



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

**Inspection générale de l'Environnement
et du Développement durable**

**Avis sur le projet de renouvellement urbain du quartier de la
Restanque à Montpellier (Hérault)**

**dans le 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 2024-12781

N°MRAe 2024APO25

Avis émis le 12/03/24

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 15 janvier 2024, 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) de la Restanque prévue sur le territoire de la commune de Montpellier. Le dossier comprend une étude d'impact datée de février 2023. L'avis est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet, soit au plus tard le 15 mars 2024.

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 par collégialité électronique conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 7 janvier 2022) par Philippe Chamaret, Philippe Junquet, Annie Viu...

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 29 septembre 2022, chacun des membres 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.

1 www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html

SYNTHÈSE

La commune de Montpellier (département de l'Hérault) envisage une opération de renouvellement urbain du quartier de la Restanque sous forme de ZAC. Cette ZAC d'une superficie globale de 125 ha prévoit notamment la construction d'environ 7500 logements.

L'étude d'impact fournie est correcte, les enjeux environnementaux sont bien définis et hiérarchisés, les incidences identifiées et les mesures ERC également. Elle reste cependant perfectible.

La MRAe souligne l'intérêt du projet en termes de sobriété foncière et de valorisation de secteurs urbains dévalorisés. Elle exprime néanmoins quelques recommandations.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact, notamment concernant les incidences sur la préservation de la ressource en eau (adduction eau potable et assainissement), la protection de la biodiversité, l'insertion paysagère du projet, et de proposer sur cette base des mesures au titre de la séquence « éviter-réduire-compenser » (ERC) adaptées.

Le projet est également insuffisant en ce qui concerne l'intégration du risque d'inondation, le projet entraînant une plus grande exposition des biens et des personnes.

De plus, du fait de l'augmentation du trafic automobile généré, le projet est potentiellement préjudiciable au cadre de vie et à la santé des futurs résidents (nuisances sonores, pollution de l'air). A cet égard, les incidences doivent être mieux définies et traitées rigoureusement à travers la séquence éviter, réduire, compenser.

Enfin, les mesures en matière de promotion des énergies renouvelables doivent être précisées et rendues effectives.

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

1 Contexte et présentation du projet

1.1 Contexte

La Ville de Montpellier a décidé d'engager la transformation de la zone industrielle des Prés d'Arènes, par une opération de renouvellement urbain de grande envergure sous forme de ZAC, pour créer le quartier de la Restanque, contigu aux quartiers existants de Saint-Martin et de Tournezy.

Il est précisé dans le dossier que, compte tenu de sa position stratégique à proximité du centre-ville et de la desserte par la 4^{ème} ligne de tramway, la Ville vise sur ce site la réalisation d'un quartier « *actif* » de 125 ha regroupant de l'habitat de formes diversifiées (collectifs, maisons de ville ...), des bureaux, des commerces et des équipements publics. Ce programme accompagnera le développement du Marché d'Intérêt National (MIN) en vue de donner au quartier « *une identité autour de l'alimentation durable et les produits locaux* ».

Il est également indiqué que ce projet ambitionne de « *ramener la nature dans le quartier* » en désimperméabilisant certaines surfaces afin d'améliorer le cadre de vie, la biodiversité et la lutte contre les inondations.

Ce secteur fait l'objet d'un projet d'ensemble basé sur les principes d'aménagement suivants, selon le dossier :

- « *créer un quartier actif qui s'appuie sur la dimension économique déjà présente* ;
- *permettre le développement du MIN compatible avec le futur quartier et créer une identité de quartier autour d'un pôle dédié à l'alimentation durable et les produits locaux* ;
- *agrandir les îlots pour favoriser leur végétalisation, la diversité des programmations immobilières et de la composition urbaine* ;
- *organiser les déplacements pour un espace public partagé* ;
- *intégrer les contraintes et les risques hydrauliques* ;
- *désimperméabiliser les sols et réintroduire la nature dans le quartier (réduction de l'empreinte carbone)* ;
- *ajuster les hauteurs pour produire des habitats diversifiés, en respectant le patrimoine paysager historique de la Ville* ;
- *créer des polarités à l'échelle du quartier* ;
- *diversifier les formes d'habitat et assurer la mixité sociale.* »

La ZAC de la Restanque est localisée au sud de la Commune de Montpellier, dans le Quartier des Prés d'Arènes, à environ 1km au sud de l'hyper-centre de Montpellier. Elle jouxte la commune de Lattes qui s'étend de l'autre côté des autoroutes A709 et A9, au sud-est.

Le site, d'une superficie de 126 ha, est ainsi délimité :

- au sud-est par l'autoroute A709 ;
- au nord et au nord-est par l'Avenue des Prés d'Arènes, la Rue de l'Abrivado et le rond-point des Prés d'Arènes ;
- à l'ouest par les voies ferrées et au-delà le quartier Lemasson ;
- au sud par la Rue du Mas de Saint-Pierre et les zone d'habitat de Tournezy et de Combemale.

Le site est desservi par deux échangeurs routiers et occupe une place stratégique à l'entrée sud de la Ville.

