

Projet d'Aménagement et de Développement Durable



SCOT DU BITERROIS

Titre du document	Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)
Débat en CS	17 octobre 2017
Version	Approbation
Date	3 juillet 2023
Rédacteur	Syndicat mixte du SCoT du Biterrois

Syndicat mixte du SCoT du Biterrois

ICOSIUM/M3E
9 rue d'Alger - 34500 Béziers
Tél. : 04 99 41 36 20
Fax : 04 99 47 00 65
contact@scot-biterrois.fr

Avant-Propos

Le PADD est le document du SCoT qui articule les choix politiques des élus en matière d'aménagement et de développement du territoire. Il décrit la vision politique du territoire pour 2040 et fixe les grands objectifs stratégiques pour y parvenir. Il s'agit d'un élément charnière entre les enjeux identifiés dans le diagnostic et la prise de mesures concrètes. En effet, le document d'orientations et d'objectifs viendra par la suite donner les réponses techniques nécessaires à la réalisation du projet politique traduit par le PADD.

Le PADD : une réponse aux enjeux soulevés dans le diagnostic

Les grands enjeux issus du diagnostic sont un préalable aux débats politiques¹ qui ont permis de définir les grands choix fondateurs du PADD. En complément des quelques renvois vers le diagnostic les principaux enjeux sont rappelés ci-après. Avec 23% du territoire sous protection environnementale (hors ZNIEFF) la faune, la flore et les paysages résultants de ces espaces sont des éléments sur lesquels s'appuie l'attractivité du territoire. Ces protections sont d'autant plus importantes que **plusieurs espaces identitaires complémentaires constituent le SCoT** : le littoral, la plaine et le piémont avec le Canal du Midi comme lien entre tous. Ces espaces se caractérisent à la fois par leur paysages (coteaux, contreforts, plaine, côte, étangs, etc.), leur fonctionnement et leur fluctuation saisonnière (vendanges, saison touristique estivale, etc.) mais aussi leurs éléments patrimoniaux marquants comme l'étang de Montady, les écluses de Fonseranes à Béziers ou encore l'écluse ronde d'Agde. L'enjeu principal en la matière est donc de **protéger ces espaces naturels et autres éléments supports identitaires forts face aux pressions diverses** : infrastructures qui fracturent le territoire, extensions urbaines normalisées et banalisées dans leur forme architecturale, mitage agricole... Avec 244 ha/an consommés entre 2001 et 2018 (dont 115ha/an pour l'habitat et 26ha/an pour l'économie), la **limitation de la consommation foncière** est donc une nécessité pour atteindre cet objectif.

Outre ces espaces identitaires, le territoire est aussi fortement **marqué par les nombreuses vallées** qui le traversent avec pas moins de 4 des principaux fleuves du département héraultais. Elles ont l'avantage d'apporter de **nombreuses ressources alluviales en eau potable malgré leur déficit en période estivale**. La **nappe phréatique de l'Astien** est elle aussi concernée par un risque de déficit mais il perdure tout au long de l'année au même titre que les risques de pollutions diverses qui touchent toutes les ressources. Sur la nappe phréatique s'ajoute aussi un danger de salinisation par intrant marin en cas de surexploitation de la ressource. Avec toutes ces vallées ce sont **72% des communes qui sont concernées par des risques d'inondation**. Leur urbanisation historiquement adossée aux zones de risques est aujourd'hui impactée par le changement climatique qui intensifie la récurrence du risque en particulier au niveau du littoral (6 communes concernées), où il se couple avec le risque de submersion marine et les phénomènes d'érosion du trait de côte. **L'enjeu de protection des personnes et des biens face aux risques est donc capital.**

La mise en sécurité face aux risques est d'autant plus importante que la croissance démographique va perdurer sur un rythme moins soutenu d'ici 2040. En effet, **la population devrait tout de même augmenter de plus de 20% par rapport à l'actuelle**. Des **logements devront donc être prévus pour répondre aux besoins actuels et futurs liés à ces nouveaux arrivants**. Dans les zones où la croissance est la plus forte, des services devront probablement être mis en place pour répondre à cette nouvelle demande sans altérer leur niveau de qualité. Ces nouvelles constructions devront aussi répondre à un **enjeu patrimonial pour maintenir la qualité et l'identité du tissu urbain et architectural**, mais aussi **s'adapter et muter pour mieux répondre aux attentes des habitants et à l'évolution des modes de vie**.

¹ Voir support des conférences débats sur notre site internet.

Ces enjeux de qualité urbaine et de mise en sécurité face aux risques concernent aussi les entreprises qui s'organisent autour d'un modèle économique fortement présentiel. L'enjeu est de **renforcer la solidité du tissu économique et lui rendre son dynamisme pour qu'il puisse créer de l'emploi** et ainsi diminuer le chômage.² Pour cela l'objectif est de **restructurer le tissu économique autour de quelques filières porteuses et de diversifier le modèle économique en développant des activités productives** plus créatrices d'emplois. En matière de commerce, les effets de concurrence entre centre-ville et périphérie (grandes surfaces...) qui détruisent des emplois et imposent des flux de mobilité importants néfastes à l'attractivité des cœurs de ville sont à limiter.

Les enjeux liés à la mobilité des habitants, de même que **l'amélioration des réponses apportées aux flux pendulaires quotidiens** (actifs ou étudiants) et **des connexions avec l'aéroport**³ sont aussi des leviers pour augmenter l'attractivité du territoire y compris pour les entreprises. Ces flux se concentrent principalement vers les zones d'emplois et de formation principalement basées à Béziers et sa proche périphérie. En **période estivale ils entrent en conflit avec les flux touristiques au niveau du littoral et tendent à saturer les réseaux routiers**. Faire évoluer les habitudes en incitant au changement de mode de déplacement (la voiture individuelle est aujourd'hui largement majoritaire), et en améliorant l'offre de transport alternatif (transport en commun, voies douces, etc.) permettra de répondre aux enjeux de saturation des réseaux et au **maintien de l'accès aux services**. Les projets concernant les voies ferrées vont aussi servir de levier à cette désaturation, avec **l'arrivée de la LGV** qui permettra d'augmenter la cadence des trains du quotidien sur la voie actuelle et **de maintenir le service sur la voie vers Bédarieux** pour répondre aux enjeux de périurbanisation de Béziers vers le nord (Magalas et ses environs).

Au travers du projet politique du PADD, des réponses à ces enjeux ont été apportées dans les limites des capacités du document. Les acteurs du territoire se sont ainsi engagés dans un ambitieux projet pour leur territoire en 2040.

² En 2017, il y avait 13,9% de chômage sur la zone d'emplois de Béziers et 16,9% sur celle d'Agde-Pézenas contre 9,4% à l'échelle nationale.

³ Ces quinze dernières années l'aéroport s'est développé de façon notable apportant un certain dynamisme au territoire en particulier en matière touristique.

Table des matières

Les choix fondateurs pour le territoire à 2040	6
Choix fondateur A. Un territoire vecteur d'images attractives	7
Orientation A.1. Mettre en valeur l'identité des différents espaces et faire valoir leur complémentarités	7
<i>Objectif A.1.1. Espace de piémont, maintenir la qualité de l'environnement et développer le tourisme vert</i>	7
<i>Objectif A.1.2. Espace de plaine, concilier la mise en valeur des espaces viticoles avec le développement urbain</i>	7
<i>Objectif A.1.3. Espace littoral, créer des liens transversaux internes et avec les territoires voisins ainsi que diversifier l'offre touristique</i>	8
<i>Objectif A.1.4. Espace Canal du Midi, tirer parti d'un patrimoine identitaire commun</i>	9
Orientation A.2. Faire des éléments urbains et naturels des composantes des espaces vitrines	10
<i>Objectif A.2.1. Générer des ambiances urbaines « qualitatives »</i>	10
<i>Objectif A.2.2. Travailler sur l'inscription du tissu urbain dans le grand paysage</i>	11
<i>Objectif A.2.3. Préserver et valoriser les biens communs que sont les marqueurs écologiques</i>	12
Choix fondateur B. Un territoire attentif à ses ressources et ses fragilités pour être moteur d'innovation	13
Orientation B.1. Aménager des conditions favorables à l'innovation et aux sphères productives pour une économie dynamisée	13
<i>Objectif B.1.1. Innover dans une économie plurielle pour assurer la compétitivité du territoire</i>	13
<i>Objectif B.1.2. Développer et organiser un modèle productif</i>	15
<i>Objectif B.1.3. Structurer et aménager les parcs d'activités</i>	16
Orientation B.2. Générer un développement urbain mesuré et novateur	17
<i>Objectif B.2.1. Diminuer et maîtriser la consommation d'espaces</i>	17
<i>Objectif B.2.2. Gérer la ressource en eau pour répondre aux besoins de développement</i>	18
<i>Objectif B.2.3. Adapter les espaces bâtis pour permettre la résilience face aux risques</i>	20
Choix fondateur C. Un territoire multimodal aux déplacements fluidifiés	21
Orientation C.1. Générer des axes de rabattement	21
<i>Objectif C.1.1. Développer l'intermodalité sur le réseau</i>	21
<i>Objectif C.1.2. Créer une offre de mobilité efficiente sur le réseau et y améliorer les infrastructures</i>	22
<i>Objectif C.1.3. Accueillir la population « mobile » proche des axes de rabattement</i>	23

Orientation C.2. Limiter la dépendance à la voiture individuelle en favorisant la « multimobilité » **23**

Objectif C.2.1. Placer les mobilités douces au cœur de la réflexion sur les déplacements 24

Objectif C.2.2. Rechercher des offres alternatives sur les liaisons secondaires 24

Objectif C.2.3. Prévoir la mutabilité des infrastructures 25

Choix fondateur D. Un territoire qui fait société **26**

Orientation D.1. Optimiser l'organisation et l'accès aux pôles de services, d'emplois et de commerces **26**

Objectif D.1.1. Structurer le territoire autour de polarités dans une logique de complémentarité 26

Objectif D.1.2. Structurer la grande offre commerciale pour répondre à l'accroissement démographique 28

Objectif D.1.3. Faire des espaces urbains des lieux « multi-activités » 29

Orientation D.2. Proposer une offre de logements suffisante et adaptée aux besoins des populations **30**

Objectif D.2.1. Trouver une réponse commune et solidaire aux besoins en logements 30

Objectif D.2.2. Diversifier l'offre de logements à vocation d'habitat pour répondre aux besoins de la population et aux spécificités locales 31

Objectif D.2.3. Proposer une offre de logements occasionnels et spécifiques 32

Les choix fondateurs pour le territoire à 2040

À partir des enjeux soulevés dans le diagnostic de grandes volontés se sont affirmées. De celles-ci émergent quatre choix majeurs qui fondent le projet et constituent le cœur de la vision du territoire à 2040.

Un territoire vecteur d'images attractives

Le territoire du SCoT du Biterrois est reconnu et attire pour certaines de ses spécificités : présence de la mer, patrimoine, viticulture... La diversité et la complémentarité des espaces : littoral, plaine, piémont et Canal du Midi sont des atouts.

La volonté est de consolider l'image renvoyée par ces différents espaces particuliers. Le territoire restera attractif pour les touristes et les habitants dans chacun de ses espaces. Le cadre de vie spécifique nécessite ainsi d'être maintenu et valorisé. La qualité et la typicité du paysage urbain et naturel ainsi que la mise en valeur de l'environnement sont identifiés comme des priorités.

Un territoire attentif à ses ressources pour être moteur d'innovation

Le territoire doit faire face à plusieurs fragilités particulières qui ont eu tendance à s'accroître au fil du temps. La réponse apportée par les élus du SCoT est de ne pas subir ces phénomènes mais de mieux les maîtriser pour impulser de nouvelles manières de se développer. D'une part il s'agit de faire évoluer le système économique actuel pour accroître les opportunités d'emplois : une stratégie clarifiée d'aménagement économique permettra d'accompagner les acteurs compétents et d'avoir un territoire plus attractif auprès des entrepreneurs. D'autre part, les ressources en eau et foncières tendant à s'amenuiser, l'innovation par rapport aux modèles actuels de développement urbain est nécessaire au développement des communes et des activités. Il est nécessaire d'améliorer les façons de préserver ces ressources indispensables. La problématique des risques sur le territoire invite également à concevoir des manières de se développer plus adaptées et innovantes pour ne pas mettre en danger les populations et les activités.

Un territoire multimodal aux déplacements facilités

L'augmentation des déplacements domicile/travail, ainsi que la position stratégique sur des axes de déplacements font du territoire un espace de déplacements quotidiens important. La voiture a pris une place prépondérante dans les moyens de transports. Afin de prévenir des difficultés de déplacements et de limiter le risque de précarité énergétique de la population, les élus du SCoT souhaitent pour 2040 un territoire où l'accès aux différents moyens de transport sera facilité. Il s'agit d'offrir aux habitants les possibilités de se déplacer de manière efficace autrement qu'en voiture individuelle. Les solutions alternatives à la voiture seront ainsi encouragées grâce à une organisation des mobilités et des infrastructures renouvelées.

Un territoire qui « fait société »

Le territoire attire chaque année de nouveaux habitants, ce qui lui confère un certain dynamisme mais représente aussi un risque d'accentuation de difficultés sociales sur un territoire déjà fragilisé. Il s'agit donc d'offrir des conditions propices à l'intégration des nouveaux arrivants sur le territoire sans générer de formes d'exclusions sociales ou spatiales. Pour cela, il faut que l'accès aux différentes ressources et services soit créé, renforcé, aménagé et organisé au mieux pour tous. Aussi, l'ambition est de proposer une offre de logements répondant aux besoins particuliers des habitants et des touristes tout en participant à limiter les difficultés sociales. Afin que la réponse aux différents besoins de la population s'organise pertinemment, elle se mettra en œuvre dans le respect des autres grands choix fondateurs établis pour le territoire.

