



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

Inspection générale de l'Environnement
et du Développement durable

**Avis sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme
(PLU) de Montpellier (Hérault) dans le cadre d'une déclaration
d'utilité publique (DUP)**

N°Saisine :2024-12853

N°MRAe : 2024AO57

Avis émis le 10 mai 2024

PRÉAMBULE

Pour tous les plans et documents d'urbanisme 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 de plan ou document d'urbanisme, mais sur la qualité de la démarche d'évaluation environnementale mise en œuvre par le maître d'ouvrage, ainsi que sur la prise en compte de l'environnement par 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.

Par courrier reçu le 09 février 2024, l'autorité environnementale a été saisie par le préfet de l'Hérault pour avis sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Montpellier (Hérault) dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP).

L'avis est rendu dans un délai de 3 mois à compter de la date de réception de la saisine à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie.

En application de l'article R. 122-17 du code de l'environnement (CE) et du 2° de l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme (CU) relatif à l'autorité environnementale compétente, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe).

Cet avis a été adopté en collégialité électronique conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (décision du 7 janvier 2022) par Florent Tarris, Philippe Chamaret et Annie Viu.

En application l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 29 septembre 2022, 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. 104-24 du code de l'urbanisme, l'agence régionale de santé Occitanie (ARS) a été consultée le 16 février 2024.

Conformément aux dispositions de l'article R. 104-25 du Code de l'urbanisme, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique.

Il est également publié sur le site internet de la MRAe¹.

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

SYNTHÈSE

Le Préfet de l'Hérault a initié une déclaration d'utilité publique (DUP) emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Montpellier ayant pour objectif de permettre la réalisation de la ZAC « Nina Simone » (ex ZAC Extension Hippocrate). Cette mise en compatibilité ne remet pas en cause l'économie générale du PLU et le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Le projet de ZAC de 7 ha environ se situe entre l'avenue Nina Simone au nord, la rue du Mas de Barlet à l'ouest, l'A709 au sud et la route de Vauguières à l'est en continuité du tissu bâti.

Le projet de ZAC consiste en la création d'un nouveau quartier d'environ 7 ha visant à créer 25 000 m² de surface de plancher dédiée aux habitations (400 logements) et 30 000 m² de surface de plancher dédiée aux activités. Le projet comprend également la création d'un réseau de voiries de desserte interne, l'aménagement de cheminements modes doux, ainsi que deux bassins de rétention hydraulique.

Le dossier présente une évaluation environnementale qui identifie correctement les principaux enjeux environnementaux ainsi que les incidences sur l'environnement.

La MRAe souligne en particulier la nécessité de renforcer la justification de la localisation de l'ouverture à urbanisation par une analyse de solutions de substitution raisonnables

Sur la prise en compte de l'environnement, la MRAe attire l'attention sur la nécessité d'une meilleure intégration au niveau des documents opposables du PLU modifié des enjeux environnementaux liés à la gestion des déplacements, le cadre de vie (nuisances sonores et pollution de l'air) et des paysages..

1 Présentation du projet

1.1 Contexte et présentation du projet objet de la mise en compatibilité du PLU

La ZAC Nina Simone (ex Extension Hippocrate) constitue l'extension de la ZAC Port Marianne-Hippocrate, créée le 29 septembre 2000 par la Ville de Montpellier sur une superficie d'environ 7,3 ha. Le projet de ZAC Extension Hippocrate se situe entre l'avenue Nina Simone au nord, la rue du Mas de Barlet à l'ouest, l'A709 au sud et la route de Vauguières à l'est. Il couvre un périmètre total de 7,2 ha

Le dossier indique que le projet répond aux objectifs suivants :

- *permettre l'implantation de logements et d'activités ;*
- *structurer les abords de l'avenue Nina Simone et de la rue du Mas de Barlet en cohérence avec les secteurs mitoyens ;*
- *traiter les façades sur l'A709 comme écran acoustique du quartier*
- *assurer les continuités cyclables et piétonnes ;*
- *définir des affectations et des volumétries adaptées en harmonie avec les habitations existantes à préserver à court ou moyen termes.*

Le projet entend également traiter les aspects hydrauliques et la protection contre les inondations.

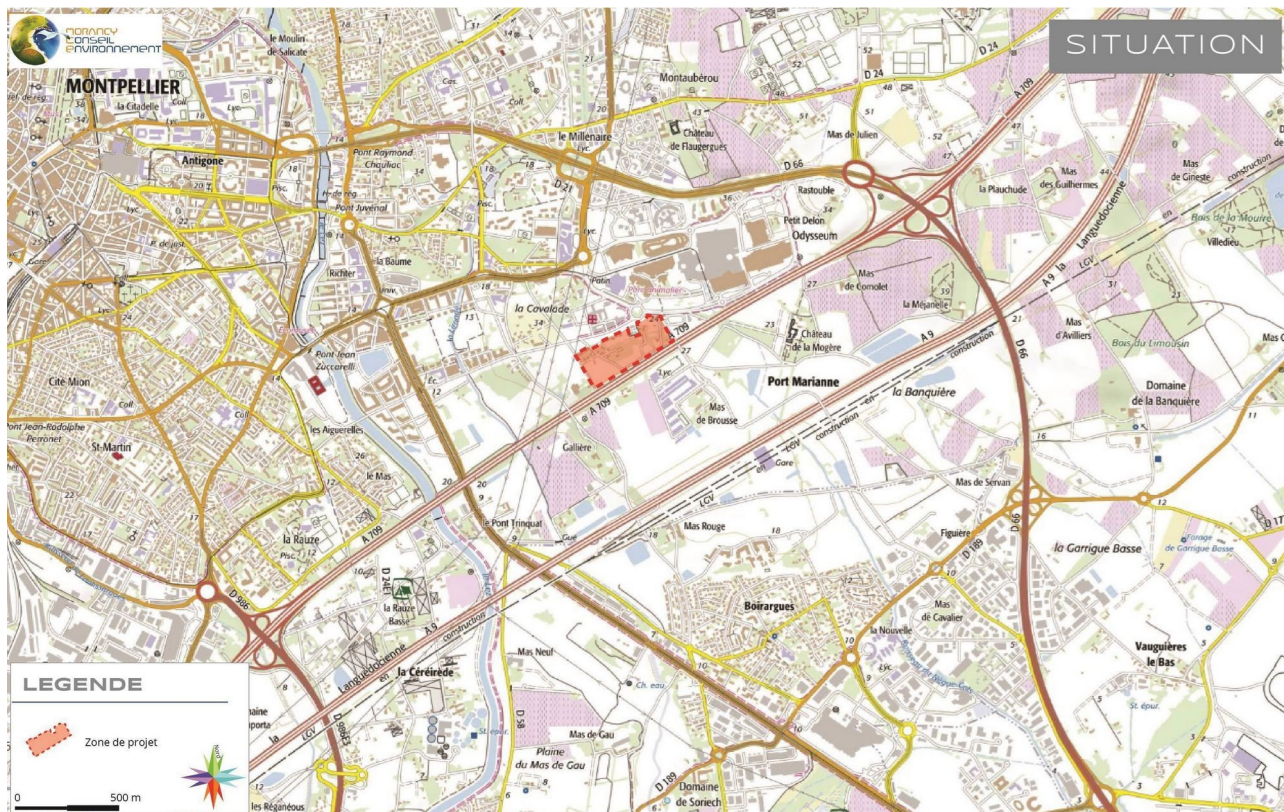


Figure1 : Plan de situation du projet, p. 6 du rapport environnemental



Fig.2 : Plan de masse de ZAC Nina Simone, p.7 du rapport environnemental

Le PLU de la ville de Montpellier a été approuvé le 2 mars 2006. Sa dernière modification simplifiée, n° 5, date du 28 septembre 2021.

Le projet de la ZAC Nina Simone n'est pas compatible avec le PLU en vigueur de la ville de Montpellier.

Dans le détail, le projet prévoit la construction de logements, bureaux et commerces. Or ces aménagements ne sont pas compatibles avec les règlements des zones 3AUw, AU0-2w et 12AU2 qui ne permettent pas la réalisation du projet.

