



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

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

**Avis délibéré
sur le dossier d'autorisation environnementale unique
présentant le projet et comprenant l'étude d'impact
(article L122-1 du code de l'environnement) relatif à la zone
d'aménagement concerté (ZAC) « Lauze-Est »
à Saint-Jean-de-Védas (Hérault)**

N°Saisine : 2021-9542

N°MRAe : 2021APO71

Avis émis le 06 août 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 28 juin 2021, l'autorité environnementale a été saisie pour avis par le préfet de l'Hérault dans le cadre d'une autorisation environnementale unique concernant le projet d'aménagement de la ZAC « Lauze-Est » sur le territoire la commune de Saint-Jean-de-Védas. Le dossier comprend une étude d'impact datée de mai 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 30 août 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 lors de la réunion conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 20 octobre 2020) par Jean-Michel Salles, Jean-Pierre Viguié.

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 Préfecture de l'Hérault, autorité compétente pour autoriser le projet.

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

SYNTHÈSE

Le projet consiste en l'aménagement d'une zone d'activités économiques dédiée à l'accueil d'un parc d'activités économiques (PAE) au sein de la commune de Saint-Jean-de-Védas, métropole de Montpellier, département de l'Hérault. Le périmètre total de la zone à vocation économique couvre une surface de 32 ha en continuité des parcs d'activités de la Lauze et Marcel Dassault à l'Ouest, de la Condamine et du Mas de Grille au Nord.

Le PAE Lauze Est est identifié comme une polarité économique rayonnante à dominante d'activités par le SCoT métropolitain.

Cette création de ZAC a déjà donné lieu à un avis de l'autorité environnementale en mai 2020 et l'étude d'impact fournie a été complétée et améliorée notamment sur la question de la biodiversité (enjeux espèces protégées), la prise en compte de la ressource en eau (protection des champs captants) et une meilleure identification de l'enjeu bruit sur la zone de projet.

Néanmoins, elle ne répond pas à l'ensemble des observations faites par la MRAe notamment sur la question de la qualité de l'évaluation environnementale (méthodologie de hiérarchisation, meilleure définition des incidences y compris cumulées, justification de la localisation notamment au regard de l'enjeu de préservation des espaces agricoles...). Le traitement des incidences en matière de trafic routier et de qualité de l'air laisse également des questions à mieux intégrer (développement des transports collectifs et des modes doux).

La MRAe recommande de renforcer l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables afin de poser des prescriptions claires et opérationnelles en matière de transition énergétique.

Enfin, dans un souci de compatibilité du projet avec le PLU, il convient de fournir une étude dérogatoire au sens des articles L. 111-6 à 8 du code de l'urbanisme (Loi Barnier).

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

1 Contexte et présentation du projet

1.1 Contexte

La zone du projet se situe sur la commune de Saint-Jean-de-Védas (10 452 habitants – INSEE 2018, 1 290 ha environ) dans le département de l'Hérault en région Occitanie.

Le projet de la ZAC de la Lauze Est se situe de part et d'autre de la RM 612, ex RD 612, entre le parc d'activités existant de la Lauze, l'autoroute A9, le bois de la Jasse Maurin et le cours d'eau du Rieucoulon. Il est piloté par Montpellier Méditerranée Métropole, au titre de sa compétence « développement économique », assistée de son mandataire, la Société d'Aménagement de Montpellier Méditerranée Métropole (SA3M).

Saint-Jean-de-Védas fait partie du plus grand pôle urbain du département et de l'ancienne région Languedoc-Roussillon. La commune est reliée aux grandes infrastructures routières actuelles et à venir. Les autoroutes A9 et A709 traversent le Sud du territoire sur un axe Est-Ouest.

Ce site fait partie des zones d'extension urbaine identifiées par le SCoT de l'agglomération de Montpellier. Ce développement à vocation économique viendra renforcer les zones d'activités existantes. Il s'agit d'un secteur d'aménagement stratégique qui connaît aujourd'hui d'importantes modifications des grands réseaux d'infrastructures environnants dont le déplacement de l'autoroute A9, le contournement routier Ouest Montpellier (COM) et le contournement ferroviaire Nîmes – Montpellier. Selon le dossier, tous ces projets garantissent une accessibilité optimale de la zone de projet.

Le site de la Lauze Est a été identifié dès 2006 comme zone d'extension pour de l'activité. Ainsi une zone d'aménagement différé a été créée par l'arrêté préfectoral du 18 avril 2006, afin de constituer une réserve foncière destinée à organiser l'extension et l'accueil des activités économiques et de se prémunir contre le risque d'une évolution non maîtrisée du prix des terrains.

Le projet de ZAC « Lauze-Est », compte-tenu de sa nature, de son importance et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact (EI) conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement. Il entre dans le champ de l'EI au titre de la rubrique 39° du tableau annexe de l'article R. 122-2, qui soumet à EI 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'EI est précisé à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

La MRAe est saisie dans le cadre d'une procédure une autorisation environnementale unique. Cette procédure n'autorise pas seule la réalisation du projet. Le projet devra également passer par l'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. Le projet a également fait l'objet d'un acte de création de ZAC et d'une mise en compatibilité du PLU de St-Jean-de-Védas par voie de déclaration de projet.

À ce stade des études de conception, le programme des équipements publics n'est pas arrêté et les composantes du projet ne sont pas précisément définies. Il s'ensuit que l'EI 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 compenser².

La MRAe rappelle que les différents dossiers d'instruction des procédures d'autorisations préalables à l'aménagement de la ZAC s'appuient sur la même étude d'impact qui doit être actualisée à chaque étape, et qu'un nouvel avis de la MRAe devra être sollicité.

1.2 Présentation du projet

La superficie totale de la ZAC est d'environ 32,9 ha : elle se compose d'un petit secteur d'environ 11 ha dans la continuité de la zone industrielle existante de la Lauze et d'un secteur d'environ 21 ha à l'Est de la RM 612.

Le projet s'oriente vers une organisation en 16 lots dont les superficies diffèrent nettement entre la partie Est et la partie Ouest.

2 L'article L. 122-1-1 – III du code de l'environnement prévoit : « 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. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet [...] »

À l'Ouest, il est retenu le principe de petites parcelles allant de 1 500 m² à 5 000 m², afin d'intégrer les nouvelles constructions au tissu existant à la fois de la zone industrielle « La Lauze » et du château éponyme.

