

LA MÉTROPOLE DEMAIN

**RÉVISION DU SCHÉMA
DE COHÉRENCE TERRITORIALE**



ÉDITO

UNE MÉTROPOLE ÉQUILBRÉE, EFFICACE ET ÉCONOME

À l'horizon 2040, Montpellier Méditerranée Métropole devrait compter entre 570 000 et 590 000 habitants. Les grandes métropoles françaises seront vraisemblablement dotées d'équipements et de services comparables et seules celles qui auront su préserver leur qualité de vie se distingueront. Montpellier, ouverte à la fois sur la Méditerranée et son arrière-pays, dispose d'atouts incomparables : entre le cœur de métropole et l'archipel des villages, se déploient des espaces naturels et agricoles exceptionnels, ceux du *Vert Paradis* de Max Rouquette et des étangs de Gaston Baissette. Partie intégrante du territoire partagé entre la Métropole et les territoires voisins, les composantes du « grand amphithéâtre vert », « hot-spot de biodiversité », sont à moins d'un quart d'heure à pied de chaque habitant.

Limiter l'urbanisation

Aménager l'espace, c'est d'abord le ménager. Pour la révision de ce SCoT, nous avons fixé une feuille de route : limiter durablement l'urbanisation à un tiers du territoire, et dédier plus des deux tiers à l'agroécologie et à la biodiversité, ce qui nécessite le réinvestissement de l'existant. La maîtrise de l'étalement urbain, engagée avec le premier SCoT de 2006, est amplifiée. L'urbanisation doit également être mise en relation avec le niveau de desserte en transports publics et d'équipements.

Le développement équilibré de notre territoire vise quatre grands objectifs : préserver et reconquérir durablement les espaces naturels et agricoles, adapter

le territoire au changement climatique, anticiper les évolutions démographiques et les besoins qu'elles génèrent (habitat, transports...), conforter l'attractivité et le dynamisme économique, en redoublant d'efforts pour soutenir l'activité économique, y compris l'agriculture. Les insuffisances du précédent SCoT, concernant notamment le manque de foncier pour les entreprises, sont corrigées.

Dialogue et concertation

Économiser l'espace, ménager les ressources, tout en confortant l'attractivité et le dynamisme du territoire : le défi est de taille. Nous avons choisi de le relever dans le dialogue et la concertation. Dialogue avec les 31 communes, d'abord, avec qui nous avons eu plus d'une centaine d'ateliers de travail et de réunions, avec les intercommunalités voisines du Grand Pic Saint-Loup, du Pays de l'Or, de Sète Agglopol Méditerranée, du Cœur de l'Hérault et du Pays de Lunel, sur l'élaboration de nos SCoT respectifs. Concertation avec les acteurs du territoire, dont la profession agricole, et les habitants, à travers dix réunions publiques au printemps 2017 et la mise à disposition du projet de SCoT pour avis au siège de la Métropole et dans les 31 communes, ainsi que par voie électronique.

Ainsi, au-delà des approches partisanes et dans l'intérêt général, nous construisons ce grand projet de développement et d'aménagement économes du territoire pour dessiner les contours de la Métropole de demain.

SOMMAIRE

Qu'est-ce que le SCoT ? 3	Défi 2 Une Métropole équilibrée et efficace 12
Contexte 4	Défi 3 Une Métropole dynamique et attractive 16
Défi 1 Une Métropole acclimatée 8	

QU'EST-CE QUE LE SCoT ?

Anticiper et maîtriser le développement spatial du territoire

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

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

Il donne ainsi un cadre de référence pour les espaces agricoles et naturels, les logements, les activités, les

commerces, les transports, les équipements, les infrastructures.

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

Le Programme Local de l'Habitat (PLH), le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) encadrent la programmation des politiques publiques. L'élaboration de tous ces documents est engagée en cohérence avec la révision du SCoT.

■ Il a **2040 pour horizon**, soit une vingtaine d'années après la date prévisionnelle de son approbation (2019).

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

Réviser le SCoT, pourquoi ?

Le Conseil de Métropole a décidé de réviser le premier SCoT approuvé en 2006. Les objectifs de maîtrise de l'étalement urbain ont été largement atteints. Mais le SCoT révisé doit prendre en compte les évolutions législatives et réglementaires et prolonger les orientations du SCoT de 2006 en corrigeant ses carences. Le SCoT révisé doit adapter et amplifier les objectifs du SCoT de 2006.

QUATRE OBJECTIFS FONDAMENTAUX ONT ÉTÉ ASSIGNÉS À CETTE RÉVISION :

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

Trois documents, un projet

Le SCoT comprend trois documents :

Rapport de présentation : le diagnostic socio-économique, l'état initial de l'environnement, l'explication des choix retenus, l'évaluation environnementale du projet et le résumé non technique.

PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables) : la stratégie et les orientations du projet d'aménagement du territoire.

DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs) : les règles du jeu à respecter par le PLUI (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal).



Les grandes étapes



CONTEXTE

Des atouts et des enjeux

La révision du SCoT s'inscrit dans une ambition claire : affirmer l'attractivité de Montpellier Méditerranée Métropole, connectée avec sa région, ouverte sur la Méditerranée, rayonnante à l'international. Cette stratégie s'appuie sur de solides atouts. Elle doit aussi faire face à des enjeux déterminants pour le développement du territoire et le bien-être des habitants. Cette démarche se consolide par des coopérations avec les territoires et les métropoles partenaires.

Une conjugaison de facteurs de rayonnement

La trajectoire réussie de Montpellier Méditerranée Métropole résulte d'un ensemble de facteurs qui induisent son développement et son rayonnement :

- Son exceptionnelle richesse environnementale, premier atout à valoriser pour les générations futures,
- Sa localisation, au croisement de l'arc languedocien et des axes européens de communication nord-sud,
- Sa vitalité démographique,
- Ses fonctions supérieures (universités, centres de recherche, hôpitaux et pôles d'excellence...),
- Ses piliers stratégiques (Santé, Numérique, Mobilité-Transports, Développement économique-Tourisme-Industrie, Agroécologie-Alimentation, Culture-Patrimoine-Université, Commerce-Artisanat et ses deux axes transversaux : Cohésion sociale-Vivre ensemble et Développement durable),
- Ses équipements culturels, sportifs et de loisirs, supports de politiques publiques actives,
- Son développement urbain maîtrisé et sa qualité de vie.

Une attractivité à conforter

Réelle, l'attractivité de la Métropole doit cependant être renforcée. Quatre objectifs sont à mettre en relief :

- Accompagner la **maturation du tissu économique**, notamment dans les filières les plus porteuses et les plus émergentes et dans celles qui permettent de mieux répondre à la forte demande locale en emplois,
- Favoriser 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 la **cohésion territoriale et sociale** dans



Un des enjeux : maîtriser les développements urbains

un contexte de mondialisation qui tend à exclure les populations les plus fragiles, notamment en Occitanie,

- Maîtriser les **développements urbains**, avec d'autant plus d'attention que la pression démographique est confirmée pour les années à venir et que son écosystème naturel est fragile.

