Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA REGION OCCITANIE

Autorité environnementale
Préfet de région

Projet de construction d'un ensemble commercial et de loisir, d'un hôtel et de bureaux sur la ZAC Ode acte 1 à Pérols (34) présenté par la SCI IF ECOPOLE et la SCCV Ode à la mer

Avis de l'autorité environnementale sur les dossiers de permis de construire présentant le projet et comprenant l'étude d'impact

Au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement (évaluation environnementale)

N° : 2017-004862 **Avis émis le** 24 MARS 2017

DREAL OCCITANIE
Division Évaluation Environnementale Est
520 allées Henri II de Montmorency
34064 Montpellier Cedex 02

Division Évaluation Environnementale Ouest
1 rue de la Cité administrative Bât G
CS 80002 - 31074 Toulouse Cedex

http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/

Le Préfet de la région Occitanie

à

Montpellier Méditerranée Métropole
DFAO/SDDS
50 place Zeus
CS 39556
34961 Montpellier Cedex 2

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Service en charge de l'Autorité Environnementale : DREAL Occitanie – Direction Énergie Connaissance / Département Autorité Environnementale / Division Évaluation Environnementale Est

Contact : Eric BOUSQUET – eric.bousquet@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis, le 25 janvier 2017, pour avis de l'autorité environnementale[1] prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, cinq dossiers de permis de construire relatifs à la réalisation d'un ensemble commercial et de loisir, d'un hôtel et de bureaux sur la ZAC[2] Ode acte 1 à Pérols, permis de construire déposés pour deux d'entre eux par la SCI IF ECOPOLE et, pour les trois autres, par la SCCV Ode à la mer.

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple. Il devra être porté à la connaissance du public et, conformément à l'article R122-9 du code de l'environnement, être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il sera également publié sur le site Internet de la préfecture de département et sur celui de la DREAL.
La DREAL Occitanie a accusé réception du dossier en date du 25 janvier 2017.

En sa qualité d'autorité environnementale par délégation du Préfet de Région, la DREAL a disposé d'un délai de 2 mois à compter de cette date pour donner son avis sur ce projet, soit au plus tard le 25 mars 2017.

Elle a pris connaissance de l'avis du Préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et de celui de l'agence régionale de santé (ARS).

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

La démarche d'évaluation environnementale d'un projet doit permettre d'identifier, de décrire et d'évaluer les effets notables du projet, plan ou programme sur l'environnement et proposer des mesures pour éviter, réduire voire compenser les conséquences dommageables sur l'environnement et en assurer le suivi (L.122-1 du code de l'environnement).

L'autorité décisionnaire a l'obligation de fixer dans sa décision les engagements et les mesures à la charge du porteur de projet (L.122-3-1 et 5 du code de l'environnement).

