marine, de l'objectif de résilience et des sensibilités environnementales.

- **les espaces remarquables :**
  Les espaces remarquables ou caractéristiques avec les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques, doivent faire l'objet d'une préservation renforcée. Ils sont déterminés sur la base exhaustive des réservoirs de biodiversité identifiés par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) et correspondent majoritairement aux espaces ayant des fonctionnalités importantes dans la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité et corridors hydrauliques).
  Ce principe fort de préservation des espaces remarquables se traduit par un principe d'inconstructibilité. Toutefois, il admet, dans le cadre des dispositions définies par la loi, des aménagements légers spécifiques, de façon ponctuelle et mesurée, nécessaires à leur gestion, à leur mise en valeur et à leur ouverture au public, les canalisations et jonctions nécessaires aux réseaux publics de transport et de distribution d'électricité et les travaux ayant pour objet la conservation ou la protection de ces espaces et milieux.

- **les parcs et ensembles boisés les plus significatifs :** sont retenus à ce titre les boisements qui ont un impact visuel à l'échelle du paysage local et sont significatifs des caractéristiques du territoire, nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou écologiques, doivent être également préservés.
  Sont recensés dans ce cadre des éléments structurants et unités paysagères comme le Massif de la Gardiole, le bois de la Jasse de Maurin, les boisements du Sud de l'agglomération de Lattes, les ripisylves arborées des multiples cours d'eau mais aussi les boisements caractéristiques des mas traditionnels, les alignements d'arbres remarquables.
  A titre d'orientations, le Document d'Orientation et d'Objectifs garantit la protection de ces boisements.

- **la définition des contours d'agglomération et villages existants :** Il s'agit ici d'identifer les contours d'agglomération et villages existants, en continuité desquels l'extension de l'urbanisation doit s'opérer. Ces contours sont à identifier selon des critères de composition urbaine (structure, compacité, typologie d'habitat, équipements…) rendant compte dans le contexte de la constitution de zones urbanisées, caractérisées par une densité significative des constructions. Il s'agit d'appréhender à ce titre les tissus existants mais aussi les zones d'urbanisation nouvelles dès lors que leur réalisation a été actée et qu'elles ont déjà donné lieu à un début d'exécution des aménagements et constructions à la date d'approbation du SCoT.

Cette définition constitue la base de référence du principe d'urbanisation en continuité qui s'applique au territoire des trois communes littorales, à partir desquels seront déterminés les secteurs d'extension de l'urbanisation.
Ces derniers devront s'inscire par ailleurs dans les principes généraux déterminant les conditions d'urbanisation et visant notamment à privilégier les secteurs d'extension urbaines desservis directement par des axes de transports en commun performants et autres équipements et services adaptés.

D'autres secteurs d'extension, situés plus en profondeur, jouent un rôle d'interaction et de continuité avec la ville-centre de Montpellier. Le déplacement de l'autoroute A9 et la création du CNM, contournement ferré mixte Nîmes-Montpellier, ont généré des délaissés intermédiaires artificialisés, dénaturés qui ont remodelé et fortement dégradé le paysage. Par ailleurs, leur qualité de desserte et la proximité de polarités économiques majeures MIN, Garosud…) les érigent en sites stratégiques de développement métropolitain et les intègrent à la vitrine métropolitaine active.

L'A709 est requalifiée en « axe de distribution urbaine et péri-urbaine » dédiée au seul contournement sud de Montpellier et à une fonction renforcée de maillage viaire et de rabattement. Elle accueille désormais une circulation apaisée, ralentie, en perdant son trafic de transit. Cette requalification ne doit pas se limiter à un projet d'infrastructure mais constitue le support d'un projet de territoire innovant.

Ces mêmes secteurs bénéficient d'une accessibilité multimodale et d'une qualité de desserte par transport en commun qui renforcent le caractère stratégique de ces espaces et la qualité et la greffe urbaine. Elles se fondent notamment sur les extensions de la ligne 1 de tramway et la mise en service de la nouvelle gare Montpellier-La Mogère, sur la ligne 3 du tramway sur Lattes et Pérols, sur la proximité de la ligne 4, sur la halte ferroviaire de Villeneuve-lès-Maguelone et sur le PEM envisagé à l'ouest de Montpellier, vers Rondelet, en interface avec l'A709.

L'objectif consiste à assurer une transition urbaine continue entre le Cœur de Métropole et ces espaces interstitiels par un traitement alternant séquences paysagères et urbaines. Les extensions urbaines s'appuieront sur la porosité, la requalification de l'A709 en boulevard urbain et sur le maillage de ces espaces avec la ville-centre.

Des aménagements intimement liés à la fonction des lieux, à la qualité de leur desserte mais aussi à l'appréhension pragmatique des nuisances que les infrastructures génèrent, doivent être organisés.

- **les coupures d'urbanisation,** établies dans l'armature des espaces naturels : leur vocation consiste à éviter la conurbation entre les agglomérations de Villeneuve-lès-Maguelone, Maurin, Lattes et Boirargues. Elles développent des espaces de respiration et s'inscrivent dans un modèle d'urbanisation traditionnel, de villages et hameaux tissant une urbanisation non linéaire. Leur détermination indicative fonde durablement les limites des agglomérations et limite fortement l'évolution du bâti existant.
  Six coupures d'urbanisation sont identifiées : le Massif de la Gardiole, les plaines de la Mosson, celles du Lez, la vallée de la Lironde, le triangle de Carnon/Pérols et le lit du Nègue Cats. Ces coupures s'inscrivent dans l'objectif d'utilisation économe des espaces naturels et de protection des sites, milieux et paysages naturels.

- **la capacité d'accueil :** elle doit prendre la mesure des contraintes du territoire, mais aussi des enjeux stratégiques, auxquelles le territoire littoral est soumis pour déterminer les possibilités de développement de cet espace. Elle est à déterminer en tenant compte en particulier des enjeux de préservation des ressources et des espaces remarquables, des

milieux naturels et agricoles, de prise en compte des risques littoraux, des capacités des équipements publics existants et prévus et des conditions de fréquentation par le public.
Ce principe s'applique également aux espaces urbanisés, notamment aux opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, d'amélioration, d'extension ou de reconstructions de constructions existantes.

- **Les campings :** ils fédèrent une part importante des capacités d'accueil existantes en matière de tourisme « de masse » et se répartissent sur les trois communes littorales. Leur situation, parfois dans la bande littorale des 100 m et souvent dans les espaces proches du rivage, et leur évolution vers l'accueil d'habitations légères de loisirs génèrent des problématiques d'intégration dans les paysages littoraux, de maîtrise des fréquentations au regard de l'environnement mais aussi de prévention des risques naturels (inondation, submersion). Le maintien et l'évolution des campings qui participent fortement à l'animation et à l'économie locale sur le littoral, doivent intégrer ainsi les différents principes qui s'appliquent à ce territoire. Ils doivent prendre en compte les capacités d'accueil du territoire et le principe d'extension de l'urbanisation en continuité des agglomérations existantes. Ils doivent aussi intégrer les exclusions liées notamment à la bande littorale des 100 m, aux espaces remarquables et aux coupures d'urbanisation, outre les risques d'inondation ou de submersion.
  Il s'agit en même temps de veiller aussi aux possibilités de modernisation et d'entretien des équipements existants.

DEFI 2 : UNE METROPOLE EQUILIBREE ET EFFICACE

La construction de la métropole nécessite de conforter ses fonctions stratégiques à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain et de son aire d'influence en coopération avec les collectivités voisines et d'organiser les fonctions de centralité et d'animation du cœur battant de la métropole, tout en préservant et en renforçant les équilibres entre ville-centre et le réseau de villes et villages qui l'entoure.

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

L'organisation générale des espaces urbains répond à la nécessité de favoriser prioritairement le réinvestissement des quartiers et des villages ainsi que des zones économiques et commerciales existantes, et de répartir de manière cohérente et hiérarchisée sur le territoire, les extensions urbaines mixtes et les polarités économiques et commerciales spécifiques, en tenant compte notamment :

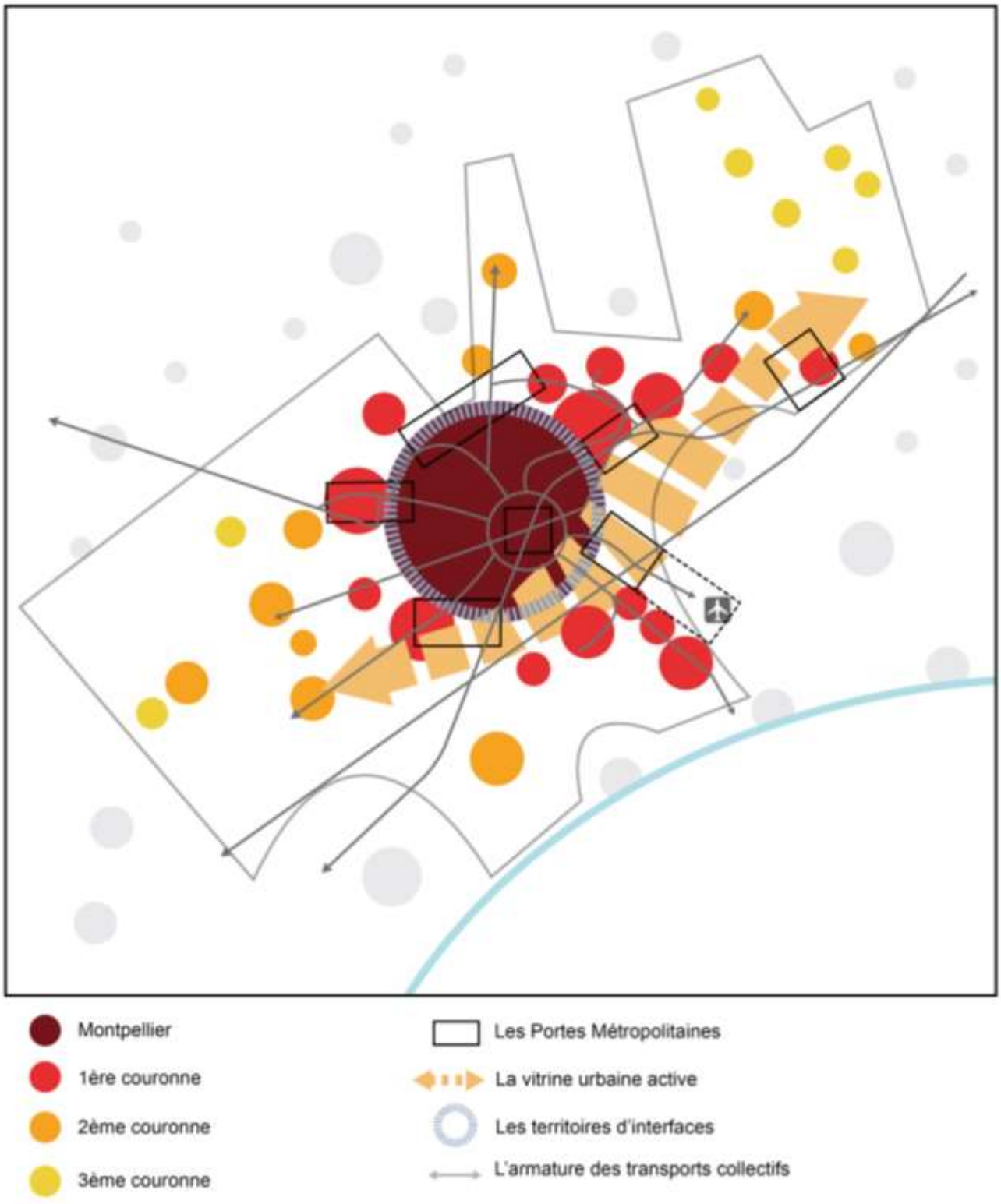
- des caractéristiques et de l'identité des secteurs concernés, objets d'une urbanisation existantes et/ou d'un développement potentiel ;
- de la fonctionnalité des réseaux et services de transport-déplacement existants et à promouvoir ;
- des orientations du projet de territoire en termes de répartition des potentiels de développement et de hiérarchisation des polarités, entre axes principaux de développement, secteurs géographiques identitaires et d'équilibre de l'espace métropololitain, communes et quartiers.

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

Par ailleurs, le territoire du ScoT s'inscrit dans un bassin de vie élargi comprenant des pôles urbains secondaires, situés hors du périmètre de la Métropole (Sète, Lunel, Gignac-Clermont-l'Hérault…. et, à peine plus loin, Nîmes-Alès). Les prévisions de développement intègrent la nécessité de créer des synergies entre villes et territoires afin de rechercher des complémentarités et éviter les phénomènes de concurrence.

SCHÉMA ILLUSTRATIF

L'ARMATURE URBAINE



1.1 Le Cœur de Métropole

Le Cœur de Métropole est le lieu de concentration privilégié (mais pas exclusif) des grands équipements, des entreprises rayonnantes et des implantations contribuant au renforcement des fonctions stratégiques de la Métropole, à son rayonnement et à la création d'emplois. Il ne se réduit pas à la ville-centre, il comprend aussi les communes de la première couronne qui se situent tout à la fois dans la proximité et la qualité de l'accessibilité tous modes. Il s'étend le long de l'axe actif de communication de niveau régional et européen irrigué par deux lignes ferrées et l'autoroute A9. Il est densément irrigué par un puissant réseau de transports collectifs de très haut niveau de service. A terme, il sera à la fois desservi et protégé par une boucle de contournement routier ayant vocation à devenir progressivement un « anneau » urbain d'agglomération, prenant notamment appui sur l'A709 (ancienne plate-forme de l'autoroute A9 dont la reconversion est rendue possible par le déplacement sur la nouvelle autoroute A9 plus au Sud), le Contournement Ouest de Montpellier (COM) et la Déviation Est de Montpellier (DEM). Cet anneau de contournement permettra de drainer les flux de transit et donc de libérer l'espace public urbain de la ville-centre et de sa première couronne au profit des transports en commun, des modes actifs et de l'accessibilité des riverains, des activités économiques et des équipements.

Le cœur de Métropole polarise aujourd'hui le besoin d'investir également des espaces stratégiques à ces abords : la vitrine urbaine au sud, le long des grandes infrastructures, et les territoires d'interface avec les communes de la première couronne.

Valoriser une vitrine urbaine active le long des axes de communication méditerranéens

La vitrine urbaine s'étend le long des axes de communication ferroviaire et routière entre Baillargues et St Jean de Védas, elle s'appuie sur les gares TER et la Porte Métropolitaine de la Mogère. Elle accueillera notamment les projets stratégiques et rayonnants.

La transformation de la plate-forme autoroutière de l'A709, en voie de contournement sud de Montpellier intégrée à l'urbanisation, va se traduire par un fonctionnement beaucoup plus apaisé. Cette plate-forme, ses abords et les territoires qu'elle traverse doivent devenir le support d'une véritable reconquête, par une valorisation, à la fois urbaine et paysagère, pour :

- faire de l'A709 une vitrine active métropolitaine sur une séquence allant de la Porte de Sète jusqu'à la Porte de Baillargues ;
- refléter la richesse exceptionnelle des paysages, de la vie locale et des activités du territoire métropolitain ;
- constituer l'épine dorsale d'un développement urbain mixte et coordonné, entremêlant cadre bâti dense et armature paysagère à haute valeur ajoutée (parcs aux plantations dépolluantes, microcentrales Energies Renouvelables, etc.) ; cet axe constitue le lieu privilégié pour implanter un large panel d'activités économiques et d'équipements structurants bénéficiant d'une excellente accessibilité (aéroport, gares, autoroute…), de la proximité immédiate de la ville-centre et du littoral ;
- devenir un lieu d'actions démonstratrices et innovantes en matière de réinvestissement urbain à caractère mixte : reconquête commerciale (Ode le long de la Route de la Mer sur Lattes et Pérols, secteurs de la Condamine et du Mas de Grille à St-Jean-de-Védas…) et requalification d'anciens parcs d'activités (La Lauze à St-Jean-de-Védas, La Restanque à Montpellier, Puech Radier à Lattes…).

Valoriser les territoires d'interfaces

L'inscription de la ville-centre dans le territoire se joue pour beaucoup au niveau des espaces d'interface avec et entre les communes de la première couronne. Ces espaces ont longtemps été, et demeurent encore délaissés et souvent peu accueillants. Ils concentrent, en particulier, les principales infrastructures routières de la métropole dont ils subissent les nuisances (pollution de l'air, bruit, coupures urbaines, dégradation de l'environnement, etc.). Ce sont également des espaces de contact majeurs entre ville et nature, dont le caractère actuellement dégradé (mitage, friches…), mais aussi parfois la complexité des occupations existantes, ne permettent pas de valoriser leur potentiel.

