

Élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)

REUNION PUBLIQUE – SECTEUR LITTORAL
PEROLS – JEUDI 11 AVRIL 2019
18h30 / 21h

INTERVENANTS

- **Philippe SAUREL** : Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole
- **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 durables 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 :

- **Jean-Pierre RICO**, Maire de Pérols, Vice-Président de Montpellier Méditerranée Métropole, délégué aux transports et à la mobilité
- **Cyril MEUNIER**, Maire de Lattes, Conseiller métropolitain, Conseiller départemental
- **Noël SEGURA**, Maire de Villeneuve-lès-Maguelone, Vice-Président de Montpellier Méditerranée Métropole, délégué au logement

- **Estelle BRISSET**, Animatrice

Déroulement de la réunion

La réunion publique s'organise autour d'une présentation, sous forme de diaporama, assurée par le Président M. Saurel 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	10

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.

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.

Le public sera invité à s'exprimer lors de chacune de ces quatre séquences.

Jean-Pierre RICO, Maire de Pérols, salue l'ensemble des élus présents. Il se réjouit d'accueillir cette première réunion de secteur concernant le PLUi. Il espère qu'elle sera très constructive.

Philippe SAUREL, Maire de Montpellier et Président de Montpellier Méditerranée Métropole, rappelle que le PLUi est une coproduction des 31 communes du territoire. Il doit ainsi répondre aux enjeux de chacune, mais aussi à ceux de l'espace métropolitain. Concilier ces intérêts est délicat. Le PLUi ne se résume en tout cas pas à la somme de 31 plans locaux d'urbanisme communaux. La loi exige qu'il résulte d'une concertation entre les communes, mais aussi avec les habitants. Dans ce contexte, six réunions de présentation de la méthode et des enjeux seront organisées, une pour chaque secteur, jusqu'au 11 juillet. Ensuite, 31 réunions publiques communales seront conduites. Les services communaux négocieront parallèlement avec ceux de la Métropole. Au terme de ce processus, émergera – il l'espère – un document aussi consensuel que possible, qui conciliera les enjeux des communes et ceux de l'intercommunalité.

Le PLUi est un exercice un peu technique. Il suppose de s'accorder sur divers enjeux. Montpellier ne faisait pas partie des quatorze premières métropoles créées par la loi MAPTAM, car son territoire ne comptait pas 500 000 habitants. La ville possédait tout de même le titre de capitale régionale. Cependant, si elle n'avait pas su construire sa Métropole, la grande région Occitanie, qui compte 6 millions d'habitants, aurait été uniquement centrée autour de Toulouse. Montpellier constitue heureusement un deuxième pôle de développement régional, car elle a su la première construire démocratiquement sa Métropole.

Celle-ci repose sur sept piliers thématiques : la santé ; le numérique ; la mobilité et les déplacements ; le développement économique, le tourisme et l'industrie ; l'agroécologie et l'alimentation ; la culture, le patrimoine et l'enseignement supérieur, et enfin le commerce et l'artisanat. La citoyenneté, l'égalité des chances et le développement social constituent pour leur part un pilier transversal.

Une fois créée, la Métropole a bénéficié du même cadre que les quatorze premières. Aujourd'hui, elle entend évoluer, et devenir féconde et efficace. Elle souhaite agir dans le quotidien de ses citoyens, mais aussi sur la scène internationale. Malgré sa taille modeste, elle se veut productive, écoresponsable, solidaire et connectée. Elle compte 31 communes, un peu moins de 500 000 habitants, et s'intègre dans plusieurs territoires de coopération.

Montpellier Métropole coopère avec son milieu naturel, avec son bassin de vie, avec les cinq agglomérations qui la bordent, et plus largement avec les cinq départements de l'ex Languedoc-Roussillon ainsi qu'avec le Sud-Aveyron, soit plus de 55 communautés de communes et 1 500 maires. Ils se réunissent une fois par an au sein d'un Parlement des Territoires. S'associer s'avère en effet plus efficace. Par exemple, les maires intéressés ont ainsi influé sur la directive européenne relative à la pâture des troupeaux dans les forêts de chênes. Ce Parlement des Territoires permet d'établir des coopérations profitables à toutes les parties. Des contrats de réciprocité existent également, par exemple avec la communauté de communes des Monts de Lacaune, en matière de commerce de la filière bois. Celui-ci vise à limiter l'émission de gaz à effets de serre, et à favoriser les circuits de proximité, tant pour la construction que pour l'énergie. La Métropole compte en effet de nombreuses chaudières tri-génération. Un autre contrat existe avec Millau. De plus, des discussions sont en cours avec Florac et Mende.

La Métropole de Montpellier porte son développement économique et territorial au travers de ces coopérations. Par ailleurs, sa zone d'influence reste l'arc languedocien et le pourtour méditerranéen. En effet, la ville reste plus près de Marseille que de Toulouse. Elle est également proche d'Alès, Nîmes et Sète, et espère se rapprocher de Béziers, notamment grâce à la 1^{ère} tranche de la LNMP (ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan).