1 Ci-après dénommée Ae dans le document

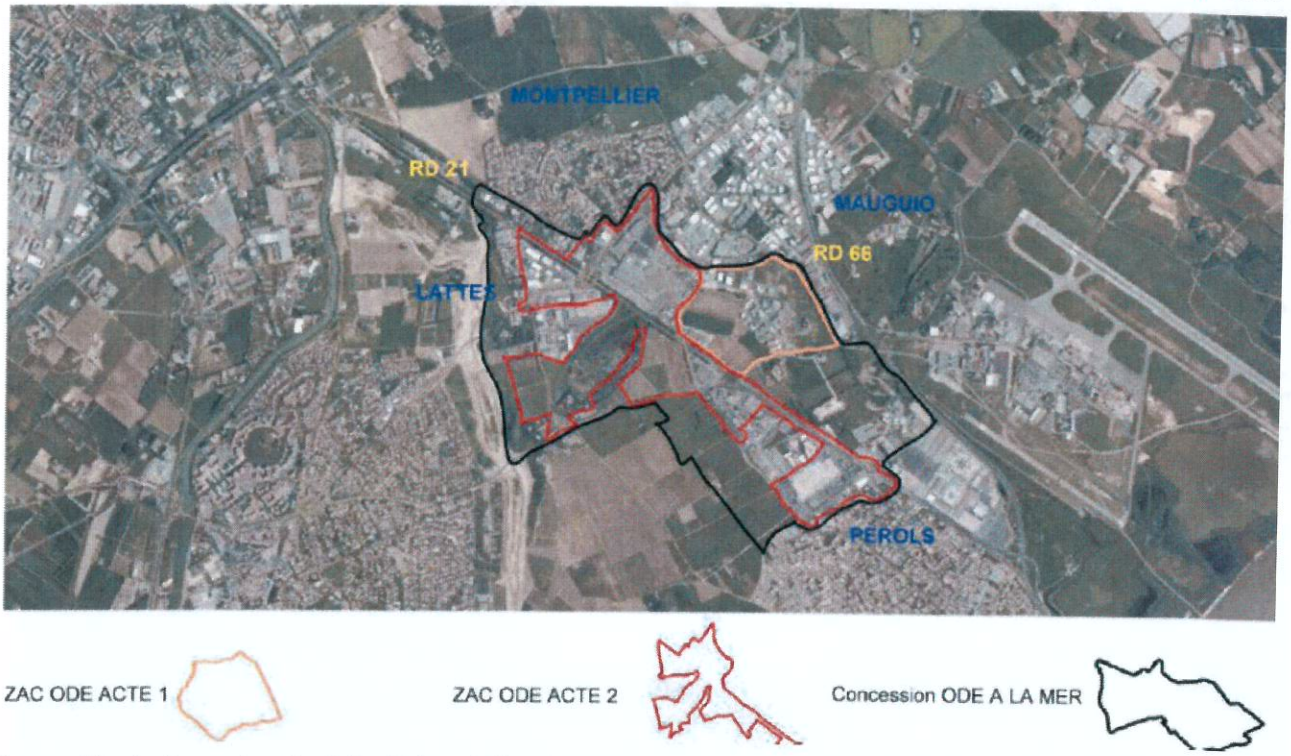
2 ZAC : zone d'aménagement concerté.

Avis détaillé

1. Contexte et présentation du projet

Contexte

Le projet de construction d'un ensemble commercial et de loisir, d'un hôtel et de bureaux sur la ZAC Ode acte 1 s'inscrit dans l'opération d'ensemble ODE A LA MER, vaste programme de développement et de renouvellement urbain portant sur un territoire de 250 ha situé sur l'un des axes reliant Montpellier à la mer.



Source illustration : chapitre 9.2 « Présentation du programme » page 375 de l'étude d'impact.

La réalisation de ce projet urbain d'ensemble est prévue par des opérations d'aménagement successives, échelonnées dans le temps. Deux ZAC ont d'ores et déjà été créées, d'une part la ZAC Ode Acte 1, sur environ 36 ha, et, d'autre part, la ZAC ODE Acte 2, sur environ 111 ha. Il constitue le programme de travaux[3] Ode à la mer dont l'étude d'impact de chacune de ses composantes doit apprécier les impacts d'ensemble[4], notamment sur des enjeux indissociablement liés comme les déplacements et la mobilité et, plus généralement, l'adéquation besoins/ressources.

La ZAC Ode Acte 1 (qui correspond au périmètre modifié de la ZAC Parc d'Activités de l'Aéroport créée le 27 avril 2001) a fait l'objet, le 24 juin 2013, d'un avis de l'Ae préalable à l'approbation du dossier de création modificatif de la ZAC en date du 25 juillet 2013.

La ZAC Ode Acte 2 a également fait l'objet, le 9 octobre 2013, d'un avis de l'Ae préalable à sa création.

Le projet de construction d'un ensemble commercial et de loisir, d'un hôtel et de bureaux, objet du présent avis, s'inscrit dans le programme de travaux Ode à la mer qu'il vient préciser à ce stade.

