

SCOT

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

TOME 1

RAPPORT DE PRÉSENTATION

LIVRE 5

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE



Montpellier
Méditerranée
métropole

“ Le SCoT est un document fondamental, la feuille de route de la Métropole pour les 20 ans à venir.

Un projet construit avec tous les acteurs du territoire

Adopté le 18 novembre 2019, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) définit les grandes orientations d'aménagement durable du territoire métropolitain et vise à apporter des réponses aux grands défis écologiques du XXI^e siècle auxquels notre espace doit faire face. Ce document fait suite à une grande phase de consultation pendant laquelle il a été révisé et enrichi, à l'exemple de la concertation avec l'État, la Région, le Département, les chambres consulaires dont la chambre d'agriculture de l'Hérault, les habitants, les usagers, les associations, les territoires voisins, etc.

Parmi les objectifs prioritaires de ce SCoT :

- la préservation de notre qualité de vie et de notre richesse environnementale. La préservation des deux-tiers du territoire en tant qu'espaces naturels et agricole permettra de maintenir le premier facteur d'attractivité de la Métropole : son environnement. Le développement urbain sera ainsi contenu sur un tiers du territoire, en favorisant les réinvestissements et les intensifications urbaines dans les secteurs desservis par les principaux axes de transport en commun existants ou projetés.

- l'acclimatation du territoire face enjeux environnementaux. La prévention des risques naturels est au cœur des préoccupations de la Métropole et doit s'exprimer par une urbanisation et des aménagements plus résilients, prenant en compte les risques d'inondations autant que les effets liés aux épisodes caniculaires. Les actions de renatu-

ration ou de reconquête agricole, qui conduisent à désartificialiser les sols, à les rendre plus perméables sont des exemples marquants.

- l'anticipation des évolutions démographiques.

Notre territoire connaît un dynamisme démographique qui devrait se tasser tout en restant supérieur aux autres métropoles pour atteindre 580 000 à 590 000 habitants en 2040. Afin d'accueillir les nouveaux logements et services, il est nécessaire de réinvestir les tissus urbains existants pour éviter le grignotage des espaces agricoles et naturels, mais aussi favoriser les mobilités décarbonées en cohérence avec l'évolution des usages (multimodalité, modes actifs, etc).

- le développement économique et l'emploi, pour qu'ils soient créateur de richesses. La Métropole soutient l'activité économique, à la fois les activités innovantes et de pointe à forte valeur ajoutée, et les filières plus traditionnelles.

Le SCoT vise à concilier, pour tous ses habitants et usagers et dans une équation durable, tous les fondamentaux du développement durable. Les énergies renouvelables, la diversité des paysages, le patrimoine mais aussi la cohésion sociale, la culture, le tourisme, etc. sont intégrés par ce SCoT dans la vision du « Vert paradis » de Max Rouquette.

Le président de Montpellier Méditerranée Métropole



VERSION APPROUVÉE
CONSEIL DE MÉTROPOLE DU 18 NOVEMBRE 2019

TOME 1 RAPPORT DE PRÉSENTATION

LIVRE 1 : DIAGNOSTIC

LIVRE 2 : ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

LIVRE 3 : EXPLICATION DES CHOIX RETENUS

LIVRE 4 : ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

LIVRE 5 : RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

CARTE DES VALEURS AGRICOLES DU TERRITOIRE

CARTE D'INVENTAIRE ET PROTECTION POUR LA BIODIVERSITÉ

CARTE DES ALÉAS ET RISQUES INCENDIES ET FEUX DE FORETS

CARTE D'INVENTAIRE DES MILIEUX HUMIDES ET DES RISQUES HYDRAULIQUES

CARTE D'INVENTAIRE DES RESSOURCES EN EAUX

CARTE DE SYNTHÈSE DES ENJEUX AGRICOLES

CARTE DE SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

TOME 2 PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES (PADD)

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

TOME 3 DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS (DOO)

DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

PLANS DE SECTEURS

Table des matières

Introduction : ce qu'est un SCoT et objectifs fondamentaux de sa révision.....	3
1. Résumé non technique des constats et enjeux.....	5
1.1 Résumé non technique du diagnostic socio-économique et spatial.....	6
1.2 Résumé non technique de l'état initial de l'environnement	15
2. Résumé non technique du projet.....	19
2.1 Les grands enjeux portés par la délibération de prescription de la révision du SCoT	19
2.2 Les fondements et l'ambition du projet.....	21
2.3 Les défis du projet	22
2.4 Les choix pour répondre aux 3 défis du territoire.....	23
3. Résumé non technique des incidences du projet et mesures envisagées par le SCoT.....	32
3.1 Patrimoine naturel et biodiversité	32
3.2 Ressource en eau.....	33
3.3 Risques.....	35
3.4 Paysage.....	35
3.5 Agriculture.....	36
3.6 Qualité de l'air	37
3.7 Consommation d'énergie	38
3.8 Nuisances sonores.....	39
3.9 Déchets.....	40
Synthèse de l'articulation du Schéma avec les autres schémas, plans et programmes	41
Synthèse de la méthodologie employée pour l'évaluation environnementale.....	41

Introduction : ce qu'est un SCoT et objectifs fondamentaux de sa révision

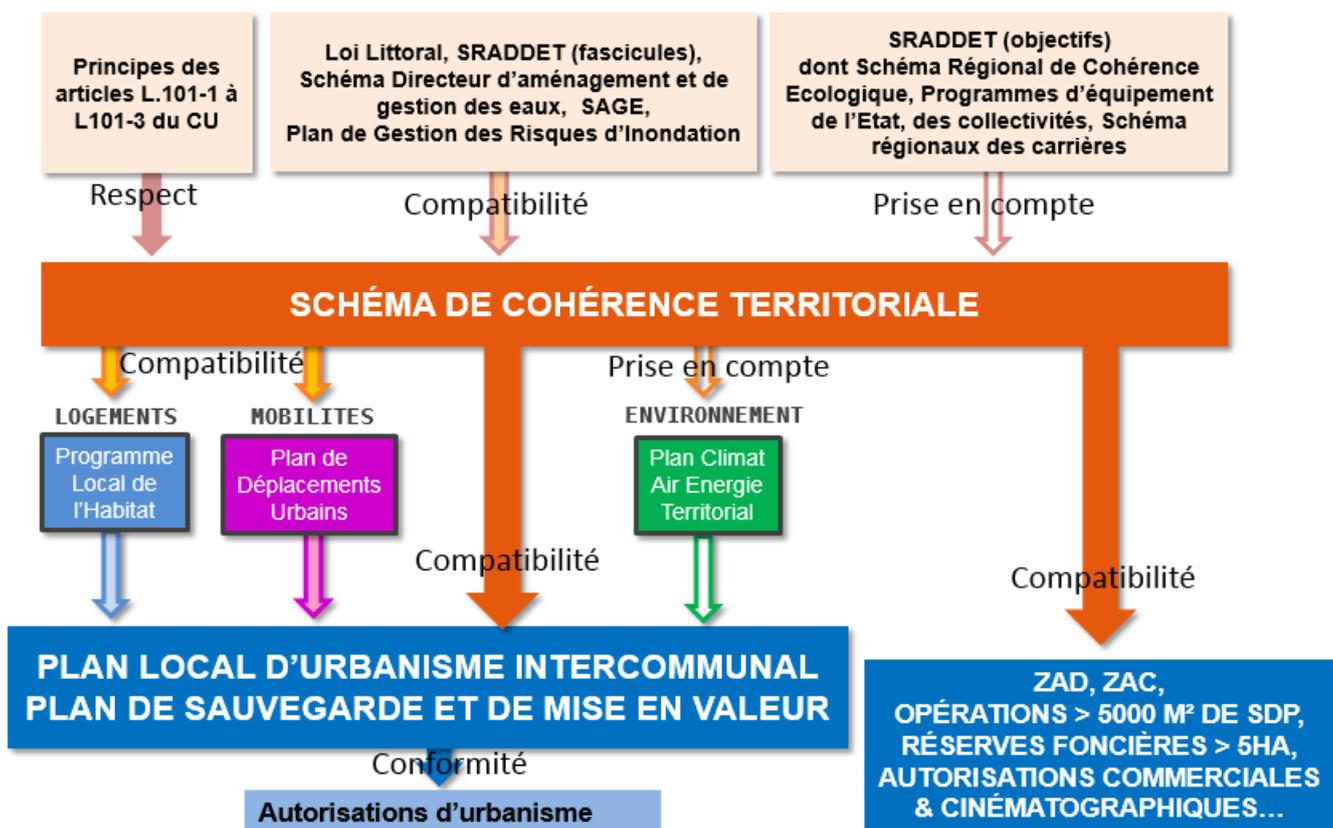
Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) est un document de planification de l'aménagement et du développement durables du territoire. Il définit, notamment, les grands équilibres de gestion des espaces :

- il détermine les espaces agricoles et naturels à préserver et à valoriser,
- il identifie les sites urbains et économiques à développer pour accueillir habitants, emplois, usagers et visiteurs du territoire.

Il donne ainsi un cadre de référence pour les espaces agricoles et naturels, les logements, les activités, les commerces, les transports, les équipements, les infrastructures. ¹

Le SCoT intègre les politiques nationales et leurs déclinaisons régionales ou locales. Il encadre les autres documents et certaines opérations d'aménagement prévu par le Code de l'urbanisme. Ce n'est pas un document de programmation ni de prescription à la parcelle.

Le positionnement du SCoT dans son environnement juridique



¹ Article L141-4 relatif au PADD dans le Code de l'Urbanisme : *Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement.*

Le PLUi (Plan local d'urbanisme Intercommunal) gère le droit des sols en intégrant des orientations du SCoT. Le Programme Local de l'Habitat (PLH), le Plan de Déplacement Urbain (PDU) et le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) encadrent la programmation des politiques publiques correspondantes.

Le périmètre et durée du SCoT

Il porte sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole qui regroupe 31 communes sur 43 900 ha et une population de 450 000 habitants.

Il a pour horizon 2040, soit 21 ans après la date prévisionnelle de son approbation (2019).

Le contenu du SCoT

Il est défini par la loi et se compose de plusieurs documents :

- **Le rapport de présentation** du SCoT² :
 - il permet d'identifier les forces et faiblesses du territoire (diagnostic socio-économique et état initial de l'environnement) ;
 - il justifie les choix retenus pour établir le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et le Document d'orientation et d'objectifs (DOO) ;
 - il évalue leurs impacts sur l'environnement (évaluation environnementale du projet).
- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)** : il définit la stratégie et les orientations du territoire ;
- **Le Document d'Orientation et d'Objectifs** : il décline les axes stratégiques du SCoT et précise leurs implications pour les documents de programmation, d'urbanisme et de projets locaux (PLH, PDU, PCAET, PLUi, ...) qui doivent être compatibles avec ses orientations et objectifs.

Les objectifs de la révision du SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole

Le Conseil de Métropole a approuvé, par délibération du 12 novembre 2015, l'évaluation du SCoT approuvé en 2006 et a prescrit l'engagement de sa révision couvrant l'ensemble du territoire.

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

Malgré cela, l'évaluation a relevé deux enjeux majeurs auxquels le SCoT de 2006 n'a pas suffisamment répondu : une carence en foncier pour les activités productives et extensives et en matière de prise en compte des enjeux environnementaux du territoire.

² Article L141-3 relatif au Rapport de présentation dans le Code de l'Urbanisme *Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques « , notamment au regard du vieillissement de la population, » et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'agriculture, de préservation du potentiel agronomique, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services. [...]*

Il identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation en application de l'article L. 151-4.

Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs.

Il décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L. 131-1 et L. 131-2, avec lesquels il est compatible ou qu'il prend en compte.

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

- préserver et reconquérir l'exceptionnelle richesse environnementale pour mieux la valoriser ;
- adapter le territoire au changement climatique et en atténuer ses effets, en cohérence avec les territoires voisins ;
- se préparer aux évolutions démographiques prévisibles et aux besoins qu'elles génèrent ;
- accompagner le développement économique pour qu'il soit créateur de richesses et d'emplois.

Le *Tome 1/ Livre 3 - Explication des choix retenus* présente, pour chaque thématique, la manière dont les orientations posées dans le SCoT de 2006 constituent souvent un socle que le SCoT révisé complète, enrichi et adapte en fonction des nouveaux enjeux et exigences juridiques.

Les fondements de la construction du SCoT

Quatre grands axes sur lesquels s'appuient les fondements et l'ambition du projet :

- une vision large et partagée avec les maires, dans le cadre des ateliers du SCoT ;
- la volonté de développer la métropole de manière économe de son espace fragile et précieux ;
- l'intégration des 7 piliers stratégiques de développement de la Métropole ;
- des axes partagés avec les territoires voisins

Les modalités d'application de la Loi Littoral

Dans le présent document, les espaces littoraux sont abordés de manière transversale, à travers toutes les thématiques composant le projet de territoire. Dans les différentes pièces du SCoT, les modalités d'application de la Loi Littoral sur les trois communes concernées sont présentées en particulier dans le *Tome 1 / Livre 2 - Etat Initial de l'Environnement*, le *Tome 1 / Livre 3 - Explication des choix retenus* et le *Tome 3 - Document d'Orientation et d'Objectifs*.

1. Résumé non technique des constats et enjeux

Le diagnostic socio-économique et spatial du SCoT présente l'état des lieux du territoire, ses atouts et principaux enjeux. L'Etat Initial de l'Environnement (EIE) décrit, quant à lui, la situation du territoire sur le plan environnemental. Ces documents identifient les grands enjeux socio-économiques, spatiaux et environnementaux. Ils constituent également une référence initiale, qui permettra, tout au long de l'application du SCoT, d'évaluer l'impact de ce dernier sur le territoire.