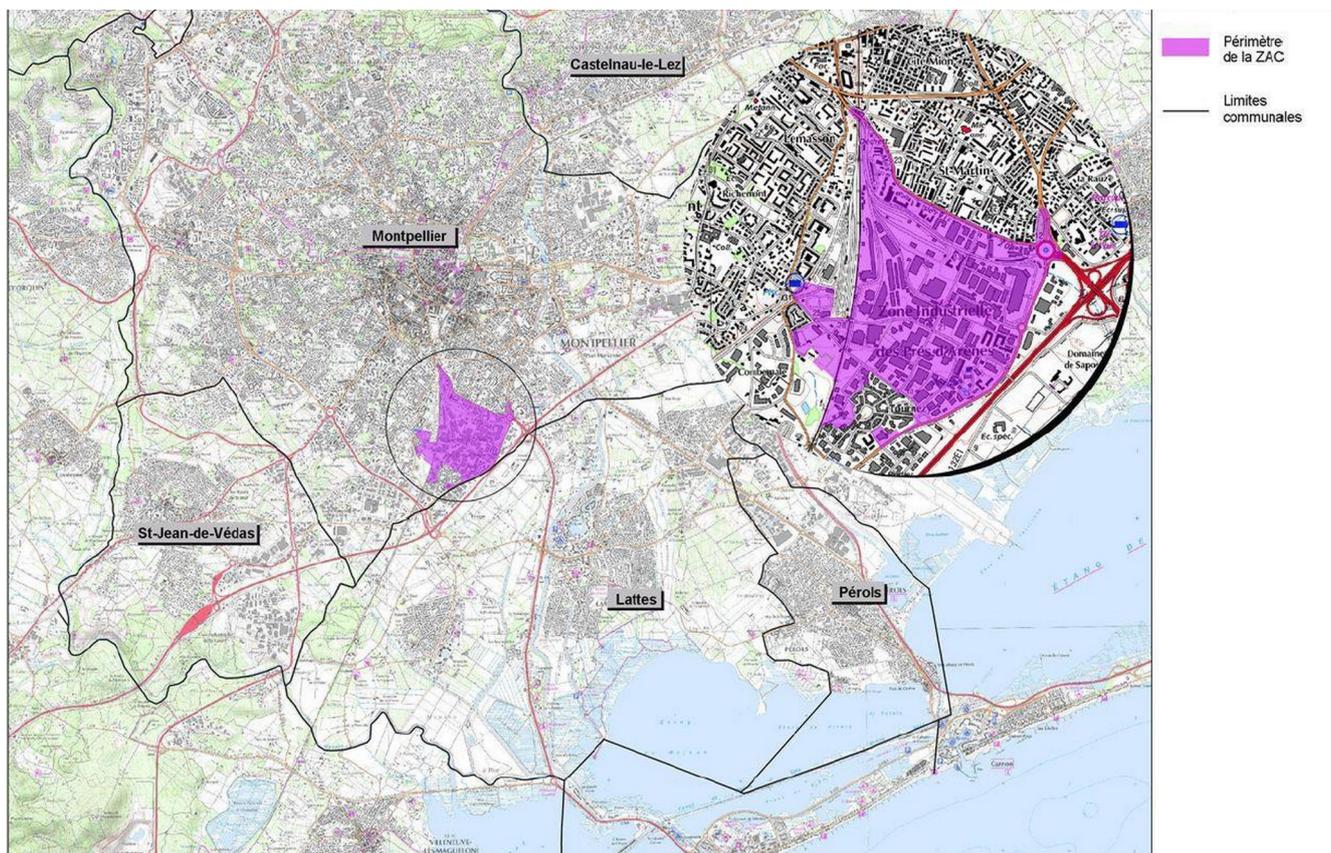


Fig. 1: Plan de situation de la ZAC – extrait de l'étude d'impact. p. 40

1.2 Présentation du projet

L'aménagement de la ZAC permettra :

- la création d'environ 7 500 logements : logements familiaux (libres, abordables et sociaux) et spécialisés (étudiants, seniors, jeunes actifs) ;
- la réalisation d'environ 100 000 m² de surfaces de plancher destinées à de l'activité à créer ou moderniser ;
- l'aménagement d'environ 8 700 m² de surfaces de plancher d'équipements publics (2 groupes scolaires) ;
- le maintien et le développement du Marché d'Intérêt National ;
- la création d'un pôle de logistique urbaine ;
- la construction de la nouvelle cuisine centrale.