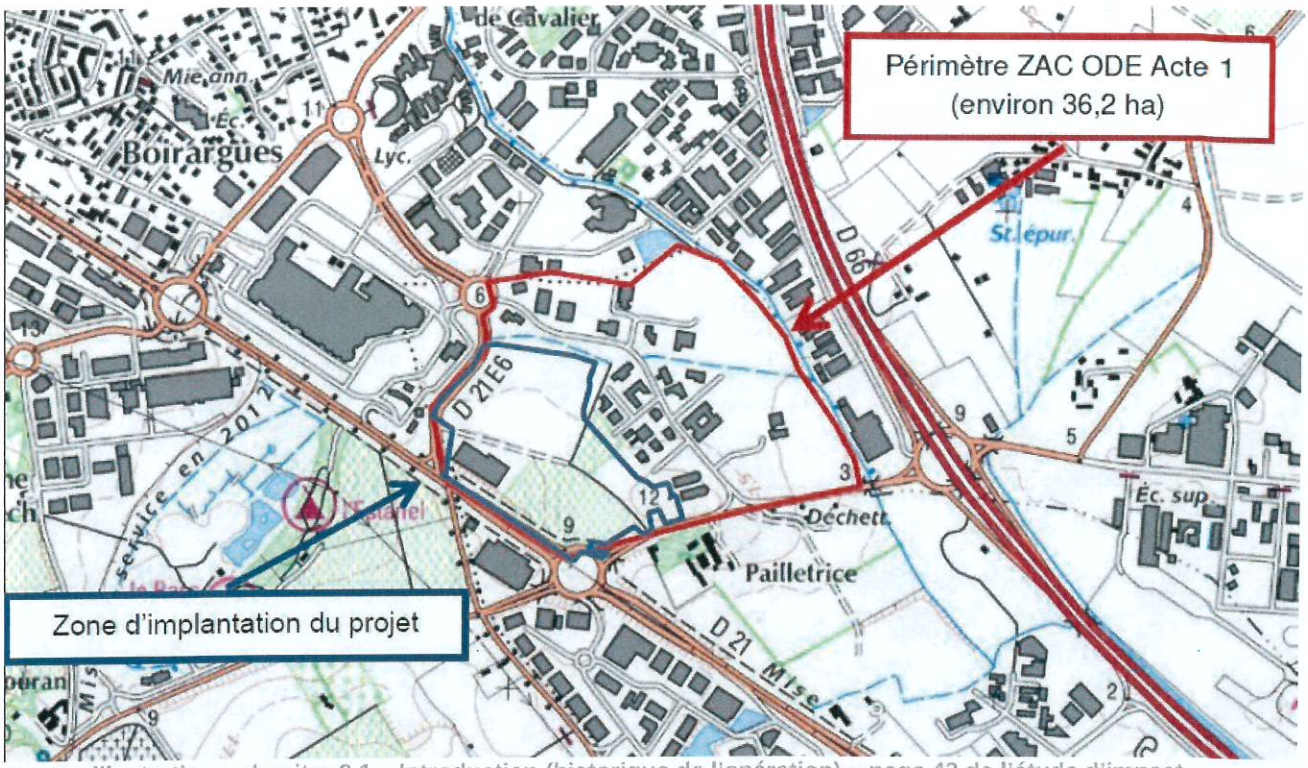
Présentation du projet

Le projet porte sur la construction de 111 368 m² de surface de plancher, dont 92 447 m² d'ensemble commercial et de loisir (la « shopping promenade »), 14 495 m² de bureaux et un hôtel de 4 426 m² sur un « macro-lot » d'environ 12 ha au Sud-Ouest de ZAC Ode Acte 1.

