

## Élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)

### **REUNION PUBLIQUE – SECTEUR PLAINE OUEST COURNONTERRAL – MERCREDI 29 MAI 2019 19h / 21h15**

#### INTERVENANTS

- **Chantal MARION** : Vice-Présidente de Montpellier Méditerranée Métropole, déléguée au développement économique, à l'enseignement supérieur et à la recherche, à l'innovation, la French Tech, l'artisanat et la planification urbaine
- **Yves NURIT**, Directeur général adjoint de Montpellier Méditerranée Métropole, en charge de l'aménagement et du développement durable du territoire
- **Bernadette GUYON-BENOITE** : Directrice de Mission chez Algoé, le cabinet de conseil qui accompagne la Métropole dans l'élaboration du PLUi
- **Florence CHIBAUDEL** : Architecte-urbaniste qui représente le groupement spécifiquement en charge du secteur Plaine Ouest

#### En présence de :

- **Thierry BREYSSE**, Maire de Cournonterral, Vice-Président de Montpellier Méditerranée Métropole, délégué à la voirie et à l'espace public
- **Roger CAIZERGUES**, Maire de Lavérune, Conseiller métropolitain
- **Mylène FOURCADE**, Adjointe au Maire de Fabrègues, Vice-Présidente de Montpellier Méditerranée Métropole, déléguée à l'agro-écologie et à l'alimentation
- **Isabelle GUIRAUD**, Maire de St-Jean-de-Vedas, Vice-Présidente de Montpellier Méditerranée Métropole, déléguée à l'administration générale, aux contentieux et affaires juridiques et au protocole
- **Régine ILLAIRE**, Maire de Cournonsec, Vice-Présidente de Montpellier Méditerranée Métropole, déléguée aux ressources humaines
- **Joël VERA**, Maire de Saussan
- **Sylvie CINÇON**, adjointe au maire de Pignan
  
- **Estelle BRISSET**, Animatrice

#### Déroulement de la réunion

La réunion publique s'organise autour d'une présentation, sous forme de diaporama, assurée par la Vice-Présidente Mme Marion et le cabinet de conseil Algoé, qui accompagne la Métropole dans l'élaboration du PLUi, et de temps d'échanges avec les participants.

Introduction	
I. Le défi de la métropole acclimatée.....	4
II. Le défi de la métropole équilibrée et efficace .....	6
III. Le défi de la métropole dynamique et attractive .....	8

## INTRODUCTION

**Estelle BRISSET**, animatrice, présente les objectifs de la réunion : partager les grands principes de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi). Ce document d'urbanisme, en réglementant le droit des sols, agit sur le cadre de vie. Il expose le projet de développement du territoire à l'échelle métropolitaine pour les dix prochaines années et définit, une fois finalisé et officiellement approuvé, de façon précise les droits à construire. Il est élaboré en étroite collaboration avec les élus des communes du territoire et en concertation avec les habitants.

Au cours de cette réunion du secteur Plaine Ouest de la Métropole, qui regroupe les communes de Saint-Jean-de-Védas, Fabrègues, Lavérune, Pignan, Saussan, Cournonterral et Cournonsec, seront évoqués les résultats du diagnostic territorial réalisé, mais aussi les ambitions du territoire, au travers des trois défis que se lance la Métropole, qui se veut à la fois acclimatée, équilibrée et efficace, dynamique et attractive.

**Thierry BREYSSE**, Maire de Cournonterral, salue la présence de nombreux élus. L'élaboration du PLUi est le fruit d'un travail basé sur la démocratie et la concertation. Cette démarche participative a débuté en 2014 avec le Pacte de confiance des maires. Thierry BREYSSE apprécie que la Chambre d'agriculture adhère à la démarche.

**Chantal MARION**, Vice-Présidente de Montpellier Méditerranée Métropole, déléguée au développement économique et à la planification urbaine, souligne l'ampleur du travail déjà réalisé en vue d'élaborer le PLUi. Le socle de cette démarche est « **Montpellier Territoires, métropole productive** », un chantier de réflexion collaborative effectué par les services de la Métropole mais aussi les 31 communes concernées. Montpellier Territoires est un travail de prospective visionnaire, destiné à anticiper la transformation du territoire métropolitain sur les court, moyen et long termes. Le socle de cette démarche repose sur plusieurs valeurs partagées, pour que le territoire soit à la fois productif, écoresponsable, solidaire, connecté et... solaire ! La Métropole de Montpellier est l'une des plus connectées de France. Elle doit désormais apprendre à apprivoiser le soleil et à l'utiliser sciemment.

