



Déclaration de Projet valant Mise en Compatibilité du PLU de Lattes |
Principaux éléments des évaluations environnementales du projet et du plan
Secteurs Solis / Soriech / Avenue des Platanes
Juillet 2022



sce
ateliersup+

Evaluation environnementale de la déclaration du projet

« Ode à la Mer »

Secteur Solis / Soriech / Avenue des Platanes

Les éléments ci-après présentent une synthèse de l'évaluation environnementale du projet (étude d'impact) débutée à ce stade des éléments de connaissance du projet.

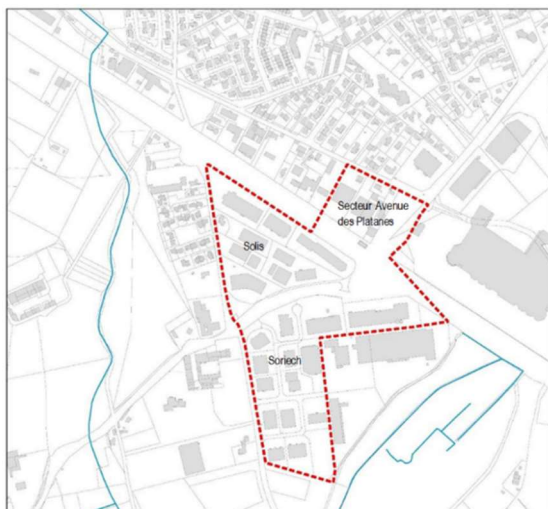
1 | Préambule

Le projet nécessite la réalisation d'une étude d'impact (évaluation environnementale du projet) afin d'appréhender les enjeux environnementaux du site, d'analyser ses effets sur l'environnement, proposer des alternatives le cas échéant ainsi que des mesures environnementales en réponse aux effets.

Cette étude d'impact respecte un contenu, mentionné à l'article R122-5 du code de l'environnement, dont les principaux chapitres sont la description du projet, la description de l'état initial du site et de son environnement, la description des incidences que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement, les solutions de substitution qui ont été examinées, une indication des principales raisons du choix effectué ou encore les mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation des effets.

2 | Description du projet

Le projet sur les secteurs Solis / Soriech / Avenue des Platanes s'opère sur environ 19 hectares compris dans le périmètre de la concession Ode à la Mer, de part et d'autre de l'Avenue Georges Frêche, au Nord du marais de l'Estanel. Il est représenté en pointillé rouge sur le plan ci-après.



Un peu plus de 200 000 m² de surface de plancher sont programmés en faveur d'un quartier à forte mixité fonctionnelle (logements et commerces), accueillant environ 3300 logements (entre 6000 et 7000 habitants) ainsi que le Pôle Autonomie Santé.

Ce projet d'intérêt général réside dans sa contribution à la production de nouveaux logements sur le territoire métropolitain (dont des logements locatifs sociaux), à la lutte contre les changements climatiques et aux objectifs nationaux de réduction de l'artificialisation des sols et dans le développement de nouvelles pratiques de mobilités moins polluantes, autour de la station de tramway Boirargues et de la future station de tramway du Mas Rouge au nord du périmètre de projet.

3 | Etat initial de l'environnement et enjeux associés

A | Description et occupation du sol

Le site est en très grande majorité à caractère urbain, constitué d'espaces commerciaux et de voiries interstitielles, laissant peu de place aux espaces non imperméabilisés. La pointe sud du périmètre du secteur est adjacente au marais de l'Estanel.

B | Caractéristiques physiques

Le site de projet présente un **climat** de type méditerranéen, avec de faibles précipitations (mais quelques événements particulièrement forts et exceptionnels), des vents dominés par le Mistral et la Tramontane, des températures sous influence maritime, un fort ensoleillement et un potentiel énergétique important.

La **topographie** est relativement plane, variant entre 7m NGF et 13 m NGF, déclinante sur un axe Nord-Sud. Le **sous-sol** est constitué de cailloutis siliceux à matrice argileuse rouge.

Le **réseau hydrographique** est peu présent sur le secteur, constitué de fossés pluviaux, qui s'écoulent en partie vers le marais de l'Estanel, celui-ci recevant les eaux de ruissellement lors de pluies et crues. Les eaux d'une très faible superficie Nord-ouest du périmètre s'écoulent à l'ouest vers la Lironde. Le site ne présente pas de point d'eau particulier, ni de cours d'eau référencé comme masse d'eau au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône-Méditerranée (seule des masses d'eau souterraines sont présentes).

C | Caractéristiques naturelles

En matière de milieux naturels et de biodiversité, le site ne présente pas d'enjeux majeurs. Il n'est directement concerné par aucun périmètre à statut environnemental d'inventaire ou de protection. Les périmètres d'inventaires ZNIEFF les plus proches (zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique) sont situés à plusieurs km au Sud, au droit des étangs montpelliérains, tout comme les zones Natura 2000.

On note cependant la présence du marais de l'Estanel, zone humide directement au sud-est à quelques dizaines de mètres, présentant un fort intérêt écologique identifiés à travers des inventaires de terrain : habitats naturels patrimoniaux car d'intérêt communautaire (bois de frênes riverains et méditerranéens, prairies humides méditerranéennes hautes), plus de 120 espèces floristiques recensées, soixante-dix espèces d'oiseaux répertoriées, plusieurs espèces de mammifères (dont chiroptères) des espèces de reptiles et d'amphibiens, toutes utilisant la zone humide de l'Estanel pour se reproduire. Ont été recensées également des papillons, des espèces de libellules, des espèces d'orthoptères et même une espèce de mollusque.

Ainsi si le marais fait état de caractéristiques écologiques d'intérêt, le site d'étude en revanche ne présente pas d'enjeux significatifs en matière de biodiversité en raison de son occupation des sols. Des inventaires en 2019 et des compléments en 2021 sur le secteur n'ont mis en avant que la présence :

- De quelques pelouses urbaines et alignement de pins et platanes (potentiels gîtes à chauves-souris), et zones rudérales
- D'une parcelle de friche herbacée en pointe sud colonisée par une végétation pionnière, caractéristique des terrains abandonnés récemment (inule visqueuse, fenouil commun, chicorée sauvage, canne de Provence, mauve sylvestre, chardons...)
- De quelques espèces faunistiques :
 - o Insectes : quelques papillons très communs à enjeu de conservation très faible, quelques orthoptères (peu abondants) également très communs et à très faible enjeu de conservation.
 - o Reptiles : la Tarente de Maurétanie et le lézard des murailles ont été recensés sur le site, espèces communes en région méditerranéenne, et présentant un enjeu local de conservation faible bien qu'elles soient toutes deux protégées au niveau national.
 - o Oiseaux : l'avifaune reste peu diversifiée en raison du caractère urbanisé du secteur. Les espèces contactées sur le site appartiennent essentiellement au cortège des oiseaux anthropophiles et des zones de parcs et jardins, qui restent des espèces peu dérangées par l'activité humaine et qui peuvent se reproduire au sein des bâtiments. Le site n'est utilisé que comme zone de refuge et d'alimentation pour le cortège des oiseaux de ces zones urbaines. Les espèces à plus fort intérêt ont été recensées en périphérie du site (dont le marais de l'Estanel et les espaces encore non imperméabilisés au sud et au sud-ouest du site). La fauvette mélanocéphale, le rossignol philomèle et le faucon crécerelle (enjeu faible), ont été observé en chasse ou en alimentation sur les zones de friches et les haies au sud du secteur de Soriech sud.

D | Caractéristiques paysagères et patrimoniales

Le secteur de projet est caractérisé par un urbanisme homogène de boîtes commerciales. Les surfaces de stationnement de ces commerces, sont généralement positionnées en façade. Cette configuration marque fortement le paysage urbain et en offre une perception très minérale, d'autant plus que la végétation est rare.

A ceci s'ajoutent :

- un important déficit d'espaces publics,
- des voies présentant un caractère très routier,
- une absence de traitement qualitatif des limites entre espaces publics et privés.

Le secteur est également impacté par une ligne à haute tension franchissant le site du Soriech du nord-ouest au sud-est.

Cette situation se traduit globalement par un manque de lisibilité des espaces, au détriment de l'urbanité du secteur. Ces aspects tranchent avec la présence d'un véritable front arboré en limite ouest, le long du chemin de Soriech, correspondant notamment au boisement accompagnant le mas éponyme. Cette limite végétale permet de conférer un peu de qualité paysagère à un secteur qui en est fortement dépourvu.