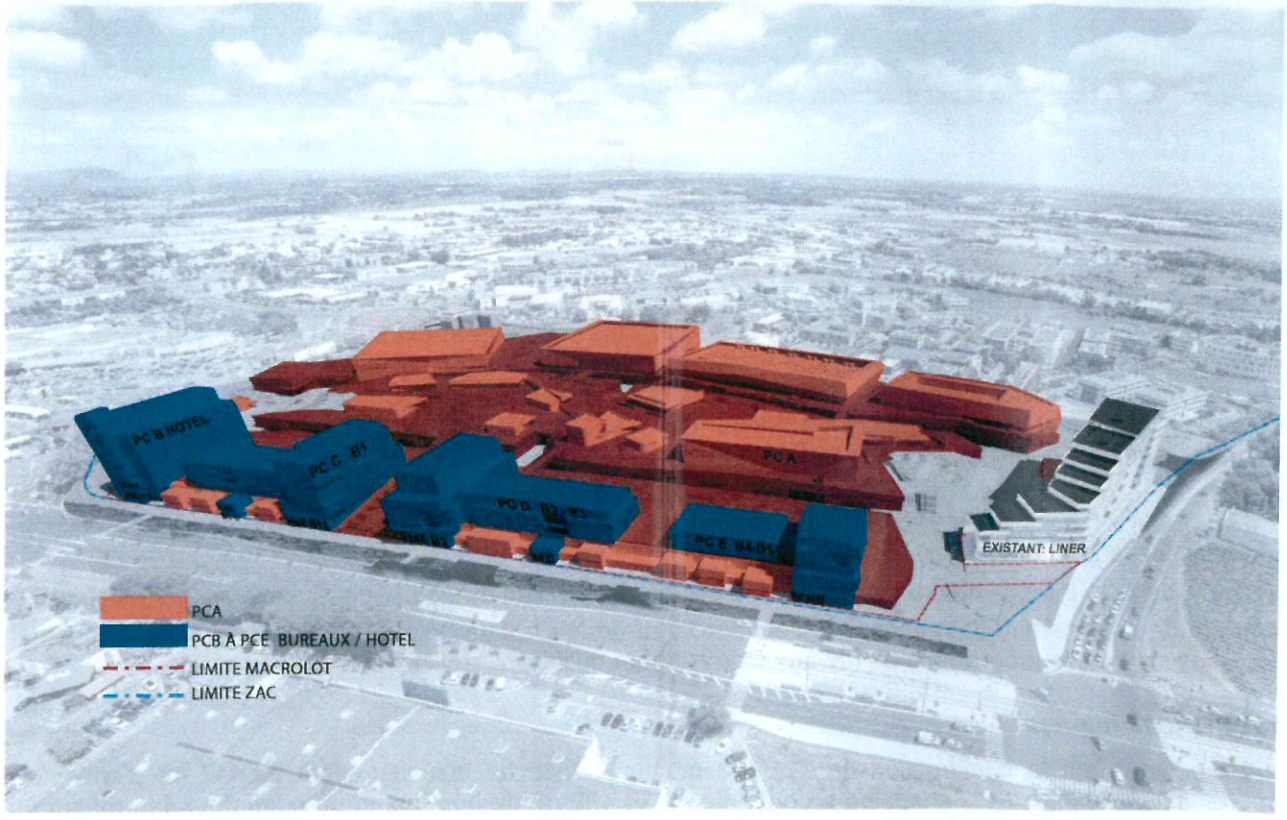
La réalisation de 2 231 places de stationnement, dont 2 218 places « mutualisées » en sous-sol de l'ensemble commercial, est également prévue.

3 Le projet doit être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour réaliser le projet Ode à la mer.

4 L'étude d'impact doit considérer et apprécier ensemble et en même temps les incidences de chaque opération et l'impact global du projet.



Source illustration : chapitre 2.1 « Introduction (historique de l'opération) » page 43 de l'étude d'impact.