À l'Est, le projet prévoit un parcellaire plus large, afin de faciliter l'implantation d'entreprises de logistique ou d'activités nécessitant des besoins fonciers plus importants. Les lots varient entre 2 700 m² et 116 000 m².

La programmation s'oriente donc vers six thématiques principales :

- secteur « grande logistique » ;
- secteur « activités industrielles et logistiques » ;
- secteurs « activités artisanales » ;
- secteur « production, distribution » ;
- secteur « moyenne logistique » ;
- possibilité d'une polarité artisanale et commerce de détails / activités de service.

L'EI mentionne que le foncier cessible représente environ 19,4 hectares, environ 50 % de la surface totale de la ZAC, en raison de la préservation de la zone d'expansion des crues du ruisseau de la Capoulière, afin de ne pas faire encourir de risques aux biens et personnes.

La capacité de construction de surfaces de planchers à vocation économique est estimée entre 70 000 m² et 100 000 m². Cette surface constructible est susceptible d'être ajustée en fonction du projet final au sein du dossier de réalisation de ZAC.

Il est indiqué que le programme présenté reste prévisionnel et donc indicatif. Il sera ultérieurement défini avec précision dans le dossier de réalisation de ZAC.

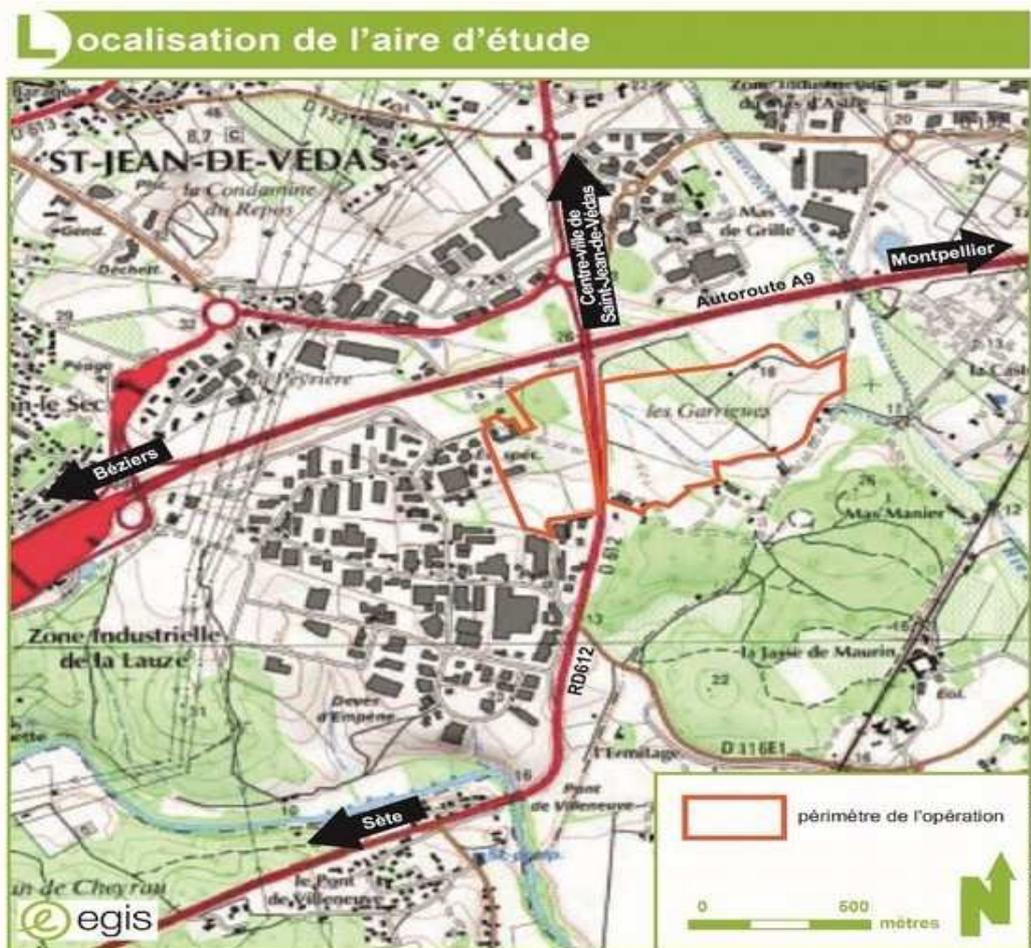


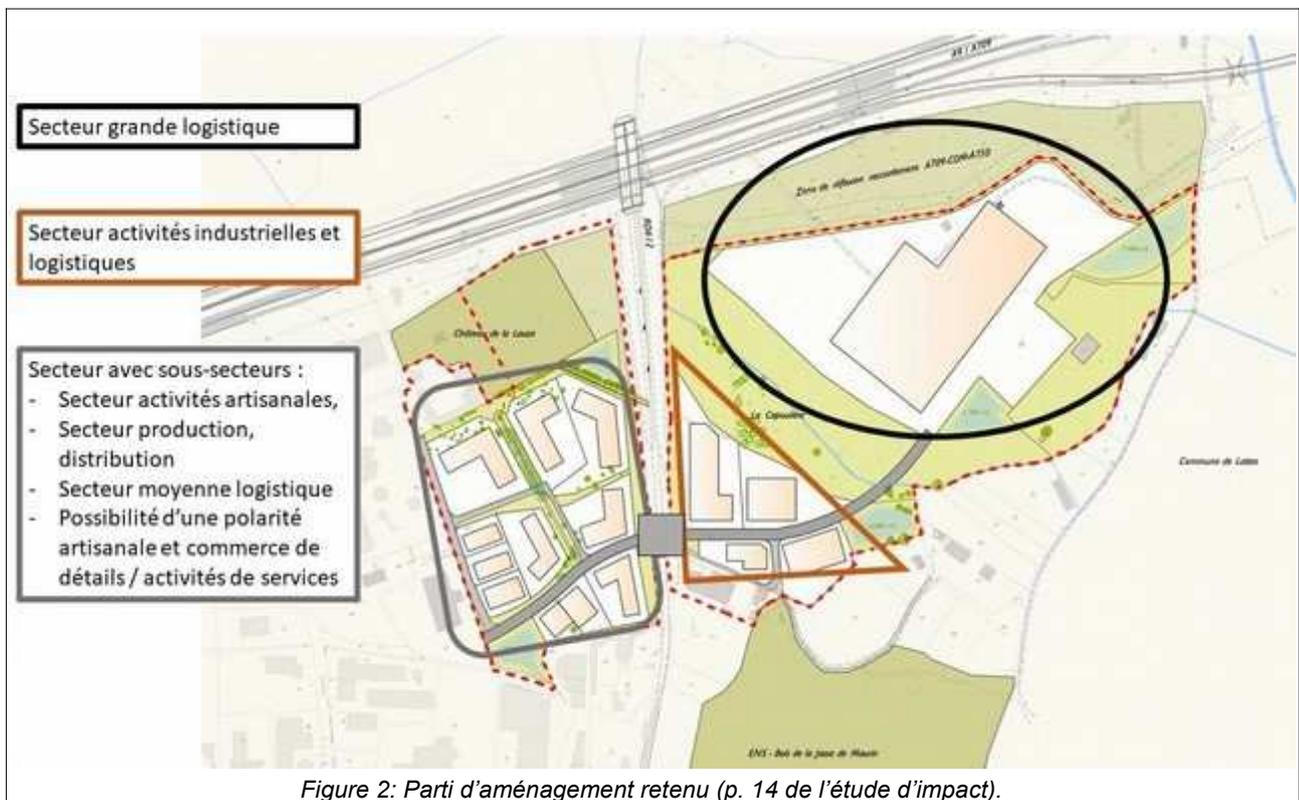
Illustration 1: Plan de situation (p.13 de l'étude d'impact).