Choix fondateur A. Un territoire vecteur d'images attractives

Orientation A.1. Mettre en valeur l'identité des différents espaces et faire valoir leur complémentarités

Quatre espaces façonnent l'identité du territoire :

- ▶ Le littoral avec ses stations balnéaires et l'attractivité de la Méditerranée ;
- ▶ La plaine où les espaces agricoles et le développement urbain marquent le paysage ;
- ▶ Le piémont caractérisé par la typicité de son patrimoine naturel, bâti et culturel ;
- ▶ Par superposition aux autres espaces, le Canal du Midi véritable symbole patrimonial et culturel (classé à l'UNESCO) sert de trait d'union du territoire.

Chacun de ces espaces permet d'offrir une ambiance et une qualité de vie différente. Ils ont vocation à devenir des « vitrines » du territoire. Pour cela, il s'agit de conserver leurs singularités (culture, paysage, patrimoine...) en proposant des offres d'accueil et de loisirs complémentaires aux habitants et aux touristes. La variété et la complémentarité des atouts est une opportunité à saisir pour diversifier l'offre touristique. La mise en valeur des richesses de chacun de ces espaces doit permettre de refléter un territoire où il « fait bon vivre et se divertir ».

Toutes les communes participent de l'image renvoyée et doivent contribuer à façonner la qualité de cette image. Quelques-unes, plus emblématiques de la typicité d'un espace sont qualifiées d' « ambassadrices ».

Objectif A.1.1. Espace de piémont, maintenir la qualité de l'environnement et développer le tourisme vert

L'espace de piémont par définition est un espace à la topographie plus accidentée avec des massifs arborés plus denses que sur le reste du territoire. La présence au cœur de cet espace du Parc Naturel Régional du Haut-Languedoc est la marque d'un patrimoine environnemental et historique particulier. Avec son identité rurale forte, il marque les communes même environnantes et joue un rôle sur l'attractivité du piémont.

Le cadre de vie dit « rural » est à maintenir : nature environnante, culture agricole, rythme de vie apaisé, entités villageoises préservées... En effet, il permet une qualité de vie recherchée par certains touristes et habitants. Par ailleurs, les espaces de forêts, le relief marqué, les cours d'eau et le patrimoine historique offrent de nombreuses opportunités pour développer un tourisme vert. Les loisirs de type randonnées, découverte de la biodiversité et du patrimoine, circuits VTT, loisirs nautiques, etc. trouveront leur place dans le piémont aussi bien pour les touristes que pour les habitants.

Cet espace n'a donc pas vocation à accueillir un développement urbain important mais le maintien de son attractivité passe par l'entretien d'une dynamique d'accueil résidentiel et touristique. La préservation et la mise en valeur des atouts patrimoniaux sont le cœur de sa dynamique d'ici 2040.

Objectif A.1.2. Espace de plaine, concilier la mise en valeur des espaces viticoles avec le développement urbain

La situation géographique de plaine, la proximité aux grandes infrastructures de transport, les risques naturels peu présents et l'influence de l'agglomération biterroise ont fait de cet espace un lieu privilégié du développement des communes. Cet espace continuera à accueillir une part importante des habitants du territoire. L'ambition est d'accompagner ce phénomène sans détériorer les différents atouts de cet espace qui contribuent à son dynamisme et sa qualité de vie.

Les plus grandes communes de l'espace de plaine que sont Béziers et Pézenas ont un patrimoine urbain historique particulier dans leur cœur de ville. D'autres communes ont un cœur villageois dont l'architecture est digne d'intérêt patrimonial. Concilier la valorisation de ce patrimoine propre au territoire biterrois et les projets de constructions est un objectif pour cet espace. Ambassadeurs d'un tourisme culturel, les cœurs de ces villes et villages doivent rester dynamiques et de caractère.

D'autre part, les espaces agricoles et notamment viticoles, sont une vitrine pour le territoire au travers des paysages, de l'activité viticole, des bâtis agricoles et de la culture locale. Il y a donc un intérêt certain à les valoriser au travers d'une offre touristique et de loisirs adaptée : œnologie, circuits touristiques, aménagements de domaines, pistes cyclables... L'objectif est de développer une offre touristique et de loisirs cohérente sur l'ensemble de la plaine pour proposer une alternative complémentaire à celles du littoral et du piémont. Elle devra aussi rester compatible avec les activités agricoles et viti-vinicoles existantes.

Pour que cette valorisation puisse être mise en œuvre, la maîtrise du développement urbain au regard du potentiel que représentent les espaces viticoles est nécessaire. Une vigilance particulière doit être portée sur l'aménagement des franges urbaines et l'intégration des constructions par rapport au paysage agricole. Espace du développement urbain, l'objectif pour la plaine est de veiller à continuer à offrir un cadre de vie de qualité tout en créant une offre touristique cohérente.

Objectif A.1.3. Espace littoral, créer des liens transversaux internes et avec les territoires voisins ainsi que diversifier l'offre touristique

L'espace littoral qui correspond aux six communes ayant une façade littorale, a majoritairement été aménagé pour accueillir le tourisme balnéaire de masse en saison estivale. Toutefois, ce dernier ne peut être le seul moteur de cet espace. Certains touristes cherchent de nouvelles offres et le littoral devient de plus en plus un espace de vie à l'année. Il n'est donc pas suffisamment aménagé pour répondre à ces besoins.

Diversifier l'offre touristique en préservant le caractère « balnéaire »

Les équipements permettant d'accueillir l'offre balnéaire doivent être maintenus. Certains doivent faire l'objet de requalification notamment dans les stations (hébergements, ports...). Cependant, la conception du « balnéaire » est tenue d'évoluer avec les besoins nouveaux : recherche de paysages naturels, d'espaces ouverts en ville, d'hébergements spacieux, d'espaces de sports et de découverte de la nature.

La mise en valeur du paysage et de l'environnement est un objectif pour l'espace littoral qui recèle des spécificités remarquables. Les milieux humides présentent une biodiversité caractéristique que l'on retrouve tout le long du littoral méditerranéen. Ils forment une « mer verte » qu'il convient d'affirmer sur tout le linéaire côtier tout en recréant des continuités d'usages entre les cœurs de village et leur(s) station(s). Les liens sont à renforcer avec les territoires voisins : Narbonne et son littoral ou encore Sète et son port véritable porte d'entrée touristique de la Méditerranée. Il est possible de favoriser la découverte de l'ensemble de l'espace littoral par des modes de déplacements originaux sans avoir d'impact fort sur les écosystèmes. Les modes doux et des systèmes de navettes maritimes appelés cabotage peuvent être développés entre les points d'intérêts de l'espace littoral et les stations balnéaires. Positionner l'espace littoral comme une destination touristique privilégiée et renouvelée sur le bassin méditerranéen est une ambition pour le territoire.

Adapter le développement aux difficultés qu'imposent les risques naturels

La capacité à construire sur/dans le tissu urbain existant est l'enjeu majeur pour les villes et stations du littoral où les risques d'inondations et d'érosion seront accentués d'ici 2040. Les choix de constructions et de leurs implantations devront être réalisés dans le respect de la

sécurité des biens et des personnes. Des solutions innovantes pour adapter les constructions aux risques y seront encouragées. Les zones où le phénomène de cabanisation s'est développé doivent ainsi être contenues. Elles feront l'objet d'une réflexion pour la mise en sécurité des personnes et les problématiques environnementales et sociales générées par l'occupation de ces espaces à l'année.

Aménager un cadre de vie de qualité et dynamique tout au long de l'année pour les résidents

Les communes et stations de l'espace littoral attirent de plus en plus de résidents à l'année (utilisation des résidences secondaires comme domicile à l'année et donc bascule en résidence principale). Il faut donc offrir des équipements de qualité qui permettent de s'adapter à la fois aux populations touristiques et résidentes (commerces, déplacements, équipements de loisirs, logement). Pour maintenir une offre suffisante, il s'agit aussi de prendre en compte l'effet d'accroissement démographique fort et ponctuel durant la période estivale.

Jusqu'ici, l'attractivité particulière de cet espace est un moteur fort pour le territoire. Face aux mutations à l'œuvre dans le secteur (tourisme, climat, etc.), le littoral se doit donc d'être particulièrement innovant pour se réinventer.

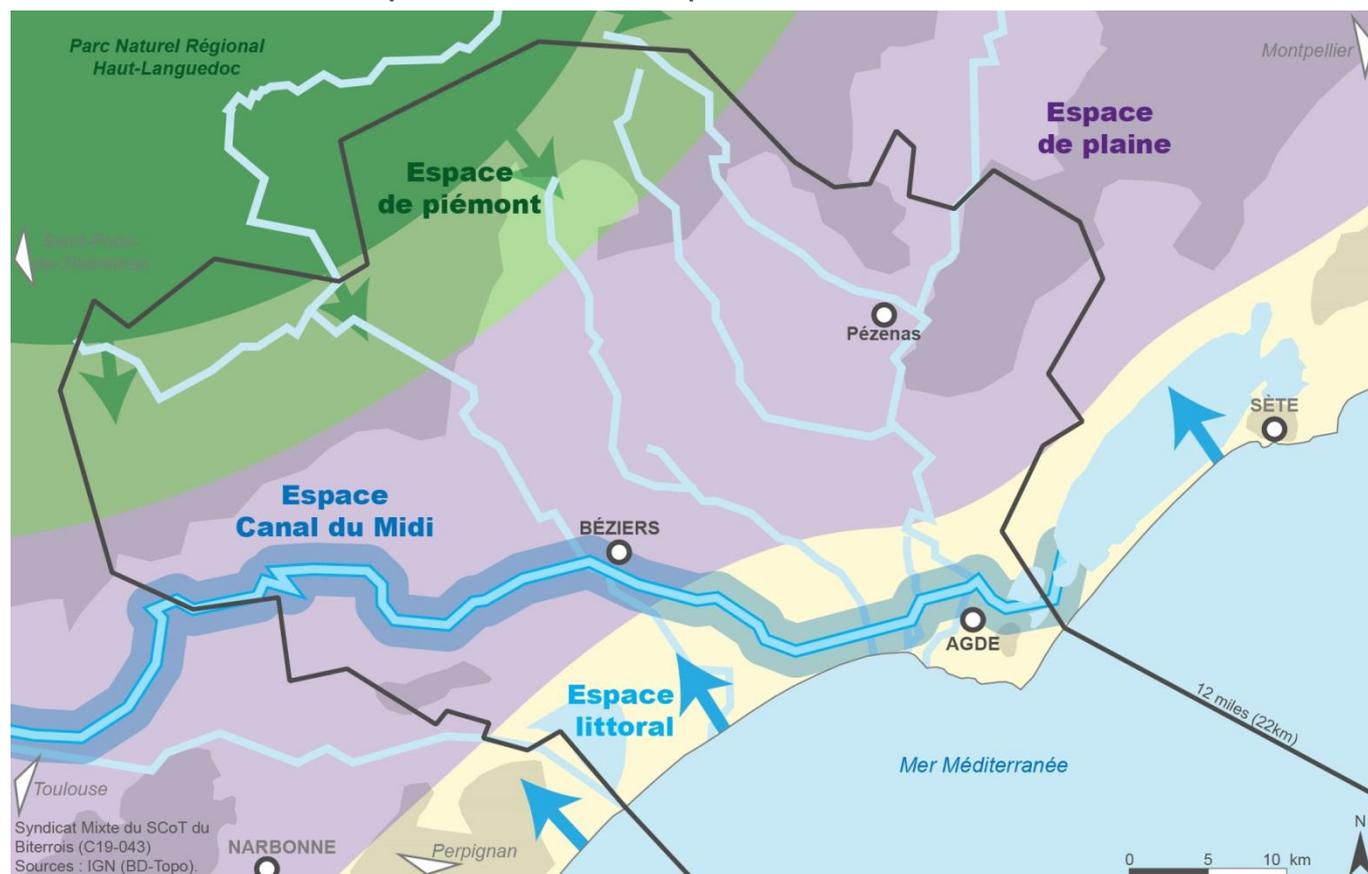
Objectif A.1.4. Espace Canal du Midi, tirer parti d'un patrimoine identitaire commun

Le Canal du Midi est un patrimoine facteur d'attractivité touristique, reconnu au-delà du territoire du SCoT du Biterrois. Faisant le lien entre plusieurs communes et avec l'extérieur du territoire, il est un support de projets communs. En prenant soin de préserver et de mettre en valeur le canal et ses abords, le territoire continuera à en percevoir les bénéfices touristiques et paysagers, ainsi qu'un cadre de vie singulier.

La qualité des points de vue depuis le canal et vers celui-ci étant un des critères de son attractivité, ils sont à préserver. Ainsi, certaines constructions ou aménagements, existants ou futurs, seront travaillés pour s'intégrer dans le paysage afin de ne pas les dégrader. D'autres ne pourront trouver place près du canal. Les communes sur lesquelles passe le canal ont l'avantage de pouvoir développer une connexion entre celui-ci et les autres points d'intérêt à proximité (berges du canal, centre-ville, monument, etc.). L'objectif est que les personnes utilisant les abords du canal comme un itinéraire touristique puisse trouver des lieux à visiter sur les berges et au-delà. Le touriste sera donc amené à s'arrêter sur plusieurs points du territoire et à découvrir un patrimoine au-delà du canal, notamment grâce à des pistes cyclables.

