



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Autorité environnementale

Préfet de région

**Dossier de demande de permis d'aménager
Lotissement "Les Jardins d'Hélios" -
Commune de Cournonterral (34)
déposé par ANGELOTTI Aménagement**

**Avis de l'autorité environnementale
sur le dossier 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° : 2013-000852

Avis émis le

10 DEC. 2013

ES/NL 665/13

DREAL LANGUEDOC-ROUSSILLON
520 allées Henri II de Montmorency
34064 Montpellier Cedex 02
www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon,

à

Monsieur le Président de la Communauté
d'Agglomération de Montpellier
Communauté d'Agglomération de Montpellier
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 LR - Service Aménagement / Division
Évaluation Environnementale**

Rédacteur de l'Avis : Emmanuelle BARETJE

emmanuelle.baretje@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis le 11/10/2013 pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier de demande de permis d'aménager déposé par ANGELOTTI Aménagement et concernant le lotissement "Les Jardins d'Hélios" sur la commune de Courmonterral.

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 11/12/2013.

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. Il sera également publié sur le site Internet de la commune et sur celui de la DREAL.

La DREAL a pris connaissance de l'avis de l'Agence Régionale de Santé et de l'avis du Préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement.

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 l'amélioration de sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Avis détaillé

1. Présentation et contexte du projet

Le lotissement s'étend sur environ 17 ha au Nord-Est du village, au lieu-dit "Les Joncasses", en continuité de l'urbanisation existante. Le site est bordé à l'Est par la RD 5 et au Sud par la RD 102.

Le projet a vocation d'accueillir de l'habitation sous forme de mixité urbaine, en partie à caractère social, complétée par des équipements publics (une école et une maison communale), ainsi que par des services (commerces en rez-de-chaussée et locaux pour des activités professionnelles d'intérêt public). Ainsi, environ 550 logements seront construits, dont 245 logements collectifs, 95 logements intermédiaires et 210 maisons individuelles, le pourcentage de logements sociaux prévus au sein de l'opération étant de 30%.

L'opération sera réalisée en cinq phases d'aménagement réparties sur environ 5 ans, depuis la partie Sud jusqu'à la partie Nord du site.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la communauté d'agglomération de Montpellier identifie au niveau du site prévu un secteur d'extension urbaine de niveau d'intensité C (soit une densité de plus de 20 logements par hectare ou plus de 2 000 m² de Surface Hors Oeuvre Nette par hectare) et organisé de façon à permettre la préservation de l'unité paysagère de la plaine agricole.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune situe les terrains du lotissement au sein de zones d'extension urbaine à vocation d'habitat et de services, à savoir la zone 3AUa (zone destinée principalement à l'habitat collectif et l'habitat individuel groupé dense, ainsi qu'aux équipements publics) et la zone 3AUb (zone destinée à l'habitat groupé et individuel).

Ce dossier a fait l'objet de deux réunions de cadrage préalable en date du 23/01/2013 et du 03/06/2013.

2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale

Les principaux enjeux sont :

- le milieu naturel, en raison de la situation du projet dans un contexte riche sur le plan naturaliste, avéré par plusieurs zonages environnementaux présents sur le périmètre du projet et à proximité immédiate : ZNIEFF de type 1 et 2 (Zone Naturelle d'Inventaire Faunistique et Floristique), sites Natura 2000 au titre de la directive oiseaux et habitats et Plans Nationaux d'Action ;
- les nuisances sonores, dues à la présence de la RD 5 en bordure Est du site ;
- les modes de déplacements pour desservir le projet et au sein même du site ;
- le paysage, lié à la localisation du lotissement à l'interface de l'urbanisation et des milieux agricoles et naturels.

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.

Au titre de l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, il a été mené une étude complète de faisabilité « sur les potentialités de développement en énergies renouvelables, ... ». Elle mentionne à juste titre les atouts et les contraintes pour la valorisation du potentiel en énergies renouvelables de la zone d'implantation du projet.

