



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale

OCCITANIE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

**Avis de la MRAe sur le projet d'aménagement de la zone
d'aménagement concerté (ZAC) « Enjalbert »
sur le territoire de la commune de Nissan-les-Ensérune
(Hérault)**

**Dans la cadre du dossier de déclaration d'utilité publique
(DUP) présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

Au titre de l'article L. 122-1 du code de l'environnement

N°Saisine 2022-11049

N°MRAe 2022APO136

Avis émis le 08/12/22

PRÉAMBULE

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

En date du 03 octobre 2022, l'autorité environnementale a été saisie par le préfet de l'Hérault (34) pour avis sur la déclaration d'utilité publique (DUP) relative au projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) « Enjalbert » prévu sur le territoire de la commune de Nissan-les-Ensérune. Le dossier comprend une étude d'impact datée de mai 2016. L'avis est rendu dans un délai de deux mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet, soit au plus tard le 05 décembre 2022.

En application du 3° de l'article R. 122-6 I relatif à l'autorité environnementale compétente et de l'article R. 122-7 I du code de l'environnement, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe).

Cet avis a été adopté en séance du 8 décembre 2022 conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 7 janvier 2022) par Marc Tisseire, Jean-Michel Soubeyroux, Annie Viu, Philippe Chamaret et Stéphane Pelat.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 3 novembre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

L'avis a été préparé par les agents de la DREAL Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de sa présidente.

Conformément à l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS).

Conformément à l'article R. 122-9 du même code, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public.

Il est également publié sur le site internet de la MRAe¹ et sur le site internet de la Préfecture de l'Hérault, autorité compétente pour autoriser le projet.

SYNTHÈSE

La commune de Nissan-les-Ensérune (Hérault) envisage la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) à vocation résidentielle sur une superficie d'environ 13,5 ha pour permettre la production d'environ 220 logements. Le projet se situe au nord-ouest du centre urbain en continuité de l'urbanisation dans des zones principalement agricoles et naturelles.

Ce projet de ZAC a déjà donné lieu à un avis de l'autorité environnementale en octobre 2017, la présente saisine ayant vocation à répondre aux observations qui avaient été faites pour une meilleure prise en compte de l'enjeu de gestion économe de l'espace, de la capacité en adduction en eau potable et l'assainissement.

L'étude d'impact fournie est de qualité, les enjeux environnementaux sont bien identifiés et hiérarchisés, les incidences bien identifiées et les mesures éviter-réduire-compenser ERC également bien identifiées et décrites.

Dans l'ensemble l'étude d'impact répond aux observations déjà faites. Afin d'éviter des zones à fort enjeu biodiversité, la ZAC va limiter l'extension urbaine réelle à 10,8 ha.

La MRAe recommande également de mieux analyser les incidences en termes de trafic et de proposer le cas échéant des mesures ERC adaptées. La desserte du projet par des alternatives à la voiture individuelle, qu'il s'agisse de la mise en œuvre de la desserte en bus, mais aussi des alternatives de mobilité douce, doit être précisée et les incidences en termes de pollutions sonores et atmosphériques doivent également être mieux cernées.

Enfin, les mesures visant à la promotion des énergies renouvelables doivent être également précisées et rendues effectives

L'ensemble des recommandations est détaillé dans les pages suivantes.

1 Contexte et présentation du projet

1.1 Contexte et présentation du projet

La zone du projet se localise sur la commune de Nissan-les-Ensérune (Hérault). La commune (3 996 habitants – INSEE 2019) appartient à la communauté de communes la Domitienne ; elle est située à 11 kilomètres au sud-ouest de Béziers.

Le projet est plus précisément situé à l'est de la commune en entrée de ville.

