

SCOT Montpellier Méditerranée Métropole

Enquête publique du 21 novembre 2018 au 4 janvier 2019

Les avis et propositions de l'association Non Au Béton.

L'association Non Au Béton.

Notre association est active sur le champ géographique de l'unité urbaine de Montpellier telle que définie par l'INSEE . Son objet est la défense de l'environnement et de la qualité de la vie des habitants de l'agglomération montpelliéraine, la sauvegarde de l'espace naturel, la préservation de la faune et de la flore, la protection et l'amélioration de l'environnement, des équipements et des conditions de vie.

Non Au Béton est une des associations, plus de dix, qui composent le Collectif Ceinture Verte, réunion de volontés de créer une ceinture verte, écologique et agricole propre à freiner l'étalement urbain, à apporter du confort et du sens, et à nourrir les citoyens en circuit très court.

A ce titre elle a participé à l'élaboration des requêtes que le Collectif vient de déposer le 15 décembre 2018 dans le cahier de l'enquête publique sur le SCOT 3M.

Nos observations générales sur le projet de SCOT

Non au Béton s'engage avec le Collectif Ceinture Verte pour demander un **renforcement des dispositions trop permissives du DOO** (*Document d'Orientation et d'Objectifs, opposable aux PLUi*) inclus dans le PADD (*Plan d'Aménagement et de Développement Durable*).

Le DOO doit exprimer **un engagement ferme de la communauté de la métropole à protéger définitivement les terres naturelles et agricoles** et donc d'assurer la ressource alimentaire d'abord au plan local, et d'améliorer la qualité écologique du territoire, source de bien-être, d'attractivité et d'équilibre. A cette fin le SCOT 3M doit **comporter des dispositifs contraignants comme les PAEN** (périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains) **ou de transition comme les ZPA** (zone agricole préservée, art L123-1 du code de l'environnement) pour que le PADD ne se contente pas de recommandations non opposables mais fixe des contraintes fermes pour assurer durablement à la communauté des citoyens un avenir vivable.

Les étendues de terres en permaculture combinées avec les parcs urbains permettent une continuité écologique pour la biodiversité et pour la détente. Elles constituent une richesse pour la communauté et une activité économique périurbaine et même urbaine nouvelle ; l'agriculture offre des emplois qualifiés et de qualité à proximité de la ville.

La **sanctuarisation des zones vertes** permet aussi de tempérer le climat local, de réguler la qualité de l'air et, par ses sols perméables, de ne pas accroître les risques d'inondation. Ces derniers sont largement accrus par l'imperméabilisation des zones bâties, par des parkings de surface toujours plus vastes, par le retard de la pensée en matière routière avec une multiplication des axes et un surdimensionnement des emprises telles que le SCOT les prévoit, sans d'ailleurs prévoir les budgets pour les financer.

Le projet de SCOT développe une politique de projets routiers importants, dont le financement est loin d'être précisé ni assuré et **nous regrettons que la nécessité du recours aux transports en commun** et de la **création d'espaces dédiés aux déplacements doux** ne soient pas plus fortement affirmés dans le SCOT alors qu'ils sont l'alternative pour contrôler sinon stopper l'accroissement du

trafic des automobiles individuelles, vecteur de diverses lourdes pollutions (de l'air, par le bruit), d'émission de CO2 et de tension sociale.

Si les réseaux de déplacements « lourds » de la voirie doivent être malgré tout renforcés par endroits, ils doivent impérativement être complétés par un maillage de chemins piétonniers et cyclables créant des raccourcis transversaux, à l'écart des circulations motorisées. L'ensemble de ces créations de voirie et d'aires de stationnement doit être conçu avec des matériaux perméables pour éviter le dérèglement de l'équilibre hydraulique et l'accroissement du risque inondation. Cette recommandation ou même obligation devrait s'inscrire et pas uniquement pour les zones humides, dans un **programme de restauration écologique** du territoire de la Métropole à adjoindre au nouveau SCOT.

La pollution lumineuse n'est en rien évoquée dans le SCOT, pourtant on voit partout des excès d'éclairage perturbant gravement les cycles biologiques du vivant tant animal, humain que végétal et occasionnant des dépenses d'énergie déraisonnables par les collectivités locales.

Nos remarques sur deux secteurs de la Métropole où Non Au Béton est particulièrement impliqué.

A Montpellier, le Quartier hôpitaux facultés.

