



**PRÉFET
DE L'HÉRAULT**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction départementale des territoires et de la mer
Service eau risques et nature

Montpellier, le **31 AOÛT 2021**

Affaire suivie par : Michel VICARIO
Téléphone : 04 34 46 62 44
Mél : michel.vicario@herault.gouv.fr

PJ : Avis du 6 août 2021 de la mission régionale d'autorité environnementale.

Monsieur le directeur,

Vous avez fait parvenir à la direction départementale des territoires et de la mer de l'Hérault un dossier d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau, pour la zone d'aménagement concertée la Lauze est sur la commune de Saint-Jean-de-Védas.

Par courrier électronique du 9 août 2021, la mission régionale d'autorité environnementale Occitanie a communiqué à nos services son avis sur cette opération.

En conséquence, je vous le fais parvenir pour vous permettre de produire une réponse à cet avis.

En effet, dans le cadre de la procédure loi sur l'eau cet avis accompagné de votre réponse doit être joint au dossier d'enquête publique de cette opération.

Pour respecter les délais de la procédure d'autorisation environnementale, je souhaiterais que votre réponse soit communiquée à nos services dans un délai de un mois à compter de la réception de la présente.

Je vous prie de croire, Monsieur le directeur, à mes sentiments les meilleurs.

Le préfet,

Le Chef du S.E.R.N

Patrice PONCET

**Monsieur le directeur de la société
d'aménagement de Montpellier Méditerranée
Métropole
Étoile Richter
45 Place Ernest Granier
CS 29 502
34 960 Montpellier Cedex 02**



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

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

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

N°Saisine : 2021-9542

N°MRAe : 2021APO71

Avis émis le 06 août 2021



Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

PRÉAMBULE

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

En date du 28 juin 2021, l'autorité environnementale a été saisie pour avis par le préfet de l'Hérault dans le cadre d'une autorisation environnementale unique concernant le projet d'aménagement de la ZAC « Lauze-Est » sur le territoire la commune de Saint-Jean-de-Védas. Le dossier comprend une étude d'impact datée de mai 2021. L'avis est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet, soit au plus tard le 30 août 2021.

En application du 3° de l'article R. 122-6 I relatif à l'autorité environnementale compétente et de l'article R. 122-7 I du code de l'environnement, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe).

Cet avis a été adopté lors de la réunion conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 20 octobre 2020) par Jean-Michel Salles, Jean-Pierre Viguier.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 8 septembre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

L'avis a été préparé par les agents de la DREAL Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de son président.

Conformément à l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS).

Conformément à l'article R. 122-9 du même code, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public.

Il est également publié sur le site internet de la MRAe¹ et sur le site internet de la Préfecture de l'Hérault, autorité compétente pour autoriser le projet.

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

SYNTHÈSE

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

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

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

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

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

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

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

1 Contexte et présentation du projet

1.1 Contexte

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

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

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

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

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

Le projet de ZAC « Lauze-Est », compte-tenu de sa nature, de son importance et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact (EI) conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement. Il entre dans le champ de l'EI au titre de la rubrique 39° du tableau annexe de l'article R. 122-2, qui soumet à EI les projets de « Travaux et constructions qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m² ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares ».

Le contenu réglementaire de l'EI est précisé à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

La MRAe est saisie dans le cadre d'une procédure une autorisation environnementale unique. Cette procédure n'autorise pas seule la réalisation du projet. Le projet devra également passer par l'approbation d'un dossier de réalisation de ZAC qui définit le programme des équipements publics (voiries et réseaux divers) à réaliser et les modalités de leur financement. Le projet a également fait l'objet d'un acte de création de ZAC et d'une mise en compatibilité du PLU de St-Jean-de-Védas par voie de déclaration de projet.

À ce stade des études de conception, le programme des équipements publics n'est pas arrêté et les composantes du projet ne sont pas précisément définies. Il s'ensuit que l'EI devra être actualisée et complétée pour traduire les évolutions du projet, de ses effets sur l'environnement et des mesures envisagées pour les éviter, les réduire voire les compenser².

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

1.2 Présentation du projet

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

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

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

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

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

La programmation s'oriente donc vers six thématiques principales :

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

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

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

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

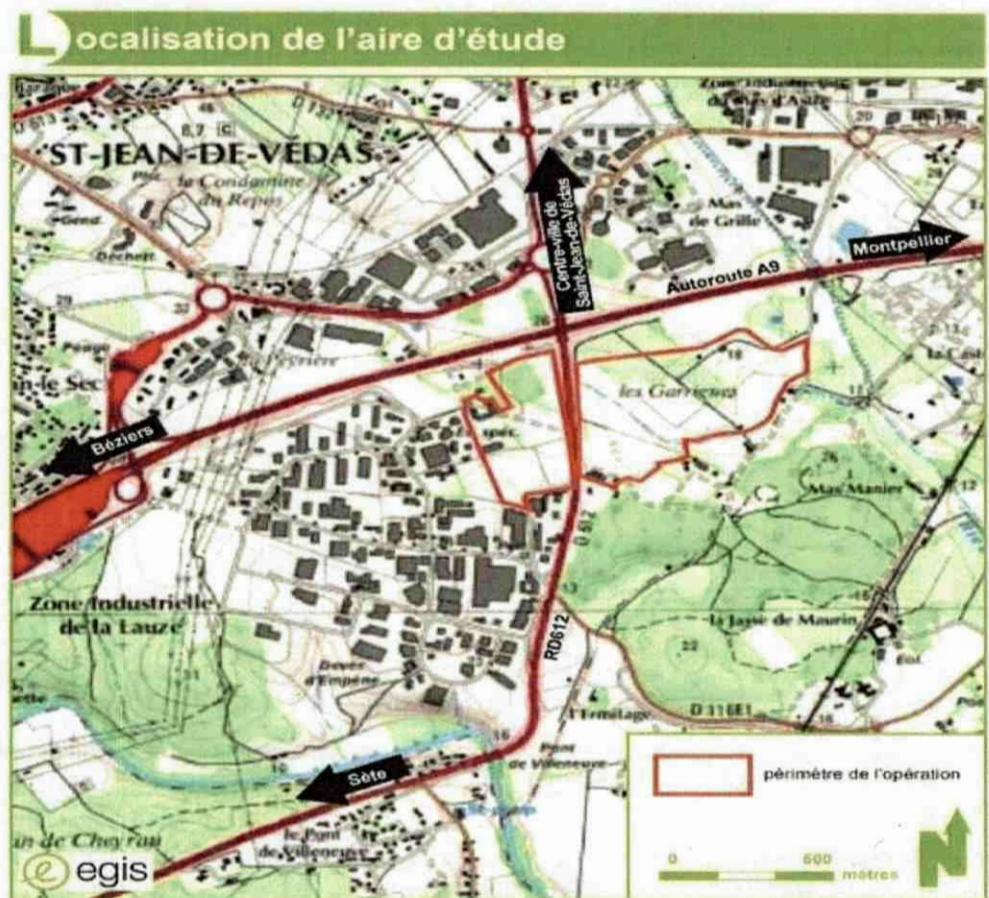


Illustration 1: Plan de situation (p.13 de l'étude d'impact).

Les objectifs du projet sont de :

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

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

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

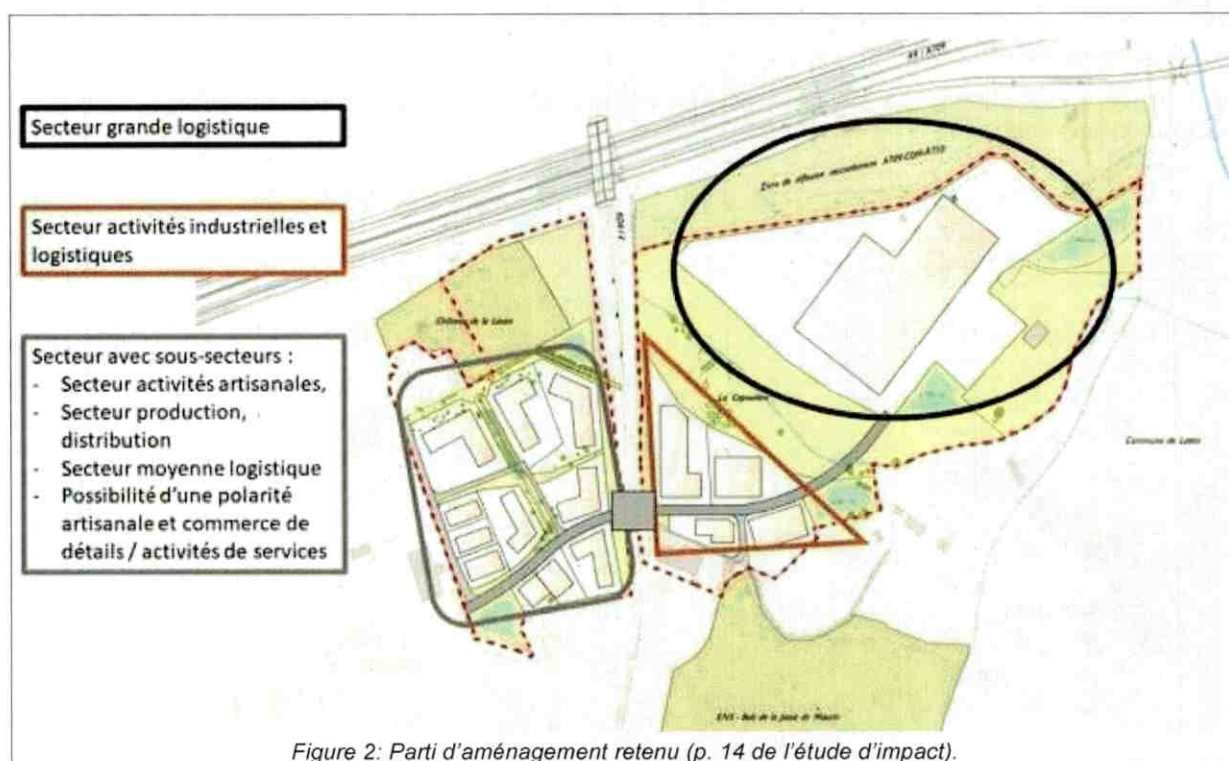


Figure 2: Parti d'aménagement retenu (p. 14 de l'étude d'impact).

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

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

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

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

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

1.3 Articulation du projet avec les documents de rang supérieur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 Procédure unique permettant à des projets ne nécessitant pas d'expropriation de bénéficier de la reconnaissance de leur caractère d'intérêt général pour obtenir une évolution sur mesure des règles d'urbanisme applicables (cf art. L300-6 du code de l'urbanisme et https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2019-05/fiche_technique_declaration_de_projet_au_titre_du_code_de_l_urbanisme_maj2017_internet.pdf).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae

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

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

3 Qualité de l'étude d'impact

L'EI identifie de manière très synthétique l'ensemble des champs environnementaux concernés par le secteur de projet. Les enjeux identifiés sont dans l'ensemble suffisamment caractérisés et hiérarchisés.

Ainsi, il ressort que les enjeux les plus forts sont la préservation de la Capoulière et de ses milieux naturels (notamment la ripisylve), l'exposition au bruit de populations nouvelles, la prise en compte du risque inondation et la bonne gestion des déplacements.

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

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

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

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

Comme dans son avis de mai 2020, la MRAe recommande d'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'EI présente une analyse succincte des effets cumulés (le tableau p. 287 recense environ neuf projets présentant une EI ayant fait l'objet d'une saisine de la MRAe).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 Prise en compte de l'environnement

4.1 Habitats naturels, faune et flore

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

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

4.1.1 Espèces protégées

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2 Paysage

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

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

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

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

4.3 Ressource en eau

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

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

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

11 Pour obtenir une dérogation à cette stricte interdiction, le porteur de projet doit notamment être en capacité de démontrer les raisons « impératives d'intérêt public majeur » de réaliser son projet à cet endroit du territoire en l'absence de solution alternative satisfaisante.

12 Déclaration d'utilité publique

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

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

4.4.1 Trafic

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4.2 Qualité de l'air

La MRAe rappelle le contentieux engagé par la Commission européenne contre la France pour le dépassement des valeurs limites des particules PM 101, et la procédure pré-contentieuse (dite « EU Pilot ») engagée pour dépassement des valeurs limites de NO2 dans 15 zones¹³ dont Montpellier.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4.3 Nuisances sonores

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14 La réglementation sonore en vigueur opère un classement des infrastructures routières ; elle distingue 5 catégories (de 1, la plus bruyante à 5, la moins bruyante). Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque infrastructure classée, dans lequel des prescriptions d'isolement acoustique des bâtiments sont à respecter. Sa largeur varie selon la catégorie de la voie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4.4 Promotion des énergies renouvelables

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

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

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

Dans un contexte de transition énergétique, la MRAe souligne l'intérêt de ces orientations qui doivent être prolongées et affinées et rendues plus opérationnelles (intégrées dans les dispositions constructives des futurs bâtiments) notamment au niveau de dossier de réalisation de la ZAC.

De plus, les principales dispositions en matière de maîtrise de la consommation d'énergie et d'émissions de GES pourraient faire l'objet d'une insertion dans un cahier des charges à destination des promoteurs ou acheteurs de parcelles commercialisées.

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

Lauze Est

Mémoire en réponse à l'avis de la MRAE n°2021APO71 du 6 août 2021 dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale unique relatif à la zone d'aménagement concerté « Lauze Est » à Saint-Jean-de-Védas (34)

Préambule :

L'avis MRAE n°2021APO71 du 6 août 2021 relatif au dossier d'autorisation environnementale unique fait suite à l'avis MRAE n°2020APO34 du 7 mai 2020 relatif à la procédure commune de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU et au dossier de création de ZAC. Ces deux procédures étant menées en parallèle, l'avis MRAE n°2021APO71 peut renvoyer vers des remarques déjà précisées dans l'avis MRAE n°2020APO34.

En cas de remarques communes pour les deux avis, les réponses portées dans le cadre de la procédure commune de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU et au dossier de création de ZAC (pour laquelle un commissaire enquêteur a été nommé) et dans le cadre du présent dossier sont identiques.

Mémoire en réponse :

Le chapitre 1 de l'avis de la MRAE rappelle le contexte et la présentation du projet.

Le chapitre 2 de l'avis de la MRAE présente les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale.

Le chapitre 3 traite de la qualité de l'étude d'impact et le chapitre 4 de la prise en compte de l'environnement. Les observations de la MRAE sur ces deux chapitres (3 et 4) ainsi que les réponses du maître d'ouvrage sont présentées ci-après.

Point 1 :

3 Qualité de l'étude d'impact

L'EI identifie de manière très synthétique l'ensemble des champs environnementaux concernés par le secteur de projet. Les enjeux identifiés sont dans l'ensemble suffisamment caractérisés et hiérarchisés.

Réponse SA3M (concessionnaire du projet de ZAC et pétitionnaire de la demande d'autorisation environnementale)/3M (concedant de la ZAC) :

La SA3M/3M note que « les enjeux identifiés sont dans l'ensemble suffisamment caractérisés et hiérarchisés ».

Point 2 :

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

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

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

Comme dans son avis de mai 2020, la MRAe recommande d'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.

Réponse SA3M/3M :

La grille des critères en page 198 (et reprise en page 32 dans le résumé non technique) ne présente pas de hiérarchisation mais une analyse pour chaque critère de sa sensibilité environnementale. Ainsi, l'ordre présenté ne présente pas de priorité de lecture.

Pour rappel, cette grille est reportée ci-après :

Évaluation des sensibilités des différentes thématiques vis-à-vis du projet
Sensibilité forte vis-à-vis du projet
Sensibilité modérée vis-à-vis du projet
Sensibilité faible vis-à-vis du projet
Aucune sensibilité

THEME	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	SENSIBILITE VIS-A-VIS DU PROJET
Climatologie	Climat de type méditerranéen.	Faible
Topographie	Topographie locale peu marquée, sans dénivelé important, à l'exception du talus de la R612.	Faible
Géologie	Formations géologiques composées de sables fins et de limons à l'Est et de formations calcaires à l'Ouest.	Faible
Hydrogéologie	Masse d'eau souterraine de nature karstique vulnérable à la pollution et périmètres de protection rapprochée de deux captages d'alimentation en eau potable.	Forte, la vulnérabilité de la nappe doit être prise en compte.
Hydrologie Hydraulique	Le site est traversé d'Ouest en Est par le ruisseau de la Capoulière, affluent du Rieucoulon, présent en bordure du périmètre de l'opération. Les débordements de ce cours d'eau engendrent une zone inondable identifiée au PPRI.	Forte. L'ensemble des enjeux hydrauliques devra être pris en compte dans le cadre du projet.
Risques	Zone de sismicité faible. Risque fort d'inondation : zone rouge inconstructible liée à la présence du ruisseau de la Capoulière. Aléa retrait-gonflement des argiles faible. Risque de de transport de matières dangereuses par transport routier et par canalisation : présence d'une canalisation de transport et de distribution de gaz	Forte. Prise en compte du risque inondation, dans le respect des prescriptions du PPRI.
Milieu naturel	Le site n'est pas directement concernée par la ZNIEFF « Montagne de la Gardiole » ni n'intercepte aucun périmètre du réseau Natura 2000. La plaine entre la Jasse de Maurin et l'autoroute constitue un complexe agro-pastoral. Habitats naturels de faible enjeu (pâtures, friches, vignobles, ...) Plusieurs espèces patrimoniales recensées mais enjeux faibles sur le site.	Faible à modérée localement.
Paysage	Éléments paysagers existants : haies, parcelles de vignes, talus, ... à préserver. Présence du château de la Lauze et des vestiges de son parc : éléments patrimonial identitaire à préserver et à mettre en valeur.	Modérée, le traitement paysager de l'opération doit permettre son intégration harmonieuse dans l'environnement.
Patrimoine historique et culturel	Forte sensibilité archéologique. Présence du Château de la Lauze : site inscrit « Restes du château de la Lauze ».	Modérée
Contexte socio-économique	Développement économique du Sud-Ouest de la métropole de Montpellier : présence de plusieurs zones d'activités.	Modérée, le projet participe au développement économique du territoire.
Urbanisme et planification urbaine	Prédominance des pâturages et friches, avec quelques parcelles de vignes. Quelques habitations et activités présentes : tailleur de pierre, entreprises de palettes, Écuries Mas du Bosc. Secteur de la Lauze Est identifié comme foncier potentiel pour le développement d'activités économiques industrielles et de logistique urbaine dans le cadre du SCoT. Zonages du PLU concernés : le règlement n'autorise pas l'urbanisation du secteur pour une zone d'activités économiques.	Modérée, le projet répond aux orientations définies dans les documents de planification. Une procédure d'adaptation du PLU de Saint-Jean-de-Védas est nécessaire afin de permettre l'urbanisation du site.
Foncier	Parcellaire privé.	Modérée, l'acquisition du foncier est nécessaire pour la réalisation du projet.
Déplacements	Pôles générateurs de déplacements (zones d'activités). Le site se situe au carrefour de plusieurs infrastructures : Contournement Ouest de Montpellier, l'A9 et la R612. Fortes charges de trafics sur la R612. Faible desserte en transports en commun et quasi-absence de cheminements doux.	Modérée, le projet doit permettre de répondre aux objectifs du PDU par la création d'infrastructures douces.
Réseaux	Ensemble de réseaux publics présents : réseau d'eau potable, d'eaux usées, électricité, gaz et télécommunications.	Faible, prescriptions induites par la présence d'une canalisation de gaz.
Ambiance sonore	Ambiance sonore générale non modérée (>65dB(A)) sur la partie nord de l'aire d'étude, à proximité des voies de circulation (autoroute A9 et R612) et non modérée sur la partie sud (entre 60 et 65 dB(A)).	Faible, l'ambiance sonore du site est fortement influencée par la présence des infrastructures routières.
Qualité de l'air	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.	Faible, le projet devra veiller à respecter les objectifs de qualité en vigueur.

