



PROCES-VERBAL
CONSEIL MUNICIPAL 22/10/2018 – 19h00
Hôtel de Ville, Salle du Conseil municipal

Sous la présidence de Monsieur Joël RAYMOND,

Etaient présents :

Mmes MAVEL Catherine, RATHUILLE-MARTINEZ Isabelle, ANGELVIN Céline, CALADOU Geneviève, GROS Emilie,
MM. BARBE Patrick, LOUCHE Christian, PHILIPON Pierre, DE MONTLAUR George.

Procurations : Mme GUILLERMET Cathy à Mme ANGELVIN Céline, M. BARBE Patrick à Mme MAVEL Catherine.

Absents excusés : Mmes BOULAND Corinne et DEURVEILHER Mickaëlle, M. M. FABRI Stéphane.

Nombre de membres : 15
Nombre de présents : 10
Nombre de votants : 12
Pouvoirs : 2

- | | |
|---|------------------|
| 1. <i>Approbation de l'ordre du jour</i> | Unanimité |
| 2. <i>Approbation du PV du Conseil du 27/09/2018 après correction</i> | Unanimité |
| 3. <i>Avis sur le projet de SCoT révisé arrêté tel qu'annexé à la délibération M2018-336 du Conseil de Métropole du 19 juillet 2018</i> | |

Monsieur le Maire rapporte :

Par délibération du 12 novembre 2015, le Conseil de Métropole a prescrit la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) approuvé par délibération en date du 17 février 2006.

Le Schéma de Cohérence Territoriale définit les grandes orientations d'aménagement du territoire Métropolitain. Il organise la mise en cohérence spatiale de l'ensemble des politiques territoriales, notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements, d'environnement, des activités économiques et de paysage.

Conformément à l'article L.101-2 du Code de l'urbanisme, il vise à atteindre les objectifs suivants :

1° L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- d) La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel ;
- e) Les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la

production énergétique à partir de sources renouvelables.

LA DEMARCHE D'ELABORATION DU SCOT

Dès la transformation de la Communauté d'agglomération en Métropole, Montpellier Méditerranée Métropole s'est engagée dans l'élaboration d'un projet visant à apporter des réponses durables aux grands défis du XXIème siècle auxquels le territoire doit faire face.

La démarche Montpellier Métropole Territoire (MMT) a permis, tout au long de son élaboration, de mettre en partage avec les élus les valeurs du territoire. Elle a également permis d'identifier les enjeux et facteurs d'évolution à moyen et long termes, notamment en ce qui concerne les impacts du changement climatique, les équilibres environnementaux, l'évolution des modes de vie, d'habiter, de se déplacer...

Il résulte de cette démarche la définition de valeurs fondamentales de développement de l'espace métropolitain visant à développer une Métropole compétitive et ouverte sur l'extérieur dans le respect de l'environnement.

Dans la prolongation de cette démarche, une collaboration continue avec les Maires, dans différentes instances de travail, a rythmé l'élaboration du SCoT à différentes étapes.

Le projet de territoire a l'ambition de s'ouvrir sur l'extérieur et de construire une vision partagée avec les territoires limitrophes. Dans ce contexte, un des moments forts de la démarche a été l'établissement d'un dialogue avec les territoires voisins, notamment avec les établissements chargés de l'élaboration de leurs SCoT, permettant d'établir une logique de cohérence du projet, au sein du grand amphithéâtre naturel partagé par plusieurs communautés, bien au-delà de leurs frontières administratives respectives. Dans un contexte où l'ensemble des SCoT est dans un processus d'élaboration ou de révision, ce dialogue avec les territoires limitrophes s'illustre au travers d'une volonté partagée d'initier les bases d'une réflexion et de coopérations communes. Il s'agit d'établir des cohérences à l'échelle du grand bassin environnemental, de vie, de travail, de consommation et de déplacement et de loisirs, dans un contexte mouvant où l'ensemble du territoire se positionne au sein de la grande région Occitanie, dans laquelle Montpellier Méditerranée Métropole doit conserver sa position de « Métropole rayonnant à 360° ».

A partir des grands défis territoriaux, les objectifs des politiques publiques du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ont été débattus lors de la séance du Conseil de Métropole du 22 février 2017, conformément à l'article L143-18 du Code de l'urbanisme.

Un projet partagé avec les acteurs du territoire et la population

Tout au long de la construction du projet de SCoT, la Métropole a tenu un rythme soutenu de réunions avec les Personnes Publiques Associées entre octobre 2016 et mai 2018, afin de veiller à la cohérence du projet avec les politiques publiques portées par l'Etat, la Région Occitanie, le Département de l'Hérault, les Chambres consulaires (Agriculture, Commerce et Industrie et Artisanat), les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes et la section régionale de la conchyliculture.

Pour prendre en compte au mieux les enjeux agricoles, plusieurs rencontres ont été organisées, en particulier avec la Chambre d'Agriculture et le syndicat des Jeunes Agriculteurs. Elles ont permis de faire évoluer le projet afin de réduire les impacts des secteurs de développement urbain projetés sur les terres agricoles irrigables. Dans ce cadre, les actions collectives à construire ont été identifiées telles que la reconquête du foncier délaissé, l'accompagnement à l'installation et la mise en place d'outils d'évaluation du projet dans le cadre d'une gouvernance partenariale.

Les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ont été concertés pendant la durée de l'élaboration du projet de révision du SCoT. Les modalités de concertation fixées par la délibération de prescription de la révision ont été mises en œuvre comme indiqué dans la délibération d'arrêt du bilan de la concertation.

Deux associations agréées de protection de l'environnement ont été consultées à leur demande lors de l'élaboration du document.

L'association Mosson Coulée Verte a demandé à être consultée par courrier du 27 juin 2017 ; une réunion a été programmée le 1er septembre 2017, durant laquelle ses contributions ont été précisément examinées. Les propositions de l'association portaient sur les thématiques suivantes : la vulnérabilité au changement climatique, par exemple sur le rôle primordial de la végétalisation en ville, comme un des moyens pour limiter l'effet « îlot de chaleur urbain » ; le transport, notamment en partageant l'objectif du SCoT de « mise en tension de l'armature

urbaine par l'armature des déplacements ;
réconomie, en insistant sur la nécessité de desservir par des axes de transports attractifs les espaces à vocation économique ;
rurbanisation, en saluant l'objectif de préservation de 2/3 du territoire en espaces agrobiologiques tout en indiquant que la densification ne doit pas induire l'altération de la qualité du cadre de vie ;
les risques, notamment l'importance de mieux intégrer les ouvrages de rétention hydrauliques de manière qualitative dans les projets urbains ou de prendre en compte les risques de remontée de nappe ;
l'environnement, en mettant en avant la gestion de la ressource en eau dans les critères de planification urbaine puis les modalités d'urbanisation du territoire (préservation des zones humides...).

L'association nationale Paysage de France a demandé à être consultée par courrier reçu le 17 octobre. Une réunion d'échange a eu lieu le 16 novembre 2017, elle a permis à l'association d'exposer ces préoccupations au sujet de :

la préservation de la qualité des paysages urbains et naturels ;

la rapidité de l'urbanisation de Saint Jean de Védas dans le secteur de Roquefraysse et la nécessité de stopper celle-ci ;

l'ambition partagée avec l'association Saint Jean Environnement de réaliser un Parc Naturel Urbain dans les espaces agro-naturels entre Montpellier, Saint Jean de Védas et Lavérune, formalisée par l'outil Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces Agricoles Et naturels Périurbains (PAEN) ;

l'intégration des enjeux liés à la gestion de l'eau sous toutes ses formes (inondations, eau potable, ruissellement...).

Lors de ces échanges, la Métropole a expliqué comment les préoccupations de ces deux associations pouvaient être prises en compte dans les documents du SCoT et comment certaines propositions se traduisent dans le projet territorial. Ainsi, au sujet du PAEN, les évaluations du SCoT de 2006 ont pu démontrer l'efficacité d'un SCoT pour préserver de l'urbanisation les espaces agro-naturels qu'il identifie. Or le projet de SCoT révisé renforce encore la définition des limites entre les espaces urbains et les espaces agro-naturels, en donnant ainsi une visibilité durable et constituer le socle du déploiement de la politique agro écologique et alimentaire. Les orientations et objectifs décrits dans le SCoT contribuent à atteindre des objectifs similaires à ceux d'un PAEN, mais résultent d'une procédure beaucoup plus largement concertée.

Sur le territoire de la Métropole, trois syndicats ont une approche pointue du cycle de l'eau sur les bassins versants qui le traversent et sur le fonctionnement des étangs. Il s'agit du Syndicat Mixte du Bassin de l'Or (SYMBO), positionné à l'Est du territoire, du Syndicat Mixte du Bassin Lez (SYBLE), positionné sur les bassins du Lez, de la Mosson et jusqu'aux étangs Palavasiens, et le Syndicat mixte des Etangs Littoraux (SIEL), positionné notamment sur les 3 communes littorales de la Métropole. Plusieurs temps d'échanges ont été organisés avec ces acteurs du territoire pour prendre en compte leurs recommandations en ce qui concerne la gestion de l'eau, la préservation de la biodiversité liée au fonctionnement hydraulique du territoire, les espaces minimum de bon fonctionnement des cours d'eau et la gestion des inondations.

La Métropole s'est en particulier attachée à décliner les orientations et recommandations du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Lez-Mosson-Etangs Palavasiens avec lequel le SCoT doit être compatible. Ce travail itératif s'est tenu à toutes les étapes du projet de l'état initial de l'environnement à la définition des orientations et objectif du projet de SCoT révisé notamment, il s'est conclu par une présentation en Commission Locale de l'Eau le 5 juillet 2018, ayant permis à la Métropole de recueillir - à l'unanimité - un avis favorable sans réserve s'agissant de la compatibilité du projet au regard du SAGE Mosson-Lez-Etangs Palavasiens.

Le Conseil de Développement (CoDe) de Montpellier Méditerranée Métropole a également été consulté en phase d'élaboration du projet et puis en phase finale. Plusieurs échanges et temps de présentation ont été réalisés à sa demande. Le CoDe a apporté une contribution spécifique sur les nouveaux concepts des « Portes Métropolitaines » en mars 2017 puis a émis un avis favorable sur le projet dans sa globalité.

