



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable**

Avis délibéré

**Projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) « Gimel » sur
le territoire de la commune de Grabels (34)**

**Sur le dossier de création présentant le projet et comprenant
l'étude d'impact**

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

N°Saisine : 2021-9121

N°MRAe : 2021APO33

Avis émis le 12 avril 2021

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 11 février 2021, l'autorité environnementale a été saisie pour avis par la commune de Grabels concernant le projet de création de la ZAC Gimel sur le territoire la commune de Grabels. Le dossier comprend une étude d'impact datée de février 2021. 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 12 avril 2021.

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 20 octobre 2020) par Jean-Michel Salles, Jean-Pierre Viguier, Annie Viu.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 8 septembre 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 son président.

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 commune de Grabels, autorité compétente pour autoriser le projet.

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

SYNTHÈSE

La commune de Grabels envisage la création d'une ZAC à vocation résidentielle sur une superficie d'environ 17 ha et la production de 850 logements. Le projet se situe dans un environnement urbain au sein d'une « enclave » à caractère naturel.

L'étude d'impact soumise à évaluation environnementale porte sur la phase de création de la ZAC. À ce stade, la description du projet et les modalités de réalisation restent trop partielles pour permettre à l'ensemble des parties prenantes d'apprécier précisément les incidences du projet sur le site d'implantation au regard de l'environnement.

Au vu des enjeux environnementaux et des potentielles incidences négatives notables du projet, il importe de justifier plus fortement le choix de la localisation du projet notamment par une analyse de variantes à l'échelle intercommunale et communale, et d'éviter les impacts sur les enjeux naturalistes les plus forts du secteur (notamment sur les espèces protégées). Les effets cumulés doivent également être mieux analysés.

La MRAe recommande donc de compléter l'étude d'impact qui sera jointe aux futures demandes d'autorisations du projet de ZAC, en particulier le volet naturaliste, ainsi que la partie présentant les incidences sur la qualité de l'air et les nuisances sonores. La suffisance des capacités d'adduction en eau potable à l'aune du projet doit être démontrée.

L'articulation du projet avec le plan local d'habitat (PLH) de la Métropole de Montpellier doit également être précisée.

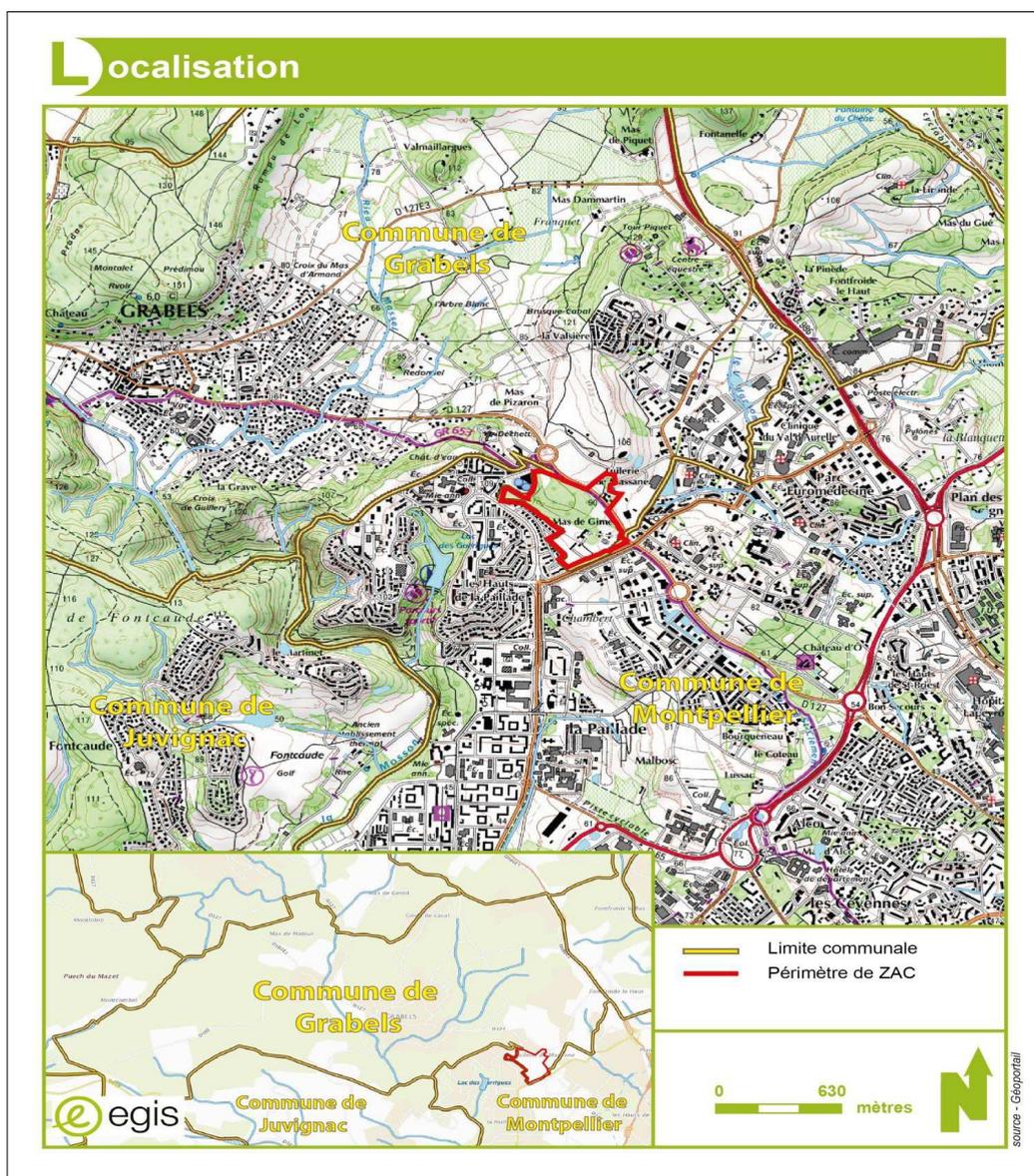
L'ensemble des recommandations est détaillé dans les pages suivantes.

