



**Présents :**

Elus	M. Arrouy L. Linares  JL Bonneric	Maire 2 <sup>e</sup> vice président de Sète Agglopolo Méditerranée, conseiller municipal délégué à l'aménagement durable et à la transition démocratique Conseiller municipal délégué à la citoyenneté
Cabinet du maire	JF Arnault Vincent	Directeur adjoint de cabinet du maire
Administration	S. Durand	Directrice Transition démocratique et écologique, vie associative et gestion des risques naturels et technologiques
Membres du comité	12 personnes	Mesdames Besse A., Lacan E., Picard I., Cros J. et Hilt E. Messieurs Tascon JG., Steiner JC., Chenuet, Hilt L., Monterro P., Albert A., Mauran A.

**Ordre du jour soumis par les membres**

1. Révision du plan local d'urbanisme (calendrier ; développement énergies renouvelables)
2. Point d'information circulation motorisée (Projet fermeture pont Chapotin ; moyens de régulation de la vitesse alternatifs aux ralentisseurs ; manque de stationnement)
3. Gare SNCF : problématique accessibilité en attente du Pole d'Echange Multimodal
4. Végétalisation : projet de la Ville en la matière dont projet 1000 arbres

**1. Point d'avancement sur la révision du plan local d'urbanisme (PLU)**

La procédure de révision du PLU est en cours. Le dossier a pris du retard à cause de deux facteurs. Le premier, une question de gestion des effectifs avec le départ de la collectivité de la directrice de l'urbanisme ; son remplacement est opérationnel depuis septembre. Le second est celui du retard pris sur la révision concomitante du schéma de cohérence territoriale (dit SCoT) - dont la gestion relève du Syndicat mixte du bassin de Thau (dit SMBT). Notre PLU ne peut être finalisé avant l'approbation du nouveau SCoT qui cadre ses possibilités.

Pour détail, dans l'organisation des collectivités territoriales, il y a un document qui cadre l'urbanisme à chaque échelle territoriale : le PLU à l'échelle communale, le SCoT à l'échelle des agglomérations et le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (dit SRADET) à l'échelle régionale. Chaque document est imposable au document de l'échelle inférieure.

Deux questions particulières se posent dans le cadre de ces révisions, les deux émanant de l'évolution du contexte législatif avec la mise en application de la Loi Climat et Résilience de juillet 2021.

- La première est posée par le principe de zéro artificialisation nette, dit ZAN. L'ambition est de continuer à développer sans consommer plus d'espace, et pour cela, de reconstruire la ville sur elle-même. Les objectifs sont de diminuer de 50% les taux actuels d'artificialisation à l'horizon 2035 et de les réduire à 0 d'ici 2050. Le principe ZAN prévoit un équilibre permettant d'urbaniser des zones agricoles ou naturelles en renaturant l'équivalent ailleurs. La force de Frontignan face à ces nouvelles contraintes est d'être une ville très étalée, sur 3 pôles, permettant une densification modérée, sans consommer de nouveaux espaces naturels. Les nouvelles contraintes environnementales nous imposent de repenser le renouvellement urbain ; le modèle pavillonnaire de la ville qui s'étale des années 1980 est bel et bien fini.
- La seconde est posée par l'intégration de l'évolution prévue du trait de côte ; qui fera l'objet d'une révision ultérieure spécifique. Cette question, complexe, va faire l'objet d'un travail avec Sète Agglopolo Méditerranée en partenariat avec l'Etat, dans le cadre d'un projet partenarial d'aménagement pour co-définir de nouvelles cartes qui viendront contraindre l'aménagement du littoral dans le futur et recomposer l'existant.

## Calendrier prévu

Le SCoT et le PLU juste après, devraient être finalisés d'ici la fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2024. Des réunions publiques sont prévues pour informer les habitants des évolutions.

## Développement des énergies renouvelables (ENR)

L'Agglopolo et la Ville travaillent actuellement avec les services de l'Etat pour définir des zones où développer des projets « accélérés » de transition énergétique. La Ville a créé sur ce sujet un poste à mi-temps ; et a eu le privilège de pouvoir recruter un habitant de longue date engagé citoyennement dans des projets de développement des ENR localement.

Deux projets sont à l'étude au niveau de l'agglomération :

- Le premier sur les possibilités d'utilisation de panneaux photovoltaïques en autoconsommation sur les toitures des bâtiments communaux ou intercommunaux.
- Le second pour l'installation d'un champ photovoltaïque sur une partie des anciens terrains de Lafarge (environ 5ha près de l'entreprise Scori) qui sont des espaces de sols appauvris.

