



Élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)

**REUNION PUBLIQUE – SECTEUR VALLEE DU LEZ
MONTFERRIER-SUR-LEZ – JEUDI 9 MAI 2019
18h30 / 21h**

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 du territoire
- **Marie BOUCHET** : Consultante senior chez Algoé, le cabinet de conseil qui accompagne la Métropole dans l'élaboration du PLUi
- **Sébastien RAMORA** : Directeur de l'agence de Montpellier du cabinet Ateliers UP+, bureau d'études qui accompagne la Métropole dans l'élaboration du PLUi, spécifiquement en charge du secteur littoral

En présence de :

- **Gilles CHRETIEN**, Adjoint au Maire de Clapiers, délégué à l'urbanisme
- **Michel FRAYSSE**, Maire de Montferrier-sur-Lez
- **Gaby Moulin**, Adjointe au Maire de Jacou, déléguée à l'urbanisme
- **Frédéric LAFORGUE**, Maire de Castelnau-le-Lez
- **Jean-Marc LUSSERT**, Maire de Prades-le-Lez
- **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.....	5
II.	Le défi de la métropole équilibrée et efficace	7
III.	Le défi de la métropole dynamique et attractive	11

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.

C'est un document global et prospectif accessible à tous. Le PLUi permet notamment de :

- préserver et de valoriser l'environnement, le cadre de vie, le patrimoine bâti et le paysage ;
- se protéger des risques ;
- localiser les futurs équipements et espaces publics ;
- accueillir de nouveaux logements et le développement des activités économiques tout en favorisant le réinvestissement urbain.

La réunion du secteur Vallée du Lez concerne plus spécifiquement les communes de Castelnaud-le-Lez, Prades-le-Lez, Montferrier-sur-Lez, Clapiers, Jacou et Le Crès. Au cours de cette réunion, seront évoqués les résultats du diagnostic territorial réalisé, mais aussi les ambitions du territoire, au travers des trois défis que se lance la Métropole : la métropole se veut à la fois acclimatée, équilibrée et efficace, dynamique et attractive.

Michel FRAYSSE, Maire de Montferrier-sur-Lez, Conseiller métropolitain, salue les élus et les représentants des services métropolitains et remercie le public présent. Il précise que la Commission d'urbanisme de Montferrier-sur-Lez a travaillé à de nombreuses reprises avec les différents bureaux d'études impliqués, ainsi que la Métropole, pour contribuer à l'élaboration du PLUi. Ce plan constitue un enjeu pour Montferrier-sur-Lez, mais aussi pour l'ensemble du pôle Vallée du Lez. Dans ce contexte, l'important pour les élus municipaux est d'exprimer les besoins et attentes de leur village, tout en gardant à l'esprit l'intérêt général de la Métropole.

Chantal MARION, Vice-Présidente de Montpellier Méditerranée Métropole, déléguée au développement économique et la planification urbaine, souligne l'ampleur du travail déjà réalisé en vue d'élaborer le PLUi. Le socle de cette démarche est « Montpellier Territoires, une métropole productive », un chantier de réflexion collaborative de deux ans, effectué par les services de la Métropole et 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. Cet esprit visionnaire de Montpellier Territoires a permis de donner un contenu volontaire et prospectif au SCoT, et aujourd'hui au PLUi de définir des grands thèmes d'organisation spatiale des territoires en tenant compte de l'environnement, de l'écologie, de l'alimentation, de la résilience etc. En outre, Montpellier Territoires travaille avec les communautés de communes et les agglomérations environnantes, afin de trouver des solutions à certaines problématiques importantes qui ne trouvent leur résolution qu'à très grande échelle (environnement, déplacement...).

La Métropole s'appuie sur sept piliers stratégiques de développement. 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** touche 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 d'être 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. Un pilier transversal est la notion de **citoyenneté, d'égalité des chances et de développement social**, qui s'exprime par exemple dans la concertation autour de Montpellier Territoires.

À partir des piliers stratégiques, sont positionnés les 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, serait soumis au Conseil métropolitain pour son approbation finale au second semestre. Le SCoT est décliné en cinq axes. Le premier 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. Le 2ème 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, les deux tiers du territoire seront réservés aux espaces naturels et agricoles, pour un tiers d'espaces urbains ou à urbaniser. Le PLUi sera articulé autour de cette logique, en tendant à accueillir le développement urbain à hauteur de 60% d'une part en réinvestissement urbain (il s'agit de « construire la ville sur la ville ») et d'autre part au sein des extensions déjà engagées et seulement à hauteur de 40% dans de nouvelles extensions urbaines. Cet acte fort et courageux répond aux besoins du territoire et des citoyens de la Métropole.