1 Contexte et présentation du projet

1.1 Contexte

Le projet de Zone d'aménagement concertée (ZAC) de Gimel concerne la commune de Grabels, dans le département de l'Hérault. Il est plus précisément situé au niveau du lieu-dit « Mas de Gimel » au sud-est de la commune. La population de Grabels s'élève (données 2017) à 8 430 habitants. Cette population est en constante augmentation.

Le projet s'inscrit dans un contexte assez fortement urbanisé du fait de l'urbanisation contiguë de la ville de Montpellier (ouest, sud et est) et du réseau routier à proximité. Néanmoins, la partie nord de la zone de projet est essentiellement à caractère naturel (zones herbacées, arbustives et arborées) et reste en lien avec les milieux naturels.



1.2 Objectifs du projet

Selon l'étude d'impact (EI) les objectifs du projet sont de :

- « réaliser un projet d'aménagement d'ensemble rendant possible la création d'un nouveau quartier à vocation principale d'habitat sous forme de zone d'aménagement concerté ;
- compenser notamment le déficit en matière de logements intermédiaires ;
- privilégier un parti d'urbanisme comportant des formes permettant de dégager une part fortement dominante d'espaces libres de construction et de respecter les qualités et perspectives paysagères préexistantes ;
- préserver et valoriser tout ou partie de l'espace boisé ; mettre en place des continuités et des connexions entre les différents sites urbains (suppression de la logique d'enclave) ; limiter la présence de l'automobile et mutualiser les capacités de stationnement ; définir une affectation valorisante pour le Mas de Gimel et la Tuilerie de Massane ; compléter le maillage d'équipements publics de proximité ;
- organiser le réaménagement du carrefour de Gimel et de ses abords ;
- constituer une armature paysagère préservant les vues sur l'arrière-pays et permettant des connexions avec les espaces naturels et agricoles ;
- compenser les imperméabilisations prévues tout en limitant les rejets dans le but de tendre vers une autonomie de traitement du point de vue hydraulique. »

1.3 Présentation du projet

La ZAC s'étendra sur un périmètre de 17 hectares environ. Le programme de construction s'échelonnera sur une dizaine d'années et pourra être réalisé en plusieurs tranches.

Le projet de ZAC consiste en une programmation mixte d'environ 850 logements qui permette à ce futur quartier de s'intégrer au tissu urbain existant, tout en offrant aux quartiers limitrophes une certaine complémentarité et une nouvelle attractivité.

Le projet entraîne une imperméabilisation de cinq hectares de la superficie de la zone de projet et accorde une part prédominante aux espaces verts (environ 12 ha).

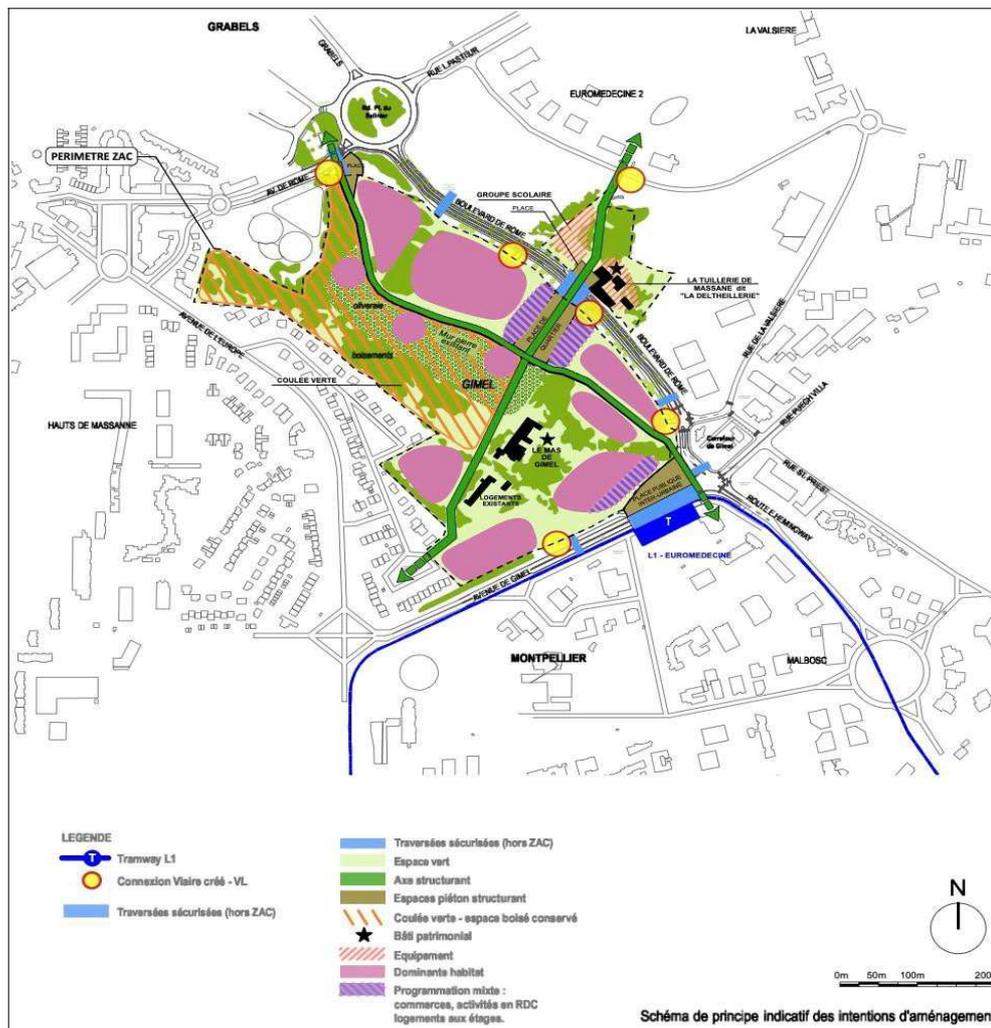
Une station de tramway de la ligne 1 de la ville de Montpellier est positionnée au sud de la zone.