LES MOTIFS DE LA REVISION

Une évolution nécessaire au regard de l'évaluation du premier SCoT

En 2015, l'évaluation du SCoT de 2006 a mis en évidence que les résultats en termes de maîtrise du développement territorial (frein à l'étalement urbain), de densification des formes urbaines, d'engagement du réinvestissement urbain, de mixité sociale et résidentielle, sont satisfaisants. Ils dépassent d'ailleurs parfois les objectifs fixés par ce document.

Toutefois, l'évaluation a relevé deux aspects majeurs auxquels le SCoT de 2006 a insuffisamment répondu : une carence en foncier pour les activités économiques et en matière de prise en compte des enjeux environnementaux du territoire, notamment ceux concernant la biodiversité et les aléas hydrauliques.

Cette évaluation et l'élaboration du projet Montpellier Métropole Territoires ont mis en avant de nouveaux enjeux et objectifs sur le territoire, qui entraînent la révision du SCoT :

- Préserver et reconquérir exceptionnelle richesse environnementale pour mieux la valoriser.
- Adapter le territoire au changement climatique et en atténuer ses effets.
- Se préparer aux évolutions démographiques prévisibles et aux besoins qu'elles génèrent.
- Accompagner le développement économique pour qu'il soit créateur de richesses et d'emplois.

Une évolution nécessaire au regard de l'évolution des institutions

La révision du SCoT de 2006 intervient également dans un contexte d'évolutions institutionnelles majeures du territoire :

- La transformation de la Communauté d'Agglomération de Montpellier en Métropole, au 1er janvier 2015, a entraîné des besoins et des enjeux nouveaux sur le territoire (transfert de compétences, compétences élargies...) qui nécessitent de revisiter certaines politiques publiques ;
- la fusion des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon a abouti à la création de la Région Occitanie, dotée de deux Métropoles : Toulouse et Montpellier. Dans le cadre, de la révision du SCoT, Montpellier Méditerranée Métropole doit tirer parti de son double positionnement stratégique de métropole ouverte à la fois sur le bassin méditerranéen et sur un arrière-pays dynamiques, grâce à des coopérations à toutes les échelles.

Une évolution nécessaire au regard de l'évolution du cadre législatif et réglementaire et des documents de référence

Les lois relatives au Grenelle de l'environnement (2009 et 2010) ont également apporté des évolutions à la mise en oeuvre des politiques de développement et d'aménagement du territoire. Elles ont notamment élargi les objectifs, les capacités prescriptives et le caractère opérationnel des SCoT.

Les lois Grenelle 1 et 2 ont ainsi modifié certains articles du Code de l'urbanisme en renforçant ou en complétant les outils du SCoT afin de mettre en oeuvre de nouveaux objectifs, notamment en matière de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers, de respect de performances énergétiques et de lutte contre les gaz à effet de serre, de définition des grandes orientations en matière de transports et déplacements, de préservation et de restauration des continuités écologiques, ou encore d'aménagement commercial.

La Loi relative à l'Accès au Logement et un Urbanisme Renouvelé (2014), dite loi ALUR, fait des SCoT l'unique document territorial d'intégration des objectifs et dispositions des documents de rang supérieur.

La Loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt (2014) renforce les précisions à apporter quant à la prise en compte des besoins en matière de préservation du potentiel agronomique et la limitation de la consommation foncière.

La Loi sur la transition énergétique et la croissance verte (2015) ajoute l'objectif d'adaptation au changement climatique dans les objectifs généraux en matière d'urbanisme.

La loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages (2016) instaure le principe de zéro perte nette de biodiversité voire de gain de biodiversité, la séquence « Compensation » de la démarche Eviter-Réduire-Compenser est renforcée.

Le Schéma de Cohérence territoriale doit prendre en compte le niveau d'avancement des programmes d'équipements de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics. Sur le territoire métropolitain, il s'agit des projets suivants :

- la création de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, prenant naissance sur la partie Ouest du territoire, en prolongement du Contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM) ;
- le COM (Contournement Ouest de Montpellier) qui raccordera l'A750 à l'ATOQ (inscrit au Contrat de Plan Etat-Région) ;

- la Déviation Est de Montpellier ;
- la Déviation de la RN113 (inscrite au Contrat de Plan Etat-Région) ;
- les prolongements du LIEN sur sa partie ouest reliant Saint Gély du Fesc à Saint Georges d'Orques pour le connecter à l'A750 et sur sa partie est pour le relier à l'A709.

Les grandes orientations de ces documents et projets sont prises en compte dans le projet de SCoT révisé.

LE SOCLE DU PROJET

Quatre grandes orientations fondent le projet du SCoT :

Préserver et reconquérir l'exceptionnelle richesse environnementale pour mieux la valoriser

L'objectif affiché par le SCoT est de préserver les deux tiers du territoire en tant qu'espaces naturels et agricoles et de maintenir ainsi durablement le 1er facteur d'attractivité de la Métropole : son environnement.

Le développement urbain est, de ce fait, contenu sur un tiers du territoire, en favorisant les réinvestissements et les densifications urbaines le long des axes de transport en commun.

La Métropole dispose d'une richesse environnementale exceptionnelle, du littoral vers les reliefs cévenols, qu'il convient de préserver et de reconquérir pour la valoriser. Pour cela, il s'agit de considérer les espaces agro-naturels comme le socle d'un « Grand Parc métropolitain » qu'il s'agit de pleinement intégrer au développement de la Métropole, en veillant à la fois à préserver ses espaces, à les valoriser par des fonctions adaptées à leurs caractéristiques et à favoriser leur appropriation par les citoyens de manière raisonnée. Il s'agit aussi de définir des modalités d'accompagnement d'une politique agro écologique et alimentaire, ainsi que de mieux définir l'armature des espaces naturels, agricoles et forestiers, afin de réactiver efficacement la diversité des fonctionnalités (écologiques, productives, récréatives...) de ces espaces.

Adapter le territoire au changement climatique et en atténuer ses effets

La prévention des risques naturels est au cœur des préoccupations de la Métropole et doit s'exprimer par une urbanisation et des aménagements plus résilients. La Métropole doit en effet « s'acclimater » en s'adaptant au changement climatique et en atténuant ses effets, principalement en tenant compte des risques d'inondation et en modérant autant que possible l'effet « îlot de chaleur urbain » notamment lors des épisodes caniculaires.

Le redéploiement agricole peut jouer un rôle essentiel en matière de résilience du territoire face aux risques climatiques, notamment afin de mieux respecter le grand cycle de l'eau, principalement par ses effets sur la diminution des ruissellements en amont. De même, les actions de verdissement des milieux urbains, conduisant à désimperméabiliser les sols, permettent d'atténuer à la fois les risques liés aux inondations et les effets « îlot de chaleur urbain ».

Se préparer aux évolutions démographiques prévisibles et aux besoins qu'elles génèrent

Le territoire doit également savoir anticiper son dynamisme démographique, confirmé par les observateurs pour les années à venir : la croissance démographique de la Métropole, lissée sur la période 2019-2040, est positionnée autour de 1 % dans le projet de SCoT, soit un nombre total d'habitants compris entre 570 000 et 590 000 en 2040. Cette croissance s'appuie sur un fort renouvellement des populations. La diversité des parcours résidentiels sera programmée en conséquence, en concevant une Métropole pour tous. Jusqu'à aujourd'hui, la priorité a été principalement orientée sur l'aménagement de nouveaux quartiers en extension des villes et villages. Si ceux-ci restent indispensables pour maîtriser le développement dans un contexte de croissance de la population, il convient toutefois d'affirmer le réinvestissement des tissus urbains existants dans le respect des identités du territoire et des contraintes qui pèsent sur les possibilités de densification des tissus existants, pour économiser la consommation foncière et éviter les impacts sur l'environnement naturel et sur l'agriculture.

Connecter les réseaux de déplacement à toutes les échelles

Pour accompagner ce développement, les mobilités doivent être conçues de manière multimodales, interconnectées depuis les connexions à l'international, jusqu'aux espaces des « courtes distances », en passant par l'organisation des mobilités des pendulaires sur le grand bassin de vie et les connexions régionales favorisant les coopérations à l'échelle de la Métropole vécue. Le réseau de transport en commun doit continuer à être développé en s'appuyant sur un réseau armature structurant (trains du quotidien et Transports en commun en sites propres urbains -TCSP-). La ville des courtes distances pour les modes actifs (« doux ») doit être favorisée et une politique de partage

de l'espace public doit être menée, permettant de répondre à l'évolution des usages en repensant l'espace public comme support partagé des pratiques urbaines.

Accompagner le développement économique pour qu'il soit créateur de richesses et d'emplois
Le développement économique et de l'emploi demeure une préoccupation majeure dans une Métropole aux visages contrastés, entre des taux remarquables de création d'entreprises et d'emplois et des taux élevés de chômage. De ce fait, la Métropole doit redoubler d'efforts pour soutenir l'activité économique, à la fois les activités innovantes et de pointe à forte valeur ajoutée et les activités plus traditionnelles.

Pour ce faire, elle doit diversifier ses offres foncières et immobilières dans le prolongement de son Schéma d'Accueil des Entreprises (SAE) et surtout, elle doit corriger la carence du SCoT de 2006 en créant une offre adaptée pour les activités qui ne peuvent pas s'intégrer au tissu urbain : nouveaux parc d'activités pour entreprises artisanales, logistiques, industrielles, business-parc...

Parallèlement, il convient aussi de réintroduire l'emploi en ville et de réinvestir les anciens parcs d'activités pour remobiliser des capacités foncières à partir de l'existant.

Le redéploiement agricole est un autre axe économique important de la Métropole, qui s'exprime à travers sa politique agro écologique et alimentaire dont le SCoT a pour ambition de constituer le « socle ».

L'offre commerciale doit, elle aussi, mieux s'intégrer au projet de territoire. Le commerce doit être renforcé dans les tissus urbains constitués ou dans les nouveaux quartiers, en tant que « matière première » de la mixité fonctionnelle et de l'animation des villes et des villages. Les zones commerciales de périphérie, quant à elles, doivent être réinvesties pour être densifiées et leur mixité doit être recherchée chaque fois que possible.

