pays de l'or
AGGLOMÉRATION

I. RAPPORT DE PRESENTATION

Cahier 4 : Choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durables et le Document d'Orientations et d'Objectifs

Document approuvé
25 juin 2019

SCoT du Pays de l'Or

Table des matières

1. Une évolution nécessaire au regard de l'évaluation du premier SCoT 3

2. Une nécessaire réappropriation générale du premier SCoT 9

3. Explication des choix retenus pour établir la révision..... 11

4. Justification des objectifs chiffrés de limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers..... 76

Le 30 octobre 2014, la révision du SCoT du Pays de l'Or (approuvé le 11 décembre 20011) a été prescrite par le Conseil Communautaire.

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

En 2015, l'évaluation du SCoT de 2011 a permis de mettre en valeur, conformément aux attentes de l'article L143-28 du code de l'urbanisme, les résultats portés par ce premier document intercommunal sur la base d'une analyse de l'application du schéma, *« notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace, d'implantations commerciales »*.
S'en suit les conclusions suivantes concernant 14 thématiques cadres à savoir :

- MILIEUX NATURELS, BIODIVERSITE, ESPACES AGRICOLES
- QUALITE DE L'EAU
- RESSOURCE EN EAU
- DECHETS
- NUISANCES SONORES
- DEVELOPPEMENT DES POLES URBAINS
- MIXITE SOCIALE ET ACCES AU LOGEMENT
- DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE
- URBANISATION ECONOME EN ESPACE
- COHERENCE ENTRE URBANISATION ET TRANSPORT
- ENERGIE
- RISQUE DE SUBMERSION MARINE ET EROSION DU TRAIT DE COTE
- RISQUE INONDATION
- MOBILITE DURABLE

Milieux naturels, biodiversité, espaces agricoles

L'occupation des sols et les grands équilibres territoriaux ont été très peu modifiés depuis 10 ans. Le rythme de l'artificialisation se ralentit dans les dernières années et le mitage semble avoir été enrayé.
Le territoire a cependant artificialisé près de 22% de ses objectifs d'urbanisation à l'échéance du SCoT. Cette artificialisation rapide peut s'expliquer par l'influence des dynamiques des territoires voisins, en particulier celle de l'agglomération de Montpellier qui connaît une croissance démographique très soutenue.
La protection stricte des espaces naturels est globalement bien prise en compte dans les documents d'urbanisme communaux et au travers de l'application de la Loi Littoral : 95% des espaces naturels bénéficient d'un fort niveau de protection réglementaire.
La protection stricte des espaces agricoles à l'échelle du territoire est également importante et représente 85% des terres cultivées.
Cependant, les espaces naturels et agricoles des trois communes du nord du territoire, non soumise à la Loi Littoral apparaissent beaucoup plus exposés. En particulier, dans la commune de Mudaison ainsi qu'au sud de Saint-Aunès, la préservation des terres agricoles n'est pas assurée. L'analyse des zonages des documents d'urbanisme des communes non littorales révèle une carence de la protection des espaces agricoles au regard des enjeux et des ambitions du SCoT en matière de pérennisation de l'activité.

Le SCoT devra poursuivre ses efforts de maîtrise du rythme de l'artificialisation dans l'avenir pour être en mesure de respecter les objectifs fixés sur le long terme.
Les données mobilisées dans le bilan ne permettent pas d'apprécier l'évolution de ces protections dans les documents d'urbanisme mais reflètent un état actuel. Il s'agit d'indicateurs essentiels pour un SCoT Grenelle qu'il conviendra de suivre dans l'avenir.

Par ailleurs, le SCoT définit des objectifs chiffrés d'extension urbaine mais qui ne sont pas précisés et répartis dans les catégories d'espaces (agricoles ou naturels) comme le prévoit la Loi Grenelle. Ces dispositions devront être développées dans l'avenir.

Enfin, la notion de trame verte et bleue et les enjeux de préservation, voire de remise en état, des corridors écologiques devront être précisés.

Qualité de l'eau

Le territoire a réalisé des efforts conséquents pour améliorer ses dispositifs d'assainissement et réduire la pression sur les milieux aquatiques : les capacités épuratoires des stations d'épurations sont supérieures au nombre d'habitants, les volumes d'eaux usées traités sont stables, et des schémas directeurs d'assainissement pluviaux ont été mis en place sur toutes les communes.

Malgré cet investissement public, les résultats en matière de qualité de l'eau ne présentent pas d'amélioration significative, en particulier au niveau de l'état trophique de l'étang l'Or qui demeure de niveau médiocre sur la période d'observation.

Ces résultats ont trois sources d'explication :

- la qualité des eaux de l'étang de l'Or ne dépend pas uniquement des rejets du Pays de l'Or mais de tout le bassin versant (410 km², 31 communes soit 125 000 habitants sur les cantons de Castries, Lunel et Mauguio). Les efforts accomplis par le territoire n'ont de prise que sur 40% de la population du bassin versant de l'étang.
- les apports trophiques dans l'étang de l'Or proviennent en partie de l'activité agricole qui doit poursuivre ses efforts en matière de pratiques (réduction des intrants). Les politiques agricoles ne sont pas du ressort du SCoT même s'il peut les encourager.
- l'amélioration de la qualité de l'eau est un processus lent qui nécessite une observation sur une période très supérieure à celle du bilan.

La révision du SCoT devra être l'occasion de poursuivre les efforts dans ce domaine notamment en matière d'assainissement urbain.

Cependant, les résultats ne seront au rendez-vous que si l'ensemble des communes du bassin versant agissent de concert et dans la même direction (dans le cadre du nouveau « Contrat de Bassin versant de l'étang de l'Or » 2012-2018).

La démarche d'évaluation de la mise en oeuvre du SCoT sur le volet qualité de l'eau devra être conduite conjointement avec celle du contrat de bassin.

Ressource en eau

L'agglomération du Pays de l'Or a engagé une politique de gestion de l'eau qui lui permet de garantir une stabilité du volume prélevé sur sa nappe souterraine. Cet effort est d'autant plus remarquable que sa population (résidentielle et touristique) s'est accrue dans la même période de 9 %.

Ceci est rendu possible par la combinaison de plusieurs réponses et évolutions des pratiques : un rendement élevé de ses réseaux d'adduction d'eau potable (88% en moyenne sur la période 2006-2012) et une augmentation des prélèvements sur des ressources extérieures au territoire (Rhône).

La consommation d'eau pour l'irrigation agricole diminue légèrement malgré une agriculture sur le territoire forte demandeuse en eau (arboriculture, maraîchage). L'évolution des pratiques agricoles grâce notamment au progrès technologique est une des explications de cette tendance. Les pompages individuels dans la nappe restent toutefois non comptabilisés et exercent une pression non maîtrisée sur la ressource.

L'enjeu pour l'avenir est de stabiliser, voire de limiter les prélèvements sur la ressource locale en poursuivant les efforts en matière d'économie d'eau et de recherches de ressources alternatives liées à la récupération des eaux pluviales ou usées. Si les rendements sont globalement élevés, ils présentent de fortes irrégularités.

Déchets

Le volume d'ordures ménagères résiduelles produites par habitant est en baisse régulière depuis 2006. Il apparait en valeur absolue beaucoup plus élevé que la moyenne nationale (374 kg par habitant selon l'ADEME) mais s'explique notamment au regard du caractère touristique du territoire insuffisamment prise en compte dans le calcul de la population DGF.
Les déchets ménagers résiduels constituent la majorité de volumes produits et sont nettement orientés à la baisse malgré la croissance démographique de l'agglomération sur la période. En revanche, les volumes de déchets évacués en déchetterie sont orientés à la hausse. La part des déchets recyclés augmentent tendanciellement mais les marges de manoeuvre restent importantes au regard des ambitions issues du Grenelle.

L'agglomération du Pays de l'Or doit encore poursuivre ses efforts en matière de réduction des déchets à la source et d'encouragement du recyclage en cohérence avec les objectifs nationaux. Cependant, cette politique, bien qu'importante pour la qualité de l'environnement du territoire n'est pas directement du ressort du SCoT.

Nuisances sonores

L'agglomération du Pays de l'Or ne peut se soustraire aux pollutions sonores qui concernent près de la moitié de ses zones urbanisées. Nous observons une dynamique d'urbanisation dans les zones exposées qui s'est ralentie depuis 2009 mais qui reste conséquente.
Par ailleurs, les perspectives d'urbanisation dans les secteurs exposés au bruit recouvrent encore presque la moitié des zones d'urbanisation future prévues dans les documents d'urbanisme et une part très significative des zones d'habitat futures (+ de 30%).
La configuration du territoire du SCoT du Pays de l'Or, combinée aux autres contraintes fortes auquel il est exposé (notamment les risques naturels), ne lui permet pas d'interdire complètement l'urbanisation dans les zones de bruit. Il s'agira à l'avenir de renforcer les dispositions réglementaires permettant d'adapter les espaces construits et habitations à cette nuisance.
Ces dispositions sont d'autant plus importantes que des grandes infrastructures, sources de nouvelles nuisances sonores sont en cours d'aménagement ou en projet sur le territoire : (LGV, doublement A9).

Elles devront être prises en compte dans la révision du SCoT. Prendre en compte dans la révision les infrastructures en cours de construction.

Développement des pôles urbains

Le Pays de l'Or connait un ralentissement général de la croissance démographique du territoire, en cohérence avec les objectifs du SCoT. Ce ralentissement n'est pas observé sur les communes de Mauguio, Candillargues et Lansargues affichant une dynamique qui s'est renforcée depuis 2006.

La combinaison des critères permettant d'apprécier la contribution des communes à la croissance urbaine du territoire (démographie, production de logements et augmentation de l'urbanisation) démontre que les objectifs de rééquilibrage de l'armature urbaine territoriale du SCoT ne semblent pas encore amorcés. En effet :

- Mauguio continue à porter de façon très significative la croissance démographique, la production de logements et jusqu'à très récemment l'urbanisation du territoire. Elle continue à s'affirmer comme la ville centre.

- Saint-Aunès, qui avait vocation à porter le rééquilibrage au Nord du territoire, avec une part significative de la production de logements et de l'accueil de population dans l'avenir se maintient dans une croissance démographique faible. Cependant, sa dynamique d'urbanisation récente est forte et devrait produire des effets sur sa croissance démographique à court-terme.

- La Grande-Motte, bien que contribuant encore au développement démographique en valeur absolue, est dans une dynamique de ralentissement significatif, ce qui va à l'encontre des objectifs du SCoT. Cette stabilisation s'explique par l'élaboration du PPRI de la

Grande-Motte (approuvé en avril 2014), postérieur à l'approbation du SCoT, qui a entravé les intentions de développement urbain prévu initialement. En effet, le PPRI définit des zones de risques où se situaient les projets de construction, limitant ainsi fortement la réalisation des objectifs prévus.

Cette modification substantielle de l'évolution de l'armature urbaine questionne le projet stratégique du SCoT et les options de développement urbain. Elles devront être réexaminées au regard notamment des contraintes pesant sur la frange littorale du territoire.

Mixité sociale et accès au logement

Le territoire met en exergue une politique de l'habitat visant à rééquilibrer son offre de logements au regard des besoins. Nous constatons en effet que :

- le parc de résidences principales proportionnellement en hausse tout en restant minoritaire ;
- un effort important est réalisé par les communes en matière de production de logements collectifs ;

La situation en matière de logements sociaux reste toutefois très déficitaire et en deçà des obligations légales (SRU, puis Grenelle et enfin ALUR) malgré un comblement progressif du retard en matière de logements sociaux: l'offre a augmenté de +43% entre 2006 et 2013. Cependant, entre 2006 et 2013, la production de logements sociaux ne dépasse pas 9% des logements construits, ce qui est très insuffisant.

A l'heure actuelle, le SCoT n'étant plus l'instrument adapté pour encadrer la production de logements sur le territoire au regard des évolutions législatives sa révision devra prendre en compte le PLH et les articuler avec le reste de la stratégie territoriale (armature urbaine, mobilités, etc.).

Développement économique

Le constat est fait d'un territoire très dynamique en matière de création d'emplois : l'emploi a augmenté quatre fois plus vite (+19%) que la population (+5%) entre 2006 et 2011. Bien que l'emploi agricole ne progresse tout en étant maintenu, l'évaluation met en exergue une progression générale de l'emploi observée sur tous les autres secteurs d'activité (industrie, construction, services).

Cette évolution est à mettre en parallèle avec une stratégie d'aménagement d'espaces économiques assez performante : seulement 9 ha de zones d'activités ont été aménagés entre 2009 et 2012 pour une création de près de 1200 emplois sur la période 2009-2011, soit un ratio global de 130 emplois par ha aménagés sur 3 à 4 années.

Dans le respect des Lois « Grenelle » et « ALUR », le SCoT devra préciser les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal.

Urbanisation économe en espace

L'analyse révèle des résultats visibles en matière de maîtrise de la consommation foncière sur la période d'observation. La consommation foncière annuelle sur les 3 dernières années a fortement diminué au regard de la rétrospective à 10 ans (-40%).

La densité moyenne des nouvelles opérations est proche des objectifs du SCoT voire supérieure dans certaines communes. Ceci est notamment rendu possible par des opérations stratégiques très denses (plus de 100 logements par ha) en milieu urbain.

La part du renouvellement urbain se révèle supérieure en moyenne aux objectifs du SCoT. Ce résultat provient notamment de la forte contribution des stations littorales de Carnon et Palavas-les-Flots. Un effort reste cependant à réaliser dans la commune de La Grande-Motte qui est très en deçà des objectifs du SCoT. Cette situation s'explique notamment par l'élaboration récente du PPRI de La Grande-Motte qui a bloqué une part importante des projets de la commune.

La dynamique d'urbanisation économe en espace est donc largement engagée sur le territoire mais doit être poursuivie et précisée dans l'avenir. En particulier, des objectifs chiffrés de consommation d'espaces agricoles ou naturels ventilés par commune devront être détaillés.

Cohérence entre urbanisation et transport

Une ambition certaine en matière d'organisation de la mobilité, de développement de l'offre et de mise en cohérence du développement urbain avec les lignes existantes est mise en exergue par l'évaluation. Un suivi de l'évolution de l'urbanisation à vocation d'habitat à proximité des arrêts de transport en commun met en évidence une dynamique positive et un effort de la plupart des communes dans ce domaine.
Au cours des trois dernières années, près de 80 % des habitations nouvellement construites étaient localisées à moins de 300 mètres d'un arrêt de transport en commun. Cette proportion n'était que 50% sur la période d'observation antérieure (2001-2009).

Est observé de manière complémentaire une recherche majoritaire de rapprochement des nouveaux lieux de vie et de l'offre de transport en commun, dans le respect des objectifs du SCoT et des principes de la Loi.

Il s'avère ainsi nécessaire de vérifier que ces principes sont respectés et surtout confortés dans l'ensemble des communes à l'avenir afin que la majorité des quartiers d'habitation bénéficient d'une bonne desserte en transport en commun.

Energie

L'enjeu de la maîtrise des consommations énergétiques et du développement de la production d'énergie renouvelable est encore très peu pris en compte dans le SCoT approuvé. Les opérations à forte efficacité énergétique restent minoritaires et la production d'énergie renouvelable marginale au regard de la consommation.

Or, il s'agit d'un des nouveaux objectifs assignés aux SCoT Grenelles qui devra être largement renforcé dans l'avenir en cas de révision du document d'urbanisme. Il s'agira notamment de s'appuyer sur les éléments du PCET en cours d'élaboration et dont les conclusions devraient être prochainement rendues.

Une réflexion sur les modalités de suivi et de collecte des données du volet énergie devra également être développée dans l'avenir.

Risque de submersion marine et érosion du trait de côte

La prise en compte des risques de submersion marine dans les documents d'urbanisme, ainsi que l'élaboration des PPRSM est un élément très récent, voire en cours, dont l'évolution ne peut être suivie en terme de rétrospective dans le bilan.
Les éléments d'information ou d'ordre réglementaire n'étaient pas disponibles au moment de l'élaboration du SCoT et n'ont, par conséquent, pas pu être intégrés en termes de prescription. Ceci explique également que la vulnérabilité du territoire face à ce risque n'a pas été intégrée dans les perspectives de développement urbain du SCoT.
La DREAL a publié un Atlas des zones inondables par submersion marine. Il ne distingue toutefois pas les zones d'aléas selon les différentes côtes NGF.

La révision du SCoT sera l'occasion d'intégrer ces nouveaux éléments dans l'avenir afin d'inscrire le projet dans une stratégie d'anticipation vis-à-vis du changement climatique et de réduction de la vulnérabilité du territoire.

Risque inondation

Le risque inondation est très présent sur le territoire : il concerne plus d'un quart des espaces
bâtis dont 14% en zone rouge des PPRI. La surface d'espaces urbanisés exposés aux différents aléas s'est accentuée au cours des dix dernières années de près de 20 hectares, dont 10 ha en zone rouge, même si la part des zones urbanisées inondables a baissé proportionnellement.

Cependant, l'essentiel de cette aggravation s'est faite avant 2009. Sur une période plus récente (2009-2012), la construction dans les zones fortement exposées (zones rouges) a été fortement limitée, grâce aux effets liés à la mise en place des PPRIs et à leur traduction dans les PLUs.

Par ailleurs, ce résultat positif peut également être mis en relation avec la mise en mise en œuvre active de PAPI (Plans d'action et de Prévention sur les risques inondations) sur le territoire qui ont permis de sensibiliser les élus à la nécessité d'intégrer les risques inondation dans leur stratégie d'aménagement du territoire.
Les indicateurs relatifs à l'évolution de l'état du territoire en matière de risque inondation (nombre d'arrêtés de catastrophe naturelle) sont difficiles à apprécier sur une période d'observation aussi courte car ils traduisent des phénomènes inscrits dans le très long terme.

Le sujet de l'anticipation du changement climatique et de ses effets est cependant un des nouveaux objectifs assignés au SCoT Grenelle qu'il conviendra de suivre dans l'avenir. Une réflexion spécifique sur les modalités de suivi de ces indicateurs devra être réalisée.

Mobilité durable

Le suivi de l'évolution des modes déplacements des actifs ne révèle pas de changements significatifs dans les usages de mobilité des habitants du territoire :

- la voiture demeure largement dominante avec plus de 80% des modes de déplacement comptabilisés ;
- les modes alternatifs à la voiture ne dépassent pas 16% ;
- la part des transports en commun stagne à 4%.

Le service Novabus (Transport à la demande) a progressivement élargi son public cible ainsi que sa fréquentation qui est en forte de hausse (+8,5% en 4 ans). Cependant, ce service ne concerne qu'une part très faible de la population du SCoT mais son ouverture à tous les habitants des communes du Nord de l'Etang en 2014 devrait permettre une généralisation de son utilisation.
Les aménagements cyclables demeurent assez limités et pas en mesure d'offrir une alternative crédible aux déplacements en voiture.

La réflexion sur l'organisation des déplacements et des mobilités constitue un axe fort des SCoT Grenelle qu'il conviendra de préciser dans la cadre de la révision du SCoT. Il s'agit notamment de prioriser les axes de transport à créer ou à renforcer, les pistes cyclables à aménager notamment dans les secteurs à forte densité d'habitation et d'équipements.

Les conclusions précitées imposent par conséquent :

- ✓ d'une part, de redéfinir le projet stratégique d'armature urbaine suite aux contraintes imposées par les nouveaux PPRI notamment de la commune de La Grande Motte. Cela impliquer de faire significativement évoluer le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCoT pour prendre en compte les contraintes s'exerçant sur la frange littorale et de définir des orientations spatialisées pour mieux répondre aux enjeux de mixité sociale et d'organisation commerciale et artisanale du territoire.

- ✓ d'autre part, sur la base de l'adaptation du SCoT aux dispositions de la Loi Grenelle, de conforter les objectifs de préservation de la biodiversité et des continuités écologiques et de préciser les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

A ces éléments se rajoutent l'intégration de la commune de Valergues et les attentes des élus du territoire souhaitant profiter de la révision du SCoT pour améliorer / préciser les paramètres suivantes :

- Lecture des formes urbaines et encadrement des intensités
- Refonte de l'armature territoriale
- Organisation de la capacité d'accueil
- Diversification du projet de développement économique
- Définition d'une stratégie touristique spécifique
- Structuration de la mobilité
- Encadrement des modalités d'application de la Loi Littoral
- Anticipation de l'extension portuaire du Port de LGM
- Gestion du risque inondation / submersion
- Gestion de l'interface préservation / développement / entretien
- Précisions dans l'applicabilité des prescriptions du DOO

2. Une nécessaire réappropriation générale du premier SCoT

Le SCoT opposable s'évertue non seulement à encadrer la croissance du parc de logements, facteur déterminant de l'évolution du territoire, mais également à inciter les communes à tendre vers une plus grande densité urbaine.
Cette dynamique se structure autour d'une armature multipolaire privilégiant un recentrage sur les entités urbaines existantes.
S'en suit les objectifs et orientations suivantes (hors commune nouvellement intégrée de Valergues) :

Un développement urbain maîtrisé et économe en espace
Le SCoT opposable définit un nombre de nouveaux habitants à accueillir par commune à horizon 20 ans sur la base d'un accueil maximal de 16 200 habitants (810 par / an) dont 65% sur les communes du Nord de l'Etang et 35% sur les communes littorales ;
Sur la base La taille de la population à accueillir a été définie en fonction :
-Des ressources foncières des communes : ainsi, les communes au Nord de l'étang disposent de plus de foncier que les communes littorales ;
-Des possibilités de renouvellement urbain existant sur les communes ;
-De la taille des communes ;
-De l'attractivité des communes.

S'en suivent les objectifs de production maximale de 7 400 logements (370 par / an) dont 65% sur les communes du Nord de l'Etang et 35% sur les communes littorales ainsi que la production obligatoire de 24% de logements sociaux et indicative de 12% de la production maximale précitée.

Au-delà, le SCoT opposable rompt avec un schéma de développement consommateur d'espace notamment via :

- La construction en continu de l'existant permettant un recentrage sur les centralités existantes et une réduction de la consommation d'espace (à la différence du mitage urbain).
- L'exploitation des dents creuses.

Dès lors 2600 logtements soit 35% de la production globale doivent être réalisés sous forme de renouvellement / réinvestissement urbain pour une consommation d'espace maximale de 160 hectares assuré notamment par :

- une production minimale de 50% de logements intermédiaires
- des niveaux de densité A et B en rupture avec le scénario au fil de l'eau allant de 25 à 35 logements / ha en moyenne nette.

Un développement urbain associé à une maîtrise des risques

Le SCoT opposable opte pour une réflexion sur les solutions permettant un développement urbain n'aggravant pas les risques.

Les choix du PADD et du DOG en matière de développement urbain ont été faits au regard des risques présents sur le territoire et dans le respect des plans de prévention des risques approuvés sur le territoire.

Un développement respectueux des espaces agricoles et naturels

Le SCoT opposable opte pour une préservation des espaces naturels, les espaces présents sur le territoire étant particulièrement riches et fragiles. Au-delà, il tend vers la préservation des espaces agricoles et des activités associées.

L'ensemble de ces objectifs sont notamment conditionnés à l'économie d'espace associée à la densification urbaine. En effet les densités précitées définies dans le SCoT entrainent une augmentation de la tâche urbaine de 10 % tandis que le scénario au fil de l'eau engendrerait une augmentation de la tâche urbaine de plus de 35 % liée aux extensions urbaines.

Le SCoT encadre par ailleurs l'espace agricole via la recommandation d'outils de protection foncière des terres agricoles d'intérêt comme les ZAP, les PAEN, et ouvre la possibilité de :

- diversifier de l'activité agricole avec l'agritourisme ;
- d'identifier des hameaux nouveaux intégrés à l'environnement afin de permettre aux agriculteurs de disposer des outils nécessaires pour exercer leur activité en commune littorale ;
- développer des structures d'hébergement des saisonniers.

Les choix du PADD et du DOG ont donc été guidés par la volonté de :

- préservation des espaces naturels dans leur intégrité et leur qualité,
- valorisation de ces espaces en lien avec leur vocation d'accueil du public (diversification des activités touristiques proposées sur le territoire),
-respect des DOCOB validés sur le territoire et du grenelle de l'environnement (maintien des continuités écologiques).
- préservation des paysages agricoles,
- préservation des activités agricoles (économie),
- préservation des fonctions environnementales de l'agriculture,
- de protection des zones d'intérêt agronomique.

De manière complémentaire, le SCoT opposable préserve la spécificité littorale du territoire et encadre les modalités d'application de la loi littoral. Les espaces naturels remarquables ont très tôt été considérés comme un cadre pour l'aménagement de l'espace du Pays de l'Or, au même titre que les espaces proches du rivage ou encore les servitudes liées aux transports.

La priorité a été donnée à leur préservation à travers deux outils : les coupures d'urbanisation et les trames vertes et bleues. L'objectif de ces outils est de préserver les ripisylves, les zones d'intérêt environnemental et les grandes continuités écologiques sur le territoire et de favoriser à plus long terme des projets permettant leur restauration physique, voire un réaménagement de leur espace de mobilité. Ces choix ont été retenus afin de trouver le juste équilibre entre développement urbain et protection des espaces sur un territoire déjà soumis à une forte pression urbaine.

3. Explication des choix retenus pour établir la révision

- **La capacité d'accueil comme socle du projet de révision**

Compte tenu de l'objectif cadre d'organisation par le SCoT d'une armature urbaine multipolaire et solidaire notamment en termes de répartition de la croissance urbaine, du contrôle de la tache urbaine et de répartition équilibrée de la construction, l'agglomération du Pays de l'Or structure la révision de son SCoT autour de la notion cadre de capacité d'accueil. Cette dernière constitue une référence précise, spécifique et justifiée pour dimensionner le développement propre à l'ensemble des communes du territoire bien que seulement cinq présentent une spécificité littorale. Cette notion fonde le seuil d'acceptabilité du territoire dans une volonté d'équilibre harmonieux entre enjeux de développement urbain, de fréquentation par le public, de protection / préservation et valorisation des espaces et de prise en compte des risques.

Dans l'optique de définir une armature territoriale **multipolaire et solidaire**, la révision du SCoT du Pays de l'Or:
- révèle le socle de l'organisation territoriale ;
- organise le développement et l'accueil des populations ;
- cadre les objectifs d'accueil.

Pour ce faire, il encadre la capacité d'accueil de l'ensemble du territoire autour du renseignement de **16 indicateurs** susceptibles :
- de préciser le rôle et le potentiel de chaque commune au sein du territoire;
- de conditionner les orientations du SCoT pour une applicabilité optimale à l'échelle locale.

Trop souvent la notion de capacité d'accueil est réduite à la seule analyse des réserves foncières. Si ces dernières sont bien entendu importantes à prendre en compte, il convient de les croiser avec d'autres critères qui nous renseignent non sur le potentiel de croissance mais sur le potentiel de développement urbain.