Des dynamiques stimulées par de multiples coopérations

La Métropole est ouverte à de fructueuses coopérations à toutes les échelles :

- **Internationale** : les relations économiques et culturelles dans le cadre des jumelages et les échanges culturels et économiques, notamment à partir du BIC (Business Innovation Center), du MIBI (Montpellier International Business Incubator), de la communauté FrenchTech,
- **Nationale** : les synergies induites par le Pacte métropolitain d'innovation État-Métropoles, l'ÉcoCité « de Montpellier à la mer », le réseau des métropoles et des villes,
- **Régionale** : les coopérations stratégiques avec Toulouse et avec les grandes villes de l'aire urbaine Sète-Montpellier-Nîmes-Alès (près d'1 million d'habitants) et les liens noués avec les collectivités de l'arc languedocien, réunies périodiquement dans la Salle des États du Languedoc au Château de Castries,
- **Du bassin de vie et environnemental** : engagement de coopérations prometteuses avec les intercommunalités voisines.

Un développement sur l'arc languedocien et l'aire Sète-Montpellier-Nîmes-Alès

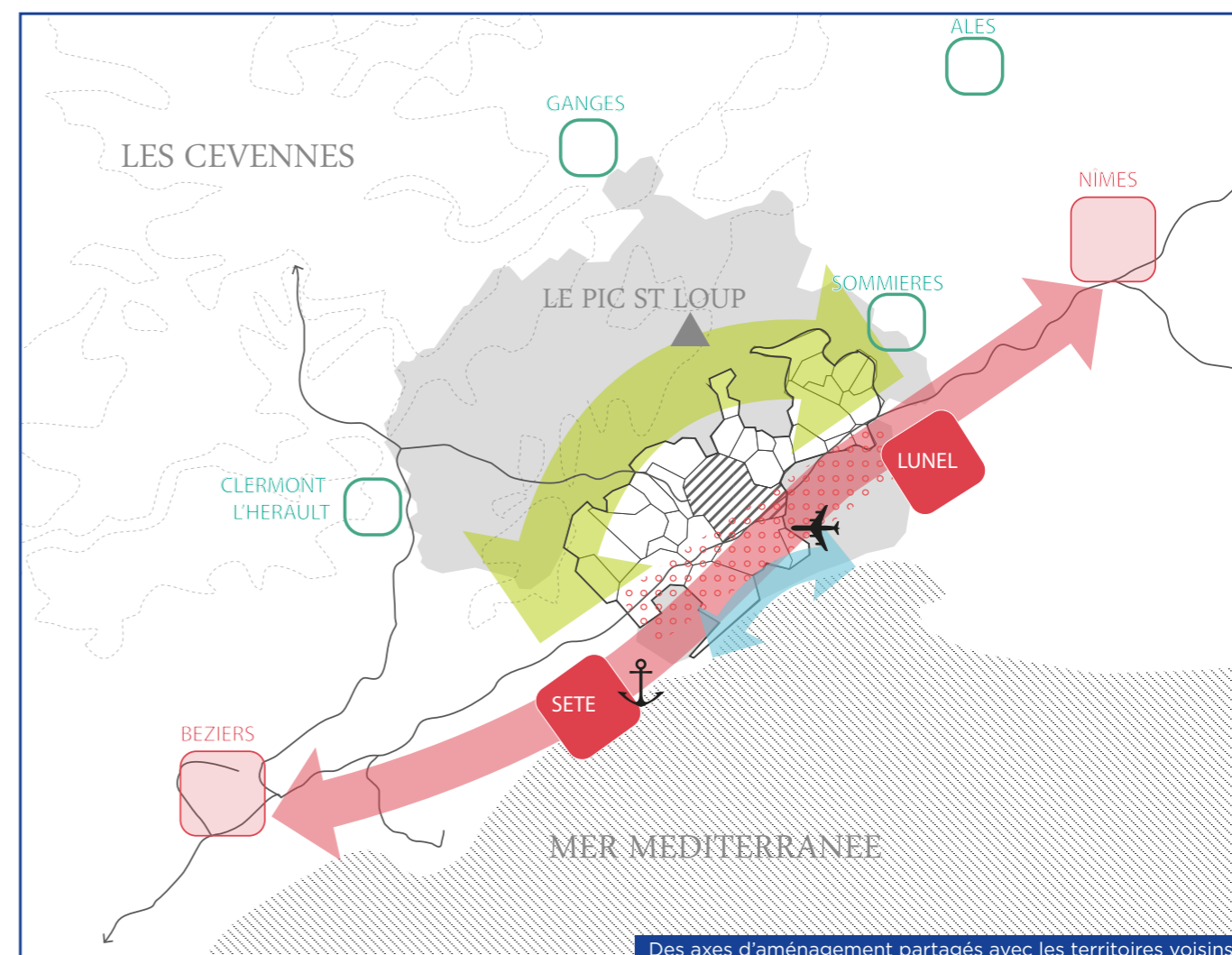
La Métropole se situe au centre de l'arc languedocien qui se déploie depuis la Méditerranée jusqu'aux reliefs cévenols. Il constitue la façade de l'Occitanie sur le bassin méditerranéen. Au cœur de cette façade se déploie le réseau urbain des agglomérations de Sète, Montpellier, Nîmes et Alès, dans un cadre naturel, à la fois particulièrement riche et fragile.

Ces agglomérations doivent faire face aux mêmes défis : la sauvegarde des espaces et la préservation de la qualité de vie, l'accueil des populations, les enjeux économiques, le renforcement de la cohésion sociale, la croissance des besoins d'échanges et de déplacements. Face à ce constat, les communautés d'agglomération du Bassin de Thau, de Nîmes-Métropole, d'Alès et Montpellier Méditerranée Métropole ont décidé d'engager des coopérations sur plusieurs enjeux majeurs (économie de la santé, tourisme, design...) et sur les cohérences territoriales de cette grande aire urbaine : infrastructures aéroportuaires, ferroviaires, portuaires, routières structurantes...

En outre, Montpellier Méditerranée Métropole partage plus étroitement son bassin environnemental, de vie et d'emploi avec cinq autres établissements publics de coopération intercommunale : Sète Agglopolo Méditerranée, Pays de l'Or, Cœur d'Hérault, Grand Pic Saint-Loup et Pays de Lunel. Des coopérations sont engagées : raccordements et traitements d'effluents, approvisionnement en eau et interconnexion des réseaux, interconnexion des lignes de transports, continuité des modes doux de déplacements, fourrière animale, projets de SCoT... D'autres opérations conjointes émergent : préservation de l'environnement, développement du tourisme, circuits courts agro-alimentaires, actions culturelles, nouvelles interconnexions de réseaux.