L'objectif est de recoudre les fils entre la ville-centre et le territoire métropolitain dans lequel elle s'insère pour initier la mutation de ces espaces, en s'appuyant principalement sur la future voie de contournement. La valorisation urbaine et paysagère de ces espaces passe par :

- l'instauration d'une relation vertueuse entre urbanisation, flux des déplacements et paysage agro-naturel, par des actions de programmation à l'échelle du grand territoire, dont le projet Ode à la Mer dans le cadre de l'EcoCité est un précurseur et doit être poursuivi ;
- l'intégration et la valorisation de ces espaces dans différents projets inscrits dans une cohérence d'ensemble avec les opérations d'infrastructure, afin de permettre à la fois de donner une échelle métropolitaine aux franges de Montpellier et de renouer le dialogue entre la ville-centre et les communes de première couronne ; ainsi par exemple, le COM pourrait être le déclencheur d'un programme d'actions multi-partenarial en matière de renaturation, d'agro-écologie et d'alimentation, de liaisons interurbaines pour les modes actifs, de déploiement de parcours de loisir…

1.2 Valoriser le rapport entre la ville-centre et l'aire métropolitaine par la création de Portes métropolitaines

Le projet fixe l'ambition d'un réseau de Portes urbaines métropolitaines prenant place au niveau des principaux nœuds d'échange situés en entrée du territoire. Bénéficiant d'une excellente accessibilité multimodale, ces Portes sont conçues, non pas comme de simples objets routiers, mais au contraire comme des lieux à la fois d'urbanité, avec un espace public requalifié, et des intensités d'usages marquées, condensant fonctions, services et équipements diversifiés. Positionnées sur des sites où se posent des enjeux stratégiques de transferts modaux mais souvent aussi de réinvestissement urbain, ces Portes ont vocation à :

- constituer, à terme, de véritables polarités secondaires de la Métropole, pleinement reliées et conjuguées à celle, emblématique, du Grand Cœur de ville, devant permettre de favoriser l'irrigation des territoires périphériques ;
- servir d'appui pour redéployer et organiser différemment les offres économiques, culturelles, sportives ou de loisirs, de manière à les rendre plus visibles et plus accessibles à l'ensemble de la population ;
- s'articuler, chaque fois que possible, avec les principales polarités commerciales de périphérie, où l'enjeu est de promouvoir leur réinvestissement ;
- constituer des sites qui doivent ancrer le développement majeur du territoire.

Ces Portes s'inscrivent dans plusieurs sites majeurs, elles constituent des territoires à enjeux particuliers devant faire l'objet de mesures spécifiques pour valoriser ces entités structurantes. On trouve ainsi : la Porte nationale et internationale de la Mogère, la Porte de Montpellier centre (Saint Roch), la Porte Est-Vallée du Bérange, la Porte de Sablassou, la Porte du Pic Saint Loup, la Porte de la vallée de l'Hérault et la Porte de Sète. Complémentairement, le PEM de Villeneuve-lès-Maguelone

ayant une vocation de rabattement des flux locaux, notamment ceux des villages desservis par la future LICOM, sera accompagné d'une polarité urbaine adaptée à son contexte rétrolittoral.
Il est important de considérer sur le long terme l'ambition de structurer ces Portes, au-delà même de l'échelle de temps propre au SCoT, avec une montée en puissance progressive des transports collectifs et des projets urbains.

1.3 Aménager la Métropole des Villages

L'une des grandes richesses du territoire métropolitain est constituée par son tissu de petites villes et de villages de deuxième et troisième couronne, immergé dans le grand paysage, aux portes du cœur métropolitain. Bénéficiant le plus souvent d'une identité marquée, d'un rapport étroit à leur environnement, d'éléments patrimoniaux significatifs et d'une réelle convivialité, « la Métropole des Villages » est un facteur d'intégration inestimable pour des populations en mouvement, qu'elles habitent déjà la Métropole ou qu'elles soient nouvellement installées.

A tous ces titres, la Métropole des villages est un facteur d'attractivité essentiel et reconnu du territoire qu'il convient de préserver et de valoriser.

Pérenniser l'identité et les fonctionnalités des villes et villages au sein de secteurs identitaires

L'ensemble des villes et des villages de la Métropole est doté d'un ensemble d'équipements et de services qui permettent de répondre, pour une large part, aux besoins de proximité des populations concernées ; il convient souvent de continuer à les développer notamment pour répondre à l'évolution des demandes et des modes de vie des populations contemporaines.
Les villes et villages de la Métropole se caractérisent pour beaucoup par un réel dynamisme et une diversité notamment de leurs fonctions urbaines : commerces, services, vie associative, équipements qui les distinguent des villages dits «dortoirs».
Ils bénéficient en outre d'une mise en réseau leur donnant accès aux nombreux équipements et services de la Métropole et des autres institutions, notamment réseaux des piscines et médiathèques métropolitaines exceptionnellement développés comparativement aux autres métropoles, salles polyvalentes et équipements communaux culturels, sportifs et de loisir eux aussi nombreux… ou équipements qui relèvent d'autres institutions(éducation, sociaux,emploi…).

Dans ce cadre il s'agit de préserver les composantes de cette identité locale qui s'ancre dans les différents secteurs : Piémonts et Garrigues, Plaine Ouest, Littoral, Vallée du Lez, Cadoule et Bérange et Cœur de Métropole.

Maintenir la cohésion du territoire

L'important phénomène d'étalement résidentiel, sans précédent et particulièrement rapide, que les villages ont connu avant l'adoption du SCoT de 2006, a largement participé à leur mutation. Depuis, les municipalités se sont attachées à retisser les fils d'une vie de village appuyée sur des équipements fédérateurs, des espaces publics qualitatifs, des centralités réaménagées, des plans locaux de déplacement volontaires et sur de nouvelles extensions maîtrisées. Plusieurs écoquartiers ont été aménagés ou sont en voie de l'être par un nombre de communes de plus en plus important et les réinvestissements urbains se multiplient sur les centres-villes et centres-villages. L'EcoCité promeut sur Castelnau-le-Lez, Montpellier, Lattes et Pérols des expériences innovantes et duplicables en matière de développement durable.

L'objectif est de poursuivre ce mouvement de cohésion durable du territoire notamment pour accompagner les évolutions démographiques par la mise à niveau et du maillage des équipements sur les territoires, pour favoriser le rapprochement habitat-activités et pour améliorer la desserte des espaces péri-urbains par des moyens de transports adaptés.

Afin de mener à bien cette orientation qui vise notamment à économiser l'espace et à protéger l'environnement, il convient de coordonner les politiques foncières à l'échelle des 31 communes.

Sur ce dernier point, l'équipement du territoire devra être hiérarchisé en fonction du poids de population et d'usagers et des niveaux de desserte par les transports collectifs.

Maîtriser la densification des quartiers

Les villages, les villes et leurs quartiers, doivent aujourd'hui faire face à un nouveau phénomène qui tend à la densification des lotissements pavillonnaires, phénomène qui se généralise du fait du renouvellement de leurs populations d'origine et sans doute de la raréfaction et de la cherté des terrains à bâtir. Les tissus pavillonnaires constituant l'une des formes prépondérante du cadre bâti des villages et de certains quartiers des villes de la métropole, y compris de Montpellier, la maîtrise de ce phénomène devient essentielle compte tenu de ses impacts sur les équipements, le paysage, l'hydraulique, les déplacements….

Il s'agit donc d'aller dans le sens d'une densification vertueuse visant d'abord à valoriser le cadre de vie spécifique des quartiers, en tenant compte des formes urbaines et de la qualité architecturale et paysagère, en adéquation, si possible, avec les capacités des réseaux et des voiries.

Ce réinvestissement doit être encadré de manière différenciée, adapté donc à chaque situation et à chaque projet urbain. Il s'agit ainsi d'apprécier de manière graduée et différenciée les capacités de réinvestissement au sein du tissu urbain mixte.

1.4 Le numérique au service des polarités métropolitaines

Généraliser le haut-débit

Les usages et les services liés à internet sont en plein essor et définissent aujourd'hui les contours de nouvelles stratégies en matière d'aménagement. Le raccordement au très haut débit constitue un préalable désormais incontournable à toute mise en œuvre d'une politique urbaine durable.
L'accès à internet, dont la qualité et le débit doivent être assurés, représente tout à la fois un critère préférentiel pour l'implantation des ménages sur une commune et un élément indispensable :

- pour assurer l'attractivité et la performance des espaces d'activités économiques,
- comme alternative à l'accès physique à des équipements, commerces ou services publics,
- comme un levier pour de nouvelles pratiques comme le télétravail.

Ces éléments pris en compte, ont déjà fait l'objet d'une définition dans le Schéma Directeur d'Aménagement Numérique (SDAN) de la Métropole et dans l'étude menée sur la couverture « Très Haut Débit » du territoire.

La qualité de vie de chaque habitant nécessite également d'orienter le développement urbain vers des projets organisés autour de réseaux intelligents (« smart grids »), permettant la gestion optimale des besoins en énergie, en eau ou en TIC, la gestion des risques, l'amélioration du fonctionnement des équipements et services publics, la mise en place d'un habitat ou d'immobiliers d'entreprises intelligents (domotique), l'aménagement d'espaces publics connectés….

Dans ce cadre, il s'agit d'assurer la cohérence entre le déploiement des réseaux numériques performants et le développement urbain, dans les quartiers mixtes et les zones d'activités économiques et commerciales. Ce défi est à double titre nécessaire pour réduire les zones mal connectées. Il s'agit aussi d'optimiser le réseau numérique en l'exploitant à son maximum, notamment là où la fibre optique est d'ores et déjà opérationnelle.

Mettre la « Ville intelligente » au service du projet de territoire

Avec l'émergence du numérique comme pratique quotidienne des habitants dans l'usage de l'espace, une évolution significative émerge dans la manière de penser la ville, son territoire et leurs complexités.

En misant sur la « Cité intelligente » Montpellier Méditerranée Métropole reconnait la place croissante qu'occupe le numérique dans la quotidienneté des habitants.

La démarche Cité intelligente est un moyen au service du projet de territoire et de la gestion des services urbains, dont les finalités sont économiques, environnementales, sociales et citoyennes par la mise au point de nouvelles technologies, de nouveaux services mais aussi grâce à des changements de comportements et de nouveaux modèles économiques.

Ce faisant, la frontière entre l'expérience concrète et physique de l'espace, de la ville et l'espace numérique immatériel et idéel, devient ténue et l'individu est engagé dans un continuum d'espace physique et numérique. Elle réinterroge nécessairement les manières de concevoir l'espace des villes.

Par exemple l'achat sur internet conduit à transformer progressivement la chaine de distribution commerciale et de la logistique urbaine, au plus près des habitants, jusqu'à l'échelle du quartier, voire de l'îlot, sur l'espace public, ou dans le bâti même.

Elle vise à imaginer de nouveaux services urbains et à stimuler l'économie par l'innovation. Ainsi, les objectifs sont les suivants :

- fixer des entreprises sur le territoire par des collaborations industrielles sur de nouvelles activités créatrices de valeur ajoutée et d'emplois et favoriser le développement de start-up à travers la mise à disposition des données urbaines, temps réel et prédictives ;
- développer de nouveaux usages et de nouveaux services aux citoyens en impliquant les usagers dans la définition des nouveaux services pour soutenir le développement, l'aménagement et la gestion durables du territoire ;
- être un accélérateur de liens et de cohésions sociales à travers le développement de services locaux.

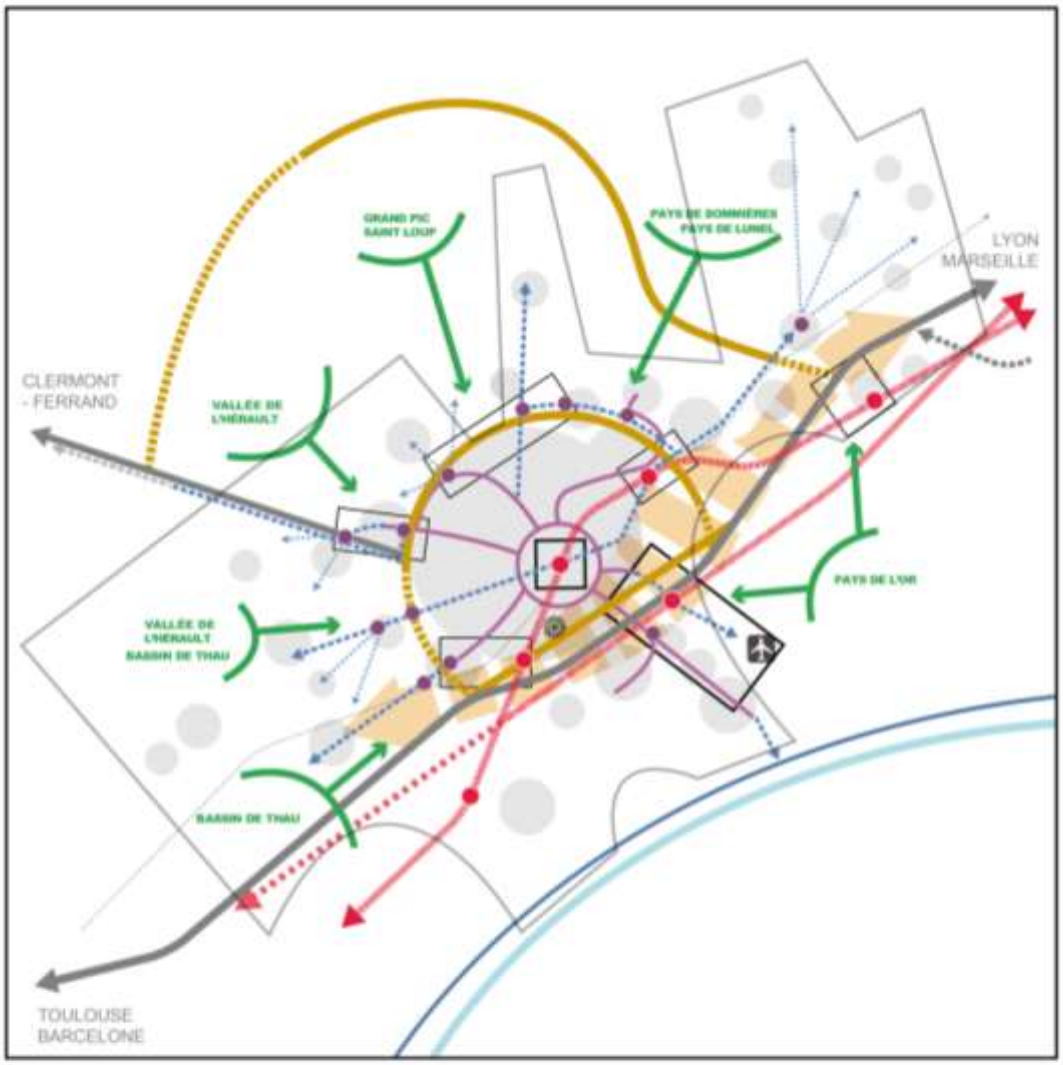
La « Cité Intelligente » repose sur les systèmes urbains instrumentés, interconnectés et intelligents qui interagissent entre eux. Ils sont dotés de capteurs disséminés sur son territoire pour récolter et traiter un très grand nombre de données en temps réel : hydraulique, distribution de l'eau, espace public, gestion des risques et demain énergie, santé, culture…. Leur exploitation, en donnée « décloisonnées » et « croisées », offre ensuite de nouveaux services pour le citoyen utilisateur et pour les gestionnaires de la ville et de ses réseaux : calculateur/optimisateur de mobilité, suivis de consommation, gestion des risques et alertes, etc.
Elle est une composante essentielle du projet Montpellier Métropole Numérique French Tech.

Le territoire est ainsi mobilisé comme un véritable living lab, inscrit dans un mode de relations coopératif avec les universités, les centres de recherche, les acteurs économiques, notamment les start up et des modes itératifs de relations avec les usagers-consommateurs, grâce à des technologies évolutives et ouvertes.
Le développement durable du territoire est directement bénéficiaire de cette démarche qui transcende les services urbains trop souvent cloisonnés, pour promouvoir, par exemple, la transition énergétique en associant la collectivité, les opérateurs et les consommateurs dans des boucles interconnectées et interactives, ou les services des mobilités multimodales et multi-acteurs, ou la gestion combinée des risques hydrauliques et des déplacements en période de crise….

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

SCHÉMA ILLUSTRATIF

L'ARMATURE DES DÉPLACEMENTS



- Les grandes infrastructures routières
- dont segments à aménager
- Le contournement routier de Montpellier
- dont segments à aménager
- Les infrastructures ferrées
- dont Contournement Nîmes Montpelier (CNM)
- LNMP
- Le tramway
- De nouveaux axes TC efficaces
- Des transports adaptés au périurbain
- Les pôles d'échanges existants et futurs
- Principe de rabbatement
- Les Portes Métropolitaines
- Les Portes Régionales et Nationales
- La vitrine urbaine active
- Le canal du Rhône à Sète
- M.I.N.

SCHÉMA ILLUSTRATIF

Les réponses à apporter à la forte croissance des besoins en matière de mobilité sont essentielles tant pour accompagner l'évolution des modes de vie, le développement économique du territoire, son attractivité touristique, ses cohésions territoriales et sociales, la transition énergétique, la lutte contre le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air et la correction des effets de l'étalement urbain, que pour affirmer ainsi l'attractivité de la Métropole.

L'évolution rapide des modes de vie est un facteur d'augmentation des mobilités et de diversification et de segmentation des temporalités, rendant toujours plus complexe l'organisation des déplacements.