1.1 Résumé non technique du diagnostic socio-économique et spatial

Les données essentielles de la géographie humaine du territoire

Montpellier Méditerranée Métropole bénéficie de nombreux atouts. Constituée de 31 communes regroupant 458 000 habitants sur un périmètre de 43 900 hectares, la Métropole est située dans la plaine du Bas Languedoc, entre la plaine du Littoral et les contreforts des Cévennes.

Elle se trouve au cœur d'un réseau interconnecté de grandes aires urbaines très proches les unes des autres. Avec celle de Montpellier, les aires urbaines d'Alès, Nîmes, Lunel, Sète et Béziers concentrent 1 350 000 habitants sur une distance de 130 kilomètres entre Nîmes et Béziers. La Métropole est également bien desservie par un réseau dense de voies de communication sur le couloir languedocien, routières comme ferroviaires, qui facilite les échanges d'un territoire à l'autre. Le cadre de vie des habitants de la métropole montpelliéraine est par ailleurs privilégié par sa situation géographique avantageuse et un environnement encore largement préservé. Cependant, le développement urbain est contraint par la nécessaire préservation des espaces naturels à la fois riches d'une exceptionnelle biodiversité, par les risques notamment relatifs aux inondations, par la présence d'une agriculture active, notamment dans la plaine irriguée le long des grands axes de communication et, au sud, par la fragilité de l'écosystème littoral.

Le territoire de la Métropole bénéficie d'une attractivité résidentielle de premier rang à l'échelle nationale, avec un gain démographique annuel de 1,85 % entre 2010 et 2015. Cette évolution qui concerne des populations jeunes est un des moteurs de ces forces créatrices qui s'expriment surtout dans les activités de service à la personne et plus généralement, dans les activités de la sphère présentielle. L'évolution de l'emploi y est dynamique et les créations d'entreprises y sont nombreuses. Malgré et à cause de cette attractivité, le taux de chômage de la population active (17,4 % en 2013) reste supérieur à celui de métropoles comparables. Conjugué à des emplois globalement moins qualifiés qu'ailleurs, il explique en partie le fait que les revenus des ménages sont relativement faibles et marqués d'une forte dispersion.

L'organisation générale de l'espace : éléments pour l'armature urbaine

L'aire urbaine

Constituée de 116 communes sur une superficie de 1 735 km², l'aire urbaine de Montpellier compte 579 400 habitants en 2013 dont 78% résident dans les 31 communes de la Métropole. L'aire urbaine de Montpellier comprend un pôle urbain de 22 communes dont 17 comprises dans le territoire métropolitain et 5 autres dans celui de la Communauté de Communes du Grand Pic Saint-Loup. Par son dynamisme démographique, son aire urbaine s'est élargie dans sa partie ouest, notamment du fait de l'effet « aspirateur » de l'autoroute A750 sans péage, dans la direction de la Vallée de l'Hérault. L'aire urbaine de Montpellier structure autour d'elle un réseau languedocien d'aires urbaines reliées entre elles par de nombreux flux relevant des déplacements, des migrations résidentielles et du

transfert d'établissements³. Regroupant 7 aires urbaines (Montpellier, Nîmes, Béziers, Alès, Narbonne, Sète, Lunel), ce réseau constitue un ensemble territorial de près de 1 360 000 habitants, concerné par des enjeux communs en matière de politique d'aménagement et des intérêts croisés à faire valoir.

Le territoire du SCoT : éléments pour l'armature urbaine

Le territoire de la métropole est caractérisé par l'existence d'une double polarisation, avec deux morphologies urbaines : le cœur de métropole, densément irrigué par un important réseau de transports collectifs d'une part, les villes et villages métropolitains d'autre part, dotés d'appareillage d'équipement plutôt satisfaisant pour répondre aux besoins de la proximité et par ailleurs vigilants quant à la pérennité de leur identité. Entre les territoires voisins, les villes et villages et le Cœur de Métropole, la question des interfaces est primordiale. L'enjeu est alors celui de l'organisation d'un réseau de Connexions Métropolitaines prenant place au niveau des principaux nœuds d'échange situés à l'entrée du Cœur de Métropole. Bénéficiant d'une excellente accessibilité multimodale, ces Connexions Métropolitaines ont le potentiel pour assurer plusieurs fonctions en étant des lieux à la fois d'urbanité, avec un espace public requalifié, et des valeurs de localisation marquées, pôle d'interface entre les différents modes de déplacements, condensant services et équipements diversifiés. Ces Connexions Métropolitaines sont potentiellement des polarités relais entre le Cœur de Métropole et la Métropole des Villes et des Villages. Elles constituent également des lieux potentiels pour la valorisation des ressources des espaces agro-naturels.

Enjeux :

- *Respecter les composantes et identités différenciées du territoire.*
- *Poursuivre la dynamisation de la ville active le long des axes de communication méditerranéen (A9, axes ferroviaires).*
- *Valoriser les interfaces entre le cœur de Métropole et le territoire : Les Connexions Métropolitaines.*

Le scénario démographique

La Métropole a connu une croissance démographique remarquable depuis le milieu du 20^e siècle, avec une population multipliée par 4 en 60 ans passant de 122 000 habitants en 1954 à 458 000 en 2015. Elle est restée soutenue sur une échelle temporelle plus réduite avec + 5 650 habitants par an entre 1990 et 2015.

Sur la base du scénario central, un **scénario dit « attractivité renforcée »** établi, conjointement par la Métropole et l'Insee Occitanie, prend en compte deux variables d'ajustement pour bâtir un scénario contextualisé qui soit davantage le reflet de la situation socio-économique de la Métropole et la traduction d'un choix d'aménagement durable du territoire. Ces deux hypothèses sont :

- **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% du nombre de départ des moins de 40 ans vers le bassin résidentiel**

3 Insee Dossier Occitanie n°3 – février 2017

Ainsi selon ce scénario témoignant d'une croissance qui resterait certes soutenue mais qui se tasserait à moyen terme, la population métropolitaine pourrait atteindre entre 580 000 et 590 000 habitants en 2040, soit un gain démographique d'environ 5 300 habitants par an.

Le scénario économique :

Par ailleurs, l'évolution économique du territoire est singulière, et marquée par un déséquilibre entre une économie résidentielle dynamique et une économie productive peu développée ainsi que des disparités économiques et sociales marquées.

Enjeux :

- *Accroître l'offre d'emploi en cohérence avec le dynamisme démographique.*
- *Maintenir les fonctions métropolitaines de haut niveau pour répondre aux tendances démographiques et économiques.*
- *Diversifier l'offre économique foncière pour accueillir un panel d'activités.*
- *Renforcer la part des emplois productifs.*

Les besoins de développement et d'aménagement

L'armature des réseaux et services de déplacement : une mise en cohérence avec l'armature urbaine

L'intégration des principes de développement durables nécessite de mettre en cohérence l'armature des réseaux et services de déplacements avec l'organisation générale de l'espace et tout particulièrement avec la localisation des grands générateurs de déplacement (équipements, pôles économiques, de consommation et de loisir...) et les lieux d'habitat. La qualité de cette mise sous « tension » des réseaux urbains est l'une des clefs de voûte du regard que doit porter le schéma de cohérence territoriale sur les politiques publiques de transports et de déplacements.

Sur le territoire, les principales évolutions depuis la mise en place du SCoT 2006 et du Plan de Déplacements Urbains soulignent :

- la volonté affirmée de tendre vers une ville de toutes les proximités et mobilités,
- une armature des réseaux de transports publics combinant urbain et périurbain,
- un réseau viaire hiérarchisé visant à un meilleur partage de la voirie,
- des comportements en évolution, notamment : une augmentation de la demande en mobilité à l'unisson de la croissance de la population, un taux de motorisation en diminution, une progression de la part des transports en commun, mais l'usage de la voiture reste dominant,
- un effet tramway efficace,
- un effet train régionaux à conforter associé à la mise en place de liaisons de bon niveau de service depuis Montpellier vers Nîmes et Sète en prenant appui, notamment sur les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM),
- un effet routier à l'impact de plus en plus problématique,
- l'amélioration nécessaire des conditions de livraison des marchandises.

La pression liée aux besoins de déplacement restera élevée dans les années à venir dans un contexte d'évolution démographique, des modes de vie et des besoins, ainsi que dans un souci de préservation

de la qualité de l'air, de la santé publique et de l'environnement. Il s'agit donc d'assurer la cohérence entre le réseau de déplacements et l'organisation urbaine à travers notamment l'accroissement de l'offre, afin de favoriser la mobilité pour tous et à toutes les échelles, en poursuivant dans la voie de la réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effets de serre.

Enjeux :

- *Structurer l'armature des déplacements en interfaces avec les intercommunalités voisines et les autres territoires.*
- *Offrir à la population la possibilité de recourir à d'autres modes que la voiture, notamment les modes actifs.*
- *Valoriser et apaiser les espaces publics de voirie.*
- *Localiser de manière optimum les lieux de développement et de mutations urbaines.*
- *Améliorer les conditions de déplacement des biens et des personnes.*
- *Articuler l'urbanisation et la desserte en transport en commun.*

En matière d'habitat

Le contexte local de croissance démographique (+5 650 hab/an) et le faible revenu des populations (19% des ménages sous le seuil de pauvreté, 54% de ménages éligibles au logement social PLUS – PLAI) sont des éléments structurant des besoins en logement et la politique locale de l'habitat.

La mise en œuvre du SCoT 2006 et des Programmes Locaux de l'Habitat 2007/2012 et 2013/2018 ont permis de respecter les objectifs quantitatifs de construction (5 000 logements par an) voire de les dépasser avec une moyenne de 5 300 logements construits entre 2013 et 2016, et plus de 7 000 logements mis en chantier en 2016.

En matière de construction de logement locatif social, le rattrapage est progressif avec, de 2006 à 2015, plus de 15 000 logements locatifs sociaux financés, soit en moyenne 1 400 logements locatifs sociaux par an. Il s'est accompagné d'un rééquilibrage significatif de l'offre sociale en faveur des communes hors de Montpellier.

Une intensification du développement urbain s'est opérée depuis 2006, elle s'est accompagnée d'une diversification de l'offre produite (logements collectifs, habitat intermédiaire, maisons groupées) et d'une programmation résidentielle appuyée sur l'armature du réseau de transports collectifs, principalement le long des lignes de tramway. Malgré l'atteinte des objectifs, la tension exercée sur le marché de l'habitat s'est accentuée ces dernières années et les besoins en logements demeurent toujours importants.

Enjeux :

- *Continuer et amplifier le développement d'une offre de logements sociale et abordable, adaptée, notamment les logements spécifiques à la grande précarité des publics jeunes et seniors.*
- *Fluidifier les parcours des publics en développant la production de logement abordable et social.*

- *Poursuivre l'effort de construction à hauteur de 4 250 à 4 500 logements par an en veillant à maintenir et accroître l'amplitude des réponses à la diversité des parcours résidentiels en adéquation avec les besoins des ménages.*
- *Privilégier le développement résidentiel au sein de l'enveloppe urbaine existante et engagée.*
- *Localiser les zones d'extension urbaine eu égard notamment aux enjeux environnementaux, de l'armature urbaine et du système de déplacements.*

Des besoins liés au secteur touristique

Le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole bénéficie d'une attractivité touristique forte, à la fois hétéroclite mais cohérente : autant grâce à la qualité historique de son centre-ville que par les structures imaginées par les plus grands architectes internationaux contemporains, la ville de Montpellier joue un rôle majeur dans le développement d'un tourisme urbain qui caractérise la dynamique de ce secteur. La culture y tient une place importante, mais également le tourisme d'affaire qui repose en partie sur le dynamisme scientifique de Montpellier Méditerranée Métropole et sur ses équipements de congrès et salons. Néanmoins, une disparité marquée existe entre la ville-centre et le reste de la métropole qui exploite moins son potentiel touristique. Les structures vieillissantes sur lesquelles s'appuie le tourisme d'affaire en réduisent de plus en plus l'efficacité dans un contexte de concurrence territoriale de plus en plus marquée.

Enjeux :

- *Asseoir la destination touristique du cœur métropolitain et consolider la promotion de son rôle de locomotive sur la façade méditerranéenne.*
- *Mobiliser tous les acteurs du territoire, en favorisant les coopérations locales, nationales et internationales pour clarifier l'offre et favoriser le tourisme de rebond.*
- *Maintenir et développer le tourisme d'affaire en lien avec le positionnement de Montpellier Méditerranée Métropole dans les domaines scientifiques, high-tech et développement durable.*

Des besoins relatifs au foncier et à l'immobilier :

Le SCoT de 2006 identifiait la nature singulière du système productif local, « fort à ses deux extrémités » : l'emploi lié aux fonctions métropolitaines supérieures (EMS) d'une part et l'emploi lié à l'économie résidentielle d'autre part. En revanche il était faible en ce qui concerne l'économie productive, pourvoyeuse d'emplois. Ce dualisme de l'économie se reflétait déjà à l'époque dans le taux d'emploi et les revenus, plutôt faibles en comparaison aux autres métropoles françaises.

C'est dans ce contexte qu'a été initiée une démarche de Schéma d'Accueil des Entreprises (SAE), avec pour objectif de définir les conditions d'« un territoire réceptif à l'activité économique en permettant de créer de l'emploi et de la richesse pour tous ».

Cette démarche a mis en évidence un déséquilibre offre / demande de foncier et immobilier économique, et plus précisément, pour le tertiaire urbain, la nécessité de veiller à ce que l'offre n'excède pas la demande et, pour les autres activités, une offre foncière en pénurie, à recréer en quasi-totalité.

Enjeux :

- *Diversifier et accroître l'offre de foncier économique dans les polarités économiques existantes et futures.*
- *Localiser les parcs d'activités supplémentaires à proximité des axes de communications.*
- *Réinvestir les zones d'activités existantes.*

Les besoins en agriculture

L'agroécologie et l'alimentation est l'un des sept piliers stratégiques de la Métropole, dont le Projet Alimentaire Territorial s'affirme autour de 5 finalités :

- offrir une alimentation saine et locale au plus grand nombre ;
- soutenir l'économie et l'emploi agricole et agroalimentaire ;
- préserver le patrimoine paysager et les ressources naturelles ;
- limiter les émissions de gaz à effet de serre et s'adapter au changement climatique ;
- favoriser la cohésion sociale en soignant le lien avec la nature, les liens entre ville et campagne.