Ce socle se double de la prise en compte des 7 piliers stratégiques définis pour le développement de Montpellier Méditerranée Métropole :

- 1/ la Santé, au sens de l'OMS, le bien-être physique, mental et social, qui est fortement mise en avant par le projet de territoire dans son approche environnementale intégrée à l'écosystème local, notamment au niveau climatique ;
- 2/ le Numérique avec, par exemple, ses incidences sur les nouveaux modes de travail dont le projet en fait un levier pour favoriser la mixité urbaine dans les villes et villages ;
- 3/ la Mobilité et les Transports, qui nécessitent une approche des déplacements à toutes les échelles, favorable aux multi et inter modalités, aux modes de transport décarbonés et à la ville des courtes distances ;
- 4/ le Développement économique, le Tourisme et l'Industrie, qui constituent l'un des axes structurants de diversification, de consolidation et d'internationalisation du développement économique du territoire, pour répondre aux besoins identifiés, notamment dans le cadre du SAE de la Métropole ;
- 5/ l'Agro écologie et l'Alimentation, qui participent activement à la mobilisation des fonctions et des ressources multiples de l'armature naturelle et agricole, pour en faire des espaces de projets à part entière, au service de la résilience face aux risques climatiques, de l'aménagement durable du territoire métropolitain et de la qualité de son environnement ;
- 6/ la Culture, le Patrimoine et l'Université, que le projet de territoire revisite au titre des facteurs identitaires, de cohésion et de rayonnement de la Métropole et de chacun des espaces qui la composent ;
- 7/ le Commerce et l'Artisanat enfin, qui font l'objet de volets spécifiques du projet de territoire, afin de créer une offre cohérente et adaptée afin qu'ils participent pleinement au développement et à l'aménagement durable de l'espace métropolitain, et notamment à la requalification de ses zones commerciales.

LES ORIENTATIONS DU PROJET

Les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables et du Document d'Orientation et d'Objectifs se structurent à partir de trois défis :

1. Une Métropole acclimatée
2. Une Métropole équilibrée et efficace
3. Une Métropole dynamique et attractive.

1. Une Métropole acclimatée

1.1 Protéger et reconquérir les composantes agro-naturelles, les paysages et la biodiversité pour

mieux les valoriser

Le SCoT de 2006 a permis de préserver les espaces naturels et agricoles en freinant l'étalement urbain. Il n'a toutefois pas vraiment suscité la mise en oeuvre de projets permettant de les valoriser. Faute de réelle appropriation collective, l'équilibre de ces espaces est fragile et relève d'un double enjeu essentiel de préservation de la biodiversité et de renouvellement économique, notamment agricole. Préserver durablement ces espaces naturels et agricoles nécessite donc de les mobiliser au mieux en tant que supports de ressources écologiques, de projets et d'usages intégrés.

Le SCoT définit, au préalable, l'ensemble des dispositions permettant d'encadrer la constructibilité dans les espaces agro-naturels. S'il poursuit les objectifs du SCoT de 2006 en matière de lutte contre le mitage, mais les dispositions du projet de SCoT révisé sont de nature moins générique et plus précise, notamment en matière :

- d'encadrement des possibilités d'évolution des constructions existantes dans le but de les valoriser ;
- de création de constructions sans destination agricole, forestière et pastorale, pour des équipements qui ont vocation à se trouver dans les espaces agro-naturels ou qui sont techniquement incompatibles avec le tissu urbain ;
- de localisation, par exception, d'installations dans les espaces agro-naturels pour des projets spécifiques et cohérent avec les ambitions du territoire (fermes ressources, tourisme, valorisation et extension d'ensemble patrimoniaux...).

1.1.1 Faire du paysage un bien commun

Révéler le paysage à travers l'affirmation d'un Grand Parc Métropolitain

Le SCoT révisé affirme la volonté forte de faire du paysage un agent actif de la structuration et de l'animation du territoire. Les espaces naturels et agricoles sont ainsi identifiés comme composantes d'un « Grand Parc Métropolitain » où le paysage se révèle comme un véritable bien commun, vecteur de cohésion sociale. Le Grand Parc doit à la fois permettre de préserver la très grande richesse paysagère et environnementale des espaces agro-naturels, éléments fondamentaux de la qualité du cadre de vie, et de le donner à découvrir et l'ouvrir à des usages contrôlés (agro écologie, gestion hydraulique intégrée, culture, loisirs...) pour favoriser son appropriation, avec le souci qu'il bénéficie au plus grand nombre.

Si le SCoT révisé s'inscrit en continuité du SCoT de 2006, en poursuivant les mêmes objectifs de préservation et de valorisation du paysage agro-naturel, il complète toutefois cet objectif en l'étayant et en l'approfondissant. A l'échelle du territoire métropolitain, il définit un ensemble de prescriptions visant à favoriser la constitution de trames végétales paysagères, y compris dans les espaces urbains, à requalifier les entrées de ville et à valoriser les morphologies urbaines des villes et villages dans leur rapport au grand paysage.

Au sein même des espaces agro-naturels, un ensemble de prescription concerne la mise en valeur du réseau hydrographique, armature fondamentale du paysage métropolitain. Dans l'objectif de faire vivre les espaces agro-naturels, il intègre plusieurs recommandations, comme la promotion des activités sylvo-pastorales.

Valoriser les limites et les lisières agro-naturelles des villes et villages pour maîtriser durablement leur contour

Le SCoT révisé poursuit ici les mêmes objectifs que le SCoT de 2006 visant à définir un dispositif spatial pertinent pour limiter efficacement l'étalement urbain. Cependant, il tire le bilan du SCoT précédent sur la portée effective de ses dispositions en visant à mieux préciser les notions de « limites », de manière à favoriser un véritable traitement qualitatif permettant une valorisation mutuelle entre tissus urbains et espaces agro-naturels.

La priorité est donnée à l'identification, la préservation et la mise en valeur de l'ensemble des « lisières urbaines », en tant que lieux de transition entre les espaces urbanisés ou à urbaniser et les espaces naturels et agricoles. Le SCoT révisé enrichit, de manière notable, les prescriptions à travers des objectifs en matière de maîtrise de la formalisation des limites, de valorisation des lisières agro naturelles et d'incitation à la prise en compte des usages dans les franges urbaines. Pour ce faire, le SCoT instaure 3 dispositifs jouant de manière complémentaire :

- les « limites urbaines », qui définissent l'enveloppe maximale des espaces d'urbanisation existante et engagée ou des extensions urbaines tels que définis sur les plans de secteur. Comme dans le précédent SCoT, deux types de limites sont distinguées :
 - les limites déterminées qui correspondent aux franges de l'urbanisation existante et

engagée. Elles

- marquent une limite ferme à l'échelle du SCoT ;
- les limites à formaliser qui correspondent aux franges des sites ne présentant pas de déterminants spatiaux avérés. Elles nécessitent un travail de définition dans le cadre d'une conception d'ensemble maîtrisée ;
- les « franges urbaines », qui définissent une bande longeant les limites urbaines, au sein des espaces d'urbanisation existante ou engagée ou des extensions urbaines, pour gérer les occupations du sol au contact des espaces agro-naturels. Le SCoT fixe un ensemble de recommandations visant à éviter les conflits d'usage et à favoriser les continuités entre ville et campagne, ainsi qu'à valoriser leur paysage ;
- les « lisières agro-naturelles », positionnées dans le prolongement immédiat des limites urbaines et intégrées à l'armature des espaces agro-naturels. Ces espaces doivent faire l'objet de projets valorisant leurs caractéristiques paysagères et leurs potentiels d'usages en rapport avec leur vocation et en compatibilité avec leurs caractéristiques.

Valoriser le paysage naturel et patrimonial du littoral au sein du Grand Parc Métropolitain

Par rapport au SCoT de 2006, le SCoT révisé renforce les dispositions visant à préserver le paysage identitaire du littoral, secteur présentant une grande sensibilité environnementale. Il identifie, pour ce faire, un certain nombre de trames structurantes (réseau végétal, réseau hydrographique, entrées de ville...) pour lesquels il établit des prescriptions permettant d'en assurer la préservation. Il définit, conjointement, des objectifs de développement durable spécifiques à chacun des milieux constitutifs du littoral métropolitain, à savoir :

- le cordon littoral; au niveau du lido de Villeneuve-lès-Maguelone ;
- les étangs littoraux et les rivages lacustres ;
- les prairies et zones humides ;
- les espaces agro-naturels rétro littoraux.

Des prescriptions s'attachent, par ailleurs, à favoriser l'intégration paysagère des extensions urbaines et des infrastructures, notamment à « réparer » les territoires marqués par la réalisation de ces infrastructures.

Par ailleurs, le SCoT poursuit un objectif fort de résorption du mitage qui impacte de façon importante les communes littorales. L'armature agro-naturelle a vocation, ainsi, à ne pas être bâtie. Le SCoT indique la nécessité de prendre les dispositions réglementaires suffisantes pour interdire toute construction, installation, occupation illicite et favoriser le cas échéant un retour à l'état naturel des sites cabanisés. Une disposition complémentaire concerne l'intégration paysagère du bâti diffus, consistant à encadrer les possibilités d'évolution pour les bâtiments agricoles, traditionnels ou existants, dans la limite des possibilités offertes par la Loi Littoral.

1.1.2 Préserver l'exceptionnelle biodiversité du territoire

La très grande diversité d'écosystèmes rencontrés, du littoral aux Causses, en passant par les étangs, les garrigues et la mosaïque d'espaces agricoles, favorise la présence d'une diversité biologique exceptionnelle.

Néanmoins, l'analyse du territoire montre que l'érosion de la biodiversité s'est aggravée, avec la poursuite de la destruction des habitats naturels et de la fragmentation des milieux.

Le SCoT de 2006 abordait les enjeux de préservation de la biodiversité uniquement sur le secteur Littoral, au sein des espaces naturels remarquables. Depuis, les exigences législatives se sont enrichies et fixent maintenant un objectif de « zéro perte nette » de biodiversité.

Dans ce cadre, le SCoT révisé développe un dispositif complet de réservoirs et corridors pour préserver et valoriser la biodiversité du territoire, intégrant notamment les dispositions du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) qu'il doit prendre en compte. L'exercice de déclinaison du SRCE au 1/100 000 à celle du SCoT au 1/25 000 a permis de compléter significativement les réservoirs de biodiversité identifiés au SRCE, en ajoutant celui de la Gardiole par exemple. Au total, plus de 3000 ha supplémentaires sont ainsi préservés par rapport au SRCE. Le SCoT fait ainsi de la trame verte et bleue une composante fondamentale du projet de territoire, son dessin s'articulant notamment avec les extensions urbaines auxquelles elle a vocation à imposer des limites et/ou des espaces de continuité assurant le déplacement des espèces. Cette trame se décline en différents espaces d'importance écologique variable et hiérarchisée, déterminant une occupation des sols adaptée aux fonctionnalités écologiques associées. Elle concerne également l'urbanisation existante.