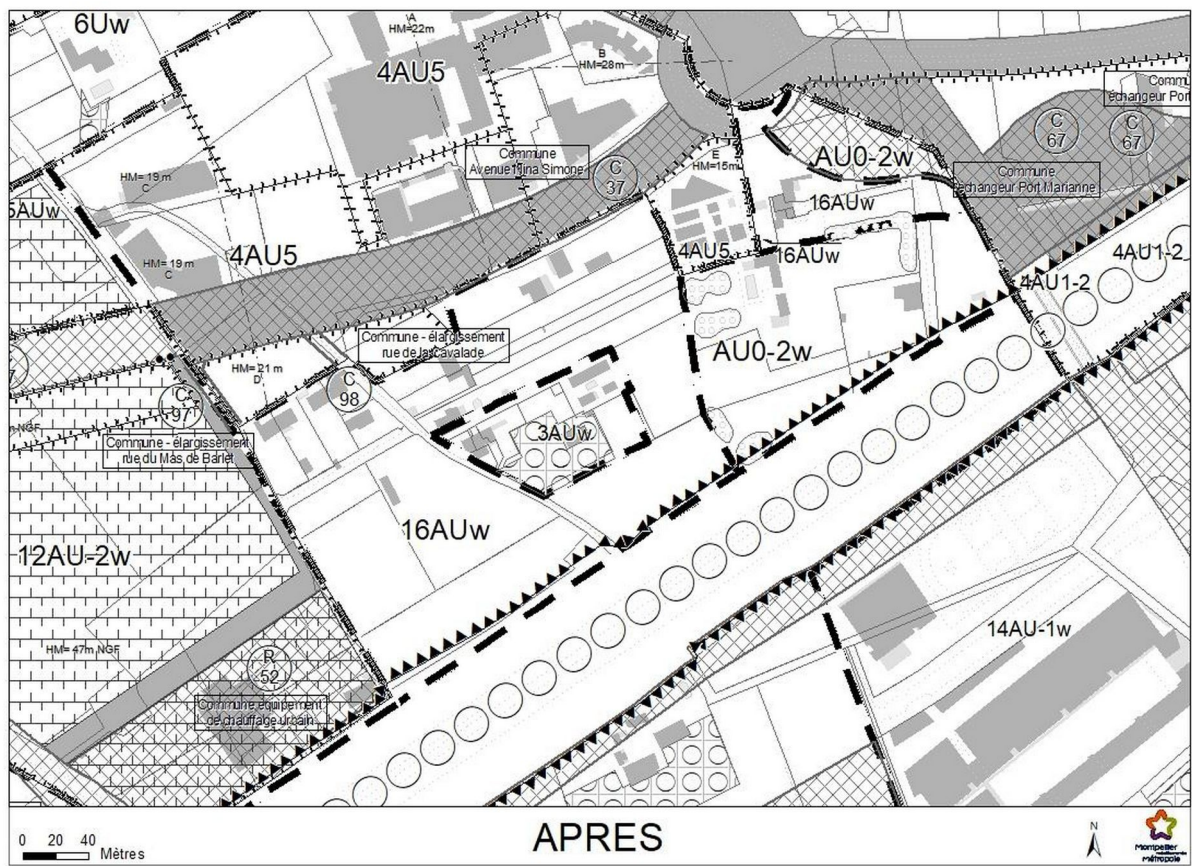
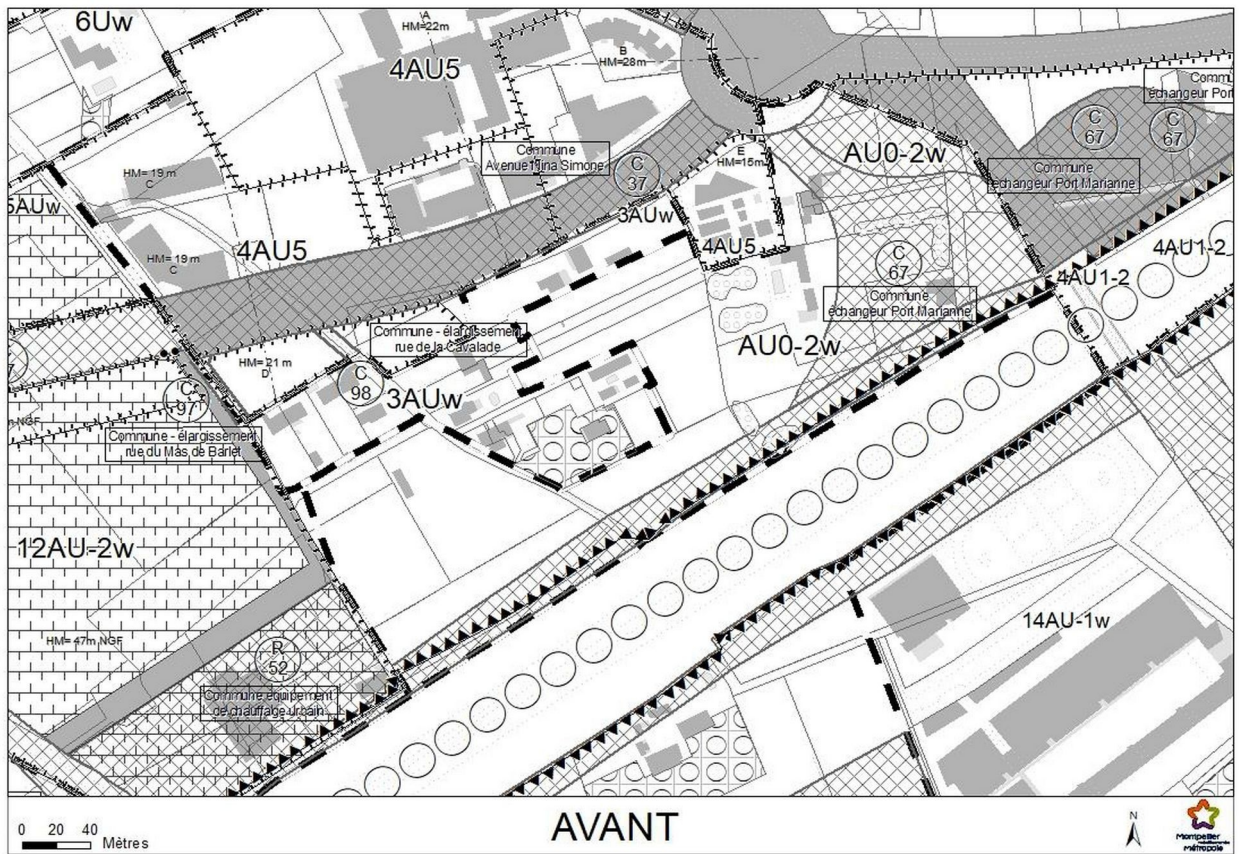
De plus, les emplacements réservés (ER) n°C67 « Aménagement de l'échangeur de Port Marianne » et N1 « collecteur d'autoroute A9 » ne sont pas en adéquation avec le projet.

En revanche, il est précisé que les boisements en partie centre et sud-est du périmètre du projet classés en Espaces boisés classés (EBC) et ceux identifiés comme « arbres remarquables » selon l'article L.123-1-5 III 2e du CU seront conservés.

Il est indiqué également que le projet est compatible avec le Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU, aucune modification ne doit y être apportée.

En conséquence, la présente procédure de mise en compatibilité procède aux adaptations suivantes :

- la création d'une nouvelle zone « 16AUw » adaptée aux aménagements prévus par le projet. Un nouveau règlement de la zone 16AU est créé en adaptant les nouvelles dispositions au projet d'aménagement ;
- l'élaboration de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) n°32 sur le secteur « Nina Simone » ;
- la modification graphique des différents zonages et des ER : les ER n°C67 et N1 sont supprimés à l'intérieur de l'emprise du projet, la zone 12AU-2w est supprimée dans l'emprise du projet et les secteurs AU0-2w et 3AUw sont réduits.



1.2 Procédure

Dans le cadre de la DUP emportant la mise en compatibilité du PLU de la commune de Montpellier (Hérault), le préfet de l'Hérault a adressé une demande d'examen au cas par cas à la MRAe Occitanie. Cette demande a fait l'objet de la décision n° MRAe- 2022-10378 du 24 mai 2022² portant obligation de réaliser une évaluation environnementale de la procédure précitée. Un recours gracieux a été déposé contre cette décision qui a cependant été maintenue.

Pour mémoire, cette décision était motivée notamment par :

- la proximité immédiate de l'A709 et par conséquent ses incidences potentielles sur la qualité de l'air et les nuisances sonores sur le secteur de projet et les populations à accueillir, les mesures « éviter-réduire-compenser » (ERC) à mettre en œuvre, si nécessaires, restant à étudier et à intégrer au PLU ;
- le fait que l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) ne soit pas encore établie et qu'il n'est pas permis à ce stade de s'assurer que toutes mesures pour éviter, réduire voire compenser seront traduites réglementairement dans le PLU.

Par ailleurs, la ZAC Hipocrate a fait l'objet dans le cadre de la procédure de création d'un avis de la MRAe en date du 18 septembre 2019³. Cet avis émettait diverses réserves notamment au niveau de la gestion des déplacements et du cadre de vie (nuisances sonores et pollution de l'air).

La MRAe attire l'attention du maître d'ouvrage sur la complexité de cette démarche et sur le manque de lisibilité pour le public du fait de la démultiplication des procédures et des saisines. Elle rappelle que les textes législatifs autorisent la mise en œuvre d'une procédure commune d'évaluation environnementale permettant une appréciation conjointe des incidences au titre de la planification et du projet. En plus de simplifier la procédure pour le maître d'ouvrage qui bénéficie d'un gain de temps et d'une économie de moyens, cette démarche d'évaluation environnementale débouche sur une enquête publique unique favorisant une information des citoyens la plus globale possible sur les projets intéressant le territoire.

De plus, une telle procédure commune permet de veiller à une bonne articulation des démarches « Eviter-réduire-compenser » (ER-C) au titre de la planification et du projet.

1.3 Principaux enjeux relevés par la MRAe

Le présent avis ne prétend pas à l'exhaustivité sur tous les champs de l'environnement, et se focalise sur les enjeux les plus notables : déplacements, cadre de vie (nuisances sonores et pollution de l'air) et paysage.

2 Analyse de la qualité du rapport de présentation et de la démarche d'évaluation environnementale

Conformément à l'article R. 104-18 du CU, le rapport environnemental doit contenir :

1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;

2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;

3° Une analyse exposant :

a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement, notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages et les interactions entre ces facteurs ;

b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;

2 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/decision_mrae_2022dko121.pdf

3 <https://side.developpement-durable.gouv.fr/OCCI/digital-viewer/c-407450>

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré **au regard des solutions de substitution raisonnables** tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;

5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

La MRAe constate que, sur un plan formel, le rapport environnemental s'apparente davantage à une étude d'impact du projet qu'à une évaluation environnementale d'un PLU mis en compatibilité.

L'état initial de l'environnement aborde toutes les thématiques environnementales. Les enjeux environnementaux sont identifiés et hiérarchisés. Les enjeux de mobilité, de nuisances sonores et de qualité de l'air ressortent comme les enjeux notables du projet. La MRAe partage cette appréciation.

Le dossier décrit l'ensemble des incidences du projet sur l'environnement par thématique (air, eau, risques, biodiversité...). Ce document présente une analyse des incidences d'un niveau de précision poussée qui est plus en adéquation avec ce qui serait demandé au stade du projet dans le cadre d'une étude d'impact.

L'analyse des effets cumulés est correcte et comprend l'ensemble des thématiques environnementales, ce qui est positif.

Cependant, l'article R. 104-18 du CU prévoit que le rapport de présentation du PLU soumis à évaluation environnementale explique « *les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document* ».

Le rapport environnemental n'a pas formellement abordé cet aspect.

3 Analyse de la prise en compte de l'environnement

Au stade de la révision du PLU, la prise en compte de l'environnement est correcte notamment du fait que la zone 16AU ne présente pas une grande sensibilité environnementale.

Toutefois, les enjeux déplacements, nuisances sonores, pollution de l'air et paysage méritent d'être mieux appréhendés.

