

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

PLUi



Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Document soumis au débat du Conseil de Métropole
du 19 Juillet 2018

montpellier3m.fr/plui

**« Construisons ensemble un
territoire durable »**



Sommaire

1. INTRODUCTION	4
2. LES FONDEMENTS DU PROJET	5
2.1. Un projet bâti sur une vision large et partagée.....	6
2.2. Un projet pour développer la métropole économe de son espace fragile et précieux	6
2.3. Un projet qui intègre les 7 piliers stratégiques de développement de la métropole	9
2.4. Les défis et valeurs du projet	10
3. PRINCIPE DE LECTURE DU DOCUMENT....	11
4. TROIS DEFIS POUR UN TERRITOIRE ATTRACTIF	12
4.1. Défi A : Une métropole acclimatée.....	12
4.1.1. REVELER LE GRAND PARC METROPOLITAIN DANS TOUTES SES FONCTIONS.....	13
4.1.2. ANTICIPER LES EVOLUTIONS ENVIRONNEMENTALES ET CLIMATIQUES ET CONSTRUIRE DES MODELES D'ACCLIMATATION ET DE RESILIENCE ENVIRONNEMENTALES	22
4.2. Défi B : Une métropole équilibrée et efficace	27
4.2.1. ORGANISER LES ESPACES URBAINS EFFICACEMENT ET EQUITABLEMENT	28
4.2.2. ORGANISER LES DEPLACEMENTS POUR UNE METROPOLE APAISEE A L'ECHELLE LOCALE ET METROPOLITAINE	35
4.3. Défi C : Une métropole dynamique et attractive	39
4.3.1. ACCENTUER L'ATTRACTIVITE ET LE RAYONNEMENT METROPOLITAIN	40
4.3.2. CONSOLIDER LE RAYONNEMENT DE LA METROPOLE DANS LES FONCTIONS COMMERCIALES, TOURISTIQUES ET DE LOISIRS	43
5. LES ORIENTATIONS THEMATIQUES DU PROJET	46
5.1. Résilience environnementale et sobriété énergétique	46
5.1.1. CONJUGUER PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DES CONTINUITES ECOLOGIQUES ET VALORISATION DES RESSOURCES, NOTAMMENT AGRICOLES	47
5.1.2. REpondre aux enjeux de sante environnementale	54
5.1.3. AGIR CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, OPTIMISER LES RESSOURCES ENERGETIQUES ET LEUR DISTRIBUTION	58
5.2. Habitat	60
5.2.1. POURSUIVRE L'EFFORT DE PRODUCTION EN FAVEUR D'UNE OFFRE SOCIALEMENT ACCESSIBLE ET DIVERSIFIEE	61
5.2.2. PROMOUVOIR UN HABITAT QUALIFIE ET INTEGRE	64

5.3. Transports et déplacements.....	66	6.2. Maîtriser les extensions urbaines	100
5.3.1. DEVELOPPER LA CONNECTIVITE DU TERRITOIRE ET SON RAYONNEMENT EXTRA-METROPOLITAIN.....	67	6.3. Limiter la consommation foncière dans l'armature des espaces naturels et agricoles	101
5.3.2. STRUCTURER LES RESEAUX DE TRANSPORTS POUR FACILITER LES ECHANGES	67	6.4. Circonscrire les capacités d'accueil du littoral	102
5.3.3. INNOVER POUR IMPULSER DE NOUVEAUX COMPORTEMENTS EN MATIERE DE MOBILITE	71		
5.4. Equipements	76		
5.4.1. RECHERCHER LA COHESION SOCIALE ET TERRITORIALE DANS L'ACCES AUX EQUIPEMENTS ET DEVELOPPER LES FACTEURS D'ATTRACTIVITES.....	77		
5.4.2. CONFORTER LES EQUIPEMENTS SANITAIRES DU TERRITOIRE	82		
5.5. Développement économique, numérique et équipement commercial	84		
5.5.1. POURSUIVRE UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE FONDEE SUR L'INNOVATION	85		
5.5.2. DIVERSIFIER L'ECONOMIE DU TERRITOIRE	89		
5.5.3. FAVORISER LE DEVELOPPEMENT D'UNE OFFRE COMMERCIALE PLURIELLE ET QUALIFIEE.....	93		
6. LES OBJECTIFS DE MODERATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACES ET DE LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN	98		
6.1. Donner la priorité à l'optimisation de l'urbanisation existante et engagée.....	100		

1. Introduction

Par décret du 23 décembre 2014, la Communauté d'agglomération de Montpellier s'est transformée en Métropole. Ce changement de statut, opéré à périmètre territorial constant, lui confère de nouvelles prérogatives, dont la compétence Plan Local d'Urbanisme (PLU).

La création volontaire de Montpellier Méditerranée Métropole, au 1er janvier 2015, s'est fondée, sur un principe d'adhésion à un projet commun et sur le respect du « bloc communal », à travers une gouvernance partagée avec les communes basée sur la « Conférence des Maires ». La démarche métropolitaine entend favoriser le dialogue interne et les échanges entre communes et Métropole afin de renforcer le sentiment d'adhésion et d'appartenance à un ensemble cohérent et commun.

La conférence des maires, telle que définie dans le « Pacte de confiance » adopté le 17 juillet 2014, constitue à la fois la Conférence intercommunale prévue par les articles L.123-6 et L.123-10 du Code de l'Urbanisme et la Conférence métropolitaine prévue par l'article L.5217-8 du Code Général des Collectivités Territoriales. Elle constitue l'instance de débat et d'arbitrage pour les orientations stratégiques et les grandes décisions, sans préjudice des prérogatives du Conseil métropolitain.

Dans cette même perspective, une « charte de gouvernance du PLU », établie en collaboration avec les communes membres et approuvée le 22 juillet 2015, définit les modalités de collaboration entre les communes et la Métropole et acte le principe selon lequel le PLUi doit nécessairement être le produit d'un travail devant se nourrir des réalités locales.

L'élaboration du PLUi de Montpellier Méditerranée Métropole a été engagée par une délibération du Conseil de métropole du 12 novembre 2015.

Cet engagement répond à deux enjeux majeurs : d'une part, décliner localement les objectifs et orientations stratégiques définis collectivement dans le cadre de la démarche d'élaboration du projet métropolitain dit « *Montpellier Territoires, métropole productive* », eux-mêmes retranscrits dans le cadre de la révision du SCoT; d'autre part, permettre la réalisation des projets urbains communaux dont la mise en œuvre nécessite une révision des PLU communaux concernés.

Dans le respect des objectifs de densification des territoires urbains et de limitation de la consommation des terres agricoles, naturelles et forestières, le PLUi de Montpellier Méditerranée Métropole permet, en particulier, de pallier les effets induits par la suppression immédiate du coefficient d'occupation des sols (COS) et des règles de superficie minimale des terrains consécutive à la promulgation de la loi du 24 mars 2014 dite « loi ALUR ». Dans cette perspective, le PLUi métropolitain se veut novateur et privilégie une approche contextuelle et morphologique, portant sur les formes, les densités urbaines et les règles architecturales souhaitables (gabarits, hauteurs, implantations, emprises bâties, espaces perméables...) et ce, afin d'insérer plus efficacement les projets urbains dans leur environnement.

L'ambition de cette démarche est de concevoir un grand projet intégré pour aménager un territoire métropolitain de référence en matière de développement durable.

2. Les fondements du projet

A partir des grands défis territoriaux, les objectifs de politiques publiques du présent Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLUi, ont fait l'objet d'un débat sur ses orientations en Conférence des Maires, en Conseils municipaux et lors de la séance du Conseil de Métropole du [A actualiser].

Il convient de rappeler qu'au sens de l'article L.151-5 du Code de l'urbanisme, « *Le projet d'aménagement et de développement durables définit :*

- 1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;
- 2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune. Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.»

En outre, le PADD s'inscrit dans le cadre réglementaire de l'article L101-1 du code de l'Urbanisme :

« *Le territoire français est le patrimoine commun de la nation.*

Les collectivités publiques en sont les gestionnaires et les garantes dans le cadre de leurs compétences. »

Dans ce cadre, le PADD vise l'atteinte des objectifs définis à l'article L101-2 du code de l'Urbanisme qui stipule que :

« *Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme 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. »

2.1. Un projet bâti sur une vision large et partagée

Après la création volontaire de Montpellier Méditerranée Métropole par les 31 communes qui la composent, dans le contexte d'élargissement du territoire administratif régional, le projet « Montpellier Territoires, métropole productive » a permis, tout au long de son élaboration, de définir et de mettre en partage la vision et les valeurs que les élus du territoire ont en commun. Ces valeurs se retrouvent aujourd'hui au cœur de la philosophie et des propositions du projet d'aménagement et de développement durable de la Métropole.

La démarche a également permis d'ancrer la vision du projet dans un territoire pleinement ouvert sur l'extérieur. Ceci est le prolongement naturel des premiers actes de la Métropole, pour tisser les fils du dialogue avec les territoires partenaires et notamment ceux qui appartiennent aux mêmes bassins de vie, économique, de déplacement et/ou environnemental.

A son échelle, le projet explore les grandes relations géographiques et naturelles, du Pic Saint-Loup à la mer et de Sète à Lunel, voire au-delà. Ce « grand amphithéâtre » naturel, bassin de vie métropolitain, constitue le premier atout de l'ensemble des collectivités qui l'habitent et le vivent, et forme leur bien commun. Compte tenu de son exceptionnelle richesse mais aussi de sa vulnérabilité, le projet de territoire énonce l'ambition de mieux appréhender ses écosystèmes, pour le protéger en valorisant ses ressources et proposer des orientations pour initier le dialogue engagé avec les autres territoires qui le composent.

A ce titre, les réflexions menées pour l'élaboration du projet de territoire de 3M et les démarches de révision ou d'élaboration des SCoT voisins concomitamment à la révision du SCoT métropolitain et à l'élaboration du présent PLUi, ont été l'occasion de partager, avec les Communautés voisines, des visions et des valeurs communes, des axes de cohérence et des objectifs d'aménagement du territoire à promouvoir de manière coordonnée.

De même, à l'échelle de la nouvelle grande région Occitanie, il s'agit de mettre en exergue les atouts susceptibles de faire pleinement jouer à Montpellier sa partition. En tant que « *Métropole rayonnante à 360°* », elle doit cultiver son ouverture de porte d'entrée régionale majeure sur le bassin méditerranéen,

au croisement des axes européens est-ouest et nord-sud, faire valoir sa longue tradition de terre d'accueil, tout en valorisant ses richesses environnementales, ses dimensions humaines et son attractivité économique, culturelle... Il s'agit ainsi de constituer une métropole à la fois productive, éco-responsable, solidaire et connectée.

2.2. Un projet pour développer la métropole économe de son espace fragile et précieux

Après une période de consommation foncière excessive, l'un des principaux objectifs du SCoT de 2006 a été « d'inverser le regard » en posant en préalable la nécessaire préservation de l'armature des espaces naturels et agricoles et de maîtriser le développement urbain. L'évaluation de ce SCoT, réalisée en 2014, a démontré que cet objectif avait pleinement été atteint.

Dans la continuité de cet acquis, le projet du PLUi réaffirme en cohérence avec le projet de territoire et le SCoT2, l'objectif ambitieux de préserver durablement au moins 2/3 d'espaces naturels et agricoles et de limiter l'urbanisation au maximum à 1/3 du territoire, en priorisant le réinvestissement urbain et l'intensification des secteurs en cours d'aménagement ou de renouvellement et un urbanisme économe de l'espace.

Le projet de territoire identifie, par ailleurs, 4 enjeux principaux sur lesquels s'appuie l'ensemble des objectifs de politiques publiques du PADD.

Le premier de ces enjeux concerne le devenir des espaces agro-naturels. Ceux-ci constituent l'un des principaux ferments de la qualité de vie du territoire. Cet enjeu dépasse la seule échelle locale, car ces espaces accueillent également une biodiversité exceptionnelle, inscrite dans l'un des plus importants « hot spots » mondiaux, celui du bassin méditerranéen. La question posée par la préservation de ces richesses ne doit pas conduire à faire des espaces agro-naturels des éléments isolés et sacralisés, sauf secteurs de sensibilité spécifique, mais à les intégrer activement au projet et à la vie du territoire à travers des appropriations raisonnées de leurs ressources, gages de leur entretien, de leur gestion dynamique et donc de leur pérennité.

Le deuxième enjeu a trait à la question des risques, à la fois d'origine naturelle et humaine, qui font de Montpellier Méditerranée Métropole un territoire dont la vulnérabilité est beaucoup plus prégnante que dans la plupart des autres Métropoles. Les violentes inondations et autres événements climatiques sont là pour nous le rappeler. Avec le réchauffement de la planète, ces risques gagnent en fréquence et en intensité, notamment les épisodes caniculaires, les inondations, les incendies de garrigues, la salinisation des nappes... Certains, pourraient s'aggraver et se manifester de manière plus affirmée, comme la submersion marine sur le littoral... Plutôt que d'attendre qu'il ne soit trop tard, le projet doit anticiper les phénomènes à l'œuvre, pour mieux se protéger dans la durée, mais aussi apprendre à bien vivre avec le risque ; en d'autres termes, être en pleine mesure de prévenir et s'y adapter. Compte tenu de la fragilité de son environnement, la Métropole peut, de ce point de vue, devenir un véritable « territoire résilient », pilote au plan national et du bassin méditerranéen.

Au regard de ce contexte naturel et environnemental, la Métropole doit poursuivre son développement, certes avec ambition, mais de manière profondément maîtrisée, en veillant à préserver ses équilibres fondamentaux et en prenant soin de ses habitants et de leur cadre de vie.

Le troisième enjeu concerne la prise en compte des évolutions démographiques au regard des réponses à apporter en matière d'offre résidentielle et d'emploi. Après soixante ans de croissance de sa population, 3M devrait rester l'une des Métropoles françaises les plus attractives, avec toutefois un solde migratoire tendant progressivement à converger au niveau de son solde naturel. Ceci est principalement dû au vieillissement des principales régions d'origine des populations migrantes vers Montpellier. En outre, si l'attractivité résidentielle de la métropole pour tous les publics n'est pas suffisamment assurée, le risque existe d'accroissement de l'évasion résidentielle vers la grande périphérie, des ménages modestes qui travaillent pourtant sur la Métropole, notamment du fait de la tension des prix fonciers et de l'immobilier. Sur la base des analyses de l'INSEE, la Métropole s'inscrit dans un scénario dit d'« attractivité » à la fois reflet de la situation socio-économique de la Métropole de Montpellier et traduction d'un choix d'aménagement durable du territoire. Ce scénario prévoit une croissance

annuelle de la population de 1,2% à l'horizon 2030 pour atteindre une population totale de 545 000 habitants la Métropole, notamment par la mise en œuvre d'une politique publique active en matière d'habitat pour les ménages intermédiaires et modestes.

Aussi, la maîtrise de l'urbanisation et la définition de moyens adaptés et efficaces pour l'accueil des populations actuelles et nouvelles, en prenant en compte la grande diversité des parcours résidentiels et des revenus des ménages, constitue une responsabilité collective. Celle-ci doit être exercée avec volontarisme pour assurer l'attractivité de notre territoire par des offres mieux adaptées à la diversité de la demande, au plus près des services de la Métropole de demain, notamment en termes d'emplois, d'accessibilités, d'équipements et aussi de lieux de rencontre et de convivialité.

L'exceptionnelle variété des visages du territoire métropolitain, des villages ruraux, néo-ruraux, aux villes moyennes et à la ville intense, des contreforts cévenols à la plaine viticole et à la petite Camargue, constitue un indéniable atout pour mieux répondre à tous les choix de vie et à toutes les situations.

Le quatrième enjeu concerne la capacité du territoire à consolider et à diversifier son développement économique. Dans ce domaine, Montpellier a réussi ces dernières décennies à se placer au niveau des autres grandes Métropoles françaises, avec l'un des plus forts taux de création d'entreprises et d'emplois. Ses secteurs phares, en particulier la santé et le numérique, portés par les écosystèmes « *Montpellier Capitale Santé* » et « *Montpellier French Tech* », permettent de dynamiser sa croissance, en tournant résolument le territoire vers l'avenir.

Ce constat est toutefois relativisé par un important chômage, à mettre en regard de l'attractivité du territoire, et d'une présence insuffisante de l'économie productive, conduisant notamment à une trop faible diversification des emplois. Cette situation trouve en partie son explication dans la raréfaction du foncier disponible pour accueillir certaines catégories d'entreprises, en particulier de type industriel, technologique, artisanal et logistique mais aussi pour attirer des activités exogènes de toutes natures. Le SCoT2 amorce un processus d'intégration des activités, notamment commerciales, dans le tissu urbains, et d'optimisation des tissus économiques existants et d'aménagement de nouveaux espaces économiques, au sein de quartiers mixtes et également sous forme de parcs d'activités de nouvelle

génération. Ceux-ci doivent être intégrés à leur environnement, adaptés à l'évolution des besoins des entreprises et de leur personnel et intégrer les principes du développement durable, tout en assurant une offre foncière apte à l'accueil d'un large panel d'activités.

2.3. Un projet qui intègre les 7 piliers stratégiques de développement de la métropole

Le projet de territoire porté par le SCoT2 intègre notamment les 7 piliers stratégiques de développement de Montpellier Méditerranée Métropole :

1. **La Santé**, au sens de l'OMS, le bien-être physique, mental et social, qui est fortement mis en avant par le projet de territoire dans son approche environnementale intégrée à l'écosystème méditerranéen 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 Schéma d'Accueil des Entreprises (SAE) de la Métropole ;
5. **L'Agroécologie 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.

2.4. Les défis et valeurs du projet

De ces enjeux découlent les défis et orientations portés par le SCoT2 en cours de révision sur lesquels se fonde la portée planificatrice du PLUi. L'attractivité du territoire, dans sa dimension tant résidentielle qu'économique, constitue une toile de fond commune à ces trois défis. Ces derniers traduisent un engagement pour maintenir, maîtriser, accompagner cette attractivité avec pour valeurs essentielles la qualité du cadre de vie, un urbanisme de proximité, la cohésion sociale et territoriale entre le cœur métropolitain, les villes et les villages, l'accès au logement et à l'emploi pour tous, la pratique culturelle, sportive et de loisirs dans un environnement préservé. Le projet vise à expérimenter une Métropole compacte, dense et active, sachant préserver, valoriser et investir avec respect son territoire naturel.

- Le défi de la **Métropole acclimatée** vise à retrouver un fonctionnement harmonieux ville-nature, gage de qualité de vie pour tous les habitants et les usagers du territoire. Les espaces agro-naturels et les paysages sont voués à occuper une place fondamentale dans l'aménagement du territoire, non pas dans le dessein d'une simple préservation mais véritablement comme des moteurs de valorisation, porteurs de fonctions écologiques, nourricières, sociales, économiques et de loisirs. L'armature des espaces agricoles, naturels et forestiers dans leurs fonctions de production de ressources sont au cœur du projet alimentaire de la métropole. Le défi consiste à construire des modèles d'acclimatation pertinents permettant d'intégrer le facteur environnemental, la valorisation des ressources et les risques naturels comme l'équation essentielle d'un développement métropolitain harmonieux et durable.
- Le défi de la **métropole équilibrée et efficace**, partant de la nécessité de préserver et de mettre en valeur l'environnement naturel et agricole et de ne pas aggraver et réduire les risques (hydrauliques, incendies...), nécessite de promouvoir un urbanisme privilégiant l'investissement sur les tissus urbains existants ou en cours de formation et les extensions urbaines économes en espace. Il s'agit d'affirmer l'engagement de la métropole dans la voie d'une structuration urbaine intégrée et apaisée, visant à animer et organiser les fonctions de centralité de son cœur battant, de préserver et de renforcer les équilibres entre villes et villages, de valoriser leurs identités propres et de s'appuyer sur les équipements et services existants et programmés, tout particulièrement sur le réseau de transport public structurant. Ce sont à la fois les vertus de la ville intense et de la proximité qui sont recherchées, à travers les réponses adaptées à l'importance des demandes en matière de production de logements et d'équipements notamment en matière de mobilité.
- Le défi de la **métropole dynamique et attractive** a pour objectif de la positionner dans son système territorial d'influences et d'interdépendances, l'arc méditerranéen, le bassin européen mais aussi de conforter les tenants d'une place économique diversifiée. Ce défi consiste en un savant mélange entre l'**exogène** à travers la capacité du territoire à se distinguer par ses fonctions économiques métropolitaines sur des secteurs stratégiques et l'**endogène**, interrogeant cette fois le territoire dans sa capacité à conserver un bassin résidentiel et d'emploi gage de stabilité économique dans le temps long. Il s'agit donc tout autant de connecter le territoire dans un système dense d'échanges, gage d'un développement des fonctions métropolitaines supérieures, que de diversifier les fonctions économiques du territoire, d'assurer l'accueil des entreprises et le parcours résidentiel des populations aux profils sociaux les plus variés.

3. Principe de lecture du document

Tout projet urbain est par essence complexe car à la croisée de différents champs thématiques et de différentes échelles de pertinences. Le présent document propose une vision transversale et stratégique du projet complétée d'une approche par champ thématique descriptive des politiques publiques. Le choix a donc été fait de valoriser une double entrée dans le projet : une entrée par défi et une entrée par thématique. La lecture par défi pose des orientations générales et introduit également les concepts et objets spatiaux qui constituent les lignes de force du projet. Les orientations thématiques viennent en écho aux orientations générales et les complètent par champ thématique.

- Les défis se structurent en orientations générales déclinées en objectifs stratégiques

Exemple :

Orientation générale du défi A

4.1.1. REVELER LE GRAND PARC METROPOLITAIN SUPPORT DE RESSOURCES ECOLOGIQUES, DE PROJETS ET D'USAGES INTEGRES



Déclinaison en objectif stratégique

Mettre en place des parcours pour favoriser la découverte et la pratique du Grand Parc Métropolitain

- Les thématiques se déclinent en orientations thématiques puis en objectifs thématiques.

Exemple :

Orientation de la thématique environnement

5.1.1. PRESERVER UN ENVIRONNEMENT EXCEPTIONNEL



Déclinaison en objectif thématique

Préserver, restaurer les continuités écologiques et les réservoirs de biodiversité

Il existe une correspondance étroite entre les objectifs stratégiques et thématiques. Les objectifs thématiques venant compléter, préciser la vision par défi.

4. Trois défis pour un territoire attractif

4.1. Défi A : Une métropole acclimatée

L'ambition politique (chapitre 2.4) :

Le défi de la Métropole acclimatée vise à retrouver un fonctionnement harmonieux ville-nature, gage de qualité de vie pour les habitants et de résilience du territoire. Les espaces agro-naturels et les paysages sont voués à occuper une place fondamentale dans l'aménagement du territoire, non pas dans le dessein d'une simple préservation mais véritablement comme des moteurs de valorisation, porteurs de fonctions écologiques, nourricières, sociales, économiques et de loisirs. L'armature des espaces agricoles, naturels et forestiers dans leurs fonctions de production de ressources alimentaires sont au cœur du projet alimentaire de la métropole. Le défi consiste à construire des modèles d'acclimatation pertinents permettant d'intégrer le facteur environnemental, la valorisation des ressources et les risques naturels comme une donnée essentielle d'un développement urbain et humain harmonieux au cœur de la métropole

LES CONCEPTS CLES ET OBJETS SPATIAUX

LE « GRAND PARC METROPOLITAIN »

LES ARCS

LES LISIERES AGRO-NATURELLES

Deux orientations générales :

- 1. Révéler le grand parc métropolitain dans toutes ses fonctions**
- 2. Anticiper les évolutions environnementales et climatiques et construire des modèles d'acclimatation et de résilience environnementales**

4.1.1. REVELER LE GRAND PARC METROPOLITAIN DANS TOUTES SES FONCTIONS

L'armature constituée par l'ensemble des espaces agro-naturels du territoire métropolitain est conçue comme un espace, non pas seulement à protéger, mais aussi à faire vivre et à activer à la manière d'un « Grand Parc Métropolitain » pour le potentiel qu'il offre à de multiples usages et activités, notamment certaines activités économiques, agricoles, mais aussi de l'économie verte plus généralement, touristique, sportive et de loisirs, de qualité paysagère, de gestion des risques et de préservation de la biodiversité.

La notion de Parc suppose donc des mesures en matière d'encadrement et de gestion mais aussi des opportunités de valorisation autour du tourisme et des loisirs, de l'agroécologie, de la résilience face aux risques, des paysages, etc.

En outre, la préservation de la biodiversité nécessite d'identifier les espaces à protéger, voire à restaurer, au regard de leurs fonctionnalités.

Par ailleurs, les usages et activités économiques permettront de déployer la vocation productive de ces espaces agro-naturels.

Révéler le Grand parc métropolitain consiste à promouvoir la trame des espaces agro-naturels comme cadre de vie, lieu de ressourcement, de production, de résilience face aux risques et composante essentielle pour préserver la continuité des milieux.

L'objectif principal sous-tendu par la notion de Grand parc métropolitain, vise à préserver durablement 2/3 d'espaces naturels et agricoles et à limiter durablement l'urbanisation au 1/3 du territoire, en focalisant notamment les efforts sur le réinvestissement de l'existant et l'intensification urbaine des espaces d'extension. L'armature des espaces agro-naturels mérite en effet d'être renforcée, restaurée, afin d'assurer ses fonctionnalités écologiques et paysagères, mais aussi la pérennité des activités agricoles, le pastoralisme et en particulier la promotion de l'agroécologie.

La philosophie d'ensemble est d'assurer l'évolution adaptée des terres pouvant accueillir des activités en accord avec la vocation naturelle des espaces et le fonctionnement des écosystèmes locaux, notamment afin de

valoriser la ressource, de manière respectueuse de l'environnement et à préserver par ailleurs les espaces les plus sensibles.

Pour affirmer sa volonté forte de faire du paysage un agent actif de la structuration et de l'animation du territoire, les espaces naturels et agricoles sont identifiés comme composantes d'un « Grand Parc Métropolitain » où le paysage devient un agent actif de la structuration et de l'animation du territoire et se révèle comme un véritable bien commun, vecteur de cohésion sociale. Il s'agit de le donner à découvrir et de l'ouvrir à des usages contrôlés pour favoriser son appropriation, avec le souci qu'il bénéficie au plus grand nombre. Ainsi, l'ambition conférée au Grand Parc est d'activer ses fonctions à haute valeur ajoutée, en phase avec le potentiel de ses espaces : agriculture écologique, gestion hydraulique intégrée, culture, loisirs, tourisme, économie verte et de recyclage...

Ce Grand Parc Métropolitain s'appuie sur les lignes de forces du territoire, ses vallées, ses boisements et son vaste amphithéâtre naturel, et sur sa très grande richesse paysagère et environnementale. **Ces lignes de forces dessinent cinq objectifs stratégiques généraux pour le territoire dans son ensemble.**

- Révéler le paysage comme bien commun et agent actif de la structuration et de l'animation du grand Parc métropolitain ;
- Préserver et restaurer les continuités écologiques et les réservoirs de biodiversité, poumons et articulations signifiantes du Grand Parc urbain ;
- Structurer et valoriser les lisières agro naturelles, espaces de contacts privilégiés entre tissus urbains et territoires agro naturels
- Valoriser les fonctions agricoles, entre protection des espaces et redéploiement agro écologique ;
- Mettre en place des parcours pour favoriser et encadrer la découverte et la pratique du Grand Parc Métropolitain et préparer le territoire à un tourisme durable

4.1.1.1. Révéler le paysage comme bien commun et agent actif de la structuration et de l'animation du grand Parc métropolitain

Le PLUi veille à l'affirmation du Grand parc métropolitain à l'échelle du territoire dans son ensemble. En cela, une attention spécifique est portée sur :

Le paysage urbain

Au sein des villes et villages, le projet porte comme ambition de préserver et valoriser les trames végétales et agricoles. Il s'agit principalement des fils d'eaux (cours d'eau, affluents, canaux d'irrigation, canaux de drainage agricole...) et des espaces de nature et de végétation associés (ripisylves, boisements alluviaux, roselières...), des allées et alignements d'arbres, des haies bocagères et du maillage agricole ou même de l'architecture traditionnelle vernaculaire, qui pour certains correspondent à des infrastructures agroenvironnementales favorables à la biodiversité : drailles, murets et façades vivantes... (Cf. thématique Résilience environnementale et sobriété énergétique- Réseau végétal des villes).

La mise en valeur du Grand Parc Métropolitain passe aussi par le confortement des paysages urbains. Cela concerne en particulier le soin à apporter au traitement des silhouettes urbaines dont il convient de maintenir et renforcer un rapport harmonieux avec le grand paysage dans lequel elles s'inscrivent, en particulier au niveau du cœur métropolitain. Si la création de nouvelles émergences reste possible, la constitution d'effets de « barres monolithiques » affectant le paysage lointain n'est pas souhaitable. Dans le même esprit, il s'agit de valoriser les trames paysagères urbaines en continuité de l'armature agro-naturelle du Grand Parc, en vue de faciliter l'accès citoyen à la nature et de bénéficier des effets positifs de la végétation dans les villes et villages (désimperméabilisation des espaces, lutte contre les îlots de chaleur urbain, captation de CO₂, confort des usagers...)

Le réseau viaire fait partie des axes de découverte de ce Grand Parc Métropolitain ; à ce titre, il s'agit de préserver les ambiances paysagères perçues le long des routes et également de s'attacher à qualifier les entrées de ville, transition entre les espaces agro-naturels et les espaces urbains.

Pour les paysages urbains, le PLUi veillera à :

- Maintenir et développer du réseau végétal en milieu urbain, lui permettant ainsi d'assurer plusieurs fonctions : préservation de la biodiversité, pratiques de loisirs de plein air accessible à tous, qualité du paysage urbain, amélioration du cadre de vie et cohésion sociale, résilience aux risques et aux changements climatiques.
- Prendre en compte la question des silhouettes urbaines et villageoises, de la morphologie générale des villes et villages dans le cadre des démarches de projet, de manière à favoriser une amélioration de la lisibilité et de la cohérence des formes urbaines du territoire. Une vigilance devra être portée au cœur métropolitain, en particulier au niveau des espaces d'interface entre la ville-centre et la première couronne, correspondant au corridor du projet de contournement routier de Montpellier et aux sites des Portes métropolitaines.

Concernant la réglementation des affichages publicitaires, la métropole a engagé son Règlement Local de Publicité Intercommunal (RLPi) qui permettra de définir des zones d'interdiction ou de restriction. Une vigilance particulière devra s'exercer dans les zones commerciales et leurs abords où prolifèrent souvent des dispositifs de pré-enseignes mal contrôlés.

Les entrées de ville

Le projet prévoit d'engager la reconquête paysagère des abords des infrastructures des différentes entrées de ville. Il convient pour cela :

- d'engager la reconquête paysagère des abords des infrastructures des différentes entrées de ville
- de poursuivre ou engager des actions de réinvestissement visant à restructurer et moderniser le cadre bâti ;
- de privilégier, dans les opérations d'extension et de renouvellement urbain participant à la reconstitution d'entrée de ville, des formes compactes afin de dégager une part dominante d'espaces paysagers pouvant constituer les supports de continuités vertes donnant accès à la nature ;
- de veiller à ce que les équipements et génie-civil associés à la création ou au réaménagement d'infrastructures participent activement des mêmes principes d'intégration et de valorisation paysagère.

Le patrimoine bâti

Le PLUi doit permettre :

- La préservation, la restauration et la valorisation des sites naturels et le patrimoine bâti faisant l'objet d'un classement ou d'une inscription à l'inventaire, d'un plan de sauvegarde et de mise en valeur ou d'une ou plusieurs aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ainsi que le patrimoine architectural de qualité ne faisant pas l'objet de protections spécifiques.

Parmi ces éléments on peut mentionner les traces architecturales d'un passé rural dont les « maisons des champs » (Belles demeures du XV^e ou XIX^e siècles appartenant à de grands propriétaires fonciers qui souvent n'y résidaient que de façons occasionnelles) sont les plus beaux exemples. Mais certains éléments de patrimoine plus modestes, des anciens Mâs, des chais peuvent également constituer des jalons historiques intéressants. Les différents quartiers de Montpellier – notamment, mais pas exclusivement, les faubourgs du début du XX^e siècle - ou des autres communes, peuvent également recéler quelques anciens entrepôts ou ateliers. Si certains d'entre eux ne présentent pas d'intérêts, d'autres peuvent se transformer en commerces, logements, espaces de coworking atypiques révélant leur architecture particulière. Par ailleurs, sans être très nombreux des constructions représentatives des courants Art Nouveaux ou Art Déco, ou de styles plus locaux existent, souvent sous la forme de « maisons ou immeubles bourgeois », plus rarement d'ouvriers ou modestes. Certaines de ces constructions ont été conçues par des architectes comptant dans l'histoire de l'architecture Montpelliéraine : Edmond Leenhart, Marcel Bernard, Julien Boudes, les Carlier... Enfin il existe de nombreuses séquences de rues, des alignements, des îlots, dont aucune construction n'est en soi exceptionnelle mais qui par leurs cohérences, voir leur unité constituent une ambiance particulière et dont il convient de s'assurer que leur évolution respectera leurs qualités.

- La mise en valeur de l'ensemble de ce patrimoine bâti qui doit rester vivant peut souvent intervenir par le biais de changements d'affectation, voire de

transformations contemporaines par extension ou surélévation mais dans le respect d'une lecture historique de l'architecture.

- L'incitation et la facilitation des actions de restauration, de réhabilitation et de valorisation des éléments patrimoniaux tant dans les milieux urbains que naturels et ruraux ;
- La préservation et la mise en valeur du patrimoine vernaculaire non protégé (demeures, mas, murets, cabanons de vignes, lavoirs, fontaines, croix.....) en eux-mêmes et aussi à partir de leurs espaces d'approche et perceptions en fonction de leur intérêt local
- La protection et la gestion du capital boisé du territoire métropolitain et notamment les boisements les plus remarquables, voire d'arbres isolés d'exception par les outils juridiques appropriés en tenant compte des contraintes de gestion associées, que ce soit au sein de l'armature agro-naturelle qu'en milieu urbain.

Les limites urbaines

La notion de limite désigne, aussi bien dans le cadre de démarches de réinvestissement que d'urbanisations nouvelles, la nécessité de qualifier le rapport entre la fin d'une trame urbaine existante ou à venir et l'armature des espaces naturels et agricoles, que ce soit à travers des remembrements urbains, la programmation des affectations des sols, les fonctions et les usages, aussi bien qu'à travers une conception à la fois maîtrisée à bonne échelle et qualitative. Les différentes configurations de limites urbaines devront être respectées et faire l'objet d'une définition graphique précise en particulier au plan de zonage dans le respect des définitions suivantes du SCoT2 :

- Les limites déterminées : elles marquent une limite ferme et déterminée à l'échelle du SCoT2, avec une marge de l'ordre seulement de 50m figuré dans son plan du DOO.
- Les limites à formaliser : Elles marquent une limite moins ferme, avec une marge de l'ordre de 100 à 120 m figurée sur le plan du DOO du SCoT2.
- Par ailleurs, les extensions urbaines inscrites en accompagnement des grandes infrastructures linéaires qui traversent la Métropole, dont la commune Littorale de Lattes (autoroutes A9 et A709, CNM) feront l'objet

d'une attention particulière en s'appuyant sur une composition paysagère et urbaine pour qualifier leur environnement, valoriser leurs effets de vitrine, restaurer les espaces aujourd'hui dégradés et délaissés à leurs franges, ainsi que maîtriser l'impact de leurs nuisances sur leur environnement.

Les franges urbaines

Au contact direct des espaces agro-naturels, la maîtrise de l'occupation des franges urbaines constitue un des enjeux identifiés, notamment par les agriculteurs et les environnementalistes. Pour contribuer à limiter les conflits d'usage entre les occupations des espaces agro-naturels et les espaces urbains, il est défini des franges urbaines dans lesquelles il ne peut être construit des bâtiments occupés de manière permanente : habitations, bureaux, équipements recevant du public. Cette notion de frange ne s'applique pas sur tout le territoire, car elle dépend de la nature des espaces situés en vis-à-vis des franges et de la nature de la frange elle-même, celle-ci pouvant par exemple être constituée par une route qui règle les problèmes de conflits d'usage potentiels ou par une conception urbaine qui intègre la gestion de la frange de manière suffisamment efficace et qualitative.

4.1.1.2. Préserver et restaurer les continuités écologiques et les réservoirs de biodiversité, poumons et articulations fonctionnelles du Grand Parc urbain

La trame verte et bleue constitue le système vasculaire du Grand Parc Métropolitain, elle en assure les liaisons significatives au travers des corridors écologiques mais aussi les lieux de forte intensité au travers des réservoirs de biodiversité. Le PLUi veillera à :

- Préserver durablement les réservoirs de biodiversité et continuités écologiques le long du littoral, le long des Garrigues et entre les garrigues et le littoral à travers les plaines par l'intermédiaire des cours d'eau, et faciliter leur restauration.
- Maintenir et/ou renaturer des zones de contact entre les espaces naturels périphérique et le réseau végétal des villes
(Cf. thématique Résilience environnementale et sobriété énergétique- Continuités écologiques et réservoirs de biodiversité)

4.1.1.3. Structurer et valoriser les lisières agro naturelles, espaces de contact privilégié entre tissus urbain et territoires agro naturels

En réponse à la forte dynamique du développement métropolitain, le Grand Parc vise, par ailleurs, à structurer les espaces de contact entre les secteurs d'urbanisation et les territoires agro-naturels.

Le concept des « lisières » est complémentaire à celui de « limites » pour concevoir et maîtriser les interfaces entre la ville et les espaces agro-naturels. En effet, l'équilibre des espaces agro-naturels est fragile et relève d'un double enjeu essentiel de préservation de la biodiversité et d'activation, notamment agricole, de loisir et de transition énergétique et écologique. Ces lisières, positionnées au sein de l'armature des espaces agro-naturels, constituent bien souvent des lieux soumis à de fortes pressions, délaissés, voire malmenés, alors qu'il y aurait lieu notamment de mettre en valeur leur potentiel paysager et d'usage (loisirs, sport de nature, ...). Ces espaces ont été trop souvent oubliés ou laissés pour compte. Pourtant, les préserver durablement nécessite de les mobiliser, lorsque leur préservation ne s'y oppose pas, en tant que supports de ressources naturelles à valoriser, de projets et d'usages intégrés. Les lisières agro-naturelles sont positionnées au sein de l'armature des espaces agro-naturels, dans le prolongement immédiat des limites urbaines.