Avant de construire le PLUi, l'ensemble des communes a d'abord défini un schéma de cohérence territoriale (SCoT). Il repose sur cinq axes :

- révéler le paysage de la Métropole comme bien commun ;
- acclimater la Métropole pour éviter les risques climatiques (inondations et incendies) ;
- structurer une armature d'échelle métropolitaine pleinement intégratrice ;
- favoriser la mobilité pour tous ;
- consolider le socle économique de la Métropole afin d'accroître l'attractivité de cette dernière. Dans ce cadre, les parcs d'activité devront être élargis. Ils demeurent modestes, au regard du nombre incroyable d'entreprises à loger.

Dans le cadre du SCoT, les deux tiers du territoire métropolitain seront réservés aux espaces naturels et agricoles, pour un tiers d'espaces urbains ou à urbaniser. Le PLUi sera articulé autour de cette logique, sachant que le SCoT impose, sur sa période, de circonscrire 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.

Montpellier est également signataire du Pacte de Milan, qui traite de la protection des terres à fort potentiel, de la valorisation des circuits de proximité, et du non-gaspillage alimentaire. 180 villes du monde s'y réuniront en octobre 2019, pour débattre des enjeux climatiques, ainsi que de la production et de l'alimentation durables.

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 davantage 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).

Estelle BRISSET demande comment le PLUi est élaboré, et surtout, comment il s'articule avec les autres documents d'urbanisme.

Marie BOUCHET explique que le PLUi est l'élément le plus opérationnel de cette architecture de documents de planification. Les lois SRU, Grenelle 2, d'accès au logement et à l'urbanisme rénové, ainsi que la loi Littoral encadrent tous les documents de planification du territoire. S'y ajoutent deux schémas : le SRADDET, établi par la Région, en cours de finalisation, concerne l'aménagement, le développement et l'égalité ; le SCoT, évoqué précédemment, se trouve en révision. Ces deux schémas s'imposent au PLUi. D'autres documents plus thématiques interviennent aussi : Plan Local d'Habitat (PLH), Plan de Déplacements Urbains (PDU), ou Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). Le PLUi est le reflet opérationnel de toutes ces orientations stratégiques imposées à d'autres niveaux.

Le diagnostic et le PADD du PLUi s'achèvent, avec ces six réunions publiques destinées à présenter les enjeux et les orientations stratégiques du projet. Ensuite, 31 réunions publiques porteront dans les communes sur les aspects réglementaires et les zonages du document. Une phase d'approbation sera également engagée avec les partenaires.

Un citoyen de Lattes s'étonne que le PLUi soit élaboré alors que le SCoT n'est pas encore approuvé.

Philippe SAUREL explique que ce dernier sera finalisé d'ici au second semestre 2019. Il a paru plus efficace d'engager la réflexion sur le PLUi avant son approbation, sachant que le projet de PLUi sera bien arrêté après l'approbation du SCoT. La Chambre d'Agriculture de Montpellier a été la première consultée sur le projet de SCoT révisé. Elle a sollicité l'ajout de secteurs aux zones protégées en espaces agro-naturels. Six communes ont ainsi accepté de ne pas urbaniser des parties supplémentaires de leur territoire. Deux tiers de l'espace seront consacrés à la nature et à l'agriculture, avec l'approbation des instances officielles intéressées. Ce choix présente un risque politique, car cette préservation est réalisée au prix de la densification du tiers restant du territoire. Le SCoT sera approuvé à l'automne. Les travaux relatifs au PLUi progresseront en parallèle.

Plus largement, de nombreux documents de programmation ont été cités ce soir. Il imagine que ce système peut sembler assez obscur aux citoyens. Un plan régional, un plan intercommunal et des plans communaux s'imbriquent. Leur compatibilité est donc essentielle. Le sujet reste toutefois très technique.

Estelle BRISSET rappelle que le PLUi s'articule autour de trois grands défis, qui structureront aussi le débat ce soir. Au défi de la métropole acclimatée s'associent les objectifs de résilience environnementale et de sobriété énergétique. Au défi de la métropole équilibrée et efficace s'associe

l'objectif des équipements et des déplacements. Au dernier défi, de la métropole dynamique et attractive, sont liés les objectifs en matière d'habitat et de développement économique, numérique et commercial.

I. Le défi de la Métropole acclimatée

Marie BOUCHET présente les cinq constats majeurs du diagnostic des enjeux environnementaux métropolitains. Le premier est l'exceptionnelle richesse de l'environnement, d'abord en termes de biodiversité. La Métropole est l'un des 35 hot spots mondiaux en la matière. Elle abrite près de deux tiers des espèces connues en France, et plus de 150 espèces protégées. Ses espaces naturels méritent ainsi une vigilance partagée. Un autre élément du constat est l'exceptionnelle diversité de ses paysages méditerranéens, entre le littoral, la plaine agricole et les garrigues, qui offrent un cadre de vie rare aux habitants et aux visiteurs.