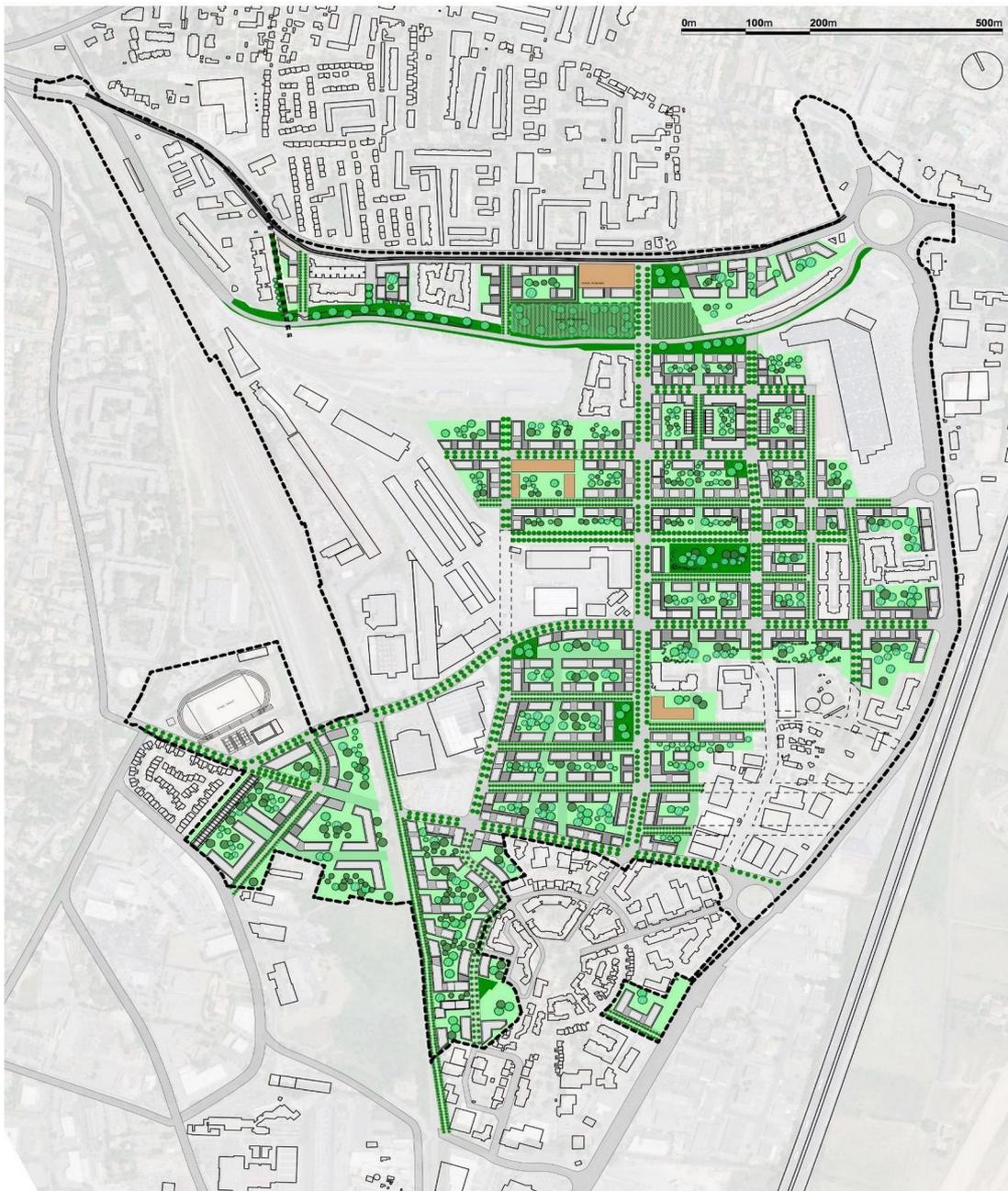


Figure 2 : Plan de masse de principe de la ZAC – extrait de l'étude d'impact. p. 49

1.3 Articulation du projet avec les documents de portée supérieure

Concernant les documents d'urbanisme, la commune de Montpellier est concernée notamment par :

- le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Montpellier Méditerranée Métropole qui identifie le site de la Restanque parmi les espaces où le réinvestissement urbain est prioritaire.

Le quartier de la Restanque est ainsi clairement identifié comme l'un des quartiers et polarités ayant notamment vocation à accueillir un *développement urbain durable, ambitieux et exemplaire, mixant de nombreuses fonctions urbaines centrales et rayonnantes, et en premier lieu de grands équipements métropolitains, mais aussi, suivant leur localisation, des ensembles résidentiels, tertiaires, commerciaux, universitaires...*

Le SCoT confirme bien le potentiel de développement du quartier de la Restanque et les ambitions d'aménagement urbain sur ce site.

• le plan local d'urbanisme (PLU) approuvé en mars 2006 qui prévoit également le projet de ZAC de la Restanque. La modification n°12 du PLU², approuvée par délibération du Conseil de Métropole du 18 avril 2019, assure les adaptations nécessaires à :

- la création d'un secteur de zone 2U1-15cw rue de l'Industrie pour permettre la création d'un groupe scolaire ;
- la création d'un secteur d'activités 4U1-5cw sur le secteur du MIN pour permettre l'accueil de la cuisine centrale ;
- la création d'un secteur de zone 2U1-15cw entre la rue Montesquieu et la voie ferrée Sète-Tarascon pour permettre la réalisation de programmes de logements ;
- des modifications, suppressions et créations d'emplacements réservés pour prendre en compte les récentes évolutions du plan guide de la ZAC.