Le canal doit rester un espace continu et sans rupture en termes de mobilités douces avec une offre cohérente sur tout son linéaire. Ainsi, les projets ponctuels l'affectant seront à réfléchir au regard de leur conséquence sur le reste du canal et de son utilisation.

Représentation schématique des vitrines du territoire



Orientation A.2. Faire des éléments urbains et naturels des composantes des espaces vitrines

Afin de renvoyer une image de « qualité », les actions d'aménagement doivent porter autant sur les éléments urbains que sur les composantes naturelles. Ensemble, ils façonnent les paysages, les ambiances et le cadre de vie. D'une part, il s'agit de traiter la qualité des espaces urbains et de mettre en valeur les atouts et ressources environnementales du territoire. D'autre part, il faut veiller à ce que le tissu urbain s'intègre au mieux avec les espaces naturels et agricoles qui l'entourent. Ainsi, les espaces doivent être pensés pour être vécus de l'intérieur et vus depuis l'extérieur à la fois pour les habitants, les touristes et usagers du territoire. Les réflexions et actions d'aménagements peuvent conduire à travailler de manière différente sur les espaces naturels ou urbains : mise en protection, réglementation, restauration, construction, embellissement... Ces actions s'appuieront sur les différents projets choisis pour les quatre espaces vitrines.

Objectif A.2.1. Générer des ambiances urbaines « qualitatives »

La qualité des espaces urbains dans lesquels évoluent les habitants joue un rôle important dans les ressentis et l'utilisation qu'ils en font. Il s'agit donc de réfléchir au paysage et à l'ambiance que peuvent générer les quartiers. Qu'il s'agisse de projet d'extension ou de requalification de l'existant, la réflexion sur l'élaboration des espaces urbains permet d'apporter une réponse au bien être des habitants (limitation des nuisances, espaces d'échanges, sécurité, nature en ville, etc.).

Le choix des aménagements participe du caractère et de la qualité de l'ambiance dans les quartiers. Afin d'affirmer le caractère de certains espaces urbains, plusieurs éléments doivent être réfléchis : la forme urbaine, la place de la voiture, le positionnement des activités générant des nuisances, le mobilier urbain, les éléments de végétalisation d'essences locales... Les

espaces urbains étant des espaces du quotidien, ils doivent être **aménagés pour rendre leurs usages les plus agréables possibles**. Par exemple, les espaces de « respirations » (places, jardins...) participent à la qualité du cadre de vie. Les équipements permettant les déplacements non motorisés doivent être mis en place. L'aménagement du stationnement se doit aussi d'être fonctionnel.

Par ailleurs, il s'agit de diversifier la conception des bâtiments, des logements et des espaces publics en les adaptant à leur environnement particulier. En évitant les logiques de reproductions à l'identique des constructions, le paysage urbain est enrichi et cela contribue à l'appropriation par les habitants des espaces créés. Ainsi, des partis pris architecturaux tranchant avec le reste des constructions alentours peuvent être utilisés, notamment en ce qui concerne les équipements structurants du territoire.

Afin de **préserver l'unité et l'identité des villes et villages**, la continuité et la cohérence aussi bien entre les quartiers que dans les quartiers sont des éléments clés. Pour assurer une transition efficace entre différents secteurs, la cohérence des formes urbaines doit être traitée. Il s'agit de réaliser des constructions avec des emprises au sol, des hauteurs et des architectures qui s'intègrent avec les bâtis environnants et qui soient acceptables pour les habitants. Les bâtis à caractère historique et architectural ont vocation à être mis en valeur. Le maillage des différents déplacements participe à la bonne transition entre plusieurs îlots ou quartiers.

L'ensemble des éléments d'aménagement doivent être traités les uns par rapport aux autres. La fonctionnalité des quartiers ne doit pas être réalisée au détriment de l'esthétique et du paysage urbain.

Objectif A.2.2. Travailler sur l'inscription du tissu urbain dans le grand paysage

L'ensemble des constructions et aménagements ont un rôle dans le grand paysage. Les points de vue remarquables sur les villes et villages sont à préserver. En effet, certaines formes et silhouettes de villages sont typiques et contribuent à façonner l'identité du biterrois. Si la notion de « qualité » paysagère apparaît comme tout à fait relative, la problématique ne peut être traitée de manière facultative.

Le travail ne peut s'appliquer de manière similaire à tous les espaces, il s'agit de prendre en compte la diversité paysagère. Aussi, les problématiques d'intégration doivent être traitées à plusieurs échelles. Afin d'éviter le changement brutal de paysage entre espace urbain et agricole ou naturel, **l'ensemble des interfaces sont à soigner pour les franges urbaines** existantes ou en projet. L'architecture des constructions et la place de la végétation jouent un rôle important dans la qualité de ces franges urbaines. Identifier des coupures nettes à l'urbanisation permet de les maintenir en l'état et de ne pas dégrader certains paysages.

Parmi ces espaces de transitions, **les entrées de ville** sont paysagèrement symboliques. Elles sont des lieux de passage obligés et participent à l'image renvoyée par la commune. Elles doivent être lisibles pour permettre à l'usager de se repérer et d'identifier les lieux. Par exemple, il convient d'éviter une surcharge de signalétique, de travailler sur l'alignement et le recul par rapport à la voirie ou encore la cohérence architecturale. Ce traitement est d'autant plus indispensable que beaucoup d'entrées de villes sur le territoire sont des zones d'activités ou des zones commerciales. Certains itinéraires étant plus empruntés que d'autres, le traitement des entrées de ville peut y être priorisé.

D'autre part, des points de vue vers certaines villes ou villages sont remarquables. **Les silhouettes spécifiques** de ces villages seront préservées : forme de circulades, village perché... Les formes de villages historiques qui ont une valeur paysagère devront être maintenues pour s'intégrer dans leur environnement et préserver la qualité du paysage.

Enfin, certains aménagements ou équipements peuvent marquer des ruptures dans le paysage parce qu'ils peuvent se voir de loin, être imposants ou isolés : grandes infrastructures de déplacements ou d'activités, parcs photovoltaïques, constructions en zone agricole... Il s'agit donc, dans la mesure du possible, de ne pas démultiplier les lieux d'implantation de ces infrastructures. Des dispositions paysagères particulières seront prises pour ces aménagements.

Aussi, il est nécessaire de porter une action volontariste face aux phénomènes des constructions illégales et de cabanisation pouvant participer à miter le paysage.

Objectif A.2.3. Préserver et valoriser les biens communs que sont les marqueurs écologiques

La mise en œuvre des différents projets portés sur le territoire dépend étroitement de l'attention portée aux ressources naturelles. Ces éléments naturels sont des atouts pour le territoire. Ils fournissent des ressources pour nos activités et sont des composantes importantes des paysages.

Les élus du SCoT portent ainsi la volonté commune de préservation et de valorisation du patrimoine naturel quel que soit les particularités territoriales. Ces espaces naturels représentent des biens communs. **Des réservoirs importants de biodiversité** sont présents sur le territoire : formations arborées dans le piémont, ripisylves associées aux fleuves, zones humides sur le littoral avec lagunes et étangs... Ces espaces font souvent l'objet de protections réglementaires. Le territoire souhaite les appuyer tout en y permettant le développement de certaines activités respectueuses de la nature. Pour cela, ils doivent faire l'objet d'une gestion concertée : leur valorisation par des aménagements et activités ne doit pas entraîner la dégradation de la biodiversité et des paysages existants.

Certains **éléments de continuité écologique plus ponctuels** présentent des atouts pour le cadre de vie, les paysages et la biodiversité : haies, cours d'eau, alignements d'arbres remarquables, espaces verts et jardins en ville... Afin d'assurer la présence et les déplacements de certaines espèces, ces continuités seront préservées, voire renforcées ou recrées.

Un des leviers pour limiter les pressions sur les espaces naturels est la maîtrise du développement urbain et la limitation de l'impact des actions humaines. Cependant, elles doivent s'accompagner **d'une diminution des pollutions** sur les milieux pour que la préservation des ressources naturelles soit garantie et cohérente. Des attentions sont à porter en matière d'agriculture, de gestion du ruissellement ou du traitement des espaces verts pour limiter l'utilisation de substances polluantes. Des démarches spécifiques permettent d'inciter les pouvoirs publics et les personnes privées à limiter les rejets polluants. La qualité des sols et de l'eau dépendent en grande partie de ces pratiques. L'amélioration des systèmes d'épuration, la gestion du ruissellement ainsi que la protection des zones de captages sont les actions minimales à entreprendre pour contribuer à la préservation de la qualité de l'eau.

Ainsi, le développement urbain et d'activités seront réalisés dans le respect des fonctionnements écologiques. La mise en œuvre efficace du SCoT pourra être renforcée par des démarches volontaristes comme la reconstitution de maillages écologiques. Les actions visant à avoir une meilleure connaissance et des actions de sensibilisation autour du patrimoine écologique sont à valoriser.

Choix fondateur B. Un territoire attentif à ses ressources et ses fragilités pour être moteur d'innovation

Orientation B.1. Aménager des conditions favorables à l'innovation et aux sphères productives pour une économie dynamisée

Touché par le chômage et la précarité de l'emploi, le territoire a besoin d'aménager des conditions favorables au développement de filières économiques pérennes et productrices d'emplois. Pour cela deux grands défis sont donnés au territoire :

- ▶ Clarifier sa stratégie économique en définissant des thématiques économiques prioritairement soutenues ;
- ▶ Développer des activités productives, davantage génératrices d'emplois pérennes et de richesses.

Pour cela, l'action économique s'orientera autour de plusieurs filières porteuses et complémentaires. En s'appuyant sur les nombreuses filières existantes, certaines thématiques stratégiques seront privilégiées pour recréer une dynamique économique territoriale qui rompe avec l'image de « mono-activité » actuelle.

L'objectif économique soutenu est également de miser sur des activités productives dans chacune des thématiques stratégiques choisies. Il s'agit de créer des richesses : des produits, des services, des connaissances et des savoir-faire. À contrario, l'économie présente, majoritairement développée sur le territoire, n'est pas suffisante pour générer de l'emploi et de la richesse. Ce positionnement autour d'activités productives se veut donc innovant vis-à-vis du modèle actuel et permettra de diversifier les richesses.

À partir de cette stratégie, le SCoT doit contribuer à limiter les logiques « d'opportunités » en matière de gestion du foncier économique, de l'immobilier d'entreprises et de l'accompagnement des entrepreneurs. En effet, ces dernières ne peuvent contribuer efficacement à la compétitivité du territoire sur le long terme.

Objectif B.1.1. Innover dans une économie plurielle pour assurer la compétitivité du territoire

Le caractère pluriel de l'économie doit être affirmé au travers de l'identification de thématiques économiques à privilégier. Cela permet d'accompagner les domaines d'intervention forts des personnes publiques, notamment des EPCI. Les domaines à conforter sur le territoire sont les suivants :

Un tourisme qui monte en gamme et s'appuie sur la diversité du patrimoine et des paysages

Le tourisme est un moteur important du territoire qu'il s'agit de conforter en le faisant évoluer sur plusieurs dimensions pour mieux répondre aux mutations en cours tant au niveau des pratiques que des attentes de la clientèle. Les principaux objectifs à horizon 2040 sont :

- ▶ la montée en gamme de l'offre touristique avec la rénovation des stations balnéaires vieillissantes, la recherche de qualité (environnemental, patrimoniale, culturelle, etc.) et de typicité des activités proposées qu'il s'agisse d'achats (produits locaux, etc.) ou de loisirs (sports nautiques et natures, bien-être, visites culturelles, etc.) ;
- ▶ le développement d'une offre complémentaire à celle existante autour du balnéaire afin d'élargir la saison.

Bien que l'offre balnéaire reste attractive, elle ne permet plus de répondre à l'ensemble des attentes de la clientèle. En effet, l'attente se porte aujourd'hui sur des services plus qualitatifs (accueil en langue étrangère, meilleure communication et appropriation du territoire par le numérique, etc.) pouvant nécessiter la formation des acteurs du tourisme, une offre plus respectueuse de l'environnement ou tournée vers des activités d'itinérance (randonnée,

cyclotourisme, etc.) propices à être développées sur d'autres parties du territoire et en particulier le piémont. Les touristes cherchent aujourd'hui la typicité et l'authenticité des lieux qu'ils visitent (patrimoine, richesse paysagère, culture, etc.) y compris dans les activités de pleine nature. Ces demandes vont nécessiter un élargissement de l'offre sur l'ensemble du territoire pour profiter de la diversité patrimoniale et paysagère disponible, mais aussi des niches qui pourraient se développer sur des secteurs particuliers et atypiques.

Les opportunités productives soutenant l'économie présentielle

L'économie présentielle, qui repose sur divers services aux habitants et aux touristes (commerce, service à la personne, construction...), nécessite elle-même des produits, des services et de l'innovation pour fonctionner. La croissance démographique va entraîner de nouveaux besoins d'activités préSENTIELLES. Cela constituera des opportunités de marché pour les activités de production soutenant cette économie présentielle et pouvant la faire monter en qualité.