En se basant sur ce principe, le SCoT permet de conditionner **la capacité d'accueil des communes du territoire à l'identification d'un potentiel de développement.**
Les indicateurs présentés ci-dessous, permettent de déterminer ce que le territoire peut supporter comme activités et usages sans qu'il soit porté atteinte à son identité physique, économique, fonctionnelle et écologique :

- *La capacité à maîtriser la croissance démographique ;*
- *La capacité à préserver et/ou améliorer la qualité de l'eau ;*
- *La capacité à garantir l'accès suffisant à l'eau potable et un système d'assainissement performant ;*
- *La sensibilité écologique, paysagère et littorale ;*
- *L'impact des risques majeurs sur les opportunités foncières de développement ;*
- *Le dynamisme de l'économie agricole ;*
- *La capacité à garantir une offre d'emplois structurante ;*
- *La capacité à garantir une offre commerciale adaptée ;*
- *La capacité à diversifier et structurer l'offre touristique ;*
- *La capacité à limiter la dispersion du bâti ;*
- *La capacité à proposer une typologie de logements diversifiée ;*
- *La capacité à intégrer le réinvestissement / renouvellement urbain dans ses perspectives de développement ;*
- *La capacité à garantir une offre en services et équipements de proximité adaptée (services médico-sociaux / scolaires / ludico-sportifs) ;*
- *La capacité à organiser la mobilité des populations autour de services multimodaux et à limiter les temps et les besoins en déplacements ;*
- *La capacité à développer les communications numériques ;*
- *La capacité à développer les énergies renouvelables.*

L'objectif de cette méthode n'est pas d'aboutir à une approche « quantitative » mais de déterminer, au-delà des secteurs littoraux, les tendances souhaitées pour assurer une dynamique territoriale intégrée.

Ces indicateurs, renseignant notamment « l'état actuel » des thématiques cadres de l'aménagement, structurent ainsi la justification des choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et le document d'orientation et d'objectifs **(DOO) en :**

- **guidant les « actions » susceptibles de garantir une capacité d'accueil optimale sur le territoire de l'agglomération du Pays de l'Or.**
- permettant à toute déclinaison locale des orientations du SCoT d'**argumenter de la « soutenabilité » globale de leur projet de développement".**

Dès lors, chaque indicateur nous permet :

- de poser les bases de l'analyse du premier SCoT et des évolutions perçues,

- de définir les fondations du projet de révision (le PADD),

- d'encadrer l'application et le suivi du SCoT sur la base de la hiérarchisation suivante (cf. tableaux de synthèse).

SYNTHESE DE LA STRUCTURATION DE LA REVISION			
Indicateurs	**Données cadres associées**	**Chapitres du PADD correspondants**	**Chapitres du DOO correspondants**
La capacité à maîtriser la croissance démographique	Taux de croissance annuel moyen	**CHAPITRE I. REMETTRE EN ADEQUATION DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUE ET CAPACITE D'ACCUEIL**	**CHAPITRE II. GERER DE FAÇON ECONOME LES ESPACES** **CHAPITRE III. VALORISER LES CONTEXTES URBAINS ET VILLAGEOIS ET AFFIRMER UNE SOLIDARITE TERRITORIALE**
La capacité à limiter la dispersion du bâti + la capacité à intégrer le réinvestissement / renouvellement urbain dans ses perspectives de développement	1. Superficie et évolution des zones artificialisées		
	2. Superficie et évolution des zones à dominante résidentielle		
	3. Superficie et évolution des zones à dominante économique		
	4. Superficie et évolution des zones à dominante économique par type de zones		
La capacité à proposer une typologie de logements diversifiée	1. Part de T1/T2		
	2. Part de T3		
	4. Part de T4 et +		
	5. Part de HLM loués vides dans les RP		
	6. Part d'appartements dans les RP		
	7. Part de RP dont l'occupant est locataire		
La capacité à garantir une offre en services et équipements de proximité adaptée	1. Nb d'habitants		
	2. Nb de services / équipements médico-sociaux		
	3. Ratio S / E de santé / population permanente		
	4. Nb de services / équipements scolaires		
	5. Ratio S / E scolaires / population permanente		
	6. Nb de services / équipements ludico-sportifs		
	7. Ratio S / E de loisirs / population permanente		

SYNTHESE DE LA STRUCTURATION DE LA REVISION			
Indicateurs	**Données cadres**	**Chapitres du PADD correspondants**	**Chapitres du DOO correspondants**
Le dynamisme de l'économie agricole	1. Superficies inscrites en espace agricole support de la dynamique des productions	CHAPITRE II. UNE STRATEGIE ECONOMIQUE QUI SE DECLINE SELON LES DIFFERENTS NIVEAUX DE L'ARMATURE TERRITORIALE	CHAPITRE II. GERER DE FAÇON ECONOME LES ESPACES CHAPITRE III. VALORISER LES CONTEXTES URBAINS ET VILLAGEOIS ET AFFIRMER UNE SOLIDARITE TERRITORIALE CHAPITRE IV. ASSURER UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DIVERSIFIE DU TERRITOIRE
	2. Superficies inscrites en espace agricole de plus fort potentiel agronomique		
	3. Superficies inscrites en AOC		
	4. Superficies agricoles enregistrées à la PAC		
	5. Nombre d'exploitations agricoles		
	6. Nombre d'emplois (UTA) dans les exploitations agricoles		
La capacité à garantir une offre d'emplois structurante	1. Nb d'emplois au lieu de travail ramené au nb d'actifs habitant le territoire		
	2. Nb d'emplois estimés dans les ZAE ramené au nb d'emplois total		
La capacité à garantir une offre commerciale adaptée	1. Surfaces de vente cumulées des ets de plus de 300 m² pour 1.000 habitants		
	2. Nb total de commerces et services actifs (repérages terrain)		
	3. Nb de commerces et services actifs dans les centralités (repérage terrain)		
	4. Proportion d'ets actifs dans les centralités.		
La capacité à diversifier et structurer l'offre touristique	1. Nb d'hôtels		
	2. Nb de chambres ds hôtels		
	3. Nb de campings		
	4. Nb d'emplacements de campings		
	5. Nb de villages vacances		
	6. Nb de lits en villages vacances		
	7. Nb de résidences de tourisme		
	8. Nb de lits en résidences de tourisme		
	9. Nb d'auberges de jeunesse		
	10. Nb de lits en auberge de jeunesse		
La capacité à développer les communications numériques	% de logements et de locaux professionnels disposant d'un débit internet supérieur à 8Mbits		

SYNTHESE DE LA STRUCTURATION DE LA REVISION

Indicateurs	Données cadres	Chapitres du PADD correspondants	Chapitres du DOO correspondants
La capacité à préserver et/ou améliorer la qualité de l'eau	1. Données qualité des masses d'eau superficielles au titre de la DCE (cours d'eau, étangs, masse d'eau cotière) : qualité écologique qualité et chimique	CHAPITRE II. UNE STRATEGIE ECONOMIQUE QUI SE DECLINE SELON LES DIFFERENTS NIVEAUX DE L'ARMATURE TERRITORIALE CHAPITRE IV. VALORISER LES SPECIFICITES GEOGRAPHIQUES DU TERRITOIRE	CHAPITRE I. SE DEVELOPPER DANS LE RESPECT DE LA GEOGRAPHIE DES LIEUX CHAPITRE III. VALORISER LES CONTEXTES URBAINS ET VILLAGEOIS ET AFFIRMER UNE SOLIDARITE TERRITORIALE
	2. Données qualité des masses d'eau souterraines au titre de la DCE (état chimique)		
	3. Conformité des eaux destinées à la consommation humaine par captage d'eau potable (conclusions sanitaires, conformité bactériologique, conformité physico-chimique, respect des références de qualité)		
La capacité à garantir l'accès suffisant à l'eau potable et un système d'assainissement performant	1. taux de rendement des réseaux AEP		
	2. volume d'eau brut total prélevé (via canal BRL et nappe souterraine)		
	3. Capacité en EH des stations de traitement des eaux usées		
	4. Conformité des stations de traitement des eaux usées		
La sensibilité écologique, paysagère et littorale	1. Superficies inscrites en espace remarquable (=réservoir de biodiversité)		
	2. Superficies artificialisées au sein des espaces remarquables (=réservoir de biodiversité)		
	3. Superficies artificialisées au sein des espaces proches du rivage		
	4. Superficies artificialisées au sein des coupures d'urbanisation		
L'impact des risques majeurs sur les opportunités foncières de développement	1. Superficies artificialisées situées en zone inondable/submersible reconnue par un PPRi en vigueur		
	2. Superficies artificialisées situées en zone inondable totale, intégrant le zonage sur les débordements des cours d'eau en crue centennale et exceptionnelle du PAPI		
La capacité à développer les énergies renouvelables	Puissance des installations de production d'électricité renouvelable (en MW) par filière.		
La capacité à organiser la mobilité des populations autour de services multimodaux et à limiter les temps et les besoins en déplacements	1. Analyse de l'évolution de l'organisation du covoiturage sur le territoire	CHAPITRE III. DES SYSTEMES DE DEPLACEMENT FAVORISANT UN FONCTIONNEMENT EN RESEAU	CHAPITRE IV. OPTIMISER L'INTERCONNEXION DES TERRITOIRES ET LIMITER LES TEMPS DE DEPLACEMENTS
	2. Croisement de l'offre en TC et l'offre ferroviaire et du développement urbain		

- **L'inversion du regard comme principe fondateur de la soutenabilité du projet de révision**

Afin d'aboutir à une argumentation fondée de la « soutenabilité » globale du projet de développement du territoire, le SCoT pose comme principe fondateur l'inversion du regard.

Si ce postulat n'apparait pas dans la hiérarchisation primaire des chapitres du PADD (chapitre 4), l'expression du projet politique à travers ce document révèle la volonté de conclure sur sa conditionnalité, notamment suite à l'affirmation de nouvelles perspectives d'accueil en son premier chapitre.

Le PADD fixe par conséquent comme objectif de donner corps au projet de territoire via la confrontation des potentialités de développement avec les éléments cadres d'un développement dit durable associés au respect des fondamentaux agri-environnementaux (protection et mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, préservation et gestion raisonnée des ressources naturelles, préservation et remise en bon état des continuités écologiques, qualité paysagère, prise en compte des risques majeurs).

Pour ce faire, six indicateurs cadres précités déterminent le conditionnement du projet à savoir :

- La capacité à préserver et/ou améliorer la qualité de l'eau ;
- La capacité à garantir l'accès suffisant à l'eau potable et un système d'assainissement performant ;
- La sensibilité écologique, paysagère et littorale ;
- L'impact des risques majeurs sur les opportunités foncières de développement ;
- Le dynamisme de l'économie agricole ;
- La capacité à développer les énergies renouvelables.

Ces indicateurs étant particulièrement complémentaires et transversaux, il a été décidé de leur donner corps en les confrontant à la définition d'une trame verte et bleue (TVB) multifonctionnelle favorisant la mise en place d'un urbanisme plus durable, résilient et qualitatif, sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération et de manière spécifique sur sa frange littorale. Cette démarche intègre la prise en compte du changement climatique par des objectifs d'atténuation et d'adaptation précisés ci-après.

D. VALORISER LES SPECIFICITES GEOGRAPHIQUES DU TERRITOIRE

Préalable concernant l'intégration des objectifs environnementaux et de développement durable au projet de révision du SCoT

Des objectifs et orientations spécifiques ont été apportées par l'évaluation environnementale au sein du PADD et du DOO, ceci directement en rapport avec les indicateurs de capacité d'accueil suivants :

- La capacité à préserver et/ou améliorer la qualité de l'eau ;
- La capacité à garantir l'accès suffisant à l'eau potable et un système d'assainissement performant ;
- La sensibilité écologique, paysagère et littorale ;
- L'impact des risques majeurs sur les opportunités foncières de développement ;
- Le dynamisme de l'économie agricole ;
- La capacité à développer les énergies renouvelables.

Le changement climatique et sa prise en compte (adaptation, atténuation) n'a pas fait l'objet d'un indicateur « en propre » tant ce thème est transversal et se retrouve intégré, de fait, à travers l'ensemble des autres indicateurs environnementaux, mais aussi de développement.

Les indicateurs environnementaux, à travers l'approche proposée (inversion du regard et capacité d'accueil), font le pendant aux indicateurs de développement et participent à conditionner la capacité d'accueil des communes du territoire à l'identification d'un potentiel de développement, en déterminant en particulier ce que le territoire peut supporter comme activités et usages sans qu'il soit porté atteinte à son identité physique, économique, fonctionnelle et écologique.

Ainsi, les indicateurs environnementaux font particulièrement le pendant aux indicateurs de développement suivants, dans le sens où ces thèmes centraux du SCoT sont directement conditionnés par ces premiers :

- La capacité à maîtriser la croissance démographique ;
- La capacité à limiter la dispersion du bâti ;
- La capacité à proposer une typologie de logements diversifiée ;
- La capacité à intégrer le réinvestissement / renouvellement urbain dans ses perspectives de développement ;
- La capacité à garantir une offre en services et équipements de proximité adaptée (services médico-sociaux / scolaires / ludico-sportifs) ;
- La capacité à garantir une offre commerciale adaptée ;
- La capacité à organiser la mobilité des populations autour de services multimodaux et à limiter les temps et les besoins en déplacements ;

In fine, l'évaluation environnementale « irrigue » donc le PADD et le DOO du SCoT révisé à travers une triple approche :

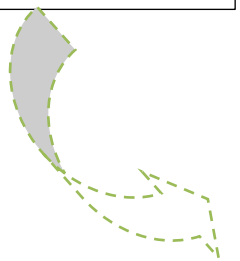
- l'inversion du regard : chapitre I du DOO (se développer dans le respect de la géographie des lieux) et chapitre D du PADD (valoriser les spécificités géographiques du territoire) ;

- la notion de capacité d'accueil, dont l'objet est de confronter les potentialités de développement avec les éléments cadres d'un développement dit durable : chapitre I du DOO (se développer dans le respect de la géographie des lieux) et chapitre II du DOO (gérer de façon économe les espaces) ; chapitre A du PADD (remettre en adéquation dynamique démographique et capacité d'accueil) et chapitre D du PADD (valoriser les spécificités géographiques du territoire) ;

- le conditionnement du développement à des modalités quantitatives et qualitatives (qualité urbaine, architecturale et paysagère, performances environnementales et énergétiques) au regard des enjeux environnementaux du territoire : chapitre III du DOO (valoriser les contextes urbains et villageois et affirmer une solidarité territoriale) et chapitre D du PADD (valoriser les spécificités géographiques du territoire).

Ce tryptique, et l'ensemble des orientations le déclinant, sont, par leur nature, des mesures particulièrement favorables puisque visant la préservation des enjeux environnementaux, même si elles accompagnent une tendance qui peut-être considérée comme globalement négative au sens de la préservation stricte de l'environnement, à savoir celle du développement anthropique.

Schéma de synthèse de la méthode proposée dans laquelle les facteurs environnementaux trouvent une place centrale



INVERSION DU REGARD / DETERMINATION DES MURS PORTEURS DU PROJET

TROIS TYPES DE FACTEURS « CADRANTS »

FACTEURS GEOGRAPHIQUES	FACTEURS FONCTIONNELS	FACTEURS D'ACCOMPAGNEMENT
Trame Verte et Bleue	Développement économique	Performances envir. et énergétiques
Espaces agricoles	Transports / mobilités	Qualité urbaine, archi. et paysagère
MA de la loi Littoral	Mixité fonctionnelle	Communication (NTIC)
Prise en compte des risques		

ENCADREMENT DES PRINCIPES DE CROISSANCE / DENSITES / CONSOMMATION

DETERMINATION DE LA CAPACITE D'ACCEUIL

AFFIRMATION D'UNE ARMATURE TERRITORIALE

La trame verte et bleue multifonctionnelle : les murs porteurs du territoire

Une trame verte et bleue multifonctionnelle structure et organise l'utilisation des espaces qui composent ce territoire :

- en déterminant les espaces et sites agricoles et naturels à protéger ;
- en définissant les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques ;
- en fixant les principes de protection du littoral (modalités d'application de la loi littoral) ;
- en s'appuyant sur les risques naturels structurants que sont l'inondation et la submersion marine.

Illustration des « calques » géographiques venant se superposer et constituant la trame verte et bleue multifonctionnelle

La trame verte et bleue (continuités écologiques) du Pays de l'Or

+

Les risques inondations et submersion marine sur le Pays de l'Or

+

L'application spatiale de la loi Littoral sur le Pays de l'Or

+

Les espaces agricoles du Pays de l'Or et leurs enjeux

=

La trame verte et bleue multifonctionnelle du Pays de l'Or

Cette trame structure donc l'organisation future du territoire, dans la mesure où les éléments qui la composent constituent l'essentiel des paramètres cadrants à confronter avec les potentiels de développement. A savoir :

- Les réservoirs de biodiversité et les espaces remarquables
- Les parcs et boisements les plus significatifs
- Les continuités écologiques
- les coupures d'urbanisation
- les champs d'expansion des crues et le risque inondation
- La trame bleue
- Le risque de submersion marine
- Les espaces proches du rivage
- La bande des 100m
- Les secteurs concernés par l'alimentation en eau potable
- Les espaces agricoles suivant une double classification (espaces agricoles supports de la dynamique des productions, espaces de plus fort potentiel agronomique) et au sein desquels d'autres enjeux sont révélés (parcelles AOC viticoles, périmètres de captages, politique agro-environnementale/PAEC).

Pour chacun de ces éléments cadrants, un cadre est fixé par le SCoT, de manière à ce que les destinations des sols et utilisations permises à l'échelle communale soient compatibles, et participent pleinement à la valorisation de ces espaces.

Il s'agit ainsi, à travers le SCoT de maintenir les équilibres du territoire entre objectifs de préservation et ambitions de développement et répondre ainsi aux attentes du code de l'urbanisme dans ces articles L141-10, L121-16 à L121-27 et R121-4 à R121-6.

En inversant le regard sur ces espaces, pour en faire des éléments structurants et prioritaires du développement de l'Agglomération dont la multifonctionnalité doit servir l'attractivité du territoire sans mettre à mal

ces murs porteurs, le SCoT génère indéniablement une plus value-environnementale et une approche positive du développement.
En effet, au-delà de sa portée réglementaire (objectif de préservation et d'amélioration des continuités écologiques), le SCoT souhaite répondre à un enjeu d'équilibre dans la gestion des espaces, des paysages, des risques naturels, de la ressource en eau.

Cette trame permet donc d'affirmer l'ambition du territoire tant dans la prise en compte du changement climatique que dans sa volonté de préserver son attractivité.

Ainsi, la trame multifonctionnelle proposée permet :

- La retranscription des objectifs d'ordre règlementaire portés à travers la politique nationale (lois Grenelle et ALUR) et régionale (SRCE) ;
- La protection des réservoirs de biodiversité, des espaces et des boisements remarquables,
- La préservation et renforcement des continuités écologiques :
    - en révélant les spécificités des espaces (agricoles, naturels, aquatiques et humides) sur lesquelles appuyer ces continuités ;
    - en identifiant les principes de corridors continus et discontinus, en coupures d'urbanisation,
    - en localisant les enjeux (traversées ou limites urbaines, respirations paysagères, corridors à maintenir et freins de la trame bleue, principaux éléments de fragmentation …) ;
- La préservation des espaces agricoles en fonction de leur qualité (richesse agronomique, irrigation, parcelles AOC) ou au regard des enjeux environnementaux qu'ils portent (périmètres de captages AEP, continuités écologiques, risques...).,
- La valorisation multifonctionnelle des zones inondables et submersibles,
- La maximisation des coupures d'urbanisation en vue de préserver les espaces agricoles et la qualité paysagère des communes littorales, mais aussi de manière à participer à améliorer la continuité écologique au-delà des corridors écologiques continus
- L'affirmation des grands enjeux à protéger (captages AEP et leurs aires et périmètres d'alimentation actuels ou en projet) et des spécificité littorales (modalités d'application de la loi littoral)
- La génération d'interfaces entre zones de développement urbain et zones agri-naturelles.

En garantissant l'intégrité de ces secteurs et en n'y autorisant que les destinations des sols nécessaires aux activités et usages compatibles avec le maintien de ces fonctions, le SCoT facilite la mise en œuvre des pratiques de gestion.
Concernant la ressource en eau, le SCoT poursuit l'objectif ambitieux d'améliorer la qualité de l'eau sur le territoire et au niveau des masses d'eau servant d'exutoire, et de préserver la ressource dans son approche qualitative.
Concernant le risque inondations et submersion marine, les perspectives de développement inscrites au SCoT ont été définies dans le respect des PPRi en vigueur, en prenant en compte les porters à connaissance des PPRi en cours de révision, ainsi que les nouveaux enjeux révélés par le PAPI et la SLGRI.
Enfin, à travers cette approche multifonctionnelle, le SCoT souhaite conforter et accompagner les actions vertueuses déjà engagées et favorables à la qualité paysagère et environnementale. Il s'agit plus particulièrement des actions menées par l'Agglomération, le SIATEO et le SYMBO dans les zones humides, sur les cours d'eau et leurs berges, mais également des programmes menés au sein des espaces agricoles, depuis l'échelle européenne (PAC), jusqu'à l'échelle locale (PAEC), via notamment le programme de reconquête de la qualité de l'eau de la nappe porté par l'Agglomération.

La biodiversité et les continuités écologiques comme fondement des murs porteurs

L'inversion du regard pour une trame qui se veut multifonctionnelle est le premier choix fixé par le SCOT sur lequel il n'est pas nécessaire de repréciser ici les ambitions et attentes.

Concernant plus particulièrement la biodiversité, au-delà de la prise en compte du SRCE, le SCoT a établi une déclinaison fine de ce document et **une véritable appropriation territoriale de la biodiversité.**

En premier lieu, par rapport au SRCE, le SCoT est beaucoup plus ambitieux dans l'appréhension territoriale de la biodiversité et des continuités écologiques, considérant l'ensemble du territoire comme potentiellement intéressant et support de continuités écologiques mais aussi d'autres usages partagés (valorisation paysagère, champs d'expansion de crues, coupures d'urbanisation…).

Le SCoT affirme ainsi les champs d'expansion de crues des cours d'eau comme des corridors continus essentiels (trame turquoise), dans une logique nord-sud, dépassant le cadre territorial, et permettant d'affirmer les continuités écologiques et la connectivité entre les réservoirs depuis les espaces lagunaires, en passant par la plaine agricole littorale, et jusqu'aux premiers reliefs de garrigues abritant des réservoirs de biodiversité.

Le SCoT a déterminé précisément les réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques et leur vocation attendue :

Les réservoirs de biodiversité du SCoT sont formés par les périmètres sur lesquels la biodiversité est remarquable à plusieurs titres.

Il s'agit d'une part, des périmètres officiels de protection, d'inventaire et de gestion du patrimoine naturel : Arrêtés de protection du biotope ; Sites Natura 2000 - Directive Habitats (dont milieux dunaires et plages) ; Sites Natura 2000 - Directive Oiseau ; Sites en propriété/gestion du Conservatoire du Littoral ; Propriétés espaces naturels sensibles du département de l'Hérault ; Zones humides institutionnellement reconnues (RAMSAR, inventaires des zones humides de l'Hérault, inventaire du BV Lez-Mosson et des étangs Palavasiens) ; Parties naturelles des sites inscrits (aucune) et des sites classés (en tant qu'espaces remarquables au titre de la loi littoral).

Il s'agit d'autre part, des autres espaces importants pour les espèces menacées : périmètres du PNA Butor Etoilé, périmètres du PNA Outarde Canepetière (hors emprise de l'aéroport de Fréjorgues), principaux habitats favorables à la Cistude d'Europe autour de l'étang de l'Or.

La vocation de ces espaces est d'être protégée de toute utilisation des sols, forme d'aménagement et de construction qui nuirait à la conservation des habitats et des espèces qui les occupent. L'objectif est donc de maintenir les fonctionnalités des habitats qui composent ces espaces à travers des modes d'occupation adaptés. Au sein des réservoirs de biodiversité de la trame verte, aucun aménagement ou aucune urbanisation nouvelle n'est autorisée par le SCoT, sauf exceptions.

Les réservoirs de biodiversité et corridors écologiques de la trame bleue sont les cours d'eau, leur espace minimum de bon fonctionnement, les lagunes et les zones humides, les graus et embouchures sur la mer, les passes et ouvertures identifiés dans la carte de la trame verte et bleue sont des éléments à préserver de tout aménagement susceptible de perturber ou compromettre leur fonctionnement naturel. L'objectif étant de maintenir, ou remettre en état le cas échéant, leur fonctionnalité écologique. Au sein des réservoirs de biodiversité et corridors écologiques de la trame bleue, aucun aménagement ou aucune urbanisation nouvelle n'est autorisée par le SCoT, sauf exceptions.

Les corridors écologiques s'appuient en premier lieu sur les sous-trames écopaysagères :

- Sous-trame des milieux agricoles et ouverts : milieux les plus attractifs de la sous-trame agricole et milieux ouverts (surfaces en herbe et cultures permanentes : arboriculture, viticulture) ; couvertures végétales permanentes le long des cours d'eau mentionnées au I de l'article L. 211-14 du code de l'environnement (article L. 371-1 II et R. 371-19 III du code de l'environnement).
- Sous-trame des milieux boisés : bois et forêts, ripisylves, réseau bocager (haies, bosquets) et alignements arborés linéaires.
- Sous-trame des milieux littoraux : plages, lidos et milieux dunaires (espaces remarquables au titre de la loi littoral inclus en réservoirs de biodiversité dans leurs parties naturelles via les périmètres Natura 2000).
- Sous-trame aquatique et humide : cours d'eau, surfaces en eau, zones humides, mares (également considérés comme des réservoirs de biodiversité de la trame bleue).