La trame verte et bleue se compose de plusieurs éléments auxquels sont associés des objectifs différenciés qui les hiérarchisent :

- les réservoirs de biodiversité, où la biodiversité est particulièrement riche et nécessite des mesures de protection accrues ;
- les corridors écologiques, axes de déplacements des espèces qui connectent les différents réservoirs ;
- la matrice des espaces agricoles et naturels, qui assure également la continuité des milieux.

Par ailleurs, en milieu urbain, les liaisons écologiques « en pas japonais », assurent une certaine perméabilité au travers de milieux relais ponctuels.

1.1.3 Préserver et réactiver les espaces agro-naturels, socle d'un système agricole et alimentaire territorial durable

L'objectif général est de préserver et réactiver les espaces agro-naturels qui, dans leur diversité, jouent un rôle structurant dans l'organisation du territoire en matière d'économie agricole, d'environnement, de résilience, d'aménagement, de qualité paysagère, de cohésion sociale et de développement de nouveaux usages. Ils constituent le socle du développement d'un système alimentaire durable, pour permettre l'accès du plus grand nombre à une alimentation saine et locale. Les orientations du SCoT révisé s'inscrivent tout d'abord dans l'objectif de préserver durablement 2/3 du territoire en espaces naturels et agricoles et de limiter durablement l'urbanisation au 1/3 du territoire restant, en focalisant notamment les efforts sur le réinvestissement de l'existant.

Le projet identifie l'ensemble de l'armature agro-naturelle comme espace support pour la consolidation du tissu agricole existant, où sont identifiées :

- des terres à forte valeur agricole, définies par leur desserte par les réseaux d'irrigation, le potentiel agronomique des sols et leur identification au titre des Signes d'indication de qualité et d'origine (AOP notamment) ;
- des terres à forte sensibilité agro-environnementale, où il s'agit de reconnaître l'importance et la valeur spécifique de pratiques agricoles adaptées pour contribuer à la préservation de l'environnement, à l'acclimatation du territoire ou encore à la diminution de l'exposition aux risques sur ces secteurs ;
- des secteurs pilotes d'action et d'animation foncière.

Pour répondre aux besoins de l'appareil de production nécessaire à la filière agricole, le projet prévoit d'intégrer pleinement l'agriculture dans la dynamique d'une économie productive du territoire. Ce développement s'appuie notamment sur les possibilités générales d'activités, de constructions et d'aménagements admises au sein des espaces agro-naturels. Il s'agit aussi de conforter et requalifier le MIN et de constituer un archipel de relais locaux pour développer la promotion et la commercialisation des circuits courts des productions locales au plus près de la population, avec notamment les Portes Métropolitaines appelées à jouer un rôle clef.

Enfin, pour conforter la filière agricole sur le territoire et s'inscrire dans une démarche cohérente, intégrée et durable, le projet prévoit les principes d'anticipation de la stratégie de définition et de mise en oeuvre des mesures de compensation et, au-delà, de Déploiement et de reconquête agricoles.

1.1.4 Conserver et accroître le réseau végétal des villes

Complémentairement aux orientations précédentes, le SCoT révisé donne une place primordiale au réseau végétal dans l'organisation urbaine du territoire, dont les fonctions contribuent à mettre en oeuvre plusieurs thématiques fortes du projet : préservation de la biodiversité, développement de l'agriculture, y compris en ville, adaptation au changement climatique, résilience face aux risques, etc.

Dans le SCoT de 2006, les parcs et espaces de loisirs permettaient d'accueillir des projets d'équipement et de construction s'ils étaient liés à la vocation de ces espaces. En complément de ces orientations, le SCoT révisé donne une fonction écologique à certains de ces espaces, en cohérence avec la création d'une trame verte et bleue. Il promeut également le développement d'un réseau végétal pour toutes les aménités environnementales, alimentaires et urbaines qu'il procure.

1.1.5 Activer et déployer la multifonctionnalité des espaces agro-naturels

Le SCoT de 2006 posait les bases de la préservation durable et de la valorisation des espaces agro-naturels en fixant des limites à l'urbanisation. Le SCoT révisé poursuit et complète cette ambition en développant des mesures pour activer les espaces agro-naturels et déployer une réelle politique

agro-écologique et alimentaire. Le projet porte ainsi une stratégie globale et intégrée d'activation de ces espaces, en identifiant les champs d'intervention situés en interface entre plusieurs politiques publiques : recherche-pédagogie et agriculture ; tourisme et agriculture ; biodiversité, risques et agriculture.

Le projet agro-écologique s'appuie, en particulier, sur le développement d'un réseau de fermes ressources, lieux hybrides et plurifonctionnels, démonstrateur de la politique agro-écologique et alimentaire du territoire.

Ces fermes ressources pourront prendre place dans les grands domaines et mas identifiés sur le document graphique du SCoT.

La Métropole porte, par ailleurs, une vision intégrée et résiliente du territoire, à partir des composantes structurantes de son écosystème agro-naturel et de la traduction volontaire et ambitieuse de la séquence « Eviter-Réduire-Compenser ». A cette séquence s'ajoute l'ambition de « Déployer » l'agro-écologie et la biodiversité sur le territoire, ce qui constitue un nouvel axe d'intervention pour les politiques d'aménagement de l'espace.

1.2 Gérer les risques et nuisances et anticiper leurs évolutions face au climat

Le SCoT de 2006 comportait des mesures pour gérer les deux principaux risques naturels impactant le territoire : les inondations et les feux de forêt. Il posait, en premier lieu, principe de la localisation des extensions urbaines en dehors des zones rouges (aléa fort) des PPRI et PPRif. En second lieu, il affirmait le principe de gestion des eaux pluviales à la source et visait à maintenir, voire renforcer l'écoulement naturel des cours dans les lits majeurs.

Enfin, il prenait en compte, en matière de risques anthropiques, les mesures de protection contre le bruit en évitant, sur les sites d'extension urbaine potentielle, de positionner des habitations nouvelles dans les zones de bruit supérieur à 55 dB(A).

Le SCoT révisé s'inscrit dans la continuité de ces orientations, qu'il enrichit avec des orientations relatives à des risques qui sont maintenant mieux connus : l'effet « îlot de chaleur urbain », le risque submersion, la pollution de l'air. Il identifie, par ailleurs, les extensions urbaines présentant des enjeux hydrauliques particuliers, pour lesquels des études complémentaires ont été menées.

Le SCoT révisé construit une stratégie de gestion des risques naturels adaptée à chaque arc du territoire : l'amphithéâtre des garrigues, la plaine urbaine et agricole, le littoral. Face aux évolutions dues au changement climatique, l'objectif est triple : s'adapter, atténuer les effets et améliorer la résilience du territoire. D'autres risques concernent l'ensemble du territoire, le projet mettant en avant la nécessité de penser de manière globale les interventions pour mieux gérer les risques d'inondation, du ruissellement dans les vallées à la submersion, en passant par les débordements des cours d'eau. De ce point de vue aussi, le rôle du redéploiement agricole est souligné.

Concernant les risques de natures anthropiques, l'ensemble des politiques publiques, en particulier celle du système de déplacement, est mobilisé pour contribuer à limiter les nuisances sonores et la pollution de l'air.

1.3 Optimiser les ressources du territoire

1.3.1 Gérer et ménager les ressources en eau

Le SCoT de 2006 identifiait la nécessité d'assurer un phasage entre l'ouverture à l'urbanisation des espaces d'extensions urbaine potentielle et les programmes d'investissement pour la réalisation des équipements de traitement et de gestion des eaux potables et usées. Il donnait également des orientations relatives à la gestion des eaux pluviales de manière intégrée afin de contribuer à la qualité urbaine des projets d'aménagement et posait le principe de sécurisation des périmètres de captages.

Le SCoT révisé réaffirme les principes posés et complète le dispositif en apportant une vision à l'échelle du grand territoire pour la gestion et la sécurisation de la ressource en eau en portant une vision globale du grand cycle de l'Eau, en particulier face aux enjeux liés au changement climatique. Il développe également des mesures différenciant les sources d'eau à utiliser en fonction des usages (agriculture, eau potable). Enfin, il développe une approche globale du cycle de l'eau, en reliant préservation des ressources en eau et prévention des risques.

1.3.2 Contribuer à la mutation du modèle énergétique de la Métropole

L'objectif du SCoT révisé est de définir l'ensemble des axes d'intervention pour contribuer à la transition énergétique du territoire. Ces axes d'intervention sont nécessairement transversaux et s'appliquent à toutes les politiques publiques de l'aménagement et du développement du territoire.

Pour répondre à ces évolutions indispensables, le Plan Climat Air Energie Territorial et le Schéma Directeur Air Energie Climat de Montpellier Méditerranée Métropole, dont l'élaboration a débuté en 2018, viendra préciser et territorialiser les enjeux énergétiques en compatibilité avec le présent SCoT.

Le SCoT révisé s'inscrit en continuité et en amplification du SCoT de 2006. Les orientations et le caractère opérationnel du SCoT de 2006 sont les précurseurs de la mise en oeuvre d'une politique énergie climat globale amorçant l'atténuation des effets du changement climatique sur le territoire métropolitain, notamment à travers la maîtrise de l'étalement urbain, l'intensification de l'urbanisation, l'articulation développement urbain / axes de transport en commun structurants et la promotion de la ville des proximités.

Dans son prolongement, le SCoT révisé est conçu pour accompagner les grandes évolutions prévues dans ce domaine en matière notamment de maîtrise de la demande en énergie, en favorisant la mise en place d'installations de production d'énergie renouvelable et en anticipant la mise en place de systèmes énergétiques complémentaires et interconnectés. Pour poursuivre la lutte contre la précarité énergétique, le SCoT identifie également la rénovation thermique du parc existant comme levier principal d'action. Par ailleurs, afin de faire évoluer le modèle énergétique, le SCoT promeut les mobilités post-carbone, en valorisant un réseau armature de transport en commun, un réseau de Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) et les modes actifs et intègre les dispositions spatiales et de mise en cohérence qui en découlent.

