

II. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Document approuvé
25 juin 2019

Modification n°1 approuvée
le 26 juin 2024

Sommaire

A. REMETTRE EN ADEQUATION DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUE ET CAPACITE D'ACCUEIL..... 5

1. Des perspectives de développement support d'une armature territoriale 7
2. Une politique d'accueil en lien avec les capacités d'accueil du territoire 10
 - a. la capacité à intégrer le réinvestissement / renouvellement urbain dans les perspectives de développement. 10
 - b. La capacité à maîtriser les extensions de l'urbanisation destinées à l'habitat 11
3. Se positionner volontairement sur des objectifs en logements aidés 14

B. UNE STRATEGIE ECONOMIQUE QUI SE DECLINE SELON LES DIFFERENTS NIVEAUX DE L'ARMATURE TERRITORIALE 15

1. Placer l'agriculture au cœur du développement territorial 16
 - a. Préserver le foncier agricole pour assurer le maintien de l'agriculture dans un contexte de forte pression foncière 17
 - b. Accompagner l'économie agricole dans son développement, sa diversification et sa mutation environnementale 18
2. Conforter l'armature économique du territoire par un développement durable des zones d'activités 19
 - a. Renforcer la capacité d'accueil de l'économie de rayonnement, sur des zones d'activités de grande dimension 20
 - b. Conforter la spécificité des zones intermédiaires support de l'économie locale..... 20
 - c. Adapter les zones d'activités de proximité aux évolutions des besoins des artisans et TPE 21
3. Organiser le développement tertiaire et commercial 22

4. Des objectifs d'intégration environnementale et paysagère et de performance numérique pour les activités économiques et commerciales 25
5. Valoriser le potentiel touristique du Pays de l'Or 26
6. Accompagner le développement des énergies renouvelables..... 28

C. DES SYSTEMES DE DEPLACEMENT FAVORISANT UN FONCTIONNEMENT EN RESEAU29

1. Anticiper les pratiques liées à chaque infrastructure de transport..... 31
 - a. A l'échelle du territoire « InterSCoT » : le Pays de l'Or au cœur des flux régionaux et interrégionaux 31
 - b. A l'échelle du territoire : articuler développement et capacités de mobilités locales 34
 - c. A l'échelle locale : positionner les modes doux comme un atout pour la qualité du territoire 36
2. Renforcer l'offre en transports collectifs du territoire 38
3. Quantifier la consommation de l'espace liée à l'aménagement des infrastructures de transport..... 41

D. VALORISER LES SPECIFICITES GEOGRAPHIQUES DU TERRITOIRE43

1. Des objectifs de développement durable croisés aux spécificités territoriales.....45
2. Confronter les potentialités de développement avec les éléments cadres d'un développement dit durable 46
 - A. La trame verte et bleue multifonctionnelle du Pays de l'Or 46
 - B. Les autres éléments cadrants du développement 51
3. Générer un urbanisme plus durable, résilient et qualitatif 53

Rappel du cadre législatif /
Extrait de l'article L141-4 du code de l'urbanisme

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

Avant-propos

Le PADD au cœur de l'évolution d'une réflexion stratégique

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables est le fruit de l'évolution d'une réflexion stratégique engagée depuis plus de 10 ans, et l'élaboration d'un premier SCoT. Il sera suivi du Document d'Objectifs et d'Orientations (DOO) qui traduira les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs stratégiques contenus dans le PADD.

Le PADD ici réalisé, est le produit d'une exigence collective (réunions spécifiques, ateliers, concertation...) visant à valoriser les atouts territoriaux et socioéconomiques propres au territoire, dans la continuité d'un premier cadre stratégique défini par le SCoT actuellement approuvé. Ici, ces atouts prennent une dimension singulière avec le positionnement du territoire aux portes de la métropole montpelliéraine et au cœur d'un axe de développement rejoignant le Lunellois à l'Est. Ainsi, il revient au PADD de montrer l'importance d'affirmer le fonctionnement d'un territoire intégré sachant s'appuyer sur une armature territoriale dynamisant ses pôles structurants et valorisant les connexions avec les espaces limitrophes.

Le PADD marque par conséquent la volonté des élus de « prendre la main » collectivement sur l'aménagement du Pays de l'Or face à des tendances et évolutions qui pourraient, si rien n'était fait, mettre à mal les atouts du secteur.

Pour ce faire, il est essentiel de concevoir le projet porté par le SCoT au sein d'un territoire « interconnecté » de niveau métropolitain. Cette approche favorise, pour une meilleure opérationnalité du projet, une logique InterSCoT susceptible d'éviter une mise en concurrence des territoires et d'aboutir à une valorisation des aires de fonctionnement dépassant largement les périmètres arrêtés.

Le PADD s'affirme alors en tant que :

- **Projet politique** visant à organiser, dans l'intérêt de tous, les rapports entre une population et les spécificités d'un territoire, en mettant en œuvre des objectifs de durabilité ;
- **Projet prospectif** visant à organiser dans le moyen terme (d'ici 15 ans) ces rapports territoriaux. Ce sont les élus et les acteurs du territoire qui définissent un scénario de développement territorial choisi et non subi ;
- **Projet commun structurant** qui tient compte de la diversité des territoires et de leurs potentiels de développement en termes d'habitat, de déplacements, de développement économique, de valorisation agricole et environnementale.



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



Le territoire du Pays de l'Or affiche des situations spatiales contrastées, allant de l'urbain au hameau, qui doivent évoluer. L'objectif du SCoT est bien de mettre, de manière solidaire, le territoire en marche en s'attachant à valoriser ses différentes spécificités. Cette nécessaire mise en mouvement s'opère sur une base à la fois géographique et prospective.

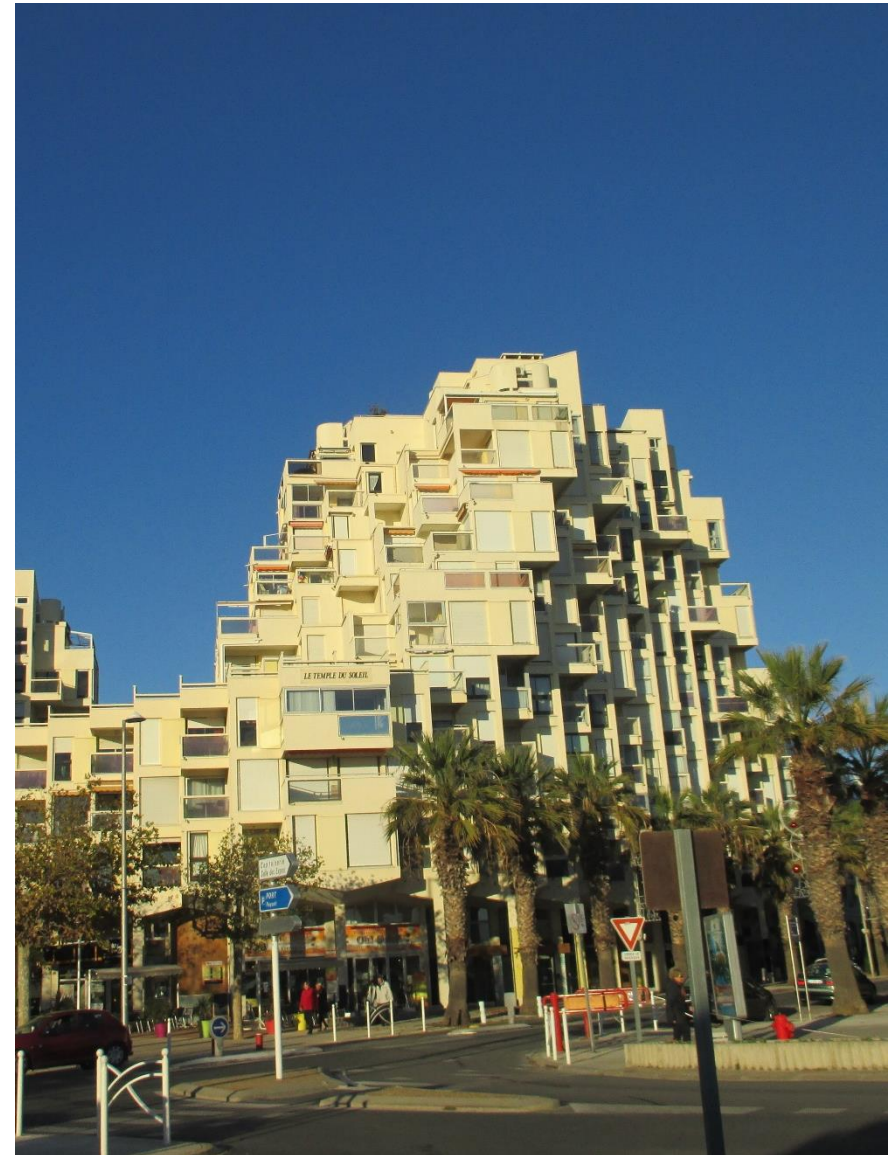
Ce croisement entre la géographie et la prospective amène à définir, au sein d'un espace d'une extrême diversité, des contextes territoriaux partagés participant à l'équilibre et à la dynamique du territoire.

Toutefois, sur le Pays de l'Or, la stratégie territoriale et de développement ne peut s'appuyer sur la seule dimension quantitative (démographique et foncière). Par le passé, cette seule logique a été responsable de nombreuses incidences rendant difficile, voire impossible, la mise en place de politiques cohérentes d'aménagement.

Pour ce faire, le PADD opte pour l'affirmation d'une plus grande « lisibilité » territoriale passant par l'affirmation d'une armature urbaine et villageoise afin notamment de stopper le découplage grandissant entre capacité d'accueil et dynamique démographique observée.

L'objectif premier du PADD est par conséquent d'optimiser l'attractivité du territoire en définissant un « système territorial » organisé autour de la complémentarité entre différents pôles de développement, dont la diversité est à prendre en compte dans l'appréciation de ces spécificités et la manière différenciée d'apporter des réponses aux enjeux d'aménagement du territoire.

Sans nier l'importance d'un cadrage quantitatif (chapitre A.1), l'intérêt est de donner corps, dans un idéal de continuité programmatique, à une organisation du territoire susceptible de rendre possible des perspectives de développement qui ne devront en aucun cas aggraver la structuration géographique du Pays de l'Or.



1. Des perspectives de développement support d'une armature territoriale

Sur la base d'un scénario de développement anticipant le phénomène de "pression foncière accrue" sur la métropole montpelliéraine (scénario INSEE), le SCoT pose 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 engagée¹ sur la base d'un T zéro du SCoT fixé au 1^{er} janvier 2019²;
- 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.

L'ensemble de ces éléments cadres permettent d'anticiper une programmation maximale d'environ 260 logements par an³,

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

² Date anticipée de l'approbation de la révision du SCoT

³ Orientations intégrant un point mort de construction de près de 110 logts 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 %).

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 de :

- **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 (Cf. chapitre A) ;
- en développant leur fonction économique (Cf. chapitre B) ;
- en renforçant leur fonction de pôles intermodaux (Cf. chapitre C).

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 :**

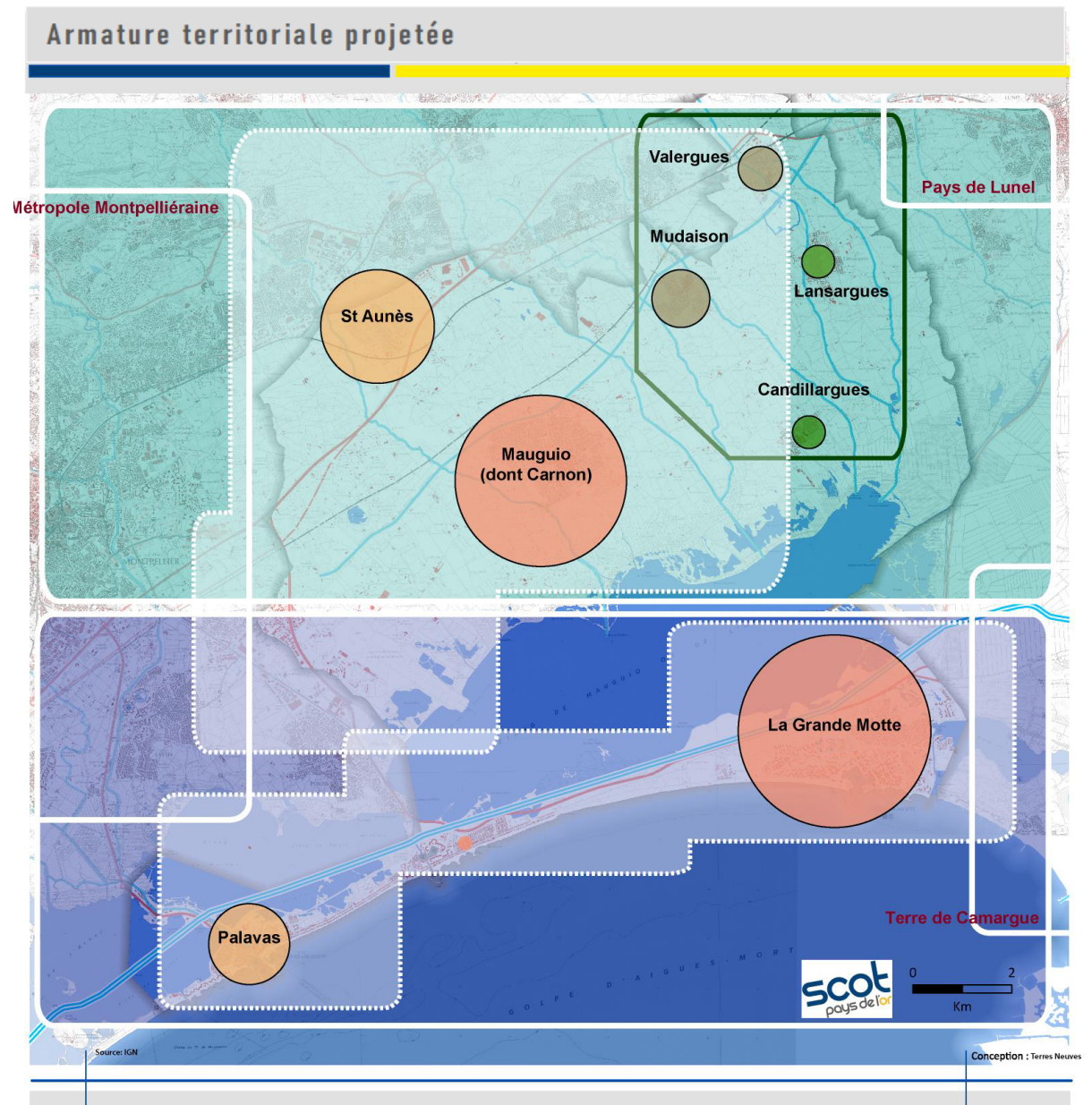
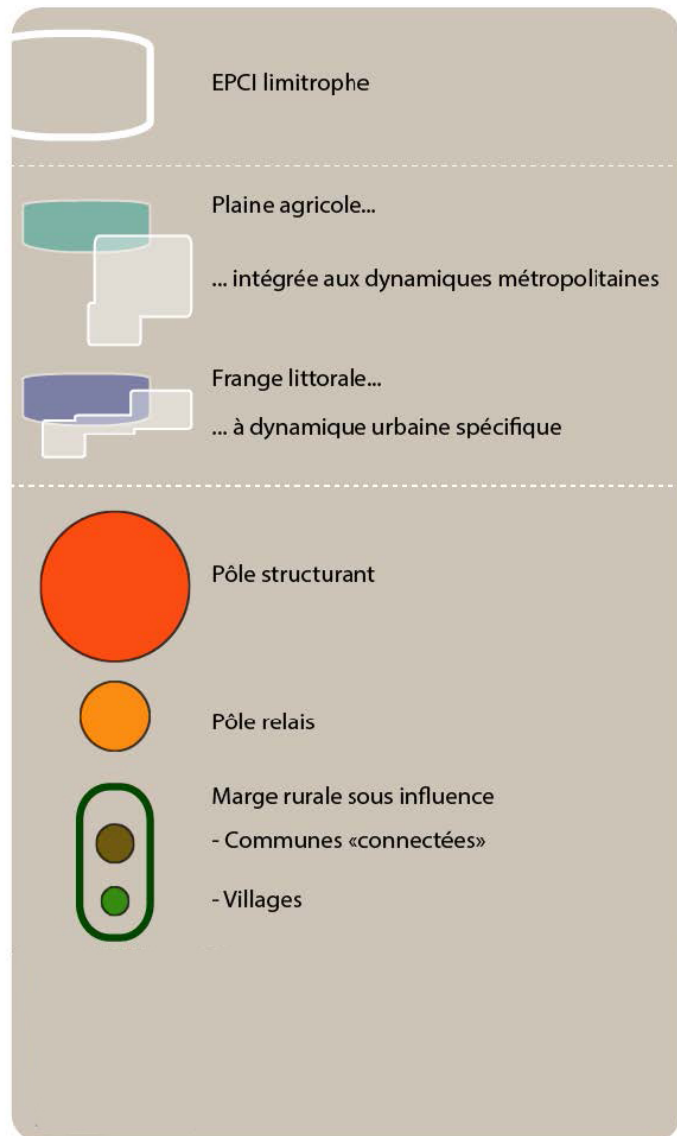
- Saint-Aunès sur la plaine agricole du Nord de l'Etang ;
- Palavas les Flots-les-Flots sur la frange littorale.