Dans ce cadre, une convention a été conclue avec la Chambre d'Agriculture afin de préserver les espaces naturels et agricoles.

Marie BOUCHET, Consultante senior, Algae (bureau d'études 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 les 31 communes du territoire métropolitain, car le PLUi est plus que l'addition des anciens PLU. Il s'agit d'un équilibre entre l'intérêt communal et l'intérêt intercommunal. Ce document présente deux objectifs majeurs : décliner localement les orientations stratégiques prévues à 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. À partir de cet état des lieux est construit le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). 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. Le PLUi est donc une charnière opérationnelle entre les documents d'orientation et les documents de programmation et constitue la base d'une pyramide de différents documents de planification successifs (lois / schémas régionaux / plans locaux).

Six réunions de concertation sont organisées afin de présenter le PADD. Ensuite, 31 réunions publiques auront lieu dans les communes sur les aspects réglementaires du PLUi. Une phase d'association est également engagée avec les partenaires. Chacun pourra apporter sa contribution aux propositions du PLUi, par la suite une enquête publique sera organisée.

Un citoyen de Montferrier-sur-Lez s'étonne que la commune du Crès ne soit pas représentée en séance.

Chantal MARION indique que ses représentants se sont excusés, pour des raisons d'agenda.

Un citoyen de Prades-Le-Lez se renseigne sur l'articulation du PLUi avec les autres plans départementaux ou régionaux.

Marie BOUCHET explique que le document sera articulé avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) en cours d'élaboration par la Région, qui fait l'objet d'une consultation des différentes intercommunalités concernées. Par ailleurs, une cohérence forte est ménagée entre le PLUi, le SCoT, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en cours d'élaboration, ou encore le Programme Local de l'Habitat (PLH).

Une représentante de l'Association des Amis de la Chapelle de Baillarguet sollicite quelques précisions sur l'articulation entre le SCoT métropolitain et celui des communes telles que Saint-Martin-de-Trévières.

Elle s'enquiert par ailleurs du calendrier des différentes phases de concertation autour du PLUi.

Chantal MARION signale que le SCoT est élaboré en collaboration avec les communes et en association avec les communautés voisines.

Yves NURIT, Directeur général adjoint de Montpellier Méditerranée Métropole en charge de l'aménagement et du développement durable du territoire, explique que le SCoT est un document intégrateur, vis-à-vis de des réglementations et des documents qui lui sont supérieurs. En l'occurrence, le SCoT de 3M a été révisé au moment où les SCoT des territoires limitrophes étaient en cours d'élaboration, ce qui a facilité la mise en cohérence des documents. Par ailleurs, le dialogue se poursuit avec les territoires voisins y compris sur le PLUi. En outre, dans le cadre de l'élaboration du SRADDET, trois contributions ont été rédigées et adressées à la Région, par la Métropole et les territoires avec lesquelles elle travaille en partenariat (contributions des six SCoT du bassin de vie de Montpellier, des 14 SCoT couvrant une zone géographique comprise entre la vallée du Rhône et les Pyrénées-Orientales et enfin des deux Métropoles de Toulouse et Montpellier).

Le calendrier, quant à lui, n'est pas connu à ce stade car on ne le maîtrise pas. En effet, si la Métropole est compétente en matière de PLUi, elle se doit d'élaborer ce document en collaboration avec les communes. Ce travail à 32 collectivités (31 communes et la Métropole) prend beaucoup de temps, car thématique par thématique, le consensus est recherché. Par ailleurs, le calendrier dépend aussi de nombreux avis : ceux de l'État, des Conseils régional et départemental ou des Chambres consulaires, par exemple. Or, du fait de la complexification de la réglementation, les échanges institutionnels de cet ordre sont de plus en plus chronophages, comme la Métropole a pu le constater lors de la révision du SCoT.

Une représentante de l'Association des riverains du Sablas de Castelnau-Le-Lez, demande si les documents présentés sont consultables sur internet.

Yves NURIT répond par l'affirmative : les documents (PPT, compte-rendu) sont mis en ligne au fur et à mesure sur le site de la Métropole.

Estelle BRISSET indique que Montpellier Méditerranée Métropole 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

Marie BOUCHET 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 (l'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 dont la vallée du Lez pâtit tout particulièrement. 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 : 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 / prairies / vignes, 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, c'est-à-dire davantage que les 12 % de la moyenne 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 que les cinq enjeux environnementaux sont donc ceux de la biodiversité, des paysages, des risques naturels, de l'agroécologie et de l'énergie.