Deux ans d'étude ont été nécessaires et 22 ateliers thématiques ont été organisés pour bâtir ce projet. Le développement de la Métropole repose alors sur **sept piliers stratégiques**. La **santé** est à considérer selon la définition de l'Organisation Mondiale de la Santé (bien-être et qualité du cadre de vie). Le **numérique** recouvre notamment la dynamique économique autour du label French Tech. Le **développement économique** est notamment entendu dans sa composante touristique et industrielle. Les **transports et la mobilité** sont une problématique touchant l'ensemble de la Métropole. L'**agroécologie et l'alimentation** touchent quant à elles à l'économie, mais aussi à l'image de la Métropole, avec des vignes et un paysage à conserver. Le pilier de la **culture, du patrimoine et de l'université** a déjà permis à l'Université de Montpellier de se positionner en première position dans le classement de Shanghai en écologie. Le **commerce et l'artisanat**, quant à eux, sont une force et une caractéristique du territoire. Véritable pilier transversal, la notion de **citoyenneté, d'égalité des chances et de développement social** s'exprime par exemple dans la concertation autour de Montpellier Territoires.

A partir des 7 piliers stratégiques sont positionnés **les 5 axes du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)** de 2006 révisé, arrêté en juillet 2018 par le Conseil métropolitain. Le SCoT, qui a été soumis à enquête publique, sera présenté au Conseil métropolitain au second semestre 2019. Le premier axe consiste à révéler le paysage de la Métropole comme bien commun au travers de la figure du grand parc métropolitain. Le but du SCoT est en effet de protéger le patrimoine paysager métropolitain. Un autre axe du SCoT vise une acclimatation de la Métropole, c'est-à-dire une anticipation des risques climatiques. Sur le territoire, les épisodes cévenols surviennent déjà, mais des épisodes de sécheresse et/ou de canicule sont à craindre. Le troisième axe du SCoT consiste à structurer une armature d'échelle métropolitaine pleinement intégratrice. Le quatrième vise une mobilité pour tous, qui nécessite une action rapide. Enfin, le SCoT prévoit une consolidation du socle économique de la Métropole afin d'accroître l'attractivité de cette dernière.

Dans le cadre du SCoT, une convention a été conclue avec la Chambre d'Agriculture afin de préserver les espaces naturels et agricoles. A ce titre, les deux tiers du territoire métropolitain seront réservés à la nature et à l'agriculture, pour un tiers d'espaces urbains ou à urbaniser. Le PLUi sera articulé autour de cette logique, en circonscrivant le développement urbain aux extensions déjà engagées. Il s'agit de « construire la ville sur la ville ». Cet acte fort et courageux est déjà reconnu nationalement, et répond aux besoins des citoyens de la Métropole.

**Bernadette GUYON-BENOITE**, Consultante senior chez Algoé (le cabinet de conseil accompagnant la Métropole dans l'élaboration du PLUi), rappelle que le PLUi est un document encadré par le Code de l'urbanisme. Il est construit à partir d'enjeux actuels, mais porte une vision à l'horizon 2030, tandis que l'échéance du SCoT est à 2040.

L'exercice d'élaboration du PLUi est basé sur la coopération entre 31 communes, car le PLUi est plus que l'addition des anciens PLU. Il traduit ainsi un équilibre entre l'intérêt communal et l'intérêt intercommunal. Ce document répond à deux objectifs majeurs : décliner localement les orientations stratégiques prévues à l'horizon 2030, sur le plan de l'environnement, des mobilités, du développement économique, mais aussi permettre la réalisation des projets urbains locaux.

Le PLUi est composé d'un rapport de présentation reposant sur un diagnostic socioéconomique et un état initial de l'environnement. Ces deux documents décrivent les besoins et les enjeux du territoire. A partir de cet état des lieux est construit le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), qui traduit la vision politique à dix ans. Le règlement écrit et graphique développe une approche plus technique et réglementaire correspondant au zonage. Des annexes sont intégrées au PLUi afin de préciser son contenu.

Dans la hiérarchie des documents d'urbanisme, le PLUi se situe dans la partie basse de la pyramide, qui se compose des lois (loi SRU, loi Grenelle II, loi ALUR, loi Littoral, etc.), du SCoT, du Plan climat-air-énergie territorial (PCAET), du Programme local de l'habitat (PLH) et du Plan de déplacements urbains (PDU).

Concernant la méthode d'élaboration du PLUi, la phase d'étude est en cours de finalisation ; s'amorce aujourd'hui la phase de concertation, avec ces 6 réunions publiques organisées afin de présenter le PADD ; puis 31 réunions publiques sur les aspects réglementaires du PLUi auront lieu dans les communes concernées, qui rendront un avis ; une phase de consultation administrative sera également engagée avec les partenaires ; puis une enquête publique sera initiée.

