



Élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)

**REUNION PUBLIQUE – SECTEUR CADOULE ET BERANGE
CASTRIES - MARDI 18 JUIN 2019
18H30 / 20H30**

INTERVENANTS

- **Chantal MARION** : Vice-Présidente de Montpellier Méditerranée Métropole, déléguée au développement économique et à la planification urbaine
- **Yves NURIT**, Directeur général adjoint de Montpellier Méditerranée Métropole, en charge de l'aménagement et du développement durable du territoire
- **Marie BOUCHET** : Consultante senior chez Algoé, le cabinet de conseil qui accompagne la Métropole dans l'élaboration du PLUi
- **Marie-Laure CAZABONNE** : Architecte-Urbaniste au cabinet Ateliers UP+, bureau d'études spécifiquement en charge du secteur Cadoule et Bérange

En présence de :

- **Gilbert PASTOR**, Maire de Castries
- **Laurent JAOU**L, Maire de St-Brès
- **Jacky GALABRUN-BOULBES**, Maire de St-Drézery
- **Joël RAYMOND**, Maire de Montaud
- **Arnaud MOYNIER**, Maire de Beaulieu
- **Genies BALAZUN**, Maire de Restinclières
- **Eliane LLORET**, Maire de Sussargues
- **Yvon PELLET**, Maire de St-Geniès-des-Mourgues
- **Guy LAURET**, 1^{er} adjoint au Maire de Vendargues
- **Francis MILOSZYK**, Adjoint à l'Urbanisme et au Développement Durable au Maire du Crès
- M. le Maire de Baillargues, Jean-Luc MEISSONNIER, excusé
- **Estelle BRISSET**, Animatrice

Déroulement de la réunion

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

Introduction

- I. Le défi de la métropole acclimatée..... 4
- II. Le défi de la métropole équilibrée et efficace 6
- III. Le défi de la métropole dynamique et attractive 9

INTRODUCTION

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

Au cours de cette réunion concernant le secteur Cadoule et Bérange, qui regroupe onze communes (Vendargues, Baillargues, Saint-Brès, Castries, Saint-Drézéry, Montaud, Beaulieu, Restinclières, Le Crès, Sussargues et Saint-Geniès-des-Mourgues), seront évoqués les résultats du diagnostic territorial réalisé, mais aussi les ambitions du territoire, au travers des trois défis que se lance la Métropole, qui se veut à la fois acclimatée, équilibrée et efficace, dynamique et attractive.

Gilbert PASTOR, Maire de Castries, explique que les élus de la Métropole ont d'ores et déjà participé à de nombreuses réunions qui se sont déroulées dans une atmosphère très constructive. Il pense ainsi que le PLUi répondra à la quasi-totalité des demandes des maires du territoire métropolitain.

Chantal MARION, Vice-Présidente de Montpellier Méditerranée Métropole, déléguée au développement économique et à la planification urbaine, remercie les maires présents. Elle souligne l'ampleur du travail déjà réalisé en vue d'élaborer le PLUi. Le socle de cette démarche est « Montpellier Territoires, une métropole productive », qui est le fruit de deux ans d'étude effectuée par les services de la Métropole mais aussi les 31 communes concernées. Plus d'une vingtaine d'ateliers thématiques ont été organisés. Reposant sur des valeurs partagées, « Montpellier Territoires » est un travail de prospective visionnaire, destiné à anticiper la transformation du territoire métropolitain sur les court, moyen et long termes, pour qu'il soit plus productif, écoresponsable, solidaire et connecté. Ce grand territoire doit nourrir des coopérations ouvertes et dynamisantes.