Il ressort de cette étude qu'une des meilleures solutions en termes d'énergies renouvelables est la mise en place par bâtiment, d'un système de chaudière biomasse et chaudière gaz à condensation pour le chauffage, couplé à un système de panneaux solaires thermiques pour la production d'eau chaude sanitaire, ainsi que l'implantation de panneaux photovoltaïques pour la production d'électricité. On note favorablement qu'un bilan des consommations nettes a été dressé, d'une part pour le scénario de référence, d'autre part pour le scénario énergies renouvelables envisagé précédemment.

L'autorité environnementale souligne la bonne qualité de l'étude d'impact, claire, précise, conclusive et synthétique qui permet de bien tracer la réflexion menée dans le cadre du projet.

S'agissant de l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus, non encore réalisés mais rendus publics (avis de l'autorité environnementale, enquête publique au titre de la Loi sur l'Eau), on relève avec satisfaction que l'étude d'impact présente une carte de synthèse de localisation des différents projets connus identifiés à proximité du lotissement. Elle conclut valablement à des effets cumulés positifs en matière de déplacements doux et de transports en commun, concernant la ligne 5 du tramway et le projet routier d'aménagement de la RD 5 entre Cournonsec et Montbazin et déviation de Montbazin.

En ce qui concerne les partis pris d'aménagement, on note favorablement que le dossier présente les trois secteurs potentiels d'extension urbaine identifiés au SCOT pour la commune, et justifie le choix du secteur retenu notamment vis-à-vis des enjeux environnementaux (desserte facile par la RD 5 et la RD 102, présence d'une piste cyclable le long de la RD 5, intégration du mitage urbain existant sur le secteur dans un

projet d'ensemble). La justification plus fine du projet vis-à-vis du milieu naturel, du bruit, du paysage et de la desserte a fait l'objet d'une analyse approfondie.

Par ailleurs, l'autorité environnementale relève avec satisfaction que des modalités de suivi des mesures proposées et de leurs effets ont été définies pour le milieu naturel, le suivi et le contrôle du chantier, ainsi que la gestion des eaux pluviales. Il serait nécessaire qu'elles concernent également les nuisances sonores (pour vérifier notamment l'efficacité du merlon acoustique paysager après construction des bâtiments), et la desserte du site, en particulier l'utilisation des transports en commun et des modes doux après réalisation du lotissement.

Quant au résumé non technique, il est clair et bien illustré ; cependant il mériterait d'être complété sur les principaux enjeux environnementaux (milieu naturel, bruit et paysage), afin de permettre une bonne prise de connaissance globale du sujet par le public. En particulier, il serait judicieux de reprendre ici les cartes concernant le milieu naturel : carte de localisation des périmètres d'inventaires et de protection, carte de localisation de l'enjeu lié au Lézard ocellé et carte de synthèse des sensibilités écologiques du site. Les modalités de suivi des mesures proposées et de leurs effets auraient utilement pu être ajoutées.

4. Prise en compte de l'environnement

4.1. Milieu naturel

L'étude naturaliste a mis en évidence des enjeux faibles sur la majorité du site, et localement un enjeu très fort sur la pointe Nord-Est du site et les parcelles limitrophes, qui correspondent à l'habitat du lézard ocellé (1,53 ha sur l'emprise du projet), reptile contacté lors des prospections.

Par ailleurs, le dossier indique que le quart Nord-Est du site du projet empiète sur le périmètre du Plan National d'Action (PNA) en faveur de l'Outarde canepetière, soit 4,42 ha. A ce titre, l'étude conclut valablement que même si ces parcelles ne semblent pas à l'heure actuelle favorables à cet oiseau (son absence sur ou à proximité directe du site du projet a été confirmée par les inventaires naturalistes), elles servent de zone tampon pour éviter la diminution du domaine vital de l'espèce face à l'urbanisation.

