

# PREMIÈRES RÉFLEXIONS SUR LES ENJEUX DE L'ÉTAT SUR LE TERRITOIRE DU PAYS DE L'OR



Juin 2016

# SOMMAIRE



Milieus naturels .....	Page 4
Ressources en eaux .....	Page 5
Risques naturels .....	Page 6
Agriculture .....	Page 7
Pôles urbains .....	Page 8
Activités et développement économiques .....	Page 10
Déplacements et mobilité .....	Page 12



# PRÉAMBULE

Le territoire du SCoT du Pays de l'Or bénéficie d'une situation géographique particulièrement attractive entre l'aire urbaine de Montpellier à l'Ouest, et celle de Lunel et de Nîmes à l'Est. Le dynamisme des territoires voisins induit une forte dynamique de développement, mais aussi une forte pression démographique et foncière. Ainsi les potentialités de développement urbain sont aujourd'hui très limitées. La qualité environnementale de ce territoire marqué par une importante présence de l'eau est autant une source d'attraction que de contraintes, ce qui nécessite d'en définir la capacité d'accueil et d'ouvrir la réflexion aux territoires voisins.

L'importance de l'activité touristique liée à la présence du littoral ainsi que l'exceptionnelle qualité des sols à l'origine du développement d'une agriculture dynamique et diversifiée, mettent en évidence la nécessité d'une réflexion à l'échelle de plusieurs SCoTs. Les populations de la métropole de Montpellier et celle de l'agglomération de Nîmes consomment une partie importante de la production agricole du territoire du Pays de l'Or et alimentent aussi par leur présence une grande part de l'activité touristique du littoral. Que ce soit dans les domaines de l'environnement (protection des milieux, risques naturels, pollution, nuisances), de la ressource en eau, de la capacité d'accueil, des mobilités ou du développement économique et commerciale, il apparaît primordial de mettre le territoire en perspective et de mener la réflexion sur l'ensemble du bassin de vie, le territoire du Pays de l'Or ne fonctionnant qu'en synergie avec les territoires voisins.

Le périmètre de ce SCoT, le plus petit du département, semble trop étroit pour mettre en cohérence les différentes politiques sectorielles d'aménagement dont les problématiques dépassent largement les frontières du Pays de l'Or et concernent l'ensemble du bassin de vie. Ce périmètre devra être mis en cohérence avec l'évolution à terme du schéma de coopération intercommunale de l'Hérault. De même, il conviendra de travailler au rapprochement avec les SCoT voisins, principalement celui de Montpellier Méditerranée Métropole. Le travail réalisé par l'agglomération du Pays de l'Or sur le périmètre de l'EPCI pourrait alors se poursuivre dans le cadre d'un PLUI correspondant d'avantage à l'échelle de ce territoire.

L'État a souhaité, par cette plaquette, croiser pour chaque thématique les orientations du SCoT actuel avec les enjeux du territoire afin de mettre en évidence les points à valoriser de ce dernier, tout en prenant en compte les évolutions législatives et réglementaires dans le cadre de la révision. Ce document vise à partager avec les collectivités, les perspectives et enjeux portés par l'État dans le cadre de la révision du SCoT qui devra s'inscrire à terme dans une perspective d'ouverture et d'élargissement de son périmètre.

Approuvé en 2011, la plupart des documents d'urbanisme communaux n'ont pas encore été mis en compatibilité avec ce SCoT. Afin que le futur SCoT puisse être véritablement efficient, il conviendra que sa révision aboutisse à une redéfinition des grandes orientations du territoire en association avec les territoires voisins ainsi qu'à une réflexion sur les modalités de sa future mise en œuvre.

Le Préfet de l'Hérault



# 1 - MILIEUX NATURELS

## Une nécessaire préservation de la biodiversité et des milieux naturels



Ce territoire à forte identité agricole et rurale est constitué de trois grandes entités paysagères :

- une plaine agricole qui occupe 2/3 du territoire contribuant ainsi à sa qualité paysagère,
- un système lagunaire support d'une grande biodiversité,
- un littoral constitué d'un vaste cordon sableux.