Le secteur de projet est également concerné par diverses servitudes dont les principales implications sont les suivantes : contraintes d'alignement, de hauteurs, d'entretien aux abords de la voie SNCF ; présence d'une canalisation publique d'eau et d'assainissement (servitude A5) à l'est du site (bande de 3 m à respecter), passage à proximité d'un gazoduc (servitude I3).

Il est indiqué que les Espaces boisés classés (EBC) dans le secteur Georges Auric seront préservés et intégrés à la trame végétale du projet de ZAC.

La justification du respect des différentes servitudes affectant le secteur de projet n'est cependant pas suffisamment développée.

1.4 Procédures relatives au projet

Le projet de requalification urbaine du quartier de la Restanque, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement. Il entre dans ce champ au titre de la rubrique 39° du tableau annexe de l'article R. 122-2, qui soumet à étude d'impact les projets de « Travaux et constructions qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m² ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares ». Le contenu réglementaire de l'étude d'impact est précisé à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Pour mémoire, les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation (L. 122-1-1-III).

Le projet relève des procédures d'autorisation suivantes :

- autorisation environnementale ;
- autorisation d'urbanisme.

2 Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Au vu de la localisation et des caractéristiques du projet, la MRAe identifie les enjeux suivants à prendre en compte :

- la qualité de l'air et les nuisances sonores ;
- les mobilités et déplacements doux ;
- la pollution de sols ;
- l'exposition au risque inondation.

L'évaluation environnementale d'un projet de développement urbain de cette envergure est également à mettre en regard de la disponibilité de la ressource en eau et de la biodiversité.

2 Cette procédure a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas en date du 9/10/2018 et d'une décision de non-soumission à évaluation environnementale le 23/10/2018.

3 Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact communiquée à l'appui du dossier de DUP relative à la ZAC comprend la plupart des éléments exigés au titre du R. 122-5 du Code de l'environnement.

Toutefois, elle ne présente pas d'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'urbanisme³.

La MRAe recommande de fournir 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

L'étude d'impact 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.

Ainsi il ressort que les enjeux les plus forts sont la valorisation du paysage, la prise en compte du risque inondation, la bonne gestion des déplacements et la promotion des mobilités actives et le cadre de vie (nuisances sonores et qualité de l'air).

La MRAe partage cette hiérarchisation.

S'agissant des incidences sur l'environnement, celles-ci sont identifiées et caractérisées. Néanmoins, elles doivent être mieux définies pour les enjeux de préservation des paysages et de la biodiversité.

La MRAe recommande d'affiner l'analyse des incidences sur le paysage et la biodiversité du projet de ZAC.

4 Prise en compte de l'environnement

4.1 Consommation d'espaces et artificialisation des sols

L'opération permettra de densifier et de réinvestir un tissu urbain distendu et dégradé, et s'inscrit donc positivement dans une démarche de sobriété foncière.

4.2 Habitats naturels, faune et flore

Le diagnostic écologique précise que la zone d'étude, étant située en milieu urbain très artificialisé, ne présente pas d'intérêt notable pour les espèces à enjeu de conservation locale. Les îlots de verdure, les alignements d'arbres, le ruisseau de Lantissargues et les bâtis abandonnés constituent un maillage d'habitats principalement pour le cortège d'espèces communes et anthropophiles. La MRAe note néanmoins que certaines espèces patrimoniales ou protégées peuvent être présentes.

Ainsi, les secteurs présentant les enjeux les plus forts sont :

- l'alignement de vieux platanes au nord, qui constituent des gîtes potentiels pour les chauves-souris (Pipistrelle de Nathusius, Sérotine commune, Noctule commune et Noctule de Leisler) ;
- le ruisseau de Lantissargues, qui est à la fois un habitat d'espèces d'amphibiens, reptiles, invertébrés et oiseaux et un axe de transit pour les chiroptères ;
- le stade Cholet et ses abords, ainsi que l'ensemble des îlots et maillage verts, qui sont un refuge et des sources d'alimentation pour les espèces présentes dans l'aire d'étude.

L'étude propose plusieurs mesures de réduction (adaptation du calendrier, plantations de végétaux, pose de nichoirs à oiseaux et gîtes à chauve-souris, insectes et reptiles ...) et de suivi écologique.

L'étude conclut au vu de ces mesures à des impacts résiduels « très faibles à faibles » pour la faune et la flore ne nécessitant pas la mise en œuvre d'une procédure de dérogation à la stricte protection des espèces au titre de l'article L. 411-1 et 2 du Code de l'environnement.

3 « Toute action ou opération d'aménagement faisant l'objet d'une évaluation environnementale doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération »

Cette conclusion doit être nuancée. En effet, la zone d'emprise du projet de la ZAC de Restanque est comprise dans un contexte urbanisé d'une surface totale de 18,1 ha de bâtiments et le projet nécessite la démolition quasi-intégrale de ce bâti existant. Une partie de ce bâti est comme considéré comme favorable aux chiroptères.

De plus, la phase chantier nécessitera des interventions sur les réseaux secs⁴ et humides existants. Elle sera génératrice de destruction, de perturbation et d'altération irrémédiable des habitats (alimentation, gîte et reproduction) de certaines espèces patrimoniales (Lézard ocellé, Minioptère de Schreibers, Molosse de Cestoni, Sérotine commune, Chardonneret élégant, Faucon crécerelle, Couleuvre de Montpellier).