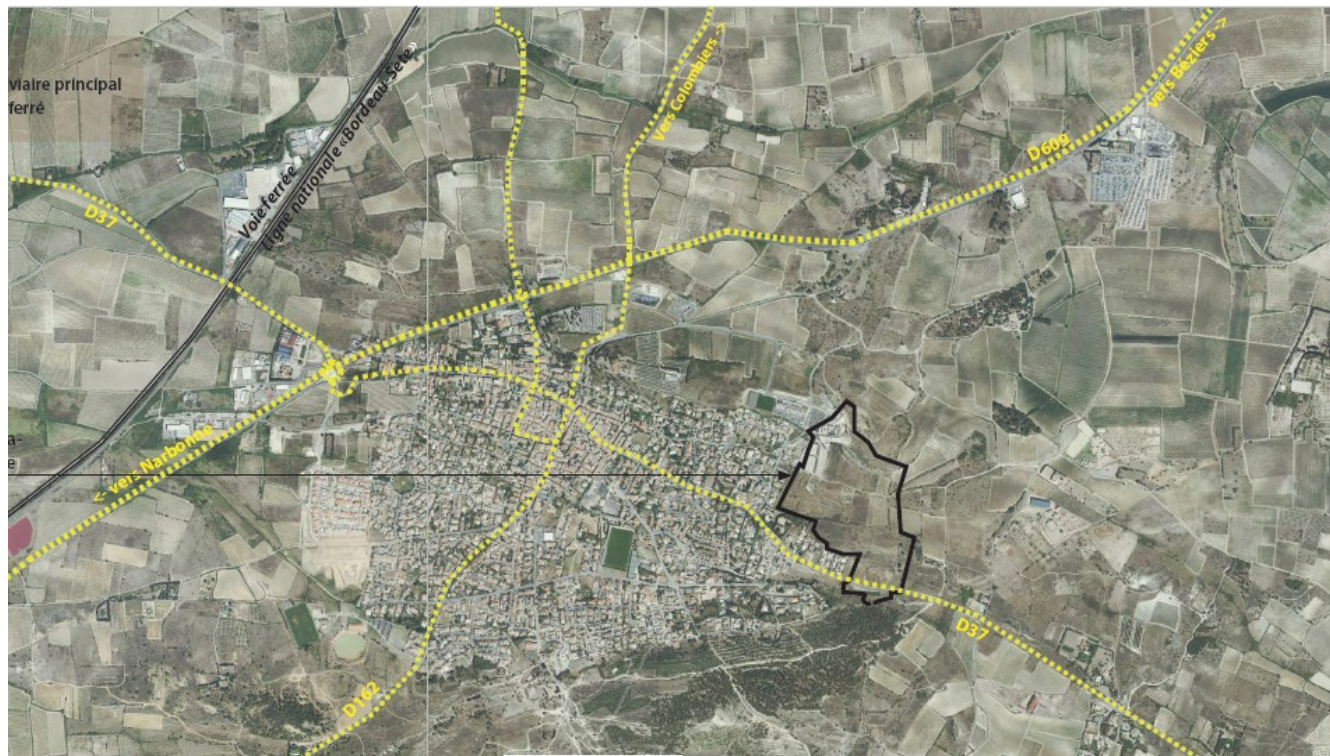


Fig. 1 : Localisation de la ZAC

Par la réalisation de cette ZAC, la commune de Nissan-les-Ensérune souhaite répondre à plusieurs enjeux de son territoire, déterminés notamment dans le plan d'aménagement et de développement durable (PADD) de son plan local d'urbanisme (PLU).

Il s'agit en premier lieu de répondre aux besoins de logements des nissannais, que ce soit en termes de capacité mais également de diversité. Pour ce faire, la réalisation de ce nouveau quartier a pour objectif de proposer 220 logements dont 65 % de lots individuels, 20 % de logements collectifs sociaux et 15 % d'accession aidée de type primo-accédant, permettant ainsi l'accueil de 550 habitants supplémentaires.

En outre, la commune souhaite inscrire le projet dans une « *dynamique de gestion des déplacements, de sécurisation des entrées de villes, de désengorgement du centre-ville, de lien entre quartiers et équipements publics et d'alternative à l'utilisation de la voiture* ».

Ainsi, le projet de ZAC « Enjalbert » doit s'articuler autour d'un boulevard urbain qui aura également pour vocation de constituer un élément du contournement du centre-ville (reliant le giratoire projeté sur la RD 37 et la RD 609), de désengorger le centre ancien et de créer du lien inter-quartier. Le projet comprend également la mise en place de cheminements doux et voies cyclables.