La valorisation de ces espaces s'appuie sur le principe de leur multifonctionnalité, à travers notamment :

- Une démarche de déploiement de l'agroécologie,
- Des usages spécifiques par les acteurs et habitants du territoire,
- Une intégration paysagère « protectrice »,
- Une mobilisation de leurs potentiels pour accompagner les mesures environnementales (lutte contre les risques naturels, approvisionnement alimentaire des villes, ...).

La reconnaissance de ces fonctions a pour objectif de mieux garantir la mise en valeur du territoire agro-naturel par sa pleine appropriation et la maîtrise de ses usages afin de réduire les pressions auxquelles les lisières urbaines

sont habituellement soumises. Corollairement, la maîtrise de ces fonctions est susceptible de considérablement favoriser le maintien et l'épanouissement de leurs richesses environnementales (biodiversité, exploitation de leurs richesses naturelles...).

4.1.1.4. Valoriser les fonctions agricoles, entre protection des espaces et redéploiement agro écologique et alimentaire

La sensibilité plurielle des terres agricoles est reconnue sur l'espace métropolitain. Elle s'articule entre trois arcs : celui des garrigues, celui de la plaine agricole et urbaine et celui du littoral. La qualité des sols, leur niveau d'irrigation, leur vulnérabilité tout autant que leurs fonctions résilientes face aux aléas climatiques, leur éventuelle labellisation, la biodiversité qu'ils accueillent sont autant d'éléments qui favorisent la réactivation productive des espaces agro-naturel en fonction des enjeux propres à chaque entité spécifique. Ces caractéristiques permettent de déployer une politique agroécologique et alimentaire sur l'ensemble du territoire en l'adaptant aux potentialités de cette mosaïque ;

Le projet du PLUi s'attachera à :

- **Maintenir la fonction de continuité des milieux, de préservation des habitats, de cohérence entre les entités agricoles reliées (mosaïque) pour contribuer notamment à diminuer les risques** en milieu urbain dense (infiltration des eaux pluviales).
- **Préserver durablement les terres agricoles**
 - Préserver durablement au moins les 2/3 du territoire en espaces naturels et agricoles, limiter l'urbanisation au maximum à 1/3 du territoire
 - Prendre appui sur les zones irriguées (réseau « eau brute » /Aquadomitia) et sur la qualité des sols
 - Prendre appui sur leur classification en Appellation d'Origine Contrôlée ;
- **Faire de ces espaces des ressources actives et pérennes au service du bien être des habitants**

- Soutenir l'appareil productif d'amont en aval, notamment en permettant une constructibilité adaptée au sein du Grand Parc Métropolitain.
- Développer les capacités de résilience
- Constituer un archipel de fermes ressources multifonctionnelles : en relation avec les objectifs et actions portés par la politique agro-écologique et alimentaire de la Métropole, le SCoT2 identifie de manière indicative de grands domaines d'exploitation agricole (mas, domaines...), à la fois indépendants et complémentaires, où peuvent être localisés des lieux de recherche agronomique, des sites de production agroalimentaire et d'autres fonctions économiques, pédagogiques, d'accueil... Ces domaines ont vocation à se structurer en « fermes ressources », prenant appui, chaque fois que possible, sur le patrimoine agricole existant (mas, domaines...). Conçus comme des lieux multifonctionnels, ils pourront jouer un rôle d'échange de savoirs et de pratiques professionnelles, de rencontre entre exploitants et usagers, d'animations culturelles et pédagogiques. Ils sont ainsi des facteurs structurants de cohésion sociale et du vivre ensemble au sein des quartiers, y compris dans les quartiers de la politique de la ville, et au sein des résidences, notamment sociales, voire même des lieux de travail (Cf. thématique Résilience environnementale et sobriété énergétique- Espaces agro-naturels).
- Promouvoir les espaces de garrigue pour le développement des activités sylvopastorales afin d'améliorer l'entretien du couvert arboré et lutter contre les feux de forêt. Ces espaces devront accueillir préférentiellement des bâtiments destinés à l'élevage (hangars, hébergement, parcours. Ponctuellement l'évolution de ces bâtiments vers un usage hôtelier ou touristique peut être envisagée.

Au-delà de leur vocation propre, ces espaces agricoles et naturels sont ponctués par du bâti existant, traditionnel ou plus récent, qui s'inscrit dans ce paysage et véhicule des enjeux multiples et spécifiques : mas traditionnels, bâtiments agricoles, équipements notamment touristiques, centres équestres, mitage...

- L'objectif du PLUi consistera à maintenir l'essentiel de cette armature naturelle et agricole en prévoyant notamment des possibilités d'évolution maîtrisées pour les constructions existantes, notamment pour les bâtis agricoles ou traditionnels, et des conditions optimales de mise en valeur : accès, stationnements, espaces publics...
- Sur le plan paysager, le PLUi veillera à ce que les aménagements et le bâti préservent et valorisent les paysages et qu'ils s'intègrent harmonieusement au contexte des sites concernés, à la fois par leur dimensionnement, par leur configuration, voire par le choix des matériaux
- Sur le plan hydrographique et agricole, et à l'appui de la trame verte et bleue, le PLUi veillera à révéler et gérer le réseau hydrographique en tenant compte de l'emprise des lits majeurs, afin d'en améliorer la gestion, favoriser les plantations d'arbres au niveau des ripisylves, encourager la création de voies vertes et développer une agriculture adaptée au contexte d'inondabilité
- Pour l'arc de la plaine urbaine et agricole, soumise aux inondations et à l'effet « îlot de chaleur urbain » dans ses parties artificialisées, la mosaïque agricole doit être préservée pour contribuer à diminuer les risques en milieu urbain dense (infiltration des eaux pluviales). Pour ces espaces, il s'agit d'identifier les haies d'alignement, bocage et cours d'eau qui participent à des micro-ilots de fraîcheur.

4.1.1.5. Mettre en place des parcours pour favoriser et encadrer la découverte et la pratique du Grand Parc Métropolitain et préparer le territoire à un tourisme durable

A l'appui du projet pour le développement des mobilités actives et le renforcement de l'attractivité touristique le projet porte pour ambition de mailler et qualifier les sites phares du Grand Parc Métropolitain (Cf. thématique Transports et déplacements- Modes actifs ; Thématique Equipements culturels, sportifs et de loisirs- Offre de loisirs). La Cathédrale de Maguelone, le massif de la Gardiole, les Salins de Villeneuve-lès-Maguelone, etc. Tous ces lieux participent à l'incarnation du Grand Parc Métropolitain et constituent des espaces de visites de plus en plus plébiscités

bien au-delà des populations de la métropole. Le projet participe à la préservation et au développement de ces sites par leur mise en valeur et leur mise en réseau, il s'agit donc de :

- Développer les infrastructures de mobilités douces, leviers d'articulation et de cohérence du Grand Parc ;
- Développer un réseau de parcours thématiques sur le vin, la production agricole, le patrimoine ou les milieux aquatiques
- Aménager et qualifier les sites phares (accès, stationnements aménagement d'infrastructures d'accueil du public, etc.) ;
- Et de ménager des capacités de confortement voire d'accueil d'équipements et d'hébergements touristiques de manière à accroître l'attractivité du territoire en se fondant sur une découverte maîtrisée de ses richesses environnementales.

4.1.1.6. Organiser la préservation du patrimoine littoral et son développement durable au regard de la Loi Littoral

Le cordon littoral, les espaces lagunaires et espaces rétro-littoraux décrivent un vaste espace à la fois remarquable et fragile. De la mer à l'intérieur des terres, à ces grands espaces correspondent des sensibilités différenciées. Sur le linéaire de rivages, la pression est contenue et sans potentiel de développement car les accès sont maîtrisés et limités, comme les rares équipements d'accueil qu'il accueille. Les étangs et les 25 kms de rivages lacustres qui les bordent sont des lieux particulièrement sensibles. Constitués de milieux d'une extrême biodiversité faunistique et floristique (Natura 2000) aux fonctions hydrauliques complexes, ils sont l'objet de multiples usages et enjeux : chasse, pêche traditionnelle, protection, tourisme « vert » ... Leur position privilégiée au cœur des espaces naturels remarquables en fait des lieux essentiels d'une appropriation sensible et respectueuse de tout ce qui fait la richesse de ce littoral. Enfin, derrière ce chapelet d'étang, prennent forme les espaces rétro-littoraux. Constitués de plaines alluvionnaires et intimement liés à un réseau hydrographique dense (Lez, Mosson, Lironde, Rieucoulon, Lantissargues, Nègue cats...), ils se composent en premier lieu d'espaces naturels et agricoles ceinturant les villages. Ces espaces participent du paysage en assurant des transitions avec le paysage

spécifiquement littoral à travers des ripisylves boisées, des alignements traditionnels d'arbres, des bois pittoresques ou encore des coteaux viticoles. Les rivières et ruisseaux retrouvent leurs cours naturels et structurent ces espaces de transition.

Le projet vise à organiser la préservation de ces espaces fragiles et soumis à de nombreux risques et à réguler les conditions de fréquentation d'un tourisme « de masse ». En ce sens, le PLUi intègre les principes de la loi Littoral, pour que les développements urbains soient contenus et maîtrisés dans le respect de l'exceptionnelle qualité paysagère et environnementale des espaces concernés, qui constituent quelques-uns des territoires les plus emblématiques de l'attractivité de la Métropole. Le PLUi inscrit donc les modalités d'application de la loi littoral sur le territoire :

- **Inconstructibilité de la bande des 100 mètres** : la bande littorale des 100 mètres est un espace spécifique à préserver, excluant en principe les constructions et installations en dehors des espaces urbanisés, le long du rivage mais aussi des plans d'eau intérieurs les plus importants (superficie supérieure à 1 000 hectares). Seules sont admises les exceptions de l'article L.121-17 du code d'urbanisme. Ce principe de protection stricte vise une véritable sanctuarisation de ce milieu d'interface terre – mer, justifiée par l'intensité des enjeux notamment de paysage, de biodiversité, qui s'y concentrent.
- **Maintien d'une urbanisation cohérente et limitée dans les espaces proches du rivage** : les espaces proches du rivage ou des rives des plans d'eau d'une superficie supérieure à 1 000 hectares, sont vecteurs d'un principe d'extension limitée de l'urbanisation. Ce principe s'applique aux extensions urbaines mais aussi à l'évolution de l'urbanisation existante ou engagée. L'extension limitée de l'urbanisation se détermine en fonction de son contexte d'insertion et eu égard à l'implantation, à l'importance, à la densité, à la destination des constructions envisagées. Elle doit veiller aussi à une bonne intégration paysagère, compte tenu de leur visibilité depuis le rivage ou les rives des étangs. Elle sera à recouper aussi avec les contraintes pouvant résulter par ailleurs notamment des risques de submersion marine, de l'objectif de résilience et des sensibilités environnementales.

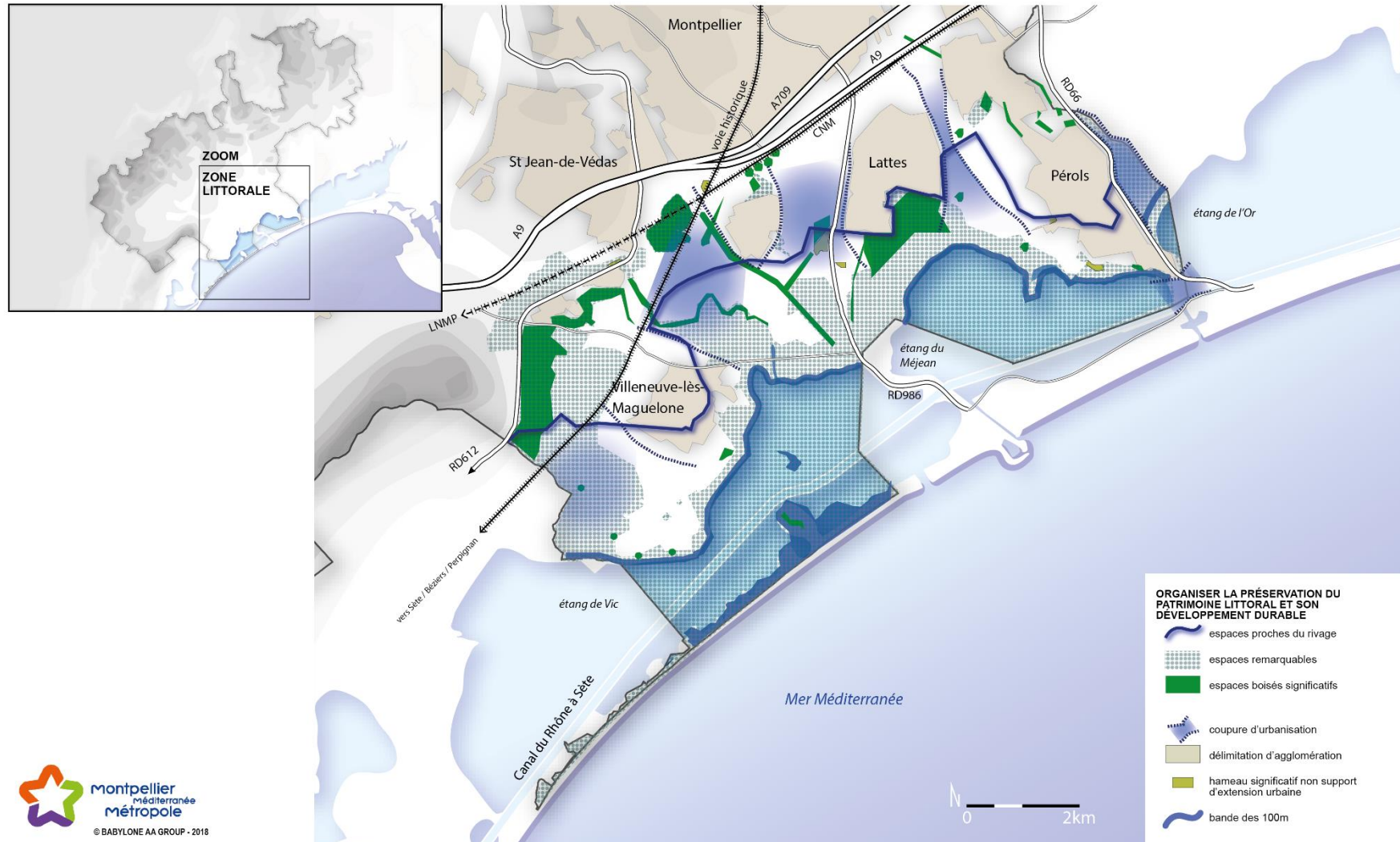
- **Préservation renforcée des espaces remarquables** : Les espaces remarquables ou caractéristiques avec les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques, doivent faire l'objet d'une préservation renforcée. Ils sont déterminés sur la base exhaustive des réservoirs de biodiversité identifiés par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) et correspondent majoritairement aux espaces ayant des fonctionnalités importantes dans la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité et corridors hydrauliques). Conformément au SCoT2, les règles applicables aux espaces naturels remarquables sont élargies à certains boisements et aux éléments bâtis patrimoniaux exceptionnels (la Cathédrale de Maguelone, la Porte Lombarde à Villeneuve-lès-Maguelone, le site archéologique de Lattes). Ce principe fort de préservation des espaces remarquables se traduit par un principe d'inconstructibilité. Toutefois, il admet, dans le cadre des dispositions définies par la loi, des aménagements légers spécifiques, de façon ponctuelle et mesurée, nécessaires à leur gestion, à leur mise en valeur et à leur ouverture au public, les canalisations et jonctions nécessaires aux réseaux publics de transport et de distribution d'électricité et les travaux ayant pour objet la conservation ou la protection de ces espaces et milieux.
- **Protection des parcs et ensembles boisés** : sont retenus à ce titre les boisements qui ont un impact visuel à l'échelle du paysage local et qui sont nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou écologiques. Sont recensés, dans ce cadre, des éléments structurants et unités paysagères comme le Massif de la Gardiole, le bois de Maurin, les boisements du Sud de l'agglomération de Lattes, les ripisylves arborées des multiples cours d'eau, mais aussi les boisements caractéristiques des mas traditionnels, les alignements d'arbres remarquables. Le PLUi veille à la protection de ces espaces référencés et à l'identification des petits espaces forestiers moins notables qui participent à l'écosystème forestier et au cadre paysager. La préservation des mails, allées et alignements le long des voies sera également recherchée.

- **Principe de continuité des contours d'urbanisation** ; sur l'ensemble du territoire des communes soumises à la loi littoral, l'extension de l'urbanisation doit se réaliser légalement soit en continuité avec les agglomérations existantes, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement. Le PLUi veillera à respecter les contours d'urbanisation prescrit par le DOO. Ces contours constituent la base de référence du principe d'urbanisation en continuité qui s'applique au territoire des trois communes littorales, à partir desquels seront déterminés les secteurs d'extension de l'urbanisation. Ce principe d'urbanisation limitée comporte certaines exceptions prescrites au DOO du SCoT2 et admises dans le respect de la sensibilité de l'armature des espaces naturels, notamment : les constructions ou installations liées aux activités agricoles et forestières. Egalement, le PLUi entend encadrer strictement l'évolution des espaces urbanisés sous forme de hameaux et maîtriser l'évolution des campings et parcs résidentiels présents dans la bande des 100 mètres, dans les secteurs à proximité des espaces remarquables, dans les zones inondables ou dans les coupures d'urbanisation.
- **Préservation des coupures d'urbanisation** : les coupures d'urbanisation développent des espaces de respiration et s'inscrivent dans un modèle d'urbanisation non linéaire. Six coupures d'urbanisation sont identifiées : le Massif de la Gardiole, les plaines de la Mosson, celles du Lez, la vallée de la Lironde, le triangle de Carnon/Pérois et le lit du Nègue Cats sur la partie pérolienne. Ces coupures s'inscrivent dans l'objectif d'utilisation économe des espaces naturels et de protection des sites, milieux et paysages naturels. Toute extension d'urbanisation, nouvelle urbanisation, aménagement ou construction nouvelle y sont exclus. Certaines exceptions, prescrites au DOO du SCoT2 conformément aux articles R.121-5 y sont admises dans la mesure où elles ne remettent pas en cause le caractère de coupure.
- Préserver et valoriser les perspectives majeures les plus emblématiques qui s'offrent depuis le rivage ou en co-visibilité, d'identifier et préserver la trame boisée existante et de préserver et valoriser le réseau hydrographique et enfin de promouvoir des vues sur le grand paysage depuis les différentes infrastructures qui maillent le territoire ;
- Coordonner les différents usages dans la perspective d'une préservation optimale des milieux et d'une synergie des diverses activités traditionnelles qui s'y exercent, en tenant compte du fonctionnement hydrodynamique des étangs et de ses évolutions ;
- Préserver et mettre en valeur les différentes entités spécifiques qui composent la qualité paysagère exceptionnelle des espaces littoraux ; en particulier le cordon littoral, le lido de Villeneuve-lès-Maguelone, les étangs littoraux et les rivages lacustres, les cours d'eau et leur ripisylves, les grandes surfaces de prairies et zones humides doivent être particulièrement à ce titre.

Sur le plan de la politique agroécologique, dans les Vallées et le Littoral, mais aussi plus largement dans l'ensemble du territoire, les activités agricoles sont appelées à mettre en œuvre des pratiques favorisant la perméabilité des sols, évitant les retenues. Les actions favorables à l'épuration des eaux de ruissellement sont encouragées. (Cohérence avec SDAGE / SAGE / PPRI).

Cet arc des franges littorales et lagunaires, par ces spécificités, suppose mesures spécifiques en matière de valorisation paysagère et de conciliation des usages. Le PLUi veille à :

DÉFI A / ZONE LITTORALE



4.1.2. ANTICIPER LES EVOLUTIONS ENVIRONNEMENTALES ET CLIMATIQUES ET CONSTRUIRE DES MODELES D'ACCLIMATION ET DE RESILIENCE ENVIRONNEMENTALES

S'appuyant sur les orientations définies par le SCoT2, l'ambition est de faire une véritable « Métropole acclimatée », à la pointe de l'anticipation des évolutions environnementales et climatiques prévisibles. S'acclimater, c'est penser d'autres modes d'aménager le territoire, d'habiter, de production et de loisirs plus adaptés aux changements climatiques et environnementaux, aussi bien qu'aux évolutions des modes de vie.

4.1.2.1. Ménager 3 modèles d'acclimation et de résilience environnementale

Le territoire de la Métropole est concerné par un grand nombre de risques et nuisances, à la fois naturels et anthropiques : inondations, submersion marine, feux de forêts, retraits-gonflements des argiles, diminution de la ressource en eau, remontée de salinité dans les nappes, disparition de la biodiversité, pollution de l'air et des sols, nuisances sonores, effet « îlot de chaleur urbain »...

Le traitement de cette problématique est déterminant pour le bien-être des habitants, non seulement en protégeant mieux les personnes et les biens, dans une vision globale, mais aussi en apprenant à mieux vivre avec le risque.

La géographie naturelle de l'espace métropolitain, du Pic St-Loup à la mer, permet de distinguer **trois arcs géographiques. Ils sont concernés** de façons différenciées par le risque, impliquant chacun des types et temporalités d'actions spécifiques. Vivre avec le risque, c'est penser ces arcs comme des territoires où s'exerce la vigilance et sur lesquels il convient d'élaborer des modèles d'acclimation. Ceux-ci doivent être conçus collectivement pour être portés et mis en œuvre de manière partagée, à la fois par les institutions, les populations, les entreprises, les propriétaires..., chacun à son niveau.

Notamment, il faut veiller à une prise en compte de cette préoccupation de manière de plus en plus intégrée, à la fois à travers la conception et la gestion urbaine, paysagère et architecturale.

Ces arcs composent les identités et les paysages du territoire et sont les socles à partir desquels les logiques d'adaptation du territoire face au changement climatique et aux risques ont été déclinées.

L'ARC LITTORAL

Le secteur littoral constitue l'espace le plus sensible du territoire, car il concentre les risques hydrauliques liés à la fois aux inondations, à l'aval des bassins versants, aux débordements d'étangs sur des territoires d'enjeux majeurs ou aux agressions maritimes ; la densité des populations exposées et la faible altimétrie de cette large plaine accentuent ces risques.

- Le projet vise à mieux protéger les biens et les personnes, mieux vivre avec le risque par :
 - La délimitation des extensions urbaines à partir de la connaissance des aléas et des risques ;
 - La reconquête et la préservation des zones inondables: localisation stratégique des nouvelles installations humaines vers les terres, et protection et/ou repli progressif(s) dans le temps des installations humaines existantes ;
 - La limitation des opérations de protection artificialisant fortement le trait de côte, qui ne pourront être envisagées que dans des secteurs à forte densité et à condition qu'elles soient conçues de façon à permettre à plus long terme un transfert des activités et des biens ;
 - La justification des choix d'aménagements opérationnels du trait de côte par des analyses coûts-bénéfices et des analyses multi critères intégrant la sensibilité environnementale, la préservation des paysages naturels ou des facteurs urbains, économiques, démographiques, financiers... ;
- Le projet prévoit également de mieux anticiper les risques et limiter les aléas par :
 - La mise en œuvre cohérente et synergique d'une démarche d'anticipation complète du risque appuyée sur un parti

d'aménagement durable du territoire littoral, sur des mesures de prévention des risques et sur l'aménagement du trait de côte ;

- La protection et la restauration des écosystèmes côtiers ou lagunaires pour contribuer à atténuer l'énergie de la mer et participer à la limitation de l'impact de l'érosion côtière.

Enfin, le développement de formes d'habitat intégrant les enjeux climatiques sera encouragé.

L'ARC DES GARRIGUES

Dans cet espace collinaire des contreforts des Cévennes, où abonde une végétation de garrigues, le grand amphithéâtre paysager est avant tout concerné par le risque des feux de forêts. Comme dans l'ensemble des territoires méditerranéens, les évolutions socio-économiques contribuent à accroître ce risque.

Le projet prévoit de protéger les biens et les personnes, mieux vivre avec le risque en délimitant les extensions urbaines à partir de la connaissance des aléas et risques ;

Il prévoit également de limiter les aléas : limitation des ruissellements en amont en impulsant des actions ciblées, comme le redéploiement de l'agriculture, les reboisements à la suite de feux de forêts, les aménagements et maintenance agricoles limitant les phénomènes d'érosion ...

L'ARC DE LA PLAINE AGRICOLE

Le projet prévoit de protéger les biens et les personnes, pour mieux vivre avec le risque, en délimitant les extensions urbaines à partir de la connaissance des aléas et risques.

Il prévoit également de limiter les aléas :

- Mettre en œuvre un plan de désimperméabilisation des espaces urbains et agro-naturels
- Limiter les ruissellements en amont en impulsant des actions ciblées, comme le redéploiement de l'agriculture, les reboisements à la suite de feux de forêts, les aménagements et maintenance agricoles limitant les phénomènes d'érosion
- Lutter contre le risque d'inondation et l'effet « îlot de chaleur urbain » : promotion des mesures de végétalisation des façades

et/ou toitures ; promotion des essences adaptées au climat méditerranéen favorisant la pérennité du couvert végétal ; expérimentation et reproduction des mesures adaptées au caractère méditerranéen de l'écosystème territorial ; prise en compte de l'objectif de confort thermique pour la population en amont de tout aménagement, à travers notamment le choix des couleurs et matériaux, l'agencement des aménagements et constructions favorisant le renvoi de la chaleur et réduisant les restitutions nocturnes de chaleur

- Préserver des lits majeurs et les ripisylves des cours d'eau qui structurent le paysage

Enfin, le développement de formes d'habitat intégrant les enjeux climatiques sera encouragé.

4.1.2.2. Réduire la vulnérabilité du territoire au ruissellement urbain

La géographie particulière de la métropole (pente régulière depuis les contreforts cévenols jusqu'à la mer), ses conditions climatiques tout aussi particulières (climat méditerranéen et épisodes cévenols), combinés à une forte dynamique démographique, rendent le territoire particulièrement sensible au risque pluvial. De fréquentes inondations parfois dévastatrices viennent régulièrement rappeler à tous, les enjeux à ce sujet.

La bonne prise en compte de l'eau pluviale dans le développement et la structuration de la métropole revêt un double objectif :

- d'une part, la préservation du cycle de l'eau, la préservation des milieux aquatiques, la prise en compte de l'eau comme élément de la qualité du cadre de vie,
- et d'autre part, la limitation de l'aggravation des risques d'inondation, la protection des biens et des personnes.

Pour rendre la métropole plus acclimatée à ces phénomènes et réduire ainsi sa vulnérabilité, l'eau pluviale doit être intégrée comme élément structurant des aménagements privés et publics. Cette intégration s'organise de manière différenciée selon les niveaux de pluie :

- la gestion des pluies courantes permet de limiter la production d'écoulements mais également de préserver les milieux aquatiques et les ressources en eau, et intégrer l'eau comme élément de la qualité du cadre de vie dans un contexte de changement climatique,
- la gestion des pluies moyennes vise à maîtriser les écoulements, éviter l'aggravation des risques d'inondation et assurer la protection des biens et des personnes,
- tandis que la gestion des pluies critiques devra s'organiser par la conception même des aménagements privés et publics.

Pour la bonne prise en compte graduelle de l'eau pluviale dans le développement et la structuration de la métropole, il est nécessaire de ménager des capacités suffisantes pour gérer tous les types de pluie. Ces pluies peuvent ainsi être gérées par la mobilisation progressive de l'espace privé et public, ainsi que la mobilisation progressive de toutes les formes architecturales, urbaines et paysagères.

Il s'agira notamment :

- de déconnecter les premières eaux pluviales des réseaux de collecte (publics et privés) en favorisant l'infiltration / l'évapotranspiration/ la récupération sur site, à l'échelle de l'unité foncière, soit au plus près de la zone d'impact (source),
- de limiter l'imperméabilisation dès la conception des projets,
- d'assurer une gestion collective (publique ou non) des pluies à l'échelle la plus adaptée (quartier, sous bassin-versant),
- d'assurer un rejet des eaux de manière régulée et échelonnée dans le temps,
- de ne pas exposer les nouveaux projets au risque d'inondation (réduction de la vulnérabilité),
- de ne pas aggraver les aléas et le risque en périphérie du projet, notamment en aval.

4.1.2.3. Améliorer La qualité de l'air et limiter les nuisances sonores au cœur au cœur de l'aménagement urbain

La création de nouvelles lignes de transport public attractives, train, tramway et bus, l'essor de l'électromobilité, la poursuite du développement des réseaux modes doux, l'engagement de la Métropole dans la démarche « Ville respirable »... affirment cette volonté de préserver le territoire et ses populations des émissions polluantes.

Il s'agit de positionner l'urbanisation en éloignement des infrastructures ou, lorsque ce n'est pas le cas pour des logiques historiques ou d'aménagement du territoire dument justifiées, d'utiliser la topographie naturelle, de réaliser des dispositifs physiques faisant obstacle à la pollution de l'air (bâtiments d'activités, merlons, écrans, de dimension suffisante...) le long des voies émettrices, au plus près des sources de nuisance, de manière à localiser les habitations et les établissements accueillant une population sensible en arrière de ceux-ci.

En ce sens, un certain nombre de disposition sont prises dans le cadre du PLUi pour limiter l'exposition des populations aux émissions polluantes et diminuer les rejets (Cf. thématique Résilience environnementale et sobriété énergétique- Qualité de l'air et nuisances sonores).

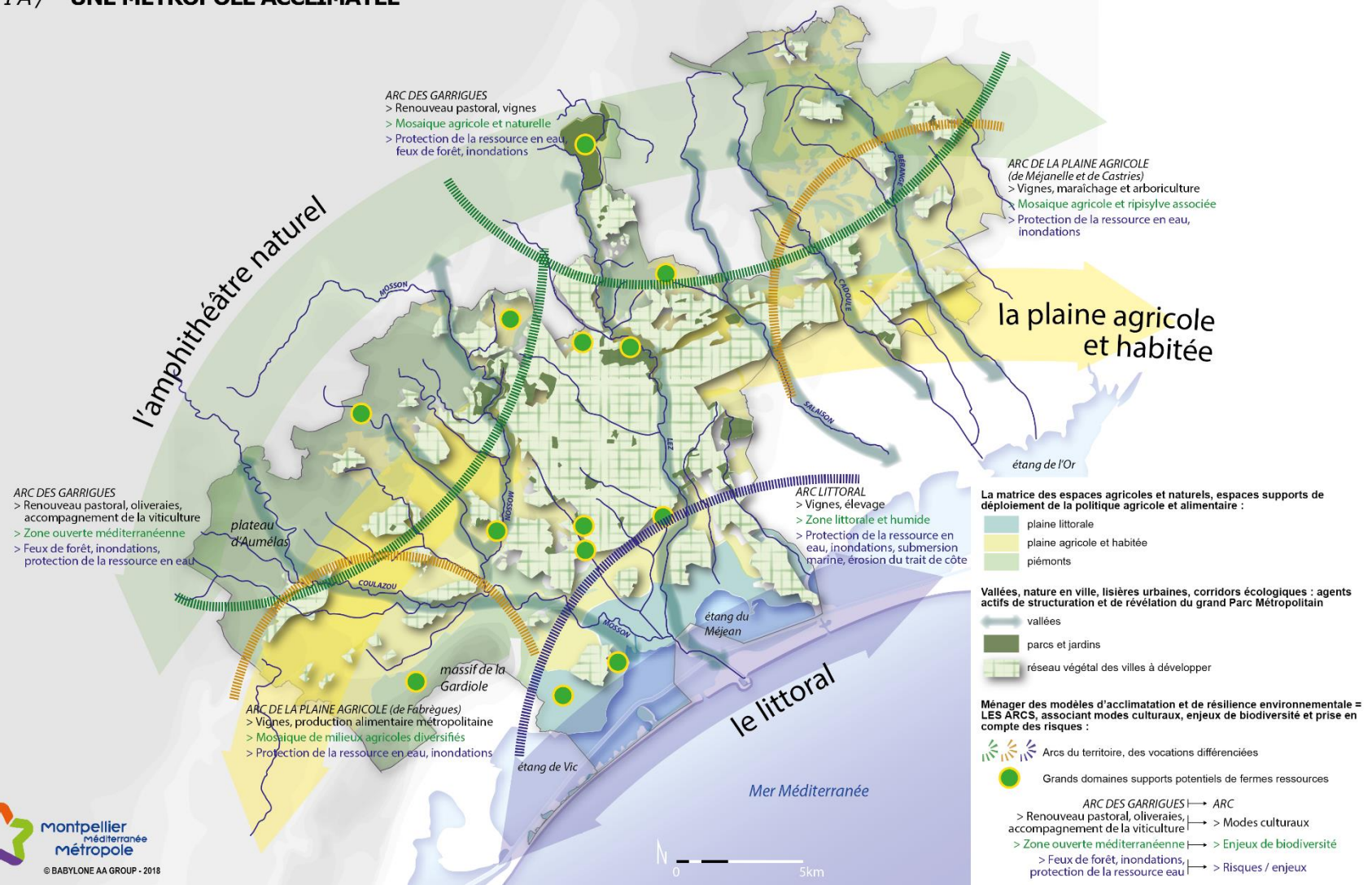
4.1.2.4. Préserver les équilibres du grand cycle de l'Eau, pour une métropole acclimatée dans son grand territoire

La géographie particulière de la métropole permet quasiment un cycle complet de l'eau sur le territoire, depuis la mer vers les coteaux cévenols puis à nouveau jusqu'à la mer. Cela met en évidence la cohérence de l'échelle écosystémique de l'amphithéâtre naturel dans lequel s'inscrit l'espace métropolitain, pour développer des stratégies de gestion des ressources en eaux et d'appropriation du risque hydraulique et climatique. Il s'agit de maîtriser les consommations d'eau, la stocker quand cela est pertinent, notamment pour l'habitat et l'agriculture, et ménager de l'espace pour les milieux aquatiques et les épanchements hydrauliques. La résilience du territoire se construit aussi dans l'anticipation des

phénomènes de sécheresse, accentués par le changement climatique, en économisant la ressource en eau quelque soient les usages –urbains, agricoles, naturels– et en assurant une bonne perméabilité et qualité des sols, garants de la réalimentation des nappes et plus globalement de la pérennité du vivant.

En lien les plans de gestion de la ressource en eau, le PLUi veille à une protection quantitative et qualitative de l'eau, à la sécurisation de l'alimentation en eau et enfin, à l'optimisation de nouvelles ressources (Cf. thématique Résilience environnementale et sobriété énergétique- Gérer et manager les ressources en eau). Les enjeux dépassent néanmoins le territoire de la métropole ; par exemple, les zones de recharge de l'aquifère du Lez, principale ressource en eau potable de la métropole sont situées sur le territoire du Pic Saint Loup. La politique de l'eau de la Métropole doit donc s'inscrire dans une démarche concertée avec les autres collectivités, autorités organisatrices de la compétence Eau et assainissement.

DÉFI A / UNE MÉTROPOLE ACCLIMATÉE



4.2. Défi B : Une métropole équilibrée et efficace

L'ambition politique (chapitre 2.4) :

Le défi de la **métropole équilibrée et efficace**, partant de la nécessité de préserver et mettre en valeur l'environnement naturel et agricole et de ne pas aggraver et réduire les risques (hydrauliques, incendies...), nécessite de promouvoir un urbanisme privilégiant l'investissement sur les tissus urbains existants ou en cours de formation et les extensions urbains économes en espace. Il s'agit d'affirmer l'engagement de la métropole dans la voie d'une structuration urbaine intégrée et apaisée, visant à animer et organiser les fonctions de centralité de son cœur battant, de préserver et de renforcer les équilibres entre villes et villages, de valoriser leurs identités propres et de s'appuyer sur les équipements et services existants et programmés, tout particulièrement sur le réseau de transport public structurant. Ce sont à la fois les vertus de la ville intense et de la proximité qui sont recherchées à travers les réponses adaptées et aux demandes fortes en matière de production de logements et d'équipements et de mobilité.

Trois orientations générales :

- Organiser les espaces urbains efficacement et équitablement
- Organiser les déplacements pour une métropole apaisée à l'échelle locale et métropolitaine
- Favoriser le fonctionnement de proximité des villes et villages

LES CONCEPTS CLES ET OBJETS SPATIAUX

L'ARMATURE URBAINE

DES PROJETS URBAINS QUALITATIFS

4.2.1. ORGANISER LES ESPACES URBAINS EFFICACEMENT ET EQUITABLEMENT

L'espace métropolitain rassemble 31 communes à l'environnement, aux identités, aux morphologies urbaines et aux niveaux d'équipement et d'accessibilité différenciés. Il s'agit de respecter cette diversité qui participe grandement à la richesse et au potentiel d'attractivité du territoire. De la ville active, à la Métropole des villages en passant par les villes moyennes, de la mer aux causses, des espaces hyper desservis aux territoires encore relativement préservés de l'activité urbaine, tous les choix de vie sont possibles et chacun d'eux est à prendre en considération.

Il convient de maintenir la pluralité de ces niveaux, tout en faisant participer l'ensemble des communes aux efforts de développement durable du territoire afin de répondre aux attentes et besoins locaux, notamment en termes d'offre résidentielle et d'accueil en activité économique.

Cette armature urbaine est équitable car elle fait participer chaque commune au projet relativement à sa propre échelle ; elle se veut efficace car en cohérence avec les différentes thématiques transversales et consolidées. Partagée par l'ensemble des élus, elle est à la fois le socle, l'outil et le support de référence pour l'application et la réussite du projet de territoire.

Trois niveaux d'armature urbaine sont appelés à organiser et structurer le territoire

- **1er niveau : Le cœur de métropole, ville-centre et communes desservies par le réseau armature de transport en commun**

Le Cœur de Métropole est le lieu de concentration privilégié (mais pas exclusif) des grands équipements, des entreprises rayonnantes et des implantations contribuant au renforcement des fonctions stratégiques de la Métropole, à son rayonnement et à la création d'emplois. Il ne se réduit pas à la ville-centre, il comprend aussi les communes qui se situent tout à la fois dans la proximité et bénéficiant de la qualité de l'accessibilité tous modes. Il se constitue à partir du réseau armature de transport en commun, constitué par le train et le réseau de transport en

commun urbain en site propre (existant et projeté), tout particulièrement le tramway.