Les espaces agro-naturels du territoire dans leur diversité jouent un rôle structurant dans l'organisation du territoire en matière d'économie agricole, d'environnement, d'aménagement de qualité paysagère et de développement de nouveaux usages. Le territoire bénéficie ainsi d'une grande diversité de potentiels agricoles qu'il s'agit de reconnaître et de valoriser dans une perspective durable, qualitative et nourricière.

Enjeux :

- *Préserver les terres à vocation agricole, assurer leur pérennité à long terme et leur potentiel de valorisation, diversifier la production pour une agriculture nourricière et durable tout en consolidant les systèmes viti-vinicoles réinvestis, de plus en plus innovants et orientés vers la qualité.*
- *Développer une connaissance fine homogène et partagée des sols et de leurs potentiels de valorisation agricole, notamment à travers les pratiques agro-écologiques.*
- *Engager une prospective, en lien avec les territoires voisins, sur les modalités quantitatives et qualitatives d'accès à terme à la ressource en eau à usage agricole.*
- *Engager des dispositifs de mobilisation du foncier, accompagner et faciliter la transmission des exploitations agricoles.*
- *Répondre aux besoins en construction et aménagements nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles.*
- *Accompagner l'évolution des pratiques agricoles dans une perspective durable tout particulièrement dans les zones d'intervention prioritaires pour la biodiversité, la qualité de la ressource en eau ou encore la gestion des risques.*
- *Promouvoir le développement des circuits courts et le rôle clé du MIN, comme élément structurant de la transition agroécologique et alimentaire du territoire, de la massification /*

mutualisation de la distribution et de la logistique décarbonnée, dans un objectif de transition énergétique et écologique.

- *Soutenir et accompagner la filière agro-agricole sur l'ensemble de la chaîne de valeur englobant notamment l'ensemble des services à l'agriculture, la recherche, l'innovation, qu'il s'agisse de production, de transformation, et de distribution, accompagner les initiatives et favoriser les retombées locales en terme de développement de l'emploi et de l'innovation sur le territoire.*
- *Accompagner et encourager le déploiement d'expérimentations, programmes de recherche et d'innovation pour accompagner la transition agro-écologique.*

Les besoins relatifs aux grands projets d'équipement et de service

L'attractivité de Montpellier, de son District, puis de sa Communauté d'Agglomération et aujourd'hui de sa Métropole, a été portée en particulier par les équipements dont le territoire s'est progressivement doté (grands équipements hospitaliers et universitaires dans les années 60, le Zénith, le Corum, le Musée Fabre réaménagé, l'Aréna, le Parc d'exposition, les stades et autres équipements sportifs...), autant de lieux de manifestations qui ont progressivement placé Montpellier dans la cour des métropoles de niveau national, voire européen.

S'agissant des fonctions collectives tournées vers la population : Education, Santé, Sports-Culture et Loisirs, Environnement - la Métropole est dotée d'un ensemble de grands équipements, dont certains à fort rayonnement, correspondant bien à son rang et statut métropolitains : université, équipement d'innovation recherche, équipements de santé, équipements polyvalents structurants à fort rayonnement (ex : Corum, Zénith), équipements culturels ou encore équipements de la fonction sports-loisirs.

Dans l'ensemble, les années à venir seront davantage celles de la mise en réseau et de la consolidation que d'une forte expansion. Cependant, il sera nécessaire de répondre aux besoins suscités par une population croissante, en particulier dans les domaines de la Formation et de la Recherche, de la Santé, du Sport et de l'Environnement.

Enjeux :

- *Répondre aux besoins liés au développement démographique de la Métropole et des besoins fonciers à prendre en compte.*
- *Localiser les grands projets pour qu'ils participent au rayonnement de la métropole et qu'ils soient facilement accessibles, tout en minimisant leurs impacts environnementaux et sur la consommation de terres agricoles.*

Les besoins relatifs aux équipements commerciaux

La Métropole dispose d'un niveau d'équipement commercial comparable à celui des autres Métropoles françaises, globalement bien dimensionné au regard de son bassin de population. Son armature est dans l'ensemble bien hiérarchisée et spatialement assez équilibrée.

L'armature commerciale présente au premier abord des caractéristiques classiques : un centre-ville attractif et étendu, une grande distribution mature et puissante dans des zones commerciales développées depuis une quarantaine d'années ; et un maillage plus ou moins dense de pôles de proximité, avec le rôle essentiel des centralités urbaines dans l'animation du territoire, le maintien des liens sociaux et la maîtrise des déplacements.

Elle présente également des spécificités affirmées : un rayonnement à très large échelle, au-delà du périmètre de l'aire urbaine, liée à une dynamique de développement historiquement forte (également hors périmètre de la Métropole). Cela se traduit par un équipement puissant, avec un rôle moteur du réseau de transport métropolitain (tramway) qui met en relation les pôles d'envergure métropolitaine pour étendre l'attractivité montpelliéraine. Mais il apparaît aussi un vieillissement de l'appareil commercial existant, notamment sur les sites stratégiques d'entrées dans la métropole et une nécessité d'adaptation à l'évolution des modes de vie et de consommation et aux incontournables transitions climatiques et environnementales (nouvelles technologies, exigences des consommateurs en matière de qualité, de circuits courts, nécessité d'économiser l'énergie, d'adapter les modes de déplacement, etc.).

Par ailleurs, l'analyse de l'appareil commercial existant fait apparaître un certain déséquilibre géographique, notamment dans l'ouest et plus secondairement l'est montpelliérain, moins équipés.

Ainsi l'enjeu d'une plus grande intégration urbaine et environnementale des fonctions commerciales dans le projet durable de territoire de la métropole prend une grande importance, en prenant davantage en considération les mutations de consommation et de distribution.

Enjeux :

- *Définir une armature commerciale en prenant en compte les évolutions démographiques, le pouvoir d'achat des ménages et les tendances constatées.*
- *Prendre en considération les évolutions des formes de consommation et intégrer les impacts des révolutions technologiques en cours.*
- *Maîtriser les implantations commerciales nouvelles sur le territoire en respectant les équilibres existants et les objectifs d'aménagement et de développement durables du territoire.*
- *Accroître la qualité urbaine, architecturale et environnementale des pôles commerciaux.*

L'analyse de la consommation foncière

La lutte contre l'étalement urbain et la gestion économe des ressources et de l'espace est un enjeu central de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi d'un SCoT. Au regard du fort étalement urbain observé sur la période précédant l'élaboration du SCoT de 2006, ce dernier avait établi plusieurs objectifs visant une meilleure maîtrise du développement urbain et de ses impacts sur l'armature des espaces naturels et agricoles.

L'enveloppe urbaine inscrite au SCoT de 2006 (urbanisation existante et extensions urbaines potentielles) devait accueillir l'ensemble de l'urbanisation nouvelle à l'horizon du SCoT, avec plus particulièrement :

- un tiers du développement urbain prévu dans les espaces urbains existants

- deux tiers à accueillir dans les 2 980 ha d'extension urbaine potentielle.

L'évaluation de l'application du SCoT 2006 a permis de mettre en évidence :

Une urbanisation contenue dans les limites du SCoT :

- une maîtrise de l'étalement urbain : 95% des surfaces construites⁴ entre 2006 et 2012 sont localisées dans les espaces dédiés du SCoT (enveloppe urbaine ou sites d'extension urbaine potentielle),
- un objectif de réinvestissement urbain dépassé, avec en moyenne 50% du développement urbain s'est réalisé dans les espaces urbains en 2006,
- une intensification du développement urbain,
- une urbanisation majoritairement réalisée en tissu urbain mixte,
- des potentiels d'extension urbaine résiduels issus du SCoT 2006.

Une diminution globale du rythme d'artificialisation, ralentie par les chantiers de grandes infrastructures

- un rythme d'artificialisation qui diminue à l'échelle du territoire métropolitain, avec 135ha/an entre 2008 et 2015 ce qui est inférieur au rythme observé sur la période 2004/2008 (145ha/an),
- des nouvelles grandes infrastructures consommatrice d'espace, particulièrement dans l'armature des espaces naturels et agricoles ; il s'agit des grands chantiers d'infrastructure traversant le territoire, avec de forts impacts sur les espaces agro-naturels : c'est le cas des grands chantiers du déplacement de l'A9 et du Contournement Nîmes Montpellier (CNM) ou plus secondairement du réseau régional Aquadomia. Sur la période 2008-2015, les grandes infrastructures représentent 33% de l'artificialisation totale des sols et 61% de l'artificialisation dans l'armature des espaces naturels et agricoles du SCoT de 2006.
- un rythme d'artificialisation, hors chantiers des grandes infrastructures, en forte diminution (- 30 %) sur la période après SCoT comparativement à la période 2004/2008.
- une part de plus en plus faible de l'artificialisation dans l'armature des espaces naturels et agricoles définie par le SCoT de 2006 : celle-ci s'effectue maintenant en grande majorité sur des espaces reconnus urbains (enveloppe urbaine de 2006 et sites d'extension urbaine potentielle), à hauteur de 80% du total. Le rythme annuel d'artificialisation de l'armature des espaces naturels et agricoles est passé, entre les deux périodes respectivement 2004-2008 et 2008-2015, de 41 ha/ an à 18 ha / an soit une diminution de l'ordre de 55%.

Le SCoT de 2006 a ainsi joué son rôle en matière de maîtrise de l'étalement urbain. Il s'agit là d'un acquis important qu'il « transmet » au SCoT révisé.

Par ailleurs, le potentiel disponible dans les espaces d'extension urbaine du SCoT de 2006 est abondant : 1 920 hectares soit environ 65% du total des sites d'extension urbaine potentielle. Cependant, pour répondre à l'objectif d'accueillir en nombre important les activités industrielles,

⁴ Correspondant à la notion d' « urbanisation ».

logistiques et d'artisanat, il apparaît nécessaire de revoir la répartition qualitative et la localisation de ce potentiel disponible : réduire la part de foncier dédié aux espaces mixtes, augmenter la part de foncier d'activités et mieux tenir compte des sensibilités environnementales et des risques.

Enjeux :

- *Préserver les espaces naturels et agricoles notamment à forts enjeux (espaces agricoles de projet, trame verte et bleue, espaces littoraux ...), dans le respect de l'ensemble des objectifs du SCoT.*
- *Dimensionner des espaces de projet correspondant aux besoins réels de développement de la Métropole et revoir la répartition entre le foncier mixte et le foncier à dominante d'activités.*
- *Proposer une répartition équilibrée des extensions urbaines sur l'ensemble du territoire au regard de l'armature urbaine, de l'armature des déplacements et des sensibilités environnementales et agricoles et des risques.*

1.2 Résumé non technique de l'état initial de l'environnement

L'ensemble des enjeux environnementaux, dont les enjeux spécifiques liés aux communes soumises à la Loi Littoral, sont détaillés dans l'EIE et sont pris en compte pour l'élaboration du projet. Dans le présent document, sont mis en avant les enjeux majeurs du territoire.

Des enjeux de préservation de la biodiversité à prendre en compte

Du fait de son appartenance au bassin méditerranéen, le territoire fait partie des 35 hotspots mondiaux de biodiversité. La très grande diversité d'écosystèmes rencontrés, du littoral aux causses, en passant par les étangs, les garrigues et la mosaïque d'espaces agricoles, génère une **biodiversité exceptionnelle** : près de deux tiers des espèces connues en France et plus de 50 % des effectifs ou de l'aire de répartition européenne ou nationale de certaines espèces. Le territoire présente alors une **responsabilité dans la préservation de certains habitats naturels ou certaines espèces** remarquables.

L'intérêt écologique de ce territoire ne se limite pas seulement aux milieux reconnus (protection réglementaire, gestion contractuelle ou inventaire), puisque l'ensemble des espaces agro-naturels constitue une matrice indispensable à **de nombreuses espèces, dont certaines sont protégées** et aux **fonctionnalités écologiques du territoire** (besoins de déplacements des espèces et de connexions des milieux naturels). Ainsi, les continuités écologiques le long du littoral, le long des garrigues ou entre les garrigues et le littoral, par l'intermédiaire des cours d'eau, sont à préserver, maintenir ou remettre en bon état dans le cadre du projet de développement du territoire de manière générale et de la définition des sites d'extension en particulier.

La trame verte et bleue du territoire décline, précise et complète les orientations du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) à l'échelle de la Métropole. Elle s'organise autour des principaux réservoirs de biodiversité (milieux aquatiques, zones humides du littoral, milieux forestiers et de garrigues, milieux agricoles), des continuums et des cours d'eau qui constituent les principaux axes de déplacement de la faune et de la flore sur le territoire. Cette trame générale est également à connecter

avec les espaces agro-naturels urbains et périurbains du cœur de Métropole, afin de favoriser le maintien et le développement d'un réseau végétal en milieu urbain et ainsi maintenir la biodiversité.