Concernant l'enjeu de la qualité de l'air, ce dernier est bien considéré comme important et sensible au regard du secteur d'étude. Ce secteur d'étude comprend un ensemble d'infrastructures générateur de pollution, notamment la RM612 (avec un trafic moyen journalier de plus de 25 000 véhicules/jour) et l'A9 (avec un trafic moyen journalier de plus de 55 000 véhicules/jour). Le trafic généré par la ZAC de la Lauze Est est de 3500 véhicules/jour environ soit 4,3% des trafics actuel du secteur d'études. C'est la raison pour laquelle, bien que tout trafic supplémentaire généré par un projet soit préjudiciable à l'environnement, la sensibilité du projet au regard des enjeux air & santé a été considéré comme faible. De par sa position à proximité immédiate de grandes infrastructures et de par sa proximité avec les centres urbains (Montpellier et Saint Jean de Védas), la localisation de la Lauze Est a tendance à limiter l'augmentation des déplacements et des mesures de compensation de l'impact environnemental lié au trafic généré par la ZAC sont mises en œuvre par Montpellier Méditerranée Métropole et seront détaillés dans le présent document aux paragraphes « Trafic » et « qualité de l'air ».

Point 3 :

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

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

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

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

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

Réponse SA3M/3M :

L'analyse des effets cumulés présentée dans l'étude d'impact permet de distinguer les grands enjeux environnementaux du secteur et la pression portée par les différents projets sur ceux-ci.

Concernant les aspects trafic et circulation, une étude à l'échelle de tout le secteur des parcs d'activités économiques Marcel Dassault (y compris extensions), Lauze, Lauze Est et Larzat-Ch Martel (Villeneuve-lès-Maguelone) permet de présenter les impacts cumulés des projets. Cette étude, présentée en annexe du présent mémoire, conclue au fonctionnement satisfaisant de la RM612 au regard des aménagements projetés sur cet ouvrage à terme. Tel que précisé en point 9 du présent mémoire en réponse, cette étude prend en compte l'évolution des infrastructures programmée (projet de COM et le futur barreau Lauze -A709).

Concernant les aspects hydrauliques, le projet sanctuarise l'allée alluviale de la Capoulière et à ce titre, le présent avis de l'AE précise que « le PPRI et la nouvelle connaissance du risque sont correctement pris en compte pour le projet ». S'il est avéré que tout projet d'aménagement entraîne un risque d'artificialisation des sols, SA3M et Montpellier Méditerranée Métropole rappellent que

dans le secteur, une étude de re-densification et de réaménagement des parcs d'activités existants de la Lauze et de Dassault (80 hectares) est en cours et que les mesures d'évitements et de réduction du site de la Lauze Est concourent à ce que seules 59% des surfaces du site du projet soient cessibles. Ces surfaces cessibles devant également conserver au moins 20% de zone en pleine terre limitant de fait l'artificialisation des sols à moins de la moitié du projet (47%).

Enfin, l'approvisionnement en eau potable ne fait pas l'objet d'une pression particulière au regard du cumul des projets. La note remise par le Syndicat Bas Languedoc (SBL, exploitant du secteur d'étude) confirme que l'aménagement de la Lauze Est a bien été prise en compte dans son schéma directeur de production et d'adduction d'eau et que ce schéma sera en mesure d'alimenter l'opération d'aménagement en eau potable (cf. note du SBL annexée au présent mémoire).

Concernant la biodiversité, la pression cumulée des projets sur le secteur d'étude est reconnue par Montpellier Méditerranée Métropole et les services de l'Etat. C'est pourquoi, le présent projet, ainsi que ceux d'extensions des ZAC Charles Martel et Marcel Dassault font l'objet de dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées. Montpellier Méditerranée Métropole s'est inscrit dans une démarche de réduction des impacts et de compensation des impacts résiduels, conformément à la réglementation.

Concernant l'impact agricole, l'étude préalable agricole réalisée prend en compte l'impact de la bretelle du COM sur la consommation de terre agricole (cf périmètre d'étude de l'Etude préalable agricole dans l'étude d'impact).

Point 4 :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse SA3M/3M :

La ZAC de la Lauze Est fait partie des périmètres d'aménagement à vocation économique identifiés au SCOT de 2006 et confortés par le SCOT révisé approuvé en novembre 2019.

Selon une démarche vertueuse, le SCoT de 2019 préserve 2/3 d'espaces naturels et agricoles ; avec une urbanisation se limitant à seulement 1/3 du territoire. Le SCoT de 2019 a reclassé près de 480 ha en espaces agro-naturels (espace antérieurement ouvert à l'urbanisation).

D'une manière générale, 60 % des urbanisations nouvelles du territoire s'effectueront dans les tissus urbains existants ou engagés. A ce titre et à l'image du réinvestissement intervenu sur le parc de Salaison à Vendargues, la zone d'activité existante de la Lauze fait l'objet d'un mandat visant son réinvestissement urbain (requalification des espaces publics, densification du tissu privé, ...). Néanmoins, en terme d'activité économique, il s'avère que le réinvestissement est plus délicat que pour des zones d'habitat et que des extensions urbaines restent nécessaires notamment pour accueillir des activités n'ayant pas toujours leur place dans les tissus urbains existants. Ainsi, au regard de l'analyse multicritères des sites d'extension (desserte infrastructure, proximité réseau, ressource en eau, paysage, biodiversité, agriculture, ...) réalisée dans le cadre du SCoT 2019, le projet de la Lauze Est a été conforté.

Montpellier Méditerranée Métropole et SA3M rappellent que le projet a fait l'objet d'une étude préalable agricole. Celle-ci décrit la démarche « Eviter, Réduire, Compenser » engagée et identifie les mesures de compensation à mettre en œuvre aux regards des impacts résiduels sur l'économie agricole. Elles prendront la forme d'investissement dans les filières agricoles impactées par le projet. Les actions engagées comme la remobilisation de fonciers agricoles entraîneront des effets multiplicateurs permettant de reconstituer l'économie agricole impactées. Des aides à l'implantation de magasins de producteurs (vente direct) seront également mise en œuvre.

Un avis du Préfet a été donné en date du 1^{er} août 2018, validant l'enveloppe financière dédiée à la compensation. Par la suite, plusieurs échanges entre la Métropole et la Préfecture ont permis d'ajuster les mesures compensatoires à mettre en œuvre, tel que validé par le Préfet dans son courrier du 22 mai 2019 :

Actions de reconquête foncière agricole : création et animation d'Associations Foncières Agricoles Autorisées

L'AFA est un outil de gestion mutualisée du foncier permettant la définition et la mise en œuvre d'actions concertées. Par une animation territoriale, l'AFA permettra de remobiliser le foncier agricole public et privé « dormant » et de réaliser de manière mutualisée les aménagements nécessaires. Deux secteurs sont aujourd'hui à l'étude sur le territoire métropolitain dont l'un à proximité de la

zone impactée (communes de Grabels, Juvignac, St Georges d'Orques, Murviel-les-Montpellier, Pignan et Lavérune).

Actions de reconquête foncière agricole : action de remobilisation de foncier vers l'agriculture

Afin de favoriser le maintien de l'agriculture métropolitaine et son développement, 3M remobilisera du foncier non agricole vers l'agriculture et aidera ainsi à l'installation ou à l'agrandissement d'exploitations.

Aide à l'implantation de magasin de producteurs

Afin de favoriser les circuits courts de vente directe des productions, 3M encouragera la création de magasins de producteurs par le versement d'une aide à l'implantation de magasins de producteurs. Cette aide pourra prendre la forme d'un remboursement dégressif d'une partie des loyers qui seront payer par les producteurs.

Considérant que les trois premières années d'une implantation commerciale sont décisives pour pérenniser l'activité développée, cette aide pourrait prendre la forme d'un allègement des frais fixes par le remboursement durant 3 ans d'une partie du loyer.

Ces mesures de compensation envisagées ont été estimées à 394 000 € (somme intégrée au bilan de l'opération d'aménagement) et permettront de reconstituer l'économie agricole impactée. Par des correspondances régulières (courriers du 11 mai 2020 et du 18 octobre 2021), 3M rend compte au préfet, l'état d'avancement de la mise en œuvre de ces MCA

Point 5 :

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

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

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

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

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

Réponse SA3M/3M :

Le projet présenté a fait l'objet d'un travail itératif permettant de parvenir à l'aménagement proposé et aux deux variantes présentées. Les deux variantes ayant fait l'objet de l'analyse sont proches car elles sont toutes deux consécutives à l'important travail d'évitement et de réduction des impacts environnementaux réalisé sur le projet. Ce travail d'évitement et de réduction a permis de sanctuariser le parc du château de la Lauze, les alignements d'arbres (pins et micocouliers) de la Petite Lauze et l'allée alluviale de la Capoulière.

Lauze Est – Enquête publique conjointe DP Mise en Compatibilité du PLU et Création de la ZAC
Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale

Sur la base de ces grands principes d'aménagements, deux variantes d'aménagement ont été envisagées dans le cadre de l'aménagement du secteur de la Lauze.

Pour rappel, les variantes sont les suivantes :

Variante 1

La programmation s'oriente vers quatre thématiques principales :

- le secteur industriel et artisanal (métallurgie, maçonnerie...),
- le secteur de la logistique (plate-forme de chargement, quais de transferts...),
- le secteur des services aux entreprises (restauration, nettoyage...),
- le secteur tertiaire (petite activité de bureau).

L'aménagement de la variante 1 est composé de deux sites :

- à l'ouest, un site d'environ 11 ha dans la continuité de la zone industrielle existante de la Lauze, où le principe retenu de petites parcelles permet d'intégrer les nouvelles constructions au tissu existant à la fois de la ZI La Lauze et du château éponyme.
- à l'Est de la R612, un site d'environ 21 ha, où le projet prévoit une offre foncière plus grande afin de faciliter l'implantation d'entreprises de logistique ou d'activités nécessitant des besoins fonciers plus importants.

Parti d'aménagement
Plan masse d'ensemble



Variante 1 d'aménagement du secteur de la Lauze (étude urbaines et paysagères – Urban Project – juillet 2017)

Variante 2

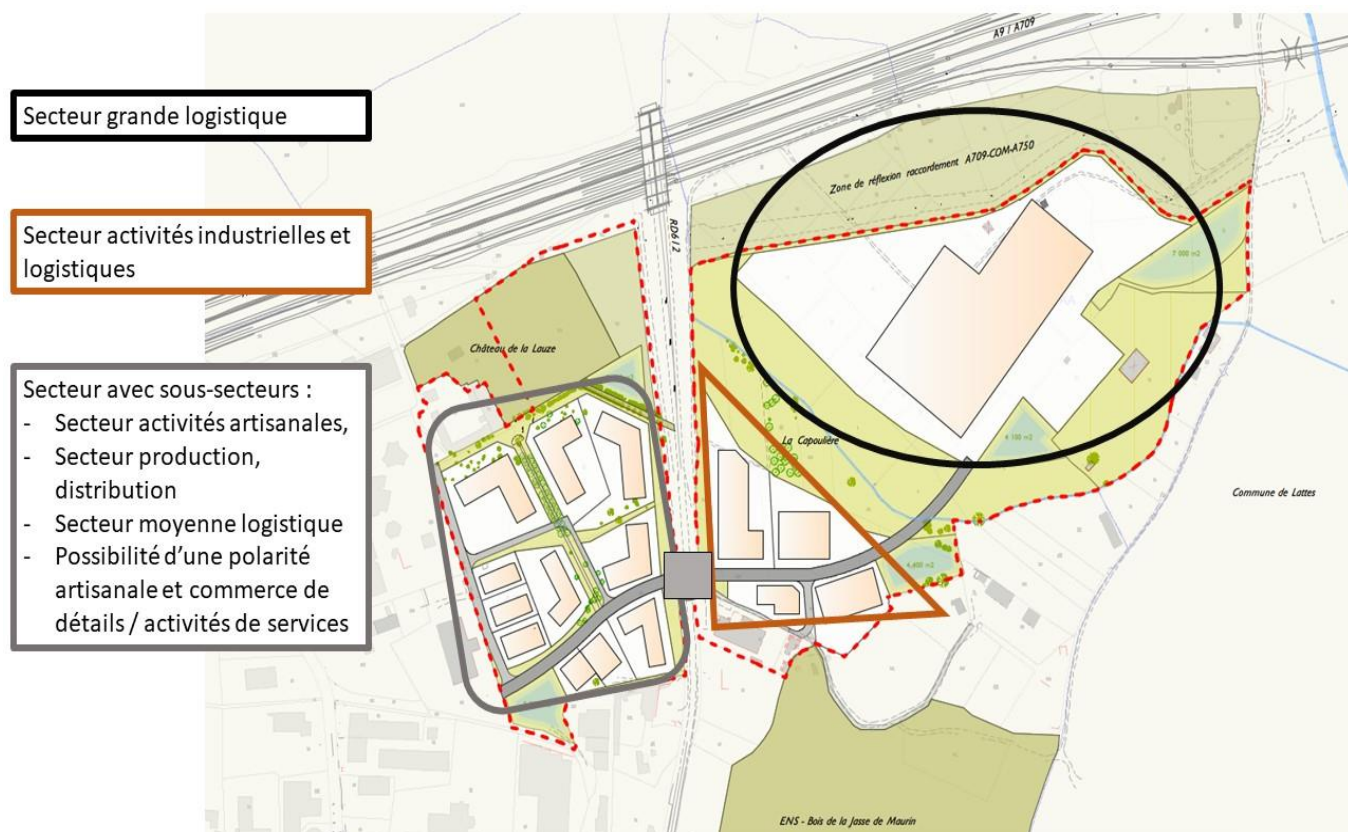
La programmation s'oriente également vers les 4 thématiques suivantes :

- 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'aménagement de la variante 2 est également composé de deux sites :

- Côté Ouest, le site dit de la Petite Lauze a vocation à accueillir un pôle d'activités artisanales, un pôle d'activités industrielles et logistiques et un pôle de production et de distribution. Le principe retenu est celui de petites parcelles afin d'intégrer les nouvelles constructions au tissu existant à la fois de la ZI La Lauze et du château éponyme.
- Côté Est, le site dit de la Grande Lauze qui accueillera un pôle d'activités industrielles et logistiques et une grande activité de logistique.

Cette seconde variante permet l'implantation d'une importante entreprise de logistique sur un macro-lot (au lieu de plusieurs petites entreprises de logistique sur des lots distincts dans le cas de la variante 1) ou d'un ensemble mixte de logistique / activités à forte densité.



Variante 2 d'aménagement du secteur de la Lauze Est (études urbaines et paysagères – schéma indicatif – Urban Project – novembre 2017)

Comme précisée dans l'étude d'impact, notamment parce qu'un très important travail d'évitement et de réduction des impacts environnementaux a été réalisé sur les deux variantes et que les « efforts consentis » ont été reconnus par la DREAL Biodiversité dans son avis du 15 janvier 2020, la variante 2 a été retenue, en premier lieu pour des raisons programmatiques et économiques. En effet, cette variante permet de proposer, aux entreprises, du foncier parfaitement adapté à leur demande puisque le service Implantation des Entreprises de 3M est régulièrement en contact avec des entreprises de logistique à la recherche de macro-lots afin de s'implanter sur le territoire de 3M. L'implantation de ces plate-formes logistiques « des derniers kilomètres » sont indispensables au bon fonctionnement du territoire mais ne peuvent s'y implanter faute de foncier disponible. Cette variante permet aussi d'optimiser les dépenses publiques (investissement et fonctionnement) en rationalisant le linéaire de voies publiques.

En outre, cette variante présente des avantages environnementaux évidents qui sont repris ci-après :

- Densité : les derniers échanges survenus avec des logisticiens, permettent désormais d'envisager une superposition verticale de plusieurs fonctions (grandes logistiques, distributions et messagerie) au sein de ce macro-lot (permettant une recherche de densité, des mutualisations et donc une économie de foncier). Cette recherche de densité est plus facile à composer sur un macro-lot que sur des lots distincts,
- Réduction de l'imperméabilisation et de la perte de surface en pleine terre avec la suppression des voiries internes du macro lot,

- Globalisation de la compensation hydraulique garantissant un fonctionnement satisfaisant de celle-ci,
- Mise en œuvre d'aménagements paysagers continus et de qualité avec un travail à l'échelle complète du macro-lot.

Point 6 :

4 Prise en compte de l'environnement

4.1 Habitats naturels, faune et flore

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

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

4.1.1 Espèces protégées

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse SA3M/3M :

La SA3M/3M prend note du fait que le MRAe confirme que « l'identification des mesures compensatoires a été effectuée en étroite relation avec les service instructeurs de la DREAL Occitanie ».