Pour certains domaines, cela peut être un moyen de produire sur place des produits aujourd'hui recherchés à l'extérieur du territoire. Ces activités doivent pouvoir trouver leur place sur le territoire et être encouragées. Les activités concernées sont par exemple :

- ▶ la production de matériaux ou d'équipements pour le secteur du BTP ;
- ▶ la réalisation des équipements touristiques ;
- ▶ l'innovation dans la domotique ;
- ▶ l'ensemble des services fournis aux entreprises (communication, conseil, ingénierie, maintenance...).

Accompagnement de la mutation de secteurs « traditionnels »

Certains secteurs dits « traditionnels » doivent muter pour rester compétitif. Ils doivent affirmer leur position. Ces secteurs nécessitent un soutien et un accompagnement particulier pour chacun d'eux par les acteurs compétents : conseil, aide à l'innovation, formation...

Le secteur agricole :

Le territoire a subi un phénomène de déprise agricole important qui est la conséquence d'une perte de compétitivité du secteur viticole et du développement urbain. Face à ce phénomène, le SCoT porte la volonté de préserver [\(parcelles, terroirs, pratiques vertueuses pour l'environnement, etc.\)](#) et consolider le secteur agricole en lui permettant d'évoluer pour dégager de nouvelles richesses. Ce dernier est garant d'un patrimoine paysager, [identitaire](#) et culturel particulier [\(AOC, etc.\)](#). Il s'agit donc de préserver les espaces agricoles les plus « compétitifs » et à potentiels agronomiques (incluant les friches), de permettre la diversification des activités comme avec l'agrotourisme, de favoriser des projets alimentaires locaux plus qualitatifs (agriculture biologique) tels que les circuits courts ou encore de soutenir les mutations et l'innovation dans le secteur.

Le secteur commercial :

De manière globale, les modes de consommation tendent à évoluer. L'offre est amenée à suivre ces nouvelles tendances (e-commerce, circuits-courts, produits biologiques, commerce de proximité, nouveaux formats commerciaux avec un retour vers les centre-bourgs, etc.). Sur le territoire, il faut donc développer une offre foncière et immobilière appropriées à ces tendances. Un accompagnement des porteurs de projets à ces attentes et ces nouveaux formats commerciaux est aussi nécessaire.

Le secteur culturel :

Au-delà d'être un service participant au bien-être des habitants, le secteur culturel est générateur de richesses. Par exemple au travers des activités artistiques, de l'évènementiel, du

patrimoine traditionnel... L'offre culturelle reste à structurer et à valoriser. La mise en place de labels et réseaux contribuent à la lisibilité de l'offre culturelle. En plus de vouloir consolider l'offre culturelle existante, le SCoT permettra le rayonnement culturel du territoire par des projets d'envergure régionale.

D'autres secteurs « traditionnels » doivent faire l'objet d'un accompagnement à l'innovation sans pour autant présenter un besoin de réorganisation et de changement de cap sur le territoire à 2040 : le secteur de la santé et des services à la personne (économie des seniors, e-santé, etc.) ou encore le secteur du numérique.

La logistique à haute valeur ajoutée

Les nœuds autoroutiers et ferrés d'importance présentent un atout certain pour développer la logistique sur le territoire. L'ambition à 2040 est de dégager des activités à valeur ajoutée autour de ce secteur. Il s'agit d'apporter des prestations industrielles connexes à l'activité de logistique existante : conditionnement des produits, e-logistique... Ainsi, la valeur des produits qui transitent sur le territoire augmente.

Les filières environnementales

L'ensoleillement, le vent, la proximité de la mer, le bois ou encore l'agriculture sont autant de ressources sur lesquelles les filières d'énergies renouvelables peuvent s'appuyer pour se développer. Par ailleurs, l'économie circulaire basée sur le recyclage des déchets (ménagers, textiles, agricoles, etc.) a elle aussi un potentiel de développement important compte tenu de la population et l'activité économique locale. Les conditions du développement de ces filières seront à fixer.

Les activités liées à la mer

Le tourisme littoral restera une source de richesse pour le territoire s'il monte en gamme. D'autres activités liées à la mer et aux ressources littorales vectrices de richesses économiques et patrimoniales doivent être soutenues : la pêche, les activités nautiques respectueuses de l'environnement. Elles participent à façonner l'identité balnéaire d'une partie du territoire.

Ces grands domaines d'activités constitueront des cibles pour produire l'offre à venir en termes de foncier, d'immobilier, d'accompagnement et de formation. L'offre proposée se veut lisible et complémentaire auprès des différents acteurs économiques et potentiels investisseurs.

Certaines activités trouveront donc une place plus appropriée dans tels ou tels secteurs ou localisations. L'offre doit être complémentaire à l'échelle du SCoT et donc entre les EPCI. Ainsi, l'implantation des entreprises se voudra respectueuse de la stratégie globale définie autour de ces thématiques.

Objectif B.1.2. Développer et organiser un modèle productif

Sur le territoire, les activités présentielle ont pris le pas sur les productives. Ce modèle économique ne génère pas un nombre d'emplois suffisant pour couvrir les besoins. Poursuivre un développement économique basé sur l'activité présentielle, amplifierait ce déficit d'emplois. L'objectif est donc d'encourager prioritairement les activités « productives » davantage génératrices d'emplois que les activités présentielles (cf. diagnostic chapitre 4, 1.2.). Moins dépendantes de l'afflux touristique, elles permettent aussi une plus grande sécurité et constance de l'activité. L'offre foncière dédiée aux activités présentielles, notamment à la grande offre commerciale, doit se restreindre à répondre aux besoins des habitants (cf. orientation D.1.2).

Les activités productives peuvent être entendues au sens large. Elles se retrouvent parmi toutes les thématiques économiques identifiées comme stratégiques pour le territoire. Il peut s'agir des secteurs traditionnels (agriculture, industries...) mais également de l'ensemble des services et productions externalisés (réseaux de sous-traitance et cotraitance).

Pour consolider un modèle productif, il convient **d'orienter l'allocation du foncier et de l'immobilier vers ces activités productives pour assurer leur développement et leur diversité.**

- ▶ Allouer davantage de place aux industries et aux PME d'activités productives. Ces dernières peuvent être relativement « compactes ». Aujourd'hui, les industries ne prennent souvent pas la forme de grandes usines nécessitant un foncier important. Il faut donc prévoir des emplacements en sites mixtes (bureaux, production et logistique) dans des zones d'activités ou dans le tissu urbain pour celles compatibles avec l'habitat.
- ▶ Consolider et organiser une offre pour l'artisanat qui comprenne des parcelles et un immobilier adapté.
- ▶ Faire muter l'offre à destination de la grande logistique pour que le secteur puisse évoluer vers de la logistique à haute valeur ajoutée.
- ▶ L'hébergement touristique n'a pas vocation à susciter des besoins fonciers nouveaux importants. Il est nécessaire de requalifier l'offre sur le littoral. Dans les centres urbains, il s'agit de développer une offre pour un tourisme culturel et d'affaires. Dans le piémont et la plaine, des petits formats d'hébergements trouveront leur place dans le patrimoine existant (gîtes, chambres d'hôtes).

Les possibilités d'implantations proposées aux entreprises, doivent être compatibles avec leurs besoins particuliers : proximité des bassins de compétences, de la ressource à valoriser, d'un axe de transport, capacité à s'étendre... La réponse à ces besoins peut se retrouver :

- ▶ Dans de grands secteurs propices aux activités industrielles ou logistiques gourmandes en espaces et dont la proximité de l'A9 ou l'A75 est déterminante ;
- ▶ Dans les centres urbains ;
- ▶ Dans des sites d'envergure plus réduits, qui peuvent dégager une partie de leur programme à l'accueil d'activités productives. (ex : zone artisanales ou mixtes).
L'offre sur des sites d'envergures réduits étant déjà importante sur le territoire, il s'agit d'optimiser les espaces existants. La requalification de certaines zones doit être programmée et permettre l'accueil d'activités productives.

Les activités du savoir et de l'innovation apportent le soutien nécessaire au modèle productif. Elles doivent trouver place sur le territoire. Il s'agit de la formation (universités, BTS, formation professionnelle, apprentissage, etc.), des organismes de recherche, des lieux de partage de compétences et de mise en réseaux, centres de décisions, bureaux d'études... Il convient aussi de leur apporter des logiques d'implantation cohérente avec les domaines qu'elles accompagnent.

Objectif B.1.3. Structurer et aménager les parcs d'activités

Pour 2040, l'ambition est de mieux identifier les parcs stratégiques et de définir leur fonction pour le territoire. Ainsi, la lisibilité de l'offre foncière sur le territoire sera améliorée. L'objectif est d'apporter des aménagements appropriés aux besoins et au rôle des entreprises qui s'y trouveront.

Les parcs d'activités rayonnants

L'accueil d'activités à rayonnement dépassant les frontières du SCoT sera privilégié dans ces parcs. Ces zones répondront au mieux aux critères d'implantation d'entreprises de taille conséquente ou de petites entreprises à la recherche de synergies pour produire et innover. Ces parcs devront bénéficier d'une très bonne connexion aux infrastructures de transports (transports collectifs structurants ou performants, réseau routier majeur). Ils ont vocation à être stratégiques à l'échelle du SCoT et à faire l'objet de réflexion et d'un travail partenarial entre ses EPCI.

Les parcs d'activités structurants

Ces parcs ont vocation à accueillir des activités productives et parfois artisanales si elles ne peuvent trouver leur place dans le tissu urbain. Leur taille et leur localisation en font des

implantations possibles pour des TPE/PME rayonnant principalement à l'échelle du territoire SCoT. Parfois, la préexistence historique d'acteurs de plus grande taille sur le site ou à proximité confère une légitimité économique au secteur (par exemple la base logistique de Leader Price dans la zone des portes de Sauvian ou encore la verrerie O-i à proximité du centre de recyclage du verre et de la base logistique de Lidl sur la Zone d'Aménagement Béziers Ouest). Ils ont vocation à être stratégiques à l'échelle de leur EPCI et à faire l'objet des réflexions et d'un travail partenarial entre les communes des EPCI.

Les parcs d'activités de proximité

Ces types de parcs sont nombreux et majoritaires sur le territoire. Ils doivent continuer à accueillir essentiellement les activités artisanales ou de services de proximité ne trouvant pas leur place dans les centralités et n'étant pas compatibles avec la mixité des fonctions urbaines. Ils sont accessibles en 10/15 minutes depuis son lieu d'habitation. Ces parcs n'ont pas vocation à se développer sur le territoire mais à être optimisés.

Orientation B.2. Générer un développement urbain mesuré et novateur

En 2040, le territoire du SCoT du Biterrois continuera à être un territoire attractif. De manière générale, les villes et villages ont donc vocation à se développer puisqu'ils accueilleront de nouveaux habitants, les logeront, leur fourniront des services et leur offriront des opportunités d'emplois. Pour cela, le SCoT envisage un développement urbain qui soit maîtrisé tout en étant le plus qualitatif possible.

Un développement urbain innovant face à des ressources limitées est devenu nécessaire. Il s'agit d'envisager une croissance moins consommatrice de ressources foncières et de ressources en eau. La problématique des risques présente sur le territoire invite également à réinterpréter les modèles de développement urbain réalisés jusqu'ici. De cette vigilance et cette volonté en matière de maîtrise de la consommation d'espace dépend la réalisation du projet de territoire. La manière dont va se développer le tissu urbain jouera un rôle prépondérant sur la qualité du paysage, la préservation des ressources pour les développements futurs ou encore la qualité de l'offre touristique.

Compte tenu des spécificités territoriales, les modèles de développement urbain ne peuvent être identiques partout. Les projets de l'espace littoral, de plaine et de piémont sont une base de réflexion aux modèles qui pourront être mis en œuvre (cf. choix fondateur A). Des leviers communs doivent néanmoins être actionnés.

Objectif B.2.1. Diminuer et maîtriser la consommation d'espaces

L'étalement urbain induit certains effets négatifs : suppression d'espaces naturels et agricoles, désaffections de centres-villes et centre bourgs, allongements des distances et multiplication des déplacements, coût d'extension des réseaux et des services pour les pouvoirs publics, imperméabilisation des sols accentuant les risques d'inondations... Pour autant, l'étalement urbain est une des résultantes de la dynamique du territoire et n'a pas vocation à être contraint de manière uniforme. **L'ambition est essentiellement d'en limiter les effets négatifs en prenant le parti de maîtriser la manière d'artificialiser les sols. Le développement urbain doit donc être le fruit d'un choix équilibré entre des ressources à préserver et des besoins de consommation d'espaces pertinemment identifiés.** Pour ce faire, il s'agira en premier lieu d'identifier les opportunités de réinvestissement du tissu urbain existant avant d'envisager des extensions urbaines. Si des extensions sont nécessaires, leur localisation et leurs formes tendront à préserver le paysage, à limiter la dégradation du patrimoine naturel et des activités agricoles tout en assurant une qualité du cadre de vie.

Privilégier le réinvestissement urbain à l'étalement urbain

Au sein du tissu urbain existant, des espaces non mobilisés ou des constructions existantes présentent des opportunités de développement à la fois en termes d'habitat (résidences principales et logement social) ou d'espaces publics (places, espaces verts, zones de commerces de proximités, espaces associatifs ou de cohésion sociale, etc.) :

- ▶ les logements vacants, les friches industrielles ou commerciales ;
- ▶ les dents creuses au sein du tissu urbain résultant du développement urbain passé.