UNE MÉTROPOLE ÉCONOME DE SON ESPACE FRAGILE ET PRÉCIEUX

Le projet réaffirme l'objectif ambitieux : préserver durablement au moins 2/3 du territoire pour les espaces naturels et agricoles et limiter l'urbanisation au 1/3 restant, en priorisant le réinvestissement de l'existant et un urbanisme économe de l'espace.



Des axes d'aménagement partagés avec les territoires voisins

Extrait du projet « Montpellier métropole territoires » 2017, groupement François Leclercq

UNE TRIPLE AMBITION

Trois défis

Sur la base du diagnostic socio-économique et environnemental, le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables) a défini une stratégie de développement. Le projet territorial du SCoT révisé traduit une triple ambition, déclinée dans les trois « défis » qui structurent le PADD et le DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs).

DÉFI
1

UNE MÉTROPOLE ACCLIMATÉE NOTRE TERRITOIRE DE NATURE



Préserver l'équilibre :
2/3 d'espaces naturels et agricoles
1/3 d'espaces urbains
et à urbaniser

DÉFI
2

UNE MÉTROPOLE ÉQUILBRÉE ET EFFICACE NOTRE TERRITOIRE DE VIE - NOS DÉPLACEMENTS

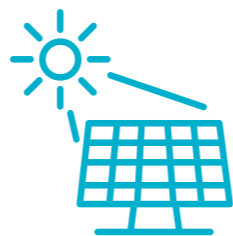


DÉFI
3

UNE MÉTROPOLE DYNAMIQUE ET ATTRACTIVE NOTRE HABITAT - NOS EMPLOIS - NOS ACTIVITÉS - NOTRE ESPACE PARTAGÉ



« Demain, toutes les Métropoles auront des niveaux d'équipements, de services et d'emplois comparables, mais seules se distingueront celles qui auront su préserver leur environnement, une taille humaine et la qualité de la vie. »



DÉFI
1

UNE MÉTROPOLE ACCLIMATÉE

NOTRE TERRITOIRE DE NATURE

Des richesses et des risques : ainsi se caractérise, dans sa diversité et sa fragilité, le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole. Le futur SCoT a pour premier défi d'aménager une « Métropole acclimatée » dans ce territoire de nature prenant en compte à la fois la préservation et la mise en valeur de l'écosystème naturel et les objectifs de développement.

Le territoire de la Métropole abrite près de 2/3 des espèces connues en France et accueille plus de 50% des effectifs de certaines espèces



Valoriser les espaces agro-naturels



Des ressources en eau à préserver

Protéger et reconquérir agro-nature, paysages, biodiversité

Au sud, le littoral, au nord, les garrigues et les coteaux, au centre, la plaine où se concentrent activités agricoles, développements urbains et voies de circulation : il s'agit de faire de ces paysages d'une richesse environnementale exceptionnelle un véritable **bien commun**. Espaces naturels et agricoles constituent un **Grand parc métropolitain** dont il faut déployer le potentiel : agriculture en harmonie avec l'environnement, gestion hydraulique intégrée, culture, loisirs, économie verte et de recyclage. Dans cette dynamique vertueuse, la **maîtrise des lisières agro-naturelles** en contact avec les franges urbaines présente des enjeux majeurs pour lutter contre l'étalement urbain par grignotage de la campagne et les conflits d'usage, en activant le potentiel des espaces en frange des villes et des villages. La **valorisation du paysage naturel et patrimonial** du littoral doit se conjuguer avec la présence d'équipements et d'infrastructures dans ses sites stratégiques du développement de la Métropole. L'objectif de protection se traduit dans le SCoT par la **valorisation de la biodiversité**, avec la trame « verte et bleue », ses réservoirs de biodiversité et ses corridors écologiques, le renforcement du réseau végétal et de l'agriculture en ville, l'amplification de la sensibilisation des habitants à la préservation de l'environnement. Autre volet déterminant de la démarche conjointe de protection et de reconquête : la préservation et

la **valorisation des espaces agro-naturels** qui constituent l'identité métropolitaine. Leur préservation et leur consolidation sont au centre du projet. L'enjeu est d'installer durablement le socle territorial de la politique agro-écologique et alimentaire engagée depuis 2015. Le SCoT fixe des objectifs visant à :

- Soutenir les filières vertes en confortant le développement de l'appareil de production de l'amont à l'aval de l'agriculture,
- Mobiliser les milieux agricoles pour la protection de l'environnement, la gestion des risques et « l'acclimatation » du territoire,
- Constituer un archipel de fermes ressources, levier de valorisation des fonctions productives (fermes nourricières) mais aussi récréatives et éducatives de l'armature agro-naturelle.

D'autres orientations sont également fixées pour renforcer et protéger la richesse de ces espaces :

- Garantir l'intégrité écologique et la pérennité des réservoirs de biodiversité,
- Maintenir et assurer les continuités écologiques favorables aux déplacements des espèces,
- Conserver et accroître le réseau végétal des villes qui favorise la cohésion sociale et le lien avec la nature,
- Valoriser le paysage à toutes les échelles en veillant à la qualité du lien entre espaces agro-naturels et urbains (limites, franges, lisières).

Gérer risques et nuisances

Le SCoT propose d'appréhender la gestion des risques et de la résilience en tenant compte des caractéristiques des arcs du territoire :

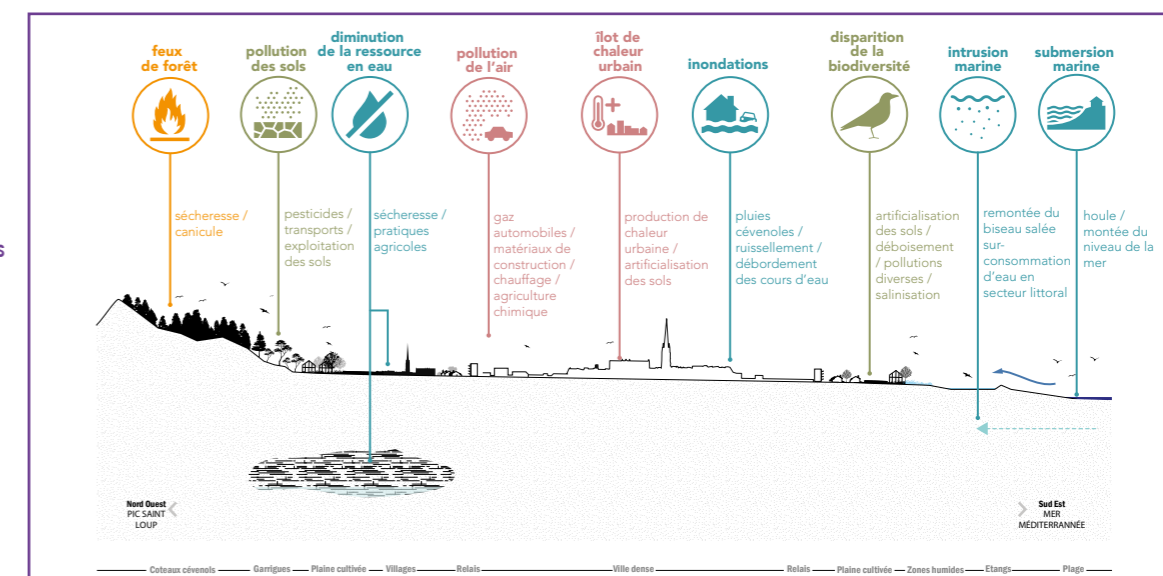
- Au nord, dans les collines des contreforts des Cévennes, l'**activation des garrigues** pour réduire les aléas feux de forêt (délimitation des extensions urbaines, redéploiement de l'agriculture, ...),
- Dans la plaine urbaine et agricole, la **lutte contre l'effet « îlot de chaleur urbain »** (confort thermique,