Ce riche territoire est cependant exposé à divers risques, à des degrés variables. Les garrigues sont très sensibles aux incendies. La préservation des ressources en eau représente en outre un enjeu majeur. Dans la plaine urbanisée, les îlots de chaleur urbains et la pollution de l'air constituent des problématiques, de même que les inondations liées aux épisodes cévenols, renforcées par le ruissellement urbain. Quant au littoral, il cumule le risque d'inondation à celui de submersion marine.

Le territoire est aussi marqué par sa grande richesse agricole, autour d'un triptyque cultures annuelles/prairie/vigne, ainsi que des cultures de vergers. Cette diversité fonde le projet agroécologique et alimentaire très ambitieux de la Métropole. Celui-ci vise à alimenter la population en productions de qualité, tout en soutenant une économie dynamique.

En matière énergétique enfin, le diagnostic identifie de nombreux atouts. Le vent et le soleil sont autant de sources d'énergie renouvelable, dont la couverture progresse. Néanmoins, la précarité énergétique demeure élevée. Elle concerne 19 % des ménages, un taux supérieur à la moyenne nationale. En revanche, les pollutions liées aux déplacements exposent les habitants à des nuisances certaines.

Estelle BRISSET souligne que les cinq enjeux environnementaux sont donc : la biodiversité, les paysages, les risques naturels, l'agroécologie et l'énergie.

Marie BOUCHET décline ensuite les objectifs définis en matière d'acclimatation de la Métropole. Le premier consiste à révéler le grand parc métropolitain, une nouvelle notion portée par le SCoT. Cette démarche consiste à placer les espaces agricoles et les paysages au cœur du développement urbain. Au-delà de leur préservation, il convient de les valoriser, en termes de fonctions sociale et récréative, ou encore agricole.

Philippe SAUREL précise que le parc métropolitain est logé entre le Pic Saint-Loup et les Cévennes au nord et les étangs et la mer au sud. Cette zone, décrite par de nombreux auteurs, est le Montpelliéret, un territoire de vie où les espaces naturels doivent être protégés.

Marie BOUCHET souligne que des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité innervent le territoire du nord au sud, ainsi que d'est en ouest. Il convient de les préserver, de même que les réseaux végétaux inclus aux tissus urbains.

S'agissant du patrimoine littoral, le SCoT délimite des espaces que le PLUi devra réglementer, concernant : la constructibilité dans la bande des cent mètres, l'urbanisation limitée des espaces proches du rivage, ou encore la préservation des coupures d'urbanisation.

Par ailleurs, la Métropole devra anticiper les évolutions environnementales et climatiques, et construire de véritables modèles d'acclimatation, en fonction des risques encourus. La préservation de l'eau et de la qualité de l'air relèveront aussi de cette stratégie, dont la conception sera adaptable et résiliente face aux évolutions climatiques.

Philippe SAUREL fait observer que si le réchauffement atteint 3 ou 4 degrés, la mer pourrait monter d'un mètre, une catastrophe pour tout le littoral. Des submersions marines conjuguées à des inondations se sont déjà produites en 2014 et 2015, à Pérols, Lattes ou Villeneuve. Ces risques doivent être anticipés par le PLUi.

Marie BOUCHET indique que chaque arc – des garrigues, de la plaine agricole, ou du littoral – possède des capacités différentes pour gérer les risques et les nuisances relevant de la pollution.

Estelle BRISSET constate que ce défi de la Métropole acclimatée consiste à redonner de manière harmonieuse au territoire toutes ses fonctions, tout en s'adaptant au changement climatique.

Un habitant des Cabanes de Pérols salue l'objectif de préservation de la biodiversité. Toutefois dans ce domaine, le SCoT et le PLU de Pérols sont contradictoires. Le premier indique que le sud de Pérols ne doit connaître aucune extension urbaine, tandis que le second prévoit la possibilité de construire des bâtiments, des installations maritimes polluantes, et des stations d'épuration individuelle.

Philippe SAUREL explique que le PLUi devra concilier les enjeux communaux et métropolitains. La préservation de la biodiversité de l'Étang de l'Or fait partie du traité constitutif de Montpellier Méditerranée Métropole. Le décret du Conseil d'État autorisant sa création l'inclut, car les Cabanes de Pérols sont mitoyennes de cet étang. Les autres communautés de communes limitrophes sont également concernées. Un travail gigantesque sera nécessaire sur le réseau lagunaire. Il n'est pas possible de tout conduire de front. Il est cependant essentiel que l'eau circule, et que les poissons et les oiseaux puissent se reproduire, en dépit de la pollution passée de l'étang. Son taux de diversité a malheureusement reculé et un effort important sera indispensable. Le réseau lagunaire constitue un réservoir de biodiversité, mais aussi un outil naturel pour limiter les crues et les submersions. Il conviendrait de conduire une large réflexion sur ce sujet dans le cadre du Parlement de la Mer, entité dont le périmètre répond aux enjeux des étangs. Dans certains, l'eau n'est plus renouvelée que par la pluie, en raison de l'urbanisation.