3.1 Déplacements

Cet enjeu est bien analysé. Le dossier présente notamment une prévision du trafic à 30 ans avec intégration des effets cumulés induits par les autres aménagements (notamment ZAC Cambacérés, et gare Sud de France....).

Les TMJA⁴ attendus (en 2048) en véh/jour (dont le trafic PL/jour) deux sens confondus sont :

- le boulevard Pénélope-nord avoisine les 29 200 véh/jour ;
- sur le flanc est du giratoire de Londres, on atteint les 41 500 véh/jour ;
- l'avenue Nina-Simone se situe autour de 14 900 à 15 700 véh/jour ;
- la route de Vauguères atteint quasiment 24 700 véh/jour.

Il est précisé que tous ces axes fonctionnent ou sont prévus à 2 x 2 voies sauf l'avenue Nina Simone (2 x 1 voies). Il est indiqué que les axes du périmètre de projet sont en mesure d'écouler les trafics attendus en section courante.

4 Trafic moyen journalier annuel

Les données présentées traduisent une importante augmentation du trafic attendu à l'horizon +30 ans (environ le double), jusqu'à atteindre des proportions considérables, notamment sur la route de Vauguières (quasiment 700 % de hausse), essentiellement du fait de la montée en puissance progressive de la gare Sud de France.

L'étude précise que l'impact intrinsèque du projet est minime (voisin de +1 % à 1,5 % d'accroissement) en TV⁵ comme en PL, sauf sur l'avenue Nina Simone. En effet, cette avenue est en proportion l'axe le plus affecté par le projet avec un accroissement de l'ordre de +7 % à +10 %.

Il est tout d'abord indiqué que, de manière générale le développement urbain de la ville de Montpellier s'opère sur le principe de la ville des courtes distances, notamment en vue de répondre à l'exigence de gestion et de maîtrise du trafic routier en rapprochant emploi, habitation et équipements publics.

Dans cette optique, il est mis en exergue des stratégies à l'échelle métropolitaine telles que le Plan de déplacement d'entreprises (PDE), le Schéma de développement des lignes tramway et lignes MétroNomes, le Schéma directeur des mobilités actives (SDMA)...

En outre, il est mentionné que l'extension de la ligne 1 de tramway pour desservir la nouvelle gare et le quartier Cambacérès, accompagnée de voies cyclables bidirectionnelles, permettra aussi de limiter le trafic sur la route de Vauguières.

L'accent est également mis sur la création d'un axe « modes actifs » permettant de limiter l'usage des véhicules motorisés et de favoriser l'utilisation desdits modes actifs pour les déplacements internes et externes.

Enfin il est prévu de réduire l'accès du secteur aux PL par la réduction du nombre d'emplacements de stationnement pour les PL sur les voies internes de la zone et la restriction d'accès pour les PL sur la rue de la Cavallade.

Dans le cadre du SDMA ou Mobilités Plurielles (approuvé le 21 décembre 2018 par la Métropole), il est précisé que le projet de la ZAC Hippocrate extension est concerné par différentes mesures de promotion de l'usage du vélo :

- *offrir un réseau continu, sécurisé, confortable et visible connectant confortablement le quartier,*
- *inciter l'usage du vélo aussi bien pour les déplacements contraints (domicile - travail, études, écoles...) que pour les loisirs,*
- *mettre en adéquation les équipements avec les usages et jouer sur le principe de complémentarité entre modes actifs et transports collectifs,*
- *valoriser l'espace public (préservant les perméabilités urbaines, traitant les carrefours pour faciliter les traversées cyclistes et piétonnes, gérant les coupures urbaines, offrir un stationnement vélo sécurisé).*

Sur ce point, la présente mise en compatibilité du PLU ne traduit pas ce volontarisme en y intégrant ces actions.

L'OAP élaborée est très laconique sur l'enjeu de développement de l'usage du vélo et le règlement de la zone 16AU ne présente pas une ambition forte en la matière.

L'OAP (voir ci-dessous) ne présente qu'un seul axe piéton. Par ailleurs, le règlement se borne à indiquer que : « *Un ou des locaux directement accessibles et aménagés aux fins exclusives d'un stationnement sécurisé des vélos doivent être prévus. La surface cumulée de ces locaux résulte d'une norme minimale de 0,8 m² pour 50m² de surface de plancher, chaque local devant avoir une superficie minimale de 6 m² ».*

Concernant le stationnement, les obligations de construction de stationnements automobiles sont allégées pour les logements au sein des « périmètres de desserte par le tramway » ce qui est positif. Toutefois ces périmètres ne sont pas clairement définis.

Par ailleurs, la MRAe note qu'il n'a pas été envisagé que le PLU modifié prévoit non des obligations minimales, mais des plafonds de réalisation de stationnements automobiles dans ces zones.

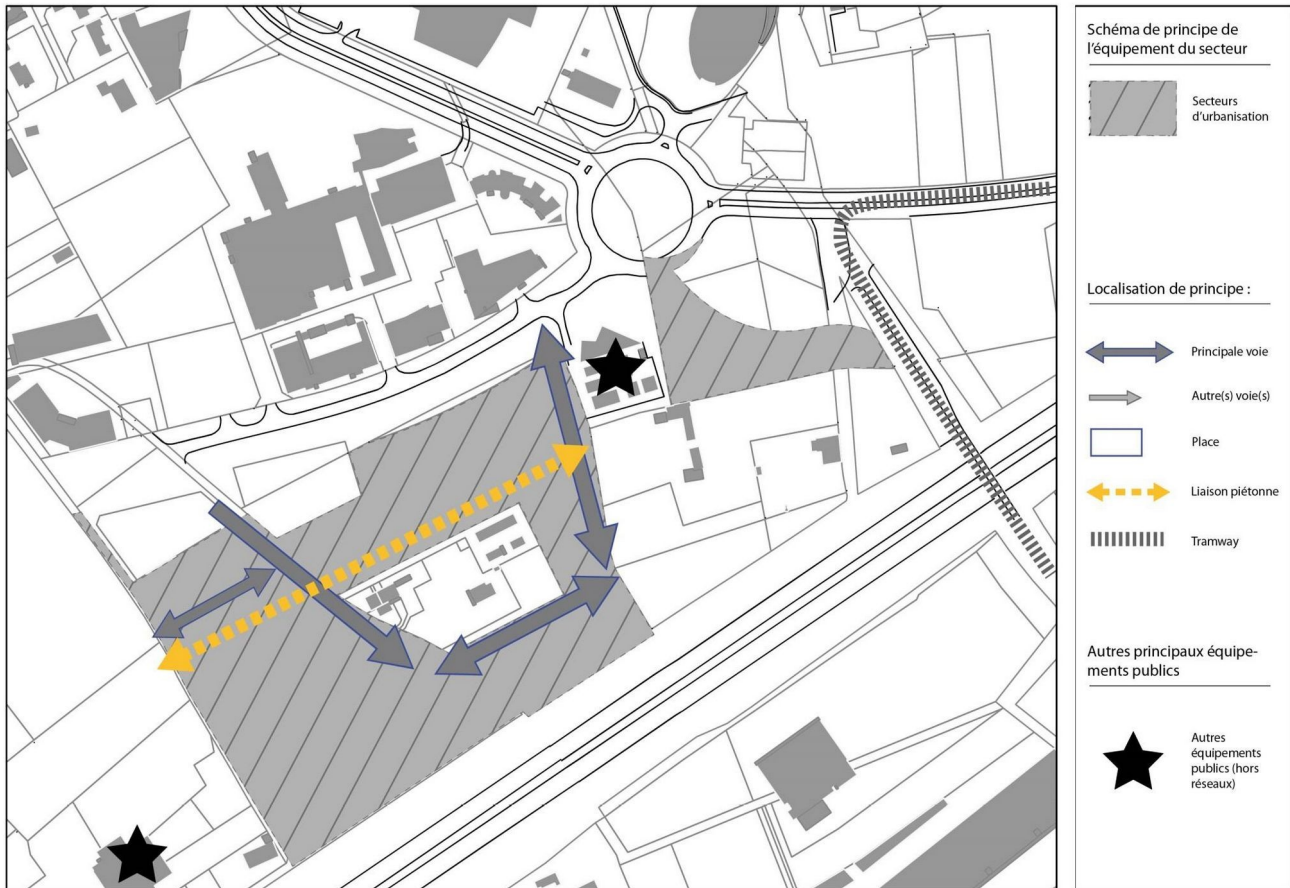


Schéma des équipements de la zone 16AU, p.32 de la « Note de présentation de la mise en compatibilité du PLU de Montpellier »

La MRAe note que si l'offre de transport en commun dans le secteur et la présence de commerces de proximité sont de nature à favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile, il est nécessaire, pour être à la hauteur des enjeux, de prendre des mesures significatives reposant notamment sur le stationnement, en accordant par exemple davantage de places de stationnement aux vélos, sécurisées et facilement accessibles, tout en réduisant le nombre et l'accessibilité des stationnements automobiles.

De plus, la présente mise en compatibilité ne traduit pas un volontarisme dans le développement d'un réseau de voies piétonnes et cyclables efficace. En effet, l'OAP et le règlement de la nouvelle zone 16AU présentent peu ou pas de mesures sur ce point.

La MRAe recommande de renforcer le règlement écrit de la zone 16 AU et les prescriptions de l'OAP afin de promouvoir la circulation piétonne et favoriser l'usage du vélo notamment en cohérence avec l'ambition portée par le Schéma directeur des mobilités actives de la Métropole.

3.2 Nuisances sonores

La zone 16AU créée juxta des infrastructures de transport significatives, génératrices de bruits, notamment : l'autoroute A709 (catégorie 1 du classement sonore) et la route de Vauguières (catégorie 4)⁶.

La zone d'étude se trouve en intégralité dans la zone des 300 mètres et donc dans le secteur affecté par le bruit de l'A709, secteur faisant l'objet d'une réglementation spécifique. Il est toutefois précisé que l'A709 est encaissée au niveau du projet, réduisant son impact sonore.

De plus, l'autoroute A709 est identifiée au titre de la Loi Barnier⁷ Article L111-8 du Code de l'Urbanisme) et fait l'objet d'une bande inconstructible de 100 mètres de part et d'autre de son axe, impactant la ZAC Nina Simone dans sa partie sud.