choix des essences végétales, ...),

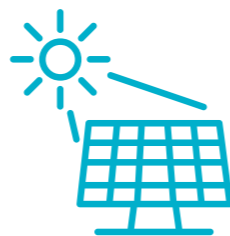
- Sur les franges littorales et lagunaires, la préservation des zones inondables et le repli des **extensions urbaines hors des zones de submersion**.

L'ensemble du territoire fait par ailleurs l'objet de prescriptions afin de **gérer les risques d'inondation et de ruissellement**. De même, la limitation des nuisances passe par la protection de la **qualité de l'air et la réduction de l'exposition au bruit**.

Depuis le Pic Saint-Loup jusqu'à la mer, le territoire de la Métropole est soumis à de nombreux risques. Les plus forts concernent l'eau : débordement des cours d'eau, ruissellements pluviaux, intrusion marine, submersion marine. Mais d'autres risques sont à prendre en compte : feux de forêt, pollution des sols, pollution de l'air, îlot de chaleur urbain, disparition de la biodiversité...



Extrait du projet « Montpellier métropole territoires » 2017, groupement François Leclercq



Optimiser les ressources du territoire

L'eau, le soleil, le vent, la biomasse et aussi les déchets : autant de ressources qui peuvent être encore mieux exploitées. L'excellence de la Métropole dans l'aménagement et le développement durables du territoire passe par une amplification de la transition énergétique et écologique. Fragilisées par le changement climatique et la pression démographique, les ressources naturelles doivent être exploitées de manière raisonnée comme contributrices au développement urbain, avec une optimisation des techniques de production et de traitement.



Multiplier les ressources locales renouvelables

■ Gérer et aménager les ressources en eau

Cette politique nécessite de privilégier la localisation du développement urbain dans des sites susceptibles d'être alimentés en eau potable et raccordés aux systèmes d'assainissement. La capacité des réseaux devra être adaptée aux besoins générés par le développement de la métropole, tout en assurant la protection quantitative et qualitative des ressources en eau et en respectant les milieux naturels.

■ Mettre en œuvre la transition énergétique

La décentralisation de la production d'énergie doit se concrétiser notamment par la multiplication de l'exploitation des ressources locales renouvelables (photovoltaïque en milieu artificialisé, architecture bioclimatique, filière bois-énergie...), la récupération de la chaleur, l'adaptation des réseaux, l'autoproduction, l'autoconsommation et l'autocontrôle des consommations.

■ Traiter les déchets, développer l'économie circulaire

Il s'agit de poursuivre résolument la démarche de gestion des déchets par l'optimisation de leur réduction à la source, le développement des dispositifs de tri sélectif, ainsi que des capacités et des techniques de traitement, afin de diminuer les déchets ultimes.

■ Organiser la gestion des matériaux de construction

La forte demande liée au développement urbain suppose d'assurer l'approvisionnement en matériaux de construction tout en évitant de créer des nuisances pour l'environnement humain ou de porter atteinte à la qualité des espaces agro-naturels, des eaux, de la biodiversité, du paysage, ... Le SCoT fixe ainsi des orientations visant à optimiser la filière d'extraction des matériaux tout en assurant son maintien.



Préserver le patrimoine littoral

Le littoral de la Métropole est un territoire emblématique, de qualité exceptionnelle et à haute valeur ajoutée. Mais il est particulièrement vulnérable et fragile. Le SCoT définit des objectifs de développement durable spécifiques à chacun des milieux identitaires du territoire littoral.



Entre le cœur de la Métropole et la mer, des espaces stratégiques

■ Préserver le cordon littoral, les étangs littoraux et les rivages lacustres, les prairies et zones humides

Le littoral métropolitain constitue un « point chaud » de biodiversité faunistique et floristique menacée par l'activité humaine et un milieu privilégié de découverte écologique. On peut citer les anciens salins de Villeneuve-lès-Maguelone, de Pérols, les sites de l'Estagnol, Gramenet, Estanel, les marais...

Le SCoT métropolitain s'inscrit dans le respect de la Loi Littoral et définit des régimes de protection adaptées au paysage et à la sensibilité écologique des milieux :

- la bande des 100 mètres, inconstructible en dehors des espaces déjà urbanisés,
- les espaces proches du rivage où l'extension de l'urbanisation est adaptée à l'enjeu de préservation,
- les espaces remarquables ou caractéristiques, objets d'une protection renforcée, fondée sur le principe d'inconstructibilité,
- les parcs et espaces boisés les plus significatifs qui sont protégés,
- les contours d'agglomérations et de villages, à identifier, où l'extension de l'urbanisation peut s'opérer.

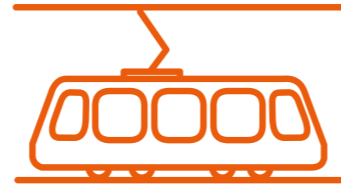
■ Privilégier le développement durable des espaces entre la ville-centre et le littoral sur des sites stratégiques, à la desserte d'une qualité exceptionnelle

Le développement des espaces littoraux en interface avec la ville-centre et en liens directs avec les grandes infrastructures est privilégié. Profondément remodelés par les chantiers des autoroutes A9 et A709 et du contournement Nîmes-Montpellier, les territoires entre ces infrastructures s'inscrivent en continuité de la ville-centre et font partie de la vitrine urbaine active de la Métropole. Leur remarquable desserte par transport collectif permet de développer une synergie entre pôles d'emplois et infrastructures de transport.

La mise en œuvre des projets urbains sur les Portes de la métropole, constitue un axe de développement prioritaire pour les communes, notamment pour répondre aux besoins en logements, par renouvellement urbain ou par extensions urbaines.

UNE MÉTROPOLE ÉQUILIBRÉE ET EFFICACE

Le cadre de vie de la Métropole se décline dans une palette particulièrement diversifiée d'environnements urbains, depuis les différents quartiers de la ville-centre et des communes desservies jusqu'à l'archipel des petites villes et des villages. Les choix de vie y sont multiples. Aménager une métropole, à la fois équilibrée et active, nécessite d'accueillir les nouvelles populations, les entreprises et les services et de valoriser cette richesse comme facteur d'attractivité de territoire.



