



Mission régionale d'autorité environnementale

OCCITANIE

Projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) « La Lauze-Est» sur la commune de St-Jean-de-Védas (34) présenté par la Métropole Montpellier Méditerranée

Avis de l'Autorité environnementale dans le cadre d'une procédure commune sur le rapport d'évaluation environnementale commun au plan local d'urbanisme et au projet (articles L122-14 et R.122-25 du Code de l'environnement)

**N° saisine: 2020-8216
Avis n° 2020APO34**

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

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 07 janvier 2020, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Occitanie a été saisie dans le cadre d'une procédure commune par la Métropole Montpellier Méditerranée pour avis sur le projet de ZAC « La Lauze-Est » (commune de Saint-Jean-de-Védas) et la mise en compatibilité par déclaration de projet du plan local d'urbanisme de ladite commune. Le dossier comprend une étude d'impact valant rapport environnemental (procédure commune) datée de novembre 2019.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Occitanie.

Le présent avis contient les observations que la MRAe Occitanie formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale. Cet avis a été émis collégalement, dans le cadre d'une délibération à distance telle que prévue par l'article 15 du règlement intérieur du CGEDD, le 7 mai 2020, par les membres de la MRAe suivants : Georges Desclaux – Jeanne Garric – Maya Leroy – Jean-Michel Salles – Jean-Pierre Viguier. En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner.

Le présent avis bénéficie en outre des dispositions de l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et du décret n°2020-383 du 1er avril 2020, ordonnance prise en application de la loi n°2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de Covid-19.

L'avis a été préparé par les agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de la région Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de son président. Conformément à l'article R122-7 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 R122-9 du Code de l'environnement, 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 DREAL Occitanie (Système d'information du développement durable et de l'environnement SIDE) et sur le site internet de la Métropole Montpellier Méditerranée, autorité compétente pour autoriser le projet.

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.

La qualité de l'évaluation environnementale est inégale. Elle doit être notamment améliorée à travers une meilleure identification et une hiérarchisation des enjeux environnementaux.

En particulier, le choix de la localisation du projet doit être davantage justifié au regard de l'enjeu de préservation des espaces agricoles.

Dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune, la MRAe souligne la bonne articulation entre le dossier de mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme et l'étude d'impact du projet notamment sur les mesures éviter-réduire-compenser qui sont cohérentes entre les deux démarches.

Toutefois, la mise en compatibilité ne présente pas une étude de dérogation Loi Barnier¹ ce qui affaiblit la démarche de prise en compte des incidences en matière de paysage et de cadre de vie (notamment les nuisances sonores).

Par ailleurs, le projet doit présenter des mesures plus précises en matière de développement des transports collectifs et des modes doux afin de mieux traiter les incidences relatives au trafic et la pollution de l'air.

Enfin, la préservation de la ressource en eau doit être renforcée (champ captant Flès et démonstration des capacités en eau potable suffisantes).

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

¹ La loi n° 95-101 du 2 février 1995, dite loi Barnier, a introduit au sein du Code de l'Urbanisme, l'interdiction de construire dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la Voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Avis détaillé

1. Contexte et présentation du projet

1.1. Contexte

La zone du projet se situe sur la commune de Saint-Jean-de-Védas (10 000 habitants - 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 en même temps qu'elles le desservent via une barrière à péage.

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 et le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier. Tous ces projets garantissent une accessibilité optimale de la zone de projet.

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 conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement. Il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 39° du tableau annexe de l'article R122-2, qui soumet à étude d'impact les projets de « Travaux et constructions qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m² ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares ». Le contenu réglementaire de l'étude d'impact est précisé à l'article R122-5 du code de l'environnement.

La MRAe est saisie dans le cadre d'une procédure commune (article L122-14 du code de l'environnement) par Montpellier Méditerranée Métropole pour avis sur le projet de création de la zone d'activités économiques « Lauze-Est » et la mise en compatibilité par déclaration de projet du plan local d'urbanisme de Saint-Jean-de-Védas².

Cette procédure commune (création de ZAC et mise en compatibilité du PLU) 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. En outre, une autorisation environnementale unique est en cours d'instruction.

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'étude d'impact devra être actualisée et complétée pour traduire les évolutions du projet, de ses effets sur l'environnement et des mesures envisagées pour les éviter, les réduire voire les compenser³.

² La procédure de création a donné lieu à un premier avis de l'Ae en date du 03/03/2017. Le dossier d'étude d'impact de la création a été actualisé.