Les pôles relais participent pleinement à la vitalité du territoire en jouant notamment un rôle d'interface essentiel avec la métropole Montpellieraine. 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 recherché.

- 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 quatres 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.



2. Une politique d'accueil en lien avec les capacités d'accueil du territoire

L'évolution des structures urbaines du territoire, associée au développement maximal du parc de logements, doit être sous-tendue par une stratégie d'aménagement claire et pérenne, conditionnant sa croissance à une capacité de développement ne pouvant être réduite à la seule analyse des réserves foncières communales. En se basant sur ce principe, et sans nier les logiques planificatrices locales, le SCoT conditionne, dans les conditions fixées par la loi littoral, la capacité d'accueil des communes du territoire à l'identification d'un potentiel de développement encadré notamment par :

a. la capacité à intégrer le réinvestissement / renouvellement urbain dans les perspectives de développement.

Cet objectif tend à favoriser la mise en place d'un urbanisme économe en espace et limitant l'étalement urbain. En effet, il convient de prioriser, dans toutes perspectives de développement à vocation résidentielle, l'utilisation d'un potentiel foncier intégré aux zones urbaines constituées. L'urbanisation future s'organisera dès lors autour d'un développement de l'urbanisation privilégiant le réinvestissement / renouvellement des espaces urbanisés. Pour ce faire, chaque commune priorisera la production de logements à programmer à 15 ans au sein des espaces urbains existants sous forme de réinvestissement et de renouvellement.

A terme, plus de 60% du potentiel global de production de logements devra être réalisé sous forme de réinvestissement / renouvellement urbain dont le potentiel sera précisé lors de l'élaboration de Plan Local 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 »⁴.

Le SCoT conditionne ainsi à minima l'analyse de ces potentiels de densification et de mutation au recensement de 3 niveaux d'action distincts, identifiés et définis ci-dessous :

- **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.

⁴ Cf. article L151-4 du Code de l'urbanisme.

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.

b. La capacité à maîtriser les extensions de l'urbanisation destinées à l'habitat

Les objectifs quantifiés de production de logements en renouvellement / réinvestissement urbain limitent le nombre maximal de logements à produire en extension urbaine.

Afin de maîtriser l'impact foncier de ce développement résidentiel, le PADD **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.**

Seuls les modes d'hébergement qualifiés d'insolites (yourtes, tipis, roulottes, cabanes dans les arbres...) pourront déroger à cette orientation générale, dans le respect des règles d'ouverture des structures d'hébergement de plein air et du droit commun des règles de construction⁵.

2. **A une diversification typologique du bâti support :**

- **Du développement d'une offre locative favorisant notamment la possibilité d'un parcours résidentiel évolutif.**

⁵ Etant entendu que ces modes d'hébergement devront faire l'objet d'une assimilation administrative aux modes d'hébergement réglementés telles les caravanes, résidences mobiles de loisirs, habitations légères de loisirs ou aux constructions, selon le type d'aménagements envisagés.

- D'une **adaptation de la taille des logements à la demande pouvant satisfaire notamment les primo-accédants et les familles monoparentales.**
- D'une **diversification des typologies d'habitats à travers un élargissement de l'éventail de logements visant à :**
 - **Eviter la seule maison individuelle ;**
 - **Développer des formes intermédiaires d'habitats, notamment hors pôles 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.

En ce sens, ces intensités, adaptées aux contextes territoriaux, devront soutenir une stratégie d'aménagement optimisant :

- **L'offre des déplacements alternatifs à la voiture particulière (cheminements doux notamment) et les réponses en termes de stationnement.** De manière spécifique, il convient :
 - pour les équipements structurants, une localisation préférentielle privilégiant un accès aisé en transports en commun (lorsqu'ils existent) et/ou en modes doux de déplacements depuis le centre-ville ou le centre-bourg ;
 - pour les équipements de proximité, une localisation impérative dans le tissu urbain existant, ou à proximité immédiate, en privilégiant l'accès par modes doux de déplacements.
- **La programmation des équipements et services** nécessaires au fonctionnement général des pôles urbains et villageois du territoire et à l'accueil de nouvelles populations. De manière spécifique, il convient :
 - de promouvoir un aménagement numérique, gage d'attractivité pour le territoire passant par :
 - une couverture satisfaisante en téléphonie 3G et en internet haut débit ;
 - un équipement prioritaire des polarités de l'armature territoriale en très haut débit ;
 - une mise en relation des choix d'implantation des nouveaux projets stratégiques et de la desserte numérique.
 - d'engager une réflexion globale d'échelle InterSCoT (Pays de l'Or, Pays de Lunel et Métropole Montpellieraine), sur l'évolution de la sectorisation des structures de l'enseignement secondaire afin notamment :
 - d'accompagner les perspectives de développement du territoire par une armature d'équipements scolaires cohérente ;
 - d'anticiper une croissance significative des effectifs du secondaire.

- **La proximité commerciale (Cf. chapitre B) ;**
- **La diversité sociale** répondant à l'hétérogénéité des résidents au niveau de la structure des ménages et de la spécificité des populations. Cette orientation générale vise prioritairement à répondre aux besoins en hébergement des publics spécifiques en s'assurant notamment d'une production de nouveaux logements qui soit adaptée à l'accueil des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite et des populations à faibles revenus ;
- **La diversité architecturale notamment pour favoriser l'émergence de logements adaptés aux contextes et aux besoins** (isolation, production d'énergie renouvelable, gestion intégrée/recupération des eaux pluviales...).

Sur la base de ces objectifs et dans l'hypothèse d'un accueil qualitatif de la population maximale projetée, les objectifs chiffrés de modération de la consommation d'espace mettent en exergue une utilisation maximale de l'espace pour la dynamique résidentielle estimée à moins de 50 ha.

Ce potentiel foncier met en exergue, à l'échelle intercommunale, une réduction de plus de 70% de la consommation annuelle moyenne d'espace associée⁶.

Au-delà d'un objectif quantifié de modération de la consommation d'espace, le PADD créé, autour de cet objectif, le socle d'une protection pérenne des espaces naturels, agricoles et forestiers du territoire à travers un élargissement aux communes non soumises à la loi littoral, du principe d'urbanisation en continuité de l'urbanisation existante.

Est autorisée, sur ces communes, une urbanisation en discontinuité en cas d'impossibilité de greffe urbaine et/ou villageoise pour des raisons d'incompatibilité avec :

- le respect des objectifs de protection des terres agricoles et naturelles intégrées à la Trame Verte et Bleue ;
- la protection contre les risques majeurs ;
- la préservation du paysage environnant et la préservation des terres dont la qualité agricole est reconnue.

Pour les communes soumises à la loi littoral, les exceptions au principe de continuité de l'urbanisation seront strictement encadrées dans les conditions fixées par la loi.

Pour l'ensemble des communes du territoire, en zones agricole et naturelle les possibilités de constructions et d'aménagements seront strictement encadrées dans les conditions fixées par la loi.

⁶ Sur la base d'une consommation annuelle moyenne de 12 ha / an entre 2006 et 2019.

3. Se positionner volontairement sur des objectifs en logements aidés

Dans un contexte où le parc résidentiel social est fortement déficitaire, et considérant que le territoire devrait franchir au terme de la temporalité de la révision le seuil des 50 000 habitants, le SCoT anticipe le déclenchement de la mise en place du taux obligatoire de 25% par une production globale de logements locatifs sociaux tendant vers les 30%.

Cet objectif différencie :

- les polarités du territoire dont la production minimale sera de 30% hors production intermédiaire;
- du maillage rural dont la production minimale devra prendre en compte la relation directe à l'armature prédéfinie et notamment à la proximité immédiate d'infrastructures de déplacement majeures des "communes connectées".

Conscient de ne pouvoir rattraper le déficit de progression cumulé cet objectif permettra la production de plus de 1100 logements locatifs sociaux dont :

- près de 85% sur les 4 polarités urbaines du territoire ;
- près de 10% sur les 2 communes de Valergues et Mudaison ;
- plus de 6.5% sur les autres communes du maillage rural.

Au-delà, afin de pérenniser certaines orientations complémentaires du Programme Local de l'Habitat, il convient de :

- favoriser l'accès abordable (incluant les logements financés en PSLA – Prêt Social Location Accession) grâce à la production de logements supplémentaires à horizon 2033 qui représenteront 15% de la production totale de logements. Cet objectif doit permettre l'accès à la propriété des familles et notamment des jeunes actifs ;
- renforcer l'offre adaptée aux publics en difficulté et publics spécifiques.

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



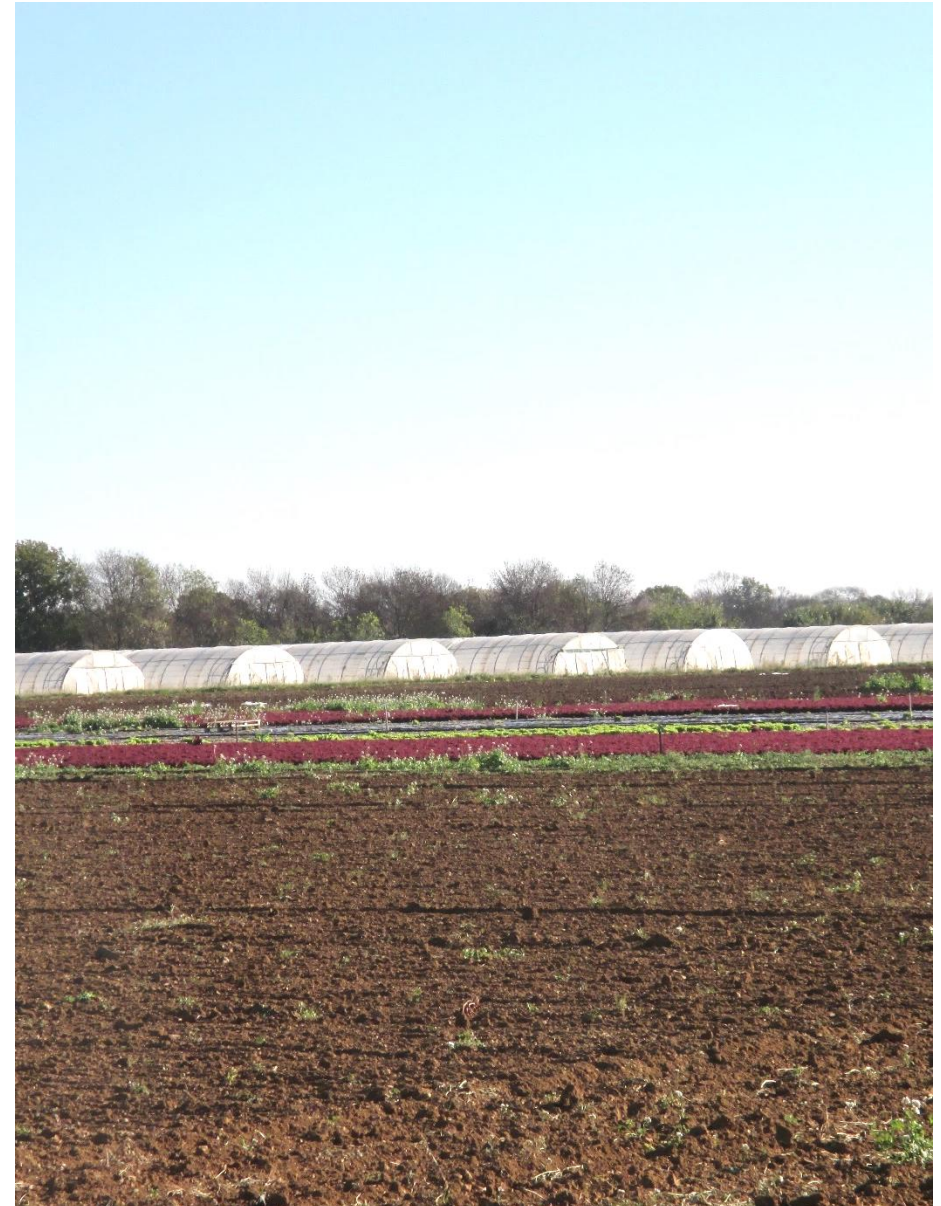
1. Placer l'agriculture au cœur du développement territorial

L'agriculture représente un secteur économique majeur en Pays de l'Or. Aux portes de la métropole Montpellieraine, la plaine cultivée du Pays de l'Or bénéficie de bonnes qualités agronomiques combinées à un réseau d'irrigation performant, permettant une grande diversité des cultures, et générant de fait une mosaïque paysagère qui contribue à l'identité de ce territoire.

La profession agricole est ici très organisée (nombreuses structures économiques collectives assurant une commercialisation de qualité, vente directe et circuits courts de commercialisation, entreprises performantes d'un point de vue technique et économique ...).

Cette agriculture dynamique induit des besoins qui ne sont pas toujours satisfaits et peuvent constituer des freins au développement agricole (besoin en foncier agricole, besoin en logements pour les saisonniers agricoles, besoin de construire ou faire évoluer des bâtiments liés aux exploitations).

Enfin, l'intensification de l'agriculture influe aujourd'hui directement sur la qualité de l'eau dans les milieux superficiels et souterrains. On observe à ce titre une montée en puissance progressive d'un accompagnement technique et financier des exploitations, notamment via le programme porté par l'Agglomération pour la reconquête de la qualité de la nappe, vers une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux que le SCOT se doit d'accompagner.



a. Préserver le foncier agricole pour assurer le maintien de l'agriculture dans un contexte de forte pression foncière

Le premier objectif fixé par le SCoT est de réduire globalement la consommation foncière par l'urbanisation, d'autant que celle-ci s'effectue en majeure partie sur des terres agricoles. Le SCoT souhaite également que la qualité du foncier agricole soit au cœur des choix d'aménagement. En ce sens, il convient de :

- Préserver en priorité : les terres agricoles faisant l'objet d'un classement d'appellation d'origine (AOC/AOP), celles de plus fort potentiel agronomique, celles qui participent aux continuités écologiques, et celles qui font l'objet d'un PAEN ou d'un SIF;
- Réserver en priorité aux activités agricoles : les champs d'expansion de crues, les coupures d'urbanisation au titre de la loi littoral ainsi que les zones d'action prioritaire et périmètres de captages en eau potable (avec une forte recommandation pour que ces secteurs soient exploités en agriculture biologique);
- Préserver des espaces agricoles fonctionnels et pérennes pour les exploitations agricoles. L'ambition étant de :
 - Limiter les conflits d'usages concernant les activités agricoles en ménageant des espaces de transition entre bâtiments agricoles existants ou projetés et habitations existantes ou projetées (question des franges urbaines et des entrées de ville abordées par ailleurs)
 - Garantir des conditions d'exploitation satisfaisantes par des choix d'aménagement limitant le fractionnement et l'enclavement du parcellaire des exploitations agricoles ;

- Limiter le mitage de l'espace rural et la spéculation foncière, particulièrement sur les Communes non concernées par la loi Littoral.



b. Accompagner l'économie agricole dans son développement, sa diversification et sa mutation environnementale

Le SCoT doit (en tant que document d'urbanisme ne possédant pas l'ensemble des leviers d'actions nécessaires à cette ambition) permettre aux porteurs de projets de s'installer et/ou de reprendre une activité agricole, et aux exploitations existantes de se développer. Pour ce faire, les objectifs portés sont les suivants:

- Offrir de la lisibilité aux agriculteurs sur le devenir des terres agricoles (objectif décliné précédemment) ;
- Encourager la diversification des activités agricoles (diversité des cultures sur le territoire, filières courtes, vente directe et approvisionnement local, agro-tourisme ...) ;
- Réduire fortement le mitage de l'espace agricole, en encadrant les possibilités d'implantations de secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) en commune non littorale et la création de hameaux nouveaux (HNIE) en commune littorale ;
- Préserver le caractère des bâtiments agricoles patrimoniaux, en encadrant le changement de destination du bâti en secteur agricole ;
- Favoriser une agriculture de proximité et encourager une agriculture moins polluante. Il est proposé pour cela de préserver ou renforcer, au sein de ces espaces, les éléments paysagers ponctuels ou linéaires en fonction des rôles qu'ils peuvent jouer pour la qualité et l'écoulement

des eaux, le transfert de polluants/sédiments à l'étang, la richesse biologique ou le paysage (tissu bocager, ripisylves).