NOTRE TERRITOIRE DE VIE

Le double mouvement d'attractivité, constitué par le développement équilibré du territoire et par son ouverture vers l'extérieur, doit se traduire dans une gestion des espaces et l'organisation de la mobilité pour tous.

Organiser les espaces urbains

La constitution d'une armature urbaine équilibrée et efficace répond à la nécessité de :

- favoriser le réinvestissement des quartiers et des villages, ainsi que des zones commerciales et économiques existantes,
- répartir de manière cohérente les extensions urbaines et les activités commerciales et économiques en fonction de niveau et typologie d'accessibilité.

Quatre objectifs apparaissent ainsi :

Valoriser le cœur de Métropole (ville-centre et communes de la première couronne)

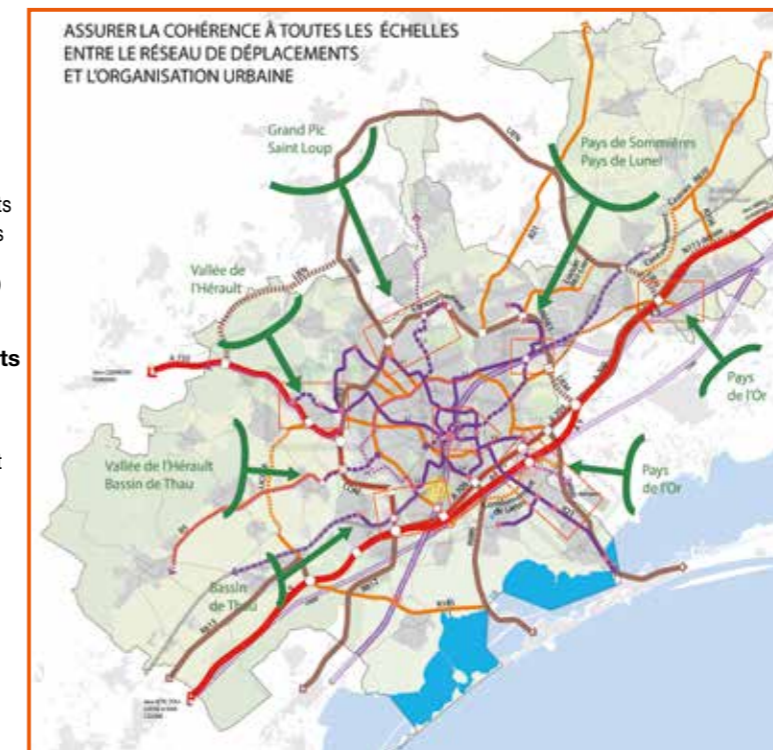
Le long des axes actifs de communication méditerranéens, densément irrigués par des lignes de transport en commun (train, tram), la vitrine urbaine active s'étend de Saint-Jean-de-Védas à Baillargues. Épine dorsale d'un développement urbain coordonné, elle accueille activités économiques et équipements structurants, reconquête commerciale et requalification des parcs d'activité. Elle doit bénéficier d'une valorisation urbaine et paysagère des territoires situés entre ville-centre et communes limitrophes.

Créer des Portes urbaines

Parmi les grands projets du SCoT révisé : la création de Portes métropolitaines au niveau des principaux nœuds d'échange, dans les entrées du cœur métropolitain. Ces lieux de transferts entre modes de transport sont aussi des pôles de centralité constitués sur des espaces requalifiés aux fonctions diversifiées (économiques, résidentielles, commerciales, culturelles, de loisirs...). Ces centralités doivent avoir ainsi capacité à gérer les interfaces avec les territoires voisins.

Aménager la Métropole des villages

Le tissu des petites villes et des villages de deuxième et de troisième couronne est un facteur d'attractivité à préserver et à valoriser. Il faut donc maintenir la cohésion du territoire en favorisant le rapprochement entre habitat et activités et en améliorant les



moyens de transport adaptés. Cette orientation nécessite d'économiser l'espace et de protéger l'environnement et implique de coordonner les politiques foncières à l'échelle des 31 communes.

Déployer le numérique

Il faut généraliser le haut débit, élément désormais essentiel au développement urbain : vie quotidienne, télétravail, accès non physique aux services publics et aux commerces, ainsi que les « réseaux intelligents » (gestion des énergies, gestion des risques, domotique, espaces publics connectés...). Conjointement, la démarche de « Cité intelligente » a pour objectifs de fixer des entreprises dans la métropole, de développer de nouveaux services aux usagers, de promouvoir la transition énergétique et écologique et de favoriser la cohésion sociale.

Le cœur de Métropole à valoriser



La Métropole, des villages à aménager

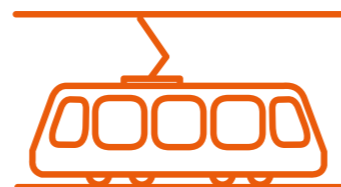


Hiérarchie du réseau routier

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

Armature des transports en commun existants

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



Une réponse à l'augmentation du flux automobile

NOS DÉPLACEMENTS Favoriser la mobilité

Les besoins en déplacements vont croissants, notamment en raison de l'évolution des modes et des rythmes de vie. La Métropole doit assurer la cohérence entre les réseaux et l'organisation urbaine et favoriser la mobilité pour tous et à toutes les échelles.

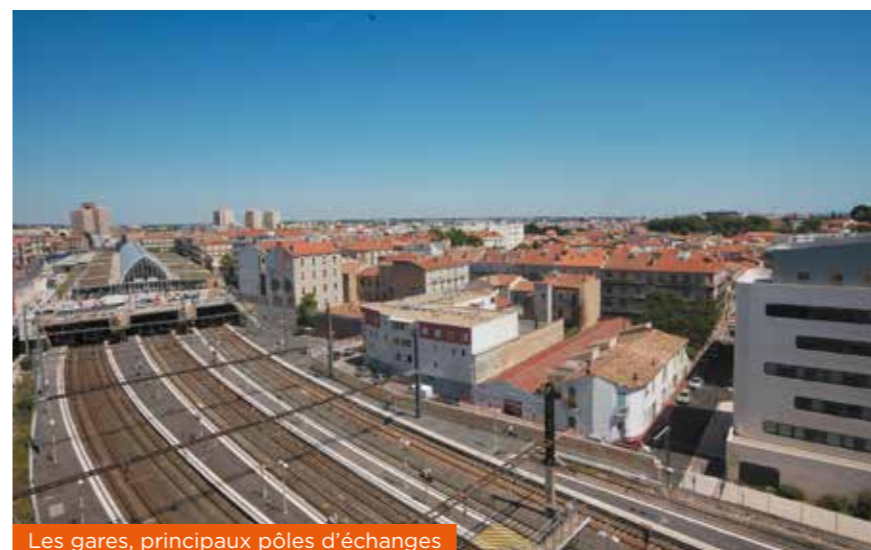
Plusieurs **infrastructures, en cours ou en vue**, vont améliorer la connexion avec les autres métropoles européennes : déplacement de l'autoroute A9, création du contournement ferré mixte (voyageurs et fret) Nîmes-Montpellier, développement de l'aéroport, affirmation du port de Sète. Mais le retard dans le couloir languedocien doit encore être rattrapé : avec notamment le contournement routier de Montpellier et la ligne ferrée nouvelle Montpellier-Perpignan, tronçon ferroviaire manquant pour le transport des personnes et des marchandises entre l'Espagne et le Nord de l'Europe.