A terme, il sera à la fois desservi et protégé par une boucle de contournement routier ayant vocation à devenir progressivement un « anneau » urbain d'agglomération, prenant notamment appui sur l'A709, le Contournement Ouest de Montpellier (COM) et la Déviation Est de Montpellier (DEM). Cet anneau de contournement doit permettre de drainer les flux de transit et donc de libérer l'espace public urbain de la ville-centre et de sa première couronne au profit des transports en commun, des modes actifs et de l'accessibilité des riverains, des activités économiques et des équipements.

Le Cœur de Métropole polarise aujourd'hui le besoin d'investir également des espaces stratégiques à ces abords : la vitrine urbaine au sud, le long des grandes infrastructures et les territoires d'interface avec les communes de la première couronne.

Cette desserte performante du Cœur de Métropole par le réseau armature, lui donne notamment vocation à accueillir prioritairement le développement de l'urbanisation. Ce développement de l'urbanisation doit toutefois lui-même répondre aux besoins de cohésion sociale et de qualité environnementale.

En somme, le Cœur de Métropole rassemble les communes de Montpellier, Castelnau-le-Lez, Clapiers, Jacou, Le Crès, Vendargues, Baillargues, Lattes, Pérols, Saint Jean de Védas, Lavérune, Juvignac et Grabels.

- **2ème niveau : les portes métropolitaines et les territoires d'interface.**

L'inscription de la ville-centre dans le territoire se joue pour beaucoup au niveau des espaces d'interface entre les communes de la première couronne. Ces espaces ont longtemps été, et demeurent encore délaissés et souvent peu accueillants. Ils concentrent, en particulier, les principales infrastructures routières de la métropole dont ils subissent les nuisances (pollution de l'air, bruit, coupures urbaines, dégradation de l'environnement, etc.). Ce sont également des espaces de contact majeurs entre ville et nature, dont le caractère actuellement dégradé

(mitage, friches...), mais aussi parfois la complexité des occupations existantes, ne permettent pas de valoriser leur potentiel.

Les portes métropolitaines sont le deuxième nouveau concept du SCoT2 avec lequel le PLUi devra être compatible. Elles représentent les secteurs charnières autour desquelles s'articulent les relations entre la ville-centre, les communes qui forment le cœur de métropole et les territoires voisins. Tels des engrenages, elles ont pour vocation de permettre le redimensionnement du cœur de métropole à l'échelle des décennies à venir. Elles rééquilibrent les fonctions de centralité au profit de l'ensemble du territoire qui y trouve des nouvelles ressources, ainsi qu'une vitrine aux territoires environnants, y compris aux espaces agromatériels. Elles permettent d'articuler l'espace métropolitain aux territoires voisins, grâce aux nœuds d'échange multimodaux sur lesquels elles sont appelées à se développer pour mieux répartir et limiter des flux pendulaires : Bassin de Thau, Vallée de l'Hérault, Pays de l'Or et de Lunel, Grand-Pic-Saint-Loup et, au-delà, ceux en provenance de Nîmes, Alès ou Béziers.

Par leurs effets polarisant, elles sont les moteurs structurant les déplacements du territoire et renforcent l'attractivité et le rayonnement de la métropole sur une aire plus étendue, notamment au plan des dynamiques économiques.

Véritables polarités secondaires ayant vocation à suppléer le Grand Cœur de Ville en interconnexion avec lui, ces Portes constituent donc des territoires à enjeux devant faire l'objet de mesures spécifiques pour valoriser ces entités structurantes. On trouve ainsi :

- La « Porte nationale et Internationale », sur les communes de Montpellier et de Lattes, autour du nouveau Pôle d'Echange Multimodal (PEM) Montpellier-Sud-de-France et accueillant les liaisons entre l'aéroport international Montpellier-Méditerranée et la Métropole ;
- La « Porte Saint-Roch », au cœur de Montpellier, autour du Pôle d'échange éponyme d'accès de la majorité des trains régionaux ;
- La « Porte de Sète », sur les communes de Montpellier, de Saint Jean de Védas et de Lattes, autour d'un double PEM potentiel appuyé d'une part sur une station de tramway et l'échangeur du Contournement Ouest de Montpellier (COM), avec l'A709 et la

R612, et d'autre part autour sur une potentielle halte ferroviaire en proximité de l'échangeur de l'A709 « Montpellier Ouest » ;

- La « Porte de la Vallée de l'Hérault », sur les communes de Juvignac et de Montpellier, en entrée nord-ouest de la métropole, autour d'un double PEM potentiel, appuyé d'une part sur l'échangeur de Courpouiran sur l'A750 et le terminus futur de la ligne 3 de tramway et d'autre part sur le PEM Mosson ;
- La « Porte du Pic Saint-Loup », en entrée nord de la métropole, autour du PEM Occitanie et du carrefour de la Lyre au croisement de la R65, élément du contournement de Montpellier, et de la route de Ganges ;
- La « Porte de Sablassou », sur Castelnaud-le-Lez, autour du PEM Sablassou et de la Déviation Est de Montpellier (DEM) ;
- La « Porte de la Vallée du Bérange », sur la commune de Baillargues, autour de la gare éponyme en entrée est de la métropole.

Les Portes Métropolitaines supposent, par la complexité de leur constitution et par les contraintes propres aux sites concernés en entrée de ville, un temps de mise en œuvre long : leur structuration sera progressive.

- **3ème niveau : La métropole des villages, tissu de petites villes et de villages de 2ème et 3ème couronne.**

L'une des grandes richesses du territoire métropolitain est constituée par son tissu de petites villes et de villages de deuxième et troisième couronne, immergé dans le grand paysage, aux portes du cœur métropolitain. Porteurs d'une identité marquée, d'un rapport étroit à leur environnement, d'éléments patrimoniaux significatifs, de fonctions de proximité et de sociabilités marquées, ils sont des sources d'attractivité, de diversité, de richesses et d'équilibre pour le reste de la métropole.

Cet ensemble comprend 18 communes :

- Deuxième couronne : Saint Georges d'Orques, Courmonterral, Pignan, Saussan, Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Prades-le-Lez, Montferrier-sur-Lez, Castries, Saint-Brès.

- Troisième couronne : Cournonsec, Murviel-lès-Montpellier, Saint Geniès des Mourgues, Sussargues, Beaulieu, Restinclières, Montaud, Saint-Drézéry.

4.2.1.1. 1^{er} niveau - Densifier et protéger le cœur de métropole : ville centre et

Ce premier niveau constitue le cœur battant de la métropole où se concentre la multiplicité des fonctions urbaines. Il est le lieu de concentration privilégié (mais pas exclusif) des grands équipements, des entreprises rayonnantes et des implantations contribuant au renforcement des fonctions stratégiques de la Métropole, à son rayonnement et à la création d'emplois.

La densification et le réinvestissement des tissus déjà urbanisés y est privilégié. Les opérations d'extension ou de renouvellement urbain devront se faire sous la forme de projets d'aménagement intégrant la mixité fonctionnelle et sociale. L'enjeu est de favoriser ici le développement de la ville des courtes distances et la réparation des ruptures socio-spatiales avec une prise en compte significative du confort urbain et du végétal au sein des opérations urbaines. La qualité urbaine et architecturale des opérations en extension ou en renouvellement y sera recherchée afin de préserver les atouts de ces espaces ainsi que la qualité du cadre de vie et leur attractivité, y compris économique, commerciale et touristique.

Ce secteur, avec le deuxième niveau d'armature urbaine, est particulièrement concerné par la valorisation des interfaces. Plusieurs grandes coulées vertes, celles des vallées du Lez, de la Mosson, du Rieucoulon, la coupure verte de Thomassy, situées en tout ou partie en limite de zones urbaines denses de la centralité métropolitaine de Montpellier, constituent des interfaces valorisantes et à affirmer. Elles sont facteurs de lisibilité du territoire et potentiellement porteuses d'usages intercommunaux partagés. Ces interfaces sont à valoriser pour servir d'articulation entre communes ou quartiers du cœur métropolitain et le reste du territoire. Elles ont vocation à voir leurs paysages magnifiés, à accueillir des fonctions agricoles ou de loisirs et à devenir supports de mobilités douces.

4.2.1.2. 2^{ème} niveau - Assurer la transition urbaine et fonctionnelle : les portes métropolitaines et les territoires d'interface

L'objectif est de recoudre les fils entre la ville-centre et le territoire métropolitain dans lequel elle s'insère pour initier la mutation des territoires d'interface, en s'appuyant principalement sur les pôles d'échange intermodaux et sur le futur contournement routier métropolitain. Ainsi, le projet prévoit de consolider cette transition urbaine et fonctionnelle à travers **la valorisation des interfaces urbaines et le positionnement de portes métropolitaines**. Certaines infrastructures existantes représentent des limites physiques à l'urbanisation générant, parfois, des délaissés et des espaces peu qualitatifs. Ces franges du noyau urbain, bénéficiant d'une très bonne desserte, pourront faire l'objet de projets de réinvestissement valorisant ces espaces d'interfaces.

Ainsi, les « **portes métropolitaines** » doivent permettre de créer, au croisement de l'anneau de contournement et des principaux axes de TC, de nouvelles polarités-relais actives et intenses, entre la centralité métropolitaine de Montpellier et les communes voisines, permettant de mieux irriguer les territoires par les dynamiques urbaines et économiques. Bénéficiant d'une excellente accessibilité multimodale, ces Portes métropolitaines sont conçues, non pas comme de simples nœuds fonctionnels, mais au contraire comme des espaces d'intensité urbaine, dotés d'espaces publics requalifiés, de concentration d'usages marquées, réunissant services et équipements diversifiés. Positionnées sur des sites où se posent des enjeux stratégiques de transferts modaux mais souvent aussi de réinvestissement urbain, ces Portes ont vocation à :

- Constituer, à terme, de véritables polarités secondaires de la Métropole, pleinement reliées et conjuguées à celle, emblématique, du Grand Cœur de ville, devant permettre de favoriser l'irrigation des territoires périphériques ;
- Servir d'appui pour redéployer et organiser différemment les offres économiques, culturelles, sportives ou de loisirs, de manière à les rendre plus visibles et plus accessibles à l'ensemble de la population ;

- S'articuler, chaque fois que possible, avec les principales polarités commerciales de périphérie, où l'enjeu est de promouvoir leur réinvestissement ;
- Constituer des espaces stratégiques pour l'affichage, la promotion et le déploiement du projet agroécologique et de la production alimentaire de la Métropole (P2A), notamment par la dynamisation des lisières agronaturelles.

4.2.1.3.3^{ème} niveau-Pérenniser les fonctionnalités et les identités : la métropole des villages ET DES PETITES VILLES EN ARCHIPEL

La métropole des villages et des petites villes en archipel a pleinement sa place à tenir dans l'armature urbaine du territoire. En effet, porteurs d'une identité marquée, d'un rapport étroit à leur environnement, d'éléments patrimoniaux significatifs et d'une réelle convivialité, les petites villes et les villages sont des sources d'attractivité, de richesses et d'équilibre pour le reste de la métropole.

Le projet prévoit de conforter le développement des villes et villages de la deuxième et troisième couronne, en améliorant leur fonctionnement en réponse à la nécessaire diversification des modes d'habiter au sein de la métropole à l'évolution des modes de vie, tout en maîtrisant leur développement pour préserver et valoriser leurs identités et leurs cadres de vie.

- **Pérenniser l'identité et les fonctionnalités.** Les villes et villages de la Métropole se caractérisent pour beaucoup par un réel dynamisme et une diversité notamment de leurs fonctions urbaines de proximité : commerces, services, vie associative, équipements qui les distinguent des villages dits « dortoirs ». Il convient de pérenniser cette mixité des fonctions en développant des équipements et services de proximité adaptés aux besoins des populations et aux modes de vie contemporains. Ces équipements de proximité devront être intégrés préférentiellement au sein du tissu urbain bâti ou en continuité immédiate et s'insérer dans les composantes paysagères et

architecturales locales par le biais notamment, d'une implantation et d'une qualité architecturale adaptées ; ils pourront également s'implanter exceptionnellement au sein des lisières urbaines sous réserve d'une bonne intégration paysagère, de ne pas porter atteinte aux espaces agro-naturels et de garantir la fonctionnalité écologique des secteurs considérés . Il convient, dans ces espaces, de protéger et valoriser les éléments patrimoniaux significatifs et les espaces protégés constitutifs des valeurs et mode de vie dans ces espaces.

- **Maintenir la cohésion du territoire.** L'important phénomène d'étalement résidentiel, sans précédent et particulièrement rapide, que les villages ont connu avant l'adoption du SCoT de 2006, a largement participé à leur mutation. Depuis, les municipalités se sont attachées à retisser les fils d'une vie de village appuyée sur des équipements fédérateurs, des espaces publics qualitatifs, des centralités réaménagées, des plans locaux de déplacement volontaires et sur de nouvelles extensions maîtrisées. L'objectif est de poursuivre ce mouvement de cohésion durable du territoire notamment pour accompagner les évolutions démographiques par la mise à niveau et le maillage des équipements sur les territoires, pour favoriser le rapprochement habitat-activités et la mixité sociale et pour améliorer la desserte des espaces péri-urbains par des moyens de transports adaptés.

4.2.1.4. Définir des projets urbains qualitatifs

Afin de favoriser la cohérence et la qualité des futurs lieux de vie, tant en réinvestissement qu'en extension, l'urbanisation doit être conçue à l'échelle de chaque site considéré, en intégrant les principes du développement durable à l'échelle du projet urbain par la prise en compte :

- Des enjeux environnementaux (adaptation des aménagements, des constructions et des espaces publics aux modes de vie et caractéristiques du climat méditerranéen, transition énergétique, techniques de construction adaptées à l'environnement et aux risques, etc.),

- Du contexte local (intégration dans le grand paysage, intégration des fonctionnalités écologiques et des risques, etc.),
- Des enjeux liés à la qualité du cadre de vie (déplacements décarbonés et métropole des courtes distances, mixité des fonctions, diversité des modes d'habiter et qualité des formes urbaines, trame des espaces publics et trame végétale etc.).

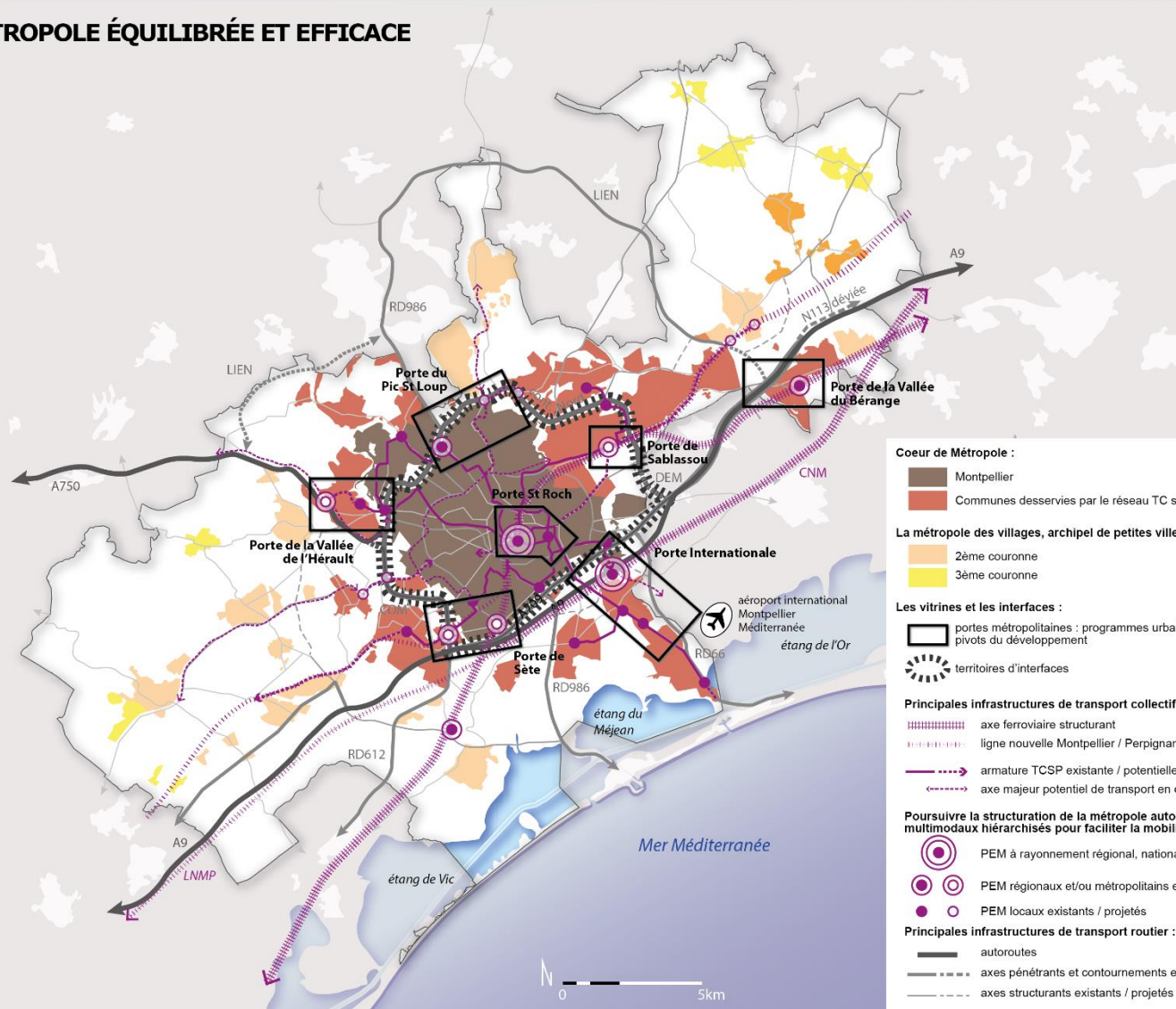
Plus généralement, les projets d'aménagement ont vocation à constituer une étape clef dans l'élaboration de projets urbains d'importance significative en extension ou en réinvestissement.

A l'échelle de l'ensemble de cette armature urbaine, il s'agira de maîtriser la densification des quartiers. Les études menées sur la capacité résiduelle des espaces urbains à pouvoir évoluer, ont mis en évidence le potentiel « théorique » des tissus pavillonnaires qui constituent l'une des formes prépondérantes du cadre bâti des villages et de certains quartiers des villes.

Avec un objectif global du PLUi de tendre vers 60% des besoins accueillis en tissu mixte au sein des tissus urbains existants et en cours d'aménagement, la Métropole affiche son ambition d'enrayer le phénomène d'étalement urbain au profit de l'optimisation des espaces déjà agglomérés. Cette ambition doit néanmoins être tempérée par l'identification et la prise en compte de nombreuses contraintes, qui nécessitent des mesures d'accompagnement sur les secteurs concernés par le réinvestissement, afin de préserver au mieux leur caractère, et de limiter les problématiques environnementales associées : capacités des équipements, des réseaux, des espaces publics à accueillir les besoins supplémentaires, gestion hydraulique et limitation de l'imperméabilisation des sols, expositions face aux risques, préservation des canopées paysagères significatives... Il convient donc d'encadrer la densification à l'échelle fine des quartiers, des projets urbains ou des secteurs pertinents en tenant compte du cadre de vie, de la qualité paysagère, des formes urbaines, de la qualité architecturale, des déplacements et du stationnement, de la capacité des réseaux et des voiries, puis en ayant une vision

prospective de l'impact sur les équipements. Il convient également de préserver et développer des espaces de nature et des espaces publics au sein d'un tissu urbain réinvesti.

DÉFI B / UNE MÉTROPOLE ÉQUILBRÉE ET EFFICACE



- Coeur de Métropole :**
- Montpellier
 - Communes desservies par le réseau TC structurant
- La métropole des villages, archipel de petites villes et villages :**
- 2ème couronne
 - 3ème couronne
- Les vitrines et les interfaces :**
- portes métropolitaines : programmes urbains stratégiques comme pivots du développement
 - territoires d'interfaces
- Principales infrastructures de transport collectif :**
- axe ferroviaire structurant
 - ligne nouvelle Montpellier / Perpignan (LNMP)
 - armature TCSP existante / potentielle
 - axe majeur potentiel de transport en commun
- Poursuivre la structuration de la métropole autour de pôles d'échanges multimodaux hiérarchisés pour faciliter la mobilité :**
- PEM à rayonnement régional, national et international
 - PEM régionaux et/ou métropolitains existants / projetés
 - PEM locaux existants / projetés
- Principales infrastructures de transport routier :**
- autoroutes
 - axes pénétrants et contournements existants / projetés
 - axes structurants existants / projetés

4.2.2. ORGANISER LES DEPLACEMENTS POUR UNE METROPOLE APAISEE A L'ECHELLE LOCALE ET METROPOLITAINE

Depuis ces 30 dernières années, le District, puis l'Agglomération et aujourd'hui la Métropole ont développé et promu un réseau de transports urbains structurant l'offre autour d'un réseau de tramway dense et performant. Celui-ci est complété par un service de bus et de transports à la demande, notamment pour la desserte des quartiers moins densément urbanisés des villes et villages situés au-delà de la première couronne.

Si les communes Cœur de Métropole sont bien pourvues en transports en commun structurants, qu'il convient néanmoins de compléter, et possèdent une échelle adaptée au développement des modes actifs, l'absence d'étoile ferroviaire et les retards accusés dans la réalisation du contournement routier, posent un défi pour répondre aux besoins en déplacement des populations plus éloignées au sein de la métropole et à ceux du grand périurbain, notamment des populations pendulaires résidant hors du territoire de la métropole, de plus en plus loin de celui-ci. Cette situation est d'autant plus marquée que les pôles d'activités économiques, forts générateurs de flux pendulaires, souffrent encore d'une offre réduite en transport public.

L'accompagnement de l'urbanisation par le développement des infrastructures et des services devra être recherché dans la mise en œuvre des projets prévus au PLUi.

4.2.2.1. Faciliter l'articulation ville-territoire

Aujourd'hui, les orientations stratégiques globales des transports de la Métropole poursuivent l'ambition de desservir le territoire en diversifiant l'offre pour l'adapter aux besoins et aux densités des populations, des emplois, des équipements de formation, de santé et en général des pôles attracteurs existants et à prévoir dans les années à venir. Il s'agit aussi d'accompagner les échanges avec les territoires voisins. Il convient enfin de répondre aux demandes en mobilités depuis et vers le territoire, dans le

cadre d'une métropole ouverte sur sa région et vers les grands hubs nationaux et internationaux.

Quelles que soient les échelles de mobilité, dans une vision environnementale des déplacements, il convient d'organiser un système de déplacements apte à privilégier l'ensemble des modes alternatifs à l'« autosolisme » avec une mise en œuvre progressive, partenariale et tenant compte des capacités budgétaires des collectivités concernées.

Cette stratégie prend comme point de départ le développement d'un réseau de transport en commun performant appuyé sur les infrastructures ferrées existantes et à développer, en tant que réseau armature des transports.

- **Faire du réseau ferroviaire, l'épine dorsale de l'organisation des mobilités du réseau armature du territoire:** avec la mise en service du Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) puis, demain, de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), les sillons libérés par le report des convois de fret et d'une partie des trains voyageurs (principalement grande vitesse et intercités) sur ces voies nouvelles, permettront non seulement de mieux connecter Montpellier aux autres métropoles européennes, mais aussi de renforcer la desserte ferroviaire par les trains régionaux sur la ligne existante, pour en faire un moyen de transport structurant du bassin de vie métropolitain.
- **Renforcer et développer le transport collectif urbain et périurbain pour développer le réseau armature :** en complément du réseau ferroviaire structuré autour de ses gares, le réseau de transport en commun en site propre (TCSP actuellement le réseau de tramway), fait partie intégrante du réseau armature du territoire. En effet, le réseau de TCSP existant, en connexion aujourd'hui au PEM Montpellier-Saint-Roch et prochainement à la Porte Montpellier-Sud-de-France, constitue un « prolongement » d'autant plus essentiel du réseau ferroviaire que la Métropole n'est plus dotée d'étoile ferroviaire depuis les années 1960. Ce réseau TCSP est appelé à se renforcer à travers de nombreux projets tels que le prolongement de la ligne 1 de tramway vers la porte Montpellier-Sud-de-France, la réalisation de la ligne 5, la réutilisation en TCSP de l'emprise des anciennes voies ferrées de Sommières et de Paulhan, etc.

- **Ainsi développé, ce réseau armature train / TCSP devrait être en capacité de constituer un point d'appui performant et attractif, permettant de s'articuler le plus étroitement possible avec les lignes de transport urbain et périurbain**, connectées à ses PEM. Il s'agit de promouvoir ainsi par étapes, un réseau de transport en commun efficient et continu à l'échelle du grand territoire métropolitain.
- **Développer des axes de transport collectif potentiels majeurs** : en complément, le réseau de transport collectif structurant devra se connecter au réseau armature afin de le compléter et constituer ainsi avec lui, un réseau structurant métropolitain.

Le deuxième pan de cette stratégie consiste à l'apaisement des circulations routières par la hiérarchisation et le développement du réseau viaire prenant forme autour de :

- La consolidation **d'une boucle de contournement routier**. Le contournement de Montpellier assure la double fonction de continuité des trajets nationaux (autoroutiers) et régionaux et de drainage des flux d'échange entre l'aire urbaine du Montpellier et les aires urbaines voisines pour « protéger » les quartiers urbains des flux de transit. Il est constitué par l'A709, le Contournement Ouest de Montpellier (COM), la Déviation Est de Montpellier (DEM), et la R65. Il est doublé au nord par une autre (demi)boucle de contournement de la métropole, la Liaison Intercommunale d'Évitement Nord, le LIEN, elle-même reliée à l'A750 et à l'A709 et donc au contournement ouest et sud de Montpellier.
- **Le développement du réseau viaire à travers la réalisation de voiries structurantes**. Ces projets visent à mieux harmoniser les capacités fonctionnelles d'écoulement du trafic et de rabattement sur l'A709, sur la boucle de contournement routier et vers les principaux PEM.

Enfin, il s'agit **d'interconnecter les réseaux de transport collectif entre eux et de rabattre les flux routiers vers les transports en commun**. Cet

objectif repose sur la structuration d'une armature de Pôles d'Échange Multimodaux (PEM) hiérarchisés. De véritables polarités urbaines pourront prendre appui sur ces « Portes métropolitaines » qui représentent les principaux pôles d'échange de la Métropole, situées aux points de connexions entre le réseau armature (voies ferrées et réseau de TCSP), et le système autoroutier ou de contournement (A709, A750, COM, DEM, RD65). Pour cela, différents niveaux de PEM sont définis :

- PEM de Niveau 1 : les PEM nationaux et internationaux
- PEM de Niveau 2 : Les PEM régionaux et métropolitains
- PEM de Niveau 3 : Les PEM locaux

De manière générale et quel que soit leur niveau, ces PEM devront :

- Permettre de multiplier les interconnexions avec les autres modes de transport, suivant des systèmes efficients de desserte adaptée à la demande du périurbain de la 2^{ème} et de la 3^{ème} couronne de la Métropole et des territoires voisins, en mettant en place des navettes de cars et de bus, des transports à la demande, des parkings de covoiturage selon les cas. Les principes de desserte correspondants devront être étayés par le Plan de Déplacements Urbains 2020-2030 (PDU), en lien avec les PDU des territoires voisins.
- Être les lieux privilégiés de rabattement des flux automobiles,
- Offrir une offre multimodale optimisée et efficace par :
 - Des accès aisés,
 - Des parkings suffisamment dimensionnés et évolutifs,
 - Des services aux mobilités,
 - Du stationnement pour les modes actifs prolongés par des axes adaptés aux modes doux.

Accueillir des services et équipements publics et privés, permettant de répondre notamment aux besoins de quotidien et, au-delà, le cas échéant, être le support de potentielles opérations de réinvestissement et/ou de développement urbains. Ils devront notamment intégrer des services et équipements publics et privés au bénéfice des usagers pendulaires des réseaux de transports, tout particulièrement en réponse à leurs besoins quotidiens.

4.2.2.2. FAVORISER LE FONCTIONNEMENT DE PROXIMITÉ DES VILLES ET VILLAGES

Conformément aux objectifs du SCoT2 relatifs à la « ville des courtes distances », un grand nombre d'opérations de logements intégrant une certaine densité urbaine a été réalisé dans l'environnement des nouvelles stations et des pôles d'échanges multimodaux (PEM) ainsi créés, permettant de renforcer la compacité des espaces urbains, tout en intensifiant les usages sur de courtes distances. L'objectif est de poursuivre et innover dans cette voie en s'appuyant sur l'évolution du maillage des transports urbains.

4.2.2.3. Valoriser les échelles du quotidien, encourager la ville des courtes distances et le tissu commercial de proximité

Le développement et la densification de l'espace urbain sont localisés et conçus en adéquation avec le développement et la hiérarchisation des réseaux de transport collectif, afin que les habitants bénéficient d'une desserte optimale dans leurs déplacements liés au travail, à l'éducation, aux loisirs ou à tout autre motif.

De ce fait, la priorité est donnée à l'urbanisation des secteurs desservis par les transports collectifs efficaces, notamment autour des principaux PEM, en veillant particulièrement à favoriser des programmations mixtes (habitats, activités, équipements, commerces et services) et des aménagements conçus pour l'organisation d'une « Métropole des courtes distances », favorable aux modes actifs.

En cohérence avec la volonté de développer des projets urbains qualitatifs, il convient de favoriser le développement de formes économiques et commerciales de proximité et d'organiser l'offre d'équipements.

Le projet économique de la métropole s'articule autour de polarités économiques et commerciales telles que définies dans le défi C « Une métropole dynamique et attractive ». Il se réalise aussi autour de formes

économiques de proximité dans les centres-villes et les villages. La mixité fonctionnelle souhaitée passe par le développement de potentiels d'accueil pour les activités tertiaires au cœur des tissus urbanisés, par l'équipement du territoire en THD pour le développement du télétravail et l'installation d'entreprises type starUp. En ce sens, certains types d'activités peuvent s'intégrer dans la stratégie globale en matière de réinvestissement pavillonnaire ainsi que dans les opérations de requalification d'espaces urbanisés, notamment de centralité, par exemple par l'aménagement de locaux actifs « en pied d'immeuble ».

De même, à l'horizon 2040, l'offre d'équipements publics va s'accroître et s'organiser de manière cohérente avec l'armature urbaine du territoire et le système de déplacement. Chaque village, ville et quartier adaptera son offre en fonction de son développement urbain et économique. Chaque implantation d'équipements bénéficiera d'une accessibilité adaptée à son rayonnement et à sa fréquentation afin notamment de limiter les déplacements du quotidien et de faciliter l'accès aux équipements générateurs de flux importants.

Enfin, il convient aussi de développer une armature commerciale de proximité répondant aux besoins quotidiens et à l'animation des tissus urbains. Le PLUi veillera à donner la **priorité au commerce de proximité pour limiter les déplacements et participer à l'animation des villes et des villages**. Il s'assurera également de la complémentarité des nouvelles offres commerciales en périphérie afin de ne pas concurrencer l'offre des centralités urbaines. Le commerce de proximité, sous sa forme classique (linéaires en rez-de-chaussée des rues et des places...) ou dans des surfaces de vente plus importantes, constitue une priorité au sein des pôles commerciaux et polarité potentielle de développement commercial en particulier quand il s'insère dans un tissu mixte. Les nouveaux développements de commerces répondant à des achats du quotidien, s'effectuent prioritairement dans les centralités urbaines confortées ou en continuité ou en proximité de celles-ci. En dehors des centralités urbaines, la grande surface alimentaire doit privilégier une surface inférieure à 2.500 m² de surface de vente pour favoriser les pratiques de proximité et veiller à une complémentarité avec ces centralités urbaines en veillant à ne pas les

déstructurer. Aussi, les pôles intermédiaires, à l'échelle intercommunale ou inter-quartiers, ne doivent pas évoluer vers des pôles métropolitains structurants, et rester complémentaire avec le commerce traditionnel qui participe à l'animation des centralités urbaines.

Enfin, pour assurer la cohésion territoriale et la vitalité des villages, il convient de poursuivre une politique de maillage du territoire en équipements culturels, sportifs et socio-culturels de proximité.

4.2.2.4. Affirmer un territoire favorisant les modes actifs

L'usage des modes actifs (vélo, marche et nouveaux modes –trottinette...), est encore insuffisamment développé sur le territoire, malgré un climat et une topographie globalement favorables. L'objectif est d'accompagner leur développement, à travers plusieurs axes :

- Développer un réseau cyclable et des continuités d'itinéraires en cohérence avec les besoins, le confort et la sécurité des usagers et les attentes de la population ;
- Promouvoir le déplacement des cyclistes réguliers qui utilisent le vélo dans un but utilitaire (domicile-travail/étude/loisirs), l'usage du vélo « loisirs du week-end » et les adeptes des itinéraires touristiques ;
- Faire émerger une « culture commune » de la mobilité active.

Il s'agit d'encourager les modes actifs et accompagner la ville des courtes distances à travers la constitution d'une armature d'espaces publics d'échelle métropolitaine. L'enjeu concerne tout autant les relations entre le cœur de Montpellier et l'ensemble du territoire, y compris en dehors de l'aire du PLUi, que les relations de périphérie à périphérie et de quartier à quartier. Couplée à des démarches de réinvestissement des principaux espaces publics, intégrant l'évolution des usages et des pratiques, cette armature est de nature à favoriser une expérience de la métropole à échelle humaine, en mettant en œuvre une politique de partage de la voirie en faveur des modes actifs, sécurisée et lisible.

4.3. Défi C : Une métropole dynamique et attractive

L'ambition politique (chapitre 2.4) :

Ce défi a pour objectif de positionner la métropole dans son système territorial d'influences et d'interdépendances, l'arc et le bassin méditerranéen, les métropoles européennes et internationales, mais aussi de conforter les tenants d'une place économique diversifiée. Ce défi consiste en un savant mélange entre l'**exogène** et la capacité du territoire à se distinguer par ses fonctions économiques métropolitaines sur des secteurs stratégiques, et l'**endogène** interrogeant cette fois le territoire dans sa capacité à conserver un bassin résidentiel et d'emploi gage de stabilité économique dans le temps long. Il s'agit donc tout autant de connecter le territoire dans un système dense d'échanges, gage d'un développement des fonctions métropolitaines supérieures que de diversifier les fonctions économiques du territoire et d'assurer l'accueil des entreprises et le parcours résidentiel des populations aux profils sociaux les plus variés et diversifier les fonctions économiques du territoire.

Ce défi doit être mis en œuvre avec volontarisme compte tenu de la priorité qui s'attache à la résorption de l'important taux de chômage constaté sur le bassin d'emploi de Montpellier.

Deux orientations générales

1. **Accentuer l'attractivité et le rayonnement métropolitain**
2. **Consolider le rayonnement de la métropole dans les fonctions commerciales, touristiques et de loisirs**

LES CONCEPTS CLES ET OBJETS SPATIAUX

LA VITRINE METROPOLITAINE ACTIVE

LES POLARITES ECONOMIQUES

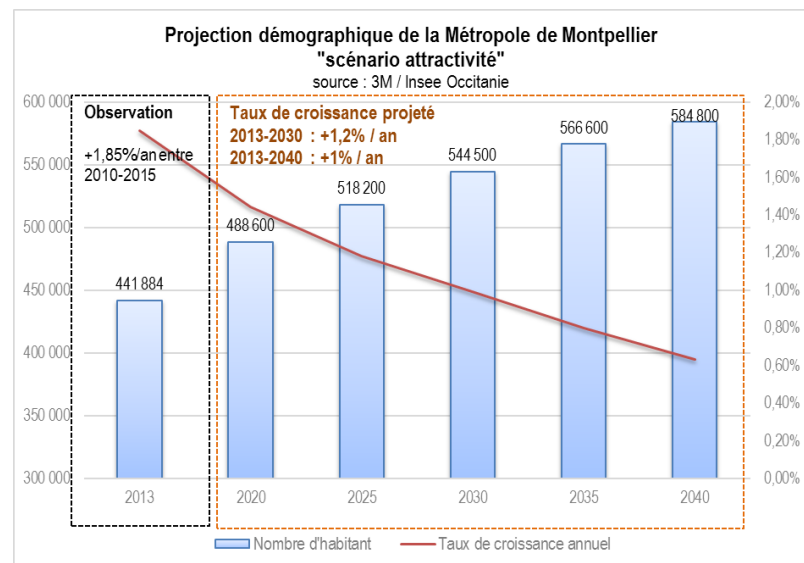
4.3.1. ACCENTUER L'ATTRACTIVITE ET LE RAYONNEMENT METROPOLITAIN

4.3.1.1. Viser une croissance maîtrisée et réaliste de 1,2% par an de taux de croissance

Offrir des conditions adaptées à l'accueil de l'ensemble des habitants et des nouvelles populations conditionne fortement l'attractivité actuelle et future de la métropole. Avec un marché immobilier de plus en plus tendu et sélectif, le décalage s'accroît entre, d'une part, le revenu des ménages et leur progression, tous deux modestes compte tenu de la sociologie de la population et d'autre part, le niveau atteint par les prix de l'immobilier acquisitif ou locatif. La métropole peine à garder une frange importante de sa population : les actifs, les couples avec enfant notamment. L'évasion vers les territoires limitrophes des populations qui travaillent sur le territoire, génère des incidences importantes en matière de déplacement et de congestion des flux aux portes de la ville.