**Un citoyen de Lattes** s'interroge sur la consultation des citoyens dans la chronologie de la démarche.

**Bernadette GUYON-BENOITE** répond que les habitants sont conviés aux réunions publiques prévues dans le cadre de la phase d'étude et de concertation. Ensuite une réunion publique sera organisée dans chaque commune pour présenter aux habitants le règlement et son zonage. Ainsi la Métropole pourra entendre tous les habitants avant d'arrêter le projet. Dans le cadre de l'enquête publique, le Commissaire enquêteur sera également à l'écoute des habitants.

**Estelle BRISSET** rappelle que les citoyens ont la possibilité d'envoyer leurs questions et remarques par mail et par courrier, ainsi que dans les registres présents dans les mairies des 31 communes de la Métropole.

**Un citoyen de Lavérune** demande si la répartition deux tiers / un tiers entre les espaces réservés à la nature et à l'agriculture, et les espaces urbains est calculée par commune ou à l'échelle de la Métropole.

**Yves NURIT**, Directeur général adjoint de la Métropole de Montpellier en charge de l'aménagement du territoire, explique que le PLUi porte sur 31 communes, en tenant compte de leurs contraintes et de leurs spécificités. Ainsi le PLUi repose sur un socle commun, tout en intégrant de nombreux éléments spécifiques. Les 2/3-1/3 constituent le socle commun apprécié au niveau de l'ensemble du territoire métropolitain.

**Un citoyen de Cournonterral** constate que le calendrier de l'élaboration du PLUi ne mentionne aucune date. Par ailleurs, il s'enquiert des documents d'urbanisme appliqués dans l'attente de l'approbation du PLUi.

**Yves NURIT** explique que l'élaboration du SCoT est en cours de finalisation. Cet exercice n'a pas été simple puisque les différents sujets du Schéma ont été débattus par 31 communes et la Métropole. Les personnes publiques associées jouent également un rôle étroit dans l'élaboration du PLUi et les allers-retours avec l'Etat, par exemple, prennent du temps. La phase de concertation va durer environ deux ans, et sera suivie par une phase de consultation qui durera un an, ce qui donne ainsi une échéance d'au moins à 2022. En attendant l'approbation du PLUi, les PLU et les POS en vigueur continueront de s'appliquer, avec des adaptations le cas échéant pour intégrer l'évolution des projets communaux.

**Thierry BREYSSE** en conclut que le PLUi sera voté après les élections municipales de 2020.

**Estelle BRISSET** indique que 3M a défini trois défis qui constitueront l'armature du PLUi et le déroulé de la réunion du jour :

- le défi de la métropole acclimatée ;
- le défi de la métropole équilibrée et efficace ;
- le défi de la métropole dynamique et attractive.

## I. Le défi de la métropole acclimatée

**Bernadette GUYON-BENOITE** présente les cinq constats majeurs identifiés sur les enjeux environnementaux métropolitains. Il s'agit de l'exceptionnelle richesse de l'environnement en termes de biodiversité (un des 35 hot spots mondiaux de biodiversité, un territoire abritant près de deux tiers des espèces connues en France et plus de 150 espèces protégées). Un autre élément du constat est l'exceptionnelle diversité des paysages, qui offre un cadre de vie rare aux habitants et aux visiteurs.

Cette variété environnementale est toutefois porteuse de risques divers, tels que le risque incendie. Dans la plaine agricole, les risques sont davantage liés à la pollution de l'air, aux phénomènes de chaleur urbaine ou aux inondations (épisodes cévenols). Le littoral est quant à lui exposé aux inondations par ruissellement des eaux pluviales ou à la submersion marine. Les territoires sont exposés à des risques différents, mais ils sont interdépendants ; ainsi l'urbanisation influe sur les inondations et l'état du littoral.

Le territoire est aussi marqué par une grande richesse agricole, avec son triptyque cultures annuelles/prairie/vigne, ainsi que les cultures de vergers. Cette richesse est le fondement du projet agroécologique et alimentaire de la Métropole qui repose sur trois piliers. Le pilier économique du projet recouvre le soutien à la profession agricole, qui est une composante économique importante du territoire. Son pilier social vise à apporter aux populations une nourriture de qualité et à recréer du lien avec l'agriculture. Enfin, l'aspect environnemental du projet correspond à l'ambition de pratiques agricoles plus vertueuses.

Le diagnostic fait par ailleurs ressortir les atouts du territoire dans le domaine énergétique. Le vent et le soleil sont autant de sources d'énergie renouvelable pouvant être associées aux énergies de récupération. Cependant, le territoire est aussi exposé à la précarité énergétique, avec 19 % des

habitants dans cette situation, contre 12 % à l'échelle nationale. Des efforts sont donc à accomplir dans la rénovation des logements, notamment dans la partie dense de la ville de Montpellier.