En ce qui concerne l'évolution ou la création de bâtiments en zone agricole, des règles seront mises en œuvre pour que ces derniers répondent aux conditions relatives aux raccordements aux réseaux publics, ainsi que les conditions relatives à l'hygiène et à la sécurité (alimentation en eau potable, assainissement) et celles de mixité sociale. Avant toute chose, la localisation de chaque potentiel projet au sein de la trame verte et bleue multifonctionnelle prévaudra dans la détermination de sa faisabilité sur ces règles.

Pour atteindre l'ensemble de ces objectifs, il sera nécessaire de généraliser la réalisation de diagnostics agricoles dans les documents d'urbanisme locaux.



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

Les zones d'activités accueillent, au sein du territoire du Pays de l'Or, environ 10% des établissements économiques, mais concentrent 36% de l'emploi. Elles contribuent donc activement à la dynamique économique et de l'emploi du territoire. L'offre foncière à vocation économique s'établit selon deux grands principes préalables :

- **Critère économique** : Le choix du projet d'aménagement devra tenir compte de la typologie du tissu économique du territoire qui génère une demande diversifiée en matière de foncier d'activité. Chaque zone sera donc définie en fonction de sa vocation : commerciale, tertiaire, industrielle ou artisanale.
- **Critère géographique** : La politique d'aménagement des zones d'activité du Pays de l'Or visera un développement harmonieux et cohérent du territoire. Compte tenu des objectifs de densification et de moindre consommation d'espace qui s'imposent dans le cadre des lois ALUR et Grenelle 2, la priorité sera donnée aux zones situées en extension de pôles économiques existants ou desservies par des réseaux suffisamment calibrés pour l'accueil d'activités économiques.

Pour cela, la densification des Zones d'Activités Economiques existantes prend prioritairement la forme de plusieurs projets d'extension déjà identifiés. Sur la base de critères économiques et géographiques, 3 catégories de zones d'activités se distinguent, à savoir :

- Les zones de rayonnement;
- Les zones thématiques et/ou intermédiaires;
- Les zones de proximité.

Afin de maintenir une offre foncière adaptée à toutes les catégories d'entreprises, il est notamment nécessaire de veiller au traitement des friches industrielles et d'ouvrir le foncier économique essentiellement en extension des zones existantes.

Pour ce faire, un potentiel foncier extensif maximal à vocation économique de 59 hectares permettra de donner corps à ces perspectives de développement. Cette orientation permet de mettre en exergue une réduction de plus de 39% de la consommation annuelle moyenne d'espace associé sur la base :

- à 15 ans d'une capacité d'accueil maximale sur le Pays de l'Or prenant en compte notamment l'urbanisation engagée⁷ sur la base d'un T zéro du SCoT fixé au 1^{er} janvier 2019⁸.
- d'une consommation foncière à vocation dominante économique, sur la dernière décennie de 64.2 hectares à l'échelle du territoire, soit 6.42 hectares par an.

⁷ L'urbanisation est considérée comme engagée, si avant le 1^{er} janvier 2019, la délivrance d'autorisations de construire est engagée et que les premiers travaux de viabilisation sont réalisés.

⁸ Date anticipée de l'approbation de la révision du SCoT

a. Renforcer la capacité d'accueil de l'économie de rayonnement, sur des zones d'activités de grande dimension

Se distinguant par leur taille, et leur proximité des axes autoroutiers les Zones d'Activités Economiques de catégorie 1 rayonnent à une échelle extra territoriale bien au-delà des frontières du SCoT. La vocation de ces espaces est actuellement essentiellement tournée vers :

- les activités tertiaires, commerciales, logistiques et industrielles structurée ;
- les activités aéroportuaires et nautiques d'échelle extra territoriale. Ce dernier secteur économique clé pour le territoire est le support de près de 90 entreprises spécialisées dans l'industrie nautique et 3 400 anneaux d'amarrage soit 30 % du total du département de l'Hérault (dont 1500 sur le seul port de La Grande Motte).

Afin de renforcer le rôle moteur de ces Zones d'Activités Economiques, le SCoT reconnaît la nécessité :

- d'optimiser le potentiel foncier de la concession aéroportuaire et notamment de la zone de fret aéroportuaire;
- de favoriser le réinvestissement de la zone "Tarmac Avenue";
- de relocaliser une zone d'accueil, dédiée aux activités nautiques "industrielles", à proximité de l'actuelle zone technique du port de La Grande Motte;
- d'acter l'importance stratégique des projets suivants qui répondent à des enjeux InterSCoT:
 - L'extension de Fréjorgues (EST II et Portes de l'aéroport) sur la commune de Mauguio;
 - L'extension de l'Ecoparc sur la commune de Saint Aunès.

Enfin, le SCoT veillera à ce que la commercialisation des zones de rayonnement soit suffisamment avancée avant toute ouverture de nouveaux fonciers économiques afin d'éviter les logiques concurrentielles, en priorisant les grands projets logistiques et industriels.

b. Conforter la spécificité des zones intermédiaires support de l'économie locale

Avec un positionnement central par rapport aux principaux axes de circulation ces zones intermédiaires (catégorie 2) à vocation essentiellement tertiaire et d'activités sont support de l'économie locale.

Afin de répondre aux demandes de foncier exprimées par les entreprises locales et permettre l'installation de nouveaux acteurs, deux projets sont identifiés et s'établiront en extension du foncier économique déjà existant :

- L'extension de la zone du Bosc sur la commune de Mudaison ;
- L'extension des Jasses à Valergues ;
- L'extension de la zone de la Louvade sur la commune de Mauguio essentiellement orientée vers l'accueil d'activités agricoles.

Le SCoT veillera également à la requalification du développement des zones de catégorie 2 existantes sur le territoire et notamment les zones thématiques présentes sur les communes de Candillargues (Aérodrome) et de La Grande Motte (nautiques et artisanales).

Au-delà il convient de développer l'activité fluviale passant notamment par la valorisation du secteur du Triangle de l'Avranche.

c. Adapter les zones d'activités de proximité aux évolutions des besoins des artisans et TPE

Le SCoT veillera à l'utilisation rationnelle du foncier économique par la création de nouveaux sites sur le territoire permettant d'accueillir des artisans soucieux de rester dans les villages. Ces créations doivent être réalisées sous réserve d'une accessibilité convenable sur sites et d'une commercialisation des zones de catégorie 3 suffisamment avancée sur l'ensemble du territoire du SCoT.

Afin de répondre aux demandes de foncier exprimées par les entreprises locales et permettre l'installation de nouveaux acteurs, deux projets sont identifiés :

- en extension de la zone à vocation économique de la Providence sur la commune de Candillargues ;
- en extension de la zone à vocation économique du Mas Saint Jean sur la commune de Lansargues.

3. Organiser le développement tertiaire et commercial

Le Pays de l'Or dispose d'une offre commerciale multipolaire, dense et diversifiée qui permet de répondre aux besoins courants de ses habitants mais aussi aux besoins temporaires des touristes. En effet, avec près de 60 % des locaux commerciaux situés sur le littoral, l'activité commerciale du territoire bénéficie largement du dynamisme touristique.

La définition d'une localisation préférentielle du commerce permettant la mise en cohérence de l'armature commerciale avec l'armature territoriale permet de développer une stratégie répondant à 5 enjeux territorialisés :

- **Conforter le rôle de centralité de Mauguio.**

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. La dimension commerciale de la zone de La Louvade participera, notamment dans sa relation de proximité avec la ZAC de la Font de Mauguio, à l'affirmation de cet objectif.

- **Adapter l'Ecoparc aux mutations comportementales et de concepts commerciaux.**

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 du pôle d'Ecoparc. 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.

- **Harmoniser le développement du site de Fréjorgues avec les pôles montpelliérains.**

La zone d'activité économique de Fréjorgues (Ouest et Est) accueille 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. On y dénombre un grand nombre d'établissements spécialisés en équipement de la maison, en loisirs et en automobile. Compte tenu de la profonde mutation des concepts commerciaux liés à la transformation des métiers de la distribution et de la nécessité d'organiser les pôles commerciaux attractifs, l'extension de la zone d'activité à l'Est (extension de la zone Fréjorgues Est) et au Sud-Est (ZAC Les Portes de l'aéroport) permettra de mieux structurer l'espace commercial. Cette extension 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. La proximité de l'aéroport et la mixité des activités sur ce secteur sont des atouts pour envisager le

développement d'une offre de show-rooms, comme nouvelles formes de distribution, lieu de rencontre des consommateurs et des artisans au-delà de la vente de produits et plus largement des loisirs.

- **Ajuster l'offre du secteur littoral aux évolutions démographiques et touristiques, en la structurant.**

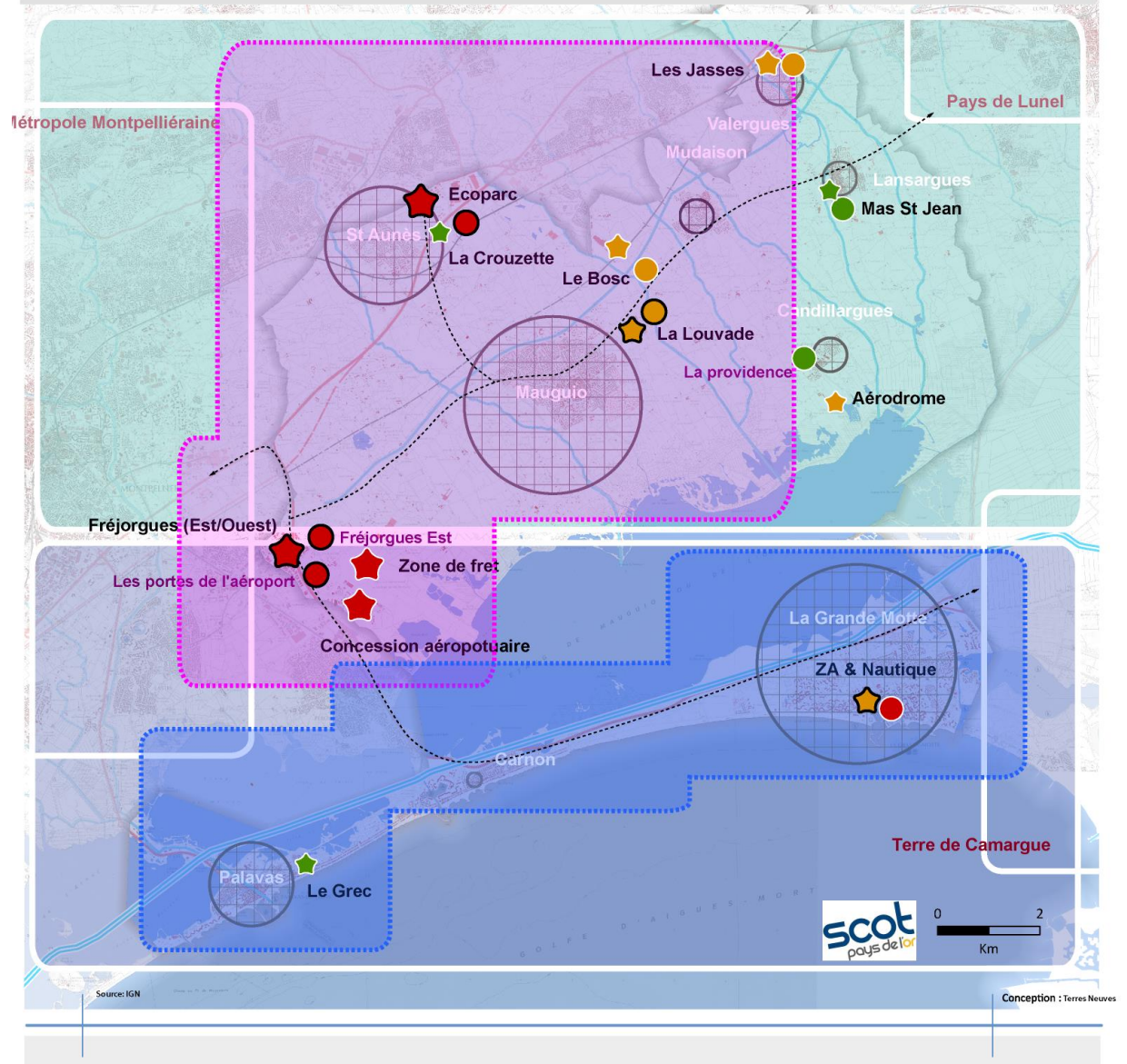
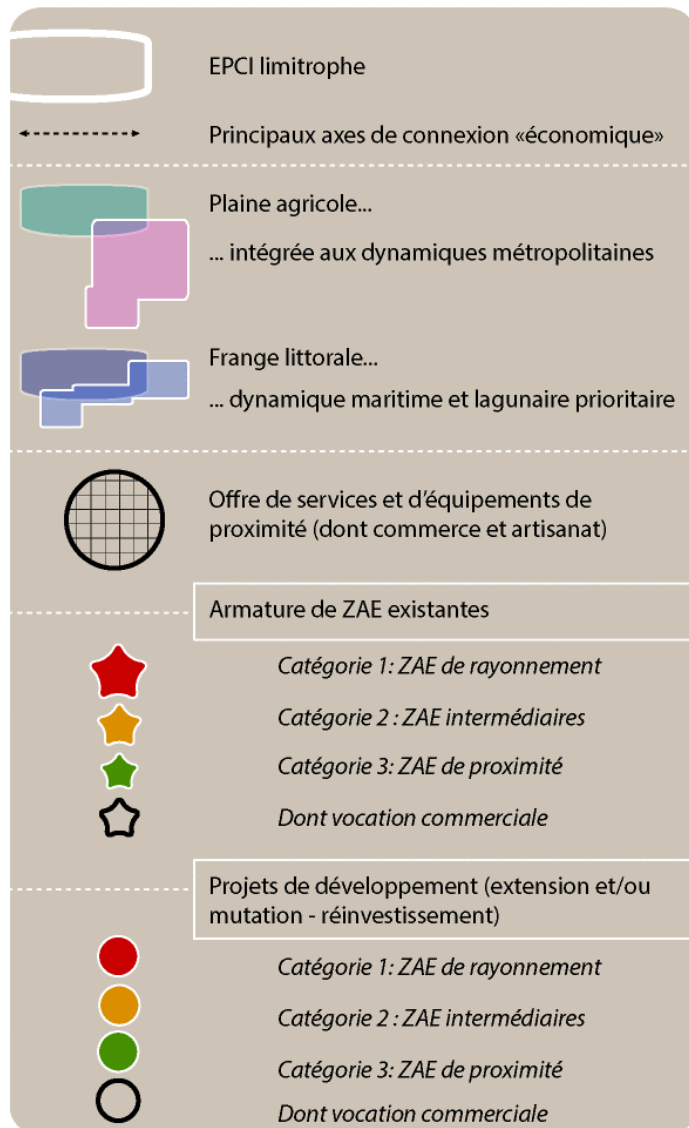
Près de 60% des locaux commerciaux du territoire sont positionnés sur le littoral, avec un très fort impact de la clientèle touristique. Cela joue sur l'organisation spatiale du commerce avec des centralités fortes et largement dimensionnées en nombre de locaux commerciaux (plus de 230 locaux sur le 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. La dimension commerciale de la zone artisanale de la commune de La Grande Motte participera, notamment dans sa relation de proximité le projet d'extension portuaire, à l'affirmation de cet objectif.

- **Renforcer l'offre de services de proximité aux habitants.**

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.



Armature économique du territoire



4. Des objectifs d'intégration environnementale et paysagère et de performance numérique pour les activités économiques et commerciales

Le renforcement de l'attractivité économique du territoire passe aussi par la requalification des Zones d'Activités Economiques existantes en veillant à préserver leurs qualités urbaines, paysagères et architecturales participant ainsi à la qualité du cadre de vie du territoire.

- **L'aménagement et la commercialisation de nouveaux fonciers économiques doivent être conditionnés à la qualité de leurs équipements et de leur desserte**

Plusieurs principes « d'aménagement durables » doivent permettre une organisation de l'armature économique :

- L'utilisation prioritaire des friches industrielles ou surfaces commerciales vacantes ;
- La compacité des formes bâties et l'optimisation des surfaces dédiées au stationnement ;
- La performance énergétique et environnementale des constructions ;
- La desserte des ZAE par les transports collectifs et leur accessibilité aux modes doux (piétons et cyclistes) ;

- La desserte en Très Haut Débit des espaces permettant une qualité renforcée en matière de réseaux de communication électroniques.