Le site ne comprend aucun site paysager classé ou inscrit ni monument historique.

E | Cadre de vie

La **qualité de l'air** sur site est plutôt bonne, mais influencée par le trafic routier (Avenue Georges Frêche, RM189, chemin de Soriech pour le site) qui constitue le principal émetteur de polluants atmosphériques (NO₂, C₆H₆, PM₁₀ et PM_{2,5}). Néanmoins, les mesures réalisées lors des campagnes d'automne 2019 et d'hiver 2020 révèlent que les concentrations de dioxyde d'azote NO₂, de benzène C₆H₆ et des particules fines PM₁₀ mesurées respectent très largement les valeurs limites réglementaires en vigueur pour la protection de la santé humaine, en raison d'un secteur qui reste suffisamment ouvert malgré son caractère urbain.

Les concentrations des polluants décroissent très rapidement avec la distance par rapport aux routes considérées. A l'échelle de tout le projet Ode, les concentrations maximales des polluants ne sont pas observées sur le périmètre de la déclaration de projet.

A termes, on s'attend à une amélioration de la qualité de l'air en raison de la diminution des émissions de polluants atmosphériques dues à la circulation automobile décroissante (report modal, Zone à Faible Emissions) et au renouvellement du parc automobile roulant, ainsi qu'à l'évolution technologique attendue sur les nouveaux véhicules (normes d'émissions plus sévères).

Concernant le **bruit**, une campagne de mesures acoustiques ponctuelles a été réalisée sur le secteur (à l'échelle d'Ode, dont le périmètre de la déclaration de projet). Les infrastructures de transports terrestres écoulant les flux de trafics parfois importants ont un impact significatif sur l'environnement sonore à l'état actuel : ambiances sonores modérées à bruyantes présentes à proximité des axes routiers avec des niveaux sonores compris en période diurne entre 60 et 65 dB(A). Cependant, à distance des axes routiers, règne un environnement sonore relativement calme avec des niveaux sonores diurnes inférieurs à 55 dB(A). L'étude acoustique indique qu'en l'absence des aménagements du secteur Ode, l'ambiance sonore dans le secteur à l'horizon 2025 aura tendance à se dégrader entre 0,8 et 3,4 dB(A) par rapport à l'état initial du fait d'une augmentation sensible des trafics routiers sur les voiries principales.

Le **réseau viaire** du site de projet est composé, au-delà des voies de dessertes du quartier, de la RM189 traversant le site d'est en ouest, de l'Avenue Georges Frêche avec la ligne 3 de tramway sur une axe Nord-

sud, du chemin de Soriech en bordure ouest et de l'avenue des Platanes en bordure ouest. Les **trafics** sur le site de projet sont relativement denses, l'Avenue Frêche supportant d'importants trafics du secteur Ode après le RD 66, puis la RM189 avec des trafics très importants, de l'ordre de 21 000 véhicules/jour. Le week-end, les zones commerciales exercent une attraction qui engendre une augmentation des niveaux de trafics par rapport à ceux de la semaine. A une échelle plus large (secteur Ode et au-delà), les trafics sont également denses sur la RD66 et la RM172, principalement en heure de pointe du matin et du soir, avec des points noirs au niveau de certains carrefours. Toutefois, les carrefours du site de projet ne sont à l'heure actuelle et aux horizons projets 2025 et 2030 (analyse fonctionnelle par modélisation), pas saturés avec des réserves de capacités.

En termes de **réseaux**, le site est en partie desservi par l'ensemble des réseaux humides (eau potable, eaux usées et eaux pluviales) et des réseaux secs (électricité, gaz et télécoms). Le réseau d'eau potable est toutefois calibré AEP pour des activités commerciales et devra être redimensionné pour répondre aux besoins liés à la programmation du projet (6 à 7 000 habitants nouveaux).

Le réseau d'assainissement est de type séparatif (eaux usées et eaux pluviales collectées distinctement). Les effluents sont dirigés vers la station de traitement MAERA. Comme pour le réseau AEP, le réseau d'assainissement devra être adapté pour traiter la production d'eaux usées supplémentaires à traiter. La ressource en eau de la commune de Lattes provient du canal Philippe Lamour (eau de BRL) complété par les captages de Vauguières, situés sur la commune de Mauguio. L'écoulement des eaux pluviales (bassin versant du Nègues-Cats) sur le site s'effectuent vers le marais de l'Estanel puis par transparence hydraulique sous l'Avenue Georges Frêche, vers Carrefour Grand Sud Lattes et au-delà jusqu'à l'exutoire (étangs). Les consommations en eau et rejets d'eaux usées sont relativement modestes, correspondants aux usages commerciaux de la zone (besoins non résidentiels).

F | Risques naturels et technologiques

Le site est relativement bien préservé des risques naturels et technologiques présents sur un secteur élargi. Il n'est pas soumis au risque inondation par débordement de cours d'eau et ne se situe pas en zone réglementée du Plan de Prévention des Risques inondation de Lattes. La commune est soumise aux risques naturels littoral (submersion marine par surélévation de l'étang) et de feu de forêt, mais ces risques ne sont pas présents sur site en raison de leur localisation et de l'absence de grande masse boisée

Le site est concerné par le risque de transport de matières dangereuses (TMD) sur l'Avenue Georges Frêche.

G | Contexte socio-économique

Le site s'établit en continuité de la zone urbanisée de Boirargues (de l'autre côté de l'Avenue Georges Frêche), l'une des 3 polarités urbaines de la commune de Lattes (avec Lattes centre et Maurin) qui comprend en 2019 près de 17 500 habitants.

Le site de projet est constitué quasi intégralement d'activités économiques, avec un tissu très dynamique en raison de sa localisation au croisement d'axes économiques du sud de la métropole avec de nombreuses zones d'activités économiques et commerciales. L'attractivité économique est aussi dynamisée par l'importance présence du tourisme à différente échelle (département, pôle montpelliérain et littoral).

H | Documents d'urbanisme et de planification

Le site de projet est situé sur la commune de Lattes possédant un Plan Local d'Urbanisme en vigueur. Le site est en zones UI (UI1, UI1m et UI2)

Le projet se situe également au sein, entre autres :

- Du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale de Montpellier Méditerranée Métropole, définissant les grandes orientations d'aménagement du territoire métropolitain à l'horizon 2040, dont le secteur de la Ode/Route de la Mer comprenant le périmètre de la déclaration de projet, est un site stratégique d'aménagement métropolitain ;
- Du périmètre du Plan Local de l'habitat 2019-2024 prévoyant notamment la construction de 5 000 à 5 400 logements par an sur la métropole.

I | Principaux enjeux environnementaux du site

Le caractère déjà urbanisé du secteur de projet limite le niveau d'enjeu environnemental global du projet sur l'environnement à l'échelle de son périmètre strict (et par la suite, les effets du renouvellement urbain sur l'environnement également), relativement à d'autres sites sur le secteur Ode et en comparaison avec un développement *ex nihilo* du quartier.

Néanmoins, au regard de l'état environnemental du site, ainsi que des évolutions à venir concernant le changement climatique et les phénomènes météorologiques plus intenses et plus fréquents, les pressions diverses sur la biodiversité et sur les ressources, l'évolution de la vulnérabilité aux risques, mais aussi la mutation des paysages et des conditions de vie, le site fait l'objet des enjeux environnementaux suivants :

- Le maintien de la transparence hydraulique sur le site, la gestion quantitative et qualitative des écoulements pluviaux et la gestion du risque inondation, dont l'enjeu est important au regard des dysfonctionnements hydrauliques existants aujourd'hui dans le secteur d'Ode en aval au site de projet, des inondations récurrentes sur certains secteurs dues à l'imperméabilisation des sols et des enjeux en matière de biodiversité en aval au droit du marais de l'Estanel (hors périmètre mais en continuité directe).
- La gestion des trafics du périmètre de projet, en lien avec les aménagements à une échelle plus large des projets à termes sur Ode, pour assurer de bonnes conditions de déplacement,
- La limitation des pollutions, notamment dans le marais de l'Estanel (tête de bassin versant) afin d'atteindre les objectifs de qualité des masses d'eau concernées (milieux récepteurs) : les apports polluants aux milieux récepteurs produits par l'urbanisation et les activités associées peuvent altérer la qualité des cours d'eau et des étangs, milieux récepteurs du bassin versant du Negue-Cats.
- La préservation des enjeux écologiques du site et des alentours : le périmètre de projet, très urbanisé en l'état, présente des enjeux écologiques faibles, mais se situe à proximité de zones à enjeux floristiques et faunistiques plus importants de part et d'autre (marais de l'Estanel, en aval direct et coteaux de la Lironde à l'ouest).
- Le maintien d'une qualité de l'air compatible avec un cadre de vie résidentiel proche : la qualité de l'air satisfaisante en l'état actuel, (sauf à proximité immédiate des axes routiers) doit être maintenue et améliorée dans le cadre de l'aménagement du secteur, notamment grâce à la mise en place de la zone de restriction des véhicules les plus polluants (ZFE) pour arriver à l'horizon 2026 vers une génération de

véhicules hybrides ou totalement électriques devrait très vite attendre un niveau satisfaisant, et par l'utilisation des modes de déplacement doux et transports en commun (station actuelle de Boirargues et future station de tramway du mas Rouge).