La richesse de ce patrimoine naturel et la proximité de la métropole de Montpellier contribuent à l'attractivité résidentielle et touristique du territoire. Cette attractivité est toutefois susceptible de remettre en cause la qualité des espaces naturels et la trame verte et bleue, particulièrement mise en péril par l'urbanisation et la multiplication des infrastructures de transport. Malgré une forte consommation d'espaces naturels, le territoire abrite encore une faune importante et une biodiversité remarquable. Cependant, ces infrastructures (A9, voie ferrée, LGV, canal du Bas-Rhône...) créent des ruptures de continuités écologiques qui risquent d'entraîner une fragilisation des espaces naturels ainsi que de la biodiversité.

La préservation des espaces naturels remarquables suppose de limiter l'accueil et l'accroissement de la population, notamment dans l'espace proche du rivage.

L'artificialisation des sols accentue le comblement des lagunes et impacte les milieux naturels. La cabanisation dégrade quant à elle la qualité paysagère et augmente une pollution déjà importante du fait d'une agriculture principalement intensive. La qualité de l'espace naturel nécessite une réflexion sur la capacité d'accueil du territoire du Pays de l'Or et au-delà sur les mouvements de population à l'échelle du bassin de vie.

### Principaux enjeux à prendre en compte

*La préservation de l'environnement est un enjeu essentiel de ce territoire à la superficie modérée, contraint par des limites physiques (littoral, étang, métropole de Montpellier) et des zones soumises au risque inondation et aux nuisances sonores. Cette préservation ne peut se faire qu'en limitant les capacités d'accueil du territoire.*

*La préservation des entités paysagères et du patrimoine naturel ne peut se faire qu'en lien avec les territoires voisins. Il s'agit de maîtriser l'étalement urbain et de structurer le territoire grâce à des coupures d'urbanisation, ce qui permettra de renforcer la trame verte et bleue et de créer des conditions favorables pour rétablir des continuités écologiques fragilisées par la multiplication d'infrastructures de transport.*

*Préserver et valoriser les écosystèmes remarquables (milieu marin et lagunaire) suppose de travailler sur une amélioration de la transition entre espaces urbains, naturels et agricoles, mais aussi de juguler la cabanisation et de réduire la pollution. Cela ne sera possible qu'en changeant d'échelle et en traitant ces questions au niveau de l'ensemble du bassin versant.*

# 2 - RESSOURCES EN EAU

## Adéquation entre développement du territoire et ressource en eau



L'accroissement de la population et l'attrait touristique du territoire induisent une augmentation des besoins en eau. De même, l'agriculture (activité économique dominante) fortement consommatrice en eau et dépendante de sa qualité est à l'origine de prélèvements importants. La capacité d'accueil du territoire et le développement de l'activité agricole dépendent donc directement de la ressource en eau.

Les besoins quantitatifs sont actuellement assurés grâce à une relative stabilité des volumes prélevés sur la nappe souterraine et à une augmentation des prélèvements sur les ressources extérieures au territoire (canal du Bas-Rhône).

Les capacités épuratoires des stations d'épuration semblent suffisantes et le volume d'eau traité relativement stable malgré une augmentation de la population résidentielle et touristique. La hausse des rejets d'eau usée en période estivale doit toutefois être particulièrement surveillée.

Les pollutions diffuses d'origine agricole (nitrates, pesticides), urbaine (ruissellement) ou liées à la cabanisation (rejets d'eau non traitée) accroissent la vulnérabilité de la ressource en eau et provoquent une forte eutrophisation des cours d'eau et des lagunes.

La préservation de la ressource en eau, la lutte contre l'eutrophisation des étangs, le maintien des activités économiques dépendantes de la qualité de l'eau supposent de se fixer un objectif de reconquête du bon état écologique et physico-chimique des milieux aquatiques par une réduction des sources de pollution. Ces actions combinées permettront de préserver le milieu marin et lagunaire alors que l'état trophique de l'étang de l'Or est globalement médiocre.