Ces éléments peuvent être utilisés pour développer des logements ou des activités. Ainsi, avant d'envisager tout développement urbain, il convient d'étudier ce potentiel. Il sera mobilisé dans l'optique de garantir un espace urbain amélioré aux habitants. Il peut aussi servir à d'autres usages comme la mise en place d'espaces publics, le réemploi de bâtiment existant ou l'amélioration de la mobilité d'un quartier. Par ailleurs, densifier peut dans certains cas contribuer à optimiser les réseaux existants. Enfin, privilégier le réinvestissement aux extensions permet de renforcer la proximité des populations avec les centres villes et les espaces déjà pourvus en services. Cette augmentation du public potentiel pérennise ainsi les services et activités, tout en améliorant la qualité générale du tissu urbain existant.

Tendre vers davantage de continuité et de compacité du tissu urbain

Le manque de continuité du tissu urbain peut entraîner plusieurs difficultés : connexions aux réseaux, coût d'extension des réseaux, mitage des espaces dégradant le paysage et perte d'identité de la silhouette villageoise historique. Les extensions urbaines sont de préférence à développer en continuité des enveloppes urbaines historiques. Le mitage des espaces agricoles et naturels doit être maîtrisé (cf objectif A.2.2). Cependant, ce principe de continuité ne pourra être appliqué de manière systématique pour le développement de certains espaces d'activités générateurs de nuisances et donc non compatibles avec des zones à vocation d'habitat.

Par ailleurs, tendre vers un tissu urbain plus compact permet de limiter l'étalement urbain et la dégradation des espaces naturels et agricoles. Dans certains cas, la compacité permet de contenir des formes de villages historiques remarquables du point de vue du paysage. Les formes urbaines plus denses et les extensions plus ramassées vers le tissu urbain qui permettent une certaine harmonie des formes urbaines et architecturales avec l'existant sont des solutions pour obtenir cette compacité. Il s'agit d'éviter un étirement des villes et villages qui feraient augmenter les coûts de fonctionnement et qui éloigneraient entre autres les habitants des cœurs de ville et leurs aménités.

Ainsi, l'intégration de ces principes de continuité et de compacité contribuera à faire ralentir le rythme de consommation foncière connu jusqu'ici. Leur prise en compte permettra de respecter l'identité des silhouettes urbaines ou du paysage, et la fonctionnalité du tissu urbain.

Préserver les espaces agricoles compétitifs

Les espaces agricoles « compétitifs » doivent être préservés de l'artificialisation. Ils peuvent être définis comme ceux qui apportent une valeur ajoutée à leur production agricole. Ainsi, ils participent : à une production de qualité et/ou reconnue, à l'offre touristique, à un paysage remarquable, à l'alimentation locale, ou à la production de matériaux énergétiques.

Objectif B.2.2. Gérer la ressource en eau pour répondre aux besoins de développement

Avoir une gestion responsable de l'eau et des milieux aquatiques est devenu primordial pour le développement du territoire. Le diagnostic démontre une difficulté à répondre aux besoins en quantité d'eau d'ici à 2040. L'effet de saisonnalité entraîne des variations importantes des besoins en eau auxquelles le territoire peine déjà à répondre, notamment pour l'agriculture ou l'accueil des touristes. Garantir une bonne qualité des eaux est aussi nécessaire car elle

conditionne la capacité d'alimentation en eau potable et plus largement les pollutions des zones naturelles ou à usage récréatif (nautisme, baignade...). Cette qualité est donc garante de l'attractivité touristique du territoire.

S'assurer de répondre aux besoins en eau potable et sécuriser la ressource pour répondre aux besoins futurs sont des objectifs prioritaires. Plusieurs leviers doivent être actionnés pour répondre à ces difficultés d'alimentation en eau de la population et des activités. Les schémas d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) donnent une feuille de route à suivre. Le SCoT se veut intégrateur et ambitieux vis-à-vis des prescriptions de ces schémas.

L'eau doit avant tout être économisée

Une certaine rigueur est de mise en matière de développement urbain face à une ressource limitée. La localisation, l'usage et le dimensionnement des aménagements doivent être cohérents et judicieux au regard des capacités d'approvisionnement. Aussi, les projets d'aménagement devront être conçus dans le respect de la répartition de l'eau établie dans le plan de gestion de la ressource en eau (PGRE). Cette répartition permet une gestion de l'eau cohérente entre les différents besoins.

L'amélioration des réseaux est un levier efficace pour augmenter les rendements et économiser ainsi de l'eau. Limiter les extensions urbaines est également un levier d'économie d'eau car cela permet de maximiser l'utilisation des réseaux existants s'ils sont prévus en ce sens et diminuer le risque de fuites⁴ sur les extensions et les raccordements de quartiers éloignés du réseau existant.

L'économie d'eau passe également par les changements des pratiques. Les élus du SCoT tendront à mettre en place des politiques visant à les faire évoluer : limitation des consommations des collectivités et des particuliers, récupération des eaux pluviales...

Protéger la ressource exploitée et future

Certains espaces ont un intérêt fort à être préservés de l'artificialisation et d'activités potentiellement polluantes pour l'eau.

- ▶ Les périmètres et règlements particuliers qui protègent les abords des captages seront respectés. En effet, une vigilance particulière doit être apportée sur le respect des règlements en matière d'urbanisation et des activités exercées. Ces captages fournissent la ressource actuelle.
- ▶ Il faut également préserver les zones qui représentent une implantation probable de futur captage : les « zones de sauvegarde ». Des mesures de prévention doivent être prises pour limiter les types de développement urbain ou d'activités dans ces secteurs. De plus, des interventions doivent être menées pour reconquérir la qualité de l'eau : travail prioritaire sur l'assainissement non collectif, action foncière pour faire évoluer des activités à risque...
- ▶ D'autres espaces sont identifiés comme « vulnérables » car ayant une capacité d'infiltration de l'eau dans le sol particulière. La protection des masses d'eau souterraine en dépend. Il est donc nécessaire de conditionner les aménagements pour limiter l'imperméabilisation des sols et l'infiltration des substances polluantes dans ces espaces vulnérables.

Engager une réflexion sur des ressources alternatives

Face aux difficultés d'alimentation avec les ressources actuelles, le territoire souhaite réfléchir à des ressources alternatives (désalinisation, potabilisation, etc.). Le SCoT peut être un outil fédérateur entre les SAGE, ainsi qu'entre les élus locaux pour engager une réflexion territoriale à ce propos.

⁴ Les fuites en question sont des pertes en ligne. Elles correspondent aux fuites qui ont lieu sur les longues sections linéaires ou les embranchements du réseau.

Objectif B.2.3. Adapter les espaces bâtis pour permettre la résilience face aux risques

Le territoire est concerné par plusieurs risques naturels : inondations, glissements de terrain, feux de forêts, érosion... Ils tendent à s'accroître avec les effets du changement climatique, surtout les risques d'inondation, particulièrement sensibles sur le territoire et spécialement sur l'espace littoral. Pour protéger durablement les populations et les activités du territoire face à ces risques, la manière d'aménager et d'urbaniser le territoire doit permettre de faire face aux événements naturels à risques et de prévenir d'éventuelles catastrophes. Plusieurs démarches complémentaires seront mises en place ou soutenues d'ici 2040.

Urbaniser sans contribuer à renforcer les risques

L'objectif premier et nécessaire reste de préserver les milieux naturels qui, par leur fonctionnement, permettent seuls d'atténuer les risques. Pour les inondations, il s'agit des zones naturelles d'expansion des crues ou des zones humides. Il ne faut donc pas altérer leur fonctionnement naturel.

D'autre part, il s'agit de ne pas bâtir certains types de constructions dans les secteurs identifiés comme des zones à risques élevés. Pour ce qui concerne les secteurs déjà bâtis en zone à risques il conviendra de ne pas renforcer ceux-ci. Ces secteurs doivent faire l'objet d'une vigilance particulière pour qu'ils n'accueillent pas davantage de population, ou d'études particulières pour trouver des alternatives viables. La mise en œuvre de stratégies de relocalisation d'activités soumises aux risques est à soutenir pour ces secteurs.

Enfin, une bonne gestion des eaux pluviales dans les aménagements urbains permet de limiter les risques d'inondation par ruissellement. Les capacités d'évacuation et d'infiltration des eaux doivent être étudiées. Aussi, la manière d'artificialiser les sols contribue en partie à réduire certains risques d'inondation.

Trouver des moyens de s'adapter durablement aux risques

Les risques ne doivent cependant pas constituer des freins au développement du territoire. Ils doivent davantage être envisagés comme une occasion d'éprouver des projets d'aménagements qui s'adaptent aux risques. Des stratégies ou des projets expérimentaux pourront alors être reproduits ailleurs s'ils sont concluants. Le projet de SCoT encourage donc l'ensemble des démarches permettant d'adapter durablement les aménagements aux aléas naturels tels que l'habitat flottant, les constructions sur pilotis...

Améliorer la connaissance des risques

Les risques sont une source de recherche et d'innovation. Les évolutions induites par le changement climatique et les nouvelles possibilités de construire sont à étudier sur le territoire. Ces expériences locales peuvent permettre de développer de nouvelles manières de faire face aux risques naturels et contribuer à adapter les dispositions existantes.

D'autre part, il s'agit de mieux sensibiliser et informer la population sur ces questions. Avec une meilleure connaissance, elle sera plus à même d'être attentive et de prendre les dispositions nécessaires à la prévention des risques.

Choix fondateur C. Un territoire multimodal aux déplacements fluidifiés

Orientation C.1. Générer des axes de rabattement

Le territoire du SCoT du Biterrois est organisé par un maillage routier conséquent, structuré en étoile autour de la ville centre, Béziers. D'ailleurs, il correspond en grande partie à son bassin de vie, ce qui permet d'avoir une réflexion globale sur les mobilités pertinente. En effet, la plupart des déplacements quotidiens restent internes au territoire.

Parmi l'ensemble des axes de déplacements, certains itinéraires sont particulièrement empruntés car ils desservent des points d'intérêt : villes principales, pôles commerciaux et économiques, pôles touristiques... Ils peuvent aussi être le support d'un trafic de passage important, notamment de trafic marchand sur l'autoroute A9. Ces principaux axes ont vocation à continuer de structurer et d'irriguer le territoire en 2040.

Cela implique d'en faire des parcours prioritaires tout en y assurant des déplacements plus efficaces. Ces axes ainsi optimisés peuvent être nommés « axes de rabattement ». Tous n'ont pas vocation à avoir le même rôle dans l'organisation du territoire en 2040, ils se différencieront suivant les types de déplacements qu'ils supporteront ou la période de l'année. Malgré tout, certains objectifs à mener sur ces axes sont communs :

- ▶ Garantir une offre de moyens de déplacement diversifiée et efficiente ;
- ▶ Faciliter le changement de moyens de transports le long de ces axes ;
- ▶ Concentrer les déplacements sur ces axes pour répondre aux besoins induits par l'organisation du territoire.

Ce n'est qu'à ces trois conditions que des axes de rabattement viables pourront être générés. Le service en matière de transport sera de meilleure qualité, facilitant ainsi les déplacements des habitants sur le territoire du SCoT.

Objectif C.1.1. Développer l'intermodalité sur le réseau

Les axes de rabattements (cf. C.1.2.) seront les principaux flux de déplacements de demain avec la possibilité pour les usagers de facilement passer d'un mode de transport à l'autre. Cette capacité à passer de sa voiture individuelle ou son vélo à un trajet en transport en commun ou en covoiturage sera l'une des principales conditions de la mutation de l'offre de transport vers une offre plus durable et devenir une réelle alternative pour les usagers.

Néanmoins, cette réussite dépendra en grande partie de la capacité du réseau de mobilité à faciliter ces transitions. Pour cela, les axes les plus fréquentés ont tout intérêt à être jalonnés d'infrastructures permettant de changer rapidement et efficacement de moyen de transport. Ces jalonnements, situés au niveau des nœuds entre plusieurs routes, propices aux lieux d'échanges, sont appelés Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM). L'objectif de ces aménagements – sécurisés, faciles d'accès et d'utilisation – est de permettre un changement rapide, peu coûteux et pratique entre au moins deux modes de transport. En fonction de leur localisation et de la diversité des modes de transport desservis, ces aménagements sont plus ou moins importants mais ils doivent tous permettre de stationner son véhicule (voiture, vélo, etc.) pour des périodes prolongées. Ils pourront ainsi prendre la forme d'aire de covoiturage ou d'aménagements plus conséquents autour des gares ferrées comme celle de Béziers. Au regard de la nature polymorphe des PEM et de leur intérêt, certains lieux sont plus propices que d'autres à leur mise en place :

- ▶ les points d'intérêts attirant du public (zones commerciales, institutions publiques, centres villes, zones d'emplois, etc.) ;
- ▶ les différentes gares ferroviaires et routières existantes ou en projet ;
- ▶ les nœuds routiers à l'intersection de flux conséquents (entrée/sortie d'autoroute, nœuds de routes départementales, entrée/sortie de la rocade de Béziers, etc.).

Objectif C.1.2. Créer une offre de mobilité efficiente sur le réseau et y améliorer les infrastructures

Support de la majorité des déplacements, notamment des déplacements pendulaires, les axes de rabattement sont à optimiser et plus prioritairement ceux sujet à des saturations en période estivale. L'objectif est d'avoir d'ici 2040 une offre de déplacements qui soit la plus complète possible et réponde aux besoins des habitants avec la mise en place de transport en commun et/ou d'axes de mobilités douces. Ces axes de mobilités permettront de canaliser les principaux flux et de mettre en place une offre de déplacements optimisée par des PEM la jalonnant en particulier au niveau des pôles d'attractivités (zones économiques ou commerciales) ou des zones touristiques comme l'aéroport.