En matière d'accueil de population, la Métropole s'inscrit dans un scénario dit d'« attractivité » à la fois reflet de la situation socio-économique de la Métropole de Montpellier et traduction d'un choix d'aménagement durable du territoire. Ce scénario prévoit une croissance annuelle de la population de 1,2% à l'horizon 2030 pour atteindre une population totale de 545 000 habitants avec :

- **Une augmentation de 2% / an du nombre d'arrivée des 18-25 ans** dans la Métropole en provenance du reste de la France métropolitaine
- **Une réduction de 20% le nombre de départ des moins de 40 ans vers le bassin résidentiel**



Pour répondre à cette ambition et accompagner durablement l'attractivité du territoire, le projet en cohérence avec le PLH porte une forte ambition en matière de création de logement résumée autour de 5 points clés :

1. **Un objectif régulier de production de 4 750 à 5 100 logements par an**
2. **Une répartition équilibrée et cohérente de la production**
 - Au moins 80% de la création de logements sur le cœur de métropole,
 - Entre 10 et 15% des logements en deuxième couronne,
 - Au plus 5% des logements en troisième couronne
3. **Un ratio équilibré 60/40 en urbanisation existante et engagée / extension urbaine**
4. **Une typologie des logements marquée par le développement de l'accession abordable et l'offre locative intermédiaire.**
5. **Des objectifs de mixité sociale généralisés à toutes les communes et quartier de la métropole avec des nuances propres à chaque situation (mixité sociale à rechercher sur les localisations proches des transports en commun et des services)**

4.3.1.2. Concevoir et consolider la porte d'entrée Est de la région Occitanie

Pour affirmer le rayonnement de la métropole, il convient de structurer et d'organiser une véritable grande porte d'entrée de la région Occitanie, articulée entre les voies terrestres, aéroportuaires et maritimes, qui soit efficacement connectée aux niveaux international, national et régional, en s'appuyant en priorité sur le développement du réseau ferré et de la gare Montpellier-Sud-de-France, sur l'aéroport international Montpellier Méditerranée ainsi que sur le port de Sète-Frontignan-Sud-de-France.

Il s'agit en premier lieu de **consolider les connexions entre les différents modes et lieux de convergence des flux de grande accessibilité** (gare Montpellier-Sud-de-France, Gare Montpellier Saint-Roch, aéroport).

En second lieu, il s'agit de **structurer des nœuds d'échanges et d'intermodalité consacrés au travers des deux portes métropolitaines internationales nationales de Montpellier-Sud-de-France et Montpellier-Saint-Roch**. Ces espaces doivent à la fois constituer des nœuds d'intermodalité majeure mais aussi des vitrines économiques pour le territoire. En ce sens, le quartier de Cambacérès-Boirargues-Nord, desservi à la fois par le PEM formé par les gares ferroviaire, routière et tramway, connecté au contournement de Montpellier par l'A709 et intégré à la vitrine métropolitaine active, est l'un des sites à privilégier pour accueillir des équipements fortement générateurs de flux.

En troisième lieu, **il s'agit également de concevoir « la vitrine métropolitaine active » et la recomposition territoriale associée aux contournements routier et ferroviaire**. Suscitée par les transformations et les bouleversements environnementaux et fonciers générés par la réalisation des grandes infrastructures (contournement ferré Nîmes-Montpellier et déplacement de l'A9 permettant de dédier l'A709 au contournement sud de Montpellier et à l'irrigation du territoire), l'axe actif des infrastructures de communication, de Saint Jean de Védas à Baillargues, est l'un des sites à privilégier pour concevoir la vitrine de la ville active, de nature principalement économique et d'accueil de grands

équipements générateurs de flux. La qualification de cette vitrine participe de la volonté de structurer les polarités économiques présentes sur cet axe (cf. infra) en confortant et en étendant notamment les parcs économiques de la Lauze, Marcel Dassault, Garosud, ...

La transformation de la plate-forme autoroutière de l'A709, en voie de contournement sud de Montpellier intégrée à l'urbanisation, devrait se traduire par un fonctionnement plus apaisé. Cette plate-forme, ses abords et les territoires qu'elle traverse doivent devenir le support d'une véritable reconquête, par une valorisation, à la fois urbaine, environnementale et paysagère, pour :

- Faire de l'A709 une vitrine active métropolitaine sur une séquence allant de la Porte de Sète jusqu'à la Porte de Baillargues ;
- Refléter la richesse exceptionnelle des paysages, contrastés entre l'urbain et le rural, de la vie locale et des activités du territoire métropolitain ;
- Constituer l'épine dorsale d'un développement urbain mixte et coordonné, entremêlant cadre bâti dense et armature paysagère à haute valeur ajoutée ; cet axe constitue le lieu privilégié pour implanter un large panel d'activités économiques et d'équipements structurants bénéficiant d'une excellente accessibilité (aéroport, gares, autoroute...), de la proximité immédiate de la ville-centre et du littoral ;
- Devenir un lieu d'actions démonstratrices et innovantes en matière de réinvestissement urbain à caractère mixte : reconquête commerciale (Ode le long de la Route de la Mer sur Lattes et Pérols, secteurs de la Condamine et du Mas de Grille à Saint Jean de Védas...) et requalification d'anciens parcs d'activités (La Restanque à Montpellier, Puech Radier à Lattes...).
- Sur le plan environnemental, pendre en compte les impacts cumulés des grandes infrastructures et valoriser leurs potentiels : adopter des configurations et des dispositifs d'aménagement apte à protéger les populations de leurs nuisances, mais aussi les intégrer comme des plateformes potentielles de production locale d'énergie renouvelable (écrans acoustiques supports de panneaux photovoltaïque, chaussées innovantes en matière de production d'énergie... parcs aux plantations dépolluantes, immeubles tertiaires écrans etc.)

Enfin, **le débouché maritime constitue le quatrième angle de consolidation de cette porte d'entrée par l'affirmation du Port de Sète-Frontignan-Sud-de-France comme ouverture privilégiée de la Métropole sur la mer.** Il s'agira de renforcer les liaisons ferroviaires entre le port de Sète-Frontignan Sud de France et la métropole, plus particulièrement vers le MIN, que seule la réalisation du projet de Liaison Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) peut permettre compte tenu de la saturation de la ligne existante.

4.3.2. CONSOLIDER LE RAYONNEMENT DE LA METROPOLE DANS LES FONCTIONS COMMERCIALES, TOURISTIQUES ET DE LOISIRS

Le défi d'une métropole attractive sur le plan économique conditionne une politique d'aménagement et de programmation économique qui à la fois réponde aux différents besoins mais aussi participe à la qualification et à la mise en visibilité des espaces.

4.3.2.1. Structurer l'offre foncière et immobilière autour de polarités économiques qualifiées

La Métropole identifie des polarités économiques, qui correspondent à des écosystèmes existants aptes à alimenter des synergies et des dynamiques économiques, territoriales en relation avec les centres de recherche. Il convient de révéler ces clusters pour les renforcer et les développer en réponse aux attentes des acteurs économiques et aux besoins du territoire, notamment en termes d'emploi et de desserte.

Ces polarités sont souvent en interfaces entre elles, notamment le numérique qui irrigue tous les secteurs d'activité.

L'affirmation de polarités doit permettre d'inscrire les parcs d'activités dans les dynamiques territoriales spécifiques des secteurs considérés, de qualifier, le cas échéant, leur aménagement, leur promotion, et d'améliorer, *in fine*, la lisibilité et l'organisation économiques du territoire.

Ces polarités sont à optimiser mais ne doivent pas obérer la nécessité de créer des tissus économiques multi-activités, d'autant plus d'économie productive et l'économie présentielle sont dépendantes l'une de l'autre et qu'elles doivent donc être spatialement étroitement imbriquées d'une part et que, d'autre part, la thématization de polarités ne se décrète pas.

En cohérence avec la volonté de conforter les six filières stratégiques de développement économique (cf. Thématique Développement économique et numérique- filières identitaires), mais aussi de diversifier la structure

économique du territoire par l'introduction d'une orientation plus productive, le projet porte comme ancrage fondamental, la structuration de l'offre foncière et immobilière autour de polarités économiques. Ces polarités s'organisent autour de deux axes structurants dans l'aménagement du territoire métropolitain :

- L' « axe actif » : la vitrine métropolitaine active le long des axes de communication méditerranéens. Elle accueillera notamment les projets stratégiques et rayonnants, dans le cadre d'une diversité de fonctions compatibles avec les nuisances des grandes infrastructures ;
- L'axe du « savoir » : autour d'Euromédecine-Agropolis, avec un enjeu de rééquilibrage du développement économique au Nord autour des activités liées aux pôles de recherche appliquée (médecine, agronomie...), à proximité de quartiers en demande d'emploi.

La conjugaison entre filières stratégiques et axes structurants donnent lieu à différents ancrages territoriaux, parmi lesquels :

- **L'entrée Est du territoire** dédiée à l'industrie et la logistique sous forme de parcs d'activités connectés à l'autoroute A9, proches de l'aéroport et desservis par le pôle d'échanges multimodal de Baillargues
- **L'entrée sud du territoire** dédiée à la logistique urbaine et à l'industrie, sous forme de parcs d'activités connectés à l'autoroute A9, desservis par le PEM de Villeneuve-lès Maguelone et proches du port en eaux profondes de Sète. Y prennent place les secteurs **privilégiés du MIN au sein du quartier de la Restanque**, comme espaces de transformation, distribution, ou d'exploitation liées aux activités agricoles.
- **L'entrée ouest du territoire**, sous forme d'un pôle directement connecté à l'autoroute A750, dédié à l'éco-industrie, les technologies de l'environnement et les industries propres
- **Le Pôle santé Agro green** au nord articulant le secteur d'Euromédecine à requalifier
- **Le cœur de Métropole** et la porte internationale, avec une orientation économique spécifique sur le numérique, les industries culturelles et créatives, l'enseignement supérieur. Ce secteur comporte tous les atouts d'un écosystème favorisant la fertilisation croisée entre grands groupes, PME et startups innovantes, desservi par la gare St Roch et

par la gare Montpellier Sud-de-France, et par 4 lignes de tramway. De grands projets renforcent cette vocation avec le quartier **Nouveau-Saint-Roch** marquant l'hypercentralité active de Montpellier, celui de l'**EAI**, espace de renouvellement urbain appelé à devenir un quartier-cluster autour des industries culturelles et créatives (ICC) et **Cambacérés**, avec le projet de création d'une « Halle French Tech » figure de proue d'un pôle urbain dédié au numérique autour de la gare nouvelle.

4.3.2.2. Conforter les équipements commerciaux de portée régionale

Le rayonnement et la visibilité de la métropole s'articule autour du **grand cœur de Montpellier** et du **noyau métropolitain** qu'il convient de conforter. Ces deux ensembles constitutifs du cœur de l'armature et de l'attractivité commerciale du territoire, portent une zone de chalandise qui dépasse l'aire urbaine montpelliéraine. L'un est historiquement constitué, l'autre est dans une profonde évolution liée, à la reconquête commerciale et urbaine dans le cadre de l'opération « Ode à la Mer » sur Lattes et Pérols, à la poursuite de l'aménagement des quartiers de Port Marianne et d'Odysseum sur Montpellier et à l'aménagement du quartier Cambacérés et de Boirargues-nord autour de la gare Montpellier-Sud-de-France. L'objectif est de favoriser sur ces secteurs le développement d'une offre commerciale attractive, reconnue et originale, cela dans un aménagement urbain rénové et innovant. Néanmoins, il convient de préserver la prééminence de l'attractivité du Grand cœur et limiter les concurrences entre ces deux ensembles.

4.3.2.3. Promouvoir un tourisme métropolitain d'affaires et de loisirs

Les atouts touristiques et de loisir du Grand Parc Métropolitain, l'attractivité des équipements, et des services structurants, la richesse patrimoniale, la diversité des identités entre cœur métropolitain et métropole des villages, le rayonnement des filières stratégiques et leurs implémentations dans la ville intelligente (...) constituent des ingrédients socles du marketing territorial. Le tourisme d'affaire se nourrit dans ce socle : la destination doit être différenciante, elle doit permettre de démultiplier les occasions/sujets de rencontres, elle doit proposer des opportunités de visite pour les accompagnants. Aussi, le tourisme d'affaire est indissociable du tourisme urbain et, plus généralement, de l'offre de loisirs sur le territoire.

Le développement du tourisme d'affaire constitue une des figures de l'attractivité recherchée par la métropole. En ce sens le projet prévoit :

- Le positionnement des portes métropolitaines comme lieux de programmation privilégiés pour l'hébergement et les équipements touristiques structurants de rayonnement supra-métropolitain ;
- Le réinvestissement urbain des grands sites porteurs de rayonnement, comme sur EAI ;
- Le développement des équipements les plus structurants et le foisonnement de leurs fonctions pour le tourisme d'affaire : le Corum, opéra et palais de Congrès en proximité du Musée Fabre et du MoCo (centre d'art Montpellier Contemporain) et immergé dans le grand cœur de Montpellier, le parc des expositions et l'Aréna situés au sein du noyau métropolitain en voie d'intensification entre le grand cœur de Montpellier et la mer... ;
- Le confortement du tourisme urbain sur le grand cœur de Montpellier et du noyau urbain métropolitain (Port Marianne-Ode à la mer) à travers la recherche permanente de qualité urbaine, environnementale et architecturale dans les projets de renouvellement ou d'aménagement, en mettant en lien découverte du patrimoine historique, créations

architecturales et design urbain contemporains, offre culturelle et rapports renouvelés de la ville à son environnement ;

- L'affirmation du statut de capitale culturelle et de métropole sportive à travers les projets majeurs, notamment métropolitains : le MoCo, , la relocalisation du Conservatoire régional à vocation régionale, les complexes sportifs (notamment à travers la relocalisation potentielle du stade de football et la réaffectation-transformation valorisante de celui de la Mosson) ;
- La mise en réseau des équipements supports de manifestations à l'échelle du grand territoire dans le cadre des coopérations engagées avec les collectivités voisines, tout particulièrement avec Sète, Nîmes et Alès ;
 - La mise en valeur du patrimoine architectural, agricole et paysager et archéologique des villes, des villages et du Grand Parc Métropolitain sur les trois arcs paysagers et identitaires du territoire des contreforts cévenols au littoral, notamment les plages et les étangs, la plaine à la fois urbaine et villageoise, viticole et patrimoniale et les reliefs de garrigues emmaillée notamment d'un riche patrimoine vernaculaire.

5. Les orientations thématiques du projet

5.1. Résilience environnementale et sobriété énergétique

Enjeux

Territoire entre la mer, la plaine et les garrigues, la métropole montpelliéraine compose avec une diversité de milieux. Cette situation lui offre un environnement et une biodiversité exceptionnels et des potentiels agricoles et énergétiques importants, mais elle constitue aussi un facteur d'exposition aux risques.

L'atteinte d'une certaine résilience environnementale constitue l'enjeu fondamental du projet. Mieux vivre avec le risque, associer intelligemment les modes de vie aux conditions de gestion et de préservation des ressources, intégrer la trame des espaces agro naturels aux fonctions productives locales, favoriser l'interprétation par tous les publics et valoriser la richesse des écosystèmes pour favoriser des modes d'appropriation plus vertueux etc... fondent les angles d'approche déterminants de cette résilience environnementale qui demeure à atteindre.

Orientations thématiques

- 1. CONJUGUER PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DES CONTINUITES ECOLOGIQUES ET VALORISATION DES RESSOURCES, NOTAMMENT AGRICOLES**
- 2. REpondre AUX ENJEUX DE SANTE ENVIRONNEMENTALE**

3. AGIR CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, OPTIMISER LES RESSOURCES ENERGETIQUES ET LEUR DISTRIBUTION

5.1.1. CONJUGUER PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DES CONTINUITES ECOLOGIQUES ET VALORISATION DES RESSOURCES, NOTAMMENT AGRICOLES

5.1.1.1. Préserver, restaurer les continuités écologiques et les réservoirs de biodiversité

La très grande diversité des écosystèmes rencontrés, du littoral aux Causses, en passant par les étangs, les garrigues et la mosaïque d'espaces paysagers et agricoles, favorise la présence d'une exceptionnelle diversité biologique. Néanmoins, les analyses menées sur le grand territoire dans lequel s'insère celui de la métropole montre que l'érosion de la biodiversité s'est aggravée, aussi bien aux échelles méditerranéenne, nationale et régionale, avec la poursuite de la destruction des habitats naturels et de la fragmentation des milieux.

Trois grands ensembles naturels concernent le territoire : les étangs palavasiens, les plaines et les garrigues. A chacune de ces entités correspondent des caractéristiques spécifiques et des enjeux propres, mais la fonctionnalité écologique du territoire repose sur l'interdépendance de ces trois écosystèmes et sur les échanges assurés par les différents cours d'eau et fleuves qui les traversent.

Les principaux enjeux observés dans le cadre de l'état initial de l'environnement concernent :

- La fragmentation des milieux humides, aquatiques et naturels en raison des nombreuses infrastructures de transports, d'une croissance urbaine importante et de la pression urbaine en général.
- Les menaces de déprise agricole qui pèsent notamment sur les garrigues et l'abandon de gestion des milieux qui engendrent une fermeture considérable des milieux

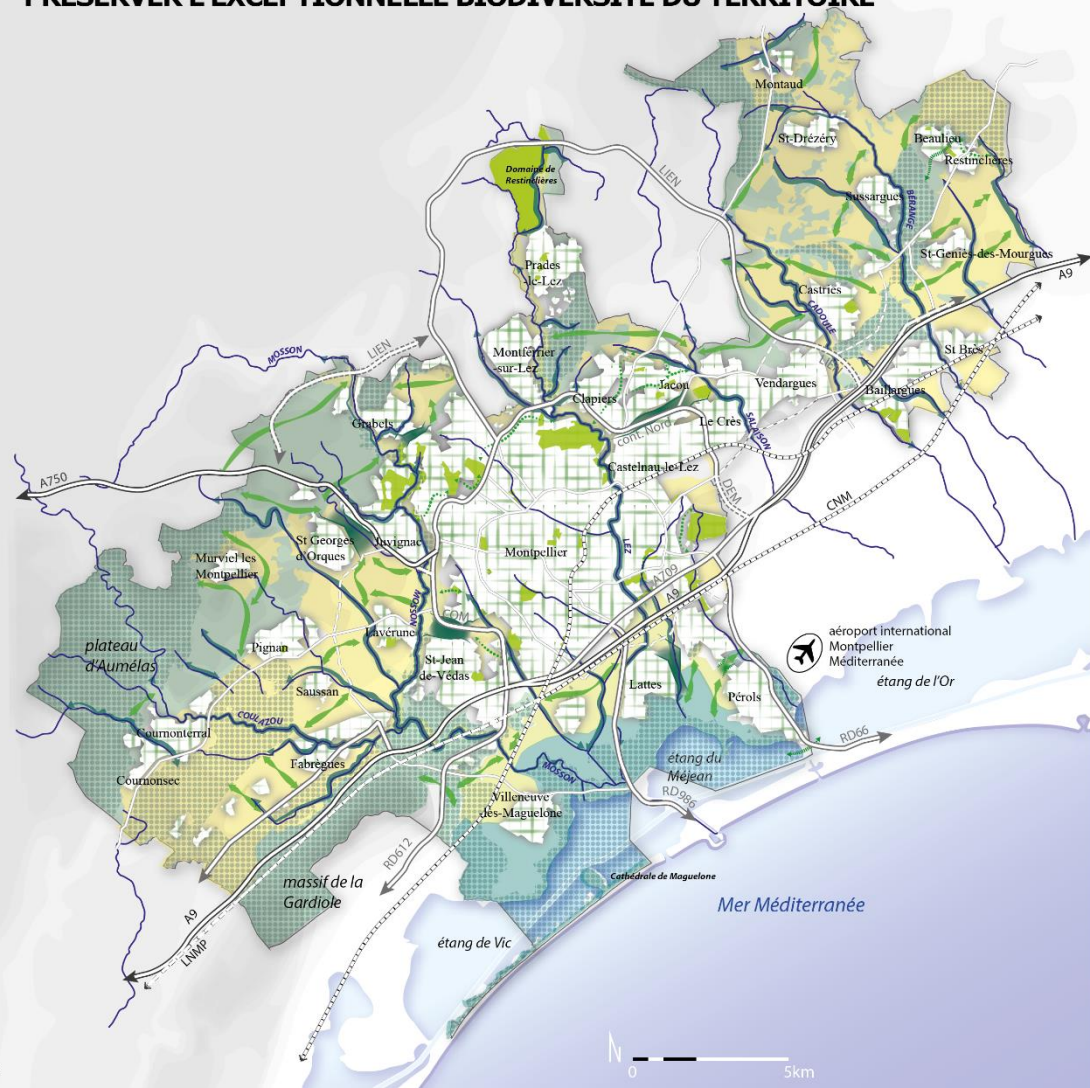
Pour répondre à ces enjeux, plusieurs objectifs sont poursuivis :

- **Préserver durablement ces espaces en leur assurant un degré supérieur de protection.** Le PLUi prévoit d'assurer l'inconstructibilité

des réservoirs de la trame bleue, y compris en zone urbaine. En cas de maintien, à titre exceptionnel, de la constructibilité au sein d'une zone humide, la démarche Eviter Réduire Compenser, développée par le SDAGE Rhône Méditerranée, sera mise en place de manière à limiter et compenser la dégradation de la zone humide. Sur les réservoirs de la trame verte, l'objectif est de protéger ces espaces afin de garantir au mieux leur intégrité écologique et la pérennité de leur fonctionnalité. Pour cela, le PLUi veillera à ce que les effets d'emprise sur ces milieux soient très fortement limités et les atteintes à la biodiversité évitées, en particulier l'intégrité des milieux naturels et à la tranquillité des espèces présentes.

- **Conserver leur fonction d'axe préférentiel de déplacement des espèces, assurer leur perméabilité.** Ainsi, pour les corridors de la trame bleue, il convient de maintenir un espace non artificialisé de part et d'autre des cours d'eau correspondant à leurs espaces de bon fonctionnement (EBF) définis avec les différentes structures de gestion des eaux. Ces espaces assurent la perméabilité des milieux, la libre circulation de la faune et la divagation naturelle des rivières. Pour les corridors écologiques de la trame verte, le PLUi veillera à préserver une largeur suffisante en fonction de la nature des milieux concernés, des besoins de déplacement des espèces et des contraintes locales préexistantes.
- **Assurer dans l'urbanisation existante la préservation des poumons verts et de leur connexion.** Pour les liaisons écologiques en pas japonais correspondant aux liaisons écologiques dans les espaces urbanisés, le PLUi veillera à maintenir, au sein de ces espaces, certains éléments naturels (parc, alignement d'arbre, bassin, fossé, ...) permettant d'assurer une relative continuité écologique, notamment pour les espèces aériennes (oiseaux, insectes, chauves-souris), pouvant faire abstraction des petits obstacles terrestres. Au sein des sites d'extension urbaine, l'objectif est de respecter et structurer une continuité écologique à l'occasion de la conception du projet d'aménagement.

- **Restaurer les connexions de la trame verte.** L'objectif du projet est de permettre la mise en œuvre de travaux, installations ou d'aménagements, notamment de compensation, visant à restaurer les continuités écologiques. Cet objectif peut impliquer la (re)création d'éléments naturels nécessaires au renforcement ou à la remise en bon état des fonctionnalités écologiques (à l'image des actions à l'œuvre sur le site du Fenouillet dans le cadre de l'opération de reconquête urbaine Ode à la Mer et de la démarche EcoCité).



PRÉSERVER L'EXCEPTIONNELLE BIODIVERSITÉ DU TERRITOIRE

- > Préserver, restaurer les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques
 - principaux réservoirs superficiels de biodiversité - trame verte et bleue
 - réservoirs linéaires de biodiversité - trame bleue
 - corridor écologique de principe - trame bleue
 - corridor écologique de principe - trame verte
 - corridor écologique déterminé
 - corridor écologique déterminé à restaurer
 - liaison écologique en pas japonais
 - liaison écologique en pas japonais à restaurer
- > Conserver et accroître le réseau végétal des villes
 - parcs et jardins
 - réseau végétal à développer dans l'armature urbaine

GRANDES ENTITÉS DE PAYSAGE

- plaine littorale
- plaine agricole et habitée
- piémonts

GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

- > Réduire les effets de coupures opérés dans le grand paysage par les grandes infrastructures de transport
 - infrastructures ferroviaires existantes / projetées (LNMMP)
 - infrastructures autoroutières existantes / projetées
 - infrastructures routières structurantes existantes / projetées
 - principales infrastructures routières

5.1.1.2. Préserver et renforcer les espaces agro-naturels et forestiers, socle d'un système agricole et alimentaire territorial

L'intérêt écologique du territoire ne se limite pas aux espaces reconnus d'intérêt écologiques. Constituée d'espaces favorables à la biodiversité, aire potentielle de déplacement de groupes d'espèces à partir des réservoirs de biodiversité, la matrice des espaces agro-naturels assure la continuité des milieux, préserve les habitats pour les espèces et une cohérence entre les entités agricoles reliées (mosaïque).

Plus largement, les espaces agro-naturels, dans leur diversité, jouent un rôle structurant dans l'organisation du territoire en matière d'économie agricole, d'aménagement, de qualité paysagère 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. Ils contribuent aussi à l'identité métropolitaine, notamment caractérisée par la viticulture et l'oléiculture dans la plaine et les coteaux, ainsi que l'élevage (taureaux et chevaux principalement) dans la zone littorale et le pastoralisme dans les garrigues.

L'enjeu du devenir des espaces agro-naturels, comme ferments de la qualité de vie du territoire, est posé. Leur maintien accompagné de pratiques extensives est essentiel pour conserver les capacités d'accueil des espèces remarquables.

L'objectif du projet consiste à installer durablement le socle territorial de la politique agro écologique et alimentaire, engagée, depuis 2015, autour de 5 finalités :

- Offrir une alimentation saine et locale au plus grand nombre ;
- Soutenir l'économie et l'emploi agricoles et agro-alimentaires ;
- Préserver le patrimoine paysager et les ressources naturelles ;
- Limiter les gaz à effets de serre et s'adapter au changement climatique ;
- Favoriser la cohésion sociale en soignant le lien avec la nature, entre ville et campagne.

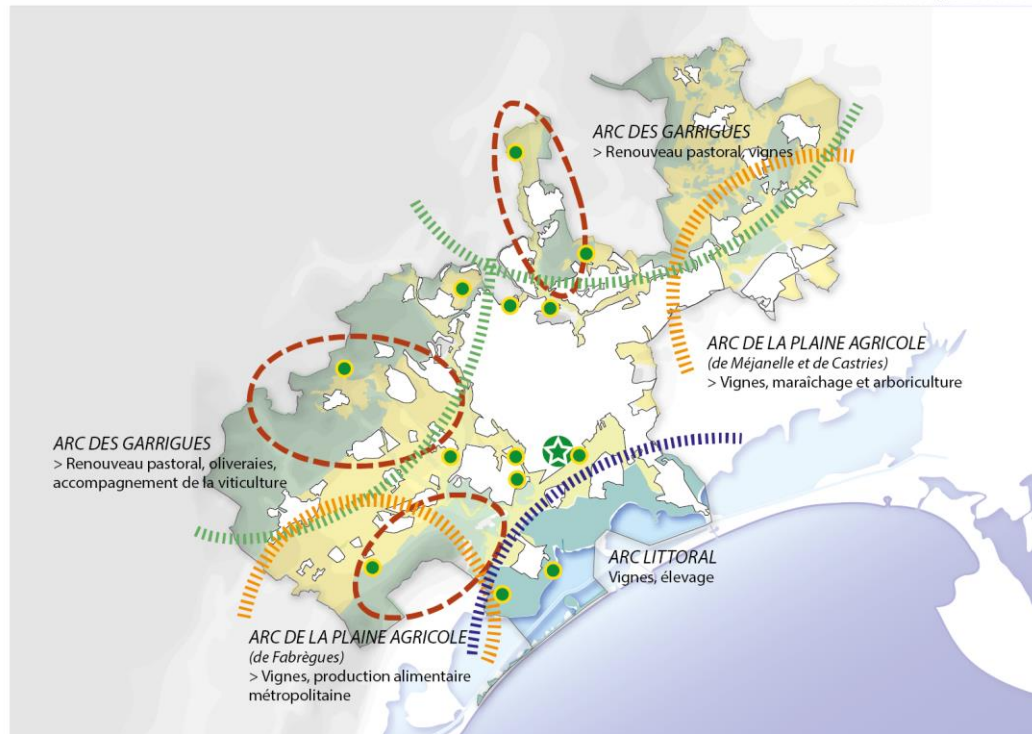
Ainsi le projet du PLUi porte comme objectifs de :

- **Caractériser et renforcer l'armature des espaces agro naturels et forestiers.** L'objectif est d'assurer durablement la multifonctionnalité de l'armature des espaces agricoles, naturels et forestiers, notamment au regard de la biodiversité pouvant y être accueillie, mais également pour ses fonctions productives (sociales, économiques et alimentaires), récréatives, de gestion des risques d'inondation, de feux de forêts, de captation du carbone... Les possibilités de développement des projets s'appliquent cependant sous réserve notamment des enjeux spécifiques aux composantes de la trame verte et bleue.
- **Déployer une politique agro écologique et alimentaire sur l'ensemble du territoire.** Le projet conduit à activer les potentialités de la mosaïque agricole entre garrigue, plaine agricole et urbaine et littoral :
 - en favorisant le déploiement des terres supports de l'agriculture nourricière ;
 - en répondant aux besoins de l'appareil de production nécessaire à la filière agricole et alimentaire au sein des espaces agri-environnementaux et des espaces urbains ;
 - et enfin, en prenant en compte les impacts résiduels de l'urbanisation sur l'économie agricole et à défaut de les éviter ou de les réduire, les compenser par le déploiement de la politique agro écologique et alimentaire.
- **Promouvoir une vision intégrée des espaces agro-naturels et de la résilience du territoire** : le projet de territoire porte une vision intégrée et résiliente du territoire, à partir des composantes structurantes de son écosystème agro-naturel et d'une traduction volontaire et ambitieuse de la séquence « Eviter-Réduire- Compenser » complétée par la volonté de « Déployer » l'agriculture et la biodiversité sur le territoire (séquence « ERCD »). L'étape « Eviter » constitue le socle fondateur du projet de territoire, assurée principalement par le SCoT2 qui réduit de manière significative les espaces d'extension urbaine par rapport au SCoT de 2006 pour une échéance pourtant reportée jusqu'en 2040, et reprise dans le PLUi ; en complément, l'anticipation des mesures de réduction

et de compensation et au-delà, le déploiement par la valorisation des espaces agro-naturels vise à atteindre un objectif global de « zéro perte nette », appliqué à l'ensemble des ressources du territoire.

- **Créer et mettre en réseau un archipel de fermes ressources multifonctionnelles.** Sur les sites appropriés (grands domaines agricoles), le PLUi ouvre la possibilité de diversification et/ou de changement de destination (accueil / ateliers de transformation / bureaux / commerce / équipement collectif / hébergement / loisirs...). L'objectif consiste à valoriser l'armature des espaces agricoles, naturels et forestiers dans leurs fonctions de production agro-écologique et alimentaire, de recherche agronomique mais aussi les fonctions pédagogiques, récréatives, d'accueil et de lien social ou encore, de services mutualisés expérimentaux (plateformes expérimentales de compostage, matériels de froid, logistique, expérimentations culturelles...). De même les aménagements type parcours de découverte et d'interprétation, parcours de santé, pistes cyclables et chemins de randonnée pourront être réalisés au sein de cette armature dans la mesure où les incidences sur les milieux concernés ne remettent pas en cause leur qualité et leur fonctionnalité écologique.
- **Développer l'agrotourisme et les formes de tourisme qui s'appuient sur les ressources naturelles du territoire :** cette démarche doit se développer également par l'aménagement de parcours de découverte et d'interprétation, en milieux naturels et agricoles aussi bien qu'en milieux urbains. L'espace public, les pistes cyclables, les sentiers de randonnées ou les parcours-santé à tracer, de manière respectueuse de l'environnement, sur les espaces qui composent la mosaïque des écosystèmes métropolitains, peuvent être le support de ces actions à dimension pédagogique aussi bien que ludiques.

POLITIQUE AGRO-ÉCOLOGIQUE



Caractériser, renforcer et valoriser l'armature des espaces agro-naturels :



activités durables traditionnelles, vocations agricoles différenciées

Répondre aux besoins de la filière agricole et alimentaire :




conforter le MIN dans la chaîne de distribution de la métropole (notamment en produits locaux)

Déployer la politique agroécologique et alimentaire sur l'ensemble du territoire :

Espaces supports du déploiement de la politique agroécologique et alimentaire :

-  plaine littorale
-  plaine agricole et habitée
-  piémonts

-  Grands domaines supports potentiels de fermes ressources
-  Secteurs privilégiés d'action et d'animation foncière

5.1.1.3. Conserver et accroître le réseau végétal des villes

La Ville de Montpellier dispose de nombreux parcs et jardins, qui constituent un réseau vert relativement dense, support de fortes aménités environnementales. Les communes ont également développé à leur échelle de nombreux parcs, jardins et coulées ou parcours verts.

Les vallées du Lez et de la Mosson, comme en témoigne la richesse écologique des cours d'eau et de leurs ripisylves au travers de la présence de plusieurs ZNIEFF de type I et d'un site Natura 2000, forment des espaces de nature entre Montpellier et les communes de la 1^{ère} couronne. Leur rôle dans le réseau écologique du territoire est primordial, aussi bien en tant que réservoirs de biodiversité, qu'en tant que corridors écologiques, leur préservation doit donc être pérennisée.

L'enjeu consiste donc à préserver ce réseau végétal en milieu urbain, lui permettant ainsi d'assurer plusieurs fonctions : préservation de la biodiversité, loisirs, cohésion sociale et d'amélioration du cadre de vie et du vivre ensemble, qualité du paysage urbain, résilience aux risques et changements climatiques.

- **Conserver et accroître le réseau végétal des villes.** Il s'agira de préserver un réseau d'espaces verts et parcs significatifs de manière à renforcer la biodiversité en milieu urbain en confortant notamment les coulées vertes et bleues, en favorisant la végétalisation des espaces publics et des bâtiments publics et en promouvant la végétalisation des espaces privés. En outre, la pratique du jardinage urbain pourra être

encouragée au sein des quartiers à travers l'identification des espaces, le développement de plantations nourricières, etc.

- **Préserver et valoriser les espaces loisirs et parcs en milieu urbain.** Au sein des parcs et jardins les plus significatifs, il convient de faciliter les projets de valorisation contemporaine telle que la réutilisation de bâtiments existants, les installations, voire les constructions nouvelles, dans le respect de la valeur patrimoniale, paysagère et historique des sites.

5.1.2. REpondre aux enjeux de sante environnementale

5.1.2.1. Réduire l'exposition des populations aux risques

Le territoire de la Métropole est concerné par un grand nombre de risques et nuisances, à la fois naturels et anthropiques : inondations, submersion marine, feux de forêts, retraits-gonflements des argiles, diminution de la ressource en eau, disparition de la biodiversité, pollution de l'air et des sols, nuisances sonores, effet « îlot de chaleur urbain ». L'ambition du projet tel que précisé dans le défi A est de faire de la métropole une véritable « Métropole acclimatée », à la pointe de l'anticipation des évolutions environnementales et climatiques prévisibles.

Avec plus d'un quart de la population localisée en zone inondable, l'enjeu principal est l'exposition de la population au risque inondation. Les inondations représentent près de 69% des arrêtés de catastrophe naturelle pris sur le territoire. Les communes les plus exposées au risque d'inondation sont Castelnau-le-Lez, Fabrègues, Grabels, Juvignac, Le Crès, Pignan, Lattes, Saint-Brès, Montpellier, Pérols, Prades-le-Lez et Vendargues.

Le risque Incendie concerne lui particulièrement les secteurs de la garrigue montpelliéraine et le massif de la Gardiole. Selon l'étude de zonage du risque d'incendie de forêt réalisée en 2009, 5 240 ha présentent un risque fort à très fort d'incendie dont près de 380 ha sont urbanisés (habitat diffus). Le risque concerne principalement les communes de Montaud, Castries, Clapiers, Montpellier, Grabels et Juvignac. On constate une augmentation croissante du niveau de l'aléa et de vulnérabilité lié à la déprise agricole entraînant l'apparition de nouvelles zones combustibles, liée à l'augmentation du nombre de jours à risque, et à la progression de l'urbanisation dans les secteurs à risques.

Pour répondre aux enjeux d'une exposition croissante des populations aux risques, les objectifs du projet visent à :

- **La réduction du niveau d'aléa** : par l'entremise du projet agro écologique et notamment par la réintroduction d'activités pastorales ou forestières, le projet participe au renforcement de la perméabilité des sols et à la limitation de l'érosion ;
- **L'amélioration de la connaissance et la limitation du risque par la maîtrise de l'étalement urbain, la gestion hydraulique intégrée et la préservation des lits majeurs** : le projet s'inscrit dans la ligne des politiques publiques menées et à venir pour connaître et réduire le risque. Le PLUi s'attachera à délimiter les extensions urbaines à partir de la connaissance des aléas et des risques naturels. Il veillera à l'application des PPRI et à la prise en compte des études hydrauliques réalisées pour une meilleure connaissance du risque. Il portera une attention particulière aux préconisations portées dans le cadre du SDAGE, du SAGE, des PAPI 1 et PAPI 2 Lez Mosson à travers notamment la préservation des zones d'expansion des crues (ZEC) et la délimitation des zones d'expansion à reconquérir. Aussi, grâce à la préservation des corridors écologiques (trame bleue), le projet veille à la prise en compte de la notion d'espace minimum de préservation des cours d'eau et d'entretien de la ripisylve pour améliorer leur fonctionnement morfo dynamique.

5.1.2.2. Améliorer la qualité de l'air

La Métropole constitue un carrefour important de trafic routier du fait de la présence de grands axes de circulation autour, vers et dans Montpellier. Les données de la qualité de l'air du réseau ATMO Occitanie (association agréée de surveillance de la qualité de l'air) mettent en évidence pour le territoire un bon indice ATMO (Indice Atmosphère, permettant de mesurer quotidiennement 4 polluants principaux). Ce chiffre fait apparaître cependant des disparités, selon les secteurs et les polluants atmosphériques.

Les enjeux d'amélioration de la qualité de l'air se concentrent notamment sur infrastructures routières : l'A709, l'avenue de la Liberté, l'avenue de Toulouse, R65, R132.... de manière plus marginale sur l'A750. Du fait

d'une mise en service au printemps 2017, les impacts sanitaires de la A9 déplacée ne sont pas encore connus.