**Estelle BRISSET** indique, en résumé, que les cinq enjeux environnementaux de la Métropole sont ceux de la biodiversité, des paysages, des risques naturels, de l'agroécologie et de l'énergie.

**Bernadette GUYON-BENOITE** décline ensuite les objectifs définis en matière d'acclimatation de la Métropole. Le premier consiste à révéler le grand parc métropolitain et à en valoriser les atouts, du Pic Saint-Loup à la mer. Ce parc se compose de différents espaces (forêts, garrigues, espaces aquatiques, espaces agricoles, rivières, littoral, etc.) qui contribuent à préserver la biodiversité. Le littoral présente à la fois une grande richesse naturelle et des risques de nature diverse.

Le deuxième objectif de la Métropole acclimatée est d'anticiper les évolutions environnementales, en travaillant sur la résilience environnementale. Trois modèles ont ainsi été construits sur l'arc littoral, l'arc des garrigues et l'arc de la plaine agricole. Ces trois espaces présentent trois modèles de résilience. L'ensemble du territoire est concerné par le défi d'une métropole acclimatée.

**Une citoyenne de Lavérune** s'interroge sur les actions menées par la Métropole pour répondre aux problématiques environnementales actuelles.

**Chantal MARION** indique que la Métropole mène un programme « Cité intelligente », en collaboration avec les universités et les équipes de recherche, qui est très orientée sur le développement durable (eau, déplacement, risques...). Dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région, des investissements forts ont été réalisés. Ainsi, la Métropole a investi 4 millions d'euros sur la Cité intelligente, notamment en plaçant des capteurs le long du Lez et sur les bus. Les données open-data ainsi recueillies depuis 2013 sont accessibles aux start-ups et aux entreprises qui conçoivent des applications. Par ailleurs, des équipes de recherche travaillent sur la problématique de la salinisation des nappes phréatiques.

**Yves NURIT** ajoute que la Métropole mène des politiques dans de nombreux domaines. Par exemple, le PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations) de la Mosson protège certaines zones.

**Mylène FOURCADE**, Vice-Présidente déléguée à l'Agroécologie et à l'Alimentation de Montpellier Méditerranée Métropole, explique que les terres agricoles sont à la fois protégées et réactivées, pour encourager l'agriculture de proximité. Ainsi, la Métropole travaille au développement d'un archipel de fermes-ressources, notamment dans le domaine de Viviers à l'est de la Métropole, le domaine de Mirabeau à Fabrègues et le domaine de la Condamine au Millénaire. De son côté, Lavérune a racheté 25 hectares pour que des agriculteurs puissent développer leurs activités en circuits courts. Pour mobiliser le foncier, deux projets d'Association Foncière Agricole (AFA) sont en cours de réflexion et concernent 11 communes. Leurs élus et les propriétaires privés pourraient ainsi mettre leurs terres à la disposition d'agriculteurs qui rencontrent de vraies difficultés pour trouver des terres.

**Une citoyenne de Lavérune** indique que le Plan d'amélioration des pratiques phytosanitaires et horticoles est en cours de mise en place sur la plaine Ouest, pour préserver le captage du Lez.

**Un citoyen de Cournonterral** s'étonne de l'absence de programmation dans l'utilisation des énergies renouvelables, en particulier dans les nouvelles constructions immobilières.

**Un autre citoyen de Cournonterral** déplore qu'un ensemble immobilier récemment construit n'intègre aucune source d'énergie renouvelable. Au-delà des directives définies dans ce domaine, un projet favorisant les constructions en autonomie d'énergie devrait être défini à l'échelle métropolitaine.

**Yves NURIT** fait savoir que Philippe Saurel a engagé l'action « Montpellier Métropole Solaire » pour généraliser le recours à l'énergie solaire en général et aux énergies renouvelables locales en particuliers. Parallèlement à l'élaboration du PLUi, trois autres documents sont en cours de définition. Le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) inclut un volet sur les énergies renouvelables locales, dans lequel le solaire constitue un axe très fort. Des objectifs ambitieux dans ce domaine pour la décennie à venir sont en train d'être définis.

**Chantal MARION** explique qu'un nombre croissant de projets, mais aussi d'acteurs, collectivités du territoire, aménageurs, architectes, promoteurs intègrent les panneaux photovoltaïques dans les opérations.

## II. Le défi de la métropole équilibrée et efficace

**Estelle BRISSET** précise que 3 thématiques seront abordées dans ce deuxième défi : celles des équipements, de l'urbanisation et des mobilités.