Les objectifs du projet sont de :

- s'appuyer sur la trame paysagère pour composer le site ;
- utiliser la trame verte et la topographie pour une bonne gestion urbaine ;
- organiser les déplacements motorisés et les déplacements doux ;
- disposer le bâti en fonction des grandes infrastructures ;
- diversifier le parcellaire et les vocations économiques, et créer un parcellaire adapté aux besoins des entreprises.

Les principes d'aménagements retenus pour l'opération sont les suivants :

- donner une lisibilité du lieu depuis l'autoroute A9, le futur COM et la RM 612 en direction de Sète ;
- organiser la trame viaire pour permettre une flexibilité dans la division des lots ;
- s'appuyer sur l'identité patrimoniale et paysagère forte du Domaine de la Lauze ;
- conforter la biodiversité existante en préservant les continuités écologiques ;
- s'appuyer sur le réseau hydraulique et la trame végétale pour créer des espaces de circulation des modes doux de déplacements (vélos et piétons).



La MRAe attire l'attention sur le fait que la création de la ZAC a donné lieu à un avis de l'autorité environnementale en date de mai 2020³. Cet avis interrogeait le maître d'ouvrage sur les points suivants :

- une meilleure démonstration de la compatibilité du projet au PLU de Saint-Jean-de-Védas, notamment par la fourniture d'une étude dérogatoire « Loi Barnier » au sens des articles L. 111-6 et suivants du code de l'urbanisme ;
- un renforcement de la qualité de l'étude d'impact en particulier concernant la hiérarchisation des enjeux environnementaux, l'analyse des incidences y compris cumulées ;
- une prise en compte renforcée du périmètre de protection rapproché des forages Flès Nord et Sud ;

3 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/aelauzeest_vf.pdf

- la démonstration d'un traitement plus concret de la hausse de trafic générée par le projet notamment un approfondissement de la démarche positive de développement des réseaux de mobilité douce au sein de la commune afin de fournir une alternative à l'utilisation de la voiture ;
- une meilleure intégration de l'enjeu de la qualité de l'air.

La présente saisine objet de ce nouvel avis a vocation à répondre à ces observations.

1.3 Articulation du projet avec les documents de rang supérieur

Le projet s'inscrit dans des zonages du PLU qui n'autorisent actuellement pas la réalisation de l'opération. Aussi, une procédure de mise en compatibilité du PLU de Saint-Jean-de-Védas est en cours pour ouvrir les secteurs à l'urbanisation et permettre la réalisation de l'opération d'aménagement de la ZAC de la Lauze Est, dans le cadre d'une déclaration de projet⁴.

La partie du projet située à l'ouest de la RM 612 se localise en zone 4AUb. La zone 4AU, non ou insuffisamment équipée, est destinée à l'implantation d'activités après réalisation des équipements.

Cependant, la partie du projet située à l'est de la RM 612 (environ 20 ha) se localise en zone Ap.

Cette zone correspond à la plaine cultivée. Elle est actuellement réservée au maintien et au développement d'activités agricoles et doit, selon le PLU en vigueur, être protégée en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Des parties sont soumises aux risques d'inondation.

Au vu des incompatibilités identifiées et des objectifs de l'opération, il est nécessaire :

- d'adapter le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU ;
- d'adapter le zonage applicable au périmètre de projet et les servitudes et prescriptions particulières figurant au document graphique ;
- d'adapter le règlement aux besoins de l'opération ;
- de mettre en cohérence les autres pièces graphiques du PLU au vu des modifications entreprises.

Le périmètre intercepte également des servitudes d'utilité publique qu'il conviendra de prendre en compte.⁵

Le parc du Château de la Lauze, en limite Nord-Est du périmètre de projet, est désigné en espace boisé classé (EBC) au PLU et est identifié comme « site inscrit »⁶.

Selon le dossier, la mise en compatibilité va également consister en la formalisation d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) qui va préciser les modalités d'aménagement liées à la position du secteur en entrée de ville. Cette OAP visera notamment à développer une extension urbaine à vocation économique « qualitative », « respectueuse du site d'insertion », et qui soit une « véritable vitrine pour le territoire dans son ensemble ».

Il convient de compléter cet état des lieux par les dispositions de la « loi Barnier » reprises dans le code de l'urbanisme sur la constructibilité au droit des réseaux routiers qui s'appliquent également sur le secteur de projet. Pour rappel, cette loi a notamment pour objectif de promouvoir un urbanisme raisonné de qualité le long des voies routières les plus importantes et notamment par rapport au développement des zones d'activités.