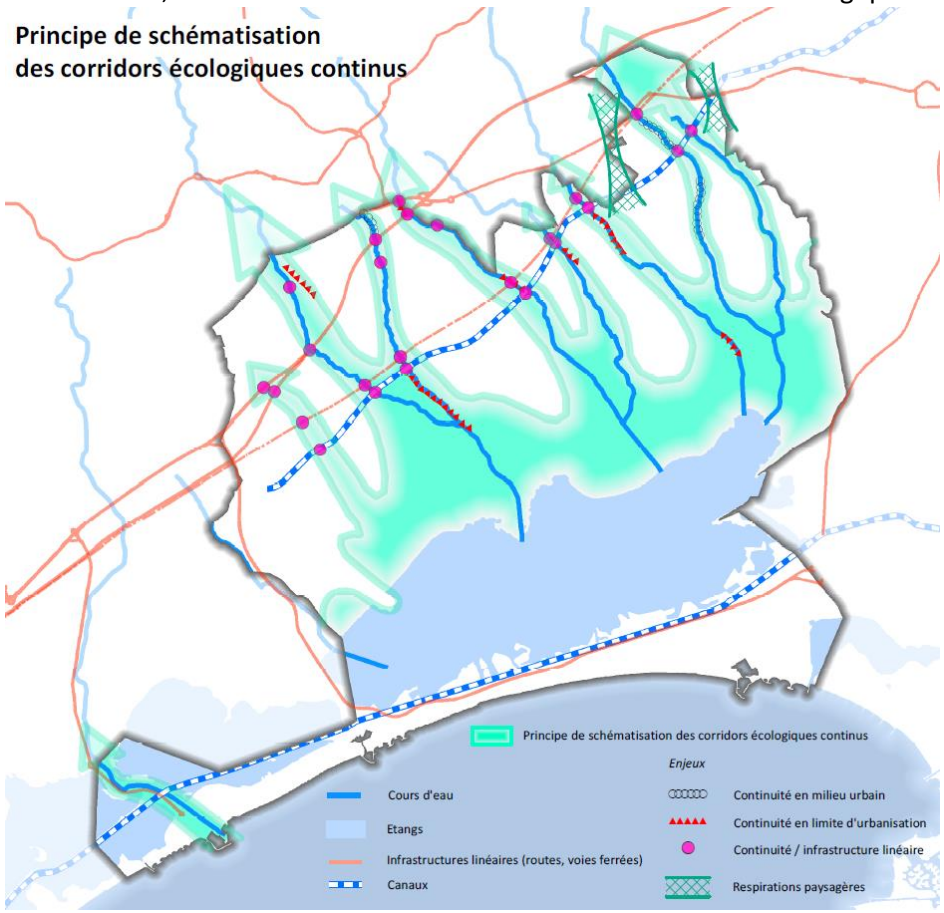
L'intégralité de chaque sous-trame constitue un support aux continuités écologiques. La notion de corridor s'inscrit de manière diffuse au sein de chaque sous-trame, affirmant donc la volonté de maintien des continuités écologiques sur l'ensemble du territoire, notamment à travers le maintien des usages associés à ces sous-trames.

Les corridors diffus s'appuient sur la logique géographique, intégrant ainsi les continuités intangibles, inscrites naturellement et règlementairement par les risques naturels (zones inondables et submersibles règlementées par les PPRi). Ils répondent également à l'enjeu de préservation de la ressource en eau (quantitative/qualitative) en intégrant des éléments du paysage comme les ripisylves, le réseau bocager, et les couvertures végétales permanentes le long des cours d'eau.

Toutefois, le territoire du Pays de l'Or étant fragmenté, d'est en ouest, par plusieurs infrastructures linéaires (A9 et son doublement, voie ferrée, nouvelle ligne LGV, canal du Rhône à Sète, RN 113, canal Philippe Lamour, future DEM), les continuités écologiques s'affirment ici naturellement sur le front littoral, dans un axe est-ouest, en prenant notamment appui sur la géographie lagunaire et les lidos. Mais ces continuités doivent être protégées et renforcées sur un axe sud-nord, de manière à préserver une connectivité écologique à long terme entre les secteurs littoraux et les premiers reliefs de garrigues situés au nord du territoire, et au sein d'une plaine agricole au centre de multiples enjeux.

Le caractère inondable des lieux est la meilleure garantie pour préserver ces connectivités, puisque d'une part l'aménagement est fortement limité en zone inondable, et d'autre part tout aménagement autorisé doit prendre en compte ce risque inondation, et la continuité hydraulique, piscicole ou sédimentaire, et le cas échéant rétablir les continuités écologiques

Principe de schématisation des corridors écologiques continus



dégradées. Ce fut notamment le cas des infrastructures linéaires précitées.
Ainsi, le SCoT appuie les continuités écologiques entre les réservoirs de biodiversité sur deux types de corridors, s'appuyant tous deux sur les trames écopaysagères :

- **Les corridors écologiques continus (linéaires)**

Les champs d'expansion de crues des cours d'eau (trame turquoise) forment la colonne vertébrale principale de cette armature sur un axe nord-sud. Le canal Philippe Lamour et le canal du Rhône à Sète renforcent cette armature continue sur un axe est-ouest. Enfin, au sein des corridors écologiques continus, des secteurs à enjeux ont été identifiés sur la carte des continuités écologiques :

- les secteurs sur lesquels les corridors traversent un secteur urbanisé ;
- les secteurs sur lesquels les corridors se trouvent en limite d'un secteur urbanisé ;
- les secteurs de friction entre les corridors écologiques continus et les ouvrages linéaires fragmentants ;
- le principe de continuité extra-territoriale devant s'affirmer au-delà du périmètre du Pays de l'Or, et donc sur les territoires voisins du Pays de Lunel ou de Montpellier Méditerranée Métropole ;
- des secteurs sur lesquels le maintien de respirations paysagères est attendu entre des tissus urbanisés, respirations paysagères qui seront un appui important à l'affirmation de cette continuité nord-sud entre plaine littorale et reliefs des garrigues.

- **Les corridors écologiques discontinus (en pas japonais)**

Il s'agit de continuités écologiques discontinues, ponctuées d'espaces favorables au déplacement des espèces, et pour l'essentiel situées en dehors des secteurs inondables (supports essentiels aux corridors écologiques continus).
Ces corridors écologiques discontinus prennent appui sur :

- Les éléments constitutifs de la sous-trame boisée et en leur sein :
    - Les espaces boisés classés;
    - Les boisements bénéficiant du régime forestier ;
    - Les secteurs formant un réseau de boisements et garrigues à préserver et interconnecter ;
    - La trame verte et bleue urbaine.

Les milieux les plus attractifs de la sous-trame agricole et milieux ouverts (comme les bandes enherbées ou le tissu bocager dans l'objectif d'identifier des réseaux de haies et de bandes enherbées en capacité de former des corridors écologiques continus au sein de ces espaces, et à les protéger en tant que tels).

- La liaison écologique en pas japonais à restaurer du triangle de l'Avranche.

Enfin, via une approche cartographique à l'échelle 1 : 25000ème annexée au DOO, le SCoT emmène un outil permettant d'appréhender géographiquement et règlementairement ces choix.
L'ensemble des éléments cartographiés et listés ci-après trouvant une déclinaison réglementaire dans le DOO.
Ainsi les éléments constitutifs de la trame verte et bleue (continuités écologiques) sont identifiés à une échelle adaptée par le SCoT :

- les réservoirs de biodiversité;
- les réservoirs et corridors écologiques de la trame bleue ;
- les principaux supports aux continuités écologiques et paysagères à maintenir ou améliorer ;
- les sous-trames formant les corridors écologiques diffus de la trame verte ;
- les corridors écologiques continus (linéaires) et leurs secteurs à enjeux ;
- les corridors écologiques discontinus (en pas japonais) et leurs secteurs à enjeux ;
- Les éléments de fragmentation de la trame verte ;
- Les freins de la trame bleue.

<u>Les divergences avec le SRCE et les précisions apportées par le SCoT</u>

Le SCoT a intégré comme réservoir de biodiversité le périmètre RAMSAR « Petite Camargue gardoise », permettant d'intégrer des espaces agricoles

rétro-littoraux complémentaires au nord de l'étang de l'Or.
Le SCoT n'a pas retenu comme réservoir de biodiversité les plages situées au droit de l'urbanisation des agglomérations de La Grande Motte, Carnon et Palavas les Flots, ces plages faisant l'objet d'une fréquentation importante tout au long de l'année du fait de leur localisation au droit de zones urbanisées.

Les secteurs définis comme corridors écologiques par le SRCE au nord de l'étang de l'Or par le SRCE sont pour leur majeure partie intégrés par le SCoT en tant que réservoirs de biodiversité (du fait de l'intégration du périmètre RAMSAR aux réservoirs de biodiversité par le SCoT).

Au-delà, le SCoT est plus ambitieux que le SRCE en matière de continuités écologiques, en actant le principe de maintien et de développement de corridors écologiques continus le long de l'ensemble des cours d'eau et dans leurs zones inondables agri-naturelles classées en zone rouge du PPRi.
Il repère aussi au sein de l'espace agri-naturel l'ensemble des éléments potentiellement supports de biodiversité (sous-trame boisée et milieux les plus attractifs de la sous-trame agricole et milieux ouverts), pouvant ainsi être considérés comme des supports potentiels de continuité écologique (continuité relative dite discontinue ou en pas japonais),

Ainsi, les corridors écologiques repérés par le SRCE au sein de l'espace agricole au nord de Candillargues, puis au sud et à l'est de Lansargues, n'ont pas été retenus tels quels mais ont été précisés par le SCoT via l'application combinée de cette double approche du corridor écologique (continu / discontinu).

Concernant le secteur du triangle de l'Avranche, le SCoT l'identifie comme une liaison écologique en pas japonais à restaurer. L'objectif est de permettre la mise en oeuvre de travaux, installations ou d'aménagements visant à restaurer les continuités écologiques. Cet objectif peut impliquer la création d'éléments naturels nécessaires au renforcement ou à la remise en bon état des fonctionnalités écologiques.

L'intégration des espaces littoraux et de leurs enjeux à la trame verte et bleue multifonctionnelle

La révision du SCoT a permis d'une part, de repréciser l'application spatiale de la loi littoral, et d'autre part de lui donner corps à travers un rôle multifonctionnel.

De manière générale

Les espaces remarquables tels qu'ils sont aujourd'hui définis dans le SCoT en application ne répondaient pas à la définition des espaces remarquables tels qu'ils sont définis par la Loi Littoral. Il a donc été proposé de redéfinir les espaces remarquables en s'appuyant sur les articles L.121-23 et R.121-4 du code de l'urbanisme. Ainsi, les zones rouges des PPRi, qui n'avaient pas vocation à être qualifiées d'espaces remarquables au regard de ce seul critère, en ont été exclus. Elles continuent toutefois de jouer un rôle essentiel en tant que continuités écologiques naturelles et en tant qu'espaces appuyant les coupures d'urbanisation du territoire. A l'inverse, les périmètres RAMSAR ont intégré les espaces remarquables littoraux.

Ainsi, dans le SCoT révisé, les espaces remarquables sont constitués des périmètres officiels de protection, d'inventaire et de gestion du patrimoine naturel : Arrêtés de protection du biotope ; Sites Natura 2000 - Directive Habitats (dont milieux dunaires et plages) ; Sites Natura 2000 - Directive Oiseau ; Sites en propriété/gestion du Conservatoire du Littoral ; Propriétés espaces naturels sensibles du département de l'Hérault ; Zones humides institutionnellement reconnues (RAMSAR, inventaires des zones humides de l'Hérault, inventaire du BV Lez-Mosson et des étangs Palavasiens) ; Parties naturelles des sites inscrits (aucune) et des sites classés (en tant qu'espaces remarquables au titre de la loi littoral).

Il s'agit d'autre part, des autres espaces importants pour les espèces menacées : périmètres du PNA Butor Etoilé, périmètres du PNA Outarde Canepetière (hors emprise de l'aéroport de Fréjorgues), principaux habitats

favorables à la Cistude d'Europe autour de l'étang de l'Or.

Il s'agit enfin du triangle de l'Avranche, en tant que secteur appartenant en propre à deux périmètres d'inventaire scientifique (ZNIEFF et ZICO), se situant entre deux réservoirs de biodiversité majeurs (l'étang de l'Or et l'étang du Méjean) et constituant ainsi un espace de transition important pour les espèces vivant sur ces milieux. Aussi en application de l'article L121-23 du code de l'urbanisme, le SCoT intègre en espace remarquable ce secteur qui forme un tout cohérent avec les milieux des étangs dont il assure les échanges et participe au maintien des équilibres biologiques, tout en contribuant aussi au maintien d'espaces et paysages caractéristiques du littoral, même s'il ne constitue pas en lui-même un réservoir de biodiversité.
Un repérage des parcs et boisements les plus significatifs a également été proposé.

La projection de la bande des 100 mètres a également été ajustée sur la base des dernières données connues et transmises par l'Etat (limite du domaine public maritime).

Les coupures d'urbanisation au titre de la loi littoral définies dans le SCoT actuel ont été maximisées pour plus de cohérence : elles appuient désormais de manière plus ambitieuse sur les continuités écologiques, ainsi que les zones inondables et submersibles dans leur ensemble (au-delà des zones règlementées par un PPRi) ; elles intègrent également les derniers espaces interstitiels du lido et entre les étangs de l'Or et de Pérols ; enfin elles renforcent plus globalement la protection des espaces agricoles.
Concernant les EPR (espaces proches du rivage), leurs limites ont été requestionnées et ont fait l'objet d'ajustements réalisés à partir de la base règlementaire de leur délimitation : critère de distance par rapport au rivage ; critère de covisibilité entre le secteur en cause et la mer ; caractéristiques des espaces séparant les terrains et la mer (présence ou absence d'une urbanisation) ; éléments complémentaires relatifs à la combinaison des trois critères (topographie, relief, présence d'infrastructures majeures).

Afin de réduire fortement le mitage de l'espace agricole, le SCoT encadre la création de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement (HNIE) en commune littorale.

De même le SCoT encadre l'économie touristique de plein air en zone littorale, puisque la question des campings et de leur évolution au sein des espaces littoraux est encadrée.

<u>Détermination de la limite des espaces proches du rivage et l'urbanisation limitée au sein de ces espaces :</u>

De manière générale, l'urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage doit être en outre conduite, lorsqu'il s'agit d'un rapport à la trame urbaine existante, de manière à éviter la fragmentation des espaces naturels et en économisant leur consommation, garantissant ainsi la maîtrise de l'étalement urbain.
Les extensions économiques se réaliseront, selon les mêmes conditions que celles fixées préalablement (continuité avec les agglomérations existantes et critères cumulatifs géographiques).

Les zones d'activités qui ne réunissent pas les trois critères cumulatifs complémentaires (l'importance du projet, la densité de logements, la destination) ne peuvent dès lors être considérées comme des agglomérations et ne peuvent être étendues.

Concernant de façon spécifique l'économie touristique, le DOO précise qu'à l'intérieur des campings existants, les nouvelles constructions et les nouvelles habitations légères de loisirs (HLL) doivent être implantées, comme pour l'ensemble des cas pré-cités, en continuité avec une agglomération ou un village existant. Lorsqu'un camping est isolé, les nouvelles constructions et l'implantation d'HLL sont, de ce fait, interdites.
Par ailleurs, bien qu'aucun projet ne soit identifié, l'extension de l'urbanisation des campings situés dans les espaces proches du rivage doit être limitée, au même titre que l'ensemble des cas précités. Au sein des

campings, cela concerne la création ou l'extension des bâtiments (accueil, commerces, piscines couvertes, sanitaires, salle de spectacle…) et l'implantation des habitations légères de loisirs.

Cependant, l'installation de résidences mobiles de loisirs n'est pas constitutive d'urbanisation et n'a donc pas à être limitée.

L'absence de projet identifié par le SCoT impose à de potentielles extensions futures limitées des bâtiments et des habitations légères de loisirs (HLL) d'être :

- Appréciées à l'échelle du quartier où le camping se situe ;
- Justifiées et motivées, dans les PLU, selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

Enfin, complémentairement aux prescriptions du chapitre I du DOO, l'aménagement et l'ouverture de terrains de camping ou de stationnement de caravanes demeurent interdits dans la bande littorale en application de l'article L121-18 du code de l'urbanisme. Ils sont également à exclure dans les espaces remarquables et les coupures d'urbanisation.

Urbanisation interdite dans la bande littorale (bande des 100m)

L'intégration de la nouvelle limite (sur la base des dernières données SIG communiquées par l'Etat) n'emmène pas d'impact significatif au regard de l'ancienne limite en vigueur sur le territoire du Pays de l'Or et repérée dans la cartographie de localisation des espaces au titre de la loi littoral du SCoT en vigueur. En effet, les espaces concernées par cette bande littorale se trouvent soit en espace remarquable, soit en coupure d'urbanisation, soit les deux. De surcroît, ils sont situés en zone inondable classée rouge dans les PPRi en vigueur.

Chaque commune pourra le cas échéant, dans son plan local d'urbanisme, porter la largeur de la bande littorale à plus de 100 mètres lorsque des motifs liés à la sensibilité des milieux ou à l'érosion des côtes le justifient.
Les conditions d'utilisation des sols permises au sein de la bande littorale des 100 mètres en dehors des espaces urbanisés telles que régies par les articles L121-16 à L121-19 du code de l'urbanisme sont les suivantes :

- Les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux pour les plans d'eau intérieurs désignés au 1° de l'article L. 321-2 du code de l'environnement ;
- L'interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.
- L'atterrage des canalisations et leurs jonctions, lorsque ces canalisations et jonctions sont nécessaires à l'exercice des missions de service public définies à l'article L. 121-4 du code de l'énergie, est possible.
- L'aménagement et l'ouverture de terrains de camping ou de stationnement de caravanes sont interdits.
- Le changement de destination est conditionné dans cette bande des 100 mètres. Il n'est possible que dans le cadre de l'exception relative aux constructions et installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant dans les deux cas la proximité immédiate de l'eau.
- L'ensemble de ces autorisations devra respecter la procédure règlementaire définie aux articles L121-16 à L121-19 du code de l'urbanisme.

Préservation des coupures d'urbanisation

Les coupures d'urbanisation au titre de la loi littoral définies dans le SCoT actuellement applicable ont été maximisées pour plus de cohérence dans le cadre de la révision, notamment par rapport à l'approche multifonctionnelle donnée à la trame verte et bleue (approche déjà explicitée précédemment).

Préservation des espaces remarquables ou caractéristiques et des milieux

nécessaires au maintien des équilibres biologiques

Ces espaces seront préservés par le SCoT pour leur caractère remarquable, conformément aux articles L121-23 à L121-26 du code de l'urbanisme :

Le SCoT demande aux documents d'urbanisme locaux de délimiter à leur échelle et protéger les espaces remarquables identifiés par le SCoT en application des articles L121-23 et R121-4 du code de l'urbanisme.

Les destinations des sols permises en leur sein sont les suivantes :

a. Des aménagements légers peuvent être implantés dans ces espaces et milieux lorsqu'ils sont nécessaires à leur gestion, à leur mise en valeur notamment économique ou, le cas échéant, à leur ouverture au public, et à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux :

- Lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentiers équestres ni cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune ainsi que les équipements démontables liés à l'hygiène et à la sécurité tels que les sanitaires et les postes de secours lorsque leur localisation dans ces espaces est rendue indispensable par l'importance de la fréquentation du public ;
- Les aires de stationnement indispensables à la maîtrise de la fréquentation automobile et à la prévention de la dégradation de ces espaces par la résorption du stationnement irrégulier, sans qu'il en résulte un accroissement des capacités effectives de stationnement, à condition que ces aires ne soient ni cimentées ni bitumées et qu'aucune autre implantation ne soit possible ;
- La réfection des bâtiments existants et l'extension limitée des bâtiments et installations nécessaires à l'exercice d'activités économiques ;
- A l'exclusion de toute forme d'hébergement et à condition qu'ils soient en harmonie avec le site et les constructions existantes :
  - ✓ Les aménagements nécessaires à l'exercice des activités agricoles, pastorales et forestières dont à la fois la surface de plancher et l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 n'excèdent pas cinquante mètres carrés ;
  - ✓ Dans les zones de pêche, de cultures marines ou lacustres, de conchyliculture, de saliculture et d'élevage d'ovins de prés salés, les constructions et aménagements exigeant la proximité immédiate de l'eau liés aux activités traditionnellement implantées dans ces zones, à la condition que leur localisation soit rendue indispensable par des nécessités techniques.

- Les aménagements nécessaires à la gestion et à la remise en état d'éléments de patrimoine bâti reconnus par un classement au titre de la loi du 31 décembre 1913 ou localisés dans un site inscrit ou classé au titre des articles L. 341-1 et L. 341-2 du code de l'environnement.

Les aménagements mentionnés aux tirets 1°, 2° et 4° doivent être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel.

b. L'atterrage des canalisations et leurs jonctions peuvent être autorisés, lorsque ces canalisations et jonctions sont nécessaires à l'exercice des missions de service public définies à l'article L. 121-4 du code de l'énergie.

c. La réalisation de travaux ayant pour objet la conservation ou la protection de ces espaces et milieux

L'ensemble de ces autorisations devra respecter la procédure règlementaire

définie aux articles L121-24, L121-25, L121-26, R121-5 et R121-6 du code de l'urbanisme.
Afin d'enrayer et résorber le phénomène de cabanisation, toute reconstruction de « cabanes » après sinistre est proscrite en espace remarquable (en dehors des cabanes de pêcheurs pour lesquelles le changement de destination est strictement interdit). Le retour du site à l'état naturel est à rechercher.

Classement des parcs et ensembles boisés

Le SCoT a repéré et listé les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs, tout en précisant que cette liste de ces parcs et boisements n'est pas exhaustive et pourra être complétée à l'échelle communale.

Il demande qu'en application de l'article L121-27 du code de l'urbanisme, les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs doivent être classés par les PLU en espaces boisés classés, au titre de l'article L. 113-1.
Il rappelle que dans ces EBC identifiés sur le document graphique des PLU, les dispositions des articles L.113-1 et L.113-2 du code de l'urbanisme seront applicables. Ainsi, toute construction nouvelle sera interdite et les coupes et abattages d'arbres y seront soumis à autorisation.

Les espaces agricoles et leur économie comme parties-prenantes essentielles de la trame verte et bleue multifonctionnelle

Le SCoT révisé a reconsidéré le scenario de développement du territoire au regard des indicateurs de capacité d'accueil, avec à la clé un accueil démographique minoré, un nombre de logements à produire réévalué, un engagement très fort sur le renouvellement urbain (61% des logements programmés), et **un fort ralentissement de la consommation foncière sur le territoire** (-73% au total). Pour mémoire, sur la période passée (2009-2019), 274 ha ont été artificialisés sur le Pays de l'Or, dont 258 ha d'espaces agricoles. Le SCoT prévoit sur la période 2019-2033 110,5 ha de consommation foncière, dont la très grande majorité va toutefois impacter les espaces agricoles.

Le SCoT a établi **une cartographie délimitant et classifiant de manière ambitieuse et précise les espaces agricoles** et localisant les principaux enjeux liés à ces espaces. Cette carte est annexée au DOO, elle est donc opposable. Dans cette cartographie, les espaces agricoles ont été déterminés au regard de leur qualité d'espace (terre) agricole, c'est-à-dire comme support, existant ou potentiel, des productions agricoles. Ces espaces, dénommés espaces agricoles supports de la dynamique des productions, représentent donc tous les espaces aujourd'hui valorisables par l'agriculture sur le territoire du Pays de l'Or. Ils sont composés de :

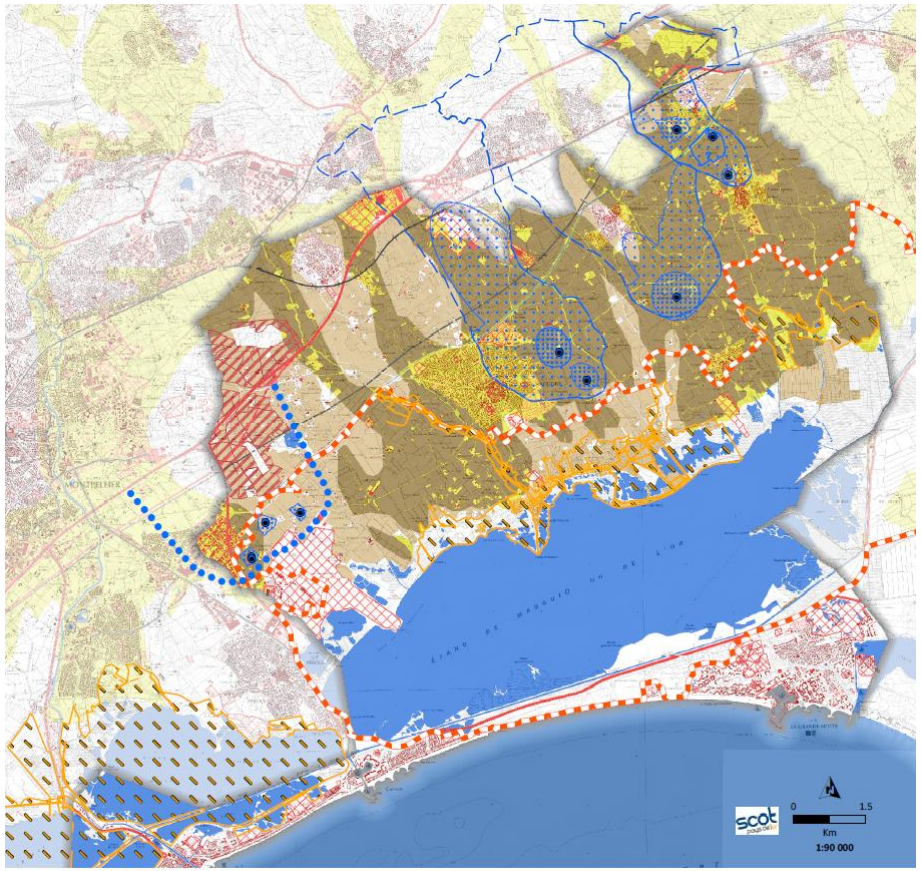
- l'ensemble des espaces agricoles enregistrés au Registre Parcellaire Graphique (RPG), système d'information géographique permettant l'identification des parcelles agricoles et utilisé pour la gestion des aides européennes à la surface.
- des espaces agricoles complémentaires ou potentiels permettant de repérer les terres agricoles non enregistrés à la PAC, utilisées non professionnellement, non utilisées car en attente spéculative … Un travail cartographique sous SIG a permis de localiser ces espaces agricoles en procédant tout d'abord en un isolement des espaces « vides » suite à projection des autres données d'occupation des sols : zones bâties, infrastructures, BD forêt, rivières, surfaces en eau, îlots RPG, autres surfaces artificialisées (golfs,…).

Le SCoT affirme donc la réalité du potentiel agricole du Pays de l'Or à travers sa cartographie. Ainsi, même si une terre n'est plus exploitée à ce jour, mais qu'elle n'a pas subi de transformation irréversible (artificialisation, pollution des sols, mise en eau...), elle reste une terre agricole et apparaît donc sur cette carte. Ainsi, le fait que l'activité agricole ne s'exerce plus sur une terre agricole ne peut-être le seul prétexte à une déclassification du caractère agricole de ces sols, dans la mesure où la réversibilité (retour d'une exploitation) est dans ce cas tout à fait possible.

La révision ou l'élaboration des documents d'urbanisme devra obligatoirement intégrer un diagnostic agricole local devant prendre en compte et s'approprier à son échelle cette carte, et devant répondre à un certain nombre d'autres attentes listées dans le DOO, et visant avant toute chose la pérennité des espaces agricoles et des exploitations.