Concentration d'activités et services dans la Métropole et forte croissance démographique des territoires voisins engendrent une **augmentation constante des flux automobiles** sur les axes de pénétration. Pour faire face à ce phénomène, la collectivité a apporté des réponses efficaces avec le réseau de tramway. Ces efforts doivent être poursuivis, en particulier pour la desserte des pôles d'activités et de certains quartiers, petites villes et villages.

Diversifier l'offre pour l'adapter aux besoins

La Métropole souhaite aller vers un système de déplacements qui privilégie les modes alternatifs à l'auto en solo, avec ces orientations :

- **Améliorer la mobilité par des offres de transport intermodales, interopérables et coordonnées** à l'échelle de l'aire urbaine de Montpellier,
- **Favoriser le changement de mode de transport** : multiplication et renforcement des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM),
- **Rééquilibrer l'offre de transport en commun** : affirmation du réseau-armature (train régional et transports en commun en site propre, en particulier le réseau de tramway) dans les zones les plus peuplées, optimisation des réseaux de transport (bus, transport à la demande...) dans les secteurs périurbains,
- **Promouvoir l'usage des modes actifs** : vélo, trottinette, rollers... et marche à pied,
- **Intégrer l'auto-partage et le covoiturage** dans la politique globale de déplacements,
- **Proposer de nouveaux services par des technologies innovantes** : information en temps réel, gestion des déplacements, gestion de la saturation des réseaux,
- **Adapter les services aux nouveaux temps et rythmes de la vie quotidienne.**



Les gares, principaux pôles d'échanges

Penser le développement des transports en fonction du projet de territoire

La stratégie de la Métropole est de développer le réseau de transports collectifs afin de répondre efficacement à l'évolution des besoins des habitants, des entreprises, des usagers et des visiteurs, sans négliger les enjeux de cohésion sociale et de protection de l'environnement. Cette stratégie se décline en trois axes :

- **Urbaniser en tenant compte du niveau de desserte** : répartir les droits à construire en privilégiant les secteurs les mieux équipés en transports en commun, équipements et services ; aménager la « Métropole des courtes distances » en rapprochant habitats, emplois, équipements et commerces, au sein de programmations mixtes.
- **Organiser des rabattements vers les gares**, principaux pôles des échanges intermodaux, en particulier celles de Montpellier Saint-Roch, Montpellier Sud-de-France, Baillargues, Villeneuve-lès-Maguelone et demain Castelnau-Sablassou et Montpellier-Ouest.
- **Interconnecter les différents modes de transport** : synergie entre le réseau de transport collectif et le réseau de voirie par une armature de Pôles d'Échanges Multimodaux.

Intégrer la logistique dans le développement urbain

La politique de transport logistique doit conjuguer la réponse à l'évolution des besoins des usagers et des entreprises (e-commerce...) avec la limitation des transports de marchandises au centre-ville de Montpellier et, sur l'espace public métropolitain, avec la réduction des nuisances, l'amélioration de la qualité de l'air ainsi que la contribution à l'évolution numérique et écologique du secteur.

Il s'agit de :

- **Favoriser les modes alternatifs à la route** : ferroviaire, maritime (via le Port de Sète), voire fluvial,
- **Mutualiser le transport des marchandises dans**

les derniers kilomètres vers le centre de Montpellier et vers les pôles commerciaux, via :

- le port de Sète,
- des plates-formes logistiques qui puissent être embranchées au réseau ferré : Marché d'Intérêt National, zone industrielle du Salaison,
- des plates-formes urbaines mutualisées et des véhicules de transport de marchandises en ville décarbonés.

Affirmer un territoire favorisant les modes actifs

Il importe de conforter la place du vélo, des nouveaux modes comme la trottinette, le roller (...) et du piéton en ville :

- en développant un réseau cyclable et des continuités d'itinéraires,
- en promouvant les différents usages du vélo (déplacements domicile - travail/études/loisirs),
- en stimulant une culture commune de la mobilité active.

Intégrer les grandes infrastructures

■ **Accélérer la création du contournement routier de Montpellier** : La boucle de contournement, à constituer, comprend l'A709 et la RD 65, réalisées, ainsi que la DEM (Déviation Est de Montpellier) et le COM (Contournement Ouest de Montpellier). Celui-ci assurera, en outre, la liaison entre les autoroutes A9 et A750. Tous deux en projet, le COM et le DEM sont donc prioritaires pour :

- disposer d'un axe de distribution urbaine et péri-urbaine,
- libérer l'espace public urbain des flux de transit,
- desservir les quartiers de Montpellier et des communes de la 1^{ère} couronne.

■ **Hierarchiser et anticiper les projets de voirie** :

Il existe une dizaine de projets prioritaires de voirie, en particulier pour désengorger les villes et villages en favorisant les rabattements vers l'A709 (déviation de la RN 113 à Baillargues-St-Brès), vers la boucle de contournement routier et vers les principaux Pôles d'Échanges Multimodaux et en créant de nouvelles liaisons (contournement de Castries à l'est, LICOM entre les villages de l'ouest, contournement de Lattes au sud...). La programmation de leur réalisation doit permettre de les prioriser et de diminuer les impacts sur l'environnement.

DIMINUER LES TEMPS DE DÉPLACEMENTS

Le temps de déplacement est un facteur déterminant de la mobilité comme du choix du mode de transport. Il faut donc le diminuer au profit de la qualité de la vie. Cette politique passe en particulier par la mixité urbaine entre habitat, équipements, services et activités qui favorise la proximité, une multi-modalité efficace et la diminution des mobilités contraintes.