La majorité du bâti sera consacré à la création de logements pour répondre à la forte pression démographique et foncière. Ainsi le projet de ZAC vise la création de 850 logements (dont 36 % de logements sociaux) et une surface de plancher (SDP) globale d'environ 67 500 m². Il est précisé que la mixité de l'offre sera recherchée pour favoriser la mixité sociale et générationnelle.

Il est également indiqué que pour répondre aux besoins essentiels des riverains et favoriser une vie de quartier dynamique, des commerces, des activités, et éventuellement de l'artisanat de proximité ou les locaux associatifs, seront intégrés à la programmation. La réhabilitation de « la Deltheillerie² » en centre culturel participera à la valorisation du patrimoine bâti et au développement artistique du quartier. Un groupe scolaire en vis-à-vis de la « Deltheillerie » viendra compléter l'offre de service public des futurs riverains. Des résidences étudiantes ou seniors sont également prévues.

Enfin, le projet inclut des activités diverses de plein air (sportives, artistiques, familiales...) qui pourront se développer au cœur du site, tout en valorisant les espaces verts existants tel un mail. Selon le dossier, des activités telles les jardins partagés, l'oliveraie, le verger, un parcours d'accrobranche, les parcours de santé, les parcours artistiques ou pédagogiques, seront à privilégier pour développer le « vivre ensemble ».

² Il s'agit du domaine de la Tuilerie de Massane où vécut le poète Joseph Delteil et qu'il renomma « La Deltheillerie »



Plan de masse de la ZAC – extrait de l'étude d'impact. p. 35

1.4 Procédures relatives au projet

La création de la ZAC Gimel, compte-tenu de sa nature, de son importance et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumise à étude d'impact conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement. Elle entre dans le champ de l'étude d'impact 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.

La MRAe est saisie pour avis sur le dossier de création de ZAC présentant le projet et comprenant l'étude d'impact. L'approbation de ce dossier de création par la commune de Grabels qui est à la fois autorité décisionnaire et maître d'ouvrage, n'autorise pas, seule, la réalisation du projet qui devra faire l'objet de futures autorisations³.

À ce stade des études de conception, le programme des équipements publics n'est pas arrêté et les projets de construction ne sont pas précisément définis. Il s'ensuit que l'étude d'impact devra être actualisée et complétée pour traduire les évolutions du projet, de ses effets sur l'environnement et des mesures envisagées pour les éviter, les réduire voire les compenser.

1.5 Articulation du projet avec les documents de rang supérieur

La commune de Grabels et, partant, le projet de ZAC sont concernés par :

³ Approbation d'un dossier de réalisation de ZAC qui définit le programme des équipements publics (voiries et réseaux divers) à réaliser et les modalités de leur financement, permis de construire pour les futurs bâtiments et possiblement une autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau en application du code de l'environnement.

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) révisé de Montpellier Méditerranée Métropole qui a été approuvé le 18 novembre 2019. Dans le cadre du SCoT, le projet de ZAC Gimel est inscrit dans un objectif d'« *extension urbaine mixte de niveau d'intensité intermédiaire* ». Les extensions urbaines mixtes sont destinées à accueillir des logements et une part d'activité principalement tertiaire, du commerce, des équipements collectifs et services publics et ponctuellement des grandes infrastructures routières. Le seuil minimal de niveau d'intensité intermédiaire à respecter est de 4 000 m² SDP par hectare ou 30 logements par hectare. Par ailleurs, la commune de Grabels est comprise dans la première couronne de la « Métropole des Villages » entourant le Cœur de Métropole. Les villes et villages de la « Métropole des villages » ont vocation à un développement préférentiel et ces villes et villages doivent notamment accueillir 22 % des logements produits d'ici 2040 au sein de la Métropole.

Le projet prévoyant environ 850 logements sur environ 17 hectares, la densité sera proche des 50 logements par hectare, ceci remplissant largement les objectifs du SCOT.

- Le Plan Local d'Urbanisme de Grabels a été approuvé le 7 octobre 2013. Le secteur Gimel y est identifié comme zone à urbaniser (AU0a). Ce secteur à urbaniser fait également l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP).

Cette OAP repose sur les principes d'aménagement suivants :

- « *Créer un maillage viaire, avec des bâtiments implantés « en peigne » par rapport à la RD 127 (perpendiculairement), afin de ménager les vues vers le parc de Gimel depuis la RD 127, d'une part, et d'autre part, de bien relier le quartier à son environnement, notamment la RD 127, qui sera alors requalifiée en voie urbaine ;*
- *Identifier une polarité intercommunale à l'articulation entre la RD 127 et l'avenue de Gimel : commerces, équipements..., afin de créer un quartier vivant, intégrant de la mixité. L'implantation d'une centralité commerciale sur le quartier se place idéalement en bordure de l'avenue de Gimel, afin d'être en lien avec le tramway et bénéficier des flux de la ville de Montpellier ;*
- *Valoriser les motifs paysagers du site dans le cadre du projet : le Mas de Gimel et son parc, oliveraie, aménagement de bassins de rétention paysagers, Deltheilerie et son parc sont conservés, car ils représentent des éléments de valeur identitaires de la commune, à préserver. »*

Il est précisé que la zone AU0a correspond une zone à urbaniser fermée qui pourra être ouverte à l'urbanisation après modification ou révision du PLU. Cette ouverture à urbanisation s'opérera sous forme de ZAC, compatible avec l'OAP réalisée sur le site.

La MRAe rappelle que cette procédure d'évolution du PLU est susceptible de faire l'objet d'une évaluation environnementale⁴.