- La prise en compte des nuisances sonores sur le périmètre de projet du fait d'une augmentation sensible des trafics routiers sur les voiries principales (Avenue Georges Frêche, RM189, chemin de Soriech). La mise en place de la zone de restriction des véhicules les plus polluants (ZFE) permettra également d'abaisser les nuisances sonores.

4 | Incidences attendues que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement

Lors de l'analyse des effets du projet sur l'environnement, il faut distinguer les effets apparaissant dès la phase de travaux (temporaires issus des chantiers, et permanents issus de la réalisation du projet), de ceux apparaissant par la suite en phase d'exploitation. Tous peuvent être à plus ou moins long termes, directs ou indirects et de degrés variables (peu significatif à très significatif).

A | Incidences sur le milieu physique

Les effets attendus de la réalisation du projet sur le milieu physique sont principalement en phase de travaux, issus des risques dus aux terrassements et des risques de pollution sur les milieux récepteurs (sols et eaux) pendant les chantiers. Les altérations topographiques (mouvements de terre), hydrogéologiques et hydrographiques sont faibles. En effet pour les impacts liés aux travaux de terrassement, seules les couches superficielles seront affectées. Le réseau hydrographique sera totalement préservé des différents terrassements. Ces derniers engendreront des besoins en matériaux ou produira des excédents, qui devront être gérés au mieux pour éviter les nuisances liées à leurs apports ou évacuations. Ainsi, un possible déséquilibre de mouvement des terres pourra exister et mener à un surplus important ou au contraire, être excédentaires. En outre, les travaux pourront potentiellement être sources de pollutions de la nappe superficielle en cas de pollutions accidentelles par déversement de produits polluants ou hydrocarbures sur les sols qui pourraient s'infiltrer jusqu'à la nappe ponctuellement peu profonde. Les manipulations et stockages de terre végétale peuvent également conduire à l'appauvrissement des sols.

Les aménagements projetés s'accompagneront de la construction d'ouvrages hydrauliques associés pour préserver les transparences hydrauliques et faciliter les écoulements pour limiter l'imperméabilisation des sols. Les travaux de mise en place de ces ouvrages peuvent avoir ponctuellement des incidences sur la qualité des eaux superficielles. Les activités liées au fonctionnement et à la vie du chantier sont aussi sources de risques de pollution. Au regard de la surface totale d'emprise du chantier la pollution des eaux par les matériaux en suspension pourrait être significative. Le risque sera tangible sur la Lironde à l'ouest car son lit est limitrophe à la zone de chantier et sur la zone humide de l'Estanel.

En phase d'exploitation, le fonctionnement du site de n'aura aucun effet sur le milieu physique (aucune incidence sur les aspects géologiques et hydrogéologiques du site, ni sur l'hydrographie) les activités et usages (commerces, bureaux et logements) n'ayant aucun impact sur les sols et le sous-sol.

Les effets hydrauliques des aménagements dus à l'imperméabilisation des sols supplémentaire entre l'état actuel et l'occupation des sols à l'état projet, sont limités (renouvellement urbain) et sont traités en phase travaux.

B | Incidences sur le milieu naturel

La biodiversité et les habitats naturels seront peu affectés par la réalisation du projet en raison du caractère déjà très artificialisé du site et de la faible présence d'espèces.

Les enjeux en matière de biodiversité sont aux alentours, principalement au droit du marais de l'Estanel. Cette zone humide, utilisée comme rétention hydraulique, n'affecte pas les habitats et la faune : en crue biennale, les eaux de ruissellement du site sont dirigées vers des ouvrages de traitement qualitatif via des fossés ceinturant la zone. Les eaux rejetées dans la zone humide ne sont donc pas polluées. En crue centennale, la zone humide étant déjà totalement sous les eaux avec de forts impacts, le projet ne vient pas aggraver la situation par rapport à l'existant.

Seule la parcelle en friche située à la pointe sud du périmètre sera l'espace non artificialisé qui sera potentiellement le plus impacté par le projet, par transformation de son occupation du sol, mais à un niveau faible en raison de son relatif faible enjeu (végétation pionnière caractéristique d'un terrain abandonné).

Les travaux participeront néanmoins au dérangement des espèces présentes, bien que majoritairement adaptées à l'homme, issus des bruits et circulations de chantier.

En phase d'exploitation, les effets sur la biodiversité sont très faibles, le projet étant réalisé, mais peuvent perdurer au regard de certains bruits ou déplacement issus des activités et usages du secteur, et de l'augmentation de la population attendue (entraînant plus de pression anthropique).

C | Incidences sur le paysage et le patrimoine

Les effets sur le paysage apparaîtront principalement dès la phase de travaux :

- Le paysage sera partiellement dégradé en raison des chantiers sur le site de projet : dépréciation du paysage par les zones de chantier, présences d'engins, de matériels et matériaux, base-vie, barrières, panneaux... Une répercussion des incidences paysagères en période de chantier pourrait se produire par rapport à l'ambiance paysagère et patrimoniale des Mas agricole proches.
- À long termes, le site sera partiellement transformé, par densification et réaménagement du site mais en gardant toutefois son caractère déjà urbanisé, sans transformation majeure de l'identité visuelle du site. Le site sera repensé et connaîtra alors un changement qui peut être considéré comme positif au regard de son manque de cohérence actuelle, notamment par :
 - o Une nouvelle densité autour de la station de tramway de Boirargues,
 - o La densité et la verticalité des constructions pour « libérer » les sols,
 - o Des aménagements paysagers qualitatifs en accompagnement des voiries,
 - o La transformation des fossés de routes « en cours plantées »,
 - o La désimperméabilisation des sols laissant place à une végétalisation du secteur,
 - o L'aménagement de cheminements piétons et cycles entre les quartiers du Solis et du Soriech et ceux de Boirargues,

La modification paysagère du site n'aura pas d'impact négatif sur les perspectives visuelles, mais un impact positif en amenant de la cohérence à ce quartier en mutation.

En phase d'exploitation, le projet n'a pas de nouveaux effets sur le paysage par rapport à la fin de la phase de travaux.

Le projet n'a pas d'impact direct sur le patrimoine historique et culturel. Néanmoins, l'aire d'étude se situant dans un secteur sensible du point de vue archéologique, laissant présager la présence potentielle de sites enfouis encore inconnus, des effets sur le potentiel archéologique sont possibles.

D | Incidences sur le cadre de vie

La période de travaux aura des effets incontestables mais modérés sur le cadre de vie du secteur :

- Le trafic des véhicules associés au chantier entraînera une augmentation des flux de circulation sur les axes d'accès aux quartiers alentours, et un trafic régulier de poids lourds est à attendre pour l'apport de matériels et matériaux. De plus, les aménagements de voies et les dévoiements de réseaux pourront entraîner des difficultés de circulation. Les conditions de sécurité pourront être également dégradées du fait des émissions de poussière et de la densité de véhicules.
- La qualité de l'air sera également altérée, mais de manière très localisée et ponctuelle. Ces nuisances proviendront des travaux de terrassement, de démolition des chaussées et de la déconstruction des bâtis à renouveler qui seront générateurs de poussières. Les engins de chantier, émetteurs de gaz d'échappement, sont aussi une source de nuisances, tout comme les odeurs de l'ensemble du chantier (matériaux utilisés...).
- Les travaux d'aménagement seront producteurs de bruit, d'une part par l'activité du chantier et d'autre part le long des itinéraires empruntés par les véhicules de transport de matériaux. Néanmoins, les principales voies empruntées sont déjà soumises à des trafics denses et continus, et l'ambiance sonore sur la zone est relativement constante. L'impact sur la qualité sonore sera donc limité et temporaire, sans influence majeure sur l'ambiance sonore locale.
- Les réseaux d'eau et d'énergie ne seront que peu impactés en phase de travaux.