6 Le classement sonore des infrastructures routières distingue 5 catégories, de la catégorie 1, la plus bruyante à la catégorie 5, la moins bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque infrastructure classée, dans lequel des prescriptions d'isolation acoustique des bâtiments sont à respecter. La largeur de ce secteur varie selon la catégorie de la voie.

7 Loi no 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement

L'article L.111-8 du Code de l'urbanisme permet au PLU de fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues à l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il est indiqué au dossier que cette étude a été réalisée en janvier 1997 justifiant la réduction de la bande d'inconstructibilité conformément à l'article L.111-8 au regard de nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale de l'urbanisme et des paysages. Il est indiqué dans le rapport environnemental que le projet d'aménagement de la ZAC Nina Simone est compatible avec les règles de constructibilité.

La MRAe note cependant que cette étude, outre qu'elle date de presque 20 ans, n'est pas fournie. A minima une synthèse de cette analyse sur la thématique nuisances sonores aurait pu être utilement produite afin de mieux comprendre la démarche d'intégration de l'enjeu bruit routier au niveau du PLU.

La MRAe recommande de fournir l'étude de « dérogation Loi Barnier » ou à minima les éléments relatifs aux nuisances sonores, en les actualisant, afin d'expliquer la démarche de prise en compte de l'enjeu bruit routier au niveau du PLU.

Par ailleurs, la zone de projet est concernée par le projet de modification du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Montpellier Méditerranée qui a été porté à connaissance de la Métropole le 14 mai 2019 (dans le cadre de l'élaboration du PLU intercommunal).

Sur ce dernier point, il est précisé que le projet tiendra compte des prescriptions qui découlent du futur PEB (nombre d'étages et isolement acoustique des enveloppes extérieures des bâtiments).

Vis-à-vis du bruit routier, il est prévu de mettre les logements en retrait des voies les plus bruyantes (A709 et route de Vauguières à terme).

Il est également prévu de constituer le long de l'A709 une façade bâtie continue (locaux d'activités) d'une hauteur supérieure au mur anti-bruit actuellement en place (hauteur 3 mètres) : il est précisé que cette enveloppe urbaine protégera le quartier de la propagation des émissions sonores et des polluants atmosphériques de l'autoroute.

En outre, des actions de limitation de la vitesse à 30 km/h sur les voies internes seront mises en place afin de réduire le bruit émis par les VL. La vitesse reste toutefois limitée à 50 km/h sur l'avenue Nina Simone.

La MRAe note l'insuffisance de cette limitation de vitesse sur l'avenue Nina Simone. Une limitation à 30 km/heure serait plus adaptée.

La collectivité entend aussi adopter une mesure de limitation des circulations motorisées au sein du quartier Nina Simone notamment par la création d'un axe réservé aux modes actifs et d'aménagements adaptés aux déplacements actifs sur l'ensemble du quartier.

Enfin, la double orientation des logements sera recherchée pour offrir à chaque logement une façade la plus au calme possible mais aussi pour assurer leur bonne ventilation naturelle et qualité de luminosité.

La MRAe souligne l'intérêt de ces mesures d'évitement et de réduction des impacts sonores toutefois elle note que la mise en compatibilité du PLU ne procède pas à une intégration suffisante de ces mesures au sein des documents opposables (OAP et règlement écrit de la nouvelle zone 16AU).

Notamment les mesures d'éloignement des bâtiments par rapport aux voies bruyantes, la graduation des secteurs en fonction de leur niveau d'exposition et de leur sensibilité, l'adaptation des hauteurs et de l'implantation des bâtiments aux conditions de propagation du bruit doivent être inscrites dans l'OAP et le règlement écrit.

La MRAe recommande de conférer une valeur contraignante aux différentes mesures d'évitement et de réduction des nuisances sonores en les inscrivant dans la mesure du possible dans les pièces réglementaires du PLU mis en compatibilité (OAP et règlement écrit de zone).

3.3 Pollution de l'air

La zone 16AU créée est fortement affectée par la pollution de l'air du fait notamment de la présence de l'axe routier A 709, source majeure de pollutions atmosphériques.

Il est indiqué au dossier, comme mesure d'évitement, que les logements seront éloignés des routes à fort trafic : A709 et route de Vauguières. En complément, il est mentionné (dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe sur le projet de ZAC Nina Simone – ex Extension Hippocrate) qu'au sud de l'emprise, le front bâti dense

le long de l'autoroute A709 (en complément de l'écran acoustique existant) permettra de constituer un écran vis-à-vis de la dispersion à l'intérieur de la ZAC des polluants atmosphériques en provenance d'A709.

Enfin, le projet prévoit de nombreuses plantations sur les espaces publics et la collectivité encourage par ailleurs la végétalisation en pleine terre sur les parties privatives. A cet égard, il est précisé que les plantations constituent les écrans propices en milieu urbain pour créer une barrière à la pollution. Ainsi certaines plantes auraient le pouvoir de filtrer des particules fines et certains métaux lourds tout en produisant de l'oxygène.

Toutefois, cet effet positif des plantes sur la pollution de l'air n'est pas démontré

De manière générale, ces mesures sont insuffisamment traduites dans les pièces réglementaires du PLU modifié notamment l'OAP et le règlement graphique et écrit de la zone 16AU.

En effet, ni l'OAP ni le règlement de la zone 16AU ne prévoient des dispositions ad hoc en matière de réduction de l'exposition des populations à la pollution atmosphérique.

La MRAe recommande de traduire dans les pièces réglementaires du PLU modifié les mesures d'évitement et de réduction en matière de pollution atmosphérique (distance d'éloignement, principe d'implantation des bâtiments...).

3.4 Paysages

Le projet de la ZAC Nina Simone sera à l'origine d'une transformation globale des composantes paysagères. Il créera un paysage architectural et urbain qui se substituera au paysage semi-naturel et partiellement anthropisé actuel. Le projet aura ainsi un effet de substitution important sur le paysage actuel qui interviendra par l'ajout de volumes et de textures.

Nonobstant cet impact, le rapport environnemental fournit une faible analyse des effets du projet sur le paysage. Par exemple aucune représentation visuelle du projet n'est fourni au dossier permettant d'apprécier l'insertion du projet en vue proche et lointaine.

De plus, aucune indication n'est donnée sur les hauteurs des bâtiments situés dans le périmètre rapproché du projet. Les réflexions sur les hauteurs bâties (le règlement autorise une hauteur de 54 m NGF), la forme urbaine ou la densité ne sont pas présentées, ce qui ne permet pas de comprendre l'accroche du projet sur l'existant, ni les effets d'ombre portée induits (notamment sur les habitations existantes sur la zone de projet).

Selon la MRAe, l'analyse de l'état initial et celle des incidences devraient inclure une analyse paysagère.

La MRAe recommande de :

- réaliser une analyse paysagère, afin de présenter la manière dont les hauteurs prévues, les formes urbaines et la densité de la zone 16AU permettront une intégration du projet dans son environnement paysager et urbain ;
- produire une étude sur l'effet des ombres portées des volumes permis par le projet sur les constructions environnantes.



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

Montpellier, le 16 février 2024

DREAL - Direction énergie connaissance
Département de l'autorité environnementale

Le directeur régional
à

ae.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr
Téléphone : 04 34 46 67 42 ou 05 61 58 55 34

Monsieur le Préfet
Place des Martyrs de la Résistance
34062 Montpellier Cedex 2

Saisine de l'autorité environnementale pour avis – Accusé réception

Numéro d'enregistrement de la demande : 2024-012853
Collectivité : Préfecture de l'Hérault
Procédure : Déclaration d'utilité publique avec mise en compatibilité du PLU
de Montpellier Projet d'aménagement de la ZAC Nina Simone
Localisation : la commune de Montpellier - le département de l'Hérault

date de réception du dossier : 09 février 2024

Vous avez saisi la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Occitanie pour avis sur le projet référencé ci-dessus, comprenant une évaluation environnementale, au titre de l'article R.122-21 du code de l'environnement.

J'accuse réception de ce dossier en date du 09 février 2024 et vous informe que, conformément à l'article R.122-21-IV du code de l'environnement, l'avis de la MRAe vous sera fourni dans un délai de trois mois à compter de la date de réception soit le 09 mai 2024, pour être joint au dossier d'enquête publique. Au-delà de ce délai, l'autorité environnementale est réputée n'avoir aucune observation à formuler.

Pour le préfet de région et par délégation,
Le chef de la division autorité environnementale Est

Jean-Marie Lafond

ZAC Nina Simone

-

Commune de Montpellier

-

Mémoire en réponse à l'avis de la MRAE n°2024AO57 du 10 mai 2024 sur la mise en compatibilité du PLU de Montpellier dans la cadre de la Déclaration d'Utilité Publique de la ZAC Nina Simone, emportant mise en compatibilité du PLU de Montpellier

Préambule du mémoire en réponse :

Dans le cadre de la procédure portant sur la Déclaration d'Utilité Publique de la ZAC Nina Simone emportant mise en compatibilité du PLU de Montpellier, la Préfecture de l'Hérault a sollicité l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) sur la mise en compatibilité du PLU par courrier en date du 9 février 2024. Le dossier comprenait une évaluation environnementale dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du PLU.

Dans son avis formulé le 10 mai 2024, la MRAE souligne d'une manière générale que « *le dossier présente une évaluation environnementale qui identifie correctement les principaux enjeux environnementaux ainsi que les incidences sur l'environnement* ».

La MRAE souligne en particulier la nécessité de renforcer la justification de la localisation de l'ouverture à urbanisation par une analyse de solutions de substitution raisonnables.

Sur la prise en compte de l'environnement, la MRAE appelle l'attention sur la nécessité d'une meilleure intégration au niveau des documents opposables du PLU modifié des enjeux environnementaux liés à la gestion des déplacements, le cadre de vie (nuisances sonores et pollution de l'air) et des paysages.. ».

L'avis de la MRAE formule ensuite un ensemble de recommandations dont les réponses du maître d'ouvrage sont exposées dans le présent mémoire en réponse.

Les observations de la MRAE ainsi que les réponses du maître d'ouvrage sont ainsi présentées ci-après.