Le développement de la Métropole repose sur **sept piliers stratégiques**. La **santé** est à considérer selon la définition de l'Organisation Mondiale de la Santé (bien-être et qualité du cadre de vie). Le **numérique** recouvre notamment la dynamique économique autour du label French Tech. Le **développement économique** est notamment entendu dans sa composante touristique et industrielle. Les **transports et la mobilité** sont une problématique touchant l'ensemble de la Métropole. L'**agroécologie et l'alimentation** touchent quant à elles à l'économie, mais aussi à l'image de la Métropole, avec des vignes et un paysage à conserver. Le pilier de la **culture, du patrimoine et de l'université** a déjà permis à l'Université de Montpellier de se positionner en première position dans le classement de Shanghai en écologie. Le **commerce et l'artisanat**, quant à eux, sont une force et une caractéristique du territoire. Véritable pilier transversal, la notion de

citoyenneté, d'égalité des chances et de développement social s'exprime par exemple dans la concertation autour de Montpellier Territoires.

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

Dans le cadre du SCoT, une convention a été conclue avec la Chambre d'Agriculture afin de préserver les espaces naturels et agricoles. A ce titre, les deux tiers du territoire métropolitain seront réservés à la nature et à l'agriculture, pour un tiers d'espaces urbains ou à urbaniser. Ainsi, le SCoT prévoit un réinvestissement urbain dans les extensions déjà engagées à hauteur de 60 % et un développement de nouveaux quartiers à hauteur de 40 %. Ensuite le maire de chaque commune pourra mener ses projets, de manière concertée – la concertation faisant partie de l'ADN de Philippe Saurel et des maires de la Métropole.

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

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

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

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

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

Un citoyen de Castries s'interroge sur le taux optimal de croissance démographique visé par la Métropole.

Chantal MARION répond que la Métropole est attractive pour différentes raisons (cadre de vie, qualité de l'enseignement universitaire, etc.). Les nouveaux habitants arrivent généralement en couple et ont le projet d'avoir des enfants. Comme il n'existe aucune solution miracle pour enrayer le flux démographique entrant sur le territoire, la Métropole doit prévoir des logements, des écoles, etc. pour les accueillir.

Yves NURIT, Directeur général adjoint de Montpellier Méditerranée Métropole en charge de l'aménagement et du développement durable du territoire, ajoute que les nouveaux arrivants sont majoritairement des jeunes entre 15 et 25 ans. En revanche, le solde démographique des autres tranches d'âge jusqu'à 60 ans est négatif et au-delà très peu positif. Cela signifie que les jeunes viennent se former à Montpellier, puis retournent dans leur région d'origine (généralement l'Île-de-France et Rhône-Alpes). En outre une partie de la population quitte la Métropole, alors qu'elle continue d'y travailler, pour aller habiter dans le grand périurbain de Montpellier.

En termes d'aménagement et d'urbanisme, l'enjeu alors est que les habitants habitent au plus près de leur lieu de travail, pour limiter les mouvements pendulaires et l'engorgement des entrées de ville. Si la population de Montpellier n'augmentait pas, la construction de logements serait tout de même nécessaire, car un phénomène de « desserrement » des logements s'observe dans toutes les métropoles. Des études ont quantifié ce phénomène à hauteur de 480 logements par an à l'échelle de la Métropole.

Estelle BRISSET indique que Montpellier Méditerranée Métropole a défini trois défis qui constitueront l'armature du PLUi et le déroulé de la réunion du jour :

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

I. Le défi de la métropole acclimatée

Marie BOUCHET présente les cinq constats majeurs identifiés sur les enjeux environnementaux métropolitains. Il s'agit de l'exceptionnelle richesse de l'environnement en termes de biodiversité (un des 35 hot spots mondiaux de biodiversité, un territoire abritant près de deux tiers des espèces connues en France et plus de 150 espèces protégées). Un autre élément du constat est l'exceptionnelle diversité des paysages, qui offre un cadre de vie rare aux habitants et aux visiteurs. Ce territoire requiert une grande vigilance dans les comportements quotidiens et dans la manière de « faire la ville ». La biodiversité prend une place particulière dans le projet de PLUi.