Deux conditions d'existence de l'offre, le choix et l'efficience

Cette offre doit répondre à des objectifs multiples en lien avec les besoins des usagers. Face au risque de précarité énergétique, à la paupérisation et au vieillissement de la population, il est nécessaire qu'elle puisse choisir son mode de transports pour ne plus être dépendante de la voiture individuelle comme actuellement. Il s'agit d'apporter une réponse aux difficultés des déplacements quotidiens et aux risques de fragilité financière générés par cette dépendance. L'efficience de l'offre est le second besoin. En effet, pour se positionner comme une réelle alternative à la voiture individuelle, les choix de mobilités mis en place doivent réduire les coûts sans démultiplier les temps de transport. Il s'agit ainsi de tendre vers des moyens de déplacements les plus « pratiques » possibles.

L'adaptation des modes de mobilités aux déplacements

En fonction des besoins des usagers, les modes de déplacements ne sont pas tous adaptés. L'efficience de l'offre dépendra donc de sa capacité à s'adapter à ces différents usagers en proposant une diversité de solutions en fonction des capacités des usagers et des trajets à effectués.

Sur les axes de rabattement, le développement du transport en commun est une des actions qu'il est possible de mener. Bien organisé, il permet de répondre à la demande de certaines populations et de désengorger les axes routiers de la voiture individuelle. L'objectif est donc de renforcer et de cadencer l'offre de transport en commun sur les axes de rabattement, en particulier ceux touchés par une affluence accrue en période estivale avec les touristes pour garantir une fluidité du trafic pour les habitants tout au long de l'année. Les infrastructures actuelles sont les supports prioritaires de ce renforcement.

En matière de **déplacements ferrés**, deux projets à différents stades d'avancement contribuent à la logique d'axe de rabattement soutenu dans le SCoT. Ces projets sont soutenus favorablement sur le territoire du SCoT car ils vont dans le sens de l'organisation souhaitée pour 2040. Il s'agit :

- ▶ d'un possible contrat d'axe sur l'itinéraire Béziers – Bédarieux permettant de consolider les déplacements ferroviaires sur ce parcours si il est soutenu par des actions locales ;
- ▶ de la création de la ligne à grande vitesse reliant Montpellier-Perpignan permettant d'accroître la fréquence des trains régionaux (trains du quotidien) sur la ligne actuelle.

Pour les déplacements sur de plus courtes distances ou dans le cadre d'activités récréatives, des modes de déplacements actifs comme la marche à pied ou le vélo sont aussi à envisager. Ces modes de déplacements, en plus d'avoir un moindre impact sur l'environnement en limitant les pollutions ont aussi un impact positif sur la santé publique en incitant à l'activité physique. Ils sont pratiqués facilement lorsque les aménagements, le plus souvent en milieux urbains, sont perçus comme sécurisant. Cela implique parfois de séparer les voies routières de bandes cyclables ou d'implanter les stationnements entre les voies de déplacements doux et routières.

Ces aménagements, s'intègrent dans une logique plus globale **d'amélioration de certaines infrastructures routières** en les rendant plus qualitatives et en adaptant leur dimensionnement aux flux accueillis. Ainsi, il pourra par endroit être nécessaire de les doubler par exemple pour faire face au surcroît de trafic en période estivale. De tels projets sont donc encouragés par le SCoT pour être enclenchés ou achevés entre aujourd'hui et 2040.

Objectif C.1.3. Accueillir la population « mobile » proche des axes de rabattement

Les nouvelles populations et les activités doivent pouvoir continuer à être accueillies sans générer de difficultés supplémentaires en termes de mobilités. L'objectif est donc d'accueillir le développement tout en s'assurant que les populations puissent accéder facilement à la fois à leurs différents lieux de vie (habitation, pôle d'emploi, de services ou de commerce) et à une offre de transport diversifiée et adaptée aux besoins. Avec la mise en place des axes de rabattement et le développement de l'offre de mobilités, les communes situées sur ou à proximité de ces axes sont dites « rabattables ». Elles sont des cibles privilégiées d'accueil du développement et de la population résidente.

D'autre part, il ne suffit pas d'accueillir la population à proximité d'une offre de mobilité efficace. Il faut lui permettre d'accéder aux infrastructures et aux moyens de déplacement. Cela implique la mise en place de connexions matérielles et cohérentes entre les lieux de vie et les infrastructures de déplacements. Il peut s'agir par exemple de valoriser une route couplée d'une voie douce pour accéder plus facilement à l'infrastructure ou au PEM qui dessert l'infrastructure. L'offre de transport urbain doit s'adapter pour desservir l'axe de rabattement : parcours, horaires, haltes... Ainsi les cœurs des villes ont intérêt à être connectés à leurs espaces périphériques de manière efficace. Enfin, la localisation et la composition des projets urbains, notamment des extensions urbaines, seront également pensées au regard de la facilité d'accès à ces axes stratégiques. Ainsi, une réflexion globale et une concentration des flux, sur certains axes structurants, pourront offrir aux habitants et touristes un service de meilleure qualité.

Orientation C.2. Limiter la dépendance à la voiture individuelle en favorisant la « multimobilité »

Faute d'alternative efficace, la grande majorité des déplacements sur le territoire se fait en voiture individuelle. Cette dépendance à la voiture est à remettre en question au regard des objectifs fixés dans le projet de territoire. En effet, soutenir un projet de mobilité axé essentiellement sur la voiture individuelle soulève plusieurs problématiques :

- ▶ un risque d'accroissement de la saturation des infrastructures routières sous l'effet de la croissance démographique prévue à horizon 2040 ;
- ▶ une augmentation du risque de précarité énergétique des ménages compte tenu du coût croissant de l'énergie ;
- ▶ une contribution accrue aux émissions de gaz à effet de serre assortie d'une image du « tout voiture » peu valorisante ;
- ▶ une multiplication des conflits d'usages, notamment en zone urbaine, avec des difficultés liées à la gestion d'enjeux particuliers : foncier pour les parkings, sécurité, place du piéton...

À horizon 2040, l'ambition soutenue est donc de développer un panel diversifié d'offres de mobilité permettant aux usagers de choisir leur mode de déplacement en fonction de leurs besoins. Ainsi, l'alternative à la voiture devient un facilitateur de leurs déplacements et non plus une contrainte. Néanmoins, la voiture individuelle restera un moyen de déplacement pratique sur un territoire aussi maillé par le linéaire routier. L'action publique sera priorisée sur certains axes spécifiques avec le développement de transports en commun et de PEM. Cependant, d'autres actions peuvent permettre de réduire la part des déplacements en voiture individuelle

sur les autres liaisons et soutenir des déplacements moins polluants (co-voiturage, voiture électrique, etc.).

Objectif C.2.1. Placer les mobilités douces au cœur de la réflexion sur les déplacements

Les mobilités douces recouvrent l'ensemble des déplacements non motorisés dont la marche à pied et le vélo. Utilisés pour des trajets relativement courts, ils ne peuvent compenser qu'une partie des usages de la voiture. Néanmoins, des efforts en matière d'aménagement, sur le plan de la sécurité des parcours et de la place accordée à ces modes peuvent être faits. En effet, de tels aménagements permettent de rendre plus attractifs les cœurs de ville et villages en réfléchissant à une amélioration de l'accès aux services, commerces et logements.

Bien que la marche soit une alternative pour les trajets d'environ 1 kilomètre, c'est le vélo qui se présente comme une solution pour une grande partie des déplacements du quotidien et peut même, pour certaines personnes, être envisageable pour des déplacements pendulaires (travail ou étude). Dans un contexte global de mutation des modes de déplacement, l'utilisation du vélo revient dans les modes de vie et la demande croît. D'autre part, le cyclisme est une activité recherchée par les touristes et pour les activités de loisir. La fréquentation des abords du Canal du Midi aménagés en piste cyclable en témoigne.

Le développement des réseaux cyclables pour les déplacements du quotidien doit avant tout passer par une identification du potentiel. Les circuits choisis seront adaptés en termes de temps d'accès, de topographie, de desserte, de sécurité et de fréquence d'utilisation. Une piste cyclable est d'autant plus attractive qu'elle est sécurisée et continue. L'aménagement et la transformation des infrastructures routières peuvent donc être envisagés pour accorder davantage de place à la mobilité douce.

L'aménagement d'itinéraires touristiques cyclables et de VTT sont valorisant pour l'image du territoire. Ils représentent un facteur d'attractivité touristique. Au sein de chaque sous-espace, des itinéraires continus sont à conforter ou à mettre en œuvre. Des parcours déjà tracés tels que des anciens chemins ou des axes ferrés désaffectés peuvent aussi constituer une base à ces itinéraires cyclables.

Pour encourager ce type de déplacements, il est aussi nécessaire d'engager une réflexion sur l'accès et le stationnement aux abords des principaux équipements, des logements, des lieux de travail et des principaux axes routiers. Des infrastructures de stationnement faciles d'utilisation, sécurisées et proches représentent le corollaire d'un développement du maillage des pistes cyclables.

L'un des souhaits des élus du territoire est le développement d'un réseau de mobilités douces qui réponde à ces diverses attentes et contribue à limiter l'utilisation de la voiture. L'objectif est de renforcer ou de créer un maillage au sein des communes et de les connecter entre-elles.

Objectif C.2.2. Rechercher des offres alternatives sur les liaisons secondaires

Une action particulière en matière de mobilité sera menée sur certains axes pour qu'ils deviennent de véritables axes de rabattement (cf. orientation C.1). Moins empruntées, les liaisons qui rejoignent ces axes de rabattement sont concernées par des enjeux différents. Ce sont des liaisons dites « secondaires ». Elles irriguent certains espaces à enjeux spécifiques souvent moins peuplés que les principaux pôles du territoire et pourtant parfois concernés par des populations plus vieillissantes et moins mobiles. .

Toutes ces liaisons sont reliées directement à un axe de rabattement, elles auront donc un rôle complémentaire en permettant d'irriguer et d'accéder aux services de l'axe sans pour autant souffrir de problèmes de saturation. Elles doivent répondre à des besoins divers et plus ponctuels, d'où une nécessaire flexibilité de l'offre de mobilité mise en place. Pour autant, le recours à la voiture individuelle ne sera pas nécessairement une obligation avec la mise en

place de co-voiturage, de transport à la demande ou d'infrastructures facilitant les modes doux par exemple.

Étudier les possibilités de développement d'offre de mobilité sur le réseau secondaire c'est aussi envisager l'offre sur le reste du réseau routier. Ces axes et les communes qu'ils desservent, se retrouvent le plus souvent déconnectés du système de transport en commun et sont peu équipés d'infrastructures palliatives. Pourtant, la demande plus ponctuelle ou spécifique reste présente et des solutions en liaisons douces ou co-voiturage peuvent être envisagées pour relier ses communes au reste de l'offre de mobilité.

Objectif C.2.3. Prévoir la mutabilité des infrastructures

Les évolutions technologiques et le rapport aux énergies laissent présager une mutation assez rapide des manières de se déplacer dans les années à venir avec l'apparition de nouveaux modes de transport. Pour autant, les spécialistes n'envisagent pas une disparition des mobilités telles qu'on les conçoit actuellement avant plusieurs décennies. Au contraire, les déplacements connus jusqu'ici vont perdurer et coexister avec les nouveaux jusqu'à leur disparition progressive au fur et à mesure de l'obsolescence des véhicules les plus anciens.

La voiture électrique et hybride n'est qu'une première étape vers cette mutation progressive. Il convient d'adapter les aménagements pour l'accueillir et anticiper l'arrivée des voitures à hydrogène d'ici quelques années. Pour cela, l'objectif est de mettre en place et structurer un réseau de bornes électriques cohérent et d'adapter les stations essences pour accueillir ces nouveaux carburants en partenariat avec les acteurs publics et privés compétents.

À plus long terme, l'arrivée de modes de déplacements autonomes va nécessiter l'adaptation et le partage des infrastructures aujourd'hui construites uniquement pour la voiture individuelle. Les véhicules autonomes, compte tenu de leur coût actuel, constitueront probablement dans un premier temps au moins des solutions de transport public avant peut être de devenir plus accessibles aux usagers individuels. Les aménagements de voirie nécessaires à ces véhicules seront progressivement étendus sur le réseau en parallèle de ceux entraînés par des changements de destination d'une voie vers une voie douce ou une de bus en site propre. Cela nécessite de prévoir dès aujourd'hui les emplacements nécessaires pour réaliser des infrastructures futures y compris au niveau des PEM et des stationnements.

Il y a donc un intérêt tout particulier à prévoir des infrastructures et des aménagements susceptibles d'accueillir ces changements en anticipant l'évolution des besoins et de la technologie. L'intérêt à moyen et long terme est à la fois économique, fonctionnel et sociétal.

Choix fondateur D. Un territoire qui fait société

Orientation D.1. Optimiser l'organisation et l'accès aux pôles de services, d'emplois et de commerces

Sans dégrader la qualité ou dénaturer l'identité des différentes vitrines du territoire, le projet à horizon 2040 permettra d'améliorer l'accès aux espaces de travail, logements, services et commerces que la population fréquente ou utilise. Il s'agit de répondre, de manière la plus efficace possible, aux besoins d'accès à ces différentes ressources par les habitants. Le fonctionnement du territoire comme un véritable bassin de vie rend possibles et pertinentes de telles réflexions sur l'organisation et la répartition des services. En effet, du fait qu'il fonctionne de manière quasi-autonome vis-à-vis des territoires voisins, les habitants peuvent déjà aujourd'hui répondre à leur besoin en restant sur le territoire. Cependant, l'organisation proposée ne fait pas fi des échanges avec les territoires limitrophes et les communes voisines qui ont un rôle dans le quotidien des habitants des communes en limite du territoire. Elle permettra aussi de mieux prendre en compte les complémentarités de certaines communes fonctionnant en réseaux les unes par rapport aux autres et pour certaines en grappes urbaines⁵ et non pas en pôle plus autonome de « l'armature territoriale ».