Des enjeux liés au risque inondation mieux connus aujourd'hui

Le territoire est **très exposé au risque inondation**, avec un tiers de sa superficie concernée par des zones potentiellement inondables. Depuis le SCoT de 2006, la connaissance des risques s'est améliorée, des outils de gestion ont été établis et des travaux réalisés. L'élaboration de documents de prévention des risques s'est poursuivie et un Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) à l'échelle du bassin Rhône Méditerranée a été mis en place et approuvé le 7 décembre 2015 par le Préfet coordonnateur de Bassin. Il définit les grands objectifs à respecter dans l'ensemble du bassin hydrographique et dans les bassins de risques des territoires à risques importants d'inondation, dont le TRI de Montpellier-Lunel-Mauguio-Palavas. Le bassin de risques du TRI de Montpellier (interdépartemental Gard-Hérault) couvre 4 bassins versants (Lez-Mosson, étang de L'or, Vidourle et Vistre), qui donne lieu à 4 SLGRI (Stratégie locale de gestion des risques d'inondation) déclinant les objectifs du PGRI à l'échelle du bassin versant. La SLGRI des bassins du Lez et de la Mosson, portée par le SYBLE, a été approuvée par le préfet de L'Hérault le 23 juin 2017. Celle du Bassin de l'Or, portée par le SYMBO, a été approuvée par le Préfet de l'Hérault le 9 juin 2017. Les PAPI (programmes d'actions de prévention des inondations) sont des outils de programmation des actions de prévention des risques. Ils deviennent les outils opérationnels privilégiés de mise en œuvre des SLGRI. Les bassins du Lez et de la Mosson ont fait l'objet de 2 PAPI portés par le SYBLE : PAPI 1 2007-2014, PAPI2 2015-2020 labellisé en décembre 2015 et qui a fait l'objet d'un avenant concernant Grabels et Juvignac validé en février 2017. Le bassin de l'Or est couvert par un PAPI d'intention porté par le SYMBO 2014-2016.. Complémentairement, le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Lez-Mosson-Etangs Palavasiens identifie des zones d'expansion de crues.

Environ 70 hectares des sites d'extension urbaine du SCoT de 2006 étaient situés en zone rouge des Plans de Prévention des Risques d'inondations (PPRI) et 11 hectares en zone bleue. Une attention particulière est donc portée sur les sites d'extension potentielle localisés en zones de risques, afin de limiter l'exposition des biens et des personnes. Ces secteurs font donc l'objet d'une attention spécifique dans le cadre de la révision du SCoT.

De manière générale, **le principe de prévention est mis en œuvre** d'autant plus que la vulnérabilité aux risques naturels pourrait s'accroître en lien avec le changement climatique en cours (renforcement de la fréquence/intensité des épisodes cévenols, du risque de submersion sur le littoral,...). En outre, les enjeux de **gestion des eaux pluviales**, en lien direct avec les problématiques de ruissellement et d'aggravation du risque inondation, constituent **une nouvelle préoccupation majeure à intégrer dans la planification du développement.**

Des enjeux liés à la capacité des ressources en eau du territoire

La **sécurisation à long terme de l'approvisionnement en eau potable** relève d'un enjeu important qui devra trouver des réponses durables allant au-delà des diverses solutions techniques pouvant être envisagées, afin de garantir l'adéquation entre les besoins du territoire et ses ressources. Cette

sécurisation devra se structurer en lien avec la planification du développement et en intégrant les résultats des Plan de Gestion de la Ressource en Eau en cours d'élaboration sur le système Lez-Mosson et la molasse de Castries adoptés en 2018.

S'agissant des eaux usées, leur rejet après traitement dans certains secteurs, non raccordés à Maera, peut poser la **question de la capacité des milieux récepteurs** en lien avec les faibles débits des cours d'eau. Ces faibles capacités d'une part, l'évaluation des dispositifs et leur coût d'autre part, pourraient devenir des facteurs limitants dans le calibrage du développement urbain. Il apparaît ainsi nécessaire de préserver les milieux aquatiques, de continuer à améliorer leur état et surtout de mieux caractériser les cours d'eau, la plupart intermittents. Des solutions « zéro rejet » pourront également être recherchées, de type réutilisation des eaux usées en période estivale, infiltration, lien avec le développement de l'agriculture péri-urbaine...

Des enjeux transversaux liés au changement climatique

Enfin, de manière générale, les effets visibles et attendus du changement climatique posent la question globale de la pertinence du modèle de développement. Cette question se pose d'autant plus sur ce territoire où les effets sont susceptibles de modifier sensiblement les conditions de vie des populations résidentes et usagers (aggravation et cumul des risques notamment liés à l'eau, canicule et inconfort estival, ...).

Le territoire dispose d'atouts certains pour assurer sa transition énergétique (réseau de tramway structurant, besoins énergétiques limités, potentiel d'énergie renouvelable,...), mais certaines orientations méritent encore d'être renforcées pour viser la sobriété en carbone et s'adapter aux effets du changement climatique.

Synthèse globale

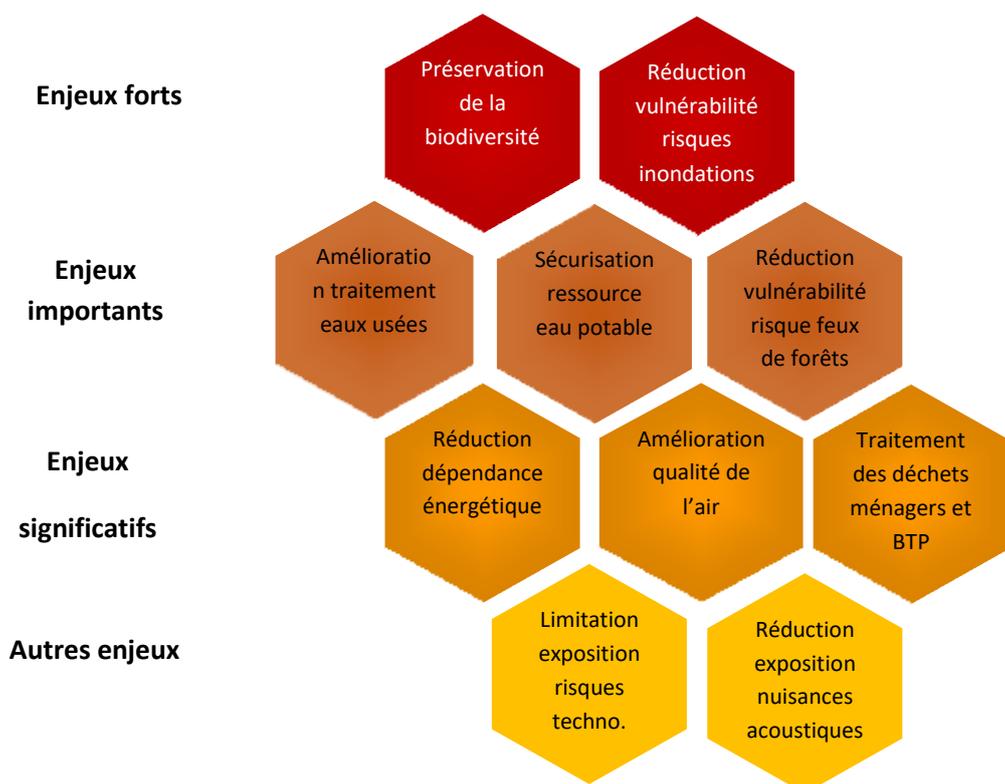
La géographie naturelle du territoire s'étend du Pic St Loup à la mer en trois arcs distincts : au sud son cordon dunaire, la mer et les étangs, au nord, les garrigues et coteaux et au centre la plaine tour à tour agricole, circulée et urbaine. Sa **qualité environnementale et paysagère** constitue un atout majeur pour l'attractivité résidentielle et le dynamisme du territoire. Celui-ci présente une **certaine vulnérabilité** vis-à-vis des risques naturels, de la disponibilité de la ressource en eau et de l'utilisation des ressources naturelles (air, sol, énergie). Certains secteurs cumulent de fortes sensibilités et un niveau de vulnérabilité de plus en plus élevé du fait des évolutions climatiques, notamment sur le littoral et les espaces de garrigues. Le changement climatique aura certainement des interactions fortes avec l'aménagement du territoire, qu'il est nécessaire d'anticiper dès aujourd'hui.

Le développement, démographique et économique, très dynamique de la région fait subir au territoire et à son patrimoine **d'importantes pressions de consommation d'espace, de fragmentation** et d'utilisation (prélèvement/rejet) des ressources, qui rendent les équilibres entre développement et préservation des qualités environnementales de plus en plus difficiles. La question de l'équilibre, de ses limites et des capacités d'accueil du territoire vis-à-vis des ressources est nécessairement à maintenir et à amplifier par rapport au SCoT précédent.

Le croisement des sensibilités environnementales et des pressions urbaines fait apparaître **des secteurs d'enjeux forts** dans la première couronne de Montpellier, en périphérie des villages, le long des principaux axes de communication (A 9, A 709, A 750, LIEN, ...), mais également dans les plaines agricoles.

Le SCoT de 2006 a déjà encadré et orienté le développement par l'intermédiaire des enveloppes d'extension urbaine et la définition de l'armature des espaces agricoles, naturels et forestiers. Ses orientations doivent toutefois **être réinterrogées au regard des enjeux environnementaux** et des nouveaux besoins de développement de l'agglomération. Le regard sera alors orienté **notamment sur les enveloppes d'extension urbaine**, qui doivent être réévaluées dans un contexte de réduction de la consommation foncière. Leur redimensionnement réduira les niveaux de pressions et sera favorable à la bonne prise en compte des enjeux environnementaux.

Hiérarchisation des enjeux du territoire



Enjeu transversal en lien avec chaque enjeu thématique :

Adaptation au changement climatique

2. Résumé non technique du projet

La 1^{ère} révision du SCoT a été engagée dans le contexte de la création de Montpellier Méditerranée Métropole, de manière volontaire par ses 31 communes, et de la création de la Région Occitanie, dotée de deux Métropoles : Toulouse et Montpellier.

Dans ce cadre, la révision du SCoT tire parti du double positionnement stratégique de la métropole ouverte à la fois sur le bassin méditerranéen et sur un arrière-pays dynamique, grâce à des coopérations à toutes les échelles.

L'évaluation du SCoT de 2006 a mis en évidence que les premiers résultats observés, notamment en termes de maîtrise du développement territorial (frein à l'étalement urbain), de densification des formes urbaines, d'engagement du réinvestissement urbain, de mixité sociale et résidentielle, sont proches, voire supérieurs aux objectifs fixés par ce document.

Elle met toutefois en exergue deux enjeux majeurs : la carence constatée en foncier pour les activités productives et extensives et l'insuffisante prise en compte des sensibilités environnementales du territoire.

Ce bilan, de même que les études menées dans le cadre de l'élaboration du projet de révision du SCoT et du Projet Montpellier Métropole Territoires, ont permis de faire émerger d'autres enjeux et de définir une vision et des valeurs qui vont permettre de nourrir le SCoT et de répondre à ses objectifs.

2.1 Les grands enjeux portés par la délibération de prescription de la révision du SCoT

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

La volonté est de préserver les deux tiers du territoire en tant qu'espaces naturels et agricoles et de maintenir ainsi durablement le 1^{er} facteur d'attractivité de la Métropole : son environnement. Le développement urbain est de ce fait contenu sur un tiers du territoire, en favorisant les réinvestissements et les densifications urbaines le long des axes de transport en commun.

La Métropole dispose d'une richesse environnementale exceptionnelle, du littoral aux reliefs cévenols, qu'il s'agit de préserver et de reconquérir pour la valoriser. Pour cela, il s'agit de mieux intégrer le « Grand Parc métropolitain » au développement de la Métropole, situé à un quart d'heure de chaque foyer, en préservant et en restaurant les continuités écologiques pour conforter ses identités. Par ailleurs, il s'agit de définir des modalités d'accompagnement d'une politique agro-écologique et alimentaire, ainsi que de mieux définir l'armature des espaces naturels, agricoles et forestiers, afin de réactiver efficacement la diversité des fonctionnalités (écologiques, productives, récréatives ...) de ces espaces

Adapter le territoire au changement climatique et en atténuer ses effets

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

Le redéploiement agricole peut jouer un rôle essentiel afin de mieux respecter le grand cycle de l'eau, principalement par ses effets sur la diminution des ruissellements en amont. De même, les actions de

verdissement des milieux urbains, conduisant à désimperméabiliser les sols, permettent d'atténuer à la fois les risques liés aux inondations et l'effet « îlot de chaleur urbain ».

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

Le territoire doit également savoir anticiper à la fois le dynamisme démographique confirmé par les observateurs et les évolutions démographiques constatées (le solde migratoire se rapprochant du naturel du fait de l'étalement des résidents travaillant sur le territoire, sur un périmètre de plus en plus large autour de la Métropole). La croissance démographique de la Métropole, lissée sur la période 2019-2040, est positionnée autour de 1 %, soit un nombre total d'habitants compris entre 580 000 et 590 000 en 2040. Cette croissance s'appuie sur un fort renouvellement des populations.

La diversité des parcours résidentiels sera programmée en conséquence, en concevant une Métropole pour tous. Jusqu'à aujourd'hui, la priorité a été principalement orientée sur l'aménagement de nouveaux quartiers en extension des villes et villages. Si ceux-ci restent indispensables pour maîtriser le développement dans un contexte de croissance de la population, il convient toutefois d'affirmer le réinvestissement des tissus urbains existants dans le respect des identités du territoire. Le réinvestissement et les extensions urbaines devront continuer à répondre à des critères de densité correspondant à la desserte par les transports en commun de chaque secteur considéré.

Les mobilités doivent être conçues de manière multimodales, interconnectées et à toutes les échelles. La ville des courtes distances doit être favorisée et une politique d'espaces publics doit être menée, permettant de répondre à l'évolution des usages en repensant l'espace public comme support des pratiques urbaines.

Accompagner le développement économique pour qu'il soit créateur de richesses et d'emplois

Le développement économique et de l'emploi demeure une préoccupation majeure dans une métropole aux visages contrastés, entre des taux records de création d'entreprises et d'emplois et les taux régionaux élevés de chômage. De ce fait, la Métropole doit redoubler d'efforts pour soutenir l'activité économique, à la fois les activités innovantes et de pointe à forte valeur ajoutée et les activités plus traditionnelles. Pour ce faire, elle diversifie ses offres foncières et immobilières dans le cadre de son Schéma d'Accueil des Entreprises (SAE) et surtout, elle corrige la carence du SCoT précédant en créant une offre adaptée pour les activités qui ne peuvent pas s'intégrer au tissu urbain : nouveaux parc d'activités pour entreprises artisanales, logistiques, industrielles, business-parc...