En phase d'exploitation :

- Le trafic à termes augmentera en raison des nouveaux habitants sur site mais aussi par l'augmentation des flux de circulation sur l'ensemble du secteur Ode, principalement aux heures de pointe du matin et du soir et le samedi (incluant les flux ponctuels liés au stade sur Ode Acte 1). Cette hausse sera visible sur la RM189 et le chemin de Soriech. En revanche, cette augmentation sera mesurée en raison du report modal attendu (et incité) sur le tramway, de la capacité existante des voiries, des déplacements quotidiens et pendulaires motorisés diminués voire supprimés par le rapprochement des sites d'emplois et des logement issus de la programmation mixte du secteur.
- L'augmentation de trafics dans le quartier ainsi que les rejets de gaz d'échappement induit par ce trafic, altérant la qualité de l'air du quartier, en raison de l'augmentation de la population résidente (entre 6 et 7000 habitants) et des nouveaux usagers. Toutefois, il répond aux objectifs de limitation du trafic urbain par le développement des transports en commun et des transports par modes doux et par la concentration d'activités et de services limitant les déplacements plus lointains.

Les niveaux de concentration modélisés des polluants atmosphériques NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} et C₆H₆ dans la zone d'étude évoluent peu entre l'état actuel/initial, l'état prévisionnel à l'horizon 2025 (sans projet) et l'état projet à l'horizon 2040. De manière générale, quel que soit l'horizon retenu, les concentrations calculées se situent bien en deçà des valeurs limites. Le projet, par sa caractéristique principale d'implantation de bâtiments de commerces, de bureaux et de logements, ne sera pas à l'origine d'odeur particulière.

- La vocation des activités et usages du projet ne seront pas la cause de nouvelles nuisances sonores particulièrement bruyantes et ne participeront pas à une augmentation de l'ambiance sonore du secteur. Les éventuelles incidences de nature phonique seront imputables aux nouveaux trafics induits par l'attractivité et le fonctionnement du site, néanmoins limitées au vu de l'activité déjà existante et du nombre d'entreprises présentes.
- Le projet et la nouvelle population associée, impliquera dès la phase de travaux la création de nouveaux réseaux (eaux usées, eau potable), à raccorder aux réseaux proches. A termes, ce seront de nouveaux volumes d'effluents qui seront produits et qui seront traités à la station MAERA. Le projet nécessitera également des volumes d'eau potable supplémentaires importants par rapport à l'existant, disponible par raccordement aux réseaux et aux ressources proches, alimenté par les captages en eau de Mauguio, ou en provenance de Montpellier (système Lez).
- Le projet entrainera un apport supplémentaire de déchets ménagers et recyclables qui devra être collecté par les services de collecte des déchets. La stratégie métropolitaine Zéro Déchets en matière de gestion des déchets (collecte, tri, valorisation, sensibilisation, réduction des déchets produits) approuvée en mars 2022, à travers 100 objectifs opérationnels, participera pleinement à tendre vers une meilleure gestion et valorisation des déchets, dont ceux nouveaux issus du projet.

E | Incidences sur les risques

Au regard des risques, la phase de travaux n'entrainera qu'une légère augmentation potentielle du risque de départ de feu de forêt sur le site pouvant s'étendre sur les quelques boisements alentours.

Par sa situation hors des secteurs à risques majeurs, et par la gestion hydraulique envisagée sur le secteur, le projet n'a pas d'incidences à termes sur les risques naturels et technologiques et ne les aggrave pas.

F | Incidences sur le contexte socio-économique

La phase de travaux aura pour effet positif de dynamiser l'économie profitant aux entreprises nationales et locales qui exécuteront les marchés des différents travaux de construction. Les importantes superficies de bâti à construire (bureaux, commerces, logements), sur plusieurs années, vont engendrer un grand nombre d'emplois. Les chantiers pourront partiellement contraindre les déplacements à but commercial et la traversé du site avec la réorganisation des déplacements. Un impact temporaire sur le fonctionnement des activités commerciales du site est attendu.

En phase d'exploitation et avec l'accueil complet des nouveaux habitants, le contexte humain sera largement modifié avec l'accueil d'environ 6000 à 7000 habitants, transformant le site de projet d'un espace commercial ou professionnel à usage temporaire (quelques heures, journée) vers un espace de vie mixant emploi et habitat permettant d'envisager une réelle vie de quartier.

Les nouvelles activités et entreprises au sein du projet auront également pour effet positif la création d'emplois.

G | Incidences sur les documents d'urbanisme et de planification

Le projet est compatible avec le SCoT car son périmètre et son objectif s'intègre dans le site stratégique d'ode à la mer. Il en constitue un des projets opérationnels et de mise en œuvre de la stratégie de transformation et de mutation du territoire métropolitain sur le secteur.

Le projet participe également pleinement à la mise en œuvre du PLH, par la création d'environ 3 350 logements, compatible avec les orientations du PLH de production diversifiée de logements, de développement de logement social et abordable ainsi que d'optimisation de l'utilisation de l'espace urbain existant.

En revanche, vis-à-vis du PLU de Lattes, le projet en l'état n'est pas compatible avec certaines pièces du document d'urbanisme :

- Incompatibilité avec le PADD concernant la localisation envisagée du Pôle Autonomie Santé et la volonté de développer des hauteurs plus élevées sur ce secteur de projet afin de traduire au plus juste le programme opérationnel,
- Incompatibilité avec les règlements écrit et graphique :
 - Site aujourd'hui en zones UI destinées essentiellement à accueillir des activités économiques
 - *Transformation vers une zone AU à vocation mixte permettant la réalisation de logements selon une programmation conforme au PLH, d'équipements publics et d'activités économiques et commerciales.*
 - Règlements écrits des zones ne permettent pas la parfaite mise en œuvre de l'opération sur les règles d'implantation, les règles relatives aux emprises au sol et aux espaces perméables, les hauteurs et les stationnements.

C'est pourquoi la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU permettra de rendre compatible le projet avec le PLU (pièces modifiées), avec en complément la création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) qui précisera le programme envisagé de l'opération, les principes architecturaux de l'opération, les orientations relatives à la lutte contre les changements climatiques et notamment les équilibres recherchés entre emprises bâties et emprises perméables, la localisation des vocations principales des différents secteurs, les principes de desserte du secteur par les différents modes de déplacement et les hauteurs envisagées par secteur.

5 | Solutions de substitution qui ont été examinées et indication des principales raisons du choix effectué

Le projet,

- En raison de sa localisation, au droit d'un secteur d'activités existant dans le périmètre d'Ode à la Mer, identifié comme territoire pour reconstruire la ville sur la ville et « recycler le territoire » ;

- Au vu du potentiel de renouvellement urbain qu'offre le secteur qui est totalement en cohérence avec la nature et les objectifs du projet ;
- Par les contraintes d'occupation des sols, environnementales et réglementaires prises en compte en amont (espaces agricoles alentours, zone naturelle humide au Sud à préserver, zonage PPRI proche)
- Et par la présence de la ligne 3 de tramway, colonne vertébrale structurante d'Ode à la Mer et du projet, et la station Boirargues comme support d'une nouvelle intensité urbaine,

n'a pas fait l'objet de solutions de substitution ou de variantes par rapport au projet retenu et présenté, notamment géographique (projet localisé ailleurs) et surfacique (superficie au sol différente).

Ainsi les principales raisons des choix du projet présenté, au regard de l'environnement, ont été :

- Le fort caractère de renouvellement urbain su dite, déjà très imperméabilisé, sans aucune nouvelle extension d'urbanisation,
- La gestion quantitative et le traitement qualitatif des eaux de ruissellement avant rejet dans la zone humide de l'Estanel (pour le bassin versant associé) afin d'améliorer la qualité de ce milieu naturel par rapport à l'état actuel, et en préserver les richesses écologiques (
- Le développement d'un secteur mixte (activités et logements) par transformation du site, s'appuyant sur des infrastructures existantes (ligne de tramway, réseaux sec et humides, voies cyclables...) et le renforcement de celles-ci, permettant une vie de quartier et des usages repensés, dans un contexte d'adaptabilité et de sobriété face au changement climatique.

