



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION OCCITANIE

Autorité environnementale **Préfet de région**

Projet d'aménagement de la ZAC port Marianne – République à Montpellier (34) présenté par la société SA3M

Avis de l'autorité environnementale sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique 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° : 2017-005218

Avis émis le 04 AOUT 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

Monsieur le préfet de l'Hérault

Préfecture de l'Hérault
34 Place Martyrs de la Résistance
34000 Montpellier

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 09 juin 2017, pour avis de l'autorité environnementale prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'aménagement de la ZAC¹ port Marianne – République déposé par la société SA3M.

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 09 juin 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 09 août 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 Zone d'Aménagement Concerté.

Avis détaillé

1. Contexte et présentation du projet

Contexte

L'aménagement de la ZAC « Port Marianne – République » répond à l'objectif affiché par la ville de Montpellier de poursuivre son développement urbain vers l'Est et le littoral.

L'aménagement de ce secteur du quartier Port Marianne a fait l'objet d'une étude d'impact réalisée en 2008, dans le cadre des études préalables à la création de la ZAC par délibération du conseil municipal en date du 22 décembre 2008.

Le présent avis de l'Ae porte sur le dossier d'enquête préalable à la DUP qui constitue la deuxième demande d'autorisation du projet. Ce dossier comprend une étude d'impact actualisée en octobre 2016 qui « est établie conformément à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement »².

La DUP du projet porte également sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville, procédure dérogatoire d'évolution du document d'urbanisme également soumise à évaluation environnementale. L'Ae est à ce titre consultée en tant qu'autorité environnementale unique, dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune³, sur l'étude d'impact du projet tenant lieu de rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Présentation du projet

La ZAC créée prévoit l'aménagement, sur environ 21 hectares, « d'un quartier mixte à vocation dominante d'habitat diversifié et regroupant également des bureaux, commerces, activités et équipements publics ».

Elle est composée d'un secteur principal d'environ 20 hectares, délimité à l'Ouest par l'avenue Raymond Dugrand, au Nord par l'avenue Nina Simone, à l'Est par la rue du Mas Rouge et au Sud par l'autoroute A9 et d'un second secteur, d'environ 1,1 hectare, délimité par l'avenue Nina Simone au sud, la rue du Mas de Barlet et la rue de la Cavalade à l'Est.

L'Ae relève que le projet de ZAC s'inscrit dans le programme d'urbanisation du quartier Port Marianne en rive gauche du Lez qui fait l'objet de plusieurs opérations de ZAC.



Source: plan de situation de la ZAC, page 29 de l'étude d'impact.