Le développement des activités agricoles (et leur diversification) est accompagné, avec pour objectifs de permettre aux exploitations d'évoluer et de s'adapter (construction de bâtiments nécessaires aux exploitations, travaux de mise aux normes de bâtiments, diversification, changement de destination…), dans le respect de la loi littoral, dans l'objectif de limiter le mitage de ces espaces, et de préserver la qualité paysagère et biologique : conditions d'intégration environnementale et paysagère de toutes les constructions en zone agricole, encadrement du changement d'usage des bâtiments n'ayant plus de vocation agricole, encadrement des STECAL et HNIE.

La qualité agronomique des sols agricole a été mise en exergue dans la cartographie opposable. Le travail cartographié d'évaluation du potentiel agronomique des sols, réalisé par la DRAAF à l'échelle départementale, a été repris dans la cartographie du SCoT à son échelle, afin d'identifier, parmi tous les espaces agricoles, les secteurs présentant un plus fort potentiel agronomique. Il faut savoir à ce sujet, qu'historiquement l'urbanisation s'est malgré tout développée très majoritairement sur ces plus belles terres (cf. carte ci-jointe).



Les espaces agricoles du Pays de l'Or

- Espaces agricoles supports de la dynamique des productions
- Espaces agricoles de plus fort potentiel agronomique
- Espaces non agricoles de plus fort potentiel agronomique

Le SCoT, comme le projet de territoire du Pays de l'Or à l'horizon 2030, reconnait l'agriculture comme un secteur majeur économique (alimentaire, gisement d'emploi, cadre et qualité de vie) complémentaire du tourisme et de l'habitat.

La loi littoral a été territorialisée et spatialisée dans le SCoT, dans un souci de compatibilité (SCoT intégrateur) et dans la limite des possibilités offertes au SCoT en terme de constructibilité agricole. Ainsi, l'objectif recherché dans la règles du DOO est **de permettre le maintien, le développement, la diversification et la transmission de l'activité agricole mais aussi la possibilité d'installation d'exploitations nouvelles.** A ce titre, le SCoT permet et encadre précisément **la réalisation de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement (HNIE) en commune littorale, ainsi que l'émergence de STECAL en commune non littorale. Leur création doit rester exceptionnelle ;**

Le SCoT, en spatialisant dans ses cartographies opposables les secteurs de développement (à vocation habitat comme économie) pressentis, **affirme d'ores et déjà des limites urbaines claires permettant de développer la notion d'interfaces et d'envisager le cas échéant des constructions agricoles en continuité des franges.**

En secteur agricole, **le SCoT demande d'envisager préalablement au changement de destination, la reprise du bâti pour les exploitations** (via l'intervention de la SAFER).

Concernant la thématique complexe des **logements des saisonniers agricoles**, le SCoT n'apporte pas de solutions nouvelles à ce sujet, par contre **le DOO donne le cadre et les pistes possibles pour le développement de ces logements**, qui n'excluent pas cette mutualisation avec les saisonniers touristiques, ni leur émergence possible en zone d'activités (comme à la Louvade à Mauguio) ou au sein des secteurs d'interfaces.

L'objectif de générer des interfaces multifonctionnelles entre urbain et rural :

Le SCoT pose aujourd'hui des limites claires aux tissus urbains et économiques existants et à leurs extensions futures. Celles-ci sont encadrées et orientées géographiquement par les éléments constitutifs de la trame verte et bleue multifonctionnelle (zones inondables et submersibles comme principaux appuis des continuités écologiques,

coupures d'urbanisation renforcées, secteurs à enjeux pour l'alimentation en eau potable, espaces agricoles à fort enjeu…).

L'instauration de règles pérennes qui protègent l'agriculture, la biodiversité, la ressource en eau, le grand paysage dont le littoral, permettent d'introduire des ruptures d'urbanisation claires visant à affirmer des limites définitives.

C'est dans cette perspective que des interfaces fonctionnelles doivent être désormais pensées et aménagées.

Dans les secteurs de développement urbain, ou de requalification urbaine situés sur les franges du tissu urbanisé, un espace de transition fonctionnel devra composer l'interface entre ces secteurs et les espaces agri-naturels. Cet espace pourra permettre en outre d'anticiper les réciprocités d'usages et de distances avec les activités agricoles.

Pour rendre fonctionnelle l'interface entre espaces urbanisés et agri-naturels, le SCoT recommande de prendre appui sur des éléments marquants du paysage existants (cours d'eau, ripisylve, relief, alignement arboré, …), de faire appel à la végétalisation (clôtures ajourées, haies vives), et/ou de prévoir des équipements affirmant des rôles de transition sur les franges (cheminements piétons/vélos, bassins de compensation paysagés, noues végétalisées…).

Les espaces impactés par les risques inondation et submersion marine : des espaces à enjeux particulièrement pris en compte par le SCoT et préservés pour leur multifonctionnalité

Le SCoT prend particulièrement en compte le risque inondation et submersion marine dans le développement urbain en considérant les secteurs impactés par ces risques comme des composantes de la TVB multifonctionnelle et à ce titre comme des espaces structurants porteurs de multifonctionnalité (cf. l'introduction de ce chapitre).

Concernant l'urbanisme, et de manière à encadrer tout développement urbain (en extension comme en réinvestissement/renouvellement urbain), le SCoT demande :

- d'appliquer strictement la réglementation des PPRi approuvés ;
- d'appliquer le Porter à connaissance de l'Etat pendant la période de révision des PPRi, puis les nouveaux PPRi une fois ceux-ci approuvés ;
- pour tout projet situé sur les zones présentant un nouveau risque inondation au vu des résultats du PAPI (prise en compte des inondations par débordement de cours d'eau en crue centennale et exceptionnelle (Cf. cartographie ci-jointe et intégrée dans le tome 3 du rapport de présentation [1]), et en l'absence de confirmation par de nouveaux PPRi, le SCoT appelle à la vigilance et exige la réalisation d'études hydrauliques nécessaires pour mieux caractériser l'aléa et prendre les mesures appropriées.

En compatibilité avec la SLGRI, et notamment avec son objectif GO1 « Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation », le SCoT évite ainsi d'aggraver la vulnérabilité en orientant le développement urbain en dehors des zones à risque, et renforce la prise en compte du risque dans les projets d'aménagement.

Les grands principes en matière d'urbanisation sur le front de mer sont intégrés via les PPRi (submersion marine, recul stratégique), et pour les campings existants (pas d'augmentation de la capacité d'accueil) tout en préservant le cordon dunaire fragile du lido.

[1] *Cette carte fait état des risques identifiés au moment de la révision du SCoT. Elle est indicatrice de nouvelles connaissances. Elle n'a pas été établie pour une caractérisation du risque inondation mais pour la définition de travaux. A ce titre, elle invite à la vigilance sur ces nouvelles zones cartographiées, et à étude complémentaire en cas de projet.C'est la raison pour laquelle elle n'a pas été intégrée au DOO en tant que carte opposable.*

Les objectifs de la SLGRI (Stratégie Locale de Gestion du Risque Inondation) ont donc été intégrés pour répondre au mieux à ses objectifs :
- Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation ;
- Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques ;
- Améliorer la résilience des territoires exposés ;
- Développer la connaissance sur les phénomènes et les risques d'inondation.

Les autres risques naturels et technologiques également pris en compte

Le SCoT porte une politique de prévention des risques globale. En effet le SCoT prescrit d'intégrer une gestion risque par risque, jusque dans les projets de développement des collectivités lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, en se référant à toutes les études de risques disponibles sur le territoire et concernant ces risques.

Concernant les risques de mouvements de terrain (argiles). Dans les communes concernées par le risque de mouvements de terrain, et repérées dans le rapport de présentation (état initial de l'environnement), les nouvelles constructions et opérations tiendront compte de ce risque. Les documents d'urbanisme préciseront ce risque ;

Tout projet devra intégrer l'historique des principaux événements survenus sur le territoire. Ces derniers ont été recensés, localisés et caractérisés par le BRGM puis intégrés dans leur base de données nationale (BDMvt.net) ;

Dans la perspective d'adaptation du territoire au changement climatique, les collectivités tiendront compte, dans leurs projets d'aménagement et de développement, de la sensibilité des sols au phénomène de retrait gonflement des argiles. Pour ce faire, la cartographie de l'aléa retrait/gonflement des sols argileux dans le département de l'Hérault réalisée par le BRGM servira de référence.

Concernant le risque sismique. Le Pays de l'Or est en zone de sismicité faible (zone 2) à très faible (zone 1). Les Collectivités devront prendre en compte l'existence avérée de ce risque, notamment dans les prescriptions constructives parasismiques à prendre.

Concernant le risque incendie. Le risque incendie est faible localement mais pas nul. Le SCoT demande de faire appliquer les obligations de débrousaillement et de maintien en état débroussaillé, en les relayant à travers les documents d'urbanisme locaux (règlement, annexes).

Concernant le transport de matières dangereuses :
- Les ouvrages gaz seront localisés, et leurs périmètres de servitudes et d'effets seront intégrés le plus en amont possible lors de l'élaboration/révision des documents d'urbanisme locaux et dans le cadre de tout projet d'aménagement. Ces éléments doivent obligatoirement être intégrés aux PLU (liste des servitudes et plans de zonage). Les fiches de renseignements caractérisant ces ouvrages et précisant les servitudes d'utilité publique qui s'y rattachent sont jointes en annexes à ce DOO (annexe n°5).
- S'agissant des infrastructures de transport. Plusieurs infrastructures de transport sont concernées par le risque de transport de matières dangereuses (l'A9, collectant la plus grande partie du flux de transport lié à l'Espagne, et son doublement récent ; la voie ferrée et la nouvelle ligne TGV ; le canal du Rhône-à-Sète ; l'aéroport Fréjorgues de Mauguio ; les routes départementales 66, 986, 189, 112 et 62). Aussi le SCoT demande que les axes de transport de matières dangereuses soient identifiés et pris en compte dans les projets d'aménagement (éloignement ou protection de la population vis à vis de ces axes).

Concernant le risque rupture de digue. Deux communes sont concernées par ce risque (Mauguio-Carnon et Mudaison). A ce titre, conformément aux dispositions de l'article R 214-115 du code de l'environnement, une étude de danger doit être réalisée par le propriétaire, l'exploitant ou le

concessionnaire, qui doit être prise en compte pour la gestion de l'urbanisme.

La préservation de la ressource en eau et la reconquête de la qualité comme leitmotiv

Le SCoT porte plusieurs priorités dans ce domaine, avec le double objectif d'améliorer la ressource sur le plan qualitatif, et de raisonner son usage sur le plan quantitatif.

Dans une logique de compatibilité et de SCoT intégrateur, le SCoT a intégré les attentes des documents de rang supérieur faisant référence sur la question de la ressource en eau[2] , à travers des orientations et recommandations spécifiques déclinées autour du grand (chapitre I du DOO – la trame verte et bleue multifonctionnelle) et du petit cycle de l'eau (chapitre III du DOO - Valoriser les contextes urbains et villageois et affirmer une solidarité territoriale). Ceci est une mesure particulièrement bénéfique et positive puisque ces documents cadres font référence en matière de politique de la gestion de l'eau à l'échelle de leurs bassins versants, et ont fait à leur échelle l'objet d'évaluations environnementales.

Le SCoT agit pour la préservation des fonctionnalités du **grand cycle de l'eau** (la trame bleue) à travers les règles qu'il fixe au sein de l'orientation traitant de la trame verte et bleue et au sein de l'orientation traitant du risque inondations et submersion marine :

- Protéger les réservoirs de biodiversité de la trame bleue et préserver les corridors écologiques de la trame bleue ;
- Préserver les zones humides ;
- Adapter les usages/destinations des sols permises dans les zones inondables et submersibles ;
- Renforcer et protéger les espaces et éléments qui participent à limiter les inondations et leurs effets, l'érosion des sols, et la pollution de l'eau : champs d'expansion de crues, zones agricoles et naturelles inondables, tissu bocager, ripisylves, bandes enherbées…).

Le SCoT étant un document d'urbanisme et de planification dont le rôle est de transmettre localement, en compatibilité avec le SDAGE et le SAGE, des ambitions portées à l'échelle nationale ou de bassins versants, il porte également une ambition claire pour la planification urbaine sur la question du **petit cycle de l'eau**. Il fixe donc des règles pour que les documents d'urbanisme locaux :

- adaptent globalement l'urbanisation (les projections démographiques) aux capacités des équipements et à leur mise à niveau (AEP, assainissement).
- préservent la qualité de l'eau notamment à travers le respect des servitudes associées aux périmètres de captages en eau potable.
- sécurisent leur approvisionnement en eau potable (rendements, réseaux, interconnections) en promouvant l'élaboration de schémas directeurs pour l'alimentation en eau potable.
- consacrent exclusivement l'alimentation en eau potable à des besoins d'eau potable et orientent peu à peu l'usage des eaux brutes vers des besoins autres (irrigation, arrosage, nettoyage des espaces publics).
- améliorent de manière continue les rejets de leurs stations de traitement des eaux usées (traitements tertiaires, quaternaires…) et valorisent quand c'est possible les eaux usées (réutilisation).

[2] *SDAGE Rhône Méditerranée, SAGE Lez-Mosson, PGRI Rhône Méditerranée et SLGRi, autres actions de gestion aujourd'hui mises en œuvre sur le territoire à l'échelle des bassins versants, en convergence avec attentes du SDAGE et du SAGE, comme le contrat du bassin de l'étang de l'Or 2015-2019, le PAPI d'intention, ou encore le contrat de rivière Vidourle 2013-2018.*

- développent une approche intégrée des eaux pluviales dans toutes les opérations d'urbanisme (en extension, en réinvestissement urbain, en densification) et maîtrisent les eaux pluviales comme condition préalable au développement de l'urbanisation (en limitant l'imperméabilisation, dans le respect des dispositions demandées par les lois sur les personnes à mobilité réduite).

Concernant les extensions urbaines et les aménagements à vocation économique (zones d'activités), ils sont soumis aux orientations et recommandations du DOO, au même titre que les autres projets qui peuvent s'offrir au territoire. Ces aménagements sont à ce titre concernés par la mise en œuvre de performances environnementales au sein de l'aménagement (gestion des eaux pluviales, intégration paysagère du bâti, traitement des franges, des espaces publics, et notamment un taux d'imperméabilisation limité).

Enfin, le SCoT fait convergence avec les actions vertueuses déjà engagées sur le territoire et favorables à la qualité paysagère et environnementale (et notamment de l'eau) et demande aux PLU de faire de même.

Un SCoT qui se soucie des ressources naturelles

Concernant l'exploitation des sols et sous-sols (activités extractives). Aucun site d'exploitation n'est actuellement recensé sur le territoire du SCoT mais il existe des gisements, notamment à Valergues. Tout projet de carrière devra dès lors être compatible avec le schéma départemental des carrières, ou le futur schéma régional des carrières lorsque celui-ci sera en application. Il devra également être compatible avec l'ensemble des orientations du SCoT. La réhabilitation des sites (carrières) après exploitation respectera les recommandations du schéma départemental des carrières. De manière générale, le SCoT recommande une utilisation locale et économe des matériaux.

Concernant les ressources halieutiques et cynégétiques.
Le SCoT, à travers l'application spatiale de la loi littoral, et la mise en œuvre d'une trame verte et bleue multifonctionnelle, a identifié des espaces particulièrement importants pour les milieux marins, à savoir les espaces remarquables, la bande littorale de 100m, ou encore des corridors écologiques. Il a mis en œuvre dans le DOO des règles strictes visant à protéger ces espaces de destinations des sols incompatibles avec les vocations écologiques : zones fonctionnelles pour l'avifaune, zones de fonctionnalité pour la faune marine (frayères, nourriceries...).

La cartographie de la trame verte et bleue du SCoT identifie par ailleurs les réservoirs de biodiversité et corridors écologiques de la trame bleue et notamment les lagunes, les cours d'eau, les canaux, les graus et les passes entre étangs ou entre étangs et canaux, et repère les freins (barrages anti-sels, seuils, porte de Carnon) venant perturber le fonctionnement de cette trame. Le SCoT fixe là-aussi des règles ou des recommandations visant à préserver ou améliorer la fonctionnalité de cette trame.

Enfin, concernant la pression qui peut-être exercée par les agglomérations littorales, et au-delà, par les communes situées sur tout le bassin versant, le SCoT permet d'encadrer le développement urbain des communes qui le composent, en conditionnant ce développement à une capacité d'accueil, et au respect de règles strictes sur le plan de l'assainissement et de la gestion des eaux pluviales. Ces règles visent in fine à réduire les apports pluviaux aux eaux maritimes et à fiabiliser les systèmes d'assainissement des eaux usées de ces communes et agglomérations littorales.
Le seul site conchylicole existant sur le territoire du SCoT (à Palavas les Flots - étang du Prévost) est pris en compte dans le projet de révision du SCoT dans la mesure où les destinations des sols permises par le SCoT en espace remarquable, en coupure d'urbanisation comme en réservoir de biodiversité de la trame bleue ne sont pas incompatibles avec l'exercice de l'activité conchylicole. Au-delà, le SCoT n'entrave pas, par les règles qu'il définit dans ces espaces, le développement de ces sites ou d'autres sites de conchyliculture ou d'autres cultures marines, mais les conditionne toutefois au respect de règles édictées nationalement par la loi littoral et la jurisprudence.

Des pollutions et nuisances identifiées dans le but de les réduire sinon de minimiser voire éviter l'exposition des populations à leurs effets

Le SCoT déploie une série de prescriptions dont l'objectif est que l'urbanisme dans les communes anticipe et minimise les effets des nuisances.

Concernant les sites BASIAS, BASOL et activités classées. Les éventuelles restrictions d'usage ou servitudes liées à la présence de sites BASIAS, BASOL et d'activités classées seront prises en compte et anticipées dans l'aménagement et le développement urbain :
- Règles d'implantations relevant de la règlementation des ICPE (distances d'éloignement prescrites) ;
- Anticipation de la nature et des besoins éventuels d'extension des ICPE ;
- Restrictions d'usage concernant les sites et sols pollués après cessation d'activités ;
- Mesures de réhabilitation (en cours ou achevées).

Les secteurs d'information sur les sols (arrêtés par le représentant de l'Etat dans le Département) seront indiqués sur un ou plusieurs documents graphiques et annexés au plan local d'urbanisme ou au document d'urbanisme en tenant lieu ou à la carte communale.

Le SCoT précise que les établissements qui ne sont pas soumis à des distances d'isolement ou qui ne font pas l'objet de servitudes d'utilité publique sont toutefois susceptibles de générer également des nuisances ou des dangers (nuisances sonores, rejets atmosphériques, risques d'incendie…). Il demande de croiser la localisation de ces établissements avec les perspectives de développement, et de ne pas augmenter l'exposition de la population à proximité immédiate de ces sites.

Par ailleurs, le SCoT demande que l'implantation des activités à risques pour l'environnement et pour la population soit maîtrisée en les éloignant des cours d'eau, des sources, des captages, des zones à vocations d'habitat, des ERP (EHPAD, écoles …) et en prenant en compte les impacts sur la santé humaine de leurs éventuelles émissions de gaz, de bruits,…

Dans la mesure du possible, il demande enfin de prévoir et encadrer la réhabilitation de ces sites lorsque l'activité est terminée, dans un objectif « d'économie circulaire » du foncier. Concernant les sites et sols pollués, il rappelle la nécessité de prendre appui sur les dispositions règlementaires existantes, et notamment sur celles emmenées par la loi ALUR dans son article 173.

Concernant la qualité de l'air.
Les études d'aménagement des secteurs d'extension urbaine identifiés par le SCoT, lorsque ces secteurs sont situés dans un périmètre particulièrement exposé aux pollutions atmosphériques (aérodromes, infrastructures identifiées au classement sonore des infrastructures de transport en

catégorie 1, proximité d'une activité émettant des émissions polluantes) devront intégrer des analyses de la qualité de l'air.

Les résultats de ces analyses permettront de définir des mesures d'évitement ou de réduction dans les partis pris d'aménagement (zones tampons, formes urbaines adaptées, écrans végétalisés...), dans l'objectif de respecter la règlementation applicable et en particulier les valeurs limites définies par les directives relatives à la qualité de l'air.

Dans tous les cas, le principe de l'implantation nouvelle d'établissements sensibles (crèches, établissements de santé, établissements scolaires, EHPAD…) aux abords des sources d'émissions les plus polluantes doit être exclu.

Le développement de points de rechargement pour véhicules propres dans les opérations d'aménagement sera demandé.

La place de la végétation en ville et son rôle d'amélioration de la qualité de l'air et de l'eau doit être reconnue et intégrée localement (renvoi à l'orientation sur la trame verte et bleue urbaine).

Au delà, les dispositions prises par le SCoT concernant l'urbanisme et les déplacements (chapitre 5 : Optimiser l'Interconnexion des territoires et Limiter les temps de Déplacements), doivent accompagner la transition écologique du territoire sur le plan de la qualité de l'air. Notamment, les déplacements motorisés doivent être minimisés, à travers la mise en place d'un urbanisme facilitant les modes doux et l'usage des transports en commun (renvoi au Chapitre V du DOO).

Enfin, la mise en œuvre d'interfaces fonctionnelles entre les zones de développement ou de renouvellement/réinvestissement urbain doit permettre d'intégrer les distances de réciprocité avec les traitements phytosanitaires pouvant être opérés sur les espaces agricoles.

Concernant les nuisances lumineuses. Le SCoT demande aux collectivités d'œuvrer pour limiter les effets des nuisances lumineuses, en mettant en exergue la limitation de l'éclairage nocturne comme source d'économies non négligeable et comme bénéfice direct à la biodiversité (notion de trame noire). Les collectivités doivent notamment mettre en application la loi Grenelle (règlementation relative à l'éclairage nocturne des bâtiments non résidentiels et des enseignes lumineuses).

Le SCoT demande par ailleurs d'appliquer autant que possible dans les communes une politique de limitation de l'éclairage nocturne (intensité, nombre, durée d'éclairage des points lumineux) et de concevoir les futurs secteurs d'urbanisation dans une optique d'optimisation de l'éclairage public. Sinon, de façon à réduire leur facture énergétique, les communes qui ne souhaitent pas couper ou limiter l'éclairage nocturne sur certaines plages horaires, ont également la possibilité de mettre en place des luminaires moins énergivores.

Concernant la production et modes de gestion des déchets. La création ou la requalification des équipements d'optimisation et de traitement des déchets (déchetteries, quais de transfert, plateformes, unités de compostage…) devra être anticipée dans les plans de zonage et le règlement des documents d'urbanisme locaux potentiellement concernés, en compatibilité avec le Plan départemental de Prévention et de Gestion des Déchets Non Dangereux (PPGDND), qui devient de compétence régionale avec la loi NOTRe, et la stratégie de développement de l'Agglomération du Pays de l'Or en faveur de la diminution de production des déchets (PLPD).

Le SCoT, en agissant contre l'étalement urbain et le mitage, œuvre à l'organisation d'une gestion raisonnée de la filière déchets (en matière de coûts), en limitant le phénomène de dispersion de l'habitat. Cette ambition doit être portée à l'échelle locale. La gestion des déchets doit être intégrée en amont des projets d'aménagement.

Une intégration paysagère optimale des équipements de collecte est attendue dans les communes.

Les actions de prévention des déchets sur le territoire doivent être poursuivies à travers la mise en œuvre d'un PLPD (plan local de prévention des déchets) et un mix prévention / réduction / recyclage / valorisation (énergétique et matière).

Concernant les nuisances sonores et radioélectriques

En premier lieu, les servitudes d'ordre règlementaire devront être reprises et déclinées dans les documents d'urbanisme locaux. Il s'agit :

- Du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Montpellier-Méditerranée/Fréjorgues (concernant la commune de Mauguio) ;
- Du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Montpellier-Candillargues (concernant la commune de Candillargues) ;
- Des servitudes aéronautiques de dégagement concernant les communes de Mauguio, La Grande Motte, Palavas-les-Flots, Saint-Aunès pour l'aérodrome de Montpellier-Méditerranée/Fréjorgues, et de Mauguio, Lansargues et Candillargues pour l'aérodrome de Montpellier-Candillargues.
- Des servitudes radioélectriques associées à l'aérodrome de Montpellier-Méditerranée/Fréjorgues, concernant la commune de Mauguio.
- Du classement sonore des infrastructures de transport (routes et voies ferrées).

Les études d'aménagement des secteurs d'extension urbaine identifiés par le SCoT, lorsque ces secteurs sont situés dans un périmètre particulièrement exposé aux nuisances sonores (aérodromes, infrastructures identifiées au classement sonore des infrastructures de transport en catégorie 1) devront intégrer des études de bruit.

Dans tous le cas, le principe de l'implantation nouvelle d'établissements sensibles (crèches, établissements de santé, établissements scolaires, EHPAD…) hors de ces zones de bruit, doit être retenu.

Pour la réalisation de diagnostics bruit, le SCoT conseille de :

- Mener un inventaire précis des sources de bruit et des bâtiments et secteurs sensibles au bruit (bâtiments agricoles, classement sonore des voies, infrastructures ferroviaires, aéroport et PEB, ICPE, activités économiques (hors ICPE) / établissements recevant du public (écoles, crèches, salles de spectacles, salles des fêtes, maisons de retraite…) ;
- Prévoir l'urbanisation dans les communes (opérations d'extension, de densification, de réinvestissement urbain…) au regard des nuisances sonores et à travers une traduction graphique et réglementaire des choix d'aménagement répondant à ces enjeux.

Le DOO contient enfin une annexe (annexe n°6), permettant de faciliter la prise en compte des nuisances sonores dans l'urbanisme : « Recommandations pour la prise en compte et l'atténuation des nuisances sonores dans les documents d'urbanisme locaux. »

Un SCoT qui s'inscrit dans une perspective de changement climatique

Un recalibrage des ambitions démographiques plutôt favorable d'un point de vue de la politique air-énergie-climat :

Un recalibrage des ambitions démographiques du territoire a été opéré, prévoyant une réduction de particulièrement bénéfique au regard la capacité d'accueil (moins de population à accueillir donc moins de véhicules, moins déplacements motorisés générés et moins d'émission de G.E.S., moins de consommation foncière et donc moins d'artificialisation que l'évolution du territoire sans la révision du SCoT). Pour rappel entre 2006 et 2018, le taux de croissance démographique des communes littorales a été en moyenne annuelle de près de 1,1%. Le SCoT approuvé en 2011 planifiait en effet une croissance démographique annuelle moyenne de 1.7%. En ce sens, la révision du SCoT opère un véritable virage en terme d'accueil de population (réduction de près de 65% de la croissance démographique annuelle moyenne). Cette ambition est particulièrement marquée sur la frange littorale en limitant à horizon 2033 cette croissance démographique à une moyenne annuelle de 0.57% (contre 1.6% dans le SCoT approuvé en 2011).