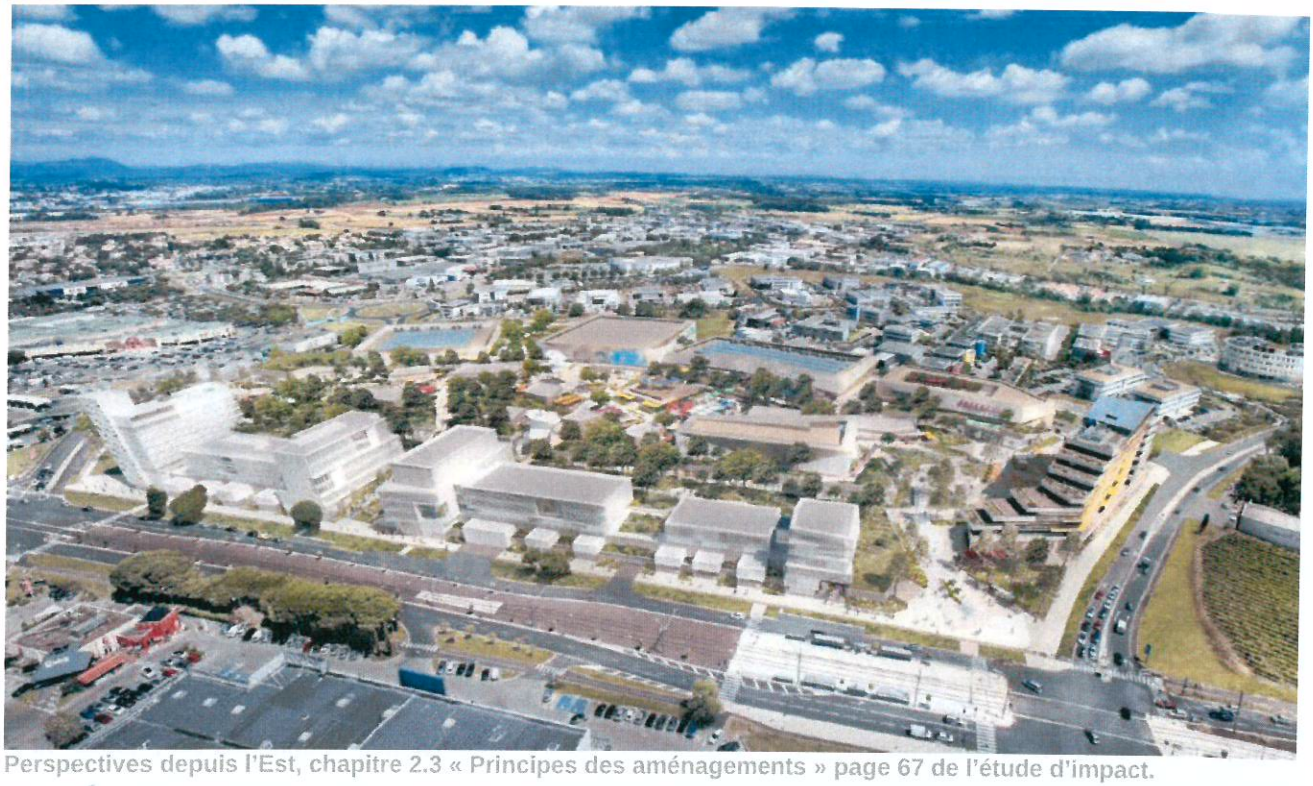


SCHEMA D' EMPRISE DES DIFFERENTES DEMANDES DE PC

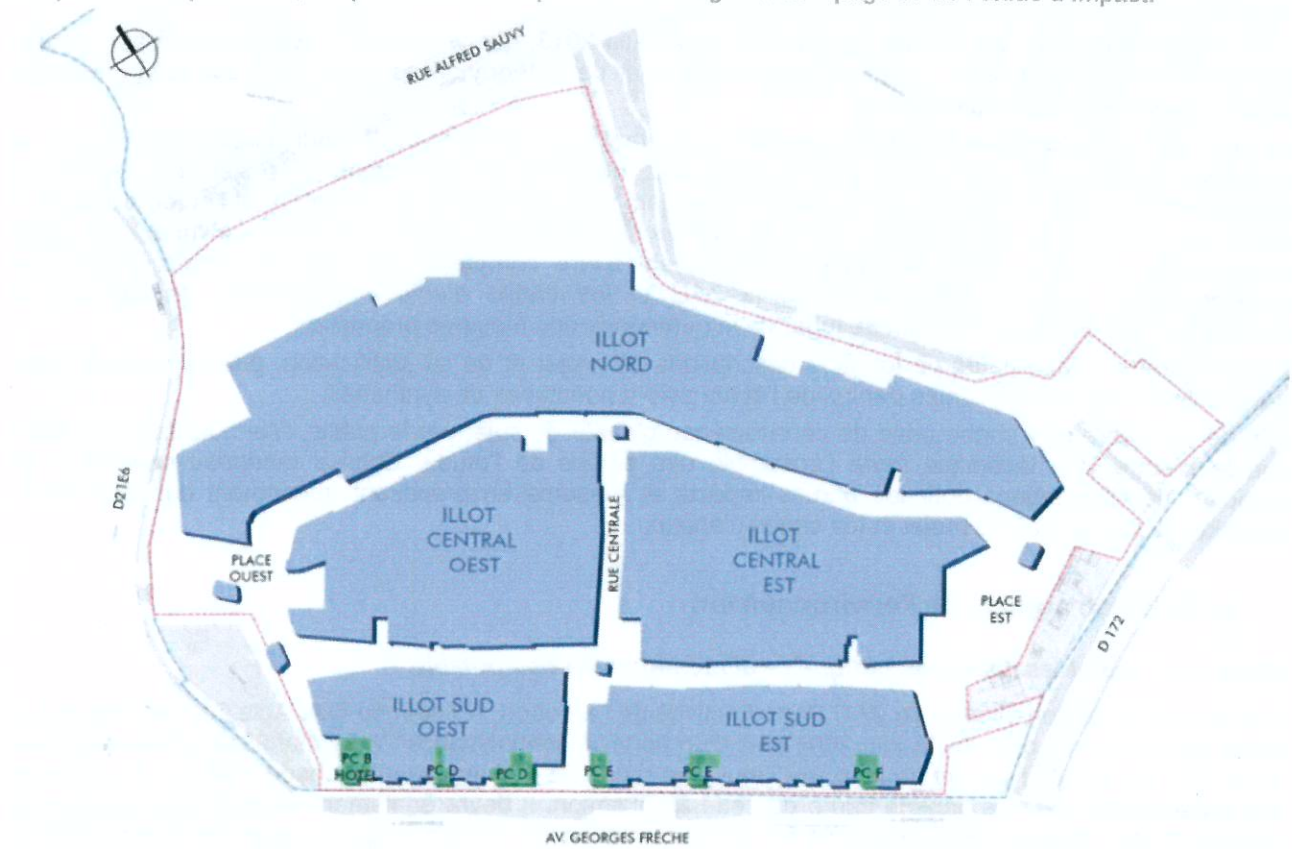
Source illustration : page 26 de la « notice chapeau », pièce PC0 commune aux cinq permis de construire.