2 Comme indiqué dans le § 1.1. « Introduction » du préambule, page 6 de l'étude d'impact.

3 Telle que prévue par les articles L122-14 et R122-27 du code de l'environnement.

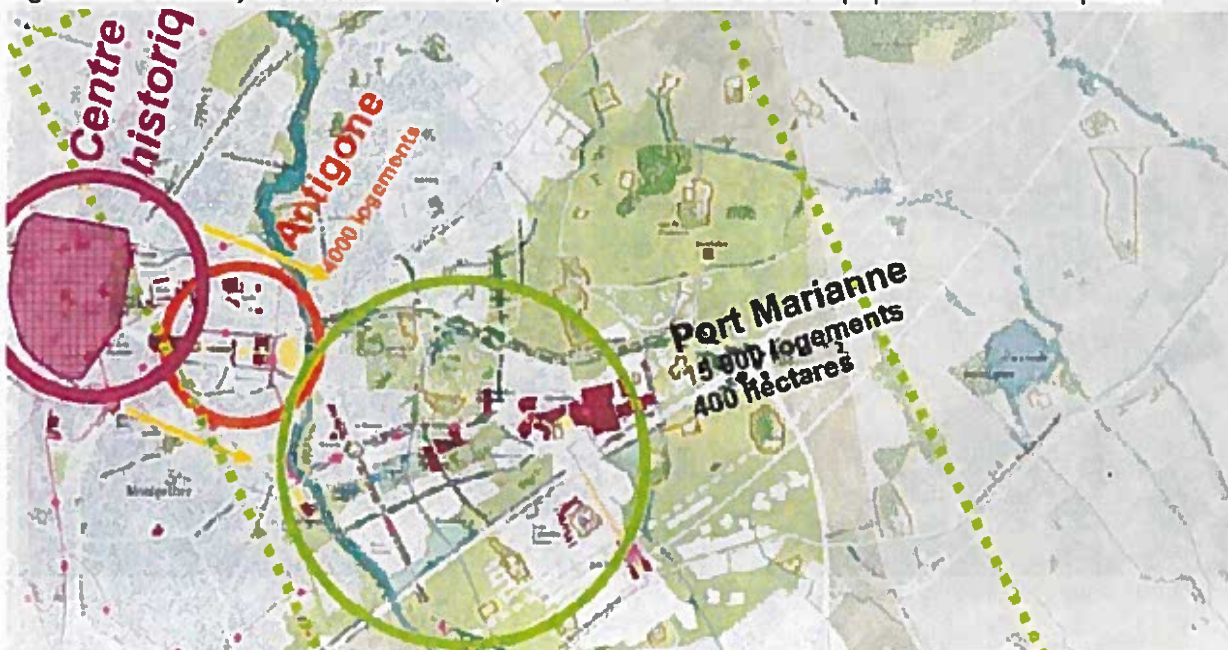


Source : plan guide (février 2016), pages 11 et 32 de l'étude d'impact.

Le programme⁴ de construction porte sur 200 000 m² de surface de plancher maximum dont environ 28 000 m² de bureaux et commerces, 4 700 m² d'équipements publics et 1 800 logements.

Le calendrier de réalisation présenté page 45 de l'étude prévoyait la livraison des premières constructions en « 2019/2020 » avec une approbation du dossier de réalisation fin 2016. Le « montant global estimé », à ce stade, est de 17 millions d'euros hors taxes.

Ce projet poursuit l'urbanisation du quartier Port Marianne, dont l'étude indique que 70 % des programmes sont achevés et qui représentera à terme 15 000 logements (dont environ 5 000 logements sociaux) et 50 000 habitants, soit entre 15 et 20 % de la population de Montpellier.



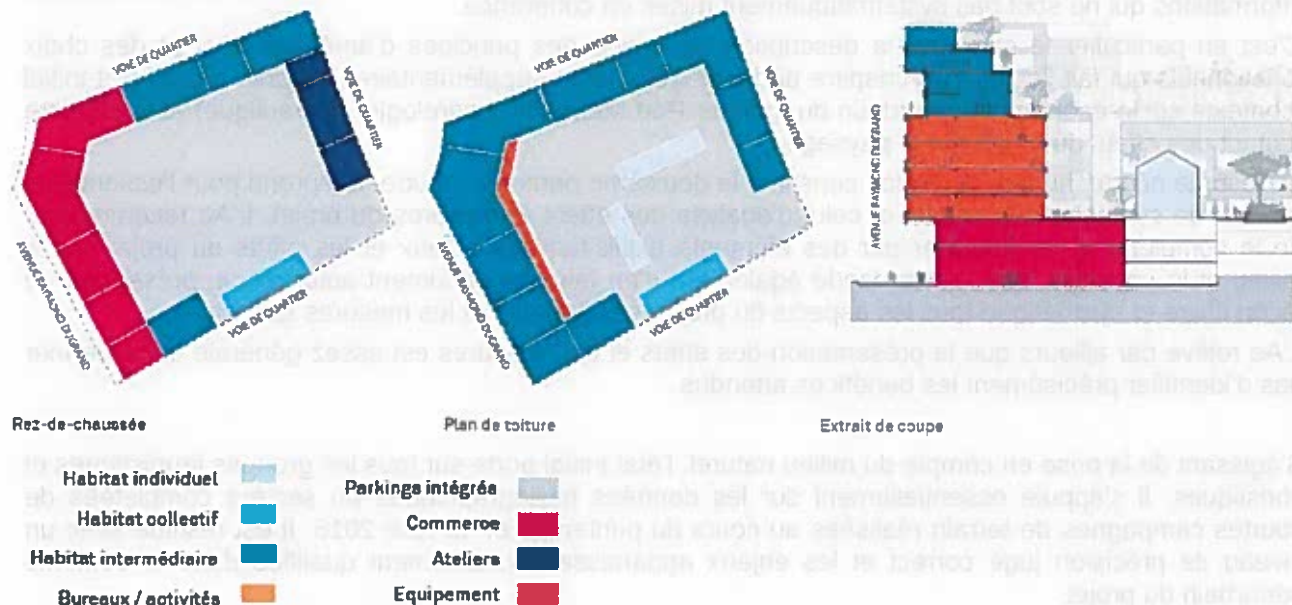
Source : plan représentant « l'extension de la centralité montpellieraine » page 105 de l'étude d'impact.