Point 7 :

4.2 Paysage

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

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

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

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

Réponse 3M :

Le projet d'aménagement porte une attention particulière sur la relation qu'entretiendra la zone d'activités économique avec la RM 612. Néanmoins, la RM 612 n'est pas concernée par les dispositions de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, n'étant ni une route express, ni une déviation au sens de la voirie routière, ni classée en Route à Grande Circulation (cf. décret n° 2010-578 du 31 mai 2010). Il n'est donc pas nécessaire de réaliser une demande de dérogation spécifique au titre de la « Loi Barnier ».

Point 8 :

4.3 Ressource en eau

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

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

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

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

Réponse SA3M/3M :

La SA3M/3M prend note du fait que le MRAe confirme que « l'étude d'impact a été complétée (...) et répond à la recommandation de la MRAe ».

Point 9 :

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

4.4.1 Trafic

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse SA3M/3M :

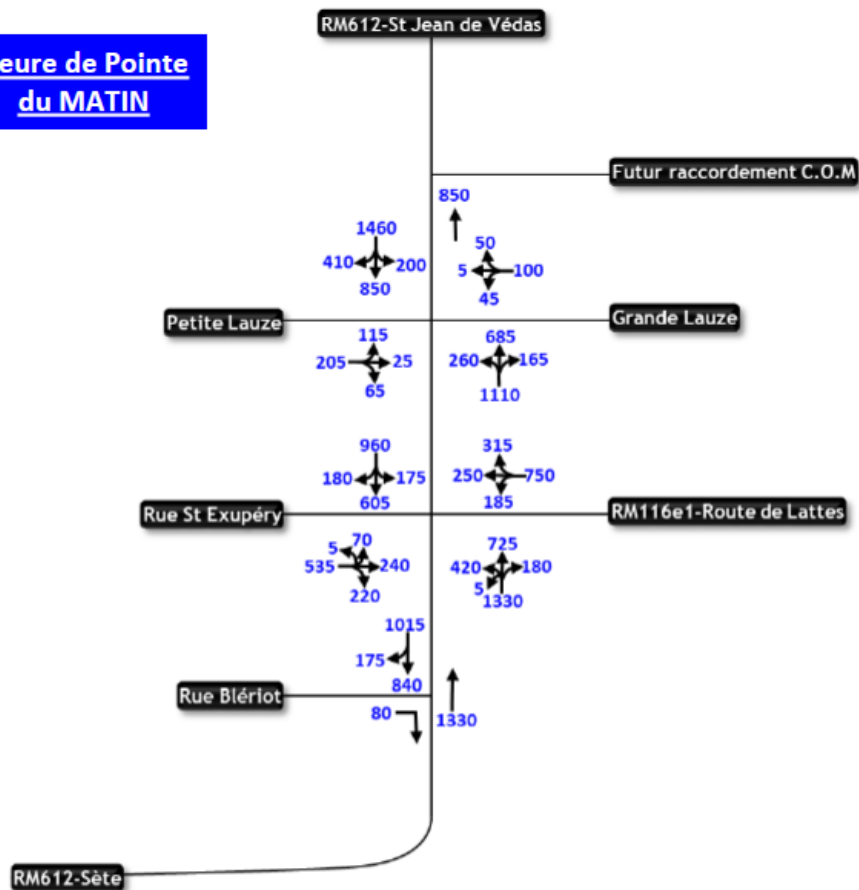
Une étude circulation de l'ensemble du périmètre de la RM612, a été lancée en 2019. Les résultats de cette étude sont présentés en UVP pour les heures de pointes du matin et du soir sur la page suivante. Cette étude à l'échelle du périmètre des parcs d'activités de la Lauze existante, de la Lauze Est, de Marcel Dassault et de Charles Martel extension prend en compte les effets liés à la réalisation du COM et du futur d'un barreau de jonction entre la rue Saint-Exupéry et le récent giratoire d'accès à l'A709. Elle conclue en la capacité des infrastructures à absorber les futurs flux de véhicules au regard des aménagements projetés (réaménagement de la RM 612 et de ses carrefours).

Cette étude est annexée au présent mémoire.

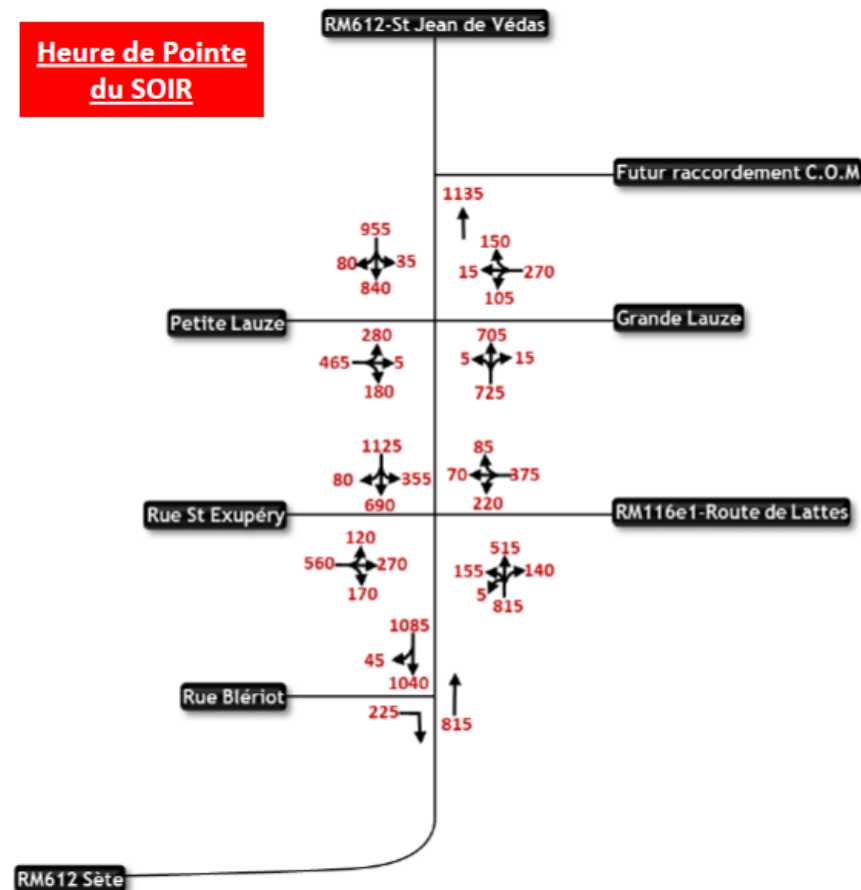
Afin de limiter l'usage de la voiture individuelle, une limitation de l'offre de places de stationnement au sein des parcs d'activités est orchestrée. La mutualisation du stationnement entre différents lots sera fortement encouragée. Sur la Petite Lauze, l'offre de stationnement foisonnera entre différents utilisateurs (activité, bureau, restauration, service, ...) permettant une économie foncière. L'intensité du projet sur la petite Lauze et la recherche de compacité (notamment au niveau du futur pôle de service) permet d'envisager une partie du parc de stationnement en souterrain.

Enfin, des compléments à l'étude « Air & Santé » seront réalisés ultérieurement, en phase réalisation ZAC, pour compléter l'étude d'impact.

Heure de Pointe du MATIN



Heure de Pointe du SOIR



Distribution des trafics sur l'axe RM612 à l'horizon 2025 incluant les différents projets d'extension de parcs d'activités (Lauze et Dassault, Charles Martel) (3M, 2019)

Point 10 :

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

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

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

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

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

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

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

Réponse SA3M/3M :

La Lauze Est est située au sein d'un espace désigné au ScoT de 2019 comme étant la « Connexion Métropolitaine du bassin de Thau ».

Les Connexions Métropolitaines ont pour ambition de devenir des lieux majeurs de report du trafic vers les transports publics en entrée du territoire par la valorisation ou la création de pôles d'échanges Multimodaux d'échelle métropolitaine. Ces connexions sont situées aux points d'accroche entre le réseau armature des voies ferrées et du réseau de tramway, le système autoroutier ou de contournement routier (A709, A750, COM, DEM) et le réseau de transport collectif structurant.

Leur bonne accessibilité multimodale doit leur permettre de devenir de véritables lieux d'urbanité animées et confortables. Leur situation en entrée de territoire et sur les axes stratégiques de déplacement conduit à ce qu'elles détiennent de multiples fonctions urbaines, qui peuvent être dynamisées au travers d'opérations de réinvestissement urbain ou en extension. A terme, les connexions métropolitaines ont vocation à constituer des polarités secondaires du cœur de Montpellier, jouant le rôle de véritables centres-relais dans une interface permettant de dynamiser la première couronne. Elles doivent également endosser le rôle d'interface irriguant le territoire environnant dans lequel elles se situent (villes et quartiers proches) pour qu'elles puissent pleinement bénéficier de leurs dynamiques et de leurs services.

Ici, la « connexion du bassin de Thau » a vocation à se structurer autour de deux Pôles d'Echanges Multimodaux potentiels qui sont :

- le PEM ferroviaire lié au TER, dénommé Rondelet près de l'échangeur A709/Montpellier Ouest,
- le PEM au niveau de Roquefraysse (entre le COM et la ligne 2 de tramway), en appui sur le futur échangeur routier A709/COM/RM612. Cette connexion irriguera le secteur d'activités

de la Lauze par des transports en commun (bus). Cette amélioration du service de transport en commun sera facilitée par la réalisation du futur barreau A709/rue Saint-Exupéry qui générera une desserte plus directe, de nouveaux arrêts de bus et la localisation des arrêts de bus plus près des entreprises avec une amélioration des fréquences de passage.

Tirant bénéfice de la desserte par les grandes infrastructures, l'ensemble des sites économiques de la « Connexion Métropolitaine du Bassin de Thau » constitue une polarité économique et commerciale en puissance ; pour laquelle se posent des problématiques de mise à niveau de l'offre par l'engagement d'opérations de réinvestissement urbain visant à faire évoluer des secteurs dégradés comme celui de la Lauze existante (densification, requalification du bâti et des espaces publics, traitement du paysage,...).

Au sein de cette Connexion, l'ensemble des opérations est destiné à accueillir majoritairement des activités économiques difficilement compatibles avec les fonctions résidentielles, telles que la production industrielle, la logistique ou certaines entreprises artisanales. Ces projets doivent notamment permettre d'appuyer le réinvestissement des parcs d'activités vieillissants. Il convient sur ces sites de veiller à optimiser les densités bâties, à favoriser dans la mesure du possible une offre de services complémentaires aux entreprises à intégrer des armatures d'espaces publics qualitatives intégrant les modes actifs et à définir des armatures paysagères denses.

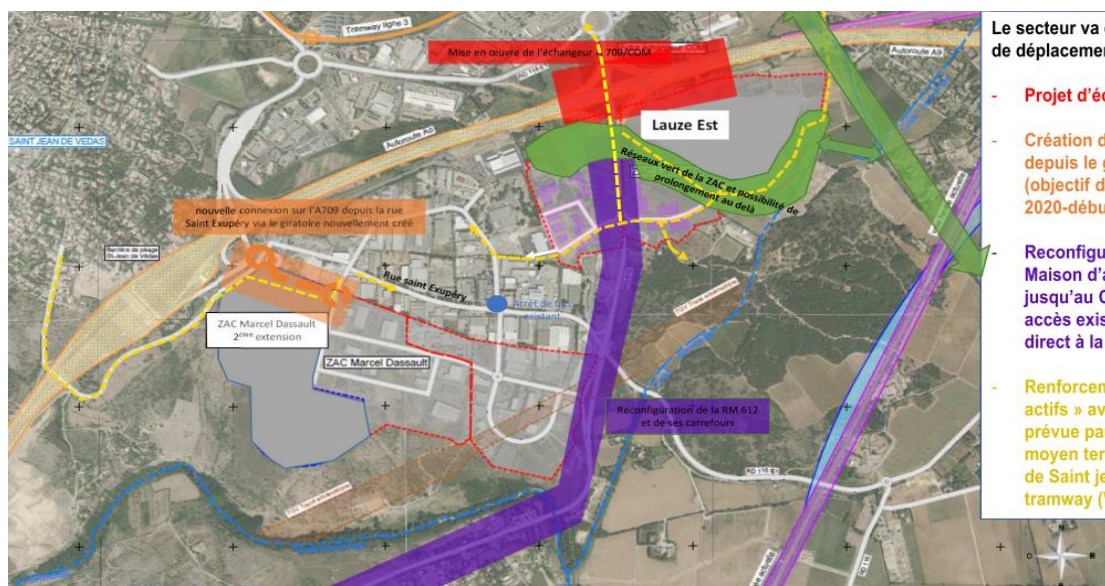
La Lauze Est s'inscrit parfaitement dans cette logique. Elle permettra aussi de créer une vitrine métropolitaine (urbanité et paysage) et d'atténuer les effets de coupure perçue (RM 612, autoroute).

Les voies principales de la Lauze Est (voies Est-Ouest) prévoient les aménagements dédiés aux modes actifs. Ces aménagements cyclables se connecteront au réseau programmé par le Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA) de la Métropole :

- le réseau magistral de la RM612 : le réaménagement programmé de la RM612 accueillera des aménagements cyclables permettant de rejoindre les stations de tramway (ligne 2). L'ouvrage de franchissement (pont) des autoroutes présente d'ailleurs une sur largeur permettant de développer des itinéraires modes doux. En direction du Sud, ce même réseau permettra de rejoindre le futur PEM de Villeneuve-lès-Maguelone.
- Le réseau de proximité en direction de Garosud (rue Etienne Méhul) offrant un second franchissement des autoroutes ; et plus à l'Ouest, un réseau de proximité desservira la Lauze existante et offrira une liaison vers Saint Jean le Sec.
- Le réseau tourisme-loisir cheminant le long du cours d'eau du Rieucoulon.



Itinéraires prévus au SDMA



Un secteur accessible

Le secteur va connaître des évolutions en terme de déplacement :

- **Projet d'échangeur A709 / COM**
- **Création d'une nouvelle connexion sur l'A709 depuis le giratoire nouvellement réalisé : (objectif de mise en œuvre du barreau : fin 2020-début 2021)**
- **Reconfiguration de la RM612 depuis la Maison d'arrêt de Villeneuve les Maguelone jusqu'au COM avec la reconfiguration des accès existants et la création d'un accès direct à la Lauze Est (giratoire).**
- **Renforcement des itinéraires « modes actifs » avec d'une part des aménagement prévue par l'opération; et d'autre part, à moyen terme, le raccordement avec le reste de Saint Jean de Védas et les stations de tramway (Victoire 2 et Condamine).**

Enfin, Montpellier Méditerranée Métropole développe une politique d'encouragement au covoiturage, grâce à un site internet dédié (service TAM) qui regroupe les destinations. Elle met également en place des aires sécurisées pour permettre aux covoitureurs de se rejoindre ou de se séparer. Dans le cadre de la requalification du parc d'activités existants de la Lauze, des réflexions ont été engagées avec les entreprises et leurs salariés, notamment afin d'encourager la pratique du covoiturage. Les actions qui seront mises en œuvre sur le parc d'activités de la Lauze existante pourront être reproduites et impulseront la pratique du covoiturage sur la Lauze Est.

Point 11:

4.4.2 Qualité de l'air

La MRAe rappelle le contentieux engagé par la Commission européenne contre la France pour le dépassement des valeurs limites des particules PM 101, et la procédure pré-contentieuse (dite « EU Pilot ») engagée pour dépassement des valeurs limites de NO2 dans 15 zones¹³ dont Montpellier.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse SA3M/3M :

Des compléments à l'étude « Air & Santé » seront réalisés ultérieurement, en phase réalisation ZAC, pour compléter l'étude d'impact.

Depuis 2013, la Métropole de Montpellier s'est engagée à travers son Plan Climat Energie Territorial (PCAET), à s'orienter vers un territoire plus économe, miser sur les mobilités post-carbone, amplifier le recours aux énergies renouvelables, accélérer localement le changement des modes de production et de consommation et à anticiper l'adaptation au changement climatique. Elle souhaite faire de son territoire une référence en matière d'acclimatation et s'inscrit dans une démarche européenne CIT'ERGIE pour le suivi et l'évaluation de son PCAET.

Le PCAET, et en particulier la révision en cours, traduit la volonté de la Métropole de poursuivre une trajectoire très ambitieuse visant à atteindre l'autonomie énergétique et préserver la santé humaine et l'environnement. Egalement, la création d'une zone de faible émission (ZFE) est en cours de réflexion sur le territoire de la métropole.

Concernant les émissions liées au trafic pendulaire et tel qu'énoncé dans le paragraphe « trafic » du présent mémoire, des actions (aménagement d'itinéraires modes actifs en lien avec le SDMA, amélioration de la desserte en transport en commun en lien avec le reste de cette « Connexion Métropolitaine du Bassin de Thau », encouragement au covoiturage) faciliteront l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture).

Concernant les émissions liées au trafic professionnel (artisanat, logistiques, etc..), Montpellier Méditerranée Métropole incite les sociétés s'implantant dans la zone à réduire leurs consommations en investissant dans des véhicules sans émissions de CO₂.

Concernant les émissions liées au chauffage et à la climatisation : dans le cadre de la Métropole Solaire, Montpellier Méditerranée Métropole incite les sociétés implantées sur ces ZAC à recourir très fortement à la solarisation des toitures soit en autoconsommation, soit via la réinjection dans le réseau électrique. Dans le cadre de la Lauze Est, le cahier des prescriptions architecturales urbaines paysagères et environnementale (CPAUPE) du projet du projet prévoira à minima que toutes les toitures soient solarisables (conception des toitures permettant l'accueil de panneaux photovoltaïque) soit au-delà des obligations réglementaires (pour les bâtiments supérieurs à 1000m²).

Concernant la qualité de l'air intérieur des bâtiments, le Cahier de Prescriptions Architecturales, Urbaines et Paysagères (CPAUP) de la ZAC fixera des prescriptions en matière de traitement de la qualité de l'air intérieur des bâtiments (exemples : extracteurs, filtres, ...).