La définition d'une charte environnementale, paysagère et d'aménagement durable permettra de favoriser le positionnement des ZAE dans une dimension « développement durable ».



5. Valoriser le potentiel touristique du Pays de l'Or

L'économie du Pays de l'Or est très largement tirée par le secteur du tourisme. Cette attractivité touristique liée à sa façade littorale et à l'ensoleillement de la région, est très marquée par la présence des trois stations balnéaires de Palavas les Flots, La Grande Motte et Mauguio-Carnon. Cette attractivité tient également à l'existence d'espaces naturels remarquables, notamment l'étang de l'Or et les étangs littoraux, qui pourraient être mieux mis en valeur. En ce sens, l'accompagnement à la mise en œuvre des dispositions de la Loi NOTRE a permis d'identifier des premières pistes d'actions visant à favoriser l'émergence d'un projet touristique commun structurée autour :

- D'une destination balnéaire "thématisée";
- D'un arrière-pays source de "productions".

Ces premières actions insistent notamment sur deux points cadres :

- **Construire une stratégie de développement touristique à l'échelle du territoire du SCoT et au-delà**

La concentration de l'attractivité touristique du Pays de l'Or essentiellement sur le littoral est à la fois un atout mais aussi une faiblesse car elle fait dépendre l'économie touristique essentiellement à un seul mode de fréquentation. Il s'agira de rechercher une meilleure diversité de propositions touristiques, par une meilleure articulation entre offre touristique littorale et de l'arrière-pays :

- En valorisant et en préservant les richesses naturelles et patrimoniales, notamment autour de l'étang ;
- En diversifiant les usages de loisirs (notamment littoraux, sur la base d'une « thématisation » des stations), travaillant en réseau, afin d'être en mesure de proposer une offre de séjours pluriactivités : il s'agit notamment de proposer au public des activités de loisirs plus diversifiées au sein du territoire, tant en pleine nature (sentiers pédestres, lieux d'activités culturelles et sportives de plein air) que d'activités sportives dans le cadre du développement de l'offre de loisirs marchands. Pour le développement des activités de plein air, la mise en valeur du patrimoine naturel et agricole sera privilégiée en veillant à la préservation et à la restauration des milieux dans une logique d'écotourisme ;
- En aménagement les espaces publics de type parcs et jardins en milieu urbain.

- **Encourager la modernisation des hébergements et le développement du niveau de services**

La rénovation des hébergements dans une logique de développement durable est indispensable à la pérennisation et au confortement de l'attractivité touristique, tant dans le secteur marchand que dans le secteur non marchand.

Cette rénovation nécessaire ne sera pas seule suffisante. Au-delà de la diversification des usages de loisirs, seront recherchés :

- Une amélioration du fonctionnement et une montée en gamme de l'hôtellerie de plein air ;
- Un renforcement du niveau de services des différents types d'hébergements ;
- L'accompagnement des exploitations agricoles pour développer une offre d'agro-tourisme ;
- Un aménagement numérique permettant à tous d'accéder aux services numériques.

L'activité touristique ne pourrait être attractive sans une main d'œuvre disponible. La recherche de solutions innovantes en matière d'hébergement des saisonniers sera soutenue.

6. Accompagner le développement des énergies renouvelables

Concernant l'éolien :

Seul le lido est soumis à des vents supérieurs à 6 m/s, seuil de rentabilité moyen des installations éoliennes. Le territoire n'est donc pas très propice au développement de l'éolien. Toutefois, afin d'encadrer la production éolienne industrielle (non domestique) le SCoT prendra appui sur les orientations et zones propices définies par le schéma régional éolien, annexé au Schéma Régional Climat Air Energie.

Pour le solaire photovoltaïque et thermique :

Implanté sur le littoral méditerranéen, le Pays de l'Or bénéficie de l'un des meilleurs ensoleillements français. Tout l'enjeu est de saisir l'opportunité de ce gisement, sans mettre à mal les paysages, et sans impacter les espaces agricoles et naturels.

En effet, le développement des énergies renouvelables, et particulièrement du solaire photovoltaïque ou thermique, doit être considéré comme une priorité pour lutter contre le réchauffement climatique, mais aussi pour réduire la facture énergétique globale.

Ainsi, pour augmenter la puissance installée sur le territoire, les documents d'urbanisme et les aménageurs devront se saisir des nombreuses opportunités qui s'offrent au sein des espaces déjà urbanisés ou sur ceux à urbaniser (parkings, infrastructures aéroportuaires et portuaires, tribunes, bâtiments d'activités et notamment ceux qui présentent un potentiel en toitures plates, bâtiments publics, bâtiments d'exploitation agricole ...).

En ce sens, le SCoT s'appuie sur le guide photovoltaïque dans l'Hérault élaboré par les services de l'Etat, et établissant 3 catégories (implantations photovoltaïques à privilégier, implantations photovoltaïques au sol non autorisables par la réglementation, implantations photovoltaïques au sol à éviter) afin de guider les projets sur le territoire.

Enfin, de manière générale:-

- les communes seront incitées à favoriser globalement les énergies renouvelables dans les opérations d'urbanisme (développement de réseaux de chaleur bois et de chaufferies collectives alimentées par des énergies renouvelables ; équipement en eau chaude sanitaire solaire dans le logement collectif et le tertiaire...).
- les communes pourront déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation sera subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées.
- les documents d'urbanisme locaux devront règlementer 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...).

Pour les autres formes d'énergies renouvelables telles que la méthanisation, les conditions qui permettront l'émergence de ces projets seront mises en œuvre sinon favorisées, notamment au sein des exploitations agricoles.

C. DES SYSTEMES DE DEPLACEMENT FAVORISANT UN FONCTIONNEMENT EN RESEAU

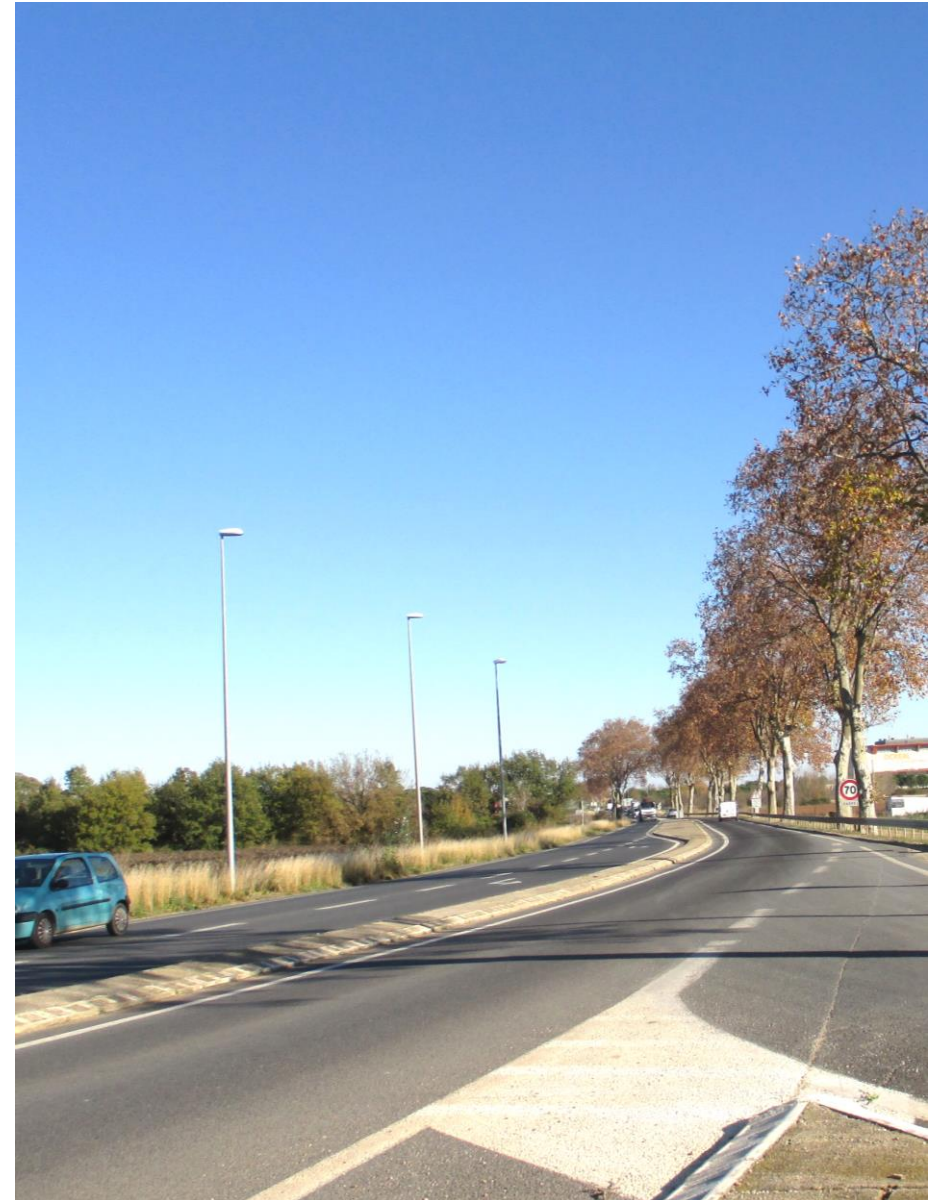


En tenant compte du rôle important de la voiture individuelle, et de sa nécessité pour une partie de la population rurale, il convient, sur ce territoire d'interface, d'encourager les autres modes de déplacements (transports en commun, modes doux de déplacements) et de favoriser l'intermodalité, afin de limiter les situations de dépendance et de précarité.

Ainsi le Pays de l'Or affirme la volonté d'organiser son territoire par une politique de transports collectifs renforcée, des modes de circulation diversifiés, un réseau hiérarchisé de voirie et sécurisé, un stationnement différencié et adapté.

De plus, par sa situation géographique, le Pays de l'Or doit pleinement s'inscrire dans les réseaux de déplacements extra territoriaux. Pour cela, il s'avère nécessaire de poser les fondements d'une organisation favorisant les interactions avec les territoires voisins et optimisant les complémentarités modales (notamment tarifaires).

La démarche Interscot, poursuivie dans le cadre de l'élaboration du Plan Global des Déplacements de l'Agglomération, révèle l'importance de cette « imbrication territoriale » associant l'ensemble des EPCI limitrophes (3M, Communautés de communes du Pays de Lunel et de Terres de Camargue) aux stratégies mobilités engagées.



1. Anticiper les pratiques liées à chaque infrastructure de transport

La nécessaire concomitance entre les projets de développement économique et urbain et le développement des offres de mobilités associées s'impose sur le territoire. 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.

Le territoire du Pays de l'Or révèle l'imbrication d'un capital nature, économique et urbain, générateur de mobilités et de pratiques de l'espace se déclinant à diverses échelles qu'il convient d'appréhender :

- **l'échelle du grand territoire**, où il convient de **positionner le Pays de l'Or au cœur 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**, où il convient de **positionner les modes doux comme un atout pour la qualité du territoire**.

Il s'avère par conséquent essentiel, dans une optique globale d'incitation des habitants à changer de comportement dans leur pratiques des déplacements, de mettre en perspective, de façon adaptée à ces diverses échelles, les cibles d'usagers par rapport au schéma de mobilité projeté.

a. A l'échelle du territoire « InterSCoT » : le Pays de l'Or au cœur des flux régionaux et interrégionaux

Le poids prépondérant de la voiture individuelle dans les déplacements du territoire constitue un obstacle au potentiel de développement urbain du Pays de l'Or qui se voit contraint par des axes routiers saturés, une offre de transport en commun insuffisante et des modes alternatifs peu présents.

Le territoire subit un retard certain dans le développement de son réseau routier au regard de sa croissance démographique et de la demande en mobilité. La structuration du réseau de voirie doit participer à la modernisation de l'ensemble des modes de transport dans un territoire caractérisé par une alternance de séquences urbaines et paysagères.

Ces actions doivent miser sur la mixité des solutions en permettant d'ouvrir le territoire vers les grands axes de circulation pour y transférer une part de la circulation de véhicules, d'organiser des pôles d'échange, pour capter les flux automobiles et favoriser les transferts modaux vers des lignes de transport en commun plus performantes. La stratégie de mobilité qui en découle permettra d'apaiser les centres villes et les communes, de favoriser et sécuriser les modes actifs.

Dans un premier temps, notons l'importance :

- **de la finalisation du LIEN qui devrait à terme libérer la RD 112 et notamment les fonctionnalités du giratoire de la zone commerciale de l'Ecoparc;**
- **de la déviation 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. L'agglomération se positionne par ailleurs sur son prolongement en direction de la zone aéroportuaire de Fréjorgues afin d'apporter une alternative efficace à l'utilisation de la RD66;**
- **du désengorgement de la RN113 via une connexion directe avec l'A9.**

Au delà, il est nécessaire d'insister sur l'impact du transport de marchandises sur le territoire, qui constitue un enjeu économique et environnemental important. La stratégie transport identifie par conséquent, dans un objectif de report modal, deux sites situés sur le Canal du Rhône à Sète, comme secteurs stratégiques de diversification et d'intensification de ce type de transport :

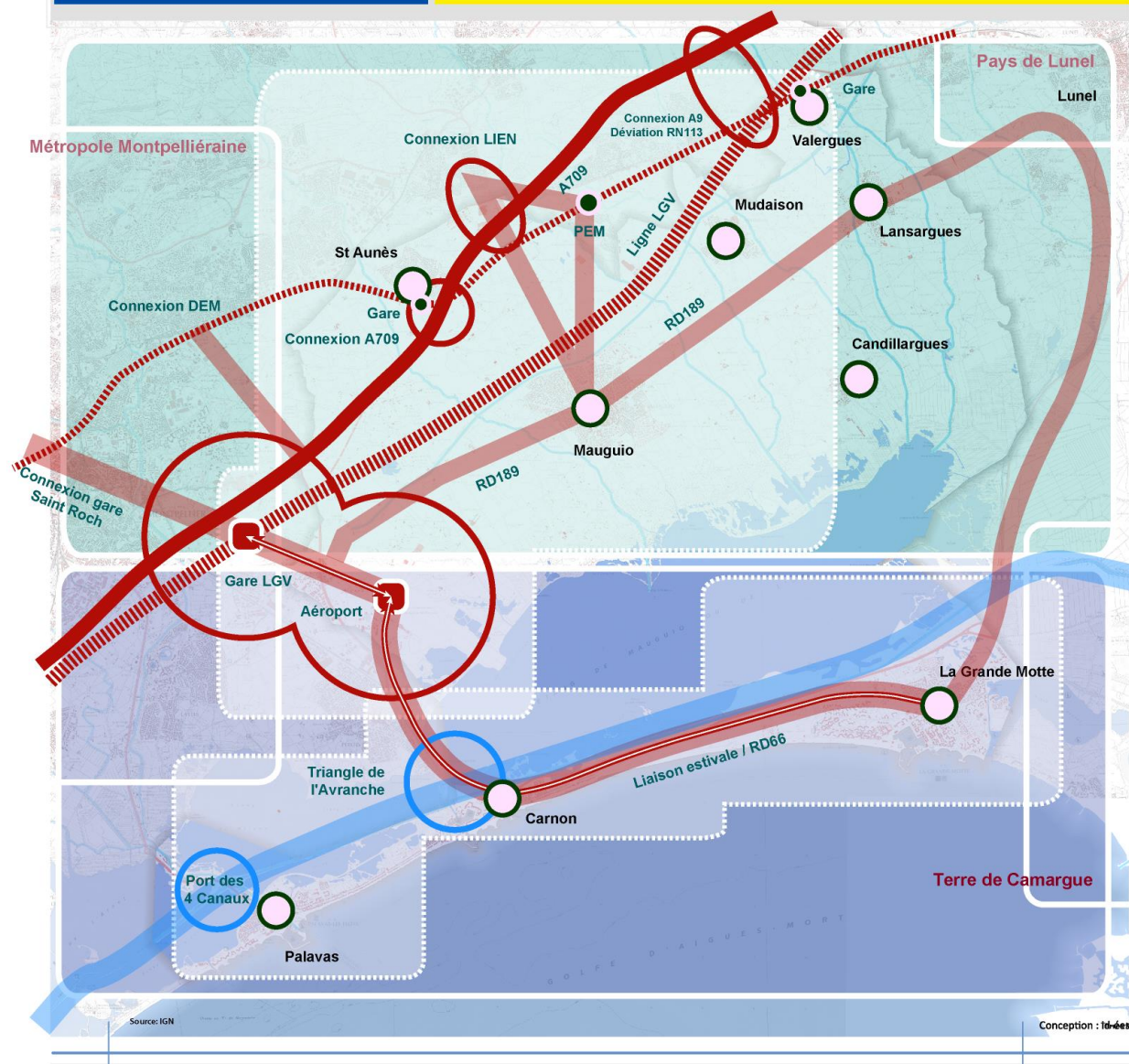
- **Le site du Triangle de l'Avranche sur la commune de Mauguio-Carnon ;**
- **Le port des Quatre Canaux sur la commune de Palavas les Flots.**

Enfin, à cette échelle, les enjeux de mobilité portent sur le développement des grandes fonctions économiques et l'organisation interne des nœuds de communication suprarégionaux. Cela doit permettre de mieux se positionner parmi les grands espaces de rang régional, national et européen et d'optimiser l'accessibilité générale du territoire notamment pour les actifs et les touristes.