Ces enjeux forts et les impacts écologiques sont également très importants au regard des plans nationaux d'actions en faveur du Lézard ocellé, des Chiroptères et Odonates, situés au sein même du projet.

En conclusion, le niveau d'incidence résiduelle est sous-estimé au vu de la destruction prévisible d'espèces patrimoniales. Les mesures d'évitement ou de réduction nécessitent d'être renforcées afin de garantir la protection de ces espèces. A défaut, des mesures compensatoires doivent être envisagées et la nécessité de déposer une demande de dérogation à la stricte protection des espèces au titre de l'article L. 411-1 et 2 du Code de l'environnement doit être examinée.

La MRAe recommande d'assurer une meilleure prise en compte de l'enjeu de préservation des espèces protégées et si nécessaire de prévoir la mise en œuvre d'une procédure de dérogation à la stricte protection des espèces au titre de l'article L. 411-1 et 2 du Code de l'environnement.

4.3 Paysage

Le volet paysager de l'étude d'impact décrit la zone de la Restanque comme un secteur au paysage local fortement dévalorisé. Les ensembles hétéroclites de bâtiments d'activités, de logements, d'activités industrielles, d'espaces en friche ou délaissés urbains nuisent à l'harmonie du quartier et à son intérêt paysager. Le quartier présente ainsi un faible intérêt paysager.

Le projet de ZAC de la Restanque vise une requalification paysagère de ce quartier, notamment par une homogénéisation des bâtis, des équipements et des espaces publics.

Une fois réalisé, le projet impliquera une profonde revalorisation du paysage local. Des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères sont définies afin d'assurer une cohérence et une harmonie à l'échelle de la ZAC.

A terme, 10 hectares d'espaces verts et 2 000 arbres devront être plantés a minima sur le périmètre du projet, notamment au niveau du cours d'eau Le Lantissargues et de sa ripisylve.

Toutefois, l'analyse paysagère reste trop générale. Elle devra être approfondie à la faveur d'une meilleure définition des aménagements et constructions prévus notamment au stade des autorisations ultérieures. Cette démarche plus approfondie permettra une identification plus fine des enjeux paysagers et une appréciation de la pertinence des mesures d'intégration paysagère du projet.

Une vigilance particulière doit être portée sur la hauteur des futurs bâtiments au regard du respect de la servitude du Peyrou et, plus généralement, de l'harmonie urbaine et aux cônes de vues vers la mer depuis la promenade du Peyrou.

La MRAe recommande d'approfondir l'analyse paysagère de l'étude d'impact afin d'identifier clairement les différents enjeux de préservation du paysage et de préciser les mesures d'intégration envisagées.

4.4 Ressource en eau, risque d'inondation

Les futurs aménagements de la ZAC accueilleront plus de 7 000 logements à terme, alors qu'on en compte actuellement environ 800.

Il est indiqué que le projet de la ZAC prévoit de renouveler les réseaux structurants notamment l'assainissement et l'alimentation en eau potable pour répondre aux besoins des nouveaux usagers.

4 Les « réseaux secs » sont l'ensemble des réseaux enterrés qui ne transportent pas de fluides tels que le gaz, l'électricité, les télécommunications, etc.

Par ailleurs, la MRAe constate qu'il n'est pas affirmé et encore moins démontré que les capacités de production d'eau potable seront suffisantes pour satisfaire les besoins du futur quartier de la Restanque. Il en est de même pour l'assainissement des eaux usées.

Il conviendra donc de vérifier l'adéquation des futurs besoins en eau potable avec la disponibilité de la ressource ainsi que le dimensionnement ad hoc de la station de traitement des eaux usées pour la partie assainissement.

La MRAe recommande de démontrer l'adéquation des besoins avec :

- la ressource en eau potable disponible ;
- les capacités d'assainissement du système épuratoire des eaux usées.

Risque d'inondation

La question des risques naturels constitue un enjeu significatif pour le développement de Montpellier dont le territoire est concerné notamment par le risque d'inondation.

S'agissant de la ZAC de la Restanque, au regard des aléas actualisés préalablement à la révision du PPRI de Montpellier, certaines parcelles du projet sont situées en zone d'aléa modéré à très fort pour l'événement de référence.

Sur ce point, l'étude d'impact ne justifie pas clairement la bonne prise en compte de l'enjeu risque inondation.

Pour rappel, le projet prévoit de créer un quartier mixte à vocation dominante d'habitat collectif diversifié regroupant également bureaux, commerces, activités et équipements publics et la création de 7 500 logements en renouvellement urbain. De plus, le projet prévoit la création de parkings en sous-sols et ce type d'aménagement est en principe interdit en zone inondable.

La démonstration de la non-aggravation de la vulnérabilité au risque inondation n'est pas apportée.

La MRAe recommande d'assurer une meilleure prise en compte du risque inondation par le projet afin d'éviter une plus grande vulnérabilité des biens et des personnes à ce risque naturel.

