

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

### **REUNION PUBLIQUE – SECTEUR MONTPELLIER MONTPELLIER – JEUDI 11 JUILLET 2019 18h30 / 20h45**

#### **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 – adjointe au maire de la Ville de Montpellier.
- **Yves NURIT**, Directeur général adjoint de Montpellier Méditerranée Métropole, en charge de l'aménagement et du développement durable du territoire.
- **Marie BOUCHET** : Consultante senior chez Algoé, le cabinet de conseil qui accompagne la Métropole dans l'élaboration du PLUi.
- **Céline PREGET**, Directrice d'études chez Citadia, bureau d'études qui accompagne la Métropole dans l'élaboration du PLUi, spécifiquement en charge du secteur de Montpellier.

En présence de :

- **Abdi EL KANDOUSSI**, Conseiller municipal de Montpellier, Président de la TAM.
- **Michèle DRAY-FITOUSSI**, Conseillère municipale de Montpellier.
- **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 ..... 8
- III. Le défi de la métropole dynamique et attractive ..... 11

## INTRODUCTION

**Estelle BRISSET**, animatrice de la réunion, souhaite la bienvenue pour la sixième réunion de concertation sur le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la métropole de Montpellier. Cette réunion vise à présenter aux habitants de Montpellier les principes de la démarche. Ainsi, si ce soir la présentation ne traite pas du détail, parcelle par parcelle, elle abordera en revanche les éléments de diagnostic et les principales orientations proposées, au travers des trois défis que se lance la Métropole : la métropole se veut à la fois acclimatée, équilibrée et efficace, dynamique et attractive.

Le PLUi est un document d'urbanisme déclinant les grandes orientations du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) et définissant le droit à construire pour les dix prochaines années. Une fois validé, ce document permet de répondre aux questions de nombreux habitants. Il agit au quotidien sur le cadre de vie et est donc élaboré en collaboration avec les élus des communes des territoires et en concertation avec les habitants.

**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, une métropole productive** », un chantier de réflexion collaborative né de la volonté de Philippe SAUREL et des maires de la métropole. Il a nécessité deux ans d'études et d'engagement dans le processus. Il s'agit d'un concept avant-gardiste consistant à mettre en avant des valeurs partagées afin de rendre la Métropole productive, écoresponsable, solidaire et connectée. Le territoire de la Métropole couvre un territoire important constitué de 31 communes, unies par une vision ouverte, par des coopérations dynamisantes et par l'arc languedocien, allant du Pic Saint Loup à la mer Méditerranée.

L'élaboration de Montpellier Territoires s'appuie sur sept piliers stratégiques :

- la santé ;
- le développement numérique ;
- les transports et la mobilité ;
- le développement économique, touristique et industriel ;
- l'agroécologie et l'alimentation ;
- la culture, le patrimoine et l'université ;
- le commerce et l'artisanat.

Ces 7 piliers sont traversés par un pilier transversal constitué de la citoyenneté, l'égalité des chances et le développement social.

A partir de ces piliers, 5 axes du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ont été définis :

- révéler le paysage de la Métropole comme bien commun à travers la figure du grand parc métropolitain ;
- acclimater la Métropole ;
- structurer une armature d'échelle métropolitaine pleinement intégratrice ;
- favoriser la mobilité pour tous ;
- consolider le socle économique de la Métropole pour accroître son attractivité.

Par ailleurs, lors de la rédaction du SCoT, une convention a été signée entre la Métropole et la Chambre d'Agriculture visant à préserver les deux tiers du territoire métropolitain en espaces naturels et agricoles, contre seulement un tiers d'espace urbain et à urbaniser. L'objectif est ainsi de circonscrire le développement urbain. Ce SCoT de 2006 révisé, arrêté en juillet 2018 par le Conseil métropolitain et soumis à enquête publique, sera présenté au Conseil métropolitain pour approbation finale au second semestre 2019.

**Marie BOUCHET**, Consultante senior chez Algoé (cabinet de conseil accompagnant la Métropole dans l'élaboration du PLUi), indique que le PLUi est un document unique intercommunal. Il fixe le droit des sols et impacte donc les permis de construire à venir. Il projette une vision d'avenir à 2030, mais est aussi opérationnel au quotidien : il impose un certain nombre de cadres et de règles à l'urbanisation future.

Ce document est partagé par les 31 communes de la Métropole et nécessite donc de la collaboration entre chacune d'elles. C'est la raison pour laquelle six secteurs géographiques de travail ont été définis. Le PLUi est ainsi construit autour d'orientations stratégiques émanant du grand projet de territoire, mais aussi autour de l'articulation de cette vision aux projets locaux portés par les maires ou les secteurs.