Elle rappelle également que les textes législatifs autorisent la mise en œuvre d'une procédure commune d'évaluation environnementale permettant une appréciation conjointe des incidences au titre de la planification et du projet⁵. En plus de simplifier la procédure pour le maître d'ouvrage qui bénéficie d'un gain de temps et d'une économie de moyens, cette démarche d'évaluation environnementale commune assure une plus grande cohérence entre la planification et le projet. Enfin, elle débouche sur une enquête publique unique favorisant une information des citoyens la plus globale possible sur les projets intéressant le territoire.

La démonstration de la compatibilité du projet au plan local de l'habitat (PLH) de Montpellier Méditerranée Métropole est quant à elle sujette à caution. En effet, ce document assigne à la commune de Grabels un objectif de production de logements d'environ 840 logements sur la période 2019-2024. À cet effet, le PLH identifie 6 projets (dont la ZAC Gimel) totalisant environ 800 logements, le reste étant de la mobilisation de logements vacants. Il est indiqué également que le projet de ZAC Gimel contribue à l'effort de production de logements à hauteur de 500 logements. Or le projet de ZAC Gimel objet de la présente étude d'impact prévoit la réalisation de 850 logements soit à lui seul la totalité des objectifs du PLH de la commune.

Il résulte de tout ce qui précède que le projet de ZAC présente un objectif de production de logements largement supérieur à celui qui lui est reconnu dans le PLH. Cet écart doit être justifié, notamment à l'aune des enjeux environnementaux les plus sensibles (trafic routier, capacité en adduction eau potable, nuisances sonores et pollutions).

La MRAe recommande de justifier l'écart de production de logements entre le projet de ZAC Gimel et le PLH de Montpellier Méditerranée Métropole notamment par rapport aux enjeux environnementaux les plus sensibles.

⁴ Cf. article R104-8 du code de l'urbanisme.

⁵ Cf. articles L122-13, L122-14 et R122-26 à 28 du code de l'environnement.

2 Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Ce projet prévoit l'urbanisation d'un secteur naturel et présente des impacts écologiques et paysagers notables. La MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la préservation des habitats naturels, de la faune et de la flore ;
- la ressource en eau notamment l'adéquation des capacités d'adduction en eau potable ;
- l'intégration paysagère du projet ;
- la limitation des nuisances sonores, la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et de la qualité de l'air.

3 Qualité de l'étude d'impact

L'EI identifie de manière satisfaisante l'ensemble des champs environnementaux concernés par le secteur de projet. Les enjeux identifiés sont caractérisés et hiérarchisés. Les enjeux écologiques sont situés et hiérarchisés.

Toutefois, l'EI ne présente pas une carte de superposition des enjeux naturalistes avec l'emprise du projet permettant de visualiser les secteurs sensibles les plus impactés par le projet.

La MRAe recommande de fournir une cartographie de superposition des enjeux relatifs à la biodiversité avec les secteurs d'aménagements.

L'EI présente une justification insuffisante de la localisation du projet à l'aune des enjeux environnementaux. À sa lecture, il ressort qu'aucune variante n'a été analysée. Il est indiqué que le projet a été défini en considérant un ensemble d'objectifs à atteindre, portant à la fois sur les aspects réglementaires, l'urbain, les logements, les services, la prise en compte du caractère naturel du site et l'intégration paysagère mais le raisonnement prenant en compte ces critères et aboutissant au choix retenu fait défaut.

La justification principale du projet s'effectue essentiellement par la mise en exergue de la compatibilité du projet avec les prescriptions du SCoT, du PLH et du PLU (pour mémoire, inscrit en tant que zone d'extension urbaine mixte de niveau d'intensité intermédiaire au SCoT, identifié dans le PLH comme secteur potentiel le plus important de production de logements et zone AU avec OAP au PLU).

L'analyse de localisations différentes dans une démarche du moindre impact environnemental n'est pas effectuée alors qu'il s'agit d'une exigence de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

La MRAe recommande de fournir une analyse des solutions de substitution raisonnables envisagées pour la localisation du projet de ZAC basée sur l'ensemble des enjeux environnementaux.

Elle recommande de compléter l'analyse des variantes au vu des critères environnementaux (consommation d'espaces, biodiversité, paysage notamment) et d'expliquer en quoi le parti retenu constitue l'option la moins impactante pour l'environnement.

Concernant les incidences du projet, ces dernières sont correctement identifiées, caractérisées et hiérarchisées. Les impacts sur la biodiversité sont notamment bien appréhendés. Néanmoins l'étude des incidences du projet sur le trafic, la qualité de l'air et les nuisances sonores doit être approfondie (voir ci-dessous).

L'EI devra affiner la définition des incidences du projet de ZAC qui ne sont pas évaluables de façon détaillée, compte-tenu de l'imprécision du contenu opérationnel du programme d'aménagement (forme, volumétrie, aspect, localisation des bâtiments...) au stade de la création de la ZAC. En conséquence, des études techniques complémentaires seront également nécessaires au stade du dossier de réalisation de la ZAC sur plusieurs enjeux importants : insertion paysagère, organisation des déplacements, ambiance sonore, qualité de l'air ou encore utilisation des énergies renouvelables.

La MRAe recommande d'affiner le niveau de précision de l'analyse des incidences du projet de ZAC au stade du dossier de réalisation, en actualisant l'étude d'impact.

En outre, l'EI présente une analyse des « effets cumulés » qui se base sur le recensement des projets connus conformément au e) du 5° de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Il est précisé que les projets pris en

compte sont situés sur la commune de Grabels ou à moins d'un kilomètre dans la commune de Montpellier. Sur cette base seulement deux projets sont identifiés : le projet sur le Lac des Garrigues et la ZAC Euromédecine 2.

L'analyse des effets cumulés est peu approfondie, évasive (notamment par rapport à la ZAC Euromédecine) et peu étayée. En outre, le choix de définir le périmètre de recensement des projets selon un rayon de un kilomètre n'est pas argumenté et justifié par des éléments objectifs.