Marie BOUCHET décline ensuite les objectifs associés à ce défi de la Métropole acclimatée. Le premier consiste à révéler le grand parc métropolitain et à en valoriser les atouts, du Pic Saint-Loup jusqu'à la mer. Il faudra préserver les corridors écologiques, mais aussi articuler la ville avec les espaces naturels et agricoles. La logique est celle d'une valorisation environnementale, sociale et économique de ces espaces. Il faudra également tenir compte des particularités de l'espace littoral, de son inconstructibilité, par exemple.

Le deuxième objectif de la Métropole acclimatée est de construire des modèles d'acclimatation, car chaque territoire est confronté différemment aux risques. Trois modèles ont donc été construits sur l'arc littoral, l'arc des garrigues et l'arc de la plaine agricole.

Un citoyen de Montferrier-sur-Lez revient sur les travaux communs menés entre la Métropole et les communautés de communes avoisinantes. La vallée du Lez s'étend par exemple sur le territoire de trois EPCI, de la communauté de communes du grand Pic-Saint-Loup, depuis les affluents du Lez tels que le Lirou, jusqu'à Palavas-Les-Flots, dans la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or. Il faudrait connaître les modalités concrètes d'articulation des politiques environnementales entre ces différents acteurs. En effet, si le territoire métropolitain est découpé en arcs est-ouest, la vallée du Lez forme quant à elle un axe nord-sud qui traverse le territoire.

Chantal MARION fait valoir que le SCoT révisé propose une préservation des trames bleues et vertes, et notamment la trame bleue du Lez depuis sa source jusqu'à Palavas-les-Flots.

Yves NURIT ajoute que de nombreux échanges ont vu le jour, par exemple dans le cadre de l'élaboration du SCoT, sur des questions d'hydraulique ou de continuité de la biodiversité. Des habitudes de travail ont ainsi été mises en place.

Jean-Marc LUSSERT, Vice-Président de Montpellier Méditerranée Métropole délégué à la prévention des risques majeurs et à la gestion des milieux aquatiques, Maire de Prades-le-Lez, présente un exemple de cette collaboration. Le nettoyage des cours d'eau est conçu à l'échelle du bassin versant, pour laisser l'eau s'écouler à une vitesse qui n'entraînera pas de submersion à l'aval. De la même manière, les travaux sur les risques du Lirou sont réalisés à l'échelle du risque, c'est-à-dire en associant les acteurs des différents territoires où le cours d'eau s'écoule. De la même manière, en matière de submersion marine, l'échelle sédimentaire s'étend du Grau-du-Roi jusqu'à Sète. Les travaux sur ces ensembles environnementaux dépassent les frontières administratives. Un dernier exemple de cette collaboration est le syndicat dédié à la protection de la biodiversité, qui intervient sur les lagunes s'étendant de Vic-la-Gardiole jusqu'à l'Étang de l'Or (Lattes-Pérois), en passant par Villeneuve-Lès-Maguelone.

Chantal MARION rappelle que des investissements ont été réalisés par la Métropole dans le cadre de la Cité intelligente, par exemple pour mesurer la montée des crues du Lez au moyen de capteurs. Il s'agit de l'une des actions partenariales menées avec l'Université. D'autres actions de recherche sont menées dans le cadre du Plan État/Région sur la salinisation des eaux. En outre, une thèse a été rédigée sur la pollution du Lez par les carburants. Des financements sont déployés pour surveiller la qualité du Lez, la biodiversité et les crues.

Une Conseillère municipale, Montferrier-sur-Lez, salue la volonté de préservation des corridors écologiques. Elle appelle de ses vœux une protection de la trame verte couvrant le site des Fontanelles, sur le territoire de la communauté de communes du Grand Pic-Saint-Loup, dont le SCoT a été approuvé tout récemment, qui se prolonge sur le territoire métropolitain.

Par ailleurs, elle revient sur la répartition des espaces prévue dans le PADD. Il est positif de prévoir de préserver deux tiers d'espaces naturels et agricoles, mais à l'intérieur de ces emprises, il faudrait dissocier les espaces naturels des espaces agricoles. Par ailleurs, il faudra aussi distinguer les espaces agricoles potentiellement constructibles des espaces agricoles à préserver.

Yves NURIT explique que les espaces naturels et les espaces agricoles ne sont volontairement pas distingués dans le SCoT. Cette distinction sera effectuée dans le PLUi. En effet, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), qui est supérieur au SCoT, insiste sur une caractéristique du milieu méditerranéen, qui est composé d'une mosaïque de milieux interdépendants entre eux. Ainsi les espaces agricoles contribuent fortement à la biodiversité (ouverture des milieux, « garde-manger » pour la faune...) et les espaces naturels sont souvent le support d'une activité agricole (pastoralisme, voire culture...). En revanche, une distinction sera faite dans le cadre du PLUi. Le PLUi nécessite donc un travail plus précis de distinction entre les espaces agricoles et naturels, sachant que ceux-ci sont imbriqués et parfois se confondent les uns les autres notamment au travers des corridors et réservoirs de biodiversité.