4.5 Déplacements, nuisances sonores et qualité de l'air

Le site de la Restanque bénéficie d'un accès direct à l'autoroute A709 et est desservi par deux grandes avenues aux rôles locaux et régionaux. Il est indiqué que ces voies de dessertes sont concernées par de fréquentes saturations, notamment aux heures de pointes et en période estivale.

Avec trois lignes de bus et les lignes 1 et 4 du Tramway passant au nord et à l'ouest de la ZAC, le site bénéficie d'une desserte en transports en commun de bonne qualité, surtout sur sa moitié nord.

Concernant les modes doux, le site de la Restanque ne comporte que deux pistes cyclables, présentant des insuffisances notamment en termes de sécurité. Des pistes cyclables sont prévues au niveau de la rue de l'Industrie et du Marché Gare, les aménagements sont déjà en cours pour la partie sud de la rue de l'Industrie (piste réalisée à l'été 2022).

Un phénomène de saturation aux heures de pointe des deux ronds-points situés à la sortie de l'autoroute de chaque côté de la ZAC de la Restanque est également souligné.

Il est indiqué que la diminution de la part modale véhicules légers (VL) nécessite un renforcement de l'offre transports collectifs (augmentation de fréquence, aménagements ponctuels en approche de carrefours) et l'augmentation du nombre des modes actifs (piétons, vélos, trottinettes...).

Le projet, avec ses 7 500 logements et ses 100 000 m² de surfaces de plancher destinées à des activités économiques, pose avec acuité la question de l'utilisation de l'automobile et de la nécessaire limitation de son usage.

L'aménagement du quartier de la Restanque et sa densification en matière d'habitat, engendrera une hausse des besoins de déplacement depuis et vers le quartier mais également au sein de celui-ci. Une hausse du trafic automobile est ainsi prévisible sur les principaux axes de desserte de la ZAC, accentuant les phénomènes de congestion voire d'embouteillages observés aux heures de pointe.

Afin de traiter cet accroissement de trafic, des mesures d'accompagnement et de réduction sont prévues :

- un réaménagement du réseau viaire local. Les grands axes du quartier (Rue de l'industrie, Boulevard Jacques Fabre de Morlhon, Avenue du marché-Gare ou encore rue du Mas Saint Pierre) feront l'objet d'une requalification afin d'adapter ces voiries aux besoins de la ZAC, tant sur le plan quantitatif que qualitatif. Des voiries complémentaires seront en outre créées afin de permettre la desserte de la ZAC et les liaisons entre les différents secteurs ;
- un développement des transports en commun pour rendre les dessertes plus efficaces. A ce titre, la ligne du tramway 4 et la ligne de bus en site propre prévue rue de l'Industrie assurent les liaisons avec le réseau de l'agglomération et la gare. L'objectif de l'opération consiste à mieux relier le futur quartier aux infrastructures de transports existantes voisines, notamment l'arrêt de la ligne de tramway situé au nord de la zone de projet, afin de renforcer la connexion entre le quartier de la Restanque et le réseau de transport en commun ;
- un développement notable équipements favorisant les mobilités actives : cheminements piétonniers, itinéraires cyclables, sécurisation des piétons et des cyclistes, mise en place des dispositifs de stationnement des cycles.

Concernant le réseau viaire, il est précisé que son organisation sera optimisée afin d'assurer une proximité des équipements vis-à-vis des habitations. En ce sens, l'accès aux services du quotidien (commerces, écoles, crèches, poste, squares, services divers) doit pouvoir se faire à une échelle de temps de moins de 5 minutes, soit environ 300 mètres à pied des lieux d'habitation. Le déplacement doit se faire dans des conditions de confort (lisibilité et bon dimensionnement des espaces de circulation) optimales.

La MRAe note la pertinence de ces mesures qui doivent cependant être davantage précisées. Il manque par exemple des indications concernant la localisation des cheminements piétonniers et la sécurisation des piétons et des cyclistes. De plus, le niveau d'offre des transports en commun doit être mieux défini (nombre de lignes, stations, fréquence de la desserte...) afin de constituer une alternative efficace et attractive à l'utilisation de la voiture individuelle. Enfin, la pertinence et l'efficacité de ces mesures doivent être démontrées notamment dans leur effet de désengorgement de ce secteur de la ville positionné à l'entrée de l'autoroute A709 et de grands axes de transit tels que l'avenue de Palavas. Il convient de prendre en compte également le développement du secteur du MIN qui va accentuer le trafic routier notamment des poids-lourds.

La MRAe recommande d'explicitier les modalités opérationnelles et les échéances des mesures proposées permettant de développer les déplacements en mode doux et d'augmenter l'offre en transports en commun. Elle recommande également de proposer des mesures de nature à concilier l'augmentation de la fréquentation du site avec les conditions de circulation actuelles, déjà très encombrées.