Un vigneron à la Magdelaine d'Exindre (Villeneuve-lès-Maguelone) se félicite que l'agriculture soit reconnue comme entretenant le grand parc métropolitain. Le bâti de l'agriculture doit néanmoins être utilisé pour être entretenu. Les anciennes bergeries du domaine où il travaille sont aujourd'hui sous-employées. Renouveler leur usage en lien avec la Métropole serait ainsi nécessaire.

Philippe SAUREL partage cet objectif. L'évolution de ce bâti doit toutefois rester contrôlée, en particulier en termes d'expansion. Dans les zones naturelles, les modifications du bâti sont très restreintes, et l'habitation n'est pas autorisée. Faire évoluer les règlements doit respecter les équilibres. Ce problème est intégré à la réflexion.

Un citoyen de Pérols estime que les inondations récentes résultent davantage de l'extension non maîtrisée des zones pavillonnaires, notamment en amont de la Mosson, que du changement climatique. Les communes, asphyxiées par des délégations de compétences sans moyen de l'État, sont contraintes d'accueillir les aménageurs. Le SCoT vise à concilier divers enjeux. Son cadre est cependant ténu.

Il est difficile de conduire une réflexion à l'échelle du territoire, où de nombreux projets de lotissements se profilent, comme à Oxlane, Montcalm ou Saint-Mathieu-de-Trévières. Certaines zones, qui ne l'étaient pas auparavant, sont malheureusement devenues inondables. Quant à l'Étang de l'Or, son comblement accéléré limite sa fonction de bassin de rétention, aggravant les

éventuelles inondations. La poursuite des projets pavillonnaires donne à ce Pérolien le sentiment que cette problématique n'est pas réellement prise en considération.

Philippe SAUREL reconnaît que l'urbanisation aggrave le ruissellement si elle n'est pas maîtrisée. Les projets cités ne relèvent pas du territoire métropolitain et 3M s'interdit donc de porter un jugement à leur propos. Il rappelle que le tramway n'est pas passé à Montcalm, justement afin de limiter son urbanisation. Au contraire, le parc y a été élargi. La loi sur l'eau et les services de l'État y ont également requis la construction de bassins de rétention. Les inondations sont aggravées par la multiplication des parcelles imperméables aux eaux pluviales, ainsi que par le manque d'arbres. Les trames bleues et vertes seront donc renforcées.

Enfin, le programme Ode à la Mer, à Pérols et Lattes, vise à désimperméabiliser les sols aujourd'hui occupés par des commerces situés en zone inondable. L'aménagement doit adopter de nouveaux réflexes. Aujourd'hui, construire une route ne consiste pas uniquement à prévoir deux voies et un trottoir, mais aussi à intégrer une piste cyclable et un trottoir suffisant pour les personnes à mobilité réduite. Les aspects environnementaux doivent être ajoutés à ces réflexions. Par exemple, lors de la rénovation des Halles Laissac, des panneaux photovoltaïques sur le toit ont été installés. Seuls de petits gestes quotidiens accumulés sauront limiter le changement climatique.

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 indique que la structure d'équipements est riche (universités, services hospitaliers, équipements sportifs) et relativement équilibrée sur le territoire, même si le maillage de proximité gagnerait à être encore renforcé. Il convient donc de mieux articuler ce qui existe. Le développement du grand cœur métropolitain est intense. Sa périphérie hétéroclite est constituée de villes et de villages à l'identité propre. Marier ces deux réalités sera nécessaire, en termes d'accueil de population comme de développement de services et d'équipements, tout en préservant les identités et en facilitant l'évolution dans le temps.

La question des déplacements est en outre au cœur du défi posé. Le réseau de tramway, très efficace, est de plus en plus emprunté. Les modes actifs (vélos, trottinettes, piétons) progressent aussi fortement. Néanmoins, les flux provenant de la périphérie de la Métropole, voire de l'extérieur, congestionnent des parties du territoire, et génèrent une pollution importante.

Estelle BRISSET résume les 3 constats du diagnostic sur ce sujet : le territoire est riche en équipements importants, multipolarisés, mais il doit absorber des déplacements en croissance.

Marie BOUCHET présente les objectifs associés. L'organisation des déplacements doit permettre d'articuler la ville dense et son grand territoire, en hiérarchisant les modes de transport. Accroître la fréquence du TER sera au centre du dispositif. L'armature du tramway s'y ajoutera, accompagnée de pôles d'échanges multimodaux interconnectés avec le réseau secondaire et le réseau routier. À ce dernier niveau, la consolidation du contournement routier de Montpellier sera nécessaire, en articulant le contournement nord à l'A9, et en prolongeant les liens à l'est et à l'ouest. Les flux s'en trouveront fluidifiés.