⁴ Toutes les données chiffrées sont issues du chapitre 3 « description du projet » pages 29 à 46 de l'étude d'impact.

La ZAC Port Marianne – République intègre par ailleurs la réalisation d'un important ouvrage hydraulique prévu par le schéma directeur d'assainissement pluvial du bassin de la Lironde⁵. Cet ouvrage, réalisé sous la forme d'un vaste espace vert entre les îlots bâtis et l'autoroute A9, aura pour fonction de compenser l'imperméabilisation des sols par le projet et de contribuer à l'écroulement des crues de la Lironde pour diminuer le risque à l'aval⁶.

Pour finir, il est rappelé que le secteur de développement Port Marianne s'inscrit dans la démarche « éco-cité de Montpellier à la mer » par laquelle Montpellier Méditerranée Métropole, en partenariat avec les communes de Castelnau-le-Lez, Lattes, Montpellier et Pérols, s'est engagée à réaliser des opérations d'une qualité environnementale exemplaire, desservies par des transports collectifs efficaces, proposant des bâtiments performants énergétiquement ainsi que la mixité sociale et fonctionnelle.

SECTEUR REPUBLIQUE - ILOT TYPE 1



Source : schéma des « typologies diversifiées » page 182 de l'étude d'impact.

En ce qui concerne la « mise en compatibilité du document d'urbanisme », elle permet l'ouverture effective à l'urbanisation de zones d'urbanisation future « bloquées » (AU0) dans le cadre du projet d'aménagement d'ensemble porté par la ZAC Port Marianne – République.

Cela est traduit dans le document d'urbanisme par le basculement des zones AU0 en zone d'urbanisation future 15AU dont l'emprise correspond à celle des secteurs urbanisés de la ZAC. Cette zone 15AU fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation qui précise l'emprise maximale des constructions et des espaces publics.

La mise en compatibilité porte également sur l'intégration de l'extrémité Nord-Ouest de la ZAC dans la zone 13AU-2w qui porte les règles urbanistiques et architecturales spécifiques à l'aménagement de la place Pablo Picasso.

2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae

Le projet prévoit la réalisation d'un quartier d'habitation de 1 800 logements en continuité du développement urbain Sud-Est de la ville, dans le bassin versant de la Lironde, à proximité du fleuve Lez et en bordure de l'autoroute urbaine A709⁷.

Dans ce contexte, les principaux enjeux identifiés sont liés à l'urbanisation d'un secteur semi-naturel périurbain sensible aux risques d'inondation et exposé aux bruits de route.

5 Ce schéma directeur datant de 1994 a été actualisé en 2016 pour tenir compte de l'urbanisation récente du bassin versant de la Lironde et renforcer l'objectif de protection contre les crues qui est passé d'une période de retour de 30 à 100 ans, ce qui a nécessité le doublement des volumes de stockage préconisés de 63 000 à 125 000 m³.

6 Les bassins d'écroulement des crues ont pour objectif de ramener le débit centennal de la Lironde à 30m³/s au droit de l'A9.