Point 12:

4.4.3 Nuisances sonores

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse SA3M/3M :

La SA3M et Montpellier Méditerranée Métropole rappellent que l'agencement des bâtiments situés en limite Sud-Est de la ZAC permettra de créer un front bâti limitant l'exposition des propriétés riveraines habitées (plus au Sud) aux nuisances sonores.

Le plan de zonage du PLU de Saint Jean de Védas actuellement en vigueur indique avec un tiret noir la limite d'inconstructibilité des 100 mètres conformément au disposition de l'article L111-6 du code de l'urbanisme (issue de la loi Barnier). La procédure en cours ne modifie pas cette disposition graphique du plan de zonage, d'autant que la modification objet de la mise en compatibilité se situe hors de cette emprise d'inconstructibilité dans la limite des 100 mètres et continuera donc à s'appliquer.

Par ailleurs, au regard des derniers tracés du raccordement entre le Contournement Ouest de Montpellier et l'A709 ; il est nécessaire d'éviter une superposition du projet de la Lauze Est avec le projet d'emplacement réservé du COM tel qu'ayant été mis à l'enquête publique de la DUP du COM valant mise en comptabilité du PLU. De ce fait, le périmètre du projet de la Lauze Est sera réduit afin de prendre en compte ce projet d'Emplacement Réservé lié au COM. Le projet de la Lauze Est se retrouvera donc éloigné de la zone d'inconstructibilité de 100 mètres depuis l'A9 prévue par l'article L111-6 du code de l'urbanisme.

Le projet d'aménagement porte une attention particulière sur la relation qu'entretiendra la zone d'activités économique avec la RM 612. Néanmoins, la RM 612 n'est pas concernée par les dispositions de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, n'étant ni une route express, ni une déviation au sens de la voirie routière, ni classée en Route à Grande Circulation (cf. décret n° 2010-578 du 31 mai 2010). Il n'est donc pas nécessaire de réaliser une demande de dérogation spécifique au titre de la « Loi Barnier ».

4.4.4 Promotion des énergies renouvelables

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

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

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

Dans un contexte de transition énergétique, la MRAe souligne l'intérêt de ces orientations qui doivent être prolongées et affinées et rendues plus opérationnelles (intégrées dans les dispositions constructives des futurs bâtiments) notamment au niveau de dossier de réalisation de la ZAC.

De plus, les principales dispositions en matière de maîtrise de la consommation d'énergie et d'émissions de GES pourraient faire l'objet d'une insertion dans un cahier des charges à destination des promoteurs ou acheteurs de parcelles commercialisées.

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

Réponse SA3M/3M :

La Métropole de Montpellier, dans le cadre de son manifeste pour une ville écologique et humaniste présente une politique très incitative notamment en terme de solarisation des toitures. La définition précise des prescriptions sera réalisée dans le cadre du Cahier des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères imposé par l'aménageur aux différents constructeurs.

ANNEXES :

- ANNEXE 1 : Note SBL sur capacité du réseau AEP
- ANNEXE 2 : Etude de circulation

RESEAU EAU POTABLE

Le Syndicat Intercommunal d'Adduction d'Eau des communes du Bas Languedoc a confié par délégation de service public à SUEZ, le service de l'eau potable de la Commune de Saint Jean de Védas.

Situation actuelle

Les consommations en eau potable

L'étude des consommations en eau s'appuie sur les données relevées par la société d'exploitation pour l'année 2017.

Production de la commune pour 2017 :

Le nombre d'abonnés de la commune de Saint Jean de Védas est de **4 844**.

Sur la commune de Saint Jean de Védas, un volume de **1 071 231 m³** a été mis en distribution.

Le volume total consommé par les abonnés s'élève à **862 093 m³** y compris dégrèvements et volumes de service.

Rendement de réseau :

Le rendement de réseau validé par l'exploitant est de **80,50 %** en 2017.

Ratio de consommation :

Une analyse fine de la facturation avait été réalisée dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur d'Alimentation en Eau Potable de la commune de Saint Jean de Védas. **Le ratio de consommation des abonnés domestiques** (hors consommateurs communaux et gros consommateurs) de la commune de Saint Jean de Védas est de **173 l/j/habitant**.

Les ressources

Principes de l'alimentation :

La production et la distribution d'eau potable de la commune de Gigean sont gérées par le Syndicat Intercommunal d'Adduction d'Eau des communes du Bas Languedoc, dont la société SUEZ est le fermier.

Le syndicat regroupe 25 collectivités : Agde, Vias, Marseillan, Mèze, Bouzigues, Poussan, Montbazin, Loupian, Villeveyrac, Cournonsec, Cournonterral, Gigean, Vic la Gardiole, Murviel les Montpellier, Pignan, St Georges d'Orques, Lavérune, Saint-Jean de Védas, Fabregues, Saussan, Pinet, Mireval, Montagnac, Sète et le SIAEP Frontignan, Balaruc.

Sites de production du Syndicat:

Désignation	Localisation	Capacité de production m ³ /j
Station Filliol	Florensac	96 000
Forage Ornezon	Pinet	610
Usine Georges DEBAILLE	Fabrigues	30 000
Forage du Boulidou	Pignan	3 600
Forage de l'Olivet	Pignan	6 000
Forage de la Plaine	Montagnac	2 500
Forages communaux (Village et plage)	Vias (Village et Plage)	1 750
TOTAL		140 460

De plus, le Syndicat envisage la mise en service de deux nouvelles ressources :

La première, une seconde station de potabilisation de l'eau à partir du réseau d'eau brute de BRL qui viendra en complément des capacités de production. Le Syndicat dispose déjà d'une convention de livraison d'eau brute en gros par BRLE, en date du 28 septembre 2009, actant un volume supplémentaire de 30 000 m³ d'eau

La deuxième, la mise en service d'une nouvelle ressource soit :

- Issue de 2 nouveaux forages, sur le site des Pesquiers à Florensac, d'une capacité de production de 20 000 m³/j. Pour cette ressource les volumes sont assujettis aux résultats de l'étude des volumes prélevables sur l'Hérault et du partage de la ressource portée par le SMBFH, dans le cadre du SAGE Hérault. Cette ressource pourrait venir en complément sur la station de Filliol, hors période estivale, lorsque le débit de l'Hérault le permettrait.
- Provenant d'une troisième station de potabilisation de l'eau à partir du réseau d'eau brute de BRL pour une capacité de production de 20 000 m³/jour. Cette station sera située entre Poussan et Florensac, Le Syndicat a négocié ce débit avec BRL. Une convention devrait être signée prochainement.

La capacité de production sera portée à 170 460 m³/j avec la mise en service de la deuxième usine de potabilisation d'eau de BRL, issue d'Aqua Domitia, et programmée pour 2025.

En outre, très sensible à la gestion vertueuse de la ressource et aux économies d'eau, le Syndicat met en place une gestion patrimoniale, la sectorisation sur l'ensemble de ses réseaux et équipe la totalité de son parc de compteur du système de télé-relève. Ces mesures permettront, à terme, de garantir au minimum :

- Un rendement général de 84,5% sur son réseau (86.43 % en 2017),
- Un rendement, sur les réseaux de distribution de l'ensemble de ses communes membres de 75%, ce qui est demandé par le SAGE Hérault.
- Un rendement sur le réseau de distribution sur la commune de Vias de 85% demandé par le SAGE Astien

Les équipements existants

Le stockage et le traitement :

Sur la commune de Saint Jean de Védas, c'est le réservoir d'équilibre de capacité 10 000 m³ qui alimente, entre autre, la totalité de la commune. Le réservoir est situé à une altitude de 98,00 mètres NGF. Ce Réservoir est alimenté par :

- Le relais de St Martin faisant la jonction entre les réseaux moyen et haut service du Syndicat (la commune de Saint Jean de Védas étant implantée sur le réseau haut service)
- La station de production d'eau G.DEBAILLE de Fabrègues.

Les réseaux de distribution :

En 2017, le linéaire de réseau recensé sur l'ensemble de la Commune de C est de 76 km. Le réseau est constitué de canalisations ayant des diamètres inférieurs à 60 mm jusqu'à 400 mm. La majorité du réseau est comprise entre 100 et 200 mm de diamètre.

3.2 - Situation projetée

Les consommations futures

Dans le cadre de la mise à jour de son schéma directeur d'adduction d'eau du territoire du Syndicat et du schéma de distribution d'eau potable de la commune de Saint Jean de Védas, il est retenu comme l'évolution de la population à l'horizon 2040 : 27 077 habitants.

Tableau de l'évolution des habitants commune de Saint Jean de Védas à l'horizon 2040

	2015	2020	2025	2030	2035	2040
population permanente	10 534	12 500	16 000	18 000	20 000	22 000
population saisonnière	2 069	2 087	2 110	2 134	2 159	2 187
Population totale maximale	12 602	14 587	18 110	20 134	22 159	24 187

Population équivalentes liées au développement des activités	-	1 030	2 290	2 290	2 890	2 890
--	---	-------	-------	-------	-------	-------

population totale équivalente	12 602	15 617	20 400	22 424	25 049	27 077
-------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Le réseau d'eau potable sur le périmètre d'étude

La présence de conduites de distribution d'eau potable

- Chemin la Lauze, conduite de diamètre 200 mm.
- Rue Jean Mermoz, conduite de diamètre 150 mm.

Impact du projet

Dans le schéma directeur d'eau potable, le Syndicat a prévu une évolution de population et abonnés pour l'horizon 2030 environ 7 475 abonnés qui représente 22 424 habitants.

- 2 points d'alimentation sont nécessaires pour la desserte du projet. Maillage entre la conduite située chemin de la lauze et la conduite Rue Jean Mermoz.
- Le dimensionnement du réseau existant permet d'alimenter le projet et de fournir au minimum un débit de 120 m3/h à 1 bar.

Les équipements propres (Art L332-15 du code de l'urbanisme) permettant le raccordement au réseau public d'eau potable sont financièrement à la charge du pétitionnaire et devront respecter les prescriptions de pose des réseaux AEP définies par la société Fermière du syndicat.

Conclusion :

Le syndicat au vu des hypothèses retenues ci-dessus et intégrées à son schéma directeur de production et d'adduction d'eau de son territoire sera en mesure d'alimenter la commune de Saint Jean de Védas à l'horizon 2030.

Concernant le réseau de distribution d'eau potable, le schéma directeur de la commune de Saint Jean de Védas, qui est en cours de réalisation, permettra de définir les aménagements nécessaires pour satisfaire les futurs besoins. Ces aménagements restant à la charge financière des aménageurs.



Fait à Marseillan,
En Juin 2018.

**ETUDE DE TRAFIC DU BARREAU DE LIAISON
RM612 - DIFFUSEUR A709 DE ST JEAN DE VEDAS (N°32)**

DESSERTE DE LA Z.I. MARCEL DASSAULT - LA LAUZE



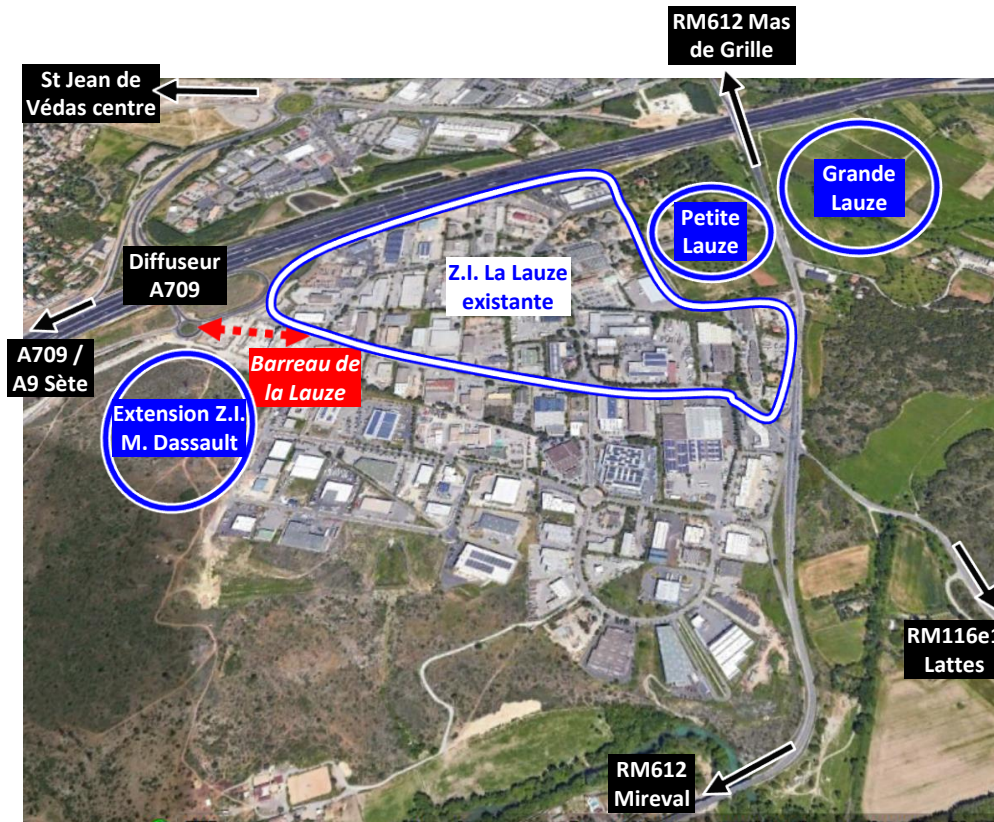
Imaginons les transports, déplaçons les horizons

23 rue Fauchier
13002 Marseille
Tél : 04 91 47 56 63
Fax : 04 91 62 59 80
contact@horizonconseil.com
www.horizonconseil.com

SOMMAIRE

Contexte, objet de l'étude	p 3
Phase 1 : Diagnostic circulatoire	p 4
Phase 2 : Projets d'aménagement dans le secteur de la Lauze	p 9
Phase 3 : Impacts circulatoires du barreau de liaison A709 – RM612	p 11
1. Trafics en section courante	p 12
2. Caractéristiques de fonctionnement des carrefours de raccordement sur la RM612	p 16
3. Modalités de raccordement du barreau « Ouest »	p 25

Contexte et objectifs



Projet d'infrastructure : Raccordement de la voirie de desserte de la Zone d'Activités Marcel Dassault / La Lauze sur le giratoire du diffuseur de St Jean de Védas « Mas de Magret » / A709

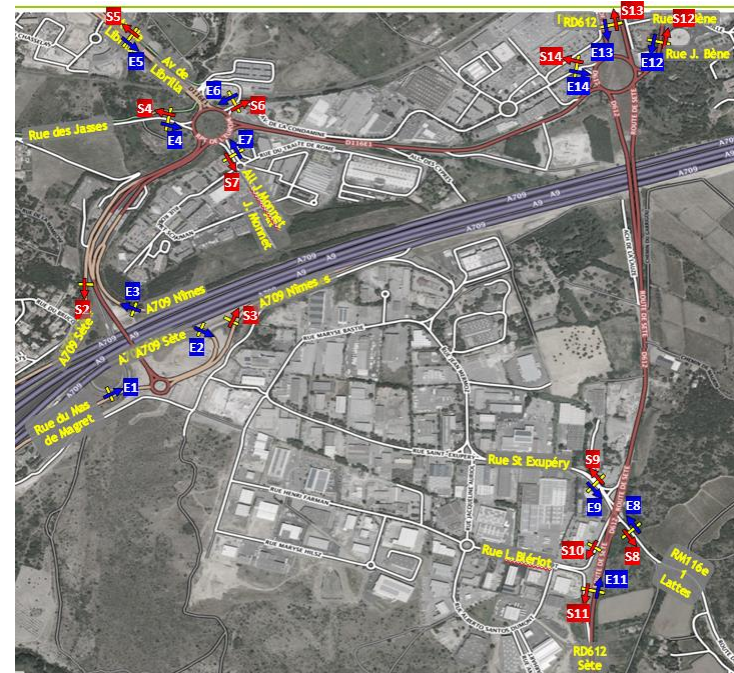
Contexte de requalification et d'extension des surfaces destinées à accueillir des activités industrielles et logistiques :

- Requalification de la Zone Industrielle de la Lauze,
- Extension de la Z.I. Marcel Dassault sur sa frange Ouest,
- Création de la Zone d'Activités de la Grande et Petite Lauze de part et d'autre de la RM612.

La nécessité pour Montpellier Méditerranée Métropole de :

- Quantifier les trafics sur le barreau dit de « la Lauze »,
- Préciser le mode de gestion et les caractéristiques de fonctionnement des raccordements « Est » sur la RM612 et de la connexion « Ouest » sur le giratoire « Mas de Magret – A709 » (giratoire ? Carrefours à feux ? Nombre de voies de circulation, liaisons douces, sens uniques, etc...)