³ 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 [...] »

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.

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.

Afin de conforter l'action foncière sur ce site, la Métropole a sollicité l'Etablissement Public Foncier d'Occitanie afin de constituer les réserves foncières nécessaires au projet.

Une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) réserve foncière a été engagée par arrêté préfectoral en date du 21 juin 2016 et a permis la constitution d'une réserve foncière en vue de la réalisation du projet d'aménagement de « La Lauze Est » sur la commune de Saint-Jean-de-Védas, au profit de l'Etablissement Public Foncier Occitanie intervenant pour le compte de Montpellier Méditerranée Métropole.

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.

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 environ 2 700 m² et 116 000 m².

La programmation s'oriente donc vers quatre thématiques principales :

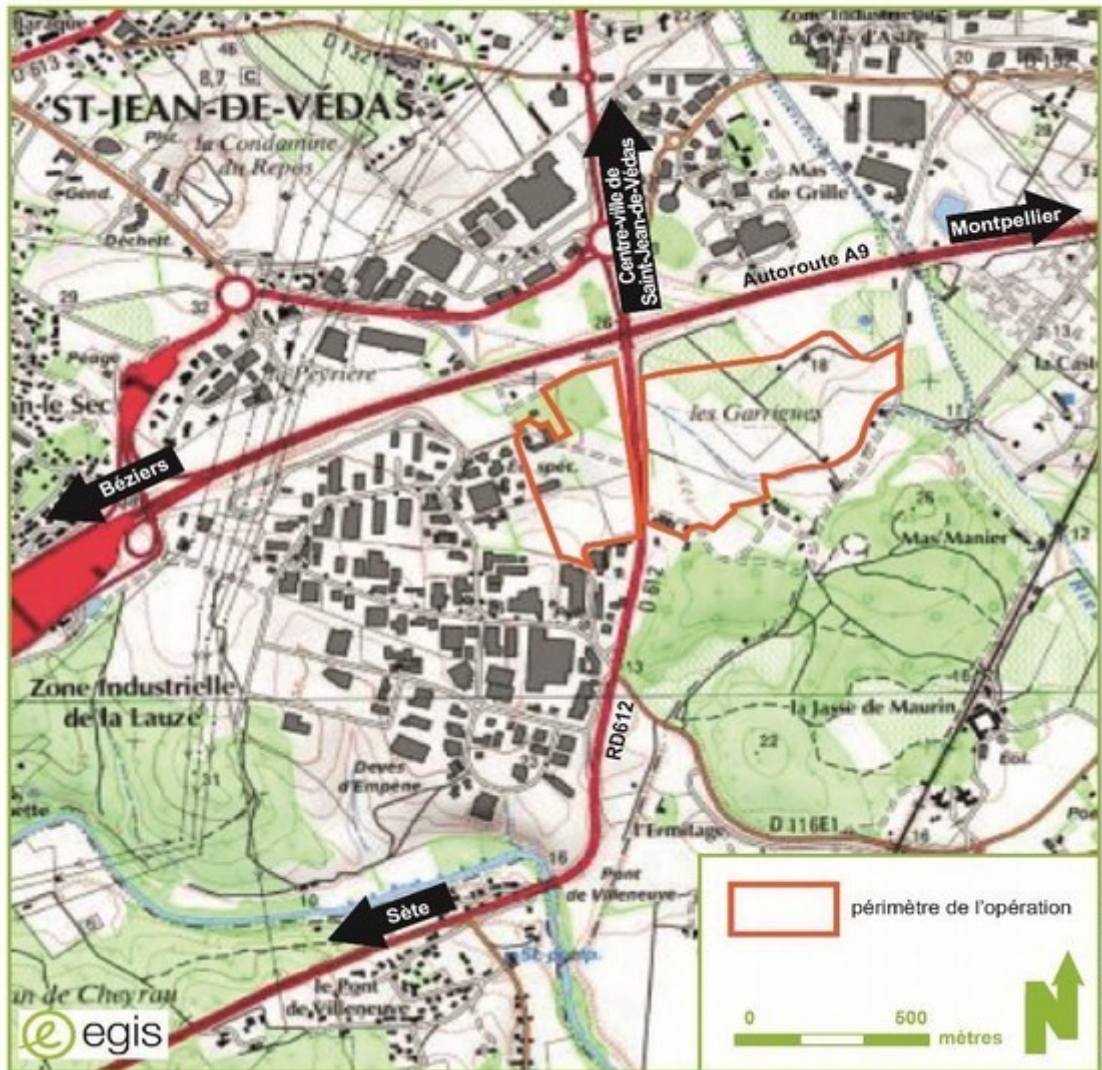
- secteur « grande logistique » ;
- secteur « activités industrielles et logistiques » ;
- secteurs « activités artisanales » ;
- secteur « production, distribution » ;
- secteur « moyenne logistique » ;
- possibilité d'une polarité artisanale et commerce de détails / activités de service.