Elle prévoit en particulier qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

4 Procédure unique permettant à des projets ne nécessitant pas d'expropriation de bénéficier de la reconnaissance de leur caractère d'intérêt général pour obtenir une évolution sur mesure des règles d'urbanisme applicables (cf art. L300-6 du code de l'urbanisme et https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2019-05/fiche_technique_declaracion_de_projet_au_titre_du_code_de_l_urbanisme_maj2017_internet.pdf).

5 Servitude PT3 – Télécommunications (communication téléphoniques), servitude I3 (gazoduc), servitude PM1 – Plan de prévention des risques d'inondation, servitude AS1 résultant de l'instauration des périmètres de protection rapprochée des captages de Flès Nord et Sud et Maurin, AC2 – Protection des sites : servitude de protection des sites inscrits (restes du Château de la Lauze) et PIG – Projet d'intérêt général de la ligne nouvelle Languedoc-Roussillon dont le périmètre est défini par l'arrêté préfectoral n°2000-I-4353 du 29/12/2000.

6 Au titre de la loi du 2 mai 1930 sur les sites remarquables (art. L341-1 à 22 du code de l'environnement)

Toutefois, la loi prévoit que le PLU peut fixer des règles d'implantations différentes sous réserve de produire une étude permettant de le justifier⁷. De fait, le projet de mise en compatibilité du PLU prévoit des distances différentes de recul des constructions par rapport aux voies, fixées notamment par le règlement d'urbanisme modifié dans son article 4AU 6 : 40 m de l'axe de l'autoroute A9, 25 m de l'axe de la RM 612 et 15 m de l'axe des autres routes départementales. Pour les constructions à usage de bureau, les distances indiquées sont respectivement de 50 m et de 35 m. Le caractère indispensable de ces dérogations qui peuvent être à même de générer pour les populations fréquentant la ZAC des nuisances accrues, notamment en matière de bruit et de qualité de l'air, doit être dûment démontré.

Or, le rapport environnemental ne fournit aucune étude justifiant de déroger aux seuils réglementaires. La démarche de préservation de la qualité paysagère et urbaine du secteur Lauze-Est est incomplète du fait de l'absence d'une telle étude. La question de la réduction de l'exposition aux nuisances sonores doit être également traitée lors de cette étude de dérogation.

Enfin, la MRAe note que, compte tenu de son raccordement futur à l'A9 et au COM, la RM 612 aura vocation à intégrer le classement des infrastructures à grande circulation. Il est donc nécessaire d'anticiper ce prochain classement dans l'étude dérogatoire à fournir.

Cette observation de la MRAe a été déjà formulée lors du premier avis portant sur la création de la ZAC.

Comme dans son précédent avis de mai 2020, la MRAe recommande de fournir une étude justifiant les dérogations envisagées à la Loi Barnier afin d'assurer une insertion paysagère et un cadre de vie (notamment sur le plan des nuisances sonores et de la qualité de l'air) les plus favorables possibles pour le projet et ceux qui en bénéficieront.

Concernant le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole, il est indiqué que le projet est en cohérence avec ce document de planification.

Le SCoT de 2006 identifiait déjà le secteur de la Lauze Est comme foncier potentiel pour le développement d'activités économiques industrielles et de logistique urbaine. Le SCoT en cours de révision conforte la nécessité de réaliser ce parc d'activités économiques (PAE). Il identifie le PAE de la Lauze Est comme une polarité économique rayonnante à dominante d'activités. Il est indiqué que « son appartenance à l'importante polarité économique « Lauze – Dassault » (près de 110 hectares à terme, rayonnant sur un large territoire) et le nombre important d'emplois attendus (700 emplois) font de cet ensemble économique (dont la Lauze Est) « une polarité qui rayonne bien au-delà du territoire de la métropole de Montpellier ».

2 Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae

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

- la préservation des espaces agricoles et naturels (notamment en tant que corridor écologique) ;
- la qualité paysagère du territoire ;
- la gestion des déplacements routiers, les nuisances sonores et la qualité de l'air ;
- la ressource en eau potable, notamment du champ captant Flès.

3 Qualité de l'étude d'impact

L'EI 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 préservation de la Capoulière et de ses milieux naturels (notamment la ripisylve), l'exposition au bruit de populations nouvelles, la prise en compte du risque inondation et la bonne gestion des déplacements.

⁷ Article L ; 111-8 du code de l'urbanisme. Cette étude doit justifier en fonction des spécificités locales que les règles différentes d'implantation sont compatibles avec la prise en compte notamment de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages

La MRAe partage globalement cette hiérarchisation ; elle considère toutefois que l'enjeu de la qualité de l'air est fortement sous-estimé, étant classé comme un enjeu parmi les moins importants. Les caractéristiques urbaines du projet (cadre très urbain en entrée de ville, proximité de voies routières importantes et très fréquentées, génération par le projet de déplacements supplémentaires) militent pour relever le niveau d'enjeu sur cette thématique.

Au demeurant, la grille de hiérarchisation présentée p. 198 gagnerait à mettre en évidence les critères ayant présidé à cet exercice de priorisation. Il serait utile pour une meilleure compréhension du classement des enjeux environnementaux qu'elle soit explicitée à l'aune de critères clairement identifiés.

Cette question avait déjà fait l'objet d'une recommandation dans l'avis de la MRAe de mai 2020.

Comme dans son avis de mai 2020, la MRAe recommande d'explicitier la méthode et les critères retenus pour hiérarchiser les enjeux environnementaux en particulier au regard de l'enjeu sur la qualité de l'air.

Les incidences du projet sont identifiées mais faiblement caractérisées et hiérarchisées. Ces incidences doivent également être pondérées à l'aune des enjeux préalablement hiérarchisés.

En outre, l'EI présente une analyse succincte des effets cumulés (le tableau p. 287 recense environ neuf projets présentant une EI ayant fait l'objet d'une saisine de la MRAe).

La MRAe considère que ces effets cumulés sont dans l'ensemble insuffisamment caractérisés et détaillés. La question des effets cumulés se pose avec acuité pour les enjeux trafic routier, artificialisation des sols, biodiversité et ressource en eau pour lesquels l'analyse doit être approfondie. Cette analyse ne répond pas à la question de savoir si le cumul des impacts existants ou prévisibles fait franchir un palier au-delà duquel les impacts des projets sont jugés notables, voire ne démontre pas que le cumul des impacts reste en deçà de seuils réducteurs.