Un Conseiller municipal, Montferrier-sur-Lez, remarque qu'il peut exister une contradiction entre la volonté d'attractivité de la Métropole, donc son développement urbain, et le défi de la Métropole acclimatée.

Chantal MARION indique que la Métropole est attractive grâce à la fois à ses paysages, sa façade maritime et la jeunesse de sa population. Pour que le territoire reste attractif, il faudra mener des travaux très détaillés et approfondis, en construisant la ville sur la ville et en travaillant avec les communes limitrophes. Ces volontés peuvent paraître contradictoires mais leur conjonction peut avoir un résultat exceptionnel et même servir d'exemple.

Un citoyen de Montferrier-sur-Lez exprime ses craintes la volonté d'accueillir de nouvelles populations, et sur la densification à venir sur le tiers d'espace à urbaniser. En effet, sur Montpellier par exemple, des immeubles sont déjà construits en limite de trottoir, voire en surplomb au-dessus des trottoirs, pour optimiser l'espace. Cette vision de l'habitat est contradictoire avec celle d'une commune telle que Montferrier-sur-Lez où l'espace naturel voisine avec l'habitat.

Chantal MARION souligne les contraintes draconiennes imposées aux constructeurs et architectes. Par exemple, le principe « une ZAC, un parc » est de plus en plus souvent appliqué sur Montpellier et dans plusieurs communes. Il en est ainsi de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Nouveau St Roch, à côté de la Gare (sur un espace précédemment artificialisé) ou en bordure de la ZAC de l'EAI (restauration du Parc Montcalm)...

D'autres règles sont édictées sur le développement durable, avec, par exemple, l'installation de panneaux photovoltaïques ou d'infrastructures de recyclage de l'eau. Les projets de constructions innovantes sont par ailleurs encouragés.

Yves NURIT précise que l'attractivité de la Métropole est une réalité, et elle perdure depuis plusieurs décennies. La Métropole ne peut pas s'opposer à l'arrivée de nouvelles populations, en revanche elle doit maîtriser les conditions de leur accueil sur le territoire. De même, la population de la Métropole se renouvelle, décohabite, et ses besoins évoluent. Ainsi, même si sa population n'augmentait pas, il y aurait nécessité de construire de nouveaux logements (environ 480 / an) pour répondre au phénomène de « desserrement » de la population, phénomène bien connu dans toutes les métropoles contemporaines.

Le SCoT n'imposera pas de règles homogènes sur ces sujets à l'échelle de l'ensemble du territoire. Par exemple, il n'est pas prévu de construire des zones denses à Montferrier-sur-Lez, par exemple. Cette densification sera recherchée le long des axes lourds de transport en commun, notamment des lignes de tramway (comme l'impose le Code de l'Urbanisme), et dans des lieux compatibles avec les flux hydrauliques. En outre, partout, l'intensité urbaine, quelle qu'elle soit, doit être agréable à vivre. C'est pourquoi le PLUi cherchera à créer de la mixité urbaine, à rapprocher les commerces, les services et certains types d'activités des lieux d'habitation lorsque cela sera possible, à aménager les villes et les villages des courtes distances...

Concrètement, le PLUi ciblera des lieux à densifier, ainsi que des centralités où seront privilégiées les implantations d'équipements publics, de commerces etc.

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.

Marie BOUCHET explique que la structure d'équipements est riche (universités, services hospitaliers, équipements sportifs), avec un fort rayonnement national et international. Il convient toutefois de mettre à niveau certains de ces équipements, ou par exemple de déménager le stade de la Mosson. Par ailleurs, le maillage des équipements de proximité, qui participent de la qualité de vie de chacun, doit être entretenu.

C'est autour du cœur de Métropole, de la ville dense, que se formeront les développements futurs. Or les déplacements sont nombreux entre le centre urbain et les villes et villages. Ces déplacements pendulaires ont lieu dans l'ensemble du territoire métropolitain, mais aussi vers les intercommunalités environnantes. L'usage de la voiture reste en outre fortement prépondérant, ce qui dégrade la qualité de l'air sur le territoire.

Yves NURIT en revient à la problématique de l'accueil des nouvelles populations. Les personnes venant travailler dans la Métropole doivent pouvoir s'y loger, ou à défaut elles s'installeront plus loin et viendront grossir le flux des longs déplacements pendulaires et engorger les entrées de ville. Le grand bassin de résidence de Montpellier s'étend ainsi jusqu'à 40 minutes de trajet autour des limites de la Métropole.