La MRAe recommande de renforcer l'analyse des effets cumulés et de justifier le choix des projets recensés.

4 Prise en compte de l'environnement

4.1 Habitats naturels, faune et flore

La zone d'étude ne présente pas une grande proximité par rapport aux différents sites naturels : Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), Espaces Naturels Sensibles, sites Natura 2000... (deux kilomètres pour la ZNIEFF la plus proche et 3,5 km pour le site Natura 2000 le plus proche).

Il est indiqué en outre que le projet ne concerne aucun élément mis en avant par le SRCE⁶. Les éléments les plus proches concernent la trame bleue avec le plan d'eau du Lac des garrigues (à environ 500 m à l'ouest du projet) et la trame verte avec des réservoirs de biodiversité et corridors liés aux milieux naturels ouverts à semi-ouverts, voire forestiers (à moins de 1,5 km à l'ouest).

4.1.1 Espèces protégées

Sur la base de données bibliographiques et de prospections naturalistes (en 2017 et 2018 avec des compléments en 2020) le volet « nature » de l'EI recense au sein du secteur de projet des enjeux naturalistes très faibles à modérés. Les incidences brutes du projet sont définies et caractérisées, et sont notables pour les espèces animales de la famille des reptiles et des insectes.

Des mesures de réduction des impacts au titre de la mise en œuvre de la séquence ERC (éviter, réduire, compenser) sont proposées (adaptation du calendrier des travaux à la phénologie des espèces ; limitation de prolifération des espèces invasives ; respect d'un protocole d'abattage particulier des arbres remarquables ; adaptation des OLD⁷ pour assurer leur réalisation / entretien en respectant au maximum la biodiversité locale ; balisage et suivi du chantier par un expert écologue), mais demeurent insuffisantes. L'étude atteste d'impacts résiduels qui demeurent significatifs pour les insectes (Magicienne dentelée, notamment) et les reptiles (Lézard ocellé, Couleuvre de Montpellier...). Le maître d'ouvrage précise qu'il n'a pas identifié des mesures d'évitement et que seules des mesures de réduction des impacts sont prévues.

De fait, l'étude conclut à la nécessité de déroger à la stricte protection des espèces⁸ au titre de l'article L.411-1 et 2 du code de l'environnement avec la mise en œuvre de mesures compensatoires pour les espèces impactées.

Il est précisé qu'à ce stade du dossier, le projet de compensation écologique est en cours de réflexion et de définition. Des pistes ont été avancées et étudiées, mais aucun secteur et mesures n'ont été à ce jour arrêtés.

La compensation écologique doit cibler majoritairement les espèces appartenant au cortège des milieux ouverts à semi-ouverts. Les espèces portant la compensation pour ce cortège sont des reptiles (Couleuvre de Montpellier, Coronelle girondine et, dans une moindre mesure, Psammodrome algire et Seps strié), mais aussi des insectes (Magicienne dentelée notamment). Les mesures mises en œuvre devront être favorables à l'ensemble des espèces impactées du cortège.

Selon l'EI, au regard des surfaces impactées, la compensation devra être mise en place sur une surface de 20 à 25 ha. La surface devra être précisée en fonction de la plus-value apportée par les mesures compensatoires vis-à-vis des espèces affectées par le projet. Il est indiqué enfin que ces parcelles de compensation seraient situées sur le territoire de la commune et seraient donc plus facilement mobilisables pour une compensation sur du long terme.

6 Schéma régional des continuités écologiques

7 Obligations légales de débroussaillage

8 Pour obtenir une dérogation à cette stricte interdiction, le porteur de projet doit notamment être en capacité de démontrer les raisons impératives d'intérêt public majeur de réaliser son projet à cet endroit du territoire en l'absence de solution alternative satisfaisante.

La MRAe prend acte de cette démarche, toutefois elle constate l'absence de réflexion en matière d'évitement au titre de la séquence ERC. Cette réflexion pourrait notamment porter sur les choix de composition urbaine du projet afin d'éviter les zones écologiques les plus sensibles qui conduisent à de lourdes démarches de compensation au titre des espèces protégées compte tenu de leur impact résiduel.

La MRAe recommande de mettre en place une démarche ERC volontariste visant à éviter autant que possible les secteurs écologiques à forts enjeux et limiter le recours à des mesures compensatoires dans le cadre d'une demande de dérogation à la stricte protection des espèces protégées.

4.1.2 Natura 2000

Aucun site Natura 2000 n'est présent à proximité directe du projet. En effet, le site le plus proche se trouve à 3,5 km à l'est du projet et concerne le cours d'eau du Lez.

Une analyse des incidences du projet vis-à-vis des habitats et espèces d'intérêt communautaire de ce site est proposée. Il est indiqué que les incidences du projet sur les habitats/espèces du site Natura 2000 « le Lez » peuvent être jugés faibles à très faibles pour l'ensemble des espèces susceptibles de fréquenter la zone d'étude. Elles sont nulles sur les habitats et espèces notamment plus inféodées aux milieux aquatiques.

L'étude conclut que le projet de ZAC Gimel ne présente aucun effet notable dommageable sur l'état de conservation des habitats/espèces du site Natura 2000 « le Lez ». Il ne remet donc pas en cause les objectifs de conservation du site.

La MRAe partage cette conclusion.

4.2 Paysage

L'opération se traduira par l'urbanisation d'espaces actuellement non aménagés. Ainsi, bâtiments de logements, de commerces, de services, d'équipements, d'infrastructures et parkings associés succéderont à une partie des fourrés, friches, et boisements actuellement présents. Il est précisé que la densité de l'habitat sera intermédiaire et finement répartie au gré des éléments naturels déjà présents et majoritairement à proximité des axes viaires existants bordant le site, dont le sentier GR653.