### Principaux enjeux à prendre en compte

*Une réorganisation du mode de gouvernance est nécessaire dans le domaine de l'eau et des milieux aquatiques afin de prendre en compte les lois NOTRe et MAPTAM (compétence GEMAPI) en mettant en place une organisation technique territoriale mutualisée, forte et pérenne, à l'échelle du bassin versant.*

*Un renforcement de la protection quantitative et qualitative de l'eau suppose de :*

- vérifier l'adéquation entre les besoins générés par l'accueil de nouvelles populations et les ressources et infrastructures existantes,
- poursuivre les efforts en matière d'économie d'eau (limitation des prélèvements, techniques alternatives de récupération des eaux pluviales et usées, etc),
- faire évoluer les pratiques agricoles (réduction des intrants, etc),
- coordonner les efforts de lutte contre la pollution avec l'ensemble des communes du bassin versant dans le cadre d'une structure partagée.

*Les ambitions démographiques du territoire doivent être déterminées en adéquation avec la ressource en eau.*

# 3 - RISQUES NATURELS

## La prévention des risques naturels et la résilience du territoire



Un risque inondation très présent accentué par :

- une topographie basse (territoire en aval de bassin versant),
- de nombreux cours d'eau,
- la submersion marine, l'érosion des plages et les débordements de l'étang de l'Or,
- un fort développement urbain.

La vulnérabilité du territoire face aux risques de submersion marine et d'érosion n'a pas été intégrée dans les perspectives de développement urbain du SCoT actuel. Pourtant, l'intensité des pluies extrêmes pourrait augmenter et accroître le risque inondation. De plus, une élévation du niveau de la mer, en raison du changement climatique, provoquerait une hausse du risque de submersion marine et une accélération de l'érosion des plages.

L'anticipation des effets du changement climatique est nécessaire pour éviter une augmentation de la vulnérabilité des zones urbanisées existantes. Cela suppose de prendre en compte les risques de submersion marine et d'érosion en maîtrisant l'urbanisation et en menant une réflexion sur la gestion du trait de côte et le recul stratégique.

### Principaux enjeux à prendre en compte

*Le futur SCoT devra intégrer les réflexions liées aux évolutions réglementaires (Loi NOTRe et GEMAPI) et les objectifs de la Stratégie Locale de Gestion des Risques d'inondation (SLGRI), en particulier dans les nouvelles gouvernances à mettre en place dans le domaine de l'eau et des inondations. Cela nécessite de prévoir une organisation forte et pérenne de la gestion des volets « inondations » qui dépasse le cadre institutionnel actuel.*

*Il devra aussi mettre en œuvre une approche intégrée des risques dans l'aménagement et tenir compte de la vulnérabilité du territoire face aux risques de submersion marine et d'érosion.*

*L'anticipation du changement climatique et la prise en compte des risques naturels supposent de :*

- définir une capacité d'accueil du territoire en fonction des contraintes liées aux risques et à la protection des espaces naturels, agricoles et littoraux,
- intégrer les risques submersion marine et érosion dans le SCoT afin d'inscrire le projet de développement du territoire dans une stratégie d'anticipation du changement climatique et de réduction de la vulnérabilité,
- développer la culture du risque.

# 4 - AGRICULTURE

## Intégration de l'agriculture dans les projets de développement et orientation vers une agriculture moins intensive



Le territoire possède un très fort potentiel agronomique et biologique grâce à la qualité de ses sols et à son réseau d'irrigation ; il est donc considéré comme le jardin de l'aire urbaine de Montpellier.

L'agriculture, activité dominante mais pratiquée principalement de manière intensive, y est très consommatrice en eau et source de pollution. Ainsi sur ce territoire, les importants rejets de pesticides et de nitrates, en partie responsables de l'eutrophisation des lagunes, le classent comme le seul du département à être vulnérable aux nitrates (directives Nitrates).

On constate que l'évolution des pratiques agricoles, obtenue en partie grâce au progrès technologique, a permis une légère baisse du prélèvement de la ressource en eau.

La situation géographique attractive du territoire (proximité du littoral, de Montpellier et de Nîmes), et la réalisation de grands projets d'infrastructure de transport consommateur d'espace (déplacement de l'A9 et LGV) provoquent une forte pression foncière et une difficulté à maintenir le même niveau de population agricole (attente spéculative, etc.). Le risque de changement de vocation des terres agricoles n'est pas à exclure. Une mutation est actuellement en cours avec une prédominance du maraîchage, une diminution des vignobles et un développement de l'élevage équin et taurin.