Estelle BRISSET résume les trois constats du diagnostic sur ces sujets : le territoire est riche en équipements importants. Il est multi-polarisé, et les déplacements augmentent en nombre et en durée.

Marie BOUCHET présente les objectifs associés à ce défi. L'organisation des déplacements doit permettre d'articuler la ville et les territoires en hiérarchisant les modes de transport. Les projets porteront également sur les services de proximité, 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 armature de tramway, qui fluidifie les mobilités dans le cœur de Métropole et la première couronne. Le contournement Nîmes-Montpellier permet d'ailleurs d'augmenter les volumes et les cadencements ferroviaires, notamment ceux des trains du quotidien sur la ligne classique. Le réseau de tramway sera renforcé, avec la ligne 5 de tramway qui intéresse directement le territoire de la vallée du Lez. La ligne 5 est programmée, la ligne 1 sera prolongée et 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 et la Déviation Est de Montpellier (DEM). Le LIEN sera raccordé à l'A750 et à l'A709. Ces contournements ont aussi une fonction multimodale pour favoriser les échanges avec les territoires voisins par les transports en commun et avec le centre-ville et les pôles d'attraction par les TC et les modes actifs (vélos...).

Ainsi, à l'articulation des réseaux ferrés et routier, des pôles d'échanges multimodaux (PEM) seront aménagés. Plusieurs PEM sont soit existants, soit en projet sur le territoire de la Métropole, avec par exemple, côté Grand Pic-Saint-Loup, le PEM Occitanie sur la ligne 1, à compléter par un pôle à Girac (Clapiers) sur la future ligne 5, ou encore le pôle du 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 vise un maillage continu, hiérarchisé et sécurisé du territoire. 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 confortable et agréable.

L'intensification urbaine sera 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 tels que Montferrier-sur-Lez, Prades-le-Lez ou Clapiers, où l'identité villageoise sera préservée.

Le PLUi a vocation par ailleurs à favoriser des projets urbains qualitatifs et vertueux, par exemple ceux prenant en compte les espaces verts ou limitant l'imperméabilisation des sols.

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

Une habitante de Prades-Le-Lez estime que le développement n'est pas maîtrisé à Prades-Le-Lez, à tel point qu'elle s'apprête à quitter le village pour Montferrier-sur-Lez. Le développement

urbain a profondément modifié la commune et la ligne 5 ne permet pas encore de fluidifier les déplacements. Par ailleurs, il semble que la nouvelle gare ferroviaire au Sud de Montpellier n'ait pas encore trouvé son fonctionnement optimal.

Yves NURIT précise que le SCoT n'envisage quasiment pas d'extension urbaine sur Prades-Le-Lez en raison des contraintes environnementales en présence. Les développements à venir devront donc s'inscrire dans la tache urbaine existante.

En ce qui concerne les transports urbains lourds (tram et autres TCSP), compte tenu de leur coût, l'objectif est de les développer dans les lieux les plus denses en population, en emplois, en équipements... Le projet de tracé de la ligne 5 résulte de cela. **Yves NURIT** précise que la Métropole est l'une de celles offrant les meilleures dessertes par habitant par des modes de transport lourds, grâce au lien qui est fait entre urbanisme et transports.

En outre, il convient de mieux irriguer le territoire. C'est pourquoi des travaux sont notamment menés sur le réseau de bus, avec le développement d'un mode de transport intermédiaire entre l'autobus et le tram, proche d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), circulant en site propre dans les lieux touchés par la congestion automobile. D'autres démarches sont menées sur les amplitudes horaires et fréquences de passage de certaines lignes de bus. Ce sont les axes de travail retenus par la Métropole, lors de l'adoption de sa nouvelle délégation de service public des transports, en juillet 2018.

Jean-Marc LUSSERT revient sur la situation de Prades-Le-Lez. En 2008, une ZAC en quatre sites a été programmée. Il ne s'agit pas d'une course à l'urbanisation, mais d'un projet destiné à rajeunir la population dont le vieillissement avait tendance à s'accroître. Un des objectifs de la démarche est de porter la proportion de logements sociaux à 13 % du parc total. Cependant, les trois quarts de la surface de la commune restent composés d'espaces naturels et agricoles, avec 600 hectares.

La loi ALUR, en supprimant le coefficient d'occupation des sols, a quelque peu modifié les équilibres en présence, car elle a empêché la municipalité de refuser certaines constructions, trop denses. Cependant, le débat sur le PADD du PLUi permet désormais de surseoir à statuer sur certains projets. Donc, les développements à venir de Prades-Le-Lez seront beaucoup plus lents que ce qui a pu se produire dans le passé. Au travers du Programme Local de l'Habitat (PLH), la commune de Prades-le-Lez s'engage à ne réaliser, en volume, que la moitié des constructions qu'elle a réalisées au cours des années précédentes. Toutefois, pour maintenir la population et l'effectif des écoles, il faut au moins une trentaine de constructions par an.