DÉFI
3

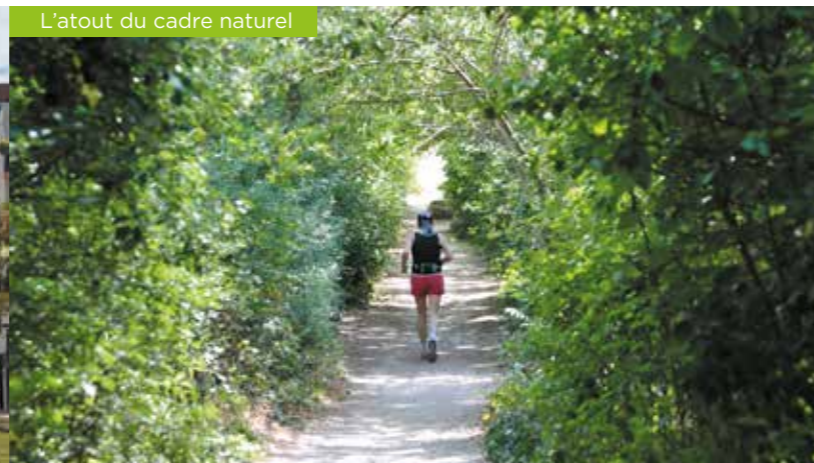
UNE MÉTROPOLE DYNAMIQUE ET ATTRACTIVE

Répondre aux besoins des habitants, actuels et futurs, et maîtriser l'urbanisation : c'est le double enjeu auquel la Métropole est confrontée. Elle doit apporter des réponses à l'échelle du quotidien, pour tous les besoins (logements, lieux de travail, formation, équipements de loisirs, commerces...), en privilégiant les relations de proximité et en valorisant le cadre de vie. Elle doit aussi agir à l'échelle de tout le territoire, en veillant à la mise en valeur de l'environnement, en déployant l'agriculture et en développant l'économie et les emplois.

Des logements diversifiés



L'atout du cadre naturel!



L'épanouissement par le sport



La qualité de vie, une priorité



NOTRE DÉMOGRAPHIE

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 rapproche du solde 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.

NOTRE HABITAT Répondre à tous les besoins

Le marché immobilier de la Métropole est très dynamique. Mais le décalage s'accroît entre les prix de l'immobilier et les revenus des ménages. D'où 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 louer dans le parc privé. La Métropole doit donc avoir pour objectif de faciliter les réponses à tous les besoins en logements et à tous les parcours résidentiels.

Mobiliser et valoriser le parc existant

Requalifier les logements privés nécessite trois actions : améliorer la performance énergétique, adapter les logements au vieillissement et au handicap, lutter contre l'habitat indigne ou dégradé. Ces objectifs concernent le parc de logements sociaux et les copropriétés qui requièrent des mesures spécifiques, notamment dans les quartiers de la Politique de la ville.

Poursuivre l'effort de production de logements

Les besoins à l'horizon 2040 sont estimés entre 4 250 à 4 500 logements par an. Ceci pour :

- Satisfaire les besoins liés à la croissance démographique,
- Renouveler le parc existant des résidences principales,
- Développer l'offre en logements « intermédiaires »,
- Répondre aux besoins liés à l'attractivité touristique.

Proposer des logements diversifiés et accessibles

Il faut mieux répondre aux besoins des ménages en créant, de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire, une offre de logements adaptée en quantité, en prix et en caractéristiques, à l'ensemble des parcours résidentiels et des modes de vie. Pour rapprocher logements et emplois, les nouveaux programmes résidentiels doivent être implantés près des axes de transports collectifs, existants ou en projet.

Promouvoir un habitat de qualité en phase avec la diversité des parcours

Les logements doivent avoir une qualité correspondant à la diversité des situations, notamment en répondant aux besoins émergents : colocations, habitat inter-générationnel, habitat participatif, espaces mutualisés, usages partagés de la voiture, jardins familiaux... Il s'agit aussi d'intégrer les logements dans des quartiers bénéficiant d'espaces publics, de services et d'équipements accessibles. L'adaptation des résidences au climat méditerranéen relève de la même ambition.

Organiser la mixité sociale dans toute la Métropole

La répartition, de manière équilibrée, de l'offre de logements sociaux entre toutes les communes et au sein des quartiers de Montpellier, est un objectif majeur. La mixité sociale et intergénérationnelle concerne à la fois les extensions et les requalifications urbaines. Le territoire doit être aussi en capacité d'accueillir les habitants les plus fragiles qui tendent à être exclus de la vie métropolitaine (populations paupérisées, personnes âgées, personnes handicapées, étudiants, jeunes travailleurs...).



Proposer un habitat de qualité



NOS EMPLOIS

Affirmer l'économie, ressource créatrice de richesses pour tous

Dans une métropole aux visages contrastés, entre des taux records de création d'entreprises et d'emplois et les taux régionaux du chômage, il s'agit de redoubler d'efforts pour soutenir l'activité économique, à la fois les activités innovantes à forte valeur ajoutée et les activités plus traditionnelles.

Conforter l'attractivité

Deux objectifs majeurs sont fixés pour renforcer une métropole méditerranéenne attractive :

- Développer le tourisme d'affaires et de loisirs,
- Renforcer les équipements et l'économie culturels, créatifs et de loisirs favorisant le tourisme de proximité.

Développer par l'innovation, la recherche et les filières d'excellence

Cette stratégie s'appuie sur six filières prioritaires (et sans doute d'autres demain) :

- La santé, le numérique, les industries culturelles et créatives, l'agro-alimentaire, l'économie agricole et l'agro-écologie, les technologies environnementales, « vertes » et les éco-industries, l'eau.

Promouvoir une Métropole solidaire

La Métropole doit renforcer ses initiatives en faveur de l'insertion et de l'accès à l'emploi :

- Développer l'activité économique dans les quartiers prioritaires de la Politique de la ville et promouvoir l'entrepreneuriat,
- Conforter l'économie sociale et solidaire,
- Accueillir des entreprises à fort potentiel d'emplois adaptés aux compétences dans le territoire.

Créer du foncier économique

Face à la carence en foncier économique, l'objectif du SCoT révisé est de déployer une offre adaptée à la diversité des besoins des entreprises.

Pour ce faire, la Métropole développe une gamme d'outils : incubateurs, hôtels d'entreprises et ateliers-relais, parcs d'activités, nouveaux pôles urbains d'exception. **Des polarités économiques** de différents niveaux ont ainsi été identifiées : bénéficiant de localisations privilégiées par leur accessibilité notamment. Elles permettront de **combler le déficit en offre foncière** pour l'implantation d'activités (artisanat, industrie, logistique, commerce de gros, business parcs...) : aménagement de nouveaux parcs d'activités, immobilier d'entreprise collectif et immobilier d'entreprise individuel.

Localiser les activités au bon endroit

Trois axes de cette stratégie doivent être privilégiés :

- Promouvoir la « vitrine montpelliéraine » le long de l'axe de l'A709, de Saint-Jean-de-Védas à Baillargues,
- Optimiser l'« Axe des savoirs » qui relie, au nord, universités et centres de recherche,
- Valoriser les polarités existantes : Urbain numérique tertiaire ; Santé / Agro / Green ; Industrie et logistique ; Négoce et logistique urbaine ; Artisanat productif.

Réinvestir les parcs d'activités existants

La raréfaction des ressources foncières, dans un contexte de préservation de la biodiversité et de redéploiement agricole, doit conduire à **requalifier et densifier les tissus économiques existants**. Cet objectif vise aussi à consolider l'activité économique en ville et nécessite de renforcer la desserte des tissus d'activités par les transports en commun.