La connexion du territoire sur le bassin européen et avec les autres métropoles européennes va s'améliorer significativement avec :

- le développement, en cours, de l'aéroport international Montpellier Méditerranée,
- la création du CNM, Contournement ferré mixte (fret et voyageurs) Nîmes-Montpellier créant un « doublet de lignes » avec la ligne ferrée historique permettant de dé-saturer l'axe languedocien sur cette section, avec la création de deux gares nouvelles, l'une à Montpellier-La Mogère et l'autre à Nîmes-Manduel-Redessan,
- le déplacement de l'autoroute A9 permettant d'extraire le trafic de transit de l'A709 désormais dédiée au contournement routier sud de Montpellier,
- sans oublier l'affirmation du Port de Sète tout proche, qui constitue l'ouverture de la Métropole sur la mer.

Toutefois, l'effort en matière de grandes infrastructures de transport doit être poursuivi pour rattraper le retard accusé sur le corridor languedocien et accompagner la forte croissance démographique qui le caractérise, croissance confirmée par les observateurs pour les années à venir. Notamment, paraissent indispensables :

- la réalisation du chainon manquant de la ligne prioritaire du réseau transeuropéen de transport RTE-T entre la France et l'Espagne, par la réalisation de la LNMP, Ligne Nouvelle ferrée Montpellier-Perpignan,
- l'aménagement du contournement routier de Montpellier et ses liaisons de rabattement, notamment au niveau de la RN 113 et des axes de pénétration départementaux.

Ces grandes infrastructures sont indispensables à la réalisation du schéma global de déplacement de la Métropole qui privilégie les reports modaux sur des transports décarbonés, que ce soit à l'échelle du grand territoire ou à l'échelle des différents secteurs qui composent l'espace métropolitain, suivant des modes et des services adaptés à leurs spécificités.

La grande concentration d'activités, services, commerces et équipements au niveau du cœur de la Métropole, conjuguée au très fort étalement urbain et à la croissance démographique accrue sur l'Est du département de l'Hérault, se traduit par une augmentation constante des flux automobiles pendulaires en échange avec le territoire de la Métropole, créant des situations de congestion de plus en plus tendues sur les axes de pénétration vers le cœur de la Métropole .

Depuis ces 30 dernières années, le District, puis l'Agglomération et aujourd'hui la Métropole ont développé et promu un réseau de transports urbains structurant l'offre autour d'un réseau de tramway dense et efficace. Celui-ci est complété par un service de bus et de transports à la demande, notamment pour la desserte des quartiers moins densément urbanisés des villes et villages situés au-delà de la première couronne.

Si la ville-centre et sa première couronne sont bien pourvues en transports en commun structurants, qu'il convient néanmoins de compléter, et possèdent une échelle adaptée au développement des

modes actifs, l'absence d'étoile ferroviaire et les retards accusés dans la réalisation du contournement routier, posent un défi pour répondre aux besoins en déplacement des populations du grand périurbain. Cette situation est d'autant plus marquée que les pôles d'activités économiques, forts générateurs de flux pendulaires, souffrent encore d'une offre réduite en transport public, freinant notamment la généralisation des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE).

2.1 Poursuivre une politique de déplacements ambitieuse

Aujourd'hui, les orientations stratégiques globales des transports de la Métropole poursuivent l'ambition de desservir le territoire en diversifiant l'offre pour l'adapter aux besoins des populations et des entreprises présentes et à accueillir dans les années à venir et pour accompagner les échanges avec les territoires voisins. Il s'agit d'organiser un système de déplacements apte à privilégier l'ensemble des modes alternatifs à l' « autosolisme » avec une mise en œuvre progressive, partenariale et tenant compte des capacités budgétaires des collectivités concernées.

Une réflexion stratégique des mobilités est élaborée par la Métropole, avec les principes structurants suivants :

- Améliorer la mobilité entre la Métropole, ses territoires voisins et la région en proposant des offres de transport intermodales, interopérables et coordonnées à l'échelle de l'aire urbaine de Montpellier, s'appuyant notamment sur les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) de niveau national et européen avec le doublet de gares de niveaux international, national et régional de Montpellier St Roch et de La Mogère, de niveau régional avec le PEM de Baillargues et demain de Castelnau-Sablassou, ou de niveau plus local, avec la gare de Villeneuve-lès-Maguelone et, à plus long terme, une autre, interfacée avec l'A709 à l'ouest de Montpellier ;
- Améliorer le report modal des actifs en proposant une offre beaucoup plus en adéquation avec leur demande de déplacement ; rechercher le développement d'une offre attractive de desserte des principaux pôles d'activités par une optimisation du réseau de bus urbain, mais également par la promotion du vélo, rendu plus attractif par une amélioration du réseau cyclable ;
- Rééquilibrer l'offre au regard des besoins du périurbain métropolitain, les zones les plus denses étant desservies par des modes de transport lourds (train, tram-train, tramway ou bus à haut niveau de service…), les zones plus excentrées à la densité de population plus faible, étant desservi par des transports adaptés, de type bus, Transport à la Demande (TaD), covoiturage, dans une logique de continuité territoriale ;
- Développer l'usage des modes actifs dans une optique de complémentarité avec les transports collectifs, par l'aménagement d'un territoire des courtes distances incitant à l'usage des vélos (notamment électriques compte tenu des distances qu'il permet de parcourir), des nouveaux modes actifs (trottinette…) et de la marche à pied, ainsi que par le développement de la mixité fonctionnelle des quartiers réduisant les motifs de déplacements quotidiens de longue distance ;
- Intégrer l'auto partage et le covoiturage dans la politique globale des déplacements, en s'appuyant notamment sur des parkings de contact, agrémentés le cas échéant de services du quotidien judicieusement connectés, et sur les opportunités offertes par les nouvelles technologies pour développer de nouveaux services adaptés aux pendulaires ;
- Mettre ces nouvelles technologies au service des nouvelles mobilités en proposant des outils innovants et performants en termes d'information en temps réel, de gestion multimodale des déplacements et de gestion des situations de risques et/ou de saturation des réseaux ;

- Adapter les services de déplacement à l'évolution des temporalités quotidiennes des usagers, de plus en plus contraintes et segmentées, par des actions coordonnées entre opérateurs et générateurs de déplacement (centres de formation, grands employeurs…), dans le cadre d'un schéma concerté de « gestion temporelle » du territoire.

L'ambition aujourd'hui est bien de poursuivre et de porter une politique très ambitieuse en matière de mobilité autour de plusieurs axes déclinés comme suit :

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

La stratégie globale de la Métropole en matière de mobilité vise donc prioritairement à renforcer et développer le réseau de transports collectifs dans une vision à long terme de structuration durable du territoire, afin de répondre à l'évolution des besoins en déplacement des populations et des entreprises, tout en répondant aux enjeux climatiques, environnementaux et de cohésion sociale.

Elle prend pour point de départ le développement d'un réseau performant à même de desservir l'ensemble de la métropole par la mise en service de lignes de transport collectif efficace en complément et en connexion avec les réseaux de tramway et ferroviaire, dans un souci à la fois d'efficacité fonctionnelle et d'efficience budgétaire.

Parallèlement, il convient de continuer à concevoir un réseau de transport et des services de mobilité qui répondent aussi à des exigences de cohésion sociale et de solidarité territoriale. Notamment, certains publics, comme les personnes précarisées ou les personnes âgées, rencontrent des difficultés à accéder à l'offre de service en transport irriguant le territoire et d'autres restent captifs de leur quartier ou de leur village, faute d'offre adaptée à leurs besoins, notamment économiques.

Urbaniser en tenant compte du niveau de desserte par les transports collectifs

Le développement et la densification de l'espace urbain sont localisés et conçus en adéquation avec le développement et la hiérarchisation des réseaux de transport collectif, afin que les habitants bénéficient d'une desserte optimale dans leurs déplacements liés au travail, à l'éducation, aux loisirs ou à tout autre motif.

De ce fait, la priorité est donnée à l'urbanisation des secteurs desservis par les transports collectifs efficaces, notamment autour des principaux PEM, en veillant particulièrement à favoriser des programmations mixtes (habitats, activités, équipements, commerces et services) et des aménagements conçus pour l'organisation d'une « Métropole des courtes distances », favorable aux modes doux.

La définition des niveaux de capacités d'urbanisation et de réinvestissement urbains devront tenir compte du niveau de desserte existante ou projetée des espaces concernés.

Structurer le réseau pour favoriser les échanges avec le territoire

Il s'agit en priorité de s'appuyer sur des modes de transport qui permettent d'optimiser les infrastructures ferrées existantes. Les investissements engagés sur le CNM et la nouvelle gare Montpellier-La Mogère doivent libérer au moins 30% de sillons supplémentaires en heures de pointe sur le doublet de lignes (lignes ferrées historique et CNM), lorsque la gare de Nîmes Manduel-Redessan sera mise en service.
Le réseau de train régional, dont les potentiels de développement sont importants, doit ainsi devenir l'épine dorsale du réseau de transports collectifs urbains.

Le réseau urbain de TCSP (quel qu'il soit tram-train, tramway, BHNS…) doit compléter le réseau ferroviaire régional sur le territoire métropolitain pour compenser l'absence d'étoile ferroviaire. Ainsi de nouvelles lignes sont définies sur les principaux axes structurants du réseau afin de desservir l'ensemble de la métropole par un système de transport adapté aux besoins.

Au regard de la forte croissance démographique que connaît le territoire, il convient de consolider le réseau existant et de le prolonger, lorsque cela s'avère pertinent, par des lignes à fort pouvoir attracteur, notamment au niveau des secteurs connaissant une forte congestion automobile.

Ce réseau armature structurant est destiné à être prolongé par des lignes de « transports en commun efficaces » adaptées à la desserte du périurbain moins dense et surtout plus éloigné : bus, transports à la demande. Il doit être complété par des services de covoiturage organisé, des axes et services pour les cycles… grâce à des PEM permettant leur rabattement sur le réseau principal. Leurs grands tracés sont déterminés sans présager du mode qui pourra être utilisé.

Organiser des rabattements adaptés vers les gares du territoire, principaux pôles des échanges intermodaux

Ce réseau interconnecté permet d'affirmer le rôle intermodal des gares dans la chaine des déplacements : d'une part en optimisant les gares existantes, en particulier celles de Montpellier St-Roch, Baillargues et de Villeneuve-lès-Maguelone, en améliorant leur accessibilité multimodes au fur et à mesure des opportunités ; d'autre part, en prévoyant de nouvelles gares : l'une à Castelnau-le-Lez au niveau de Sablassou et l'autre en relation avec l'A709, à l'ouest de Montpellier.

Cette stratégie doit permettre d'organiser, en étroite coopération avec les intercommunalités du grand bassin de vie et le plus en amont possible, le rabattement des flux automobiles vers les transports publics. Cette action sera conjuguée avec le développement du covoiturage organisé.

Interconnecter les différents modes de transport

Il s'agit de mieux exploiter les synergies entre le réseau de transport collectif et le réseau de voirie. Cet objectif repose sur la structuration d'une armature de Pôles d'Echange Multimodaux hiérarchisés, notamment au niveau du réseau des Portes métropolitaines installées sur les contournements routiers où l'essentiel du trafic automobile pendulaire peut être capté. De ce point de vue, l'urgence de la réalisation du projet de contournement routier, ainsi que celle des barreaux d'évitement nécessaires au report du trafic de transit vers le réseau autoroutier est affirmée. Ces infrastructures sont essentielles afin d'assurer la continuité de ces flux, tout en assurant la protection des quartiers et des villages contre les nuisances générées.

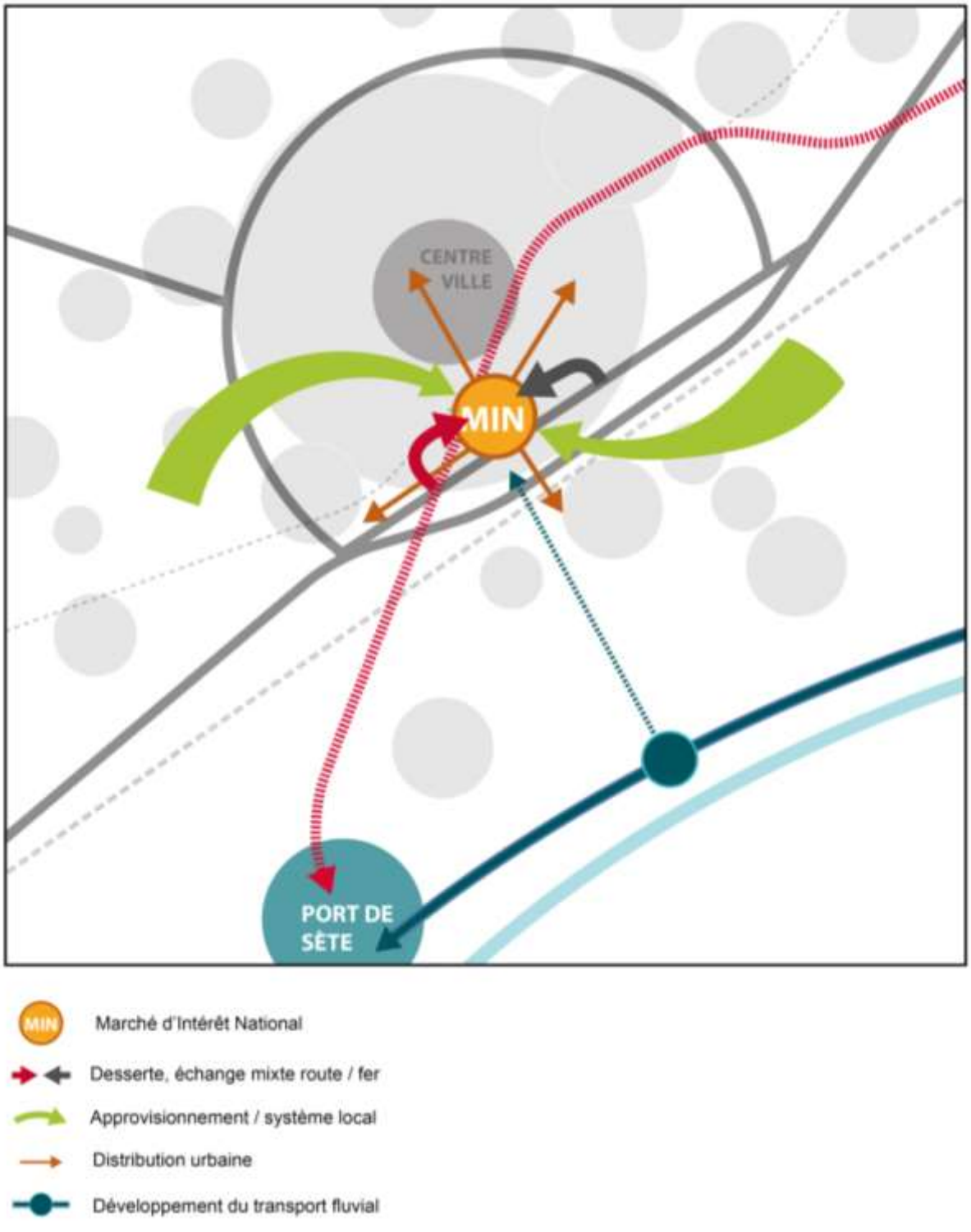
Dans ce contexte, le stationnement, particulièrement en entrée de ville, joue un rôle d'appui important. Il doit répondre aux besoins des automobilistes par une offre diversifiée et adaptée, mais il doit également s'organiser de manière à inciter au rabattement et au report modal. Ainsi :

- les parkings des PEM devront être suffisamment dimensionnés et suffisamment proches des stations de transport collectif. En outre, les tarifs devront être incitatifs et moindre que ceux pratiqués plus en proximité du centre-ville ;
- dans la mesure du possible, les parkings devront disposer d'emprises limitées afin d'économiser l'espace ;
- la mutualisation des places de stationnement doit être recherchée dans les différents projets.

2.3 Intégrer la logistique dans le fonctionnement urbain

SCHÉMA ILLUSTRATIF

INTÉGRER LA LOGISTIQUE DANS LE FONCTIONNEMENT URBAIN



La politique de transport logistique s'appuie sur plusieurs objectifs :

- offrir des services adaptés à l'évolution de la demande, profondément transformée par le commerce électronique et le repositionnement des acteurs économiques ;
- préserver le centre-ville de Montpellier et l'espace public métropolitain des flux qu'il est possible d'éviter et des transports polluants ;
- promouvoir et valoriser le secteur de la logistique ;
- attirer des entreprises sur l'ensemble de la chaine de valeur (transporteurs, logisticiens, armateurs …) dans le prolongement du Schéma d'Accueil des Entreprises ;
- participer à la création d'emplois adaptés aux demandes du tissu local ;
- optimiser le fonctionnement de l'ensemble des réseaux de déplacements (voiries, transports en commun…) afin de limiter la congestion et de prévenir les perturbations ;
- être innovant dans le domaine des transports et participer à l'évolution écologique et numérique du secteur ;
- contribuer à améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances liées au transport.