L'étude d'impact 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.

Localisation de l'aire d'étude



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

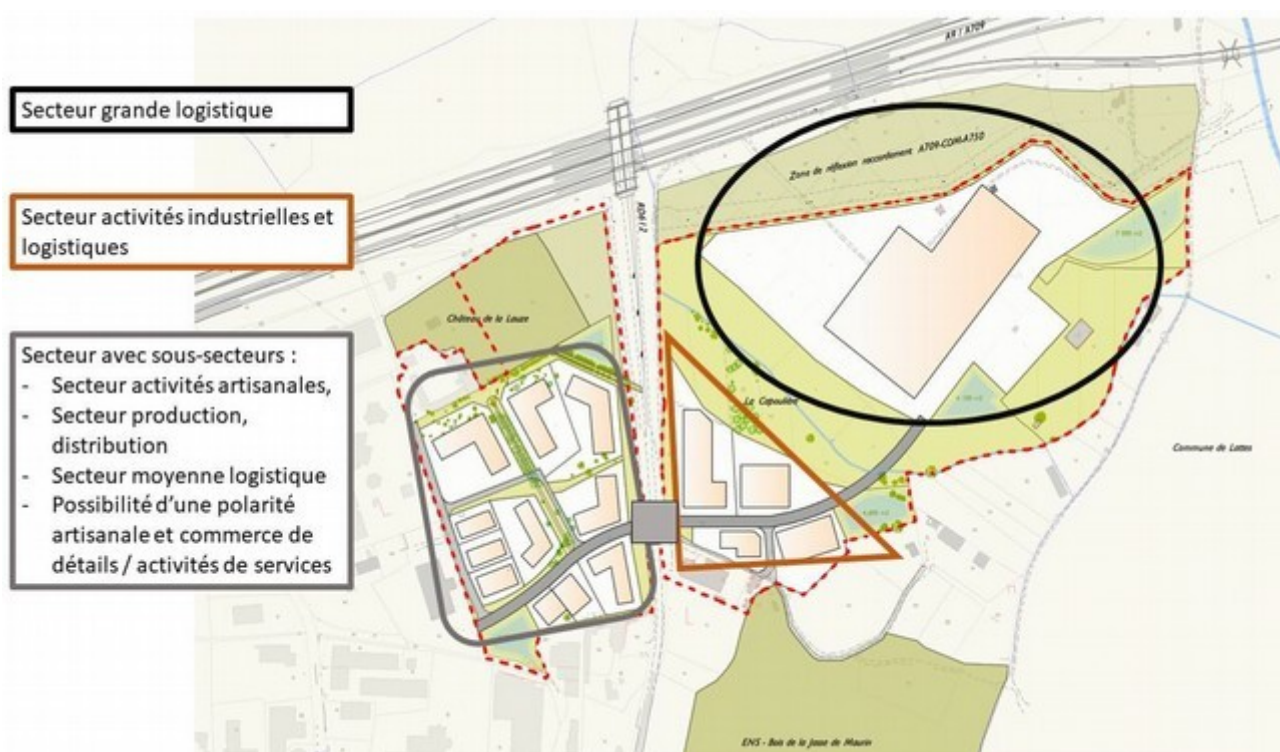
Les objectifs du projet sont de :

- 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 contournement Ouest de Montpellier 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).



Parti d'aménagement retenu (p. 56 de l'étude d'impact).

1.3. Présentation de la mise en compatibilité du PLU⁴ de Saint-Jean-de-Védas

Mise en compatibilité du PLU

Le projet s'inscrit dans des zonages du PLU qui n'autorisent pas la réalisation de l'opération. Aussi, une procédure de mise en compatibilité du PLU de Saint-Jean-de-Védas est menée 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 projet⁵.

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 réservée au maintien et au développement d'activités agricoles et doit 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 PADD ;
- 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 ;

⁴ Plan local d'urbanisme

⁵ 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_-_declaration_de_projet_au_titre_du_code_de_l_urbanisme_maj2017_internet.pdf).