D'un point de vue pratique, ce document est constitué d'un rapport de présentation, d'un projet d'aménagement et de développement durables et d'une déclinaison opérationnelle et technique du projet (règlement, zonage, orientations d'aménagement et de programmatiques, ...).

Le PLUi est à la base de l'architecture de la planification en urbanisme. Il est soumis notamment à la loi de Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), à la loi Alur et à la loi Littoral. Un deuxième niveau correspond aux schémas d'aménagement définis au niveau de la Région : le SRADDET notamment est en cours d'élaboration, et, une fois finalisés, le PLUi, et également le SCoT, devront être compatibles avec ce schéma. Un troisième niveau est constitué par le SCoT. Il est établi sur le même périmètre que le PLUi, mais propose une vision plus lointaine, à horizon 2040. Ensuite, le PLUi s'articule également avec des documents plus techniques et plus thématiques :

- le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) ;
- le Programme Local de l'Habitat (PLH) ;
- le Plan de Déplacements Urbains (PDU).

L'élaboration du PLUi a donné lieu à un travail de co-construction entre les communes et la métropole. Ainsi, après les 6 réunions publiques de présentation du Plan d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) en cours actuellement, le règlement sera ensuite présenté dans le cadre d'une nouvelle série de 31 réunions publiques, accueillies dans chacune des communes.

Ensuite, le projet sera arrêté et donnera lieu à une phase de consultation administrative avec les partenaires et l'Etat et d'une enquête publique, pour adapter le projet si nécessaire en vue de son approbation.

**Un habitant de Montferrier-sur-Lez** demande si l'approbation du PLUi surviendra avant les prochaines élections municipales.

**Chantal MARION** affirme que la procédure se poursuivra après les élections.

**Yves NURIT** précise que le délai de ce type de procédure n'est pas maîtrisable. Elle implique en effet de nombreux échanges avec l'Etat. Ainsi, le SCoT ne sera approuvé qu'en novembre. Le PLUi étant encore plus précis que le SCoT, ses délais sont donc encore plus incertains. Aussi, la date la plus probable pour l'approbation du PLUi est au second semestre 2022. En effet, après la phase de PADD en cours, des études précises seront menées jusqu'à la conception de documents plus élaborés, à la parcelle, soumis à la concertation dans le courant de l'année 2020. En 2021, phase d'enquête publique devrait alors s'ensuivre.

**Un habitant de Montpellier**, membre d'une association de citoyens, affirme avoir apprécié la signature de la convention visant à limiter l'urbanisation à un tiers de l'espace. Il ajoute également que son association serait ravie de pouvoir faire connaître le fruit de sa réflexion sur ce SCoT.

**Chantal MARION** signale qu'à la fin de la réunion seront transmis les différents canaux existants pour communiquer les idées des citoyens. Elle indique en outre recevoir de nombreuses associations dans le cadre du travail de concertation permanent mené par la Métropole, car ces dernières font souvent remonter des problématiques de quartier tout à fait pertinentes.

**Un habitant de Montferrier-sur-Lez** demande quelles sont les prérogatives du Maire ou de la Métropole pour délivrer une dérogation sur un PLUi voté.

**Yves NURIT** indique que les compétences sur le PLUi ont été transférées à la Métropole. Il précise que le Code de l'Urbanisme impose que l'élaboration des documents d'urbanisme soit réalisée en collaboration avec les communes. En complément du Code de l'Urbanisme, à la création de la Métropole, les 31 communes se sont accordées pour mettre en place une collaboration consolidée au travers d'une charte d'élaboration des documents d'urbanisme.

Ainsi, le document sera commun et fédérera l'ensemble des communes et la Métropole. Toutefois, le Maire reste compétent pour délivrer toutes les autorisations d'urbanisme en fonction des règlements applicables et du PLUi. Un maire n'ayant déjà pas le droit de déroger à son propre PLU, il ne lui sera donc pas possible de déroger au PLUi.

Il ajoute que dans le cadre de l'élaboration du PLUi, les citoyens auront maintes fois l'occasion de faire valoir leurs intérêts, dans le cadre de la concertation, mais aussi dans le cadre de l'enquête publique. Au terme de cette procédure, le Conseil de la Métropole restera compétent pour prendre les décisions, après recueil de l'avis des maires.

**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 5 constats issus du diagnostic environnemental réalisé :

- la richesse en matière de biodiversité sur le territoire ;
- la composition paysagère du territoire, caractérisée par le triptyque garrigues/plaine agricole/espaces littoraux et rétrolittoraux ;
- la coexistence de différents risques selon les secteurs du territoire : le risque incendie, le risque inondation, le risque îlot de chaleur urbain et le risque submersion marine ;
- la richesse agricole importante, qui constitue le fondement du projet agricole et alimentaire de la Métropole, basé sur trois axes principaux : un volet économique de soutien à la profession agricole et à la production ; un volet social pour fournir à la population une alimentation de qualité et recréer le lien entre l'Homme et la Nature ; un volet environnemental en accompagnant la profession vers des mesures plus écologiques ;
- l'enjeu énergétique : la métropole jouit d'un climat plutôt clément, permettant au territoire d'être relativement économe en énergie et propice au développement des énergies renouvelables ; néanmoins, 19 % de la population se trouve en forte précarité énergétique et il est nécessaire par ailleurs de nourrir une réflexion sur le réchauffement climatique, de manière notamment à construire différemment pour concevoir des habitats moins chauds en été.