Les enjeux en termes d'occupation de l'espace, de qualité de l'air et de bruit ne sont pas négligeables. L'objectif consiste à favoriser l'usage des modes alternatifs à la route (ferroviaire, fluvial, maritime) et à mutualiser le transport des marchandises en ville sur les derniers kilomètres afin de desservir le centre-ville de Montpellier et les principaux pôles commerciaux. Pour cela, il s'agit de s'appuyer sur :

- des plates-formes urbaines mutualisées, en généralisant, à terme, l'usage de véhicules décarbonés pour l'acheminement des marchandises et colis sur « les derniers kilomètres » ;

- le Marché d'Intérêt National (MIN) de la Métropole, est une plate-forme logistique essentielle, en termes de développement économique durable qui présente l'avantage d'être situé à la fois aux portes du centre-ville, en proximité de l'A709 et sur un ancien embranchement ferré qui peut être aisément remis en service ; le MIN doit également davantage jouer , un rôle clef dans les débouchés qu'il offre aux producteurs locaux (notamment à travers son plateau des producteurs, ses liens avec les cuisines collectives locales…), en tant que plateforme support d'une chaine de distribution raisonnée et mutualisée, ouverte sur le marché local (dont la restauration les distributeurs montpelliérains), régional et national, suivant des moyens logistiques de plus en plus vertueux du point de vue environnemental.

- la zone industrielle du Salaison, qui bénéficie elle aussi d'une connexion ferrée qu'il convient de préserver ;

- le Port de Sète, port en eau profonde, situé à proximité de Montpellier, dont il convient de tirer parti pour l'organisation des flux logistiques de la Métropole.

Afin d'économiser l'utilisation du foncier et de l'espace public, la mutualisation des équipements (entrepôts, espaces logistiques) et le partage de la voirie (places de stationnements, réseau viaire) est à rechercher. Avec l'essor des nouvelles technologies (objets connectés, capteurs, véhicules sans chauffeur…) et le développement de l'économie collaborative, les usages partagés de l'espace public devraient croitre.

2.4 Affirmer un territoire favorisant les modes actifs

L'usage des modes actifs (vélo, marche et nouveaux modes –trottinette…), est encore insuffisamment développé sur le territoire, malgré un climat et une topographie globalement favorables. L'objectif est d'accompagner leur développement, à travers plusieurs axes :

- développer un réseau cyclable et des continuités d'itinéraires en cohérence avec les besoins, le confort et la sécurité des usagers et les attentes de la population ;
- promouvoir le déplacement des cyclistes réguliers qui utilisent le vélo dans un but utilitaire (domicile-travail/étude/loisirs), l'usage du vélo « loisirs du week-end » et les adeptes des itinéraires touristiques ;
- faire émerger une « culture commune » de la mobilité active.

Il s'agit d'encourager les modes actifs et accompagner la ville des courtes distances à travers la constitution d'une armature d'espaces publics d'échelle métropolitaine. L'enjeu concerne tout autant les relations entre le cœur de Montpellier et l'ensemble du territoire, y compris en dehors de l'aire du SCoT, que les relations de périphérie à périphérie et de quartier à quartier. Couplée à des démarches de réinvestissement des principaux espaces publics, intégrant l'évolution des usages et des pratiques, cette armature est de nature à favoriser une expérience de la métropole à échelle humaine, en mettant en œuvre une politique de partage de la voirie en faveur des modes doux, sécurisée et lisible.

Il importe de conforter la place du vélo (et nouveaux modes –trottinette…) et du piéton en ville, de même que de poursuivre la volonté d'assurer une proximité des commerces, emplois et services avec les zones d'habitat.

2.5 Intégrer les grandes infrastructures structurantes

Accélérer la création du contournement routier de Montpellier : Une priorité

La boucle de contournement à constituer, formée par l'A709, le COM, la RD 65 et la DEM, doit pouvoir :

- jouer un rôle d'« axe de distribution urbaine et périurbaine » accueillant une circulation apaisée ;
- permettre de libérer l'espace public urbain des flux automobiles parasites transitant actuellement par la ville-centre et les communes de la première couronne ;
- desservir les quartiers et les communes situés de part et d'autre, là où se concentre notamment la majeure partie des zones d'emplois de la Métropole.

En ce sens, le COM et la DEM qui restent à mettre en œuvre sont des projets prioritaires.

Comme évoqué précédemment, le futur contournement ne doit pas se limiter à un projet routier, mais il doit être le support d'un grand projet de territoire alternant séquences urbaines et paysagères. Son aménagement doit permettre d'assurer une transition urbaine et fonctionnelle entre le Cœur de Métropole et les villes et villages métropolitains.

Le contournement routier sera mis à profit pour organiser une couronne de Pôles d'Echanges Multimodaux permettant de capter les flux automobiles et de favoriser les transferts modaux vers les lignes de transport en commun, notamment au niveau des Portes métropolitaines. La stratégie de mobilité qui en découle doit permettre d'apaiser les quartiers de la ville-centre et des communes de la première couronne.

L'excellence de son accessibilité multimodale conduira à y développer des programmes urbains stratégiques, intenses et multifonctionnels. En particulier ces espaces seront les localisations préférentielles des polarités économiques, voire commerciales et des grands équipements collectifs.

Hiérarchiser et anticiper les projets de voirie

Les projets de voirie structurantes visent à mieux harmoniser les capacités fonctionnelles d'écoulement du trafic et ses usages au double regard des fonctionnalités assurées et des impacts environnementaux engendrés. Le territoire subit un retard certain dans le développement de son réseau routier au regard de sa croissance démographique et de la demande en mobilité . Aussi, de nombreux projets sont à élaborer sur le périmètre de la métropole et sur ses franges avec essentiellement pour objectif de favoriser les rabattements sur l'A709 sur la boucle de contournement routier et vers les principaux PEM. De manière non exhaustive il convient de citer :

- la déviation de la RN113 qui doit permettre aux communes de Baillargues et de Saint-Brès de se libérer des flux de transit conséquents tout en accompagnant les rabattements vers le PEM de Baillargues ;
- les prolongements du LIEN vers l'échangeur autoroutier de Vendargues sur l'A709 et sur celui de St Georges d'Orques sur l'A750 ;
- la déviation de Castries, qui apaisera le centre de la commune aujourd'hui fortement soumis à des congestions en heure de pointe, générées par les flux pendulaires en échange avec le territoire métropolitain par l'Est ;
- la création de la LICOM et le réaménagement de la RD185 entre Fabrègues et la gare de Villeneuve-lès-Maguelone, liaison inter-villages Nord-Sud qui vise à mieux relier localement les villages de la plaine Ouest entre Saint Georges d'Orques et la gare de Villeneuve ;
- le contournement Nord de Lattes, prolongeant la LICOM et permettant les liaisons inter-quartiers au sud de l'A709 ;
- le réaménagement des RD612 et 613 au Sud, permettant de rabattre les flux du Sud-Est vers l'A709 et d'éviter ainsi la traversée de Saint-Jean-de-Védas ;
- la liaison le Crès-LIEN qui doit permettre un évitement du secteur de Vendargues / Saint-Aunès ;
- les rabattements de l'actuelle RD613 au Crès et à Vendargues, à l'Ouest, vers la DEM d'une part et vers l'échangeur de Vendargues d'autre part, afin de réaffecter son emprise actuelle au réseau des rues urbaines des villes traversées (Vendargues et Le Crès) en accompagnement de leurs extensions sud (…).

L'emprise foncière de ces espaces s'élève entre 100 et 150 ha. L'ensemble de ces projets est majoritairement inscrit dans l'Armature des Espaces Naturels et Agricoles. L'objectif sera de minimiser leurs impacts sur l'environnement à travers notamment des mesures favorables à la réduction ou à la compensation. Ces mesures concerneront notamment les effets sur la biodiversité, la qualité paysagère, l'agriculture, la gestion du bruit et des pollutions.

2.6 Minimiser les temps de déplacements

L'augmentation des vitesses de déplacement, rendue possible par le progrès technique, l'omniprésence de la voiture et le développement des infrastructures, a historiquement profondément changé les mobilités et la morphologie des territoires. Initialement très compactes du fait des déplacements pédestres, les villes se sont peu à peu dilatées jusqu'à devenir diffuses. Ainsi, la vitesse a-t-elle permis non pas de gagner du temps, mais surtout de pratiquer un espace plus vaste, en maintenant un budget temps de déplacement relativement stable, avec un coût, souvent sous-estimé, jusqu'à ce que les crises énergétiques successives mettent les ménages en situation de précarité face à leur budget transports.

Ceci a eu pour conséquence :

- que les aires urbaines captent aujourd'hui beaucoup plus de population et d'activités qu'auparavant ;
- que l'urbanisation s'est souvent traduite dans le passé par une dissociation des zones résidentielles, commerciales et industrielles ;
- un développement d'infrastructures de transport rapides, chargés de compenser l'éloignement géographique.

La généralisation de la vitesse a conduit à une séparation des flux, ainsi qu'à une hiérarchisation des réseaux, qui ont privilégié l'automobile au détriment des autres modes. De plus, les voies rapides en ville, privilégiant la circulation, ont souvent engendré des ruptures urbaines, qui entravent les mobilités de proximité.

Le territoire de l'aire urbaine de Montpellier n'a pas échappé à ces phénomènes.

Aujourd'hui, cette mobilité devient plus coûteuse en temps, du fait de la poursuite de la périurbanisation, de l'augmentation des congestions et des difficultés que rencontrent les collectivités pour financer de nouvelles infrastructures de transports. En outre, l'offre en transport public des territoires périurbains par les transports publics est rendue peu attractive, du fait d'une densité de demande souvent trop faible pour justifier un service performant.

Le temps des déplacements est un facteur déterminant de la mobilité mais également un argument majeur dans le choix modal : Les changements d'habitude de mobilité sont déterminés par la proximité temporelle. Pour cela, l'objectif est de déterminer des axes allant dans le sens d'un chrono aménagement, avec pour but la diminution des temps de déplacements et la qualité de vie :

- la mixité urbaine entre habitat, équipements, services et activités, qui favorisent la ville des proximités et le recours aux modes actifs ;
- l'adaptation de la voirie au contexte urbain afin qu'elle soit mieux partagée et sécurisée ;
- la cohérence entre le dimensionnement des infrastructures de transport (la vitesse en particulier) et les projets d'aménagement du territoire ;
- la volonté de performance des transports collectifs ;
- l'organisation d'une multi modalité efficace, soutenue par le recours aux services de la Cité intelligente, les transferts modaux ne devant pas constituer une perte de temps par rapport à la voiture ;
- la poursuite d'actions d'exploration et de coordination multi-acteurs par la Métropole, pour une meilleure prise en compte des temps du quotidien, pour améliorer la qualité de service des transports publics afin de mieux réponde à la demande (par exemple, la ligne 1 de tramway a pu bénéficier d'un étalement de la fréquentation des étudiants à l'heure de pointe du matin, grâce au décalage d'1/4 d'heure des premiers cours au sein de quelques unités d'enseignement, ce qui a permis d'attirer de nouveaux publics sur la ligne).

DEFI 3 : UNE METROPOLE DYNAMIQUE ET ATTRACTIVE

Après soixante ans de croissance démographique ininterrompue, et malgré un tassement lié à des évasions résidentielles vers le grand péri urbain, Montpellier devrait continuer à accueillir un grand nombre de nouveaux habitants chaque année et à connaître un renouvellement continu de sa population. Elle est donc appelée à poursuivre son développement et le SCOT doit répondre à un enjeu fondateur de réponse aux besoins des populations existantes et futures et de maîtrise des conditions d'urbanisation.

Au regard de ces évolutions, il est essentiel d'attacher autant d'attention à l'échelle de la vie quotidienne qu'à celle du grand territoire.
L'échelle du quotidien, essentielle au bien-être et à l'épanouissement dans un territoire de plus en plus peuplé, c'est notamment :

- celle des activités humaines : logements, lieux de travail, établissements scolaires, lieux pour les loisirs, lieux d'achats… ;

- celle qui privilégie les relations de proximité pour faciliter la vie, de plus en plus contrainte et segmentée, des habitants et usagers, limiter les flux pendulaires en développer les modes actifs, et favoriser le lien social et le vivre-ensemble ;

- celle qui valorise le cadre de vie, permet également l'appropriation du territoire et incite à sa découverte.

- La satisfaction des besoins liés à l'attractivité touristique

L'échelle du grand territoire, c'est celle des équilibres, des cohérences et des hiérarchisations, notamment entre les réponses à apporter pour valoriser l'environnement, déployer l'agriculture, répondre aux besoins des populations et développer l'économie et l'emploi sur le territoire.

1. Répondre à tous les besoins en logement

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

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

Le marché immobilier de la Métropole est très dynamique, porté par une forte part de logements investisseurs, qui répondent à une demande locative importante. Mais ce marché, qui domine les ventes, pèse sur les prix de l'immobilier et ceux-ci sont désormais parmi les plus élevés des

territoires comparables. L'Etat a d'ailleurs classé la plupart des communes de la Métropole en zone de tension forte du marché immobilier, ce qui n'est pas le cas de plusieurs autres métropoles.

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

Parallèlement l'attractivité touristique du territoire pourrait générer des capacités d'accueil accrues, tant en terme de logement et d'hôtellerie. A ce jour, la part de résidences secondaires est très peu développé (moins de 4% du parc de logement en 2013) comparativement aux territoires voisins, en particulier avec une façade littoral importante. Dans le contexte d'un marché immobilier particulièrement tendu, des approches différenciées pourraient être mobiliser allant du développement de l'offre dédiée (hôtellerie d'affaires, ...) jusqu'à l'accompagnement d'innovations de foisonnement des parcs de logements étudiants en période estivale notamment à destination des travailleurs saisonniers.

1.1 Poursuivre l'effort de production de logements pour répondre à la demande

A l'horizon 2040, l'estimation des besoins en logements à l'échelle des 31 communes de la Métropole est estimée entre 4 250 et 4 500 par an en tenant compte de la nécessité de corriger ces dérives du marché immobilier. Ces besoins recouvrent en effet à la fois :

- la satisfaction des besoins liés à la croissance démographique exogène et endogène (solde naturel / solde naturel) et aux évolutions sociologiques (desserrement des ménages) ;
- le renouvellement du parc de résidences principales « détruit » ou affecté à d'autres usages ;
- la nécessité de détendre le marché et de fluidifier les parcours résidentiels des ménages, notamment par le développement d'une offre de logements en «accession abordable» et, plus généralement en logements « intermédiaires » ;
- la satisfaction des besoins liés à l'attractivité touristique.

1.2 Offrir des logements diversifiés et accessibles aux ménages locaux

Il s'agit de mieux répondre aux besoins des ménages en créant une offre de logements adaptée tant en quantité et en prix qu'en ce qui concerne ses caractéristiques et de répartir les différentes catégories de logements (taille, formes urbaines, statuts d'occupation,…) de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire.

Il convient, prioritairement, de faire levier pour créer une offre de logements diversifiée répondant à l'ensemble des parcours résidentiels et des modes de vie, avec le souci de répondre aux besoins du plus grand nombre de ménages. Au-delà de la recherche d'une offre de logements plus adaptée à la forte diversité de la demande, les différents territoires qui composent la Métropole offrent une

palette de situations et d'identités contrastées qui doivent permettre à chacun d'habiter la Métropole en fonction de ses choix de vie et de son parcours résidentiel.

Encore faut-il que les réponses apportées par la production immobilière ne conduisent pas à homogénéiser l'offre résidentielle. En ce sens, la typologie du logement, son statut, son environnement, son adresse, les services de proximité, son rapport à l'espace public… sont des premiers facteurs essentiels pour l'adéquation de l'offre à la diversité de la demande.

En ce sens, il convient aussi de mobiliser, d'adapter, et de valoriser le parc de logements existants, public ou privé, en articulant les objectifs sociaux aux objectifs environnementaux, notamment l'amélioration des performances thermiques des logements.

En terme de prix, il convient non seulement de continuer à produire des logements sociaux et des logements d'insertion, mais également des logements de types intermédiaires, notamment en accession abordable, s'adressant aux primo-accédants aussi bien qu'aux autres demandeurs, quelles que soient leurs situations dans leurs parcours résidentiels et ainsi de lutter contre le phénomène tendanciel d'une Métropole inaccessible par la tension de son marché immobilier.

Par ailleurs, dans l'optique de rapprocher logements et emplois, mais aussi de favoriser la vie urbaine et le vivre-ensemble, l'objectif est d'inscrire les programmes résidentiels dans des quartiers mixtes et prioritairement au niveau des axes de transports collectifs existants et projetés, conditions par ailleurs nécessaires au renforcement de la structure urbaine de la métropole.

1.3 Promouvoir un habitat de qualité répondant à la diversité des parcours résidentiels

Pour mieux s'adapter aux enjeux de l'évolution des modes d'habiter, à la diversification des parcours résidentiels et de la qualité de vie, il est essentiel que les logements répondent à des exigences qualitatives correspondant le mieux possible à la diversité des situations.

Cette diversité de la demande est à intégrer comme un atout à valoriser, à travers l'organisation de quartiers profondément mixtes socialement, fonctionnellement et aussi dans leurs formes d'habitats.

Il s'agit aussi d'intégrer les logements dans des configurations urbaines bénéficiant d'espaces publics intégrateurs, de services et d'équipements aisément accessibles et plus largement, de l'ensemble des aménités de la vie urbaine.