6 | Mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation des effets

En réponse aux quelques effets négatifs identifiés du projet sur l'environnement, des mesures sont mises en œuvre selon la séquence éviter – réduire – compenser, afin de supprimer les effets ou d'en abaisser le degré.

Ces mesures seront principalement mises en œuvre dès la phase de travaux, à courts termes pendant les chantiers, ou de manière pérenne et à long termes dans le cadre de l'aménagement du site.

En phase de travaux, les principales mesures seront les suivantes :

- Des mesures d'ordre général de coordination et de programmation de chantier pour optimiser l'organisation technique du chantier et prendre en compte les problèmes d'environnement qui pourraient advenir pendant leur déroulement. La prise en compte de l'environnement sera intégrée le plus en amont possible dans les procédures de consultation des entreprises, via les cahiers des charges notamment. Les bases de chantier seront respectueuses de l'environnement, localisé hors de tout secteur sensible. Des mesures telles que l'interdiction de stocker des produits toxiques ou explosifs, l'installation d'une clôture, la mise en place d'une signalisation claire et adaptée, etc. devront être instaurées afin de protéger les riverains.
- Des mesures relatives au milieu physique : afin de lutter contre l'appauvrissement des sols où des précautions particulières seront prises concernant le décapage et le stockage de la terre végétale. Les engins de chantiers circuleront sur des pistes aménagées permettant de canaliser leur circulation sur une plate-forme réduite. Le respect strict des modalités d'exécution des travaux afin d'éviter toute pollution dans les sols et les milieux humides pendant la période de travaux et des protocoles d'urgence en cas d'accident :

- Réalisation des travaux en dehors des épisodes pluvieux de fortes intensités afin d'éviter le lessivage des engins et zones en cours de travaux ; éloignements des installations du chantier par rapport à la zone humide proche ;
- Stockage des engins de chantier sur un parking étanche, muni d'un réseau de collecte et de blocage des polluants avant rejet ;
- Stockage des lubrifiants et des hydrocarbures sur des aires étanches et confinées ;
- Maintenance des engins sur des emplacements aménagés à cet effet ;
- Itinéraires des engins élaborés de manière à minimiser les risques en zones sensibles, et notamment à distance des fossés actuels existants.
- Des mesures relatives à la biodiversité. La principale mesure en faveur de la biodiversité est l'évitement de la zone humide de l'Estanel et de ses abords dans l'aménagement. Il s'agit aussi de traiter qualitativement les eaux de ruissellement jusqu'à une crue biennale avant rejet dans le milieu pour le préserver et améliorer sa qualité. Les périodes d'intervention pourront être adaptées lors des chantiers à proximité des milieux accueillant des espèces. Des habitats d'espèces de substitution pourront être mis en place (abris, gîtes, nichoirs). Le corridor écologique morcelé entre le marais de l'Estanel, les Hauts de Lattes et les boisements en surplomb de la Lironde sera renforcé.
- Des mesures relatives au paysage : les mesures s'organisent autour d'une planification précise des interventions, afin de limiter les périodes de dépréciation paysagère, et des mesures d'accompagnement afin de limiter les perceptions dévalorisantes (propreté des voiries, clôtures, etc.). Les entreprises veilleront à organiser un chantier propre et ordonné (déchets, signalisation, stockage de matériaux...) de manière à ne dégrader qu'au minimum les abords du secteur qui font déjà l'objet d'une importante fréquentation en raison des zones commerciales et d'activités proches.
- Des mesures relatives au cadre de vie :
 - Afin de réduire les impacts liés aux poussières et aux odeurs, les bennes devront être bâchées lors du transport de matériaux, le compactage rapide des terres et l'arrosage des pistes et des surfaces nivelées seront effectués pour limiter l'envol de poussières, et en cas de nécessité, les camions passeront dans des bacs de lavage des routes à la sortie des zones de chantier.
 - La réglementation en vigueur sera appliquée pour réduire les nuisances sonores des chantiers. Afin de diminuer l'influence de ces différents impacts, une attention particulière sera portée à l'utilisation d'engins de travaux homologués.
 - Avant le démarrage des travaux, il conviendra de veiller aux risques d'interception des réseaux existants.
 - Les entreprises soumissionnées sur le secteur de travaux respecteront les mesures environnementales générales suivantes : nettoyage du chantier après la fin des travaux, dispositif de tri des déchets, valorisation des matériaux.
 - Un plan de circulation sera réalisé pendant la durée des travaux, et selon les évolutions du projet permettant de conserver les accès et la circulation libres aux riverains. L'accès au chantier sera fléché de manière spécifique (jalonnement des itinéraires obligatoires d'accès ou de sortie de chantier pour la desserte et l'approvisionnement du chantier), permettant de définir les itinéraires les moins impactants pour les usagers du quartier et des axes concernés par les trafics de camions. Des itinéraires provisoires seront prévus le cas échéant pour les piétons, les cycles, les véhicules. Une information régulière et efficace, tant des riverains que des usagers de la route sur la progression et la localisation des chantiers et les contraintes imposées par les travaux, sera effectuée. Une signalisation sur le terrain renseignera sur les déviations ou restrictions de circulation.
- Des mesures relatives aux risques : afin de ne pas favoriser le risque inondation, les zones de stockage temporaires des matériaux devront être localisées de manière à ne pas perturber les écoulements

pluviaux sur les parcelles. Ainsi, tous les espaces hydrauliques sensibles devront être évités. Une attention particulière devra être portée à proximité de la zone humide de l'Estanel.

Dès la phase de travaux, perdurant en phase d'exploitation

- Mesures relatives à la gestion des eaux pluviales : sur le Solis (Nord), les écoulements pluviaux seront gérés comme en situation actuelle avec rejets vers la Lironde (Nord-ouest) via les fossés existants. Le renouvellement urbain de cette zone impliquera néanmoins un traitement qualitatif des eaux avant rejet vers la Lironde (afin de limiter les pollutions vers l'aval : sites Natura 2000). Pour les secteurs du Solis Sud, Soriech, des fossés seront créés autour de la zone humide de l'Estanel pour la crue biennale avec mise en place d'ouvrage de traitement qualitatif des eaux.
Pour la crue centennale il est envisagé d'utiliser la zone humide de l'Estanel comme espace de stockage en compensation de l'imperméabilisation pour le développement urbain sur le secteur
- Mesures relatives au paysage : les modalités d'aménagement prévoient de remettre en état et en valeur les espaces délaissés, de consolider les limites de l'urbanisation et d'aménager des franges de paysages. Dans l'exploitation du site, une harmonie architecturale, urbanistique et une valorisation paysagère doit être recherchée au sein des différents types de bâti.
- Mesures relatives au cadre de vie :
 - o Trafic : les mesures en réponse aux évolutions de trafics (avec hausse attendue et dysfonctionnements aux carrefours) pourront passer :
 - A la fois par un travail sur le report modal sur l'ensemble du secteur Ode, déjà intégré dans les orientations du projet (cheminements piétons et cycles, vie de quartier et dispositions de services limitant l'utilisation de la voiture...) à renforcer par l'incitation aux usagers d'utiliser ces modes alternatifs et les transports en commun.
 - Des aménagements de voiries et d'intersections, penser non pas au seul périmètre du projet mais bien à l'échelle de tout le secteur Ode (et ses connexions au-delà) sur la base des aménagements à venir à longs termes (Stade, ZAC Ode acte 2...). Il pourrait s'agir de la reprise de certaines portions d'infrastructures, d'aménagement de carrefours et giratoires.
 - o Qualité de l'air : le projet prévoit l'aménagement de cheminements piétonniers et de pistes cyclables desservant le quartier et le périmètre de projet. L'impact sur la qualité de l'air en sera alors tout autant réduit. En outre, les différents acteurs des territoires et des transports devront s'engager vers des politiques de sensibilisation et de communication envers les usagers. L'exposition des populations à la pollution atmosphérique pourra être réduite notamment en éloignant les bâtiments accueillants des populations vulnérables des sources d'émission de polluants (routes principalement), en protégeant ces bâtiments grâce à des bâtiments « écran », ou encore en mettant en place des systèmes de ventilation adaptés. Les espaces ouverts (parcs, jardins, espaces agricoles et naturels, etc ...) et les écosystèmes urbains pourront être développés afin de créer des espaces de respiration permettant la circulation de l'air et la dispersion/réduction des polluants.
 - o Bruit : conformément à la législation dans ce domaine (arrêté du 5 mai 1995) et compte tenu des niveaux sonores préexistants, les objectifs de niveau sonore à respecter en façade des bâtiments existant sont de 60 dB(A) en période diurne 6h-22h et 55 dB(A) en situation nocturne 22h-6h. Les voiries internes du projet seront conçues en intégrant des mesures dites « à

l'interface source/récepteur ». Le profil en travers de ces voiries intégrera des accotements pour les piétons, et la circulation sera limitée à 50 km/h, voire 30km/h.