Aucune évolution n'a été apportée sur ce point qui avait déjà été soulevé lors de l'avis de mai 2020.

Comme dans son avis de mai 2020, la MRAe recommande de renforcer l'analyse des incidences qui doivent être plus finement définies, caractérisées et hiérarchisées. L'analyse des effets cumulés doit également être précisée et complétée en particulier au regard des enjeux les plus importants de manière à mieux démontrer l'acceptabilité du projet vis-à-vis de ces enjeux.

Concernant la justification de la localisation du projet et l'analyse de solutions de substitution, l'EI fait référence au SCoT métropolitain.

Ainsi, il est précisé que l'objectif du SCoT est d'identifier l'emplacement des zones d'activités à l'échelle de son territoire grâce à une logique d'économie du foncier, dans l'optique de préserver durablement un équilibre de maintien de 2/3 des espaces naturels et agricoles et 1/3 d'espaces urbains et à urbaniser⁸.

Cet objectif est traduit en choisissant « au mieux » les sites d'extension urbaine et en polarisant la consommation de foncier à l'échelle du territoire métropolitain selon les principes suivants :

- éviter l'urbanisation de sites sur lesquels l'impact sur les potentialités agricoles sont les plus importants ;
- positionner les polarités économiques en continuité directe du tissu existant afin de ne pas morceler le territoire et d'optimiser les coûts de viabilisation (proximité des infrastructures voies et réseaux de desserte).

Il est précisé que l'urbanisation du secteur de la Lauze Est découle d'une « réflexion aboutie ». La mesure d'évitement retenue permet de raisonner plus largement à l'échelle du territoire métropolitain.

La MRAe souligne l'intérêt de la démarche qu'il convient néanmoins de préciser, notamment sur la question de l'impact sur les espaces agricoles, le projet induisant une consommation d'espaces agricoles très importante (environ 32 ha), dans un contexte de raréfaction de ce type de foncier à proximité de l'agglomération montpelliéraine et compte tenu de son potentiel agronomique tel que souligné dans le PLU.

La MRAe rappelle à ce titre la nécessaire gestion économe de l'espace, politique portée notamment par le Plan biodiversité de 2018⁹ et confortée par l'instruction du gouvernement du 29 juillet 2019¹⁰, puis déclinée au niveau régional le 29 juillet 2020 avec l'objectif affiché de « zéro artificialisation nette ».

⁸ L'avis du CGEDD en date du 24 octobre 2018 soulignait l'intérêt de cette démarche du « du 2/3-1/3 ».

⁹ Dévoilé le 4 juillet 2018, le Plan biodiversité vise à renforcer l'action de la France pour la préservation de la biodiversité et à mobiliser des leviers pour la restaurer lorsqu'elle est dégradée. L'objectif est d'améliorer le quotidien des Français à court terme et de garantir celui des générations à venir (site internet du Ministère de la Transition écologique).

En effet, si le choix de l'implantation résulte principalement du respect du SCoT, pour la bonne information du public, le document présenté doit reprendre le raisonnement qui a été suivi. En particulier, étant donné la consommation considérable de terres agricoles découlant de la mise en oeuvre du projet, l'EI doit démontrer, en reprenant les éléments du SCoT, qu'il n'existait pas, à l'échelle intercommunale, de solution de moindre impact permettant d'atteindre les mêmes objectifs.

De plus, l'EI fait état d'effets cumulés importants en termes d'atteintes à la biodiversité et d'augmentation du trafic routier avec des conséquences sur la qualité de l'air et les nuisances sonores ; la question de la justification de la localisation en est d'autant plus sensible.

La MRAe recommande de préciser la justification de la localisation de la zone du projet au vu des enjeux environnementaux et en particulier de la préservation des espaces agricoles à proximité de l'agglomération et compte tenu de son potentiel agronomique, mais également la qualité de l'air et les nuisances sonores eu égard aux effets cumulés.

Par ailleurs, l'EI propose un comparatif de scénarios de configuration de la ZAC au sein du secteur « La Lauze-Est ». Deux variantes ont été envisagées correspondant à des dates différentes : « variante 1 de juillet 2017 » et « variante 2 de novembre 2017 ». Ces variantes se distinguent principalement par des différences de taille des îlots composant la zone d'aménagement. En effet, la « variante 2 » propose, sur le secteur de la grande Lauze, de consacrer l'ensemble de l'îlot à un macro-lot dédié à la logistique conformément aux besoins de certaines entreprises de logistiques de disposer de ce type de lot pour s'implanter. Il convient néanmoins d'expliquer pourquoi ce sont seulement ces deux variantes qui ont été étudiées.

La « variante 2 » est retenue, à la fois pour des raisons économiques (besoin pour certaines entreprises de logistique de disposer de macros-lots) et environnementales (part moins importante laissée au bâti, densification plus faible, occupation du sol moins importante, d'où une superficie plus importante disponible pour mettre en oeuvre les aménagements paysagers et d'intégration du site, les principes d'assainissement).

Cette démarche est intéressante, toutefois elle doit être davantage développée, en :

- explicitant davantage les critères environnementaux ayant prévalu dans le choix final ;
- démontrant plus clairement en quoi le parti retenu correspond à l'option la moins préjudiciable à l'environnement notamment en termes de plus faible consommation de l'espace.

La MRAe recommande de renforcer l'analyse des variantes au vu notamment de critères environnementaux bien établis.

4 Prise en compte de l'environnement

4.1 Habitats naturels, faune et flore

Le projet de la ZAC de la Lauze Est sur la commune de Saint-Jean-de-Védas est en dehors des zones de protection Natura 2000 situées à environ 3,6 km. Au vu de la distance de ces sites et des principes d'aménagement retenus, le projet ne présente aucun effet dommageable sur l'état de conservation des habitats et espèces des sites Natura 2000 locaux. Il ne remet donc pas en cause leurs objectifs de conservation.

La ripisylve du ruisseau de la Capoulière constitue une continuité écologique locale et sera préservée et renforcée dans le cadre du projet. Cette protection se traduit par la mise en place d'une large zone *non aedificandi* au droit du ruisseau et de sa ripisylve ; ce que la MRAe considère favorablement.