Les ensembles résidentiels et les logements, loin d'être des produits standardisés, doivent faire l'objet d'une recherche permanente d'adaptation à la demande, dans toute sa diversité et permettre, dans la mesure du possible, leur évolution dans le temps.

Il convient notamment de répondre aux besoins émergeants pour accompagner l'évolution des modes de vie : colocations, inter-générationnalité, habitats participatifs, espaces mutualisés, usages partagés de la voiture, jardins familiaux…

L'adaptation des résidences au climat méditerranéen relève aussi de cet enjeu, en particulier, le développement de formes d'habitat qui intègrent les défis climatiques, en recourant à des dispositifs aussi passifs que possible d'un point de vue thermique et adaptés aux modes de vie méditerranéens.

1.4 Mobiliser et valoriser le parc de logements existant

La requalification des logements privés de la Métropole pose trois enjeux majeurs auxquels il est nécessaire de répondre :

- l'amélioration de la performance énergétique du parc de logements ;
- l'adaptation des logements au vieillissement et au handicap ;
- la lutte contre l'habitat indigne ou dégradé.

Cet objectif s'exprime notamment au sein des copropriétés qui regroupent 70% des logements privés de la métropole et pour lesquelles des mesures spécifiques doivent être déployées.

L'amélioration du parc de logements locatifs sociaux nécessite également de poursuivre une démarche d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments et de leur adaptation au vieillissement et au handicap.

Cet objectif d'amélioration des conditions d'habitabilité, dans le parc public ou privé, est un axe fort notamment au sein des quartiers prioritaires de la Politique de la Ville.

S'agissant d'une approche plus territoriale, l'ambition est également de porter une politique de rénovation urbaine déjà traduite dans le PRU1 et poursuivie dans le NPRU pour les quartiers prioritaires politique de la ville. A ce titre, il s'agit de confirmer la vocation du quartier de la Mosson comme un élément majeur de développement à l'échelle de la Métropole et d'élaborer un projet croisant, au-delà des seuls questions de l'habitat, les approches en terme d'aménagement urbain, de développement économique et commercial et de politique de la ville, afin de réduire les effets de concentration des populations les plus fragiles à long terme et de réintégrer le quartier au reste de la ville.

Replacer les quartiers de la politique de la ville dans les dynamiques de développement de la Métropole montpelliéraine et déployer les potentiels d'amélioration de l'image et de l'attractivité des quartiers auprès des habitants de la Métropole constituent bien un enjeu du projet de territoire.

S'agissant du programme d'intérêt régional à développer sur les copropriétés des Cévennes, l'intervention sur le parc de logement privé s'accompagnera d'un véritable projet urbain prenant en compte la recomposition des espaces extérieurs, la redynamisation de l'entrée du quartier en renforçant, rationnalisant et pérennisant l'offre commerciale, et le devenir des espaces de stationnement.

1.5 Organiser la mixité sociale dans le logement à l'échelle métropolitaine

L'intégration des principes de mixité sociale, inter-générationnelle, fonctionnelle et dans les formes urbaines et/ou d'habitats, concerne l'ensemble des villes, des quartiers et des villages de la Métropole. Cet objectif de mixité vaut tout autant pour les extensions urbaines que pour le réinvestissement urbain, qui doit permettre d'introduire la part de mixité quand elle fait défaut aux quartiers existants.

Toutefois, cette exigence de mixité doit être introduite suivant des modalités propres à chaque situation. Par exemple, les localisations proches des transports en commun et des services, créent des obligations en faveur de l'introduction d'une mixité plus diversifiée (étudiants, insertion, …) par rapport à des quartiers ou des villages plus éloignés des services urbains.

Le SCoT a également comme objectif d'enrayer le phénomène de concentration des difficultés sociales qui persiste au sein de certains quartiers. La répartition de manière équilibrée de l'offre nouvelle, entre l'ensemble des communes de la Métropole et au sein des quartiers de la ville-centre, est un objectif majeur.

La poursuite de la requalification, de la valorisation et de la diversification du parc de logement des quartiers prioritaires, et plus généralement de l'amélioration de leur cadre de vie, pour lutter contre les inégalités socio-spatiales les plus prégnantes, passe aussi par un meilleure répartition du parc de logements locatifs sociaux à l'échelle de l'ensemble de la Métropole.

La poursuite de l'effort significatif engagé ces dernières années est à poursuivre pour rattraper le retard accumulé dans les décennies précédentes, notamment dans les communes périphériques à Montpellier, en répartissant la production de nouveaux logements locatifs sociaux de manière équilibrée entre ces communes et la ville-centre et en priorisant, sur Montpellier, ses quartiers qui en sont le plus dépourvus.

Le territoire doit également être en capacité d'accueillir les populations les plus vulnérables.

Ceci concerne l'attention qu'il convient de porter aux catégories d'habitants les plus fragiles, tendant à être exclus de la vie métropolitaine (populations paupérisées, personnes âgées, personnes handicapées, familles monoparentales, étudiants, jeunes travailleurs etc.), pour lesquelles il convient de systématiser la mixité sociale, notamment par le rééquilibrage de l'offre dans les quartiers qui le nécessitent.

A ce titre aussi, l'objectif est de contribuer à la réalisation du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage, en permettant la réalisation d'aires de grand passage situées aux entrées de ville et d'aires d'accueil plus proche des services.

2. Affirmer l'activité économique comme ressource créatrice de richesses et d'emplois durables pour tous

La situation actuelle de la Métropole s'inscrit dans un ensemble d'éléments dynamiques et très spécifiques.

La Métropole dispose de nombreux atouts pour jouer un rôle important dans l'essor économique d'un territoire compétitif, grâce à son identité forgée sur l'intelligence et l'innovation.
Le soutien à l'innovation est au cœur de la politique de développement engagée depuis trente ans. Aujourd'hui, Montpellier Méditerranée Métropole soutient une dynamique entrepreneuriale puissante et s'attache à valoriser ce qui constitue sa première richesse : la matière grise.
La puissance du pôle de recherche et de formation montpelliérain, la vitalité des startups du territoire, l'implication des grands groupes dans la dynamique locale, ont permis progressivement l'émergence d'un écosystème de l'innovation complet, dense et performant. La démarche qui a été engagée est résolument participative. Les acteurs économiques sont au cœur de l'action, la Métropole leur apporte son soutien et agit comme catalyseur d'initiatives.
Les nombreux laboratoires, centres de recherche, universités et entreprises, dont l'activité s'étend à tous les secteurs stratégiques des hautes technologies, font de la Métropole de Montpellier la quatrième concentration de matière grise en France. Montpellier Méditerranée Métropole renforce ainsi depuis près de 30 ans sa stratégie en faveur du soutien à l'innovation et la création d'entreprises. Ce qui a permis de mettre en place une chaine de l'innovation complète proposant aux

acteurs économiques un dispositif d'accompagnement à chaque étape de la vie de l'entreprise, de sa création à l'accélération de son développement.

Pourtant, depuis plusieurs décennies, cette réalité contraste avec un taux de chômage élevé, résultant de l'attractivité de la métropole montpelliéraine, mais aussi de la pénurie plus importante qui touche le foncier des entreprises issues de l'économie « traditionnelle » (industrie, logistique, artisanat, commerce de gros…).

Pour mener une politique économique juste et pour agir le plus efficacement possible, **le développement économique métropolitain s'inscrit autour de la stratégie « F.A.I.R. »** :

- **F**édérer, en mettant les écosystèmes en mouvement ;
- **A**ccélérer, en levant les freins et en boostant la création et la croissance des acteurs économiques ;
- **I**mplanter, en développant une offre foncière et immobilière adaptée aux besoins des entreprises ;
- **R**esponsabiliser, en soutenant une économie solidaire.

La situation géographique et la stratégie de développement économique de 3M lui vaut d'être une porte d'entrée vers l'Europe du Sud et la Méditerranée, avec des partenariats internationaux construits et de plus en plus prometteurs. Montpellier Méditerranée Métropole s'engage à promouvoir la « Destination Montpellier » auprès de multiples cibles de professionnels : aussi bien auprès des investisseurs, des acteurs économiques, immobiliers ou financiers, des « talents » qu'elle repère ou des médias nationaux et internationaux.

La Métropole s'engage aussi dans une politique volontariste pour soutenir la vitalité des acteurs économiques locaux et la création d'entreprises pour **développer l'économie et l'emploi durablement pour tous**.

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

- des emplois très qualifiés créateurs de richesse permettant de « tirer l'économie vers le haut » ;
- des emplois de l'économie présentielle et de services représentés en partie dans le domaine des services, du tourisme d'affaires et des loisirs ;
- des emplois moins qualifiés de l'industrie dite traditionnelle ou productive, mais aussi de l'économie présentielle, répondant de manière significative aux profils d'une grande partie de demandeurs d'emploi du territoire.

SCHÉMA ILLUSTRATIF

RENFORCER ET DIVERSIFIER L'ÉCONOMIE

Les axes de développement

La vitrine urbaine active

L'axe des savoirs

Les Portes Métropolitaines

Favoriser l'activités dans les tissus urbains

Renouveller l'offre foncière par requalification / création de parcs d'activités :

proches des grands axes

et à proximité des villages

Cette diversification a pour finalité de soutenir l'attractivité d'un territoire déjà fortement plébiscité. Toutefois, elle est encore insuffisante et se heurte à un déficit d'offre foncière adaptée aux entreprises issues en large partie de l'économie productive, mais aussi à une partie des entreprises de l'économie présentielle, dont les contraintes d'implantation sont incompatibles avec leur intégration au sein de quartiers mixtes.

En ce sens, il s'agit de corriger cette carence issue du SCoT de 2006.

C'est dans ce contexte que s'inscrivent les objectifs en matière notamment de développement économique, touristique et culturel.

2.1. Conforter une métropole méditerranéenne attractive

Promouvoir le développement du Tourisme métropolitain d'affaires et de loisirs :

La Métropole de Montpellier bénéficie aujourd'hui d'une situation privilégiée dans le domaine du tourisme d'affaires et de loisir qu'elle a su développer.

Par sa localisation privilégiée, son patrimoine culturel et naturel d'exception, la richesse de son histoire et l'existence d'événements et d'équipements culturels, ludiques et sportifs de niveau national et international, Montpellier est une destination de premier choix. Avec plus de 5 millions de touristes par an et 4 millions de nuitées, la Métropole montpelliéraine participe au positionnement de l'Occitanie comme la 4ème région touristique de France.

La Métropole de Montpellier se positionne comme le 6ème territoire de congrès en France, avec 500 événements accueillis dont 250 congrès par an, répartis sur 4 équipements d'accueil (le Corum, Palais des congrès et Opéra Berlioz au cœur de Montpellier ; le Parc des expositions, l'Aréna, seconde plus grande salle de France et le Zénith) et un bureau des congrès. L'aéroport Montpellier Méditerranée poursuit son fort développement et l'offre ferroviaire est promise à un développement significatif à travers la montée en puissance de la nouvelle gare LGV de Montpellier-La Mogère.

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

Dans ce contexte, l'objectif est d'abord de poursuivre ce développement faisant du territoire une terre d'accueil privilégiée pour les congressistes, cible à fort potentiel aussi bien en termes de retombées économiques que comme potentiels touristes.

Par ailleurs, les objectifs portent sur une stratégie visant à mieux révéler les ressources touristiques du territoire, d'organiser une offre complète à la fois plus diversifiée et plus ciblée, en vue notamment d'étendre la saisonnalité de cette activité et de générer ainsi de la création de richesse et d'emploi.

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

Le développement et l'aménagement durable du territoire doit notamment contribuer :

- en matière environnementale : à préserver la richesse de la biodiversité et à valoriser les ressources de l'armature des espaces agro-naturels ;

- concernant la mosaïque de sites, d'histoire(s) et de paysages qui composent le territoire métropolitain : à en faire un facteur d'attractivité à part entière au sein de chacun secteur territorial identitaire ;
- concernant la desserte du territoire : à favoriser son irrigation par le développement des mobilités post-carbone ;
- concernant les infrastructures, à partir desquelles se forge souvent l'image d'une destination : à mieux les inscrire dans le territoire et à soigner leur qualité paysagère, notamment au sein de « la vitrine métropolitaine active » et de la recomposition territoriale associée au contournement routier ;
- en faveur du patrimonial historique : à le préserver et à le valoriser, qu'il s'agisse des tissus urbains et du patrimoine remarquables (site patrimonial remarquable de Montpellier, monuments historiques,…), aussi bien que du patrimoine agricole et urbain plus courant le réinvestissement est à favoriser;
- pour le patrimoine contemporain : à souligner que la qualité urbaine et architecturale doit être associée aux objectifs d'intensification urbaine, sachant que ce haut niveau d'exigence de la ville contemporaine est désormais associé à « la marque de fabrique » de Montpellier et qu'elle participe fortement à son rayonnement ;
- pour les équipements : à les localiser de manière adaptée à leurs fonction et à leurs besoins de desserte (notamment les équipements les plus structurants au sein de la « vitrine métropolitaine active », le long des grandes infrastructures), afin de participer à l'instauration d'un haut niveau qualitatif et quantitatif (offre, accueil, information) qui doit caractériser la poursuite des politiques culturelles, sportives et évènementielles de niveau national et international et la mise en réseau des équipements.

Renforcer les équipements et l'économie culturels, créatifs et des loisirs

La demande des populations en matière de loisir est ascendante ; ceci se vérifie sur le territoire métropolitain parce que la population de la Métropole est jeune, qu'elle est composée d'une part importante de nouveaux arrivants, en recherche de liens sociaux et de lieux de partage, et que l'image de Montpellier cultive avec succès depuis plusieurs décennies un certain art de vivre à la fois méditerranéen, convivial et en prise avec l'évolution des modes de vie.
Ainsi, le dynamisme culturel, évènementiel, sportif et de loisir sur la Métropole fait aujourd'hui référence en France et à l'étranger.

Dans ce contexte, il s'agit de conforter une offre de loisir qui s'adresse autant à la population permanente qu'aux usagers occasionnels du territoire, qu'ils soient touristes ou habitants du grand bassin de vie régional.

Les collaborations engagées dans le cadre de la charte de partenariat Sète / Montpellier / Nîmes / Alès devraient permettre de favoriser les synergies entre territoires et équipements aux vocations complémentaires.

En la matière, il s'agit de favoriser en particulier le « tourisme de rebond » (ou le « tourisme de proximité ») en direction des pôles touristiques structurants de la métropole ou de son grand bassin de vie, afin :

- d'ancrer la mobilité touristique dans un territoire élargi ;
- de qualifier et structurer l'offre de biens et de services à vocation de touristique et de loisirs ;
- de développer les activités de pleine nature, agri et œnotourisme, santé etc., d'améliorer sa lisibilité et son accessibilité ;
- d'asseoir son image de métropole créative, dynamique et festive, qui contribue directement à l'économie touristique du territoire.

2.2 Une Métropole affirmée autour de l'innovation, de la recherche et de filières d'excellence

Une stratégie ambitieuse autour de six filières prioritaires pour développer une économie innovante et de pointe pour des emplois qualifiés et durables.

La Métropole de Montpellier est riche d'une forte tradition universitaire (première faculté de médecine d'Europe toujours en activité) et constitue le 5ème site de recherche en France.

Elle est, historiquement et aujourd'hui encore, au cœur de la culture de l'innovation et de l'excellence scientifique, aussi bien dans le domaine de la santé, du numérique, des industries culturelles et créatives, de l'agroalimentaire, des technologies de l'environnement, ou de l'eau.

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

Montpellier Méditerranée Métropole joue un véritable rôle de partenaire à chaque étape de la vie de l'entreprise, de sa création à son développement.

Parce que la compétitivité se joue au cœur des territoires, la Métropole actionne l'ensemble des leviers de structuration des filières (concentration spatiale des acteurs, des ressources et développement des interactions) qui permettent la consolidation d'écosystèmes locaux de croissance : soutien financier aux pôles de compétitivité, impulsion et soutien financier aux groupements d'entreprises (dont les clusters), articulation et soutien aux projets structurants sur la filière, organisation ou soutien aux événements structurants, marketing territorial.

Cet engagement de longue date s'est traduit par un dynamisme local fort au sein de ces filières, une implication forte des acteurs locaux et l'émergence de projets ambitieux, sources d'attractivité pour la région.

Dans ce contexte, les objectifs s'inscrivent dans une stratégie développée autour six filières prioritaires, industrielles ou à fort enjeu identitaire, émergentes ou structurées, porteuses de perspectives de développement, ayant par ailleurs d'ores et déjà intégré une culture d'innovation forte et dotées d'un niveau de Valeur Ajoutée élevé :

- **la santé** : Montpellier Méditerranée Métropole se positionne comme catalyseur d'un projet de territoire, « Montpellier Capital Santé», visant à faire de Montpellier une métropole d'excellence en santé à l'échelle nationale et européenne.