1.3.3 Structurer la filière de gestion des déchets

Les orientations du SCoT de 2006 en matière de déchets prenaient en considération les besoins induits par le développement d'une filière globale incluant une valorisation par méthanisation et notamment, la localisation d'au moins un centre de stockage de déchets ultimes sur le territoire ou à proximité.

Au regard des perspectives d'évolution démographique, le SCoT révisé pose les conditions d'une stratégie pérenne de traitement des déchets, minimisant le plus possible le recours à l'enfouissement par une réduction des déchets à la source et une optimisation de la valorisation et du tri et des déchets à un coût maîtrisé. Ainsi, la réception fin 2019 d'un nouveau centre de tri des déchets recyclables secs d'une capacité de 35 000 tonnes par an, en cours de réalisation, permettra la mise en oeuvre de l'extension des consignes de tri des plastiques en même temps que l'accueil des déchets produits par les nouveaux arrivants. L'amplification de la valorisation des bio-déchets déjà largement engagée, notamment au sein de l'usine de méthanisation Amétyst, et la mise en place de filières de valorisation complémentaire permettant de réduire le recours à l'enfouissement, dans le cadre d'une stratégie partagée dans un cadre territorial plus large, est encouragée par le SCoT révisé. L'ambition forte de faire progresser la prévention et le tri à la source des déchets, basée sur une modification des comportements et du rapport à l'espace partagé, rejoint l'ambition d'un espace public propre et respecté.

Cette ambition se traduit également par la volonté de favoriser le développement des activités économiques répondant aux enjeux de la préservation des ressources.

Le SCoT identifie également les éléments nécessaires au développement de l'économie circulaire, indispensables à la préservation et à la juste utilisation des ressources locales : eau, énergie, déchets, matière. Pour répondre à ces évolutions, notamment relatives à la réduction des déchets du BTP et plus globalement à l'amélioration de la valorisation des déchets issus de l'activité économique (bio déchets, S flux), un contrat d'objectifs déchets et économies circulaires sera proposé, identifiant les moyens à mobiliser pour dégager des marges et créer des capacités pour assurer le traitement des déchets à l'horizon 2040.

1.3.4 Organiser la gestion des matériaux de construction

Le SCoT de 2006 identifiait la nécessité d'assurer la gestion des matériaux de construction à l'échelle du territoire et des territoires voisins. La nécessité de préserver et renouveler les capacités de production suffisantes à cette échelle était indiquée. Le SCoT révisé s'inscrit dans ces objectifs et les complète en développant des orientations fortes pour le développement d'une économie circulaire et en donnant des orientations relatives à la gestion des carrières après la cessation d'activité.

1.4 Littoral

Sur les communes de Lattes, Pérols et Villeneuve-iès-Magueione, le SCoT décline les dispositions de la Loi Littoral afin d'organiser la préservation de son patrimoine et son développement durable. A

partir d'investigations techniques et paysagères, il Identifie les différentes composantes de la Loi Littoral à l'échelle du 1/25 000 : la bande littorale des 100 m, les espaces proches du rivage, les espaces remarquables, les espaces boisés significatifs, les coupures d'urbanisation, la délimitation de l'agglomération et les hameaux significatifs non support d'extension urbaine.

Le projet prend en compte les capacités des différents équipements à accueillir le développement urbain programmé sur les 3 communes.

2. Une Métropole équilibrée et efficace

2.1 Armature urbaine : organiser les espaces urbains efficacement et équitablement

Le SCoT de 2006 a posé les bases d'une organisation urbaine construite autour du réseau de transports en commun, notamment à travers des intensités différenciées selon les qualités de dessertes et des objectifs différenciés pour le réinvestissement urbain (50% pour Montpellier et 30 % pour les autres communes).

Parallèlement, des « sites stratégiques » étaient identifiés comme lieux emblématiques du territoire et propices à des projets intercommunaux.

Dans ce prolongement, le SCoT révisé affirme une organisation urbaine fondée sur un « Coeur de Métropole », basé non seulement sur la ville-centre mais aussi sur les communes desservies ou à desservir par le « réseau armature » de transport en commun, et la Métropole des villes et des villages. A la charnière de ces ensembles, il positionne des espaces de projets fortement structurants pour le territoire. Ainsi, la notion de « site stratégique » introduite par le précédent SCoT disparaît au profit notamment des notions de « vitrine urbaine », d'« axe des savoirs », des « espaces d'interface » autour de la ville-centre et de « Portes Métropolitaines ».

Le SCoT fixe, tout d'abord, des orientations pour le Coeur de Métropole, visant à renforcer la centralité d'échelle métropolitaine. L'enjeu est d'y maintenir l'attractivité, l'intensité et l'animation indispensables à une métropole euro-méditerranéenne. Deux dynamiques urbaines majeures sont identifiées :

- La vitrine urbaine active, qui s'organise le long du corridor languedocien des grandes infrastructures;
- L'axe des savoirs au nord qui se structure à partir de l'implantation historique des équipements universitaires, des hôpitaux et des centres de recherche, ayant vocation à être conforté dans sa vocation.

Les orientations du SCoT entendent améliorer la lisibilité de ces deux axes métropolitains en affirmant des projets intenses et intégrés à leur environnement naturel, économique et urbain dans ce contexte géographique linéaire dans un paysage relativement ouvert.

Le SCoT fixe également des orientations pour mieux inscrire la ville-centre dans le territoire. Cet objectif se joue pour beaucoup au niveau des espaces d'interface avec les communes de la première couronne. Ces espaces ont longtemps été, et demeurent souvent encore délaissés et peu accueillants, concentrant, en particulier, les principales infrastructures routières de la métropole dont ils subissent les nuisances. Le futur contournement routier de Montpellier doit constituer le point d'appui intégrant la valorisation urbaine et paysagère de ces espaces, passant par l'instauration d'une relation vertueuse entre organisation multimodale des déplacements, urbanisation, développement économique et paysage agro-naturel.

A une échelle élargie, se pose, par ailleurs, la question primordiale des interfaces entre le Coeur de Métropole, les villes et villages et les territoires voisins. Pour y répondre, le SCoT propose l'organisation d'un réseau de Portes urbaines métropolitaines prenant place au niveau des principaux noeuds d'échange situés en entrée de la Métropole. Bénéficiant d'une excellente accessibilité multimodale, ces Portes ont le potentiel pour assurer une pluralité de fonctions en devenant des lieux d'urbanité et de centralité condensant de multiples fonctions et des interfaces entre les territoires qu'elles articulent.

Ces portes sont potentiellement des polarités relais entre le coeur métropolitain et la Métropole des villes et villages. Elles constituent également des lieux potentiels pour la valorisation des ressources des espaces agro-naturels. Le SCoT identifie sept Portes Métropolitaines pour lesquelles il définit des orientations et des objectifs visant à mettre en cohérence les futurs principes d'aménagement qui contribueront à faire de ces lieux des entités structurantes.

Au niveau même de la « Métropole des villages » et des petites villes, le SCoT intègre des orientations pour conserver le subtil équilibre entre des identités et des qualités de vie locales

préservées et la satisfaction des besoins des habitants en termes de services, d'animation et de transport alternatif à la voiture individuelle.

En cohérence avec cette armature urbaine, le déploiement du réseau numérique haut débit participe à l'accompagnement de l'évolution des modes de vie et au développement économique, social et durable du territoire, en particulier à travers les démarches French Tech et « Cité intelligente ».

2.2 Assurer la cohérence entre les réseaux de déplacement et l'organisation urbaine, favoriser la mobilité pour tous et à toutes les échelles

Dans un contexte de forte croissance des besoins en matière de mobilité, il s'agit notamment d'être en mesure d'accompagner les évolutions prévisibles (changement rapide des modes de vie, développement économique, attractivité touristique, transition énergétique, etc.). L'ensemble de ces éléments contribue à l'affirmation de l'attractivité de la Métropole. La mise en cohérence des réseaux et services de déplacements avec l'organisation générale de l'espace, et tout particulièrement avec la localisation des lieux d'habitat et des grands générateurs de déplacement (équipements, pôles économiques, de consommation et de loisir...) est donc indispensable.

La stratégie de la Métropole est de poursuivre, dans la continuité des années précédentes qui ont vu la mise en service de 4 lignes de tramway et le développement de nouvelles dessertes ferroviaires, la diversification de l'offre en transport pour l'adapter aux besoins des populations et des entreprises présentes et à accueillir dans les années à venir.

La grande concentration d'activités, services, commerces et équipements au niveau du cœur de la Métropole, conjuguée au très fort étalement sur le grand périurbain, se traduit par une augmentation constante des flux automobiles pendulaires en échange avec le territoire de la Métropole, créant des situations de congestion de plus en plus tendues sur les axes de pénétration vers le cœur de la Métropole, qu'il s'agit de résorber.

2.2.1 Poursuivre une politique de déplacements ambitieuse, connectée aux autres territoires

La connexion de la Métropole à l'international, sur le bassin méditerranéen, avec les autres métropoles européennes et avec les autres villes de la Région, s'appuie sur un réseau d'infrastructures en voie d'amélioration, indispensable également à la réalisation du schéma global et durable de déplacements de la Métropole.

Plus localement, l'ambition est de desservir le territoire en diversifiant l'offre pour répondre à l'évolution des besoins en mobilité des populations et des entreprises, pour accompagner les échanges internes à la Métropole et avec les territoires voisins. Il s'agit ainsi de favoriser le report vers les transports collectifs et les modes actifs, en améliorant la qualité de desserte et les infrastructures, en adaptant les services, en proposant des outils innovants et performants d'information et de gestion multimodale.

Le SCoT révisé se place ainsi dans la continuité et en amplification des orientations du SCoT de 2006 qui énonce la nécessité de connecter les équipements au réseau de transport public.

2.2.2 Inscrire le développement des réseaux de transport dans le projet de territoire

Le SCoT révisé affirme, plus encore que le SCoT de 2006, la nécessité de s'appuyer sur le réseau ferroviaire pour l'organisation d'un réseau structurant. En effet, le développement récent du réseau ferroviaire crée une offre nouvelle basée sur le « doublet de lignes » dont il convient d'optimiser les effets. Ce doublet de lignes, constitué par la ligne historique et la nouvelle ligne mixte -voyageur et fret- du Contournement ferré Nîmes-

Montpellier -CNM- à prolonger par la ligne Montpellier-Perpignan -LNMP- libère des sillons pour les trains du quotidien. Ce réseau ferré est lui-même prolongé par le réseau des 4 lignes de tramway actuellement en service. Il s'agit d'optimiser cette offre en la complétant et en l'interconnectant de manière à répondre efficacement à la demande de la population, afin que les transports collectifs s'affichent comme une alternative forte à la voiture. L'objectif du SCoT est donc de mettre en place un réseau structurant, efficace, à haut niveau de service, à partir des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) qu'il identifie, clé de voûte de l'organisation multimodale des transports collectifs de la métropole.