– 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.⁶

Le parc de Château de la Lauze, en limite Nord-Est du périmètre de projet est désigné en espace boisé classé au PLU et est identifié comme « site inscrit »⁷.

Il convient de compléter cet état des lieux par les dispositions de la « loi Barnier » sur la constructibilité au droit des réseaux routiers qui s'appliquent également sur le secteur de projet.

Enfin 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 vise 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 ».

La présente procédure commune n'intègre pas une procédure de mise en compatibilité du SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole, car 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 Schéma de Cohérence Territoriale 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 cette ensemble économique (dont la Lauze Est) comme étant une polarité qui rayonne bien au-delà du territoire de la métropole de Montpellier ».

2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

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 prise en compte du risque inondation ;
- la ressource en eau potable, notamment du champ captant Flès.

3. Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact 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 à ce stade du dossier (création de la ZAC et mise en compatibilité du PLU).

⁶ 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.

⁷ Au titre de la loi du 2 mai 1930 sur les sites remarquables (art. L341-1 à 22 du code de l'environnement)

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.

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 page 32 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.

La MRAe recommande d'expliciter 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'étude d'impact présente une analyse succincte des effets cumulés (le tableau p.287 recense environ neuf projets présentant une étude d'impact ayant fait l'objet d'une saisine de l'Ae). 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. L'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 rédhibitoires.

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'étude d'impact 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 métropolitaine et compte tenu de son potentiel agronomique tel que souligné dans le PLU.

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

La MRAe rappelle à ce titre la nécessaire gestion économe de l'espace, politique portée notamment par le Plan biodiversité de 2018 et confortée par l'instruction du gouvernement du 29 juillet 2019⁹ avec l'objectif affiché de « zéro artificialisation nette ».

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 œuvre du projet, l'étude d'impact 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.

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.

Par ailleurs, l'étude d'impact propose (p.44-45 de l'EI) 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 macrolot dédié à la logistique conformément aux besoins de certaines entreprises de logistiques de disposer de macrolot pour s'implanter. Il convient 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 œuvre les aménagements paysagers et d'intégration du site, les principes d'assainissement).

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

- expliciter davantage les critères environnementaux ayant prévalu dans le choix final ;
- démontrer 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. Biodiversité et continuités écologiques

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. Elles sont situées à environ 3,6 km.

Au vu de la distance des sites Natura 2000 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 les objectifs de conservation de ces sites.

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.

Concernant les espèces protégées, malgré les efforts faits au niveau des mesures d'évitement et de réduction, des impacts résiduels demeurent sur un certain nombre d'espèces d'oiseaux, des

⁹ 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

reptiles, le grand capricorne, les amphibiens, justifiant une demande de dérogation à la stricte protection d'espèces protégées.

Il est donc prévu de réaliser une telle demande auprès du Conseil national de la protection de la nature (CNP), afin d'adopter les mesures compensatoires et de suivis proportionnées.

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 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 bas dans l'avis et fait l'objet d'une recommandation de la MRAe).

4.3. Déplacements, nuisances et qualité de l'air

Trafic

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

- l'A 9, support de trafics de transit ;
- des voies rapides, supports de trafics de transit majoritairement intérieurs au territoire communautaire telles que la RD 132 (futur Contournement Ouest de Montpellier) ;
- 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 (COM), 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 améliorera considérablement 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 – 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 800-900 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.

Ces données de trafic correspondent à des valeurs « tout *véhicule* » (TV), il est nécessaire de pouvoir caractériser le trafic avec des données « unité de véhicule particulier » (UVP)¹⁰ afin de prendre en compte l'impact plus fort de certains véhicules tels que les poids lourds.

La MRAe recommande de fournir également les données trafic en unité de véhicule particulier (UVP) afin de bien distinguer l'importance des poids lourds (PL) dans le trafic de la zone d'activités

¹⁰ Unité de véhicule particulier (UVP) exprimé par jour ou par heure, on tient compte de l'impact plus important de certains véhicules, en particulier les poids lourds en leur affectant un coefficient multiplicateur de deux.

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'étude d'impact 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.

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'étude d'impact doit 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 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.

Environnement sonore

La zone d'étude est directement affectée par le bruit¹¹ :

- l'autoroute A9. À proximité du projet, cette voie est classée en catégorie 1¹² ; 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.