Le développement viendra s'inscrire dans l'organisation actuelle du territoire. Des changements du rôle des communes interviendront pour accompagner le développement mais ne bousculeront pas l'organisation territoriale actuelle, schématisée ci-après avec :

- ▶ Béziers, la ville-centre qui capte la majorité des flux et dont le fonctionnement est étroitement lié aux communes de sa première couronne ;
- ▶ Agde et Pézenas, deux communes majeures fonctionnant avec les communes alentours qui y sont directement connectées ;
- ▶ Quelques communes relais dont le fonctionnement dépend en termes d'emplois et de grande offre commerciale des trois premières permettent de répondre aux besoins les plus quotidiens des autres communes.

Objectif D.1.1. Structurer le territoire autour de polarités dans une logique de complémentarité

Certaines communes absorbent davantage de services, d'emplois et de populations, elles sont considérées comme polarisantes. Ces polarités fonctionnent en interaction avec les communes alentour et des échanges sont générés. Chaque commune a donc un rôle à jouer dans la structuration globale du territoire.

Le projet consiste à identifier le rôle de chacune des communes en 2040 et les liens qui existeront entre elles. L'idée n'est pas d'aller à l'encontre des logiques de fonctionnement en cours, reflet de réels besoins, mais de les orienter pour que l'implantation des services et des logements satisfasse les besoins futurs et participe à fédérer les différents espaces et communes du territoire. Le SCoT appuie donc le rôle **des polarités majeures existantes**. Historiques, elles continueront de rayonner sur le territoire et au-delà :

- ▶ **La ville de Béziers, ville-centre** du territoire, continuera à concentrer la plupart des services commerciaux et de l'emploi. Cette dernière capte les principaux flux qui y circulent. L'amélioration de son image et son développement touristique, culturel, patrimonial et économique l'aideront à se positionner auprès des territoires voisins et au sein de la région.
- ▶ **Les villes d'Agde et Pézenas resteront des polarités majeures, relais de Béziers, Sète ou Montpellier pour l'accès à de nombreux services**. Elles rayonnent auprès de communes proches et entretiennent aussi un lien avec les territoires voisins à l'est.

⁵ Une grappe urbaine est un ensemble de plusieurs communes qui fonctionnent de façon interdépendante en termes de services, emplois ou logements. L'attractivité d'une des communes dépend de ses relations avec les autres sans que l'on puisse clairement distinguer le rôle de chacune.

L'un des enjeux communs de ces pôles majeurs est de consolider le rôle de leurs cœurs de villes. Le développement des espaces périphériques ne doit pas avoir pour conséquence une perte d'attractivité des centres. Ces derniers participent de l'unité et de l'identité de ces polarités.

Par ailleurs, pour faire face aux risques et protéger les espaces naturels remarquables environnants, Agde et Pézenas doivent tenir compte de leur contexte particulier pour se développer. Cette adaptation aux différentes contraintes sera nécessaire pour maintenir le niveau de service et d'emplois proposés. Agde maintiendra aussi **son rôle de leader sur l'espace littoral** si elle participe à renouveler sa dynamique touristique en lien avec les autres communes littorales. Pézenas **s'appuiera sur son rôle culturel et patrimonial** pour développer son offre culturelle et le tourisme lui permettant de rayonner.

Parmi **les autres communes du territoire**, plusieurs rôles se démarquent :

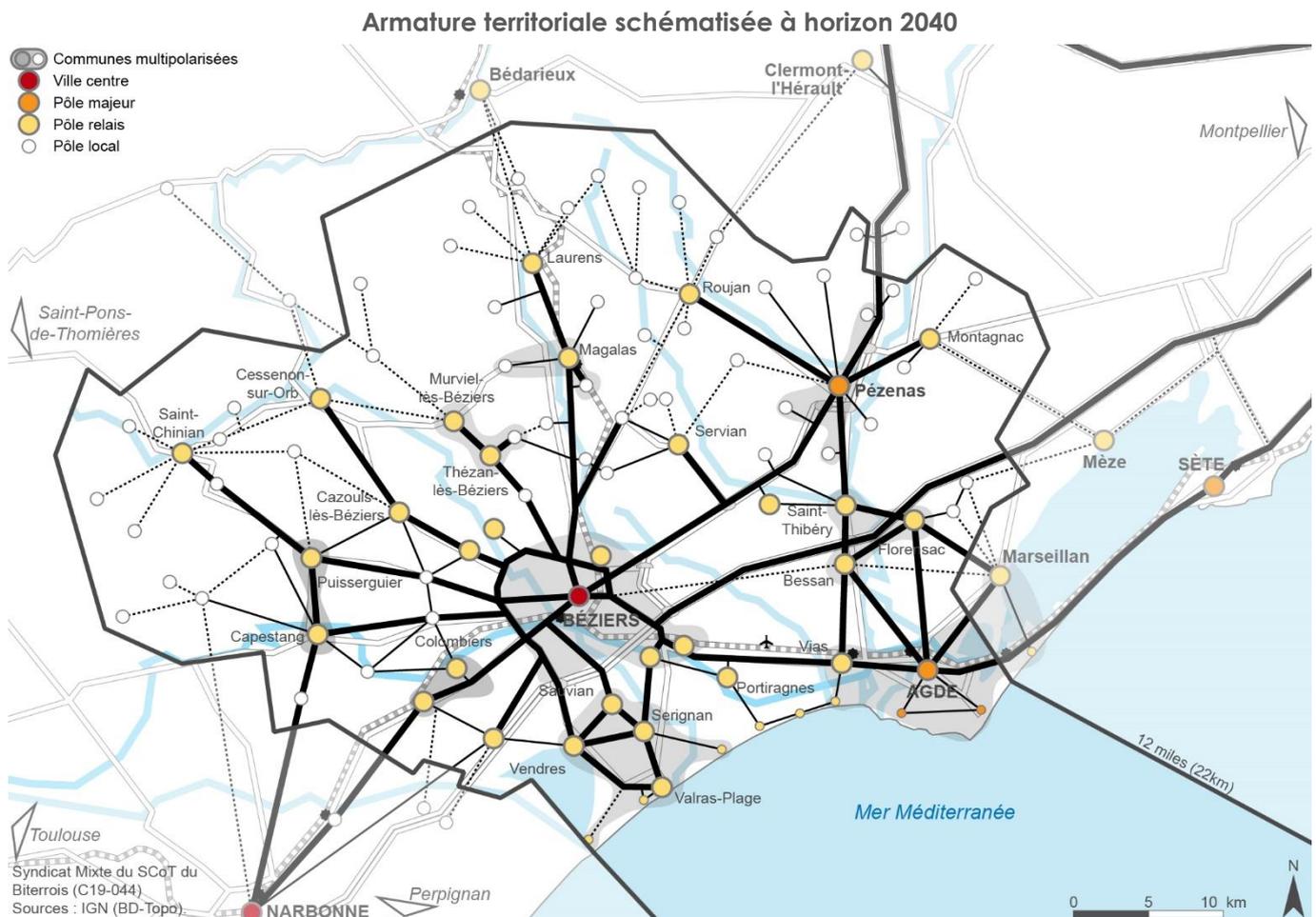
- ▶ **les pôles relais**, au rayonnement moindre voire restreint, ont développé des services et emplois et sont une alternative du quotidien aux trois principales communes (Béziers, Agde et Pézenas) en particulier pour les loisirs et le commerce ;
- ▶ les communes ayant un **fonctionnement « local »**, peu pourvues en service et emplois, ont un développement qui dépend des communes relais ou des pôles majeurs sur lesquelles elles s'appuient pour conserver leur attractivité.

Certaines des polarités relais ont vocation **à renforcer leur rôle** entre aujourd'hui et 2040 par leur positionnement sur le territoire, leur accès à la ressource ou encore les projets de transport à venir. Cela implique notamment une diversification des services et un renforcement d'accueil de la population plus important que dans d'autres communes. Ainsi, leur niveau de polarité évoluera permettant ainsi de soulager les communes les plus contraintes, tout en rapprochant les habitants des services et les espaces d'emplois. Les polarités relais qui conservent leur rôle entre aujourd'hui et 2040, se développeront en **maintenant leur positionnement au sein de l'armature**. Elles doivent rester attractives et maintenir la qualité et la diversité de services.

Pour les plus petites communes, notamment celles situées dans le piémont et éloignées des axes de rabattement, une vigilance sera nécessaire pour ne pas générer un phénomène de « ruralisation ». **Un maintien de services minimums nécessite d'être assuré.**

Enfin, certaines communes fonctionnent comme s'il s'agissait d'un seul ensemble urbain du fait de leur proximité ou leurs services complémentaires. **Des « grappes urbaines » se dessinent alors entre ces communes (communes multipolarisées)**. Le renforcement de cette synergie des services et de l'offre proposée y sont donc encouragés. Une commune appartenant à une grappe urbaine peut donc recevoir des projets qui ne trouveraient pas leur place dans la polarité principale. L'effet structurant et relais sur le territoire de certaines polarités ne prendra d'ailleurs effet qu'au travers de ces grappes urbaines.

L'armature du territoire ainsi définie donne une orientation sur les réflexions à mener concernant l'implantation des services et la création de logements. Ces derniers sont à croiser avec l'ensemble des autres objectifs du territoire.



Objectif D.1.2. Structurer la grande offre commerciale pour répondre à l'accroissement démographique

Le rôle de chaque commune dans l'organisation du territoire guidera l'accueil de la population. S'agissant de rapprocher l'offre commerciale des habitations et zones d'emplois, cette organisation donne déjà une indication sur le développement de la grande offre commerciale. En effet, le développement de l'offre doit être étroitement lié aux besoins de la population résidente et touristique, il nécessite donc de répondre à plusieurs enjeux.

Le premier concerne **la satisfaction des besoins de la population en matière de quantité de l'offre** compte tenu de l'évolution démographique et de l'attractivité touristique. Aujourd'hui, la grande offre commerciale existante sur le territoire couvre les besoins de la population (permanente et touristique) sur les différentes familles de produits. L'objectif est donc de continuer à développer le commerce pour répondre aux besoins induits par l'arrivée de nouveaux habitants. La croissance démographique tend à ralentir par rapport aux années passées. Il est donc nécessaire de ne pas précipiter le développement d'une offre envisagée sur d'autres tendances démographiques plus adaptées aux besoins actuels.

La deuxième ambition est de **rendre l'offre facilement accessible en travaillant sur l'implantation des surfaces commerciales**. En effet, en matière d'accessibilité, certaines implantations sont plus stratégiques que d'autres. Prioriser l'implantation au niveau des polarités les plus importantes ou sur des trajets domicile-travail va dans le sens de la fluidification des déplacements. À une échelle fine, les tendances montrent que de plus en plus de consommateurs préfèrent les commerces de proximité facilement accessibles aux grandes surfaces périphériques. Or le manque de commerce en centre-ville ou d'aménités associées (accès facilité, parking à proximité, etc.) rend difficile la mutation du modèle commercial tourné vers les grandes surfaces commerciales de périphérie. L'objectif d'ici 2040 est donc le maintien de l'attractivité et de la dynamique des centres villes.

Le troisième objectif politique soutenu est la **satisfaction des besoins en matière de diversité et de qualité de l'offre**. Cela implique d'être vigilant quant aux évolutions des modes de consommation. Le consommateur est de plus en plus vigilant à la qualité des produits et à leur provenance (recherche de typicité, vente directe, produits biologiques, etc.).

Enfin, le choix de la structuration commerciale sera fait en adéquation **avec les autres dimensions du projet de territoire et dans le respect des ressources disponibles**. Par exemple, le renouvellement urbain est encouragé pour le développement commercial. Les implantations commerciales qui participent à limiter la dépendance à la voiture sont également nécessaires. Cela participe aussi à redynamiser les centres villes et à limiter les déplacements vers la périphérie.

Pour répondre à ces quatre grandes ambitions, le SCoT actionnera plusieurs leviers :

- ▶ Adosser l'offre commerciale à l'armature territoriale et donc au niveau de polarité de la commune ou grappe :
- ▶ Chercher la complémentarité dans l'offre commerciale au sein des grappes urbaines afin de ne pas générer un surplus d'offre dans un espace proche ;
- ▶ Proposer des modèles plus compacts de locaux commerciaux, dans le tissu existant et prioritairement dans les centres villes ou de quartiers, qui correspondent de plus en plus à l'offre de proximité recherchée ;
- ▶ Privilégier le réinvestissement urbain au développement de nouvelles grandes surfaces commerciales consommatrices d'espace, en réinvestissant des friches commerciales ou des locaux commerciaux existants dans les cœurs de ville ;
- ▶ Temporaliser et prioriser la réalisation des projets commerciaux.

Ainsi, une priorisation des projets commerciaux sur le territoire sera envisagée. Elle dépendra de la capacité des projets à satisfaire les différents enjeux commerciaux soulevés précédemment et de leur adéquation avec les autres objectifs portés dans le PADD.