- **le numérique** : à travers la labellisation French Tech et ses 7 réseaux thématiques, création d'un pôle économique dédié au numérique et à l'innovation, autour d'un hôtel-cluster Totem…

- **les industries créatives et culturelles :** qui peuvent irriguer et qualifier des quartiers créatifs, comme celui de l'EAI à Montpellier…

- **l'agroalimentaire, l'économie agricole et l'agroécologie** : soutenues par la mise en œuvre d'une politique Agroécologie Alimentation volontaire de 3M, par les pôles de recherche et d'enseignement présents sur le territoire et le pôle Qualiméditerranée, ainsi que par le développement du MIN…

- **les technologies environnementales, «vertes» et les éco-industries** : soutenues par le pôle DERBI, des salons comme le Forum Energaia, le Programme Ecocité…

- **l'eau** : soutenu par le Pôle mondial EAU, le groupement d'entreprises Swélia, le salon international Hydrogaia…

Le développement de l'innovation collaborative

La Métropole représente un **territoire catalyseur d'innovation** et se positionne comme un terrain d'expérimentation et de déploiement de solutions innovantes à l'appui d'une démarche d'open innovation, de co-construction avec les entreprises autour d'expérimentations, de démonstrateurs mais également de programmes d'investissements.

L'objectif est de poursuivre cette démarche en s'appuyant très largement sur l'ensemble de l'écosystème (PME, start-up, grands comptes), sur toutes les filières pour bâtir la « ville intelligente » et les usages de demain autour de trois principes clés : le citoyen au cœur de la démarche, associé dans le cadre d'Appels à projets, d'interactions renforcées sur les projets urbains et sur la co-construction sur un mode public-privé, tant dans la définition des projets que dans leur mise en œuvre.

2.3 Promouvoir une Métropole solidaire

Montpellier Méditerranée Métropole s'est engagée, au titre de sa stratégie de développement économique, à renforcer les initiatives en faveur de l'insertion et de l'accès à l'emploi.

Cette stratégie s'inscrit pleinement dans le cadre du PODEM (Projet pour le Développement de l'Emploi Métropolitain), co-piloté par la Métropole et l'Etat, qui constitue un dispositif innovant, appuyé sur la gouvernance partenariale du contrat de ville et sur l'écosystème économique du territoire, de coordination et d'animation des politiques publiques territorialisées d'emploi, d'insertion, de développement économique, de formation et d'orientation.

Dans ce contexte, l'objectif consiste tout d'abord à poursuivre le soutien au développement de l'activité économique pour et dans les quartiers prioritaires de la Politique de la Ville, ainsi que la promotion de l'entrepreneuriat.

Il s'agit aussi de promouvoir le développement d'actions liées à l'emploi et l'insertion en lien avec les filières économiques stratégiques.

De même, l'objectif est de conforter l'économie sociale et solidaire (ESS), en s'appuyant sur la dynamique des acteurs de l'innovation sociale, mais également sur les initiatives en matière d'accompagnement des entreprises sociales et solidaires et de soutien de cette économie locale qui valorise le lien social.

Afin d'optimiser l'accès à l'emploi et l'insertion professionnelle, il s'agit aussi d'organiser et structurer, dans le cadre d'une stratégie d'implantation d'entreprises, l'accueil d'entreprises à fort potentiel d'emploi, adapté aux ressources et compétences du territoire.

2.4. Renforcer et diversifier l'économie

Au même titre que l'habitat, le modèle spatial de développement économique conditionne la capacité du territoire à accueillir et surtout à retenir ses entreprises, les emplois et, à terme, ses habitants. Dans le contexte de mise en place de la nouvelle Région Occitanie, il importe pour Montpellier de valoriser ses facteurs d'attractivité, dans un rapport de complémentarité et de coopération avec Toulouse.

Si la Métropole doit, en ce sens, affirmer son développement, portés par les 7 piliers stratégiques, avec comme figures d'excellence la Santé et le Numérique, dont le label « French Tech » constitue un accélérateur de croissance, elle doit également diversifier ses activités, notamment en vue de favoriser l'emploi et répondre le plus largement possible à la demande exprimée sur son territoire.

En effet, la dynamique entrepreneuriale particulièrement soutenue dont bénéficie le territoire depuis plusieurs décennies, avec des taux de création d'entreprises et d'emplois bien plus élevés que dans les autres Métropoles françaises, ne doit pas dissimuler un certain nombre de faiblesses qui caractérisent aussi le territoire, en particulier et qu'il convient de corriger :

- une sous-représentation du secteur industriel dans les tissus d'entreprises existants ;
- un manque de « locomotives » économiques pouvant avoir un effet d'entraînement, à mettre en rapport avec une taille moyenne d'établissements plutôt faible ;
- un chômage important, touchant avant tout des personnes ayant peu de qualifications.

Parallèlement, le développement de l'attractivité économique de la métropole passe aussi par la multifonctionnalité des espaces agricoles. Outre sa fonction nourricière et paysagère, l'agriculture et l'agroalimentaire constituent un levier économique important sur le territoire, avec plus de 7 000 emplois recensés sur l'ensemble des filières (production, recherche agronomique, transformation, etc.).
Dans le cadre de la Politique Agroécologique et Alimentaire menée par la Métropole il s'agit, en particulier, de soutenir l'économie et l'emploi agricoles et agro-alimentaires, en structurant un socle pour le développement d'un appareil de production, d'amont en aval (production, transformation, distribution, commercialisation).

2.5 Créer du foncier économique

Une offre foncière et immobilière complète et adaptée aux besoins des acteurs économiques

Montpellier Méditerranée Métropole s'attache à soutenir les entreprises à toutes les étapes de leur développement dans le cadre de sa stratégie FAIR.

Afin de pouvoir favoriser au mieux la création, l'accueil et l'épanouissement des entreprises sur le territoire, l'objectif est de proposer une offre foncière et immobilière la plus large et la plus adaptée aux besoins des entreprises, à la fois qualitativement et quantitativement, mais aussi suffisamment concurrentielle en terme de prix, de contraintes et d'infrastructures.

Il s'agit de soutenir la création de richesses et d'emplois, en consolidant le tissu des entreprises installées sur le territoire et par son « enrichissement » via l'accueil de nouvelles entreprises.

Montpellier Méditerranée Métropole a donc développé une gamme d'outils qui permet de proposer des solutions foncières et immobilières aux entreprises à tous les stades de leur développement qu'il convient de conforter :

- **des incubateurs** du BIC (Business Incubateur Center), avec les pépinières Cap Alpha et Cap Omega, et le Mibi, destiné aux entreprises internationales. L'efficacité du BIC de Montpellier Méditerranée Métropole est désormais reconnue à l'échelle internationale. Son offre doit être complétée par des incubateurs spécifiques aux différentes polarités économiques du territoire.

- **des hôtels d'entreprises et des ateliers-relais** : l'offre immobilière d'Hôtels d'entreprises de 3M, qui totalise 25 000 m² de surfaces louables et regroupe 80 entreprises et près de 600 emplois, nécessite d'être complétée. Il s'agit non seulement de venir en soutien des écosystèmes économique du territoire, mais aussi de mailler le territoire par des projets structurants. L'Hôtel d'entreprises-cluster du Totem French Tech, programmé sur le pôle d'affaires de la Mogère, et de nouveaux Villages d'Entreprises Artisanales et de Services représentent les prochaines offres à venir en cohérence avec les enjeux socio-économiques au bénéfice des habitants et de l'emploi.

- **des parcs d'activités** : ceux-ci sont répartis en fonction de leur qualification et de leur hiérarchisation, en tenant notamment compte de leur localisation, de leur desserte, des polarités économiques existantes du territoire (Santé Agro Green ; Urbaine Numérique Tertiaire ; Artisanat productif ; Négoce et logistique ; industrie et Logistique) et des logiques du projet de territoire, pour développer, consolider et rééquilibrer le tissu économique**.**

- **de nouvelles polarités urbaines d'exception** : celles-ci sont immergées dans la ville et bénéficient de localisations privilégiées, tout particulièrement au sein des grandes opérations d'aménagement urbain qui permettent de configurer des offres immobilières adaptées.

Un Schéma d'Accueil des Entreprises métropolitain pour une économie créatrice de richesses et d'emplois

Montpellier Méditerranée Métropole s'est engagée dans l'élaboration d'un « Schéma d'Accueil des Entreprises » métropolitain afin d'anticiper, de programmer (qualitativement et quantitativement) et de gérer (spatialement) l'offre d'accueil des entreprises de manière adaptée à la diversité des besoins.

Le Schéma d'Accueil des Entreprise (SAE) de la Métropole met en évidence qu'en matière de foncier et d'immobilier économique, le potentiel d'accueil d'immobilier tertiaire, intégré aux tissus urbains, sera assuré sans difficultés pour les années à venir du fait de l'intégration des principes de mixité fonctionnelle qui sont promus, dans le cadre du réinvestissement urbain et dans les nouveaux quartiers ; il reste toutefois nécessaire d'adapter l'offre dans le temps par rapport la diversité et à l'évolution des besoins exprimés. Ce besoin est estimé entre 30 000 et 40 000 m² de surface de plancher annuel.

En revanche, il existe un important déficit, désormais structurel, en matière d'offres foncières pour l'implantation d'activités, notamment de type artisanal, industriel et logistique, business parcs, commerce de gros, du fait d'une sous-évaluation des besoins dans le cadre du SCoT de 2006… Or ces activités sont vitales pour la consolidation du socle économique de la Métropole et la lutte contre le chômage. De plus, du fait de la tension des marchés fonciers et immobiliers, des restructurations des parcs d'activités existants, de l'évolution des besoins des entreprises en place et des phénomènes de gentrification des tissus urbains, on peut craindre l'accélération des mouvements d'évasion des activités hors des villes, alors même que celles-ci constituent souvent la principale zone de chalandise des entreprises.

Dans ce cadre, l'objectif est tout d'abord de rééquilibrer l'économie du territoire en développant des activités productives, artisanales et industrielles et de pouvoir proposer aux entreprises un parcours d'accueil permettant d'optimiser l'offre foncière et immobilière tout en garantissant une réponse aux différents types de besoins d'implantation.
La définition de ce parcours d'accueil est basé sur un état des lieux qualitatif et quantitatif de l'offre d'accueil réalisé à l'échelle du territoire et portant aussi bien sur l'offre publique que privée.

L'ensemble de cette stratégie immobilière et foncière commune s'articule à trois niveaux qu'il convient de pourvoir :

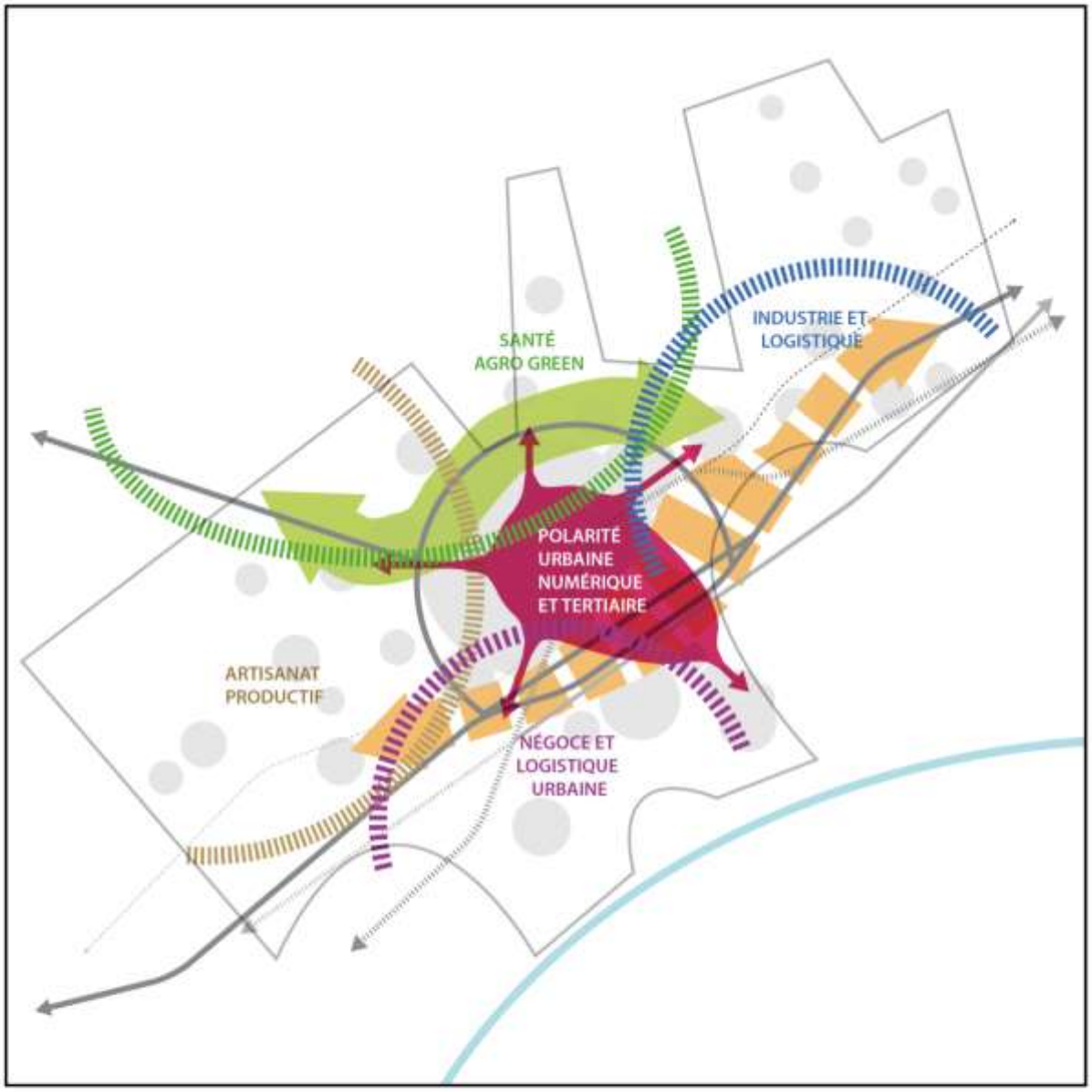
- l'offre foncière et l'aménagement de Parcs d'activité,
- l'immobilier collectif,
- l'immobilier individuel d'entreprise.

Afin de répondre aux besoins d'implantation des activités courantes pouvant difficilement s'inscrire dans des tissus mixtes (artisanat, industrie, logistique, ateliers technologiques, certains sièges sociaux et activités tertiaires, business parcs, commerce de gros…), il convient d'identifier plusieurs sites potentiels affectés principalement à des activités productives, pour satisfaire un besoin de 28ha aménageables/an.

2.6 Localiser les bonnes activités aux bons endroits

SCHÉMA ILLUSTRATIF

RENFORCER ET DIVERSIFIER L'ÉCONOMIE



Les polarités économiques dominantes

- Polarité urbaine, numérique et tertiaire
- Polarité Santé / Agro / Green
- Polarité industrie et logistique
- Polarité négoce et logistique urbaine
- Polarité artisanat productif

Les axes de développement

- La vitrine métropolitaine
- L'axe des savoirs

Incarnant toute l'ambition de la stratégie poursuivie sur le long terme, deux grandes dynamiques spatiales d'échelle métropolitaine sont identifiées et dans lesquelles le développement économique doit être particulièrement soutenu :

- l'axe actif des infrastructures de communication, de Saint Jean de Védas à Baillargues, avec un enjeu de valorisation d'une véritable vitrine urbaine métropolitaine, notamment suscité par les transformations dues aux grands projets d'infrastructures (Contournement ferré Nîmes-Montpellier accompagné de la création de la gare de Montpellier-La Mogère et Déplacement de l'A9 permettant de dédier l'A709 au contournement sud de Montpellier et à l'irrigation du territoire) ;
- l'axe du « savoir » Euromédecine-Agropolis, avec un enjeu de rééquilibrage du développement économique au Nord du territoire en confortant la thématique générale des activités liées aux pôles de recherche appliquée (médecine, agronomie…), tout en favorisant la diversification du tissu économique en relation avec la forte demande d'emplois dans les quartiers et en conservant les activités actuellement présentes.

Outre ces deux grandes dynamiques spatiales, la métropole identifie des polarités économiques, qui correspondent à des écosystèmes existants qui alimentent des synergies et des dynamiques économiques, territoriales et entre les centres de recherche. Il convient de les révéler pour les renforcer et les développer en réponse aux attentes des acteurs économiques et aux besoins du territoire, notamment en termes d'emploi et de desserte.
Ces polarités sont souvent en interfaces entre elles, notamment le numérique qui irrigue tous les secteurs d'activité.
L'affirmation de polarités doit permettre d'inscrire les parcs d'activités dans les dynamiques territoriales spécifiques des secteurs considérés, de qualifier le cas échéant, l'aménagement, la promotion et l'animation de certains d'entre eux, et d'améliorer la lisibilité et l'organisation économiques du territoire.

Toutefois, ces qualifications de polarité ne doivent bien entendu pas exclure d'autres types d'activités. Elles sont à optimiser mais n'excluent pas la nécessité de créer des tissus économiques multi-activités, d'autant plus que qu'économie productive et économie présentielle sont spatialement étroitement imbriquées et dépendantes l'une de l'autre et que les thématisations de polarités ne se décrètent pas.