Le projet de la ZAC « Enjalbert » se situe au niveau de la frange est du territoire urbain de la commune de Nissan-Lez-Ensérune, constituant ainsi une entrée de ville au niveau de la route départementale (RD) 37, dite « avenue de Lespignan », dans une « *logique de maîtrise de l'urbanisation, de continuité urbaine, d'économie de l'espace et de préservation des milieux naturels et agricoles* ». L'architecture se veut « *variée et adaptée au site et à sa topographie* ».

L'emprise foncière de la ZAC présente une superficie de 13.3 ha environ et est délimitée au nord par le nouveau groupe scolaire communal, à l'ouest par le tissu urbain existant et plus particulièrement le lotissement de la Rocalbe, au sud par la RD 37 et à l'est par des terres agricoles et naturelles surmontées par le Puech de la Rocalbe.

Le périmètre de la ZAC recouvre essentiellement des parcelles de friches agricoles mais aussi des vignes et des vergers. Il est en outre traversé d'est en ouest par le chemin de la Rocalbe présentant un caractère rural et par le ruisseau du chemin de Lespignan.



Figure 2 : plan général de la ZAC « Enjalbert »

1.2 Procédures relatives au projet

L'autorité environnementale (Préfet de région à cette époque) s'est déjà prononcée à deux reprises sur ce projet : via un premier avis² du 31 juillet 2012 sur l'acte de création de ZAC et un deuxième avis³ du 10 octobre 2017 sur la procédure de DUP de la ZAC.

Le maître d'ouvrage indique que pour des raisons administratives, la procédure de DUP n'a pu être menée à son terme et que par conséquent le projet n'a pu être déclaré d'utilité publique. La procédure de DUP est donc relancée, la ZAC ayant commencé, malgré tout, l'urbanisation dans la partie nord du territoire concerné, et voulant poursuivre cet'aménagement, La Mrae a donc à nouveau été saisie, dans le cadre de la rubrique 39° de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (CE).

2 <https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/commune-de-nissan-lez-enserune-creation-de-la-zac-a2844.html>

3 <https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-de-la-zac-enjalbert-nouveau-quartier-a23830.html>

Par ailleurs, le projet a fait l'objet d'un récépissé de déclaration au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 et R. 214-1 et suivants (« loi sur l'eau ») du Code de l'environnement qui a été obtenu le 10 août 2016.

La ZAC «Enjalbert» a également obtenu un arrêté préfectoral le 30 septembre 2016 (valable pour 10 ans) de dérogation aux interdictions de destructions d'espèces de faune sauvage protégées en application des articles L. 411-2 et R. 411-6 à 14 du code de l'environnement.

À l'occasion de l'avis en date du 10 octobre 2017 l'autorité environnementale interrogeait notamment le maître d'ouvrage sur les points suivants :

- une meilleure prise en compte de l'enjeu de gestion économe de l'espace ;
- une démonstration de la capacité AEP vis-à-vis des besoins induits par la future ZAC.

La présente saisine a notamment vocation à répondre à ces observations.

1.3 Articulation du projet avec les documents de rang supérieur

La commune de Nissan-Lez-Ensérune et, partant, le projet de ZAC, sont concernés par :

- le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Biterrois :

Le SCoT du Biterrois a défini Nissan-lez-Ensérune comme «centralité de bassin». À ce titre, la commune doit répondre, pour les extensions urbaines, à un objectif d'un minimum de 25 logements par hectare de « surface propre de l'opération⁴ ». Par ailleurs, Le SCoT. du biterrois attribue, sur la période 2012-2025, une enveloppe d'extension urbaine à vocation majoritaire d'habitat de 34 ha environ.

La ZAC avec une superficie de 13,3 ha (dont 2,5 ha d'évitement sur les zones à enjeu biodiversité forts) et une densité de 25 logements/ha s'inscrit dans les prescriptions sus décrites.

Néanmoins, cette articulation doit également se vérifier à l'aune des autres objectifs et dispositions du SCoT en matière de préservation de la biodiversité, des sols, des paysages, du développement des modes de déplacement doux et des transports en commun (TC), etc.

De plus, il n'est pas indiqué si le projet de ZAC Enjalbert fait l'objet d'une identification au niveau du SCoT.

La MRAe recommande de développer la démonstration de la compatibilité de la ZAC avec le SCoT du Biterrois notamment sur les aspects de protection de la biodiversité, de préservation des sols et des paysages.