Sur la base de cinq points de mesures, elle identifie une ambiance sonore :

- modérée de jour et de nuit pour les points de mesure PF1, PF2 et PF3 (sur 24 heures). Il s'agit des points les plus éloignés des axes routiers (au moins 200 mètres) ;
- modérée de jour pour les points de mesure PR4 et PR5 (sur une courte période de 30 minutes).

Dans un souci de rigueur, l'étude doit :

- mentionner les distances des points de mesures par rapport aux axes routiers ;
- augmenter la durée des mesures acoustiques des points PR4 et PR5 au moins sur une période de 24 h afin de disposer d'une analyse du bruit en période jour et nuit.

La MRAe recommande de renforcer les mesures acoustiques afin de disposer d'une vision claire 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 réglementairement¹³). Par ailleurs, les bâtiments prévus n'auront pas de

¹¹ La réglementation sonore en vigueur opère un classement des infrastructures routières ; elle distingue 5 catégories, de la catégorie 1, la plus bruyante à la catégorie 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. La largeur de ce secteur varie selon la catégorie de la voie.

¹² En vertu de l'arrêté préfectoral en date du 21 mai 2014 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres

¹³ Conformément à l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

fonction d'habitation. Il en découle qu'aucun objectif d'isolement de façade n'est dû réglementairement¹⁴.

Au final, l'étude d'impact 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).

Néanmoins, il convient de noter que le secteur de projet est soumis à des obligations de distances des constructions par rapport aux axes routiers¹⁵. Ces obligations de distances réglementaires ont notamment pour finalité de diminuer l'exposition de personnes à des nuisances sonores (les personnes travaillant sur site).

Au vu des cartographies fournies et du règlement modifié des zones, ces obligations de distances ne sont pas satisfaites : les futures constructions pourront s'implanter à moins de 50 mètres de l'A9 et de la RD 612.

Il est possible de s'affranchir de ces distances moyennant une étude justifiant les dérogations aux seuils réglementaires. Or cette étude n'est pas fournie notamment dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU. Comme déjà indiqué ce point fait l'objet d'un développement plus circonstancié et d'une recommandation de la MRAe qui sont formulés plus loin dans le présent avis.

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 zones, 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 %.

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

¹⁴ La réglementation bruit n'impose aucune obligation réglementaire d'isoler les bâtiments à vocation commerciale, agricole, industrielle et tertiaire.

¹⁵ Loi Barnier

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.

La MRAe recommande 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 sur la santé humaine

4.4. Ressources en eau

Inondation

Le ruisseau du Rieucoulon est localisé en limite Est du périmètre de l'opération. Un de ses affluents, la Capoulière, traverse la partie Est du projet. Il est inscrit en zone rouge du plan de prévention des risques inondation (PPRI) de Saint Jean de Védas approuvé le 18/02/2002. Le PPRI est correctement cité dans l'étude d'impact (p.146 et suivantes).

Le projet de ZAC nécessite un ouvrage de franchissement de ce cours d'eau. En zone rouge au PPRI, les équipements d'intérêt général sont admis sous réserve de compenser leurs impacts en crue centennale, et de prévoir des mesures de préservation jusqu'à la crue exceptionnelle (disposition citée p.207).

Une étude hydraulique a été réalisée par modélisation des crues d'occurrence centennale et exceptionnelle (restituée p.149 de l'étude d'impact). La zone inondable en crue centennale déterminée par modélisation dépasse l'emprise de la zone rouge du PPRI.

Les mesures préventives adoptées vis-à-vis du risque d'inondation actualisé sont précisées (p.204 et suivantes) :

- compensation à l'imperméabilisation¹⁶. Le schéma de gestion des eaux pluviales proposé par le maître d'ouvrage permet de drainer la totalité des surfaces imperméabilisées vers les ouvrages de compensation dédiés et ainsi assurer la non incidence du projet sur les débits de pointe ruisselés et ce, jusqu'à une occurrence centennale ;
- aucun bâtiment d'activité ne sera construit en zone inondable centennale. Seuls les espaces extérieurs seront dans des secteurs inondables (aménagements paysagers en zone de crue centennale éventuellement quelques voiries/parkings en secteur de crue exceptionnelle). Une signalisation indiquera le caractère inondable de ces terrains. À noter que toutes les surfaces situées dans l'emprise de la zone inondable centennale ne seront pas imperméabilisées (conformément au règlement de PPRI en vigueur).

De plus, 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.

Par conséquent, le PPRI et la nouvelle connaissance du risque sont correctement pris en compte par le projet.

