



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Autorité environnementale **Préfet de région**

**Dossier de création de la ZAC Oz 1 -
Projet d'ensemble Oz Montpellier Nature Urbaine -
Commune de Montpellier (34)
porté par la Communauté d'Agglomération de Montpellier**

**Avis de l'autorité environnementale
sur le dossier présentant le projet
et comprenant l'étude d'impact**

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

N° : 2013-000768

Avis émis le 04 OCT. 2013

ES/Min 248_13

PREFECTURE DE L'HERAULT
ARRIVEE LE :

26 NOV. 2013

BUREAU DU COURRIER

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

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon,

à

Monsieur le Président de l'Agglomération de
Montpellier
Communauté d'Agglomération de Montpellier
Place de Zeus
34000 MONTPELLIER

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

**Service en charge de l'Autorité Environnementale : DREAL LR - Service Aménagement / Division
Évaluation Environnementale**

Rédacteur de l'Avis : Emmanuelle BARETJE

emmanuelle.baretje@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis le 14/08/2013 pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier de création de la ZAC Oz 1 située sur la commune de Montpellier.

En sa qualité d'autorité environnementale par délégation du Préfet de Région, la DREAL a disposé d'un délai de 2 mois à compter de cette date pour donner son avis sur ce projet, soit au plus tard le 14/10/2013.

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple. Il devra être porté à la connaissance du public et conformément à l'article R122-9 du code de l'environnement, être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public lors de la phase de concertation. Il sera également publié sur le site Internet de la Communauté d'Agglomération et sur celui de la DREAL.

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

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

Avis détaillé

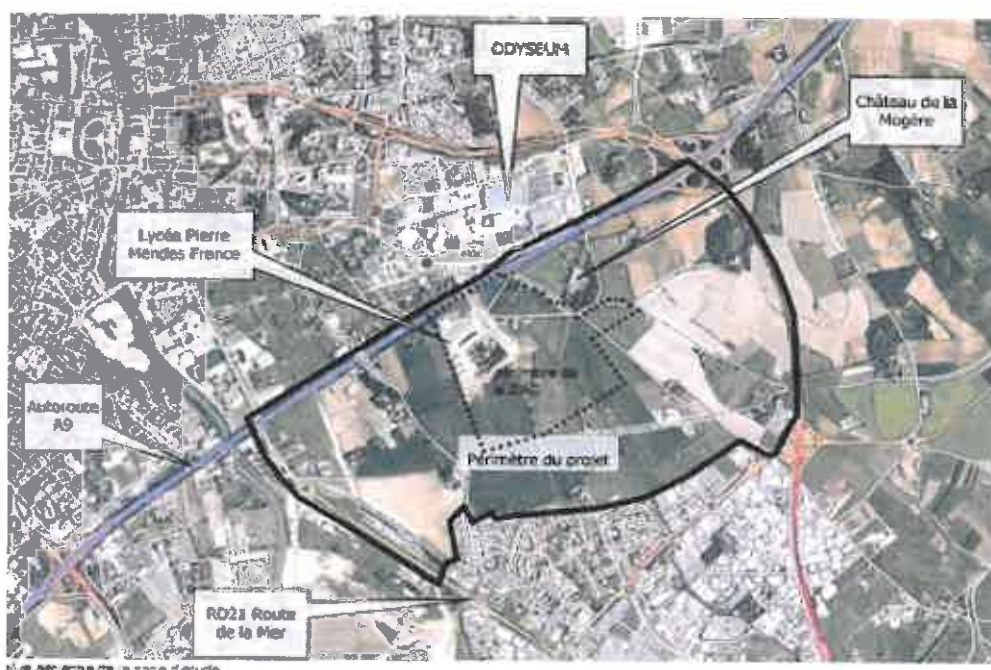
1. Présentation et contexte du projet

La ZAC Oz 1 constitue la première phase d'aménagement du projet d'ensemble Oz Montpellier Nature Urbaine, site de 350 ha (dont 150 ha seront constructibles, le reste étant des espaces verts) caractérisé à l'heure actuelle par une agriculture intensive. Il est localisé sur les communes de Montpellier et Lattes, entre l'autoroute A9 actuelle au Nord, et au-delà, la zone Odysseum, la limite communale de Lattes au Sud (quartier de Boirargues), la Méjanelle à l'Est, et le Pont Trinquat à l'Ouest.

Ce futur pôle urbain accueillera la nouvelle gare TGV-Montpellier Sud de France, associée à la ligne Ligne à Grande Vitesse (LGV) du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier, ainsi que le déplacement de l'A9 (l'A9 actuelle au niveau de Montpellier sera transformée en contournement, et la nouvelle A9 longera la future voie ferrée au niveau du site).