Il est par conséquent essentiel d'organiser la dynamique à venir en prenant appui sur les grandes infrastructures de transport, présentes ou à venir, tels que la future ligne LGV « Montpellier-Perpignan » et sa gare nouvelle, l'aéroport international Montpellier Méditerranée et l'autoroute A9.

Dans ce cadre, afin de pallier au manque de desserte de ces équipements, et de renforcer l'efficacité de l'aéroport pour le territoire élargi, la Communauté d'agglomération affirme l'importance de l'amélioration des services de transports publics qui le desservent. **Pour ce faire, la création d'une liaison Aéroport/gare LGV et du renfort de la liaison estivale aéroport/littoral s'avèrent essentielles. Cet objectif s'inscrit dans une logique Inter-SCoT de connexion entre la gare St Roch, les plages, et la future gare LGV et de façon plus générale, d'amélioration de l'accessibilité du territoire par le futur contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier.**

Greffer le territoire aux infrastructures majeures de transport



b. A l'échelle du territoire : articuler développement et capacités de mobilités locales

Les enjeux de mobilité, au sein des limites de l'agglomération, portent, prioritairement pour les actifs et les scolaires, sur l'organisation :

- des relations littoral/arrière-pays ;
- de l'accessibilité aux sites stratégiques et notamment entre les polarités résidentielles, équestres et économiques ;
- les "greffes" aux infrastructures majeures de déplacements.

L'axe ferré s'avère dès lors stratégique et contribue à conforter le territoire comme espace structurant en termes d'accueil de population et de développement économique.

Cela implique une stratégie bien pensée des espaces autour des gares et des connexions routières majeures en termes :

- De développement de la mixité fonctionnelle en favorisant autour des gares les opérations d'aménagement ;
- De convergence de l'ensemble des transports en commun routiers favorisant l'émergence d'une véritable ramification de l'offre interurbaine.

Par conséquent, les communes de Saint Aunès et de Valergues doivent organiser leur politique d'accueil autour d'une connexion optimale à leurs gares. Cela implique, compte tenu de l'impact du contournement de la ligne LGV « Nîmes / Montpellier » sur l'actuelle ligne ferroviaire régionale, d'anticiper une majoration du cadencement TER sur ces deux communes. Cet objectif concerne par ailleurs les communes de Mudaison et de Mauguio dans leur relation au pôle d'échanges multimodal de Baillargues. Il convient dès lors d'insister sur l'importance des projets routiers départementaux associés et notamment le réaménagement de la RD26

entre Mauguio, Mudaison et Baillargues complété par le renforcement des liaisons Est Ouest prenant appui sur le chemin de la Poste (connexion RD112) et la RD106E2 (connexion Mudaison).

Cette desserte ferrée permet également de favoriser 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.

L'irrigation du territoire par l'A9 et les sorties existantes ou à venir constituent le second élément de structuration majeure de la desserte interne. En ce sens, le réseau de transports collectifs projeté, et notamment les lignes interurbaines, devra assurer une maîtrise et une organisation des flux depuis et vers cet axe.

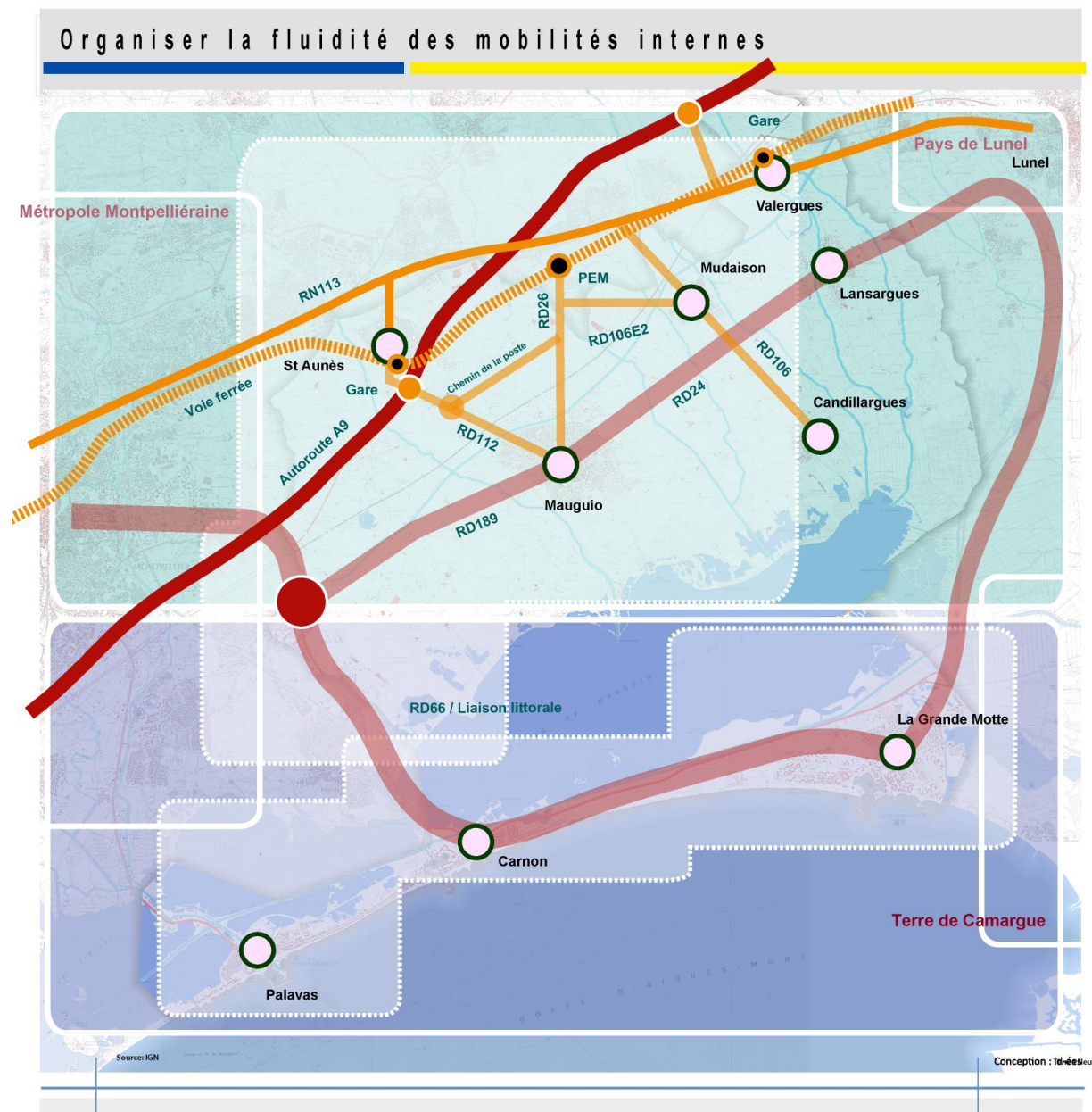
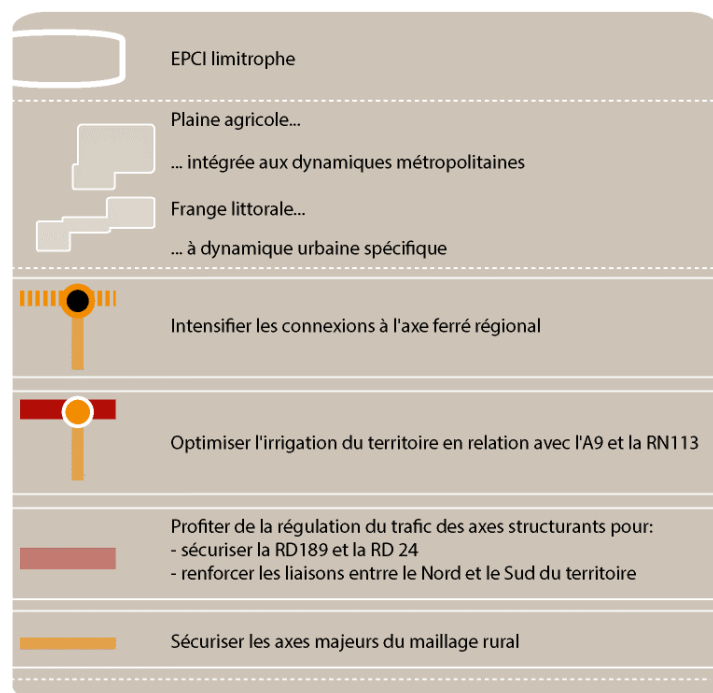
Cette ossature est complétée par le **réseau routier**, principalement départemental, irriguant le territoire et dont la hiérarchisation conditionne un développement harmonieux à travers :

1. la modernisation de deux grands axes de liaisons:

- Est / Ouest assurant l'affirmation d'une armature urbaine fonctionnelle à travers l'amélioration et la sécurisation de la RD189 et la création du barreau de liaison avec la zone de frêt ;
- Nord / Sud assurant le renforcement des liaisons littorales et l'organisation des liaisons entre le littoral et le Nord du territoire à travers la requalification de la RD66 ;

2. le renfort d'axes secondaires pour fluidifier la circulation assuré par:

- une connexion routière optimale de la commune de Saint Aunès à travers la création d'une bretelle autoroutière optimisant l'accessibilité de l'extension Sud de l'Ecoparc ;
- l'amélioration et la sécurisation des différentes sections de la RD106 assurant notamment la desserte des communes rurales.



c. A l'échelle locale : positionner les modes doux comme un atout pour la qualité du territoire

Les enjeux de mobilité douce révèlent la nécessité d'affirmer une armature territoriale en tant qu'organisation collective de notre espace de vie et de travail. Il convient par conséquent de greffer ces principes de mobilité aux principaux générateurs de flux à savoir l'emploi, l'éducation et la formation, les pratiques de consommation (notamment le commerce), les loisirs et le tourisme.

Pour ce faire, l'objectif est de **donner la priorité à la marche à pied et à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, en complément d'un réseau de transport public**. Il convient par conséquent de porter une attention particulière aux polarités tels que les gares, les commerces, les services publics, les équipements et services de santé, de loisirs et scolaires. L'encouragement de la marche à pied passe avant tout par l'affirmation d'une mixité fonctionnelle doublée d'une politique de stationnement incitative.

De façon complémentaire, et afin de permettre une véritable diminution de la part modale de la voiture, il s'avère nécessaire d'encourager la pratique du vélo. Cette dernière permettra notamment, sur un rayon d'accessibilité plus étendu qu'avec la marche, de connecter les principaux pôles générateurs de flux, notamment touristiques.

Dans une optique prioritaire de facilitation des déplacements d'actifs et de consommateurs, au-delà des itinéraires définis en zones urbaines, ces objectifs se structurent notamment autour :

1. D'un axe interSCoT greffé à l'itinéraire euro-véloroutes n°8 (EV8).

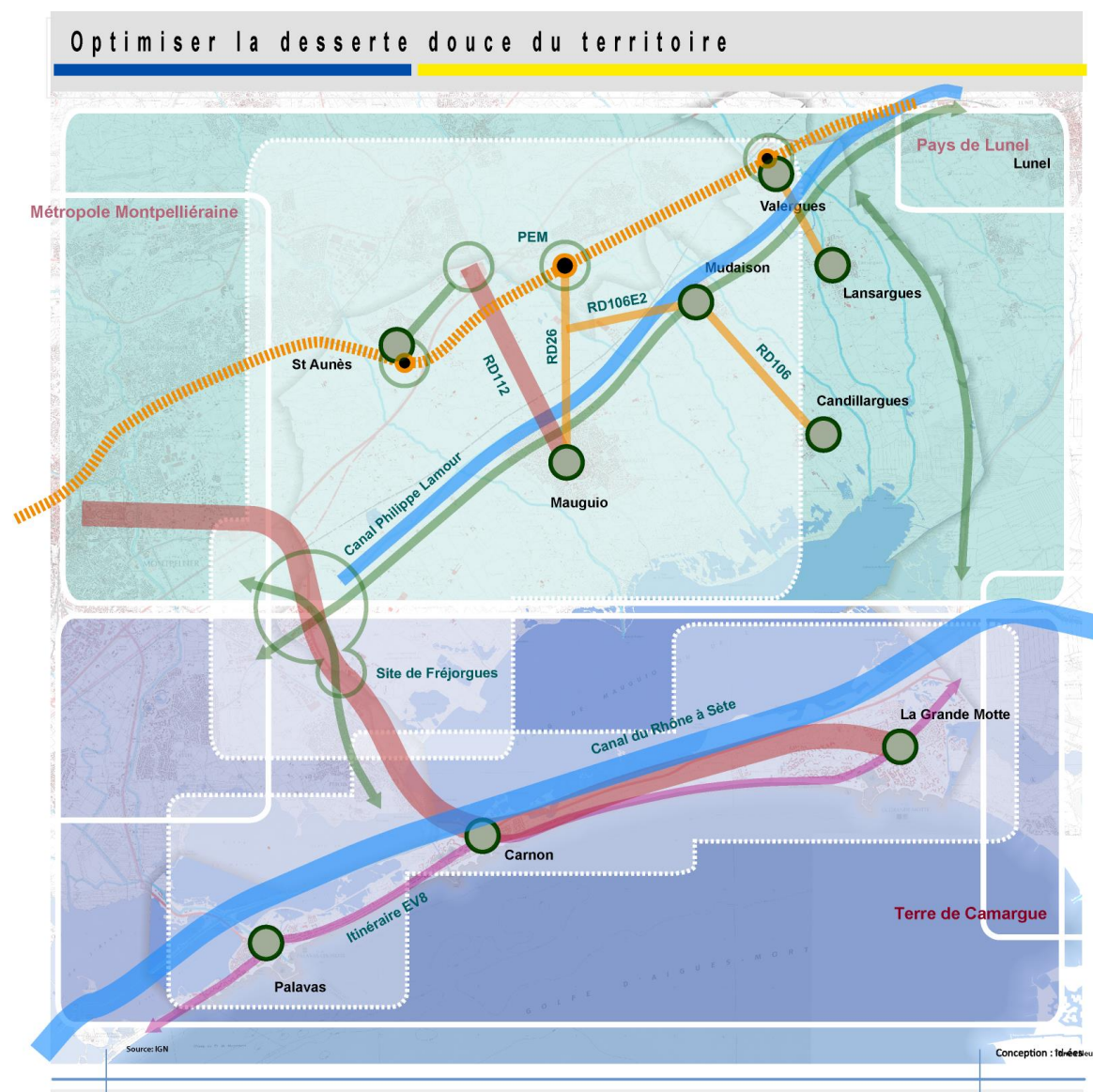
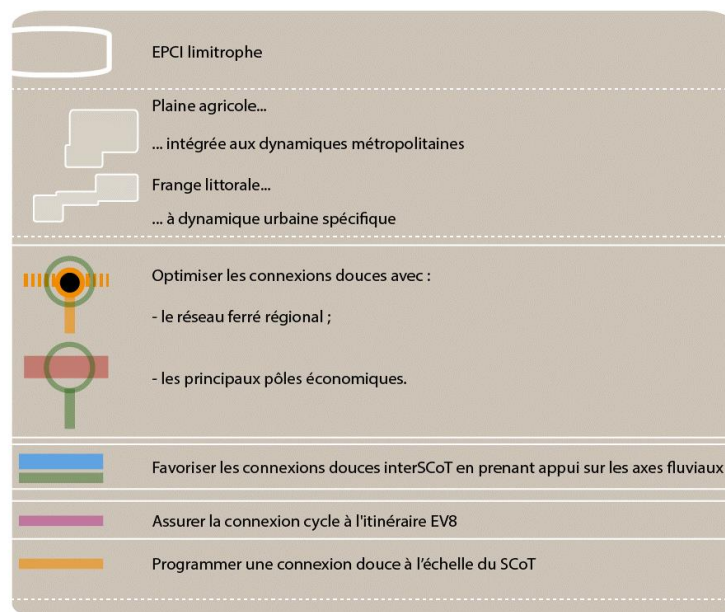
En dehors des zones agglomérées et des connexions routières structurantes, les éléments de la trame verte et bleue (TVB) serviront préférentiellement de support aux itinéraires doux.