**Bernadette GUYON-BENOITE** explique que la structure d'équipements est riche (universités, services hospitaliers, équipements sportifs), avec un fort rayonnement national et supra-métropolitain. Il convient toutefois de mettre à niveau certains de ces équipements, ou par exemple de déménager le stade de la Mosson. A Cournonterral, un lycée sera construit en 2022 environ. Par ailleurs, le maillage d'équipements de proximité, qui participe de la qualité de vie de chacun, doit être entretenu. Une hiérarchie urbaine des équipements doit être bien définie pour assurer l'efficacité de la Métropole. Autour du cœur de la Métropole, se trouvent les grands équipements de la ville dense. Les villes et villages métropolitains doivent également être dotés de bons équipements.

Les déplacements entre le centre urbain et les villes et villages sont de plus en plus nombreux, avec une prédominance de la voiture. Le contournement routier est encore incomplet. En outre les modes actifs (marche à pied, vélo, etc.), en développement, présentent des discontinuités. Le réseau de tramway poursuit également son expansion. Les déplacements quotidiens entre la Métropole et les territoires voisins sont au nombre de 300 000 par jour, pour 1,6 million de déplacements au sein de la Métropole. En moyenne, un Montpelliérain passe une heure par jour dans la voiture pour parcourir 19 km.

**Estelle BRISSET** résume les trois constats du diagnostic sur ces sujets : le territoire est riche en équipements importants ; il est multipolarisé ; les déplacements augmentent en nombre et en durée.

**Bernadette GUYON-BENOITE** présente les objectifs définis sur cette base. L'organisation des déplacements doit permettre d'articuler la ville et les territoires en hiérarchisant les modes de transport. Les travaux porteront également sur les proximités, afin d'éviter des déplacements en offrant des équipements dans les quartiers et villages.

Le système sera supporté par le réseau de transport ferré et par le réseau de tramway, qui fluidifie les mobilités dans le cœur de Métropole et la première couronne. Le contournement Nîmes-Montpellier permettra d'ailleurs d'augmenter les cadencements ferroviaires. Le réseau de tramway sera renforcé, avec la ligne 5 ; la ligne 1 sera prolongée. Des bus à haut niveau de service mailleront et fluidifieront ces mobilités.

Le réseau ferré, épine dorsale du développement des mobilités, sera complété par le réseau routier, réseau d'articulation du territoire métropolitain. Dans ce domaine, le contournement de Montpellier sera à achever, avec notamment le contournement ouest (COM), jonction de l'A750 avec l'axe A709/A9. La déviation Est de Montpellier (DEM) et le LIEN sont également à citer.

A l'articulation des réseaux ferrés et routiers, des pôles d'échanges intermodaux seront aménagés. Six pôles d'échanges sont soit existants, soit en projet sur le territoire de la Métropole, avec par exemple le pôle d'échanges Occitanie sur la ligne 1 ou encore le pôle de Sablassou sur la ligne 2.

L'organisation du territoire reposera par ailleurs sur les modes actifs de déplacement, c'est-à-dire les déplacements impliquant la force physique (bicyclette avec ou sans assistance électrique, trottinette, marche à pied). La Métropole a adopté son schéma directeur des modes actifs, qui conduira à la construction d'un maillage serré. En dehors de ces infrastructures, des services seront proposés pour permettre à chacun d'utiliser son vélo, sa trottinette, ou de parcourir les espaces urbains de manière sécurisée et agréable.

L'intensification urbaine sera donc ciblée sur des espaces desservis par les modes de transport les plus performants (réseau de tramway), et le développement sera moins intense sur les villages. Ainsi le réinvestissement urbain sera adapté au contexte local. L'objectif est de tendre vers la localisation de 60 % du développement urbain dans les tissus urbains existants ou en formation.

**Estelle BRISSET** en déduit donc que les deux grands défis en présence sont de faciliter les déplacements et d'organiser équitablement les espaces urbains.

**Un habitant de Cournonterral, Collectif Ligne 5**, estime que le territoire communal est abandonné. Les bus sont vétustes. Les deux lignes ferroviaires qui traversaient les plaines de l'Ouest ont été supprimées. Le Région a promis un lycée pour 2022. La Métropole a supprimé la ligne 35, pour la réinstaller en 2026. Dans ce territoire à l'abandon, les citoyens n'ont pas d'alternative à la voiture. Des mesures d'amélioration des transports devraient être prises immédiatement.

**Thierry BREYSSE**, Maire de Cournonterral, annonce que la fréquence des bus publics va être augmentée à 21 rotations par jour. La déviation de Montbazin permettra d'éviter une commune et de créer une piste cyclable..