La future urbanisation va s'opérer sur une zone actuellement en « friche » mais non dénuée d'intérêt paysager. Le projet met en exergue l'enjeu de préservation de la coulée verte constituée par le site et de valorisation de la qualité paysagère. Il devra constituer une armature paysagère préservant les vues sur l'arrière-pays et permettant des connexions avec les espaces naturels et agricoles environnants. Notamment, il est indiqué que le site doit s'organiser au travers des éléments naturels et patrimoniaux de Gimel :

- les zones boisées (classées ou pas), l'olivieraie, le talweg naturel... ;
- le mas de Gimel avec ses dépendances et la Tuilerie de Massane où vivait le poète Joseph Delteil et qu'il renomma « La Deltheillerie » ;
- le mur en pierre existant qui traverse le site du Nord au Sud, soulignant le chemin de Compostelle (GR 653).

Les terrassements et l'artificialisation du milieu par le projet urbain auront un effet direct sur le paysage du site. Cette modification paysagère aura un impact sur les perspectives visuelles. Toutefois les perceptions depuis les habitations situées à proximité immédiate à l'ouest de la zone d'étude ne devraient qu'être légèrement impactées, car l'espace boisé existant coupant les vues depuis cette zone sera préservé.

De plus, l'implantation des futurs bâtiments sera réalisée suivant une logique paysagère guidée par la topographie (dénivelé important) et les éléments naturels caractéristiques du parc existant. Les zones boisées, l'olivieraie, et le talweg, situées au sud du chemin de Compostelle, constituent à eux seuls un « poumon vert » d'environ quatre hectares.

Le projet intégrera également le mur en pierre existant qui traverse le site du nord au sud, comme « fil conducteur » pour accompagner les espaces piétons structurants et les éléments bâtis. Depuis celui-ci, les perspectives sur le paysage naturel pourront être mises en valeur.

Enfin, il est mentionné que les éléments patrimoniaux de la Tuilerie de Massane et le Mas de Gimel participeront à la composition et constitueront des points d'ancrage dans le paysage et l'urbanisation du quartier.

La MRAe prend acte positivement de cette démarche paysagère qui devra être affinée en phase de réalisation.

4.3 Ressource en eau

La commune de Grabels est desservie par le réseau de la Métropole et plus précisément par deux captages (le Château et Pradas).

L'étude d'impact ne démontre pas l'adéquation besoins-ressources pour la mise en œuvre du projet, il conviendra donc de la compléter en ce sens.

La MRAe recommande de démontrer l'adéquation des ressources en eau potable avec les besoins induits par le projet.

4.4 Déplacements, nuisance sonore et qualité de l'air

4.4.1 Trafic

L'articulation de la future ZAC avec son environnement urbain constitue un enjeu important du projet. L'étude d'impact indique que la zone d'étude se trouve dans un contexte urbain et est entourée d'infrastructures de transport notables.

Les principales voies d'accès existantes présentes autour de la zone d'étude sont :

- la route de Montpellier (RD 127) ;
- le boulevard de Rome ;
- les avenues de Gimel et de l'Europe ;
- les rues Louis Pasteur et de la Valsière.

Il est indiqué que le secteur de la ZAC Gimel présente un bon niveau de desserte des transports collectifs ainsi que des liaisons piétonnes et cyclables développés qui encadrent le secteur de projet.

Concernant les transports collectifs, trois lignes de bus 6, 19 et 24 du réseau TAM dont les 6 et 24, desservent la station de tramway Euromédecine, la ligne de tramway T1 du réseau TAM et la ligne régionale LIO 616 Combaillaux – St-Gély du Fesc – Montpellier à partir de l'arrêt Euromédecine (Hérault Transports).

L'étude d'impact présente des données de mesures de trafic des voies jouxtant la zone de projet. L'état initial du trafic est caractérisé notamment lors des périodes d'heures de pointe matin et soir (HPM et HPS) ; ce qui est positif.

L'étude de trafic met notamment en évidence une circulation dense sans perturbation significative sur l'avenue de l'Europe au sud de l'avenue de Gimel, sur la rue Puech Villa ainsi sur la rue E. Hemingway. Elle identifie également des sections « perturbées à saturées » : sur l'avenue de Gimel dans les deux sens de circulation en approche des deux carrefours à feux d'extrémité et le boulevard de Rome en amont du complexe carrefour à feux de Gimel. Ces complications se rencontrent aussi bien en heures de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS).

À proximité du site, certains axes routiers sont saturés en HPM et HPS (principalement l'avenue de Gimel). Le fonctionnement des trois carrefours permettant d'accéder au site fonctionnent de manière complexe voire dégradée et engendrent ainsi de fortes rétentions en heures de pointe.

Les principaux enjeux sur cette thématique associés à la ZAC sont les suivants :

- offrir des cheminements piétons et cyclables sécurisés vers le pôle d'échanges Euromédecine et les arrêts de bus situés en périphérie de la ZAC ;
- faciliter l'accès en bus au pôle d'échanges Euromédecine ;
- compléter le réseau cyclable existant en développant des connexions vers les pôles d'attraction à 10/15 mn à vélo, pour des déplacements quotidiens de proximité ;
- connecter la ZAC aux voiries du secteur avec un double objectif : limiter les dysfonctionnements actuels et préserver le quartier des usages de transit ;
- faciliter l'accès en voiture au P+Tram, relocalisé dans le cadre de l'opération d'aménagement de Gimel.

Concernant les impacts du projet en termes de trafic, l'étude met en évidence un trafic généré compris entre 480 et 560 véhicules/heure dans les deux sens de circulation respectivement en HPM et HPS.

Afin de réduire ces incidences sur le fonctionnement urbain et circulatorie déjà engorgé deux fois par jour du secteur, l'étude d'impact propose des principes de desserte notamment sur le plan des modes doux et transports en commun : mise en place de plusieurs connexions piétonnes et cyclables en direction du centre-ville de Grabels, de la future ZAC Euromédecine 2, de la station de tramway Euromédecine 2 et le maintien voire le confortement de pistes cyclables sur le boulevard de Rome et l'avenue de Gimel.