**Estelle BRISSET** l'interroge alors sur les objectifs permettant de faire face à ces enjeux majeurs.

**Marie BOUCHET** explique que le premier objectif est de révéler le grand parc métropolitain. Il est constitué des deux tiers du territoire métropolitain, espaces naturels et agricoles à préserver et il est donc nécessaire de limiter l'urbanisation sur le tiers restant. Il s'agit alors de préserver les faciès paysagers existants, ce qui s'inscrit dans la continuité du SCoT de 2006.

Ce grand parc amène à valoriser les ressources agricoles et les espaces naturels afin de favoriser l'appropriation de ce patrimoine par la population. Il s'appuie notamment sur des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité. Il inclut également le réseau végétal des villes. Enfin, la façade littorale constitue également un élément essentiel du ce grand parc métropolitain. Elle nécessite d'adopter une protection particulière et le PLUi s'attachera donc à respecter et traduire la loi Littoral.

Le second objectif est de construire trois modèles d'acclimatation selon les secteurs :

- l'arc des garrigues ;
- l'arc de la plaine agricole ;
- l'arc littoral.

Chacun d'eux apportera des réponses particulières dans le cadre du PLUi aux phénomènes de risque, à la qualité de l'air et à la ressource en eau.

**Jean-Louis ROUMEGAS, Président de l'association Méditerranée durable**, approuve le diagnostic présenté et souhaite même l'appuyer. Le territoire en question est en effet dans une zone qui subit des changements climatiques plus marqués que ceux observés en moyenne. De plus, cette réalité se trouve aggravée par l'essor démographique. Dans ce contexte, il estime que les solutions doivent être plus radicales.

Ainsi, le trait de côte étant amené à évoluer, il est nécessaire d'envisager un recul stratégique, ce qui n'est pas le cas à ce jour.

De plus, une croissance démographique à outrance n'est plus soutenable. Le prétexte d'accueillir et de loger ne doit plus permettre de défendre une croissance infinie de la ville. Cela soulève en effet des problèmes de ressource en eau et d'imperméabilisation des sols. La politique d'urbanisation doit donc viser une maîtrise bien plus poussée de la croissance urbaine.

La ville doit ainsi prendre sa part dans la lutte contre le changement climatique en diminuant les émissions de CO<sub>2</sub> (transport et logement) et en luttant contre l'artificialisation des sols.

**Chantal MARION** affirme que ces propos constituent une évidence pour tous.

Elle précise que Montpellier est la métropole la plus verte de France et que des décisions sont prises pour désimperméabiliser les sols. Elle illustre son propos en présentant les aménagements menés dans le quartier du Nouveau Saint Roch où un parc de 1Ha est créé sur un espace précédemment artificialisé en hyper-centre ville.

L'eau étant une priorité, les réflexions portent sur le stockage et le traitement des eaux de pluie, des eaux usagées, mais aussi de l'eau salée. Ainsi, des investissements ont été réalisés dans la recherche. Toutefois, cela relève aussi d'un engagement sociétal et responsable de chaque citoyen.

**Une habitante du Crès** conteste l'affirmation selon laquelle Montpellier serait l'agglomération la plus verte. En effet, la vue aérienne sur laquelle cette annonce s'appuie date de 2015, année depuis laquelle de nombreuses actions d'artificialisation des sols ont été menées. De plus, cette déclaration prend en compte la canopée.

**Chantal MARION** insiste sur le fait que Montpellier dispose de très nombreux espaces verts. Elle souligne l'attention et les actions menées par Philippe Saurel pour planter des arbres et préserver la végétation existante sur Montpellier.

Par ailleurs, elle déplore que, pendant des années, la matière grise soit partie à l'étranger. Or, le travail des élus vise à conserver cette population en lui proposant de vivre et de travailler à Montpellier.

**Un habitant de Montpellier** rappelle que le Code de l'Urbanisme plaide en faveur de la préservation des espaces agricoles. Aussi, il souhaite connaître la quantité de surface que la convention précédemment citée conduira à urbaniser, dans la limite du tiers fixé. Il attire l'attention sur le fait que cette urbanisation supplémentaire accentuera l'imperméabilisation des sols.