**Un habitant de Cournonterral** demande si la ligne ferroviaire de Cournonterral-Montpellier pourrait être rouverte.

**Yves NURIT** répond que ce sujet est en réflexion sur les anciennes voies ferrées Montpellier-Poussan et Montpellier-Sommières pour y créer des voies vertes (vélos) et des bus express. En outre, un projet de fret jusqu'au parc du Salaison de Vendargues est à l'étude.

**Une habitante de Lavérune** déplore l'absence de transports en commun pratiques entre Lavérune et Montpellier. La Métropole affiche 30 ans de retard en matière d'équipements de transport.

**Yves NURIT** rappelle que la Métropole alloue chaque année 65 millions d'euros au fonctionnement des transports (bus, tram, etc.). Elle présente un réseau de transports en commun atypique car son réseau de tramway dessert une grande partie de la population. L'investissement réalisé sur les quatre lignes a été mené au détriment du développement du réseau de bus et les élus ont ainsi décidé de corriger cette situation, de manière à mieux équilibrer la desserte entre les communes et les quartiers. Par ailleurs, les difficultés de déplacement concernent essentiellement les échanges entre la Métropole et les pôles urbains voisins (Nîmes, Sète, etc.). Pour résoudre cette problématique, les offres de logement doivent être proposées au plus près des zones d'emploi.

**Roger CAIZERGUES**, Maire de Lavérune, souligne l'importance des transports collectifs. Les déplacements s'appuient également sur les infrastructures routières. Le COM et le Lien doivent être mis en place. Les services de la Métropole doivent avoir une vision globale des problématiques de déplacement et élaborer une planification. Par ailleurs, il reconnaît que la commune de Lavérune est confrontée à de vraies difficultés de déplacement, qui génèrent de la pollution et un retard

économique. Un véritable plan Marshall des déplacements sur le secteur de Lavérune devrait être mis en œuvre. La population est désespérée de subir cette situation.

**Thierry BREYSSE** rappelle que deux maires, membres du Conseil départemental, ont refusé la LICOM alors que le Département avait décidé sa mise en œuvre dès 2010.

**Un habitant de Cournonterral** déplore que le COM n'ait pas été mis en œuvre. Par ailleurs, il suggère de dédoubler et déplacer la RD5, pour éviter l'entrée dans Cournonterral.

**Yves NURIT** souligne que la Métropole a hérité, lors de sa création, d'un réseau routier pour lequel les investissements n'ont pas suivi l'évolution démographique. Elle a récupéré les voiries communales, puis celles du Département en 2017. Le plan d'investissement sur ces voiries est en cours d'élaboration. La priorité a été donnée au Contournement Ouest de Montpellier (COM) dans une vision multimodale. Ainsi, le Conseil de la Métropole a, dans son avis, demandé à l'Etat que le COM soit équipé de bandes d'arrêt d'urgence accessibles aux bus. Les passagers pourront être déposés aux pôles d'échanges multimodaux les plus proches de leur destination. La Métropole a décidé de prendre la maîtrise d'ouvrage sur 1,1 km (soit 20 % du linéaire du COM) et de réaliser un pôle d'échanges connecté à la ligne 5. En outre, n'oublions pas que le territoire a bénéficié de 3 milliards d'euros dans des projets importants, comme le déplacement de l'A9 et la ligne nouvelle mixte Grande vitesse & fret. Sur la RD5, il est envisagé que des bus à forte fréquence et à grande amplitude circulent et soient connectés à la ligne 5 du tramway.

**Un habitant de Cournonterral** s'inquiète de la pollution générée par le trafic routier.

**Yves NURIT** estime que la continuité autoroutière entre l'A750 et l'A709, assurée par le COM, est une priorité pour réduire la dispersion de la pollution atmosphérique sur le territoire.

**Un habitant de Cournonsec** souligne l'afflux de circulation à Saint-Jean-de-Védas. Il demande si une sortie est prévue sur l'A709 pour limiter le trafic dans la commune.

**Yves NURIT** souligne la complexité de la situation de cette commune, dans la mesure où elle reçoit les flux entrant par le sud-ouest du territoire métropolitain et ceux en échange entre l'A750 et l'axe A709/A9. Tant que les grands travaux structurants, à commencer par le COM, n'auront pas été réalisés, cette situation difficile devra être gérée. Une solution simple à mettre en œuvre est envisagée pour créer un barreau à partir de l'ancien échangeur, désormais gratuit, à travers les zones de la Lauze et Marcel Dassault, pour rejoindre la RM612. Ainsi une partie du trafic ne passerait plus par Saint-Jean-de-Védas. Le foncier est en cours de négociation. Le COM permettrait d'extraire de Saint-Jean-de-Védas le trafic de transit, en décaissé ; les circulations d'échange resteront, quant à elles, en surface. Pour la Métropole, la réalisation du COM est prioritaire. Au sein du COM, la section allant de l'A709 à l'échangeur est une priorité car elle concentre aujourd'hui les plus gros blocages.