- le Plan local d'urbanisme (PLU)

La commune dispose à ce jour d'un PLU approuvé le 10 mai 2012. Une modification du PLU (approuvée le 18 juillet 2017, qui n'a pas fait l'objet d'un avis de la MRAe⁵) a permis de rendre constructibles les secteurs de la ZAC dédiés à l'urbanisation.

Il est indiqué que cette extension est répond aux ambitions communales exprimées dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD)) et dans le cahier des orientations d'aménagement. Il est ainsi précisé que « *L'extension villageoise se fera sur le secteur nord-est, tant en ce qui concerne le développement de l'habitat que la construction de nouveaux équipements publics, comme un groupe scolaire, un centre de secours (pompiers), d'autres équipements d'intérêt général* ».

L'emprise de la ZAC est concernée par 4 zones du PLU, les zones AUz2, Nz, A et UDb :

- la partie constructible de la ZAC «Enjalbert » correspond à la zone à urbanisée Auz2 du PLU pour une emprise de 11,2 ha et très ponctuellement à la zone urbaine UDb du PLU ;
- une partie du périmètre de la ZAC est classée en zone naturelle inconstructible Nz (2,2 ha) afin de préserver la biodiversité de ces milieux ouverts, et la qualité des paysages sur ces terrains. Le PLU a sanctuarisé ces espaces en les classant en zone Nz ;
- les terrains situés au sud de la ZAC, en partie en zone agricole A du PLU, sont dédiés à la requalification de l'entrée de ville. Ce zonage agricole permet la réalisation de travaux de voirie : giratoire d'accès à la

4 La « surface propre de l'opération » comprend les surfaces cessibles et les espaces publics secondaires. Sont décomptés pour ce calcul de densité les voiries primaires, les équipements publics et les bassins de rétention.

5 Information sur l'absence d'avis n°2017AO25 du 22 mars 2017 :

https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/abs_avis_mrae_2017a25.pdf

ZAC (porté par le Département) et aménagement de cheminements doux et d'espaces plantés aux abords de la D37 en entrée de ville.

La zone de projet est également encadrée par une orientation d'aménagement et de programmation (OAP). Le dossier indique que l'aménagement de la zone AUz2 sera réalisé en cohérence avec les dispositions de cette OAP.

Il aurait été utile que la démonstration de cette cohérence soit bien explicitée.

La MRAe recommande de renforcer la démonstration de la compatibilité du projet de ZAC aux dispositions de l'OAP.

2 Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Ce projet prévoit l'urbanisation d'un secteur à dominante agricole et présente des impacts écologiques et paysagers potentiels notables dans un contexte de nécessaire limitation de consommation d'espace. La MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la limitation de la consommation de l'espace et de l'artificialisation des terres
- la préservation des habitats naturels, de la faune et de la flore ;
- la préservation de la ressource en eau, la gestion des eaux pluviales ;
- l'intégration paysagère du projet ;
- la gestion des déplacements ;
- la prise en compte du changement climatique.

3 Qualité de l'étude d'impact

Formellement, l'étude d'impact présente les éléments prévus à l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.

Le dossier est clairement présenté, organisé et comprend des schémas et des illustrations de bonne qualité. Les acronymes utilisés de même que les notions techniques sont explicités.

L'EI qui date de 2016⁶ identifie de manière très synthétique l'ensemble des champs environnementaux concernés par le secteur de projet. Les enjeux identifiés sont dans l'ensemble suffisamment caractérisés et hiérarchisés.

En outre, il contient une notice complémentaire en réponse aux avis de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de l'Hérault et de l'agence régionale de la santé (ARS) émis sur ce projet dans le cadre de la consultation des services.

Le résumé non technique présente les mêmes qualités sur la forme comme sur le fond.

Concernant la justification du choix d'implantation, cette dernière procède uniquement d'un choix effectué au stade du PLU approuvé en 2012. Il est précisé que cette extension répond aux ambitions communales exprimées dans le PADD (projet d'aménagement et de développement durables) et dans le cahier des orientations d'aménagement : « *À plus long terme, l'extension villageoise se fera sur le secteur nord-est, tant en ce qui concerne le développement de l'habitat que la construction de nouveaux équipements publics, comme un groupe scolaire, un centre de secours (pompiers), d'autres équipements d'intérêt général de type gendarmerie* ».