**Yves NURIT** indique que le nombre d'hectares n'est pas encore arrêté au sein du PLUi. En revanche, le SCoT est défini et il fixe les extensions urbaines à 1 500 hectares sur les 20 prochaines années, employés tant à l'économique qu'aux quartiers mixtes. Cela représente 23 % de moins que ce qui était prévu dans le précédent SCoT, alors même que l'échéance du SCoT est repoussée de 20 ans jusqu'en 2040.

Pour se faire, dans le SCoT, les actions d'urbanisation auront pour objectif de répondre à une attractivité démographique de seulement 1 % par an alors qu'actuellement, la réalité d'expansion démographique est de 1,85 %. De plus, 60 % des logements qui correspondront aux besoins seront accueillis dans le tissu urbain existant et en formation. Ainsi, seuls 40 % constitueront des extensions urbaines. Le PLUi devra donc respecter ces éléments.

Pour répondre à une précédente intervention, Yves NURIT ajoute que les élus de la Métropole ont souhaité reporter dans le SCoT l'hypothèse probable de submersion marine. En revanche, concernant le retrait stratégique, le territoire de la Métropole en façade littorale étant particulièrement limité, le SCoT n'est pas concerné. Toutefois, le SCoT mentionne effectivement que le 1 % d'attractivité démographique devra aussi répondre à l'afflux de population provenant des futures zones submergées.

Il souligne également que le besoin de logements ne subit pas seulement l'afflux de populations extérieures, mais qu'en raison des nouveaux phénomènes de décohabitation, la Métropole de Montpellier doit proposer davantage de logements pour loger la même population qu'auparavant. Ainsi, chaque année, ce seul phénomène nécessite au moins 480 logements par an.

**Un habitant de Sète et propriétaire montpelliérain** demande si la limitation à un tiers de surface urbanisée ne conduira pas à la construction de bâtiments plus hauts.

De plus, il s'enquiert des actions prévues ou mises en œuvre pour favoriser les bonnes pratiques agricoles, notamment liées à l'emploi des pesticides.

**Chantal MARION** rappelle, pour le 1<sup>er</sup> point, que la règle d'urbanisme à Montpellier repose sur la visibilité par rapport au Peyrou, règle datant de Louis XIV que la Métropole souhaite maintenir. Ainsi, la hauteur des édifices est limitée.

Pour le 2<sup>ème</sup> point, elle signale qu'une convention a été signée avec la Chambre d'Agriculture et que les jeunes agriculteurs sont dans une démarche similaire à celle de la Ville, visant à limiter l'emploi des produits phytosanitaires. Dans le SCoT, des franges urbaines ont été créées pour protéger les habitations des traitements des zones agricoles alentour. De plus, des Zones d'Activités économiques sont créées pour accueillir des agriculteurs et des vignerons et ainsi éloigner leurs activités du cœur des communes.

Elle ajoute également que la Métropole mise sur l'élevage de moutons qui permet de désherber des espaces de manière naturelle et écologique.

**Une habitante de Montpellier** demande comment sera contrôlé le ratio deux tiers/un tiers. Sera-t-il appliqué sur la globalité de la Métropole ?

Elle interroge ensuite sur un éventuel effort facilitant l'accès au tramway. Cela pourrait en effet générer d'importantes économies en matière d'écologie, de bien-être et de qualité de vie.

Enfin, elle suggère que la gratuité des transports en commun pourrait constituer une solution au surcoût écologique généré par la circulation des véhicules personnels.

**Yves NURIT** précise que les deux tiers correspondent aux espaces ne pouvant pas accueillir d'extensions urbaines ou de nouvelles urbanisations, à l'exception des bâtiments agricoles et des équipements d'intérêt général. De plus, le tiers urbanisé comprendra, quant à lui, des espaces verts et apportera donc de la désimperméabilisation supplémentaire. Il précise en effet que chaque fois qu'une ZAC est créée, un parc lui est associé.

Au cœur de la ville existante, la constructibilité ne sera pas possible sur différentes zones : le réseau vert et bleu, les continuités ou les zones privées vertes. Cette mesure vise à conserver à travers la ville les continuités de biodiversité et à permettre à la petite faune de traverser la ville et les quartiers.

Les efforts relatifs aux TC se poursuivent : réalisation de la ligne 5, prolongement de la ligne 1 et programmation en cours d'un renforcement du réseau bus, de leur fréquence et de leur amplitude horaire.

**Un habitant de Montpellier** demande si des terres agricoles seront conservées à Montpellier. Il exprime ses doutes quant au respect du ratio sur ce territoire et le juge incompatible avec le respect de la règle d'urbanisme limitant la hauteur des constructions.

De plus, en tant qu'agriculteur, il témoigne avoir bénéficié d'un accompagnement de la Métropole pour toucher des subventions européennes et réduire ainsi son utilisation de pesticides.