### III. Le défi de la métropole dynamique et attractive

**Bernadette GUYON-BENOITE** explique que l'un des enjeux de la Métropole est d'accroître l'attractivité et le rayonnement métropolitain grâce à un développement urbain maîtrisé. La croissance démographique annuelle de la Métropole, à 1,7 %, est l'une des plus élevées au plan national, avec 5 700 habitants supplémentaires par an entre 1999 et 2015. A l'avenir, l'INSEE prévoit un fléchissement de l'apport migratoire. Dans ce contexte, l'objectif de croissance démographique métropolitain est porté à 1,2 % par an jusqu'à 2030.



Pour parvenir à loger tous ces habitants, il faudra produire du **logement** accessible, car pour des raisons de prix, les habitants de la Métropole ne parviennent parfois pas à réaliser leur parcours résidentiel sur le territoire métropolitain, ce qui d'ailleurs alimente les transports pendulaires. L'objectif est donc de produire 4 750 à 5 100 logements par an à l'horizon 2030, tout en visant un objectif de mixité sociale.

L'attractivité et la maturité économiques de la Métropole s'affirment, mais de manière encore contrastée. Si le tertiaire est très dynamique, **l'économie productive** doit encore être développée. A ce jour, la Métropole compte près de 40 000 entreprises, qui rassemblent 270 000 emplois (dont 29 % d'emplois productifs). Le taux de création d'entreprises est très élevé (16 %), mais les taux de chômage (13 %) et de pauvreté demeurent bien supérieurs à la moyenne nationale.

Dans le domaine **foncier**, le territoire présente une certaine carence et une inadaptation à la demande. Depuis 2008, s'observe une diminution de l'offre en foncier économique dédié aux activités productives (artisanat, logistique, activités manufacturières et industrielles), tandis que l'offre tertiaire est potentiellement supérieure à la demande évaluée, mais dont la mise sur le marché est régulée.

Dans ce contexte, les élus métropolitains se sont donnés pour objectif de consolider les fonctions économiques, commerciales et touristiques. Ainsi, seront développées des **polarités économiques attractives et durables** autour de l'axe Nord des savoirs, la vitrine urbaine active et les territoires d'innovation numérique.

Pour relever le défi de la carence en immobilier d'entreprise, deux sites sont alors particulièrement importants. Le déplacement de l'A9 va permettre de créer une véritable vitrine économique de la Métropole, accessible à la fois par l'autoroute et par la nouvelle gare, présentant également des logements, des espaces de loisirs et des équipements. L'axe Nord des savoirs va être développé, notamment autour d'Euromédecine et Agropolis. Des lieux vont continuer à être développés pour asseoir son rayonnement. En outre, des pôles de proximité devront continuer à être confortés, en particulier à Fabrègues, Cournonsec et Cournonterral.

Concernant **l'offre commerciale**, des réflexions sont conduites sur ce sujet sensible à différentes échelles, car le commerce fait face à une mutation – poussée notamment par le développement de la téléphonie mobile. Le réseau commercial est puissant – sans être surdimensionné – et couvre l'ensemble des besoins. L'armature de proximité est toutefois à consolider afin de développer les commerces de cœur de ville et de village. Dans un contexte futur de tassement de la croissance démographique et de développement du e-commerce, la création de nouvelles zones commerciales ne serait pas judicieuse.

Pour porter le développement commercial, et ensuite les traduire dans le PLUi, le rayonnement de la centralité métropolitaine devra être conforté sur l'Ecusson et le Polygone, en donnant la priorité aux commerces de proximité. L'équilibre géographique devra être amélioré pour favoriser la présence de commerces dans les villages. De plus, il faudra réinvestir les pôles commerciaux existants, tout en limitant le développement de nouvelles centralités périphériques.

Concernant le **tourisme**, la Métropole présente un fort potentiel touristique, nourri par sa richesse patrimoniale. Celle-ci devra certainement être mieux valorisée, tant pour les habitants que pour les visiteurs. La créativité urbaine et architecturale de la Métropole est reconnue à une très grande échelle. Le volet hôtelier devra être retravaillé dans le cadre du PLH, afin notamment d'optimiser la répartition de l'offre hôtelière, et ainsi de mieux répondre à la demande.

**Un habitant de Lavérune** considère que les communes de Lavérune et de Cournonterral sont les parents pauvres des investissements de la Métropole. Ces communes connaissant un fort développement de l'habitat, la création d'infrastructures adaptées devrait être anticipée. D'une

manière générale, il estime que les revendications des habitants de ces communes devraient être mieux entendues par la Métropole.