Il est mentionné que le boulevard urbain de la ZAC constitue un maillon de la voie interquartiers ceinturant la commune et qui doit « améliorer le fonctionnement viaire communal, désengorger le centre-ville et fluidifier le trafic sur la commune » .

Une justification de la localisation du projet à l'aune des enjeux environnementaux n'est cependant pas réalisée.

Le dossier décrit en revanche des variantes qui ont été étudiées avant de retenir ce site. Ces variantes se distinguent principalement par des principes différents de structuration viaire et de composition urbaine, notamment la localisation de la future voie urbaine qui desservira la zone résidentielle et les liaisons douces. La prise en compte d'enjeux liés à la biodiversité explique aussi ces variations. Toutefois, ce sont seulement les différentes configurations du même projet qui sont présentées. L'étude d'impact ne présente pas d'analyse comparative de variantes de *localisation* du projet de ZAC à l'échelle communale, voire intercommunale et ne

⁶Nota : le projet n'a pas été modifié depuis 2016, l'EI date donc de cette date.

permet donc pas de comprendre ce qui a permis, sous l'angle de l'analyse du moindre impact du projet sur l'environnement, d'aboutir au choix du site de « Enjalbert » à Nissan-Lez-Ensérune.

À cet égard, la MRAe note que la détermination de la localisation procède de choix antérieurs effectués au stade du PLU de Nissan-Lez-Ensérune. En toute rigueur, l'étude d'impact devrait alors rendre compte des différentes hypothèses de localisation qui ont été étudiées à l'échelle de ces documents d'urbanisme, pour faire notamment la démonstration que l'examen de solutions de substitution raisonnables, au regard de leur consommation d'espace et de leurs incidences sur l'environnement, a bien été mené à cette étape préalable à la création de la ZAC.

À défaut de pouvoir restituer cet examen des solutions de substitution au niveau du PLU, l'étude d'impact devrait explicitement intégrer cette question.

4 Prise en compte de l'environnement

4.1 Consommation de l'espace et artificialisation des terres

La zone d'emprise de 13,3 ha comprend 2,5 ha englobant deux secteurs (Nord et Sud-Est de la ZAC) présentant des enjeux forts de biodiversité et qui sont de fait, évités par le projet. Ainsi, l'extension urbaine réelle est de 10,8 ha.

Par ailleurs, eu égard aux prescriptions du SCoT, la réalisation de la ZAC affiche la construction de 220 logements sur une surface propre de l'opération légèrement inférieure à 9 ha, ce qui correspond à une densité moyenne de 25 logements par hectare. Néanmoins la projection d'une croissance démographique et d'accueil de 550 habitants supplémentaires dans une commune de 4000 habitants paraît très élevée. Et les possibilités de limiter l'emprise y compris en densifiant des zones à réhabiliter, en travaillant sur le bourg et les logements vacants n'est pas clairement abordé.

La MRAe relève que la densité proposée par le projet respecte le seuil minimal imposé par le SCoT, sans chercher à satisfaire une ambition supérieure, s'inscrivant dans la trajectoire de réduction de la consommation d'espace de 50 % à l'échéance 2030 fixée par la loi « Climat et résilience » et reprise dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Occitanie approuvé le 14 septembre 2022.

Ainsi, bien que s'inscrivant dans une démarche de moindre consommation foncière en référence au SCoT, le projet de ZAC Enjalbert couvre une surface de plus de 10,8 ha qui va contribuer de manière importante à l'étalement urbain de la commune en dehors de la tache urbaine actuelle. De plus, cet étalement induit une artificialisation des terres présentant actuellement un caractère naturel et agricole.

La MRAe rappelle que la lutte contre la consommation d'espace et l'artificialisation des sols – qui plus est avec une valeur agricole notable à proximité d'agglomérations importantes – est un enjeu majeur, qui a conduit à l'élaboration en 2020 à la Stratégie régionale en faveur d'une gestion économe de l'espace en Occitanie⁷. Ce phénomène conduit à une diminution des espaces naturels et agricoles, altère la qualité des paysages, nuit à la biodiversité et aux écosystèmes, aggrave les risques de ruissellement, éloigne les populations des centralités, notamment pour les programmes de logements, mais également les zones d'activité, accroît le coût des équipements publics, allonge les déplacements, augmente les émissions de gaz à effet de serre et rend irréversible l'imperméabilisation des sols.