**Chantal MARION** insiste sur le fait que la hauteur des édifices sera maîtrisée. A titre d'exemple, elle mentionne la rénovation du faubourg du Courreau et les actions menées au niveau des ZAC. Ces exemples prouvent que ces rénovations sont réalisées sans que les bâtiments ne s'élèvent davantage. Elle ajoute que cette contrainte induit un coût de construction plus élevé.

**Yves NURIT** précise que la répartition deux tiers/un tiers n'est pas fixée par commune. En effet, certaines communes ont achevé leur développement spatial.

Il ajoute que sur la ville de Montpellier, les extensions urbaines sont, en proportion de la population, beaucoup plus faibles que celles de nombreux villages. En effet, les villages de la troisième couronne connaîtront des extensions urbaines plus étendues en raison des constructions de logements individuels, très peu denses.

## 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** présente deux constats relatifs à la répartition des équipements :

- le territoire étant suffisamment doté en équipements structurants, la tendance pour les prochaines années sera à la mise en réseau de ces équipements, à leur modernisation ;
- certaines communes étant bien dotées en équipements, l'objectif sera de conforter ce maillage de proximité.

L'organisation du territoire est donc particulière : elle s'appuie sur une armature urbaine multipolarisée comprenant un cœur de métropole dense et intense et les communes métropolitaines, sur lesquelles l'offre d'équipements de proximité est intéressante, doublée parfois d'un équipement de transport efficace.

Il s'agit toutefois de territoires relativement résidentiels avec un différentiel d'emplois inférieur de six points par rapport au cœur de métropole. Cette situation induit donc d'importantes mobilités journalières générant une congestion des flux autour de cette métropole.

Ainsi, pour faire de ce territoire un territoire équilibré et efficace, les 2 objectifs sont :

- d'articuler la ville et son territoire en hiérarchisant les différents modes de transport et en organisant l'alternance entre eux ;
- de construire une ville de proximité, en renforçant la proximité entre les fonctions résidentielles, les fonctions actives ou productives et les fonctions commerciales, pour réduire les déplacements.

Le premier objectif s'appuie sur le réseau de tramways articulé sur la dorsale ferroviaire, qui verra son cadencement renforcé en 2020. En parallèle, le réseau de tramways sera développé avec le prolongement de la ligne 1 vers la nouvelle gare TGV et celui de la ligne 3 vers le nord et l'ouest de Montpellier.

Le réseau routier participe également pleinement à l'articulation de la Métropole avec son grand territoire. L'objectif est alors :

- de terminer la boucle de contournement, notamment par l'ouest de Montpellier ;
- de poursuivre le Lien à l'est et à l'ouest ;
- de poursuivre la déviation est.

Pour faciliter les transferts entre ces différents types de réseaux, la stratégie passe par la définition de pôle d'échanges multimodaux.

Enfin, un autre élément important consiste dans le renforcement des réseaux de mobilités actives (vélo, marche à pied, ...). Il comporte deux volets : infrastructures et services pour faciliter la pratique.

Le second objectif de la Métropole équilibrée et efficace est d'organiser les développements urbains futurs. L'idée est de préserver l'identité des différentes communes en favorisant les différents modes de vie et manières d'habiter le territoire. Ainsi, le développement urbain ciblera plutôt les secteurs desservis par le tramway afin de permettre aux villes et villages de conserver leur identité.

**Chantal MARION** laisse la parole à Abdi El Kandoussi, Président de TaM, pour répondre aux questions précédemment posées relatives à la mobilité.

**Abdi EL KANDOUSSI**, conseiller municipal de Montpellier, Président de la TAM, rappelle que la moitié de l'endettement de la Métropole est liée aux transports en commun. Ainsi, le budget de la TaM atteignant 110 millions d'euros, la Métropole contribue à hauteur de 70 millions. La différence est donc financée par les abonnements. Cela implique que la gratuité des transports porterait bien sur la totalité du budget et serait donc financée par les impôts. Aussi, la politique de la Métropole se concentre sur les tarifs sociaux et une baisse de certains tarifs : gratuité pour les accompagnants

de personnes à mobilité réduite, tarifs étudiants, tarifs pour usage professionnel, carnet de 10 tickets à 10 euros.

Il souligne que la ligne 5 a un coût d'environ 20 à 25 millions d'euros par kilomètre. Aussi, la solution du tout tramway n'est pas raisonnable et ce transport doit être associé au bus, dont toutes les lignes circulent au GNV (gaz naturel pour véhicules).

En complément, un effort est réalisé pour réduire les discontinuités de pistes cyclables.