Cette biodiversité va de pair avec trois visages paysagers (le littoral, les espaces de garrigue et la plaine agricole). Très diversifiés, ceux-ci participent à une sensibilité du territoire face aux risques. Ainsi, les espaces de garrigue sont beaucoup plus impactés par le risque incendie et la préservation de la ressource en eau. Dans les plaines agricoles, et notamment le secteur de Montpellier, les risques sont liés à la pollution de l'air, aux phénomènes de chaleur urbaine ou aux inondations (épisodes cévenols). Le littoral est quant à lui exposé aux inondations par ruissellement des eaux pluviales ou à la submersion marine. Les territoires sont donc exposés à des risques différents, mais ils sont interdépendants ; ainsi l'urbanisation influe sur les inondations et l'état du littoral.

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

Le diagnostic fait par ailleurs ressortir les atouts du territoire dans le domaine énergétique. Le vent et le soleil sont autant de sources d'énergie renouvelable pouvant être associées aux énergies de récupération. Cependant, le territoire est aussi exposé à la précarité énergétique, avec 19 % des habitants dans cette situation, contre 12 % à l'échelle nationale. Des efforts sont donc à accomplir dans la rénovation des logements, notamment dans la partie dense de la ville de Montpellier.

Estelle BRISSET indique en résumé que les cinq enjeux environnementaux sont donc ceux de la biodiversité, des paysages, des risques naturels, de l'agroécologie et de 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 – correspondant à deux tiers de la Métropole – et à en valoriser les atouts, du Pic Saint-Loup jusqu'à la mer. L'enjeu est double puisqu'il s'agit de préserver les paysages, les continuités écologiques et le réseau végétal des villes, et de valoriser les ressources agricoles. Le grand parc métropolitain prend également forme en matière de protection des espaces du littoral. Ainsi, la loi Littoral impose le respect d'une bande d'inconstructibilité de 100 mètres, et la préservation des espaces proches du rivage et des espaces remarquables.

Le deuxième objectif de la Métropole acclimatée est d'anticiper les évolutions environnementales, en travaillant sur la résilience environnementale. Trois modèles d'acclimatation ont ainsi été construits sur l'arc littoral, l'arc des garrigues et l'arc de la plaine agricole. Ces trois espaces présentent trois modèles de résilience, impactés de manière différenciée par les risques, la gestion de l'eau, la qualité de l'air, etc. L'ensemble du territoire est concerné par le défi d'une métropole acclimatée. Des mesures devront être définies pour répondre aux différents enjeux.

Une citoyenne de Castries s'enquiert de la superficie restant à urbaniser, dans le respect de la proportion deux tiers / un tiers.

Caroline FRIOL, Directrice Projet et Planification territoriale à Montpellier Méditerranée Métropole, répond que 1 500 hectares pourront être mobilisés en extension urbaine à l'horizon 2040. Ainsi, environ la moitié, soit 700 hectares, pourront être mobilisés dans le cadre du PLUi, visant lui l'horizon 2030. Dans une première étape, des capacités en réinvestissement urbain devront être identifiées pour répondre aux besoins.

Yves NURIT rappelle que l'objectif premier du SCoT est de limiter l'extension urbaine. L'objectif est de tendre vers l'accueil de 60 % des besoins concernant les quartiers mixtes dans la tâche urbaine existante ou en cours de formation ; 40 % des besoins devront donc trouver réponse sur les zones en extension.

Une citoyenne de Castries s'interroge sur la part des hectares d'urbanisation consacrée aux logements et aux commerces. Les centres commerciaux immenses tendent à se multiplier, ce qui favorise l'hyperconsommation. Aux Etats-Unis, les centres commerciaux sont en train de fermer, car les consommateurs préfèrent consommer localement, en circuit court.

Chantal MARION répond que le SCoT définit un certain nombre de règles pour redynamiser les centres des villes et des villages. La Métropole rencontre des difficultés pour installer de nouvelles entreprises. Les espaces utilisés par les centres commerciaux pourront être requalifiés en cas de faillite.

Yves NURIT ajoute qu'une étude réalisée en 2016 dans le cadre du SCoT a montré que l'appareil commercial de la Métropole n'était pas surdimensionné par rapport aux besoins. Si la population n'augmentait pas, il serait globalement satisfaisant, mais il sera insuffisant sur l'Ouest et sur Vendargues. La réponse apportée par le SCoT est de ne pas créer de nouvelles zones d'extension commerciale mis à part à l'Ouest et l'Est, ni de doubler les zones commerciales sur des territoires voisins. La priorité est de consolider les centres urbains avec du commerce, et de densifier les centres commerciaux existants. Le PLUi doit intégrer les éléments figurant dans le SCoT.