Observation MRAE :

2 Analyse de la qualité du rapport de présentation et de la démarche d'évaluation environnementale

Conformément à l'article R. 104-18 du CU, le rapport environnemental doit contenir :

1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;

2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;

3° Une analyse exposant :

a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement, notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages et les interactions entre ces facteurs ;

b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;

*4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré **au regard des solutions de substitution raisonnables** tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;*

5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

La MRAe constate que, sur un plan formel, le rapport environnemental s'apparente davantage à une étude d'impact du projet qu'à une évaluation environnementale d'un PLU mis en compatibilité.

L'état initial de l'environnement aborde toutes les thématiques environnementales. Les enjeux environnementaux sont identifiés et hiérarchisés. Les enjeux de mobilité, de nuisances sonores et de qualité de l'air ressortent comme les enjeux notables du projet. La MRAe partage cette appréciation.

Le dossier décrit l'ensemble des incidences du projet sur l'environnement par thématique (air, eau, risques, biodiversité...). Ce document présente une analyse des incidences d'un niveau de précision poussée qui est plus en adéquation avec ce qui serait demandé au stade du projet dans le cadre d'une étude d'impact.

L'analyse des effets cumulés est correcte et comprend l'ensemble des thématiques environnementales, ce qui est positif.

Cependant, l'article R. 104-18 du CU prévoit que le rapport de présentation du PLU soumis à évaluation environnementale explique « *les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document* ».

Le rapport environnemental n'a pas formellement abordé cet aspect.

Réponse 3M :

La ZAC Nina Simone s'inscrit dans un contexte d'urbanisation de l'axe est-ouest constitué par l'avenue Nina Simone, au sein d'un projet urbain global engagé dès le début des années 1990, le projet Port Marianne, en continuité des ZAC Hippocrate, Parc Marianne , Odysseum, etc...

Ce projet urbain global a été engagé à l'est de la ville pour faire face à la croissance démographique exceptionnelle de Montpellier, afin d'accueillir correctement les nouveaux habitants et ceux déjà présents. La ZAC Hippocrate, puis aujourd'hui son extension, la ZAC Nina Simone, participent aujourd'hui encore à cette dynamique urbaine afin de permettre de finaliser la construction du vaste quartier Port Marianne.

Toutes les ZAC du quartier Port Marianne sont réalisées selon un plan de développement imaginé dès le départ qui offre une trame de réseaux divers et d'équipements nécessaires à sa poursuite : trame verte du schéma directeur paysager de 1992 (SD de Michel Desvignes), réseaux VRD primaires (voiries, assainissement, eau potable...), Schéma directeur des mobilités douces (ou actives), réseau de tramway (3 lignes de tramway à Port Marianne), équipements divers (écoles, collège, lycée, équipements hospitaliers, ...), etc...

Le quartier Nina Simone, au-delà de répondre aux besoins en nouveaux logements, locaux d'activités et en équipements publics (Académie de Police par exemple), s'appuie sur cette structure urbaine existante et largement pourvue en équipements divers. Aujourd'hui composé d'un tissu pavillonnaire très mité et peu dense, la ZAC Nina Simone participera à cette nécessaire diversité avec pour objectif de générer une ville vivante, riche, agréable et confortable pour ses usagers. . La demande retenue consiste à trouver un équilibre entre la préservation d'espaces libres et non artificialisés tout en répondant aux objectifs d'urbanisation de ce secteur.

Une partie des secteurs existants aujourd'hui sous la forme de hameaux avec des espaces de nature généreux seront ainsi maintenus en place pour participer à cette diversité mais également pour réduire les îlots de chaleur urbain et maximiser la pleine terre.

Il s'inscrit ainsi dans la stratégie d'urbanisation de la collectivité pour répondre aux besoins de logement, en particulier sociaux, auxquels elle doit faire face

Aux vues de la croissance démographique de la commune et de la Métropole, et de l'importance de cette opération pour la poursuite de son développement urbain, le projet de la ZAC Nina Simone représente un maillon essentiel du développement de Montpellier tout en répondant aux enjeux de tous les documents de planification : SCOT, PLUi et son PADD, PLH, Développer ce quartier ici, c'est optimiser l'espace urbain existant en profitant de tous les équipements déjà réalisés ou à venir, et c'est faire l'économie d'espaces de nature péri-centraux qui ne seront pas gaspillés pour une urbanisation extensive.

De plus, dans le SCOT métropolitain, le périmètre de la ZAC Nina Simone est identifié comme extension urbaine mixte, de niveau d'intensité supérieure (cf. extrait figure 2 page suivante).

C'est pourquoi l'analyse de solutions de substitution raisonnables du rapport environnemental ne sont pas aussi « formellement abordées » car il apparaît assez évident qu'il n'y a pas de véritable solutions de substitution.

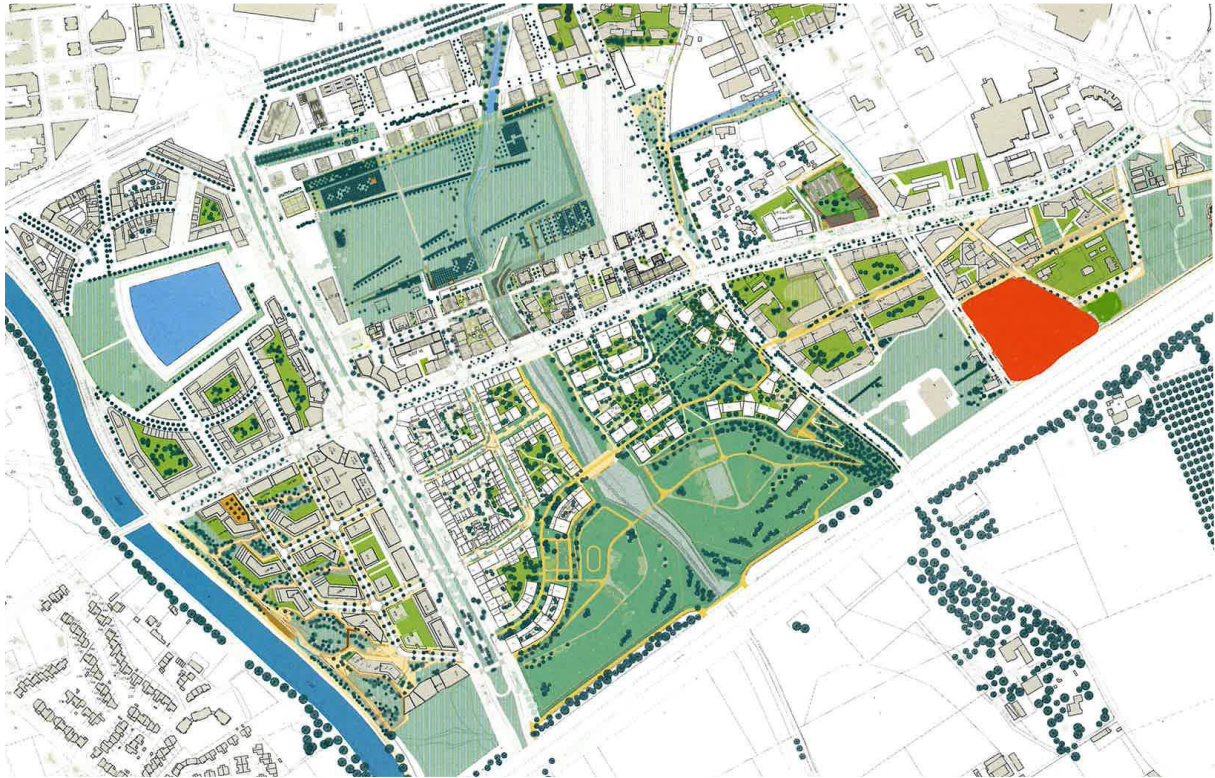


Figure 1 : Localisation de la ZAC Nina Simone (en aplat rouge) en continuité des différentes ZAC de Port Marianne

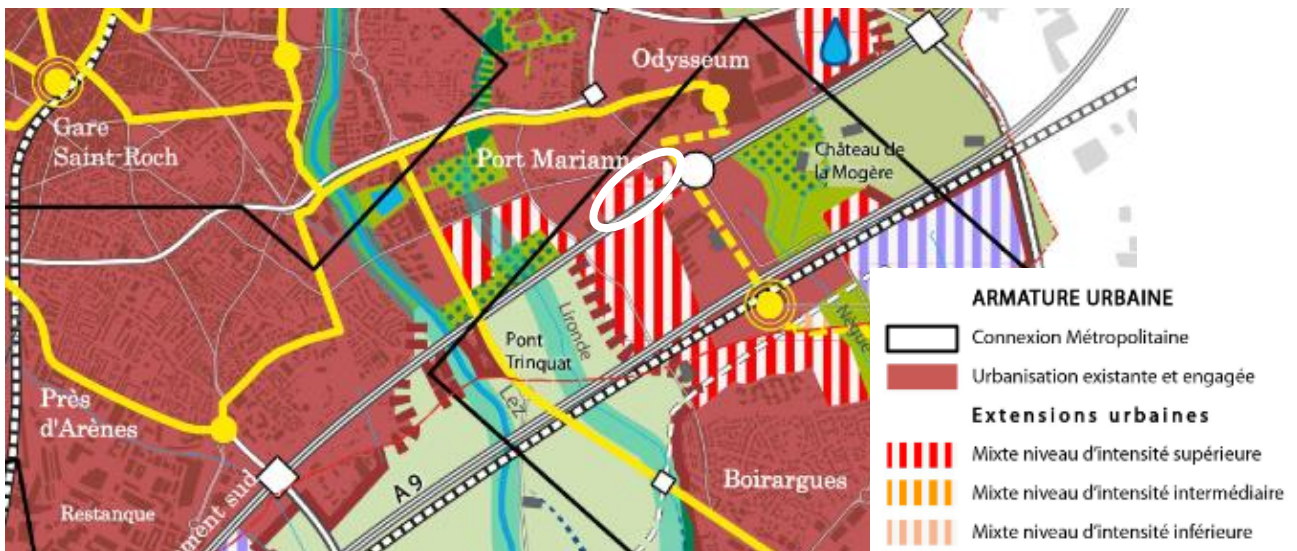


Figure 2 : Extrait du plan du DOO, cœur de Métropole

Observation MRAE :

3 Analyse de la prise en compte de l'environnement

Au stade de la révision du PLU, la prise en compte de l'environnement est correcte notamment du fait que la zone 16AU ne présente pas une grande sensibilité environnementale.