Les gares régionales, nationales et internationales de Montpellier Saint-Roch et Montpellier Sud-de-France constitueront les nœuds intermodaux majeurs du réseau structurant, par la connexion entre TGV, trains inter-Cités, Trains Régionaux et réseau de Transport en commun en site propre, dont le réseau de tramway.

Ce réseau ferré pourra potentiellement être optimisé par deux nouvelles gares pour le trafic régional,

sous réserve de faisabilité technique, au niveau de la «Porte de Sablassou» et de la «Porte de Sète». Afin de véritablement parvenir à un « réseau armature » complet, le SCoT définit comme nécessaire, outre des prolongements des lignes 1, 2 et 3, de compléter le réseau de tramway actuel par deux nouvelles lignes de TCSP : une cinquième ligne, notamment pour desservir les pôles universitaires et de recherche non desservis par la ligne 1 et l'ouest du territoire et une autre ligne de TCSP à étudier, reliant le réseau de tramway sur Montpellier vers Antigone à Casteinau-Sablassou et qui pourrait se prolonger à terme, au moins partiellement, sur l'emprise de l'ancienne ligne de Sommières, via Le Crès et Vendargues jusqu'à Castries.

Les axes de transport collectif potentiels majeurs viendront compléter la structuration du territoire, afin d'organiser efficacement la desserte des secteurs périphériques les moins bien desservis aujourd'hui. Il s'agira, pour ces transports en commun, d'offrir un niveau de service attractif et de les connecter aux pôles d'échange pour inciter au report modal.

Ce réseau armature et ces axes majeurs de transport collectif, sont destinés à recevoir les connexions avec le réseau de desserte plus fin du territoire, par des lignes de desserte adaptées au périurbain le moins dense.

Au sein de ce réseau, les PEM joueront un rôle majeur de rabattement des flux routier, de lieux d'interconnexion entre les différentes lignes de transport et de structuration du territoire. Le rôle et la localisation de ces PEM sont déterminés, selon leur situation, au sein des Portes métropolitaines ou non et des types de transport qui les desservent.

2.2.3 Compléter les grands axes routiers structurants

La hiérarchisation du réseau routier a été révisée du fait de son évolution depuis le SCoT de 2006, notamment avec la mise en service de l'ATOO qui joue son rôle de contournement Sud de la ville de Montpellier.

Le SCoT affirme ainsi la priorité d'achever enfin la réalisation du contournement routier de Montpellier dans la mesure où celui-ci assurera une fonction d'axe de distribution et de desserte des quartiers et des villes et villages et un rôle de rabattement sur les PEM identifiés autour de son tracé et permettra de réduire les flux de transit au sein des tissus urbains, au profit d'une meilleure utilisation de l'espace public. En outre, il jouera un rôle de transition urbaine et fonctionnelle entre le Cœur de métropole et les villes et villages montpelliérains, tout en permettant d'organiser une couronne de pôles d'échanges, favorable au report modal.

Le retard en infrastructures routières s'exprime également sur le reste du réseau et elles seront développées dans l'objectif de favoriser les rabattements vers les transports publics dans un souci de minimiser les impacts environnementaux.

2.2.4 Développer une offre de stationnement cohérente avec la stratégie de déplacement

Le stationnement constitue l'un des leviers majeurs des politiques de déplacements. Il doit répondre aux besoins des automobilistes par une offre diversifiée et adaptée, mais il doit également être organisé de manière à inciter au rabattement et au report modal.

Le SCoT révisé aborde l'ensemble du stationnement et de son organisation. Il se montre donc plus ambitieux que le SCoT de 2006 qui n'abordait que le stationnement résidentiel. En effet, outre le développement des PEM qui doivent tous disposer de parkings d'échange, il privilégie la mutualisation du stationnement, l'adaptation de la tarification et l'incitation au stationnement hors du centre-ville de Montpellier.

La mutualisation et une organisation selon des critères de tarification, sont à mettre en place pour compléter la qualité de l'offre et la pertinence de la localisation des parcs et des pôles d'échange. Le stationnement doit être incitatif en entrée de ville, sur les lieux d'échange avec les transports collectifs de manière à contribuer pleinement à la bonne organisation de la mobilité.

2.2.5 Intégrer la logistique des derniers kilomètres au fonctionnement urbain

La Métropole profite d'une situation favorable dans le domaine des flux d'échanges de marchandises, puisqu'elle est située sur l'un des principaux axes européens de transport et à une trentaine de kilomètres du

Port de Sète-Frontignan Sud-de-France. Cet atout représente un enjeu économique majeur avec des retombées potentielles significatives pour Montpellier Méditerranée Métropole. Cependant, l'organisation de la logistique urbaine à l'échelle nationale souffre encore de manques de cohérences et de discontinuités dans les réseaux physiques et dans les investissements publics, contrebalancée par une volonté croissante d'un nombre d'acteurs de plus en plus nombreux, notamment au sein des

Métropoles avec le développement des colis générés par le commerce électronique.

Afin de trouver une alternative au fret routier, il s'agit de préserver toutes les installations ferroviaires pouvant devenir nécessaires à des acheminements de marchandises. L'organisation de la logistique, et plus particulièrement celle du dernier kilomètre, trouve toute son importance non seulement pour la qualité de l'approvisionnement des marchandises, mais aussi pour préserver la qualité de l'air, la diminution des consommations énergétiques et l'émission des gaz à effets de serre et pour minimiser ses effets sur les trafics urbains.

L'organisation envisagée, par ce projet de SCoT, en innovation par rapport à celui de 2006, s'appuie sur le principe de la mutualisation, en entrée de ville sur une ou plusieurs plates-forme d'échange, notamment en lien avec le Marché d'Intérêt National de Montpellier-MIN- et ensuite, plus en aval, jusqu'à proximité des lieux de destination, dont l'hyper-centre, par la mise en place d'espaces logistiques urbains. A partir de ces plates-forme et espaces, la distribution par des petits véhicules mutualisés, non polluants et peu encombrants, permettra d'améliorer le fonctionnement de la ville et la qualité de vie des habitants et des usagers.

2.2.6 Affirmer un territoire favorisant les modes actifs

Le SCoT de 2006 montrait une réelle ambition dans le développement et la sécurisation des modes actifs.

Dans la lignée de celui-ci, le SCoT révisé intègre les modes actifs comme éléments favorisant l'intermodalité.

La Métropole souhaite, en effet, développer l'usage du vélo et des autres modes de déplacements dits « actifs » alternatifs à l'automobile (marche à pied, vélo électrique, trottinette, roller...), trop peu utilisés à Montpellier et encore plus marginalement dans les autres communes. Pour cela, elle doit mettre en place une infrastructure sécurisée, complète, connectée aux autres réseaux de transport et aux Portes métropolitaines, incitant à l'usage des déplacements quels que soient leurs motifs.

L'enjeu est à la fois une plus grande utilisation des modes alternatifs que d'amélioration de la qualité de l'espace public.

Il s'agit ainsi de faire des modes actifs des éléments de l'intermodalité et de les promouvoir comme des modes performants pour les déplacements de courtes distances. Le développement des Vélos à Assistance Electrique (VAE), voire d'autres modes innovants, autorise à concevoir des échanges entre les communes ou vers des pôles générateurs ou des PEM sur des distances plus longues. Favoriser les modes actifs, consiste à mettre en place ce réseau de pistes et de bandes cyclables continues, sécurisées, lisibles et confortables, mais également à développer l'usage partagé de la voirie.

2.2.7 Les temps de déplacements

Alors que le SCoT de 2006 visait à développer la « ville des courtes distances », le SCoT révisé en précise les termes.

L'objectif est de déterminer des axes allant dans le sens d'un chrono aménagement permettant la diminution des temps et du nombre de déplacements, au profit d'une meilleure qualité de vie. Il s'agit de passer d'une vision ancrée sur la vitesse à une approche basée sur la fiabilité et la régularité des flux, en lien avec l'aménagement défini pour le territoire. Plus que la distance, c'est le temps du déplacement qui détermine son lieu de résidence, de travail, d'emploi ou de loisir. Il s'agit, en particulier, d'améliorer l'offre de transport collectif - vitesse et temps de correspondance - et la qualité de l'espace publique.

Par ailleurs, le SCoT réaffirme la priorité donnée à la mixité urbaine dans les opérations d'aménagement, tant en réinvestissement urbain que dans les projets d'extension urbaine, afin de favoriser les relations de proximité et de limiter les déplacements « contraints ».

3. Une Métropole dynamique et attractive

3.1 Répondre à tous les besoins en logements

Afin de répondre à un marché de l'habitat déjà tendu, le SCoT de 2006 déterminait les conditions de mise en oeuvre d'une politique de l'habitat à long terme, visant à renouveler l'offre résidentielle. A ce titre, il mettait l'accent sur :

- le rééquilibrage de l'offre de logements sociaux ;
- la diversification des formes d'habitat en privilégiant des architectures plus compactes et économes en foncier et respectueuses des échelles urbaines et villageoises ;
- les opérations de renouvellement urbain et la modernisation du cadre bâti, notamment dans les espaces urbains desservis par le tramway.

La tension du marché étant une réalité sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole, le SCoT révisé va dans le sens d'un approfondissement des objectifs identifiés en 2006.

Pour conforter l'attractivité du territoire et son dynamisme, l'objectif est d'assurer une production de logements suffisante pour satisfaire la demande endogène des ménages, limiter l'évasion résidentielle et les flux pendulaires. Sur la période 2019-2040, l'estimation des besoins annuels a été établie sur la base d'un scénario démographique intégrant un tassement de la croissance pour les prochaines années, issu principalement du vieillissement des régions « importatrices » de population. Cette estimation des besoins annuels prend en compte également les évolutions liées aux changements des modes de vies, la qualité du parc de logement et la dynamique du marché immobilier.

