



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

## **Autorité environnementale** Préfet de région

**Dossier de création modificatif  
Extension de la ZAC Parc d'activités de l'Aéroport  
Commune de Pérols (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° : 2013-000591

Avis émis le 24 JUIN 2013

EB/vL 329/13

DREAL LANGUEDOC-ROUSSILLON  
520 allées Henri II de Montmorency  
34064 Montpellier Cedex 02  
[www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr](http://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 15/05/2013 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 modificatif concernant l'extension de la ZAC Parc d'activités de l'Aéroport située sur la commune de Pérols.

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 15/07/2013.

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple. Il devra être porté à la connaissance du public et conformément à l'article R122-14 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**

Le projet d'environ 36 ha se situe en limite Nord de la commune de Pérols, au sein d'un secteur enclavé entre des infrastructures (la RD 21 ou avenue Georges Frêche appelée aussi « route de la mer » au Sud-Ouest, la RD 21E6 à l'Ouest, la RD 172 au Sud et un peu plus à l'Est la RD 66) et des zones d'activités existantes. On note toutefois la présence au Sud du site de l'autre côté de la RD 172, du Mas agricole de Pailletrice et de son domaine.

La création de la ZAC Parc d'activités de l'Aéroport a été approuvée en 2001, et le programme d'équipements publics avec le dossier de réalisation approuvé en 2002. Le projet consiste ici en une modification de l'actuelle ZAC Parc d'activités de l'Aéroport sur un périmètre élargi.

La première tranche de la ZAC, en partie Nord du site, a fait l'objet de nombreux aménagements ces dernières années. Elle est en voie d'achèvement.

La seconde tranche de la ZAC s'étend sur environ 11,5 ha, en partie Sud du site sur des terrains agricoles, et reste à aménager.

L'extension de la ZAC porte sur le pôle commercial dit « du Phare » (datant des années 1970) à la pointe Ouest du site, et un délaissé de l'avenue Georges Frêche au niveau de l'ancien giratoire RD 21/RD 172 en bordure de la station de tram de la ligne 3 Ecopôle, à la pointe Sud du site.

Le projet prévoit :

- sur la première tranche, de réaliser des extensions ponctuelles de programme (densification des lots) et de nouveaux programmes plus compacts sur les terrains libres en cours de commercialisation ;
- dans le cadre de la seconde tranche et de l'extension du périmètre, de maintenir la mixité entre commerces, activités tertiaires et de services, conformément aux objectifs initiaux de la ZAC, sous la forme d'un ensemble commercial structuré et associé à des programmes variés de bureaux et d'équipements.

La ZAC s'inscrit, en tant que première phase d'aménagement (Ode - Acte 1), dans le projet urbain d'ensemble Ode Montpellier Nature Urbaine, programme de véritable reconquête urbaine et commerciale d'un territoire de 250 ha, situé le long de la route de la mer, entre Montpellier et le littoral. Cette première phase d'aménagement fera l'objet d'une poursuite du renouvellement urbain sur 100 hectares supplémentaires, par l'intermédiaire d'une seconde ZAC (Ode - Acte 2).

Le projet se situe au sein de l'un des onze sites stratégiques identifiés au Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération de Montpellier. Il nécessite une mise en compatibilité du règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune, notamment pour harmoniser les densités de ce secteur avec les secteurs du PLU environnants, et rendre compatibles les surfaces de plancher autorisées avec les éléments du projet.

Ce dossier a fait l'objet d'une réunion de cadrage préalable en date du 18 janvier 2013.

## **2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale**

Les principaux enjeux sont :

- la problématique eau (risque inondation-gestion des eaux pluviales et alimentation en eau potable) ;
- les modes de déplacements pour desservir la ZAC et au sein même du site ;
- les nuisances sonores, liées à la proximité d'infrastructures bruyantes et de l'aéroport de Montpellier Méditerranée ;
- le milieu naturel, 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.

Est également présente l'étude de faisabilité prévue par l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, « sur les potentialités de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération ».