4.1.1 Espèces protégées

Sur ce point, l'étude d'impact a été largement complétée et précisée, notamment dans le cadre de la finalisation de la demande de dérogation espèces protégées prévue au sens des articles L. 411-2 et R. 411-6 à 14 du code de l'environnement. En particulier une nouvelle zone d'étude naturaliste a été identifiée.

Sur la base de données bibliographiques et de prospections naturalistes (2015, 2017 et 2019), le volet naturel de l'EI recense au sein du secteur du projet d'enjeux naturalistes négligeables à forts. Les incidences brutes du

10 instruction relative à l'engagement de l'État en faveur d'une gestion économe de l'espace : http://circulaires.legifrance.gouv.fr/pdf/2019/07/cir_44820.pdf

projet sont définies et caractérisées, et sont significatives pour les espèces avifaunes (Hiboux, Huppe fasciée...), les reptiles (couleuvre de Montpellier, Seps strié...), les insectes (Grand Capricorne, magicienne dentelée...) et les chiroptères (Pipistrelle, Noctule de Leisler).

Dans le cadre de la mise en œuvre de la séquence ERC (éviter-réduire-compenser), une mesure d'évitement est décrite et permet de préserver les habitats favorables à la Gagée de Lacaitae, la Romulée ramifiée et la Diane (flore).

Des mesures de réduction sont proposées avec en sus des mesures supplémentaires par rapport à la première version (adaptation du calendrier des travaux à la phénologie des espèces ; limitation de prolifération des espèces invasives ; adaptation des éclairages publics ; balisage et suivi du chantier par un expert écologue, débroussaillage préventif, mise en place d'un dispositif de contention de la faune, prise en compte des arbres remarquables, précaution lors de l'abattage des arbres gîtes et la destruction de bâti favorables aux chiroptères, pose de nichoirs à oiseaux et de gîtes artificiels à chauves-souris, création d'abris pour la petite faune, aménagement des zones inondables en faveur de la biodiversité, mis en place d'une perméabilité du site vis-à-vis de la faune et gestion de la fréquentation afin d'assurer la circulation animale et éviter le dérangement des espèces), mais demeurent insuffisantes. L'étude atteste d'impacts résiduels qui restent significatifs pour l'avifaune, les reptiles, les chiroptères et les insectes.

De fait, l'étude conclut à la nécessité de déroger à la stricte protection des espèces¹¹ avec la mise en œuvre de mesures compensatoires pour les espèces impactées.

Il est également indiqué que l'identification de ces mesures compensatoires a été effectuée en étroite relation avec les services instructeurs de la DREAL Occitanie.

La surface de compensation identifiée est de 21,6 ha et porte sur des espaces variés (espaces agricoles, ripisylves et boisements anciens) qui feront l'objet de mesures de protection et de gestion sur une période de 30 ans. Les sites de compensation se situent entre deux et trois km de la zone de projet.

La MRAe prend acte de cette démarche de dérogation encore en cours au moment de la rédaction du présent avis.

4.2 Paysage

La réalisation du projet entraîne la transformation d'un espace naturel et agricole en espace urbanisé. L'étude d'impact présente une analyse de l'état initial paysager qui apparaît suffisante. Elle consiste en une présentation générale du grand paysage, de la dynamique paysagère, des perceptions visuelles lointaines et proches et une analyse de la structure et l'ambiance paysagère du site du projet.

L'analyse fait ressortir divers enjeux de préservation en termes de vues, de perceptions proches et lointaines, préservation de la Capoulière et de sa ripisylve ainsi que des formations végétales significatives.

L'analyse des effets est effectuée et l'étude prévoit la mise en œuvre de mesures, pour l'essentiel de réduction, afin de corriger les incidences paysagères.

Toutefois, une étude de dérogation « Loi Barnier » doit être jointe au dossier d'étude d'impact valant rapport environnemental (ce point est développé plus haut dans l'avis et fait l'objet d'une recommandation de la MRAe).

4.3 Ressource en eau

L'étude d'impact précise que le projet est grévé par la servitude de périmètre de protection rapproché des forages Flès Nord et Sud. Elle indique que le chantier devra veiller à préserver la qualité de la ressource en eau.

Dans le détail il est mentionné qu' « *afin de réduire le risque de pollution inhérente aux travaux, les mesures en phase chantier seront mises en œuvre : ravitaillement, entretien...réalisés sur des aires de chantier imperméables, présence de kits anti-pollution en cas de déversement accidentel. Les travaux se déroulent hors d'eau. Aucun rejet n'est envisagé vers les eaux souterraines* ».

En phase exploitation, les prescriptions des DUP¹² seront également respectées en vue notamment de sécuriser les réseaux pluviaux et des eaux usées afin de prévenir tout risque de pollution de l'aquifère.

11 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.

12 Déclaration d'utilité publique

L'étude d'impact a été complétée sur ce point et répond à la recommandation de la MRAe.

4.4 Déplacements, nuisance sonore, qualité de l'air et promotion des énergies renouvelables

4.4.1 Trafic

L'aire d'étude du projet présente un réseau viaire dense et hiérarchisé :

- l'A9, support de trafics de transit ;
- des voies rapides, supports de trafics de transit majoritairement intérieurs au territoire communautaire telles que la RD 132 ;
- des liaisons locales telles que la RM 612 qui dessert directement le secteur de la Lauze ;
- des voies de desserte locale en agglomération ou en rase campagne.

Il est également prévu le Contournement Ouest de Montpellier, horizon 2025, qui traversera la commune du Nord au Sud, passant à proximité immédiate du site de la Lauze Est. Cette nouvelle liaison routière reliant l'A750 à l'A709 devrait améliorer l'accessibilité du secteur d'étude.

Il est précisé que la desserte locale de la Lauze est assurée par la RM 612 qui scinde le site en deux. Des chemins viennent compléter la desserte du site à l'Est : le chemin de Maurin et l'ancien chemin de Montpellier à Villeneuve.

Les niveaux de trafics observés sur la RM 612 sont élevés : jusqu'à 13 000 à 14 000 véh/j/sens.

Ces trafics sont plus importants aux heures de pointe (1 200 à 1 400 véh/h/sens), mais restent également élevés durant la journée (de l'ordre de 800 à 900 véh/h/sens). La part de trafic des poids lourds (PL) sur la RM 612 est variable, de l'ordre de 3 à 4 % au sud de la zone et de l'ordre de 5 à 7 % au nord ; ce trafic PL est lié aux parcs d'activités.