Un SCoT donnant corps aux ambitions des politiques Climat-air-énergie (PCET, PCAET, PPA) :

Les grandes orientations du SRCAE se retrouvent dans les orientations du SCoT. De même, les PCET du Département et de l'Agglomération du Pays de l'Or ont guidé la révision du SCoT concernant la définition d'une politique énergétique et climatique. Le SCoT s'est nourri des travaux du PCAET[3] afin de fixer des objectifs à l'échelle de l'Agglomération et pour les communes (et leurs PLU) qui soient cohérents avec le PCAET révisé. En ce sens, le chapitre « Climat-Air-Energie » du DOO a d'ores et déjà intégré les objectifs issus du diagnostic du PCAET.

[3] *Le PCAET de l'Agglomération du Pays de l'Or, devant à court terme remplacer le PCET actuel, a démarré à l'heure de l'arrêt du SCoT (la phase diagnostic est en voie de finalisation et doit être validée d'ici à l'été 2018).*

Le « concept » de trame verte et bleue urbaine, un apport non négligeable :

L'intégration d'une orientation spécifique concernant la trame verte et bleue urbaine, en complément et en appui à la TVB multifonctionnelle, comme prospective de la ville "durable et résiliente" tant attendue, à travers sa mutation environnementale et climatique, est particulièrement bienvenue en lien avec les phénomènes associés au changementc climatique : canicules, îlots de chaleur urbain, tensions sur la ressource en eau, risques naturels (indondations, submersion marine), nuisances (qualité de l'air, nuisances sonores et lumineuses, espèces allergènes et invasives) ; approche de la biodiversité urbaine ; approche énergétique et bioclimatique globale (espaces publics et bâtiments).

Des orientations particulièrement favorables au développement d'un urbanisme des courtes distances, donc des mobilités douces :

Le chapitre II et III du DOO fixent les conditions de développement de l'urbanisation sur le Pays de l'Or à l'horizon 2033 (accueil de logements, de population, surfaces à consacrer à l'extension urbaine), en fixant en premier lieu des objectifs forts de renouvellement/réinvestissement urbain (61% des logements porgrammés), et en second lieu en encadrant qualitativement (géographiquement, en surface et en densité) les possibilités d'extension de l'urbanisation (importante limitation de l'étalement urbain). Ces mesures sont particulièrement favorables au développement d'un urbanisme des courtes distances, donc des mobilités douces.

Un renforcement des services dans les polarités afin de limiter les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre :

Le DOO fixe également dans son chapitre IV, complémentairement aux chapitres II et III, les orientations en matière de développement économique. Ces orientations visent à conforter le tissu économique de proximité et doter l'Agglomération des équipements nécessaires à son rayonnement. Elles précisent notamment les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal et incitent au renforcement des services dans les polarités afin de limiter les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre.

Des liens renforcés entre mobilités et urbanisme afin d'optimiser l'interconnexion des territoires et de limiter les temps de déplacements :
Dans son chapitre V, le DOO définit les orientations cadres d'une politique de transports et de déplacements adaptée à des échelles d'action allant du grand territoire à l'échelle du quartier. Ces dernières :

- Définissent les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs support du développement résidentiel et économique, dont les projets portuaires et maritimes ;
- Précisent les obligations de réalisation d'aires de stationnement accompagnant la politique de déplacement ;
- Instaurent un principe des courtes distances pour les déplacements quotidiens, en renforçant la place des mobilités douces au sein du fonctionnement territorial.

Le SCoT favorise par ailleurs l'intermodalité ce qui favorise le report sur les modes de transport en commun en cas de pic de pollution.

Un urbanisme qui devra favoriser les économies d'énergies et prévoir une part de production énergétique renouvelable :
Au sein du chapitre III, dans l'orientation « III.4.3 Développer une ambition énergétique et climatique et améliorer la qualité de l'air », le SCoT propose de développer la production d'énergie renouvelable sur le Pays de l'Or en phase avec les objectifs du PCAET du Pays de l'Or. Egalement, il fixe des règles visant à limiter les dépenses énergétiques dans le bâti et pour promouvoir un urbanisme bioclimatique et méditerranéen :

- **Concernant spécifiquement les EnR :**

- Le développement des énergies renouvelables, et particulièrement du solaire photovoltaïque ou thermique, doit être considéré comme une priorité pour lutter contre le réchauffement climatique, améliorer la qualité de l'air, mais aussi pour réduire la facture énergétique globale.
- L'objectif fixé par le SCoT et par le PCAET du Pays de l'Or, dans le prolongement des attentes d'échelle régionale, et de l'ambition fixée par la France à l'issue de la COP 21, est que la consommation finale totale du territoire d'ici 2033 soit couverte à hauteur de 32% par de la production locale d'énergie renouvelable.
- Pour atteindre cet objectif, le développement de la production énergétique dans les communes de l'Agglomération s'appuiera sur le bouquet des énergies renouvelables en capacité d'être mis en oeuvre localement, sur la base des gisements définis par le PCAET par filière.
- Le potentiel de production énergétique est à développer en compatibilité avec les enjeux de désimperméabilisation, et de préservation de la trame verte et bleue multifonctionnelle et urbaine, ces objectifs devant par ailleurs permettre à la fois d'améliorer la gestion globale du cycle de l'eau, d'atténuer les effets du changement climatique, et de préserver/renforcer les espaces agri-naturels dans leur rôle de stockage du CO^2 (Renvoi aux orientations sur la trame verte et bleue urbaine).
- Les énergies renouvelables et, dans la mesure du possible, les réseaux de chaleur, sont à développer lors d'opérations d'aménagement et de construction dans le neuf mais aussi dans l'ancien dans le cas d'opérations de réhabilitations conséquentes (développement de réseaux de chaleur bois et de chaufferies collectives alimentées par des énergies renouvelables, thalassothermie, équipement en eau chaude sanitaire solaire dans le logement collectif et le tertiaire…).
- Les opérations d'aménagement et de construction de maîtrise d'ouvrage publique ainsi que les travaux de maîtrise de la facture énergétique du patrimoine bâti existant des collectivités (agglomération, communes) devront garantir l'exemplarité en matière d'économie d'énergie comme de production d'énergies renouvelables.

- **Concernant les économies d'énergie à l'échelle du bâti :**

- La qualité du parc résidentiel du Pays de l'Or doit être améliorée en incitant l'exemplarité des opérations de construction et de rénovation de maîtrise d'ouvrage privé comme publique.
- Les modes de réhabilitation et construction permettant la réduction des dépenses énergétiques (éco-construction, isolation renforcée, maisons passives, RT 2020, bioclimatisme, bâtiment durable méditerranéen…) seront donc favorisés dans les documents d'urbanisme locaux dans la mesure où ces constructions s'intègrent dans les paysages et respectent

les prescriptions architecturales.

- Toute disposition bioclimatique et énergétique en termes d'implantation, de volumétrie et d'aspect extérieur, favorisant les économies d'énergies dans les bâtiments (morphologie du bâti, mitoyenneté, solaire passif…), y compris dans les zones économiques et commerciales, sera favorisée dans les documents d'urbanisme, qui ne devront pas entraver l'utilisation de toute solution en faveur d'une diminution de la consommation énergétique.
- Une exigence de confort d'été doit être particulièrement intégrée lors de la rénovation des bâtiments anciens (mise en place de protections solaires, renforcement de l'isolation de la toiture, voire isolation des murs par l'extérieur…) et lors de la conception des bâtiments neufs en s'appuyant sur les principes de l'architecture méditerranéenne (bâtiment durable méditerranéen) sinon bioclimatique (utilisation optimale du milieu environnant afin d'exploiter les atouts du site en termes d'implantation du bâtiment, d'orientation, de végétalisation, de valorisation de l'éclairage naturel…).

- **Concernant les économies d'énergie à l'échelle du quartier ou de l'opération :**

- Le développement d'un urbanisme bioclimatique et de quartiers durables méditerranéens, favorisant le confort thermique estival et limitant les besoins de climatisation, est particulièrement attendu.
- L'urbanisme méditerranéen et bioclimatique doit être déployé depuis les documents d'urbanisme locaux jusqu'aux projets d'aménagements, notamment à travers des objectifs quantitatifs de verdissement. Pour rappel, l'ambition régionale est de fixer un objectif de verdissement des villes équivalent à une surface totale de canopée rapportée à la surface totale non bâtie en zone urbaine supérieure à 30%.
- La morphologie des îlots urbains est à optimiser (éviter les « rues canyon » et préserver les circulations d'air), des matériaux et couleurs à forts albédos doivent être choisis (qui absorbent peu la chaleur) et des sources de fraîcheur telles que les points d'eau et la végétation doivent être (ré)introduits.
- Les extensions urbaines devront être conditionnées à des objectifs énergétiques, climatiques et environnementaux précis (place des EnR, gestion du cycle de l'eau, densité et morphologie du bâti, bioclimatisme et confort d'été, place et rôle du végétal dans les opérations d'aménagement…).
- Enfin, le développement de la nature en ville et le maintien de la connectivité avec les espaces agri-naturels est à favoriser pour permettre la résilience des écosystèmes dans un contexte d'évolution climatique.
- Les communes, au moment de l'élaboration ou de la révision de leurs documents d'urbanisme locaux, sont invitées à utiliser les OAP pour traduire ces orientations thématiques (production d'énergie renouvelable, efficacité énergétique dans le bâti, approche bioclimatique et méditerranéenne de l'urbanisme…) à l'échelle de leurs opérations de renouvellement ou de développement urbain.

Un SCoT qui souhaite préserver les paysages et valoriser le patrimoine

De manière générale :

La trame verte et bleue multifonctionnelle constitue le socle géographique sur lequel le SCoT appuie son ambition de valorisation des paysages.

Au-delà, l'implantation de tous projets en zone agricole/naturelle devra remplir les critères de bonne intégration architecturale et dans le paysage (en plus de ne pas impacter l'activité agricole, ainsi que les milieux et espèces). Le changement de destination ne doit pas compromettre l'activité agricole ou la qualité paysagère du site. De manière spécifique, le SCoT souhaite d'ailleurs valoriser le caractère patrimonial et fonctionnel des cabanes de pêcheur pour lesquelles le changement de destination est interdit. Afin d'enrayer et résorber le phénomène de cabanisation, toute reconstruction de « cabanes » après sinistre est proscrite en réservoir de biodiversité et en espace remarquable (en dehors des cabanes de pêcheurs). Le retour du site à l'état naturel est à rechercher.

Le SCoT conforte et accompagne les actions vertueuses déjà engagées et favorables à la qualité paysagère et environnementale. Il s'agit plus particulièrement des actions menées par l'Agglomération, le SIATEO et le SYMBO dans les zones humides, sur les cours d'eau et leurs berges, mais également des programmes menés au sein des espaces agricoles, depuis l'échelle européenne (PAC), jusqu'à l'échelle locale (PAEC), via notamment le programme de reconquête de la qualité de l'eau de la nappe porté par l'Agglomération.

En ce sens, notamment, **le SCoT demande aux documents d'urbanisme locaux d'opérer au classement des éléments du paysage** (ripisylve, haie, alignement arboré, parc, jardin ou autre type de végétation en ville…) de leur commune au regard des multiples rôles qu'ils jouent dans le paysage (paysager ; continuités écologiques et biodiversité ; filtration de l'eau ; stockage du carbone ; ombrage pour les usagers ; évapotranspiration lors des canicules…).

Concernant les continuités écologiques et respirations paysagères se prolongeant au-delà des limites du territoire, le SCoT demande de préserver, à travers un classement approprié au sein des documents d'urbanisme locaux, une respiration paysagère entre Saint-Brès et Valergues à l'ouest, et une autre entre Valergues et Lunel-Vieil à l'est, le long de la Nationale 113 (ou RD 613) particulièrement touchée par le phénomène d'urbanisation linéaire. Ces deux respirations paysagères s'avèrent être des appuis complémentaires aux corridors écologiques identifiés sur un axe nord-sud, le long du Berbian, de la Viredonne, et du Bérange.

L'ensemble des projets d'infrastructures (chapitre V du DOO / V.1. Intégrer les grandes infrastructures) permettront par une meilleure intégration des grands axes de liaisons (RD 66 et 189) dans les paysages agri-naturels et urbains qu'ils traversent. D'une manière générale, les voiries (actuelles ou en projet) devront s'inscrire dans une logique d'amélioration des conditions d'accessibilité aux polarités urbaines et villageoises du territoire, tout en recherchant une intégration urbaine et paysagère optimale. Ainsi, les projets de création, de réaménagement ou de requalification de voies devront systématiquement étudier, notamment, une insertion paysagère et environnementale de qualité.

La valorisation paysagère des axes de déplacements doux en appui à la TVB multifonctionnelle.
Les éléments de la trame verte et bleue (TVB) serviront préférentiellement de support à l'identification des ces itinéraires. La déclinaison de la TVB à travers les mobilités actives permettra de compléter la stratégie de mise en mouvement du territoire en valorisant tout autant le développement d'une économie touristique que résidentielle. Dans cette optique, le SCoT considère comme stratégique :

- D'intégrer une demarche InterSCoT avec le Pays de Lunel et la Métropole Montpellier Méditerrannée via l'aménagement cyclable des berges du Canal Philippe Lamour et du Rhône à Sète ;
- D'assurer la connexion du maillage cyclable du territoire avec l'itinéraire euro-véloroutes n°8 (Athènes – Cadix) qui intercepte la V70 au droit de Carnon (RD 21).

Cet objectif doit prendre appui sur les travaux d'aménagement durable du lido du Petit et Grand Travers à Carnon. A cet itinéraire un jalonnement secondaire devra être dédié aux cheminements mixtes piétons/vélos.

L'aménagement de ces axes doit rendre les mobilités à la fois plus attractives et plus confortables par l'affirmation d'une végétalisation adaptée le long des linéaires remplissant de manière combinée, notamment les rôles suivants :

- Paysager ;
- Continuités écologiques et biodiversité ;
- Filtration de l'eau ;
- Stockage du carbone ;
- Ombrage pour les usagers,
- Evapotranspiration lors des canicules…

De manière générale ces itinéraires de découverte du territoire devront faire l'objet d'un traitement qualitatif guidé par des éléments cadres en termes de signalétique, d'abords routiers, de traitement des entrées de villes et de stations.

En lien avec la politique énergétique et climatique, dans le cadre du **développement des installations de production énergétiques**, il est nécessaire d'anticiper (en fonction de la nécessité des milieux) les équipements nécessaires à la mise en œuvre des stratégies correspondantes (plates-forme de stockage…), et pour lesquels il est important de favoriser l'émergence tout en l'encadrant (localisation, intégration paysagère, critères qualitatifs).

C'est pourquoi le SCoT exige que les documents d'urbanisme locaux règlementent strictement l'intégration architecturale et paysagère des panneaux en toiture, ainsi que toute autre forme de production d'énergie autorisée (petit éolien, pompes à chaleur…).

Concernant les ICPE, une vigilance très stricte est à porter sur la qualité des projets avec un regard soutenu sur la qualité des expertises paysagères accompagnant ces projets et jointes aux dossiers ICPE.

Les espaces compris dans la trame verte et bleue multifonctionnelle sont à préserver de ce type d'installations, sauf si le projet de production d'énergie renouvelable ou de récupération est compatible avec une activité agricole en zone agricole (comme l'agrivoltaïque), reste compatible avec les destinations des sols permises par le SCoT dans ces espaces, et qu'il ne porte pas atteinte au milieu naturel et aux paysages.

En ce sens, les installations photovoltaïques en zone agricole ou naturelle proposées par dérogation au principe d'inconstructibilité devront rester strictement compatibles avec l'activité agricole. En conséquence, l'installation ne sera ouverte qu'aux équipements sur les bâtiments strictement nécessaires à l'exploitation, et la fonction de production d'énergie devra rester accessoire par rapport à la fonction agricole du bâtiment. Les installations proposées ne sauraient pouvoir porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. Ces prescriptions s'imposeront aux projets de serres et d'ombrières photovoltaïques.

Les modes de réhabilitation et construction permettant la **réduction des dépenses énergétiques** (éco-construction, isolation renforcée, maisons passives, RT 2020, bioclimatisme, bâtiment durable méditerranéen…) seront favorisés dans les documents d'urbanisme locaux dans la mesure où ces constructions s'intègrent dans les paysages et respectent les prescriptions architecturales.

Pour finir, en matière de **déchets**, une intégration paysagère optimale des équipements de collecte est attendue dans les communes.

De manière spécifique, concernant les tissus urbanisés et leur évolution

Concernant les extensions urbaines, les greffes bâties devront optimiser leur intégration paysagère en relation directe avec les formes urbaines dominantes.

Les entrées de villes et de villages doivent faire l'objet d'un traitement assurant une qualité urbaine, architecturale et paysagère adaptée à des contextes géographiques spécifiques. Ainsi, l'aménagement des entrées de ville fera l'objet d'un traitement de qualité, évitant toute urbanisation désordonnée, ponctuelle, hétérogène ou encore linéaire.

En milieu urbain, les opérations d'extension et de renouvellement urbain participeront à la reconstitution d'entrée de ville ; l'élaboration d'une réglementation spéciale concernant les zones de publicité interdites ou restreintes, sera généralisée, en particulier aux abords des sites commerciaux et le long des entrées de villes. Une vigilance particulière doit s'exercer dans les zones commerciales et leurs abords où prolifèrent souvent des dispositifs de préenseignes mal contrôlés.

La plaine agricole au Nord de l'Etang, support ancestral des grands couloirs de circulations et de vastes espaces agricoles productifs, présente des espaces fortement soumis aux pressions anthropiques, un paysage de plaine agricole structuré autour d'une mosaïque de cultures. Sur cette partie du territoire, les aménagements d'entrée de ville devront intégrer : La préservation des espaces agricoles qui créent une coupure d'urbanisation et un espace de respiration entre les entités bâties ; la protection des boisements et parcs ponctuant le paysage ; la valorisation des cours d'eau et canaux et de leurs berges ; la préservation / création de structures végétales (plantations / alignements…) ; le traitement des infrastructures routières dans l'identité du site traversé.

Sur le littoral côtier, cette entité géographique du territoire formant un paysage lagunaire sur 20 km de longueur pour moins de 1 km d'épaisseur moyenne, est marqué par l'urbanisation récente des stations balnéaires qui conquièrent le cordon sableux. Les aménagements d'entrée de ville devront prioritairement porter sur : la requalification des entrées Est et Ouest de Palavas les Flots ; la requalification des grandes infrastructures reliant Montpellier au littoral du territoire ; la préservation des boisements d'entrée de ville de La Grande-Motte.

Des interfaces multifonctionnelles doivent être générées entre urbain et rural. Le SCoT pose aujourd'hui des limites claires aux tissus urbains et économiques existants et à leurs extensions futures. Celles-ci sont encadrées et orientées géographiquement par les éléments constitutifs de la trame verte et bleue multifonctionnelle (zones inondables et submersibles comme principaux appuis des continuités écologiques, coupures d'urbanisation renforcées, secteurs à enjeux pour l'alimentation en eau potable, espaces agricoles à fort enjeu…).

L'instauration de règles pérennes qui protègent l'agriculture, la biodiversité, la ressource en eau, le grand paysage dont le littoral, permettent d'introduire des ruptures d'urbanisation claires visant à affirmer des limites définitives. C'est dans cette perspective que des interfaces fonctionnelles doivent être désormais pensées et aménagées.

Pour rendre fonctionnelle l'interface entre espaces urbanisés et agri-naturels, il est particulièrement recommandé de prendre appui sur des éléments marquants du paysage existants (cours d'eau, ripisylve, relief, alignement arboré, …), de faire appel à la végétalisation (clôtures ajourées, haies vives), et/ou de prévoir des équipements affirmant des rôles de transition sur les franges (cheminements piétons/vélos, bassins de compensation paysagés, noues végétalisées…).

Le SCoT porte des objectifs d'intégration environnementale et paysagère pour les activités économiques et commerciales. La qualité d'intégration environnementale et paysagère des espaces à vocation économique et commerciale contribue à la qualité de vie sur le territoire et à l'attractivité de ces espaces. Afin d'optimiser l'attractivité des sites à vocation économiques et commerciales du territoire, il conviendra d'intégrer ces

questions aux futures implantations. Pour ce faire, le SCoT pose des prescriptions sur les conditions d'aménagement des espaces à vocation économique et commerciale et pose notamment des exigences en matière d'intégration paysagère :

- Les futurs bâtis visibles à partir des axes de circulation principaux devront veiller à assurer une qualité architecturale suffisante sur tous les angles de vue. L'utilisation de la végétalisation (par l'implantation d'arbustes, d'arbres de taille moyenne et de haute tige) des espaces environnants viseront à atténuer les effets de masse sur les grands linéaires en vue directe à partir des axes de circulation ;
- Un traitement paysager complet des parcelles utilisées sera préféré, comprenant des espaces verts en cohérence avec les cheminements piétons et flux internes ;
- Le traitement des stationnements sera opéré par des sous-ensembles d'un maximum de 50 places, séparés les uns des autres par une végétalisation de type arbres de moyenne tige.

Le SCoT demande de développer la trame verte et bleue urbaine. Les dispositions déclinées au sein de cette orientation sont particulièrement favorables à la qualité du cadre de vie, puisque participent à améliorer l'ambiance, la qualité et le confort des lieux de vie (espaces publics, bâtis…). Cette orientation est donc particulièrement favorable en terme de valorisation paysagère des tissus urbains.

Enfin, le SCoT souhaite valoriser le patrimoine existant et les centres-bourgs, et éviter la banalisation et les aménagements potentiellement impactants. Cette orientation spécifique est destinée particulièrement à mettre en valeur le patrimoine du Pays de l'Or d'une part, et à éviter de dégrader le paysage urbain à travers des aménagements impactants, venant mettre à mal la richesse architecturale, patrimoniale ou paysagère.
La volonté affichée du SCoT est donc de protéger le patrimoine bâti ancien de qualité, ainsi que le patrimoine 20ème siècle. Plus globalement, il s'agit de mettre en valeur la qualité urbaine des centres-bourgs tout en évitant la banalisation et les aménagements potentiellement impactants.

De manière générale, dans tout projet, la prise en compte des enjeux de qualité architecturale, urbaine et paysagère sera recherchée. Ainsi, dans les secteurs de développement ou de requalification, une attention particulière sera portée en faveur de la protection du patrimoine et de sa mise en valeur au sein de l'aménagement. L'intégration paysagère de toutes les constructions (bâtiments liés à l'activité agricole et aux activités isolées) sera recherchée en zone agricole, notamment par :

- La minoration de l'impact visuel par des masques naturels (relief, boisement, haies…) ;
- Un regroupement préférentiel des bâtiments autour de bâtiments existants ;
- Des volumes limités aux besoins avérés et s'intégrant à la topographie ;
- Une utilisation de matériaux et de couleurs s'insérant harmonieusement dans l'environnement proche et lointain (sur la question de la production d'énergie renouvelable, se référer aux orientations du chapitre dédié à cette thématique) ;
- Une mise en valeur des abords (chemins d'accès, masques végétaux d'essences locales).

Un accompagnement au repérage des éléments patrimoniaux et à la mise en place des outils les plus adaptés aux contextes, notamment ceux issus des dernières évolutions législatives (loi CAP), pourront être proposés : label garantissant la qualité architecturale, expérimentation architecturale durant sept ans, application des dérogations liées aux bâtiments durables dans les espaces protégés, innovation architecturale et dérogation aux règles de la construction afin de favoriser la mixité sociale,…

Afin de mieux prendre en compte la préservation et la mise en valeur du patrimoine et des paysages, les collectivités sont encouragées, dans les secteurs à fort enjeu patrimonial et paysager, à mettre en place des outils adaptés : site patrimonial remarquable (ex-ZPPAUP/AVAP), article L151-19 du code de l'urbanisme sur les éléments remarquables à préserver, label garantissant la qualité architecturale, …

Les principes énoncés dans les cahiers de recommandations architecturales et paysagères réalisés par le CAUE pour conserver l'esprit cabanier (cabanes du Salaison, du Roc, de l'Arnel et des quatre canaux …) pourront utilement guider les réhabilitations/évolutions sur les bâtiments existants.

L'usage de matériaux locaux ou issus de filières locales doit être encouragé dans les documents d'urbanisme locaux.

Au-delà de cette dominante patrimoniale, les futurs aménagements pourront respecter sinon s'inspirer des formes bâties traditionnelles (morphologies, couleurs, volumes, matériaux) et faire l'objet de plans de composition, intégrant les notions et les concepts:

- De greffe urbaine ;
- De maillage viaire ;
- d'aménagement d'espaces collectifs ;
- de gestion des eaux pluviales.

A. REMETTRE EN ADEQUATION DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUE ET CAPACITE D'ACCUEIL

Sur la base des éléments d'encadrement géographiques précités, et dans l'optique d'une redéfinition du projet stratégique d'armature urbaine, la révision anticipe un scénario de développement anticipant le phénomène de "pression foncière accrue" sur la métropole montpelliéraine. Elle SCoT pose dès lors les bases à 15 ans d'une capacité d'accueil maximale sur le Pays de l'Or et évalue la production de logements associée nécessaire sur le territoire en prenant en compte notamment :

• L'urbanisation engagée[1] sur la base d'un T zéro du SCoT fixé au 1er janvier 2019[2].
• Le nombre de logements construits entre 2006 et 2019 (4100), rapporté à la production maximale de logements fixée par le SCoT approuvé le 15 décembre 2011 (8646).
• Les évolutions de la taille des ménages, de l'occupation du parc résidentiel et du taux de démolitions (Point Mort Démographique).

L'ensemble de ces éléments cadres permettent d'anticiper une programmation maximale d'environ 260 logements par an, correspondant à une hausse de population d'environ 4 600 habitants entre 2019 et 2033 (taux de croissance annuel moyen de 0.6 %).

Pour rappel entre 2006 et 2018, le taux de croissance démographique des communes littorales a été en moyenne annuelle de près de 1,1%.
Le SCoT approuvé en 2011 planifiait quant à lui une croissance démographique annuelle moyenne de 1.7%.

En ce sens, la révision du SCoT opère un véritable virage en terme d'accueil de population (réduction de près de 65% de la croissance démographique annuelle moyenne).
Cette ambition est particulièrement marquée sur la frange littorale en limitant à horizon 2033 cette croissance démographique à une moyenne annuelle de 0.57% (contre 1.6% dans le SCoT approuvé en 2011).

Ces perspectives sont fortement dépendantes d'un **recentrage territorial** visant à optimiser l'affirmation d'une armature territoriale et le rayonnement de deux pôles urbains pour remettre en adéquation bassin d'habitat et bassin d'emplois structurés autour d'une géographie spécifique.
S'en suit l'identification d'une nouvelle armature territoriale précisant l'organisation multipolaire du SCoT approuvé en 2011 :

- **Deux pôles structurants :**

- Mauguio, rayonnant sur la plaine agricole du Nord de l'Etang ;
- La Grande Motte, structurant la dynamique littorale et assurant une interface géographique non négligeable.

Le couplage « Indice de développement / Indice de croissance » élevé pour l'ensemble de ces communes est propice à la constitution de secteurs préférentiels de développement. Les communes composant cette famille, devront imposer un rayonnement affirmé sur leurs territoires proches et seront les lieux d'accueil privilégiés des opérations d'habitat, notamment social.