Ainsi le projet porte comme objectifs de :

- Promouvoir la ville des courtes distances et développer les modes de transports décarbonés, y compris pour les transports logistiques mutualisés et non polluants sur les derniers kilomètres. Dans la continuité du SCoT2 et du PDU, le PLUi est le support à la poursuite d'une politique de déplacement ambitieuse visant à améliorer le report modal des actifs, à densifier les zones les mieux desservies par les transports en commun, à développer l'usage des modes actifs dans les déplacements quotidiens, à faciliter la logistique du dernier kilomètre propre et mutualisé dans l'approvisionnement des espaces urbains denses (sur ces aspects relatifs à la mobilité se référer à la thématique Transports et déplacements). Cette politique de transports constitue un des leviers essentiels d'amélioration de la qualité de l'air.
- **Limiter l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques liées au trafic urbain.** Il s'agit de positionner l'urbanisation en éloignement des infrastructures ou, lorsque ce n'est pas le cas pour des logiques historiques ou d'aménagement du territoire dument justifiées, de réaliser des dispositifs physiques faisant obstacle à la pollution de l'air (bâtiments d'activités, merlons, écrans, de dimension suffisante...) le long des voies émettrices, au plus près des sources de nuisance, de manière à localiser les usages d'habitation et les établissements accueillant une population sensible en arrière de ceux-ci.
- **Développer le réseau végétal des villes.** La nature en ville constitue un autre levier d'amélioration, considérant la capacité de certaines espèces végétales à capter les polluants. Le confortement et l'accroissement du réseau végétal des villes constituent un des objectifs poursuivis par le PLUi venant également compléter les objectifs spécifiques de préservation de la trame verte et bleue.

5.1.2.3. Limiter les sources de nuisances sonores

Le territoire est soumis à des nuisances sonores qui émanent principalement des infrastructures de transports terrestres et, à un degré moindre, aériennes.

Le PPBE (Plan d'exposition au Bruit dans l'Environnement) recense les actions déjà réalisées ou en cours et définit celles prévues, par Montpellier Méditerranée Métropole et ses partenaires, pour les prochaines années à l'échelle du périmètre concerné.

Les actions en la matière concernent les projets d'infrastructures qui, bien qu'impactant le territoire, participent toutefois à la structuration d'une métropole équilibrée et efficace. Ainsi, le Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) prolongé par la Liaison Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), a déjà pour effet de permettre une amélioration sensible des conditions de vie de nombreux riverains de plusieurs communes proches de la voie ferrée historique au centre de Montpellier. Certaines populations beaucoup moins nombreuses situées dans l'environnement immédiat du CNM bénéficient d'écrans acoustiques réduisant les effets sonores (ce qui n'est pas le cas de la voie ferrée historique). La mise en service de l'A9 favorise le contournement sud de Montpellier sur l'A709, même si ses effets sont réduits tant que les contournements ouest et est n'en assurent pas la continuité. Il reste toutefois que les espaces fortement transformés, profondément remodelés et à l'environnement souvent dégradé, par la réalisation de ces deux grandes infrastructures A9 et CNM nécessitent d'être requalifiés et réaménagés.

L'**enjeu** consiste à limiter l'exposition des populations aux bruits en limitant les nuisances liées aux trafics routiers et ferroviaires, en travaillant sur des configurations urbaines renouvelées plus à même de prendre en compte ces contraintes.

Ainsi le projet porte comme objectifs de :

- **Limiter les nuisances sonores liées au trafic urbain.** L'objectif est de veiller à limiter l'exposition des populations aux bruits dus aux

transports, à la proximité des grandes infrastructures et voies les plus bruyantes, ainsi qu'à l'aéroport, au travers de dispositifs adaptés, qu'ils soient sous forme d'éloignement de l'urbanisation, de configurations urbaines ou d'écrans efficaces pour limiter les effets du bruit.

Lorsque l'urbanisation ne peut pas être éloignée des infrastructures pour des logiques historiques ou d'aménagement du territoire dument justifiées, il s'agit de réaliser des dispositifs physiques faisant obstacle à la propagations acoustiques et vibratoires (bâtiments d'activités, merlons, écrans de dimension suffisante...) le long des voies émettrices, au plus près des sources de nuisance, de manière à localiser les usages d'habitation et les établissements accueillant une population sensible en arrière de ceux-ci.

- Promouvoir la ville des courtes distances et développer les modes de transports décarbonés, dont la logistique sur le dernier kilomètre.
Pour réduire les nuisances liées au trafic de transit, inter-territoires ou inter-quartiers, la Métropole est engagée dans un important programme d'infrastructures visant à promouvoir le développement des transports en commun notamment pour faciliter l'articulation entre le cœur de métropole l'axe actif et le grand péri-urbain, ainsi que le développement des mobilités actives pour faciliter les déplacements de courte et moyenne distance (Cf. chapitre 5.3.).
- Limiter les impacts du trafic routier sur les espaces urbains
Concernant le trafic routier, le SCoT2 et le PDU visent à maximiser le report des flux sur des axes dimensionnés à cet effet et à consolider une véritable boucle de contournement routier jalonnée de PEM : l'A709 requalifiée en axe de distribution urbaine et péri-urbaine, prolongée par les contournements ouest et est, le raccordement du LIEN sur les échangeurs de A709 à Vendargues et de l'A750 à Saint Georges d'Orques etc...
De même, le projet de la Métropole équilibrée et efficace induit des travaux de déviations routières afin de limiter la traversée des villages (déviation de la RN113 sur Baillargues et Saint Brès, déviation de Castries, contournement nord de Lattes, Liaison intercommunale de contournement ouest –LICOM– etc...).

- **Application du PEB aéroport et du PPBE.** Le PLUi veillera à appliquer les recommandations du Plan d'Exposition au Bruit aéroports et du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et à assurer, dans le projet urbain, la résorption progressive des points noirs de bruit identifiés et à la diminution des populations exposées.

5.1.2.4. Gérer et ménager les ressources en eau

Les problématiques liées à la gestion de la ressource en eau sont à la fois d'ordre quantitatif et qualitatif. Le système karstique du Lez constitue en effet, la principale source d'eau potable du secteur des garrigues et de l'agglomération. Bien que classé en mauvais état quantitatif au sens du SDAGE 2016-2021, en raison du mauvais état du cours d'eau associé, le système Lez n'est pas déficitaire.

Dans la partie est du territoire et plus largement du département, l'état qualitatif et quantitatif de la masse d'eau calcaire du bassin de Castries Sommières qui alimente toutes les communes de l'est est très préoccupant, alors qu'elle présente un intérêt majeur pour l'eau potable. Cette ressource en eau fera l'objet d'un plan de gestion de la ressource en eau.

La qualité physique et écologique est également dégradée suite au recalibrage des cours d'eau, l'artificialisation des berges, la protection contre les crues, ... Le cycle de l'eau est ainsi profondément perturbé et un retour à un fonctionnement naturel apparaît très difficile, voire impossible.

En général, l'**enjeu** consiste à mieux maîtriser les consommations d'eau, la stocker quand cela semble pertinent, notamment pour l'habitat et l'agriculture, et ménager de l'espace pour les milieux aquatiques et les épanchements hydrauliques. La résilience du territoire se construit aussi dans l'anticipation des phénomènes de sécheresse, accentués par le changement climatique, en économisant la ressource en eau quels que soient les usages –urbains, agricoles, naturels– et en assurant une bonne perméabilité et qualité des sols, garants de la réalimentation des nappes et plus globalement de la pérennité du vivant.

Ainsi le projet porte comme objectifs de :

- **Protéger la ressource en eau.** Le projet veille à la préservation des trois zones de sauvegardes (ZSE Flès, ZSNEA Murviel-lès-Montpellier/Puech Sérié, ZSE Bouldou/Issanka/Olivet) pour l'alimentation en eau potable. Il s'agira de maîtriser l'implantation d'installations présentant un risque pour la ressource. Il s'agira également de préserver les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau (EBF) identifiés dans le SAGE Lez Mosson Etangs Palavasiens. Le PLUi veillera également à la préservation des captages par l'interdiction des occupations ou utilisations du sol en périmètre de captage et par la mise en conditionnalité des occupations sur les aires d'alimentation ;
- Privilégier la localisation du développement urbain sur des sites susceptibles d'être alimentés en eau potable et d'être raccordés aux systèmes d'assainissement. Le projet veillera à ce que les espaces de densification et d'extension urbaine tiennent compte des capacités actuelles d'alimentation et de rejet ou soient programmés dans un calendrier cohérent avec une programmation dédiée à la collecte et au traitement collectif des eaux usées. Dans le cas où les programmations ne permettraient pas de justifier de l'adéquation besoins/ressources en eau, l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la capacité d'alimentation en eau du secteur (disponibilité de la ressource, coût global des infrastructures structurantes). De manière générale, l'accueil de nouvelles populations sera privilégié dans les centralités équipées en assainissement collectif ;
- **Développer et optimiser des systèmes d'assainissement pour préserver la qualité des milieux récepteurs.** Ces systèmes d'assainissement seront optimisés et développés en fonction des besoins générés par l'apport des nouvelles populations et activités avec pour objectif la préservation qualitative des milieux récepteurs. Il s'agit notamment de la station d'épuration MAERA dont l'extension et et saut qualitatif sont programmés d'ici à l'horizon 2030 ;
- **Mettre en œuvre un plan de désimperméabilisation dans les espaces urbanisés.** L'imperméabilisation des sols limitent l'infiltration des eaux de pluies jusqu'à la nappe et réduit le potentiel de recharge de l'aquifère. Il s'agit en particulier, à l'occasion de projet de renouvellement urbain, de promouvoir au mieux la désimperméabilisation sur différentes échelles : espaces publics, emprises bâties, opérations d'ensemble. A l'occasion de la requalification des entrées de ville, notamment, il s'agit d'intégrer des espaces suffisants pour la désimperméabilisation et la végétalisation dans le cadre de la requalification des voies structurantes. L'opération « Ode à la Mer » sur les Communes de Lattes et Pérols, ainsi que celle du Nouveau St Roch à Montpellier, constituent des exemples majeurs de mise en œuvre des objectifs de désimperméabilisation.

5.1.3. AGIR CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, OPTIMISER LES RESSOURCES ENERGETIQUES ET LEUR DISTRIBUTION

Avec une industrie peu présente, des distances domicile travail relativement faibles, une douceur hivernale, la consommation d'énergie annuelle sur le territoire est faible en comparaison de la moyenne nationale (1,46 contre 2,6 tep/hab). Malgré cette relative sobriété, la vulnérabilité énergétique des ménages du territoire apparaît forte en raison de la faiblesse de leur revenu moyen et d'une précarité énergétique des populations les plus pauvres. Au total, le Plan Climat Energie Territorial (PCET) de la métropole estime que près de 20% des ménages sont en situation de précarité énergétique contre 13% à l'échelle nationale. Cette situation pourrait se renforcer avec l'augmentation du prix de l'énergie dans les années à venir.

En outre les études menées ont mis en évidence les « passoires thermiques » constituées par d'autres bâtiments, notamment les immobiliers des grandes et moyennes surfaces périphériques et de certaines catégories d'immobiliers d'entreprises les moins récents.

Aussi, le territoire est à la fois largement dépendant d'actions en faveur de la réhabilitation thermique du patrimoine existant et du déploiement d'installations de production énergétique locales, renouvelables et à coût accessible par le plus grand nombre. Or les potentialités de développement des énergies renouvelables sont nombreuses et peu valorisées.

Le PLUi porte les objectifs suivants :

- **Encourager la mobilisation des énergies locales renouvelables (dont biodéchets) et tendre vers une autosuffisance énergétique.** Afin de développer son potentiel de production d'énergies renouvelables, la Métropole s'est dotée, en 2010, d'un schéma directeur des énergies renouvelables. En 2018, la Métropole engage l'élaboration d'un Schéma Directeur multi-Energies. Il s'agit de structurer les

différentes filières notamment photovoltaïque (centrale sur Cournonsec, Pignan, Grabels...) biomasse locale et géothermie (Cambacérès, projet de centrale au sein de l'opération « Ode à la Mer »...). Au regard des conditions climatiques très favorables, il s'agit notamment de développer une Métropole solaire,

- **Favoriser l'optimisation des coûts et le fonctionnement des réseaux** par la recherche de complémentarité et d'interactions entre les réseaux d'électricité, de gaz et de chaleur et de froid.
- **Optimiser la récupération d'énergie et le tri sélectif.** Il convient d'encourager l'optimisation de la récupération d'énergie en intégrant celle-ci dans les études de faisabilité d'approvisionnement énergétique. Il s'agit également d'anticiper les lieux d'implantation potentiels des locaux techniques de production des réseaux de chaleur et de froid dans les opérations nouvelles ou en renouvellement urbain. Le projet veillera à mettre en place des systèmes de production d'énergie ; seront privilégiés les surfaces de toitures, de parkings, des écrans acoustiques le long des infrastructures, de délaissés ou autres espaces dégradés, artificialisés, de type anciennes carrières. Les espaces compris dans l'armature agro-naturelle seront par contre préservés de ce type d'installation sauf si le projet de production d'énergie renouvelable ou de récupération est compatible avec une activité agricole en zone agricole ou a un impact limité sur le milieu naturel et paysager.
- **Réduire la consommation des énergies fossiles :** rénovation thermique des bâtiments, mobilités décarbonées, mixité des usages (cf. Thématique transports et déplacements, Habitat)

Les évolutions attendues (mais encore mal connues quant à leur amplitude) de ce territoire face aux changements climatiques, marquent le tempo d'une transition énergétique et écologique dont les conditions d'adaptation notamment, font partie intégrante du projet de territoire. Ainsi, au-delà des mesures spécifiques détaillées précédemment, la trajectoire donnée permet au territoire de s'inscrire dans les politiques post-carbone

régionales, nationales et internationales entérinées par l'accord de Paris, au travers notamment :

- De la maîtrise des extensions urbaines, de la priorisation faite au réinvestissement urbain complémentairement à la mise en place d'une politique de désimperméabilisation et à la lutte contre l'effet « îlot de chaleur urbain » ;
- Du développement des mobilités décarbonnées y compris relativement aux transports en commun, de marchandises, de l'aménagement de la métropole des courtes distances ;
- De la lutte contre la précarité énergétique et de la promotion d'un habitat et d'un aménagement performants.

La mobilisation des outils connectés dans le cadre de démarches de type « ville intelligente » a aussi pour objet de favoriser la diminution par leur maîtrise, de la consommation énergétique des ménages et une réduction de l'impact climatique du fonctionnement urbain. Ces évolutions tendent également à assurer au sein de toutes les filières économiques les capacités d'un développement pour la recherche et une économie de plus en plus tournée vers le développement durable.

Parallèlement, la préservation des équilibres entre les espaces urbanisés/urbanisables et l'armature agro-naturelle, la préservation des écosystèmes, notamment au travers de la préservation de la trame verte et bleue, la préservation, la valorisation et la restauration de la fertilité des sols... favorisent la séquestration du carbone. Le déploiement d'une politique de l'agriculture, couplée à une politique locale en matière d'alimentation, a ainsi pour double effet de favoriser le stockage du carbone dans les sols et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre en limitant les distances liées au transport de marchandises.

5.2. Habitat

Enjeux

Offrir des conditions adaptées à l'accueil de l'ensemble des habitants et des nouvelles populations, conditionne fortement l'attractivité actuelle et future de la Métropole. Si la Métropole bénéficie d'apports de population toujours importants et majoritairement jeunes, on constate que son solde migratoire tend progressivement à converger au niveau de son solde naturel, du fait notamment du vieillissement des régions d'où sont issues les populations arrivantes et d'une forte évasion résidentielle des ménages qui travaillent sur la Métropole, pour s'éloigner des secteurs où les prix de l'immobilier sont de plus en plus élevés.

A cette situation s'ajoute le développement de territoires concentrant des populations en situation de pauvreté voire d'exclusion, en particulier au sein de certains quartiers de Montpellier, notamment les douze recensés au titre de la politique de la ville, pour lesquels il convient de porter un projet multidimensionnel articulant l'habitat, le développement économique et commercial, la politique de la ville afin de réduire les effets de concentration des populations les plus fragiles à long terme et de réintégrer ces quartiers au reste de la ville. Ces actions doivent intégrer aussi les populations les plus fragiles des villes et des villages (centres-bourg et certains autres quartiers) et être menées à l'échelle de la Métropole.

La facilitation des parcours résidentiels des ménages, dans leur diversité et dans une enveloppe urbaine réinvestie, constitue l'enjeu fondamental du projet en associant mixité sociale et résidentielle. Au cœur de ces parcours à favoriser, la diversité des formes d'habiter la métropole et la qualité de vie doivent être valorisées, de la ville intense à la métropole des villages.

Orientations thématiques

- 1. POURSUIVRE L'EFFORT DE PRODUCTION EN FAVEUR D'UNE OFFRE ACCESSIBLE ET DIVERSIFIEE**
- 2. PROMOUVOIR UN HABITAT QUALIFIE ET INTEGRE**

5.2.1. POURSUIVRE L'EFFORT DE PRODUCTION EN FAVEUR D'UNE OFFRE SOCIALEMENT ACCESSIBLE ET DIVERSIFIEE

5.2.1.1. Répondre à la demande et à la diversité des parcours résidentiels

Malgré l'accélération de la dynamique de croissance de la population constatée sur les dernières années, les projections de l'INSEE à l'horizon 2030 prévoient un tassement de la croissance démographique à moyen et long terme sur le territoire lié principalement au vieillissement des populations issues des régions démographiquement « importatrices ». En outre, les tensions constatées sur le marché immobilier de la métropole conduisent à une sélectivité de son marché immobilier conduisant de plus en plus de ménages à quitter le territoire dans leur projet résidentiel tout en continuant à y travailler, entraînant dans ce phénomène des problématiques fortes de congestion des flux en entrée et sortie du territoire. A ces mouvements s'ajoute aussi un phénomène global d'évolution de la structure des ménages avec de plus en plus de familles monoparentale et un niveau de pauvreté localement élevé (19,2% de la population en 2013).

Ainsi l'impératif d'assurer le parcours résidentiel des ménages sur le territoire constitue un enjeu important pour l'aménagement durable du territoire.

A l'horizon 2030, avec environ 545 000 habitants correspondant à un taux de croissance annuel lissé de +1,2% sur la période, l'estimation des besoins en logements à l'échelle des 31 communes de la Métropole est estimée entre 4 750 et 5 100 par an en tenant compte de la nécessité de corriger les dérives du marché immobilier. Ces besoins recouvrent en effet à la fois les objectifs qui suivent :

- La satisfaction des besoins liés à la croissance démographique exogène et endogène (solde naturel / solde migratoire) et aux évolutions sociologiques (dessalement des ménages) ;
- Le renouvellement du parc de résidences principales « détruit » ou affecté à d'autres usages ;

- La nécessité de détendre le marché et de fluidifier les parcours résidentiels des ménages, notamment par le développement d'une offre de logements en « accession abordable » et plus généralement, en logements « intermédiaires » ;
- La satisfaction des besoins liés à l'attractivité touristique ;
- Le cas échéant les prémices du report vers la métropole de besoins résidentiels pouvant de moins en moins être satisfait sur le littoral du fait du retrait du trait de côte..

Pour répondre à ces objectifs, le projet prévoit :

- **Une répartition équilibrée et cohérente de la production de logements avec la structuration de l'armature urbaine :**
 - Au moins 80% de la création de logements sur le cœur de métropole,
 - Entre 10 et 15% des logements sur la deuxième couronne
 - Au plus 5% pour la troisième couronne
- **Une répartition équilibrée de la part de logements sociaux afin de diversifier l'offre de logement sur l'ensemble des communes** et d'éviter de concentrer l'offre sociale sur la ville-centre. La répartition de l'offre de logements à l'échéance du PLUi, dont l'offre sociale, devra s'organiser en cohérence avec les capacités d'accueil des communes en matière de réinvestissement et d'extensions urbains, et en tenant compte à la fois de la capacité des équipements et services collectifs et de l'armature urbaine définie, notamment en matière de mobilité. Les objectifs chiffrés de production de logements locatifs sociaux seront fixés en fonction des législations et des réglementations en vigueur à chaque étape de leurs évolutions, des bilans de production et des PLH suivants. Ils devront poursuivre les objectifs quantitatifs d'augmentation du parc social et qualitatifs de répartition des logements locatifs sociaux sur l'ensemble du territoire et de réponse à la diversité des besoins exprimés. Néanmoins des taux de production par rapport à l'ensemble des logements produits sur chaque commune et chaque quartier devront être appliqués afin de limiter la création de déséquilibres

sociologiques. Il convient d'assurer progressivement la mixité sociale dans toutes les communes et quartiers de la Métropole.

- **Le développement de l'accèsion abordable et, plus largement l'offre locative intermédiaire.** L'objectif est de renforcer l'attractivité du territoire, en favorisant la constitution d'une offre résidentielle davantage adaptée à la demande et aux besoins des ménages. Cet objectif est essentiel pour fluidifier les parcours résidentiels des ménages. En cela, il s'agit de :
 - maintenir l'objectif de production de logements en accession abordable en augmentant la production effective de logements correspondants,
 - localiser de manière renforcée ces logements autour du réseau armature (train, tram et TCSP existant et potentiel),
 - et répondre à l'évolution et à la multiplicité des modes de vie, par des formes d'habitat adaptées à la diversité des parcours résidentiels et des manières de vivre son logement, en constituant une offre alternative et pertinente notamment pour les ménages attirés par le pavillonnaire.

5.2.1.2.Privilégier la production de logement en réinvestissement urbain

La mise en œuvre du SCoT 2006 et des PLH 2007-2012 et 2013-2018 démontrent que les objectifs quantitatifs ont été atteints. Avec 50% de constructions nouvelles dans les zones urbanisées existantes, la part de la production en renouvellement urbain a même dépassé les objectifs établis.

Le SCoT2 se veut plus volontariste, tout en restant pragmatique, en privilégiant le développement urbain dans les espaces urbains existants ou engagés dans des proportions significativement supérieures à hauteur de 60% (au lieu de l'objectif de 1/3 affiché dans le SCoT2006), contre 40% en zones d'extension urbaine.

Les quelques 54 100 logements nouveaux à produire d'ici 2030 représentent une surface de plancher (sdp) de l'ordre de 3,68 millions de m². Selon l'hypothèse où 40% de l'offre nouvelle relèverait d'opérations

situées en zone extension et selon une densité moyenne de 3.300 m² de sdp/hectare, le PLUi prévoit des extensions urbaines de l'ordre de 425 à 460 hectares.

Ces surfaces devront être mobilisées au sein de l'enveloppe foncière des extensions urbaines en prenant en compte les contraintes environnementales, agricoles et paysagères.

Pour poursuivre ces ambitions, le projet détermine :

- **la localisation préférentielle des nouvelles offres de logements** en tendant vers la répartition 60% en tissus urbains existants et engagés et 40% en extension urbaine.
- **la mise en œuvre de grands projets moteurs de réinvestissement urbain.** Les enjeux portent d'abord sur les quartiers Mosson et Cévennes à Montpellier relevant des Nouveaux Programme Nationaux de Rénovation Urbaine (PNRU). L'ambition de la métropole est de mener des actions structurantes ayant un effet de levier fort sur la mutation de ces quartiers, notamment sur leur peuplement, par des actions visant à l'amélioration de leur attractivité, l'introduction d'une mixité fonctionnelle et sociale, la qualité de leur cadre de vie et la répartition de l'offre résidentielle à l'échelle métropolitaine.

Les enjeux portent aussi sur le réinvestissement de l'ensemble des quartiers qui le nécessitent. La situation de certains d'entre eux au regard des ambitions urbaines définies par la métropole et les communes, nécessitent la mise en œuvre de grands projets moteurs de réinvestissement urbain. C'est le cas des projets Nouveau-Saint-Roch, EAI, Restanque, Pompignane, de la Beaume etc... sur Montpellier, « Ode à la Mer » sur Lattes et Pérols, du Triangle d'Or à Juvignac, de constitution progressive de nombreuses Portes métropolitaines etc... D'autres projets de réinvestissement urbain à l'échelle plus modeste sont également mis à œuvre dans les communes :

La faisabilité de projets de renouvellement urbain ambitieuse, en particuliers le long des axes de transport en commun existants ou potentiels, passe aussi par leur intégration à des opérations plus larges

d'extension urbaine. C'est le cas des projets « Ode à la Mer » sur Lattes et Pérols, de la requalification des tissus bordant l'ancienne RN113 au sud du Crès etc...,

5.2.1.3. Organiser la mixité sociale

Sur la Métropole, les revenus, et donc les solvabilités pour l'accès au logement, tant en accession qu'en locatif, ne sont pas élevés :

- 54% des ménages locaux sont éligibles aux logements locatifs sociaux et très sociaux relevant du PLUS – PLAI, seuls 15% sont éligibles au PLS sans être éligibles au PLUS ;
- 76% des demandeurs de logements sociaux sont éligibles au seul PLAI ;
- Le taux de pauvreté atteint 19% des ménages, soit un niveau supérieur de l'ordre de 8 à 5 points par rapport aux métropoles de Toulouse, Bordeaux, Rennes, Nantes et Grenoble à titre d'exemple.

Cette situation produit des phénomènes d'exclusion socio-spatiale particulièrement forts conduisant à l'apparition de quartiers où se cumulent les difficultés : chômage, pauvreté, illettrisme, délinquance, etc. L'enjeu consiste donc à réintroduire de la mixité sociale dans les quartiers et dans les villages afin de limiter la concentration de la pauvreté et ce, dans un double mouvement, consistant à :

- favoriser la mixité dans les opérations de renouvellement ou d'extension urbaine, ainsi que dans les opérations diffuses développées sur l'ensemble des tissus urbains,
- créer les conditions de l'ouverture des quartiers défavorisés de la politique de la ville à la mixité sociale et fonctionnelle.

Le projet consiste donc à :

- **Assurer progressivement la mixité sociale dans toutes les communes et quartiers de la métropole.** Cet objectif de mixité vaut tout autant pour les extensions urbaines que pour le réinvestissement urbain, qui doit permettre d'introduire la part de mixité quand elle fait défaut aux quartiers existants. Toutefois, cette exigence de mixité doit être introduite suivant des modalités propres à chaque situation. Par exemple, les localisations proches des transports en commun et des

services, créent des obligations en faveur de l'introduction d'une mixité plus diversifiée (étudiants, insertion, ...) par rapport à des quartiers ou des villages plus éloignés des services urbains.

- En outre, le PLUi veillera également à **contribuer à l'accueil des populations les plus fragiles** tendant à être exclus de la vie métropolitaine (populations paupérisées, personnes âgées, personnes handicapées, familles monoparentales, étudiants, jeunes travailleurs etc.), notamment par le rééquilibrage de l'offre dans les quartiers qui le nécessitent. Le PLUi prendra aussi en compte les besoins plus spécifiques, notamment la réalisation du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage, en permettant la réalisation d'aires de grand passage et d'aires d'accueil.
- **Favoriser l'ouverture à la mixité des quartiers défavorisés.** En cohérence avec le PLH, le projet veillera à la définition de secteurs pour le développement d'une offre adaptée, attractive et innovante dans les quartiers prioritaires en direction du public métropolitain ne trouvant pas à se loger dans la Métropole. Plus largement au titre du NPRU, il s'agit de confirmer la vocation du quartier de la Mosson comme un secteur majeur de développement à l'échelle de la Métropole. L'objectif est d'y développer un projet de grande ambition croisant, au-delà des seules questions de l'habitat, les approches en terme d'aménagement urbain, de développement économique et commercial et de politique de la ville. Ainsi ce projet permettra la création de logements contribuant à rééquilibrer socialement le quartier. Mais il cherchera également à améliorer fortement la qualité de vie de ses habitants actuels et donc à transformer son image. Les principaux secteurs sur lesquels des disfonctionnements urbains sont constatés, le grand mail par exemple, seront remodelés. Les atouts géographiques, du site seront mis en valeur, ainsi les grands espaces paysagers bordant le quartier à l'Ouest et à l'Est seront mis en relation. Lorsque cela s'avèrera nécessaire des démolitions seront possibles, au même titre que la construction d'espaces actuellement dilatés et sans usages valorisants. En effet, seule une action globale mettant en synergie tous les leviers susceptibles de renforcer la cohésion sociale et urbaine est à même de

réduire les effets de concentration des populations les plus fragiles à long terme et de réintégrer le quartier au reste de la ville.

5.2.2. PROMOUVOIR UN HABITAT QUALIFIE ET INTEGRE

5.2.2.1. Intégrer l'habitat dans des configurations urbaines qui favorisent la mixité fonctionnelle et la qualité de vie

La qualité des programmes est essentielle pour répondre aux attentes des familles qui souhaitent rester vivre sur le territoire métropolitain. La volonté de la métropole est de valoriser la grande diversité de l'offre résidentielle que présente le territoire : de la ville active aux villages les plus ruraux en passant par les petites villes et les villes moyennes, les quartiers urbains calmes ou animés, les communes du littoral à celles du piémont... La diversité des modes de vie, des cultures, des pratiques sociales génère en effet des attentes contrastées qui s'adaptent mal à des programmations trop formatées.

Les objectifs du projet en matière d'habitat consistent à :

- **Développer l'offre d'habitat dans les corridors de développement et de réinvestissement urbains articulant offre de transport en commun et équipements de proximité.** Il s'agira de favoriser de nouveaux programmes connectés au système de déplacement urbain à travers une offre en modes actifs ou une accessibilité facilitée vers les points de desserte en transports collectifs.
- **Qualifier l'environnement urbain par la valorisation des éléments de nature et le traitement des espaces publics.** L'intégration de ces programmes dans l'environnement urbain sera attendue à travers la prise en compte de l'armature agro-naturelle du territoire et des corridors écologiques de la trame verte et bleue au sein du tissu urbain existant. Enfin, ces programmes articuleront une place notable aux

espaces publics de manière à faciliter les espaces de sociabilité au sein des quartiers.

5.2.2.2. Faire évoluer l'habitat en fonction des modes de vie et des enjeux climatiques et sociaux

Les ensembles résidentiels et les logements, loin d'être des produits standardisés, doivent faire l'objet d'une recherche permanente d'adaptation à la demande, dans toute sa diversité et permettre, dans la mesure du possible, leur évolution dans le temps.

Le projet vise donc à répondre aux besoins émergents pour accompagner l'évolution des modes de vie : colocations, inter-générationnalité, habitats participatifs, espaces mutualisés, usages partagés de la voiture, jardins familiaux...L'adaptation des résidences au climat méditerranéen relève aussi de cet objectif, en particulier, le développement de formes d'habitat qui intègrent les défis climatiques, en recourant à des dispositifs aussi passifs que possible d'un point de vue thermique et adaptés aux modes de vie méditerranéens.

Concernant le parc existant, les opérations renouvelées de requalification des copropriétés dégradées, d'amélioration de l'habitat ou de traitement du logement indigne (de type Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat -OPAH-, Programmes d'Intérêt Général -PIG-, Traitement de l'Habitat Insalubre Remédiable ou dangereux et des Opérations de Restauration Immobilière -THIRORI-, ...), continueront à constituer le cadre d'intervention de la Métropole, par délégation des aides de l'ANAH, et ses propres politiques publiques d'accompagnement sur fonds propres, pour remédier aux situations constatées.

Le projet vise donc à **moderniser le parc de logement existant** (performance énergétique, lutte contre habitat indigne ou dégradé adaptation des logements au vieillissement et handicap). Cette modernisation revêt une importance particulière dans les grandes copropriétés entrées dans un processus de dévalorisation comme c'est le cas de celles des Cévennes à Montpellier qui fait l'objet d'un projet ANRU2.

Il s'agit alors d'intervenir certes sur l'habitat, mais aussi sur le désenclavement du quartier par la reconstitution d'une trame viaire continue, et sur ses commerces.

Plus généralement, sur le plan de la précarité énergétique, il s'agit pour la Métropole, d'agir sur les causes de cette précarité en diminuant de manière significative (en visant au moins 25 % de gain) la consommation énergétique par l'amélioration de la performance du logement. L'objectif général est d'encourager l'accompagnement des réhabilitations thermiques dans le parc privé. Enfin, l'adaptation des logements à la perte d'autonomie constitue une priorité importante de l'action publique avec une intervention renforcée de la métropole par délégation de l'ANAH sur la participation et l'accompagnement des travaux d'adaptation.

5.3. Transports et déplacements

ENJEUX

Les réponses à apporter à la forte croissance des besoins en matière de mobilité sont essentielles tant pour accompagner l'évolution des modes de vie, le développement économique du territoire, son attractivité touristique, ses cohésions territoriales et sociales, la transition énergétique, la lutte contre le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air et la correction des effets de l'étalement urbain, que pour affirmer ainsi l'attractivité de la Métropole.

La Métropole de Montpellier a consolidé son fonctionnement et son attractivité autour de son réseau de tramway qui constitue un marqueur fort de sa qualité de vie. Ce réseau est étroitement articulé avec la gare Montpellier Saint-Roch, desservie par les quatre lignes de tramway, et prochainement aussi avec la gare Montpellier-Sud-de-France. L'objectif est de tendre vers la « transformation de cet essai » en favorisant le développement d'une métropole plus largement intégrée et connectée entre les communes qui la composent et avec les territoires voisins. Pour cela, d'importants projets d'infrastructures sont engagés ou à venir. Les enjeux essentiels résident à la fois dans la réalisation progressive de connexions à toutes les échelles, internationales, nationales, régionales, au sein du grand bassin de vie et d'emplois et locales, dans l'organisation de mobilités multimodales et interconnectées favorisant les modes de déplacement décarbonés et réduisant l'autosolisme et l'aménagement d'un territoire des courtes distances en faveur de villes et villages des proximités. Ainsi, l'armature du réseau est un élément central d'organisation d'un développement urbain durable.

Orientations thématiques

- 1. DEVELOPPER LA CONNECTIVITE DU TERRITOIRE ET SON RAYONNEMENT EXTRA-METROPOLITAIN**
- 2. STRUCTURER LES RESEAUX DE TRANSPORTS POUR FACILITER LES ECHANGES**
- 3. INNOVER POUR IMPULSER DE NOUVEAUX COMPORTEMENTS EN MATIERE DE MOBILITE**

5.3.1. DEVELOPPER LA CONNECTIVITE DU TERRITOIRE ET SON RAYONNEMENT EXTRA-METROPOLITAIN

Affirmer le rayonnement de la métropole, porte de la Région Occitanie sur la Méditerranée, nécessite d'intégrer les nouvelles échelles du transport public de manière à la connecter, aux niveaux international, national et régional, en s'appuyant en priorité sur le développement du réseau ferré et de la gare Montpellier-Sud-de-France, sur l'aéroport international Montpellier Méditerranée ainsi que sur le port de Sète-Frontignan Sud de France.

Le projet prévoit une connexion renforcée du territoire sur le bassin européen et avec les autres métropoles européennes par :

- **Le développement, en cours, de l'aéroport international** Montpellier Méditerranée et la création d'une liaison, depuis la gare Montpellier-Sud-de-France vers l'aéroport par un mode à définir.
- **L'intégration et la promotion de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)** qui prolonge le Contournement ferré Nîmes-Montpellier (CNM), à la fois en tant que dernier chaînon manquant du réseau européen prioritaire RTE-T entre l'Espagne et l'Europe du Nord, que barreau support de liaisons entre les Métropoles du sud, celles de la péninsule ibérique et celles de Bordeaux à Nice, via Toulouse et Montpellier, que ligne nouvelle libérant des sillons sur la ligne classique et que ligne mixte favorisant le développement du fret ;
- **L'appui du réseau armature de transport métropolitain sur les grandes gares** pour aménager de véritables PEM structurants de premier niveau : PEM Montpellier-Sud-de-France et Montpellier-St-Roch et leur articulation par le prolongement de la ligne 1 du tramway.
- **L'affirmation du Port de Sète-Frontignan-Sud-de-France** tout proche, qui constitue l'ouverture de la Métropole sur la mer : Il s'agira

de renforcer les liaisons ferroviaires entre le port de Sète-Frontignan Sud de France et la métropole, plus particulièrement vers le Marché d'intérêt National (MIN) de Montpellier.

- **La mise en valeur du canal du Rhône à Sète** pour les trajets touristiques voire, le cas échéant, pour le transport de marchandise via un lieu de transfert qui reste à définir.

5.3.2. STRUCTURER LES RESEAUX DE TRANSPORTS POUR FACILITER LES ECHANGES

En matière de déplacements, le phénomène majeur repose sur l'évolution des échanges avec le grand territoire. Les trafics entre la Métropole et les territoires voisins sont en augmentation marquée -de l'ordre de 50%-conséquence du vif développement démographique de ces derniers et du maintien de l'attractivité de la Métropole, s'agissant des emplois et des grands équipements de rang supérieur (pôles administratifs, de formation, de recherche, de santé...). Ainsi, les flux pendulaires entre les territoires voisins et la métropole représentent environ 300 000 déplacements quotidiens, principalement à destination et en provenance de la moyenne Vallée de l'Hérault, du Grand Pic Saint-Loup, du Pays de l'Or et du Bassin de Thau. Pour l'essentiel, ces échanges s'effectuent en voiture (85% des échanges) et contribuent à provoquer la saturation des principales voiries d'accès à Montpellier.

Ainsi, le projet met l'accent sur :

- **L'effet trains régionaux et inter-Cités** qui ne pourra s'exercer pleinement qu'après la mise en service complète du programme de contournement ferré Nîmes-Montpellier (CNM), c'est-à-dire la mise en service à la fois du CNM proprement dit et des deux gares nouvelles de Montpellier-Sud-de-France (en 2018) et de Nîmes-Manduel-Redessan (en 2019-2020). L'objectif de ce programme est en effet de libérer des sillons ferroviaires et, en conséquence, d'accroître l'offre de trains régionaux et inter-Cités sur la ligne existante entre Nîmes et Montpellier.