On note également une pénurie de l'offre de logements à destination de la main d'œuvre saisonnière. De plus, cette offre de logements pour travailleurs saisonniers se révèle insuffisante et inadaptée, notamment du point de vue des distances à parcourir.

### Principaux enjeux à prendre en compte

*Afin de préserver les espaces et les activités agricoles en lien avec les territoires voisins, il est nécessaire de :*

- protéger et maintenir le potentiel agricole dans le respect des grands équilibres du territoire par le développement d'une agriculture plus respectueuse de l'environnement,
- limiter l'étalement urbain et le mitage des zones agricoles par la densification et notamment la construction de logements sociaux à proximité des transports en commun,
- identifier les espaces agricoles à protéger et en préserver leur valeur agronomique (ZAP/PAEN),
- mener une réflexion globale concernant le bâti agricole et veiller à sa valorisation,
- favoriser l'installation de jeunes agriculteurs,
- favoriser une agriculture propre et encourager l'approvisionnement local et la consommation des produits locaux afin de préserver la qualité des ressources (eau, air, sols, etc),
- définir des zones agricoles qui privilégient une agriculture propre limitant l'utilisation de produits sanitaires, à proximité par exemple de certaines zones urbaines et cours d'eau,
- renforcer les coupures d'urbanisation et les limites urbaines,
- limiter fortement et encadrer les hameaux nouveaux.

# 5 - PÔLES URBAINS

Un nécessaire équilibre entre accueillir les nouveaux arrivants et un urbanisme durable



## 1 - Formes urbaines - habitats - consommation d'espace

Un cadre de vie privilégié grâce aux espaces naturels, à la proximité du littoral et de la métropole de Montpellier, a induit une forte dynamique de développement. Toutefois cette attractivité peut aussi être source de nuisance puisque l'urbanisation monofonctionnelle (résidences principales sous la forme de lotissements, résidences secondaires sur le littoral, faiblesse du renouvellement urbain) a entraîné un étalement urbain et une absence de mixité, tant sociale que générationnelle. De plus, le territoire connaît une importante variation saisonnière de la population liée au tourisme et à l'arrivée des travailleurs saisonniers pour lesquels l'offre de logement est insatisfaisante.

Par ailleurs, la raréfaction de l'offre de logements, l'augmentation des prix du foncier et le déficit en logements sociaux expliquent la difficulté de répondre à la demande. En outre, l'offre n'est pas toujours adaptée à l'habitat permanent, notamment sur les communes du littoral où la superficie des logements, proposés dans le cadre de résidences secondaires de tourisme, se révèle trop réduite.

Plus globalement on a constaté sur l'ensemble du territoire une baisse de la consommation foncière annuelle et par habitant sur les trois dernières années. Celle-ci reste cependant supérieure à ce qu'autorise le SCoT et doit donc être mieux maîtrisée.

Cette baisse s'explique notamment par :

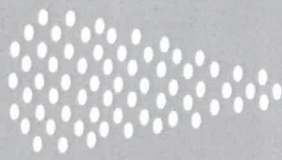
- une approche différenciée de la densité selon la localisation des projets,
- un renouvellement urbain en moyenne supérieur aux objectifs du SCoT,
- des opérations stratégiques denses en milieu urbain (plus de 100 logements/ha),
- une hausse de la production de logements collectifs.

Dans les prochaines années, lorsque le territoire du Pays de l'Or aura atteint le seuil de 50 000 habitants, 4 communes seront soumises au taux de 25 % de logements sociaux. Le SCOT doit donc anticiper cette échéance et définir des objectifs ambitieux pour ce type de construction, bien au-delà du PLH approuvé. La construction de logements sociaux en renouvellement urbain devra être privilégiée.

Toutefois, les enjeux de rééquilibrage de l'offre de logements et de mixité sociale dépassent aujourd'hui très largement le seul périmètre actuel de la communauté d'agglomération. Ici, comme sur d'autres thématiques, ce territoire apparaît manifestement inadapté pour assurer une réponse sur le long terme aux enjeux portés par la loi SRU. Aussi, un rapprochement avec les territoires voisins semble indispensable afin de trouver des moyens supplémentaires pour répondre à l'extension des obligations à d'autres communes du territoire et aux ambitions de rattrapage très fortes qui seront exigibles pour les PLH suivants.