L'objectif du projet d'ensemble Oz Montpellier Nature Urbaine est d'offrir une mixité sociale (logements pour tous et équipements publics) et fonctionnelle (logements, services, commerces, équipements publics et de loisirs, pôle tertiaire supérieur, campus créatif).

En raison de son ampleur, son aménagement se déroulera sur une durée de plus de 20 ans et pourra se réaliser sous forme de plusieurs ZAC successives.



La ZAC Oz 1 s'étend sur 60 ha intégralement sur le territoire communal de Montpellier au Sud-Est, en bordure de l'autoroute A9 actuelle, au coeur du quartier Oz Nature Urbaine. Le périmètre de la ZAC englobe la nouvelle gare, et il est situé principalement au Nord du faisceau d'infrastructures (ligne LGV et A9 déplacée), mais également sur une partie plus réduite au Sud de ces dernières au droit de la gare TGV. La ZAC Oz 1 se caractérise par l'intervention de plusieurs maîtrises d'ouvrages, chacune liée à un projet (nouvelle gare, ligne LGV, A9 déplacée).

L'emprise du projet inclut un ruisseau, le Nègue-Cats (qui traverse le site du Nord au Sud sur sa partie Est) et l'espace boisé du Mas de Brousse, ainsi que le lycée Pierre Mendès France et son gymnase. Le château de la Mogère est, lui, présent en bordure immédiate du périmètre, à l'extérieur.

La ZAC a vocation à accueillir d'une part, le long des infrastructures, le pôle d'affaires du quartier Oz constitué en majorité de bureaux, et d'autre part, plus en retrait, des îlots denses et mixtes composés de logements (2 000 à 2 500 logements et 400 à 500 logements étudiants), de commerces et services, d'un programme éducatif et d'équipements publics de proximité.

Elle a pour objectifs plus particulièrement, l'intégration urbaine du pôle d'échange multimodal Montpellier Sud de France dès sa mise en service en 2017, ainsi que la création des articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants.

La réalisation de la ZAC est prévue en deux phases principales, la première correspondant à l'année de livraison de la nouvelle gare (2017).

L'ensemble du site fait partie des sites stratégiques du Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération de Montpellier.

Selon le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Montpellier, le périmètre de la ZAC est classé majoritairement en zones d'urbanisation future AU0-5 et 5AU-1 ponctuellement au niveau du Mas de Brousse. Une mise en compatibilité du PLU sera nécessaire, afin de permettre la réalisation du projet. Des emplacements réservés pour la gare nouvelle et le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier, ainsi que l'autoroute A9 déplacée sont présents.

Ce dossier a fait l'objet d'une présentation en réunion avec l'autorité environnementale en date du 21 juin 2013.

2. Enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale

Les enjeux identifiés sont :

- les nuisances sonores, liées à la proximité d'infrastructures bruyantes (ligne LGV et A9 déplacée) ;
- les modes de déplacements pour desservir la ZAC et au sein même du site ;
- la problématique eau (risque inondation-gestion des eaux pluviales et alimentation en eau potable-gestion des eaux usées) ;
- le paysage et le milieu naturel, caractérisés par des enjeux faibles, en raison de la nature des milieux présents sur le site.

3. Qualité de l'étude d'impact

Formellement, l'étude d'impact comporte bien les éléments prévus par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Les possibilités de développement des énergies renouvelables ont fait l'objet d'une réflexion dans le cadre de l'étude de faisabilité prévue par l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, l'objectif affiché étant que le quartier Oz consomme autant d'énergie qu'il en produit.

L'autorité environnementale relève avec satisfaction que l'étude d'impact a été menée sur la totalité du périmètre de l'opération Oz, permettant ainsi d'avoir une vision d'ensemble et une analyse globale de l'opération, sans perdre de vue pour autant le périmètre du projet et en concluant à chaque fois à l'échelle de la ZAC. A ce titre, des cartes de synthèse des enjeux paysagers et écologiques (les insectes observés auraient utilement pu figurer sur cette carte) ont été judicieusement réalisées sur l'ensemble du périmètre de l'opération.

L'autorité environnementale constate que les cartes présentes dans l'étude d'impact auraient pu utilement être agrandies, afin que le contenu et les légendes soient facilement lisibles. En outre, il serait nécessaire dès le début du dossier d'ajouter un plan global indiquant la localisation des Mas et des rues citées par la suite.