Philippe SAUREL confirme que la ville a besoin de trois contournements. Celui de l'Ouest relierait l'A750, en provenance de Millau et Gignac, à l'axe A709/A9. 14 000 camions transitent pour l'instant

par le territoire en son absence. Le contournement Est n'est toujours pas réalisé. Le LIEN, enfin, était jusqu'à présent en suspens mais le Conseil Départemental a toutefois gagné face à la requête du Maire de Grabels qui s'opposait à son tracé. Ces trois contournements limiteraient le transit, et donc la pollution dans les communes.

Marie BOUCHET précise que le tramway favorisera l'apaisement de la ville, tandis que le réseau routier ouvre sur le large territoire qui entoure Montpellier. Quant aux modes actifs, ils sont inclus au schéma directeur des déplacements. Un réseau magistral maillera l'ensemble du territoire. Un autre réseau, dédié au tourisme et aux loisirs, permettra de découvrir le grand parc métropolitain.

Philippe SAUREL souligne que ces modes actifs incluent principalement la marche et le vélo, mais aussi le skate ou la trottinette.

Marie BOUCHET indique qu'au-delà de la mobilité, il convient d'également organiser le développement urbain. La ville de Montpellier, dense et intense, doit se marier avec les bourgs et les villages voisins. Les potentiels d'intensification seront étudiés, dans la mesure où deux tiers du territoire seront préservés. Le grand cœur métropolitain, mieux desservi par les transports, sera plus fortement densifié, tandis qu'un équilibre préservant leur identité sera privilégié dans les villages.

Estelle BRISSET synthétise les 2 objectifs de ce défi : faciliter les déplacements et organiser équitablement les espaces urbains.

Un citoyen de Lattes demande s'il est prévu de réduire l'engorgement de la circulation à Lattes.

Philippe SAUREL indique que le contournement nord de Lattes assure la desserte de la Gare Montpellier-Sud de France, le contournement de Lattes et des quartiers est de Montpellier, les deux villes se touchant, ainsi qu'un franchissement du Lez, à ne pas confondre avec le contournement sud de Montpellier assuré par l'A709. Il est espéré depuis 40 ans. Concernant le contournement de Montpellier, le contournement ouest est aujourd'hui prioritaire à l'échelle du territoire. Il est préparé depuis plus de vingt ans. 25 millions d'euros ont été injectés au projet, par l'État, la Région, le Département et la Métropole. Il sera inscrit au Contrat de Plan Etat-Région. Son coût total s'élèvera néanmoins à plus 270 millions d'euros.

Les autres projets de contournement ne sont pour autant pas oubliés.

Un citoyen de Lattes reconnaît que les pénétrantes sont essentielles pour la Métropole. Pour autant, il convient de prévoir un pont supplémentaire au nord de Lattes, pour franchir le fleuve. L'engorgement de la commune ne pourra sinon que s'aggraver, d'autant que le TGV et le nouveau stade attireront des flux supplémentaires. Aucune étude n'est engagée. Il s'agit pourtant d'une priorité.

Philippe SAUREL fait remarquer que le stade ne sera pas construit demain. Des échangeurs vers l'A709 manquent effectivement. Quant à la gare Montpellier Sud de France, elle devrait accueillir 50 TGV par jour le week-end de Pâques. Le pont sollicité est nécessaire : il s'inscrira dans le contournement de Lattes.

Un citoyen de Pérols suggère, pour réduire la pollution, de supprimer les « faux bouchons », générés notamment par la désynchronisation des feux et les interdictions de faire demi-tour.

Philippe SAUREL rappelle que toutes les métropoles françaises connaissent ces difficultés. La France a d'ailleurs été mise en demeure par l'Union européenne de se mettre en conformité avec la réglementation européenne. La zone entre l'A709-A9 et l'A750 est la plus polluée. Les 14 000 camions qui y transitent contribuent largement aux nuisances. Le projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est destiné à améliorer la situation. Elle permettrait de transporter les conteneurs vers l'Espagne de manière soutenable pour l'environnement. Les doubles tronçons

fret/voyageurs existent déjà de l'Espagne à Perpignan. La LNMP faciliterait le transport entre l'Europe du Nord et celle du Sud, permettrait d'extraire les nuisances des trains de fret des centres urbains et permettrait de multiplier les trains du quotidien sur la ligne ferrée historique. Malheureusement, la Métropole réclame la LNMP au Ministère des Transports. Les fonds européens sont en effet fléchés, mais l'Etat ayant suspendu la LNMP, ces financements ne sont pas sollicités par la France.

Un représentant de l'Association Maguelone Gardiole souligne que chaque nouveau logement augmente le parc de voitures de deux véhicules, aggravant la pollution et l'engorgement routier. La croissance élevée de la Métropole se répercute dans son tissu périurbain. Elle atteint 2 % à Villeneuve-lès-Maguelone. Développer ces villages, alors qu'ils ne permettent que des déplacements routiers, lui paraît donc déraisonnable. Or, le PLH 2019 prévoit d'y ajouter encore 70 nouveaux logements par an.