L'autorité environnementale souligne la bonne qualité de l'étude naturaliste, composée d'un pré-diagnostic réalisé à la fin de l'été et à l'automne 2012, complété par de nouveaux inventaires menés au début du printemps 2013. Même si cette étude intégrale est annexée au dossier, son contenu n'est repris que trop succinctement dans l'étude d'impact pour la partie analyse de l'état initial et impacts, ce qui ne permet pas

d'avoir une bonne traçabilité des réflexions menées. En particulier, les cartographies des habitats et de localisation des enjeux faunistiques auraient dû figurer dans l'étude d'impact, ainsi que l'analyse des impacts par espèce.

S'agissant des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus, on note favorablement que la ZAC Les Portes de l'Aéroport à Mauguio a été prise en compte, dans la mesure où ces deux projets sont juste séparés par un front bâti (situé en bordure extérieure Est du périmètre du projet) et la RD 66. Il est souligné à juste titre que les effets cumulés les plus significatifs sont potentiellement liés aux déplacements et aux trafics générés. Il est également précisé qu'aucun effet cumulé n'est attendu sur les milieux naturels, en raison de l'absence de continuité écologique entre les deux projets, la RD 66 les séparant. Toutefois, une consommation supplémentaire de milieux naturels serait à considérer. Il conviendrait d'aborder l'intégration de ces deux projets dans leur environnement urbain, paysager et naturel.

En ce qui concerne les partis pris d'aménagement, on regrette que l'étude d'impact ne présente qu'un schéma d'intention sur les principes d'aménagement. Un plan d'aménagement global de la ZAC aurait été à ce stade utile pour identifier, d'une part les zones qui seront construites, d'autre part les espaces laissés libres de tout aménagement (il est juste matérialisé l'emplacement de principe d'un jardin méditerranéen au milieu de la zone). Ce plan aurait permis d'analyser plus précisément les impacts potentiels du projet en matière de biodiversité et de bruit. A ce titre, il aurait été judicieux de superposer le plan d'aménagement du projet et la carte de synthèse des enjeux écologiques (absente du dossier), ainsi que les cartes des secteurs affectés par le bruit. Ce plan permettrait également de juger de la pertinence des mesures proposées concernant le milieu naturel, le paysage, les nuisances sonores et la desserte du site, ainsi que de s'assurer de l'engagement du maître d'ouvrage sur la mise en oeuvre de ces mesures.

On relève avec satisfaction l'effort du maître d'ouvrage pour définir des modalités de suivi des mesures proposées et de leurs effets : ces modalités semblent pertinentes et concernent aussi bien le déroulement du chantier, que le milieu naturel, et la gestion des eaux pluviales associée au risque inondation. Il aurait été opportun de prévoir, après réalisation de la ZAC, un suivi de la desserte du site, en particulier de l'utilisation des transports en commun, ainsi que des nuisances sonores.

Par ailleurs, l'étude d'impact aborde à juste titre la notion de programme de travaux, dont la réalisation est échelonnée dans le temps, et présente une appréciation des impacts de la seconde ZAC. On regrette l'absence de carte de localisation des deux ZAC et du programme dans son ensemble. Il est souligné valablement que l'état de connaissance des deux projets au stade actuel, ne permet pas d'avoir une analyse poussée sur l'ensemble des effets potentiels du programme sur l'environnement. Néanmoins, l'analyse réalisée mériterait d'être plus pertinente.

Le résumé non technique, bien qu'illustré, mériterait néanmoins d'être précisé pour la partie impacts, afin de permettre une bonne prise de connaissance globale du sujet par le public. En effet, les effets du projet se limitent à un tableau de synthèse de hiérarchisation sans description des impacts, seuls les principaux en phase travaux sont cités. En outre, le résumé aurait dû utilement reprendre les parties suivantes de l'étude d'impact, qui présentent un intérêt dans le cadre de la ZAC : l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus, l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme de travaux, ainsi que les modalités de suivi des mesures proposées et de leurs effets.

#### **4. Prise en compte de l'environnement**

##### **4.1. Risque inondation - gestion des eaux pluviales et alimentation en eau potable**

L'étude d'impact indique que le projet est concerné par le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) de la commune, approuvé le 06/02/2004 : une zone inondable R, rouge naturelle, est localisée autour du Nègue-Cats sur la bordure Est du site et autour du cours d'eau traversant le site d'Ouest en Est (affluent rive droite du Nègue-Cats).