Un Conseiller municipal de Vendargues s'interroge sur le réinvestissement urbain de cœur de Ville, ainsi que ses conséquences sur le patrimoine.

Chantal MARION répond que le patrimoine historique et paysager a toujours été préservé dans le cadre de projets de réaménagement urbain ; elle cite l'exemple de Fabrègues et de Montaud.

Guy LAURET, 1^{er} adjoint au Maire de Vendargues, rappelle que le PLUi, co-élaboré avec les communes, est d'initiative métropolitaine. La révision du PLUi a été reportée de 2019 à 2022-2023. Ainsi, les règles du PLU continuent de s'appliquer sur la période intermédiaire.

Un Conseiller municipal de Vendargues demande si le PLUi tiendra compte des problématiques rencontrées en matière de réinvestissement urbain.

Chantal MARION répond que ce sujet pourra être remonté dans le cadre des réunions de concertation et sur les registres mis à disposition en mairie. Ainsi, tous les citoyens et élus peuvent formuler leurs demandes dans le cadre de la concertation.

Un citoyen de Castries considère que le PLUi devrait intégrer les problématiques des transports et des déchets.

Yves NURIT confirme que le PLUi doit prendre en compte ces deux problématiques. Au niveau régional, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est en cours d'élaboration, et il concerne notamment la mobilité. Le PLUi devra être compatible avec ce schéma. Par ailleurs, le traitement des déchets à la source est une priorité. L'ensemble du cycle de traitement devra être décrit dans le PLUi, qui doit inclure une description des filières de traitement.

Un citoyen de Castries s'interroge sur les mesures prises en matière de plantation d'arbres. Le Président Saurel s'est engagé à planter 1 000 arbres, alors que d'autres métropoles, comme Nantes, se sont engagées à en planter 100 000.

Chantal MARION répond que le SCoT prévoit de préserver, aménager et réhabiliter les trames vertes et bleues. L'abattage d'un arbre doit donner lieu à la plantation de deux ou trois arbres. Les arbres plantés doivent être adaptés au climat méditerranéen. Les maires de la Métropole sont très conscients de ces enjeux liés à la plantation des arbres.

Yves NURIT indique que le classement des villes réalisé par le site nosvillesvertes.fr à partir de photos aériennes fait ressortir Montpellier en première position (avec 43 m² boisés par habitant), contre 42 m² pour Toulouse et 39 m² pour Nantes. Dans les opérations d'aménagement menées de manière intégrée par la Métropole, elle intègre généralement un parc et un équipement de petite enfance ou de quartier, à proximité d'une ligne de tramway. L'engagement du Président Saurel de planter 1 000 arbres dans la Ville s'inscrit en dehors de ces opérations d'aménagements. Le Plan Climat Air Energies (PCAET), en cours d'élaboration au sein de la Métropole, va renforcer les objectifs de verdissement du territoire pour des raisons environnementales.

Chantal MARION ajoute que la plantation d'arbres favorisera la présence de la faune dans la Métropole.

II. Le défi de la métropole équilibrée et efficace

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

Marie BOUCHET explique que la structure d'équipements est riche (universités, services hospitaliers, établissements culturels, équipements sportifs), avec un fort rayonnement national et supra-métropolitain. Il convient toutefois de mettre à niveau certains de ces équipements, ou par exemple de déménager le stade de la Mosson. Par ailleurs, le maillage d'équipements de proximité, qui participe de la qualité de vie de chacun, doit être entretenu. Une hiérarchie urbaine des équipements doit être bien définie pour assurer l'efficacité de la Métropole : autour du cœur de la Métropole, se trouvent les grands équipements de la ville dense ; les villes et villages métropolitains, qui portent une identité particulière, doivent également être dotés de bons équipements.