Par ailleurs, une mixité économique sera recherchée dans la zone la plus dense de la commune, pour allier développement économique et confort de vie, et surtout pour éviter des déplacements.

Sébastien RAMORA, Directeur de l'agence de Montpellier du cabinet Ateliers UP+, spécifiquement en charge du secteur PLUi-Vallée du lez, précise que le phénomène de densification est subi par un certain nombre de communes. Les règles du PLUi seront d'ailleurs adaptées à ces éléments de contexte. Le document permettra de distinguer précisément les quartiers à densifier de ceux qui ne le seront pas.

Dans le secteur de la Vallée du Lez, les quartiers et villages sont caractérisés par leur couvert végétal et leur boisement. En l'occurrence, chaque site, secteur et quartier est observé pour adapter les possibilités de densification à l'identité locale et à la desserte en transports en commun.

Yves NURIT évoque ensuite la situation des gares ferroviaires. La ligne nouvelle se trouve dans une période transitoire, car la ligne nouvelle n'accueille pas encore tous les trains prévus, dans l'attente notamment de la réalisation de la gare Nîmes-Manduel, mais aussi de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (au moins sa 1^{ère} tranche Montpellier-Béziers).

Un citoyen de Castelnau-Le-Lez témoigne de sa difficulté à utiliser les voies cyclables qui sont encore insuffisantes en quantité et qualité, alors que les automobilistes restent peu précautionneux vis-à-vis des cyclistes. Les utilisateurs du véhicule individuel sont pour leur part confrontés à un rallongement de leurs temps de parcours à parcours égal. Le participant s'enquiert de l'échéance à laquelle des solutions concrètes seront apportées à ces problèmes qui génèrent une dégradation des conditions de vie. Il suggère qu'il faudrait conditionner les aménagements sources de nouveaux flux de mobilités à la réalisation préalable des moyens de communication, notamment pour les moyens doux. Ainsi, les permis de construire seraient délivrés uniquement si des arrêts de tramway, des pistes cyclables etc. sont édifiés par ailleurs.

Yves NURIT insiste sur un élément : même si l'urbanisation du territoire métropolitain cessait, les flux de déplacement augmenteraient tout de même. En effet, les flux automobiles en augmentation massive sont les flux de pénétration de la Métropole : ce sont ces mouvements quotidiens, dits « pendulaires », qui génèrent aujourd'hui la congestion des entrées de ville. Le schéma de déplacements apportera une réponse à ces difficultés, en contribuant à la création d'un contournement routier et d'un réseau suffisant de transports en commun. Le schéma permettra notamment de recevoir les déplacements pendulaires sur le contournement routier de Montpellier et sur les pôles d'échanges intermodaux, de manière à obtenir que davantage de déplacements soient effectués par les transports en commun ou les modes actifs à l'intérieur du territoire métropolitain.

S'agissant des pistes cyclables, le schéma directeur des modes actifs, approuvé par le Conseil de la métropole en décembre 2018, prévoit la construction d'un réseau de pistes de trois niveaux. Les magistrales, comparables à des « autoroutes à vélos », seront complétées par un réseau de liaisons entre quartiers, pôles, villes et villages... et des pistes de proximité. Ce réseau sert également, en tout ou partie, à créer un réseau touristique et de loisir. Les modes actifs sont, en complément des TC, un levier d'avenir du territoire, d'autant plus que sa population est jeune.

Un citoyen de Prades-Le-Lez salue la clarté et la pertinence des supports présentés. Il invite toutefois à considérer que les routes fonctionnent dans les deux sens : des populations peuvent avoir à travailler à Montpellier ou dans d'autres lieux de la Métropole.

De la même manière, au-delà des grands équipements sportifs et ludiques, il est possible de développer d'autres formes de loisirs, localement, sur le territoire, par exemple les promenades à bicyclette.

La méthode retenue, quant à elle, présente des limites car ce serait un piège de traiter indépendamment les trois défis de la Métropole, même si l'environnement est placé en première position de ces trois enjeux. Le participant propose, par exemple, d'adopter une réflexion similaire à celle du plan alimentation du Conseil régional, où la problématique de l'alimentation est associée aux questions d'aménagement du territoire, de déplacement des denrées, des personnes, d'éducation et d'emploi. Il faut relier entre eux les différents défis de la Métropole et avoir une vision globale.