- **Le renforcement et le développement du transport collectif urbain et périurbain.** En complément d'un réseau ferroviaire structuré autour de ses gares, le réseau TCSP actuel constitue un point d'appui performant et à développer de manière à l'articuler le plus étroitement possible avec le réseau de transport urbain et périurbain, pour former un véritable réseau armature de transport en commun efficient et continu à l'échelle du grand territoire métropolitain. En cela, plusieurs projets sont engagés ou à l'étude ou envisagés dans le SCoT2 :
 - Le prolongement de la ligne 1 de tramway vers la Porte Montpellier-Sud-de-France
 - La réutilisation par des TCSP, de l'emprise des anciennes voies ferrées de Sommières et de Paulhan, vers les communes et les territoires voisins de l'est (sur l'axe Castelnau-Sablassou Castries) et de l'ouest de Saint Jean de Védas.
 - Un Car à Haut Niveau de Service (CHNS) sur l'A750 desservant un double PEM à situer à Juvignac (préférentiellement à Courpouiran) et celui de la Mosson à Montpellier, afin de diminuer les flux en forte augmentation en provenance de la moyenne Vallée de l'Hérault.
 - Le prolongement du réseau par une 5^{ème} ligne de tramway dont la réalisation est engagée par phase, d'une part vers les pôles universitaires et de recherche non desservis par la ligne 1 et les communes du nord et, d'autre part, vers les quartiers et communes de l'Ouest, à partir de la boucle de diamétralisation du réseau autour du centre-ville de Montpellier, formée par la ligne 4 ;
 - Une ligne de TCSP, à étudier reliant le réseau de tramway sur Montpellier vers Antigone à Castelnau-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. Sous réserve de faisabilité et de qualité de desserte, cette ligne de transport permettrait une liaison directe sans rupture de charge permettant de capter les flux entrant sur le territoire pour les acheminer rapidement vers le cœur de la métropole.
- A partir du réseau TCSP, **le renforcement du maillage de ligne de transport en commun** articulant le cœur de Métropole et la métropole des villages. Ces axes devront être efficaces et performants (lignes à forte fréquence, organisées totalement ou partiellement en site propre, connectées au PEM). Chaque fois que possible, et sous réserve des possibilités physiques du domaine public contraint de Montpellier, leur prolongement vers le centre-ville devra être recherché.
- **La consolidation d'une couronne de pôles d'échanges multimodaux** (PEM) visant à développer le réseau de train régional, épine dorsale du réseau de transports collectifs urbains et renforcer le rôle intermodal des gares dans la chaîne des déplacements. Ces PEM sont appelés à constituer des points d'appui au développement de véritables polarités urbaines : **les portes métropolitaines**. Différents niveaux de PEM sont définis : PEM nationaux et internationaux (PEM Montpellier-Sud-de-France, PEM Montpellier-Saint-Roch), les PEM régionaux et métropolitaines (PEM de la Porte Est Vallée du Bérange à Baillargues, PEM de la Porte de Sablassou, PEM de la Porte de Sète à Saint Jean de Védas, PEM de la Porte de la Vallée de l'Hérault, PEM de Villeneuve-lès-Maguelone), les PEM locaux (parkings d'échanges aux porte de la métropoles en connexion avec les lignes en transport en commun). Le PLUi veillera à en respecter la hiérarchie et les éléments de projet inscrits dans le SCoT2.
- **La hiérarchisation et le développement du réseau viaire à travers la consolidation d'une boucle de contournement routier.** Le contournement de Montpellier est constitué par l'A709, le Contournement Ouest de Montpellier (COM), la Déviation Est de Montpellier (DEM), et la R65. Il est doublé au nord par une autre boucle de protection de Montpellier, la Liaison Intercommunale d'Evitement Nord, le LIEN, devant être lui-même à raccordé à l'A750 et à l'A709 et donc au contournement ouest et sud de Montpellier.
 - **l'A709** : outre sa fonction de liaison nationale, régionale et départementale entre l'A750 et l'A9 via le COM, l'A709 est affectée d'une vocation majeure de distribution métropolitaine. Pour ce faire, ses échanges avec les quartiers qu'elle longe ou traverse,

devront être multipliés. Ces échanges nouveaux, notamment avec le PEM Montpellier-Sud-de-France et le quartier La Mogère-Cambacérès-Boirargues, devront être aménagés de manière la plus compacte, les vitesses autorisées devront être apaisées et les points de connexion avec le réseau de transport urbain en radial devra être recherché.

- Depuis l'A709, l'organisation des flux automobiles et leur rabattement doivent se faire via **la COM et la DEM**. Le COM et la DEM sont des projets prioritaires dont les études sont engagées.
- Le **LIEN** devra lui aussi être complété par son raccordement à l'Est sur l'A709 à Vendargues et à l'Ouest sur l'A750 à Saint Georges d'Orques. Egalement, est à prévoir une liaison en 2 fois 1 voie prolongeant l'actuelle R65 au niveau du Crès jusqu'au LIEN afin de libérer de son engorgement actuel, le secteur Salaison à Vendargues.
- En amont, pour que le contournement puisse jouer pleinement son rôle, il convient de **rabattre vers lui les principales pénétrantes à l'agglomération** et notamment **la RN113** dont les flux continuent à échapper à l'axe autoroutier et engorgent les communes traversées. Deux infrastructures sont à prévoir : en priorité la déviation de la RN113 sur Baillargues-St-Brès tout en accompagnant les reports vers le PEM de Baillargues ; à terme, la création d'un nouvel échangeur sur l'A9, entre Montpellier et Sète, permettant de rabattre la R613 et la R612 en amont de la zone agglomérée métropolitaine. L'une des solutions potentielles de localisation de cet échangeur pourrait se situer au niveau de la zone de service de l'A9 à Fabrègues, au croisement avec la LICOM.

- **Le développement du réseau viaire à travers les projets de voiries structurantes.** Ces projets visent à mieux harmoniser les capacités fonctionnelles d'écoulement du trafic et de rabattement sur l'A709, sur la boucle de contournement routier et vers les principaux PEM :

- La déviation de Castries, qui apaisera le centre de la commune aujourd'hui fortement soumis à des congestions en heure de pointe, générées par les flux pendulaires en échange avec le territoire métropolitain par l'est ;
- La création de la LICOM et le réaménagement de la R185 entre Fabrègues et la gare de Villeneuve-lès-Maguelone, liaison inter-villages Nord-Sud qui vise à mieux relier localement les villages de la plaine ouest entre Saint Georges d'Orques et la gare de Villeneuve-lès-Maguelone ;
- Le contournement Nord de Lattes, prolongeant la LICOM et permettant les liaisons interquartiers au sud de l'A709 entre les PEM Montpellier-Sud-de-France et de Villeneuve-lès-Maguelone ;
- Le réaménagement du réseau routier autour des R612 et R613 au Sud-ouest, permettant de rabattre les flux entrants vers l'A709 et de réduire ainsi les traversées de Saint Jean de Védas ;
- Les rabattements de l'actuelle R613 au Crès et à Vendargues, à l'ouest, vers la DEM d'une part et vers l'échangeur de l'A709 à Vendargues d'autre part, afin de réaffecter son emprise actuelle au réseau des rues urbaines des villes traversées (Vendargues et Le Crès) en accompagnement de leurs extensions sud.

Au-delà du développement du réseau viaire au travers la consolidation d'une boucle de contournement et des axes structurantes, il s'agira également de permettre le confortement du réseau viaire de proximité, au travers d'aménagements adaptés.

ASSURER LA COHÉRENCE À TOUTES LES ÉCHELLES ENTRE LE RÉSEAU DES DÉPLACEMENTS ET L'ORGANISATION URBAINE



- axe ferroviaire structurant (voie historique et CNM)
- ligne nouvelle Montpellier / Perpignan (LNMP)
- armature TCSP
- axe TCSP potentiel
- axe majeur transport en commun potentiel
- autoroutes
- axes pénétrants et contournements existants
- axes pénétrants et contournements projetés
- axes structurants existants
- axes structurants projetés
- échangeurs routiers existants / potentiels
- Marché d'Intérêt National
- PEM à rayonnement régional, national et international
- PEM régionaux et/ou métropolitains existants / projetés
- PEM locaux existants / projetés
- rabattement des territoires riverains autour de PEM consolidés : transports en commun, modes routiers, modes actifs, P+R, co-voluntage, etc.

INNOVER POUR IMPULSER DE NOUVEAUX COMPORTEMENTS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Portes métropolitaines : secteurs majeurs pour la structuration de la Métropole autour de Pôles d'Echanges Multimodaux.

Portes d'entrées de la Métropole pour les territoires du grand bassin de vie.

Polarités majeures pour le développement des services de mobilité, de services à la personne et aux entreprises, de développement urbain multifonctionnel, etc.

5.3.3. INNOVER POUR IMPULSER DE NOUVEAUX COMPORTEMENTS EN MATIERE DE MOBILITE

5.3.3.1. Affirmer un territoire favorisant les modes actifs

L'usage des modes actifs doit être développé en créant les conditions favorables à leur usage. Il s'agit de répondre de manière efficace et qualitative aux déplacements à partir des quartiers d'habitat, vers les centralités et les pôles générateurs, que ce soit les pôles d'échanges multimodaux, les lieux de travail, de formation (écoles, collèges, lycées, universités), de consommation, de loisirs ou touristiques. Les modes actifs concernent les différents usages du vélo et d'autres modes en émergence (rollers, trottinettes, ...) de même que la marche à pied. Il s'agit de prendre en compte également les vélos à assistance électrique (VAE) qui constituent un mode de déplacement urbain très performant sur des distances allant jusqu'à 10 à 12 kilomètres et dont l'essor dans les prochaines années ne fait aucun doute.

Pour cela le PLUi veillera à :

- **Développer un réseau cyclable et des continuités d'itinéraires piétonnes** facilitant les usages de proximité et l'articulation aux pôles d'échanges structurants.
- **Faciliter au maximum l'usage des modes actifs et piétons** en réservant la traversée des carrefours, en imposant un principe de continuité et de maillage dans l'espace public, en préservant les perméabilités urbaines pour un usage par les piétons, en traitant la question du stationnement vélo, en désamorçant les conflits vélos/piétons dans les secteurs d'espaces partagés, etc.
- **Développer des infrastructures de mobilités douces**, leviers d'articulation et de cohérence du Grand Parc Métropolitain en y associant des boucles de découvertes thématiques sur le vin, la

production agricole, le patrimoine ou les milieux aquatiques. Il convient d'aménager et qualifier les sites qui ponctuent ces parcours (accès, stationnements aménagés, d'infrastructures d'accueil du public, etc.)

Ces dispositions du PLUi répondent aux objectifs du Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) qui sont :

- De développer l'usage des modes doux aussi bien pour les déplacements contraints (domicile-travail, études, écoles, ...) que pour les loisirs et le tourisme
- D'offrir un réseau dense, sécurisé, confortable et visible
- De proposer une alternative à l'autosolisme pour réduire la congestion
- De préserver l'environnement, le climat et la santé des habitants
- De mettre en adéquation les équipements avec les usages
- D'inscrire la Métropole dans le réseau européen (EV8) et National (V70)

Ce schéma a pour ambition, à terme de desservir la globalité du territoire métropolitain dans une logique de liaisons et d'équilibre territorial et plus particulièrement le cœur d'agglomération et les portes métropolitaines, les lieux d'intermodalité, les zones de concentration d'habitat et d'emplois, les principaux générateurs de déplacements, les zones d'urbanisation futures et le littoral et les territoires voisins.

Pour parvenir à une optimisation de cette ambition et de ces objectifs, le réseau proposé par le SDMA est hiérarchisé selon une logique de besoins :

- Le « réseau magistral » ou « autoroutes à vélos » a pour fonction de favoriser l'usage du vélo pour les actifs qui, dans leurs déplacements, recherchent la performance. Il est composé d'aménagements en sites propres, sécurisés, confortables, continus et lisibles.
- Le « réseau de liaison » qui constitue l'armature du réseau cyclable. Il a pour vocation de desservir et relier les principaux pôles de la métropole. Il peut proposer différents types d'aménagements selon les tronçons : pistes, bandes, trottoirs partagés, ...

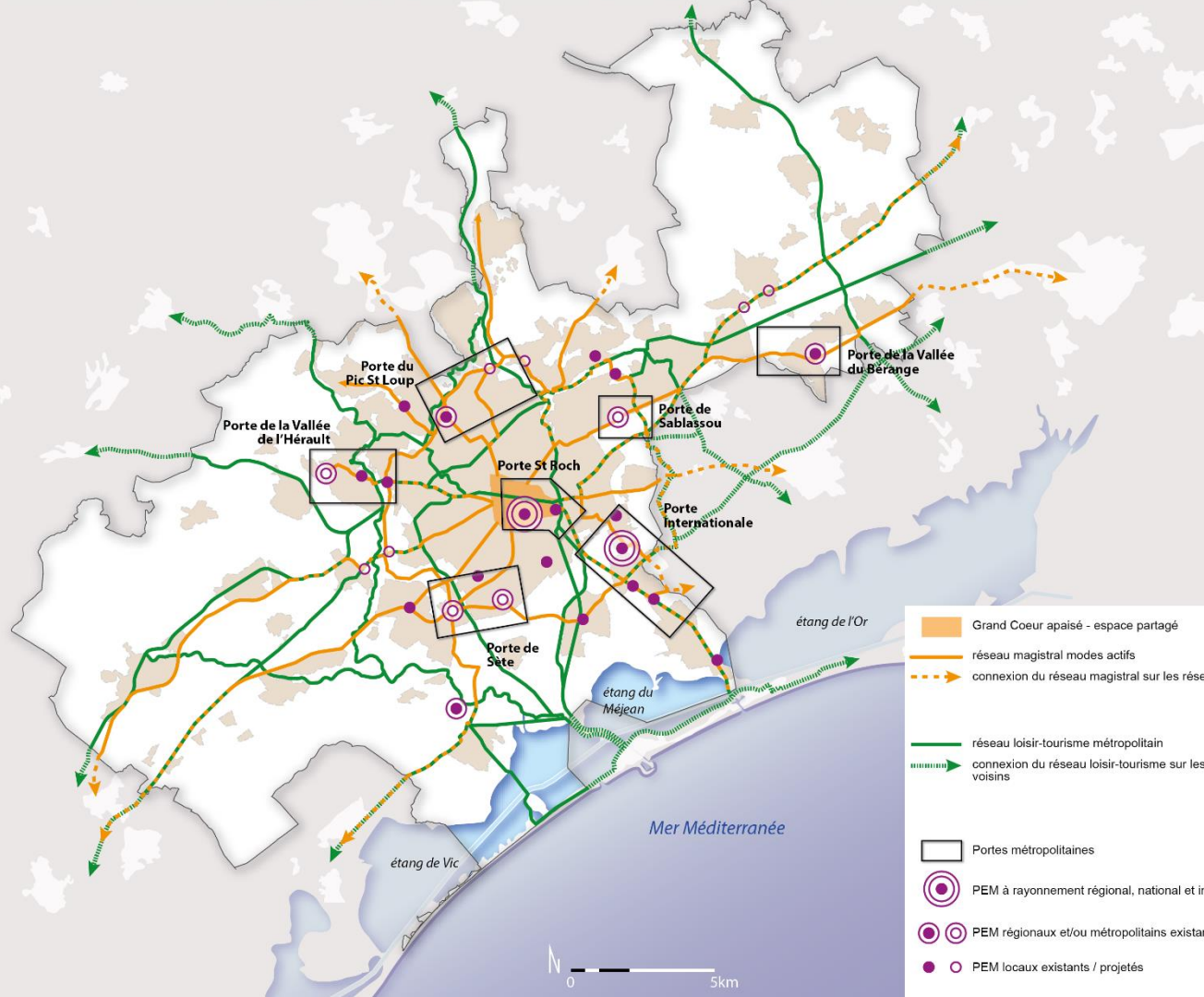
- Le « réseau de proximité » qui crée des liaisons secondaires et complémentaires au réseau de liaison, permettant d'organiser la desserte locale. Ce réseau se développe également en complément des zones 30 et zones de rencontre.

Enfin, le SDMA fait la promotion du développement des zones de circulations apaisées dans les centres urbains ou dans les quartiers dont la voirie n'autorise pas d'aménagement cyclable spécifique.

Il s'agit ainsi d'y développer **des zones 30 et des zones de rencontre** qui viennent compléter et renforcer le réseau cyclable.

Ces zones ne sont pas mentionnées sur la cartographie du SDMA, mais sont à envisager lors des études de renouvellement ou d'extension urbaines, ou de réaménagement de voirie.

DÉVELOPPER UN RÉSEAU MODE ACTIF PERFORMANT D'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE



- Grand Coeur apaisé - espace partagé
- réseau magistral modes actifs
- connexion du réseau magistral sur les réseaux des territoires voisins
- réseau loisir-tourisme métropolitain
- connexion du réseau loisir-tourisme sur les réseaux des territoires voisins
- Portes métropolitaines
- PEM à rayonnement régional, national et international
- PEM régionaux et/ou métropolitains existants / projetés
- PEM locaux existants / projetés

5.3.3.2. Faire de la politique de stationnement un levier d'action en faveur du changement des pratiques de mobilité

Le stationnement joue un rôle essentiel dans l'organisation générale de la mobilité et représente un enjeu important d'aménagement de l'espace public. Dans l'objectif d'organiser une métropole équilibrée et efficace, le projet prévoit de renforcer le stationnement dans les PEM afin de limiter le trafic au cœur des parties urbaines les plus denses qui seront réservées au stationnement ponctuel. Ainsi le projet poursuivi suit les recommandations du SCoT2 à travers :

- **La mutualisation du stationnement** entre activités, habitat, équipements publics, etc.
- **La mise en place d'une tarification adaptée** à la longue durée dans les secteurs de stationnement payant en parc ou en ouvrage.
- La mise en place d'une tarification croissante de la périphérie vers le centre.
- **Une tarification des parcs en ouvrage** de centre-ville supérieure à celle des parkings des PEM.
- Des exigences modulées le cas échéant pour les activités localisées dans les secteurs bénéficiant d'une desserte rapprochée par les transports collectifs les plus performants
- Des normes plus faibles pour certains types de logements ou hébergements s'adressant à une population peu motorisée.
- Le développement du stationnement vélo et deux roues motorisés.
- **Le développement d'une offre de stationnement en nombre, adaptée et facilitée au sein des PEM.** Au sein de ces espaces, le parking devra être suffisamment dimensionné et facilement accessible depuis les voies d'accès et depuis le transport collectif. De même, le stationnement vélos et deux roues motorisés doit être suffisamment dimensionné, accessible et sécurisé. Enfin la tarification y sera combinée avec la tarification des transports.
- La mutualisation des places de stationnement à rechercher dans les différents projets

La réglementation du stationnement ne peut se faire d'une façon homogène dans tout le territoire, puisqu'elle doit être adaptée au contexte urbain, en particulier aux densités des communes et quartiers et à la proximité des transports en commun en site propre. Selon les destinations et sous-destinations des constructions, des règles adaptées doivent être définies de manière à répondre aux enjeux d'espace public de qualité de vie des habitants et de bon fonctionnement des activités.

Pour cela, les projets devront proposer un nombre suffisant de places de stationnement. Ce nombre pourra être réduit par des mutualisations de parking ou de véhicules,

Le stationnement des vélos dans les bâtiments, rendu obligatoire par le code de la construction et de l'habitation devra être très accessible, couvert, sécurisé et suffisamment spacieux pour optimiser l'usage du vélo et répondre ainsi à la volonté de croissance de l'utilisation quotidienne de ce mode de déplacement.

5.3.3.3. Intégrer la logistique et notamment celle des derniers kilomètres, au fonctionnement urbain

L'ensemble des politiques de transport, d'économie et d'habitat menées sur le territoire doivent prendre en compte le transport des marchandises en ville de manière mutualisée, décarbonée et intégrée.

Les enjeux sont significatifs en termes d'occupation de l'espace, de transition énergétique, d'évitement de gaz à effets de serre, de qualité de l'air et de réduction des nuisances acoustiques en ville.

L'objectif consiste à favoriser l'usage des modes alternatifs à la route (ferroviaire, fluvial, maritime) et à mutualiser le transport de marchandises en ville sur les derniers kilomètres afin de desservir le centre-ville de Montpellier et les principaux pôles commerciaux. Pour cela, il s'agit de s'appuyer sur :

- **Le Marché d'Intérêt National (MIN) de la Métropole.** Plate-forme logistique essentielle, en termes de développement économique durable, elle présente l'avantage d'être située à la fois aux portes du centre-ville, en proximité de l'A709 et sur un ancien embranchement ferré qui peut être aisément remis en service. Le MIN a un rôle pivot à jouer en tant que plateforme support d'une chaîne de distribution raisonnée et mutualisée, ouverte sur le marché local, régional et national, suivant des moyens logistiques de plus en plus vertueux du point de vue environnemental. Ce rôle ne peut être entrepris qu'en relation avec le développement d'espaces logistiques pour desservir correctement les principaux points de livraison de territoire. Il s'agit donc de poursuivre l'élaboration du Schéma Directeur de la logistique urbaine et du MIN, engagés par Montpellier Méditerranée Métropole en lien avec l'ensemble des partenaires concernés de l'échelle régionale à l'échelle locale, pour répondre aux défis économiques, environnementaux et énergétiques de demain en matière de transport des marchandises en ville.
- **Des plates-formes urbaines mutualisées,** en généralisant, à terme, l'usage de véhicules décarbonés pour l'acheminement des marchandises et colis sur « les derniers kilomètres » en ville. L'organisation de la logistique urbaine sur les derniers kilomètres, qui s'appuie en partie sur le MIN sera renforcé par des plateformes logistiques à aménager au centre-ville de Montpellier et dans les quartiers de Montpellier et de la première couronne qui le nécessitent. Ces Espaces Logistiques de Proximité seront positionnés en des lieux stratégiques afin d'optimiser la distribution mutualisée des flux de marchandises. Ces espaces doivent accompagner le développement commercial et celui de l'habitat, afin de répondre aux besoins d'approvisionnement des commerces (commerces de proximité) et d'expédition ainsi qu'aux besoins de livraisons des citoyens (e-commerce et depuis les commerces de proximité).
- **La préservation des installations terminales embranchées** (embranchements particuliers des entreprises) afin de préserver la possibilité d'utiliser ultérieurement le mode ferroviaire. Aussi, il convient

tout particulièrement de préserver la connexion ferrée présente sur la zone industrielle du Salaison,

- **Le Port de Sète-Frontignan-Sud-de-France,** port en eau profonde, situé à proximité de Montpellier, dont il convient de tirer parti pour l'organisation des flux logistiques de la Métropole. En ce sens, la mise en service du CNM et, dans un avenir plus lointain, la LNMP, devraient permettre d'optimiser les capacités du doublet de ligne de chemin de fer pour les échanges de marchandises ;
- Plus généralement et afin d'économiser l'utilisation du foncier et les usages de l'espace public, **la mutualisation des équipements** (entrepôts, espaces logistiques), des véhicules de transport et le partage de la voirie (places de stationnements, réseau viaire) est à rechercher. Avec l'essor des nouvelles technologies (objets connectés, capteurs, véhicules sans chauffeur...) le distribution des colis vers les particuliers et les entreprises est appelé à se multiplier et le développement de l'économie collaborative, les usages partagés de l'espace public devraient croître.

5.3.3.4. Développer le co-working, le télétravail et les espaces partagés pour réduire les déplacements domiciles travail

Il est nécessaire que le territoire dispose de lieux en capacité d'offrir de nouvelles pratiques commerciales et/ou créatives : coworking, tiers lieux, bureaux virtuels, itinérance numérique.... Ces points d'échange constituent les lieux stratégiques de demain, garants d'une partie de l'attractivité économique du territoire et point central des clusters ou grappes d'entreprises. Ces espaces devront être prévus autant en extension, qu'en renouvellement urbain.

De même, par son Plan de Déplacement Urbain (PDU), la Métropole accompagne la mise en œuvre des plans de déplacements des Entreprises et d'Administration (PDE et PDA), obligatoires pour les entreprises de plus de 100 salariés.

5.4. Equipements

Enjeux

Les équipements ont la particularité de présenter un double enjeu :

- **Cohésion sociale et territoriale.** Le maillage des équipements est une source indéniable de cohésion territoriale. En cela, l'objectif affirmé vise à la mise en réseau et en synergie des équipements existants mais aussi au développement des équipements de proximité comme leviers de structuration de l'armature urbaine, d'affirmation des polarités et comme vecteurs de sociabilité et de solidarité, voire de convivialités potentielles, à l'intérieur des villes et villages.
- **Appuyer le rayonnement de la métropole et un développement touristique de qualité.** Avec plus de 5 millions de touristes par an et 4 millions de nuitées, la Métropole montpelliéraine participe au positionnement de l'Occitanie comme la 4ème région touristique de France. Les équipements structurants et l'offre culturelle, sportive et de loisir participent à cette attractivité. Dans ce contexte, l'objectif est d'abord de poursuivre ce développement en faisant du territoire une terre d'accueil privilégiée pour les congressistes, cible à fort potentiel aussi bien en termes de retombées économiques qu'en tant que potentiels touristes de loisir. L'objectif vise aussi à mieux révéler les ressources touristiques du territoire, d'organiser une offre complète à la fois plus diversifiée et plus ciblée, en vue notamment d'étendre la saisonnalité de cette activité et de générer ainsi la création de richesse et l'emploi. Enfin, il convient de conforter une offre de loisir qui s'adresse autant à la population permanente qu'aux usagers occasionnels du territoire, qu'ils soient touristes ou habitants du grand bassin de vie régional.

Orientations thématiques

1. RECHERCHER LA COHESION SOCIALE ET TERRITORIALE DANS L'ACCES AUX EQUIPEMENTS
2. CONFORTER LES EQUIPEMENTS SUPRA-METROPOLITAINS ET DEVELOPPER LES FONCTIONS CULTURELLES, TOURISTIQUES ET DE LOISIRS DU TERRITOIRE

5.4.1. RECHERCHER LA COHESION SOCIALE ET TERRITORIALE DANS L'ACCES AUX EQUIPEMENTS ET DEVELOPPER LES FACTEURS D'ATTRACTIVITES

5.4.1.1. Mise à niveau et en réseau, structuration, consolidation des équipements

La qualité de l'offre d'équipements et services fait partie des éléments déterminants de la qualité de vie et de la cohésion sociale du territoire. Pour maintenir l'attractivité du territoire, l'offre complète d'équipements scolaires, sanitaires, sportifs, culturels, de loisirs etc... doit être confortée en visant la satisfaction de la population au quotidien ou pour des besoins occasionnels.

Au regard de la puissance et de la densité des grands équipements existants et de la nécessité d'optimiser leur fonctionnement dans un souci d'économie et de performance, les années à venir devraient plutôt être dédiées à la consolidation et à la mise en réseau des équipements qu'à la multiplication des grands projets.

Il est important de distinguer à ce titre le panel des grands équipements supra métropolitains, celui des équipements supra communaux et celui des équipements de proximité.

- Concernant les grands équipements supra métropolitains et les équipements supra communaux la tendance est à la remise à niveau ou aux normes et à la requalification ou à la restructuration, voire la consolidation des équipements existants et à leur mise en réseau. Il apparaît néanmoins fondamental de considérer les évolutions démographiques à venir et notamment la croissance des jeunes de moins de 20 % et l'augmentation de la part des seniors. Ainsi la pression et les **enjeux principaux devraient s'exercer sur le parc des grands équipements dans les domaines de l'Education (enseignement supérieur-recherche, lycées, collèges...) et de la Santé.**

Ceci ne décrit toutefois qu'une probable tendance générale, le PLUi devant cependant permettre d'accueillir de nouveaux équipements non

encore formellement programmés, par l'Etat, les collectivités ou toutes autres institutions.

Leur localisation doit être privilégiée en proximité des réseaux de transports en commun structurants, existants ou projetés, et leur permettre de jouer un effet de levier du point de vue de l'organisation spatiale et de l'attractivité du territoire dont ils sont des vecteurs essentiels

- Les équipements de proximité doivent quant à eux répondre aux besoins générés par les évolutions démographiques et des demandes ou des aspirations des populations. Les équipements de proximités sont des vecteurs de sociabilité et de solidarité à l'intérieur des quartiers, des villes et des villages. En ce sens, ils constituent des leviers de la structuration de l'armature urbaine et d'affirmation de polarités. Il convient donc de permettre la consolidation du maillage de ces équipements de proximité, au sein des tissus urbains existants ou dans les nouveaux quartiers, en s'inscrivant dans un **enjeu de cohésion sociale et territoriale.**

Au regard de ces enjeux, le projet entend :

- Conforter les équipements supra-métropolitains et développer les facteurs d'attractivité du territoire : Cf. chapitre suivant
- **Conforter les équipements de niveau supra communal existants et prévenir les besoins dans le domaine de l'éducation** (lycées, collèges...). Il s'agit des équipements ayant un rayonnement supra communal, souvent structurant pour le territoire. Ils participent à l'organisation et l'affirmation des polarités urbaines définies en accord avec l'armature territoriale. Dans cette typologie d'équipement, de nouveaux lieux culturels ont récemment été mis en service, ou vont ouvrir, à l'échelon municipal et métropolitain (l'Agora au Crès, le Kiasma à Castelnau-le-Lez, le Hangar à Montpellier...). De même, au plan des équipements sportifs, on peut citer la restructuration du complexe nautique Neptune, la réalisation de la piscine Héraclès à Saint-Brès... D'autres équipements sportifs, culturels et de loisirs sont en gestation, pour des programmations devant intervenir avant échéance du PLUi.

Sur le plan des équipements scolaires, les équipements secondaires de type lycée ou collèges doivent pouvoir être accueillis en fonction des besoins recensés, à l'exemple du lycée de Cournonterral et du collège de Port Marianne. Pour ces équipements, leur positionnement préférentiel se situe au sein des quartiers et des communes et des secteurs dotés d'un bon niveau de desserte en transport en commun performants (actuels comme projetés) et autre(s) mode(s).

- **Développer l'offre d'équipements de proximité.** Il s'agit également de développer des équipements de proximité ayant un rôle local à jouer, répondant à des besoins d'un village ou un quartier de ville et qui, souvent, participent pleinement à leur animation et à leur cohésion sociale. Ils doivent notamment répondre aux besoins des résidents du territoire, au plus proche de leur lieu d'habitation. De préférence, ces équipements doivent venir appuyer une polarité existante ou en projet incluant des offres complémentaires en terme d'activité et de services, dans une logique de consolidation de micro-polarité de quartiers et de mutualisation des déplacements et des usages.

5.4.1.2. Conforter un ensemble de lieux et d'équipements à fort rayonnement

L'attractivité de Montpellier, de son District, puis de sa Communauté d'Agglomération et aujourd'hui de sa Métropole, a été tout particulièrement portée par les équipements dont le territoire s'est progressivement doté. Historiquement ce sont des grands équipements hospitaliers et universitaires et de recherche, puis le Zénith, le Corum, le Parc d'exposition, l'Aréna, le Musée Fabre réaménagé, les stades et autres équipements sportifs (...), qui ont permis à Montpellier d'attirer des manifestations qui l'ont progressivement placée dans la cour des métropoles de niveau national, voire européen.

Ces équipements soutiennent également le développement d'un tourisme urbain et d'affaire qui progresse significativement, mais qui présente encore de larges capacités de développement.

Sur ces grands équipements, le projet souhaite assoir la dimension universitaire, culturelle et sportive de la métropole.

Le projet prévoit de répondre aux objectifs suivant :

- Améliorer l'accessibilité du territoire à toutes les échelles vers l'extérieur comme dans l'irrigation de ces différentes polarités. Il s'agira de favoriser son accessibilité aux usagers du territoire et aux opérateurs touristiques, d'assurer les connexions des polarités aux transports urbains et d'améliorer l'accessibilité des sites de visites de manière à limiter l'impact des flux en période de pointe, mais aussi d'inciter à l'usage des modes actifs.
- **Développer les collaborations** engagées dans le cadre de la charte de partenariat Sète / Montpellier / Nîmes / Alès permettant de favoriser les synergies et mises en réseaux entre territoires et équipements aux vocations complémentaires. Les axes de synergie pourront porter sur le patrimoine environnemental, la mosaïque des sites d'histoire, les musées, les paysages, les aménagements à forts potentiels touristiques aux franges ou en interfaces territoriales.
- **Valoriser les « vitrines du territoire »** que sont les portes métropolitaines comme lieux de programmation privilégiés pour l'hébergement et les équipements touristiques structurants de rayonnement supra-métropolitain. Plus largement, il convient de privilégier l'accueil d'équipements dans les communes desservies par le réseau armature de transport en commun (le grand noyau métropolitain de Montpellier) voire par les autres lignes structurantes, le croissant nord du savoir, les portes métropolitaines.
- **Prioriser le réinvestissement urbain des plus grands sites et le foisonnement de leurs fonctions pour le tourisme d'affaire :** Cet objectif concerne tout particulièrement le Corum, le Parc des Expositions et l'Aréna, mais aussi le Zénith dont les éventuels besoins de développement devront être, le cas échéant, accompagnés par le PLUi, compte tenu de leurs impacts essentiel pour l'attractivité du

territoire, que ce soit en matière de tourisme d'affaire, culturelle, de loisir et de grands évènements.

- Favoriser le renouvellement urbain et l'affirmation d'identités de quartier en s'appuyant sur l'effet de levier des équipements structurants. La localisation d'équipements et de fonctions-support, publics ou privés, dans certains quartiers en renouvellement peut être mise à profit pour générer des synergies, voire la formation de clusters urbains et l'émergence d'identités qualifiantes. Ce peut être le cas du développement de la filière des industries culturelles et créatives (ICC) dans le quartier de l'EAI, du numérique au sein du quartier Cambacères, de la santé, de l'intergénérationnel et de l'autonomie et de leurs applications sur le quartier et le parc Eureka, et sur Ode (Pôle Autonomie Santé), du développement des activités agro-alimentaires sur le MIN au sein du quartier de la Restanque etc...
- **Conforter les équipements universitaires et de recherche**, pour lesquels des besoins ont notamment été identifiés par l'étude de stratégie immobilière réalisée par la COMUE en 2016 dans le cadre du projet CAMPUS. En effet, l'académie de Montpellier, qui bénéficie d'une démographie généreuse et d'une forte attractivité devrait voir sa courbe de croissance des effectifs se situer au-dessus de la moyenne française. Ces investissements doivent offrir l'occasion de valoriser l'inscription urbaine du Campus et des équipements d'enseignement supérieur en général pour mieux les intégrer à la vie urbaine.
- **Accompagner la structuration des équipements de santé publics et privés**. Ce secteur est en pleine évolution, compte tenu de l'évolution des besoins, de l'attractivité du Pôle Santé de Montpellier et des impératifs économiques auxquels la filière est soumise. Il convient donc de permettre la restructuration immobilière engagée sur le CHRU et l'accueil des cliniques et autres équipements publics et privés qui viennent consolider les services développés sur le territoire, en lien avec les Pôles de recherche et les filières économiques concernées. Les équipements les plus générateurs de flux devront être situés le long de lignes en transport en commun structurantes.

- **Affirmer le statut de capitale culturelle et déployer la culture hors les murs**. Le projet prévoit de compléter l'offre culturelle du territoire avec l'ouverture du centre d'art Montpellier Contemporain (le MoCo) et la relocalisation du Conservatoire à vocation régionale (CRR) de Montpellier Méditerranée Métropole. Au-delà, compte tenu de la densité et de la puissance de l'armature des équipements culturels de la Métropole, et suite à l'intégration du Domaine d'Ô au sein de son offre culturelle, ce sont désormais les mises en réseaux, la structuration et la consolidation des politiques publiques qui seront privilégiées dans les stratégies culturelles pour les années à venir.. Les éventuels besoins en équipement résulteront de cette stratégie. Par ailleurs, il convient d'accorder à l'art et au design une place dans tous les lieux, y compris dans ceux qui ne leur sont pas usuellement dédiés, permettant ainsi d'ouvrir leur accès au plus grand nombre. Ces événements impliquent l'utilisation d'espaces publics qui nécessitent des aménagements spécifiques et temporaires adaptés. Il convient plus généralement d'intégrer des dimensions créatives et le design dans les projets d'aménagement d'espace public
- **Affirmer le statut de capitale sportive avec des projets à fort rayonnement**. Le projet prévoit notamment la réalisation d'un complexe sportif à la hauteur des besoins de la métropole, compte tenu des contraintes liées à la mise aux normes et à l'inondabilité du stade de la Mosson et la reconversion, de celui-ci. Ce complexe comprendrait un nouveau stade de football d'une capacité d'environ 25 000 à 35 000 places, un palais des sports et divers services et fonctions connexes, dans un secteur bien desservi à la fois par les transports en commun et le contournement routier. Peuvent également figurer dans cette catégorie à fort rayonnement, le Parc multi-glisses Gérard Bruyère à Baillargues, compte tenu de son potentiel d'attractivité.
- **Poursuivre les aménagements à forte valeur touristique urbaine** ajoutée, sur le noyau de centralité métropolitaine élargi, appuyé à la fois sur Montpellier- Grand Cœur, les quartiers de Port Marianne et l'axe de

reconquête urbaine « Ode à la Mer » sur Lattes et Pérols. Il convient de lier la découverte du patrimoine historique, des créations architecturales contemporaines, de l'offre culturelle (musées et autres lieux publics et privés) à la découverte des espaces naturels. Cet objectif doit se combiner avec la volonté de mettre en valeur le patrimoine et les atouts touristiques de l'ensemble du territoire (développé dans le chapitre suivant), par l'organisation de synergies et de parcours adaptés.

- **Favoriser le développement d'un tourisme d'affaire.** Le tourisme d'affaire est un axe de développement privilégié pour l'ensemble de l'aire métropolitaine et régionale, par le potentiel de rayonnement et de notoriété nationale et internationale qu'il peut offrir. Il est intimement lié au maintien et au développement d'infrastructures métropolitaines (aéroport, gares, Corum, Arena, Zénith, Parc des expositions, infrastructures universitaires...) offrant les conditions requises pour développer un tel marché. Son développement est aussi généré par les fonctions universitaires, de recherches, économiques et culturelles de la Métropole et par l'attractivité du territoire dans toutes ses dimensions (son offre d'hébergement, de restauration, de loisirs, la qualité de son environnement urbain et naturel...). L'objectif est de poursuivre le développement amorcé depuis la création du Corum, en faisant du territoire une terre d'accueil privilégiée pour les congressistes, cible à fort potentiel, aussi bien en termes de retombées économiques que de retours touristiques ultérieurs.