Il est également précisé que les friches plus ou moins enherbées ou embuissonnées présentes majoritairement sur le site sont intéressantes pour l'alimentation et la reproduction de plusieurs oiseaux à valeur patrimoniale modérée, dont l'Alouette lulu qui est très probablement nicheuse sur le site.

S'agissant des impacts, l'étude met en avant à juste titre que le projet entraînera une destruction d'habitat d'espèces et d'individus, ainsi qu'un dérangement dû au bruit et à la fréquentation du site.

Concernant plus particulièrement l'Outarde canepetière, le dossier estime valablement que le projet n'aura pas d'impact direct sur l'espèce, mais contribuera à une perte de territoire pour l'espèce, pouvant engendrer des conséquences sur sa survie à long terme.

Par ailleurs, l'étude des incidences Natura 2000 conclut de façon correcte que le projet ne portera pas atteinte aux populations et aux habitats des espèces du site Natura 2000 au titre de la directive oiseaux, sur lequel le lotissement empiète.

Quant aux mesures d'atténuation des impacts, l'étude met en avant que le projet n'a pas pu éviter les sensibilités écologiques avérées du site, en raison des contraintes sociales et financières. Cependant, on note favorablement que le phasage de construction sera adapté aux enjeux écologiques : les premières phases de construction (1-2) concernent la zone à enjeu écologique faible, tandis que les phases de construction plus tardives (3-4-5) concernent les parcelles comprises dans le PNA de l'Outarde canepetière et le territoire du Lézard ocellé (zone à enjeu écologique très fort). L'autorité environnementale reconnaît ce choix comme judicieux, dans la mesure où il permettra une certaine souplesse dans la réalisation du lotissement, en mettant en oeuvre des mesures appropriées et proportionnées aux sensibilités écologiques des différentes zones, ce que l'étude d'impact propose de façon satisfaisante.

Il est précisé à juste titre qu'il conviendra tout d'abord de mettre en place un balisage systématique et précis de l'emprise du projet au niveau de l'interface entre les phases de construction 1-2, et les phases de construction 3-4-5.

S'agissant plus particulièrement des phases de construction tardives, l'étude d'impact prévoit de limiter au maximum la destruction des murets à l'extérieur de la zone de projet et de les baliser pendant la phase de travaux pour permettre au Lézard ocellé de se déplacer face à la destruction de son habitat. En complément, il serait pertinent d'envisager sur des parcelles limitrophes la mise en place de gîtes de substitution avant le démontage des gîtes présents en bordure des zones 3-4-5, cette mesure devant être mise en oeuvre impérativement avant la période de léthargie des reptiles. Le dossier prévoit également une adaptation du calendrier des travaux, qui devront être réalisés impérativement au début de la période d'activité du Lézard ocellé (mars à avril), pour permettre à l'espèce de se déplacer avant les accouplements et de trouver un nouveau gîte pour le reste du cycle de vie. La pose d'une barrière de contention pendant toute la phase du chantier, dont le but est de limiter les déplacements du Lézard ocellé vers l'extérieur de la zone de projet, semble en contradiction avec les mesures précédentes qui, elles, favorisent la fuite de l'espèce vers l'extérieur. Ce point mériterait d'être clarifié.

En outre, on note favorablement qu'un suivi du chantier est prévu pour vérifier l'absence d'individus pendant les travaux et éventuellement les déplacer. A ce titre, il serait nécessaire de préciser que la présence d'un écologue pendant les travaux est indispensable.

Par ailleurs, le calendrier des travaux retenu (mars-avril) favorable au Lézard ocellé mériterait de faire l'objet d'une réflexion plus approfondie, car cette période n'est pas propice aux autres espèces, notamment les oiseaux nicheurs.

Enfin, le dossier conclut valablement que, suite aux mesures d'atténuation préconisées, les phases de construction 3-4-5 sont concernées par un impact résiduel significatif vis-à-vis du Lézard ocellé et de l'Outarde canepetière, et devront donc faire l'objet de mesures compensatoires et d'un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats et d'espèces protégés. On note favorablement que des ratios et des mesures de compensation sont d'ores et déjà envisagés. Ces points seront précisés dans le cadre du dossier de demande de dérogation, comme l'indique l'étude d'impact.