La MRAe recommande d'expliquer comment le projet de ZAC Enjalbert prend en compte l'enjeu de lutte contre l'étalement urbain et notamment la trajectoire de limitation de la consommation d'espace et de lutte contre l'artificialisation définie par la loi Climat et résilience du 22 août 2021 et reprise par la Stratégie régionale en faveur d'une gestion économe de l'espace.

4.2 Biodiversité et espèces protégées

Comme indiqué plus haut la ZAC «Enjalbert» a fait l'objet d'un arrêté préfectoral le 30 septembre 2016 de dérogation aux interdictions relatives aux espèces de faune sauvage protégées (valable 10 ans), après avis favorable du Conseil national de protection de la nature (CNPN).

L'arrêté indique notamment que « la demande de dérogation concerne 60 espèces de faune protégées, et porte sur la destruction et la perturbation intentionnelle de spécimens et la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos de ces espèces »

Sur le plan des mesures compensatoires, il est prévu que le maître d'ouvrage mette en œuvre, pour une surface de 15,7 ha, une restauration puis un entretien de milieux naturels favorables aux espèces visées par la dérogation. Les mesures de gestion devront être appliquées pendant une durée de 30 ans

La MRAe rappelle que les mesures de compensation doivent être mises en œuvre avant le début des travaux entraînant la disparition des espèces ciblées.

La MRAe recommande que l'étude d'impact précise les éléments concrets de restauration qui vont être mis en œuvre, ou le sont déjà conformément à la réglementation, sur les 15,7 ha de compensation.

4.3 Paysage

La réalisation du projet entraîne la transformation d'un espace à caractère naturel et agricole en espace urbanisé en dehors des limites actuelles de la ville qui constituent globalement jusqu'ici une rupture nette entre milieu urbain et campagne.

L'étude d'impact présente une analyse de l'état initial paysager du projet avec notamment une présentation de l'unité paysagère et des différentes vues et perceptions depuis et vers la zone de projet. Il est à noter que le site d'étude entretient sur une petite portion une co-visibilité avec le site classé du Canal du Midi qui se situe à 2,2 km de la zone de projet.

Le dossier procède à une identification d'enjeux paysagers notamment en termes de préservation de vues, de perceptions proches et lointaines et de maintien de l'ambiance paysagère du site. Il en découle la mise en évidence de grands principes d'intégration paysagère :

- *maintenir les masses boisées, les haies arbustives et préserver les zones d'évitement ;*
- *aménager les bassins de rétention en espaces polyvalent : promenade, détente, écrans végétaux et acoustiques, espaces ludiques ;*
- *proposer un accompagnement végétal fort des axes de roulement et des espaces publics ;*
- *alterner « cocons » de végétation et espaces ouverts.*

Au final, le dossier présente une démarche paysagère traduisant un souci d'intégration de l'enjeu paysager. Toutefois, l'étude d'impact reste lacunaire pour ce qui concerne l'évaluation des effets potentiellement dommageables du projet sur le paysage par rapport à l'implantation, la volumétrie et l'aspect des bâtiments.

La MRAe recommande de compléter l'étude paysagère pour rendre compte, à l'aide de simulations appropriées à différents niveaux d'observation (montages photographiques, schémas d'ambiance...), de l'insertion des bâtiments dans leur environnement sensible proche ou lointain, étant donné en particulier la proximité du site classé Canal du Midi.

4.4 Eau et assainissement

Eaux pluviales

La réalisation du projet de ZAC induit la création de nouvelles surfaces imperméabilisées et une augmentation des ruissellements. Cette imperméabilisation des terrains (à hauteur de 7 ha) modifiera les conditions actuelles de circulation des eaux, en obérant fortement les capacités d'infiltration et en concentrant les écoulements en des points précis.

Afin de compenser l'imperméabilisation des sols par la collecte et la rétention des ruissellements générés, il est prévu la réalisation de noues de rétention et de bassins d'un volume total de 6 500 m³. Il est précisé que les volumes ont été définis selon les prescriptions du service en charge de la police de l'eau (DDTM de l'Hérault).