Elles seront par ailleurs le support privilégié de localisation des équipements majeurs de superstructures sur le territoire. Ainsi, l'ensemble de ces communes sera conforté :
- en développant leur fonction résidentielle ;
- en développant leur fonction économique ;
- en renforçant leur fonction de pôles intermodaux.

Les pôles structurants ont donc vocation à offrir sur le territoire une offre d'équipements, de services et de commerces supérieure et diversifiée relevant à la fois des pratiques de consommation exceptionnelles, occasionnelles et quotidiennes.

- **Deux pôles relais :**

- Saint-Aunès sur la plaine agricole du Nord de l'Etang ;
- Palavas les Flots-les-Flots sur la frange littorale.

Les pôles relais participent pleinement à la vitalité du territoire en jouant notamment un rôle d'interface essentiel avec la métropole Montpelliéraine. Ils sont dès lors appelés à constituer un point d'équilibre territorial par l'offre et la complémentarité des services proposés. Ils se positionnent en relais des pôles structurants et représentent pour la population une alternative aux pôles structurants. Toutefois, afin de ne pas déstructurer l'armature projetée, une stabilisation de la croissance démographique de la commune de Saint Aunès sera recherchée.

- Concernant **le maillage rural**, il s'avère essentiel de d'enrayer les dynamiques démographiques et résidentielles constatées depuis moins de 5 ans support d'une croissance dépassant les capacités d'accueil de ces quatre communes.

Pour se faire, tout en garantissant le maintien d'un niveau de services et de commerces nécessaires aux besoins du quotidien, il convient :
- de limiter la croissance des deux villages connectés et de la commune de Lansargues, en portant une attention particulière aux communes de Valergues et de Mudaison bénéficiant de forts potentiels de développement à travers la présence et/ou la proximité immédiate d'infrastructures de déplacement majeures (gares / PEM). Le développement de ces communes connectées ne doit ne pas être le support d'une greffe urbaine au système inter-métropolitain.
- stopper la croissance de Candillargues afin de permettre à la commune de gérer durablement l'accueil récent de population.

L'ensemble de ces orientations tendent à :

- **Conforter les polarités urbaines (pôles urbains structurants), afin notamment d'assurer un maintien de la population par l'adaptation du parc de logements aux dynamiques en cours (desserrement des ménages, renouvellement et occupation du parc). <u>Une conservation de la participation à l'augmentation de la population du territoire est assurée (50%).</u>**

- **Structurer les interfaces urbaines (pôles relais) afin de réguler leur croissance et d'anticiper leur rapport au risque (Palavas-les-Flots) et à l'impératif d'urbanité (Saint-Aunès). <u>Une participation à l'augmentation de la population du territoire effective.</u>**

- **Recomposer le maillage rural afin de stopper les phénomènes de croissance non maîtrisés sur les communes présentant une capacité d'accueil non adaptée. <u>Une reduction importante de la participation à l'augmentation de la population du territoire.</u>**

S'en suit les dynamiques et projections comparatives suivantes présentées dans le tableau ci-après.

Dynamiques et projections démographiques : tableau comparatif									
	COMMUNES								SCoT
	Candillargues	Lansargues	Valergues	Mudaison	Palavas-les-Flots	Saint-Aunès	Mauguio-Carnon	La Grande-Motte	
Projection démographique SCoT 2011 (sur la base des données INSEE 2006)	3,00%	1,65%	2,11%	1,67%	1,13%	3,54%	1,33%	2,00%	1,68%
Potentiel maximal d'accueil de population (SCoT 2011)	1000	1000	1000	1000	1500	3000	4700	4000	17200
Participation à l'augmentation de la population du territoire	6%	6%	6%	6%	9%	17%	27%	23%	
Taux de croissance annuel moyen constaté entre 2006 et 2018	3,89%	1,74%	1,52%	1,52%	0,55%	1,62%	0,98%	0,62%	1,13%
Projection démographique SCoT révisé (sur la base de la population réelle estimée au 1.01.2019)	0,00%	0,49%	0,24%	0,43%	0,86%	1,43%	0,24%	1,15%	0,62%
Potentiel maximal d'accueil de population (SCoT révisé)	0	248	86	200	874	874	654	1658	4594
Participation à l'augmentation de la population du territoire	0,00%	5,40%	1,87%	4,35%	19,02%	19,02%	14,24%	36,09%	
Différentiel de croissance démographique annuelle moyenne SCoT 2011 / SCoT révisé	**-3,00%**	**-1,16%**	**-1,87%**	**-1,24%**	**-0,27%**	**-2,11%**	**-1,09%**	**-0,85%**	**-1,06%**

Ces perspectives de croissance couvrant la période 2019 - 2033, intègrent, sur la base d'un nombre moyen de personnes par ménage d'environ 2, l'ensemble des nouveaux habitants résidants sur le territoire au 1er janvier 2019 (cf. T0 SCoT).

L'ensemble des opérations engagées et intégrées au sein du T0 de la révision, devront être justifiées sur la base d'éléments démontrant :

- **la délivrance d'autorisations de construire**
- **que les premiers travaux de viabilisation sont réalisés.**

Liste des opérations intégrées au T0 :

Commune de Candillargues :
- L'hospitalet : 57 logements ;
- Le Grand Plantier : 59 logements ;
- Lotissement communal : 7 logements ;
- Le San José : 6 logements ;
- Le Guillaume : 7 logements ;
- L'hortus : 37 logements ;
- Divers (petites opérations de comblement de dents creuses) : 40 logements.

Commune de Mauguio :
- SCI La Gardiole : 39 logements ;
- Kauffman : 21 logements ;
- Praxis : 43 logements ;
- AFC Pormotion : 35 logements ;
- Amétis : 20 logements sociaux.

Commune de Valergues :
- Mas Mezeran : 55 logements ;
- ZAC Les Roselières : 112 logements.

Commune de Mudaison :
- Lou plan des Aires : 220 logements.

Commune de Saint Aunès :
- Le Belle Vue : 21 logements ;
- Les Terrasses du Valat : 16 logements ;
- Le Bella Vista : 20 logements ;
- L'Aire : 8 logements ;
- Les Chataigners : 233 logements (dont 123 individuels) ;
- Le Saint Joseph : 10 logements.

Toute opération précitée non engagée devra ainsi être déduite du potentiel de développement acté (équivalent logements et surface associée) au sein du DOO, ce dernier fixant des perspectives de croissance maximales à horizon 2033.

Pour ce faire, le DOO conditionne la croissance démographique des communes devant être fonction de leur capacité de développement, en imposant à tout projet de PLU de « structurer » son scénario démographique autour d'un argumentaire :

1. Renseignant la capacité d'accueil de la commune concernée au vu de 16 indicateurs listés ci-aprés et permettant de déterminer ce que le territoire peut supporter comme croissance sans qu'il soit porté atteinte à son identité physique, économique, et à ses équilibres écologiques ;

2. Démontrant la « soutenabilité » globale du projet de développement au vu de ces indicateurs ;

3. Présentant les modalités mises en œuvre pour maintenir, pour chacun des indicateurs, une capacité d'accueil « satisfaisante » et/ou les stratégies mises en œuvre pour « restaurer » l'indicateur à un niveau « satisfaisant » ou « suffisant » dans le temps de mise en œuvre du PLU.
L'objectif n'est pas d'aboutir à une approche « quantitative » mais de déterminer les tendances souhaitées pour assurer une dynamique démographique soutenant les fonctions urbaines et villageoises identifiées dans le PADD (cf. armature territoriale).

Liste des indicateurs de développement précités :

- La capacité à maîtriser la croissance démographique ;

- La capacité à préserver et/ou améliorer la qualité de l'eau ;

- La capacité à garantir l'accès suffisant à l'eau potable et un système d'assainissement performant ;

- La sensibilité écologique, paysagère et littorale ;

- L'impact des risques majeurs sur les opportunités foncières de développement ;

- Le dynamisme de l'économie agricole ;

- La capacité à garantir une offre d'emplois structurante ;

- La capacité à garantir une offre commerciale adaptée ;

- La capacité à diversifier et structurer l'offre touristique ;

- La capacité à limiter la dispersion du bâti ;

- La capacité à proposer une typologie de logements diversifiée ;

- La capacité à intégrer le réinvestissement / renouvellement urbain dans ses perspectives de développement ;

- La capacité à garantir une offre en services et équipements de proximité adaptée (services médico-sociaux / scolaires / ludico-sportifs) ;

- La capacité à organiser la mobilité des populations autour de services multimodaux et à limiter les temps et les besoins en déplacements ;

- La capacité à développer les communications numériques ;

- La capacité à developper les énergies renouvelables.

La refonte de l'armature territoriale et des perspectives de croissance démographique tend à générer une production de logements correspondante s'élevant à 3 917 logements (environ 260 logements / an).

Sur la base de ces perspectives, a minima 1 130 logements (soit 29% de la production totale de logements) sociaux le DOO prescrit la programmation :
- 270 sur la période couverte simultanément par le PLH et le SCoT (2019 – 2021) ;
- 860 entre 2022 et 2033.

Ces données mettent en exergue le prolongement de l'actuelle déclinaison de la politique d'habitat du territoire notamment relative à son « équilibre social » et s'exprimant à travers le Plan Local de l'Habitat (PLH), les aides intercommunales en faveur de la construction du logement social et la conférence intercommunale du logement.
Le SCoT relais et exprime une trajectoire souhaitée permettant d'optimiser la production sociale en proposant une marge de progression :

- Aux communes soumises à l'obligation de disposer en 2033 de 25% de logements locatifs sociaux dans leur parc de résidences principales (La Grande-Motte, Mauguio-Carnon, Palavas-les-Flots et Saint-Aunès). **30% de leur production neuve sera réservée au logement locatif social.**

- Aux communes du maillage rural présentant des dynamiques nécessitant une mutation de leur parc de logements (Lansargues, Mudaison et Valergues). **25% de leur production neuve sera réservée au logement locatif social.**

De manière complémentaire, est conservée une production de 20% de logements sociaux au titre de la solidarité intercommunale sur la commune de Candillargues afin d'améliorer et rééquilibrer, hors contexte comptable légal, l'offre sociale du territoire.

Au-delà de ces objectifs globaux, il est nécessaire de maintenir l'objectif de production de logements sociaux en précisant les cibles typologiques. Pour ce faire, le DOO prescrit :
1. De privilégier les logements PLUS et PLA-I, les mieux adaptés au profil des demandeurs ;
2. De porter l'effort sur la production de logements de petites surfaces. Cela n'annule pas la production de grands logements sur les communes qui en sont aujourd'hui insuffisamment équipées.

L'attractivité du Pays de l'Or est aussi conditionnée au développement d'une accession abordable indispensable à l'équilibre socio-économique du territoire. Elle permet à la fois l'accueil de jeunes ménages primo-accédants et offre la possibilité d'un parcours résidentiel à des ménages locataires qui n'arrivent pas à trouver une offre en accession adaptée à leurs ressources.

A minima 15% de la production globale de logements (soit 585 logements) sera dès lors réalisée en accession abordable sur l'ensemble des communes du territoire.
Pour ce faire, le DOO prescrit la mobilisation des outils règlementaires suivants:
1. La mise en place de servitudes de Mixité Sociale au titre de l'article L. 123-1-16 du code de l'urbanisme avec des taux pouvant le cas échéant être modulés au regard des caractéristiques propres à chaque opération ;
2. La création d'emplacements réservés pour des opérations exclusivement sociales.

Ces outils devront notamment émerger de réflexions sur l'analyse des formes urbaines et de la typicité architecturale en secteur de réinvestissement pour des opérations adaptées aux typologies urbaines et villageoises cibles.
De manière complémentaire, les logements sociaux seront programmés en priorité :
1. A proximité des équipements, services et commerces du territoire ;
2. Au sein des secteurs desservis par une ligne de transport en commun et/ou des aménagements doux, permettant l'accès optimal aux équipements, services, commerces et zones d'emploi (intra et/ou extra territoriale).

Au-delà, le DOO recommande la mobilisation du parc privé dans le cadre d'un conventionnement (une OPAH) ou d'un PIG, ainsi que la mobilisation des outils fonciers suivants:
1. Phasage du foncier extensif susceptible d'être couvert par une ZAD ;
2. Mise en œuvre de DUP pour un démarrage rapide des opérations sur des secteurs d'extension à court – moyen terme ;
3. Constitution de réserves foncières (partenariat avec l'Etablissement Public Foncier (EPF)...).

Notons que sur un différentiel global négatif de près de 4 000 nouveaux logements, le nombre de logements sociaux à réaliser sur la période couverte par le SCoT révisé est supérieur aux objectifs du SCoT approuvé en 2011 (+170 logements sociaux).

Cette orientation intègre la nécessité de production de logement associé au calcul d'un point mort démographique « pesant » environ 110 logements par an sur le territoire :

- Candillargues : 8 logements / an;
- Lansargues : 5 logements / an;
- Valergues : 10 logements / an;
- Mudaison : 10 logements / an;
- Palavas les Flots : 2 logements / an;
- Saint Aunès : 10 logements / an;
- Mauguio - Carnon : 35 logements / an;
- La Grande Motte : 51 logements / an.

Le point mort de construction sert à connaître, sur un territoire et une période donnée, le nombre de logements à produire pour maintenir la population, en tenant compte de l'évolution de la taille des ménages, de l'occupation du parc et de son renouvellement. Il permet de mieux évaluer

les besoins en logements d'un territoire pour l'avenir.
Sur la base d'une augmentation de population entre 1999 et 2012 d'environ 6 200 habitants et d'une augmentation du nombre de résidences principales de l'ordre de 4 863 unités (environ 380 par an), le nombre de logements à effet démographique est estimé sur cette même période à environ 3000 (soit 230 logements /an).
Ainsi, près de 1 900 logements servent la stabilisation démographique soit environ 145 logements par an sur cette même période. Cette donnée correspond à l'impact du desserrement des ménages imposant, sur la base de son évolution, la programmation de près de 150 logements / an.
En effet, l'occupation du parc révélant une réduction conséquente du nombre de résidences secondaires et de logements vacants (près de 900 en moins entre 1999 et 2012) est compensée sur le territoire par un renouvellement nécessaire équivalent.
Sur la base d'une anticipation de la stabilisation du nombre de personne par ménage autour de 2, et de la poursuite du phénomène de réinvestissement urbain, nous anticipons (comme précisé ci-avant) sur les prochaines années une réduction de l'impact du point mort démographique de l'ordre de 110 logements / an.

Précisons que cette donnée était absente du SCoT approuvé en 2011 qui programmait 7 400 logements (Hors Valergues) (370 par / an) à seul effet démographique, dont 65% sur le Nord de l'Etang et 35% sur les secteurs littoraux (24.7% / 75.3% sur la base des limites communales) sur la base :

- De la taille de la population à accueillir a été définie en fonction :
- Des ressources foncières des communes : ainsi, les communes au Nord de l'étang disposent de plus de foncier que les communes littorales ;
- Des possibilités de renouvellement urbain existant sur les communes ;
- De la taille des communes ;
- De l'attractivité des communes.

A titre comparatif, le SCoT révisé confère aux communes littorales la possibilité de contribuer à hauteur de moins de 2 900 logements soit 74% de la production globale projetée contre 5 570 logements et 75.3% dans le SCoT approuvé en 2011.

De manière complémentaire, il précise l'impact de ces projections programmatiques par secteur géographique correspondant à l'armature territoriale redéfinie.

Au-delà, le SCoT approuvé en 2011 affirmer rompre avec un schéma de développement consommateur d'espace notamment via :

- La construction en continu de l'existant permettant un recentrage sur les centralités existantes et une réduction de la consommation d'espace (à la différence du mitage urbain).

- L'exploitation des dents creuses.

Dès lors 2600 logements soit 35% de la production globale devaient être réalisés sous forme de renouvellement / réinvestissement urbain pour une consommation d'espace maximale de 160 hectares assuré notamment par :

- une production minimale de 50% de logements intermédiaires;

- des niveaux de densité A et B en rupture avec le scénario au fil de l'eau allant de 25 à 35 logements / ha en moyenne nette.

Le SCoT révisé privilégie l'urbanisation au sein des tissus urbains et villageois déjà constitués ; et notamment à proximité des équipements, des services et des commerces et dans les secteurs desservis par un réseau de transports en communs présent ou à venir.

Pour ce faire, à minima 60% du potentiel global de production de logements (soit 2 397 logements) seront réalisés sous forme de réinvestissement / renouvellement urbain dont le potentiel sera précisé lors de l'élaboration

des Plan Locaux d'Urbanisme (PLU), par « l'analyse de la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales ».
Cette analyse, tout en permettant de répondre à la diversité des besoins des ménages, repose sur le recensement des dents creuses, du potentiel mutable et du potentiel extensif intégré à la Zone Urbaine constituée (ZUC) tels que définis dans le PADD à savoir :

- **La dent creuse** : espace contigu non bâti d'une superficie minimale de 200 m² et maximale de 2000 m² qui se caractérise par une discontinuité dans la morphologie urbaine environnante. Cet espace contigu doit être inclus dans la zone urbaine ou villageoise constituée (zone U et/ou AU aménagés) des documents d'urbanisme locaux notamment).
Pour qu'il y ait dent creuse, au moins trois des parcelles incluses dans la zone urbaine ou villageoise constituée et attenantes ou situées au-delà des voiries adjacentes à l'espace contigu concerné doivent être bâties ou représenter une zone aménagée à usage d'intérêt général.

- **Le potentiel mutable** : évolution typologique et/ou morphologique d'un secteur bâti et/ou aménagé, participant à l'augmentation du parc résidentiel à travers notamment :
  - la construction dans les délaissés,
  - le renouvellement d'îlots vétustes et de friches urbaines,
  - la remise sur le marché d'une partie des logements vacants,
  - le changement de destination,
  - l'optimisation des parcelles,
  - l'optimisation du bâti.

Il convient dès lors de considérer **le projet portuaire de La Grande Motte comme intégré au potentiel mutable du territoire.** En vertu des dispositions de l'article L.121.13, le SCoT définira les conditions de forme devant être remplies pour que ce projet soit considéré comme extension limitée de l'urbanisation et ce afin de pouvoir légalement être autorisé au sein des espaces proches du rivage (EPR).

- **Le potentiel extensif intégré à la Zone Urbaine constituée** (ZUC), à savoir tout le potentiel de développement intégré à la ZUC, non considéré comme une dent creuse.

Notons que sur un différentiel global négatif de près de 4 000 nouveaux logements, le nombre de logements à réaliser en renouvellement / réinvestissement urbain sur les communes de Mudaison, Palavas les Flots et Saint Aunès, est supérieur aux objectifs du SCoT approuvé en 2011.

De manière corrélée, les objectifs quantifiés de production de logements en renouvellement / réinvestissement urbain limitent le nombre maximal de logements à produire en extension urbaine à 40% de la production globale projetée à 15 ans (soit 1 520 logements).

Pour ce faire, afin de maîtriser l'impact foncier de ce développement résidentiel, le DOO conditionne les ouvertures à l'urbanisation :

1. A la continuité de l'urbanisation existante (hors contexte agri environnemental structurant ou nécessité de gestion du risque). Les greffes bâties devront optimiser leur intégration paysagère en relation directe avec les formes urbaines dominantes ;

2. Au principe cadre des vases communicants entre les potentiels de renouvellement / réinvestissement et d'extension urbaine.

En effet, afin de respecter les capacités d'accueil maximales de chaque commune, toute production de logements sous forme d'extension urbaine est limitée par le respect des impératifs de production minimale en renouvellement / réinvestissement, voire réduite en cas de dépassement des objectifs correspondants programmés. Une attention particulière devra être portée à l'anticipation de l'accueil des populations nouvelles et des équipements associés en retrait du trait de côte sur les secteurs rétro-littoraux.

Pour ce faire, le SCoT révisé précise les modalités d'application de la Loi Littoral associées à savoir notamment :

➔ **L'extension de l'urbanisation en continuité des zones urbanisées sur l'ensemble du territoire communal (Articles L121-8 à L121-12 du CU)**

Sur l'ensemble du territoire des communes littorales, l'extension de l'urbanisation doit se réaliser soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement (Articles L. 121-8 et suivants du Code de l'urbanisme).

Ce principe s'applique à l'ensemble du territoire communal, à proximité du rivage ou non. Il ne permet qu'une urbanisation à partir de zones déjà urbanisées comportant une densité significative de constructions : constructions en nombre suffisant et constitué à travers un tissu aggloméré compact.

Ce principe vaut pour les extensions de l'urbanisation, mais aussi pour les constructions nouvelles au sein d'espaces d'urbanisation trop diffuse.

Sur la base de la carte littorale intégrée au SCoT approuvé en 2011, l'actuelle révision redéfinit les contours d'agglomération et villages existants, en continuité desquels l'extension de l'urbanisation peut s'opérer et les justifie selon un faisceau de critères rappelés ci-après.

L'ensemble de ces entités bâties est cartographié au sein des documents graphiques du SCoT annexés au DOO.

Pour toute autre forme d'urbanisation, la densification est proscrite (zones d'habitat diffus, dont hameaux anciens existants).

a. Les agglomérations et les villages existants

Sur le territoire, la notion d'agglomérations et de villages existants pouvant être support de l'extension de l'urbanisation se structure autour de :

- La présence d'une densité significative des constructions ;
- Avec en principe aussi, le fait que ces constructions aient différents usages et notamment d'activités et d'habitation et intègrent des éléments de vie collective structurants (espace public central, équipement public…).

Toutes les entités bâties répondant aux critères précités correspondent aux centralités urbaines du territoire, qui, de par leur « compacité » sont identifiées en agglomérations (Cf. documents graphiques du SCoT annexés au DOO).

Complémentairement, à la définition typologique de l'entité bâtie support d'extension, la notion de continuité au sens de l'article L 121-8 du code de l'urbanisme se structure autour des critères géographiques cumulatifs suivants :

- La distance du terrain par rapport au village ou à l'agglomération. Considérant que lorsqu'un projet se situe à moins de 20 mètres environ de la dernière construction d'un village ou d'une agglomération existante, la construction projetée se situe en continuité ;

- La présence d'une séparation physique susceptible de créer une rupture dans le tissu urbain avec un compartiment distinct de l'agglomération ou du village existant : route, cours d'eau, vallon, boisement...

Notons que l'identification des contours de ces entités bâties intègre toute opération qui, avant le 1er janvier 2019, fait l'objet de la délivrance d'autorisations de construire et dont les premiers travaux de viabilisation sont réalisés.

➔ L'extension de l'urbanisation limitée, justifiée et motivée dans les espaces proches du rivage (EPR) (Articles L121-13 à L121-15 du CU)

En vertu de l'article L121-13 du code de l'urbanisme, les extensions de l'urbanisation au sein de ces espaces proches du rivage doivent être limitées.

La notion d'extension limitée doit distinguer deux catégories de projets à l'intérieur des espaces proches du rivage déjà urbanisés[4] :

a. Les projets qui constituent de simples opérations ponctuelles de construction et non des extensions de l'urbanisation.
Il n'est pas nécessaire dans ce cas de vérifier le caractère limité de ces projets, qui peuvent être autorisés dans les parties des EPR déjà urbanisées ;

b. Les projets qui modifient de manière importante les caractéristiques d'un quartier ou qui étendent ou renforcent de manière significative l'urbanisation de quartiers périphériques.
Seuls ces projets constituent des extensions de l'urbanisation dont il convient de justifier leur caractère limité.

Les espaces proches du rivage intègrent deux secteurs/opérations dont le DOO reconnait leur caractère « d'extension limitée » :

- Palavas les Flots : mutation des secteurs ludico-sportifs et des espaces urbanisés jouxtant l'avenue des Jockeys ;
- La Grande Motte (entité bâtie communale intégralement comprise au sein des EPR) : projet Ville Port d'intérêt général répondant aux besoins de la Ville Littorale permanente et aux enjeux de développement économique à travers la relocalisation des entreprises de l'actuelle zone technique.

La limite indicative de ces projets est cartographiée au sein des documents graphiques du SCoT annexés au DOO.
<u>De manière générale :</u>

L'urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage doit être en outre conduite, lorsqu'il s'agit d'un rapport à la trame urbaine existante, de manière à éviter la fragmentation des espaces naturels et en économisant leur consommation, garantissant ainsi la maîtrise de l'étalement urbain.
L'implantation s'avère dès lors de l'extension limitée de l'urbanisation.
En ce sens, la globalité du projet Grand Mottois se faisant sous forme de renouvellement / réinvestissement urbain, notamment à travers une mutation / relocalisation partielle de l'actuelle zone technique portuaire et de la zone économique thématique adjacente, est reconnue comme une extension limitée de l'urbanisation.
Il en est de même pour le projet Palavasien visant à optimiser le potentiel mutable des secteurs ludico-sportifs et des espaces urbanisés jouxtant l'avenue des Jockeys, dans la limite des conditions fixées par le PPRi.

Plus spécifiquement, les projets précités devront répondre aux trois critères cumulatifs complémentaires suivants :

a. L'importance du projet :

L'appréciation du critère relatif à l'importance des constructions envisagées, engage les deux projets sur une surface de plancher programmée cumulée maximale de 50.000 m² (hors démolition / reconstruction et mutation du bâti existant) en prenant en considération les parkings et les éléments de voirie projetés.
Ces derniers ne génèreront pas plus de 15% de la globalité des logements programmés sur l'ensemble du territoire dans la limite de :

[4] Précision du Conseil d'Etat dans l'arrêt « Société Soleil d'Or » (2005).

- 500 logements pour le projet Grand Mottois (2% du parc résidentiel actuel) ;
- 50 logements pour le projet Palavasien.

b. La densité de logements :

Exprimée par le rapport entre le nombre de logements et la surface d'assiette hors voirie publique ramenée à l'hectare, cette densité correspondra au contexte paysager et typo-morphologique des îlots de proximité dans une logique de création de quartier comprenant la greffe et/ou l'intégration de secteurs actuellement urbanisés. Il s'agit, prioritairement, du respect des échelles, rythmes et volumétries du bâti existant.

c. La destination :

Les deux extensions cibles se caractérisent par des projets ayant la même destination que les constructions déjà présentes aux alentours à savoir, par référence aux critères de l'article R151-27 du code de l'urbanisme :

- Habitation ;
- Commerce et activités de service ;
- Equipements d'intérêt collectif et services publics ;
- Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire.

Ces opérations devront être le support d'une mise en évidence du rôle moteur de la mixité sociale dans le cadre :

- De l'affirmation des objectifs de mixité des fonctions ;
- De la programmation d'une offre résidentielle diversifiée.