Dans ce cadre, les objectifs en terme de production de logements ont été estimés entre 4 250 et 4 500 logements / an, soit environ 92 000 logements. Ce besoin se compose, au vu des éléments de diagnostic, de :

- 430 logements nécessaires à la reconstitution de l'offre ;
- 3 200 logements nécessaires du fait de la croissance démographique et du desserrement des ménages ;
- 600 à 900 logements nécessaires à la détente du marché.

Outre ce volet quantitatif, la qualité de l'offre résidentielle constitue un point majeur de la politique du logement, elle contribue à la qualité du cadre de vie et à la cohésion sociale du territoire.

L'objectif est de poursuivre le développement d'une offre diversifiée adaptée à toutes les catégories de ménages et à tous les parcours résidentiels sur l'ensemble du territoire, en réponse à tous les types de logement en production comme en réhabilitation-requalification du parc existant. Dans un contexte de tension du marché du logement, la production de logements locatifs sociaux pour répondre à la forte demande exprimée, mais aussi de logements adaptés à des publics spécifiques et aux plus démunis, restent des axes fondamentaux pour lesquels l'effort d'équipement doit être poursuivi de manière répartie sur le territoire. L'action sur les espaces publics de même que l'effort porté sur la mixité des fonctions urbaines, participent aussi de l'ambition de promouvoir un habitat de qualité.

A travers une offre mixte et qualitative de logements, la volonté est de construire des lieux de vie favorables au vivre ensemble et de rééquilibrer au profit d'une plus grande mixité sociale les différents quartiers ou communes de la Métropole, notamment dans les quartiers les plus sensibles.

3.2 Affirmer l'activité économique comme ressource créatrice de richesses et d'emplois durables pour tous

3.2.1 Conforter l'attractivité touristique de la Métropole

Le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole bénéficie d'une localisation exceptionnelle : situé sur les grands axes de l'Europe du sud, entre la Mer Méditerranée et les Cévennes au cœur du quatrième département touristique de France, il bénéficie d'axes de transport majeurs (aéroport, autoroutes, gares) participant à son rayonnement à l'échelle du bassin méditerranéen et de l'Europe du Sud.

Dans le contexte de la structuration de sa nouvelle compétence 'Tourisme', Montpellier Méditerranée

Métropole vise tout d'abord à ancrer définitivement le territoire comme destination culturelle et patrimoniale. A ce titre, elle est notamment une terre d'accueil privilégiée pour les congressistes, cible à fort potentiel aussi bien en termes de retombées économiques que de potentiels touristes. Les objectifs portent également sur une stratégie visant à mieux révéler les ressources touristiques du territoire, à organiser une offre complète à la fois plus diversifiée et plus ciblée, en vue notamment d'étendre la saisonnalité de cette activité et à générer ainsi de la création de richesse et d'emploi.

Le développement d'une offre en culture et loisir qui soit cohérente, diversifiée et qui réponde aux attentes des habitants à l'échelle de tout le territoire métropolitain est un enjeu crucial pour l'attractivité de la métropole. Ceci prend d'autant plus son sens qu'une grande partie des touristes est accueillie directement chez l'habitant, qui devient lui aussi un promoteur essentiel de l'offre culturelle et de loisir.

En ce qui concerne la mise en valeur des ressources du territoire. Il convient de souligner que les objectifs définis par ailleurs en matière de développement durable notamment, participent

directement à la valorisation touristique de la Métropole.

3.2.2 Mettre en oeuvre un ensemble de mesures en faveur de l'économie

La politique d'aménagement de la métropole est marquée par une forte volonté de répondre aux besoins des entreprises en adéquation avec les enjeux essentiels du territoire, à savoir la croissance démographique et la création d'emploi.

Les objectifs de Montpellier Méditerranée Métropole s'inscrivent dans une stratégie développée autour six filières prioritaires. Industrielles ou à fort enjeu identitaire, émergentes ou structurées, porteuses de perspectives de développement, ayant par ailleurs d'ores et déjà intégrées une culture d'innovation forte et dotées d'un niveau de valeur ajoutée élevé : la santé, le numérique, les Industries créatives et culturelles, l'agroalimentaire, l'économie agricole et l'agroécologie, les technologies environnementales, « vertes » et les éco-industries, l'eau.

Montpellier Méditerranée Métropole s'est engagée, au titre de sa stratégie de développement économique à :

- répartir l'offre d'emploi sur l'ensemble du territoire de manière équilibrée et en cohérence avec l'armature urbaine ;
- renforcer les initiatives en faveur de l'insertion et de l'accès à l'emploi, notamment à travers le soutien à l'Economie Sociale et Solidaire et la promotion de l'activité économique dans les quartiers prioritaires de la Politique de la Ville.

Dans cette optique, le SCoT révisé s'inscrit en rupture avec le SCoT de 2006 en matière d'accueil des entreprises.

En effet, si celui-ci énonçait des objectifs apparemment comparables, il sous-estimait les besoins économiques, surestimait la part pouvant être accueillie au sein des espaces urbains, au détriment du foncier pour l'accueil des entreprises qui nécessitent un environnement spécifique non compatible avec les contraintes et l'environnement urbain, et il sous-estimait les contraintes qui pèsent sur la libération du foncier d'activité : contraintes environnementales et contraintes du marché foncier (liées à la non distinction, par le SCoT de 2006, de ces extensions spécifiques par rapport aux extensions urbaines à dominantes résidentielles).

Cette situation a généré une pénurie en matière de foncier économique, dans un contexte de taux de chômage élevé, que le SCoT révisé vient corriger. Celui-ci approfondit et précise les réponses apportées en fonction d'une typologie de polarités économiques et définit des orientations complémentaires quant à l'éventail des besoins en foncier et immobilier d'activités.

3.3 Equilibrer l'équipement commercial en cohérence avec le projet de territoire

Face au tassement relatif de la croissance démographique, à la montée en puissance du commerce électronique, à la raréfaction de la ressource foncière et à la nécessité de freiner le développement extensif et le mitage des entrées de ville, il s'agit de définir durablement le développement de l'appareil commercial de la Métropole. Dans ce contexte, un des objectifs est de limiter l'extension des zones commerciales au profit du réinvestissement et de la consolidation des polarités existantes qui offrent souvent des possibilités non négligeables de densification, de diversification et de valorisation des entrées de ville.

Il convient de promouvoir résolument le commerce de proximité, en tant que facteur de mixité et d'animation des villes et des villages et en tant que moyen pour limiter les motifs de déplacements quotidiens.

Il s'agit aussi d'appuyer l'appareil commercial structurant de la Métropole sur les grandes polarités urbaines qui participent à son rayonnement sans chercher à créer de redondances avec les territoires voisins.

En ce sens, les grands principes du SCoT de 2006 concourant à l'équilibre de l'armature commerciale sont prorogés, notamment les principes de limitation du développement de zones commerciales périphériques, de requalification des pôles commerciaux vieillissants et de renforcement de l'offre de proximité, mais ils sont étayés et précisés de manière plus engageante. Les principales évolutions portent d'une part sur les modalités de localisation des pôles d'appui à conforter. A cette notion est substituée d'une part, une spatialisation graphique des polarités commerciales potentielles à une échelle plus étendue et d'autre part, des modalités plus précises d'encadrement du développement commercial pour répondre aux objectifs d'aménagement et de développement durable du territoire.

3.4 Conforter une métropole accueillante et rayonnante

Le SCoT de 2006 déterminait un étagement des équipements constitutifs de l'armature urbaine, selon 3 niveaux : le coeur d'agglomération, les villes-relais et les autres communes, en accord avec l'armature territoriale initialement établie et dans le but de promouvoir une ville de proximité. Néanmoins, force est de constater que le niveau intermédiaire des villes-relais, notion assez large, restait incertain quant au positionnement et à la structuration de certaines communes, ce qui a, de fait, potentiellement pu accentuer le rôle centralisateur du coeur d'agglomération et des mouvements pendulaires associés, au détriment des autres communes du territoire.

Le SCoT révisé précise la structure urbaine de la métropole en s'appuyant sur plusieurs critères, dont le niveau d'équipements, tout particulièrement en termes de déplacement, et hiérarchise les équipements en fonction de leur rayonnement et leur attribue un niveau de desserte associé.

3.5 Modérer la consommation foncière

Pour accompagner le développement démographique et économique du territoire tout en prenant en compte les sensibilités environnementales, les enjeux agricoles et paysagers et la volonté de limiter la consommation foncière, l'enveloppe des extensions urbaines s'élève à 1 510 ha dont 870 ha pour le tissu urbain mixte et

640 ha en tissu à dominante d'activités. Cette enveloppe des extensions urbaines, à l'horizon 2040, est inférieure de 410 ha aux extensions urbaines non consommées du SCoT de 2006, alors même que l'échéance du SCoT est portée à 2040. La part affectée au réinvestissement des espaces

d'urbanisation existante ou engagée modère la consommation foncière et limite la pression urbaine sur les espaces agro naturels.

Le SCoT révisé confirme et amplifie les orientations du SCoT de 2006 en matière d'optimisation des tissus urbains existants : 60 % des besoins en tissu urbain mixte seront accueillis dans les secteurs d'urbanisation existante et engagée, ce taux s'élève à 15% pour les activités économiques faute de foncier disponible suffisant au regard de l'importance de la demande recensée. De cette manière, il réduit de 750 ha à 1010 ha les extensions urbaines qui auraient été nécessaires si le modèle de développement du SCoT de 2006 avait été projeté à 2040.

En outre, certaines infrastructures routières et ferroviaires prendront place en dehors de l'urbanisation existante ou des extensions urbaines, leur consommation foncière est estimée à environ 90 ha.

Dans la continuité des orientations du SCoT de 2006, le SCoT révisé complète les dispositions en faveur de la qualité des opérations urbaines, qu'elles soient en réinvestissement urbain ou en extensions urbaines, en ce qui concerne l'intégration des enjeux environnementaux, l'inscription du projet dans son contexte local, la définition des éléments contribuant à la qualité de vie...

MODIFICATIONS ISSUES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Les éléments proposés par le public ont été intégrés au document lorsqu'ils étaient conciliables avec le projet de révision du SCoT et son échelle d'application, mais également avec les réalités locales.

Les points les plus significatifs ayant fait l'objet d'ajustement sont :

- les modes de déplacement actifs (ou doux) : le niveau du SCoT ne permet pas d'établir à son échelle (1/25 000ème) un réseau des modes actifs. Toutefois, en écho aux observations démontrant l'attachement du public à ces modes essentiels de déplacements décarbonés et non polluants, le

DOO du SCoT a été complété par la carte des grands axes cyclables du territoire.