- De plus, les futurs bâtiments de bureau seront conformes à la réglementation en vigueur en matière d'isolation phonique. Le constructeur devra respecter, sur la bande affectée par le bruit des voiries classées, les niveaux d'isolement acoustique de façade. Ces niveaux sont définis afin d'assurer un confort suffisant des utilisateurs des locaux.
- Pour les eaux usées, les réflexions et les études nécessaires à la réalisation des adaptations et mises à niveau des ouvrages d'assainissement du système MAERA ont été lancés par Montpellier Méditerranée Métropole ayant pour but de définir les actions d'optimisation de l'exploitation de la station d'épuration et de définir les outils de contrôle et les travaux à réaliser.
- Pour l'eau potable, l'alimentation du secteur en eau potable au regard des nouveaux aménagements et de la nouvelle population (+ 6000 à 7000 habitants environ) se fera soit par le raccordement des réseaux de Lattes avec le réseau de Montpellier avec plusieurs travaux et aménagements en conséquence, soit en gardant l'alimentation principale depuis Pays de l'Or Agglomération via l'usine de Vauguières et en prévoyant des ouvrages de stockage en adéquation avec les besoins nouveaux.

Dans tous les cas, les schémas directeurs « eaux » et les nouvelles études prospectives devront être respectés concernant les ressources et les capacités de traitement au regard des enjeux issus du changement climatique.

Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme emportée par la déclaration du projet

« Ode à la Mer »

Secteur Solis / Soriech / Avenue des Platanes

Les éléments ci-après présentent une synthèse de l'évaluation environnementale du plan débutée à ce stade des éléments de connaissance de l'évolution du plan issue du projet.

1 | Préambule

La déclaration de projet emporte la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme. Cette mise en compatibilité du PLU nécessite la réalisation d'une évaluation environnementale afin, à travers le plan, d'appréhender les enjeux environnementaux du site, d'analyser les effets sur l'environnement des changements sur les pièces du plan issu du projet, proposer des alternatives le cas échéant ainsi que des mesures environnementales en réponse aux effets.

Cette évaluation environnementale respecte un contenu, mentionné à l'article R104-18 du code de l'urbanisme, dont les principaux chapitres sont la présentation résumée des objectifs du document, l'analyse de l'état initial de l'environnement, l'analyse des incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement, les 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.

2 | Présentation résumée des objectifs du document

A | Présentation résumée des objectifs du document

La mise en compatibilité du PLU a pour objet, en cohérence avec le projet :

- L'ajustement du PADD, dans son axe IV, concernant la localisation envisagée du Pôle Autonomie Santé (prévu au PLU en vigueur en surplomb du corridor paysager de la Lironde, en continuité de la zone urbanisée des Oliviers et du Soriech et entre le Mas de Causse et le mas de Fangousse) et la volonté de développer des hauteurs plus élevées sur le secteur de projet (actuellement en petits collectifs et habitat groupé, de type R+2), afin de traduire au plus juste le programme opérationnel. En effet ;

- le pôle autonomie santé est désormais prévu au droit de l'avenue Georges Frêche, au sein du secteur dit « avenue des platanes ». Celui-ci sera directement accessible par la ligne 3 du Tramway et davantage accessible aux personnes à mobilité réduite ;
- Les formes urbaines qui seront développées sur le périmètre de projet auront des hauteurs supérieures à du R+2.
- La modification du règlement graphique : transformation des zones UI destinées essentiellement à accueillir des activités économiques au sein du périmètre de projet en zone AU à vocation mixte permettant la réalisation de logements selon une programmation conforme au PLH, d'équipements publics et d'activités économiques et commerciales.
- L'adaptation du règlement écrit sur les règles d'implantation, les règles relatives aux emprises au sol et aux espaces perméables, les hauteurs et les stationnements.
- La création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) qui précisera le programme envisagé de l'opération, les principes architecturaux de l'opération, les orientations relatives à la lutte contre les changements climatiques et notamment les équilibres recherchés entre emprises bâties et emprises perméables, la localisation des vocations principales des différents secteurs, les principes de desserte du secteur par les différents modes de déplacement et les hauteurs envisagées par secteur.

B | Articulation du PLU avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes

Les principaux documents d'urbanisme, plans et programmes avec lesquels le PLU doit être compatible sont le :

- Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Montpellier Méditerranée Métropole
- Plan Local de l'Habitat (PLH) 2019-2024 de Montpellier Méditerranée Métropole
- Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Montpellier Méditerranée Métropole
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée 2022-2027
- Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Lez, Mosson, Etangs palavasiens et le Contrat de bassin de l'Or.

Compatibilité avec le SCoT 3M

Le SCoT de la métropole montpelliéraine a été approuvé le 18 novembre 2019.. Il définit les grandes orientations d'aménagement du territoire métropolitain à l'horizon 2040 en fixant les limites entre d'une part, les espaces urbains ou voués à l'urbanisation et d'autre part, les espaces naturels et agricoles. Le SCoT révisé poursuit les quatre grands objectifs suivants :

- Préserver et reconquérir l'exceptionnelle richesse environnementale pour mieux la valoriser ;
- Adapter le territoire au changement climatique et en atténuer ses effets ;
- Se préparer aux évolutions démographiques prévisibles et aux besoins qu'elles génèrent ;
- Accompagner le développement économique pour qu'il soit créateur de richesses et d'emplois.

Le SCoT précédent (2006) avait défini un certain nombre de sites stratégiques où se jouaient des enjeux à l'échelle de la métropole. L'un de ces sites était la route de la mer (RD21). Le SCoT révisé de 2019 s'affirme dans la continuité de celui de 2006.

A travers le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), le SCoT indique de « valoriser une vitrine urbaine active le long des axes de communication méditerranéens » sur la base, entre autres, de

réinvestissement urbain à caractère mixte, dont la reconquête commerciale (Ode le long de la Route de la Mer sur Lattes et Pérols). Il s'agit également de « Valoriser les territoires d'interfaces » avec l'instauration d'une relation vertueuse entre urbanisation, flux des déplacements et paysage agro-naturel, par des actions de programmation à l'échelle du grand territoire, dont le projet Ode à la Mer dans le cadre de l'EcoCité est un précurseur et doit être poursuivi.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT identifie le projet Ode, sur le territoire des communes de Lattes et de Pérols, le long des axes de circulation, comme secteur où l'on privilégiera le renouvellement urbain au développement urbain (espace rétro-littoral, en dehors des espaces proches du rivage), permettant notamment « d'achever le vaste projet de prolongement de la centralité de Montpellier, depuis Grand Cœur jusqu'à la « Route de la Mer » ».

La déclaration de projet sur Lattes est compatible avec le SCoT car son périmètre et son objectif s'intègre dans le site stratégique d'ode à la mer. Il en constitue un des projets opérationnels et de mise en œuvre de la stratégie de transformation et de mutation du territoire métropolitain sur le secteur par renouvellement urbain.

Compatibilité avec le PLH 3M :

Le PLH, adopté par la métropole en novembre 2019 pour 5 années, définit la politique de l'habitat du territoire et fait suite au PLH 2013-2018. Il prévoit, entre autres, la construction de 5 000 à 5 400 logements par an sur tout le territoire métropolitain afin de répondre aux besoins générés par l'évolution démographique du territoire (+1,34 %/an) et au nécessaire renouvellement du parc de logements. Pour cela, le document comprend 6 orientations et 16 actions, auxquelles s'ajoutent des actions territorialisées par commune.