Projections résidentielles : tableau comparatif

SECTEURS GEOGRAPHIQUES	VILLAGES		COMMUNES CONNECTEES		POLES RELAIS		POLES STRUCTURANTS		
COMMUNES	CANDILLARGUES	LANSARGUES	VALERGUES	MUDAISON	PALAVAS-LES-FLOTS	SAINT-AUNES	MAUGUIO-CARNON	LA GRANDE-MOTTE	TOTAL
Nombre total de logements à programmer	120	199	193	250	467	587	852	1249	3917
	319		443		1054		1249		
Part de la production de logements (%)	3,06	5,08	4,93	6,38	11,92	14,99	21,75	31,89	
	8,14		11,31		26,91		53,64		
Différentiel avec le SCoT approuvé en 2011	-340	-261	-267	-210	-223	-783	-1288	-571	-3943
	-601		-477		-1006		-1859		
Part des logements à programmer sous forme de renouvellement - réinvestissement	50,00%	20,00%	25,00%	25,00%	90,00%	30,00%	40,00%	100,00%	61,60%
Nombre de logements à programmer sous forme de renouvellement - réinvestissement	60	40	48	63	420	176	341	1249	2397
	100		111		596		1590		
Différentiel avec le SCoT approuvé en 2011	-55	-30	-22	38	10	136	-44	-306	-273
	-85		16		146		-350		
Part des logements à programmer en extension	50,00%	80,00%	75,00%	75,00%	10,00%	70,00%	60,00%	0,00%	38,40%
Nombre de logements à programmer en extension	60	159	145	188	47	411	511	0	1520
	219		332		458		511		
Différentiel avec le SCoT approuvé en 2011	-285	-231	-245	-248	-233	-919	-1244	-265	-3670
	-516		-493		-1152		-1509		
Part de la production de logements (%)	20,00%	25,00%	25,00%	25,00%	30,00%	30,00%	30,00%	30,00%	28,90%
Nombre total de logements sociaux à programmer	24	50	48	63	140	176	256	375	1131
	74		111		316		630		
Différentiel avec le SCoT approuvé en 2011 (base obligatoire)	-22	4	2	17	71	-29	-65	193	170
	-18		19		42		127		

Afin de maîtriser l'impact foncier de ce développement résidentiel, le PADD conditionne les ouvertures à l'urbanisation à une diversification typologique du bâti et à la mise en place d'une politique équipementielle adaptée :

En effet, le PADD et le DOO opte pour :

- un projet de recentrage et de rééquilibrage de l'accueil de population sur les polarités équipées. De façon plus ciblée, au-delà d'un objectif général de soutien / développement des services et équipements de proximité, le DOO prescrit notamment le nécessaire développement des équipements numériques et l'anticipation d'une évolution de la capacité d'accueil de certains équipements, notamment scolaires.
- le développement d'une offre locative favorisant notamment la possibilité d'un parcours résidentiel évolutif.
- une adaptation de la taille des logements à la demande pouvant satisfaire notamment les primo-accédants et les familles monoparentales.
- le développement de formes intermédiaires d'habitats, notamment hors poles structurants, associées à des principes de composition allant de la mitoyenneté (individuel groupé) au petit collectif.

Ces objectifs de composition urbaine et villageoise, favorisant une optimisation de l'occupation foncière, participe à une densification adaptée des zones de développement résidentielles projetées.

Les densités qui en résulteront seront appréhendées en relation avec les tissus urbains jouxtant les zones « de développement » et respecteront deux principes cadres à savoir :
- la réduction non quantifiée de la part prise par l'habitat individuel pur dans le développement urbain du territoire ;
- une densité minimale moyenne brute différenciée par secteur géographique du territoire. Cette densité minimale moyenne impose aux communes, durant l'élaboration de leur PLU, d'identifier les secteurs pour lesquels une approche qualitative du territoire par le paysage, l'architecture et les fonctions guident la définition d'une typologie résidentielle adaptée et favorisant l'intensification des projets à venir.

Pour donner corps à cet objectif, le DOO fixe une densité brute minimale moyenne par commune s'imposant uniquement aux extensions urbaines comme suit :

- Candillargues : 25 logements / Ha;
- Lansargues : 25 logements / Ha;
- Valergues : 30 logements / Ha;
- Mudaison : 30 logements / Ha;
- Palavas les Flots : 50 logements / Ha;
- Saint Aunès : 35 logements / Ha;
- Mauguio - Carnon : 40 logements / Ha;

La commune de La Grande Motte ne disposant d'aucun potentiel extensif à vocation résidentielle, aucune densité n'est appliquée à la commune.

En cas d'impossibilités techniques de respect de ces densités sur une opération d'aménagement, il conviendra que la/les commune(s) concernée(s) affiche(nt) une moyenne équivalente à obtenir par le croisement des densités recherchées sur toutes les opérations d'aménagement envisagées en extension de leur tissu urbain.

A l'occasion de l'approbation du SCoT, comme pour sa future évaluation obligatoire, l'atteinte des objectifs s'appréciera donc par commune, au vu de l'ensemble des opérations d'habitat réalisées en extension urbaine.

Il en résulte une surface globale dédiée au développement urbain de 45.3 hectares, qui, ventilée par commune permet de générer les surfaces maximales que chacune d'entre elles pourront mobiliser à horizon 2033 ans dans leur PLU. Cette orientation permet de mettre en exergue une réduction de plus de 75% de la consommation annuelle moyenne d'espace associé.

Le SCoT révisé prévoyant 45 hectares de zones d'extension dédiée à l'habitat, il convient de mettre en exergue que seulement 50% sont localisés sur les 5 communes littorales (contre 62.5% dans le SCoT approuvé en 2011 et 100 hectares).

Au-delà, des 22.5 hectares dédiés à l'urbanisation extensives du littoral du Pays de l'Or, 21.6 ha, soit 96% sont localisés hors EPR.

Sur la base factuelle de l'emprise des EPR, comprenant l'ensemble des secteurs bâtis des communes de Palavas les Flots et de La Grande Motte, mais aussi de Carnon, cela met en exergue la part importante des logements projetés sur la façade littorale sous forme de renouvellement / réinvestissement urbain (2110 logements sur 2 900 projetés soit près de 73%) (contre 2 535 soit 45.5% dans le SCoT approuvé en 2011).

Notons que le potentiel d'extension ne vient pas s'ajouter aux zones d'urbanisation future des documents d'urbanisme locaux, au 1er janvier 2019. Ces dernières feront partie intégrante du potentiel d'extension autorisé.

Par conséquent, si :

1. Il est inférieur au potentiel d'extension d'urbanisation existant au sein du document d'urbanisme local (DUL) à la date d'approbation du SCoT, la commune devra déclasser / reclasser la différence entre ces deux potentiels;

2. Il est supérieur au potentiel d'extension d'urbanisation existant au sein du document d'urbanisme local (DUL) à la date d'approbation du SCoT, la commune devra élaborer un phasage des perspectives de croissance associées à sa capacité d'accueil, structurée par les indicateurs de développement précités.

Projections de consommation d'espace à dominante résidentielle : tableau comparatif

SECTEURS GEOGRAPHIQUES	VILLAGES		COMMUNES CONNECTEES		POLES RELAIS		POLES STRUCTURANTS		
COMMUNES	CANDILLARGUES	LANSARGUES	VALERGUES	MUDAISON	PALAVAS-LES-FLOTS	SAINT-AUNES	MAUGUIO-CARNON	LA GRANDE-MOTTE	TOTAL
Part des logements à programmer en extension	50,00%	80,00%	75,00%	75,00%	10,00%	70,00%	60,00%	0,00%	38,40%
Nombre de logements à programmer en extension	60	159	145	188	47	411	511	0	1520
	219		332		458		511		
Différentiel avec le SCoT approuvé en 2011	-285	-231	-245	-248	-233	-919	-1244	-265	-3670
	-516		-493		-1152		-1509		
Densité moyenne minimale brute	25	25	30	30	50	35	40	x	
Surface maximale pour l'urbanisation résidentielle	2,4	6,4	4,8	6,3	0,9	11,7	12,8	x	45,3
	8,8		11,1		12,7		12,8		
Différentiel avec le SCoT approuvé en 2011 (base obligatoire)	-11	-8	-7	-10	-7	-32	-45	-8	-127
	-18		3		-39		-52		
Consommation annuelle moyenne des 10 années passées	1,70	1,60	1,85	1,33	0,40	2,36	2,66	0,10	12,00
	3,30		3,18		2,76		2,76		
Différentiel annuel moyen projeté par rapport aux 10 années passées	-1,54	-1,17	-1,53	-0,91	-0,34	-1,58	-1,80	-0,10	-8,97
	-2,71		-2,44		-1,92		-1,90		

B. UNE STRATEGIE ECONOMIQUE QUI SE DECLINE SELON LES DIFFERENTS NIVEAUX DE L'ARMATURE TERRITORIALE

L'évaluation du SCoT approuvé en 2011 insiste sur le fait que dans le respect des Lois « Grenelle » et « ALUR », le SCoT devra préciser les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal.

En effet, le SCoT de 2011 traite de manière générale la question de l'équipement commercial au sein de son PADD en prônant un développement économique concerté d'échelon intercommunal, en lien avec les territoires voisins.

Son DOG relaie cet objectif via une orientation visant à asseoir le rayonnement des zones commerciales
Notamment :
- en favorisant la diversité des fonctions (commerces, services, loisirs voire habitat)
- en évitant lorsque cela est possible la création de nouvelles zones commerciales
- en améliorant les dessertes des zones commerciales existantes et leur lisibilité ;
- en permettant la création de zones mixtes mêlant certaines activités commerciales et tertiaires à l'habitat ;
- en facilitant un fonctionnement annuel optimum des zones commerciales au sein des stations balnéaires.

Au-delà, concernant l'artisanat, le DOG favoriser une implantation stratégique des zones d'activités en prescrivant les principes d'aménagements suivants :

- L'extension des zones d'activités existantes ou l'implantation de nouvelles zones devront se justifier selon des critères liés aux perspectives de développement économique de ladite zone, dans le cadre d'un projet de développement global.

- La modernisation des zones d'activités existantes devra se conformer aux critères qualitatifs suivants :

- bénéficier d'une excellente accessibilité routière par le réseau d'infrastructures primaires et envisager les modes de déplacements collectifs,
- bénéficier d'une emprise foncière cohérente et adaptée, faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble qui serait justifiée au sein d'orientations d'aménagement des PLU,
- permettre d'accueillir un ensemble de mixité d'activités et d'usages, s'inspirer de la Charte de qualité des parcs d'activités économiques de l'Hérault ainsi que de l'analyse spatiale et fonctionnelle établie par SPLA Or Aménagement.

- Les nouvelles zones d'activités devront être établies soit dans des zones spécifiques en continuité urbaine, soit dans les tissus urbains existants ou en continuité des tissus ou extensions urbaines prévues.

Le SCoT révisé conditionne le développement du territoire à quatre paramètres économiques structurants à savoir :

- Le dynamisme de l'économie agricole ;
- La capacité à garantir une offre d'emplois structurante ;
- La capacité à garantir une offre commerciale adaptée ;
- La capacité à diversifier et structurer l'offre touristique ;

Pour ce faire, bien que l'évolution principale demandée au SCoT en terme de développement économique soit axée sur le commerce et l'artisanat, la révision :

- **place l'agriculture au cœur du développement territorial notamment en :**

- préservant le foncier agricole pour assurer le maintien de l'agriculture dans un contexte de forte pression foncière (cf. chapitre précédent et la structuration de la TVB multifonctionnelle notamment);
- accompagnant l'économie agricole dans son développement, sa diversification et sa mutation environnementale ;
- favorisant une agriculture de proximité et moins polluante.

- **valorise le potentiel touristique du Pays de l'Or**

Le Pays de l'Or structure sa stratégie touristique sur l'amélioration générale de l'accessibilité du territoire à toutes les échelles, vers l'extérieur, comme dans l'irrigation de ses différents secteurs, par une offre de mobilité attractive
De manière complémentaire, ces actions devront être le support de découvertes du patrimoine vernaculaire, agricole et naturel au travers d'aménagements respectant les principes définis au chapitre 1, dans une optique de valorisation de la TVB multifonctionnelle.

Au-delà, le SCoT révisé opte pour la promotion du développement d'activités de loisirs thématisées (dont les sports de pleine nature), via le développement de filières économiques intégrées au territoire et à la ville, support d'identités pour les sites et quartiers réinvestis ou en aménagement. Dans ce cadre, la filière nautique participera à cette ambition, notamment à travers le projet « Ville-Port » sur la commune de La Grande Motte.

Dans ce cadre, la filière nautique participera à cette ambition, notamment à travers le projet « Ville-Port » sur la commune de La Grande Motte.
Afin de conforter l'attractivité touristique du Pays de l'Or, il est nécessaire d'adapter les capacités et améliorer la qualité des hébergements touristiques, en relation avec le rayonnement visé ci-avant.

Enfin, le SCoT mise sur la reconversion du patrimoine agricole, et le soutien à la diversification des exploitations favorisant la commercialisation des produits locaux, cette orientation devant être complémentaire d'une politique de label mettant en valeur la spécificité du territoire.

Toutefois, afin de préciser les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal, comme souhaité par l'évaluation, il convient d'appréhender l'ensemble des éléments traitants de ces thématiques. La présente justification prend dès lors appui sur les deux chapitres du PADD concernés.

Conforter l'armature économique du territoire par un développement durable des zones d'activités.

La dynamique économique et d'emplois du territoire a été forte dans le passé, s'inscrivant dans une dynamique plus large au-delà du territoire. Par conséquent, le territoire doit pouvoir conserver une dynamique d'emplois importante pour assurer une capacité d'accueil démographique sur le territoire et ainsi limiter les déplacements contraints défavorables à une dynamique des lieux de vie.
Les ZAE accueillant une part significative de l'emploi, leur développement permettra d'assurer un équilibre entre emplois au lieu de travail et actifs habitant le territoire.

Pour ce faire, le PADD opte pour :

- Maintenir une offre foncière diversifiée pour toutes les catégories d'entreprises.

- Optimiser l'efficacité de la concentration de l'emploi afin de faciliter l'organisation des mobilités et d'apporter des services adaptés aux actifs.

Le SCoT prescrit dès lors au sein de son DOO les impératifs suivants :

- Polariser le développement résidentiel et économique

- Prise en compte de la capacité à garantir une offre d'emplois structurante dans le projet de développement du territoire.

L'efficacité attendues, sur l'emploi et les mobilités, par le développement du foncier économique, ne doit pas être contredit par un émiettement de ce dernier, qui provoquerait au contraire, une augmentation des besoins et réduirait l'efficacité attendue.

L'ouverture de foncier est dépendant de la typologie des zones d'activités, les besoins des entreprises portant sur des volumes de fonciers différents. En particulier pour les zones de rayonnement, les tènements fonciers à prévoir sont beaucoup plus important que pour les zones intermédiaires et de proximité. En conséquence, la proportion de surfaces de terrains nus non réservés varie afin de tenir compte des réalités de commercialisation.

Pour ce faire, le PADD tend à optimiser la consommation foncière au motif économique tout en ne contraignant pas la dynamique de l'emploi.

Complémentairement, le DOO :

- Limite l'étalement urbain pour la dynamique économique

- Privilégie les extensions des ZAE existants aux créations nouvelles.

- Localise les futurs zones prioritairement parmi les sites / les possibilités repérés sur documents graphiques du SCoT annexés au DOO.

Concernant les zones économiques situées sur les communes littorales, le DOO précise que les possibilités de constructions et d'aménagements, exception précitée comprise, seront strictement encadrées dans les conditions fixées par la loi.

Par conséquent, les extensions économiques se réaliseront, selon les mêmes conditions que celles fixées préalablement (continuité avec les agglomérations existantes et critères cumulatifs géographiques).

Les zones d'activités qui ne réunissent pas ces critères ne peuvent dès lors être considérées comme des agglomérations et ne peuvent être étendues.
La seule exception concerne la concession aéroportuaire (zone de fret comprise) dans le cadre des conditions fixées par l'article L121-4 du code de l'urbanisme, à savoir pour l'accueil « d'installations, de constructions, d'aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aérodromes lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative ».

Sur ce secteur stratégique, la vision moyen/long terme portée par l'Etat au travers de la Direction Générale de l'Aviation Civile se structure autour d'une première étape de planification visant à définir les Grandes Orientations Stratégiques. Cette démarche s'accompagnera de phases de concertation avec l'ensemble des collectivités et administrations concernées.

Il résulte de ces orientations une surface globale dédiée au développement économique de 59 hectares, qui, ventilée par commune permet de générer les surfaces maximales que chacune d'entre elles pourront mobiliser à horizon 2033 ans dans leur PLU. Cette orientation permet de mettre en exergue une réduction de plus de 39% de la consommation annuelle moyenne d'espace associé.

Comme pour l'urbanisation à dominante résidentielle, la présente justification met en exergue, par commune et secteur géographique du territoire, les surfaces dédiées au développement économique ainsi que le différentiel annuel moyen projeté par rapport aux 10 années passées (cf. tableau ci-après).

Projections de consommation d'espace à dominante économique : tableau comparatif

SECTEURS GEOGRAPHIQUES	VILLAGES		COMMUNES CONNECTEES		POLES RELAIS		POLES STRUCTURANTS		
COMMUNES	CANDILLARGUES	LANSARGUES	VALERGUES	MUDAISON	PALAVAS-LES-FLOTS	SAINT-AUNES	MAUGUIO-CARNON	LA GRANDE-MOTTE	TOTAL
Zones de rayonnement	x	x	x	x	x	15	20	x	35
Zones intermédiaires			1,2	4		x	10		15,2
Zones de proximité	4,5	4,5	x	x			x		9
Consommation annuelle moyenne des 10 années passées	0,26	0,38	0,07	0,07	0,14	1,53	3,79	0,15	6,39
	0,64		0,14		1,67		3,94		
Différentiel annuel moyen projeté par rapport aux 10 années passées	0,04	-0,08	0,01	0,19	0,14	-0,53	-1,79	-0,15	-2,17
	-0,04		0,20		-0,39		-1,94		

Le DOO privilégie par ailleurs la revitalisation des zones urbaines et villageoises pour la dynamique économique en prescrivant les paramètres suivants :

1. Avoir une proportion de surfaces de terrains nus non réservés par rapport au total des surfaces des zones d'activités de la catégorie sur le territoire de moins de:

a. . 40% pour les zones d'activités de niveau 1 (rayonnement) ;

b. . 30% pour les zones d'activités de niveau 2 (intermédiaires);

c. . 20% pour les zones d'activités de niveau 3 (proximité).

2. Favoriser le réinvestissement des friches économiques sous la forme de projets de recommercialisation, de réaménagement ou de mutation ;

3. L'extension des zones d'activités existantes devra s'inscrire dans une opération d'aménagement d'ensemble visant à leur modernisation ;

4. Les fonciers nouvellement ouverts à l'activité économiques devront être couverts par un assainissement collectif.

Ces prescriptions priorisent une démarche de requalification des zones d'activités existantes, notamment en direction des pôles de rayonnement.
La réflexion sur la modernisation de ces espaces devra comprendre à la fois l'analyse du positionnement des zones dans le cadre des évolutions du marché, des attentes des consommateurs et du développement urbanistique dans lequel elle se situent. Des perspectives nouvelles de fonctionnement urbain et économique devront être identifiées pour redonner à ces zones d'activités un rôle économique pertinent.

Le maintien d'une forte concentration des fonciers économiques sur les zones de rayonnement, à proximité des grands générateurs de flux, permet d'optimiser la concentration de l'emploi et de limiter les mobilités contraintes, tant pour les flux de personnes que pour les flux de marchandises.

La concentration de 74% des nouveaux fonciers économiques sur ces zones correspond à la proportion existante, de 75%, qui a montré son efficacité par le passé avec une forte efficacité de la création d'emplois par rapport à la consommation foncière.

Sur la base du constat suivant … :

- Les espaces de rayonnement se distinguent par leur taille, leur poids en termes d'emplois, leur proximité des axes autoroutiers et l'effet d'entraînement qu'ils génèrent pour d'autres activités situées à proximité, dans des logiques de sous-traitance ou d'effets de filières.

Ils s'inscrivent plus largement dans l'armature économique de l'interSCoT avec la Métropole Montpelliéraine, avec des sites d'importance stratégiques, en particulier autour de l'aéroport et de Fréjorgues, ou avec des sites contribuant à l'armature commerciale à une échelle large, avec l'Ecoparc. **De ce fait, une coordination à l'échelle de l'InterSCoT, dans le cadre du développement des espaces économiques de rayonnement, serait souhaitable.**

… le PADD fixe dès lors comme objectif à l'échelle du Pays de l'Or de renforcer le rôle moteur de ces zones d'activité économiques, en particulier en optimisant leur potentiel foncier.

Le DOO prescrit dès lors la maîtrise des extensions de l'urbanisation autour :

- d'un maximum de développement de 35 hectares pour les zones de rayonnement (Ecoparc (1), Portes de l'Aéroport (2), Concession aéroportuaire(3)).

- de l'encadrement des vocations prioritaires des différentes catégories de zones d'activités.

Enfin, les extensions de fonciers économiques sur les zones d'activités de rayonnement devront respecter les conditions suivantes :

1. Bénéficier d'une excellente accessibilité routière par le réseau

d'infrastructures primaires (existant) ;

2. Etre desservies par des transports alternatifs à la voiture (aire de covoiturage, piste cyclable, réseau de bus…) ;

3. Permettre d'accueillir un ensemble de mixité d'activités et d'usages (existante) ;

4. Bénéficier d'une desserte numérique en très haut débit ;

5. Accueillir des services aux entreprises (restauration, salles de réunions…).

Au-delà de l'accueil de nouvelles entreprises, il est essentiel d'anticiper le "parcours résidentiel" des entreprises existantes et de les accompagner dans leur développement. Le fléchage de plus de 10 hectares dans les objectifs maximum de développement permettra d'assurer ce développement sans recourir systématique aux ZAE de niveau 1, dont l'objectif est plus de répondre aux besoins des entreprises de rayonnement, à proximité des infrastructures majeures.

L'ouverture de nouveaux fonciers de proximité doit permettre de répondre aux besoins nouveaux des artisans sur le territoire, de manière maillée sur le territoire, au-delà des grandes ZAE de rayonnement et aux principales ZAE intermédiaires, qui ne peuvent pas accueillir de programmes adaptés aux spécificités des besoins de cette économie de proximité.

Supports de l'économie locale, les espaces économiques intermédiaires du Pays de l'Or ont vocation à conforter la dynamique économique du territoire en offrant aux acteurs de cette économie des emplacements centraux sur le territoire.

Les zones d'activités de proximité sont des zones de taille limitée, maillant le territoire et permettant d'accueillir des activités correspondant à l'économie résidentielle exclusivement.

L'objectif est d'étendre le foncier économique des zones déjà existantes, afin de permettre le déplacement des entreprises déjà implantées et d'accueillir des activités contribuant au renforcement des filières déjà existantes et à l'accueil de nouveaux acteurs économiques.

Pour ce faire le DOO :

- Encadre la maîtrise des extensions de l'urbanisation via :

- Un maximum de développement de 10,2 hectares pour les zones intermédiaires (Jasses, Bosc, Louvade);
- Un maximum de développement de 9 hectares pour les zones de proximité (Providence, Mas Saint Jean).

- Encadre les vocations prioritaires des différentes catégories de zones d'activités en permettant notamment d'accueillir un ensemble de mixité d'activités et d'usage (existante);

- Opte pour le développement d'une surface globale sur les zones de proximité de moins de 10 hectares (en création comme en extension).

- Conditionne le développement de ces zones à une desserte numérique en très haut débit.

Organiser le développement tertiaire et commercial

L'organisation commerciale du territoire répond aux besoins des habitants du Pays de l'Or mais s'inscrit également dans une logique métropolitaine avec ses pôles majeurs (Ecoparc et Fréjorgues). En conséquence, une densité commerciale élevée est naturelle sur le territoire. Elle doit néanmoins rester proportionnée à la dynamique démographique.

Pour ce faire, et notamment afin d'assurer une mixité habitat / commerce / service au sein des futures opérations d'aménagement, le DOO prescrit les actions suivantes :

- Polariser le développement résidentiel et économique

- Prendre en compte de la capacité à garantir une offre commerciale adaptée dans le projet de développement du territoire.

Le renforcement des effets de centralités et de maillage de proximité nécessite une focalisation prioritaire du développement commerciale au sein de ces espaces multifonctionnels et denses. Ils sont aussi le garant, outre le service apporté à la population, d'une vie sociale au sein du territoire sur des sites polarisés. Ces sites de centralités n'ont néanmoins pas pour vocation à accueillir des surfaces de vente trop grandes qui génèreraient des flux de déplacement disproportionnés par rapport aux capacités d'accueil de ces centralités.

Le développement de grandes et moyennes surfaces s'inscrit plus dans une logique de rayonnement métropolitain et cible en conséquence plus les sites commerciaux dits "périphériques" pour lesquels les évolutions qualitatives, en tant que lieux de vie, priment sur les évolutions quantitatives (le rendement des m² commerciaux variant de plus en plus d'un etablissement à un autre).

Les limites de surfaces exprimées (300 m², 1.200 m², 2.500 m²) le sont en surfaces de plancher. Elles correspondent à des tailles d'établissements modifiant la génération de flux de déplacement / de rayonnement. En fonction de son activité et de son environnement concurrentiel, au-delà de 2.500 m², une surface peut générer des flux importants amenant à des déplacements spécifiques au motif achat.

En dessous de 1.200 m² de plancher, les offres commerciales sont généralement plus ciblées et moins génératrices de déplacements spécifiques. Ces surfaces permettent pour autant d'accueillir des réponses à des besoins de proximité (par exemple de type supérette, éventuellement combinée avec d'autres activités de proximité).

Par conséquent le PADD opte pour le renforcement de la centralité de Mauguio, composée de plus d'une centaine de locaux commerciaux, sera recherché, de même que la diversité de son offre. Le centre-ville de Mauguio constitue un lieu privilégié du développement du commerce au sein du territoire.

Le DOO, dans une démarche de localisation préférentielle prescrit les modalités suivantes :

L'implantation de nouveaux bâtiments accueillant du commerce, ou le changement de destination de locaux existants vers la destination commerce se fera :

1. Prioritairement au sein des centres-villes et centres-bourgs de chaque commune, ainsi que dans les centralités de quartier pré-existantes ;

2. Secondairement dans les sites commerciaux structurés existants, accueillant des grandes et moyennes surfaces ;

3. A défaut, au sein de l'enveloppe urbaine existante, sous réserve de conditions d'accueil spécifiques, différenciées ;

4. Dans tous les cas au sein de l'enveloppe urbaine existante, ou en continuité directe de celle-ci dans le cas de la création de nouveaux sites commerciaux, qui devra se justifier au regard de l'évolution des besoins liés à la croissance démographique du territoire, qui ne pourraient être remplis par les sites existants ou au sein de l'enveloppe urbaine existante.