De plus, les cheminements internes de traversée de la ZAC se réaliseront exclusivement de manière piétonne et cyclable.

En outre, il est prévu d'aménager un couloir de bus sur le boulevard de Rome dans le sens Grabels-Montpellier.

L'étude d'impact propose également des actions en termes de raccordements viaires. Ainsi la future ZAC va disposer de six accès régulièrement répartis sur les différents axes routiers jouxtant la zone de projet.

Enfin, afin de préserver la ZAC. Gimel d'éventuels trafics de transit automobile (risque avéré au regard du fonctionnement circulatorie actuel), il est retenu le principe suivant : les voiries créées assureront uniquement la desserte des parkings des différents lots et quartiers, sans communication viaire entre chacun d'eux (les raccordements viaires seront associés à un ou à quelques lots).

Il est toutefois mis en exergue des complications circulatoires difficiles à résorber : les conditions de fonctionnement des carrefours Gimel/Europe et Gimel/Hemingway/Puech Villa/Rome devraient logiquement se dégrader, nécessitant de renforcer les solutions alternatives à l'usage de la voiture particulière déjà existantes et de décourager les usages de transit sur les voiries de desserte de la future ZAC en particulier sur les axes Bd de Rome et Av. de Gimel.

Pour limiter les rétentions aux heures de pointe, un réaménagement des points d'échanges existants, notamment du carrefour dit de Gimel pourrait être envisagé selon le dossier, dans un souci de lisibilité, d'optimisation des circulations, de confort des cheminements piétons et cyclables et d'intégration urbaine dans un secteur aux évolutions marquées.

Il est indiqué au final que les impacts circulatoires quantifiés dans le cadre de la présente étude associée au dossier de création de la ZAC seront complétés et affinés dans un second temps (cf. futur dossier de réalisation) en intégrant les projets urbains et infrastructurels (tous modes) connexes identifiés/précisés dans le cadre d'échanges avec les partenaires institutionnels et opérateurs économiques.

La MRAe partage le constat d'une dégradation inévitable des conditions de trafic environnant, compte tenu de leur saturation actuelle aux heures de pointe, et la nécessité de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour réduire cet impact. Elle note favorablement la démarche d'amélioration des accès, de promotion des modes doux et des transports collectifs qui doit être poursuivie et précisée dans ses modalités opérationnelles et adaptées aux incidences circulatoires identifiées.

Compte tenu des conditions de circulation déjà fortement dégradées dans la zone, la MRAe recommande de renforcer et préciser les mesures d'évitement et de réduction visant à maîtriser le trafic routier aux abords de la future ZAC et améliorer la desserte du secteur notamment en termes de transports collectifs et modes doux.

4.4.2 Qualité de l'air

Il n'est pas proposé une analyse de l'état initial de la qualité de l'air du secteur d'étude. Le secteur de projet ne dispose pas de capteurs de surveillance de la qualité de l'air. Toutefois, des données d'ATMO Occitanie, l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air, issues de stations de mesure les plus proches (cinq et six kilomètres) donnent des indications permettant de qualifier la qualité de l'air du territoire.

Il apparaît qu'en termes d'émission de polluants atmosphériques, la tendance est la baisse depuis plusieurs années (2010-2016), que ce soit pour les oxydes d'azote (NO_x) ou les poussières (PM10 et PM2,5).

Toutefois, il est précisé que cette diminution est trop peu significative pour faire chuter les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂), et en particulier à proximité des grandes voies routières

La MRAe rappelle le contentieux engagé par la Commission européenne contre la France pour le dépassement des valeurs limites des particules PM10¹, et la procédure précontentieuse (dite « EU Pilot ») engagée pour dépassement des valeurs limites de NO₂ dans 15 zones⁹, dont Montpellier.

⁹ Qui a donné lieu le 24 octobre 2019 à une condamnation par la Cour de justice de l'Union européenne

Au vu de la sensibilité de l'enjeu, il convient de préciser davantage l'état initial de la qualité de l'air notamment par la réalisation d'une campagne d'analyse de cette qualité (mesures « in situ » avec modélisation), ainsi qu'une évaluation de l'exposition des populations par le calcul de l'indicateur sanitaire simplifié (indice pollution-population, IPP). Cette campagne de mesures doit se dérouler sur des saisons contrastées sur le plan météorologique (été et hiver).

La MRAe recommande de renforcer l'analyse de l'état initial de la qualité de l'air du secteur de projet au vu de la sensibilité de cet enjeu.

Les incidences du projet sur la qualité de l'air font l'objet d'une analyse très générale dans l'EI. Une source de pollution est mise en exergue (le trafic routier) sans une analyse approfondie notamment afin de caractériser ces incidences sur la qualité de l'air. Il est mentionné que le projet de la ZAC Gimel va engendrer une augmentation du trafic dans le quartier et les rejets de gaz d'échappement induits par ce trafic risquent d'altérer la qualité de l'air du secteur.

Il est indiqué qu'une étude ultérieure sur la qualité de l'air, dont les conclusions seront reprises dans l'étude d'impact actualisée au stade du dossier de réalisation de ZAC, viendra compléter l'analyse des effets du projet sur l'air lorsque le projet sera précisé (localisation des bâtiments, des activités et les trafics nouveaux engendrés).

La MRAe constate que l'analyse n'est pas suffisamment approfondie et nécessite d'être complétée.

La MRAe recommande de mieux définir et caractériser les incidences du projet sur la qualité de l'air et la santé humaine et de renforcer les mesures d'évitement et de réduction.

4.4.3 Nuisances sonores

Une étude acoustique a été réalisée sur le secteur de projet. Les niveaux sonores mesurés sont représentatifs d'une zone d'ambiance sonore modérée au sens de la réglementation. Ils restent inférieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit. En bordure immédiate de l'avenue de Rome (RD 127), on observe des ambiances sonores de type non modérées le jour (supérieures à 65 dB(A)).