Phase 1 : Diagnostic circulatoire



Traffics par sens de circulation en Heure de Pointe du MATIN

Les points d'entrée/sortie les plus circulés :

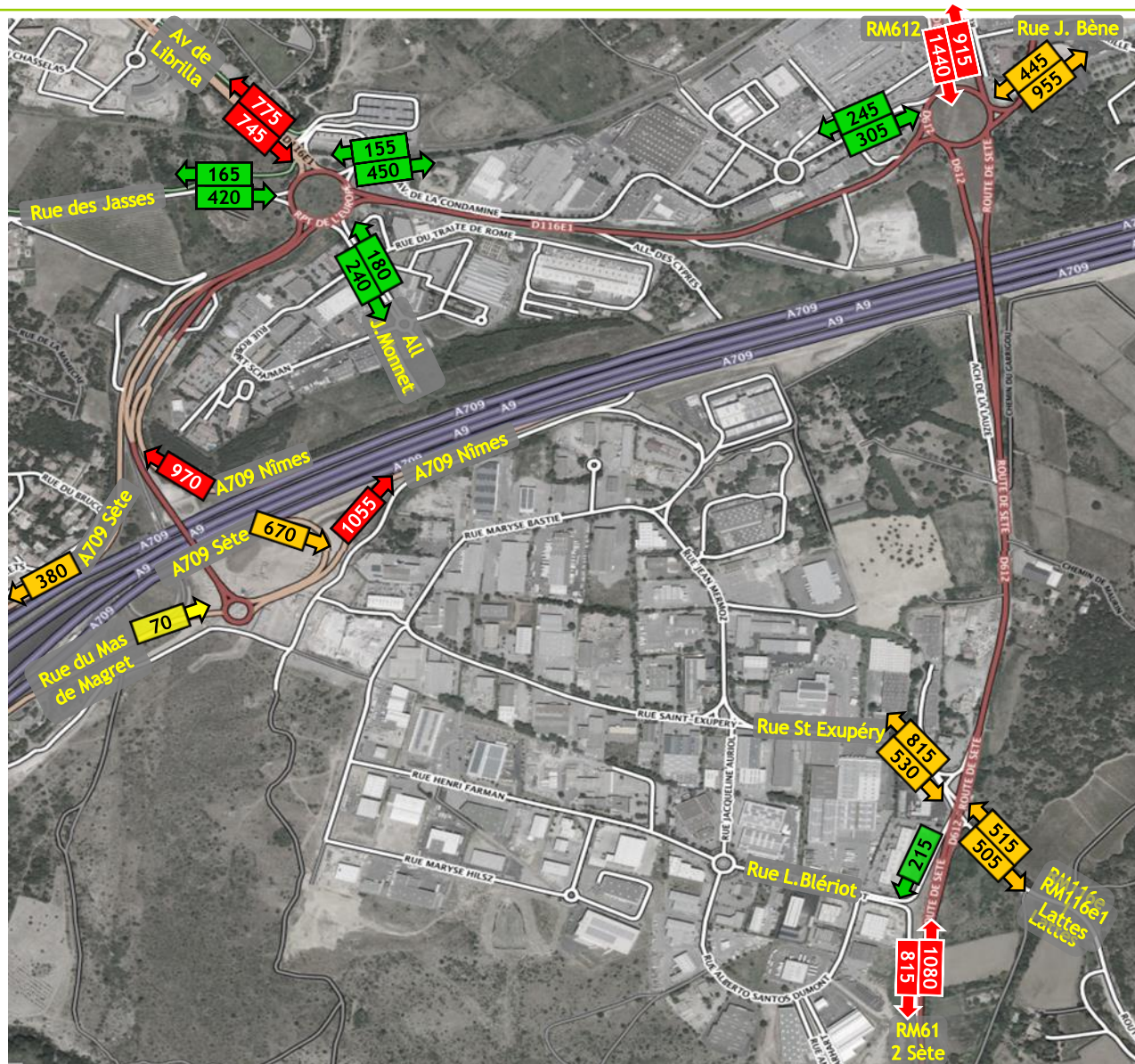
- RM612 Route de Sète (nord d'A709 au droit de la Z.A. de la Condamine) : **2 355 u.v.p./h**
- Entrée/sortie A709 depuis/vers Nîmes : **2 025 u.v.p./h**
- RM612 Route de Sète (Sud d'A709) : **1 895 u.v.p./h**
- Avenue de Librilla : **1 520 u.v.p./h**

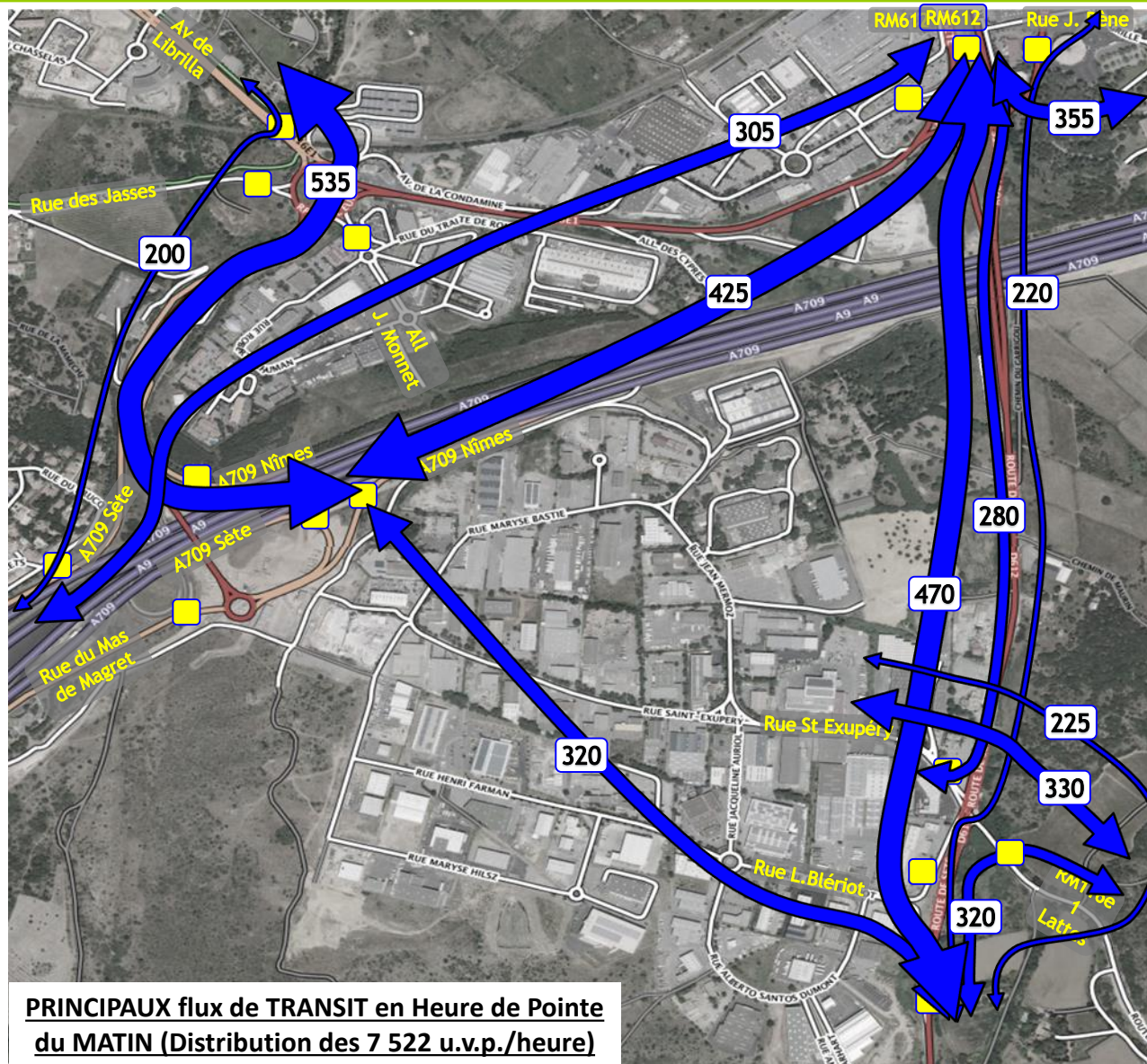
Les points d'entrée/sortie moyennement circulés :

- Rue J. Bène : 1 400 u.v.p./h
- Rue St Exupéry : 1 345 u.v.p./h
- Entrée/sortie A709 depuis/vers Sète : 1 050 u.v.p./h
- RM116e1 Route de Lattes : 1 020 u.v.p./h

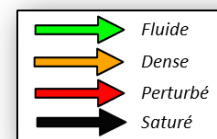
Les points d'entrée/sortie peu circulés :

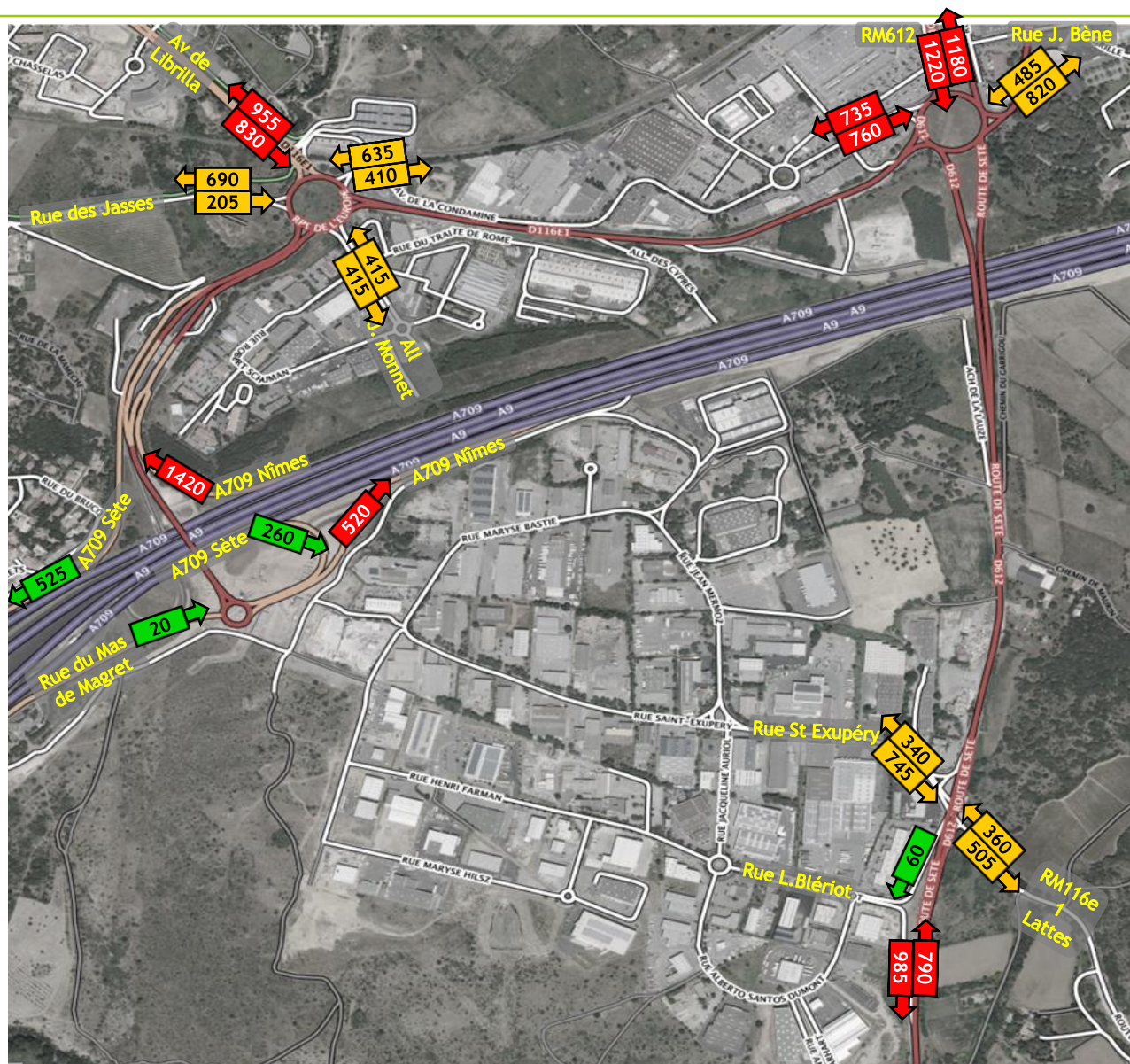
- Avenue de la Condamine : 605 u.v.p./h
- Rue des Jasses : 585 u.v.p./h
- Entrée/sortie du centre commercial : 550 u.v.p./h
- Allée Jean Monnet : 420 u.v.p./h
- Rue Louis Blériot : 215 u.v.p./h





PRINCIPAUX flux de TRANSIT en Heure de Pointe du MATIN (Distribution des 7 522 u.v.p./heure)





Traffics par sens de circulation en Heure de Pointe du SOIR

Les points d'entrée/sortie les plus circulés :

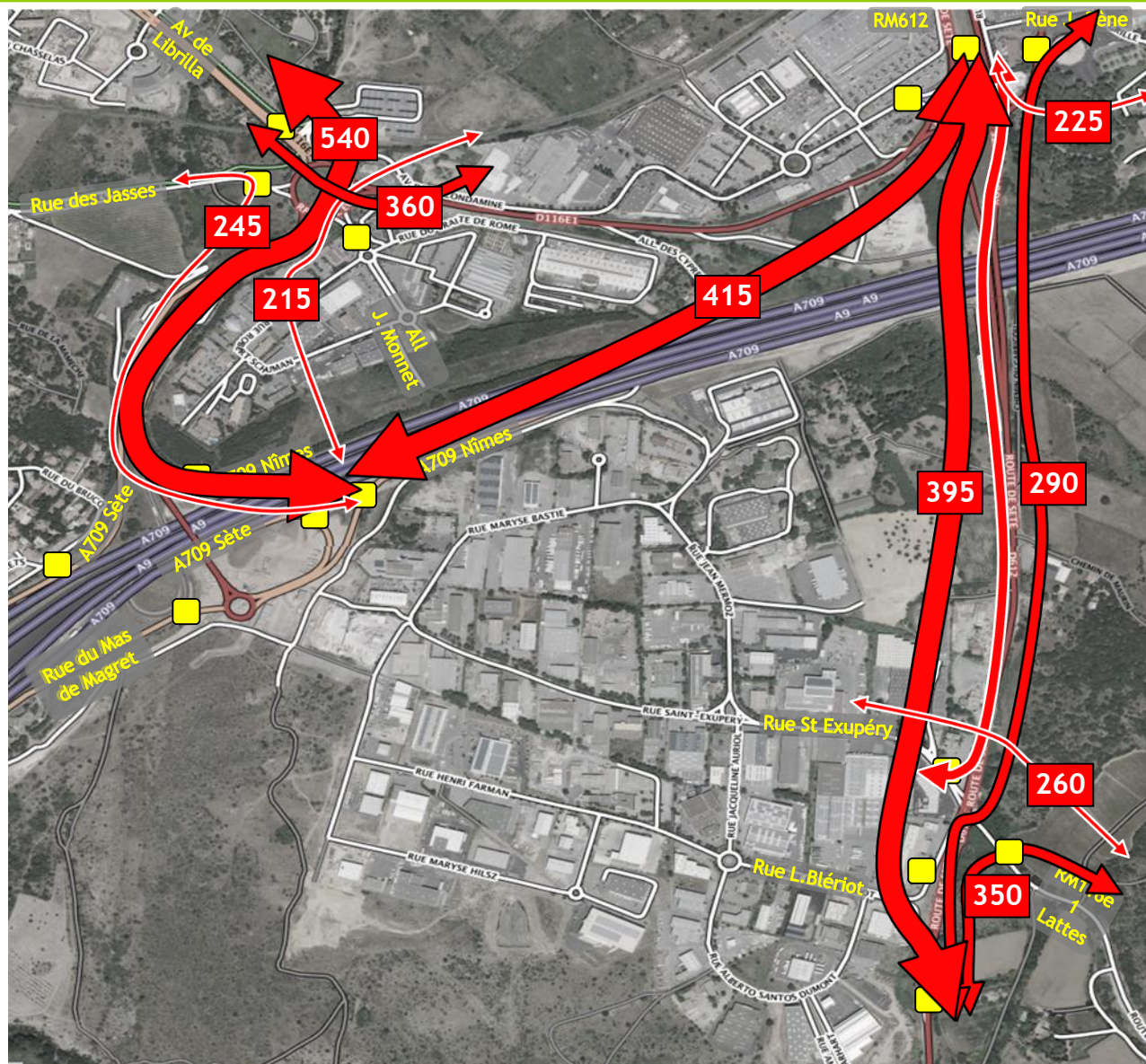
- RM612 Route de Sète (nord d'A709 au droit de la Z.A. de la Condamine) : **2 400 u.v.p./h**
- Entrée/sortie A709 depuis/vers Nîmes : **1 940 u.v.p./h**
- Avenue de Librilla : **1 785 u.v.p./h**
- RM612 Route de Sète : **1 775 véh/h**
- Entrée/sortie du centre commercial : **1 495 u.v.p./h**

Les points d'entrée/sortie moyennement
circulés :

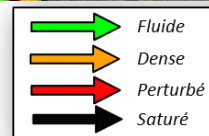
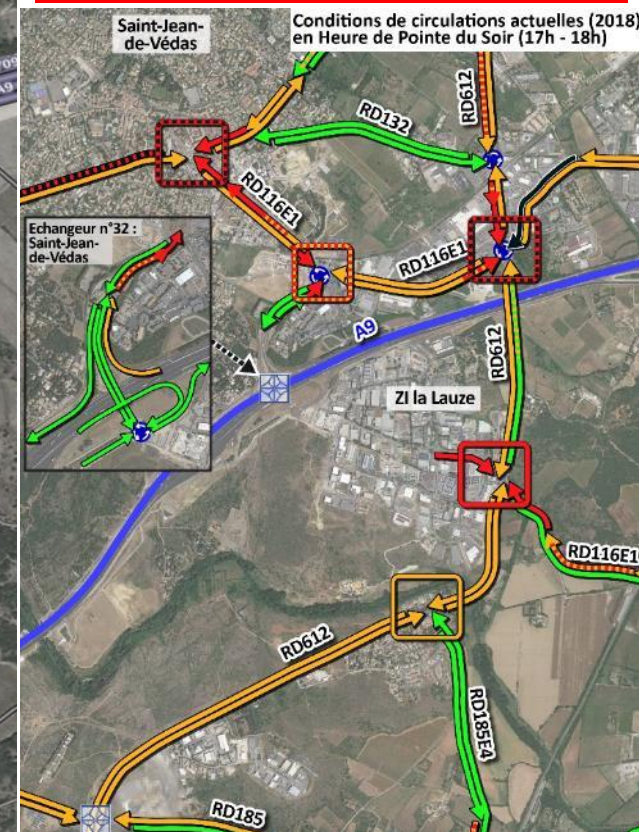
- Rue J. Bène : 1 300 u.v.p./h
- Rue St Exupéry : 1 085 u.v.p./h
- Avenue de la Condamine : 1 045 u.v.p./h
- Rue des Jasses : 895 u.v.p./h
- RM116e1 Route de Lattes : 865 u.v.p./h
- Allée Jean Monnet : 830 u.v.p./h

Les points d'entrée/sortie peu circulés :