Il ajoute qu'à ce jour, aucune grande ville ou Métropole, d'ampleur comparable à celle de Montpellier (280 000 habitants sur la ville, 465 000 sur la Métropole) n'a mis en place la gratuité de ses transports en commun. Il insiste sur le fait que la gratuité n'existe pas puisqu'elle induit forcément un coût pour les contribuables

**Une habitante de Paris** souligne la qualité du réseau de transport en commun local et son coût raisonnable en comparaison de celui de la région parisienne.

Elle indique que certains secteurs sont encore difficilement accessibles en micromobilités.

**Chantal MARION** affirme que Philippe SAUREL s'attelle notamment au développement du déplacement en vélo.

**Abdi EL KANDOUSSI** précise qu'en 2019 la Métropole a décidé de consacrer 15 Millions d'Euros au plan vélo. Concernant les lignes de bus, il ajoute que la fréquence sera intensifiée et l'amplitude horaire étendue.

**Jean-Louis ROUMEGAS, Président de l'association Méditerranée durable**, exprime sa satisfaction quant à la politique de multipolarité des équipements. Il suggère néanmoins d'aller vers une mixité urbaine. Aussi, il regrette que la Métropole semble rester dans une logique de spécialisation par pôle avec l'extension d'Odysseum, le quartier Ode à la mer ou le déplacement du stade de La Mosson.

Il regrette que la réalisation de la ligne 5 du tramway ait été retardée d'un mandat et que beaucoup de quartiers doivent faire face à une baisse de l'offre de bus. Il ajoute qu'en matière de transport, c'est le maillage qui fait la qualité de l'offre de transports en commun.

Il conclut enfin que le débat sur la gratuité reste tout de même pertinent.

**Chantal MARION** signale que la mixité urbaine est au cœur des différents projets de nouveaux quartiers avec par exemple la construction systématique de crèches ou d'écoles.

**Abdi EL KANDOUSSI** insiste sur l'adaptation des lignes de bus aux besoins des usagers avec notamment une intensification de la fréquence et l'extension des amplitudes horaires.

Il reconnaît que la construction de la ligne 5 du tramway a été décalée, mais précise qu'il s'agissait de sauver le parc Montcalm.

**Yves NURIT** rappelle que l'opération Ode à la mer est tout le contraire d'une spécialisation. Ce projet consiste à reconquérir une vaste zone commerciale de périphérie de 250 hectares, pour réduire son emprise et y localiser 7 à 8 000 logements, des bureaux et des services en grappe autour des stations de tramway de la ligne 3 qui ont été substitué aux giratoires routiers initiaux. Les commerces y sont déplacés pour retrouver les espaces naturels, un lotissement commercial est supprimé et la moitié de cette surface est rendue à la nature..

Enfin, l'extension d'Odysseum est relativement faible au regard des besoins recensés et ne concerne que des formats ne pouvant pas être installés en centre-ville. Cette extension permet de respecter la prescription du SCoT visant à installer les commerces le long des transports en commun.

Dès septembre, l'offre de transports en commun sur les villes et villages augmentera de 24 %. En complément, des offres de métrobus seront aussi mises en place sur les secteurs congestionnés. Trois nouvelles gares ont déjà été créées ou réaménagées (St Roch, Sud de France et Baillargues). Depuis celle de Baillargues il est désormais possible de rejoindre la gare St Roch en 7 minutes. Sur le même principe, le prochain projet portera sur la gare de Villeneuve-lès-Maguelone.

**Une habitante de Montpellier** demande si la gratuité des transports pouvait être étudiée en prenant en compte son impact sur les économies réalisées sur d'autres activités, comme l'écologie ou la santé.

**Yves NURIT** signale que la circulation est aisée sur le territoire même de Montpellier, mais de moins en moins au niveau des entrées de ville. Aussi, la question des déplacements porte surtout sur les échanges avec les territoires voisins. La réflexion porte donc à inciter à l'usage des transports en commun ou à réduire l'autosolisme. Ainsi, un important pôle d'échange est en cours d'installation à Gignac au terminus de la ligne 5.

**Chantal MARION** ajoute qu'une convention a été passée avec Millau pour que l'incubateur de Montpellier encadre des start-ups de Millau. En effet, Montpellier manquant de foncier, pour lutter contre les mouvements pendulaires, il peut être judicieux de s'associer aux communautés de communes environnantes disposant de foncier et pouvant donc accueillir des entreprises.

**Une habitante du Crès** exprime son étonnement quant à la mention de la déviation Est de Montpellier et du tronçon manquant permettant de se connecter à l'A709 alors qu'ASF n'a pas encore octroyé cette autorisation et que la Chambre d'Agriculture a émis une contre-proposition pour éviter d'impacter les terres viticoles.

Elle signale également qu'au Crès, 35 hectares de terres agricoles seront artificialisés pour créer une nouvelle ZAC. Cela générera une nouvelle population devant travailler à Montpellier. Or, depuis ce secteur, la liaison avec Montpellier ne se fait que par une route à deux voies et le réseau de transport en commun n'est absolument pas efficient et ne se prolonge pas sur les communes voisines (St Aunès, ...)