En ce qui concerne les partis pris d'aménagement, on note favorablement que la justification du projet vis-à-vis des enjeux environnementaux a fait l'objet d'une analyse approfondie, et que le projet a évolué, afin d'améliorer l'intégration de la ZAC dans son environnement paysager, naturel et urbain.

Par ailleurs, l'autorité environnementale relève avec satisfaction que pour le milieu naturel, des modalités de suivi des mesures proposées et de leurs effets ont été définies. Il serait nécessaire qu'elles concernent également les nuisances sonores et la desserte du site, en particulier l'utilisation des transports en commun après réalisation de la ZAC, ainsi que la gestion des eaux pluviales associée au risque inondation, et le déroulement du chantier.

Le résumé non technique, bien qu'illustré, mériterait néanmoins d'être complété sur les points suivants, afin de permettre une bonne prise de connaissance globale du sujet par le public : il serait judicieux de reprendre ici la carte de synthèse des enjeux paysagers, et de mettre plus en avant les choix d'aménagement en termes de gestion optimisée des stationnements et de mise en place d'un réseau de voies douces.

4. Prise en compte de l'environnement

4.1. Nuisances sonores

L'étude d'impact analyse de façon satisfaisante les nuisances sonores :

- existantes : liées à l'A9 actuelle, située en bordure Nord du site, au travers d'une campagne de mesures acoustiques et d'une simulation des niveaux de bruit de la situation initiale ;
- futures : générées par la présence de plusieurs infrastructures bruyantes prévues dans le projet, à savoir l'A9 actuelle requalifiée en boulevard urbain, mais surtout l'A9 déplacée et la voie ferrée, au travers d'une analyse de l'exposition au bruit des futurs bâtiments du quartier, avec la prise en compte des protections acoustiques préconisées respectivement lors des études relatives à la LGV et au déplacement de l'autoroute A9.

Il en ressort que les niveaux de bruit mesurés ou simulés restent inférieurs à 60-65 dB(A) en façade de jour et 60 dB(A) de nuit, traduisant une ambiance sonore globalement modérée, avec un dépassement de ces seuils en bordure de l'A9.

L'autorité environnementale relève avec satisfaction que l'aménagement du quartier a été réfléchi pour limiter les nuisances sonores en priorité vis-à-vis des logements, mais également vis-à-vis des bureaux. En effet, les bâtiments de bureau sont prévus en première ligne autour des infrastructures sous forme d'îlots très denses et compacts, les logements étant plus en retrait. Il est indiqué de plus que les façades des bâtiments de bureau seront recouvertes de « doubles peaux » végétalisées avec des parois vitrées anti-bruit, les premiers niveaux de ces bâtiments les plus exposés au bruit étant réservés pour des parkings. Il est également envisagé de maintenir entre les deux infrastructures et de part et d'autre de celles-ci, des bandes tampon plantées d'arbres, ainsi que sur les parties du linéaire d'infrastructures non bâties, un système de protections acoustiques (écrans ou merlons) et d'écrans végétaux. Pour assurer la continuité des protections, l'étude d'impact préconise que les immeubles soient réunis par des liaisons transparentes bloquant ainsi le bruit entre les façades et que des écrans et merlons complémentaires soient installés. Enfin, il est souligné qu'autour des grands axes de circulation internes, des mesures équivalentes de protection contre le bruit seront prises au niveau des façades des bâtiments.

4.2. Modes de déplacements pour desservir la ZAC et au sein même du site

Le dossier indique que le projet se situe à proximité immédiate (A9 actuelle) ou plus lointaine (RD 21, RD 66 et RD 189) de grands axes de circulation supportant à l'heure actuelle des niveaux de trafics importants, reflet des flux pendulaires domicile-travail, combinés aux flux de desserte des zones commerciales en particulier le week-end.

Il est précisé à juste titre que ce réseau viaire sera particulièrement impacté par la réalisation du projet d'ensemble Oz Montpellier Nature Urbaine, et que les incidences seront variables selon le phasage du projet (évolution de la fréquentation de la gare, arrivée progressive des habitants et des personnes venant travailler au sein du quartier). L'étude d'impact préconise des aménagements de voiries pour améliorer le fonctionnement du réseau et la fluidité de la circulation, adaptables sur le long terme en fonction des trafics réels.

S'agissant des stationnements, le dossier relève valablement que des besoins importants seront nécessaires pour la gare, les résidents, les personnes travaillant sur le site, ainsi que les usagers. L'autorité environnementale note favorablement que des mesures pertinentes sont proposées pour gérer efficacement et optimiser le stationnement, entre autres la mutualisation des places de parking entre résidents et personnes qui travaillent, la promotion du co-voiturage et de l'autopartage, les parkings souterrains ou silos, ainsi que la limitation du nombre de places réservés à chaque logement.