**Chantal MARION** précise que la Métropole a déjà organisé de nombreuses réunions publiques de concertation qui font l'objet de comptes rendus, sur l'ensemble de ces politiques publiques. Le SCoT et le PLUi ont été révisés en appliquant le principe de concertation. Par ailleurs, elle rappelle que certains contournements n'ont pas été réalisés car le Département n'a pas investi au moment où il aurait dû le faire. Un travail de rattrapage est en train d'être mené par la Métropole depuis que les voiries départementales lui ont été transférées. Le tracé de la Ligne 5 a été défini en concertation avec les citoyens. Le processus a été long. Comme les impôts n'ont pas augmenté depuis 2013, la Métropole s'efforce de faire mieux avec moins.

Par ailleurs, elle mentionne quelques actions menées par la Métropole concernant les parcs d'activités (zone industrielle la Lauze Est, extension du parc Marcel Dassault). Ces investissements forts vont permettre à des salariés de travailler sur place, et ainsi d'éviter les mouvements pendulaires.

**Un habitant de Cournonsec** explique que l'aménagement des centres villes implique la création de parkings gratuits. Par ailleurs, il rappelle que la grande distribution emploie trois fois moins de salariés que le commerce de proximité, à chiffres d'affaires équivalents.

**Thierry BREYSSE** annonce que le déplacement du plateau sportif situé à proximité de la piscine Poséidon va permettre de créer un quartier, des parkings et 500 m<sup>2</sup> de commerces. Ce projet va réveiller le commerce de proximité de la commune. En outre, un parking sera créé sur un nouveau bassin de rétention.

**Isabelle GUIRAUD**, Maire de St-Jean-de-Vedas, confirme l'importance des parkings, tout en soulignant l'importance de développer tous les modes de transport. La voiture a encore sa place dans la ville, mais les citoyens doivent faire évoluer leur mentalité et leurs pratiques. Un vrai travail de pédagogie devra donc être conduit pour que les populations se posent les bonnes questions et cessent de prendre leur voiture pour les petits déplacements. Par ailleurs, elle souligne la lenteur des processus d'élaboration des projets, notamment parce que les services de l'Etat veillent au respect d'exigences environnementales particulièrement fortes. Cette lenteur consomme beaucoup d'énergie et génère de grandes incompréhensions.

**Un particulier** s'étonne qu'un projet d'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage à Fabrègues soit prévu sur une parcelle de 2,5 hectares où des centaines de cèdres ont été plantés il y a 50 ans. Ce projet de déboisement pose un vrai souci de cohérence.

**Yves NURIT** précise que l'accueil des Gens du voyage est une compétence transférée des communes à la Métropole. Cette compétence doit être assumée pour remédier à la situation de sous-équipement dont la Métropole a hérité, car les occupations sauvages viennent polluer la vie des habitants et leur environnement. Ce sujet concerne particulièrement le sud et le sud-ouest de la Métropole (Lattes, Montpellier, Pérols, etc.). Des solutions d'urgence doivent être trouvées chaque week-end de la grande saison estivale. Un schéma départemental d'accueil des gens du voyage a été défini par Arrêté Préfectoral. La Métropole s'est fixé comme objectif de mettre en œuvre ce schéma pour rattraper le retard pris antérieurement. Des aires situées aux entrées de la Métropole ont été ou devront être localisées. Ces terrains doivent être accessibles et équipés d'eau et d'électricité. Un terrain a été identifié à Fabrègues car il possède les caractéristiques qui répondent au schéma départemental.

**Mylène FOURCADE** explique que l'Etat a refusé le premier terrain identifié car un menhir, à valeur patrimoniale, se trouvait sur place. Le propriétaire du second terrain identifié est prêt à le céder. Seule une partie des arbres sera abattue pour pouvoir accueillir des gens du voyage sur ce terrain inconstructible. Ce projet a reçu l'approbation des représentants des gens du voyage et de

l'ensemble des services de la Métropole. La Métropole s'efforce de trouver des solutions. La mise à disposition de ce terrain facile d'accès évitera des occupations illicites, qui dégradent les communes et génèrent des coûts élevés.

**Une habitante de Cournonterral** remercie la Métropole de mettre en œuvre le projet de piste cyclable au cours du mois de juin. Celle-ci devrait toutefois être prolongée au droit du RD5.

**Chantal MARION** incite les citoyens à participer à la concertation et annonce que les prochaines réunions se tiendront le 18 juin à 18h30 à Castries, le 2 juillet à 18h30 à Saint-Georges d'Orques, et le 11 juillet à 18h30 à Montpellier.