5.4.1.3. Conforter une offre de loisir en s'adressant autant à la population permanente qu'aux usagers occasionnels du territoire

La demande des populations en matière d'offre culturelle et de loisir est ascendante ; ceci se vérifie sur le territoire métropolitain car la population de la Métropole est jeune, qu'elle est composée d'une part importante de nouveaux arrivants, en recherche de liens sociaux et de lieux de partage, et que l'image de Montpellier cultive avec succès depuis plusieurs

décennies un certain art de vivre à la fois méditerranéen, convivial et en prise avec l'évolution des modes de vie.

Dans ce contexte, l'enjeu consiste à conforter une offre culturelle et de loisir qui s'adresse autant à la population permanente qu'aux usagers occasionnels du territoire, qu'ils soient touristes ou habitants du grand bassin de vie régional. Il s'agit également de favoriser le tourisme de rebond ou tourisme de proximité en direction des pôles touristiques structurants de la métropole ou de son grand bassin de vie.

Ainsi le PLUi veille à :

- **Préserver et développer le patrimoine historique et archéologique** en valorisant les sites de Lattara à Lattes et du Castellans à Murviel-lès-Montpellier, les ensembles urbains et villageois emblématiques, les folies et les mas et en général en mettant en valeur l'ensemble du patrimoine civil, religieux, agricole, vernaculaire dont le territoire est fortement parsemé. L'environnement de ces éléments patrimoniaux devra préserver et participer à la qualité de leurs abords, dans un souci de préservation des sites et d'amélioration de leur rayonnement territorial et de leur attractivité.
- Préserver et valoriser le patrimoine naturel et notamment le patrimoine remarquable au travers d'aménagements permettant leur découverte
- **Mettre en réseau les équipements culturels** afin de créer des synergies, des cohérences et de meilleures visibilité. La mise en réseau des bibliothèques et médiathèques du territoire et le développement d'une offre numérique (bibliothèque numérique de référence), viendront compléter les actions déjà en cours autour de la mise en réseau des musées d'histoire et d'archéologie, des écoles de musique et du Conservatoire à Rayonnement Régional (CRR), et des salles de spectacle. La création d'un nouveau CRR confortera ce schéma. De même, dans le secteur de la culture scientifique et dans une perspective du déploiement et de consolidation d'une stratégie

culturelle et touristique, la mise en valeur des très riches collections des musées, des sites de culture scientifique et technique (zoo de Lunaret, Aquarium Mare Nostrum, Universités...) nécessitera des coordinations. Par ailleurs, ces mises en réseaux sont à promouvoir aussi à l'échelle du grand territoire, notamment dans le cadre des coopérations avec les communautés de Sète, Nîmes et Alès.

- **Développer les activités de pleine nature, agri et oenotourisme, santé etc.** Il convient de prendre en compte les bâtis patrimoniaux existants (mas et domaines) et leur capacité d'évolution, de faciliter autour de ces lieux le développement d'itinéraires pédestres ou cyclables reliés aux PEM et axes cyclables structurants et de boucles thématiques.
- **Ancrer la mobilité touristique dans un territoire élargi à travers le développement de boucles pédestres,** VTT, équestre : à l'est de la métropole, autour de Castries ; à l'ouest autour de Saint Jean de Védas / Fabrègues en lien avec le Massif de la Gardiole, et vers Cournonterral en lien avec le plateau d'Aumelas ; au nord-ouest autour de Saint Georges d'Orques/Murviel-lès-Montpellier / Juvignac / Grabels en direction de la Vallée de l'Hérault ; au sud de la Métropole autour des Etangs Palavasiens. Il convient de ponctuer ces parcours par des points d'arrêt aménagés autour de sites d'intérêt touristique ou de loisirs (sites culturels, équipements, quartiers et architectures remarquables, villages, espaces naturels, etc.) ou autour de lieux d'hébergement diversifiés (hôtels, gîtes, hébergements insolites...).
- **Adapter les capacités et améliorer la qualité des hébergements touristiques.** Afin de répondre aux évolutions de la demande en matière de qualité d'accueil notamment, il convient de favoriser et d'accompagner prioritairement les opérations de requalification et de mise à niveau et de porter dans un second temps, une réflexion sur le développement d'infrastructures d'hébergements en retrait du trait de côte – notamment au sein du projet Ode sur Lattes et Pérols. Il convient aussi de maintenir une offre Habitat Léger de Loisirs (campings, ...) tout en intégrant les contraintes environnementales et celle de la loi Littoral.

Pour ces installations le PLUi veillera à leur insertion paysagère, à limiter leur taille afin d'assurer une offre qualitative, à permettre le recours à ce type d'activité pour les exploitations agricoles dans le cadre d'une diversification et dans la mesure où le projet ne remet pas en question la vocation agricole du site et son intégrité paysagère.

- **Tenir compte de la spécificité du cœur de Montpellier : le quartier Grand Cœur.** Ce quartier a une valeur identitaire et une fonction particulière au sein de la métropole. Fréquenté par tous, il est un lieu de loisirs, de culture, de tourisme intense. Il est également habité par plus de 70 000 habitants de profils variés et il doit le rester. Son évolution doit donc concilier la nécessaire cohabitation harmonieuse des résidents qui ont leurs besoins en termes de confort d'habitat mais aussi de modes de vie et les pratiquants plus occasionnels. La programmation et la réalisation des opérations doivent s'attacher à éviter les tendances à la gentrification, tout en permettant la résorption des îlots de pauvretés qui existent. Cette évolution passe bien-sûr par les projets d'habitats souvent, mais pas toujours, en réhabilitations. Elle passe aussi par le soutien au commerce, et le maintien de bureaux. L'intervention sur les espaces publics qui doivent être fonctionnels, harmonieux et confortables est le corollaire indispensable de transformations positives.

5.4.2. CONFORTER LES EQUIPEMENTS SANITAIRES DU TERRITOIRE

5.4.2.1. Développement des équipements visant à améliorer la capacité des milieux récepteurs en cohérence avec la croissance de population

Dans un souci de gestion du cycle de l'eau et de préservation de la qualité de l'eau pour la consommation humaine, le PLUi assure :

- La protection des captages d'eau potable qu'ils soient couverts ou non par une DUP en garantissant graduellement la préservation des périmètres immédiats - rapprochés- éloignés en y excluant ou en y limitant les occupations et utilisations des sols de manière à ne pas porter atteinte à la qualité de la ressource en eau, en respectant le cas échéant les prescriptions des DUP ou des rapports d'hydrogéologues.
- Le développement urbain et d'accueil de nouvelle population en cohérence avec les capacités de traitement et de collecte des eaux usées. A ce titre, le projet prévoit la création d'infrastructures pour accroître les capacités de distribution d'eau potable (usine VALEDEAU qui potabilisera l'eau du Rhône), ainsi que l'optimisation et le développement des systèmes d'assainissement (modernisation de la station d'épuration Maera).

5.4.2.2. Structuration de la filière de gestion des déchets

Les objectifs poursuivis par Montpellier Méditerranée Métropole s'inscrivent pleinement dans les objectifs de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (TECV), et en particulier :

- une réduction d'au moins 10 % des déchets ménagers et assimilés en 2020 par rapport à 2010 ;
- l'augmentation du recyclage des déchets non dangereux non inertes et des déchets issus du BTP ;

- la réduction des déchets enfouis en installation de stockage de déchets non dangereux de 30 % en 2020 et de 50 % en 2025 par rapport à 2010.

Le travail de construction de la politique de réduction, de valorisation et de traitement des déchets, basé sur un diagnostic de la situation actuelle et tendancielle, montre que les efforts à fournir pour atteindre les objectifs de la loi TECV et des réglementations qui lui sont associées, ne sont pas essentiellement techniques, Montpellier Méditerranée Métropole disposant déjà des outils de valorisation (usine de méthanisation d'AMETYST) ou ayant programmé leur rénovation pour se conformer aux enjeux de valorisation (rénovation du centre de tri DEMETER avec extension des consignes de tri des emballages et des déchèteries). Ils relèvent essentiellement de l'évolution des comportements des citoyens et des acteurs économiques du territoire d'une part et de l'offre de produits et services répondant aux enjeux de préservation des ressources et de réduction de la production de déchets d'autre part.

L'ambition 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.

L'ambition de favoriser le développement des activités économiques répondant aux enjeux de la préservation des ressources rejoint les enjeux de développement de l'emploi, par nature non délocalisables sur ce secteur (services de proximité, création de boucles locales de la matière), ainsi que de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre du territoire, dans la logique de circuits courts. Au vu de ces enjeux et opportunités pour son territoire, Montpellier Méditerranée Métropole se place dans une démarche ambitieuse de prévention et de gestion des déchets et se donne les moyens d'une politique concertée et partenariale sur la période 2018-2020.

Le dépassement des objectifs de la loi de transition énergétique pour la croissance verte à l'horizon 2020 permettra à Montpellier Méditerranée Métropole de se placer sur une trajectoire vertueuse à l'horizon 2025.

Le projet « Territoire économe en ressources » se décline ainsi en plusieurs objectifs :

- des objectifs de prévention et de valorisation des déchets ménagers et assimilés à l'horizon 2020 ;
- des objectifs de mobilisation des acteurs du territoire vers l'économie circulaire.

Ainsi la gestion des déchets et l'implantation des nouveaux équipements nécessaires à leur tri et à leur collecte s'organisent en se référant systématiquement au Plan de Prévention et de Gestion des Déchets Non Dangereux relatif à l'élimination des déchets ménagers et assimilés et aux autres plans ou schémas de portée départementale ou régionale, liés aux déchets dangereux et de chantier.

Les objectifs en matière d'organisation de la filière de gestion des déchets contribueront à :

- optimiser le traitement des déchets ;
- favoriser le recyclage des matériaux et leur réutilisation, encourager le tri sélectif et le développement de l'économie circulaire ;
- contribuer à renforcer l'acceptabilité sociale et l'intégration paysagère des unités de tri, préparation, transfert et traitement.

Le PLUi prévoit de poursuivre la stratégie de gestion des déchets par :

- L'optimisation des capacités de production d'énergie, notamment de l'usine de méthanisation Amétyst en augmentant la part de bio déchets triés à la source, afin d'accroître la production d'énergie renouvelable (électricité et chaleur), de compost normé issu du tri sur ordures ménagères, mais aussi à haute valeur ajoutée. Cette augmentation de production d'énergie renouvelable conduira à développer de nouveaux débouchés (injection du biogaz dans le réseau public, biogaz carburant, ...)
- L'optimisation du tri sélectif, notamment par l'extension et la modernisation du centre de tri des déchets recyclables secs (Demeter) qui permettra de mettre en place l'extension des consignes de tri des

plastiques pour une meilleure performance de valorisation des déchets secs ;

- La diminution du recours à l'enfouissement pour les déchets ultimes par des réflexions engagées pour la mise en œuvre d'une filière complémentaire de Combustibles Solides de Récupération (CSR) et le développement de solutions de traitement.

5.4.2.3. Accompagner la filière des matériaux de construction

Dans la perspective d'accompagner la croissance de population et ses effets, le projet prévoit la gestion de la ressource en matériaux et les carrières. Les axes stratégiques pour la gestion de la ressource en matériaux sont, en cohérence avec le Schéma Départemental des Carrières, de :

- Faciliter l'accès à la ressource locale à moyen, long terme, pour répondre à la demande du territoire à partir des exploitations actuelles sur le territoire métropolitain, sans pour autant identifier de nouveaux sites. A ce titre, le projet prévoit de développer des capacités de production des carrières actuelles quand elles disposent d'un potentiel résiduel (en particulier les carrières de Villeneuve-lès-Maguelone, de Castries et de Beaulieu) ou d'identifier de nouveaux sites sans créer des risques graves de nuisance pour l'environnement humain, ni porter atteinte à la qualité des espaces naturels et agricoles, des eaux de surface et souterraines, de la biodiversité, des sites et des paysages
- Limiter les impacts et nuisances de ces activités sur l'environnement ;
- Promouvoir le recyclage des matériaux issus de la démolition et de la déconstruction à partir de plateformes ;
- Réhabiliter ou reconvertir systématiquement les sites en fin d'exploitation.

5.5. Développement économique, numérique et équipement commercial

Enjeux

Le projet urbain est intimement lié au projet économique, moteur du dynamisme du territoire. Deux axes forts marquent la stratégie de développement économique du territoire :

- Une volonté forte de poursuivre la stratégie engagée autour de 6 filières de développement. Sur le plan spatial, cette stratégie promeut la spécialisation des espaces économiques et la constitution de solutions foncières et immobilières diversifiées pour répondre au parcours des entreprises sur le territoire.
- Des orientations nouvelles pour le déploiement d'espaces à destination de l'économie productive et des entreprises ne pouvant pas être accueillies en tissus urbains mixtes. C'est là un enjeu fort de la stratégie économique. La carence constatée en foncier pour les activités productives et extensives conduit notamment à une trop faible diversification des emplois. Or, il apparaît que les emplois moins qualifiés de l'industrie dite traditionnelle ou productive, mais aussi de l'économie présentielle, répondent de manière significative aux profils d'une grande partie de demandeurs d'emploi du territoire.

L'équipement numérique et ses usages constituent un levier de mise œuvre important de la stratégie économique de la métropole, à travers d'une part le déploiement d'une infrastructure numérique performante pour l'ensemble du territoire et pour l'accueil des entreprises, et d'autre part par le déploiement d'une architecture globale, mutualisée et performante d'équipements et de réseaux constitutifs de la « chaîne de valeur » de la Cité intelligente.

Ainsi équipé, le territoire présente les atouts pour consolider son positionnement en tant que laboratoire d'innovations et d'expérimentation des services de demain à la population, aux usagers et aux entreprises.

Enfin, l'armature commerciale décline différents niveaux d'ambition, entre le confortement du rayonnement extra métropolitain pour les équipements structurants et le maillage d'une armature commerciale de proximité essentielle au dynamisme des villes et des villages ainsi qu'à la limitation des déplacements.

Orientations thématiques

- 1. POURSUIVRE UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE BASEE SUR L'INNOVATION**
- 2. DIVERSIFIER L'ECONOMIE DU TERRITOIRE**
- 3. FAVORISER LE DEVELOPPEMENT D'UNE OFFRE COMMERCIALE PLURIELLE ET QUALIFIEE**

5.5.1. POURSUIVRE UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE FONDEE SUR L'INNOVATION

5.5.1.1. Actionner l'ensemble des leviers de structuration des 6 filières identitaires

Montpellier Méditerranée Métropole entend poursuivre une stratégie de développement économique ambitieuse autour de six filières prioritaires : la santé, le numérique, les industries culturelles et créatives, l'agroalimentaire, l'économie agricole et l'agroécologie, les technologies environnementales, l'eau.

Qu'elles soient industrielles ou à fort enjeu identitaire, émergentes ou structurées, porteuses de perspectives de développement, **l'enjeu porte sur la structuration et le soutien à l'innovation** autour de ces filières à partir de la mise en place d'une chaîne de l'innovation et de structuration complète proposant aux acteurs économiques un dispositif d'accompagnement qui va de l'idée ou du projet de recherche jusqu'à l'implantation et au développement de l'entreprise sur le territoire et à l'international. Pour ces activités à dimension tertiaire, l'enjeu est donc plus qualitatif que quantitatif ; il consiste à structurer les filières, accompagner le déploiement et la mise en réseau des écosystèmes d'innovation.

Parce que la compétitivité se joue au cœur des territoires, la Métropole actionne l'ensemble des leviers de structuration des filières (concentration spatiale des acteurs, diversité de l'offre d'enseignement, des ressources et développement des interactions) qui permettent la consolidation des écosystèmes locaux de croissance : soutien financier aux pôles de compétitivité, impulsion et soutien financier aux groupements d'entreprises (dont les clusters), articulation et soutien aux projets structurants sur la filière, organisation ou soutien aux événements structurants, marketing territorial.

- Le projet prévoit des objectifs différenciés sur chacune des filières à conforter avec cependant comme point de convergence **le développement d'une offre foncière adaptée au développement**

progressif des entreprises. Il s'agira de développer des lieux adaptés favorisant le développement de performances collectives par le soutien et le partage des moyens comme vecteur de réduction des coûts fixes, via le regroupement et la mutualisation des solutions foncières ou immobilières, équipements, outils (en lien avec la filière), etc... au sein d'un même site. Pour cela, il s'agit de respecter chaque fois que possible les principes suivants :

- Faciliter l'installation de tissus économiques complets autour de sites emblématiques/totem pilotes ;
- Au sein et aux abords de ces sites emblématiques/totem pilotes, il s'agit de rassembler le maximum de conditions nécessaires pour accueillir les maillons de la chaîne dans un parcours immobilier complet, tant en typologie, qu'en taille et en prix. Lorsque la demande est confirmée, il convient de compléter le réseau des pépinières du territoire par des incubateurs spécifiques aux différentes polarités et de compléter l'offre en hôtel d'entreprise et ateliers relais.
- Favoriser la création de lieux en capacité d'offrir de nouvelles pratiques entrepreneuriales, commerciales et/ou créatives : coworking, tiers-lieux, bureaux virtuels, itinérance numérique... Ces points d'échange constituent les espaces stratégiques de demain, garants d'une partie de l'attractivité économique du territoire et point central des clusters ou grappes d'entreprises.
- Equiper ces lieux d'un niveau minimum de services et d'équipements (THD, proximité de transports en commun performants, offre innovante mutualisée, services et commerces de proximité).

Ses nouveaux immobiliers d'entreprise seront localisés dans les cadrans propres à chaque filière :

- **Continuer à constituer une offre foncière et immobilière pour réunir et fédérer les acteurs du secteur de la santé et développer le projet Montpellier Capital Santé.** L'axe des savoirs au nord pourra constituer un site privilégié appuyé notamment sur les Hôpitaux et le grand secteur d'Euromédecine. Cependant, d'autres possibilités d'implantations pourront être envisagées à destination de cette filière, à l'image du maillage du territoire par les cliniques générant chacune une polarité secondaire de développement urbain (comme dans les quartiers du Millénaire et d'Ovalie à Montpellier, ou à Castelnau-le-Lez et à Saint Jean de Védas). Au-delà du complément de l'offre foncière et immobilière, le projet prévoit la requalification du secteur d'Euromédecine.
- Continuer à fédérer et concentrer les acteurs constituant le cœur de l'écosystème du numérique, de l'innovation et de la French Tech. Le cadran géographique privilégié pour appuyer les principaux éléments constitutifs de cette filière est l'Est de Montpellier : territoire de l'EcoCité depuis Euréka-Le Millénaire sur Montpellier et Castelnau-le-Lez au Nord, jusqu'à Ode sur Lattes et Pérols au sud, en passant le grand Coeur de Montpellier, Port Marianne et la Porte internationale (quartier de la Gare TGV). La Porte internationale est destinée à accueillir le cœur de l'écosystème avec notamment une « Halle Frenchtech » sur le quartier Cambacérès. Dans cet esprit, il convient d'aménager la Porte internationale pour qu'elle constitue le socle emblématique de l'écosystème et reflète ses modes de fonctionnement (nouveaux mode de travail et de loisirs contemporains, proximité à la fois de tous les moyens de transports, environnement agro-naturel de grande qualité, immersion dans une ville intense aux fonctions multiples...)
- **Favoriser la structuration d'une véritable filière des Industries Culturelles et Créatives (ICC) urbaine.** Le projet positionne le cœur de métropole comme une vitrine « éco-créative » et culturelle de l'aire métropolitaine et de sa région. Les sites privilégiés sont le grand cœur

de Montpellier en général et plus spécifiquement le quartier de l'« EAI ». Cet espace de renouvellement urbain est destiné à devenir un quartier cluster et créatif réunissant l'ensemble de la chaîne des métiers notamment du jeu vidéo, du cinéma, de l'animation, des effets spéciaux, du design graphique et numérique, de la radio etc... en les articulant autour de plusieurs composantes : formation, entreprises, tiers-lieux, services spécifiques...

- **Conforter l'économie du savoir et l'enseignement supérieur et la recherche (public ou privé).** Ce secteur doit être localisé en priorité dans le tissu urbain mixte du cœur métropolitain, ainsi que sur le croissant nord des savoirs et en général le long du réseau armature de transports en commun. Les opportunités foncière et immobilières dédiées à ce secteur devront prendre en compte un certain nombre de critères : proximité des transports en commun et réseau pour les mobilités actives, espaces mutualisables- amphithéâtre, intégration des équipements de formation-recherche dans la ville etc...
- **Mettre en œuvre la politique Agroécologique et Alimentaire.** Le déploiement de la politique Agroécologique et Alimentaire se base sur les capacités du territoire à offrir l'ensemble des composantes de la chaîne de production amont tel que décrit dans le Défi A. L'ensemble des polarités économiques accueillera notamment l'offre des bâtiments de transformation, de distribution, de stockage ou d'exploitation liée aux activités agricoles et agroalimentaire. Cet objectif concerne l'ensemble du territoire dans le respect de ses contraintes. Le MIN et le quartier de la Restanque à Montpellier peuvent potentiellement former un cœur de filière urbain à forte valeur ajoutée, tant en termes de débouchés commerciaux, que de structuration de l'écosystème et d'animation urbaine.
- **Réserver du foncier et de l'immobilier pour les secteurs en émergence :** eau, économie verte, transition énergétique, économie circulaire, e-commerce, logistique urbaine etc... En ce sens, et en général, pour assurer l'attractivité du territoire en matière économique, l'offre foncière doit être à la fois de quantité suffisante et adaptable à

des fonctions et à des formes urbaines et architecturales très variées. La souplesse que doit intégrer l'offre foncière à constituer doit toutefois être limitée par la prise en compte impérative des contraintes environnementales et paysagères. En effet, il convient de considérer que les pôles d'activités qui ne répondent pas à cette exigence perdront en attractivité et pénaliseront l'image économique du territoire tout entier.

5.5.1.2. Assurer un déploiement du très haut débit sur le territoire : Montpellier3M métropole digitale

L'apport des TIC présente deux intérêts, le premier en tant qu'infrastructure pour le territoire et le second en tant que support à des services pour les citoyens et les entreprises afin de développer de nouveaux usages. Deux axes forts composent donc la politique numérique de la métropole : un sur le déploiement d'une infrastructure numérique performante pour l'ensemble du territoire, l'autre sur le développement d'un territoire laboratoire d'innovations pour bâtir « la ville intelligente ».

Le déploiement d'une infrastructure de services numériques performante est incontournable pour l'essor économique et pour le développement des usages du numérique.

Accéder au très haut débit avec des conditions élevées de qualité de services et de sécurité est un objectif fondamental aussi bien pour les acteurs économiques que pour le secteur public par rapport à l'ensemble des équipements publics structurants du territoire. Les pratiques et les besoins évoluent, il est donc indispensable de permettre à la métropole de continuer à être attractive avec des infrastructures adaptées aux nouveaux standards.

L'ensemble des travaux, constructions, installations et aménagements réalisés au sein de la métropole doit donc contribuer au déploiement des réseaux de communications électroniques très haut débit.

Le développement de réseaux de communications électroniques très haut débit est aussi synonyme d'attractivité et de compétitivité économique. À cet effet, il y a lieu de :

- Prévoir l'irrigation des zones économiques en infrastructures passives (fourreaux, chambres, locaux techniques) qui permettront d'accueillir de manière équitable et non discriminatoire les réseaux de télécommunications pour permettre d'accéder à des offres concurrentielles,
- D'inciter les opérateurs de télécommunications à étendre leur réseau très haut débit afin de raccorder et d'équiper la zone aménagée.
- Développer et créer les infrastructures passives (fourreaux, chambres de réservation...) nécessaires à la mise en place du très haut débit lors des travaux d'aménagement résidentiels, mixtes ou économiques
- Définir les règles d'occupation de l'espace public par toute nouvelle infrastructure fixe ou mobile : fourreau en sous-sol, armoire de rue, réseau aérien, antenne relais...
- Conditionner certaines opérations d'aménagement à la mise en œuvre d'infrastructures très haut débit (ouverture à l'urbanisation de nouvelles polarités stratégiques, réinvestissement urbain des polarités économiques existantes)
- Déployer un plan progressif d'amélioration de la desserte et de l'équipement des zones d'activités économiques existantes

Dans ce cadre, il s'agit d'assurer la cohérence entre le déploiement des réseaux numériques performants et le développement urbain, dans les quartiers mixtes et les zones d'activités économiques et commerciales. Ce défi est à double titre nécessaire pour réduire les zones mal connectées. Il s'agit aussi d'optimiser le réseau numérique en l'exploitant à son maximum, notamment là où la fibre optique est d'ores et déjà opérationnelle.

La qualité de vie de chaque habitant nécessite également d'orienter le développement urbain vers des projets organisés autour de réseaux intelligents (« smart grids »), permettant la gestion optimale des besoins en énergie, en eau ou en matière de TIC, de gestion des risques, d'amélioration du fonctionnement des équipements et services publics, de développement d'habitats et d'immobiliers d'entreprises intelligents (domotique), d'aménagement d'espaces publics connectés....

Par ailleurs, la Métropole représente un territoire catalyseur d'innovation et se positionne comme un terrain d'expérimentation et de déploiement de

solutions innovantes à l'appui d'une démarche d'open innovation, de co-construction avec les entreprises autour d'expérimentations, de démonstrateurs mais également de programmes d'investissements.

Le territoire est ainsi mobilisé comme un véritable living lab, inscrit dans un mode de relations coopératif avec les universités, les centres de recherche, les acteurs économiques, notamment les start up et des modes itératifs de relations avec les usagers-consommateurs, grâce à des technologies évolutives et ouvertes. L'objectif du projet est de poursuivre cette démarche en s'appuyant très largement sur l'ensemble de l'écosystème (PME, start-up, grands comptes), sur toutes les filières pour bâtir la « ville intelligente » et les usages de demain autour de trois objectifs clés :

- Fixer des entreprises sur le territoire par des collaborations industrielles sur de nouvelles activités créatrices de valeur ajoutée et d'emplois et favoriser le développement de start-up à travers la mise à disposition des données urbaines, temps réel et prédictives ;
- Développer de nouveaux usages et de nouveaux services aux citoyens en impliquant les usagers dans la définition des nouveaux services pour soutenir le développement, l'aménagement et la gestion durables du territoire ;

Etre un accélérateur de liens et de cohésions sociales à travers le développement de services locaux.

5.5.1.3. Créer une offre foncière attractive et durable

Le réaménagement des polarités économiques existantes ou l'ouverture à l'urbanisation des secteurs d'extensions économiques doivent garantir un minimum de critères permettant d'assurer un fonctionnement optimal et

durable des sites économiques. Il s'agit de veiller à ce que chaque site d'extension soit conçu :

- **Avec un cadre environnemental et paysager de qualité.** Il convient d'intégrer les composantes naturelles pour valoriser les composantes paysagères dans l'aménagement des espaces publics et collectifs. Il convient aussi de mettre en valeur les franges urbaines avec des projets favorisant la maîtrise des usages sur les lisières agro-naturelles et enfin de privilégier un traitement végétal des espaces non bâtis
- **Pour favoriser les comportements durables** à travers la mutualisation des équipements destinés à répondre aux besoins des entreprises. Il s'agit de favoriser des comportements durables : privilégier la requalification et l'optimisation à l'intérieur des sites existants ; anticiper la mutualisation des équipements sur la question des déchets dans les parcs d'activités ; rechercher et favoriser dès que possible l'accessibilité par les réseaux de transport existant ; favoriser l'utilisation de l'énergie verte pour les entreprises ; intégrer chaque fois que possible une logique de services collectifs.
- **Avec le souci de prévoir l'émergence d'une offre de services aux entreprises et aux salariés sur les sites d'activités.** L'implantation de services de proximité doit être recherchée. De même, l'ouverture à l'urbanisation de sites économiques nouveaux sera favorisée par le déploiement de réseaux numériques très haut débit et avec l'exigence de répondre aux demandes des entreprises dans leur diversité, dans un souci de confortement de l'attractivité économique de la Métropole.

5.5.2. DIVERSIFIER L'ÉCONOMIE DU TERRITOIRE

5.5.2.1. Répondre aux besoins d'implantations des activités et proposer aux entreprises un parcours d'accueil

La création d'emplois dans le territoire de la Métropole est très importante (1,3%/an entre 2008 et 2013). Elle est essentiellement liée à une croissance de l'économie résidentielle, conséquence d'une croissance démographique soutenue et continue. Cette progression significative du taux de création d'emplois reste cependant insuffisante pour juguler significativement le niveau élevé du taux de chômage lié en grande partie à la croissance démographique. Pour y parvenir, outre la poursuite et l'amplification des stratégies développées dans les décennies précédentes en faveur des secteurs de l'économie de l'intelligence, il convient de renforcer l'économie « productive ».

Il s'agit donc de corriger les carences mises en évidence par l'évaluation du SCoT2006 s'agissant de l'offre foncière et immobilière pour les activités économiques qui ne peuvent être localisées dans les tissus urbains : artisanat de production, activités manufacturières, activités logistiques, l'ensemble du tertiaire associé à ces trois segments de tout système productif, business-parcs etc....

L'**enjeu** consiste à passer d'une économie essentiellement fondée sur la dualité innovation et intelligence technopolitaines et résidentielle, à une économie proprement métropolitaine, plus diversifiée, plus productive, et meilleure pourvoyeuse d'emplois pour tous les niveaux de qualification.

Le projet prévoit donc d'intégrer les objectifs suivants :

- **Identifier des sites potentiels à affecter aux activités productives et extensives.** Dans une logique de structuration de polarité des sites potentiels devront être affecté aux activités productives :
 - Industrie et logistique, à l'entrée Est du territoire, sous forme de parcs d'activités connectés à l'autoroute A9, proches de l'aéroport et desservis par le pôle d'échanges multimodal de Baillargues.

- Négoce, logistique urbaine et industrie, à l'entrée sud du territoire, sous forme de parcs d'activités connectés à l'autoroute A9, desservis par le PEM de Villeneuve-lès-Maguelone et proches du port en eaux profondes de Sète-Frontignan-Sud-de-France.
- La polarité Eco-industrie, technologies de l'environnement et industries propres, à créer à l'entrée ouest du territoire, sous forme d'un pôle directement connecté à l'autoroute A750

- **Proposer un parcours d'accueil pour ces activités.** A l'image de l'accompagnement des filières stratégiques, il convient de proposer un parcours d'accueil pour ces activités partant d'atelier relais à la constitution de foncier et immobilier dédiés.
- **Proposer des lieux de développement - d'expansion - de réinvestissement pour les entreprises déjà existantes.** Il convient, au travers des polarités définies dédiées à l'économie productive, d'étudier les perspectives de relogement des activités existantes, dans un objectif global de requalification des espaces d'activité.

L'examen des besoins a été réalisé dans le cadre du Schéma d'Accueil des Entreprises qui distingue les besoins suscités par le tertiaire des besoins pour les « Activités ».

- Les besoins fonciers pour le tertiaire : l'enveloppe nécessaire pour les 21 ans de la durée du SCoT2 est estimée entre 630 000 m² et 756 000 m². Rapporté à la durée du PLUi (horizon 2030), ce besoin s'évalue en moyenne à 30 000 à 36 000 m²/an soit entre 330 000 et 396 000 m² sur 11 ans. Néanmoins, ce rythme devra être ajusté afin d'éviter des situations de sur ou de sous programmation. Ces besoins seront majoritairement localisés dans les tissus urbains mixtes qu'ils soient déjà urbanisés ou qu'ils correspondent aux espaces d'extensions urbaines potentielles reconnus par le SCoT2.
- Les besoins pour les « Activités » sont estimés entre 26,4 et 28ha/an. A l'horizon du SCoT2, ces besoins sont de l'ordre de 555 à 590 hectares au total, soit 290 à 308 ha à l'horizon du PLUi.
- En ce qui concerne le foncier lié aux besoins pour les activités exogènes et exceptionnelles, d'envergure nationale ou internationale, la

fourchette est estimée entre 145 à 240 ha aménageables à l'horizon 2040, soit 75 à 125 ha à l'horizon du PLUi.

5.5.2.2. Favoriser le développement d'un tissu économique de proximité

Les activités tertiaires participent à l'animation du tissu urbain mixte. Qu'elles soient au cœur de la polarité urbaine du cœur métropolitain ou logées dans les villages, elles assurent l'exercice d'une mixité fonctionnelle au sein des tissus résidentiels. Il est nécessaire de promouvoir ces formes économiques de proximité, notamment en vue de limiter les flux pendulaires et de s'adapter à l'évolution des modes de vie et d'entreprendre.

Le projet porte comme ambition de :

- **Conforter la polarité urbaine dédiée préférentiellement au secteur tertiaire et notamment numérique.** Il convient de favoriser, au cœur de la métropole desservi par la gare St Roch et par 4 lignes de tramway,, le développement d'un écosystème favorisant la fertilisation croisée entre grands groupes, PME et startups innovantes.
- **Promouvoir des formes économiques de proximité compatibles avec l'environnement propre aux villes et aux villages.** Pour répondre aux besoins en matière d'activités de proximité, notamment artisanales, il convient de définir et d'aménager des espaces d'activités judicieusement localisés et bien insérés (paysage et environnement) permettant de répondre aux besoins de plusieurs villes et villages.
Cette orientation nécessite de poursuivre le maillage de l'ensemble du territoire en réseau numérique à très haut débit et d'inciter au développement des « tiers lieux » dans les villages, favorables au développement économique et à la cohésion sociale. En ce sens, certains types d'activités peuvent s'intégrer dans la stratégie globale en matière de réinvestissement pavillonnaire ainsi que dans les opérations de requalification

d'espaces urbanisés, notamment de centralité, par exemple par l'aménagement de locaux actifs « en pied d'immeuble ».

- Requalifier et densifier les tissus économiques existants en étroites articulations avec les infrastructures routières et de transport en commun : Les tissus économiques existants doivent être requalifiés et densifiés pour en augmenter leur attractivité et permettre ainsi le renouvellement et le développement de l'offre foncière au sein des secteurs déjà urbanisés. Peuvent notamment y contribuer la requalification des espaces publics au sein de ces parcs, leur végétalisation, leur traitement hydraulique, la mutualisation de leurs parkings et de leurs accès, la mise en place de services urbains, à la fois courants et innovants, adaptés à l'évolution des modes de travail et d'entreprendre.
La desserte des tissus d'activités est aujourd'hui insuffisante. L'objectif est de proposer une organisation des transports publics qui vise à combler cette lacune les parcs d'activités existants ou à créer, en articulant transports publics et localisation des sites d'extension. Il s'agit aussi de tracer des pistes cyclables et cheminements piétons qui irriguent le territoire en reliant les secteurs résidentiels aux polarités économiques.
- **Soutien au développement de l'activité économique dans les quartiers prioritaires.** L'objectif consiste tout d'abord à poursuivre le soutien au développement de l'activité économique pour et dans les quartiers de la Politique de la Ville, ainsi que la promotion de l'entrepreneuriat et de l'innovation. Il s'agit aussi de promouvoir le développement d'actions liées à l'emploi et à l'insertion en lien avec les filières économiques stratégiques. Afin d'optimiser l'accès à l'emploi et l'insertion professionnelle, il s'agit d'organiser et de structurer, dans le cadre d'une stratégie d'implantation d'entreprises, l'accueil d'entreprises à fort potentiel d'emploi, adapté aux ressources et compétences du territoire.

5.5.2.3. Développer des polarités économiques attractives et durables

La création de foncier pour les activités économiques repose sur deux axes :

- Premièrement, l'optimisation des polarités économiques existantes au sein de l'urbanisation existante et engagée ;
- Deuxièmement, la création de nouvelles polarités économiques en extension urbaine ;

Pour satisfaire aux différents besoins des acteurs économiques et pour un développement économique équilibré et cohérent, les polarités économiques sont distinguées comme suit :

- **Les polarités économiques rayonnantes en tissu mixte**, elles doivent continuer à assurer leur position d'entraînement pour l'attractivité économique du territoire et de son image.
- **Les polarités économiques rayonnantes à dominante d'activité**, elles sont des polarités d'une taille importante, rassemblant de nombreux emplois, dont l'activité fonctionne souvent en sous-traitance avec les activités situées à proximité, au sein même de la même polarité. L'enjeu est de conforter et optimiser ces polarités à rayonnement national et régional.
- **Les polarités économiques d'équilibre à dominante d'activité**, Il s'agit de polarités d'une taille moyenne (de plus de 15 hectares), pouvant intégrer une ou des entités économiques emblématiques ainsi que des activités diverses situées à proximité, au sein même de la même polarité. Ces polarités bénéficient d'une connexion aux infrastructures de transports (transports collectifs structurants ou performants ou de réseau routier majeur...). Elles sont réparties sur l'ensemble du territoire. L'enjeu est de conforter et optimiser ces polarités à rayonnement intra-métropolitain
- **Les polarités économiques de proximité à dominante d'activité**, Il s'agit de polarités de petite taille, incluant généralement un même type

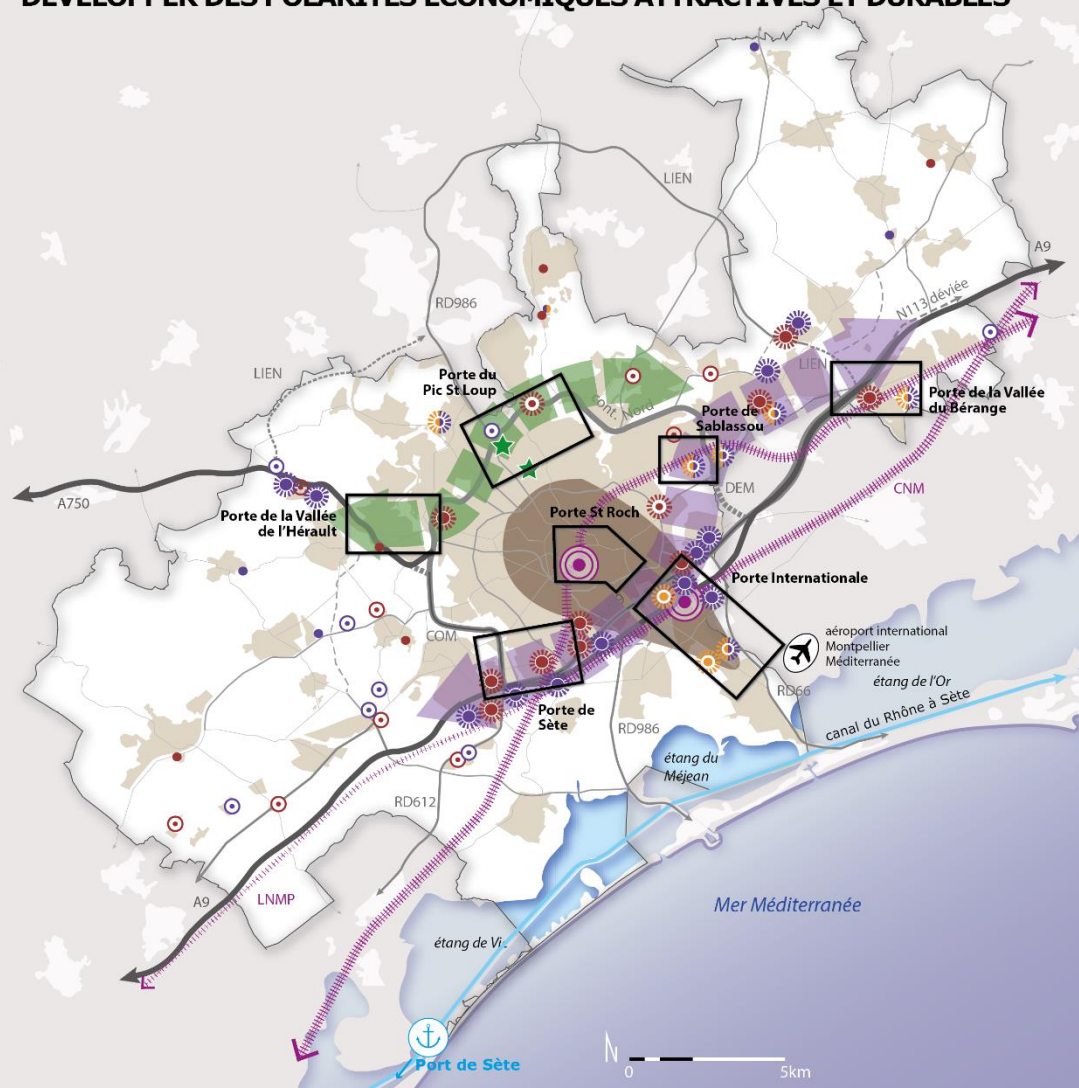
d'activité (souvent de l'artisanat) avec souvent une densité faible en emplois. Ces polarités de proximité sont destinées à accueillir de façon privilégiée les activités ne trouvant pas leur place dans les centralités et n'étant pas compatibles avec la mixité urbaine.