Sur Lattes, les objectifs de production de logements sont compris entre 2100 et 2400 logements sur la période 2019-2024, soit une moyenne de 350 à 400 logements par an. Le PLH identifie entre autres comme sites potentiels les secteurs du futur Pôle Autonomie Santé, de Solis, de Soriech Nord (pour un total d'environ 1150 logements). Le projet prévoyant environ 330 logements, sur un périmètre un peu plus grand que les secteurs identifiés au PLH autour de Solis/Soriech/Platanes pour accueillir les logements, est donc comptablement compatible avec le PLH, représentant environ 3 fois plus de logements à termes sur le secteur et 50% de plus à l'échelle de toute la commune.

Le PLH indique également que la production globale de logements locatifs sociaux à l'échelle de la métropole doit être d'au minimum 36% des productions neuves de logements et 17% doivent être en accession abordable. Le projet est compatible avec le PLH, indiquant qu'au moins 33% des logements en nombre et au moins 25% de la surface de plancher seront des logements locatifs sociaux et qu'une part minimale de 20 % de logements en accession abordable sera également développée.

Compatibilité avec le PDU de 3M

Le Plan de Déplacements Urbains de Montpellier Méditerranée Métropole a été approuvé le 26 juillet 2012. Il a pour but de définir les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de circulation et de stationnement, avec l'objectif d'équilibrer l'usage des modes de transport et de promouvoir des modes moins polluants sur la période 2010-2020. Il se structure pour cela autour de trois axes phares :

- Construire la ville des courtes distances ;
- Accélérer la transition vers de nouvelles mobilités : limiter le réflexe automobile ;

- Déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la métropole.

La métropole a décidé d'engager la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité 2030 dans le cadre de la révision du PDU en février 2021 pour planifier et programmer les actions en matière de transport des personnes et des marchandises pour les 10 ans à venir. L'élaboration du PdM est actuellement en cours.

La mise en œuvre du PDU passe par plusieurs outils : des plans de déplacements de secteurs (6 grands secteurs), des plans locaux de déplacements (à l'échelle communale) et une programmation dans le temps

Ainsi sur le secteur Littoral, comprenant Lattes et le périmètre de projet, le plan de déplacements s'oriente sur :

- La ligne 3 de tramway (en projet lors de l'approbation du PDU, en service depuis) : le projet est traversé par la ligne circulant sur l'Avenue Frêche,
- La réalisation de la gare TGV : celle-ci, existante à ce jour, est située au Nord-est du périmètre de projet à environ 1,5 km,
- L'adaptation du réseau de voirie autour de l'Avenue Georges Frêche et de la gare nouvelle « Montpellier Odysseum »,
- Le renforcement du rabattement vers le réseau de tramway et de TER,
- L'accession au littoral par les vallées du Lez et de la Mosson (développement du réseau cyclable).

Le projet, même s'il n'a pas pour objet de répondre précisément à la mise en œuvre du PDU, s'intègre dans celui-ci en s'appuyant sur la ligne 3 de tramway existante comme support de nouvelle densité et de renouvellement urbain, permettant des mobilités repensées, réduites, douces.

Compatibilité avec le SDAGE Rhône Méditerranée 2022-2027

Le SDAGE Rhône Méditerranée 2022-2027 et son programme de mesures associées ont été adoptés par le comité de bassin le 18 mars 2022 et entrés en vigueur le 4 avril 2022 pour 6 ans.

Les neuf orientations fondamentales du SDAGE Rhône-Méditerranée sont les suivantes :

- S'adapter aux effets du changement climatique,
- Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité,
- Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques,
- Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau,
- Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intégrée des enjeux,
- Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé,
- Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides,
- Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir,
- Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

Le projet est plus particulièrement concerné par les orientations 1, 3, 6, 7 et 8. En effet :

- Il intègre les enjeux du changement climatique liés à l'eau notamment en désimperméabilisant les sols favorisant l'infiltration des eaux, et participe à la préservation de l'équilibre quantitatif et du partage de la ressource en eau en s'assurant des disponibilités de la ressource en eau localement et en association avec les territoires voisins, dans sa mise en œuvre ;
- Il traite qualitativement les eaux de ruissellement pluvial avant rejets dans le marais de l'Estanel en aval, permettant ainsi d'améliorer la qualité du milieu aquatique (et l'absence de dégradation) et de préserver la zone humide.

En cela, il est compatible avec le SDAGE.

Compatibilité avec le SAGE Lez, Mosson, Etangs palavasiens et le contrat de bassin de l'Or

Le SAGE Lez-Mosson-Étangs Palavasiens a été approuvé en janvier 2015 par arrêté préfectoral.

Lors de l'élaboration de la stratégie du SAGE, la Commission Locale de l'Eau a validé 7 enjeux pour le SAGE Lez-Mosson-Etangs Palavasiens, décrits dans le plan d'aménagement et de gestion durable (PAGD) : 4 enjeux majeurs et 3 enjeux transversaux.

Les 4 enjeux majeurs du SAGE Lez-Mosson-Etangs Palavasiens sont les suivants :

- La restauration et la préservation des milieux aquatiques, des zones humides et de leurs écosystèmes ;
- La gestion des risques d'inondation dans le respect des milieux aquatiques ;
- La préservation de la ressource naturelle et son partage entre les usages ;
- La restauration et le maintien de la qualité des eaux.

Ces enjeux majeurs s'accompagnent de 3 enjeux transversaux. Afin de répondre à ces enjeux, le SAGE comprend 5 objectifs généraux (se déclinant en dispositions) :

- Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques, des zones humides et de leurs écosystèmes pour garantir le maintien de la biodiversité et la qualité de l'eau ;
- Concilier la gestion des risques d'inondation avec le fonctionnement naturel des milieux aquatiques et humide ;
- Assurer l'équilibre quantitatif et le partage de la ressource naturelle entre les usages pour éviter les déséquilibres quantitatifs et garantir les débits biologiques ;
- Reconquérir et préserver la qualité des eaux en prévenant la dégradation des milieux aquatiques ;
- Développer la gouvernance de l'eau sur le bassin versant.

Par sa nature le projet entraînant la mise en compatibilité du PLU est compatible avec le SAGE :

- Il préserve les milieux aquatiques sans interférence directes avec ceux-ci et améliore la qualité de l'eau pluviale rejetée dans le marais de l'Estanel au sud ;
- Il traite quantitativement les ruissèlements pluviaux et désimperméabilise les sols n'augmentant ainsi pas les risques d'inondation ;
- Il s'assure de la disponibilité des ressources en eau pour répondre aux usages (AEP) en cohérence avec les territoires voisins
- Il voit ses effluents supplémentaires traités par la station d'épuration MAERA afin de préserver la qualité des eaux

Le SAGE comprend également un règlement avec 2 règles protéger les zones humides et protéger les zones d'expansion de crue prioritaires du SAGE. Le projet et les modifications apportés au PLU n'interfèrent avec aucune zone humide ni zone d'expansion de crue et sont donc parfaitement compatibles avec le règlement.

Si le territoire communal de Lattes appartient en partie au périmètre du SAGE, le projet (et la partie est de la communal) est situé en dehors de celui-ci en limite directe à l'est (le chemin de Soriech est la limite stricte).

Le périmètre du projet relève du bassin versant du Negue-Cats appartenant au plus grand bassin versant de l'étang de l'Or et non directement de celui du Lez et de la Mosson, dont le territoire géré l'eau et les milieux aquatique entre 2015 et 2019 grâce au contrat du Bassin de l'Or signé le 1er juillet 2015. En 2020, un bilan a été réalisé dans le cadre de l'évaluation du contrat et a notamment souligné le bon taux de réalisation des opérations inscrites dans le programme. Cette mission d'évaluation du Contrat a été restituée au Comité du Bassin de l'Or début 2021 ayant entre autres pour but d'apporter les éclairages nécessaires aux acteurs locaux pour structurer la politique publique de l'eau et des milieux aquatiques des prochaines années.

Ainsi en l'état, le contrat étant dorénavant achevé, la compatibilité du plan avec le contrat de bassin n'est pas à démontrée.

3 | Etat initial du site de projet et de la commune

L'état initial de l'environnement du site de projet objet des modifications qui seront apportées dans certaines pièces du PLU à travers la mise en compatibilité, est précisé dans les pages précédentes.