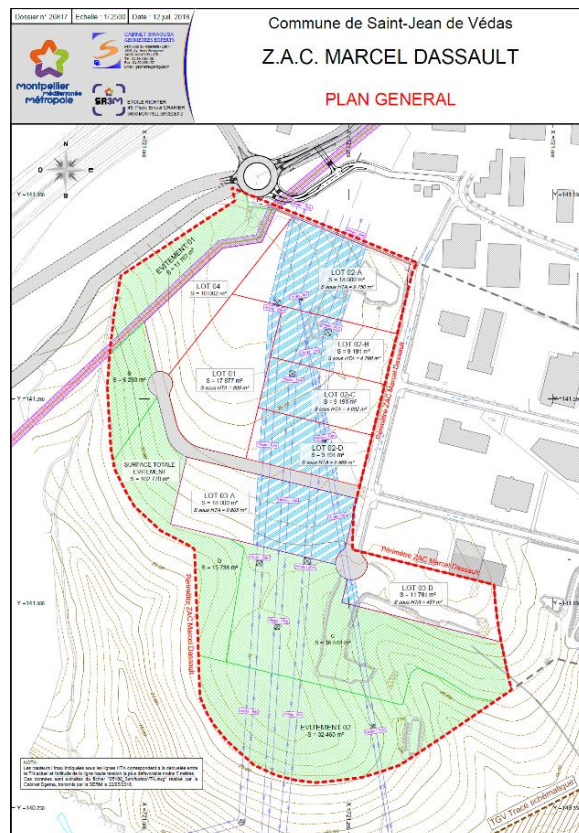
- Entrée/sortie A709 depuis/vers Sète : 785 u.v.p./h
- Rue Louis Blériot : 60 u.v.p./h



PRINCIPAUX flux de TRANSIT en Heure de Pointe du SOIR (Distribution des 7 522 u.v.p./heure)



Phase 2 : Projets d'aménagement dans le secteur de la Lauze

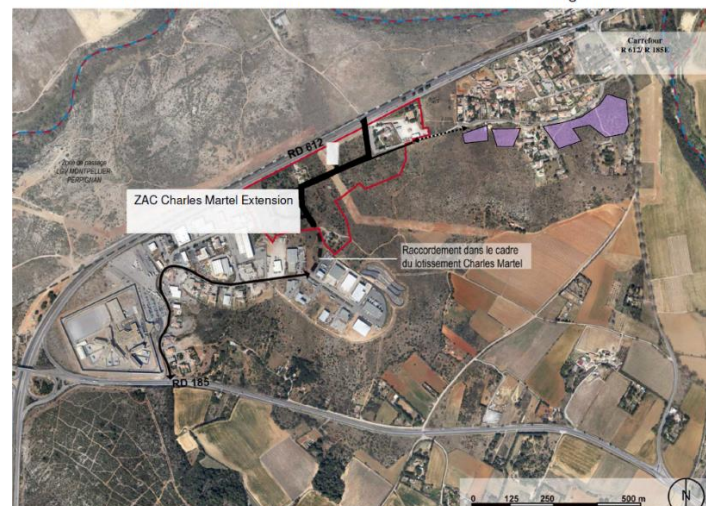


- Pôle activités
artisanales
- Pôle activités
industrielles et
logistiques
- Pôle
production et
distribution
- Pôle grande
logistique

5/03/2018

Projet de Z.A.C. Petite et Grande LauzeGrande et Petite Lauze :

- Programme : 61 500 m² SDP
- Vocations :
 - Grande Lauze Est : une plateforme de grande logistique de 40 000 m² de SDP et activités productives ou de moyenne logistique
 - Petite Lauze Est : activités productives (15 000 m² SDP), moyennes logistiques (5 000 m² SDP) et un mini pôle regroupant quelques services aux entreprises, restaurations, commerces de détails,... (1 500 m² SDP)
- Potentiel d'emploi = 700 pour l'ensemble
- **Traffic généré = 3 480 véh/jour deux sens dont 860 à 1 250 véh/h en heures de pointe du matin et du soir**

ZAC Charles Martel Extension – commune de Villeneuve-lès-MagueloneProjet d'extension de la Z.A.C. Charles Martel :

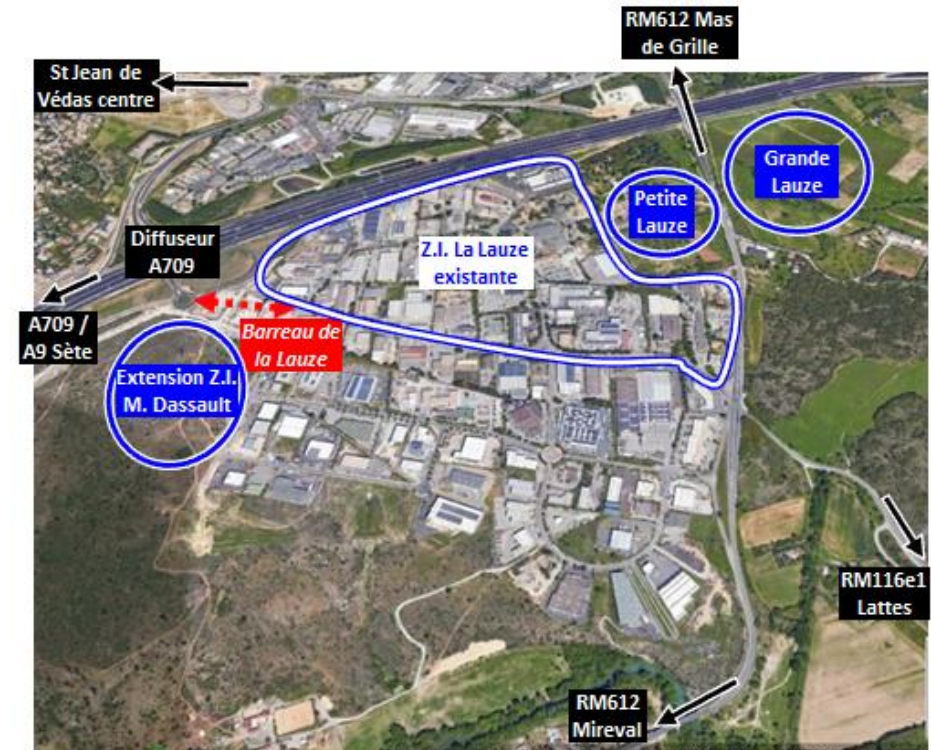
- 10 ha : activités productives (artisanat, petite industrie), petite logistique
- Potentiel d'emplois : 200
- **Traffic généré en Heures de Pointe : 80 à 100 véh/h deux sens**

Projet d'extension de la Z.A.C. Marcel Dassault :

- Programme = 103 293 m²
- Vocations : Activités productives (artisanat, petite industrie) et moyenne logistique
- Nombre d'emplois potentiel : 200
- **Traffic généré en Heures de Pointe : + 80 à 100 véh/h deux sens**

**Phase 3 : Impacts circulatoires de la création
du barreau de liaison A709 – RM612**

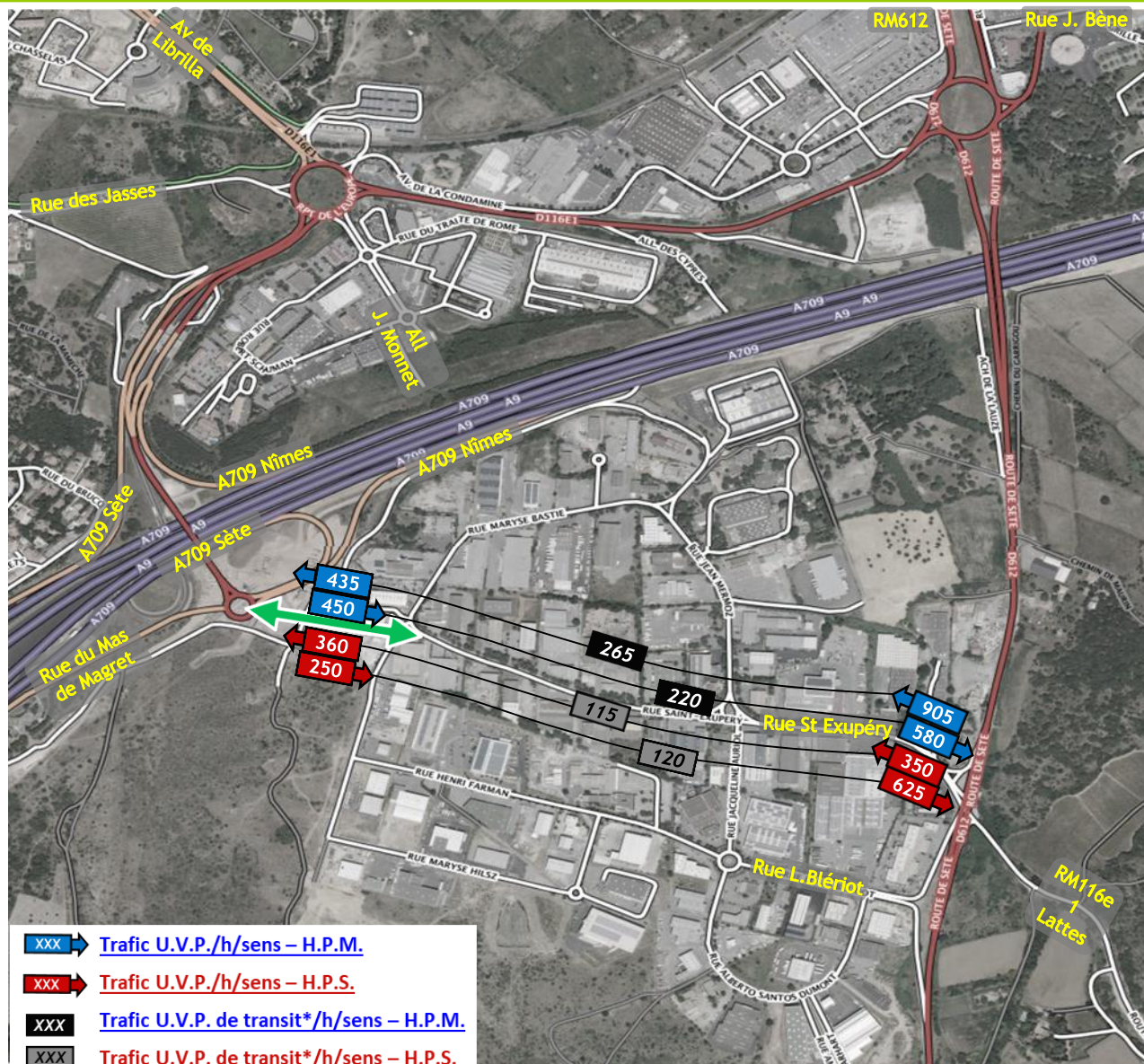
Trafics en section courante



Traffic ACTUELS AVEC le barreau de la Lauze « Ouest » et SANS projet d'aménagement

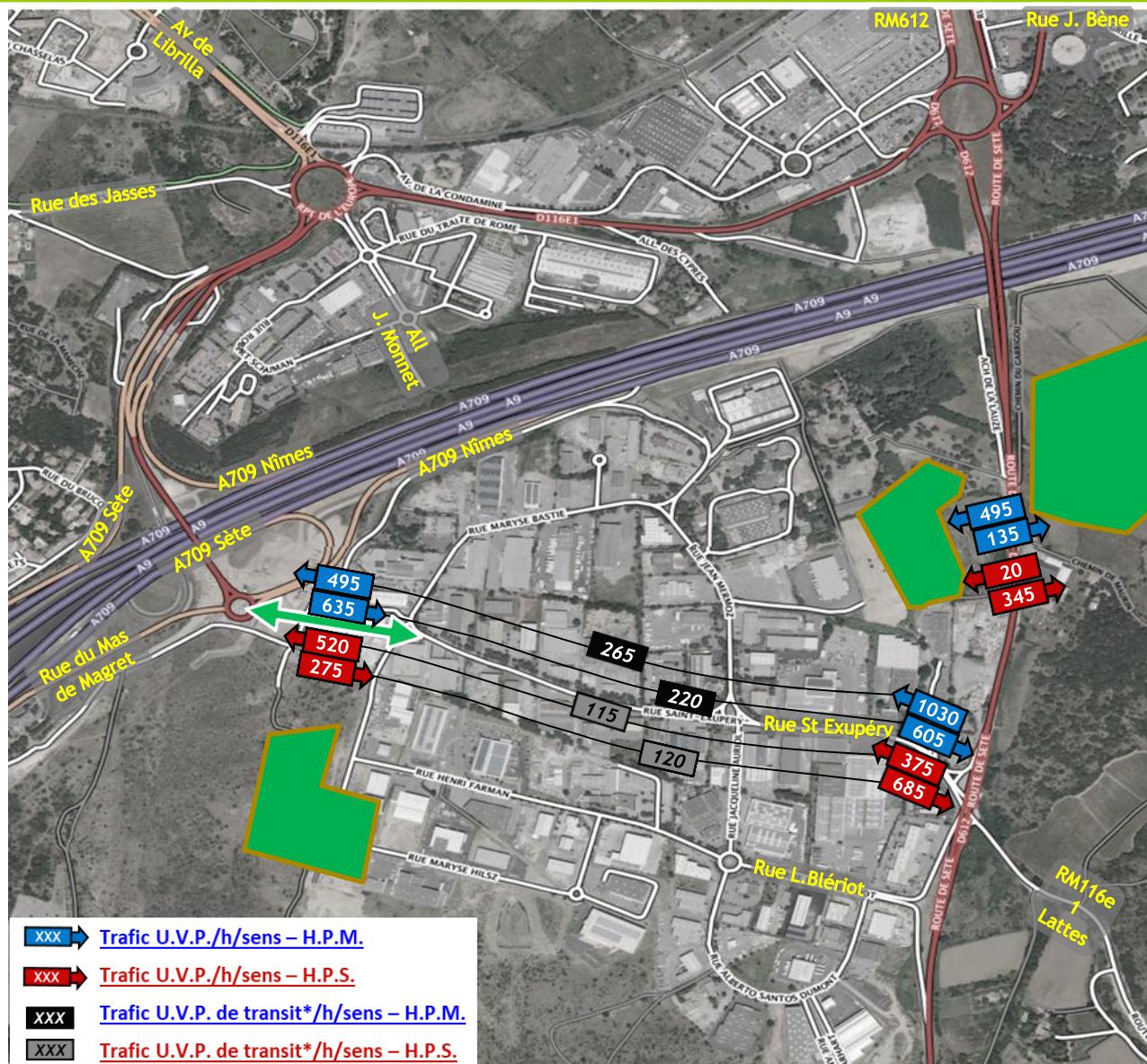
- En Heure de Pointe du Matin : 885 véh/h deux sens à l'ouest et près de 1 500 véh/h coté « Est » (+ 68 % à l'est par rapport à l'ouest)
- En Heure de Pointe du Soir : 610 véh/h deux sens à l'ouest et près de 980 véh/h coté « Est » (+ 60 % à l'est par rapport à l'ouest).
- Un usage prioritairement lié à la desserte des zones de la Lauze et de Marcel Dassault
- La constitution d'un itinéraire de transit ou de liaison entre A709 et la RM612, fonction qui reste toutefois modérée, les flux deux sens variant entre 235 véh/h en H.P.S. et 485 véh/h en H.P.M.

Des trafics estimés sur le barreau compatibles avec un dimensionnement à UNE voie par sens en section courante.



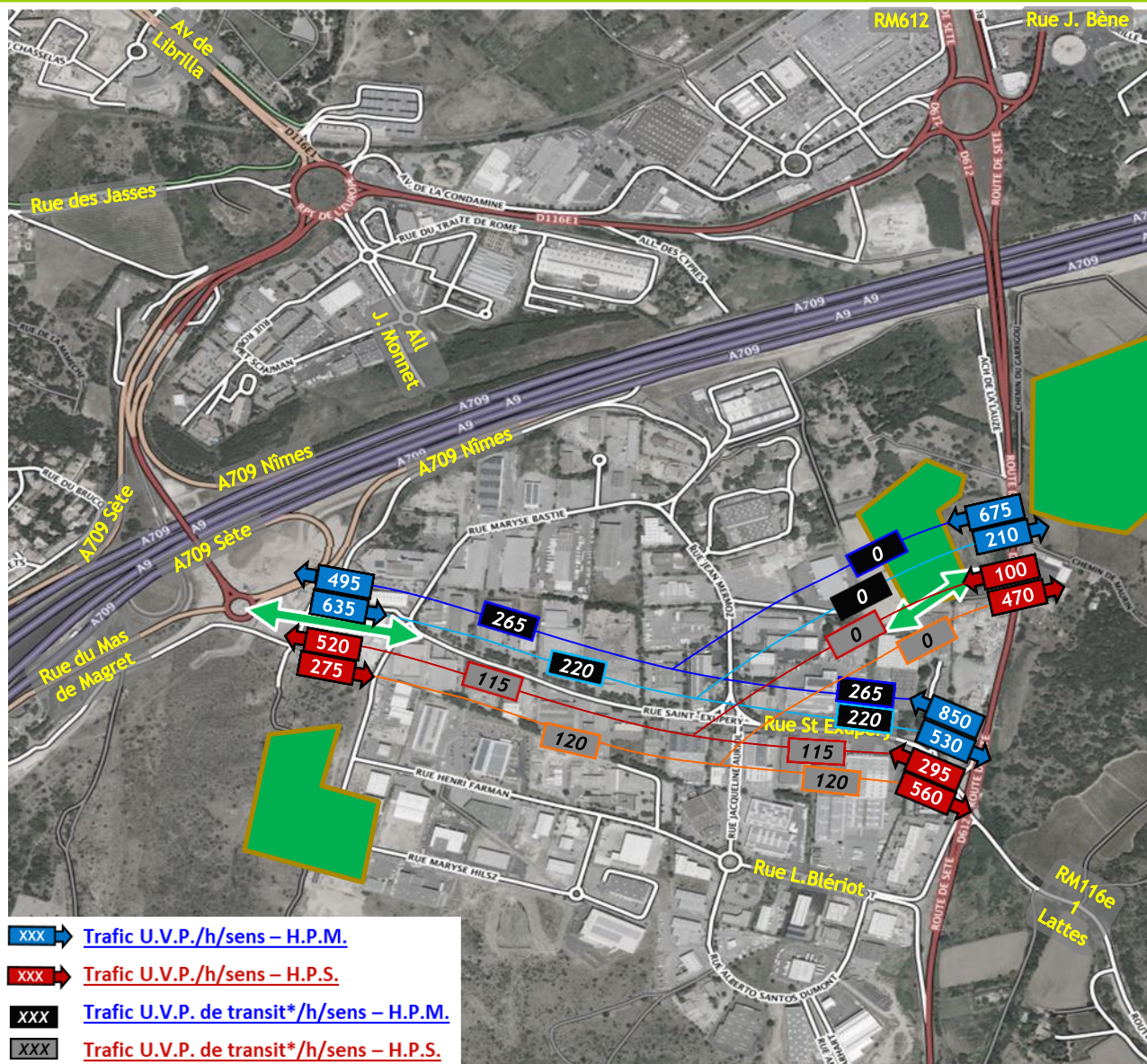
Traffics FUTURS AVEC le barreau de la Lauze « Ouest » et AVEC les projets d'aménagement

- En Heure de Pointe du Matin : 1 130 véh/h deux sens à l'ouest et près de 1 635 véh/h coté « Est » (+ 44 % à l'est par rapport à l'ouest)
- En Heure de Pointe du Soir : 795 véh/h deux sens à l'ouest et près de 1 060 véh/h coté « Est » (+ 33 % à l'est par rapport à l'ouest)



Traffic FUTURS AVEC le barreau de la Lauze « Ouest » et « Est » et AVEC les projets d'aménagement

- En Heure de Pointe du Matin : 1 130 véh/h deux sens à l'ouest et près de 1 380 véh/h coté « Est » (+ 22 % à l'est par rapport à l'ouest)
- En Heure de Pointe du Soir : 795 véh/h deux sens à l'ouest et près de 860 véh/h coté « Est » (+ 8 % à l'est par rapport à l'ouest).