Le tissu mixte est destiné à accueillir l'ensemble des activités économiques qui ont besoin des aménités urbaines et qui contribuent à animer la ville. Lorsque la part de ces activités est significative ce tissu constitue alors une polarité économique rayonnante pour laquelle s'applique des principes spécifiques.

Par ailleurs, le territoire comporte aussi des polarités économiques hors tissu mixte, intégrant les activités qui sont peu compatibles, non adaptées ou qui ne s'adaptent pas aux composantes, aux contraintes et à l'environnement du tissu urbain et tout particulièrement l'habitat compte tenu des nuisances qu'elles peuvent potentiellement apporter sur leur environnement compte tenu aussi de la nature de ces occupations du sol, des configurations foncières et des formes urbaines qu'elles génèrent, des caractéristiques propres à ce type de projets, des logiques économiques et de service.

L'optimisation des polarités économiques existantes ou la création de polarités économiques dans les secteurs d'extension urbaine doivent garantir un minimum de critères permettant d'assurer un fonctionnement optimal et durable des sites économiques, afin de préserver un foncier sur du long terme. Il s'agit de veiller à ce que chaque polarité économique :

- bénéficie d'un cadre environnemental et paysager de qualité,
- soit le support de la recherche de dispositifs favorables aux comportements durables,
- prévoit l'émergence d'une offre de services aux entreprises et aux salariés sur les sites d'activités.



- Polarités économiques facteurs d'attractivité et de rayonnement :**
- polarité métropolitaine : grand Coeur de Montpellier et noyau métropolitain en constitution
 - structurer et densifier les polarités métropolitaines
- Polarités économiques rayonnantes en tissu à dominante d'activités :**
- en urbanisation existante et engagée // en extension
- Polarités économiques rayonnantes en tissu mixte :**
- en urbanisation existante et engagée // en extension
- Axes de développement :**
- axe nord des savoirs : réunir et fédérer les acteurs du secteur de la santé / conforter l'économie du savoir et Enseignement supérieur et recherche
 - axe actif : vitrine urbaine active de la Métropole
- Développer les polarités d'équilibre :**
- polarités économiques d'équilibre en tissu à dominante d'activités :
 - en urbanisation existante et engagée
 - en extension
- Favoriser le développement d'un tissu économique de proximité :**
- polarités économiques en tissu à dominante d'activités :
 - en urbanisation existante et engagée
 - en extension
- Principales infrastructures de transport :**
- aéroport
 - desserte de la métropole par voie d'eau depuis le port de Sète
 - axe ferroviaire structurant (voie historique + CNM)
 - ligne nouvelle Montpellier / Perpignan (LNMP)
 - PEM à rayonnement régional, national et international
 - autoroutes
 - axes pénétrants et contournements existants / projetés
 - axes structurants existants / projetés

5.5.3. FAVORISER LE DEVELOPPEMENT D'UNE OFFRE COMMERCIALE PLURIELLE ET QUALIFIEE

5.5.3.1. Structurer une armature commerciale hiérarchisée

Le tissu commercial de la métropole montpelliéraine accueille environ 7 000 établissements commerciaux et génère 3 milliards d'euros de chiffre d'affaire. L'aire d'influence commerciale de Montpellier dépasse non seulement le périmètre institutionnel du PLUi mais aussi l'aire urbaine montpelliéraine (570 000 habitants) qui recouvre l'ensemble des bassins de vie de Lunel et de Sète et qui s'étend loin au nord-ouest au-delà de la Vallée de l'Hérault. L'influence des grands pôles montpelliérains se prolonge en effet jusqu'aux franges des bassins de consommation nîmois et biterrois. L'analyse des densités des commerces de plus de 300 m² de surface de vente met en évidence un niveau proche d'une métropole comme Rennes, et en deçà de Bordeaux (qui accueille 20% de surfaces par habitant en plus que la moyenne française). Ce niveau d'équipement est logique au regard de la concentration des très grandes surfaces dans les métropoles, de l'attractivité étendue de celle de Montpellier au-delà de son aire urbaine, et surtout d'un apport touristique estimé à 7% en moyenne sur l'année. Ce très bon niveau d'équipement n'est pas l'apanage des moyennes et grandes surfaces, mais s'observe aussi pour le petit commerce et le secteur de la restauration.

Au final, le tissu commercial de la métropole présente des caractéristiques saines, qui démentent l'idée d'un suréquipement excessif dans un contexte d'évolution démographique prononcée sur l'ensemble de l'aire urbaine. Il connaît ainsi une croissance de 1,5% par an des surfaces commerciales, soit une progression de 9 000 m² par an, en cohérence avec la croissance démographique des dernières années.

Ceci étant, la vigilance est nécessaire pour s'assurer que des déséquilibres ne se forment pas faute d'appréciation anticipée des évolutions à venir. Il

s'agit donc d'anticiper les déséquilibres entre les différents niveaux de polarités afin de faire en sorte que les unes ne déstructurent pas les autres mais aussi de prévenir les déséquilibres avec les territoires voisins, sujets eux aussi à des dynamiques de développement commercial importantes.

Afin de conforter la vocation commerciale des espaces existants, d'une façon générale, les nouveaux développements commerciaux sont à localiser préférentiellement dans les polarités commerciales existantes. Pour répondre aux besoins à la fois de rayonnement et de proximité des équipements commerciaux et en intégrant les impacts du e-commerce sur le commerce physique, ce sont entre 7 700 à 8 700 m² de surface de vente nets / an qui devraient être programmés à l'horizon du PLUi.

3 niveaux de polarités commerciales structurent le territoire métropolitain :

- La centralité métropolitaine, de rayonnement supra métropolitain, qui comprend :
 - le grand cœur de Montpellier, qui doit être conforté, dynamisé et étendu, accueillant toutes les formes commerciales et notamment les plus rayonnantes et innovantes. Il répond aux besoins d'achats occasionnels (équipement de la personne) mais aussi au plaisir des déambulations urbaines au sein d'un cœur urbain patrimonial de qualité exceptionnelle. Ce secteur desservi par les lignes de transport public fortes, contribue au rayonnement métropolitain par la concentration du commerce
 - le noyau urbain métropolitain (axe avenue R. Dugrand – avenue G. Frêche, Odysseum sur Montpellier et Ode sur Lattes et Pérols) qui prolonge et complète l'offre du grand cœur de Montpellier grâce à sa desserte par le réseau structurant des transports publics.
Ces pôles majeurs contribuent au rayonnement de la métropole à très large échelle de chalandise, grâce notamment à l'accueil des grands formats commerciaux difficiles à intégrer dans le cœur de Montpellier. Ils doivent aussi afficher, pour leur évolution, un

caractère exemplaire en termes d'intégration urbaine et de qualité environnementale des fonctions commerciales

- **Les pôles de proximité jugés eux aussi prioritaires**, car répondant aux besoins quotidiens et à l'animation des tissus urbains, sont constitués par :
 - **Les centralités urbaines de proximité**, qui proposent une offre commerciale diversifiée répondant aux besoins courants de la population. Leur présence dans les tissus urbains permet de limiter les déplacements automobiles et d'animer les quartiers et centres-villes. Ces centralités jouent un rôle essentiel pour le territoire et doivent être préservées et développées, notamment à la faveur des opérations de (ré)investissement urbain ;
 - En dehors des centralités urbaines, **les polarités alimentaires de proximité** constituées d'une grande surface alimentaire doivent privilégier une surface inférieure à 2.500 m² de surface de vente pour favoriser les pratiques de proximité et veiller à une complémentarité avec ces centralités urbaines en veillant à ne pas les déstructurer.
 - **Les pôles intermédiaires d'échelle intercommunal ou inter-quartiers**, intégrés au parcours du quotidien en tissu urbain ou en articulation des villes et des villages. Il s'agit de grands supermarchés, éventuellement complétés par des moyennes surfaces. Situés notamment dans les communes de Juvignac, Montpellier (Celleneuve), Castelnau-le-Lez, Le Crès, Jacou et Fabrègues. Ils constituent des alternatives aux grands pôles pour les besoins courants. Leur accessibilité par les transports publics doit être améliorée autant que de besoin.
- **Les pôles de niveau métropolitain structurant** : Ceux-ci accueillent les surfaces commerciales ne pouvant s'insérer dans le tissu urbain dense. Ils répondent à un éventail de besoins d'achats allant des besoins quotidiens (grandes surfaces alimentaires) aux besoins occasionnels (grandes surfaces spécialisées). Il s'agit d'engager un

processus préalable de réinvestissement de ces pôles périphériques avant de créer d'éventuels projets d'extension.

Il s'agira, de prendre en compte une amélioration de leur intégration environnementale, urbaine et architecturale et une conception durable de leur recomposition, et d'introduire, lorsque cela semble possible, une mixité fonctionnelle et d'usage.

Enfin, la desserte de ces zones par les modes alternatifs à l'automobile devra être améliorée.

Chaque polarité commerciale doit être maintenue dans sa typologie en termes de réponse aux besoins de consommation. Par conséquent, les projets commerciaux ne doivent pas conduire à hisser le niveau de rayonnement d'une polarité à un niveau supérieur.

Pour répondre aux objectifs de consommation foncière maîtrisée de renforcement des équilibres commerciaux existants et du renforcement du commerce de proximité, **les développements commerciaux seront limités dans les territoires situés hors des polarités commerciales définies**. Ainsi les projets de création soumis à autorisation selon l'article L752-1 du Code de Commerce d'une surface de vente supérieure ou égale à 1 500 m² sont exclus en dehors des polarités commerciales, sauf si les conditions suivantes sont réunies :

- Conditions de développement urbain : en accompagnement d'un projet urbain d'envergure suffisante qui présente un enjeu de développement urbain significatif,
- Conditions de qualité urbaine : tout projet devra s'inscrire en continuité du tissu urbain existant ou en constitution, en lien avec l'existence de services de mobilité, et contribuer à l'animation urbaine,
- Ne pas nuire aux activités économiques (artisanat, industrie, tertiaire...) dans les polarités économiques existantes et futures

Les projets d'extension d'activités existantes localisées hors des polarités commerciales et soumis à autorisation selon le Code de Commerce, peuvent bénéficier d'une extension de l'ordre de 20% de leur surface de vente. Par dérogation, une extension de dimension supérieure est possible

si elle est justifiée par un besoin de modernisation de l'équipement, ou par la densification significative de la zone de chalandise proche.

5.5.3.2. Affirmer la diversité des polarités commerciales pour renforcer les équilibres commerciaux de la Métropole

Le projet participe donc de la volonté de :

- **Favoriser le rayonnement du cœur métropolitain à partir du grand cœur de Montpellier.** Le Grand Cœur de Montpellier, qui englobe l'Ecusson, les faubourgs du centre de Montpellier et le Polygone, sont destinés à accueillir en priorité et sans critère de taille, les commerces, qui, par leur attractivité, leur notoriété, leur originalité et leur qualité permettront d'affirmer et de diversifier son offre et de consolider ses fonctions de centralité.
- Renforcer, hors Grand Cœur mais dans son prolongement, le noyau métropolitain en constitution sur l'axe de la route de la mer, Odysseum, Cambadérès. L'axe de la route de la mer constitue une opération importante de structuration d'une nouvelle centralité urbaine associée à une reconquête commerciale engagée dans le cadre du projet de reconquête urbaine « Ode à la mer ». Cet ensemble est complété par Odysseum et le quartier Cambacérès qui jouxte la nouvelle gare de Montpellier-Sud-de-France. Ces trois polarités doivent contribuer au rayonnement de la métropole à très large échelle, notamment par l'accueil de grands formats commerciaux difficiles à intégrer dans le cœur de Montpellier, pour contraintes de surface ou d'impacts sur les flux logistiques. Néanmoins il demeure important de préserver un équilibre entre ce noyau et le cœur métropolitain et de maintenir la prééminence du Grand Cœur face au développement commercial du noyau métropolitain.
- Donner la priorité au commerce de proximité pour limiter les déplacements et participer à l'animation des villes et des villages. Le

commerce de proximité sous sa forme classique (commerce traditionnel...) ou dans des surfaces de vente plus importantes, constitue une priorité au sein des pôles commerciaux et des polarités potentielles de développement commercial, en particulier quand il s'insère dans un tissu mixte. Les nouveaux développements de commerces répondant à des achats quotidiens s'effectuent prioritairement dans les centralités urbaines confortées ou en continuité ou en proximité de celles-ci. En dehors des centralités urbaines, le commerce alimentaire doit privilégier une dimension inférieure à 2.500 m² de surface de vente pour favoriser les pratiques de proximité et veiller à une complémentarité avec les centralités urbaines en veillant à ne pas les déstructurer. Aussi, les pôles intermédiaires, à l'échelle intercommunale ou inter-quartiers, ne doivent pas évoluer vers des pôles métropolitains structurants, et rester complémentaire avec le commerce traditionnel qui participe à l'animation des centralités urbaines.

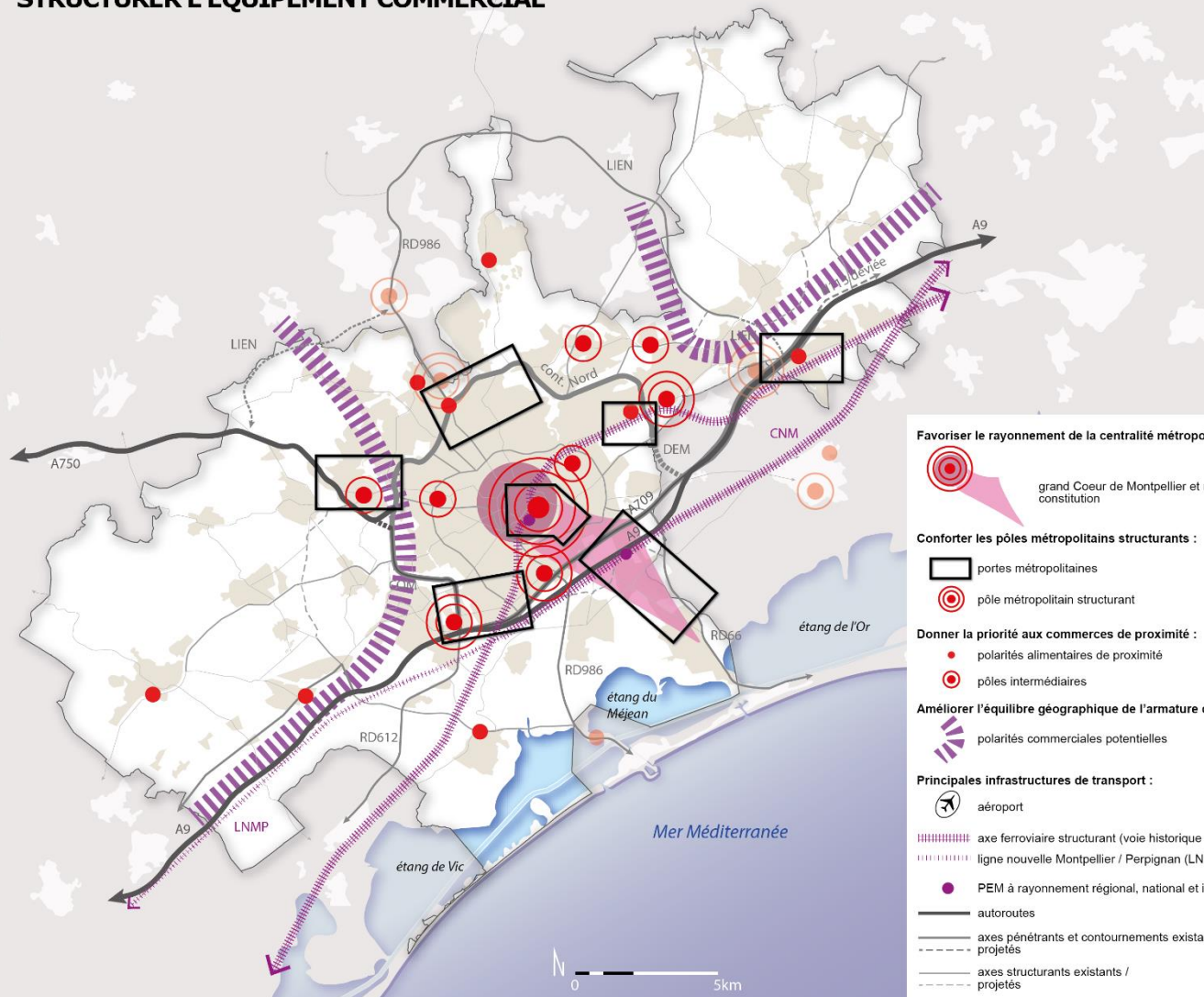
- Conforter les pôles métropolitains, dans une couronne de « portes » intégrant les zones commerciales de périphéries structurantes. Situés en proximité des portes métropolitaines, ces pôles peuvent accueillir des développements commerciaux de tout type. Cependant, les projets devront privilégier le réinvestissement et la densification des fonciers commerciaux existants ou en friche. Ils devront également s'inscrire dans une logique de maîtrise des flux motorisés générés et être exemplaires en termes de qualité urbaine, architecturale et environnementale
- Rééquilibrer la répartition géographique de l'armature commerciale, en accompagnant la consolidation potentielle de deux secteurs du territoire. De manière complémentaire aux principes précédemment annoncés, pour mieux équilibrer l'offre commerciale sur le territoire, il convient de promouvoir le développement commercial de deux secteurs situés à l'ouest et à l'est du territoire, dont le taux d'équipement est plus faible que sur les autres secteurs :

- Pour l'ouest montpelliérain, il s'agit de relever le niveau d'équipement en permettant la création d'un nouveau pôle métropolitain structurant ou d'un pôle intermédiaire en fonction de son implantation géographique, notamment ses conditions d'accessibilité..
- Pour l'est montpelliérain, secteur de Vendargues – Castries, l'ambition vise à proposer une alternative à la fréquentation de grands pôles commerciaux pour les besoins quotidiens, et limiter ainsi des déplacements motorisés par la création d'un pôle intermédiaire. Cet ensemble devra s'inscrire en complémentarité du tissu de proximité, avec un dimensionnement respectant les critères d'un pôle intermédiaire tel que défini.

5.5.3.3.Favoriser la modernisation des équipements commerciaux en matière de qualité, de fonctionnalité et d'adaptation au mode de consommation

Pour ce faire, il convient de :

- Cibler des secteurs supports de nouveaux modes de consommation : fermes productives, marchés de producteurs... en cohérence avec la programmation des fermes ressources (cf. Thématique résilience environnementale et sobriété énergétique).
- Il s'agira également d'adapter le développement des surfaces commerciales aux évolutions démographiques et à la transformation des modes de consommation et de distribution commerciale notamment sous les effets du e-commerce. Dans cette optique, l'objectif est de prendre en compte un processus général de diminution de la moyenne des m² nets de surfaces de vente autorisées en CDAC qui devrait conduire à tendre en passant d'une moyenne de 9 000 m² vers 8 000 m² nets/an à l'horizon 2030-2035, soit une évaluation d'environ 8 200m² nets /an d'ici 2030.



- Favoriser le rayonnement de la centralité métropolitaine :**
 - grand Coeur de Montpellier et noyau métropolitain en constitution
- Conforter les pôles métropolitains structurants :**
 - portes métropolitaines
 - pôle métropolitain structurant
- Donner la priorité aux commerces de proximité :**
 - polarités alimentaires de proximité
 - pôles intermédiaires
- Améliorer l'équilibre géographique de l'armature commerciale :**
 - polarités commerciales potentielles
- Principales infrastructures de transport :**
 - aéroport
 - axe ferroviaire structurant (voie historique + CNM)
 - ligne nouvelle Montpellier / Perpignan (LNMP)
 - PEM à rayonnement régional, national et international
 - autoroutes
 - axes pénétrants et contournements existants / projetés
 - axes structurants existants / projetés

6. Les objectifs de modération de la consommation d'espaces et de lutte contre l'étalement urbain

La Métropole de Montpellier inscrit son développement dans les orientations du schéma de cohérence territoriale révisé (SCoT2) qui vise à diminuer significativement la consommation foncière nécessaire à l'urbanisation.

Le PLUi s'appuie sur plusieurs leviers, notamment :

- la définition au plus juste des besoins,
- la priorité donnée à l'optimisation des secteurs d'urbanisation existante et engagée,
- l'optimisation des potentialités des secteurs d'extension urbaine.

La définition des besoins a été énoncée au fur et à mesure du présent document. Ils sont dans ce chapitre traduits en termes de besoins fonciers sur la période 2019-2030. De manière récapitulative, ils sont estimés comme tels :

- 4 750 à 5 100 logements / an (cf. Défi C / partie 4.3.1 et Thématique habitat / partie 5.2.1)
- 30 000 m² à 36 000 m² / an de surface de plancher pour l'immobilier tertiaire d'entreprise, (cf. Défi C / partie 4.3.2)
- 7 700 à 8 700 m² nets de surface de vente commerciale nets / an (cf. Thématique Développement économique, numérique et équipement commercial / partie 5.5.3)

- 150 à 175 ha d'équipements collectifs et services publics. Ce ratio intègre également les autres équipements hospitaliers, scolaires, sociaux... qui accompagnent le développement urbain
- 26.4 ha à 28 ha / an de foncier aménageable pour les activités « courantes » (cf. partie thématique 5.5.2)
- 75 à 126 ha pour le foncier destiné à accueillir les activités exogènes et exceptionnelles (cf. partie 5.5.2)
- 50 à 75 ha d'infrastructures routières et ferroviaires

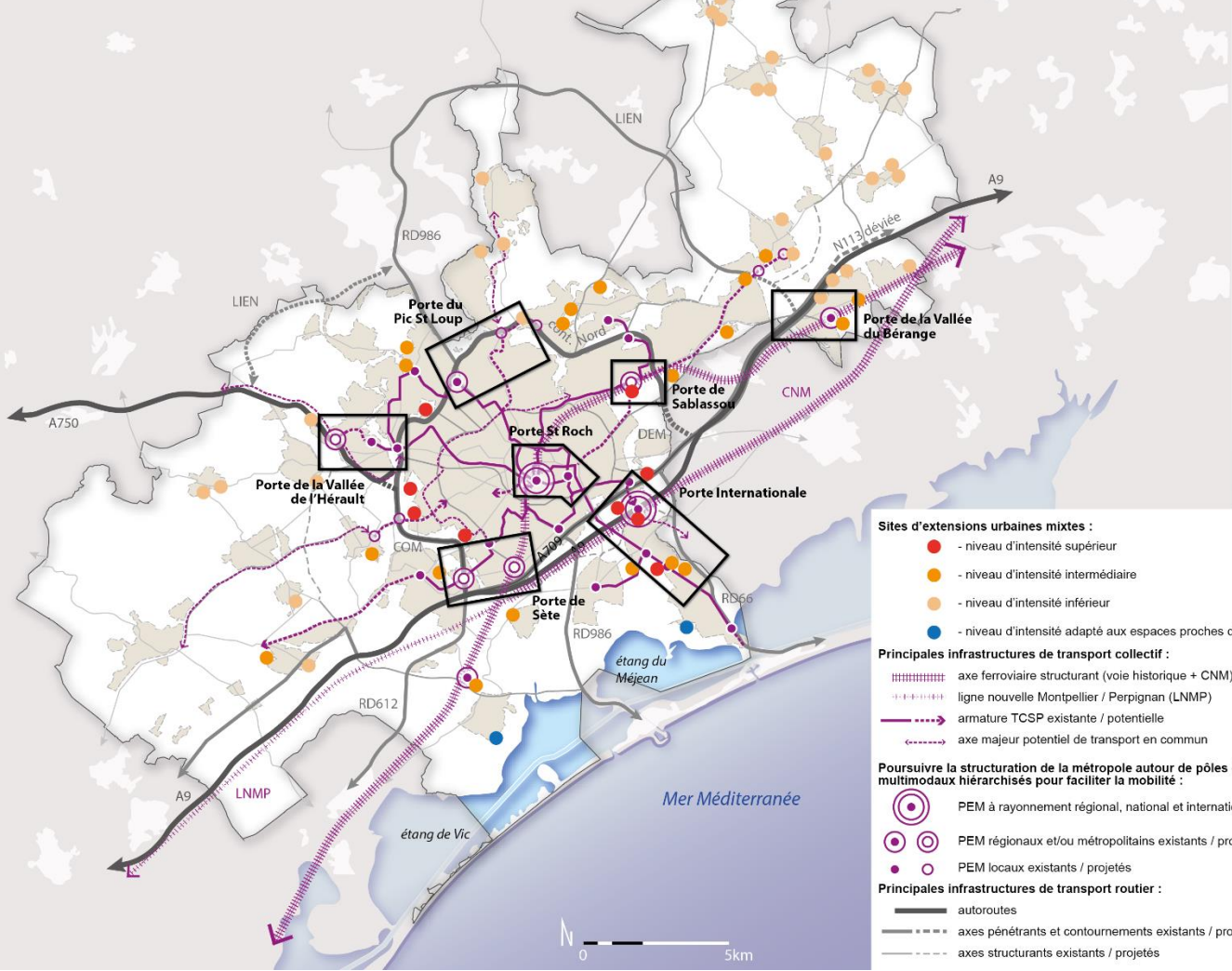
Le dimensionnement des zones AU répond à deux exigences :

- proposer une offre foncière en complément du réinvestissement urbain et de l'optimisation des secteurs en cours d'urbanisation (zones U et Zones AU indicées), pour répondre aux besoins en terme de quartier mixte et de parc d'activités économiques dans les délais de mise en œuvre du PLUi (environ 10 ans) : entre 866 et 988 hectares

- anticiper les besoins du PLUi 2 (10 ans ultérieur au PLUi 1) tout particulièrement en termes d'action foncière préalable et d'engagement des phases d'études et de procédures préalables à la création des opérations d'aménagement correspondantes, compte tenu des délais qui s'attache habituellement à ces processus initiaux, en adéquation avec le SCoT 2.

	Besoins à l'horizon 2030 (PLUi 1)	Part en urbanisation existante et engagée	Foncier en extension urbaine
Logements	4 750 à 5 100 log/an	60%	426 à 458 ha
Bureaux	30 000 à 36 000 m ² sdv/an	60%	40 à 48 ha
Activités économiques courantes	26,4 à 28 ha/an	15%	310 à 378 ha
Activités économiques exogènes et exceptionnelles	75 à 126 ha		
Commerce	7 700 à 8 700 m ² sdv/an	60%	15 à 17 ha
Equipements collectifs et services publics	150 à 175 ha	60%	45 à 53 ha
Total besoin			836 à 953 ha

NIVEAUX D'INTENSITÉ DES SITES D'EXTENSIONS URBAINES MIXTES (HORS URBANISATIONS EXISTANTES ET ENGAGÉES)



- Sites d'extensions urbaines mixtes :**
 - niveau d'intensité supérieur
 - niveau d'intensité intermédiaire
 - niveau d'intensité inférieur
 - niveau d'intensité adapté aux espaces proches du rivage (Loi Littoral)
- Principales infrastructures de transport collectif :**
 - axe ferroviaire structurant (voie historique + CNM)
 - ligne nouvelle Montpellier / Perpignan (LNMP)
 - armature TCSP existante / potentielle
 - axe majeur potentiel de transport en commun
- Poursuivre la structuration de la métropole autour de pôles d'échanges multimodaux hiérarchisés pour faciliter la mobilité :**
 - PEM à rayonnement régional, national et international
 - PEM régionaux et/ou métropolitains existants / projetés
 - PEM locaux existants / projetés
- Principales infrastructures de transport routier :**
 - autoroutes
 - axes pénétrants et contournements existants / projetés
 - axes structurants existants / projetés

6.1. Donner la priorité à l'optimisation de l'urbanisation existante et engagée

L'objectif est de renforcer l'effort de modération de la consommation foncière et de lutte contre l'étalement urbain, tout en recherchant systématiquement la qualité environnementale, urbaine, architecturale et paysagère.

Concernant le tissu à vocation mixte, un objectif volontariste et réaliste est fixé à hauteur de 60% de l'accueil des besoins dans l'enveloppe de l'« urbanisation existante et engagée en 2019 ».

Ainsi, la réponse aux différents besoins du tissu mixte sera, de manière prédominante, localisée dans les secteurs où :

- L'urbanisation est existante, à travers des opérations en comblement des « dents creuses », en intensification des tissus urbains ou en renouvellement urbain ;
- L'urbanisation est engagée, lorsque l'opération d'aménagement en cours de réalisation est assez avancée avant le T zéro du SCoT2 (1er janvier 2019¹).

Dans les deux cas, il convient de privilégier les secteurs desservis, ou prévus de l'être, par des axes de transports collectifs et autres équipements, réseaux et services adaptés. Par ailleurs, l'intensification des tissus urbains existants devra être associée à des modalités d'investissement urbain et d'aménagement susceptibles aussi de préserver les identités villageoises, la qualité du paysage, du patrimoine urbain et architectural.

Concernant le tissu à vocation économique courant, l'objectif est de le différencier du tissu urbain mixte, car certaines activités économiques extensives sont peu compatibles ou adaptés avec les composantes de ces tissus et tout particulièrement avec l'habitat compte tenu des nuisances

qu'ils peuvent potentiellement apporter sur leur environnement et/ou de la nature de ces occupations du sol, des configurations foncières et des formes urbaines qu'elles génèrent, des caractéristiques propres à ce type de projets, des logiques économiques et de service. Ce tissu consacré aux activités accueillera, notamment, les entreprises logistiques, manufacturières, artisanales, le commerce de gros, les business parc, l'industrie, les parcs technologiques, les sièges sociaux, les ateliers technologiques etc... suivant les hiérarchisations définies.

L'objectif est de poursuivre l'action en faveur de la requalification et du renouvellement de foncier dans les parcs d'activités existants afin de favoriser leur optimisation. Ainsi, compte tenu de la morphologie et des capacités de mutation de ces zones, il est estimé que les besoins en foncier à vocation économique seront accueillis à 15% dans les parcs d'activités existants.

Les services, hébergements et équipements touristiques pourront s'intégrer dans toutes les extensions urbaines (hébergement hôtelier, équipement de loisir...) ainsi que tout autre équipement collectif et de services publics.

6.2. Maîtriser les extensions urbaines

Pour les extensions urbaines à vocation mixte, des potentiels sont définis avec des niveaux d'intensité minimum hiérarchisés permettant à la fois d'optimiser l'urbanisation de l'ensemble des sites et de privilégier ceux situés en particulier au plus près des principaux équipements du territoire et de l'offre de transport collectif et autres équipements, services et réseaux adaptés. Il définit ainsi 3 niveaux exprimant, chacun, un objectif d'intensité d'urbanisation minimum s'appliquant à l'échelle de chaque site, et assorti de critères qualitatifs :

¹ L'urbanisation est considérée comme engagée, si avant le 1^{er} janvier 2019, les premiers travaux de viabilisation sont réalisés et que des permis de construire sont délivrés.

- **1. Niveau d'intensité supérieur** : il concerne les sites desservis directement par le réseau de transports collectifs et autres équipements et services structurants, principalement au niveau du cœur métropolitain. Sur ces sites, il convient notamment de veiller, à structurer des armatures d'espaces publics fortement qualitatives, de limiter la place de l'automobile ainsi que l'imperméabilisation des sols, et à localiser de manière préférentielle et dans la mesure du possible des programmes bâtis à haute valeur ajoutée, avec des mixités fonctionnelle et sociale permettant de créer des quartiers accueillants, animés et riches en aménités. Il s'agit d'un seuil minimal à respecter de 8 000 m² SdP / hectare ou 50 logements/hectare.
- **2. Niveau d'intensité intermédiaire** : il concerne des sites principalement situés en première, voire en seconde couronne. Situés à proximité d'une desserte par les transports collectifs et autres équipements et services, ils ont vocation à accueillir des formes urbaines de type « petits immeubles » et « habitations groupées » ou d'autres formes de densité comparable. La mixité fonctionnelle sera recherchée, ainsi que notamment la définition d'armatures d'espaces publics privilégiant les modes actifs, au sein d'ensemble aménagés de manière qualitative et végétalisés, en limitant l'imperméabilisation des sols. Il s'agit d'un seuil minimal à respecter de 4 000 m² SdP / hectare ou 30 logements/hectare.
- **3. Niveau d'intensité inférieur** : il concerne les sites plus éloignés du cœur métropolitain, principalement dans des contextes villageois et parfois dans des quartiers bénéficiant d'une offre potentielle en transports en commun moins riche. Ils ont vocation à accueillir des formes moins denses même si une compacité doit être recherchée (habitat groupé, etc.). Si la mixité fonctionnelle doit également y être recherchée, elle constitue un enjeu moins important que pour les deux autres catégories de sites. Leur développement doit veiller notamment à définir des armatures d'espaces publics privilégiant les modes actifs, au sein d'ensemble aménagés de manière qualitative et fortement végétalisés, en limitant l'imperméabilisation des sols. Il s'agit d'un seuil

minimal à respecter de 2 000 m² de surface de plancher / hectare ou 20 logements/hectare.

En fonction du contexte et en cohérence avec l'enjeu de bonne insertion urbaine et paysagère, il y aura lieu de rechercher aussi la possibilité d'un dépassement du niveau d'intensité minimale.

S'agissant des sites d'extension situés en Espace Proche du Rivage (EPR), leur intensité est adaptée et correspond à celle du tissu urbain qui les environne (caractère typo-morphologique lié notamment aux volumétries des bâtis), conformément à la loi Littoral.

Pour les extensions à vocation économique, il conviendra de chercher à optimiser les implantations et les fonctions, notamment en mutualisant les fonctions lorsqu'elles peuvent l'être (accès, stationnement, aménagements hydrauliques, paysagement...). Il s'agira également de veiller à définir des armatures d'espaces publics et paysagères qualitatives, à soigner l'insertion de ces parcs d'activité dans leur environnement et à développer des services. Ces extensions urbaines à dominante économique ont la possibilité d'être maillée avec le tissu urbain mixte.

L'intensité urbaine se combine avec la recherche d'une manière générale d'une qualité environnementale, urbaine, architecturale et paysagère au sein des sites d'extensions urbaines.

6.3. Limiter la consommation foncière dans l'armature des espaces naturels et agricoles

Conformément au SCoT2, l'objectif est de maintenir l'équilibre 1/3 maximum d'espaces à vocation urbaine et 2/3 minimum d'espaces à vocation agro-naturelle..

De manière générale, les espaces agricoles et naturels seront préservés en veillant en particulier à enrayer le phénomène de mitage.

Pour autant, certains projets d'infrastructures ; détaillés précédemment y seront localisés et représenteront une consommation foncière estimée entre 75 à 126 ha. Certains équipements publics, services d'intérêt collectifs et équipement liés au caractère de ces zones y seront également localisés, notamment pour des contraintes techniques, leur emprise est estimée entre 15 et 18 ha.

6.4. Circonscrire les capacités d'accueil du littoral

Les capacités d'accueil du littoral doivent prendre la mesure des contraintes du territoire, mais aussi des enjeux stratégiques, auxquels cette partie du territoire est soumise pour déterminer ses possibilités de développement. Elles sont déterminées en tenant compte en particulier des enjeux de préservation des ressources et des espaces remarquables, des milieux naturels et agricoles, de prise en compte des risques littoraux, des capacités des équipements publics existants et prévus et des conditions de fréquentation par le public.

Ce principe s'applique également aux espaces urbanisés, notamment aux opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, d'amélioration, d'extension ou de reconstruction de constructions existantes.

La croissance démographique de la Métropole, estimée sur la période 2019-2030, est positionnée autour de 1,2%, ce qui correspond à une croissance modérée, soit un nombre total d'habitants d'environ 545 000 habitants en 2030 et un besoin en production de logements de l'ordre de 4 750 à 5 100 logements par an.

Le PLUi confère au secteur Littoral la possibilité de contribuer à hauteur de 7 610 à 8 310 logements aux besoins globaux et à l'échéance 2030.