Périmètre de protection captage

L'étude d'impact précise en page 144 que le projet est grévé par la servitude de périmètre de protection rapproché des forages Flès Nord et Sud. Elle rappelle de manière générale que le chantier devra veiller à préserver la qualité de la ressource en eau.

¹⁶ les volumes de rétention seront calculés par application d'un ratio de 120 l/m² imperméabilisés selon les prescriptions de la DDTM de l'Hérault.

Par avis du 20 janvier 2020, l'Agence régionale de santé souligne la sensibilité de l'aquifère. Cet avis souligne la nécessité de compléter le dossier par les prescriptions particulières de la DUP des forages Flès Nord et Sud en date du 12 juillet 1999, à savoir :

- les réseaux pluviaux doivent être aménagés de façon à ne pas induire de pénétrations d'eaux polluées dans le sol et le sous-sol ;
- les canalisations d'eaux usées sont réalisées en matériaux présentant en permanence les garanties d'une étanchéité particulièrement soignée. Les canalisations d'eaux usées doivent faire l'objet lors de la pose de contrôle d'étanchéité sur tout le linéaire et ensuite tous les cinq ans de contrôle d'étanchéité sur 50 % du linéaire en alternance.

Ces prescriptions devront être respectées par les divers maîtres d'ouvrages.

Compte tenu de la sensibilité de l'aquifère, le dossier devra être modifié, afin de préciser pour chaque prescription les dispositions prises pour les respecter, tant en phase chantier qu'en phase exploitation.

La MRAe recommande de compléter le dossier d'étude d'impact en vue de bien intégrer les prescriptions de protection du champ captant Flès notamment en matière de sécurisation des réseaux pluviaux et des eaux usées afin de prévenir tout risque de pollution de l'aquifère.

4.5. 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 et fossiles.

Au vu de ces conclusions, il est décidé de mettre en œuvre 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.

4.6. Incidences de la mise en compatibilité et mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

L'étude d'impact valant également rapport environnemental de la mise en compatibilité du PLU (procédure commune) constitue également une analyse des incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement. Le niveau de précision de l'analyse des incidences est suffisant.

Il est à noter que la mise en compatibilité du PLU permet effectivement la réalisation du projet, mais est également cohérente avec la mise en œuvre des mesures éviter-réduire-compenser, et de nature à en garantir la fonctionnalité et la pérennité : à minima, le PLU est compatible avec la mise en œuvre opérationnelle de ces mesures et dans certains cas il les prend en charge pour les rendre possibles, ce qui est positif.

Ainsi, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU met en évidence certaines mesures qui sont réputées être, par elles-mêmes, des mesures de réduction d'impact, notamment via l'OAP.