Promouvoir l'économie de proximité dans les villes et villages

Pour limiter les déplacements et s'adapter aux modes de vie :

- développement du télétravail,
- installation de petites structures,
- parcs d'activités bien répartis (artisanat, services, petite industrie, petite logistique).

Organiser trois pôles d'attraction commerciale complémentaires

Le Grand Cœur de Montpellier et le noyau urbain majeur (axe avenue Raymond Dugrand à Montpellier - avenue Georges Frêche à Lattes et Pérols)

- Le cœur de rayonnement supra-métropolitain
- Le commerce de proximité, prioritaire
- Les pôles de niveau métropolitain : à réinvestir avant de les étendre, sans redondances avec l'offre existante, même lorsqu'elle est extérieure à la Métropole.

Structurer l'équipement commercial

L'équipement commercial doit être organisé en cohérence avec le projet de territoire. Il s'agit de limiter l'extension des zones commerciales (ralentissement constaté de 9 000 à 7 000 m²/an) et de consolider l'existant.

Orienter l'implantation et la répartition des commerces

Quatre actions sont nécessaires :

- Adapter l'appareil commercial à l'évolution des modes de vie et de consommation (e-commerce),
- Maîtriser l'intégration spatiale du commerce,
- Promouvoir l'attractivité urbaine et commerciale de la centralité métropolitaine,
- Privilégier le commerce de proximité, facteur d'animation urbaine, de mobilité durable et d'emploi.



NOS ACTIVITÉS

Favoriser l'épanouissement culturel et sportif

Pour une Métropole accueillante et rayonnante, trois grands objectifs sont confirmés :

Conforter un ensemble d'équipements

La démarche volontariste et cohérente de réalisation d'équipements culturels doit être poursuivie. Elle maille le territoire. Elle structure l'offre et les politiques culturelles, sportives et de loisirs.

Affirmer le statut de capitale culturelle

Avec trois objectifs :

- Compléter l'équipement du territoire,
- Mettre en réseau les équipements,
- Accorder à l'art et au design une place dans l'espace public.

Accompagner la Métropole sportive

Le remarquable réseau d'équipements sportifs doit être renforcé et en lien avec l'offre de transports en commun.



Le FISE, éclatante illustration de la Métropole sportive

NOTRE ESPACE PARTAGÉ

Modérer la consommation foncière

Le premier SCoT (2006) a permis d'enrayer l'étalement urbain et la consommation de l'espace. Le SCoT révisé agit à plusieurs niveaux pour poursuivre et amplifier cette dynamique et **définir durablement les limites du développement urbain**, en vue de préserver à long terme les espaces agricoles et naturels, facteurs d'attractivité du territoire. Les besoins en foncier en extension urbaine, à l'horizon 2040 sont estimés au plus juste, entre 1510 et 1720 ha, pour permettre le développement métropolitain.

Densifier l'existant

- Accueillir 60 % des nouveaux besoins urbains (logements, tertiaire, commerces, équipements) dans l'urbanisation existante ou engagée,
- Satisfaire 15 % des futurs besoins économiques dans les parcs d'activités existants.

Maîtriser les extensions urbaines

- Limiter les extensions urbaines à 1510 hectares de foncier (fourchette basse de l'estimation des besoins), soit une diminution de près de 21% (- 410 ha) de la surface dédiée aux extensions par rapport aux potentiels d'extension urbaine non consommés du SCoT de 2006 ou 750 à 1010 ha évités si le modèle de développement du SCoT de 2006 n'avait pas été modifié (Cf. schéma joint). Cette limitation du développement urbain, et le repositionnement des extensions urbaines par rapport au SCoT de 2006, permet d'éviter, la consommation de près de 200 ha de terres à usage agricole et autant de terres irrigables,
- Relocaliser les secteurs d'extension pour mieux intégrer les contraintes identifiées. La localisation retenue pour les extensions urbaines résulte d'une analyse multi-critères permettant d'**optimiser les choix au regard**

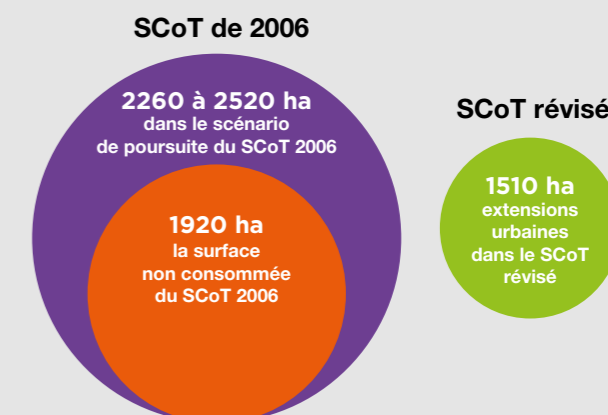
de critères d'aménagement durable (risques, biodiversité, agriculture, paysages, réponses aux besoins économiques et démographiques, développement des transports en commun, proximité avec les Pôles d'échanges multimodaux -PEM-, ...),

- Adapter la densité de la future urbanisation en fonction de la qualité de la desserte en transports collectifs et du niveau des équipements.

Limiter la consommation foncière dans les espaces naturels et agricoles

Les espaces naturels et agricoles seront généralement préservés. Mais certains projets d'infrastructures et d'équipements de superstructures nécessiteront de consommer environ 90 hectares pour les uns et environ 35 hectares pour les autres.

Limitation des extensions urbaines à l'horizon 2040



DONNEZ VOTRE AVIS

LA RÉVISION DU SCOT SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DESSINE LA MÉTROPOLE DE DEMAIN ET PRÉFIGURE VOTRE FUTURE VIE QUOTIDIENNE.

Vous êtes invité(e) à formuler votre point de vue sur les orientations du projet de SCoT.

OÙ ET COMMENT ?

- **Au siège de Montpellier Méditerranée Métropole tout au long de la procédure et dans les 31 mairies pendant les périodes communiquées par annonce légale:**
 - > Mise à disposition des documents
 - > Recueil des observations écrites
- **Sur le site internet de la Métropole:**
 - > Documents consultables sur : www.montpellier3m.fr/scot
 - > Formulation des avis :
 - > En ligne par l'intermédiaire du formulaire dédié
 - > Par courriel à : revisionscot@montpellier3m.fr
 - > Par courrier à :
Monsieur le Président
Montpellier Méditerranée Métropole
50 place Zeus, CS 39556,
34961 Montpellier Cedex 2

DIRECTION DU PROJET ET DE LA PLANIFICATION TERRITORIALE, MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

50, place Zeus - CS 39556 - 34961 Montpellier Cedex 2
Tél. 04 67 13 60 00

Tél: 04 67 13 60 24

Courriel: revisionscot@montpellier3m.fr

montpellier3m.fr/scot