Le taux d'emploi est de 6 à 10 fois supérieur entre Montpellier d'une part et les villes et villages environnants d'autre part. Les déplacements entre le cœur de Métropole et l'archipel des villes et villages sont donc de plus en plus nombreux, avec une prédominance de la voiture.

Toutefois, le contournement routier est encore incomplet. En outre, les modes actifs (marche, vélo, etc.), en développement, présentent des discontinuités. Le réseau de tramway poursuit également son expansion. Les déplacements quotidiens entre la Métropole et les territoires voisins sont au nombre de 300 000 par jour, pour 1,6 million de déplacements au sein de la Métropole.

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

Marie BOUCHET présente les objectifs définis sur cette base pour rendre le territoire métropolitain équilibré et efficace. L'organisation des déplacements doit permettre d'articuler la ville et les territoires en hiérarchisant et en articulant les modes de transport. Les travaux porteront également sur les proximités et la mixité des fonctions (résidentielle, productive, de loisirs), afin d'éviter les déplacements en offrant des équipements dans les quartiers et villages.

Le système sera supporté par le réseau de transport ferré et par le réseau de tramway, qui fluidifie les mobilités dans le cœur de Métropole et la première couronne. Le contournement Nîmes-Montpellier permettra d'augmenter les cadencements ferroviaires. Le réseau de tramway sera renforcé avec la création de la ligne 5. La ligne 1 sera prolongée et des bus à haut niveau de service mailleront et fluidifieront ces mobilités. Le secteur de Castries sera articulé avec un transport à haut niveau de service, en utilisant l'ancienne emprise de la voie ferrée – ce projet est en cours de réflexion.

S'agissant du réseau routier, la priorité est de finaliser la boucle de contournement routier autour de Montpellier. Le contournement ouest (COM), prioritaire, permettra de mieux articuler l'A750 et l'axe A709/A9. La poursuite du LIEN permettra la desserte des territoires situés au nord de la Métropole.

A l'articulation des réseaux ferrés et routiers, des pôles d'échanges intermodaux seront aménagés. Six pôles d'échanges sont soit existants, soit en projet sur le territoire de la Métropole, avec par exemple le pôle d'échanges Occitanie sur la ligne 1 ou encore le pôle de Sablassou sur la ligne 2. Ces pôles ont pour fonctions de coordonner les mobilités et de devenir des secteurs de développement urbain.

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

Une organisation plus efficace de la Métropole implique ainsi de structurer les développements urbains futurs, en s'appuyant sur les réseaux armatures de tramway. Le cœur de Montpellier est amené à porter une certaine intensité urbaine au cours des années à venir. Sur les villes et les

villages environnants, l'effort d'urbanisation sera adapté à leur morphologie, tout en préservant leur identité.

Estelle BRISSET en déduit donc que les deux grands objectifs associés à ce défi sont de faciliter les déplacements et d'organiser équitablement les espaces urbains.

Une habitante de Castries s'interroge sur les futures mesures de valorisation du pôle multimodal de Baillargues, qui devraient notamment permettre de rejoindre ce pôle sans utiliser sa voiture.

Gilbert PASTOR, Maire de Castries, répond que le nouveau schéma de la TAM a été présenté le 17 juin. Une partie de ce schéma sera mise en œuvre dès le mois de septembre. Ainsi, un Transport à la Demande (TAD) se rendra en alternance sur Sablassou et sur Baillargues. Ces bus circuleront entre 7 et 22 heures, toutes les demi-heures.

Par ailleurs, il importe de rapprocher les entreprises et les logements, pour limiter les mouvements pendulaires. Ainsi, le parc d'activités du Salaison a fait l'objet d'un réinvestissement de la part de la Métropole, pour réutiliser des terrains. Enfin, Gilbert PASTOR rappelle que certains maires ont rendu des terrains destinés à la construction pour qu'ils relèvent du domaine agricole.

Une habitante de Castries demande que le futur TAD puisse être utilisé sans s'inscrire préalablement.