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

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

L'ensemble des dimensions de ce projet de développement et d'aménagement durables du territoire concourt à affirmer les identités de la mosaïque patrimoniale et paysagère qui forme la carte d'identité du territoire et ainsi valoriser les très nombreux atouts de l'attractivité, notamment touristique, de la Métropole.

2.2 Les fondements et l'ambition du projet

Un projet de territoire bâti sur une vision large et partagée

Le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole s'inscrit dans un « grand amphithéâtre naturel », bassin de vie métropolitain mais aussi support d'une richesse naturelle exceptionnelle à préserver. Face aux défis métropolitains, la volonté est de développer une Métropole ouverte sur l'extérieur avec notamment des objectifs d'aménagement co-construits avec les territoires du même bassin de vie. Un dialogue doit être ouvert avec ces territoires voisins pour traiter des thématiques qui dépassent les limites administratives comme l'économie, les déplacements, l'environnement...

La Métropole souhaite promouvoir sa situation au cœur du bassin méditerranéen élargi et ainsi perpétuer sa tradition de terre d'accueil. Cependant, la croissance métropolitaine devra s'inscrire dans le respect de l'environnement tout en préservant la dimension humaine du territoire.

Un projet pour développer la Métropole économe de son espace fragile et précieux

Le projet de SCoT maintient l'objectif du SCoT de 2006 de préserver durablement 2/3 d'espaces naturels et agricoles et de limiter l'urbanisation au 1/3 du territoire, en priorisant le réinvestissement de l'existant et un urbanisme économe de l'espace.

Le projet identifie aussi 4 enjeux principaux sur lesquels s'appuie l'ensemble des objectifs de politiques publiques du PADD : le devenir des espaces agro-naturels, la question des risques, la prise en compte des évolutions démographiques, la capacité du territoire à consolider et à diversifier son développement économique.

Un projet qui intègre les 7 piliers stratégiques du développement de la Métropole

Le projet issu du PADD intègre les 7 piliers stratégiques de développement de Montpellier Méditerranée Métropole :

- santé,
- numérique,
- mobilités et transports,
- développement économique, tourisme et industrie,
- agroécologie et alimentation,
- culture, patrimoine et université,
- commerce et artisanat.

Des axes partagés avec les territoires voisins

Les territoires voisins porteurs de SCoT (tous en révision ou en élaboration) se sont accordés avec la Métropole sur une vision partagée de l'évolution des territoires, favorisant une logique de complémentarité et de dialogue dans le cadre de l'élaboration des projets de SCoT. Ces échanges

permettent de prendre en compte des échelles plus pertinentes, en terme environnemental et de bassins de vie.

Ces collectivités ont l'ambition de partager plusieurs thématiques liées à l'aménagement, dont les enjeux dépassent les simples limites administratives :

- accompagner l'attractivité démographique ;
- organiser et faciliter la mobilité des habitants à l'échelle d'un grand bassin de vie ;
- promouvoir collectivement la préservation de l'environnement et de ses écosystèmes naturels ;
- proposer une organisation économique favorisant la complémentarité des offres ;
- redéployer l'agriculture, comme réponse à la nécessité de gérer les espaces et les paysages ;
- offrir un maillage commercial permettant de limiter les déplacements et de préserver les centralités urbaines des villes et villages ;
- valoriser l'identité paysagère comme élément essentiel de la qualité du cadre de vie.

2.3 Les défis du projet

Les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, ensuite déclinées dans le Document d'Orientation et d'Objectifs, formulent une triple ambition. Elle se décline en trois défis :

<p>DEFI 1</p> <p>Une métropole acclimatée</p> <p><i>« notre territoire de nature »</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Protéger et reconquérir les composantes agro-naturelles les paysages et la biodiversité pour mieux les valoriser ➤ Gérer les risques et nuisances et anticiper les évolutions face au climat ➤ Optimiser les ressources du territoire ➤ Organiser la préservation du patrimoine littoral et son développement durable au regard de la loi littoral
<p>DEFI 2</p> <p>Une métropole équilibrée et efficace</p> <p><i>« notre territoire de vie, nos déplacements »</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Armature urbaine : organiser les espaces urbains efficacement et équitablement ➤ Assurer la cohérence entre les réseaux de déplacement et l'organisation urbaine, favoriser la mobilité pour tous et à toutes les échelles
<p>DEFI 3</p> <p>Une métropole dynamique et attractive</p> <p><i>« notre habitat, nos emplois, nos activités, notre espace partagé »</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Répondre à tous les besoins en logement ➤ Affirmer l'activité économique comme ressource créatrice de richesses et d'emplois durables pour tous ➤ Structurer l'équipement commercial en cohérence avec le projet de territoire ➤ Conforter l'épanouissement culturel, sportif et de loisir pour une métropole accueillante et rayonnante ➤ Modérer la consommation foncière

2.4 Les choix pour répondre aux 3 défis du territoire

Le projet vise à répondre aux grands défis du territoire dans la perspective de préserver durablement l'équilibre 2/3 du territoire en espaces naturels et agricoles et 1/3 en espaces urbains et à urbaniser.

Il est structuré autour de 4 grands « concepts » qui représentent les fils conducteurs du SCoT :

- une armature urbaine solide, efficace et équitable, support de développement,
- les Connexions Métropolitaines,
- les arcs,
- les lisières agro-naturelles,

...et une vision intégrée et résiliente du territoire qui intègre, au cœur de son élaboration et de sa mise en œuvre, la démarche Eviter Réduire Compenser, complétée par la volonté de « déployer » l'agroécologie et la biodiversité en s'appuyant sur le SCoT.

Une armature urbaine solide, efficace et équitable, support de développement

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 vitrine urbaine active, à la Métropole des villages en passant par les petites villes et les villes moyennes, de la mer aux causses, des espaces dotés de nombreux services 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 s'agit 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 dans les différentes polarités économiques.

Cette armature urbaine est équitable car elle fait participer au projet chaque commune à sa propre échelle ; elle se veut efficace car en cohérence avec les différentes thématiques transversales et consolidées. Elle s'articule avec :

- l'armature des espaces agro-naturels, à travers l'équilibre fondamental du SCoT 2/3 d'espaces agro-naturels pour 1/3 d'espaces urbains ou à urbaniser.
- l'armature des déplacements, à travers la définition d'un système multimodal hiérarchisé tant en ce qui concerne :
 - l'organisation du réseau de transport collectif structuré autour du réseau ferroviaire et du transport collectif lourd, véritable « réseau armature » autour duquel les autres modes de déplacement se déploient ;

- la typologie des Pôles d'Echanges Multimodaux qui assurent l'interconnexion entre les différents modes de transports grâce à des PEM nationaux & métropolitains, des PEM régionaux et métropolitains et des PEM locaux ;
- l'organisation du réseau routier qui priorise la réalisation du contournement de Montpellier vers lequel converge les axes pénétrants à compléter et qui se raccroche aux autoroutes A9 (via l'A 709) et A750 ;
- l'intégration de la logistique à l'échelle urbaine comme à l'échelle du grand territoire qui s'appuie sur les infrastructures existantes (MIN, Port Sète Frontignan-Sud-de-France, voie ferrée...) ;
- le développement d'un réseau des modes actifs (cycles et autres modes de déplacements doux) métropolitain répondant aux besoins quotidiens et de loisirs et à l'organisation d'un territoire des courtes distances.

Elle est à la fois le socle, l'outil et le support de référence pour l'application et la réussite du projet de territoire en 2040 et doit permettre de répondre aux besoins du territoire à cette échéance et particulièrement :

- en matière d'habitat, l'ambition ici est de produire environ 92 000 logements pour accueillir les nouveaux habitants liés à la croissance démographique (1%) et satisfaire le besoin des populations présentes sur le territoire. Pour répondre à tous les besoins en logement et limiter l'évasion résidentielle, il s'agit donc de poursuivre l'effort de construction en offrant des logements diversifiés et accessibles aux ménages locaux, de promouvoir un habitat de qualité contribuant au bien être de tout un chacun, de mobiliser et valoriser le parc de logements existants, en particulier les logements indignes et dégradés. Enfin, afin de répondre aux besoins spécifiques, l'objectif est également d'accueillir des logements étudiants dans des secteurs desservis par les transports en commun, et des aires d'accueil des gens du voyage dans des secteurs appropriés notamment bien desservi par le réseau d'infrastructure... ;
- en matière de développement économique, affirmer l'activité économique comme ressource créatrice de richesses et d'emplois durables pour tous et, à cet effet, conforter l'attractivité touristique de la métropole, conforter et amplifier le rôle de la métropole dans les secteurs de l'innovation, de la recherche et des filières d'excellence, promouvoir une métropole solidaire et l'économie de la proximité, renforcer et diversifier l'économie en créant des fonciers économiques attractifs et durables grâce à la création de différentes polarités économiques hiérarchisées dans les extensions urbaines comme en réinvestissement urbain ;
- en matière de développement commercial, tout en accompagnant l'évolution des besoins liés à l'accroissement de la population à l'horizon 2040, il s'agira de tendre vers la création nette de surface de vente à hauteur de 7000m²/ an à l'horizon 2040. Complémentairement à cet objectif quantitatif, le projet promeut une structuration de l'armature commerciale en affirmant des complémentarités entre les polarités commerciales, qu'elles soient de rayonnement supra-métropolitain, métropolitain ou de proximité. Leur organisation spatiale est cohérente avec les modalités d'accessibilité. Enfin, leur intégration architecturale, urbaine, environnemental et paysagère constitue un objectif fort dans les opérations en extensions urbaines comme dans celles en réinvestissement urbain ;

- en matière d'équipement, il s'agit de conforter les équipements du territoire, pour une métropole accueillante, pour les pratiques du territoire exceptionnelle comme les quotidiennes, à cet effet l'organisation des équipements est définie selon leur rayonnement (supra métropolitain, métropolitain ou intercommunal et équipements de proximité).

Les Connexions Métropolitaines

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 des communes et de ces espaces de connexion, elles dynamisent et offrent une vitrine aux territoires environnants, y compris les espaces agro-naturels. 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 ou de Lunel, Grand-Pic-Saint-Loup et, au-delà, ceux en provenance de Nîmes, Alès ou Béziers.

Par leurs effets polarisants, 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.

Les Connexions Métropolitaines participent au réseau armature des transports collectifs, elles assurent le rôle majeur d'intermodalité et de rabattement dans le système de déplacement. Les objectifs complémentaires en matière de déplacement permettront de favoriser la mobilité pour tous et à toutes les échelles, dans une logique d'interconnexion des modes.

Les arcs

Le territoire métropolitain est traversé par des unités paysagères fortement contrastées qui transcendent son périmètre administratif : ce sont les arcs. Les arcs imbriqués les uns aux autres composent le grand parc métropolitain. On retrouve :

- Au sud, le littoral, avec son cordon dunaire, la mer, les étangs et notamment ses espaces remarquables, qui constitue l'un des marqueurs emblématiques de l'identité de la Métropole ;
- Au nord, les garrigues et coteaux, auxquels peut être rattaché le massif de la Gardiole, qui forment un vaste amphithéâtre de grande valeur paysagère en balcon sur la plaine urbaine et agricole ;
- Au centre, la plaine, tour à tour agricole, circulée et urbaine, qui constitue la composante la plus agricole du grand paysage

Ces arcs composent les identités et les paysages du territoire et sont les socles à partir desquelles les logiques d'adaptations du territoire face au changement climatique ont été déclinées pour :

- protéger et reconquérir les composantes agro-naturelles les paysages, la biodiversité et mieux les valoriser,
- gérer les risques et nuisances et anticiper leur évolution face au climat en particulier les risques inondation dans une solidarité amont-aval,
- optimiser les ressources du territoire (eau, énergie, déchets, matériaux)
- organiser la préservation du patrimoine littoral et son développement durable.

Les lisières agro-naturelles

Le nouveau concept des « lisières » est complémentaire à celui de « limites » - précisées par rapport au premier SCoT - 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, ludique et en faveur de la transition énergétique et écologique. Ils ont été trop souvent oubliés ou laissés pour compte. Pourtant, préserver durablement ces espaces naturels et agricoles nécessite de les mobiliser au mieux en tant que supports de ressources naturelles, de projets et d'usages intégrés.

La valorisation de ces espaces s'appuie sur le principe de la 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,...),
- mais aussi une anticipation des potentiels conflits d'usages, pour promouvoir un aménagement du territoire favorable à leur régulation.

La reconnaissance de ses 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, ce qui, corollairement favorise également le maintien d'une richesse exceptionnelle (biodiversité, notoriété des produits...).