La déclinaison de la TVB à travers les mobilités douces et collectives permettront de compléter la stratégie de mise en mouvement du territoire en valorisant tout autant le développement d'une économie touristique que résidentielle. Il s'avère dès lors stratégique :

- **d'intégrer une démarche InterSCoT avec le Pays de Lunel, la Métropole Montpellier Méditerranée, le Syndicat Mixte Sud Gard et la Communauté de Communes Terres de Camargue via l'aménagement cyclable des berges du Canal Philippe Lamour et du Rhône à Sète. Cet objectif doit intégrer les transparences nécessaires à la connexion des pôles générateurs de circulations douces à vocation professionnelle, scolaire ou de loisir (secteurs Cambacérès et de Fréjorgues).**
 - **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 devrait être dédié aux cheminements mixtes piétons/vélos.**
- 2. De liaisons secondaires à partir de l'épine dorsale du canal BRL, à savoir:**
- **l'aménagement de la RD26 et 106E2 afin d'intégrer les modes doux à la connexion entre Mauguio et Mudaison et le PEM de Baillargues;**
 - **l'intégration d'une liaison cycle à la RD112 entre Mauguio et l'écoparc ;**
 - **le prolongement de l'avenue du Mas de Sapte reliant le centre de Saint Aunès à l'écoparc ;**
 - **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 ;**
 - **la connexion douce entre Lansargues et Valergues.**

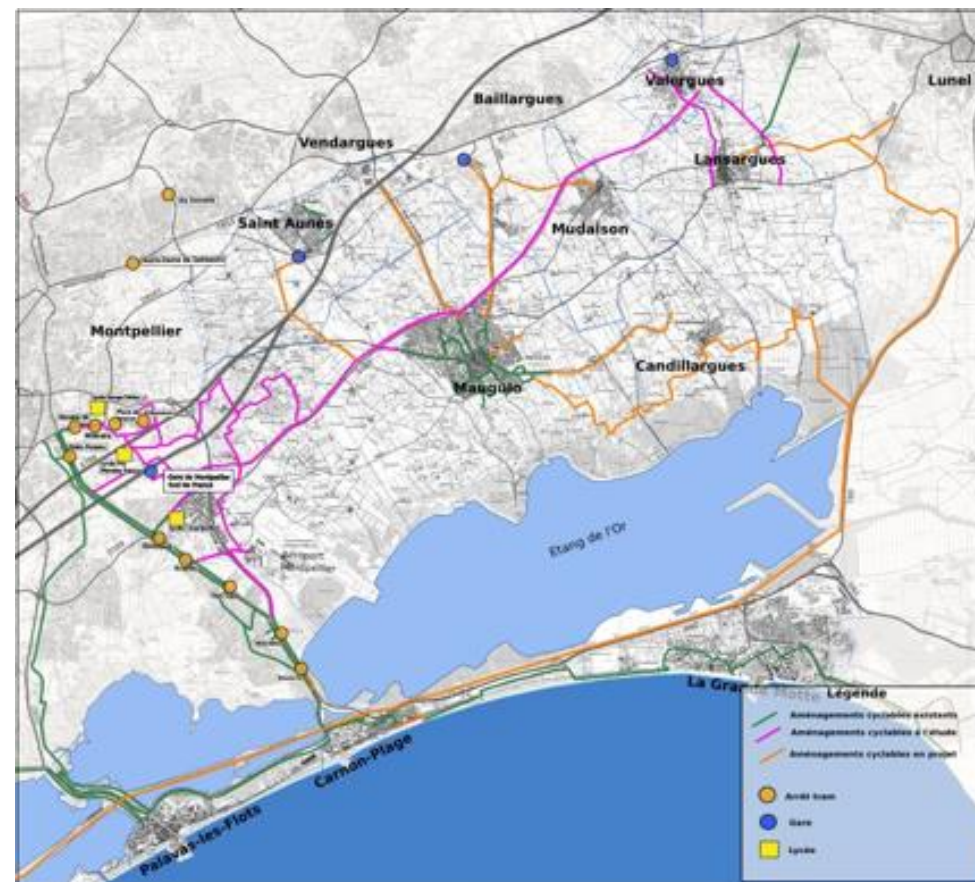
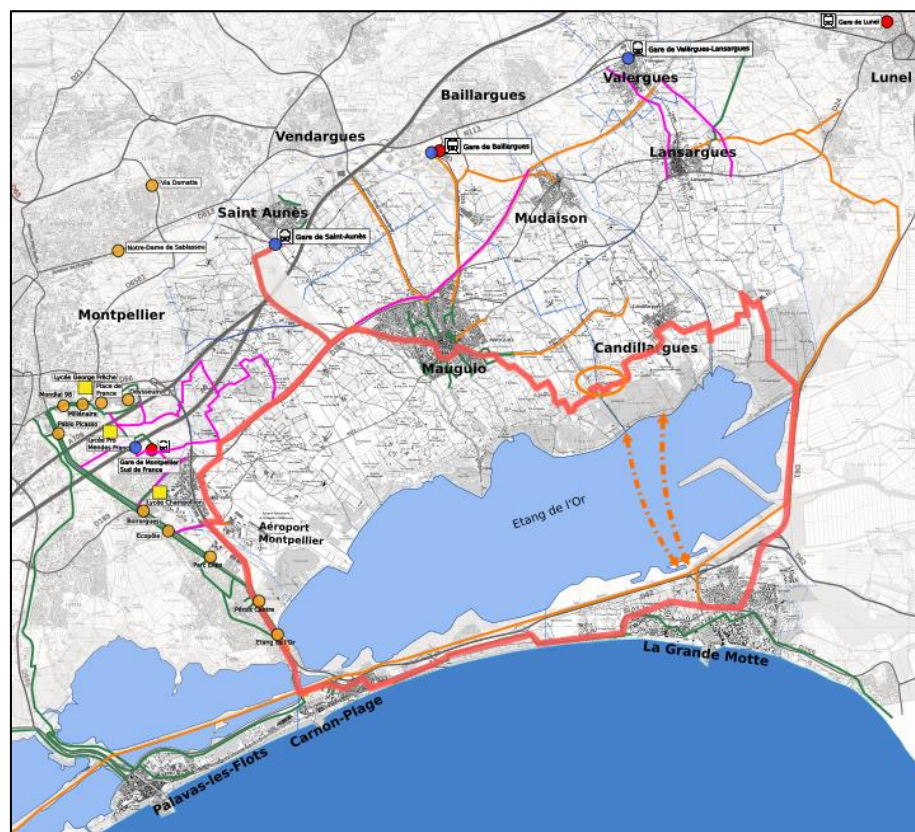
L'aménagement de ces axes doit rendre les mobilités à la fois plus attractives et plus confortables par l'affirmation d'une végétalisation adaptée le long des linéaires (remplissant de manière combinée de nombreux rôles : paysager, continuités écologiques et biodiversité, filtration de l'eau, stockage du carbone, ombrage pour les usagers, évapotranspiration lors des canicules...).

De manière générale, notons que l'ensemble de ces objectifs prennent leur source dans le traitement qualitatif des itinéraires de découverte du territoire (signalétique, abords routiers, entrée de villes et de stations...).



De manière complémentaire notons l'importance du relais effectué par l'élaboration du Plan Global des Déplacements qui a défini un schéma global des mobilités douces reliant l'ensemble du territoire autour de l'étang de l'Or. Pour ce faire le SCOT appui sa stratégie de mobilités douces sur :

- les travaux associés le long du canal BRL, au nord du territoire, entre 2019 et 2021;
- la connexion à la fois aux voies cyclables européennes (EV8) et aux réseaux cyclables de Lunel et Montpellier.



Extraits cartographiques PGD : Schéma modes doux horizon 2020 – 2025 / horizon 2025 (Sources Ingérop – Pays de l'Or Agglomération)

2. Renforcer l'offre en transports collectifs du territoire

Les enjeux de mobilité soulignent 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.

Afin de répondre à ces enjeux et de donner corps à l'armature territoriale et aux fonctions associées, via des pratiques modales diversifiées, le Pays de l'Or prône un développement conditionné à la mise en place d'un réseau de transports publics structurant différencié dans le tracé et le cadencement de ses lignes. Ce réseau se structure autour :

- a) **Des 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, dont certaines ont une attractivité commerciale très modeste.

Cet objectif nécessite une approche concertée avec le Syndicat Mixte Hérault Transport afin de réorganiser ce maillage structurant en termes d'amplitude, de lisibilité, de tarification et de temps de parcours.

Dans le cadre de la mise en place de ces liaisons, il convient d'insister sur :

- **l'importance du raccordement des communes du Nord de l'Étang avec le pôle d'échanges multimodal de Baillargues;**
- **le caractère indispensable du raccordement entre Saint-Aunès et l'arrêt TAM Sablassou (Ligne 2 du tramway);**
- **la connexion des communes littorales au pôle d'échange de l'Étang de l'Or.**

b) Une desserte locale connectée aux réseaux structurants

Ces lignes régulières doivent permettre une desserte optimale des communes ayant un poids démographique important afin d'optimiser le fonctionnement du réseau. Elles doivent assurer à terme les liaisons suivantes :

- I. **Palavas les Flots / Carnon / arrêt TRAM Étang de l'Or (Ligne 3 du tramway) ;**
- II. **Mauguio / arrêt TRAM Odysseum (future gare LGV « Mogère) (Ligne 1 du tramway) ;**
- III. **La Grande Motte / Étang de l'Or.**

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

- **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 ;**
- **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 ;

- Un système de stationnement plus adapté aux pratiques (voire contraignante en terme de mobilité (VP), notamment sur la frange littorale ;
- L'identification d'aires de covoiturage à l'échelle du Pays de l'Or. A minima, il s'avère nécessaire de penser ces aménagements afin de capter les flux pendulaires Est/Ouest du Nord de l'Etang. Pour ce faire, en complément des aires projetées sur les secteurs Nord et Est de Mauguio, un troisième équipement devrait être anticipé sur l'entrée Ouest de la ville. La proximité immédiate du Rond-Point Pierre Bérégovoy semble opportune.

Ces emplacements stratégiques, sur lesquels il convient de prioriser la réalisation de bornes électriques et de s'appuyer pour développer un système de location de voitures, sont les supports de ruptures de charge essentielles à la mise en place d'un système de transport public performant.

c) Des lignes de proximité du transport à la demande

L'objectif vise à favoriser et à optimiser le rabattement par une offre de déplacement satisfaisante, vers les réseaux structurants.

Au sein de ce réseau de proximité le PEM de Baillargues et la centralité Melgorienne s'affirment comme les points d'ancrage entre les liaisons du Nord du territoire et l'arrêt TRAM « Étang de l'Or » entre les liaisons littorales.

Il convient d'insister par conséquent sur la requalification globale du réseau associé et notamment la liaison entre Mudaison, Mauguio et le PEM de Baillargues.

Chacun de ces tracés articule projet urbain et projet d'équipements, vecteurs de mixité urbaine et sociale, mais aussi de densité, valorisant le

caractère urbain des sites dans lesquels ils s'inscrivent.

Ainsi, sur les points de connexion (les gares de Saint-Aunès et de Valergues), il est primordial d'avoir une utilisation foncière cohérente et partagée entre modes de déplacement. Les divers types de stationnements voiture, vélo, bus doivent être organisés et optimisés afin de dégager un véritable parti d'aménagement attractif, valorisant l'équipement et le cadre urbain proche. Ce parti d'aménagement s'inscrira dans un projet urbain d'ensemble, privilégiant la mixité des fonctions, et notamment le développement du tertiaire et la création de logements sociaux.

Cela implique une stratégie bien pensée des espaces en termes :

- D'accès pour les véhicules motorisés mais aussi pour les modes doux, piétons ou cyclistes ;
- De parkings sans que ceux-ci « neutralisent » des espaces par essence stratégiques ;
- De développement de services aux voyageurs : signalétiques efficaces mais aussi commerces de proximité (cafés, presse, restauration...) afin que ces espaces soient de véritables lieux d'urbanité ;
- De développement de la mixité fonctionnelle ;
- De convergence de l'ensemble des transports en commun routiers.

Notons d'autre part que le développement d'un réseau de transports publics, couplé aux perspectives de développement économique, renforcera l'attractivité résidentielle du territoire. Cette attractivité doit par conséquent être anticipée en proposant, sur l'ensemble du territoire, une offre de service de navettes de rabattement vers des pôles multimodaux, adaptées aux besoins des populations.

- d) Du **renforcement des lignes estivales** aujourd'hui structurées autour des liaisons Mauguio/Carnon, Aéroport/littoral.
- e) **D'une approche innovante s'appuyant notamment sur la trame bleue du territoire**

Complémentairement aux objectifs précités, il apparaît opportun de :

- **Permettre l'émergence d'un réseau de transport fluvial et maritime passant par l'optimisation du rôle des ports du territoire.**
Ces sites stratégiques doivent permettre de mettre en place des liaisons maritimes entre l'ensemble des stations du territoire et au-delà (enjeu Inter SCoT), ainsi qu'une liaison fluviale « Etang de l'Or/La Grande Motte » par le Canal du Rhône à Sète depuis le secteur du triangle de l'Avranche.

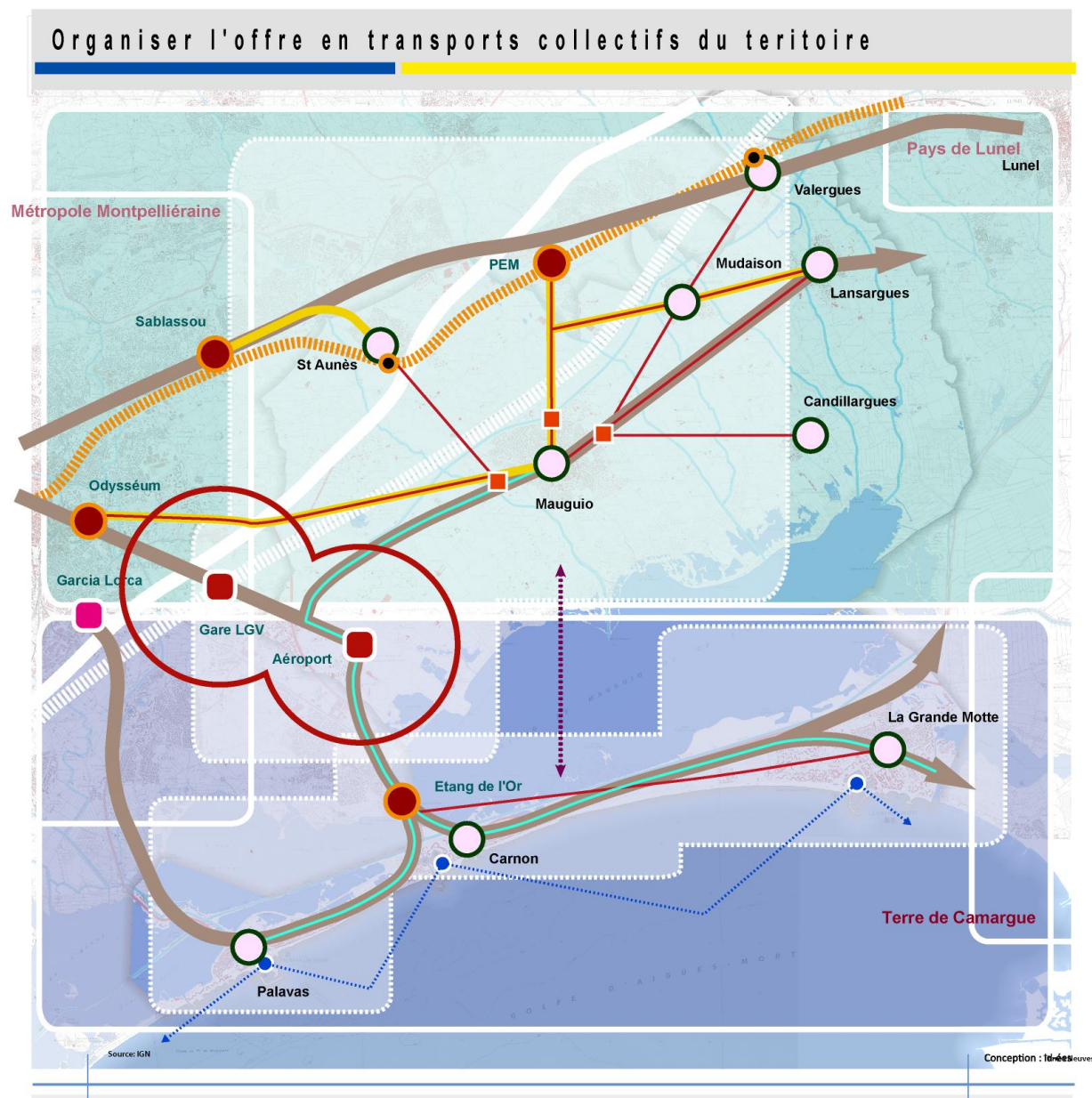
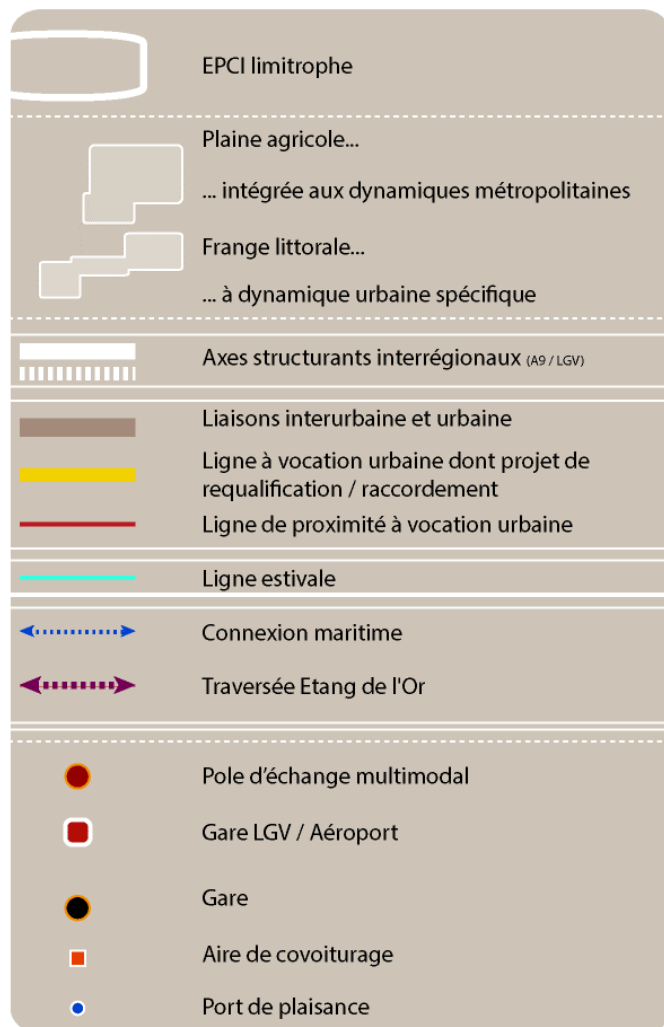
Dans cette optique, les ports de plaisance du territoire doivent valoriser leurs importants potentiels de développement et d'optimisation des infrastructures et des services associés. Il s'agit de les positionner en tant que véritables centralités urbaines. En ce sens, il convient de poursuivre les objectifs suivants :