Yves NURIT répond que la TAM exploite le service public défini par la Métropole. L'annonce faite par Gilbert Pastor s'inscrit dans une politique globale qui vient d'être redéfinie par la Métropole. Philippe Saurel a effectivement présenté cette politique le 17 juin. Contrairement au réseau bus, le réseau de tramway de Montpellier est performant. Outre la création de la ligne 5 et l'extension de la ligne 1, il a été proposé de réviser le tracé du réseau de bus desservant toutes les communes de la Métropole pour mieux irriguer les zones d'activités et tenir compte du développement des communes. L'amplitude horaire et la fréquence des bus seront augmentées, aux dépens du TAD. Il faut savoir que la politique des transports représente un coût important puisque la Métropole alloue chaque année 65 millions d'euros à l'entretien, la maintenance et le déficit d'exploitation du réseau de transport. Des informations précises sur ce sujet seront diffusées dans le prochain numéro du magazine de la Métropole.

Un habitant de Castries s'interroge sur l'année de finalisation du LIEN (Liaison intercantonale d'évitement nord de *Montpellier*).

Yves NURIT répond que le Département de l'Hérault est le maître d'ouvrage du LIEN et le finance intégralement. Il a priorisé la jonction entre Saint-Gély-du-Fesc et l'échangeur de Saint-Georges-d'Orques. Des contentieux importants avec les populations riveraines ralentissent les travaux. Début juin, le Conseil d'Etat a donné raison au Département et a demandé au juge de première instance de se prononcer à nouveau sur le premier jugement, qui date de 2013.

Un habitant de Castries doute que ces procédures judiciaires servent l'intérêt général.

Guy LAURET, 1^{er} adjoint de Vendargues, souligne l'importance des transports en commun pour favoriser les activités économiques, les liens sociaux et, plus généralement, le développement durable. Une consultation effectuée sur Internet et sur des registres a été lancée sur ce sujet pour recueillir les idées des habitants de Vendargues et leur engagement : en deux mois, 1 000 habitants et entreprises se sont prononcés en faveur de l'arrivée du LIEN dans ce secteur ; ses résultats sont remis en mains propres à Chantal Marion.

Il rappelle par ailleurs que le PDU de 2010 précisait qu'un transport collectif en site propre (TCSP) arriverait jusqu'à Castries. Dans le SCoT, est fait mention d'un « potentiel TCSP ». A terme, une branche d'une ligne de bus Métronome pourrait desservir Vendargues, voire Castries.

Chantal MARION s'engage à remettre les résultats de cette consultation au Président Saurel. Par ailleurs, elle explique que la mobilité est désormais envisagée en amont de la construction des logements.

Une habitante de Saint-Gély-du-Fesc s'interroge sur la construction d'un transport en commun d'est en ouest au nord de la Métropole.

Yves NURIT répond que le SCoT fait mention d'un axe de transport entre le centre et le nord-est, correspondant à l'ancienne voie ferrée de Montpellier à Sommières, pour une piste verte et un transport en commune sur pneu. A terme, le réseau structurant utilisera cet axe, car il dessert la zone industrielle du Salaison.

III. Le défi de la métropole dynamique et attractive

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

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

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

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

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

L'appareillage commercial du territoire métropolitain n'est pas surdimensionné. L'armature de proximité devra être consolidée afin de développer les **commerces** de cœur de ville et de village. En outre, devra être favorisé le rayonnement des équipements structurants en matière commerciale (Ecusson, Odysseum, Ode à la Mer). Dans les zones commerciales périphériques, la priorité sera donnée à la requalification, avant d'envisager leur extension.

Enfin, la Métropole entend renforcer son positionnement sur le **tourisme** d'affaires, en développant des équipements hôteliers adaptés et en faisant du grand parc un support du tourisme métropolitain.

Une habitante de Castries souligne le taux élevé de chômage à Castries, et s'interroge sur son origine.