## 2 - Cadre de vie : déchet - qualité de l'air - énergie renouvelable

La configuration du territoire (nombreuses infrastructures de transport) et les contraintes liées aux risques naturels rendent difficile l'interdiction de l'urbanisation des zones soumises au bruit. Près de 50 % des zones d'urbanisation futures et plus de 30 % des zones d'habitat futures sont exposées au bruit dans les documents d'urbanisme. Cette problématique de nuisances sonores doit être prise en compte dans le SCoT au même titre que la pollution de l'air.

Le caractère touristique du territoire entraîne une forte production de déchets en période estivale et explique que le volume d'ordures ménagères résiduelles produites par habitant reste plus élevé que la moyenne nationale (374kg/habitant-ADEME). La réduction de la production de déchets en période estivale et la hausse du recyclage devraient permettre d'aboutir à une baisse globale.

En ce qui concerne la production d'énergies renouvelables, celle-ci est marginale au regard de la consommation et les opérations à forte efficacité énergétique sont minoritaires. Dans le SCoT actuel, la maîtrise de la consommation énergétique et le développement de la production d'énergies renouvelables sont insuffisamment pris en compte.

### Principaux enjeux à prendre en compte

*La cohérence du nouveau SCoT nécessite un exercice prospectif rigoureux qui permettra de fixer les ambitions démographiques du territoire au vue de ses capacités d'accueil (définies selon les contraintes inhérentes au territoire) ainsi qu'en lien avec les territoires voisins.*

*La mise en compatibilité des documents d'urbanisme communaux vis à vis du SCoT approuvé en 2011 n'a pas été réalisée, ce qui met en évidence la nécessité de définir une gouvernance afin de veiller à la mise en œuvre du SCoT et à l'application des nouvelles réglementations (Alur, loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt).*

*En matière d'aménagement urbain, le SCoT devra s'attacher à :*

- maîtriser l'étalement urbain et densifier les zones urbaines existantes et à créer. Il convient de privilégier et d'intensifier les constructions en renouvellement urbain afin d'économiser l'espace de plus en plus rare et contraint,
- orienter le développement urbain sur le territoire rétro-littoral,
- définir des objectifs chiffrés de consommation d'espaces agricoles et naturels (pour l'habitat, le développement économique et commercial et pour les équipements publics),
- définir des objectifs ambitieux de production de logements sociaux afin d'anticiper l'application du taux de 25 % sur les 4 communes de plus de 3 500 habitants lorsque l'agglomération aura atteint le seuil des 50 000 habitants,
- réintroduire de la mixité fonctionnelle, résidentielle, sociale et intergénérationnelle,
- prendre en compte les contraintes du territoire (bruit, risques, qualité de l'air) et respecter le paysage et le cadre de vie dans les choix d'urbanisation,
- adapter les espaces construits et les habitations aux nuisances sonores en augmentation (aéroport, A9, LGV) et préserver des zones « calmes »,
- renforcer l'efficacité énergétique et développer la production d'énergies renouvelables,
- poursuivre les efforts de réduction des déchets à la source et encourager le recyclage.

*Plus particulièrement dans les communes littorales il conviendra de :*

- définir les modalités de la mise en œuvre de la loi Littoral,
- limiter et encadrer l'aménagement de hameaux nouveaux et lutter contre l'étalement urbain,
- définir de vraies coupures d'urbanisation et conforter les limites urbaines,
- poser les bases d'un recul stratégique des biens et des personnes face à la montée des eaux du littoral à long terme.

# 6 - ACTIVITES et DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES

## Activités et développement économique liés à la proximité de la métropole et des infrastructures de transport



Le territoire bénéficie de l'influence de pôles économiques attractifs grâce à sa proximité avec les agglomérations Montpellieraine et Nîmoise. De nombreuses infrastructures de transport (A9, RD, voies ferrées, aéroport) facilitent les échanges commerciaux (exportation, logistique, etc) et l'accessibilité du territoire (tourisme).