Sur le plan méthodologique, ces résultats sont à relativiser, En effet, les mesures fournies sont uniquement « in situ » sans aucune modélisation. De plus, les données ne rendent pas compte d'un niveau de bruit en heure de pointe matin (HPM) et soir (HPS).

Il convient de noter que le secteur de projet est à proximité immédiate de voies identifiées dans le classement sonore des infrastructures (catégorie 3 pour l'avenue de Gimel qui intègre également une voie de tramway).

La MRAe recommande de mieux caractériser l'état initial du secteur en termes de nuisances sonores en particulier en HPM et HPS.

Il est indiqué que le nouveau quartier va générer une augmentation du trafic routier induisant des nuisances sonores supplémentaires.

Les nuisances sonores générées par le fonctionnement de la ZAC seront essentiellement liées au trafic engendré par l'activité des futurs équipements : habitants, employés, visiteurs, consommateurs.

Il est indiqué que l'augmentation de l'ambiance sonore sera perçue principalement en périphérie de la zone d'étude, le trafic étant concentré en périphérie de la ZAC et principalement sur les voies d'accès au site. En effet, les voiries internes seront limitées à la stricte nécessité.

Il est mentionné qu'une étude acoustique ultérieure, dont les conclusions seront reprises dans l'étude d'impact actualisée au stade du dossier de réalisation de ZAC, viendra compléter l'analyse des effets du projet sur l'ambiance acoustique lorsque la localisation des bâtiments sera connue précisément

La MRAe constate que les incidences sonores sont insuffisamment analysées, notamment elles ne sont pas quantifiées et caractérisées. De plus, les zones d'habitat vont être réalisées en bordure de la voie urbaine ; ce qui va exposer davantage les populations aux nuisances sonores.

L'étude d'impact du projet ne présente pas une réflexion sur des mesures d'évitement et de réduction de ces incidences sonores. L'optimisation du positionnement et du gabarit des bâtiments doit être recherchée, afin de permettre de protéger certains d'entre eux vis-à-vis des voies bruyantes : ajustement des hauteurs, éloignement au maximum de la voirie notamment des bâtiments d'habitation, plantation de haies ou d'alignements d'arbres permettant d'atténuer le bruit, limitation de la vitesse...

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

4.5 Promotion des énergies renouvelables et adaptation au réchauffement climatique

Une étude de faisabilité sur l'approvisionnement en énergies renouvelables du projet a été réalisée en application de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme. Cette étude établit des orientations afin de promouvoir les énergies renouvelables et réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Il est ainsi indiqué qu'au vu des besoins des futurs bâtiments de la ZAC, il est proposé deux options d'approvisionnement énergétique utilisant des énergies renouvelables :

- un scénario « réseau de chaleur bois énergie » sur l'ensemble du quartier,
- un scénario « boucle d'eau géothermique » sur l'ensemble du quartier,

De plus, il est prévu d'y adjoindre l'utilisation de panneaux photovoltaïques (PV) sur les bâtiments et en ombrières de parkings.

Par ailleurs, le projet entend profiter des avantages d'une conception « bioclimatique »¹⁰ :

- l'orientation : privilégier une orientation est-ouest du bâti de manière à positionner les plus grandes façades au sud et profiter ainsi des apports solaires ;
- l'utilisation de l'environnement : prise en compte des ombres générées par le relief et la végétation, la circulation de l'air et la protection face aux vents dominants sur les besoins énergétiques du bâtiment ;
- la création de végétation et de zones humides pour favoriser le rafraîchissement des ambiances et l'ombre en été (limiter les zones artificialisées à proximité des bâtiments).

Enfin le maître d'ouvrage table sur la réalisation de bâtiments à Energie Positive (BEPOS) BDM (bâtiment durable méditerranéen) et l'utilisation massive des matériaux bio-sourcés comme la pierre, la terre ou le bois seront privilégiés.

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, notamment du point de vue de leurs impacts environnementaux indirects (bois énergie par exemple) et rendues opérationnelles en étant intégrées clairement dans les dispositions constructives des futurs bâtiments, notamment au niveau de dossier de réalisation de la ZAC.

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.

La MRAe recommande de renforcer et de rendre plus opérationnelles, au plus tard au stade de la réalisation de la ZAC, les dispositions en matière de promotion des énergies renouvelables et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de démontrer leur cohérence avec les objectifs nationaux¹¹ tout en étant vigilant sur les impacts environnementaux indirects (filière bois énergie par exemple)

La MRAe note positivement que le projet démontre une démarche d'intégration de l'enjeu de l'adaptation au réchauffement climatique, notamment par une gestion durable de l'eau de pluie et la végétalisation. À cet effet, le projet accorde une place significative aux espaces verts (environ 70 % de la superficie) qui se traduisent entre autres par la création d'un parc paysager, d'une coulée verte, de bassins de rétentions paysagers. Tous ces éléments participent de la lutte contre les phénomènes d'îlots de chaleur. De plus, cette forte végétalisation et la maîtrise de la minéralisation va permettre la dissipation pendant la nuit de la chaleur accumulée le jour.

Enfin, le projet met en exergue une gestion durable de l'eau par la participation active du bâti dans la rétention ou la revalorisation de l'eau de pluie, notamment l'arrosage des espaces verts et des terrasses plantées sera

¹⁰ 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.

¹¹ 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...

favorisé. Il est précisé qu'une cellule de recherche universitaire montpelliéraine, missionnée par l'aménageur, participera au diagnostic et à la mise en œuvre de l'exploitation de cette ressource précieuse.

Il convient de signaler que la création des espaces verts prévus par le projet devra tenir compte des problématiques sanitaires dans leur conception et leur implantation et leur entretien, notamment le risque de développement du moustique tigre dans l'eau stagnante et la plantation d'essences allergisantes.