La conception de l'ensemble immobilier, selon un concept architectural de « déploiement du sol » qui est « soulevé » pour loger les locaux de commerce au rez-de-chaussée, prévoit une construction en îlots aux toitures végétalisées (environ 5 ha d'espaces verts) qui accueillent les espaces publics, des équipements de loisir (vague artificielle, mur d'escalade, piste de running, beach-volley, skatepark...). Les immeubles de bureaux et l'hôtel sont également construits en superstructure au-dessus des locaux de commerce.

Cette solution de mixité et de superposition des fonctions, avec réalisation des stationnements en sous-sol, permet une optimisation du foncier disponible.



Perspectives depuis l'Est, chapitre 2.3 « Principes des aménagements » page 67 de l'étude d'impact.



Plans des îlots du rez-de-chaussée, chapitre 2.3 « Principes des aménagements » page 66 de l'étude d'impact.

Le projet d'ensemble commercial, de bureaux et d'hébergement hôtelier, objet du présent avis, s'inscrit dans le programme de travaux de l'opération Ode à la mer et doit permettre de répondre aux objectifs[5] de la ZAC Ode acte 1, notamment ceux de « développer la ville des proximités, et les mobilités douces en organisant le nouveau quartier en lien avec l'armature de déplacement du tramway » et celui d'assurer « le maillage urbain au sein de l'opération d'ensemble Ode à la Mer ».

5 Objectifs rappelés au chapitre 2.1 « Introduction (historique de l'opération) » page 43 de l'étude d'impact.

2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae

Les principaux enjeux sont ceux identifiés par l'Ae dans son avis du 24 juin 2013, à savoir :

- la problématique eau (risque inondation-gestion des eaux pluviales et alimentation en eau potable) ;
- les modes de déplacements pour desservir la ZAC et au sein même du site ;
- les nuisances sonores, liées à la proximité d'infrastructures bruyantes et de l'aéroport de Montpellier Méditerranée ;
- le milieu naturel, en raison de la nature des milieux présents sur le site.

3. Qualité de l'étude d'impact

Formellement, l'étude d'impact comporte bien les éléments prévus par l'article R.122-5 du code de l'environnement. Elle présente également l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, et fait état de l'opportunité de raccorder le projet au réseau de chaleur et de froid sur pieux géothermiques étudié à l'échelle de la ZAC et déjà en partie réalisé. Il est indiqué[6] que la géothermie « assurera de l'ordre de 60 % des besoins énergétiques du projet ».