Ces polarités se répartissent ainsi :

- **polarités distinctes dédiées préférentiellement à l'économie productive dont une en projet :**
  - Industrie et logistique, à l'entrée Est du territoire, sous forme de parcs d'activités connectés à l'autoroute A9, proches de l'aéroport et desservis par le pôle d'échanges multimodal de Baillargues.
  - Négoce, logistique urbaine et industrie, à l'entrée sud du territoire, sous forme de parcs d'activités connectés à l'autoroute A9, desservis par le halte ferroviaire de Villeneuve-les Maguelone et proches du port en eaux profondes de Sète.
  - La polarité Eco-industrie, technologies de l'environnement et industries propres, à créer à l'entrée ouest du territoire, sous forme d'un pôle directement connecté à l'autoroute A750, permettant de rééquilibrer le développement économique sur le territoire en l'ouvrant sur l'axe de communication du centre de la France, et permettant ainsi de rapprocher des offres d'emplois de cette partie du territoire qui en est dépourvu et

développer une économie à fort potentiel. Ce secteur pourra accueillir toute les activités nécessaires au développement de l'emploi sur l'Ouest.

- Ces trois polarités représentent un besoin foncier de 240 à 410 ha aménageables à l'horizon 2040., Salaison
- au Sud, au sein de la vitrine urbaine active, en confortant et étendant les parcs économiques de la Lauze, Marcel Dassaut, Garosud, …

- **1 polarité préférentiellement Santé Agro Green,** au Nord, là où la métropole concentre centres de recherche et de formation, laboratoires, établissements hospitaliers, grands groupes, startups, desservis par le LIEN, la ligne 1 et prochainement la ligne 5 de tramway.

- **1 polarité urbaine dédiée préférentiellement au secteur tertiaire et notamment numérique,** au cœur de la métropole avec un écosystème favorisant la fertilisation croisée entre grands groupes, PME et startups innovantes, desservi par la gare St Roch et par 4 lignes de tramway.

Le Nord-Ouest du territoire Métropolitain, qui ne bénéficie pas de réelle polarité économique et dont les villes et villages souffrent ainsi d'une carence en emplois locaux, devrait bénéficier d'un rééquilibrage du développement économique.

Il convient donc d'accompagner l'émergence d'une polarité économique dans cette partie de territoire.

De rares sites sont susceptibles de répondre à ce besoin. Tout particulièrement celui de Bel Air, positionné à proximité de l'autoroute A750, qui bénéficiera à moyen terme de dessertes performantes avec le LIEN et le COM, peut être considéré comme une localisation privilégiée de développement économique. Ses atouts sont à exploiter dans la mesure de ses capacités d'urbanisation.

En tout état de cause, il s'agit de répondre aux besoins exprimés en permettant le développement d'une offre suffisante sur le territoire.

2.7 Réinvestir les parcs d'activités existants

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

Les tissus économiques existants doivent être requalifiés et densifiés pour en augmenter leur attractivité et permettre ainsi le renouvellement et le développement de l'offre foncière au sein des secteurs déjà urbanisés. Peuvent notamment y contribuer la requalification des espaces publics au sein de ces parcs, leur végétalisation, leur traitement hydraulique, la mutualisation de leurs parkings et de leurs accès, la mise en place de services urbains, à la fois courants et innovants, adaptés à l'évolution des modes de travail et d'entreprendre.

D'autre part, cet objectif vise aussi à renforcer la présence de l'activité économique en ville. Cette orientation, qui est de nature à favoriser la mixité urbaine, suppose d'anticiper et gérer le temps long des mutations urbaines, en veillant à optimiser le potentiel économique des grands projets de réinvestissement (Restanque, Euromédecine…) et en veillant à proposer des conditions attractives de relocalisation, afin d'éviter ~~de~~ l'évasion des entreprises hors des villes, voire hors du territoire métropolitain.

La desserte des tissus d'activités est aujourd'hui insuffisante, notamment par les transports publics structurants, ne laissant souvent à leurs usagers que l'automobile comme seul recours possible. L'objectif est de proposer une organisation des transports publics qui vise à combler cette lacune sur les parcs d'activités existants ou à créer, en articulant transports publics et localisation des sites d'extension, afin de densifier l'emploi dans les zones desservies par les transports en commun. Il s'agit aussi de tracer des pistes cyclables et cheminements piétons qui irriguent le territoire en reliant les secteurs résidentiels aux polarités économiques.
En ce qui concerne les parcs fortement générateurs de trafic poids lourds et automobiles, ceux-ci doivent être localisés en proximité des infrastructures routières structurantes.

2.8 Promouvoir les formes économiques de proximité dans les villes et villages

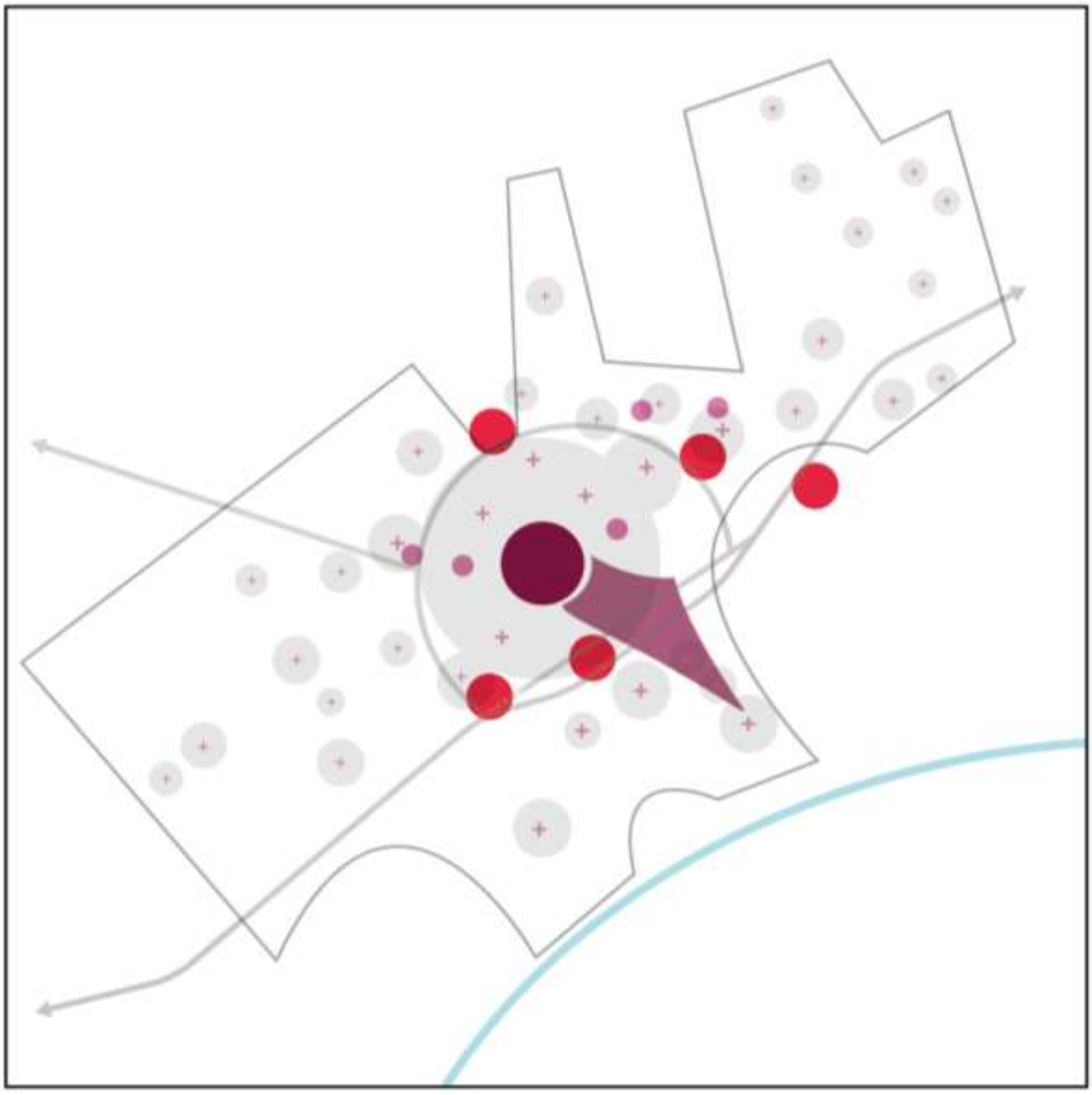
Il est aussi nécessaire de promouvoir des formes économiques de proximité, notamment en vue de limiter les flux pendulaires et de s'adapter à l'évolution des modes de vie et d'entreprendre, mais aussi de favoriser une animation en journée. Il existe un réel potentiel pour développer le télétravail ou permettre l'installation de petites structures (start-ups notamment) dont les besoins dépassent les critères traditionnels d'entreprises plus «classiques». La stratégie globale en matière de réinvestissement pavillonnaire doit notamment permettre d'intégrer ce type d'activités. Cette orientation nécessite, conjointement, de poursuivre notamment le maillage de l'ensemble du territoire en réseau numérique à très haut débit.

Par ailleurs, les besoins des habitants et usagers des petites villes et des villages, génèrent des activités plus traditionnelles, artisanales, de services et de petite industrie ou de petite logistique, auxquels il convient de répondre. Des parcs d'activités judicieusement localisés sont nécessaires, pour que chacun d'eux réponde aux besoins de plusieurs villes et villages en les aménageant pour viser des critères de qualité en termes d'insertion paysagère et d'objectifs environnementaux.

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

SCHÉMA ILLUSTRATIF

ÉQUILIBRER L'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL



- Le grand coeur de Montpellier
- Le noyau urbain métropolitain
- Les pôles structurants
- Les pôles intermédiaires
- Les centralités de proximité

La Métropole dispose d'un niveau d'équipement commercial comparable à celui des autres Métropoles françaises, globalement bien dimensionné au regard de son bassin de population. Son armature est dans l'ensemble bien hiérarchisée et spatialement assez équilibrée. Face au tassement relatif de la croissance démographique, à la montée en puissance du commerce électronique, à la raréfaction de la ressource foncière et à la nécessité de freiner le développement extensif et le mitage des entrées de ville, il s'agit de repenser le développement de l'appareil commercial de la Métropole.

Dans ce contexte, un des objectifs est de limiter l'extension des zones commerciales au profit du réinvestissement et de la consolidation des polarités existantes qui offrent souvent des possibilités non négligeables de densification et de diversification. Il convient par ailleurs de promouvoir le commerce de proximité, en tant que facteur de mixité et d'animation des villes et des villages et en tant que moyen pour limiter les motifs de déplacements quotidiens.

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

3.1 Quatre axes stratégiques pour orienter les conditions d'implantation et la répartition des polarités commerciales.

Concernant les polarités commerciales, deux axes définissent les orientations en matière de qualité et de fonctionnalité de l'activité commerciale dans lequel il convient de s'inscrire :

- **Adapter l'appareil commercial à l'évolution des modes de vie et de consommation en promouvant la qualité environnementale :** il s'agit également d'adapter le développement des surfaces commerciales aux évolutions démographiques et à la transformation des modes de consommation et de distribution commerciale notamment sous les effets du e-commerce**.** Dans cette optique, l'objectif est de prendre en compte une diminution constatée de la moyenne des m² de surfaces de vente autorisées annuellement en CDAC en passant de 9 000 m² à 7 000 m².
  Il s'agit aussi de développer les circuits courts dans le cadre du pilier « Agroécologie et Alimentation » de la Métropole, de promouvoir la qualité environnementale, avec notamment la transition énergétique, la gestion des déchets et de l'eau...

- **Maîtriser l'intégration du commerce dans le territoire** dans une logique notamment d'aménagement équilibré, en conservant la hiérarchie de l'armature commerciale existante et en tenant compte des pôles existants aux franges de la Métropole, ainsi qu'en veillant à corriger la faible couverture spatiale du territoire en équipements commerciaux à l'Ouest et en la complétant à l'Est.

Deux autres axes concernent les orientations relatives au poids et à la complémentarité entre les polarités commerciales qu'il convient également de poursuivre :

- **Promouvoir l'attractivité urbaine et commerciale de la métropole,** facteur essentiel de son développement et de son rayonnement.

- **Privilégier le développement du commerce de proximité, facteur d'animation urbaine, de mobilité durable et d'emploi** en favorisant une meilleure intégration du commerce au territoire par l'introduction d'une mixité de fonctions et par une meilleure insertion urbaine, architecturale et paysagère.

Cette priorité donnée au commerce de proximité ne doit pas se faire au détriment des territoires ruraux périurbains, mais elle doit respecter les équilibres généraux à grande échelle.

3.2. Trois niveaux de polarités complémentaires

Dans ce contexte, et pour répondre à ces objectifs, des secteurs prioritaires de développement commercial sont définis selon notamment leur localisation, leur fonction et leur desserte par les infrastructures de déplacements. On distingue trois types de pôles commerciaux existants à conforter et renforcer et qui fonctionnent de façon complémentaire :

- **Le cœur métropolitain, de rayonnement supra métropolitain, qui comprend :**
  - **le grand cœur de Montpellier**, qui doit être conforté, dynamisé et étendu, accueillant toutes les formes commerciales et notamment les plus rayonnantes et innovantes. Il répond aux besoins d'achats occasionnels (équipement de la personne) mais aussi au plaisir des déambulations urbaines au sein d'un cœur urbain patrimonial de qualité exceptionnelle. Ce secteur desservi par les lignes de transport public fortes, contribue au rayonnement métropolitain par la concentration du commerce ;

  - **le noyau urbain métropolitain** (axe avenue R. Dugrand – avenue G. Frêche, Odysseum et Ode) qui prolonge et complète l'offre du grand cœur de Montpellier grâce à sa desserte par le réseau structurant des transports publics.

  Ces pôles majeurs contribuent au rayonnement de la métropole à très large échelle de chalandise, grâce notamment à l'accueil des grands formats commerciaux difficiles à intégrer dans le cœur de Montpellier. Ils doivent aussi afficher, pour leur évolution, un caractère exemplaire en termes d'intégration urbaine et de qualité environnementale des fonctions commerciales

- **Les pôles de proximité jugés prioritaires, car répondant aux besoins quotidiens et à l'animation des tissus urbains,** sont constitués par :
  - **Les centralités urbaines de proximité,** qui proposent une offre commerciale diversifiée répondant aux besoins courants de la population. Leur présence dans les tissus urbains permet de limiter les déplacements automobiles et d'animer les quartiers et centres-villes. Ces centralités jouent un rôle essentiel pour le territoire et doivent être préservées et développées, notamment à la faveur des (ré)investissements urbains ;

  - **les pôles intermédiaires d'échelle intercommunal ou inter-quartiers**, intégrés au parcours du quotidien en tissu urbain ou en articulation des villes et des villages. Il s'agit de grands supermarchés, éventuellement complétés par des moyennes surfaces. Situés notamment dans les communes de Juvignac, Celleneuve, Castelnau-le-Lez, Le Crès, Jacou et Fabrègues, ils constituent des alternatives aux grands pôles pour les besoins courants. Leur accessibilité par les transports publics doit être améliorée autant que de besoin.

- **Les Pôles de niveau métropolitains :**
  Ceux-ci accueillent les surfaces commerciales ne pouvant s'insérer dans le tissu urbain dense. Ils répondent à un éventail de besoins d'achats allant des besoins quotidiens (grandes surfaces alimentaires) aux besoins occasionnels (grandes surfaces spécialisées). Il s'agit de réinvestir ces pôles périphériques comme condition à d'éventuels projets d'extension. Leurs espaces doivent être mutualisés et densifiés, leur desserte par les transports en commun améliorée, leur intégration urbaine retravaillée et leur conception rendue plus durable. Tout développement commercial devra donc s'inscrire dans une vision urbaine plus globale, en réinvestissant prioritairement les fonciers commerciaux existants.

4. Conforter l'épanouissement culturel, sportif et de loisir, pour une métropole accueillante et rayonnante

4.1. Conforter un ensemble d'équipements à forte valeur ajoutée

La Métropole s'inscrit dans une dynamique remarquable en termes d'équipements structurants.

Les équipements structurants de la Métropole ont participé et participeront durablement à son attractivité et à son rayonnement à l'échelle régionale et nationale, mais aussi à celle de l'Europe de Sud et du bassin méditerranéen. La création du Zénith Sud, du Corum –opéra et palais des congrès–, de l'ArenaAréna -seconde plus grande salle de spectacle de France-, des stades sportifs, l'aménagement du Parc des expositions, du Musée Fabre, de l'Opéra Comédie (…) ont permis à Montpellier de se hisser au niveau des métropoles européennes, par la qualité de ses sites et des productions et évènements accueillis, dont les grands festivals qui caractérisent désormais son rayonnement culturel et sportif.

Ces équipements soutiennent également le développement d'un tourisme urbain et d'affaires qui progresse significativement, mais qui présente encore de larges capacités de développement.

Au-delà, ces équipements structurent l'offre et les politiques culturelle, sportive et de loisir sur le territoire, en se posant comme les têtes de pont d'un réseau d'équipements métropolitains et communaux particulièrement développés, notamment les réseaux des médiathèques et des piscines métropolitaines et les nombreuses salles de spectacles communales supports de politiques publiques exceptionnellement actives et diversifiées.