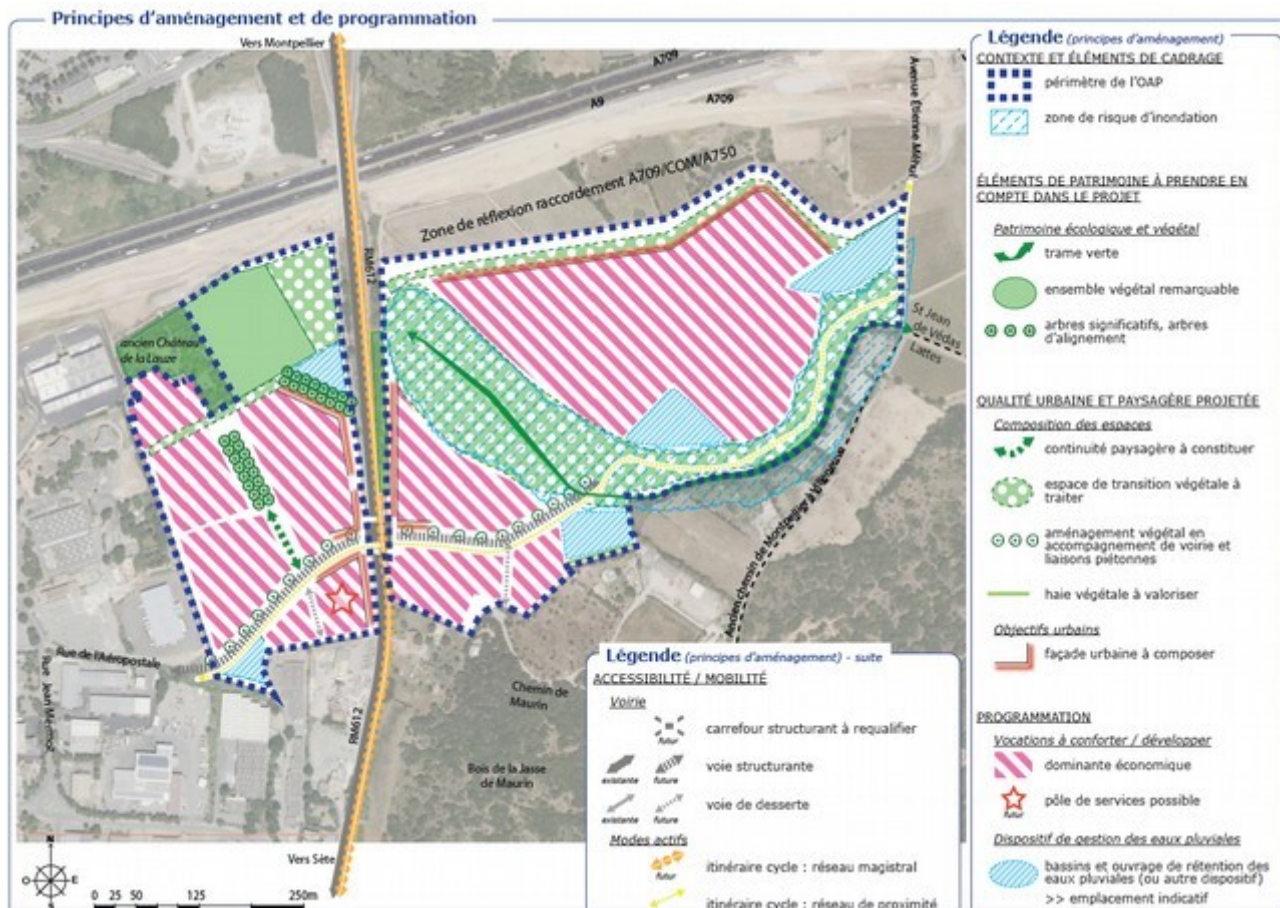


Schéma de l'orientation d'aménagement et de programmation

Sur le plan de la desserte viaire et du développement des modes doux :

L'OAP prévoit un maillage viaire en greffe entre la RM 612 et la rue Jean Mermoz. Un carrefour structurant entre la RM 612 et la voie structurante (axe est/ouest) sera aménagé afin de sécuriser et fluidifier l'ensemble des mouvements routiers de transit et de desserte. Cette voie structurante irriguera le secteur de la Lauze Est de part et d'autre de la RM 612. Cette voie se raccordera à la rue Jean Mermoz à l'ouest.

La majorité des voiries sera accompagnée de voies pour les modes doux. Il est indiqué que ces itinéraires se connecteront aux aménagements existants ou à venir environnants définis dans le Schéma Directeur de Modes Actifs (SDMA). En effet, la Lauze Est se situe à l'interconnexion entre plusieurs réseaux projetés par le SDMA : réseau magistral sur la RM 612, réseaux de proximité vers Garosud et vers Saint Jean de Védas, réseau « tourisme-loisir » le long du Rieucoulon en aval de la Capoulière.

Ces itinéraires faciliteront notamment les déplacements depuis et vers les stations de tramway (Condamine, Victoire 2).

Concernant les transports collectifs, il est dit que la ligne 20 du réseau de transport urbain TAM emprunte actuellement la RM 612 puis dessert la zone de la Lauze au sud. Il pourra être proposé la création d'un nouvel arrêt de bus à l'entrée de la Lauze Est, voire une modification de l'itinéraire de ligne favorisant un passage en cœur de zone. Dans ce cas, l'implantation d'arrêts de bus sera étudiée dans un souci de valoriser les transports collectifs publics.

La question de la desserte du projet en transports collectifs n'est cependant pas suffisamment analysée notamment par rapport à la gestion des mouvements pendulaires entre la zone d'activités et les principaux lieux de résidence. Le développement du covoiturage constitue également une piste qui doit être abordée.

La MRAe recommande de renforcer les mesures relatives au développement des transports collectifs (desserte bus ligne 20) et d'étudier des mesures de covoiturage.