Plusieurs domaines d'activités existent sur le territoire, dont trois filières principales :

- le tourisme dépend principalement de la qualité des milieux naturels (plages, étang, etc), du patrimoine archéologique et urbain présent sur le territoire mais aussi sur les territoires voisins (Montpellier, Nîmes, Aigues-Mortes, etc). Malgré une fréquentation toujours importante, la nécessité d'une approche qualitative se fait sentir en raison d'un parc immobilier vieillissant et inadapté. Une requalification de l'offre touristique (activités et hébergement) devrait permettre de créer davantage d'emplois et d'étendre la période de fréquentation touristique. L'ampleur des investissements rend nécessaire une réflexion avec les collectivités voisines sur ce secteur d'activités.

- l'agriculture, avec une prédominance pour le maraîchage, est une activité particulièrement dynamique, ce territoire se caractérisant par la qualité de ses sols et de son réseau d'irrigation. Développer une agriculture qualitative plus respectueuse de l'environnement et améliorer l'offre de logement pour les travailleurs saisonniers permettront d'en assurer la pérennité.

- l'activité commerciale et les services sont organisés autour de grandes zones commerciales principalement situées à proximité de la métropole de Montpellier et se caractérisent aussi par une offre de proximité bien développée. En effet, actuellement l'implantation des zones commerciales sur le territoire du Pays de l'Or se fait principalement aux limites de la métropole, ce qui a pour conséquence de créer une concurrence entre zones commerciales. Aussi, pour optimiser le développement économique et permettre une meilleure complémentarité de celles-ci, il conviendra de réfléchir avec les territoires voisins, notamment avec la métropole de Montpellier, à une meilleure stratégie d'implantation.

L'atelier des territoires sur l'entre-deux Montpellier et Nîmes, organisé en 2013 en association avec les acteurs de ce grand territoire, a démontré la nécessité de mettre en place une stratégie de développement économique et commercial interSCoT, de réinvestir, requalifier, densifier et spécialiser les zones existantes tout en stoppant la cannibalisation commerciale.

Enfin, une des caractéristiques de ce territoire est la présence d'activités liés à la plaisance. Une réflexion sur le développement de cette filière devrait également être menée à une échelle dépassant les frontières de l'agglomération.



# ACTIVITES et DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES

## Principaux enjeux à prendre en compte

*Le SCoT doit favoriser un développement du territoire selon les principes durables (compacité, intermodalité) :*

- préciser les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal dans le respect des lois Grenelle et ALUR,*
- aménager en fonction des contraintes du territoire et dans le respect du paysage et du cadre de vie,*
- requalifier et densifier les zones d'activités existantes, en veillant au traitement architectural et paysager de ces zones,*
- veiller au traitement des friches des zones d'activités,*
- développer une offre commerciale, économique et touristique complémentaires avec les territoires voisins, particulièrement celui de Montpellier, afin d'éviter la création de zones concurrentielles,*
- développer le «territoire numérique» en assurant le développement du haut débit,*
- développer un tourisme rétro-littoral, en lien avec les territoires voisins, et offrir une qualité d'hébergement et de services répondant aux besoins de la population touristique,*
- accompagner les activités de plaisance et gérer les problématiques liées au développement de la plaisance : conflits d'usages, gestion de l'espace.*

# 7 - DEPLACEMENTS et MOBILITE

## Déplacement et mobilité, le développement des mobilités alternatives à la voiture



La présence de nombreuses infrastructures de transport (A9, RN113, voies départementales et voies ferrées) facilitent les déplacements du quotidien depuis et vers les territoires voisins, notamment la métropole de Montpellier. Cependant, la présence centrale de l'étang de l'Or allonge les liaisons intercommunales.

La part des transports en commun est seulement de 4 %. Leur utilisation est freinée par :

- des ruptures de charge,
- un maillage insuffisant,
- une absence de hiérarchisation du réseau reposant sur plusieurs lignes d'Hérault Transports et la nouvelle ligne Montpellier/Palavas,
- des temps de parcours trop longs,
- l'irrégularité des fréquences de passage selon les communes et les saisons,
- la faible amplitude des horaires,
- l'absence de rabattements vers les gares de Baillargues et de Valergues-Lansargues.