Ces équipements, qui s'insèrent dans des politiques publiques dynamiques, participent activement à la cohésion sociale du territoire. Parmi les équipements emblématiques de ces actions en profondeur figure le théâtre Jean Vilar dans le quartier de la Mosson, qui mêle des populations extérieures à celles de ce quartier QPV de Montpellier.

De nombreux équipements sportifs, culturels et socio-culturels de proximité maillent en outre le territoire (stades, gymnases, Maison pour tous, MJC, écoles de musique …)
Cette démarche volontariste, ancienne et cohérente d'équipement du territoire, doit être poursuivie.

Des secteurs privilégiés par leurs caractéristiques, notamment en termes d'affichage et de desserte en transport en commun et tous modes, doivent permettre d'accueillir les équipements les plus

attractifs. C'est en particuliers le cas de l'axe actif de communication est-ouest A709-doublet de lignes ferrées.

4.2 Affirmer le statut de Capitale culturelle

Compléter l'équipement du territoire

Une ambitieuse programmation d'équipements culturels métropolitains est d'ores et déjà prévue pour les années à venir, avec notamment l'ouverture d'un Centre d'Art (le MOCO) et la relocalisation du Conservatoire à Vocation Régionale (CRR).

En outre, de nouveaux théâtres ouvrent, ou vont ouvrir, à l'échelon municipal et métropolitain (Agora au Crès, Kiasma à Castelnau-le-Lez, Hangar à Montpellier…).

Au-delà, compte tenu de la densité et de la puissance de l'armature des équipements culturels de la Métropole, et suite à l'intégration du Domaine d'Ô au sein de son offre culturelle, ce sont désormais les mises en réseaux, la structuration et la consolidation des politiques publiques qui seront privilégiées dans les stratégies culturelles pour les années à venir.

Les éventuels besoins en équipement résulteront de cette stratégie.

Mettre en réseau les équipements culturels

L'ensemble de ces équipements doit faire l'objet de mises en réseau afin de créer synergies, des cohérences et de meilleures visibilités.
La mise en réseau des bibliothèques et médiathèques du territoire et le développement d'une offre numérique (bibliothèque numérique de référence), viendront compléter les actions déjà en cours autour de la mise en réseau des musées d'histoire et d'archéologie, des écoles de musique et du CRR, et des salles de spectacle. La création d'un nouveau CRR confortera ce schéma.

De même, dans le secteur de la culture scientifique et dans une perspective du déploiement et de consolidation d'une stratégie culturelle et touristique, la mise en valeur des très riches collections des musées, des sites de culture scientifique et technique (zoo de Lunaret, Aquarium Mare Nostrum, Universités) nécessitera des coordinations.

Enfin, à la suite du transfert des compétences culturelles du Département de l'Hérault vers la Métropole de Montpellier, l'intégration de l'offre culturelle du Domaine d'Ô au sein de l'offre culturelle métropolitaine s'accompagnera d'une mise en réseau de l'ensemble de l'offre liée au spectacle vivant, afin de promouvoir un ensemble de niveau européen.

Par ailleurs, ces mises en réseaux sont à promouvoir aussi à l'échelle du grand territoire, notamment dans le cadre des coopérations avec les communautés de Sète, Nîmes et Alès.

Accorder une place à l'art, design, patrimoine sur l'espace public

Il convient par ailleurs d'accorder à l'art et au design une place dans tous les lieux, y compris dans ceux qui ne leur sont pas usuellement dédiés, permettant ainsi d'ouvrir leur accès au plus grand nombre.
La métropole peut se distinguer par des usages éphémères et intenses de l'espace public, festifs ou quotidiens, qui font partie intégrante de son identité. Ces événements impliquent l'utilisation d'espaces publics qui nécessitent des aménagements spécifiques et temporaires adaptés. La présence dans l'espace public de l'art, du design urbain et de la culture accompagne les mobilités douces et notamment la marche à pied. Elle contribue à favoriser une meilleure intégration des populations à la ville, par un espace urbain plus attractif, plus confortable et plus « aimable ».

Elle offre une image renouvelée de la métropole qui est facteur d'attractivité et qui est un vecteur fort de développement du tourisme urbain. Le futur MOCO, centre d'art contemporain de nouvelle génération regroupant l'Hôtel Montcalm, la Panacée et l'Ecole d'Art, sera un moteur puissant de cette dynamique.

De même, le territoire est désormais reconnu pour sa qualité architecturale et celle-ci doit être valorisée au même titre que le patrimoine culturel et naturel extrêmement varié et riche qui le constitue.
En accompagnement de cette dynamique, un label de type Pays d'Art et d'Histoire, voire des labels Grand Site et UNESCO seront recherchés afin de conforter cette démarche globale de valorisation des patrimoines du territoire, des plus anciens (5000 ans avant JC) jusqu'aux plus récents (architecture et design du XXIème siècle). Ce patrimoine et cette création contemporaine sont vecteurs d'attractivité, de lien social et de fierté pour les habitants.

4.3 Accompagner la Métropole sportive

Des clubs sportifs se sont hissés au plus haut niveau dans de nombreuses disciplines, ils contribuent au rayonnement national et international de la métropole en faisant d'elle l'une des toutes premières au plan national et même la première pour le sport féminin Ces dernières années.

Cette ambition se concrétise par un réseau d'équipements sportifs remarquable et en expansion qu'il convient de conforter.

Une programmation volontaire d'équipements sportifs est d'ores et déjà prévue pour les années à venir, avec notamment le Parc aqualudique de glisse de Baillargues, la restructuration du complexe nautique Neptune, la réalisation de la piscine Héraclès à Saint Brès (…), qui doivent être complétés par des équipements d'échelle communale ou intercommunale.

Au-delà, il convient d'améliorer l'accès à la pratique sportive du plus grand nombre en s'appuyant sur le maillage du territoire en équipements et sur les clubs sportifs métropolitains. Il s'agit de tisser les liens entre les clubs de haut niveau et la population locale, en particulier vers les jeunes, les quartiers défavorisés et de créer ainsi des solidarités (entre générations, entre catégories sociales, entre territoires…).

Le réseau des piscines constitue à ce titre une politique exemplaire et unique en France qu'il convient de poursuivre. Une offre d'espaces appropriés à la pratique sportive et récréative a également toute sa place dans l'espace urbain et nécessitera le maintien et la création d'équipements sportifs de proximité notamment dans les opérations nouvelles, ainsi que le développement de la mise en réseau.

Il s'agit aussi d'assurer les liens entre grands équipements et offre de transport en commun.

Certains équipements sont le support de manifestations regroupant un public important. Pour en assurer le succès, l'accessibilité de ces équipements doit être garantie grâce à un maillage efficace et une bonne articulation avec l'offre de transport en commun, au regard de leur échelle d'influence.

Par ailleurs, compte tenu des inondations, répétées et conséquentes, constatées ces dernières années sur le stade de football de la Mosson, sa relocalisation doit être envisagée. Un grand complexe sportif comportant notamment un grand stade de football, confortera l'attractivité du territoire s'il est situé sur un lieu emblématique offrant des possibilités de desserte à l'échelle de ses besoins.

En ce sens, le quartier de la Mogère, desservi à la fois par le PEM formé par les gares ferroviaire, routière et tramway, connecté au contournement de Montpellier par l'A709 et intégré à la vitrine métropolitaine active, est l'un des sites à privilégier pour accueillir de tels équipements fortement générateurs de flux.

5. Modérer la consommation foncière

Le premier SCoT a permis d'enrayer l'étalement urbain et la consommation de l'espace en posant des limites à la ville et en intensifiant le développement dans le tissu urbain constitué ainsi que dans les extensions urbaines qu'il avait définies, principalement le long des axes de transport en commun. Cet objectif de modération de la consommation foncière et de limitation de l'étalement urbain doit se poursuivre en mobilisant plusieurs leviers, notamment :

- en définissant au plus juste les besoins du territoire
- en priorisant l'optimisation des secteurs « d'urbanisation existante et engagée » ;
- en limitant et optimisant au mieux les extensions urbaines.

La définition des besoins a été énoncée au fur et à mesure du présent document. Ils sont ici traduits en termes de besoins fonciers sur la période 2019-2040, en hectares théoriques, à partir de ratios explicités dans le rapport de présentation. De manière récapitulative, ils sont définis comme tels :

- 4250 à 4500 logements / an, soit un besoin estimé entre 1730 à 1830 ha à l'horizon 2040 (cf. Défi 3 / partie 1.1)
- 30 000 m² à 40 000m² / an de surface de plancher pour l'activité tertiaire, soit un besoin estimé entre 180 à 240 ha à l'horizon 2040 (cf. Défi 3 / partie 2.4)
- 6500 à 7500 m² de surface de vente commerciale / an soit un besoin estimé entre 70 et 80 ha à l'horizon 2040 (cf. Défi 3 / partie 3.1)
- 300 à 350 ha d'équipements collectifs et services publics à l'horizon 2040 (cf. Défi 3 / partie 4 pour les équipements culturels et sportifs). Ce ratio intègre également les autres équipements hospitaliers, scolaires, sociaux… qui accompagnent le développement urbain
- 28 ha / an de foncier aménageable pour les activités « courantes », soit un besoin estimé entre 550 ha et 600 ha à l'horizon 2040 (cf. Défi 3 / partie 2.5)
- 240 ha à 410 ha pour le foncier destiné à accueillir les activités exogènes et exceptionnelles à l'horizon 2040 (cf. Défi 3 / partie 2.6)
- 100 à 150 ha d'infrastructures routières et ferroviaires (cf. Défi 2 / partie 2.5).

L'ensemble de ces besoins représente un besoin foncier estimé entre 3 100 à 3 500 ha. Toutefois, au regard des sensibilités environnementales, des enjeux agricoles et paysagers, toutes ces surfaces ne correspondent pas à de nouvelles consommations foncières car une part significative devra être satisfaite dans le tissu urbain existant (au sein de l'urbanisation existante et engagée) en application des dispositions définies par le présent document. Ainsi, l'enveloppe foncière des extensions urbaines représente 1 700 à 1 950 ha.

5.1 Donner la priorité à l'optimisation de l'urbanisation existante et engagée

Le bilan du SCoT de 2006 a mis en valeur le dépassement des objectifs fixés pour la répartition entre la part de réalisation des programmes de logement dans l'enveloppe « urbanisation existante et engagée » en 2006 et ceux réalisés en extensions urbaines. Sur la période 2006-2012 ce sont 50 % des logements qui sont produits dans l'enveloppe « urbanisation existante et engagée en 2006 » alors que le SCoT avait fixé deux objectifs différencié : 50 % pour Montpellier et 20% pour les autres communes.

L'objectif est de renforcer l'effort de modération de la consommation foncière et de lutte contre l'étalement urbain.

Concernant le tissu à vocation mixte, un objectif volontariste et réaliste est fixé à hauteur de 60% de l'accueil des besoins dans l'enveloppe « urbanisation existante et engagée en 2018 ».

Ainsi, la réponse aux différents besoins du tissu mixte sera de manière prédominante localisée dans les secteurs où :

- l'urbanisation est existante, à travers des opérations en comblement des « dents creuses », en intensification des tissus urbains ou en renouvellement urbain ;
- l'urbanisation est engagée, lorsque l'opération d'aménagement en cours de réalisation est assez avancée avant le T zéro du SCoT (1er janvier 2019[1]).

Dans les deux cas, il convient de privilégier les secteurs desservis, ou prévus de l'être, par des axes de transports collectifs et autres équipements, réseaux et services adaptés. Par ailleurs, l'intensification des tissus urbains existants devra être associée à des modalités d'investissement urbain et d'aménagement susceptibles aussi de préserver les identités villageoises, la qualité du paysage, du patrimoine urbain et architectural.

Concernant le tissu à vocation économique courant, l'objectif est de le différencier du tissu urbain mixte, car certaines activités économiques extensives sont peu compatibles avec les composantes du tissu urbain mixte et tout particulièrement l'habitat (emprises foncières, circulation routière plus dense, activités bruyantes…). Ce tissu consacré aux activités accueillera, notamment, les entreprises logistiques, manufacturières, artisanales, le commerce de gros, les business parc, l'industrie, les parcs technologiques, les sièges sociaux, les ateliers technologiques… L'objectif est de poursuivre l'action en faveur de la requalification et du renouvellement de foncier dans les parcs d'activités existants afin de favoriser leur optimisation. Ainsi, compte tenu de la morphologie et des capacités de mutation de ces zones, les besoins en foncier à vocation économique seront accueillis à 15% dans les parcs d'activités existants.

Concernant le tissu à vocation économique pour les activités exogènes et exceptionnelles, compte tenu de leurs caractéristiques structurelles, elles seront accueillies à 100 % en extensions urbaines.

Dans toutes les extensions urbaines, les services, hébergements et équipements touristiques pourront s'intégrer (hébergement hôtelier, équipement de loisir…) ainsi que tout autre équipement collectif et services publics.

[1] L'urbanisation est considérée comme engagée, si avant le 1er janvier 2019, les premiers travaux de viabilisation sont réalisés et que des permis de construire sont délivrés.

5.2 Maîtriser les extensions urbaines

Les 1700 à 1950 ha des zones d'extension ainsi définis ne seront pas supérieurs aux surfaces résiduelles, c'est à dire non consommées, des zones d'extension prévues dans le SCoT 2006. En revanche ces surfaces sont redistribuées en fonction notamment des enjeux environnementaux et du fonctionnement urbain du territoire.

Pour les extensions urbaines à vocation mixte, des potentiels sont définis avec des niveaux d'intensité minimum hiérarchisés permettant à la fois d'optimiser l'urbanisation de l'ensemble des sites et de privilégier ceux situés notamment au plus près des principaux équipements du territoire et de l'offre de transport collectif et autres équipement, service et réseaux adaptés. Il définit ainsi 3 niveaux exprimant, chacun, un objectif de densité d'urbanisation minimum s'appliquant à l'échelle de chaque site, et assorti de critères qualitatifs :

- **1. Niveau d'intensité supérieur :** il concerne les sites desservis directement par le réseau de transports collectifs et autres équipements et services structurants, principalement au niveau du cœur métropolitain. Il convient notamment de veiller, sur ces sites, à structurer des armatures d'espaces publics fortement qualitatives, de limiter la place de l'automobile ainsi que l'imperméabilisation des sols, et à localiser de manière préférentielle et dans la mesure du possible des programmes bâtis à haute valeur ajoutée, avec une mixité fonctionnelle et une mixité sociale permettant de créer des quartiers accueillants, animés et riches en aménités.

- **2. Niveau d'intensité intermédiaire :** il concerne des sites principalement situés en première, voire en seconde couronne. Situés à proximité d'une desserte par les transports collectifs et autres équipements et services, ils ont vocation à accueillir des formes urbaines de type « petits immeubles » et « habitations groupées » ou d'autres formes de densité comparable. La mixité fonctionnelle sera recherchée, ainsi que notamment la définition d'armatures d'espaces publics privilégiant les modes actifs, au sein d'ensemble aménagés de manière qualitative et végétalisés, en limitant l'imperméabilisation des sols.

- **3. Niveau d'intensité inférieur :** il concerne les sites plus éloignés du cœur métropolitain, principalement dans des contextes villageois et parfois dans des quartiers bénéficiant d'une offre potentielle en transports en commun moins riche. Ils ont vocation à accueillir des formes urbaines compactes, mais moins denses (notamment de l'habitat groupé). Si la mixité fonctionnelle doit également y être recherchée, elle constitue un enjeu moins important que pour les deux autres catégories de sites. Leur développement doit veiller notamment à définir des armatures d'espaces publics privilégiant les modes actifs, au sein d'ensemble aménagés de manière qualitative et fortement végétalisés, en limitant l'imperméabilisation des sols.

Pour les extensions à vocation économique, il conviendra de chercher à optimiser les implantations et les fonctions, notamment en mutualisant les fonctions lorsqu'elles peuvent l'être (accès, stationnement, aménagements hydrauliques, paysagement…). Il s'agira également de veiller à définir des armatures d'espaces publics et paysagères qualitatives, à soigner l'insertion de ces parcs dans leur environnement et à développer des services. Ces extensions urbaines à dominante économique ont la possibilité d'être maillée avec le tissu urbain mixte.

5.3 Limiter la consommation foncière dans l'armature des espaces naturels et agricoles

Dans la continuité du premier SCoT, l'objectif est de maintenir l'équilibre 1/3 d'espaces à vocation urbaine et 2/3 d'espaces à vocation agro-naturelle ce qui se traduit par la non augmentation des superficies d'extension urbaine et économiques, par rapport aux superficies non consommées du SCoT de 2006.

De manière générale, les espaces agricoles et naturels seront préservées en veillant en particulier à enrayer le phénomène de mitage.

Pour autant, certains projets d'infrastructures ; détaillés dans les chapitres précédents (Défi 2/ 2.5) y seront localisés et représenteront une consommation foncière estimée entre 100 et 150 ha. Certains équipements publics, services d'intérêt collectifs et équipement liés au caractère de ces zones y seront également localisés, notamment pour des contraintes techniques, leur emprise est estimée entre 30 et 35 ha.