Il est précisé que cet enjeu, ainsi que la compensation de l'imperméabilisation générée par l'urbanisation, a déjà été pris en compte globalement sur la totalité du périmètre de la ZAC (tranches 1 et 2), dans le cadre de l'autorisation préfectorale du 21/06/2004 au titre du dossier Loi sur l'Eau (articles L.214-1 à 6 du Code de l'Environnement). Les travaux autorisés à ce titre ont été en grande partie réalisés, à savoir la totalité de l'ouvrage de compensation de l'imperméabilisation et de la zone inondable supprimée, ainsi que la majeure partie du recalibrage de l'affluent rive droite du Nègue-Cats.

Le dossier conclut valablement que le projet modificatif de la ZAC n'aura aucune incidence sur le risque inondation, dans la mesure où l'extension du périmètre est située hors de la zone inondable du PPRI. Seule l'imperméabilisation supplémentaire de la ZAC due à l'extension du périmètre sera à compenser par un nouvel ouvrage de rétention.

L'autorité environnementale constate avec satisfaction que la démarche du maître d'ouvrage s'inscrit dans une politique de réparation de l'existant, c'est-à-dire de rattrapage hydraulique des secteurs urbanisés qui

posent problème : c'est le cas à l'heure actuelle du périmètre « du Phare », où la gestion de l'imperméabilisation existante n'est pas conforme à la réglementation.

S'agissant de l'alimentation en eau potable, l'étude d'impact souligne à juste titre que la ZAC nécessitera un volume d'eau potable supplémentaire, mais il serait nécessaire de s'assurer que les ressources existantes seront suffisantes pour couvrir les besoins générés par le projet.

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

Le dossier indique que la ZAC fait l'objet de dessertes viaires satisfaisantes, à la fois externe de part sa situation entourée par des infrastructures, et interne, compte-tenu de l'aménagement de la tranche 1 du périmètre. On note également la présence de carrefours ou giratoires en bordure du site, qui permettent de faire le lien entre les voies structurantes externes et internes.

L'étude d'impact souligne à juste titre que le secteur est déjà confronté à un trafic important avec des niveaux d'engorgement non négligeables, liés en particulier aux déplacements journaliers domicile - travail et aux accès des zones commerciales le samedi.

Il est précisé valablement que la ZAC en phase exploitation va entraîner une augmentation importante du trafic évaluée à 736 unités de véhicule particulier (uvp)/h en heure de pointe du matin et 1 229 uvp/h en heure de pointe du soir, avec des pointes le soir (1 230 uvp) et le samedi (1 400 uvp).

Le dossier propose des solutions pour limiter les impacts sous la forme d'un schéma qui n'est pas très clair. Ce point mériterait d'être explicité, d'autant plus que la desserte du secteur devrait faire l'objet d'une réflexion plus globale à l'échelle du programme de travaux.

S'agissant des transports en commun, l'étude d'impact indique que la ZAC est desservie par la ligne 3 du tramway avec l'arrêt Ecopôle situé au Sud du site sur l'avenue Georges Frêche. Quant aux voies douces, il est précisé que des aménagements cyclables existent principalement le long de l'Avenue Georges Frêche, ainsi qu'au niveau de la RD 172, mais restent mal adaptés à l'échelle globale du réseau.

On note favorablement que le projet prévoit l'aménagement de cheminements doux depuis l'arrêt de la ligne 3 du tramway pour la desserte de la ZAC et du quartier. Il conviendrait de s'assurer qu'un maillage de voies douces à une échelle plus large permettra à terme d'offrir aux usagers de la ZAC une réelle alternative à l'usage de la voiture.

#### **4.3. Nuisances sonores**

On relève avec satisfaction l'utilisation de plusieurs sources de données pour analyser les nuisances sonores associées au site :

- cartes de bruit établies par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Hérault qui signalent un dépassement de seuil sonore fixé à 68 dBA de jour pour la RD 66 au droit du projet ;
- secteurs affectés par le bruit au droit du projet : RD 66 - catégorie 2 / 200 m, RD 21 - catégorie 2 / 200 m et RD 172 - catégorie 3 / 100 m ;
- Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Montpellier Méditerranée : l'aire d'étude se situe quasi-intégralement en zone C, zone de bruit modérée ;
- résultats d'une campagne de mesures acoustiques ponctuelles réalisée sur le secteur dans le cadre des études sur l'avenue Georges Frêche au niveau des zones d'aménagement à proximité des axes de circulations principaux (RD 172 et RD 189 plus au Nord de la ZAC) : l'autorité environnementale s'interroge sur la pertinence de cette étude. En effet, seuls deux points de mesure situés à proximité du site ont été pris en compte, dont l'un est localisé au Nord de la ZAC au sein de la tranche 1 déjà aménagée. Il aurait été intéressant de positionner des points de mesure proches des infrastructures (seule la RD 172 est prise en compte ici), et des points plus éloignés, afin d'évaluer l'impact potentielle de ces voies bruyantes. En outre, on regrette l'absence de conclusion quant à l'ambiance sonore, suite aux résultats des mesures acoustiques.