7 L'A709 est l'ancienne autoroute A9 devenue autoroute urbaine dédiée au trafic local depuis le déplacement de l'autoroute A9 plus au Sud de la métropole montpelliéraine (voir § 4.7.5.2 page 118 de l'étude d'impact).

Ces enjeux sont également à mettre en regard de la disponibilité de la ressource en eau, des besoins de mobilité et de l'exposition de nouvelles populations aux nuisances et aux risques. Ils se cumulent en accentuant les pressions déjà exercées par le programmes d'aménagement du quartier Port Marianne et doivent être pris en compte dans l'analyse pour proposer des mesures de réduction, voire de compensation, rigoureuses.

3. Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

L'étude présente la plupart des éléments prévues à l'article R122-5 du code de l'environnement⁸ ainsi qu'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables.

L'autorité environnementale note favorablement que l'étude d'impact initiale de 2008 a été actualisée et complétée en octobre 2016. Elle relève cependant que, dans sa forme, cette étude compile des informations qui ne sont pas systématiquement mises en cohérence.

C'est en particulier le cas pour la description du projet, des principes d'aménagement et des choix fonctionnels qui fait l'objet d'un chapitre dédié et d'éléments supplémentaires répartis entre l'état initial (contexte socio-économique et urbain du quartier Port Marianne, hydrologie, hydraulique) et le chapitre traitant des effets du projet sur le paysage.

Le résumé non technique, succinct, constitue la deuxième partie de l'étude. Il reprend pour l'essentiel le tableau de synthèse des enjeux et celui d'analyse des effets et mesures du projet. L'Ae recommande de le compléter et de l'illustrer par des éléments explicitant les enjeux et les effets du projet sur le milieu et le paysage. Elle recommande également d'en faire un document autoportant, présentant de façon claire et synthétique tous les aspects du projet, ses impacts et les mesures associées.

L'Ae relève par ailleurs que la présentation des effets et des mesures est assez générale et ne permet pas d'identifier précisément les bénéfices attendus.

S'agissant de la prise en compte du milieu naturel, l'état initial porte sur tous les groupes faunistiques et floristiques. Il s'appuie essentiellement sur les données bibliographiques du secteur complétées de courtes campagnes de terrain réalisées au cours du printemps et de l'été 2015. Il est restitué avec un niveau de précision jugé correct et les enjeux apparaissent valablement qualifiés dans le contexte périurbain du projet.

L'Ae observe que les impacts potentiels sur la faune, la flore et les habitats sont quantifiés, mais que les mesures manquent de précision pour qualifier valablement l'impact résiduel de faible. Elle recommande de préciser les mesures de réductions et d'accompagnement prévues, notamment la mesure de réduction relative à l'adaptation du calendrier de travaux (MR1) et les mesures de suivi du chantier, qui sont déterminantes pour qualifier de nul à faible les effets résiduels du projet et conclure⁹ valablement à l'absence de compensation nécessaire.

L'Ae relève par ailleurs que les cinq mesures (MC1 à MC5) présentées comme compensatoires sont à considérer comme des mesures d'accompagnement du projet pour constituer un retour d'expérience et améliorer la pertinence des études spécifiques.

L'étude paysagère s'appuie sur un état des lieux présentant sommairement les enjeux. Il est constitué d'une série de photographies non repérées et identifie deux « points noirs du paysage »¹⁰ : les lignes à haute tension présentes au Sud-Est de la ZAC et le remblai de l'autoroute A709, avec son ouvrage de franchissement de la Lironde, qui la délimitent au Sud.

L'étude conclut à un effet positif du projet et à l'absence de mesures nécessaires. Elle illustre les effets du projet par des vues projetées aériennes de l'ensemble et d'un îlot bâti ainsi que par une perspective d'ambiance de la « nouvelle place belvédère ». Le parti urbain est présenté comme offrant « une ouverture au Sud et des vues sur le grand paysage » dont l'étude ne rend pas compte.

L'Ae recommande de compléter l'analyse paysagère par des photomontages proposant des vues rapprochées et éloignées vers et depuis le projet. Elle recommande en particulier de présenter plus en détail les mesures d'intégration des « points noirs du paysage ».