Sur le plan paysager et du cadre de vie (nuisances sonores)

L'OAP propose les mesures suivantes :

- la préservation des alignements d'arbres remarquables, la préservation de la végétation présente sur le talus le long de la RM 612 et le renforcement de l'allée de pin majestueuse qui permettent une meilleure insertion paysagère du projet ;
- le parc du château de la Lauze est identifié comme un élément végétal remarquable du fait de la densité et de la qualité de son boisement. Il va jouer un rôle de poumon vert entre le parc d'activités de la Lauze et l'autoroute.;
- la création de noues permet la collecte des eaux de ruissellement. Leur intégration paysagère sera assurée grâce à la conservation des bandes boisées existantes et la végétalisation des talus ;
- la création d'une bande boisée le long de la RN 106 limite les vues proches sur le projet depuis la route ;
- la création d'une zone paysagère tampon, avec pour objectif de créer un filtre visuel et une meilleure intégration des constructions. Ces secteurs renforceront l'aspect qualitatif de la zone. Cette zone tampon se trouve en frange du château de la Lauze, le long de la RD 612 et le long de l'A709 ; il s'agit des lieux et points de vue les plus importants à valoriser sur le plan paysager ;
- le traitement des limites d'urbanisation vis-à-vis de la zone agro-naturelle (insertion bâti, création d'une haie végétale, paysagement des abords des bassins de rétention) ;
- la plantation arborée du talus sépare la nouvelle voie et la plateforme logistique, elle renforce la protection arborée et la qualité des points de vue lointains depuis l'Est.

Le projet de mise en compatibilité du PLU à travers notamment l'OAP démontre une réelle préoccupation de prise en matière d'insertion paysagère du projet. Toutefois, la MRAe note que le respect de l'objectif de qualité paysagère et urbaine du projet n'est pas pleinement pris en compte dans la mesure où les dispositions de la « Loi Barnier » ne sont pas intégrées. Pour rappel, cette loi a 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.

Toutefois, la loi prévoit que le PLU peut fixer des règles d'implantations différentes sous réserve de produire une étude permettant de le justifier¹⁷. Effectivement, le projet de mise en compatibilité du PLU prévoit des distances de recul des constructions par rapport aux voies différentes, fixées notamment par le règlement d'urbanisme modifié dans son article 4AU 6 : 40 mètres de l'axe de l'autoroute A9, 25 mètres de l'axe de la RM 612 et 15 mètres de l'axe des autres routes départementales. Pour les constructions à usage de bureau, les distances indiquées sont respectivement de 50 mètres et de 35 mètres.

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.

La MRAe recommande de fournir une étude dérogatoire Loi Barnier afin d'assurer une insertion paysagère et un cadre de vie (notamment sur le plan des nuisances sonores) les plus optimales possibles pour le projet.

¹⁷ 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.

Sur le plan écologique :

La préservation des espaces à enjeux écologiques significatifs correspondant au corridor écologique se traduisent par une zone inconstructible couvrant largement le ruisseau de la Capoulière et sa ripisylve.

Néanmoins, dans un souci de renforcer la protection de la fonctionnalité du corridor écologique, il convient que le règlement modifié des zones 4AUb et N intègre des prescriptions interdisant les clôtures non perméables (assurer le passage de la petite faune) et instaurant des dispositifs d'éclairages extérieurs adaptés afin de limiter les nuisances lumineuses pour la faune.

La MRAe recommande de compléter le règlement des zones 4AU b et N par des mesures de protection de la fonctionnalité du corridor écologique proscrivant les clôtures non perméables et établissant des systèmes d'éclairage extérieurs adaptés.

Sur le plan du risque inondation :

Le risque inondation est bien pris en compte notamment avec la réalisation d'une étude hydraulique (cf. supra).

La zone inondable du secteur de « la Grande Lauze » est traduit au sein de l'OAP par un « espace de transition végétale à traiter ». Elle est classée en zone 4AUb.

Dans un souci de cohérence et de clarté s'agissant de la bonne intégration du risque inondation, il convient de classer les secteurs rendus strictement inconstructibles en un zonage approprié (zone naturelle).

La MRAe recommande de classer la zone inondable inconstructible dans un zonage plus approprié (zone naturelle).

Sur la ressource en eau

Le secteur de projet est grévé par la servitude de périmètre de protection rapproché des forages Flès Nord et Sud. Il convient de bien intégrer au document les prescriptions particulières de la déclaration d'utilité publique du 12 juillet 1999 afin de garantir leur opposabilité, tant en phase chantier qu'en phase exploitation.

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

La MRAe recommande que la mise en compatibilité du PLU de Saint-Jean-de-Védas intègre clairement les prescriptions particulières relatives au périmètre de protection rapprochée des forages Flès Nord et Sud et de démontrer l'adéquation entre les ressources en eau potable avec les besoins induits par le projet.