En ce qui concerne les transports en commun, il est prévu le prolongement de la ligne 1 du tramway depuis Odysseum vers la nouvelle gare, afin de relier les deux gares de Montpellier et le nouveau quartier au réseau de tramways et de bus existant. Le dossier précise qu'à terme, le quartier sera également connecté à la ligne 3 vers Pérols et la mer, présente à l'heure actuelle le long de la RD 21, en bordure Sud-Ouest du projet d'ensemble Oz.

Quant aux voies douces, l'étude d'impact indique que des aménagements cyclables existent le long de la RD 21, mais qu'à l'intérieur du site, aucun cheminement piéton ou pistes cyclables particuliers ne sont présents. L'autorité environnementale note favorablement qu'un réseau fin de voies cyclables et piétonnes est prévu sur toute l'emprise de la ZAC, connecté avec les quartiers extérieurs, en particulier avec Odysseum.

L'autorité environnementale souligne l'intention affichée du maître d'ouvrage d'offrir une réelle alternative à l'usage de la voiture, en facilitant l'utilisation des transports en commun et des cycles, en limitant les places de stationnement et en réduisant la part de l'espace dédié à l'automobile.

4.3. Problématique eau (risque inondation-gestion des eaux pluviales et alimentation en eau potable-gestion des eaux usées)

L'étude d'impact précise que le projet est concerné par le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) de la commune, approuvé le 13/01/2004 : une zone inondable rouge R est localisée autour du Nègue-Cats, où toute nouvelle construction est interdite. Le projet prévoit la création d'un parc sur cette zone avec un système de bassins en cascade permettant de gérer les débordements du cours d'eau en période de crue.

Par ailleurs, on note favorablement qu'un schéma directeur d'aménagement hydraulique est élaboré sur l'ensemble du projet Oz, afin de prendre en compte les différents aménagements prévus, d'optimiser les dispositifs hydrauliques et de mutualiser au maximum les bassins.

S'agissant de l'alimentation en eau potable, l'étude d'impact reconnaît à juste titre que la ZAC nécessitera des besoins en eau importants. Quant au traitement des eaux usées, le dossier souligne que la capacité de la station d'épuration MAERA sera augmentée dans les années à venir. Néanmoins, il serait nécessaire de s'assurer de l'adéquation entre la disponibilité des ressources existantes et/ou envisagées et les besoins générés par le projet, en fonction du phasage de réalisation de la ZAC.

4.4. Paysage et milieu naturel

L'étude d'impact a mis en évidence des enjeux faibles sur le site. Néanmoins, il existe des secteurs intéressants en matière de biodiversité et de paysage, localisés au niveau du Nègue-Cats et de sa ripisylve, ainsi qu'au niveau des principales bâtisses entourées de boisements, à savoir plus particulièrement pour la ZAC Oz 1, un ancien mas viticole situé sur l'emprise du projet (Mas de Brousse) et le château de la Mogère, situé à l'extérieur du site en bordure immédiate.

L'autorité environnementale relève avec satisfaction que ces différents secteurs seront préservés, intégrés au projet et mis en valeur, en particulier concernant le Nègue-Cats par l'intermédiaire d'un large parc autour du ruisseau. Il est également prévu à juste titre des mesures en phase chantier, à savoir le balisage des zones sensibles, et la planification du calendrier des travaux, afin d'éviter les périodes de sensibilité des espèces faunistiques (nidification, reproduction, hibernation).

S'agissant plus particulièrement d'une libellule à enjeu fort (l'Agrion de Mercure) observée dans le fossé le long du château de la Mogère, en bordure Nord-Est de l'emprise du projet, le dossier précise que ce ruisseau sera conservé. A ce titre, il conviendrait d'être particulièrement vigilant en phase travaux, afin de s'assurer de la bonne préservation du ruisseau et de la population de libellule associée.

Au titre de Natura 2000, l'étude simplifiée d'incidences réalisée conclut valablement que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur les sites Natura 2000 proches du projet.

5. Conclusion

L'autorité environnementale souligne la bonne qualité de l'étude d'impact, ainsi que la prise en compte satisfaisante par le projet des enjeux environnementaux.

L'autorité environnementale relève l'effort réalisé par le maître d'ouvrage pour mener une réflexion globale à l'échelle de l'opération d'ensemble Oz Montpellier Nature Urbaine, dans un souci d'intégration du programme d'aménagement et de la ZAC Oz 1 dans leur environnement urbain, hydraulique, paysager et naturel.

Pour le Préfet et par délégation,

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


Philippe MONARD