- **Optimiser la capacité d'accueil portuaire et résidentielle existante.**
L'encadrement des critères permettant d'apprécier le caractère limité d'une extension de l'urbanisation et des périmètres associés à prendre en compte représente alors un objectif structurant (cf. chapitre A.2) ;
- **Requalifier les zones et équipements techniques associés ;**
- **Valoriser les relations port/rétro-littoral, pour faire du nautisme le point de départ d'une stratégie touristique globale et notamment d'une traversée de l'Etang de l'Or par des modes respectueux de l'environnement propre du site.**

3. Quantifier la consommation de l'espace liée à l'aménagement des infrastructures de transport

Complémentairement aux projets résidentiels et économiques, il convient d'anticiper une enveloppe foncière associée aux infrastructures diverses susceptibles d'accompagner le développement du territoire. Cette dernière correspond à toute nouvelle emprise des aménagements / création d'infrastructures de transport (hors zones de développement projetées aux chapitre A et B).

Pour ce faire, une majoration de 8 hectares de la consommation d'espace précitée doit être anticipée.



D. VALORISER LES SPECIFICITES GEOGRAPHIQUES DU TERRITOIRE



Les conditions d'un **développement** et d'une **valorisation** pérenne du territoire de l'étang de l'Or passent par la prise en compte de plusieurs principes essentiels :

- **Anticiper** le changement climatique et le risque directement lié de submersion marine, et d'épisodes météorologiques exceptionnels (inondations, épisodes caniculaires) ;
- **Préserver** des fonctions essentielles et fondamentales que sont le cycle de l'eau, le cycle du carbone, le cycle de vie des espèces, les fonctions nourricières des sols ;
- **Maîtriser** et minimiser les dépenses liées à la préservation de la ressource en eau, à la gestion du trait de côte, à la protection des enjeux humains et matériels ;
- Continuer à **valoriser** les richesses que les milieux ont à nous offrir et les **révéler** davantage dans une perspective d'attractivité économique et touristique à pérenniser (agriculture, pêche, aquaculture, biodiversité, plaisance, tourisme,...).



1. Des objectifs de développement durable croisés aux spécificités territoriales

Le PADD se doit de répondre aux principaux enjeux identifiés à partir du diagnostic territorial et de l'état initial de l'environnement, et jouer pleinement son rôle de document intégrateur vis-à-vis des documents, plans et programmes envers lesquels il est soumis à un rapport de compatibilité, sinon de prise en compte.

Ainsi, huit objectifs de développement durable ont été identifiés :

- La limitation de la consommation foncière ;
- La prise en compte de la biodiversité et l'intégration de la notion de continuité écologique depuis l'échelle large (SCoT) jusqu'à l'échelle de l'opération ;
- La préservation des terres agricoles nécessaires à la dynamique des productions ;
- L'adaptation au changement climatique (résilience) et son atténuation (développement des énergies renouvelables, réduction des dépenses énergétiques et des émissions de GES) ;
- La limitation des pressions (qualitatives comme quantitatives) sur la ressource en eau ;
- La valorisation des spécificités paysagères, architecturales et patrimoniales ;
- L'anticipation et l'atténuation des nuisances (pollution de l'air, bruit, déchets, nuisances lumineuses) dans la planification ;

- La limitation de l'exposition des biens et des personnes aux risques.

Ces objectifs ont été croisés avec les spécificités géographiques du Pays de l'Or, à savoir :

- Son profil littoral et lagunaire, en lien direct avec la loi littoral et ses modalités d'application ;
- Son profil agricole rétro-littoral sur la plaine située au nord du territoire, également concerné en partie par les modalités d'application de la loi Littoral ;
- Son profil biologique lié à la richesse des milieux terrestres comme aquatiques qui le composent ;
- Sa forte sensibilité et dépendance vis-à-vis de la ressource en eau ;
- La présence d'un risque inondation et submersion marine particulièrement marqués.

Ainsi, le SCoT propose de donner corps à son projet de territoire en confrontant les potentialités de développement avec les éléments cadres d'un développement dit durable.

2. Confronter les potentialités de développement avec les éléments cadres d'un développement dit durable

Comme précisé au sein du premier chapitre (A.3 « Une politique d'accueil en lien avec les capacités d'accueil du territoire »), le SCoT souhaite encadrer le développement en le conditionnant à des critères de capacité d'accueil, et notamment 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, 4 indicateurs ont été déterminés :

- La capacité à préserver et/ou améliorer la qualité de l'eau ;
- La capacité à garantir l'accès suffisant à l'eau potable ;
- La sensibilité écologique, paysagère et littorale ;
- L'impact des risques majeurs sur les opportunités foncières de développement.

Ces indicateurs étant particulièrement complémentaires et transversaux, il a été décidé de leur donner corps à travers les paragraphes suivants, en les confrontant aux éléments cadres présentés ci-après.

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

L'identification et la prise en compte d'une trame verte et bleue dans un projet d'aménagement comme le SCoT, au-delà de sa portée réglementaire (objectif de préservation des continuités écologiques), répond à un enjeu d'équilibre dans la gestion des espaces, des paysages, des risques naturels, de la ressource en eau.

Elle permet 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 :

- Retranscrit les objectifs d'ordre réglementaire portés à travers la politique nationale (lois Grenelle et ALUR) et régionale (SRCE) ;
- Permet de repérer les grandes continuités écologiques du territoire, à travers l'identification des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques ;
- Révèle les spécificités des espaces (agricoles, naturels, aquatiques et humides) sur lesquelles appuyer ces continuités ;
- Identifie les principes de coupures d'urbanisation et de corridors à maintenir et les freins de la trame bleue ;
- Identifie les principaux éléments de fragmentation ;
- affirme les grands enjeux paysagers et littoraux ;
- Localise et classe les enjeux en fonction de problématiques qui leur sont propres : modalités d'application de la loi littoral, captages AEP et leurs aires et périmètres d'alimentation actuels ou en projet, secteurs de conchyliculture, secteurs d'intervention foncière,...

Cette trame structurer 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 Schémas d'Intervention Foncière (SIF)

Pour chacun de ces éléments cadrants, un cadre sera 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. D'ores et déjà, le PADD précise que :

Les **espaces remarquables** tels qu'ils sont aujourd'hui définis dans le SCoT en application ne répondent 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 n'ont pas vocation à être qualifiées d'espaces remarquables. Elles continueront toutefois de jouer un rôle essentiel en tant que continuités écologiques naturelles. Une définition des critères de délimitation des **parcs et boisements** les plus significatifs sera également proposée.

La **trame verte et bleue** du SCoT en application s'appuie uniquement sur ces

espaces remarquables (comprenant donc les zones rouges des PPRi). Elle se devait également d'évoluer, pour d'une part intégrer les « nouveaux » espaces remarquables, préciser les contours des **réservoirs de biodiversité** (qui sont à considérer comme des espaces remarquables en commune littorale), affirmer l'ensemble des sous-trames supports de continuité écologique (boisée, agricole, sous-trame aquatique et humide, milieux dunaires), et identifier les **principaux corridors écologiques** en s'appuyant notamment sur les secteurs les plus favorables aux continuités tels que les champs d'expansion de crues.

Les coupures d'urbanisation au titre de la loi littoral définies dans le SCoT actuel ont été maximisées pour plus de cohérence : elles s'appuient désormais de manière plus ambitieuse sur les continuités écologiques, ainsi que sur les zones inondables et submersibles ; 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.

Les **champs d'expansion des crues** sont considérés dans leur ensemble (zones rouges, bleues et de précaution des PPR) et intègrent les dernières données connues en la matière (zones inondables en crue centennale qui serviront de base potentielle à la révision des PPR), l'objectif étant d'en faire des espaces multifonctionnels, servant de support à la trame verte et bleue (coupures d'urbanisation, corridors écologiques nord-sud), mais également de les ouvrir à des usages encadrés en anticipation de la réglementation des PPR révisés (gestion des eaux pluviales, mobilités, agriculture, préservation du milieu naturel, AEP, urbanisation encadrée : absence d'urbanisation lourde, aménagements sportifs, stationnement...), le tout au bénéfice de la qualité de l'eau et de l'amélioration dans la gestion du risque (limiter les érosions, favoriser l'écroulement).

Pour faire le pendant avec la trame verte, il est proposé d'affirmer la **préservation et la valorisation de la trame bleue** et de ses enjeux mais aussi d'identifier les principaux enjeux de continuité écologique et piscicole. Les objectifs à affirmer au sein de la trame bleue devront en effet répondre aux enjeux de continuités écologiques (améliorer les corridors, agir sur les freins) et de valorisation économique (pêche, conchyliculture, baignade, transport, nautisme, plaisance).

Le risque **submersion marine** et ses conséquences directes sur le territoire (évolution du trait de côte, recul stratégique...) est une problématique majeure à anticiper. Déjà, le risque submersion marine et le changement climatique sont intégrés dans les PPR actuellement en place (Palavas-les-Flots, La Grande-Motte). Au-delà, le SCoT se devra toutefois d'intégrer de grands principes :

- *En matière d'urbanisation, fixer des règles sur le front de mer (cote plancher), et pour les campings existants (pas d'augmentation de la capacité d'accueil) ;*
- *Préserver le cordon dunaire fragile du lido ;*
- *Entériner le rôle du canal du Rhône à Sète, des passes et du grau sur le renouvellement eaux de l'étang de l'Or et donc sur la qualité générale de l'eau.*

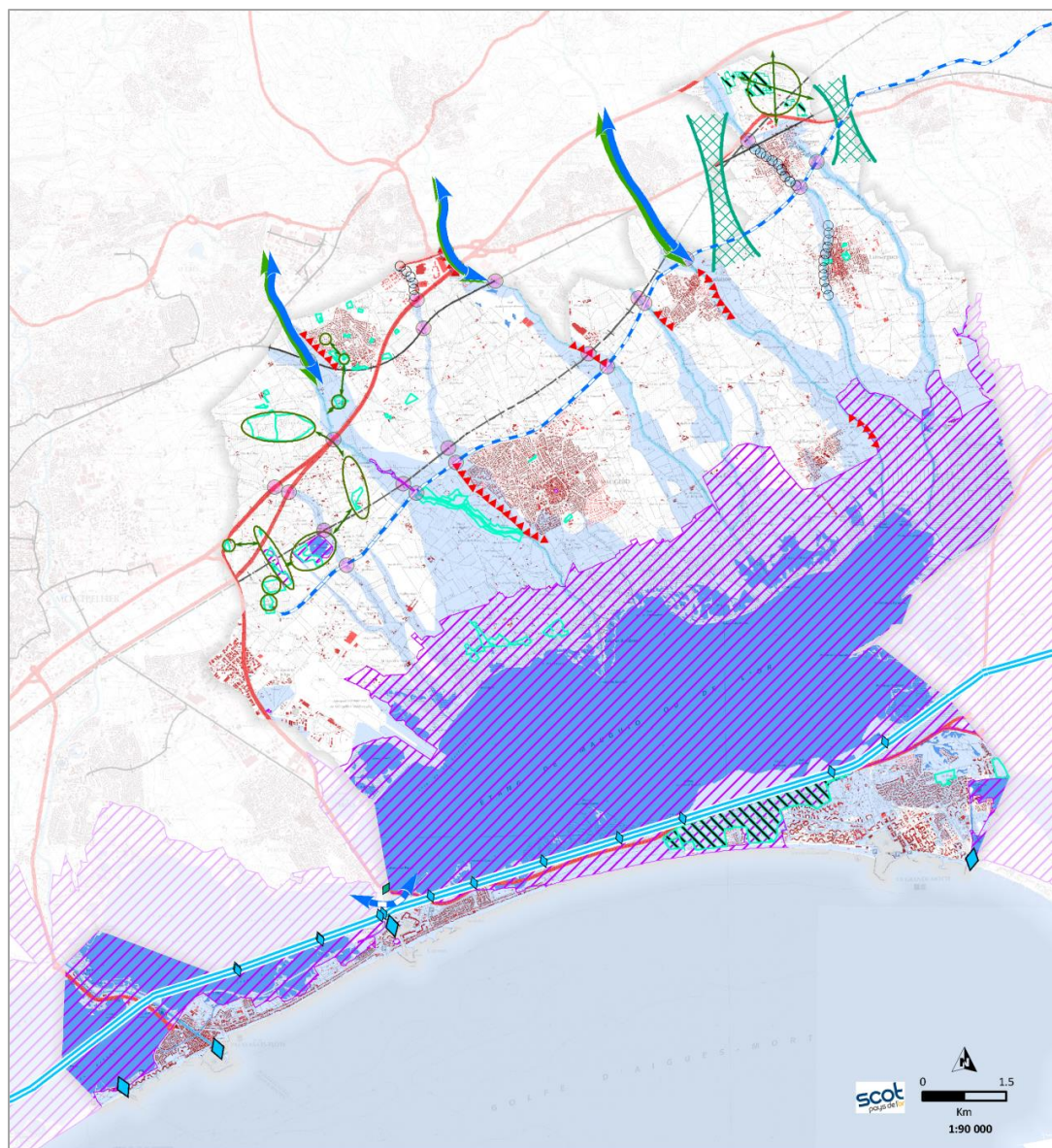
Concernant les **EPR** (espaces proches du rivage) leurs limites ont été questionnées et ont fait l'objet d'ajustements réalisés à partir de la base réglementaire de leur délimitation : critère de distance par rapport au rivage ; critère de covisibilité entre le secteur en cause et la mer ; caractéristiques 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).

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

Le SCoT intègre enfin les **enjeux AEP** (captages en eau potable et leurs périmètres de protection, zones d'action prioritaires et aires d'alimentation) à la trame verte. Cet objectif doit permettre de conforter le programme mis en place par l'agglomération du Pays de l'Or et sa politique d'acquisition foncière associée. A travers le SCoT, le but est de définir des utilisations permises différenciées en secteur urbanisé/non urbanisé en compatibilité avec les servitudes associées à ces périmètres, en lien direct avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'eau potable. Les nouvelles prospections menées pour le captage de l'eau dans la nappe souterraine et les nouveaux périmètres AEP ont d'ores et déjà été intégrés à cette cartographie.