Une vision intégrée et résiliente du territoire

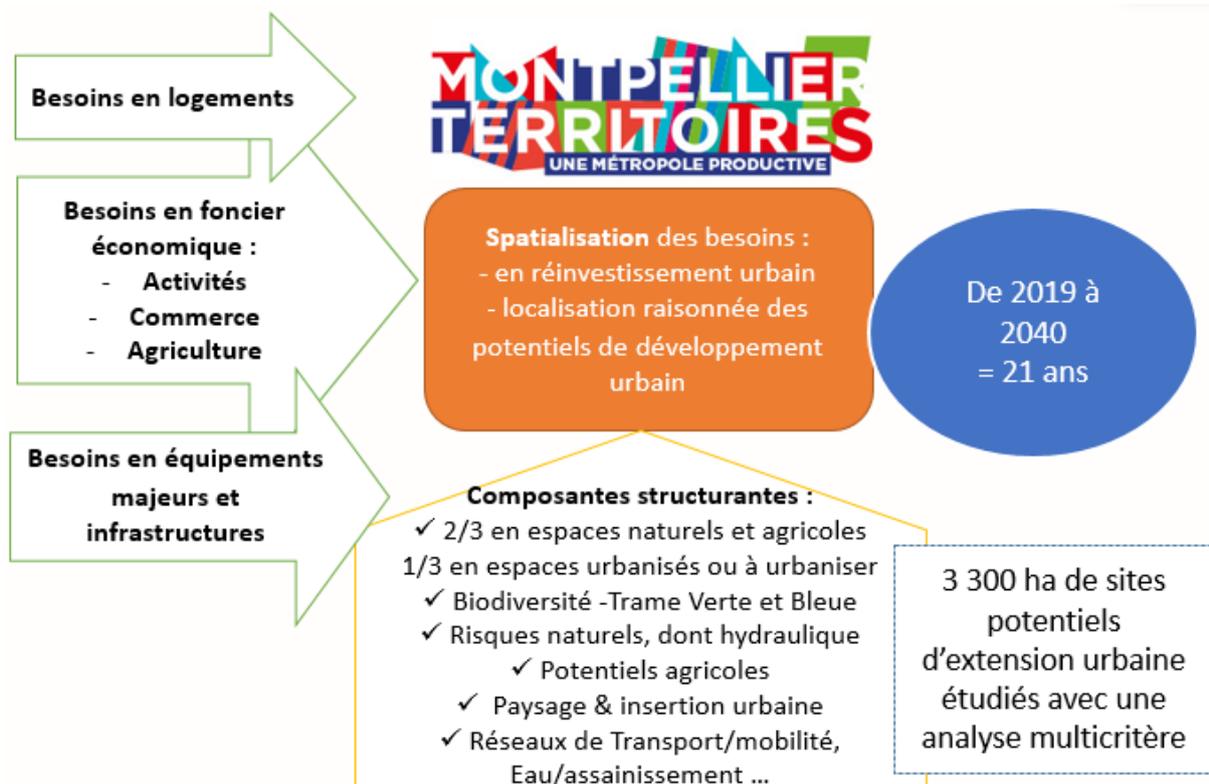
Le projet s'appuie sur une vision intégrée et résiliente du territoire, à partir des composantes structurantes de son écosystème agro-naturel qu'il conforte et d'une traduction volontaire et ambitieuse de la séquence « Eviter-Réduire- Compenser », complétée par une volonté de « Déployer » l'agroécologie et la biodiversité sur le territoire en s'appuyant sur le SCoT qui fonde ces démarches sous une forme adaptée à cette échelle de planification.

L'étape « Eviter » constitue le socle fondateur du projet de territoire ; en complément, l'anticipation des mesures de réduction (à l'échelle de l'aménagement), l'identification des modalités de mise en œuvre de la compensation et au-delà, la valorisation des espaces agro-naturels visent à atteindre notamment un objectif global de « zéro perte nette » de biodiversité.

L'armature des espaces agro-naturels est composée d'espaces dont l'occupation des sols actuelle et leurs caractéristiques présentent un aspect prédominant, soit naturel soit agricole. Dans les deux cas, il présente une valeur pour l'activité agricole qu'il convient donc de conforter ou de déployer. Elle est conçue comme un espace, non pas seulement à protéger, mais aussi à faire vivre et à activer dans le sens de la constitution d'un « Grand Parc Métropolitain » pour le potentiel qu'il offre à de multiples usages, 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 préservation de cet équilibre durable et repose ainsi sur :

- un projet de développement maîtrisé, économe en foncier et équilibré ;
- le choix de sites de développements urbains « optimum », dans un territoire contraint ;
- des dispositions visant à anticiper les mesures de réduction, de compensation et au-delà, de déploiement dans un objectif de « zéro perte nette ».



Un projet de développement maîtrisé et économe en foncier et équilibré basé sur des besoins identifiés « au plus juste »

- Un scénario démographique « attractivité renforcé », partagé avec l'INSEE Occitanie avec un **taux de croissance de + de 1% / an**, qui intègre le maintien de l'attractivité du territoire et la limitation de l'évasion résidentielle des ménages qui travaillent sur le territoire, mais aussi le ralentissement des apports de population principalement dû au vieillissement des régions « importatrices », soit + 5 200 à 5 300 habitants/an contre plus de 1,85% de 2010 à 2015.

- Un objectif de production de logements de 4 250 à 4 500 logements /an, contre 5 300 logements/an de 2013 à 2016.
- La nécessité de répondre à la pénurie de foncier économique et à la forte demande d'emploi, et pour cela renforcer et rééquilibrer l'économie du territoire en :
 - diversifiant l'offre tertiaire ;
 - reconstituant une nouvelle offre de foncier adapté aux activités, productives, incompatibles ou peu adaptées aux tissus mixtes ;
 - en créant une offre pour capter des activités exogènes au territoire ou de nature exceptionnelle.
- Un développement du commerce maîtrisé, grâce à des objectifs volontaires de développement durable en affirmant en premier lieu la nécessité de réinvestir et conforter les polarités existantes et en second lieu de limiter le développement commercial hors des secteurs prioritaires : pas de nouvelle création > 1 500 m² Surface de Vente, hors secteur prioritaire, sauf si un projet urbain d'envergure suffisante existe.
- Des projets d'infrastructures et de superstructures à intégrer : des besoins générés par les projets d'infrastructure et de superstructure devraient représenter respectivement environ **90 ha et 36 ha** d'ici 2040 dans les espaces agro-naturels du SCoT, leur insertion constitue un enjeu identifié et géré par des prescriptions appropriées dans le Document d'Orientation et d'Objectifs..

En synthèse, les besoins fonciers sur la période 2019/2040 :

- 4 250 à 4 500 logements / an
- 30 000 m² à 36 000m² / an de surface de plancher pour l'activité tertiaire
- 6 500 à 7 500 m² de surfaces de vente commerciale nettes / an
- 290 à 340 ha d'équipements collectifs et services publics à l'horizon 2040 pour les équipements culturels et sportifs). Ce ratio intègre également les autres équipements hospitaliers, scolaires, sociaux... qui accompagnent le développement urbain
- 26.5 ha à 28 ha / an de foncier aménageable pour les activités « courantes »
- 145 ha à 240 ha pour le foncier destiné à accueillir les activités exogènes et exceptionnelles à l'horizon 2040
- 90 à 140 ha d'infrastructures routières et ferroviaires

Ces besoins font ressortir une nouvelle répartition entre les extensions à dominante résidentielles, à réduire, et les extensions à dominante d'activité, à augmenter, par rapport au SCoT de 2006. Par ailleurs, au regard des sensibilités environnementales, des enjeux agricoles et paysagers, toutes ces surfaces ne correspondent pas à de nouvelles consommations foncières car une part significative devra être satisfaite dans le tissu urbain existant.

Un SCoT amplifiant la modération de la consommation foncière et la lutte contre l'étalement urbain

- Priorité à l'optimisation de l'urbanisation existante et engagée, avec
 - **60% des besoins correspondant au développement urbain mixte, au sein même de l'urbanisation existante et engagée** (logement, tertiaire, commerce, équipement...) au lieu de 30% dans le SCoT de 2006.
 - **15% des besoins correspondant aux activités non adaptées au tissu mixte**, au sein des rares parcs d'activités existants

- Des niveaux d'intensité adaptés en fonction du niveau de desserte en transport collectif des autres équipements et services

Pour garantir l'optimisation des formes urbaines concourant à l'objectif de maîtrise de l'étalement urbain et de favoriser l'aménagement qualitatif des sites, chaque site d'extension urbaine à vocation mixte est affecté d'un niveau d'intensité minimale, avec trois niveaux définis

- *Intensité supérieure* : dans les extensions urbaines bien desservies par les TCSP / PEM métropolitains, autres équipements et services : au minimum 8 000 m²sdp/ha – 50 logements/ha.
- *Intensité intermédiaire* : dans les extensions urbaines desservies par des axes de TC majeurs potentiel et équipements : au minimum 4 000m²sdp/ha – 30 logements/ha.
- *Intensité inférieure* : dans les extensions urbaines non desservies par TCSP ou TC majeur potentiel dans les communes de 3^{ème} couronne : au minimum 2 000m² sdp/ha – 20 logements/ha.

Ainsi, compte tenu de ces objectifs de réinvestissement et d'intensité, **les extensions urbaines représentent 1 500 ha sur le document graphique du Document d'Orientation et d'Objectifs permettant ainsi non seulement de ne pas dépasser le potentiel quantitatif résiduel non consommé du SCoT 2006 (1 920 ha), mais de se situer en deçà (-420 ha), malgré le report de 2020 à 2040 de l'échéance du SCoT révisé par rapport à celle du SCoT de 2006.** Au sein de cette enveloppe, 640 ha sont prévus pour répondre aux besoins en tissu à dominante d'activité et 860 ha en tissu mixte. Le SCoT révisé permet ainsi de réduire de 24% la consommation foncière en extension urbaine en passant d'un rythme de 88 ha/an (entre 2006-2018) à 71 ha/an (soit 1 500 ha entre 2019 et 2040). L'objectif chiffré de consommation foncière s'élève donc à un maximum de 1 626 ha à l'horizon 2040 (1500 ha d'extension urbaine + 90 ha d'infrastructures dans les espaces agro-naturels + 36 ha d'équipements dans les espaces agro-naturels).

La prise en compte des enjeux environnementaux comme composantes structurantes du projet de territoire

Les différentes composantes structurantes du territoire ont été analysés pour identifier les secteurs à enjeux les plus forts et à éviter. Le SCoT révisé définit ainsi une armature des espaces naturels et agricoles hiérarchisée composée en particulier d'une trame verte et bleue et de terres à forte valeur agricole.

L'armature des espaces agro-naturels s'intègre au sein d'un Grand parc métropolitain composé d'une mosaïque de paysages aux vocations et fonctions multiples (production agricole, notamment écologique et nourricière, gestion hydraulique intégrée, culture, lien social, loisirs, tourisme, économie verte et de recyclage...). La reconnaissance de l'ensemble de ses fonctions permet de mieux garantir la mise en valeur du territoire agro-naturel par sa pleine appropriation et la maîtrise de ses usages.

Au regard de ces enjeux, l'ensemble des sites potentiels d'extension urbaine a fait l'objet d'une analyse multicritère permettant ainsi d'optimiser le choix du positionnement des sites au regard de critères d'aménagement durable et de réduire ainsi les incidences relatives à leur aménagement, sur l'environnement.

L'anticipation des mesures de réduction, de compensation et au-delà, de valorisation pour un objectif de « zéro perte nette » :

Pour protéger et reconquérir les composantes agro-naturelles, les paysages et la biodiversité et mieux les valoriser, le projet propose de :

- renforcer les éléments de trame verte et bleue lors des mesures de compensation et de restauration écologiques ;
- reconnaître et valoriser la diversité et les potentiels agricoles des sols pour mieux les protéger ;
- répondre aux besoins de la filière agricole et alimentaire ;
- préserver et accroître le réseau végétal urbain ;
- sensibiliser à la préservation des ressources naturelles et à l'agro-écologie ;
- structurer une gouvernance partenariale pour piloter, accompagner et évaluer la politique agro-écologique et alimentaire.

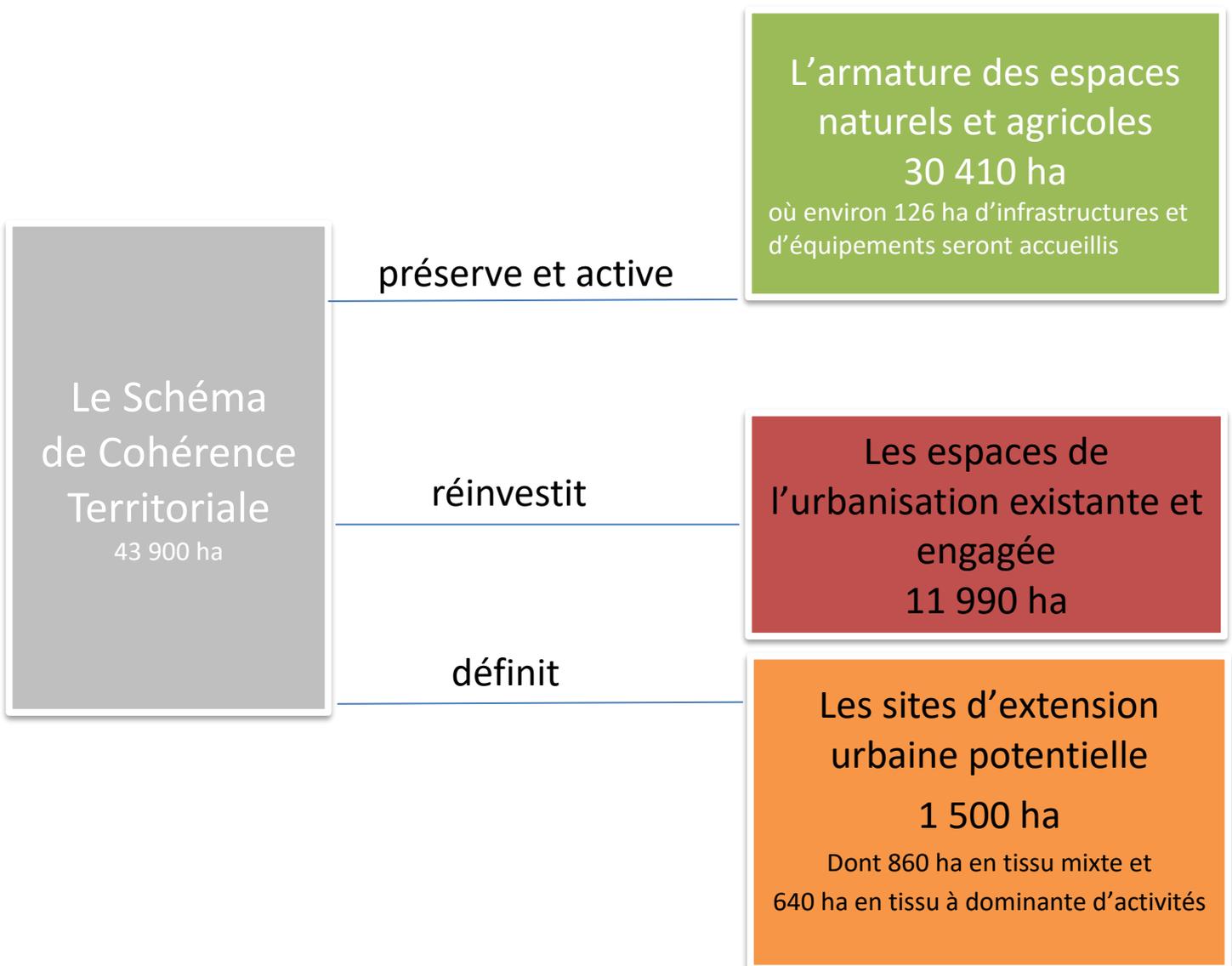
La mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures implique :

- la structuration d'une gouvernance partenariale pour piloter, accompagner et évaluer la politique agroécologique, environnementale et climatique du territoire ;
- de positionner la Métropole, au-delà de la compensation, comme coordonnateur de la résilience de son territoire, en partenariat avec les acteurs et en lien avec les territoires voisins ;
- de traduire ces objectifs par tout ou partie des actions suivantes :
 - élaboration de convention de partenariat acteur animateur et gestionnaire des milieux agricoles et naturels,
 - mise en place de dispositifs prospectifs,
 - veille sur les filières économiques porteuses de l'économie verte,
 - anticipation, suivi et coordination des compensations environnementales et agricoles pour accroître leur efficacité globale,
 - suivi du marché foncier,
 - mise en place d'outils d'animation et de gestion, l'appui aux communes,
 - évaluation des actions engagées.