**Abdi EL KANDOUSSI** précise qu'à l'exception d'une défaillance survenue sur la ligne 2 du tramway en 2015, cette ligne fonctionne aussi bien que les autres. Les fréquences sont certes différentes, mais sont en lien avec son niveau de fréquentation, afin que les rames ne circulent pas à vide.

Il ajoute que les bus TaM ne peuvent circuler que sur le territoire de la Métropole, sauf en présence de conventions particulières.

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

**Estelle BRISSET** précise que différentes thématiques seront abordées dans ce 3<sup>ème</sup> défi : attractivité et développement urbain, avec la question centrale du logement ; développement économique ; offre commerciale ; potentiel touristique.

**Marie BOUCHET** rappelle les éléments de constat liés à l'**attractivité du territoire**. Ce dernier bénéficie d'une croissance démographique soutenue de 1,7 % par an entre 2009 et 2014. Les

prévisions INSEE font état d'un fléchissement de cette croissance, qui ne devrait donc représenter dorénavant que 1,1 % par an. Toutefois, la volonté de la Métropole est de rester dans un scénario d'attractivité basé sur une trajectoire de croissance à 1,2 % par an.

Pour atteindre un scénario, une action forte devra être menée en matière de **logements**, afin que les populations les moins favorisées cessent de sortir du parc métropolitain pour se diriger vers le Grand territoire et qu'ils n'alimentent plus ainsi ces flux pendulaires. La volonté de la Métropole est donc de produire du logement adapté à la diversité des populations. Ainsi, l'effort mis en œuvre permettra de passer de 3 800 logements produits par an (entre 1999 et 2015) à une fourchette comprise entre 4 700 et 5 100 logements par an.

Concernant le **développement économique**, le territoire présente quelques ambivalences. En effet, il crée de l'emploi et de nouvelles entreprises tout en présentant un taux de chômage trois fois supérieur aux moyennes nationales.

Sur le plan des activités, la dominante présentielle est particulièrement affirmée et les fonctions productives traditionnelles de l'économie sont peu développées. L'offre de foncier économique destinée aux activités productives est en effet relativement faible, liée à des prix très élevés.

L'objectif est alors de construire des territoires de spécialisation économique constitués sur deux axes importants :

- l'axe nord des savoirs, ancré autour d'Euromédecine et Agropolis ;
- la vitrine urbaine active, le long de l'A709, avec des fonctions tertiaires mais aussi des activités autour du numérique.

Quant à l'**offre commerciale**, elle répond à la diversité des besoins. Une vigilance doit tout de même être portée sur l'armature de proximité. Concernant les pôles métropolitains existants correspondants aux zones commerciales de périphérie, l'objectif est de réinvestir ces pôles et de les requalifier avant d'envisager une quelconque extension.

Enfin, concernant le **potentiel touristique**, l'objectif est de promouvoir un tourisme métropolitain d'affaires et de loisirs. A cet effet, les équipements structurants existants seront optimisés et le Grand parc métropolitain sera valorisé. Il sera aussi question de créer une attractivité urbaine à travers les fonctions commerciales, notamment celles de l'Ecusson.

**Une habitante de Castelnau-le-Lez** demande, au sujet de la DEM (Déviation Est de Montpellier), les raisons pour lesquelles la variante 0, passant plus près du Zénith, n'est pas étudiée.

Elle exprime ensuite son étonnement quant à l'importance globale des investissements (80 millions d'euros sur dix ans) occasionnés par le plan vélo au regard des propositions relativement simples émises par l'association Vélocité.

**Abdi EL KANDOUSSI** précise qu'à ce jour la Métropole compte 143 kilomètres de pistes cyclables ; or, l'objectif est de passer à 460. Le travail ne se limite donc pas à la suppression des discontinuités, mais à développer les pistes cyclables pour permettre notamment à davantage de travailleurs de rejoindre leur lieu de travail en vélo.

**Yves NURIT** indique que le maître d'ouvrage de la DEM est le Département et qu'il a organisé une concertation sur le sujet qui se tient actuellement. Aussi, il n'est pas possible de répondre, au cours de cette concertation sur le PLUi, à une question qui impacte la concertation engagée sur la DEM. Deux tracés sont effectivement soumis à la concertation. Le troisième tracé qui émerge est proposé par la Chambre d'Agriculture et traverse le Domaine de Grammont, ce qui soulève de nombreuses questions.

**Une habitante de Montpellier** demande si des changements de PLUi impacteront l'avenue de la Pompignane, notamment en rapport avec des transformations d'habitations individuelles en habitations collectives.