Toutefois, les enjeux déplacements, nuisances sonores, pollution de l'air et paysage méritent d'être mieux appréhendés.

3.1 Déplacements

Cet enjeu est bien analysé. Le dossier présente notamment une prévision du trafic à 30 ans avec intégration des effets cumulés induits par les autres aménagements (notamment ZAC Cambacérés, et gare Sud de France....).

Les TMJA⁴ attendus (en 2048) en véh/jour (dont le trafic PL/jour) deux sens confondus sont :

- le boulevard Pénélope-nord avoisine les 29 200 véh/jour ;
- sur le flanc est du giratoire de Londres, on atteint les 41 500 véh/jour ;
- l'avenue Nina-Simone se situe autour de 14 900 à 15 700 véh/jour ;
- la route de Vauguières atteint quasiment 24 700 véh/jour.

Il est précisé que tous ces axes fonctionnent ou sont prévus à 2 x 2 voies sauf l'avenue Nina Simone (2 x 1 voies). Il est indiqué que les axes du périmètre de projet sont en mesure d'écouler les trafics attendus en section courante.

Les données présentées traduisent une importante augmentation du trafic attendu à l'horizon +30 ans (environ le double), jusqu'à atteindre des proportions considérables, notamment sur la route de Vauguières (quasiment 700 % de hausse), essentiellement du fait de la montée en puissance progressive de la gare Sud de France.

L'étude précise que l'impact intrinsèque du projet est minime (voisin de +1 % à 1,5 % d'accroissement) en TV⁵ comme en PL, sauf sur l'avenue Nina Simone. En effet, cette avenue est en proportion l'axe le plus affecté par le projet avec un accroissement de l'ordre de +7 % à +10 %.

Il est tout d'abord indiqué que, de manière générale le développement urbain de la ville de Montpellier s'opère sur le principe de la ville des courtes distances, notamment en vue de répondre à l'exigence de gestion et de maîtrise du trafic routier en rapprochant emploi, habitation et équipements publics.

Dans cette optique, il est mis en exergue des stratégies à l'échelle métropolitaine telles que le Plan de déplacement d'entreprises (PDE), le Schéma de développement des lignes tramway et lignes Métromomes, le Schéma directeur des mobilités actives (SDMA)...

En outre, il est mentionné que l'extension de la ligne 1 de tramway pour desservir la nouvelle gare et le quartier Cambacérés, accompagnée de voies cyclables bidirectionnelles, permettra aussi de limiter le trafic sur la route de Vauguières.

L'accent est également mis sur la création d'un axe « modes actifs » permettant de limiter l'usage des véhicules motorisés et de favoriser l'utilisation desdits modes actifs pour les déplacements internes et externes.

Enfin il est prévu de réduire l'accès du secteur aux PL par la réduction du nombre d'emplacements de stationnement pour les PL sur les voies internes de la zone et la restriction d'accès pour les PL sur la rue de la Cavalade.

Dans le cadre du SDMA ou Mobilités Plurielles (approuvé le 21 décembre 2018 par la Métropole), il est précisé que le projet de la ZAC Hippocrate extension est concerné par différentes mesures de promotion de l'usage du vélo :

- offrir un réseau continu, sécurisé, confortable et visible connectant confortablement le quartier,
- inciter l'usage du vélo aussi bien pour les déplacements contraints (domicile - travail, études, écoles...) que pour les loisirs,
- mettre en adéquation les équipements avec les usages et jouer sur le principe de complémentarité entre modes actifs et transports collectifs,
- valoriser l'espace public (préservant les perméabilités urbaines, traitant les carrefours pour faciliter les traversées cyclistes et piétonnes, gérant les coupures urbaines, offrir un stationnement vélo sécurisé).

Sur ce point, la présente mise en compatibilité du PLU ne traduit pas ce volontarisme en y intégrant ces actions.

L'OAP élaborée est très laconique sur l'enjeu de développement de l'usage du vélo et le règlement de la zone 16AU ne présente pas une ambition forte en la matière.

L'OAP (voir ci-dessous) ne présente qu'un seul axe piéton. Par ailleurs, le règlement se borne à indiquer que : « Un ou des locaux directement accessibles et aménagés aux fins exclusives d'un stationnement sécurisé des vélos doivent être prévus. La surface cumulée de ces locaux résulte d'une norme minimale de 0,8 m² pour 50m² de surface de plancher, chaque local devant avoir une superficie minimale de 6 m² ».

Concernant le stationnement, les obligations de construction de stationnements automobiles sont allégées pour les logements au sein des « périmètres de desserte par le tramway » ce qui est positif. Toutefois ces périmètres ne sont pas clairement définis.

Par ailleurs, la MRAe note qu'il n'a pas été envisagé que le PLU modifié prévoit non des obligations minimales, mais des plafonds de réalisation de stationnements automobiles dans ces zones.

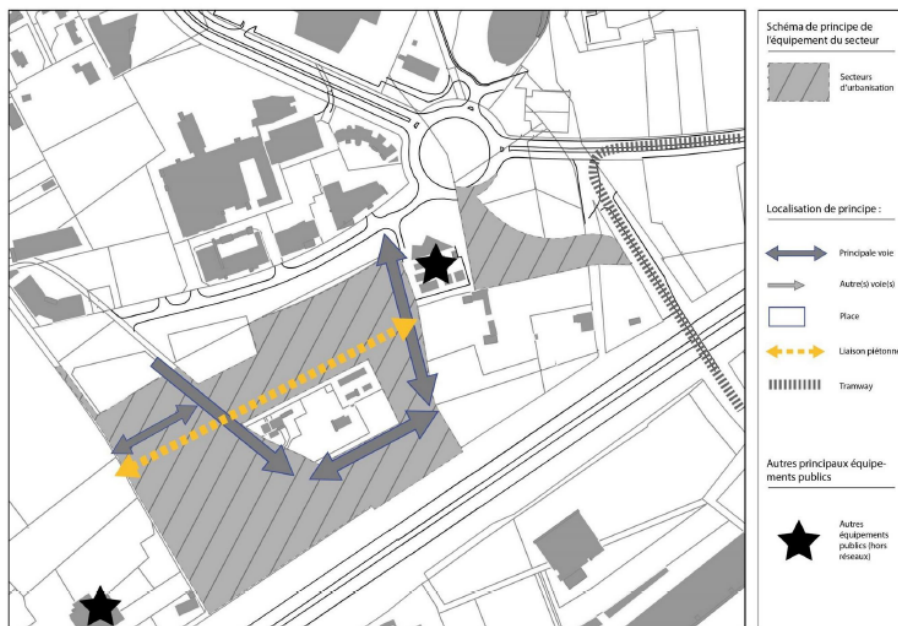


Schéma des équipements de la zone 16AU, p.32 de la « Note de présentation de la mise en compatibilité du PLU de Montpellier »

La MRAe note que si l'offre de transport en commun dans le secteur et la présence de commerces de proximité sont de nature à favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile, il est nécessaire, pour être à la hauteur des enjeux, de prendre des mesures significatives reposant notamment sur le stationnement, en accordant par exemple davantage de places de stationnement aux vélos, sécurisées et facilement accessibles, tout en réduisant le nombre et l'accessibilité des stationnements automobiles.

De plus, la présente mise en compatibilité ne traduit pas un volontarisme dans le développement d'un réseau de voies piétonnes et cyclables efficace. En effet, l'OAP et le règlement de la nouvelle zone 16AU présentent peu ou pas de mesures sur ce point.

La MRAe recommande de renforcer le règlement écrit de la zone 16 AU et les prescriptions de l'OAP afin de promouvoir la circulation piétonne et favoriser l'usage du vélo notamment en cohérence avec l'ambition portée par le Schéma directeur des mobilités actives de la Métropole.

Réponse 3M :

La Métropole a mis en œuvre de longue date une politique très volontariste en matière de mobilités douces et/ou actives : les déplacements carbonés et l'autosolisme doivent être limités au strict minimum dans une Métropole telle que Montpellier, d'où des actions nombreuses en faveur du développement du tramway, du bus-tram, des mobilités actives (vélo, trottinettes, etc..). Ces actions sont indispensables pour inciter les reports modaux vers les mobilités douces : les habitants sont donc invités à utiliser le plus possible les transports en commun (gratuité des transports en commun pour les habitants de la Métropole) ou le vélo par exemple, en vue de réduire les embouteillages et l'engorgement des voiries métropolitaines, mais aussi et surtout pour limiter les impacts climatiques des déplacements carbonés, ou leurs effets très néfastes sur la santé. Cette politique sera bien entendu déclinée sur la ZAC Nina Simone, dans les études opérationnelles, ainsi que dans le CPAUPE et les fiches de lots à venir : ces documents sont, dans les ZAC, imposés contractuellement aux constructeurs et permettent d'atteindre les objectifs de la politique globale métropolitaine définie dans le cadre du « Choc des Mobilités ».

En termes de stationnement VL, il n'est prévu aucun stationnement sur l'espace public, mais seulement à l'intérieur des lots, ce qui favorisera l'usage des modes doux.

Cette opération d'aménagement se situe en grande majorité dans les périmètres de desserte du tramway correspondant aux zones situées à moins de 500 m d'une station. Le report modal sur les mobilités douces sera de fait encouragé d'une part par la situation géographique et d'autre part par les mesures incitatives détaillées ci-dessous.