Chantal MARION remarque que la Métropole travaille aussi depuis longtemps sur les questions agroalimentaires, avec, notamment, la volonté de créer des fermes et de soutenir le terroir viticole. Par exemple, à Courdonterral, un espace rassemblant les viticulteurs avec d'autres entrepreneurs sera créé sur le parc d'activité métropolitain de Cannabe. Les jeunes agriculteurs ont d'ailleurs aussi contribué à la rédaction du SCoT.

Yves NURIT ajoute que les défis du projet de territoire, repris dans le SCoT puis dans le PLUi ne sont pas isolés les uns des autres : ils contribuent tous à l'élaboration du projet dans une conception durable de l'aménagement du territoire.

Chantal MARION annonce la nomination de la Métropole en tant que Capitale French Tech. La feuille de route de ce dispositif englobe les territoires situés jusqu'à une heure de route de Montpellier.

Un représentant de l'association SOS Lez Environnement exprime sa satisfaction quant aux orientations présentées. Il attire toutefois l'attention sur les continuités, indispensables notamment pour les déplacements à bicyclette. Il invite les rédacteurs du PLUi à se concerter avec les associations d'usagers des bicyclettes, notamment pour finaliser la Marathonienne.

Chantal MARION précise que le Président Saurel rencontre régulièrement les associations d'usagers de la bicyclette, et que la Métropole a désigné un chargé de mission pour faire le lien avec eux, notamment lors de la création de ronds-points et de pistes cyclables. Cela étant, elle invite les habitants et usagers à faire connaître leurs idées sur ces sujets.

III. Le défi de la métropole dynamique et attractive

Marie BOUCHET se propose d'évoquer tous les instruments qui accompagneront l'attractivité de la Métropole. La croissance démographique annuelle, à 1,7 %, est l'une des plus élevées au plan national, avec 5 700 habitants supplémentaires par an entre 1999 et 2015. À 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 % de croissance par an jusqu'à 2030.

Pour parvenir à loger tous les 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 4 700 à 5 100 logements par an à horizon 2030.

Concernant l'attractivité économique du territoire, les taux de créations d'entreprises et d'emplois sont intéressants, mais le chômage perdure. Dans ce domaine, il faudra accompagner cette attractivité économique et juguler la progression du chômage. Il est également proposé de rééquilibrer l'offre foncière afin de stimuler l'économie productive (l'artisanat, la logistique, les activités industrielles et manufacturières), sachant que l'offre immobilière tertiaire est peut-être surdimensionnée.

L'objectif est de tendre vers une meilleure spécialisation économique des territoires, avec la création de polarités. L'axe nord des savoirs est ancré autour d'Euromédecine et Agropolis. Par ailleurs, le long de l'A709 et des gares ferroviaires, on trouvera la vitrine économique du territoire, avec des fonctions tertiaires mais aussi des activités autour du numérique, des pôles directionnels....

Le réseau commercial quant à lui est puissant 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. Il est également proposé de favoriser les rayonnements de la centralité métropolitaine, et de réinvestir les pôles Métropolitains existants, qui sont en périphérie. Avant tout autre développement, il est proposé de requalifier les zones existantes.

Le développement touristique sera quant à lui axé sur la promotion du tourisme d'affaires. Le développement de l'offre de loisirs, avec le grand parc métropolitain, bénéficiera aux résidents de la Métropole et des territoires avoisinants.

Enfin, le potentiel touristique est lié au positionnement stratégique du territoire entre la Méditerranée et les Cévennes. Des équipements structurants tels que le Corum ou le nouveau musée d'art contemporain participent de la stratégie de développement du tourisme d'affaires en Métropole.

Une représentante de l'Association des Amis de la Chapelle de Baillarguet appelle de ses vœux une prise en compte de la mixité sociale dans le projet urbanistique, avec une possibilité d'accéder à la propriété pour des ménages de profils divers. Le besoin en logement temporaire des chercheurs et doctorants d'Agropolis est une composante de cette mixité sociale. Par ailleurs, les déplacements doivent être prévus dans tout projet d'aménagement pour éviter de constituer des ghettos.

Chantal MARION fait valoir que la mixité sociale est une préoccupation du PLUi qui deviendra probablement plus visible lorsque la concertation portera sur des éléments plus détaillés du projet. Par exemple, plusieurs projets de création de résidences étudiantes satisferont les besoins des chercheurs. Ce besoin a été anticipé grâce à la mise à disposition de logements étudiants disponibles pour les enseignants pendant la période estivale.

Yves NURIT souligne les liens existants entre la mixité sociale et la mixité fonctionnelle. En offrant en un même lieu plusieurs formes de logements, des activités et de services, l'aménagement limite les déplacements. L'emploi doit lui aussi être réparti entre les quartiers et les villages.