Objectif D.1.3. Faire des espaces urbains des lieux « multi-activités »

Toutes les communes ont l'ambition d'être des espaces multi-activités où il est possible d'habiter, de se récréer, de se mouvoir, de consommer et d'éventuellement travailler de la manière la plus agréable possible. Générer des espaces urbains ayant des fonctions multiples permet, entre autres, de **rendre plus dynamiques et « vivantes » les communes** en mixant les types d'activités qui se côtoient. L'image de la commune est ainsi plus attractive par la diversité des services qui peuvent s'y trouver. Avoir ces différents lieux d'activités et d'habitations réunis dans un espace limité en **facilite aussi l'accès et permet de limiter les déplacements**. Enfin, la mixité des activités contribue à **encourager la rencontre de différentes catégories de populations** qui vivent dans des lieux d'habitations différents ou avec des rythmes de vie variables.

L'organisation des différents services et lieux d'habitation doit permettre de répondre à ces objectifs pour générer des espaces urbains « multi-activités ». Les différents lieux de vie ne sont pas à cloisonner les uns des autres, plusieurs actions d'aménagement seront mises en œuvre.

Assurer la mixité fonctionnelle des quartiers

Il s'agit pour les quartiers d'assurer plusieurs fonctions à la fois. Il est nécessaire pour l'habitant de pouvoir trouver, à proximité ou sur son trajet, les services dont il a besoin quotidiennement. Les activités résidentielles, de commerce, de transport, d'emplois ou d'équipement ont vocation à être mélangées dans un même espace si ces dernières sont compatibles les unes avec les autres. Par exemple, les pôles d'échanges multimodaux, lieux accueillant des flux importants, sont des lieux souvent appropriés pour développer des espaces concentrant plusieurs activités. Cela sera mis en place au travers de projets urbains en extension mais aussi d'opérations de renouvellement.

Établir des connexions entre les différents espaces urbains

Afin de ne pas générer des quartiers isolés, déconnectés des services proposés dans le reste du tissu urbain, la cohérence et la continuité sera à rechercher en matière d'aménagement entre les secteurs de la ville. Il s'agit de renforcer les « coutures urbaines ». Ce lien peut être généré par l'offre de transport, la complémentarité des services proposés, la connexion des infrastructures... Il s'agit d'aller au-delà de la cohérence architecturale soulevée dans l'objectif A.2.1.

Donner une fonction particulière aux centres villes et aux cœurs urbains

Les cœurs de villes ou de quartiers, continueront à jouer leur fonction de centralité, dans le fonctionnement des communes. Ils sont les lieux propices à la réunion des principaux services utilisés par l'ensemble de la commune. Générateurs de flux, ils sont amenés à être concentrés. Le commerce jouera également un rôle important dans la dynamisation des espaces centraux des villes.

Orientation D.2. Proposer une offre de logements suffisante et adaptée aux besoins des populations

Le rythme d'accueil de la population va diminuer d'ici 2040 sans remettre en question le caractère attractif du territoire. Pour accueillir ces nouveaux habitants, la construction de nouveaux logements sera nécessaire pour offrir des conditions de vie correspondant aux attentes. Néanmoins, le besoin en logement n'est pas seulement dû à cet apport démographique. L'utilisation des logements évolue avec des résidences secondaires qui se transforment en principales, en particulier sur le littoral. La composition des ménages de la population résidente change, elle aussi, avec des : familles monoparentales, personnes vivants seules, etc. Ces mutations entraînent de nouveaux besoins et attentes de la population et parfois des problématiques d'adaptation des logements aux nouveaux usages.

Compte tenu de la diversité des espaces, des types de populations accueillies et de l'évolution des modes d'habiter, la réponse à apporter ne peut-être uniforme entre les territoires et suivant les cibles de populations accueillies. Elle doit donc être anticipée pour développer une stratégie adaptée et solidaire sur le territoire du SCoT.

L'organisation spatiale de l'accueil de population et celle de la création de nouvelles résidences ont été définies au travers des objectifs précédents. **Les différents espaces vitrines, les projets en matière de transport, l'accès à la ressource et les communes polarisantes sont les indicateurs pour envisager où il sera le plus favorable d'accueillir les ménages.** Il convient alors de préciser la réponse à apporter en matière de quantité et de type de logements pour accueillir la population tout en répondant aux besoins de celle déjà présente en améliorant la réponse au parcours résidentiel par exemple. D'autre part, il apportera une réponse plus adaptée aux difficultés financières et sociales des populations en développant une offre de logements spécifiques.

Objectif D.2.1. Trouver une réponse commune et solidaire aux besoins en logements

Le territoire du SCoT correspond en grande partie à un bassin de vie unique, celui de Béziers. La répartition des aménités en son sein revêt donc une certaine cohérence. Cela permet à de nombreuses communes d'avoir un niveau de service comparable qui ne sera pas remis en cause par l'arrivée de nouveaux habitants. Cependant, suivant les contextes et les projets des communes, autoriser la production de logements peut présenter une opportunité ou une difficulté particulière. L'ambition est alors d'apporter une stratégie commune et solidaire entre les différentes villes. La production de logements en termes de quantité et de diversité doit être

suffisante à l'échelle du territoire pour répondre à l'arrivée de nouveaux résidents tout en satisfaisant les besoins des populations déjà présentes et les enjeux touristiques.

Pour permettre de développer une offre suffisante, le territoire se fixera **des objectifs chiffrés communs de production de logements en fonction des évolutions sociodémographiques observables**. Les tendances démographiques apportent les précisions nécessaires sur les types de ménages et les catégories de populations. Elles donnent donc des indications importantes sur les types de logements à produire (taille, locatif, social...). Si ces tendances viennent à évoluer, la production de logements sera amenée à évoluer avec elle sur l'ensemble du territoire. **De même, elles peuvent évoluer en fonction des capacités des communes à mettre à disposition de l'eau potable et de traiter l'eau usée.**

Pour rappel, les éléments d'organisation spatiale du territoire ont été envisagés pour consolider la solidarité territoriale. Cela aura donc un impact sur la localisation de la production de logements :

- ▶ les logements seront plus à même d'être développés à proximité des pôles d'emplois et de services les plus conséquents ;
- ▶ les espaces les moins touchés par les risques seront solidaires des espaces contraints ;
- ▶ les espaces les mieux desservis par une offre de transport efficace pourront accueillir une population plus importante ;
- ▶ dans une même grappe urbaine, les communes peuvent proposer une offre de logements cohérente prenant en compte les contraintes de chacune et renforcer l'offre sur celles qui le sont moins ;
- ▶ les communes ayant des capacités de réinvestissement urbain, devront prioriser ce potentiel pour la création de logements avant de développer des extensions urbaines.

Les populations ayant des capacités financières limitées doivent pouvoir trouver un minimum de réponse à leurs besoins n'importe où sur le territoire. La solidarité territoriale est une démarche nécessaire à entreprendre pour apporter une réponse en logements sociaux suffisante et correctement répartie. Pour conforter cette solidarité dans la mise en œuvre, il s'agira de développer **des stratégies précises de productions de logements à une échelle plus large que celle des communes**. Les communautés de communes et d'agglomération ont aujourd'hui la compétence et les outils propices (plan local de l'habitat intercommunal) pour développer une politique en matière de logements y compris sociaux.

Objectif D.2.2. Diversifier l'offre de logements à vocation d'habitat pour répondre aux besoins de la population et aux spécificités locales

Le diagnostic a permis de soulever des tendances sociales propres aux territoires qui permettront de mieux adapter l'offre de logements aux besoins de la population. Elle est à réaliser pour les logements d'habitat permanent. Des efforts entrepris en termes de diversification du logement sont à souligner mais la croissance démographique annoncée et les tendances générales invitent à les poursuivre sur trois grands objectifs prioritaires.

Des logements adaptés aux difficultés financières des ménages

Au-delà des aspects réglementaires, les phénomènes observés montrent que les prix du logement sur le territoire n'étaient pas en adéquation avec la capacité financière d'une grande partie des ménages déjà présents. En effet, on constate un niveau de vie relativement faible, une forte demande de logements sociaux à laquelle il ne peut être apporté de réponse, ainsi qu'un turn-over dans les logements sociaux trop faible pour permettre l'amélioration de la situation des ménages demandeurs. La « cabanisation » ou les logements « indignes » illustrent également cette difficulté sociale de l'accès au logement. La croissance démographique annoncée ne fera qu'accentuer ces problématiques si une offre adéquate de logements n'est pas générée. Les acteurs publics s'attacheront donc à accentuer le rythme de production de logements sociaux, à mieux le répartir sur le territoire et à ce que leurs tailles répondent à un besoin réel.

Certains types de logements sociaux peuvent ne pas correspondre aux attentes de la population. En plus du respect des obligations réglementaires concernant les logements sociaux, il appartiendra aux structures en charge de l'élaboration des outils d'urbanisme locaux d'envisager des solutions alternatives et appropriées.

Enfin, le SCoT soutient les mises aux normes de logements visant à lutter contre la précarité énergétique des populations. Cela permettra de limiter le renforcement des difficultés financières des ménages.

Des types de logements correspondant aux différents moments d'un parcours résidentiel

Il s'agit d'accompagner les étudiants, les jeunes couples, les familles, les ménages monoparentaux et les retraités dans leurs parcours de vie et leurs différents besoins en facilitant le changement de logements sur le territoire. Les moments d'un parcours résidentiels impliquent des besoins diversifiés de type de logements en terme de taille, de location/propriété et d'appartement/maison... La diversification est à poursuivre pour développer l'offre locative et des modèles de logements plus petits de types appartements, notamment dans la plaine. Dans l'espace de piémont, il existe un enjeu majeur à maintenir les jeunes actifs par un parc de logements locatifs. Ainsi, la diversification du parc de logements se poursuivra sur l'ensemble du SCoT sans négliger les particularités locales en termes de typologies de logements proposées et d'attente des résidents.

Des logements dont les prestations correspondent aux modes de vies actuels

Certaines prestations et architectures du parc de logement existant ne correspondent pas toujours aux formats de logements majoritairement recherchés : agencement des pièces, étages, format du jardin ou des espaces extérieurs, équipements, isolation... Le parc, neuf ou ancien, doit s'adapter aux nouvelles demandes et réglementations. Il s'agit aussi de faire évoluer le parc existant pour endiguer le phénomène de vacance dans le tissu ancien. D'autre part, les logements touristiques, notamment sur le littoral, sont de plus en plus occupés comme des résidences d'habitation à l'année. Le parc est donc amené à être rénové pour accompagner ce phénomène.

Objectif D.2.3. Proposer une offre de logements occasionnels et spécifiques

Les spécificités locales (dans les activités, la proximité de la mer, la précarité de la population...) génère des besoins en logements tout aussi particuliers. Ils sortent de l'offre dite « classique » et peuvent être occasionnels. Les acteurs de l'aménagement ont tout intérêt à s'adapter à cette demande.

Répondre au vieillissement de la population

Le territoire reste un territoire d'accueil de personnes retraitées. Il faut donc trouver des réponses appropriées face à la dépendance des personnes âgées qui ne peuvent restées chez elles (maisons de retraites, EHPAD...). Il s'agit tout de même d'évaluer correctement les besoins pour ne pas générer une suofffre. En effet, d'ici 2040, la part de la population vieillissante devrait diminuer à l'échelle nationale et le développement des services à domicile permettra aux personnes âgées de rester plus longtemps chez elles.

Trouver des solutions pour les gens du voyage

L'espace littoral est une destination privilégiée des gens du voyage. Il faut donc leur proposer des emplacements nécessaires (aires d'accueil, aires de grand passage, terrains familiaux) afin d'éviter les installations sauvages. En effet, il s'agit de protéger les espaces naturels et d'éviter les potentielles nuisances. Le Schéma Départemental pour l'accueil et pour l'habitat des gens du voyage détermine les besoins concernant ces emplacements.

Accueillir les travailleurs saisonniers

L'agriculture et le tourisme emploient en grande partie des travailleurs saisonniers. Cela représente un nombre important de personnes à loger sur des périodes ponctuelles à proximité de leur lieu de travail. Le manque de logements adéquats entraîne des effets pervers tels que l'apparition de mobil-homes dans les espaces agricoles, une difficulté à recruter, des logements inadaptés... Le territoire souhaite réfléchir au développement d'une offre de logements spécifiques pour ces populations.

Proposer des solutions d'hébergements aux jeunes travailleurs et aux étudiants

Il n'existe aujourd'hui qu'une offre très limitée et concentrée sur Béziers concernant ce type d'hébergements spécifiques. Si la typologie globale des logements peut évoluer vers des résidences plus appropriées, il s'agit aussi de mettre en œuvre une offre adaptée à proximité des pôles d'emplois les plus importants et des structures de formation et d'apprentissage. L'enjeu est de permettre l'accompagnement d'une population faiblement qualifiée et encore financièrement fragile.

Créer davantage d'hébergement d'urgence, de stabilisation ou de réinsertion sociale

Le faible nombre de logements dédiés à la gestion des situations d'urgence pourrait entraîner un manque de réponse aux populations en difficultés. Globalement, la précarité de la population du territoire renforce ces besoins. Le SCoT appuie donc la création de nouveaux hébergements d'urgence, de stabilisation ou de réinsertion sociale.

Syndicat mixte du SCoT du Biterrois

Immeuble Wilson
1, carrefour de l'Hours
34 500 BEZIERS

04 99 41 36 20

contact@scot-biterrois.fr

www.scot-biterrois.fr