Au-delà, le PADD affirme que le pôle commercial présent sur l'Ecoparc constitue l'une des structures commerciales majeures du territoire, dont le rôle dépasse les limites territoriales et s'inscrit dans la composition de l'armature commerciale territoriale à une échelle plus large, InterSCoT, comme pôle commercial majeur. Dans un contexte de mutations comportementales (modifications profondes des comportements d'achats, liés à l'évolution des modes de vie) et d'évolution des concepts commerciaux (développement de la Vente A Distance, dont le e-commerce, multiplication des concepts commerciaux et formes de vente), sera recherchée une qualification de ce pôle. Il s'agira en particulier d'optimiser l'intégration urbaine et paysagère des bâtiments commerciaux, de développer la qualité des lieux de vie et de sociabilité sur le site, afin de favoriser la fréquentation du site.

Le DOO prescrit par conséquent les conditions d'accueil des commerces au sein des centralités et précise qu'afin d'assurer une bonne insertion urbaine et une cohérence d'ensemble de l'armature commerciale, la surface de plancher à destination commerce ne pourra pas excéder 2 500 m² par bâtiment au sein des centralités.

La zone d'activité économique de Fréjorgues (Ouest et Est) accueille quant à elle une activité économique mixte, diversifiée, dont plus de 130 établissements à vocation commerciale, qui développent leur propre attractivité en s'appuyant sur la proximité des axes de communication, dont la route de la Mer.

Le PADD favorise dès lors l'extension de la zone qui permettra une plus forte identité autour de plusieurs thématiques en harmonie avec l'évolution des pôles montpelliérains, et en particulier avec la route de la Mer. Cette évolution pourra également être l'opportunité d'une réorganisation de bâtiments existants, pas toujours adaptés à un fonctionnement commercial moderne.

Le DOO prescrit par conséquent les conditions d'accueil des commerces au sein des sites commerciaux structurés dits "périphériques".

L'implantation de nouveaux bâtiments accueillant du commerce, ou le changement de destination de locaux existants vers la destination commerce se fera :

1. Dans le respect des objectifs environnementaux et paysagers précisés au chapitre III.1.3 du DOO;

2. Dans le cadre de projets organisant les accès et les stationnements (y compris livraisons) au sein de l'unité foncière du projet.

De manière complémentaire, près de 60% des locaux commerciaux du territoire sont positionnés sur le littoral, avec un très fort impact de la clientèle touristique. Cela joue sur l'organisation spatiale du commerce avec des centralités fortes et largement dimensionnées en nombre de locaux commerciaux (plus de 230 locaux sur le centre de Palavas les Flots-les-Flots, plus de 300 sur le centre-ville de La Grande Motte), mais aussi la présence de nombreux sites commerciaux fonctionnant dans des logiques de proximité, tant pour les habitants permanents que pour les touristes. Cette situation, et les exigences qualitatives du développement urbain sur cette partie du territoire, soulignent le besoin d'une insertion systématique des futurs développements commerciaux dans des logiques multifonctionnelles.

Par conséquent, hors sites commerciaux structurés dit "périphériques", le DOO prescrit les conditions d'accueil des commerces au sein des zones d'activités économiques de la manière suivante :

L'implantation de nouveaux bâtiments accueillant du commerce, ou le changement de destination de locaux existants vers la destination commerce se fera :

1. Dans le respect des objectifs environnementaux et paysagers précisés au chapitre III.1.3 ;

2. Dans le cadre de projets organisant les accès et les stationnements (y compris livraisons) au sein de l'unité foncière du projet ;

3. Dans la limite de 2 500 m² de surface de plancher pour les zones de niveau 1 (rayonnement) et de niveau 2 (intermédiaires) ;

4. Dans la limite de 1 200 m² de surface de plancher pour les zones de niveau 3 (proximité).

Enfin, notons que même incomplète, l'offre de proximité sur les communes de Lansargues, Mudaison, Valergues et Candillargues doit être maintenue et renforcée en adaptant l'offre aux évolutions démographiques et touristiques. Ainsi le maintien et le renforcement d'une offre de proximité pourra prendre des formes diversifiées et pas seulement physiques en développant des services alternatifs. La localisation d'éventuels nouveaux locaux commerciaux se fera uniquement dans l'enveloppe urbaine existante.

Dès lors le DOO encadre les conditions d'accueil des commerces au sein de l'enveloppe urbaine (hors sites économiques structurés, hors zones d'activités économiques).

L'implantation de nouveaux bâtiments accueillant du commerce, ou le changement de destination de locaux existants vers la destination commerce se fera :

1. Dans la limite de 1 200 m² de surface de plancher par bâtiment ;

2. Dans le cadre de projets organisant les accès et les stationnements (y compris livraisons) au sein de l'unité foncière du projet, pour les bâtiments comportant plus de 300 m² de surface de plancher à destination commerce.

C. DES SYSTEMES DE DEPLACEMENT FAVORISANT UN FONCTIONNEMENT EN RESEAU

L'évaluation du SCoT approuvé en 2011 insiste sur la nécessité de conforter la recherche majoritaire de rapprochement des nouveaux lieux de vie de l'offre de transport en commun.
Elle met en exergue par ailleurs sur la réflexion sur l'organisation des déplacements et des mobilités qui constitue un axe fort des SCoT Grenelle notamment en priorisant les axes de transport à créer ou à renforce et les pistes cyclables à aménager notamment dans les secteurs à forte densité d'habitation et d'équipements.

Par conséquent, le PADD du SCoT révisé insiste sur la nécessaire concomitance entre les projets de développement économique et urbain et le développement des offres de mobilités associées. Cette corrélation a pour objectif :

- De limiter les nécessités de mobilités « ordinaires » : proximité des lieux d'habitation, de travail et de services, urbanisation prioritaire des lieux de desserte en Transport en commun ;
- De faciliter les offres de mobilités : amélioration de la lisibilité des réseaux, hiérarchisation claire des différents niveaux de voirie en fonction de leur vocation.

Ces objectifs se déclinent au sein de la révision à diverses échelles que le projet de SCoT d'appréhende :

- **l'échelle du grand territoire**, où il convient de **positionner le Pays de l'Or au coeur des flux régionaux et interrégionaux ;**

- **l'échelle du territoire,** où il convient **d'articuler le développement économique, touristique et urbain avec le développement des capacités de mobilités locales ;**

- **l'échelle infra communale,** ou il convient de **positionner les modes doux comme un atout pour la qualité du territoire.**

Le PADD, dans une optique globale d'incitation des habitants à changer de comportement dans leurs pratiques des déplacements, s'impose de mettre en perspective, de façon adaptée à ces diverses échelles, les cibles d'usagers par rapport au schéma de mobilité projeté.

Pour préciser les objectifs précisés et permettre une meilleure compréhension de la logique portée par le SCOT, les enjeux de mobilité ont été cernés de manière globale dans le cadre du présent document qui souligne :

- **Concernant les transports en commun :** à la fois la nécessité de bâtir une complémentarité forte entre le réseau interurbain géré par Hérault Transport et le réseau urbain de l'agglomération.Les secteurs à forts enjeux, générateurs de déplacements ainsi que les pôles d'échanges ont été identifiés. Certaines lignes du réseau interurbain sont peu lisibles, peu attractives en dehors des scolaires avec des temps de parcours très importants pour connecter la Métropole ou Lunel. De plus, la desserte du littoral est réalisée en bus (Hérault Transport et Pays de l'Or), depuis la station de la ligne3 Étang de I'Or, renforcée dès le mois de mai avec une navette toutes les 15 mn, en pleine saison pour absorber le flux tramway. Toutefois, si la population estivale très importante en juillet et août, avec des pics de fréquentation aux alentours du 15 août, la fréquentation lissée sur l'année ne justifie pas le développement d'un mode lourd de transport.

- **Concernant le réseau ferré et les équipements associés :** La gare de Baillargues est un pôle d'échanges important, à proximité immédiate des communes nord et de Mauguio. La Communauté d'agglomération participe au financement du PEM et à l'élargissement de la RD26 pour permettre aux bus et aux modes doux de s'y connecter. Au-delà, les gares de Saint-Aunès et Valergues, malgré leur efficacité à rejoindre l'axe Tarascon-Narbonne, ne bénéficient pas d'un cadencement leur permettant de jouer la carte de l'intermodalité malgré le souhait de l'agglomération en ce sens.

C'est ainsi que l'agglomération, notamment via l'élaboration de son Plan Global de Déplacement (débuté en avril 2016) opte pour une stratégie mobilité visant à moderniser son réseau interurbain et créer des lignes interurbaines sur des axes express de connexion entre Lunel et Montpellier.
Complémentairement l'objectif est que le réseau Transp'Or réalise la desserte fine des communes, avec un rabattement sur ces axes express.
Au-delà, la thématique du stationnement est également abordée au travers du PGD avec la mise en œuvre programmée de parkings en entrée de ville sur les 3 communes littorales / partie littorale de commune de Palavas les Flots, Carnon et La Grande Motte. Ces parkings assureront une fonction de pôle d'échanges avec une connexion aux réseaux Transp'Or et Hérault Transport au covoiturage et seront équipés de bornes de recharges électriques.

Le choix est dès lors fait dans le présent document de ne pas rentrer dans le niveau de détail précisé ci-dessus, mais de fixer les objectifs et orientations cadres qui seront approfondies dans le cadre du PGD. Il en est de même des évolutions à projeter assurant les conditions d'une desserte compétitive et optimale de l'aéroport Montpellier Méditerranée et de la zone d'activité associée.

Pour ce faire, le DOO encadre les actions visant à :

- **Intégrer les grandes infrastructures**

<u>- Pour l'ouverture du Pays de l'Or sur les autres territoires</u>

Pour cela, le DOO optimise la présence d'équipements structurant sur le territoire en affichant la nécessité d'améliorer leur accessibilité par :

1. Des conditions de desserte compétitives et optimales de l'aéroport Montpellier- Méditerranée et de sa zone d'activités:

La zone de l'aéroport, de Fréjorgues Ouest et Est est en pleine mutation, tant sur le territoire de la Métropole que sur celui du Pays de l'Or. Cette zone s'étend de l'aéroport à la gare LGV, Plusieurs études ont été menées par le département sur la desserte routière, transport en commun et modes doux des
zones d'activités. Ces études ont associé de nombreux partenaires porteurs de projets d'aménagement dans ce secteur tels que l'Aéroport de Montpellier, 3M et le Pays de l'Or. Pour ce faire, il s'avère nécessaire de travailler :

- La liaison de l'aéroport avec la gare LGV, le PEM Montpellier-Sud-de-France et au-delà la gare Montpellier-St-Roch, par un mode à définir ;

- La mise en lien de l'aéroport et du littoral par une extension / évolution du réseau de transport public. Cette connexion doit permettre le développement des infrastructures portuaires pour faire du nautisme le point de départ d'une stratégie territoriale ouverte sur la mer, au sein de laquelle le projet de Ville Port de La Grande Motte prend tout son sens.

2. L'ancrage à la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), afin de greffer le territoire à cette infrastructure de liaison inter-métropolitaine ;

3. La mise en valeur du canal du Rhône à Sète comme axe touristique et de valorisation du transport de marchandise via deux sites stratégiques de diversification et d'intensification de ce type de transport, à savoir :
. Le site du Triangle de l'Avranche sur la commune de Mauguio-Carnon ;
. Le port des Quatre Canaux sur la commune de Palavas les Flots.

Trois projets d'infrastructure routière, s'imposent comme indispensables pour l'organisation des flux automobiles à cette échelle :

1. Le LIEN qui libèrera la RD 112 et notamment les fonctionnalités du giratoire de la zone commerciale de l'Ecoparc ;

2. La deviation Est de Montpellier (DEM), qui, en offrant une alternative concernant l'entrée à l'est de l'Agglomération Montpelliéraine, permettra le soulagement et la limitation du trafic sur les RD 66 et 189. Cela doit favoriser sur le territoire l'affirmation d'une armature urbaine fonctionnelle à travers notamment l'amélioration et la sécurisation de la RD189 et la création d'un barreau de liaison avec la zone de fret ;

3. Deux connexions majeures avec l'A9 permettant :
• Le désengorgement de la RN113 via une connexion directe avec l'A9 doit aussi permettre de libérer la commune de Valergues d'un important flux de transit en favorisant les reports vers le PEM de Baillargues ;
• La création d'une bretelle autoroutière optimisant l'accessibilité de l'extension Sud de l'Ecoparc doit enfin assurer une connexion routière optimale de la commune de Saint Aunès.

Sans être une priorité, le prolongement de la DEM en direction de la zone aéroportuaire de Fréjorgues revet aussi une importance majeure afin d'apporter une alternative efficace à l'utilisation de la RD66.

<u>- Pour adapter les pratiques modales aux dynamiques en place</u>

En prenant appui sur les grandes infrastructures précitées le SCoT renforce l'armature de mobilité interne du territoire, structurée autour de :
1. La desserte ferroviaire par les trains régionaux pour en faire un moyen de transport structurant du territoire ;

2. L'autoroute A9 et ses sorties existantes ou à venir afin de permettre au réseau de transports collectifs, et notamment les lignes interurbaines, d'assurer une maîtrise et une organisation des flux depuis et vers cet axe.

L'ancrage à ces deux infrastructures renforcera :

1. Par la libération de sillons sur la ligne classique aujourd'hui saturée :
. L'optimisation des déplacements ferrés sur la partie Nord du territoire ;
. L'appui de l'armature du territoire sur les gares et de manière indirecte sur le PEM de Baillargues ;
. L'accessibilité de secteurs économiques stratégiques comme l'Ecoparc (extension), la ZAC des Portes de l'Aéroport, la zone de Fréjorgues Est et Ouest et la zone du Bosc.

2. L'organisation des liaisons entre le littoral et le Nord du territoire via la requalification de la RD66 générant un nombre important de flux routiers, toute l'année. Il s'avère dès lors nécessaire d'améliorer ses entrées et sorties ainsi que la perméabilité en direction des zones d'activités.
   Complémentairement, une liaison routière entre la RD1Bg et la RD172, dite barreau de la zone de fret, viendra également renforcer et améliorer la desserte des zones d'activités de l'aéroport et leurs liaisons avec l'autoroute.

3. Le rôle des axes secondaires et notamment des différentes sections de la

RD106 assurant notamment la desserte des communes rurales.
Cela implique une stratégie bien pensée des espaces autour des gares de Saint-Aunès et de Valergues, lieux privilégiés d'interconnexions des différents réseaux de transports.

- **Faciliter la pratique des modes actifs**

Afin de **faire émerger une « culture commune » de la mobilité active**, le DOO prescrit de :

1. Développer un réseau cyclable et des continuités d'itinéraires piétonnes en cohérence avec les besoins, le confort et la sécurité des usagers et les attentes de la population ;

2. Limiter les conflits modes actifs/ véhicules motorisés mais aussi entre modes actifs dans les secteurs d'espaces partagés ;
3. Traiter les carrefours de manière à faciliter les traversées des modes actifs;

4. Préserver les perméabilités urbaines pour un usage par des modes actifs ;

5. Accorder plus de place aux modes actifs dans une démarche de valorisation des espaces publics ;

6. Imposer un principe de continuité et de maillage de l'espace public ;

7. Jouer sur le principe de la complémentarité des modes actifs avec les TC ;

8. Apporter une attention particulière à la gestion des coupures urbaines ;

9. Traiter la question du stationnement vélo.

Il **hiérarchise par ailleurs les actions dédiées aux mobilités actives**. Pour y parvenir il impose de :

1. Faciliter l'accès par les modes actifs aux gares et au PEM de Baillargues.

2. Fluidifier les usages en les intégrant aux besoins du quotidien :

. Mettre en oeuvre une politique de partage de la voirie en faveur des modes actifs, sécurisée et lisible (mise en valeur des itinéraires) ;
. Optimiser les démarches de réinvestissement des principaux espaces publics, intégrant l'évolution des usages et des pratiques.

Ces actions devront notamment être révélées par :
- L'intégration d'une liaison cycle à la RD112 entre Mauguio et l'Ecoparc ;
- Le prolongement de l'avenue du Mas de Sapte reliant le centre de Saint-Aunès à l'Ecoparc ;
- L'aménagement de la RD172 afin de permettre d'intégrer la mobilité douce sur l'ensemble du tracé connectant le secteur de Fréjorgues à Candillargues en passant par la ville centre de Mauguio ;
- Une liaison continue reliant la station tramway Pailletrice, à l'Aéroport et à la ZA Les Portes de l'Aéroport.

Notons que la ZA Les portes de l'Aéroport comprend de manière complémentaire une piste cyclable et des cheminements modes doux.
Au nord, un axe en cours d'aménagement le long du canal BRL permettra également de connecter Montpellier ainsi que la zone de Fréjorgues Est et Ouest à Mauguio.
- Une connexion douce entre Lansargues et Valergues.

3. Favoriser un espace public partagé

La déclinaison de la TVB à travers les mobilités actives permettra de compléter la stratégie de mise en mouvement du territoire en valorisant tout autant le développement d'une économie touristique que résidentielle. Dans cette optique, il s'avère stratégique :

1. D'intégrer une demarche InterSCoT avec le Pays de Lunel et la Métropole Montpellier Méditerrannée via l'aménagement cyclable des berges du Canal Philippe Lamour et du Rhône à Sète ;

2. D'assurer la connexion du maillage cyclable du territoire avec l'itinéraire euro-véloroutes n°8 (Athènes – Cadix) qui intercepte la V70 au droit de Carnon (RD 21).

- **Aménager le territoire en tenant compte du niveau de desserte par les transports collectifs**

L'agglomération s'est engagée depuis 2017 dans l'élaboration d'un Plan Global des Déplacements, en partenariat avec le Département, l'Etat et l'ADEME ainsi que les collectivités voisines.
Le secteur dit de Frejorgues fait dès lors l'objet d'une analyse spécifique en vue de l'amélioration de la desserte en transport en commun et en modes doux. Une évolution de la ligne 120 reliant l'Aéroport, la gare LGV au centre de Montpellier est en cours d'études afin d'inclure les zones d'activités à proximité, En complément, le réseau Transp'Or gérée par l'agglomération relie en période estivale l'aéroport à la station tramway de Boirargues; cette desserte, effective depuis 3 ans, ne cesse de progresser.
La priorité est donnée à l'urbanisation des secteurs desservis par les trois premiers niveaux du réseau de transports collectifs du territoire à savoir :

1. Les liaisons interurbaines expresses et rapides visant à répondre aux besoins de déplacements majoritairement Est/Ouest, en connexion avec les territoires voisins.
Ces liaisons sont conditionnées à la « modernisation » des lignes 101, 106, 107, 125 et 131 du réseau Hérault Transport, et à la réalisation des connexions suivantes :
. Des communes du Nord de l'Etang avec le pôle d'échanges multimodal de Baillargues ;
. Entre Saint-Aunés et l'arrêt TAM Sablassou (Ligne 2 du tramway) ;
. Des communes littorales au pôle d'échange de l'Etang de l'Or.

2. La desserte locale connectée aux réseaux structurants devant assurer à terme les liaisons suivantes :
. Palavas-les-Flots / Carnon / arrêt TRAM Étang de l'Or (Ligne 3 du tramway);
. Mauguio / arrêt TRAM Odysseum (future gare LGV « Mogère ») (Ligne 1 du tramway) ;
. La Grande Motte / Carnon / Étang de l'Or.

Afin d'optimiser le fonctionnement de ce réseau de transports, il est nécessaire d'anticiper :

a. La réalisation d'un pôle d'échanges multimodal au niveau de l'arrêt TRAM « Étang de l'Or », qui, connecté à La Grande Motte et à la ligne 1 Transp'Or, ferait de ce secteur un lieu de « convergence littorale ». Ce secteur pourrait à terme permettre une desserte littorale via la mise en place de navettes express ;

b. L'adaptation en fonction des développements urbains de l'offre de transports entre Mauguio et Odysseum et la mise en place à terme, sur ce tronçon, d'un système de transport en site propre (TCSP) évitant l'utilisation d'axes non-directs.

3. Les lignes de proximité du transport à la demande optimisant le rabattement par une offre de déplacement satisfaisante, notamment vers le PEM de Baillargues, la centralité Melgorienne et l'arrêt TRAM « Étang de l'Or ».
L'opérationnalité de ces lignes est notamment conditionnée à la requalification globale du réseau associé et notamment la liaison entre Mudaison, Mauguio et le PEM de Baillargues.

De manière complémentaire aux logiques d'urbanisation, le Pays de l'Or définit une stratégie de développement touristique contingente de deux paramètres de mobilité collective à savoir :

- Le renforcement des lignes estivales structurées autour des liaisons Mauguio/Carnon, Aéroport/littoral ;
- La valorisation de trame bleue du territoire permettant l'émergence d'un réseau de transport fluvial et maritime passant par l'optimisation du rôle des ports du territoire.

Enfin, dans une optique de valorisation des relations port/rétro-littoral, le nautisme doit être le point de départ d'une stratégie touristique globale pouvant nécessiter notamment la réalisation d'une infrastructure innovante afin de traversée l'Etang de l'Or.

- **Adapter l'offre de stationnement aux pratiques modales de demain**

Le SCoT révisé préconise le renforcement et l'élargissement progressif de la politique d'adaptation du stationnement initiée dans les centralités ainsi que son déploiement à l'échelle du territoire, notamment en optant pour l'adaptation des règles relatives à l'offre en stationnement dans la construction neuve au sein des secteurs les mieux desservis en transports collectifs.

Pour ce faire, de manière générale :
1. La mutualisation du stationnement sera privilégiée autant que possible, entre activités, habitat et équipements publics ;

2. Les principaux vecteurs de flux (zone d'habitat, d'emploi, gares, arrêts TC…) devront anticiper une utilisation cohérente de leur emprise foncière afin de favoriser une approche partagée entre modes de déplacement. Les divers types de stationnements voiture, vélo, bus devront être organisés et optimisés afin de dégager un véritable parti d'aménagement attractif, valorisant l'équipement et le cadre urbain proche.

3. Il conviendra de mettre en place une tarification plus avantageuse à proximité des gares, PEM ou arrêts TC stratégiques.

Au-delà, de manière spécifique :

1. Afin de capter les flux pendulaires Est/Ouest du Nord de l'Etang, une aire de covoiturage devra être identifiée au niveau de l'entrée Ouest de la ville de Mauguio. La proximité immédiate du rond-point Pierre Bérégovoy représente un site adapté.

2. Sera recherché, notamment sur la frange littorale, un système de stationnement plus adapté aux pratiques (mobilités actives).

4. Justification des objectifs chiffrés de limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

L'ensemble des éléments présentés ci-avant permette de justifier la quantification de la modération de consommation d'espace :

1. Concernant l'habitat :
La majoration à 60% du potentiel global de production de logements (soit 2 397 logements) à réaliser sous forme de réinvestissement / renouvellement urbain marque la volonté de rompre avec les dynamiques tendancielles et de réduire fortement la consommation d'espace associée à la programmation résidentielle sur le territoire.

Au-delà, la définition d'intensités d'urbanisation adaptées aux contextes territoriaux, sur la base d'une densité brute, permet au Pays de l'Or d'identifier de manière juste le potentiel extensif nécessaire aux perspectives de développement projetées, elles-mêmes marquées par un important ralentissement des tendances connues jusqu'alors.

S'en suit un résiduel surfacique dédié à la programmation résidentielle estimée à environ 45 ha à horizon 2033, soit une réduction de plus de 75% de la consommation annuelle moyenne d'espace associé, au regard des 10 années passées.

2. Concernant l'économie :
Le SCoT priorise une démarche de requalification des zones d'activités existantes, notamment en direction des pôles de rayonnement.
La réflexion sur la modernisation de ces espaces comprend à la fois l'analyse du positionnement des zones dans le cadre des évolutions du marché, des attentes des consommateurs et du développement urbanistique dans lequel elle se situent.

La démarche privilégie ainsi la revitalisation des zones urbaines et villageoises pour la dynamique économique en conditionnant notamment toute extension économique à une proportion minimale de surfaces de terrains nus non réservés par rapport au total des surfaces des zones d'activités de la catégorie sur le territoire.

S'en suit une mobilisation phasée d'un potentiel extensif dont la mobilisation est conditionnée au comblement partiel des zones actuelles.

Ces orientations mettent en exergue un potentiel maximal d'environ 59 hectares de consommation d'espace dédié à la dynamique économique soit une réduction de plus de 39% de la consommation annuelle moyenne d'espace associé au regard des 10 années passées.

3. Concernant les infrastructures diverses:
De manière associée, le SCoT anticipe une enveloppe foncière associée aux infrastructures diverses susceptibles d'accompagner le développement du territoire hors zones d'extension urbaine.
En effet, toute perspectives de consommation précitée étant calibrée sur une densité brute et une emprise artificialisée globale, seule une emprise faiblement majorée (5% des surfaces dédiées aux dynamiques résidentielles et économiques) et correspondant à toute emprise des réseaux accompagnant le projet de développement du territoire est anticipé au sein de la révision.

Cela correspond à une majoration d'environ 6 hectares de la consommation d'espace précitée, cette orientation ne prenant pas en compte l'artificialisation des grands projets d'infrastructures susceptibles d'être programmées et dont la compétence ne relève pas de l'Agglomération du Pays de l'Or.

De façon cumulée, un maximum de 110 hectares sera dès lors nécessaire à l'aménagement /développement du territoire entre 2019 et 2033, soit une réduction globale de plus de 73% de la consommation annuelle moyenne d'espace associé au regard des 10 années passées.

Consommation d'espace à dominantes résidentielle et économique : tableau comparatif

SECTEURS GEOGRAPHIQUES	VILLAGES		COMMUNES CONNECTEES		POLES RELAIS		POLES STRUCTURANTS		
COMMUNES	CANDILLARGUES	LANSARGUES	VALERGUES	MUDAISON	PALAVAS-LES-FLOTS	SAINT-AUNES	MAUGUIO-CARNON	LA GRANDE-MOTTE	TOTAL
Consommation d'espace à dominante économique en 2009	22	9	5	12	45	44	374	46	557
Consommation d'espace à dominante économique en 2019	24,64	12,85	5,77	12,74	46,43	59,33	411,93	47,49	621,18
Consommation d'espace à dominante économique entre 2009 et 2019	2,64	3,85	0,77	0,74	1,43	15,33	37,93	1,49	64,18
Consommation d'espace à dominante économique entre 2019 et 2033	4,5	4,5	1,2	4	0	15	30	0	59,2
Consommation d'espace à dominante résidentielle en 2009	44,25	93,8	64,62	67,71	111,68	111,42	427,56	207,86	1128,9
Consommation d'espace à dominante résidentielle en 2019	61,25	109,8	83,13	81,01	115,68	135,06	454,16	208,86	1248,95
Consommation d'espace à dominante résidentielle entre 2009 et 2019	17	16	18,51	13,3	4	23,64	26,6	1	120,05
Consommation d'espace à dominante résidentielle entre 2019 et 2033	2,4	6,4	4,8	6,3	0,9	11,7	12,8	0	45,3