Philippe SAUREL revient sur le sujet du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier, qui permet de libérer des sillons sur la ligne historique, et donc de créer des plateformes intermodales pour les trains du quotidien (TER). L'une d'elles est prévue à Villeneuve-lès-Maguelone.

Le représentant de l'Association Maguelone-Gardiole souligne que le contournement évoqué s'arrête avant Villeneuve, dont la desserte est insuffisante depuis des années.

Philippe SAUREL rappelle que la Gare Saint-Roch était saturée. Le contournement Nîmes-Montpellier a permis de transférer 70 % des trains de fret sur la ligne nouvelle Nîmes-Montpellier. Les sillons ainsi libérés permettront de faire circuler davantage de TER et de mieux desservir la gare St Roch et la gare de Baillargues. La Région proposera un nouveau plan de cadencement en 2020, qui tiendra compte des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) du territoire. C'est le même schéma qui est envisagé avec la LNMP et la ligne existante à l'ouest de Montpellier, dont la gare de Villeneuve devrait directement bénéficier.

Un représentant des Cabaniers de Pérols évoque le stade envisagé à proximité de la nouvelle gare. Ce projet ne lui paraît pas indispensable, d'autant que déplacer le stade risque de ghettoïser la Paillade. Par ailleurs, il demande à quel échelon les citoyens pourront intervenir, et modifier éventuellement le projet de PLUi proposé.

Philippe SAUREL indique que six réunions de secteurs et 31 réunions communales seront organisées. En outre, des propositions écrites pourront être soumises en Mairie et sur internet. Enfin, les services techniques communaux collaboreront avec ceux de la Métropole.

S'agissant du stade de la Mosson, il est inondable. Les dégâts de 2014 et 2015 ont coûté un total de 12 millions d'euros, que les assurances refuseront de couvrir à l'avenir. Par ailleurs, les enfants du quartier n'y jouent jamais, et rares sont les commerces au pied du stade, ce qui limite les bénéfices que la Paillade en retire. Le quartier de la Paillade a besoin d'installations sportives utilisables par les habitants, comme le complexe nautique Neptune, où 12 millions d'euros sont investis par la Métropole. Quatre terrains de foot ont également été construits. Le club de tennis est subventionné. La base nautique du lac des Garrigues est rénovée. Des parcours sportifs sont créés dans le quartier, ainsi que des salles de boxe. Elles ont d'ailleurs d'excellents résultats. Deux boxeurs montpelliérains se préparent ainsi pour les Jeux Olympiques de Tokyo. Le stade se trouvant en terrain inondable, le détruire ne permettrait pas d'y reconstruire. Sa structure sera donc adaptée au risque, par une technique utilisée en Angleterre. Des plateaux y seront installés, destinés aux start-up, qui créeront ainsi des emplois à La Paillade. Le Palais des Sports René Bournol n'est par ailleurs plus aux normes pour accueillir des compétitions. Un nouveau Palais des Sports sera donc construit également, au sein du quartier Cambacérès, à proximité du futur stade, à l'issue d'un débat public. Celui-ci sera ouvert lorsque le projet sera suffisamment abouti.

Estelle BRISSET assure que les modalités de la consultation publique seront rappelées en fin de réunion.

Un citoyen de Pérols estime que le bassin d'emploi de Montpellier inclut aussi Agde, Sète, Clermont-l'Hérault, Ganges, Quissac ou le Grau du Roi. Il existe donc une porosité entre la métropole de Montpellier et les intercommunalités voisines. Dans ce contexte, rouvrir les anciennes lignes de chemin de fer aujourd'hui abandonnées permettrait de développer le transport public, réduisant ainsi les flux routiers issus de l'extérieur de la métropole.

Philippe SAUREL affiche son soutien à la SNCF. La troisième ligne de chemin de fer créée en France en 1836 reliait Montpellier à Sète. Par le passé, la ville comptait trois gares : Saint-Roch, Palavas et Chaptal, que les bombardements allemands ont détruites. La société d'intérêt local gérait cette dernière, qui concentrait les VFIL (voies ferrées d'intérêt local). Celle vers Aniane a été transformée en avenue de la Liberté. Les anciennes voies ferrées vers Sommières et Paulhan seront toutefois rachetées par la Métropole, qui les transformera en voies vertes, ou qui y fera circuler des bus à haut niveau de service (BHNS) en site propre. Le rapport Attali s'intéressait à la revitalisation des anciennes voies ferrées. Une étude de constitution d'une étoile Montpellieraine, financée dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région, est en cours d'engagement.

Un citoyen juge indispensable que la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan soit rapidement construite.

Philippe SAUREL indique que le Rapport Duron propose d'engager ce projet à l'horizon 2030.