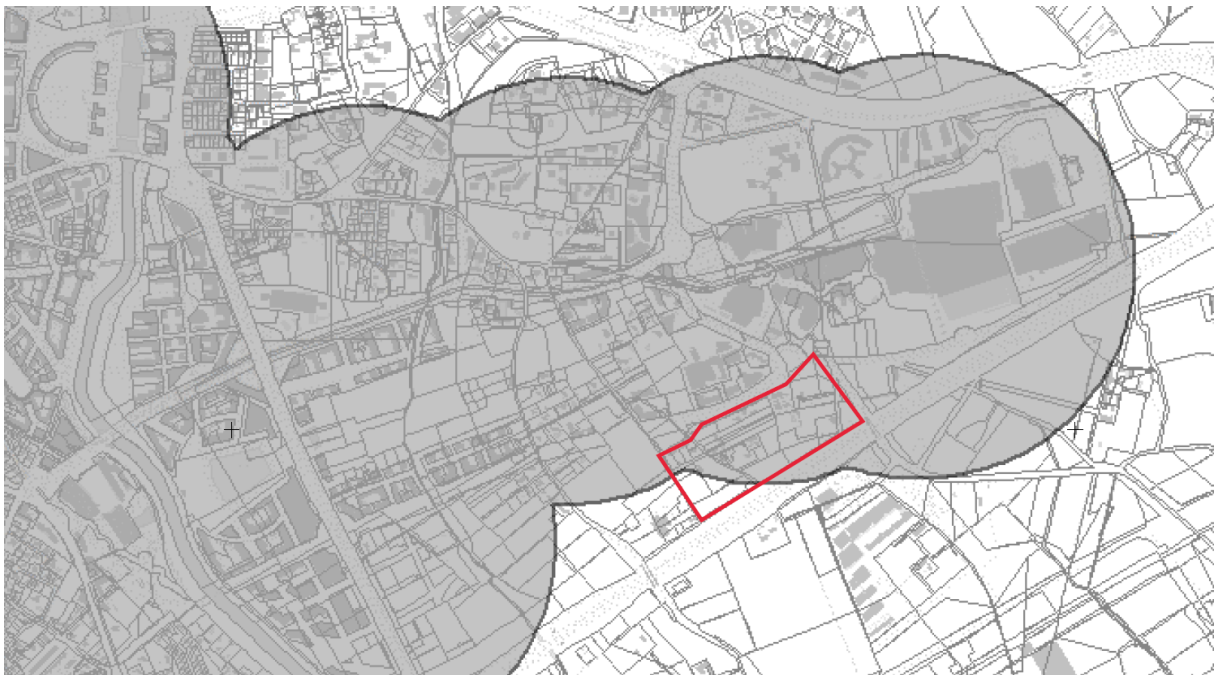


Figure 3 : PLU de Montpellier – Périmètres desservis par une station de tramway – avec emplacement ZAC Nina Simone en encadré rouge

Par ailleurs, l'Article L151-32 du Code de l'Urbanisme précise que lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un nombre maximal d'aires

de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage **autre que d'habitation**. Ainsi, la ZAC Nina Simone comprenant une programmation mixte avec près de 400 logements, le PLU modifié ne peut pas fixer comme le demande la MRAE de plafond de réalisation de stationnement automobiles

En ce qui concerne le **stationnement vélo**, il convient de préciser d'une part que du stationnement vélo sur les espaces publics sera proposé, comme le prévoit le référentiel vélo en cours d'élaboration par la Métropole et en écho avec la politique volontariste de la Métropole en la matière. Des études seront engagées en temps utile afin de définir les localisations et les quantités d'arceaux vélos ou de box vélos les plus appropriées en fonction des besoins des programmes de l'opération qui ne sont pas précisément connus aujourd'hui. Au niveau du règlement du PLU celui-ci n'est pour l'instant pas très ambitieux comme le souligne la MRAE, mais il convient de préciser que le PLU en cours d'élaboration a fait l'objet d'une vaste réflexion pour fixer des seuils minimums répondant aux besoins nouveaux des montpelliérains. Ainsi, le PLU qui sera approuvé courant 2025 prévoit d'afficher une norme minimale de 2,5 m² pour 50 m² de SDP pour les logements, et de 6 m² pour 100 m² de SDP pour les bureaux.

En outre, depuis la finalisation du dossier de Mise en Compatibilité du PLU, des études urbaines et paysagères ont été menées, permettant notamment de préciser les itinéraires modes actifs existants et futurs, avec notamment la création d'un espace public structurant en continuité du Parc linéaire de la ZAC République. Ce mail paysager orienté Est-Ouest en cœur de quartier, largement planté, sera affecté uniquement à la circulation des modes actifs, et participera au développement des continuités écologiques. Ce mail paysager permettra de relier l'avenue Georges Frêche à Odysseum via l'ensemble des quartiers République, Parc Marianne sud, Hippocrate et Odysseum.

De plus, les voiries internes de la ZAC seront toutes dotées de trottoir largement dimensionnés et végétalisés, et la circulation automobile sera limitée à 30 km/h, ce qui permettra d'apaiser le quartier, et de permettre une circulation partagée avec les cycles sur la chaussée.

S'agissant d'une opération d'ensemble (ZAC), il n'est pas nécessaire d'inscrire des Emplacements réservés au PLU, ces éléments étant intégrés dans le plan de masse.

De plus, la Route de Vauguières en bordure Est de la ZAC doit faire l'objet d'un réaménagement dans le cadre de l'extension de la ligne 1 du Tramway avec la création d'une véloligne et d'une voie dédiée au bus tram, ligne B2.

Observation MRAE :

3.2 Nuisances sonores

La zone 16AU créée juxta des infrastructures de transport significatives, génératrices de bruits, notamment : l'autoroute A709 (catégorie 1 du classement sonore) et la route de Vauguières (catégorie 4)⁶.

La zone d'étude se trouve en intégralité dans la zone des 300 mètres et donc dans le secteur affecté par le bruit de l'A709, secteur faisant l'objet d'une réglementation spécifique. Il est toutefois précisé que l'A709 est encaissée au niveau du projet, réduisant son impact sonore.

De plus, l'autoroute A709 est identifiée au titre de la Loi Barnier⁷ Article L111-8 du Code de l'Urbanisme) et fait l'objet d'une bande inconstructible de 100 mètres de part et d'autre de son axe, impactant la ZAC Nina Simone dans sa partie sud.

6 Le classement sonore des infrastructures routières distingue 5 catégories, de la catégorie 1, la plus bruyante à la catégorie 5, la moins bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque infrastructure classée, dans lequel des prescriptions d'isolement acoustique des bâtiments sont à respecter. La largeur de ce secteur varie selon la catégorie de la voie.

7 Loi no 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement

L'article L.111-8 du Code de l'urbanisme permet au PLU de fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues à l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il est indiqué au dossier que cette étude a été réalisée en janvier 1997 justifiant la réduction de la bande d'inconstructibilité conformément à l'article L.111-8 au regard de nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale de l'urbanisme et des paysages. Il est indiqué dans le rapport environnemental que le projet d'aménagement de la ZAC Nina Simone est compatible avec les règles de constructibilité.

La MRAe note cependant que cette étude, outre qu'elle date de presque 20 ans, n'est pas fournie. A minima une synthèse de cette analyse sur la thématique nuisances sonores aurait pu être utilement produite afin de mieux comprendre la démarche d'intégration de l'enjeu bruit routier au niveau du PLU.

La MRAe recommande de fournir l'étude de « dérogation Loi Barnier » ou à minima les éléments relatifs aux nuisances sonores, en les actualisant, afin d'expliquer la démarche de prise en compte de l'enjeu bruit routier au niveau du PLU.

Réponse 3M :

Le secteur de la ZAC de Nina Simone n'a pas nécessité pas d'étude « Loi Barnier », car il n'a pas été identifié comme une entrée de ville, compte tenu de son positionnement au cœur du tissu urbain du quartier Port Marianne (cf figure 1).

De plus, l'aménagement de l'A709 s'est inscrit dans une approche ayant vocation à faire évoluer cet axe en un boulevard urbain, avec une répartition claire entre A9, recevant les flux de transit, et A709, accueillant les flux de desserte locale, avec une vitesse cible de 70 km/h.

En outre, l'opération d'aménagement ne prévoit pas de logement familial dans la bande de 100 m de l'A709. Les lots concernés par ce secteur sont à vocation tertiaire ou mixte intégrant de l'hébergement spécifique (résidence étudiante), jouant ainsi le rôle de bâtiments en écran de l'A709, avec une organisation de plan masse privilégiant le logement en cœur de quartier.

Observation MRAE :

Par ailleurs, la zone de projet est concernée par le projet de modification du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Montpellier Méditerranée qui a été porté à connaissance de la Métropole le 14 mai 2019 (dans le cadre de l'élaboration du PLU intercommunal).

Sur ce dernier point, il est précisé que le projet tiendra compte des prescriptions qui découlent du futur PEB (nombre d'étages et isolement acoustique des enveloppes extérieures des bâtiments).

Vis-à-vis du bruit routier, il est prévu de mettre les logements en retrait des voies les plus bruyantes (A709 et route de Vauguières à terme).

Il est également prévu de constituer le long de l'A709 une façade bâtie continue (locaux d'activités) d'une hauteur supérieure au mur anti-bruit actuellement en place (hauteur 3 mètres) : il est précisé que cette enveloppe urbaine protégera le quartier de la propagation des émissions sonores et des polluants atmosphériques de l'autoroute.

En outre, des actions de limitation de la vitesse à 30 km/h sur les voies internes seront mises en place afin de réduire le bruit émis par les VL. La vitesse reste toutefois limitée à 50 km/h sur l'avenue Nina Simone.

La MRAe note l'insuffisance de cette limitation de vitesse sur l'avenue Nina Simone. Une limitation à 30 km/heure serait plus adaptée.

La collectivité entend aussi adopter une mesure de limitation des circulations motorisées au sein du quartier Nina Simone notamment par la création d'un axe réservé aux modes actifs et d'aménagements adaptés aux déplacements actifs sur l'ensemble du quartier.

Enfin, la double orientation des logements sera recherchée pour offrir à chaque logement une façade la plus au calme possible mais aussi pour assurer leur bonne ventilation naturelle et qualité de luminosité.

La MRAe souligne l'intérêt de ces mesures d'évitement et de réduction des impacts sonores toutefois elle note que la mise en compatibilité du PLU ne procède pas à une intégration suffisante de ces mesures au sein des documents opposables (OAP et règlement écrit de la nouvelle zone 16AU).