Ceci permet de consolider la volonté exprimée par le SCoT de structurer un réseau dédié aux modes actifs, dans le cadre de l'aménagement d'un « territoire des courtes distances » et en complément des différentes mesures qu'il définit pour systématiser la prise en compte des modes actifs dans l'aménagement du territoire. Il est, par ailleurs, précisé que, parallèlement à la révision du SCoT, la Métropole a décidé d'engager l'élaboration d'un « Schéma directeur des modes actifs » destiné à définir les éléments destinés à être intégrés, avec plus de précisions, dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), tous deux en cours d'élaboration ;

- la diversité de l'habitat : les opérations « d'habitat participatif » seront ajoutées dans les opérations susceptibles de participer activement à l'orientation visant à « offrir des logements diversifiés et accessibles aux ménages locaux » afin de répondre au besoin exprimé par le public d'assurer le développement de formes d'habitats diversifiées.

De manière générale, au regard des contributions recensées, les moyens mis en place dans la phase de concertation préalable ont effectivement permis au public d'accéder à des informations pertinentes et

suffisamment claires pour qu'il puisse formuler des observations souvent adaptées au document concerné et ce, dans un délai raisonnable.

Le projet de SCoT révisé prend en compte le bilan de la concertation arrêté par délibération du Conseil Métropolitain.

En conséquence, il est proposé au Conseil municipal de bien vouloir :

4 Émettre un avis favorable au projet de révision de SCoT de Montpellier Méditerranée

Métropole en application notamment des dispositions de l'article L. 143-20 du Code de

l'urbanisme, tel qu'il a été mis à disposition des Conseillers au service urbanisme de la mairie ;

Autoriser monsieur le Maire à signer tout document relatif à cette affaire.

Isabelle Rathuille-Martinez s'interroge dans quelle partie du document il est fait mention du patrimoine historique. Monsieur le Maire précise que dans la rédaction des documents de programmation générale on ne précise pas forcément les détails, mais le item 6 inclut entre autres la culture et le patrimoine. Monsieur George de Montaur remarque qu'il serait intéressant de connaître les orientations touristiques qui concernent Montaud. Madame Catherine Mavel explique que le document diffusé est destiné au grand public, avec une vocation plus pédagogique. Elle mentionne aussi qu'il est à une échelle intercommunale et non communale.

Monsieur Serge Malavieille souhaite savoir si l'approbation du nouveau SCoT imposera certaines restrictions à la commune de Montaud. Monsieur le Maire répond que la nouvelle rédaction n'apporte pas de nouvelles modifications à l'enveloppe urbaine de la ville, mais cherche plutôt à avantager les agriculteurs, via la réduction de la consommation des espaces agricoles.

Monsieur Pierre Philipon trouve cette nouvelle rédaction du SCoT incohérente, vu que certains quartiers urbanisés de Montaud (notamment les Vignettes et le hameau de Montlaur) n'apparaissent pas sur la carte. A son avis, cette omission est gênante. Monsieur le Maire explique que ce choix est justifié par la volonté de rendre l'urbanisation cohérente, supprimer le mitage. Il rappelle à l'assemblée l'existence des contraintes naturelles (Hydraulique, Natura 2000, risque incendie notamment, ainsi que l'absence des réseaux sur certaines zones. D'ailleurs, l'un des exemples cité ci-dessus est situé dans la zone Natura 2000, tandis que l'autre jouxte le château inscrit au titre des Monuments Historiques ce qui explique la tendance à éviter l'urbanisation de ces sites. Depuis la loi ALUR et autres réglementations citées dans la délibération initiale, le SCoT tend à les prendre en considération pour l'habitat de demain. L'exemple de la prise en compte de la Trame Verte et Bleue issue des travaux du Grenelle de l'environnement permet de l'intégrer dans le développement du territoire. Le nouveau SCoT tient également compte des risques naturels avérés et notamment du PPRI récemment appliqué à notre commune.

Monsieur le Maire rappelle que l'enjeu principal du document est de l'articuler autour des grands projets, notamment des prévisions d'infrastructures routières. Néanmoins les déplacements pendulaires ne sont pas pris en compte. Il souligne l'importance d'anticiper les modes de déplacement décarbonnés, ainsi que le télétravail et le déploiement de la fibre.

Monsieur Pierre Philipon rappelle que l'habitat qui s'étend à proximité des espaces naturels aide à entretenir les zones végétalisées. Monsieur le Maire le rejoint dans ses propos, en donnant comme contre-exemple les centre-villes qui sont de moins en moins investis, avec la désertification des commerces de proximité qui s'en suit.

Madame Céline Angelvin se demande si les péages urbains annoncés vont accentuer cet exode. Monsieur le Maire dit que certaines mégapoles, telles Londres et Rome, font des retours intéressants en matière. La métropole de Montpellier, quant à elle, s'est engagée dans une démarche semblable, ZFE (Zone Faible Emission). Néanmoins, force est de constater que le schéma de transports est incomplet, il n'y avait pas de redéploiement du réseau de bus suite à l'ouverture de la nouvelle ligne des trams, les pistes cyclables ne sont pas développées, ainsi que les véhicules autonomes voir le téléphérique (Grenoble, Toulouse...).

Si, le Schéma de Cohérence territoriale répond aux attentes des habitants en matière d'objectifs

annoncés ; Monsieur le Maire remarque qu'il n'est pas fait mention du bassin versant du Vidourle (page 4) dont la commune de Montaud fait partie et en particulier sa zone urbaine. Il est important d'apporter cette précision sur le document au regard de la GEMAPI et à l'entretien des cours d'eau. Concernant le village de Montaud, l'enveloppe urbaine est incluse en grande partie dans le nouveau schéma, bien qu'il n'englobe pas tous les bâtis. Les traits continus ferment les lisières urbaines où des soucis hydrauliques ont été repérés ou la gestion de la voirie et des réseaux n'a pas été étudiée, tandis que les limites matérialisées par les lignes discontinues, notamment aux quartiers de Vignettes et des Aspres, présagent une possible urbanisation.

VOTE : 7 voix pour, 1 voix contre (S.Malavielle), 4 abstentions (E.Gros, P.Barbe, I.Martinez, P.Philipon)

4. Appel à la solidarité pour les communes sinistrées de l'Aude (aide financière)

Suite aux intempéries qui ont dévasté le département de l'Aude, 64 communes ont été impactées à divers degrés. Devant les conséquences dramatiques des inondations, l'association des Maires de l'Hérault a lancé un appel à la solidarité et ouvert un compte bancaire destiné à recevoir des dons pour venir en aide aux communes sinistrées.

Au nom de cette solidarité, il est proposé au Conseil Municipal de Montaud de verser une aide de 983 euros (1€ par habitant, conformément au recensement de 2015).

Cette dépense sera inscrite au Budget de l'exercice en cours – article 6574.

Le Conseil Municipal décide à l'unanimité de :

- Adopter le versement d'une aide d'urgence de 983 € à l'association des Maires de l'Hérault ;
- Autoriser monsieur le Maire à effectuer toutes les démarches nécessaires et à signer tous les documents y afférent.

Monsieur le Maire explique que le phénomène météorologique survenu était très intense et la nuit il a été plus compliqué et difficile de mobiliser les services.

Le montant d'aide proposé au vote est symbolique : un euro par Montaudois ; si chaque habitant de la France donnait 1€ pour cette cause, le Département de l'Aude pourrait récolter 67 millions d'euros. Il fait le point sur les obligations des collectivités locales après une catastrophe naturelle, amenées à remettre en service les écoles, les routes, les hôpitaux, les stations d'épuration... Les dégâts étant estimés à ce jour à plus de 200 millions d'euros.

Monsieur Pierre Philipon demande si la collectivité peut adresser un courrier aux administrés pour les informer de la démarche et leur demander leur soutien. Madame Émilie Gros se chargera d'annoncer sur les supports de communications numériques de la ville la marche à suivre pour envoyer des dons ou récolter des fonds en numéraire.

Points d'information

- La rencontre avec les associations montaudoises s'est tenue récemment. Elle avait pour thème le planning pour l'année à venir, les projets ainsi que la demande de subventions 2019.
- Les bénévoles de la bibliothèque ont sollicité les élus pour la nomination d'un référent et l'instauration des règles du désherbage des livres.
- Concernant l'étude sur l'eau brute menée concomitamment conduite par la Communauté de communes Grand Pic Saint-Loup et où la commune a été raccrochée à sa demande par la

Métropole de Montpellier compétente, après le questionnement des agriculteurs intéressés par le projet au mois de mai-juin, la phase d'étude de faisabilité a été entamée au regard des besoins et des surfaces identifiés. Les buts de l'extension du réseau d'eau brute sur le territoire sont l'accompagnement du changement climatique portant préjudice aux vignerons (baisse des rendements), ainsi que la diversification des cultures.

- L'exposition portant sur l'œuvre de Gaston Baissette rencontre un succès certain. Les Montaudois aussi bien que les habitants des villages voisins se déplacent à la mairie tous les jours pour la visiter.
- La réunion organisée avec les déléguées des parents d'élèves a permis de réinstaller le débat concernant les droits et les obligations de chacun. Plusieurs propositions concrètes ont émergé pour un retour à la sérénité.
- Quant au projet d'agrandissement du cimetière, l'étude hydrogéologique sera commanditée au Bureau BergaSud afin de déterminer la qualité des sols avant de lancer la procédure.
- Une étude de faisabilité est lancée pour l'implantation de l'aire de lavage et de remplissage, demandée par les professionnels de la cave le Val de Pins. Ils assureront la gestion du site et des effluents. Le projet est en bonne voie, vu que Montaud se situe sur l'aire de captage prioritaire Sussargues/St Geniès. La municipalité de son côté a sollicité la FREDON LR pour l'obtention du label « 0 Phyto Trois grenouilles », facilitant l'obtention du financement. de la part des partenaires.

La séance est levée à 20h30.

Joël RAYMOND	MAVEL Catherine	PHILIPON Pierre
RATHUILLE-MARTINEZ Isabelle	BARBE Patrick P	DEURVEILHER Mickaëlle A
LOUCHE Christian	FABRI Stéphane A	GUILLERMET Cathy P
CALADOU Geneviève	MALAVIEILLE Serge A	BOULAND Corinne A
ANGELVIN Céline	DE MONTLAUR George	GROS Émilie