Une citoyenne de Carnon explique que le tronçon entre Narbonne et Perpignan n'inclut qu'une LGV de transport de passagers. Une ligne passant par un tunnel sous les Corbières serait pourtant plus adaptée. La SNCF préférerait néanmoins écrêter les Corbières, ce qui interdira tout transport lourd, tandis que les conteneurs continueront de passer par les étangs, où des ballasts sont ajoutés chaque année pour éviter l'enfoncement de la ligne.

Philippe SAUREL précise que l'échéance 2030 concerne le tronçon Montpellier-Béziers, dont les études sont presque terminées. Au-delà, des problèmes de gares se poseront aussi.

III. Le défi de la métropole dynamique et attractive

Estelle BRISSET rappelle que ce défi recouvre différentes thématiques liées au logement, à l'attractivité du territoire et au développement économique.

Marie BOUCHET explique que la Métropole connaît une croissance démographique annuelle de 1,7 %, l'une des plus élevées de France. L'INSEE prévoit toutefois un fléchissement de l'apport migratoire dans les dix prochaines années du fait du vieillissement des régions d'origine des populations entrantes dans la métropole. Dans ce contexte, la croissance démographique métropolitaine est estimée à 1,2 % par an d'ici 2030.

L'attractivité de la Métropole suppose qu'elle permette à chacun un parcours résidentiel sur son territoire. Aujourd'hui, de nombreux ménages quittent la zone, car l'immobilier s'avère trop cher. Produire du logement accessible est donc ainsi nécessaire. En moyenne, 3 800 nouveaux logements par an ont été construits entre 1999 et 2015. L'objectif de 2019 à 2030 s'établira plutôt entre 4 700 à 5 100 logements par an, afin que le territoire de la métropole demeure attractif pour tous les profils sociaux.

En matière économique, la Métropole est dynamique. Elle crée des emplois et attire beaucoup d'entreprises. Son chômage demeure néanmoins supérieur à la moyenne nationale. L'économie présente domine. Il conviendrait ainsi également d'attirer des activités productives. Or, l'offre foncière est aujourd'hui majoritairement tournée vers le secteur tertiaire. Consolider les fonctions économiques, commerciales et touristiques de la Métropole supposera donc de mieux territorialiser les différentes spécialités. Le développement économique s'appuiera sur le renforcement de l'axe nord des savoirs (Agropolis, Santé-Médecine) qui devra aussi accueillir des activités plus productives, au travers de projets fonciers adaptés. 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, des activités de logistique, de production....

Le niveau d'équipements commerciaux du territoire est actuellement suffisant et équilibré, qu'ils soient rayonnants ou de proximité. Le rayonnement de la centralité métropolitaine reposera sur l'Ecusson, Odysseum, le Polygone, et la requalification d'Ode à la Mer. Les commerces de proximité dans les quartiers, les villes et les villages y réintroduiront de la mixité fonctionnelle. Enfin, les zones commerciales périphériques devront être requalifiées et densifiées avant d'être éventuellement étendues.

S'agissant du tourisme, la Métropole offre un territoire de contraste, entre la Méditerranée et les Cévennes qui autorise ainsi une grande diversité de loisirs. Le tourisme d'affaires et le tourisme urbain seront confortés, en positionnant des équipements hôteliers au niveau des pôles d'échanges multimodaux et à proximité de la nouvelle gare TGV. Le parc métropolitain sera également valorisé.

Un citoyen juge que rares sont les jeunes couples avec enfants qui s'installent dans la Métropole, parce que l'immobilier est exorbitant à Montpellier, tandis que sa couronne commence à se tasser. En outre, vivre en périphérie suppose de nombreux trajets pendulaires avec les enfants.

Philippe SAUREL estime qu'une réponse concernant la démographie, la mixité sociale et les trajets pendulaires est nécessaire. Les nouveaux arrivants sont majoritairement des jeunes. 30 % de la population métropolitaine a ainsi moins de trente ans, contre 40 % à Montpellier. Évidemment, ces chiffres incluent les étudiants.

Afin de limiter les trajets pendulaires, créer des équipements dans les zones à forte croissance démographique est nécessaire, notamment de grands lycées sont nécessaires en périphérie de Montpellier. Deux sont prévus, à Gignac et Cournonterral. Ils éviteront à 2 000 jeunes d'entrer chaque jour à Montpellier, ce qui décongestionnera notamment l'ouest du territoire.

De plus, la répartition des logements privés, des logements abordables et des logements sociaux devra être équilibrée. Les Montpelliérains ne sont pas riches. 70 % de la population de la Métropole et de l'Hérault sont éligibles au logement social. Sur la Métropole, la part du logement social sera donc portée à 36 %, auxquels s'ajouteront 6 % de logements abordables, pour un total de 42 % de logements aidés. Cependant, toutes les communes ne possèdent pas les mêmes capacités à construire, certaines en raison de leurs zones inondables (Pérols, Lattes), d'autres à cause de leurs espaces classés Natura 2000 (Cournonterral). La métropole de Montpellier accueille en effet plusieurs espèces protégées.