La reconquête de l'armature agro-naturelle participe ainsi activement :

- à la qualité environnementale (impacts positifs de l'agroécologie sur la biodiversité, la ressource en eau...);
- à la résilience du territoire (impacts positifs de l'agriculture sur les ruissellements, captage de CO₂, fertilité des sols...);
- au développement d'une économie verte, notamment dans une perspective de souveraineté alimentaire;
- à la cohésion sociale du territoire.

SYNTHESE



3. Résumé non technique des incidences du projet et mesures envisagées par le SCoT

Le présent document ne traite pas spécifiquement des impacts sur le climat et la santé car l'ensemble des mesures envisagées dans le SCoT contribuent à l'amélioration à la prise en compte des évolutions climatiques ainsi que des conditions de vie des habitants.

Par ailleurs, les mesures prises pour limiter l'étalement urbain et modérer la consommation foncière telles que présentée ci-dessus et détaillée dans le *Tome 1 / Livre 3 – Explication des choix* ont été évalué dans l'Evaluation Environnementale.

3.1 Patrimoine naturel et biodiversité

Incidences du SCoT

Le développement résidentiel et économique identifie une urbanisation d'environ 264 ha d'espaces naturels, supports potentiel de biodiversité. Bien que situés généralement dans la continuité du bâti, les sites d'extension impacteront par la réduction de surfaces favorables à l'accueil des espèces animales et végétales. Les quelques possibilités d'aménagement au sein des espaces agricoles, naturels et forestiers augmenteront les effets d'emprise, mais seront limitées.

Malgré une application de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » au travers de l'étape d'évitement, dès la planification, des incidences sur des espaces naturels identifiés comme remarquables subsistent : 36 ha de ZNIEFF de type I sont concernés par 5 extensions urbaines ou des projets d'infrastructures et 7 ha de sites Natura 2000 sont impactés par une extension urbaine avec des conséquences attendues en termes de pertes d'habitat (ordinaires, communautaires). En dehors de l'extension urbaine de 7 ha Cournonterral - Lycée, la mise en œuvre du SCoT ne devrait générer aucune incidence directe ou indirecte significative sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire qui ont justifié la désignation des différents sites Natura 2000 présents sur le territoire.

Les impacts sur les corridors écologiques sont moindre compte-tenu du fait que les secteurs d'extension sont généralement dans la continuité du bâti existant. Néanmoins, la réduction d'espaces entre deux fronts bâtis engendrée par l'épaississement de la tâche urbaine induit parfois une réduction des fonctionnalités écologiques permettant le transfert d'espèces. Cette situation est limitée par l'identification, dans ce cas, de liaisons écologiques déterminées.

Les infrastructures de transport engendrent les principaux effets de coupure, notamment au niveau du franchissement des cours d'eau (ripisylve).

Mesures envisagées dans le cadre du SCoT

La limitation de la consommation d'espace a permis en premier lieu de réduire les effets d'emprise sur les espaces naturels. Sur la base des réservoirs de biodiversité du SRCE, le SCoT identifie clairement

sur les plans graphiques, les réservoirs de biodiversité. L'intégrité de ces ensembles doit être respectée. Le SCoT identifie 3 700 ha de réservoirs de biodiversité supplémentaires par rapport au SRCE.

Le SCoT participe à la préservation des espaces favorables au déplacement d'espèces, non seulement ceux situés au sein de la trame urbaine (parcs, espaces verts), mais également les espaces ouverts et boisés les plus marquants, au regard de leur rôle dans le maintien de la biodiversité et dans les fonctionnalités écologiques. Enfin, la préservation des ripisylves sera assurée par leur intégration en tant que corridor de principe de la trame bleue. Concernant les 6 extensions urbaines ayant une emprise sur les ZNIEFF de type I ou les sites Natura 2000, toute ouverture à l'urbanisation sera soumise à la réalisation d'une évaluation environnementale préalable.

La restauration ou la création de corridors écologiques (déterminé dans le cas de la zone du Fenouillet) est envisagée, notamment dans le cas de certains sites d'urbanisation.

3.2 Ressource en eau

Incidences du SCoT

Les eaux superficielles présentent globalement un état dégradé de par les différentes atteintes sur la qualité chimique, physique et écologique, et le fonctionnement des cours d'eau et milieux associés s'en retrouve perturbé. Certaines ressources en eaux sont également en mauvais état qualitatif.

Eau potable

Le territoire de la Métropole présente des enjeux liés à la capacité d'approvisionnement en eau potable. Mais bien que certaines ressources soient vulnérables et que des mesures visant prioritairement à garantir l'approvisionnement en eau potable à chacun soient prises dans le cadre des PGRI (conditionnement de l'urbanisation, révision des autorisations de prélèvements...), le territoire dispose de ressources sécurisant l'accueil de nouvelles populations, grâce au complément assuré via l'eau du Rhône.

Le SCoT présente également des incidences positives sur la préservation de la qualité de la ressource en eau, notamment en garantissant des mesures de protection des captages (encadrement de l'occupation des sols, conditions d'ouverture à l'urbanisation à la conformité et capacité des systèmes d'assainissement..).Eaux usées

Le développement résidentiel et économique entrainera, de fait une augmentation des volumes d'eaux usées sur le territoire. Les 16 stations d'épuration du territoire (MAERA comprise) disposent, ou disposeront à termes, des capacités suffisantes permettant d'accueillir des populations supplémentaires, à horizon 2040.

Certains sites d'extension semblent concernés par des difficultés de raccordement, notamment à Prades-le-Lez, ou encore à Montaud et nécessiteront l'étude de différentes alternatives.

Eaux pluviales

Le développement envisagé par le SCoT va potentiellement entraîner une augmentation de l'imperméabilisation des sols, qui, sans mesures limitatives, pourrait accroître le volume d'eau de ruissellement, ainsi qu'augmenter la charge polluante rejetée dans les milieux récepteurs.

Eau brute

Les développements envisagés par le SCoT vont impacter certains secteurs identifiés comme « irrigables ». Le déploiement de la politique agroécologique et alimentaire induit des besoins en eau brute à usage agricole complémentaires, notamment dans le contexte d'adaptation au changement climatique, tout en favorisant les pratiques agroécologiques, économes en eau et favorisant une meilleure infiltration des eaux pluviales.

Mesures envisagées dans le cadre du SCoT

Afin de prévenir les risques de pollution de l'eau potable, le SCoT s'assure de l'adéquation entre les usages du sol et la vulnérabilité de la ressource en eau. Ainsi les zones de sauvegarde des eaux seront préférentiellement classées en zone naturelle, agricole ou forestière dans les documents d'urbanisme. La protection des zones humides et la préservation d'un espace non artificialisé de part et d'autre des cours d'eau seront favorables à la protection de la ressource en eau superficielle et souterraine.

Afin de sécuriser l'approvisionnement en eau potable sur le long terme, les rythmes d'urbanisation de certains secteurs, concernés notamment par les masses d'eau vulnérables et/ou déficitaires du Lez, de Castries Sommières et de l'Hérault, devront être cohérents avec ceux de la mise en place de nouvelles solutions/ nouveaux équipements d'adduction en eau potable.

De la même manière, le niveau de développement des communes se fait en adéquation avec les capacités et les performances des systèmes d'assainissement ou leur programmation future.

Des mesures plus strictes sont prises vis-à-vis de la gestion des eaux pluviales, notamment par rapport à la nécessité de mise en place de mesures de rétention des eaux pluviales au niveau des secteurs d'extension mais également dans le tissu bâti déjà existant. De manière globale, d'autres leviers sont identifiés tels que l'amélioration du système d'assainissement par temps de pluie et la gestion qualitative des eaux pluviales dans les espaces agro-naturels (agroécologie, espace de bon fonctionnement...).

Enfin, un schéma directeur d'eau brute est envisagé afin de favoriser l'accès à l'eau pour l'agriculture et évaluer les possibilités de substitution à l'eau potable pour les autres acteurs.

3.3 Risques

Incidences du SCoT

Le territoire est soumis à plusieurs types de risques naturels et technologiques. Le développement envisagé peut avoir plusieurs incidences sur la prise en compte des risques, au travers de l'augmentation de l'exposition des habitants aux risques par le développement de l'urbanisation à proximité des zones soumises ou par l'accueil d'entreprises à risques ou par la création de flux de matières dangereuses, ou encore relativement à l'imperméabilisation des surfaces aménagées.

S'agissant des risques naturels, le développement projeté dans les extensions urbaines y est soumis de manière marginale (risque inondation et débordement de cours d'eau, risque de submersion marine, risque feu de forêt, risque retrait gonflement argiles...).

Quelques sites d'extension, notamment à vocation mixte, peuvent être sujets à des nuisances plus importantes liées au transport de matières dangereuses ; il s'agit essentiellement des sites localisés à proximité de l'A9. D'autres sont concernés par le passage de lignes à haute tension ou de canalisation de transport de gaz.

Les sites d'extension localisés le long de l'A9 et de la voie ferrée cumulent plusieurs risques et présentent donc plus de sensibilités (transport de matières dangereuses, lignes haute tension, canalisation de transport de gaz, voire ICPE).

Mesures envisagées dans le cadre du SCoT

La démarche d'optimisation réalisée dans le cadre du choix des sites d'extension a déjà permis de réduire les incidences potentielles en évitant l'aménagement de certains secteurs. Des prescriptions viennent compléter cette approche globale de réduction des risques et d'exposition de la population à ces risques. Les sites présentant un enjeu de protection globale hydraulique au sein d'un bassin versant sont identifiés graphiquement, sur le plan du DOO, afin de définir les conditions permettant d'assurer leur urbanisation, respectant les principes de prévention des risques.

3.4 Paysage

Incidences du SCoT

Le développement résidentiel et économique envisagé sur le territoire, est susceptible d'avoir plusieurs types d'incidences sur le paysage : dévalorisation de certains sites remarquables, banalisation des cadres villageois, augmentation de l'artificialisation des espaces ruraux, modification des ambiances paysagères et disparition de points de vue, etc.

D'une manière générale, le développement urbain envisagé étant majoritairement situé en continuité des tissus existants, les caractéristiques des grandes entités paysagères de la Métropole ne seront que peu modifiées. Ainsi, les grands arcs de paysage définis - à savoir l'amphithéâtre des garrigues, la plaine centrale et la plaine littorale - seront préservés.

Du côté des espaces littoraux, les dispositions de la loi Littoral permettent de préserver les paysages caractéristiques des abords des étangs, en maintenant des coupures d'urbanisation et en délimitant les espaces proches du rivage ainsi que les espaces naturels remarquables.

S'agissant des incidences sur le patrimoine, le renforcement du réinvestissement urbain, qui fera que près de 60 % du développement mixte envisagé (résidentiel, équipements, commerces) sera réalisé dans l'enveloppe urbaine existante, aura des conséquences en termes d'évolution morphologique des tissus urbains constitués. Dans ce cadre, la préservation des monuments historiques devra être accrue afin de garantir le respect du patrimoine bâti, historique et culturel, tout en permettant l'évolution des tissus bâtis pour répondre aux besoins de demain. Au-delà, il s'agit également que les opérations qui seront menées à proximité des éléments de patrimoine naturel ou culturel (site classé, site inscrit) soient facteur de valorisation, à la fois du point de vue urbain, architectural et paysager.

Mesures envisagées dans le cadre du SCoT

Le SCoT prévoit des mesures de préservation d'éléments bâtis ou végétaux (trames végétales, haies, parcs et espaces de loisirs...) afin de conserver l'identité et l'ambiance paysagère des unités du territoire. Il s'engage dans la reconquête paysagère des abords des infrastructures des différentes entrées de ville, notamment lors de la réalisation de déviation routière ou de contournement permettant d'alléger le trafic dans les noyaux urbains. Il préserve les sites naturels et le patrimoine bâti faisant l'objet d'un classement ou d'une inscription à l'inventaire.

En outre, le SCoT maîtrise les effets des extensions urbaines sur le paysage en définissant des limites urbaines. La valorisation des sites naturels par le biais des mesures de protection de la biodiversité contribue également à la préservation paysagère.