Dans sa configuration actuelle, la RM 612 avec ses carrefours atteint sa limite de capacité et un dysfonctionnement est constaté au carrefour d'accès à la zone entre la RM 612, la RD 116E1 et la rue Saint-Exupéry.

La desserte en transport en commun est très faible sur le secteur de la Lauze. La ligne 20 du réseau interurbain de Montpellier Méditerranée Métropole (TAM) dessert la zone. Elle a une fréquence d'environ 20 minutes toute la journée et est connectée au réseau de tramway à la station de Saint-Jean-le-Sec sur la ligne 2.

Aucun aménagement cyclable existant n'a été relevé dans la zone d'étude et, en particulier, sur la RM 612. Le site de la Lauze est essentiellement desservi par des voies routières.

Au vu du contexte péri-urbain de l'aire d'étude, l'offre en stationnement reste limitée. À l'Ouest, au niveau de la zone d'activités existante, des possibilités de stationnement existent le long de la voirie notamment. En revanche, à l'Est de l'aire d'étude, l'offre en stationnement est inexistante.

La MRAe note que le secteur de projet présente un enjeu crucial de gestion des déplacements. L'EI définit les incidences d'accroissement de trafic découlant du projet de PAE. Cette hausse du trafic est estimée à environ 1 750 véh/j/sens, dont au minimum 14 % de poids lourds dus au pôle logistique.

Ces flux sont pendulaires (vers la Lauze le matin, depuis la Lauze le soir). Les flux se répartissent comme suit :

- 40 % vers le Sud via la RM 612 / route de Sète,
- 15 % vers l'Est via la RD 116E1 vers Maurin et Lattes,
- 45 % vers le Nord via la RM 612 vers Montpellier.

Les voies internes à la ZAC de la Lauze Est supportant un trafic allant jusqu'à 2 000 véh/j, deux sens confondus.

La MRAe note que les effets cumulés (trafic généré par les autres projets de ZAC à proximité notamment extension de la ZAC Dassault) ne sont pas analysés. Or il est important d'étudier l'impact cumulé sur la santé humaine de toutes les évolutions connues ou prévisibles, en tous les lieux où la création de la ZAC est susceptible de modifier le trafic. Au vu de l'importance de l'enjeu de gestion des déplacements, il est primordial

d'intégrer les hausses de trafic induites par les projets voisins et qui vont impacter la RM 612 et la RD 116E1 et l'échangeur vers la zone d'activités Dassault. En l'absence de données précises, cette estimation peut se réaliser de manière correcte en prenant en compte des hypothèses réalistes et justifiées.

Cette remarque avait déjà été formulée lors du premier avis et la MRAe note qu'aucune réponse n'y a été apportée.

Comme dans son avis de mai 2020, la MRAe recommande de présenter les effets cumulés induits par les différents projets d'extensions de ZAC (notamment avec ceux de la ZAC Dassault) sur le trafic routier des axes RM 612 et RD 116E1, et d'analyser leurs conséquences prévisibles sur la qualité de l'air et la santé humaine.

Afin de limiter la réalisation d'ouvrages d'art et les impacts associés, la création d'un unique franchissement de la zone submersible a été retenue, afin de desservir l'ensemble du secteur Est de la Lauze.

La RM 612 doit faire l'objet d'un réaménagement afin de permettre une desserte efficace des zones d'activités avec la réalisation d'une connexion.

L'étude d'impact précise que les mesures d'accessibilité mises en place à l'échelle de la ZAC permettront de réduire les impacts sur les axes bordant l'opération. Elle ajoute que l'amélioration des transports en commun et la création de cheminements doux pourra induire une tendance à la baisse de la part de la voiture.

Le projet vise également à favoriser les modes de déplacement doux par la mise en place d'itinéraires cyclables et de cheminements doux. L'objectif de l'opération consiste à relier le parc d'activités aux infrastructures de transports existantes voisines, notamment l'arrêt de la ligne de tramway, pour connecter la zone d'activités et le réseau de transport en commun.

Enfin, elle conclut qu'à terme, l'accès aux zones d'activités de La Lauze et de Marcel Dassault sera amélioré. L'EI doit néanmoins présenter un niveau de précision plus élevé concernant les mesures de réduction et de compensation de l'impact du projet sur le trafic routier. De plus, la pertinence et l'efficacité de ces mesures doivent être démontrées.

La MRAe constate là aussi une absence de compléments sur cette question qui avait été soulevée dans le premier avis.

Comme dans son avis de mai 2020, la MRAe recommande de préciser et de rendre plus opérationnelles les mesures de réduction et de compensation de l'impact du trafic routier et de démontrer qu'elles sont suffisantes pour équilibrer l'augmentation de la circulation routière induite par le développement de la zone.

4.4.2 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 PM 10₁, et la procédure pré-contentieuse (dite « EU Pilot ») engagée pour dépassement des valeurs limites de NO₂ dans 15 zones¹³ dont Montpellier.

La qualité de l'air du secteur d'étude est relativement bonne, mais influencée par les émissions liées au trafic routier sur les axes majeurs bordant l'opération et notamment l'autoroute A9.

L'aménagement de la ZAC va engendrer la production de nouveaux rejets atmosphériques, induits par le trafic routier supplémentaire (notamment en raison des déplacements vers et à partir de la ZAC).

Sur la base des trafics supplémentaires présentée dans les impacts sur les déplacements, une étude de la qualité de l'air avec modélisation a été réalisée par Conseil Ingénierie Acoustique.

À l'horizon 2040, le projet de parc d'activités entraînera une augmentation du nombre de veh.km parcourus de 7,6 % par rapport à l'état de référence 2040. Ces 7,6 % sont liées à la création de voies nouvelles pour desservir la ZAC et à l'augmentation du trafic liée à la fréquentation du parc d'activités de la Lauze.

À l'horizon 2040 avec le projet, l'aménagement du parc d'activités entraîne une augmentation des émissions de l'ordre de 10 % pour l'ensemble des polluants (y compris les PM). On rappelle que l'aménagement du parc d'activités entraîne une augmentation des veh.km parcourus d'environ 8 %.

¹³ Qui a donné lieu le 24 octobre 2019 à une condamnation par la Cour de justice de l'Union européenne

L'étude d'impact ajoute que la topographie relativement plane et ouverte autour des voiries favorise la dispersion des polluants atmosphériques.