Sur le plan des économies d'énergies plus largement, suite à l'augmentation notamment du coût de l'énergie de 700 000 euros : nous avons acté l'extinction des éclairages publics nocturnes et l'accélération du renouvellement des anciens lampadaires énergivores pour installation de nouveaux à basse consommation. En matière d'enjeux énergétiques, le premier enjeu est celui de l'efficacité énergétique, de la maîtrise des consommations. La rénovation du groupe scolaire des Terres Blanches programmée à partir de 2024 va dans ce sens également.

## Réponses aux questions des membres du comité

- Il n'y a plus d'obligation d'intégrer les panneaux photovoltaïques à la toiture pour les particuliers.
- Impossibilité d'équiper le nouveau pôle culturel de panneaux photovoltaïques de par les contraintes imposées par les bâtiments de France (secteur cœur historique de la ville).
- Sur l'installation de récupérateurs d'eau, la Ville peut inciter mais pas imposer. Nous intégrons l'installation dans les nouveaux projets (exemple : pour l'extension de la crèche Roger Michel ou dans le projet de désimperméabilisation des cours d'école du groupe scolaire des Terres blanches).
- Les statistiques de la police montrent que l'extinction nocturne n'a aucune incidence sur le nombre d'actes de délinquance. L'éclairage nocturne est reconnu désormais comme perturbateur pour les humains comme les animaux. Enfin, un autre avantage est esthétique, en permettant de redécouvrir un ciel plus étoilé.
- Sur la question du nombre de logements sociaux imposés : les pénalités de l'État sont fonction du nombre réalisé – qui doit représenter 25% du parc - mais aussi de la démonstration par les Villes de leur volonté d'agir. La Ville de Frontignan est enfin sortie de la « carence », réduisant de 350 000 euros à 150 000 euros les pénalités annuelles induites et permettant de recouvrer notre droit de préemption sur les cessions privées. Le bilan est à ce jour d'un manque de 900 logements, nous sommes à 17.5% du parc de logement, soit le second meilleur taux du bassin après Sète. Parvenir au 25% serait très difficile ; nous avons la volonté de continuer à développer mais de manière raisonnée. Le point d'équilibre est difficile à trouver entre la volonté de ne pas construire partout et de pouvoir répondre aux besoins des habitants – de par l'évolution de la structure des familles (dessalement des ménages...) et en veillant à lutter contre la spéculation foncière qui a tendance à repousser nos jeunes actifs.
- L'intégration de nouvelles formes d'habiter, type habitat partagé et/ou intergénérationnel est à la réflexion. Ces questions seront intégrées dans la révision du PLU. Ce sont des enjeux majeurs avec l'allongement des durées de vie notamment.  
Sur la question du vieillissement à domicile, la Ville de Frontignan expérimente avec 7 personnes un service de maison de retraite à domicile, dit « FrontiDom ».
- Le taux de vacances (logement ou commerce) est faible sur la commune.

## **2. Point d'information circulation motorisée**

### Projet fermeture pont Chapotin

Il n'est pas question de fermer ce pont.

Le projet du Conseil Départemental de l'Hérault, avec la création d'une Maison du Littoral, vise à fluidifier la circulation en créant des zones de stationnement en amont du pont avec la mise en place de transport public.

#### Moyens de régulation de la vitesse alternatifs aux ralentisseurs

Le rétrécissement des voies, avec l'augmentation des espaces de mobilités douces (cyclables, piétonne, ...) fait partie des stratégies développées, comme nous venons de le faire sur le secteur du Barnier, dit BUC 7 (pour boulevard urbain centrale, tranche 7). Notre réseau de voirie étant extrêmement étendu pour une ville de cette strate, tout refaire d'un coup est impossible, sachant que la réfection de voirie est très onéreuse. Nous n'avons d'autres choix que d'opérer par tranche, années après années. L'aménagement de l'espace public pour toutes les mobilités est un sujet complexe. **Ce type de dossier, l'évolution des mobilités et les aménagements associés est un bon exemple des sujets sur lesquels nous pouvons travailler ensemble, réfléchir ensemble à la prospective et la programmation.**

#### Manque de stationnement

La transition des mobilités est plus difficile en contexte périurbain ou rural comme à Frontignan qu'en Ville ; la diversité des offres nouvelles (covoiturage ; location de voiture ; voiture partagée...) y étant bien moins développé. La Ville a peut-être trop anticipé dans sa précédente révision du PLU cette transition en imposant un nombre insuffisant de places aux constructeurs privés notamment. Certaines pratiques privées, comme celles de transformer des garages en logement et en stationnant ensuite le véhicule dans l'espace public contribuent également à la saturation automobile. Il y a une volonté forte de la municipalité de maintenir la gratuité du stationnement. Le futur parking relié au cœur de ville par la passerelle sur le canal sera gratuit aussi.