L'application de la loi Littoral contribuera à préserver les caractéristiques paysagères de Lattes, de Villeneuve-lès-Maguelone et Pérols.

3.5 Agriculture

Incidence du SCoT

L'application de la séquence « Eviter Réduire Compenser » au travers de l'étape d'évitement permet dès la planification d'éviter un certain nombre d'impacts. Pour autant, les emprises des extensions urbaines et projets d'infrastructures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'agriculture locale, telle qu'elle est observée aujourd'hui (activité actuelle) mais aussi sur les terres potentiellement mobilisables (perte de potentiel), sur les fonctionnalités (fragmentation des espaces et réseaux, desserte...) ou encore potentiel de qualité (paysage, SIQO...) autant d'éléments susceptibles d'avoir des incidences sur l'économie globale de la filière.

Sur les 1 500 ha identifiés pour le développement résidentiel et économique, 61% (917 ha) sont identifiés comme surfaces agricoles à partir de l'occupation actuelle des sols ; il s'agit principalement

des cultures annuelles (23%), prairies/parcours (24%) et dans une moindre mesure vignes (12%) et vergers (2%).

En matière d'impacts sur les potentiels agricoles, estimés dans la perspective d'une agriculture locale durable et nourricière, le projet concerne 630 ha de surfaces identifiées comme « irrigables » (sur la base d'une approche de desserte potentielle sur un périmètre de 250 m autour des réseaux d'eau brute, dont une partie est cependant d'ores et déjà artificialisée), 218 ha de terres identifiées comme présentant un potentiel de diversification culturale global fort à très fort (qualité agronomique des sols) et 140 ha de terres reconnues AOP/IGP par l'Institut National des Appellations d'Origine-INAO.

Mesures envisagées dans le cadre du SCoT

Dans la perspective de transition agroécologique et alimentaire du territoire, le projet prévoit des mesures d'évitement (consommation foncière au plus juste et choix de sites « optimum » dans un territoire contraint), de réduction (mesures de réduction de la consommation des espaces agricoles et de prise en compte des fonctionnalités nécessaires à l'activité dans les documents et processus aval tels que projet d'aménagement et d'équipement), de compensation et au-delà des mesures visant à soutenir le déploiement des activités agricoles et alimentaires. Ces mesures permettent de conforter et développer à terme la vocation agricole et nourricière des terres mais également d'inscrire pleinement l'agriculture dans la dynamique d'une économie productive (y compris en amont et en aval de la production), sa participation au réseau végétal des villes ainsi qu'à la sensibilisation à la préservation des ressources naturelles et à l'agroécologie.

3.6 Qualité de l'air

Incidences du SCoT

Les transports routiers sont à l'origine de plus de 80 % des émissions de polluants sur le territoire. Le développement envisagé dans le SCoT génère, de fait une augmentation de la mobilité, difficilement mesurable en l'absence de données précises sur l'augmentation globale du trafic. Parallèlement, le SCoT traduit une forte volonté de renforcer l'utilisation des transports alternatifs à la voiture, au travers du renforcement du réseau ferroviaire, de la structuration du réseau de tramway et de bus, du développement du réseau de modes actifs. Ces actions entraîneront une réduction des émissions de polluants, notamment au niveau du Cœur de Métropole. Cette diminution des émissions de polluants pourrait alors contrebalancer leur augmentation potentielle liée à l'accueil de nouvelles populations et au trafic induit.

Mesures envisagées dans le cadre du SCoT

Afin de réduire au minimum les incidences négatives du développement envisagé sur les émissions de polluants, le SCoT met en place un certain nombre de mesures d'accompagnement qui vont dans le

sens d'une réduction des émissions de polluants, notamment à travers le renforcement des transports alternatifs à la voiture, par :

- la mise en place d'une armature urbaine cohérente avec les transports collectifs (développement du cœur de Métropole, densification autour des PEM et aux abords des axes de transports collectifs...);
- l'amélioration de l'offre en transport collectif (création de nouvelles lignes de tramway et transport en commun en site propre, amélioration de la desserte ferroviaire et structuration des quartiers associés...);
- le développement des modes doux ;
- l'organisation de l'intermodalité et la maîtrise de la circulation de la voiture en ville ;
- l'organisation du transport de marchandises (notamment de la logistique urbaine) ;
- l'atténuation des nuisances grâce à une conception urbaine adaptée.

3.7 Consommation d'énergie

Incidences du SCoT

Les bâtiments (résidentiel et tertiaire) et les transports routiers représentent la majorité des consommations énergétiques du territoire. Le développement, notamment résidentiel, envisagé génère des besoins énergétiques qui devraient être limités par les exigences de plus en plus fortes des réglementations thermiques. Le risque d'augmentation peut être amené par un usage accru de moyens de lutte contre l'inconfort estival. Egalement, le parc bâti existant reste énergivore malgré les efforts de réhabilitation thermique mis en place. S'agissant des consommations d'énergie liées aux transports, elles augmentent en lien avec l'accroissement de la mobilité et du trafic routier, ici aussi contrebalancées par un renforcement des transports collectifs (notamment dans le cœur de Métropole) et des réseaux modes doux.

Ailleurs, la voiture restera le moyen le plus utilisé compte-tenu du temps nécessaire à la mise en place de transports collectifs adaptés au périurbain, notamment aux déplacements en échange entre la Métropole et les territoires qui l'environnent et à l'évolution des pratiques en matière de mobilité.

Mesures envisagées dans le cadre du SCoT

Dans un objectif de réduire ses consommations énergétiques globales, mais également de compenser l'augmentation des consommations associées au développement du territoire, le SCoT énonce un certain nombre de mesures qui vont dans le sens d'une réduction des consommations énergétiques. Certaines de ces mesures, relatives au renforcement des transports alternatifs à la voiture, sont les mêmes que celles énoncées dans le cadre de la réduction des polluants atmosphériques. Par ailleurs, un certain nombre de recommandations est proposé aussi bien à l'échelle du projet urbain que de l'ilot bâti, afin de limiter les déperditions énergétiques. Plus généralement, l'ensemble des mesures (déplacements, habitat, intensité urbaine, agroécologie...) entraîne un impact positif en matière de

réduction des consommations énergétiques. Enfin, le développement des énergies renouvelables est favorisé par le SCoT, en permettant et promouvant les possibilités de déploiement de la production de manière différenciée selon les espaces (artificialisés ou agro-naturels).

De plus, la précarité énergétique s'exprime tout particulièrement dans le domaine de l'habitat et les déplacements. Pour la production neuve de logement, le respect de la réglementation thermique en évolution permanente assure la performance énergétique des nouveaux logements. Pour le parc bâti existant, outre les obligations pouvant découler de la réglementation en vigueur dans certains cas, la Métropole identifie plus largement le besoin de rénovation thermique en ciblant en particulier les copropriétés privées des « 30 glorieuses ». En ce qui concerne la précarité énergétique liée aux déplacements, les objectifs et orientations relatifs à l'armature des déplacements contribuent à limiter les frais de déplacements en favorisant un système de transport multimodal accessible et performant. Par ailleurs, les mesures en faveur de la compacité et la mixité urbaine participent à la diminution des besoins de déplacement.

3.8 Nuisances sonores

Incidences du SCoT

Le territoire bénéficie d'une ambiance sonore relativement préservée sur les communes de la 2ème et 3ème couronne, mais celle-ci devient plus dégradée à proximité des axes routiers traversant le cœur métropolitain, en lien avec la présence d'infrastructures structurantes (routières et ferroviaires) supportant des trafics importants.

L'augmentation du trafic routier générée par le développement résidentiel et économique envisagé est susceptible d'augmenter les niveaux sonores aux abords des voiries qui supporteront ce trafic supplémentaire et augmentera ainsi l'exposition des habitants à ces nuisances. L'ensemble du réseau routier supportera cet accroissement.

Par ailleurs, l'ambiance sonore devrait être améliorée au niveau de traversées urbaines suite à la réalisation de projets routiers (déviation Castries – *pour mémoire : ouvrage livré entre l'arrêt et l'approbation du SCoT, LIEN RD 62 Vendargues-A9, barreau Nord Lattes ...*).

En outre, les mesures visant à limiter le trafic routier (organisation du territoire permettant le rabattement vers les pôles multimodaux, développement du réseau de transports collectifs, des modes actifs...) seront favorables à un apaisement des nuisances aux abords des voiries.

Mesures envisagées dans le cadre du SCoT

Afin de limiter l'exposition de la population aux nuisances sonores, le SCoT émet des orientations favorables à la réduction du trafic routier par l'intermédiaire d'un report vers les transports collectifs, en lien avec un développement urbain en cohérence avec le niveau de desserte, du renforcement des transports collectifs.

De plus, dans les projets d'aménagement proches des voies de circulation majeure (axes autoroutiers en particulier) des espaces végétalisés seront à privilégier le long de celles-ci de façon à ce que ceux-ci contribuent à limiter la pollution de l'air (obstacles aux particules en suspension dans l'air) pour les secteurs situés à l'arrière. Les bâtiments d'activités seront quant à positionner préférentiellement le long des voies de manière à localiser les usages d'habitation en arrière de ceux-ci du côté opposé à celles-ci.

3.9 Déchets

Incidences du SCoT

D'ici 2040, il est projeté une réduction a minima de 10 % de la production totale de déchets. Au regard de l'augmentation de la population estimée à l'horizon 2040, les volumes de déchets ménagers et assimilés peuvent être estimés à environ 135 000 tonnes d'ordures ménagères et 59 000 tonnes de déchets recyclables. L'usine Ametyst est suffisamment dimensionnée pour accueillir ces déchets supplémentaires. Le centre de tri des déchets recyclables secs devrait, quant à lui, être étendu en 2019, et devrait ainsi être suffisamment dimensionné pour accueillir le volume de déchets supplémentaires. Le parc de déchetterie rénové ne présente pas de problèmes quant à sa capacité vis-à-vis des déchets supplémentaires.

Les perspectives conjointes de la fermeture programmée de l'Installation de Stockage de Déchets non Dangereux (I.S.D.n.D.) de Castries au cours de l'année 2019 et de la nouvelle procédure de consultation de la DSP de l'UVE OCREAL à échéance du 30 juin 2019 conduisent Montpellier Méditerranée Métropole à devoir rechercher de nouvelles capacités pour l'accueil et le traitement des refus issus des unités de prétraitement ainsi que des encombrants issus du service des déchèteries.

S'agissant du traitement des déchets du BTP, ces derniers sont nombreux en lien avec un fort développement de la construction sur le territoire. A partir d'un ratio national, il est possible d'estimer la production de déchets issus du BTP entre 1,6 et 2,1 millions de tonnes par an. Dans le cadre du Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD), des objectifs de réduction du volume de ces déchets devront également être fixés en favorisant les filières de recyclage et de réemploi.

Mesures envisagées dans le cadre du SCoT

L'existence de l'unité Ametyst et l'extension du centre de tri Demeter sur site permettent d'assumer le tri et/ou le traitement des déchets sur le territoire sans équipements supplémentaires. Complémentairement, des prescriptions permettront aux documents d'urbanisme inférieurs d'identifier et de réserver les espaces nécessaires pour l'accueil de nouveaux centres de tri de proximité ou tout autre type d'installation favorisant le recyclage et le réemploi en ville. Le SCoT encourage la valorisation énergétique des déchets dans la mesure du possible. Les objectifs de développement de l'économie circulaire permettront à terme de réduire le volume de déchets à traiter par incinération ou stockage.

Synthèse de l'articulation du Schéma avec les autres schémas, plans et programmes

Le SCoT est compatible avec les différentes orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône Méditerranée (SDAGE) et les Plan de Gestion de la Ressource en Eau qui en découlent, du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Lez Mosson Etangs Palavasiens (SAGE), du Plan de Gestion des Risques d'Inondations (PGRI) et du Plan d'Exposition aux Bruit de l'Aéroport (PEB).

Il prend en compte le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), la Stratégie Régionale de Gestion du Trait de côte (SRGTC), le Plan Régional de Gestion et de Prévention des Déchets (PRGPD), le Document Stratégique de Façade (DSF), ces trois derniers documents étant en cours d'élaboration à l'époque de l'arrêt du SCoT.

Synthèse de la méthodologie employée pour l'évaluation environnementale

La démarche d'évaluation environnementale s'est appuyée sur la réalisation de l'état initial de l'environnement qui a permis d'identifier et de hiérarchiser les enjeux environnementaux du territoire, à partir des différentes études existantes et contacts auprès des personnes ressources.

Le SCoT définit et cartographie des sites d'extension urbaine à vocation mixte et à dominante d'activités. Le choix du positionnement de ces sites a fait l'objet d'une démarche approfondie basée sur une analyse multicritère hiérarchisée (les principaux critères d'analyse portant sur la biodiversité et les risques naturels). Suite à cette analyse, les sites ont pu être redéfinis (suppression, réduction, évolution de périmètre) afin de limiter au mieux leurs incidences sur l'environnement.

Les incidences cumulées de l'ensemble de ces sites d'extension ainsi que des projets d'infrastructures ont été analysées, afin d'avoir une vision globale des incidences de la mise en œuvre du SCoT sur l'environnement. Une approche croisée a ainsi été proposée afin d'évaluer les incidences de chaque composante du SCoT sur l'environnement d'une part, et les incidences de la mise en œuvre globale du SCoT sur chaque dimension environnementale. Certaines incidences ont pu être quantifiées lorsque cela était possible (estimation des émissions de GES et des polluants atmosphériques, des besoins en eau potable, des effluents à traiter, des déchets à traiter,...) et/ou spatialisées. L'analyse a également porté sur les incidences relatives aux différents sites Natura 2000 présents sur le territoire.

Enfin, l'articulation avec les autres schémas, plans et programmes a été analysée afin de vérifier la bonne prise en compte des orientations cadres ou bien la cohérence avec les politiques sectorielles.