Chantal MARION indique que les formations n'ont pas suivi le rythme de développement de la nouvelle économie. Des écoles numériques ont donc été créées et les universités ont intégré de nouvelles offres de formation dans le champ du numérique. Au cours de la période 2017-2019, le taux de chômage a été réduit de deux points. La Ville de Montpellier compte 12 quartiers prioritaires ; les personnes en recherche d'emploi dans ces quartiers bénéficient d'un accompagnement renforcé.

Yves NURIT constate que la Métropole crée beaucoup d'emplois et d'entreprises, tout en présentant un taux de chômage et un taux de pauvreté élevés. Ainsi, la Métropole se caractérise par de forts contrastes. Ce constat s'observe géographiquement, puisque les Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville concentrent des populations massivement au chômage. A l'inverse, d'autres quartiers de la Métropole présentent un taux de chômage particulièrement faible.

Chantal MARION explique que, dans le cadre du Projet pour le Développement de l'Emploi Métropolitain (Podem) conclu avec l'Etat, des « entreprises engagées » ont signé une charte pour accueillir des personnes en difficulté. Cette initiative servira de modèle national.

Une habitante s'interroge sur l'évolution possible de la Métropole pour intégrer les communes limitrophes.

Chantal MARION répond que le Président Saurel travaille beaucoup à la création de liens forts avec les communautés de communes et les agglomérations environnantes. En matière de développement économique, celles-ci demandent à bénéficier de l'attractivité de la Métropole. Cela est parfois difficile dans la mesure où l'accompagnement de la Métropole a un coût. Des conventions sont toutefois signées avec les communautés de communes et les agglomérations environnantes pour qu'elles profitent de cette dynamique métropolitaine. En outre, des entreprises implantées en dehors de la Métropole pourraient être accompagnées par l'incubateur BIC.

Un habitant de Baillargues rappelle que l'enquête publique menée dans le cadre du SCoT s'est conclue le 4 janvier 2019. Elle a permis de réunir plus de 2 000 observations, près de 1 400 avis et 11 300 remarques. Il s'enquiert du calendrier de mise en œuvre du SCoT et du PLUi.

Yves NURIT confirme ces informations. Les commissaires enquêteurs ont rendu leur rapport favorable le 4 mai 2019. La Métropole travaillera jusqu'à mi-juillet pour prendre en compte au mieux les demandes et remarques, sans contredire les grandes cohérences du SCoT. S'en suivra la phase de mise en forme du SCoT (et ses 1 300 pages !). Son approbation est prévue pour l'automne. Le PLUi doit être juridiquement compatible avec les objectifs du SCoT.

Arnaud MOYNIER, maire de Beaulieu, regrette que l'ancienne ligne ferroviaire Montpellier-Sommières soit transformée en piste cyclable. Il serait préférable, selon lui, de la conserver pour relier le bassin sommiérois au bassin montpelliérain. Par ailleurs, il salue le travail réalisé par la Métropole en matière d'emplois. Compte tenu des évolutions à venir du travail, des espaces de coworking et de télétravail reliés à la fibre devraient être créés pour que les futurs emplois soient proches des habitats.

Chantal MARION confirme que le projet de transformation de l'ancienne ligne ferroviaire Montpellier-Sommières est en cours de réflexion. Par ailleurs, elle rappelle que la Métropole est l'une des métropoles les mieux couvertes au niveau numérique.

Une habitante de Castries s'interroge sur la date de mise en application du PLUi.

Yves NURIT répond que le délai de mise en œuvre du PLUi n'est pas maîtrisé par la Métropole puisque celui-ci est élaboré par 31 communes et la Métropole. Ce travail commun est conséquent.

En outre, ce document est élaboré en association avec un certain nombre d'acteurs publics, et notamment l'Etat, qui intervient de manière très détaillée dans l'élaboration des documents. La mise en œuvre du PLUi ne devrait pas intervenir avant 2022.

Estelle BRISSET annonce que les prochaines réunions se tiendront le 2 juillet à 18h30 à Saint-Georges-d'Orques et le 11 juillet à 18h30 à Montpellier.

Chantal MARION souligne l'importance de la collaboration constructive entre la Métropole et les maires, grâce notamment à leur présence en Conseil métropolitain et en Conférence des maires.