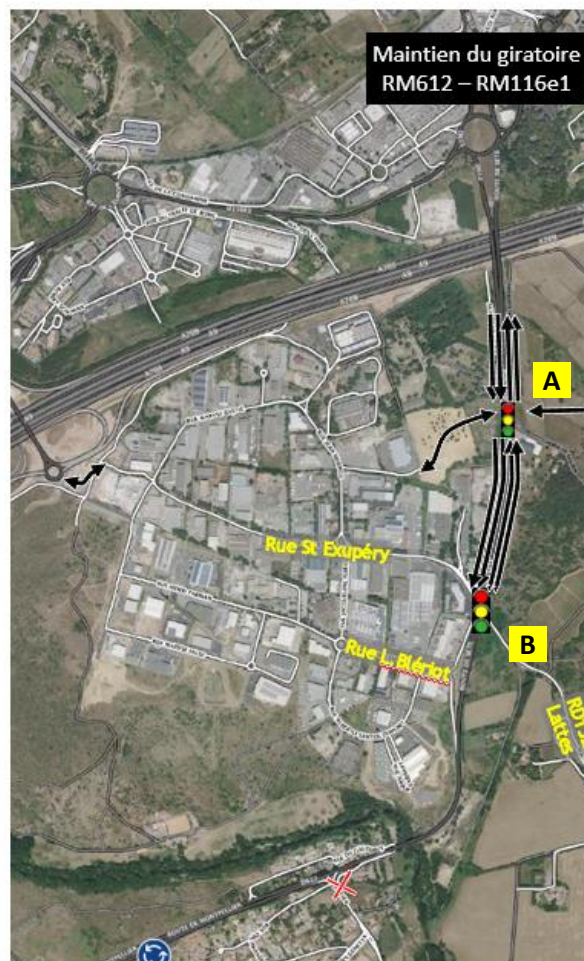
**Phase 3 : Impacts circulatoires de la création
du barreau de liaison A709 – RM612**

***Caractéristiques de fonctionnement des
carrefours de raccordement sur la RM612***



Variante 1

RM612 à 2x2 voies, carrefour à feux St Exupéry et giratoire La Lauze

Variante 2

RM612 à 2x2 voies, carrefours à feux St Exupéry et La Lauze

Sans projet LNMP (Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan)

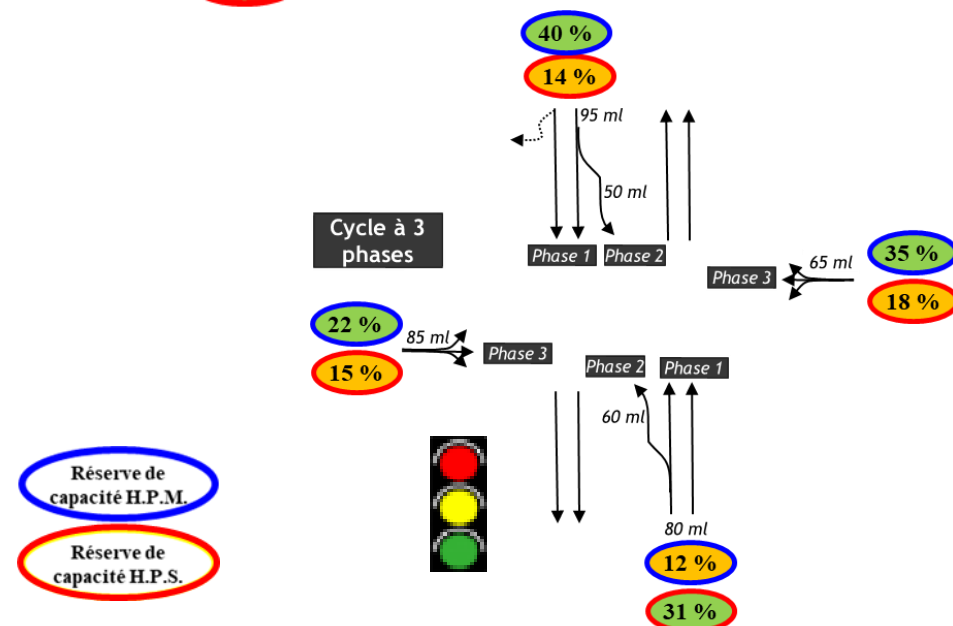
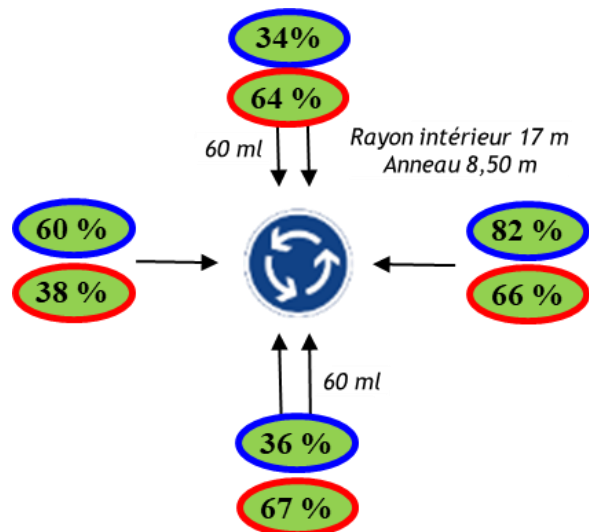
Variante 3

RM612 à 2x2 voies, giratoires St Exupéry et La Lauze

A - Carrefour RM612 - Grande Lauze - Petite Lauze :

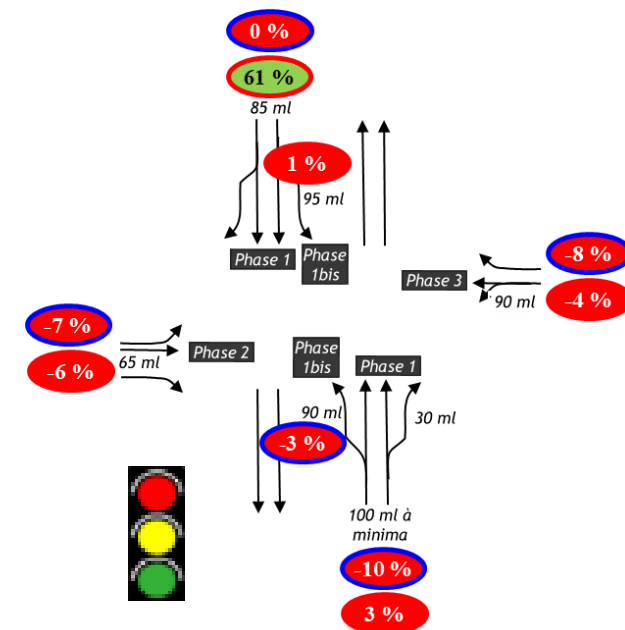
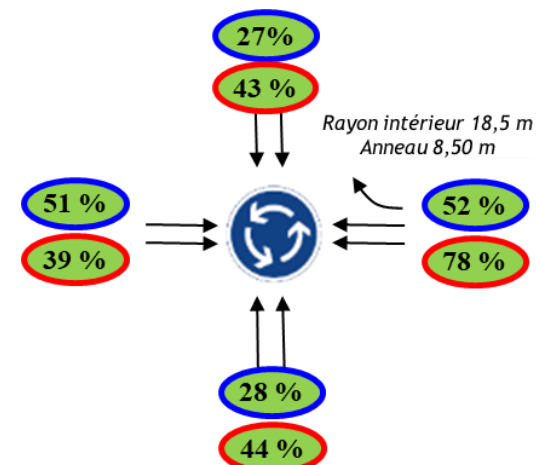
Synthèse et aide à la décision

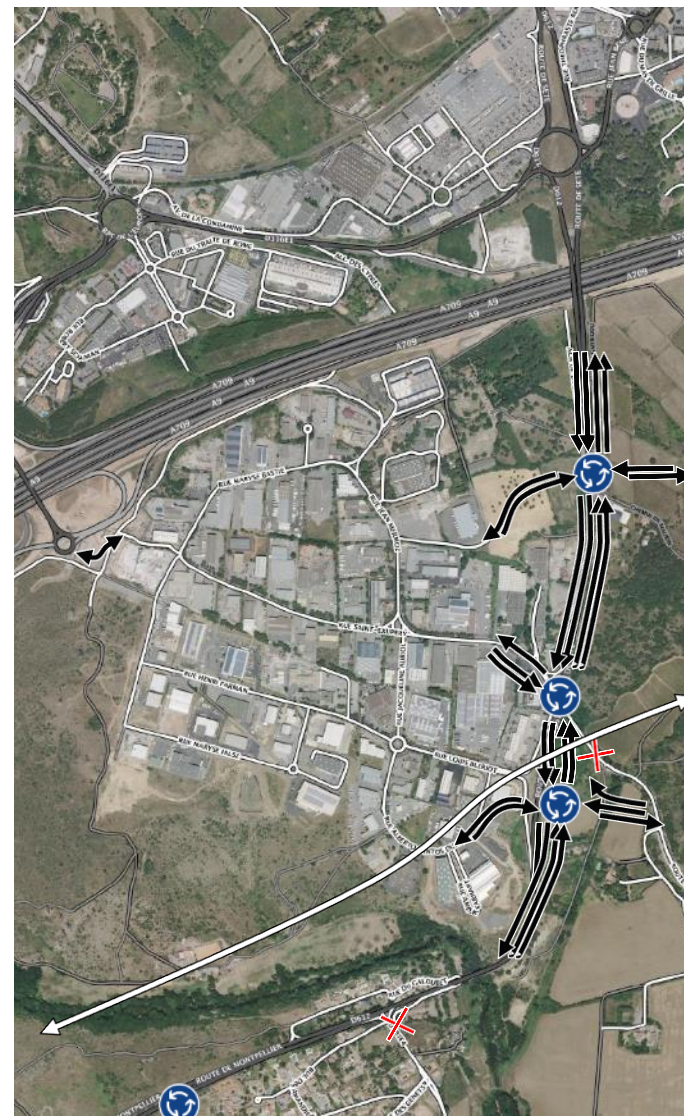
Critères	Carrefour à feux	Giratoire (Rext 25,5 m)
Nombre de voies de stockage (hors 2 voies directes sur RM612)	2 voies de TàG sur RM612	Pas de voie de stockage de TàG
Réserves de capacité Horizon 2025		
Réserves de capacité au-delà de 2025		
Ecoulement des trafics sur la RM612 (2025)	si voie de TàD RM612 Nord → Petite Lauze	
Auto blocage avec les carrefours amont (C.O.M. et St Exupéry)	Risque nul	Risque nul
Coordination des carrefours	Nombre de phases du carrefour St Exupéry	
Facilité des dessertes Poids Lourds	Stockage des flux en Tourne à Gauche	
Cohérence avec le mode gestion des carrefours environnants		
Facilité d'accès au C.O.M.		
Régulation des flux en entrée sur le cœur de la Métropole		si carrefour à feux en amont (St Exupéry)
Intégration des traversées Modes Doux		avec feux tricolores
Choix HORIZON Conseil	2 ^{ème}	1 ^{er}



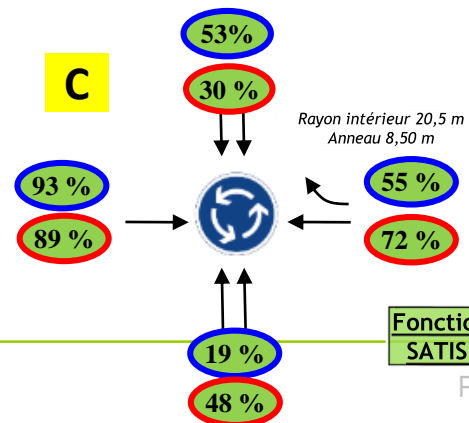
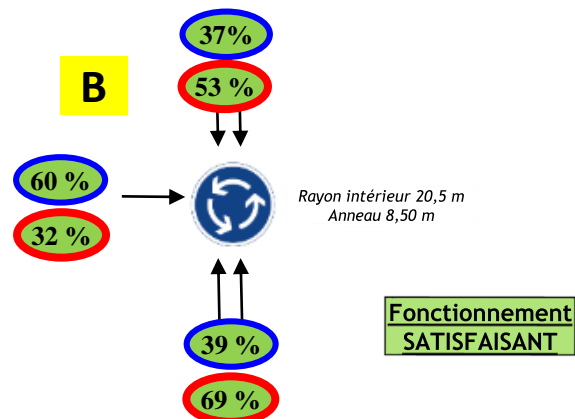
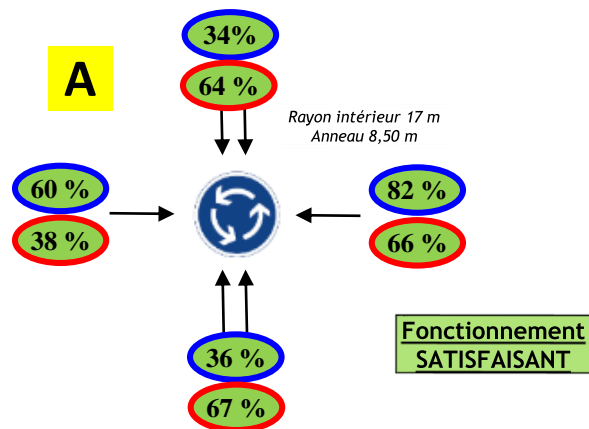
B : Carrefour RM612 - RM116e1 – Rue St Exupéry :
Synthèse et aide à la décision

Critères	Carrefour à feux	Giratoire (Rext 27 m)
Nombre de voies de stockage (hors 2 voies directes sur RM612)	2 voies de TàG + 2 voies de TàD sur RM612 + branches secondaires à 2/3 voies	2 voies sur les branches secondaires + voie de TàD depuis Lattes
Réserves de capacité Horizon 2025		
Réserves de capacité au-delà de 2025		
Ecoulement des trafics sur la RM612 (2025)		
Auto blocage avec les carrefours amont (C.O.M. et St Exupéry)	Inter distance de 360 ml	
Baisse des rétentions depuis Mireval (matin)		
Coordination des carrefours	Nombre de phases du carrefour de la Lauze	
Facilité des dessertes Poids Lourds	Stockage des flux en Tourne à Gauche	
Cohérence avec le mode gestion des carrefours environnants		
Facilité d'accès au C.O.M.		
Régulation des flux (en amont du carrefour du Mas de Grille)	Trop fort point de régulation ?	Maintien de 3 carrefours A NIVEAU + Pont de la Mosson
Choix HORIZON Conseil	2 ^{ème}	1 ^{er}





Modification du giratoire RM612 – RM116e1 (devenant RM612/Rue Saint-Exupéry) + création d'un giratoire RM612/RM116E1, plus au sud



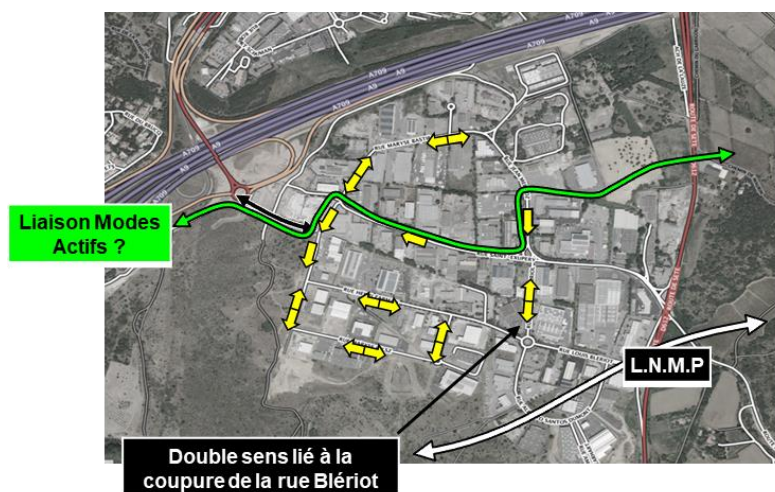
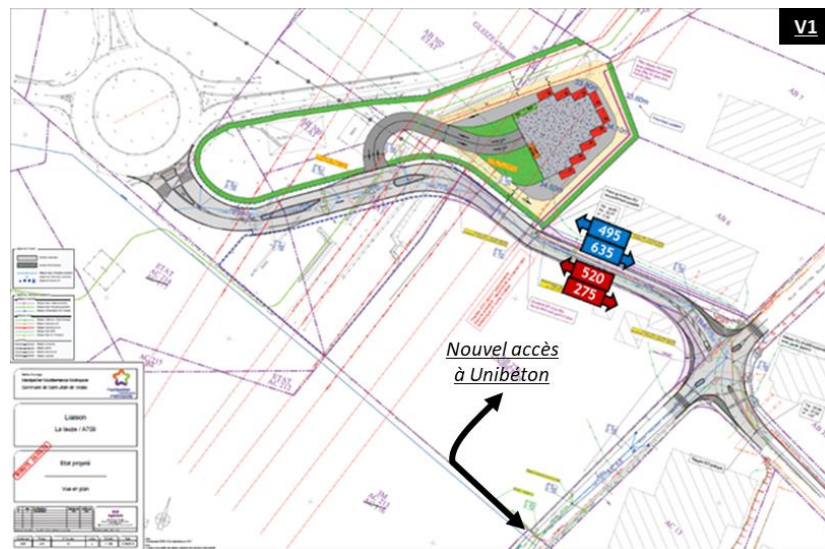
Réserve de
capacité H.P.M.