De plus, en cas de pollution accidentelle sur site, des ouvrages de régulation avec un décanteur-déshuileur et un système de fermeture style martellière sont prévus en sortie des espaces de rétention avant rejet des eaux vers le milieu naturel.

Le dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau fourni dans le dossier transmis à la MRAe détaille l'ensemble de ces éléments.

Assainissement et alimentation en eau potable

La MRAe relève que le projet est en zone d'assainissement collectif et sera raccordé au réseau d'eaux usées.

En outre, le schéma directeur d'assainissement fait état d'une marge théorique d'environ 2 300 EH (équivalent-habitant) sur la station pour les effluents urbains, ce qui est compatible avec l'accueil de 1 200 habitants supplémentaires pour 2020 (dont 550 pour le projet de la ZAC « Enjalbert » – page 136 de l'EI).

La MRAe recommande de mettre à jour les données concernant l'adéquation entre la capacité de la STEP et la population actuelle et à venir.

En ce qui concerne les besoins en eau potable (AEP), la commune est raccordée au réseau d'eau potable intercommunal géré par le Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples (SIVOM) d'Ensérune.

L'EI précise (page 134) que l'AEP du projet ne posera pas de problème quantitatif vis-à-vis de la ressource mobilisable dans la mesure où le SIVOM d'Ensérune certifie que celui-ci est bien en capacité d'alimenter la commune à l'horizon du PLU (2025), soit 5 000 personnes estimées (une attestation du SIVOM est fournie en annexe de la notice complémentaire du dossier), ce dont la MRAe prend acte.

4.5 Déplacements, pollution sonore et qualité de l'air

Déplacements

En termes de flux routiers, il est indiqué que la création du nouveau quartier va générer un afflux de véhicules supplémentaires. En prenant une base raisonnable de 1,5 voitures par logement, c'est environ 400 véhicules nouveaux sur la commune qui viendront gonfler le trafic existant. Les aménagements prévus sur la ZAC sont de nature à absorber cette augmentation des déplacements motorisés et contribueront largement, selon le dossier, à améliorer le schéma de circulation actuel du village.

Il est en outre précisé que le nouveau quartier assure un développement des cheminements doux favorisant une alternative à la voiture individuelle. Enfin, un arrêt de bus sécurisé facilitera l'accès aux transports en commun.

Enfin il est mentionné que le boulevard urbain de la ZAC constitue un maillon de la voie de bouclage interquartier destinée à désengorger le centre ancien notamment en remplaçant à terme les routes départementales qui traversent le village.

Sur ce point, selon l'étude d'impact, les circulations automobiles assurées par les RD 162 et RD 37 sont peu importantes puisque le trafic moyen journalier annuel sur la RD37 s'élève à 1 280 véhicules par jour et que le faible trafic généré par la RD162 ne justifie pas de mesures de comptage.

Il est indiqué que sur la base de ces chiffres et sachant qu'une partie de la circulation transitera toujours par le centre ou contournera le bourg par l'est, on peut estimer que la circulation automobile restera modérée sur la voie principale de la ZAC, soit environ un trafic moyen journalier annuel largement inférieur à 5 000 véhicules par jour. À ce titre elle ne fera pas l'objet d'un classement comme infrastructure de transports terrestres.

La MRAe note que les incidences circulatoires dues à la ZAC sont correctement évaluées cependant le phénomène de report de trafic du fait que la voie primaire de la ZAC jouera un rôle de transit vers la RD 609 et la RD 37 en détournant le trafic du centre-ville de Nissan-Lez-Ensérune doit être mieux analysée avec des données objectives afin de s'assurer de la pertinence des aménagements prévus. Le phénomène de trafic induit⁸ doit également être explicité.

La MRAe recommande de mieux analyser les incidences circulatoires du projet en particulier les phénomènes de report de trafic et de trafic induit découlant de la fonction de transit que jouera le boulevard urbain de la ZAC.

S'agissant des transports en commun, l'étude d'impact souligne que le village est desservi par la ligne de bus 201, et qu'un arrêt de bus pourrait être créé sur la RD 37, au sud de la ZAC. Il est précisé également que le boulevard urbain envisagé permettra de mettre en place une desserte en TC de ce nouveau quartier, sans plus de détails quant aux futurs arrêts prévus et à l'adaptation nécessaire du profil de cette voirie.