L'Ae relève avec satisfaction la volonté d'inscrire la démarche d'évaluation environnementale dans la continuité de celle menée préalablement à la création de la ZAC. Le préambule[7] précise que la nouvelle étude *« prend en compte les éléments du dossier de création modificatif de la ZAC Parc d'Activités de l'Aéroport à Pérols (renommée « ZAC ODE Acte1 ») comprenant l'étude d'impact sur l'environnement élaborée par le bureau d'études EGIS EAU en association avec ECO-MED en mai 2013 »* et qu'elle *« a taché d'apporter les réponses aux remarques formulées par l'Autorité environnementale dans son avis du 24 juin 2013 »*.

L'Ae recommande de faire apparaître clairement les précisions et compléments apportés en réponse aux recommandations formulées, ce qui n'est pas le cas.

L'Ae recommandait, en conclusion de son avis du 24 juin 2013, que le dossier « soit complété par un plan d'aménagement plus détaillé, ce qui permettrait de juger de l'intégration du projet dans son environnement urbain, paysager, naturel et sonore ».

La nouvelle étude propose de nombreux éléments graphiques présentant le parti urbain, architectural et paysager du projet de « shopping promenade ». Les éléments de description du projet sont cependant répartis entre la notice chapeau commune aux cinq demandes de permis de construire et l'étude d'impact. Il aurait été judicieux de les regrouper dans la partie « description du projet » de l'étude d'impact. La partie analyse des effets et mesures mériterait également d'être complétée par des documents graphiques superposant le plan d'aménagement de la ZAC et les cartes d'enjeux, notamment écologiques et d'exposition aux bruits, permettant de juger de la pertinence des mesures proposées.

L'étude propose par ailleurs de longues descriptions du projet et de sa justification, parfois prolixes. L'Ae recommande que les différentes parties de l'étude soient ponctuées de synthèses.

Afin de permettre une bonne prise de connaissance globale du sujet par le public, l'Ae note favorablement que le résumé non technique traite l'ensemble des parties de l'étude. Celui-ci mériterait cependant de proposer des illustrations pour les parties impacts et mesures en proposant notamment des documents graphiques superposant le projet et les cartes d'enjeux.

4. Prise en compte de l'environnement

Effets sur l'eau et les milieux aquatiques – alimentation en eau potable

Concernant la gestion pluviale, la ZAC Parc d'Activité de l'aéroport, renommée Ode Acte 1, a fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 21 juin 2004 puis d'un porter à connaissance[8] le 29 mai 2013. L'aménagement de la ZAC est autorisé au titre de la loi sur l'eau et le projet de « shopping promenade » devra se conformer aux prescriptions définies dans le cadre de cette autorisation. Il devra également se conformer au plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) de la commune de PEROLS, approuvé le 06 février 2004 et actuellement en révision, qui impose la compensation de l'imperméabilisation à hauteur de 120 litres par mètre carré imperméabilisé.

S'agissant de l'alimentation en eau potable, l'étude d'impact souligne à juste titre que « la gestion de la consommation d'eau est un enjeu majeur pour l'opération » et que « le projet prendra soin de cette ressource en réduisant significativement les besoins en eau potable ».

---

6 Voir § « géothermie à l'échelle de la ZAC » page 91 de l'étude d'impact.

7 Voir préambule, page 14 de l'étude d'impact.

8 Le porter à connaissance permet au maître d'ouvrage d'informer l'autorité en charge d'autoriser le projet au titre de la loi sur l'eau qu'il a modifié son projet (en l'occurrence étendu le périmètre de la ZAC) sans préjudice de l'autorisation qui lui a été délivrée.

Comme elle l'avait relevé dans son avis du 24 juin 2013, l'Ae estime qu'il est nécessaire de démontrer la compatibilité entre les besoins générés par le projet et les ressources en eau existantes, au regard notamment de l'alimentation d'une vague artificielle.

Cette analyse de l'adéquation besoins ressources en eau doit également comporter une appréciation des effets de l'ensemble du programme d'aménagement urbain Ode à la mer.