Réserve de
capacité H.P.S.

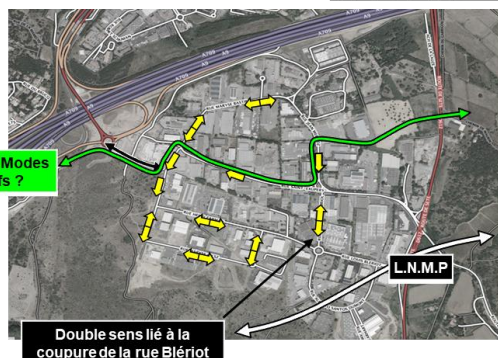
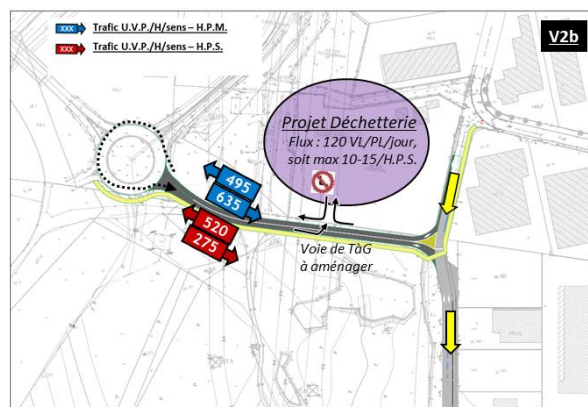
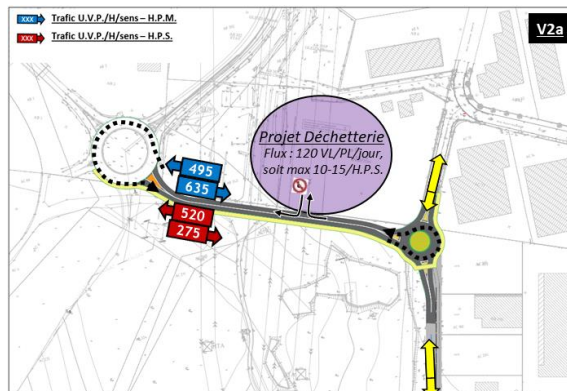
Principes de fonctionnement des carrefours sur la RM612

**Phase 3 : Impacts circulatoires de la création
du barreau de liaison A709 – RM612**

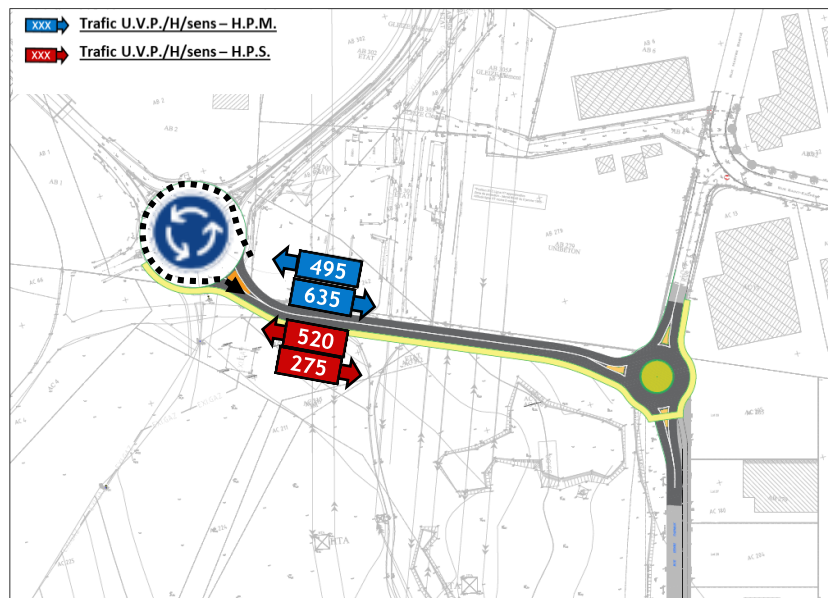
Modalités de raccordement du barreau « Ouest »



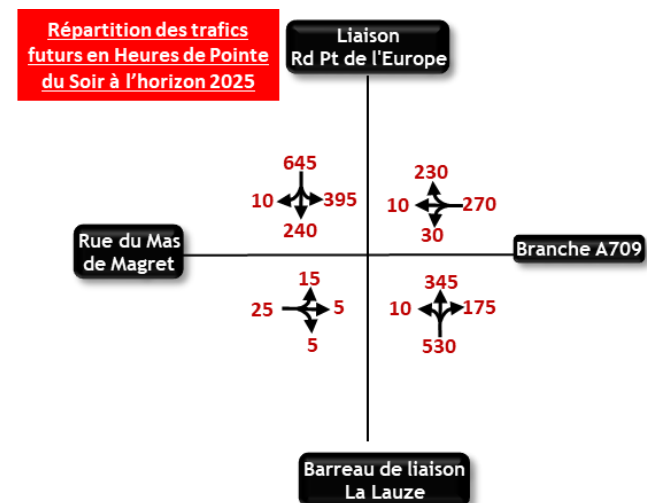
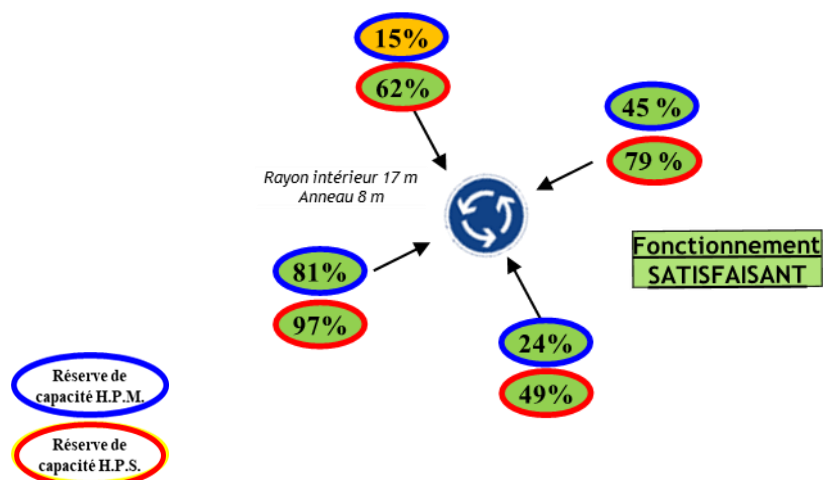
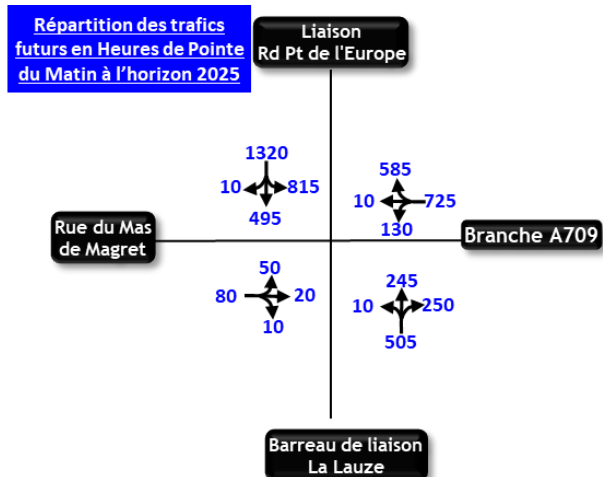
Critère	Barreau Nord (V1)	Barreau SUD avec giratoire (V2a)	Barreau SUD avec carrefour STOP et sens unique sur Farman (V2b)
Fluidité sur le barreau			
Fluidité du carrefour St Exupéry / Farman	Si suppression des TàG		
Lisibilité de la Porte Ouest de la Z.A.	En continuité de l'axe St Exupéry		
Sécurité des circulations	PL / VL Effet « paroi »		
Intégration des modes actifs	Barreau	barreau	barreau + Farman (suivant orientations de l'étude SA3M)
Impact sur le projet d'extension de la Z.I. M. Dassault			
Impact sur les installations Unibéton			
Cohérence avec la desserte de la Déchetterie			
Coûts d'aménagement			
Choix HORIZON Conseil	3 ^{ème}	1 ^{er}	2 ^{ème} ou 1 ^{er}



Critère	Barreau Nord (V1)	Barreau SUD avec giratoire (V2a)	Barreau SUD avec carrefour STOP et sens unique sur Farman (V2b)
Fluidité sur le barreau			
Fluidité du carrefour St Exupéry / Farman	Si suppression des TàG		
Lisibilité de la Porte Ouest de la Z.A.	En continuité de l'axe St Exupéry		
Sécurité des circulations	PL / VL Effet « paroi »		
Intégration des modes actifs	Barreau	barreau	barreau + Farman (suivant orientations de l'étude SA3M)
Impact sur le projet d'extension de la Z.I. M. Dassault			
Impact sur les installations Unibéton			
Cohérence avec la desserte de la Déchetterie			
Coûts d'aménagement			
Choix HORIZON Conseil	3 ^{ème}	1 ^{er}	2 ^{ème} ou 1 ^{er}



Aménagement du barreau de raccordement Ouest : Fonctionnement du giratoire A709 - rue du Mas de Magret - Barreau Ouest



ETUDE DE TRAFIC DU BARREAU DE LIAISON RM612 - DIFFUSEUR A709 DE ST JEAN DE VEDAS (N°32)

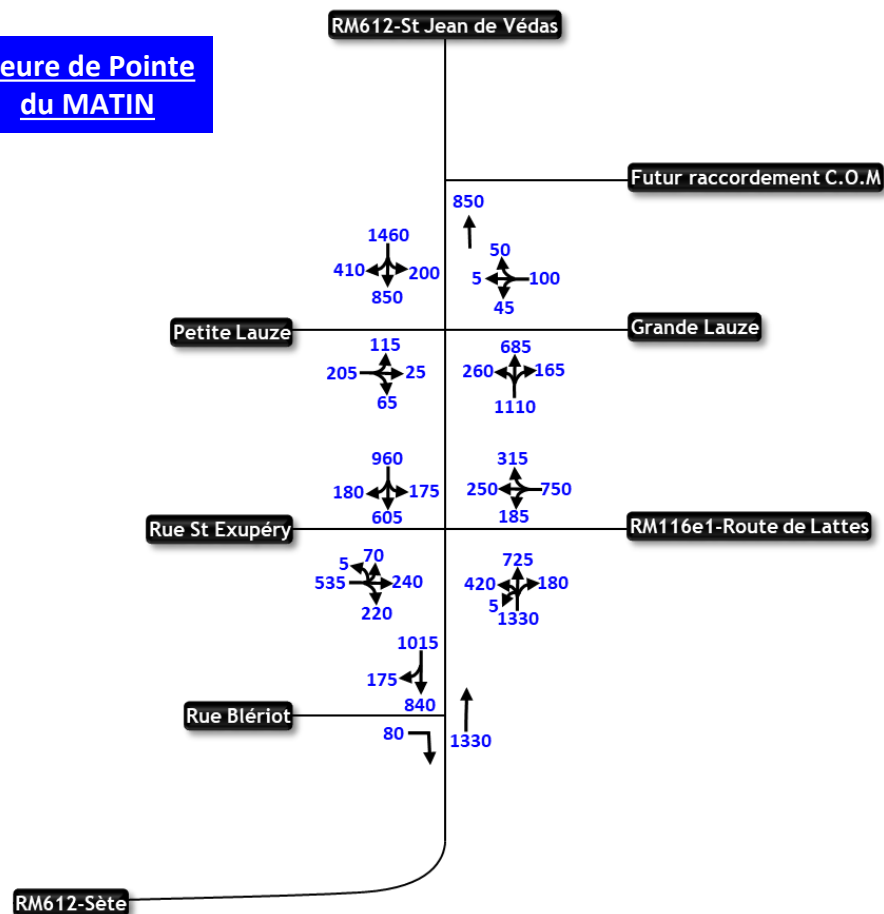
DESSERTTE DE LA Z.I. MARCEL DASSAULT - LA LAUZE

ANNEXES

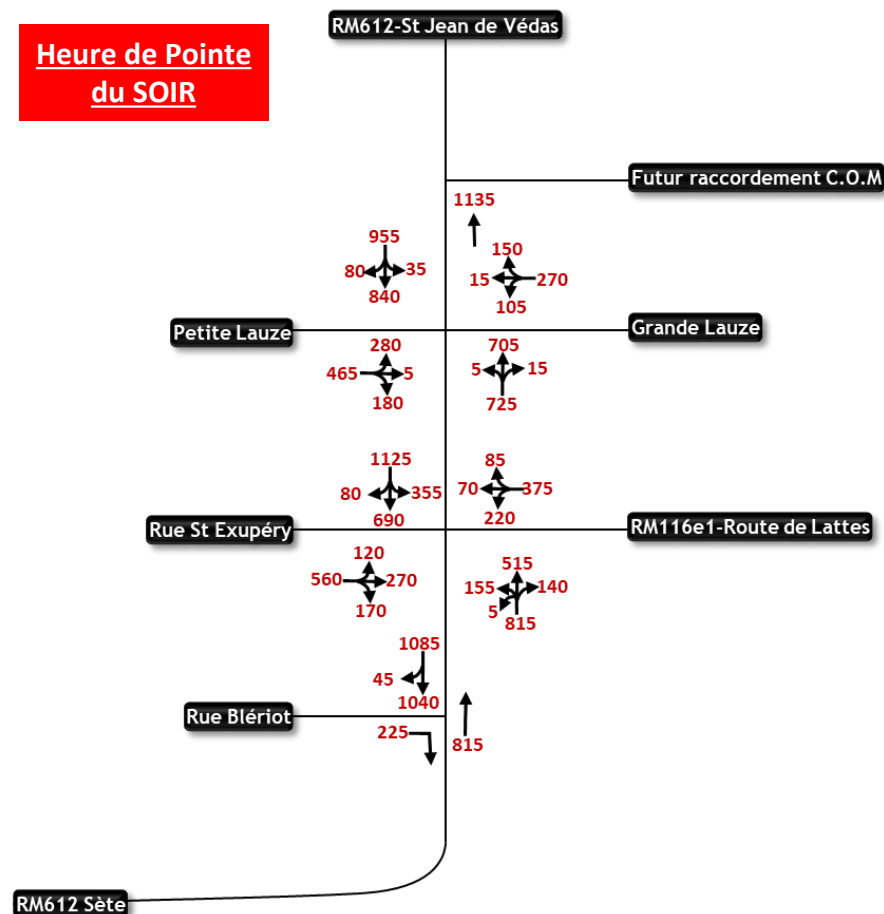
Distribution des trafics sur les carrefours de l'axe RM612 à l'horizon 2025

Sans projet LNMP
(Ligne Nouvelle
Montpellier Perpignan)

**Heure de Pointe
du MATIN**



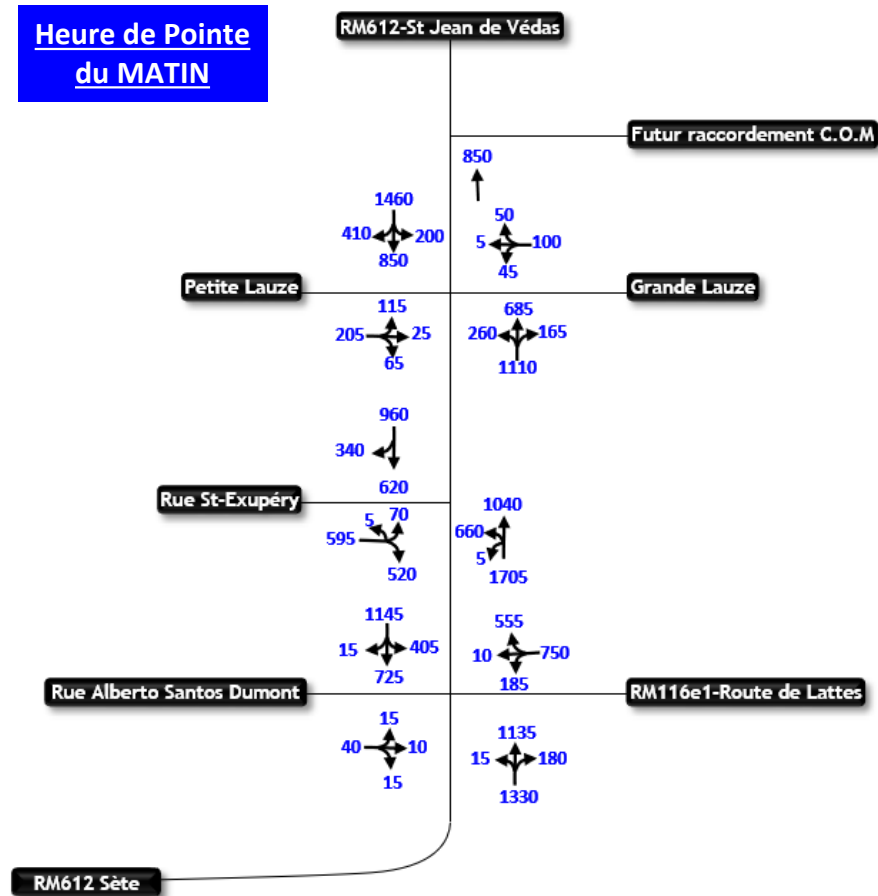
**Heure de Pointe
du SOIR**



Distribution des trafics sur les carrefours de l'axe RM612 à l'horizon 2025

Avec projet LNMP
(Ligne Nouvelle
Montpellier Perpignan)

Heure de Pointe du MATIN



Heure de Pointe du SOIR