Les secteurs du versant nord du **Plan des Quatre Seigneurs**, de **Thomassy** et de la **Blanquette** par leur situation à l'extrémité nord de la ville et par leur caractère semi-rural de transition entre la ville et campagne doivent devenir naturellement un élément de la ceinture verte. Champs, espaces naturels et de biodiversité, talus et ruisseaux, boisements et arbres remarquables, l'aqueduc Saint Clément un ouvrage d'art exceptionnel : ce paysage requiert la protection d'un PAEN. La ville de Montpellier a fort heureusement programmé **un agriparc** qu'il faut voir comme le germe du développement d'un ensemble de parcelles ouvert à l'installation d'agriculteurs.

Le milieu naturel de Thomassy-la Blanquette se continue sur Saint Clément de Rivière où il est régulièrement mis à mal par l'extension de la zone commerciale de Trifontaine. Un accès à Trifontaine de ce côté dénaturerait et polluerait gravement cet espace, il doit être évité et cette **zone sanctuarisée !**

L'ensemble de **Veyrassi** comprend un parc et des bâtiments liés aux sports, mais aussi un ruisseau, une plaine ouverte, une colline magnifiquement boisée (sujets centenaires) avec à son sommet une rare prairie naturelle riche en espèces endémiques. Nous demandons que cet ensemble soit désormais fermé à toute urbanisation et devienne un parc urbain ouvert aux piétons, avec parcours de santé, qui permette de relier divers points du quartier à l'écart de la circulation motorisée.

Concernant encore les circulations douces le quartier présente un fort déficit de cheminements qui sont à créer sur les voies automobiles en réduisant leurs emprises (avec pour conséquence l'abaissement de la vitesse) au profit des piétons et vélos. Cœur du Plan des Quatre Seigneurs, la **place Jean Baumel** très inconfortable, pas seulement visuellement, attend un aménagement qui concilie les multiples circulations et activités.

La RD 65, la route de Ganges sont des axes à quatre voies bruyants, polluants, très difficilement franchissable pour les piétons et les animaux terrestres, de véritables « **murs** » de séparations dans

toute la longueur du quartier. Le plan campus et **la densification des facultés** de lettres et de sciences n'ont pas été accompagnés par l'aménagement de cheminements publics à l'intérieur des campus et dans les rues adjacentes où la vie des piétons et vélos est rendue de plus en plus difficile (exemple de l'avenue Paul Parguel). Pour ces voiries « autoroutières » et pour les universités il faut absolument mettre en œuvre sur place une mitigation et des compensations en faveur de des circulations douces.

Le patrimoine historique est principalement constitué par l'**aqueduc Saint Clément** propriété sur toute sa longueur de la ville de Montpellier qui ne veille pas assez au maintien de son intégrité, au respect des limites son emprise. **Le mas des Quatre vents** avec son espace boisé classé auquel devrait être adjoint la pérennisation de ses terres cultivées comme témoin en ville de l'agriculture languedocienne traditionnelle. Et encore **le Collège des Ecossais et des Indiens** et leurs **jardins**, inscrits à l'inventaire des bâtiments historique représente, avec son passé, un site montpellierain très singulier offrant l'opportunité d'un rayonnement international, si la Métropole sait l'organiser. Les trois lieux ont à voir avec **l'esprit de la ceinture verte**.

Les remarques que nous avons insérées dans le cahier de la concertation publique échu au 4 juin 2018 précisent certains points de la présente contribution.

Sur la commune de Lattes.

Sensible aux menaces pesant sur un site de grande qualité, une colline avec vue sur la mer avec à ses pieds le chenal de la Lironde, deux mas typiques avec leurs bois classés et la zone humide de l'Estanel, **Non Au Béton** s'est unie avec l'association **Lattes Environnement Paysage** pour contester des projets d'urbanisation pouvant ruiner ce milieu naturel ouvert proche de la Méditerranée. Ces projets contredisent des dispositions du SCOT actuellement en phase de concertation. Ainsi le SCOT définit les critères pour déterminer **les espaces proches du rivage** au sens de **la loi Littoral** que le projet « Les Hauts de Lattes », programmé sur le site des « coteaux de la Lironde », ne respectent pas ; de même ce projet empiète largement sur la coupure d'urbanisation « vallée et coteaux agricoles de la Lironde » dans une coulée verte arrêtée par les services de l'Etat, liées au système des étangs et traversée par deux corridors écologiques pour espèces protégées. Dans ce milieu les diverses pollutions dont le bruit et l'éclairage nocturne, induite par l'urbanisation seraient fatales aux équilibres naturels.

Le SCOT veut modérer la consommation foncière tout en fixant des objectifs très ambitieux de création de logements, d'équipements et de services qu'il veut programmer en fonction des infrastructures de déplacements existantes (routes et transports en commun), les sites d'extension urbaine de Maurin Nord et des Hauts de Lattes ne correspondent pas à ce critère. La mise en place d'un nouveau réseau de déplacements respectueux de l'environnement doit précéder la réalisation progressive et modérée des extensions urbaines .