Enfin, les **zones d'intervention** (département, commune, conservatoire du littoral, SAFER) mises en place dans le cadre **des SIF et des PAEN** sont identifiés d'une part comme secteurs à préserver sur le long terme en tant qu'espaces naturels soumis à une pression foncière importante (SIF), et d'autre part dans le but de préserver les espaces agricoles et naturels péri-urbains également soumis à une pression urbaine importante (les PAEN).



Principales composantes des continuités écologiques de la trame verte bleue multifonctionnelle

Légende

Principales composantes des continuités écologiques de la trame verte bleue multifonctionnelle



Réservoirs de biodiversité

Réservoirs et corridors écologiques de la trame bleue

- Surfaces en eau
- Cours d'eau et canaux
- Graus
- Passes entre le canal et l'étang
- Passes entre les étangs

Principaux supports aux continuités écologiques et paysagères

- Champs d'expansion des crues (zones rouges, de précaution et bleues des PPRI) support aux continuités écologiques à travers les sous trames

Continuités et respirations paysagères

- en lien avec la trame verte
- en lien avec la trame bleue et les zones inondables
- Respirations paysagères

Secteurs à enjeux

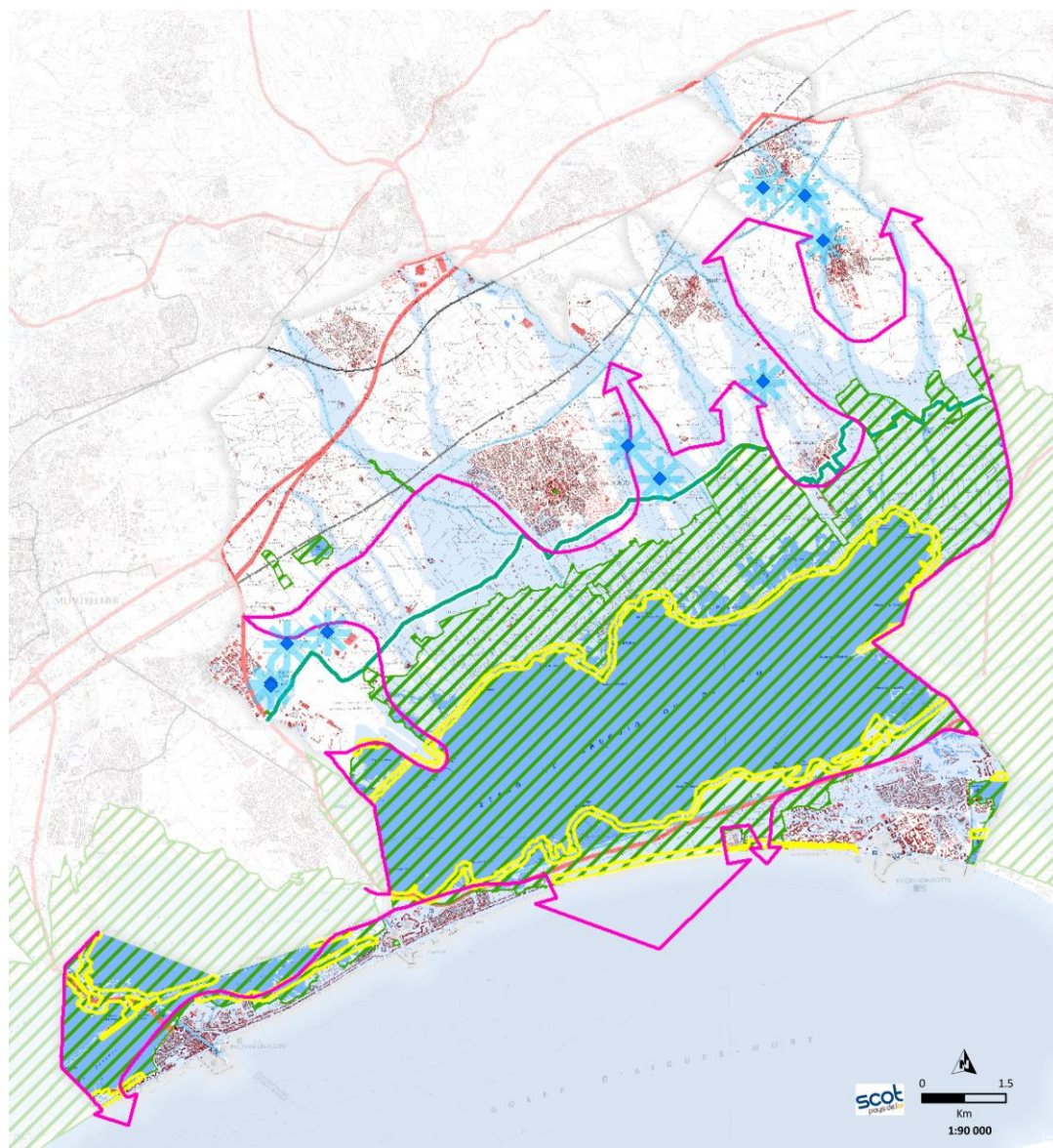
- Continuité en milieu urbain
- Continuité en limite d'urbanisation
- Continuité / infrastructure linéaire
- Canal du Rhône à Sète
- Canal Philippe Lamour

Les corridors écologiques discontinus (en pas japonais)

- Réseau de boisements et garrigues à préserver et interconnecter
- Espaces Boisés Classés
- Boisements bénéficiant du régime forestier
- Liaison écologique en pas japonais à restaurer

Principaux éléments de fragmentation

- Bâtiments
- Infrastructures de transport, routes, autoroutes
- Voies ferrées
- Contournement ferroviaire entre Nîmes et Montpellier





Principaux autres éléments cadrants et d'appui à la trame verte et bleue multifonctionnelle

Légende

Principaux autres éléments cadrants et d'appui à la trame verte et bleue multifonctionnelle



-  Espaces remarquables au titre de la loi littoral
- Réservoirs et corridors écologiques de la trame bleue**
 -  Surfaces en eau
 -  Cours d'eau et canaux
 -  Champs d'expansion de crues intégrant la modélisation de crue centennale support aux continuités écologiques à travers les sous trames
-  Bande des 100m
-  Limites des Espaces Proches du Rivage à préciser
-  Coupures d'urbanisation
-  Captages AEP et leurs périmètres associés
(périmètres de protection rapprochée, zones d'action prioritaires, périmètres de prospection, aires d'alimentation des captages)

B. Les autres éléments cadrants du développement

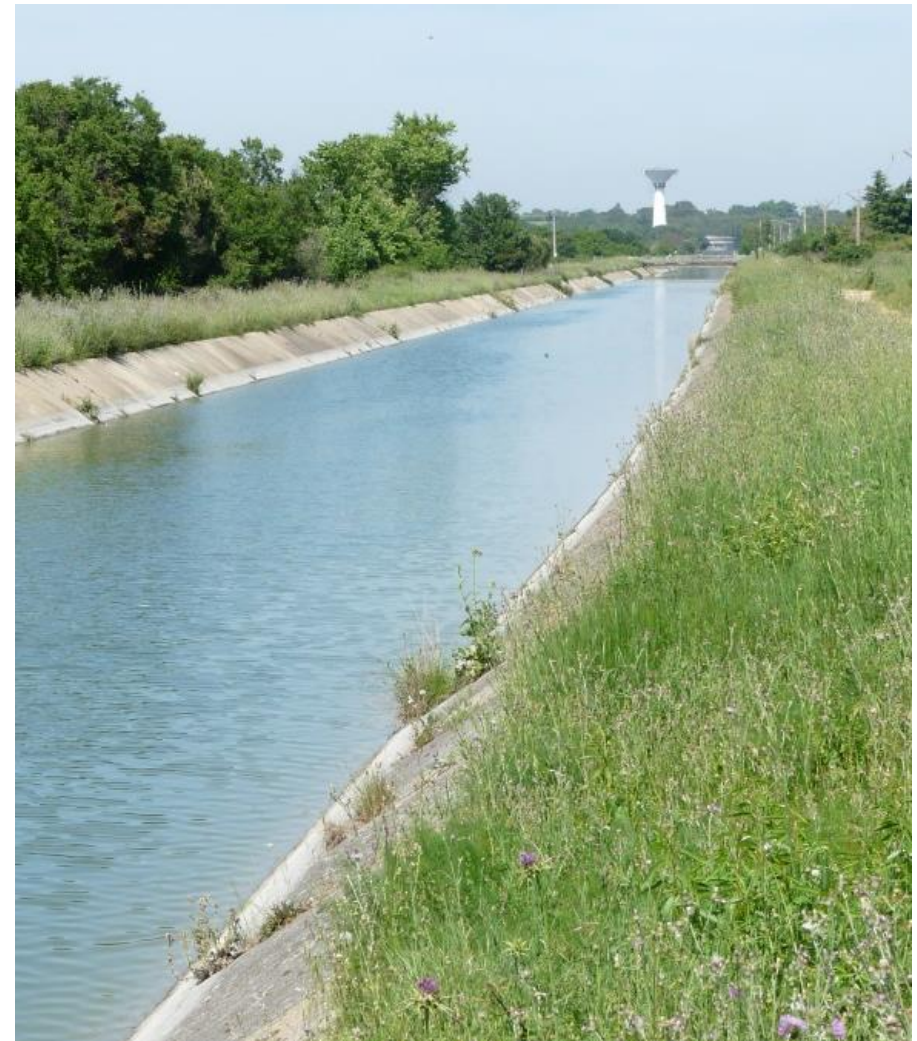
Le Pays de l'Or est concerné par d'autres éléments cadrants, qu'il est inévitable de prendre en compte dans le cadre de la planification et du développement urbain.

- **La capacité à garantir l'accès suffisant à l'eau potable**

Il est évident que le développement démographique doit être sous-tendu par une capacité d'accueil suffisante en matière d'approvisionnement eau potable.

L'ambition du SCoT (et de l'agglomération du Pays de l'Or) est d'optimiser 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. Il est également primordial de sécuriser l'alimentation en eau potable. Pour ce faire, les objectifs définis visent à :

- Veiller au maintien voire au développement de sources d'eau potable diversifiées, via les forages publics et les interconnexions avec les collectivités voisines car chaque ressource, notamment le canal BRL, est vulnérable aux pollutions
- Poursuivre la politique de rénovation des réseaux de distribution pour maintenir leur rendement de distribution.
- Stabiliser voire diminuer les besoins en eau potable (diminuer la consommation d'eau potable par habitant, récupérer les eaux pluviales, les eaux usées et utiliser les eaux brutes pour les usages ne nécessitant pas d'eau potable).
- Assurer la protection des bassins d'alimentation des captages et réduire les sources de pollutions des bassins d'alimentation des captages (via actions déjà engagées, acquisitions foncières et utilisations permises).



• La maîtrise des eaux usées et pluviales

L'objectif est de retrouver une bonne qualité de l'eau (étangs et cours d'eau), nécessaire à l'ensemble des usages et au fonctionnement des milieux (AEP, baignade, milieux aquatiques, agriculture, pêche, aquaculture...). Dans ce but, il devra être envisagé de :

- Respecter les seuils réglementaires de rejets pour les stations d'épuration (azote et phosphore principalement) et promouvoir les solutions permettant d'aller bien au-delà de ces seuils (optimisation des rendements épuratoires, zones tampons, réutilisation des eaux traitées...).
- Eviter lorsque cela est possible, les apports de nutriments dans les étangs.
- Continuer le contrôle et la mise en conformité des systèmes d'assainissement non collectif.
- Améliorer la gestion des eaux pluviales, limiter le ruissellement urbain et l'impact des pollutions pluviales : schéma qualitatif et quantitatif, capacité de résorption des aménagements tant en terme de pollution pluviale que d'impact hydraulique, rétention à la parcelle,..."

• L'exposition aux risques

Les secteurs concernés par le risque inondation et submersion marine sont abordés en partie dans le paragraphe précédent « la trame verte et bleue multifonctionnelle du Pays de l'Or », en tant que paramètres cadrants à confronter avec les potentiels de développement et auxquels seront associés des règles et recommandations spécifiques dans le DOO.

Ainsi, les grands principes en matière d'urbanisation sur le front de mer devront être intégrés (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.

Egalement, le PAPI d'intention mené par le Symbo, va permettre de préciser et d'actualiser le risque inondation lié aux cours d'eau majeurs de la zone d'étude.

Les objectifs de la SLGRI (Stratégie Locale de Gestion du Risque Inondation) seront intégrés, sinon favorisés par une gouvernance adaptée et

encourageant une mutualisation des gestionnaires, de leurs moyens et de leurs équipements pour répondre au mieux à ces 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.

Par ailleurs, les autres risques existants sur le territoire seront pris en considération (feux de forêt, mouvements de terrain dus aux argiles gonflantes, transport de matières dangereuses, sismicité), en limitant l'exposition des biens et des personnes d'une part, et en relayant la mise en œuvre de mesures adaptées (mesures constructives, d'isolation, réciprocité d'usages, obligation de débroussaillage...).

• Les actions vertueuses engagées sur le territoire et à accompagner

Le SCoT propose de conforter et d'accompagner, via les leviers d'action qu'il sera en mesure d'actionner, 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. Ainsi, le SCoT (et les documents d'urbanisme communaux) se devront d'être en phase avec ces actions, en orientant vers le classement de la végétation rivulaire, vers l'identification et le classement des éléments du paysage dans les règlements graphiques des PLU, et en prévoyant, quand cela est possible, la réalisation de cheminements doux lors des travaux de restauration/renaturation des cours d'eau.



3. Générer un urbanisme plus durable, résilient et qualitatif

Il s'agit à travers le SCoT d'affirmer une ambition environnementale globale, permettant de relier l'ensemble des enjeux entre eux (agricoles, risques, nuisances, biodiversité, cycle de l'eau, mobilités), et de la décliner à travers :

- D'une part, une articulation paysagère et fonctionnelle entre espaces urbanisés / agricoles ou naturels, donnant toute sa logique à cette approche (traitement des entrées de ville, des franges urbaines).
- D'autre part, via la définition de modalités qualitatives pour l'aménagement et le renouvellement urbain : place et rôles de la végétation en ville, gestion du petit cycle de l'eau, adaptation/atténuation du changement climatique, prise en compte et atténuation des nuisances (sonores, lumineuses, déchets), développement des EnR et approche énergétique et climatique du bâti, valorisation du patrimoine architectural et bâti.

Globalement, concernant **la ressource en eau**, les objectifs qui sont fixés permettront de favoriser dans les documents d'urbanisme locaux une meilleure gestion quantitative et une amélioration qualitative du petit cycle de l'eau, de valoriser les eaux usées et pluviales, de minimiser les besoins pour la végétation, de limiter l'imperméabilisation des sols pour favoriser un cycle plus naturel lors des précipitations ...

La prise en compte du **changement climatique** est intégrée par des objectifs d'atténuation et d'adaptation (et notamment adapter la mutation et la conception de la ville au risque canicule). Cet objectif rejoint là les ambitions que pourra porter le SCoT à travers les orientations transversales de la trame verte et bleue en ville, en proposant :

- De préserver/renforcer la présence de la nature en ville (plantations d'arbres, végétalisation, ripisylves, cours d'eau, parcs, ...).
- De limiter l'usage des revêtements participant à l'îlot de chaleur.
- De limiter l'imperméabilisation des sols.
- De favoriser le développement des EnR.
- D'intégrer des principes énergétiques dans la (re)composition du bâti (morphologie, densité, mitoyenneté, bioclimatisme, isolation...).

Au-delà, la prise en compte du changement climatique doit permettre d'affirmer davantage la **qualité du cadre de vie** en affirmant le « concept » de **trame verte et bleue en ville**, via des ambitions précises :

- Maintien/valorisation des éléments végétaux et du paysage dans les secteurs urbains et à urbaniser ;
- Traitement des franges urbaines ;
- Développement de la nature en ville ;
- Cycle de l'eau et traitement des sols ;

Gestion de la végétation en ville (essences locales, gestion différenciée, anticipation de la loi Labbé).

Enfin, à travers les règles et recommandations qui seront fixées par le SCoT, l'urbanisme dans les Communes devra **anticiper et minimiser les effets des nuisances (sonores, lumineuses, déchets, activités classées), et continuer à mettre en valeur le patrimoine architectural et bâti.**

Principes d'articulation entre urbanisation et espaces agri-naturels : (gauche) bassin de rétention paysagé servant de parc urbain en zone inondable et en limite d'urbanisation (Florensac, Hérault) ; (droite) voie douce formant une transition.