Environnement sonore

Le périmètre d'étude est situé majoritairement dans les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres. En effet, celui-ci est encadré par des voies classées⁵ de catégories impactantes avec la ligne ferroviaire 810 à l'ouest et par les autoroutes A9 et A709 au sud-est (classées en catégorie 1) ainsi que le boulevard Jacques Fabre de Morlhon au nord (classé en catégorie 3). De plus, d'autres voies classées sont situées dans la zone d'étude, rue de Montels Église et l'avenue du Marché Gare (classées respectivement en catégorie 3 et 4).

L'analyse de l'environnement sonore s'appuie sur des mesures acoustiques « in situ » et une modélisation.

L'étude d'impact, p.34, indique que le secteur d'étude présente une ambiance sonore préexistante calme à modérée (LAeq 06h-22h <= 65.0 dB(A) et LAeq 22h-06h <= 60.0 dB(A)). Cependant, en bordure immédiate des principales voies routières existantes (catégories 1, 3 et 4 du classement sonore), on observe des ambiances sonores de type non modérées (LAeq 06h-22h > 65.0 dB(A) et LAeq 22h- 06h > 60.0 dB(A)) ».

L'environnement sonore à terme (horizon 2042) va subir des modifications par rapport à l'état initial au regard des évolutions des flux de trafics dans la zone d'étude :

- une légère dégradation est attendue au droit des axes majeurs d'infrastructures ferroviaires (ligne Montpellier/Sète) et routières (avenue du marché gare, A709,...) et du MIN. Le départ des principales entreprises impactantes à moyen et long terme et la limitation de la circulation des poids-lourds dans la ZAC devraient pouvoir compenser l'incidence sur le plan acoustique de l'augmentation du nombre de véhicules légers liée à la création de nouveaux logements ;

5 Le classement sonore des infrastructures routières distingue 5 catégories, de la catégorie 1, la plus bruyante à la catégorie 5, la moins bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque infrastructure classée, dans lequel des prescriptions d'isolement acoustique des bâtiments sont à respecter. La largeur de ce secteur varie selon la catégorie de la voie.

- une amélioration est espérée au droit des futurs îlots bâtis éloignés des axes principaux. De plus, les projets immobiliers vont jouer le rôle d'effet d'écran entre eux et donc limiter la propagation sonore à l'intérieur des îlots.

Le MO met en avant principalement une action de traitement acoustique des façades afin de réduire les nuisances sonores générées par le projet.

En complément, le projet intègre d'autres mesures de réduction des nuisances sonores telles que le renforcement des aménagements favorables aux circulations douces (piétons, vélos, trottinettes) par la création de pistes cyclables, l'élargissement des trottoirs et le rabattement des cheminements vers les stations du tramway et les lignes de bus déjà présentes au sein de la ZAC. La mesure d'implantation de bâti faisant écran doit être précisée en indiquant que ce sont les bâtiments à vocation de bureau qui doivent servir d'écran afin de préserver les immeubles résidentiels.

La MRAe rappelle à cet égard que le traitement des façades des immeubles ne peut intervenir qu'en cas d'insuffisance des solutions de réduction à la source et non pas en substitution. Les recommandations acoustiques pour les constructions doivent explicitement s'inscrire dans cette logique. Il importe également de privilégier des distances d'éloignement des constructions par rapport aux secteurs bruyants tels que les grands axes de desserte du quartier.

La MRAe recommande de mieux identifier et renforcer les mesures de réduction à la source des nuisances sonores.

Qualité de l'air

La MRAe rappelle le contentieux engagé par la Commission européenne contre la France pour le dépassement des valeurs limites des particules PM10, et la procédure précontentieuse (dite « EU Pilot ») engagée pour dépassement des valeurs limites de NO2 dans 15 zones, dont Montpellier.

La caractérisation de l'état actuel dans la zone d'étude a permis de mettre en évidence les points suivants :

- l'environnement est caractérisé par la présence d'infrastructures routières sources de polluants atmosphériques (notamment l'A709 et la rue Montels Eglise à l'est, l'avenue des Prés d'Arènes et le boulevard Jacques Fabre de Morlhon au nord) ;
- plusieurs établissements vulnérables sont localisés dans la zone d'étude dans la partie nord ;
- les modélisations réalisées par Atmo Occitanie sur l'année 2021 montrent des concentrations en dioxyde d'azote qui dépassent la valeur limite fixée en moyenne annuelle à 40 µg/m3 à l'est et au nord de la zone d'étude et des concentrations plus faibles dans le reste de la zone d'étude. Pour les autres polluants, la pollution est homogène et relativement faible.

Il est indiqué que le projet aura pour effet l'augmentation des trafics routiers et donc du kilométrage parcouru dans la zone d'étude par rapport à un horizon sans projet. Ceci entraînera une augmentation des émissions dans la zone d'étude. Il est cependant précisé que par rapport à la situation actuelle, les émissions de certains polluants après la réalisation du projet seront moins importantes. C'est le cas des oxydes d'azote (NOx) avec -70 % et des particules PM2.5 (-5 %) mais également du benzène, des COVNM et du benzo[a]pyrène.

Cette baisse est expliquée par les évolutions attendues sur le parc automobile roulant (renouvellement et progrès technologiques). A l'horizon 2042, il est projeté une diminution importante au sein du parc roulant, des véhicules thermiques en particulier diesel au profit des véhicules électriques et hybrides, ce qui conduit à une baisse très importante d'émissions de certains polluants comme les oxydes d'azote.