L'étude d'impact souligne valablement que le projet entraînera une augmentation de l'ambiance sonore pour les riverains, liée à l'accroissement du trafic et à l'implantation de nouvelles activités, dont la nature précise n'est pas connue à l'heure actuelle. Afin de réduire ces impacts, on note favorablement qu'il est prévu que les voiries internes et le parc de stationnements soient conçus pour limiter la production de bruit, et que la vitesse soit limitée à 50 km/h. Il est précisé à juste titre que les bâtiments feront barrière à la propagation sonore, et que l'afflux routier intense se limitera aux heures de pointes.

Néanmoins, l'impact de l'environnement existant (proximité d'infrastructures bruyantes et de l'aéroport) sur les usagers de la ZAC aurait dû également être évalué, même si le maître d'ouvrage s'engage à respecter les prescriptions du PEB, et qu'une isolation phonique des bâtiments de bureau est d'ores et déjà prévue pour ceux localisés dans la bande affectée par le bruit des voiries classées.

#### 4.4. Milieu naturel

L'étude naturaliste a mis en évidence la présence sur le site d'un secteur intéressant : il s'agit d'un alignement de frênes et de chênes blancs, bordant un canal de drainage des eaux (affluent rive droite du Nègue-Cats), situé au Nord-Est de la tranche 2 du site. Cet habitat est utilisé aussi bien comme zone de nidification et de halte migratoire pour des oiseaux, que comme zone de chasse, corridor de transit et gîtes potentiels pour des chauves-souris, et deux espèces d'insectes (l'une protégée et l'autre à forte valeur patrimoniale) y sont fortement potentielles.

L'étude naturaliste souligne que, avant le commencement des investigations de terrain printanières, ce secteur a été très impacté par des coupes d'arbres, et sa surface fortement réduite, le sol ayant été retourné au droit des arbres, suite à des interventions de chantier dans le cadre des travaux hydrauliques sur le cours d'eau. L'autorité environnementale s'interroge sur la conduite et l'encadrement de ce chantier.

Quoiqu'il en soit, on note favorablement que la principale mesure d'atténuation proposée consiste à éviter et préserver cet alignement d'arbres, en mettant en oeuvre un balisage en phase travaux et en instaurant une zone tampon de 30 m qui fera l'objet d'une gestion adaptée dans le cadre de l'aménagement paysager prévu. L'implantation de nichoirs à oiseaux et à chiroptères est également envisagée. L'autorité environnementale constate avec satisfaction qu'il est prévu une anticipation de cet aménagement paysager, afin qu'il soit fonctionnel pour la faune le plus rapidement possible en amont des travaux notamment.

Par ailleurs, l'étude d'impact propose à juste titre que les premiers travaux de défrichage, terrassement et décapage se fassent à une période peu sensible (novembre à février) pour éviter la destruction d'individus, et qu'ensuite, les travaux d'implantation des bâtiments se fassent dans la continuité, afin d'éviter toute recolonisation du milieu par des espèces.

Au titre de Natura 2000, l'étude 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 recommande que le dossier de création de la ZAC soit complété par un plan d'aménagement plus détaillé, ce qui permettrait de juger de l'intégration du projet dans son environnement urbain, paysager, naturel et sonore.

Par ailleurs, au stade de la réalisation de la ZAC, la desserte viaire du secteur, ainsi que l'aménagement de cheminements doux devraient faire l'objet d'une réflexion plus globale à l'échelle du programme de travaux.

Pour le Préfet et par délégation,

La Directrice Régionale Adjointe  
de l'Environnement, de l'Aménagement  
et du Logement Languedoc-Roussillon

  
Annie VIU