**Yves NURIT** remarque que cette question concerne une parcelle précise. Or, l'étape actuellement menée ne définit pas le PLUi aussi précisément. En revanche, le prochain cycle de réunions publiques, dans les 31 communes, abordera le projet de PLUi dans le détail.

Il ajoute qu'une réunion publique a été déjà tenue par la Commune de Montpellier, il y a près de deux mois sur le quartier de la Pompignane. Des indications sur le projet urbain y ont été communiquées. Aussi, s'il ne s'agit pas de bousculer ce quartier composé de villas, en revanche, à certains endroits le long de l'avenue, l'objectif sera de retrouver une certaine densité urbaine. Ainsi, la majeure partie des constructions du quartier concernera ou jouxtera le Domaine IBM et le Domaine de la Pompignane sur des secteurs où les villas sont aujourd'hui absentes. En complément, une réflexion fine est menée pour identifier d'autres sites susceptibles d'héberger de la densité sans gêner l'environnement.

Concernant l'échéancier, Yves Nurit rappelle que le projet de la Pompignane est déjà engagé, dans un 1<sup>er</sup> temps, autour du centre commercial, certains projets pouvant être intégrés au PLU actuel. Toutefois, certaines adaptations devront attendre le PLUi, après 2022.

**Une habitante de Paris** s'enquiert de la proportion entre les constructions d'immeubles et de pavillons. De plus, elle demande si des PSLA (prêt social location-accession) sont prévus, notamment pour l'accession à la propriété de pavillons.

**Yves NURIT** rappelle que le SCoT et le PLUi ramènent l'urbanisation au plus près des transports en commun lourds. Il souligne aussi la volonté, à chaque émergence de nouveaux quartiers, d'implanter un parc, une crèche ou une école par exemple. Aussi, économiquement, l'implantation de pavillons ne permettrait pas de répondre aux besoins et générerait de l'étalement urbain. L'objectif est donc de concilier une ville agréable à une ville un peu plus dense, notamment en son centre. Aussi, le PLUi permettra toujours les habitations individuelles, mais de manière minoritaire.

Concernant le PSLA, le Conseil de la Métropole vient d'arrêter le Programme Local de l'Habitat (PLH). Il impose que 17 % des logements soient constitués par de l'accession abordable à la propriété. Ainsi, le prix de vente serait inférieur à 2 900 euros le mètre carré. 36 % seront des logements sociaux.

**Un habitant de Montpellier** considère que tous les acteurs participant à l'urbanisation répondent à des contraintes qui leur sont propres : la financiarisation notamment. Or, dans le cadre de ce PLUi, les citoyens considèrent avoir à s'exprimer, mais aussi à agir. Aussi, il insiste sur le souhait de ces citoyens de rencontrer les élus locaux responsables de ce PLUi notamment pour leur suggérer de passer de l'urbanisme technocratique à l'urbanisme démocratique. Pour se faire, il souligne le fait que, dans l'association citoyenne dont il est membre, se réunissent de nombreuses compétences et savoir-faire.

**Chantal MARION** rappelle qu'elle reçoit régulièrement des associations. Aussi, elle invite cet habitant à lui communiquer ses coordonnées afin qu'ils puissent se rencontrer et échanger.

**Un habitant de Montpellier** aborde l'extension de la zone de la Lauze. Avant d'élaborer un PLUi prévoyant le développement de nouvelles zones, il demande s'il ne serait pas judicieux de s'intéresser aux zones existantes, dont certains locaux sont vides et non exploités.

**Yves NURIT** souligne que la part de 60 % des besoins implantés dans les quartiers concernait les quartiers mixtes.

Concernant l'immobilier d'entreprise, une étude spécifique a été menée dans le cadre du SCoT. Tous les parcs d'activités existants ont été recensés, une recherche de densification a été menée et il a été conclu que ces zones ne pouvaient répondre qu'à 15 % des besoins identifiés. Ainsi, le SCoT impose que 15 % des activités soient déployées sur les zones existantes. A l'heure actuelle, une telle action a été menée sur le parc du Salaison de Vendargues. 20 hectares de foncier jusqu'alors gelés ont été dégagés et remobilisés. Un travail similaire est désormais engagé sur la zone de La Lauze et du Mijoulan. Progressivement, cette action sera étendue aux autres zones d'activité existantes plus modestes.

En l'absence de nouvelles questions, **Estelle BRISSET** rappelle que les citoyens des différentes communes concernées par ce PLUi peuvent faire part de leurs contributions par courrier (à l'intention du Président de la Métropole), sur des registres dans les mairies des 31 communes du territoire métropolitain, par mail : [elaborationplui@montpellier3m.fr](mailto:elaborationplui@montpellier3m.fr), mais aussi par le biais d'un formulaire disponible sur le site de la Métropole : [www.montpellier3m.fr/plui](http://www.montpellier3m.fr/plui).