Effets du projet sur les déplacements et les transports

Le projet de « shopping promenade » est, de par sa nature et ses dimensions, un important pôle générateur de flux de déplacements, tous modes de transports confondus, susceptible d'avoir un effet significatif sur les besoins de mobilité, notamment sur les infrastructures routières et les transports en commun.

L'Ae souligne favorablement la volonté de donner une place privilégiée aux déplacements doux, notamment piétons, à l'intérieur du projet de « shopping promenade » et de lier le projet à la ligne 3 du réseau de tramway dont l'amplitude et les fréquences offrent, en l'état, un niveau de service jugé satisfaisant. Elle recommande cependant que la desserte du secteur par les modes actifs (vélo et marche), et les transports en commun, fassent l'objet d'une réflexion plus globale à l'échelle du programme de travaux et de la zone de chalandise du projet.

L'étude de circulation[9] montre qu'à l'horizon 2019, une augmentation significative des trafics de voitures particulières (VP) autour du projet (notamment un doublement du trafic sur la RD172 reliant le projet à l'aéroport), et ce, malgré une part modale VP retenue de 35 %, hypothèse très basse calée sur l'objectif du plan de déplacement urbain de la métropole, alors que la part modale des véhicules particuliers approche aujourd'hui les 85 % dans ce secteur.

L'Ae recommande en conséquence de réexaminer les hypothèses de trafic, et leur répartition modale, à l'aune d'une analyse prospective intégrant a minima les temps de trajet (en établissant par exemple une carte des isochrones[10] par mode de déplacement centrée sur le projet) et la capacité de desserte en transports en commun (notamment de la ligne 3 du tramway, qui est en voie unique dans ce secteur), afin de proposer des mesures adaptées concernant tous les modes de transport. Elle recommande également de prévoir un suivi de la desserte du site après la mise en service du projet, en particulier de l'utilisation des modes alternatifs à la voiture particulière, afin d'adapter les mesures mises en œuvre.

Nuisances sonores, exposition aux bruits

L'Ae renouvelle également sa recommandation d'évaluer l'impact cumulé de l'environnement existant (proximité d'infrastructures bruyantes et de l'aéroport) et du projet sur ses usagers afin de démontrer l'adéquation des mesures de réductions d'exposition envisagées, même si le maître d'ouvrage s'engage à respecter les prescriptions du plan d'exposition aux bruits (PEB), et qu'une isolation phonique des bâtiments est prévue pour ceux localisés dans la bande concernée par le bruit des voiries classées.

Milieu naturel

L'autorité environnementale constate que les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement opportunément prévues dans l'étude d'impact de la ZAC Ode Acte 1 s'appliquent au projet de « shopping promenade »[11].

De fait, ce projet ne fait pas l'objet d'une demande de dérogation à la stricte préservation des espèces protégées.

Il est précisé qu'à ce stade « les mesures relatives à l'insertion paysagère (plantations, création d'espaces verts…) sont évaluées à environ 1 604 000 € Hors Taxes.

9 Voir chapitre 4.5.4.3 « effets sur les déplacements, mobilité et trafic » pages 258 à 272 et chapitre 10.3.3 « étude de trafic » page 395 de l'étude d'impact.

10 Le calcul d'isochrones et d'isodistances permet de visualiser sur une carte toutes les zones géographiques que l'on peut atteindre, à pied, à vélo ou en véhicule, depuis un point précis dans un laps de temps donné (isochrone) ou pour une distance déterminée (isodistance). Le site www.geoportail.gouv.fr offre un service de calcul d'isochrones et d'isodistances.

11 Voir résumé non technique pages 36 et 37 et page 312 de l'étude d'impact.

5. Conclusion

Le projet de « shopping promenade » optimise indéniablement la consommation foncière du programme d'aménagement Ode à la mer en proposant une densité et une mixité des fonctions à la fois très urbaine et paysagère.

Le choix d'implanter ce projet aux franges de la métropole, dans un secteur essentiellement dédié aux grandes surfaces commerciales, doit cependant justifier qu'il peut bénéficier de moyens de desserte adaptés.

Pour le Préfet et par délégation,

Frédéric DENTAND
Directeur Adjoint DEC