Compte-tenu de la situation géographique excentrée du projet, ce point mérite une réflexion plus poussée et un engagement plus concret, afin d'offrir aux futurs habitants de cette ZAC une réelle alternative à l'usage de la voiture.

⁸ Le trafic induit désigne le volume de trafic supplémentaire généré par la création ou l'amélioration d'une infrastructure de transport, quel que soit le mode de déplacement concerné (source Wikipédia).

La MRAe recommande de définir les modalités concrètes de mise en œuvre de la desserte en bus du secteur de la ZAC et tout autre alternative à l'usage de la voiture individuelle (covoiturage par exemple).

Nuisances sonores et qualité de l'air

L'étude d'impact prévoit une dégradation minimale des conditions en la matière notamment du fait d'une augmentation modérée du trafic routier (largement inférieur à 5 000 véh/jour sur la voie primaire de la ZAC).

Par ailleurs, l'étude d'impact met en exergue sa démarche favorisant le multi modal, les modes doux et les transports collectifs pour démontrer une bonne prise en compte des enjeux nuisances sonores et qualité de l'air.

Elle se prévaut également des profils de voiries et des aménagements visant à réduire la vitesse des véhicules.

La MRAe souligne positivement ces actions, pour autant, au vu de la sensibilité du projet sur ces problématiques il est utile que les incidences soient mieux quantifiées et caractérisées afin de déterminer les mesures d'évitement et de réduction les plus adaptées. Cette nécessaire évaluation est d'autant plus justifiée que l'étude d'impact ne démontre pas suffisamment une prise en compte des phénomènes de report de trafic et de trafic induit dans le calcul des incidences circulatoires du projet de ZAC.

La MRAe recommande de renforcer l'analyse des incidences sonores et atmosphériques découlant du projet et de définir les mesures complémentaires d'évitement et de réduction.

4.6 Prise en compte du changement climatique

L'étude d'impact présente une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, obligatoire pour les ZAC en application de l'article L. 300-1 du Code de l'urbanisme.

Au vu de cette analyse, il apparaît que le type d'énergie renouvelable le plus adapté au projet est le solaire. Pour les logements collectifs, l'aérothermie est également intéressante. Pour les maisons individuelles, la récupération de chaleur sur les eaux grises apparaît également comme une opportunité intéressante. Le photovoltaïque est également envisagé.

Dans un contexte de transition énergétique, la MRAe souligne l'intérêt de l'ensemble de ces pistes et recommande que ces orientations soient prolongées et affinées et rendues opérationnelles en étant intégrées clairement dans les dispositions constructives des futurs bâtiments.

De plus, les principales dispositions en matière de maîtrise de la consommation d'énergie et d'émissions de GES devraient faire l'objet d'une insertion dans un cahier des charges à destination des promoteurs ou acheteurs de parcelles commercialisées.

Enfin, la solution d'une conception bio-climatique⁹ du projet n'est pas explorée (orientation du bâti, utilisation des facteurs naturels – ombre, topographie, vents...-, création et localisation judicieuse des espaces verts et zones humides). Pas plus que la compensation de l'artificialisation d'environ 11 ha de terrains agricoles et naturels, qui ont également des capacités de stockage de GES qui ne sont pas pris en compte, et pour lesquels des plantations d'arbres et autres ingénieries écologiques pourraient être proposées.

La MRAe recommande de fixer des orientations et des prescriptions claires et opérationnelles en matière de transition énergétique en cohérence avec les objectifs nationaux¹⁰ ainsi que d'étudier les avantages d'une conception bioclimatique du projet, et de compensations pour la perte du stockage dans les sols et la végétation.

⁹ Une architecture dite « bioclimatique » permet de tirer le meilleur parti des caractéristiques d'un site et de son environnement pour aboutir à un bâtiment naturellement confortable pour ses utilisateurs et peu onéreux dans son fonctionnement. D'un point de vue énergétique, ce type d'architecture permet de réaliser des économies

¹⁰ Objectifs qui sont établis par la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 18 août 2015, notamment : réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 40 % de ces émissions en 2030 par rapport à la référence 1990, porter la part des énergies renouvelables à 32 % de la consommation énergétique finale d'énergie en 2030 et à 40 % de la production d'électricité...