Notamment les mesures d'éloignement des bâtiments par rapport aux voies bruyantes, la graduation des secteurs en fonction de leur niveau d'exposition et de leur sensibilité, l'adaptation des hauteurs et de l'implantation des bâtiments aux conditions de propagation du bruit doivent être inscrites dans l'OAP et le règlement écrit.

La MRAe recommande de conférer une valeur contraignante aux différentes mesures d'évitement et de réduction des nuisances sonores en les inscrivant dans la mesure du possible dans les pièces réglementaires du PLU mis en compatibilité (OAP et règlement écrit de zone).

Réponse 3M :

Sur la totalité de la ville de Montpellier, la vitesse maximale autorisée pour les véhicules motorisés est passée à 30 km/h. Seuls quelques axes principaux demeurent à 50 km/h ou à 70km, ils sont représentés en rouge sur l'extrait de plan ci-dessous (site internet de la ville de Montpellier : <https://www.montpellier.fr/4667-montpellier-apaisee-passe-a-30-km-h.htm>). **Ainsi, l'avenue Nina Simone est bien limitée à 30 km/h.**

Une étude de bruit avec des mesures in situ et une modélisation a été réalisée en 2023, dont une partie des résultats est restituée ci-après.

La majorité de l'assiette foncière est soumise à un environnement relativement calme à modéré en période diurne avec des niveaux sonores compris entre 50 et 60 dB(A). En période nocturne, la totalité de la zone d'étude présente une ambiance sonore relativement calme avec des niveaux sonores inférieur à 54 dB(A).



Figure 4 : Extrait du site internet de la ville de Montpellier limitation à 30 km/h

Les nuisances sonores proviennent essentiellement des infrastructures de transports terrestres (voies routières). En bordure immédiate de celles-ci, l'environnement sonore est relativement bruyant avec des niveaux sonores supérieurs à 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne. La présence de l'écran acoustique de 3 mètres de hauteur en tête de talus au droit de l'A709 entre la route de Vauguières et la rue du Mas rouge permet de limiter sensiblement la propagation des nuisances sonores.

A l'issue de cette étude, l'enjeu du projet d'aménagement vis-à-vis de l'ambiance acoustique est considéré comme modéré par les spécialistes compte-tenu des normes en vigueur.

Les mesures d'évitement (réduction de la densité du front bâti en bordure de l'A709) et de réduction présentées dans l'évaluation environnementale seront mis en œuvre et retranscrits dans les différents documents cadres de la ZAC (CPAUPÉ et fiches de lots notamment).

Observation MRAE :

3.3 Pollution de l'air

La zone 16AU créée est fortement affectée par la pollution de l'air du fait notamment de la présence de l'axe routier A 709, source majeure de pollutions atmosphériques.

Il est indiqué au dossier, comme mesure d'évitement, que les logements seront éloignés des routes à fort trafic : A709 et route de Vauguières. En complément, il est mentionné (dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE sur le projet de ZAC Nina Simone – ex Extension Hippocrate) qu'au sud de l'emprise, le front bâti dense

le long de l'autoroute A709 (en complément de l'écran acoustique existant) permettra de constituer un écran vis-à-vis de la dispersion à l'intérieur de la ZAC des polluants atmosphériques en provenance d'A709.

Enfin, le projet prévoit de nombreuses plantations sur les espaces publics et la collectivité encourage par ailleurs la végétalisation en pleine terre sur les parties privatives. A cet égard, il est précisé que les plantations constituent les écrans propices en milieu urbain pour créer une barrière à la pollution. Ainsi certaines plantes auraient le pouvoir de filtrer des particules fines et certains métaux lourds tout en produisant de l'oxygène.

Toutefois, cet effet positif des plantes sur la pollution de l'air n'est pas démontré

De manière générale, ces mesures sont insuffisamment traduites dans les pièces réglementaires du PLU modifié notamment l'OAP et le règlement graphique et écrit de la zone 16AU.

En effet, ni l'OAP ni le règlement de la zone 16AU ne prévoient des dispositions ad hoc en matière de réduction de l'exposition des populations à la pollution atmosphérique.

La MRAE recommande de traduire dans les pièces réglementaires du PLU modifié les mesures d'évitement et de réduction en matière de pollution atmosphérique (distance d'éloignement, principe d'implantation des bâtiments...).

Réponse 3M :

L'aménagement de l'A709 s'est inscrit dans une approche ayant vocation à faire évoluer cet axe en un boulevard urbain, avec une répartition claire entre A9, recevant les flux de transit, et A709, accueillant les flux de desserte.

Les campagnes de mesure réalisées en 2023 comparées aux résultats des stations de mesures permanentes de l'Atmo Occitanie ont permis de qualifier **l'enjeu du projet d'aménagement de modéré** au regard de cette thématique. En effet, il a été noté une diminution continue des concentrations en dioxyde d'azote et en particules entre 2017 et 2021, et des concentrations en dessous des seuils réglementaires relevés lors des mesures ponctuelles (sur 14 jours). Une étude de modélisation de la qualité de l'air a été réalisée et est présentée dans l'évaluation environnementale.

Cette étude précise que la population sur la zone reste exposée à des concentrations en NO₂ largement inférieures à la valeur réglementaire : 40 µg/m³ en moyenne annuelle.

Aucune population dans la bande d'étude n'est exposée à des concentrations dépassant les 20 µg/m³ en moyenne annuelle. Cette étude précise qu'aucune marge de recul « réglementaire » au titre de la qualité de l'air n'est nécessaire.

Les mesures d'évitement telles que la réduction de la densité du front bâti en bordure de l'A709 et positionnement des logements en bordure de l'avenue Nina Simone afin de les éloigner de l'A709, le respect de la RE2020 en vigueur, le raccordement aux équipements collectifs existants (chaufferie de Port Marianne et centrale froid d'Odysseum), la réduction des surfaces dédiées à l'automobile, la création d'un axe structurant modes actifs ou encore les préconisations pour dispositifs de ventilation permettant de réduire encore les niveaux de pollution éventuels, sont présentées dans l'évaluation environnementale et seront mises en œuvre et retranscrites dans les différents documents cadres de la ZAC (CPAUE et fiches de lots notamment).

Observation MRAE :

3.4 Paysages

Le projet de la ZAC Nina Simone sera à l'origine d'une transformation globale des composantes paysagères. Il créera un paysage architectural et urbain qui se substituera au paysage semi-naturel et partiellement anthropisé actuel. Le projet aura ainsi un effet de substitution important sur le paysage actuel qui interviendra par l'ajout de volumes et de textures.

Nonobstant cet impact, le rapport environnemental fournit une faible analyse des effets du projet sur le paysage. Par exemple aucune représentation visuelle du projet n'est fourni au dossier permettant d'apprécier l'insertion du projet en vue proche et lointaine.

De plus, aucune indication n'est donnée sur les hauteurs des bâtiments situés dans le périmètre rapproché du projet. Les réflexions sur les hauteurs bâties (le règlement autorise une hauteur de 54 m NGF), la forme urbaine ou la densité ne sont pas présentées, ce qui ne permet pas de comprendre l'accroche du projet sur l'existant, ni les effets d'ombre portée induits (notamment sur les habitations existantes sur la zone de projet).

Selon la MRAe, l'analyse de l'état initial et celle des incidences devraient inclure une analyse paysagère.

La MRAe recommande de :

- réaliser une analyse paysagère, afin de présenter la manière dont les hauteurs prévues, les formes urbaines et la densité de la zone 16AU permettront une intégration du projet dans son environnement paysager et urbain ;
- produire une étude sur l'effet des ombres portées des volumes permis par le projet sur les constructions environnantes.

Réponse 3M :

D'un point de vue paysager, le site présente aujourd'hui un paysage peu qualitatif, dégradé par des constructions diffuses et l'abandon progressif de l'agriculture. Il convient de noter que la zone d'étude ne constitue ni un réservoir de biodiversité, ni un corridor écologique particulier.

L'ouverture à l'urbanisation va permettre de redonner une fonctionnalité à ce secteur et le faire évoluer vers un paysage urbain, où les espaces verts ou de nature seront mieux structurés et davantage mis en valeur, dans un souci d'intégration paysagère du projet. A ce titre, le projet prend soin de conserver et valoriser les structures végétales de valeur, situées à l'est et au cœur du site, et de connecter ces espaces à l'échelle du projet global, garantissant une protection naturelle des habitations préexistantes maintenues sur site. Il s'appuie en particulier sur les jardins préservés autour des habitations existantes et notamment le parc classé en EBC (espace boisé classé) au centre du quartier ainsi que les arbres remarquables protégés, et le projet sera vigilants à créer des connexions en faveur de la biodiversité.

Les différentes plantations seront réalisées dans le respect des essences locales et dans le souci de limiter l'imperméabilisation du site.

Par ailleurs, la gestion des eaux pluviales sera intégrée aux aménagements paysagers.

Dans le cadre de la définition affinée et menée ultérieurement par les équipes projet, l'aménagement de la ZAC Nina Simone fera l'objet d'une analyse paysagère et d'un projet urbain et paysager précis dans lequel l'ensemble des enjeux paysagers sera pris en compte. Ce projet paysager aura pour objectif la meilleure intégration paysagère et urbaine possible, en harmonie avec les autres projets urbains et les composantes paysagères environnantes.

Dès à présent, le plan définissant les orientations d'aménagement et de programmation proposées dans le cadre de cette mise en compatibilité prévoit des **espaces libres** de tout aménagement

construit (donc en pleine terre), à hauteur de 30% minimum de l'unité foncière. Ces espaces libres qui permettent de faire le lien avec les différents espaces construits feront l'objet d'aménagements à vocation paysagère et hydraulique qui favoriseront la parfaite intégration du projet à son site.

A ce stade d'avancement du projet d'aménagement de la ZAC Nina Simone, le niveau de définition du projet d'aménagement reste limité c'est-à-dire sans détail précis concernant les hauteurs et formes urbaines définitivement envisagées.

Une **étude sur l'effet des ombres portées** sera réalisée ultérieurement lorsque le plan de composition sera défini. A ce stade des études, il n'est pas possible de réaliser une telle étude, compte tenu des études restants à mener pour la définition du plan de composition.