Il est envisagé que la desserte par les transports en commun et la réalisation de cheminements doux aura tendance à inciter les usagers du site à utiliser les transports en commun ou les modes doux ; ce report modal permettant de limiter l'augmentation des rejets atmosphériques par le recours et l'usage de la voiture.

Toutefois, ces mesures de développement des transports en commun et des modes doux sont énoncées de manière très générale et abstraite et doivent être précisées pour être davantage opérationnelles. Les mesures de réduction en matière de développement des transports collectifs et des modes doux doivent être définies plus concrètement. Le report modal fait l'objet d'une analyse insuffisante ne permettant pas de mesurer l'efficacité des mesures en matière de transports collectifs et de modes doux.

Sur ce point également, l'étude d'impact n'a pas fait l'objet de complément par rapport à la première version.

Comme dans son avis de mai 2020 la MRAe recommande de nouveau de définir plus précisément les mesures d'évitement et de réduction en vue de limiter l'exposition des populations à la pollution de l'air et prévenir les risques concernant la santé humaine

4.4.3 Nuisances sonores

La zone d'étude est directement affectée par le bruit¹⁴ :

- l'autoroute A9. À proximité du projet, cette voie est classée en catégorie 1¹⁵ ; ce qui signifie que la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure est de 300 mètres ;
- la RM 612 est classée en catégorie 2 ; ce qui signifie que la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure est de 250 mètres.

L'analyse des cartographies permet d'appréhender l'environnement sonore actuel dans la zone d'étude. De façon générale, l'aire d'étude affiche une ambiance sonore générale non modérée (>65 dB(A)) sur la partie Nord de l'aire d'étude, à proximité des voies de circulation (autoroute A9 et RM 612) et modérée sur la partie sud (entre 60 et 65 dB(A)).

Une campagne de mesures acoustiques in situ s'est déroulée du 27/11/2017 au 28/11/2017 complétée par d'autres mesures menées entre le 23/06/2020 et le 24/06/2020.

Sur la base de cinq points de mesures, elle identifie une ambiance sonore modérée de jour et de nuit pour l'ensemble des points de mesure (sur 24 heures).

Dans un souci de rigueur, l'étude doit mentionner les distances des points de mesures par rapport aux axes routiers.

Par les compléments de mesures acoustiques apportés depuis la précédente saisine, le MO a répondu à la recommandation émise par la MRAe lors du premier avis, permettant ainsi de disposer d'une vision plus rigoureuse du niveau sonore initial de la zone de projet.

Une étude de déplacements a été réalisée par le cabinet Egis afin d'estimer le trafic généré par le projet. Cette étude de déplacements a montré que la génération de trafic de la ZAC est estimée à environ 1 750 véh./sens, dont au minimum 14 % de poids lourds dus au pôle logistique, comme indiqué plus haut. L'impact du projet sur le flux autoroutier n'est pas significatif au vu de l'important trafic supporté par cet axe majeur de transit (plus de 100 000 véh./jour).

Sur la base de cette étude de déplacements, l'étude acoustique réalisée par Conseil Ingénierie Acoustique a modélisé l'impact acoustique du projet. Cette étude montre tout d'abord que les voies de dessertes créées n'entraînent pas de dépassement des niveaux admissibles réglementaires vis-à-vis des habitations existantes (aucune protection n'est due réglementairement¹⁶). Par ailleurs, les bâtiments prévus n'auront pas de fonction d'habitation. Il est précisé qu'aucun objectif d'isolement de façade n'est dû réglementairement¹⁷.

14 La réglementation sonore en vigueur opère un classement des infrastructures routières ; elle distingue 5 catégories (de 1, la plus bruyante à 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. Sa largeur varie selon la catégorie de la voie.

15 En vertu de l'arrêté préfectoral en date du 21 mai 2014 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres

16 Conformément à l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

17 La réglementation bruit n'impose aucune obligation réglementaire d'isoler les bâtiments à vocation commerciale, agricole, industrielle et tertiaire.

Au final, l'EI identifie des mesures de réduction portant sur :

- le maintien et le renforcement des zones végétales constituant des espaces tampons ;
- la nature des activités qui seront implantées aux contacts des habitations existantes (notamment au Sud du secteur) et sur l'orientation du bâti des futures constructions.

Il est également indiqué que des isolements acoustiques pourront être retenus pour les bâtiments d'activités futurs sur le site (même si l'isolement acoustique des bâtiments d'activité ne présente pas d'obligation réglementaire).

Il convient de noter de nouveau que le secteur de projet est soumis à des obligations de distances des constructions par rapport aux axes routiers ayant notamment pour finalité de diminuer l'exposition de personnes à des nuisances sonores (les personnes travaillant sur site).

A Et que, puisqu'au vu des cartographies fournies et du règlement modifié des zones, ces obligations de distances ne seront pas totalement satisfaites

il est nécessaire de fournir une étude spécifique dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU comme évoqué précédemment.

4.4.4 Promotion des énergies renouvelables

L'étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables a été réalisée sur le périmètre du projet de ZAC de la Lauze Est. Cette étude analyse les atouts et contraintes de l'opération pour la valorisation du potentiel en énergies renouvelables (EnR), afin d'optimiser le recours aux énergies renouvelables et ainsi diminuer le recours aux énergies traditionnelles fossiles.

Au vu de ces conclusions, il est décidé de mettre en oeuvre les actions suivantes :

- imposer la mise en place de panneaux photovoltaïques sur les toitures des bâtiments ;
- informer les futurs acquéreurs des parcelles concernant les solutions mobilisables afin de valoriser les énergies renouvelables : géothermie sur nappe pour les besoins de chaleur et de froid, bois énergie pour les besoins de chaleur importants, solaire passif pour le préchauffage de l'air des entrepôts logistiques.

Dans un contexte de transition énergétique, la MRAe souligne l'intérêt de ces orientations qui doivent être prolongées et affinées et rendues plus opérationnelles (intégrées 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 pourraient faire l'objet d'une insertion dans un cahier des charges à destination des promoteurs ou acheteurs de parcelles commercialisées.

La MRAe recommande de préciser et rendre plus opérationnelles les mesures en faveur des énergies renouvelables.