Il est ajouté que les résultats des concentrations modélisées en dioxyde d'azote, sont sensiblement similaires pour l'état futur sans projet et l'état futur avec projet. Le projet n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air.

Au droit des établissements sensibles accueillant des populations vulnérables, la réalisation du projet ne conduit pas à une augmentation des concentrations.

La valeur limite réglementaire fixée à 40µg/m3 en moyenne annuelle pour le dioxyde d'azote est respectée pour les états futurs.

Cette conclusion est à relativiser :

- les incidences sont appréhendées selon un horizon lointain de 2042 intégrant le facteur d'améliorations technologiques des véhicules. La MRAe émet des réserves sur ce choix méthodologique, en effet la

démarche d'incorporer les améliorations technologiques des véhicules permet de minimiser les incidences du projet sur la qualité de l'air alors que ces améliorations technologiques sont difficilement prévisibles et mesurables. Pour rappel, l'étude d'impact prévoit une augmentation significative du trafic dans le secteur de la Restanque avec en corollaire des effets négatifs notables prévisibles sur la qualité de l'air ;

- l'étude d'impact est peu diserte quant à la définition de mesures d'évitement et de réduction des incidences négatives sur l'air. La mesure de promotion des transports en commun (Tram et BHNS au niveau de la rue de l'Industrie) doit être davantage précisée dans ses effets (chiffage du report modal) et ses modalités opérationnelles (localisation des stations, fréquence...). Par ailleurs, des actions de réduction des émissions de polluants à la source (limitation de vitesse, par exemple) et de limitation de la propagation des polluants (ex : les remblais, la végétalisation des talus et les protections phoniques qui limitent la dispersion des polluants en facilitant sa dilution et sa déviation) doivent être étudiées.

La MRAe recommande de fournir une analyse plus précise des incidences sur la santé humaine du fait de la dégradation de la qualité de l'air et de prévoir, le cas échéant les mesures d'évitement et de réduction adaptées.

4.6 Pollution des sols

Une cinquantaine de sites et sols pollués BASIAS sont présents dans l'aire d'étude. De plus, un site Basol « SHELL avenue de Maurin » affecte le secteur de projet.

Le degré d'exposition du périmètre de la ZAC à ce risque d'origine technologique n'est pas évalué avec la plus grande précision possible. Il n'est pas démontré que les usages projetés de la ZAC, particulièrement en ce qui concerne les établissements sensibles (écoles, logements) sont compatibles avec l'état de dépollution et qu'ils n'auront pas d'incidences sanitaires. Le degré de vulnérabilité des différents secteurs du périmètre de la ZAC doit être déterminé, avec la plus grande précision possible notamment en fonction des secteurs, des facteurs de risque et de la sensibilité des populations accueillies.

La MRAe recommande de prendre en compte de façon plus approfondie le risque sanitaire lié à la pollution des sols et notamment de justifier de la mise en œuvre de mesures assurant la compatibilité des sols (d'un point de vue sanitaire) avec l'usage final des terrains, en particulier pour la création de logements, l'accueil régulier de publics sensibles ou des activités de plein air.

4.7 Promotion des énergies renouvelables et adaptation au réchauffement climatique

Le projet de ZAC de la Restanque n'a pas encore fait l'objet d'une étude spécifique de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, rendu obligatoire pour ce type de projet d'aménagement par l'article L. 128-4 du CE (et article L. 300-1 du CU). Cette étude a vocation à établir des orientations afin de promouvoir les énergies renouvelables et réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Toutefois, des pistes sont ouvertes afin de répondre aux enjeux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'adaptation au réchauffement climatique telles que :

- la réalisation de bâtiments basse consommation ;
- le développement d'une mobilité alternative (mode de déplacements doux, transports collectifs...) ;
- la réalisation du bâti dans une optique bio-climatique : orientation des bâtiments et en particulier des pièces à vivre (logements traversants assurant une double exposition), mise en place de protections naturelles telles que des écrans d'arbres au sud et à l'ouest pour assurer un ombrage en été.

Dans un contexte de transition énergétique, la MRAe souligne l'intérêt de ces pistes et recommande que ces hypothèses soient approfondies et rendues opérationnelles en étant intégrées clairement dans les dispositions constructives des futurs bâtiments, notamment au niveau du dossier de réalisation de la ZAC.

De plus, ces mesures doivent être complétées par des actions de promotion des énergies renouvelables (photovoltaïque, thermique, aérothermique et biomasse).

Enfin ces dispositions en matière de maîtrise de la consommation d'énergie et d'émissions de GES ont vocation à faire l'objet d'une insertion dans un cahier des charges à destination des promoteurs ou acheteurs de parcelles commercialisées.

La MRAe recommande d'expliciter et de renforcer les dispositions en matière de promotion des énergies renouvelables et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (au travers notamment d'une étude spécifique de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables) et de démontrer leur cohérence avec les objectifs nationaux⁶.

6 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...