Un citoyen s'interroge, dans ce contexte de croissance démographique, sur l'approvisionnement en eau de la Métropole. Il dépend aujourd'hui du Lez et du Bas-Rhône. Or, ce dernier reçoit aujourd'hui les flux des stations d'épurations de 10 millions d'habitants, et donc autant de micropolluants issus des produits pharmaceutiques, ignorés par les critères de potabilité de l'eau.

Philippe SAUREL affirme sa confiance dans la qualité de la source du Lez, qui doit être protégée. Utiliser les sans-fonds karstiques de la Seranne en fragiliserait l'écosystème. Ils ne sont par conséquent pas employés. L'eau brute du Bas-Rhône devrait servir à l'agriculture. Créer des

retenues collinaires, qui existent naturellement en Midi-Pyrénées, serait utile, par exemple grâce aux sols du Larzac. Ces lacs naturels aménagés approvisionnent l'arrosage des cultures.

Un citoyen de Lattes demande comment la Métropole entend attirer les grandes entreprises. Aujourd'hui, 80 % des sociétés de l'Hérault emploient moins de dix salariés.

Philippe SAUREL rappelle que les PME, artisans, commerçants et professions libérales sont ceux qui créent le plus d'emploi en France, une réalité encore accentuée sur un territoire qui n'accueille aucune industrie. La Métropole possède des activités tertiaires : informatique, bureautique, numérique (French Tech), santé, spatial, et culture. *Un si grand soleil*, de France Télévision, a d'ailleurs créé 180 emplois à Montpellier.

Les parcs d'activités actuels sont insuffisants pour accueillir de grandes entreprises. La demande de 20 hectares d'Orchestra n'a ainsi pas pu être satisfaite. Montpellier compte surtout des bureaux, destinés au secteur tertiaire et aux start-ups. Elle a donc pris contact avec les agglomérations voisines, qui possèdent des espaces mais qui restent peu demandées. Si l'A750 était reliée à l'A9, il serait possible d'installer des sociétés majeures dans sa périphérie. L'approche des élections a placé certains dossiers en suspens. Une agence de développement sera toutefois mise en place à leur issue. Travailler avec Lunel serait aussi intéressant sur ce sujet. Enfin, Philippe SAUREL rêve d'installer des industries propres à Montpellier, comme il en existe en Midi-Pyrénées, car elles créent des emplois pérennes.

Un citoyen demande ce que la présentation entend par « Réinvestir les pôles métropolitains existants ».

Marion BOUCHET explique que d'une part, Ode à la Mer, Odysseum, le Polygone et l'Ecusson possèdent une forte attractivité commerciale. D'autre part, un tissu de commerces de proximité doit être maintenu. Entre les deux, il existe des zones commerciales plutôt périphériques, qui auront besoin d'être requalifiées, avant d'être éventuellement étendues.

Philippe SAUREL précise qu'il a souhaité remplacer le terme de « Porte métropolitaine » dans le SCoT, car une porte peut se fermer et ce terme ne correspond donc pas à l'idée d'ouverture et de connexion qu'il souhaite conférer à ces zones d'échanges.

Un citoyen s'étonne que le projet de labellisation UNESCO ne soit pas évoqué. À Florence, il a vidé la ville de sa substance, de ses habitants, et ainsi de ses possibilités de développement. Selon lui, il convient de préserver la diversité sociale, qui est une richesse, dans un contexte de flambée immobilière. Enfin, il signale qu'il était envisagé de retirer Montpellier de la liste des secteurs sauvegardés, compte tenu du délabrement de certains quartiers.

Philippe SAUREL indique que Montpellier n'a soumis aucune demande à l'UNESCO. Elle cherche uniquement à être la première Métropole à obtenir le label « d'Art et d'Histoire ». Le Ministère de la Culture rendra sa réponse en novembre 2019. La Métropole possède un patrimoine méconnu, parfois délabré, d'art médiéval. De nombreuses églises romanes très particulières existent, ainsi que la Cathédrale de Maguelone. Elles sont rares ailleurs. Ce patrimoine typique, peu connu, mérite d'être labellisé. Pézenas et Saint-Guilhem-le-Désert, qui possèdent déjà le label, se sont associés au dossier de la Métropole. Au-delà de l'architecture, Montpellier est également l'héritière de traditions orales, des joutes, du tambourin, de la langue d'oc, des paillasses, du xibalet et du hautbois. Par ailleurs, elle possède un riche art contemporain. Enfin, son université de médecine fête ses 800 ans cette année. Ce label identifiera la Métropole, sans l'aseptiser. La ville doit pouvoir vivre et respirer, avec ses différences. L'uniformité et la muséification seraient en effet négatives.

En conclusion, **Philippe SAUREL** rappelle les cinq prochaines réunions publiques de secteurs, ainsi que les différentes manières de soumettre une contribution au projet de PLUi, par courrier, par mail,

en ligne et dans les registres mis à disposition au siège de la Métropole et dans les 31 communes du territoire métropolitain.