Par ailleurs, l'autorité environnementale estime que les mesures compensatoires proposées pourraient également concerner les pertes d'habitat d'alimentation et de reproduction des oiseaux identifiés sur le site.

4.2. Nuisances sonores

L'étude d'impact prend bien en compte les nuisances sonores liées à la présence de la RD 5 en bordure Est du projet, à travers :

- le classement sonore de la RD 5 en catégorie 3, et son secteur affecté par le bruit égal à 100 m de part et d'autre de la voie ;
- la réalisation d'une étude acoustique qui conclut que l'ensemble du site du projet se situe dans un secteur d'ambiance sonore préexistante modérée (niveaux de bruit inférieurs à 65 dB(A) sur la période de jour et inférieurs à 60 dB(A) sur la période de nuit), avec néanmoins un niveau sonore plus important à proximité immédiate de la RD 5.

Le dossier analyse de façon satisfaisante l'impact acoustique de cette infrastructure sur le lotissement : une superposition du plan d'aménagement avec les courbes de niveaux sonores modélisés a ainsi été établie. Il en ressort que les parcelles internes à l'opération sont exposées de jour à un niveau compris entre 40 dB(A) pour les lots les plus éloignés de la route et 60 dB(A) pour les lots les plus proches de la route, excepté pour le macro-lot 06, à proximité immédiate de la voie, exposé à plus de 60 dB(A).

L'autorité environnementale relève avec satisfaction que des mesures de limitation du bruit sont prévues :

- la réalisation d'un merlon acoustique paysager tout le long de la RD 5, dont l'efficacité a été testée par modélisation : l'effet de protection phonique de ce merlon concerne la totalité du lotissement avec une diminution du niveau de bruit de 5 à 10 dB(A) pour les habitations les plus exposées ;
- l'implantation de bassins de rétention des eaux pluviales en bordure de la RD 5 au-delà du merlon, afin d'éloigner les premières habitations.

On regrette que le macro-lot 06 ne bénéficie pas lui aussi d'une protection supplémentaire contre le bruit, en plus du merlon acoustique paysager. Une analyse des scénarios possibles d'aménagement du lotissement en mettant en retrait toutes les habitations par rapport à la RD 5, aurait utilement pu être réalisée.

4.3. Modes de déplacements pour desservir le projet et au sein même du site

L'étude d'impact met en avant valablement, d'une part le relatif enclavement du site à l'heure actuelle, son accessibilité étant limitée à la RD 102 mal adaptée, d'autre part une desserte future du site facilitée par la proximité de la RD 5, axe majeur de circulation.

L'étude de trafic menée conclut que le projet entraînera une augmentation de la circulation des véhicules légers négligeable sur la RD 5 au vu du fort trafic existant, par contre significative sur la RD 102 mais cette voie supporte un trafic actuel faible.

En outre, il serait nécessaire de s'assurer que la nouvelle voie de liaison Est-Ouest prévue dans le projet reliant la RD 5 à la RD 102 ne devienne pas une voie de transit habituelle avec des impacts potentiels sur le trafic et le bruit pour les habitations les plus proches.

On note favorablement que des mesures de sécurisation de la desserte du lotissement sont envisagées au niveau des carrefours de raccordement sur la RD 5 et la RD 102. De plus, un élargissement de la RD 102 est prévu par le Conseil Général, et pris en compte par le PLU et le projet.

Par ailleurs, l'étude d'impact souligne qu'afin d'éviter tout impact sur le trafic actuel, le trafic généré par l'opération devra être maîtrisé, mais sans donner plus de précisions. L'autorité environnementale s'interroge sur la nature des mesures à mettre en oeuvre. Ce point mériterait d'être complété.