Pour ce qui concerne le pôle Agropolis, en l'absence de possibilité de construction le long de la ripisylve du Lez, les prochaines opportunités de densification au nord, se trouvent surtout le long de la ligne 5 du tramway tout en respectant les paysages.

Un participant s'exprime favorablement quant au développement du parc de logements sociaux. Cependant, à Montferrier-sur-Lez, il semble qu'un projet de construction de logements sociaux soit envisagé dans le secteur de la Distillerie, sur des parcelles situées entre le Lez, la route et la déchetterie, dont le sol est potentiellement pollué et trouve cet emplacement un peu aberrant.

Yves NURIT précise que le Lez génère des inconstructibilités qui limitent le développement de Montferrier-sur-Lez. Les possibilités d'extension sont rares dans cette commune, et le SCoT fixe pour objectif d'optimiser la tache urbaine existante. Les extensions envisageables sont notamment situées sur le secteur de la Distillerie ou le hameau de Baillarguet qui est à reconstruire. L'obligation de construire des logements sociaux à Montferrier-sur-Lez est récente : il faut donc intégrer des logements sociaux dans les rares possibilités d'urbanisation qui se présentent.

Michel FRAYSSE, Maire de Montferrier-sur-lez, confirme la rareté du foncier disponible à Montferrier-sur-Lez. Dans ce contexte, les deux principaux projets à venir sont ceux de Baillarguet et de la Distillerie. Le projet de Baillarguet est un projet de mixité sociale comportant 50 % de logements sociaux. Le projet de la Distillerie, quant à lui, n'apparaît pas aussi désagréable que présenté. Concernant les accès au village depuis le secteur de la Distillerie, fin 2019, une piste cyclable pourrait être aménagée. Michel Fraysse précise que la Métropole a annoncé l'engagement prochain de l'élargissement du pont.

Plus globalement, Montferrier-sur-Lez se préoccupe de la situation des personnels d'Agropolis ou du quartier de Caudalie, donc de la liaison entre l'autre rive du Lez et le village de Montferrier-sur-Lez. Dans ce contexte, aucun projet ne peut être idéal, mais ceux proposés paraissent réalisables.

Un habitant de Montferrier-sur-Lez souhaite savoir si les collectivités locales seront aidées dans la mise en application du PLUi, notamment la police de l'urbanisme. En effet, dans certains cas, les projets privés font obstacle à la libre circulation des personnes au sein du village.

Yves NURIT explique que le PLUi est de la compétence de la Métropole. Cependant, les Maires restent compétents en matière de délivrance des autorisations d'urbanisme et de police de l'urbanisme.

Un habitant de Montferrier-sur-Lez exprime sa difficulté à se projeter dans des actions concrètes à partir des orientations générales présentées. Il se demande si la stratégie du PLUi perdurera, quels que soient les résultats des prochaines élections municipales.

Yves NURIT précise que le PLUi et le SCoT ne sont pas des documents de programmation mais des documents de planification réglementaire. À partir du cadre fixé par le PLUi et le SCoT, d'autres documents fixent des programmes d'actions plus concrets, comme le Programme Local de l'Habitat (PLH) qui fixe des objectifs par commune, le Plan Local de Déplacements (PDU), le Plan Climat Air Energie (PCAET)... Ces différents documents engagent les parties sur des durées de six à dix ans.

Ces documents mobilisent des concertations spécifiques. A l'exemple, le Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui régit les déplacements, la Métropole l'élabore en lien avec plusieurs Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) : l'Etat, la Région, le Département, mais aussi les communes, les communautés de communes voisines, etc. En matière de climat, un Plan Climat-Air-Energie Territorial est en cours d'élaboration.

En outre, la Métropole se dote de schémas directeurs sur chacune de ses politiques publiques majeures. Par exemple, elle élabore ou a élaboré des schémas directeurs de l'Eau potable, de l'Assainissement, des Modes actifs, de la Logistique urbaine... Ces schémas servent de guide précis pour la mise en œuvre de ces politiques publiques.

En conclusion de la réunion, **Chantal Marion** et **Estelle BRISSET** rappellent que d'autres rencontres sont à venir.

En outre, les personnes souhaitant s'exprimer peuvent aussi transmettre des avis écrits par courrier postal ou message électronique, ou les inscrire dans les registres à leur disposition dans les 31 communes du territoire métropolitain. Ces informations sont données dans la plaquette d'information mise à disposition des présents.

Chantal MARION encourage les citoyens à exprimer leurs idées, doléances, observations et avis. En effet, le PLUi est un document réglementaire, dont les implications seront importantes pour les années à venir.