Sur l'utilisation supposée du parking de la gare par des personnes extérieures à la Ville, le comptage réalisé sur place récemment montre que 80% des utilisateurs sont bien des habitants de Frontignan. Cela constitue quand même 20% d'utilisation pour des extérieurs ; c'est un des atouts du prochain pôle d'échange multimodal : éviter l'entrée dans le cœur de ville de ces véhicules.

Dans cette volonté de maintenir le stationnement gratuit, la Ville a développé une stratégie de parking à durée limitée par cercle concentrique ; avec des durées s'allongeant plus on s'éloigne du cœur de ville. Une réflexion est en cours pour indiquer également les temps de parcours à pied d'un point à l'autre car les aprioris sont tenaces sur ces sujets. Les résultats d'études comparatives des temps de parcours entre parking et centre commercial versus parking aux abords des commerçants de cœur de ville sont par exemple surprenants. Une évolution des mentalités sur les mobilités est nécessaire aussi pour des mobilités plus apaisées.

#### Remarques des membres du comité :

- Le développement du réseau cyclable participerait à alléger la place de la voiture en ville
- Le secteur du parking des Républicains espagnols présente une incohérence dans la piste cyclable qui est à revoir
- Urgence de l'aménagement de la piste cyclable reliant le centre-ville (à partir de la cave coopérative) à l'espace Ferrari ; c'est une zone très dangereuse pour les cyclistes.
- Nécessité d'intégrer la réfection de chaque secteur dans un plan de circulation global.

### **3. Gare SNCF : problématique accessibilité en attente du Pôle d'Echange Multimodal (PEM)**

En 2026 aura lieu le premier coup de pioche pour une livraison espérée en 2028. C'est un dossier très complexe car les investissements nécessaires sont énormes. Notre volonté initiale était bien de mettre en accessibilité notre gare actuelle ; mais les montants sont énormes. Nous sommes dans la nécessité d'optimiser la dépense de l'argent public et de prévoir pour le long terme. La mise en accessibilité de la gare actuelle est estimée à environ 6 millions d'euros. Nous avons pu prouver à la SNCF que le coût de la création d'un PEM serait de 20 millions d'euros (et non des 40 millions annoncés au départ). Sur ces 20 millions, la Région contribuerait à hauteur de 10, l'agglomération de 5, le département de 3 et la Ville de 2. Dans un contexte de moyens très limités, la Ville a intérêt à patienter encore quelques années. Le rayonnement du PEM sera bien supérieur à celui de la gare actuelle. Il sera un moteur du développement de la future zone d'activité sur l'ancien site de la Mobil en cours de dépollution.

Les améliorations en cours de réalisation sur la gare de Sète n'auront pas d'incidences sur le projet de PEM ; les négociations sont antérieures, ce qui est fait aujourd'hui était prévu. L'atout de notre futur PEM est son accessibilité, sans commune mesure avec la gare de Sète, enclavée dans la Ville.

#### **4. Végétalisation : projet de la Ville en la matière dont projet 1000 arbres**

Concernant le projet 1000 arbres, nous avons commencé très vite et avons dû ralentir, car les nombreuses contraintes d'entretien (obligation arrosage des jeunes arbres pendant 3 ans) combinées avec le caractère très étendu de notre territoire rendent la tâche trop difficile pour nos services, dont les moyens ne sont pas extensibles à souhait. Les évolutions climatiques posent aussi de nouvelles contraintes en matière d'usage de l'eau (horaires d'arrosage possible notamment). La Ville continue de planter mais en veillant aussi à assurer le maximum de durabilité des plantations.

#### **Questions diverses évoquées**

Projet de la ZAC des Hierles (réflexion en cours notamment pour l'intégration de logements innovants, plus résilients; diminution du nombre de logements initialement prévu ; intégration d'un parc urbain sur la partie sud).

Don de GDH pour la Ville de 100 000 euros au bénéfice des foyers les plus modestes sous la forme d'aide pour lutter contre la précarité énergétique (travail en cours au CCAS pour distribution aux familles concernées).

Opération de rénovation de tous les logements sociaux de la Ville sous 10 ans ; à la faveur de l'efficacité énergétique et du confort (chaque logement aura un balcon).

Projet en cours de réflexion pour le réaménagement de l'ancien site de Lafarge sur l'ouest de la commune. Volonté de reconnecter la Ville avec l'étang de Thau en aménageant un parc urbain (renaturation de friche industrielle) au bénéfice de tous les habitants du bassin et constituant une réserve foncière éventuelle pour le futur.

Devenir de la zone des 11 hectares en cours de dépollution : zone d'économie mixte (entreprise ; tertiaire ; loisirs).

Projet cœur de Ville : marchés passés pour les premiers travaux quai Voltaire, début des aménagements à partir de janvier. Les travaux vont s'accélérer dans le courant 2024 sur le secteur cœur de ville pour la réalisation des aménagements, ainsi que cela avait été présentés en réunion publique il y a environ 1 an.