La compétence «transport» a été acquise de droit en janvier 2012 lorsque la communauté de communes a évolué en communauté d'agglomération. Cette compétence se traduit depuis peu par des actions mises en œuvre notamment depuis novembre 2015, par la mise en place d'une première ligne de bus qui relie, à hauteur de Pérols, le terminus de la ligne 3 de tramway à Palavas.

En ce qui concerne les modes doux, le territoire est concerné par l'aménagement de deux voies vertes reliant plusieurs villes européennes : « ViaRhôna » du Léman à la Méditerranée et « EuroVélo n°8 » d'Athènes à Cadix. Bien que la situation géographique et la topographie du territoire soient favorables au développement des modes doux, on note une insuffisance des itinéraires cyclables en alternative aux déplacements automobiles. Cette carence conjuguée à l'absence d'un réseau de transport en commun adapté expliquent la prédominance de la voiture dans les choix de mobilité.

Il conviendrait de développer l'intermodalité, les modes de transport propres et économes en énergie ainsi que la connexion entre les différents réseaux communautaires existants, et obtenir, ainsi par la réduction des pollutions émises par la circulation automobile, une amélioration de la qualité de l'air.

Enfin, la superficie limitée du territoire et la proximité de la métropole de Montpellier rendent indispensables une réflexion commune dans le domaine de la mobilité entre les deux institutions, ce qui permettrait de réaliser des économies d'échelle.

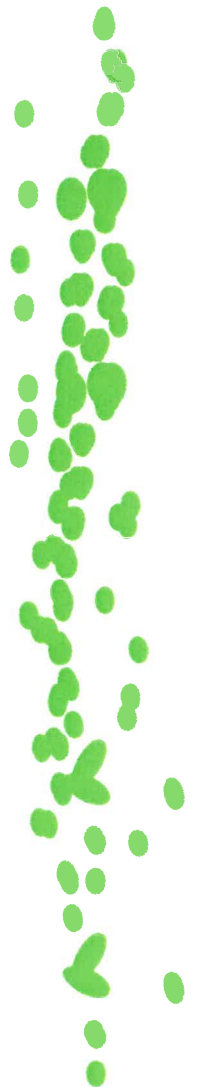


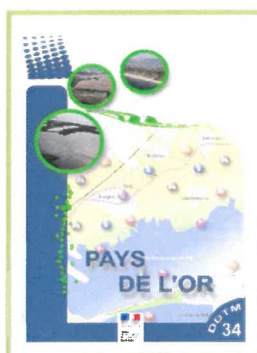
## Principaux enjeux à prendre en compte

*Une réflexion doit être menée sur la gouvernance dans le domaine des transports afin de prendre en compte l'impact de la loi NOTRe sur les enjeux liés à la mobilité. Il convient notamment de réorienter et de renforcer la compétence en matière d'organisation des transports.*

*Il s'agit d'améliorer l'efficacité des transports en commun et de développer les modes doux par :*

- la prise en compte du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE),
- la mise en cohérence du développement urbain et des lignes existantes,
- la hiérarchisation dans la réorganisation des services : lignes à caractère urbain et interurbain,
- la priorisation des axes de transports à créer ou à renforcer,
- le renforcement des liaisons entre les communes du Pays de l'Or et la métropole de Montpellier, l'aéroport et le littoral,
- l'aménagement de pistes cyclables dans les secteurs à forte densité d'habitation et d'équipements et en direction des principaux pôles du territoire (Montpellier et le littoral),
- la production d'un schéma des 2 roues,
- la mise en place d'une réflexion sur la mobilité touristique à l'échelle d'un territoire englobant Montpellier, Nîmes et le littoral.





**Directeur de publication : Matthieu GREGORY**  
**Réalisation et conception : DDTM34 - CEREMA**

**Edition : Juin 2016**

Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Hérault  
Bâtiment OZONE - 181 Place Ernest Granier - CS 60556  
34064 Montpellier Cédex 2

☎ 04 34 46 60 00    📠 04 34 46 61 00  
[ddtm@herault.gouv.fr](mailto:ddtm@herault.gouv.fr)

**Site internet : [www.herault.gouv.fr](http://www.herault.gouv.fr)**