8 Dans sa version antérieure à la réforme de l'évaluation environnementale par l'ordonnance 2016-1058 du 3 août 2016 et le décret 2016-1110 du 11 août 2016, le projet ayant fait l'objet d'une première autorisation avant le 16 mai 2017.

9 Voir synthèse des impacts résiduels page 178 de l'étude d'impact.

10 Voir § 4.4.4 page 98 de l'étude d'impact.

L'enjeu hydraulique, avec la prise en compte du schéma hydraulique de la Lironde, est bien présenté dans ses composantes fonctionnelles et techniques à l'échelle du bassin versant. L'Ae recommande cependant de présenter plus précisément les enjeux liés à l'exposition des nouvelles populations aux risques d'inondation en superposant les schémas de « hauteurs de submersion en situation projetée » de la partie hydrologie, hydraulique, page 61 de l'étude, et le plan du projet. Ces vues seront utilement complétées de coupes montrant la situation des plus hautes eaux en regard des bâtiments et des espaces publics.

Concernant la disponibilité de la ressource en eau, une note du 17 mai 2017 du service de l'eau et de l'assainissement de la métropole montpelliéraine, jointe au dossier, atteste de la disponibilité de la ressource nécessaire pour l'alimentation de la population supplémentaire à accueillir à l'horizon 2030. L'étude doit intégrer et présenter les hypothèses et les calculs du bilan besoins/ressources qui a permis de conclure à cette adéquation pour le projet et à l'échelle du programme de travaux Port Marianne.

S'agissant des incidences du projet sur les transports et déplacements, l'état des lieux s'appuie sur des trafics estimés de 2015 dans une étude de circulation de 2009 et les effets sont qualifiés sur des trafics estimés à 2025 par cette même étude de 2009. L'Ae recommande d'actualiser les études de déplacement pour évaluer les hypothèses retenues en 2009 et valider les mesures envisagées.

Elle recommande également d'apprécier les impacts sur les transports et déplacements à l'échelle de du programme de travaux du quartier Port Marianne qui prévoit l'accueil de 50 000 habitants à terme et dont la ZAC République est une composante.

L'exposition des populations aux nuisances, en particulier au bruit de route et à la pollution de l'air, doit faire l'objet, à l'instar du risque hydraulique, d'études spécifiques et d'une cartographie superposant les enjeux et le projet. L'Ae relève que l'ouverture des îlots bâtis vers le Sud, favorable à l'ensoleillement et qui permet d'ouvrir des vues, peut avoir des conséquences pénalisantes en matière d'exposition aux bruits de route de l'A709.

Pour finir, l'autorité environnementale était invitée à se prononcer dans le cadre d'un avis unique sur l'évaluation environnementale de la « mise en compatibilité du document d'urbanisme ».

En regard de l'incidence limitée de cette mise en compatibilité dans le cadre du projet, le contenu de l'étude d'impact permet de répondre aux exigences du rapport d'incidence prévu à l'article R151-3 du code de l'urbanisme. L'Ae recommande cependant qu'un chapitre spécifique de l'étude d'impact, formalisant le lien avec le rapport d'incidence, puisse être consacré à cet aspect du projet.

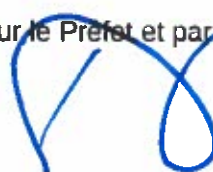
4. Conclusion

Le projet d'aménagement du quartier Port Marianne – République à Montpellier s'inscrit résolument dans la trame conceptuelle du développement de la ville dense vers le Sud et la mer.

Ce choix de développement dans un secteur sensible aux risques d'inondations, à proximité d'infrastructures de transport bruyantes, doit confirmer la bonne prise en compte des incidences par des mesures correctrices, qui restent à préciser, à la hauteur des enjeux.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en ce sens, et son résumé non technique, afin de mieux rendre compte, lors des prochaines demandes d'autorisation du projet, de la prise en compte de l'environnement et favoriser la participation du public.

Pour le Préfet et par délégation,



Frédéric DENTAND
Directeur Adjoint DEC