S'agissant des transports en commun, le dossier indique qu'à l'heure actuelle deux lignes de bus d'Hérault Transport connectées aux lignes de tramway de l'agglomération de Montpellier desservent la commune, dont une en particulier avec des fréquences de passage adaptées aux horaires de travail. Il est précisé également que l'arrêt le plus proche du site est situé à environ 400 m. A ce titre, il serait pertinent de prévoir au moins un arrêt supplémentaire au droit du projet.

En outre, le dossier intègre bien à moyen terme, d'une part l'arrivée de la future ligne 5 du tramway à Lavérune, station prévue avec un parking relais et connectée à la piste cyclable le long de la RD 5, d'autre part l'extension de la ligne 2 du tramway sur la commune de Fabrègues, couplée à des navettes jusqu'à Courmonterral.

Quant aux modes doux, l'étude d'impact met en avant à juste titre la présence d'une piste cyclable bidirectionnelle le long de la RD 5 en limite extérieure Est de l'opération. Si on relève avec intérêt la volonté affichée du maître d'ouvrage d'intégrer dans le projet des voies douces connectées à la piste cyclable existante et aux futures pistes prévues au sein de la commune, le dossier et notamment le plan d'aménagement auraient utilement pu matérialiser ces intentions plus clairement. En effet, l'autorité environnementale estime que la seule circulation douce envisagée en bordure de la noue centrale traversant le site et connectée à la piste cyclable existante ne permet pas en l'état d'offrir aux futurs habitants une réelle alternative à l'usage de la voiture.

4.4. Paysage

Le plan d'aménagement du lotissement tient compte à juste titre de l'intégration paysagère du projet dans son environnement. En effet, une réflexion a été menée quant à l'implantation des différents habitats (individuels, intermédiaires en R+1 et collectifs en R+2) au sein de l'opération d'ensemble, en fonction de la hauteur des constructions, du lien avec l'urbanisation existante et avec les milieux agricoles et naturels périphériques. Ainsi, au centre du lotissement, à l'interface avec l'urbanisation actuelle et autour de la coulée verte le long de la noue centrale (point bas du secteur), ont été privilégiés les programmes de logements collectifs associés à l'équipement public et un local pour des activités professionnelles, puis les logements intermédiaires, tous deux avec des services et des commerces en rez-de-chaussée. A l'inverse, l'habitat individuel a, lui, été préféré, en particulier à l'Est de l'opération à l'interface avec la zone agricole, associé aux bassins de rétention et au merlon acoustique paysagers. Cependant, l'autorité environnementale s'interroge sur la pertinence du choix d'aménagement retenu sur la bordure Nord-Est au contact avec les milieux agricoles et naturels, dans la mesure où des habitats en majorité intermédiaires sont envisagés dans ce secteur sans véritable transition paysagère avec les milieux environnants.

5. Conclusion

L'autorité environnementale souligne la bonne qualité de l'étude d'impact et la prise en compte satisfaisante par le projet des principaux enjeux environnementaux identifiés. On relève plus particulièrement le choix fait par le maître d'ouvrage de construire le lotissement en deux grandes phases décalées dans le temps, afin de permettre la réalisation de l'ensemble du projet d'aménagement tout en respectant les enjeux écologiques liés au site.

Néanmoins, l'autorité environnementale recommande que les points suivants fassent l'objet d'une réflexion, afin d'améliorer l'intégration du lotissement dans son environnement sonore et urbain :

- une analyse des scénarios possibles d'aménagement du lotissement en mettant en retrait toutes les habitations par rapport au bruit généré par la RD 5, ainsi que les impacts potentiels en matière de bruit et de trafic de la nouvelle voie de liaison Est-Ouest prévue dans le projet reliant la RD 5 à la RD 102 ;
- la création d'au moins un arrêt supplémentaire au droit du projet concernant les deux lignes de bus actuelles, et la réalisation d'un véritable maillage de circulations douces à l'échelle du projet, connecté aux différents équipements, commerces et services de la commune.

Pour le Préfet et par délégation,

Le Directeur Régional Adjoint
de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Languedoc-Roussillon

Philippe MONARD