En comparaison, les éléments majeurs de l'état initial de l'environnement communal par rapport à celui du site de projet sont précisés dans le tableau suivant :

Thématique environnementale	Etat initial de l'environnement du site de projet	Eléments majeurs de l'état initial de l'environnement communal
Milieu physique	Topographie plane – réseau hydrographique peu présent	Topographie moyenne relativement plane sur la commune du fait de sa position en plaine littoral. Hydrographie bien présente avec entre autres la Mosson, le Rieucoulon le Lez, la Lironde et l'étang du Méjean et les marais.,
Milieu naturel	Biodiversité et milieux naturels peu développer sur le site de projet, à proximité du marais de l'Estanel.	Biodiversité riche sur la commune, principalement en moitié sud en raison des lagunes et des espèces associées. Espaces inventoriés ZNIEFF, ZICO et classé Natura 2000.
Paysage et patrimoine	Paysage urbain homogène sur site avec forte présence d'activités commerciales	Paysages diversifiés, urbains denses et aérés, agricoles et naturels avec de larges ouvertures visuelles.
Cadre de vie	Qualité de l'air bonne, nuisances sonores au droit des voies de communications, consommation en eau et rejets d'eaux usées modestes,	Qualité de l'air et nuisances sonores hétérogène selon les secteurs (urbains, infrastructures de transport, milieu naturel).

	à l'échelle des usagers de la zone (besoins non résidentiels).	Consommation en eau et rejets d'eaux usées importants à l'échelle d'une commune touristique de près de 18 000 habitants.
Risques	Pas de risques majeurs identifiés sur le site de projet.	La commune comprend les risques suivants sur son territoire : risque inondation fort avec crue de type plaine et périurbaine, risque feu de forêt faible, risque littoral de type submersion marine par surélévation de l'étang, ainsi que le risque de transport de matières dangereuses et de rupture de digues.
Contexte socio-économique	Très peu de résidents sur le site de projet, constitué quasi intégralement d'activités économiques.	17 500 habitants environ en 2019 sur la commune. Tous types d'activités présentes : commerces, services, industrie, agriculture...

4 | Analyse des incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement

A | Incidences sur le PADD

Le secteur d'Ode à la Mer concerné par la présente déclaration de projet est compatible avec les 3 premiers axes du PADD de la commune de Lattes.

Concernant l'Axe IV « Structurer les zones urbaines et favoriser un développement urbain durable », le PADD prévoit bien la réalisation d'un pôle autonomie santé sur l'opération Ode à la Mer, envisagé dans « un secteur de développement (...) prévu en surplomb du corridor paysager de la Lironde, en continuité de la zone urbanisée des Oliviers et du Soriech, et entre le Mas de Causse et le mas de Fangousse ». Un emplacement indicatif est visible sur la cartographie de l'axe IV du PADD. Le pôle autonomie santé est désormais prévu au droit de l'avenue Georges Frêche, au sein du secteur dit « avenue des platanes », directement accessible par la ligne 3 du Tramway et davantage accessible aux personnes à mobilité réduite.

Le PADD devra donc être ajusté concernant la localisation envisagée du Pôle Autonomie Santé. Cet ajustement n'a pas d'effet négatif voire un effet positif par déplacement de l'infrastructure d'un espace actuellement non imperméabilisé vers un espace déjà urbanisé à renouveler. Toutefois, l'ancien secteur prévu pour le Pôle Autonomie Santé allant être tout de même imperméabilisé par ailleurs, il n'y a aucun effet de plus ou de moins concernant l'artificialisation des sols.

Cet axe IV dans son orientation 13 « opter pour des formes et un développement urbain préservant le capital foncier de la commune et confortant les pôles urbains » précise que les formes urbaines et architecturales développées sur la commune devront être moins consommatrices d'espaces et plus génératrices d'urbanité. Il est ensuite précisé qu'il « pourra s'agir de petits collectifs et d'habitat groupé, de type R+2, pouvant s'appuyer sur les structures de référence du territoire ».

Le PADD devra être également ajusté sur ce point concernant les formes urbaines qui seront développées sur ce périmètre de projet qui auront des hauteurs supérieures à R+2 (R+6 à R+10 et une émergence à R+17). Cet ajustement aura un effet direct sur les hauteurs de construction. Les bâtiments existants aujourd'hui, commerciaux, ont des hauteurs correspondant à des hauteurs en R+1, et seront remplacés par des bâtiments compris entre R+6 et R+10, soit 3 à 5 fois plus hauts avec la possibilité d'une émergence à 49m. Ces transformations modifieront nettement le paysage local, sur site, avec des constructions plus hautes développées sur des emprises au sols plus faibles permettant la désimperméabilisation des sols et l'augmentation de la végétalisation du site, sans pour autant changer son identité urbaine. Les bâtiments de la zone perceptible actuellement que sur site, seront dès lors visibles au-delà, principalement depuis la route de la mer.

B | Incidences de la création d'une OAP

La nouvelle zone AU sur le périmètre de projet bénéficiera d'une OAP spécifique précisant le programme envisagé de l'opération, les principes architecturaux de l'opération, les orientations relatives à la lutte contre les changements climatiques et notamment les équilibres recherchés entre emprises bâties et emprises perméables (à l'échelle du périmètre de l'OAP, il sera recherché un taux d'au moins 35% d'espaces perméables, composés des espaces verts publics et zones dédiées à la gestion des eaux pluviales mais aussi des cœurs d'îlots perméables et plantés dans les différents projets immobiliers au sein de l'OAP), la localisation des vocations principales des différents secteurs (résidentielle principale ou secteur à vocation mixte : logements, activités économiques et commerciales et équipements publics), les principes de desserte du secteur par les différents modes de déplacement (voies, cheminements piétons et cycles...) et les hauteurs envisagées par secteur.

Cet OAP vient préciser des principes d'aménagement en matière d'environnement, ayant des effets positifs sur l'environnement. On note en cela :

- La « libération » des sols et les rendre plus perméables avec la qualification d'un taux d'espace perméable
- La desserte par les transports en communs
- Le confortement du corridor écologique jouxtant le sud du périmètre
- La réalisation d'aménagements paysagers qualitatifs
- L'aménagement de cheminements piétons et cycles entre les quartiers du Solis et du Soriech et ceux de Boirargues.
- La réhabilitation du fonctionnement hydraulique local, plus naturel.

Aussi, comme pour le PADD, l'OAP vient préciser les nouvelles hauteurs du site, ayant des effets directs sur les perceptions visuelles du site et la modification de l'ambiance paysagère locale.

C | Incidences sur le zonage, notamment les zonages agricoles et naturels

Le projet porte exclusivement sur des secteurs UI, urbains commerciaux au Solis, à Soriech et dans le secteur Platanes avec modification du règlement, et transformation en zonage AU. La mise en compatibilité du PLU n'entraînera aucune modification d'autres zonages communaux sur d'autres secteurs et n'aura de fait aucun effet direct sur d'autres zonages sur des espaces agricoles et naturels de la commune (A et N).

D | Incidences sur la biodiversité communale

A l'échelle du plan, les effets de la mise en compatibilité issus du projet, portant sur le PADD, le zonage, le règlement et l'OAP n'auront pas d'effets significatifs sur la biodiversité et les enjeux naturels communaux, majoritairement situés sur les espaces naturels au sud autour de la plaine agricole et des lagunes. Tout comme le projet, les effets de la mise en compatibilité sont non significatifs sur le site, les enjeux en matière de biodiversité ayant été qualifiés de globalement faibles au regard de son caractère urbain et de l'absence d'habitats naturels, malgré des enjeux importants identifiés à proximité directe en aval, notamment sur le marais de l'Estanel.

E | Incidences sur le paysage et le patrimoine

Le projet, par sa nature de renouvellement urbain, s'établit en zone urbanisée à fort caractère commercial instituant une ambiance paysagère urbaine, relativement plane, mais qui « s'étale » en raison des importantes emprises commerciales.

A l'échelle du plan, les effets de la mise en compatibilité ne bouleversent pas les grands espaces paysagers communaux, les cônes de vues et les perceptions visuelles. Le site reste d'identité urbaine. Toutefois, comme précisé précédemment pour le PADD et l'OAP, le paysage sera modifié localement en raison des nouvelles hauteurs des bâtiments et l'émergence (R+17), singulière, créera une accroche visuelle depuis certains points sur la commune au-delà selon les perspectives.

F | Incidences sur le cadre de vie

Trafics et mobilités

Le secteur de projet est traversé par la RM189 qui connaît à certaines heures des points de congestion de circulation sur un axe Est-Ouest plus large. Il présente des trafics soutenus en l'état dans sa traversée et pour accéder aux commerces. La création de logements pourrait entraîner une augmentation du nombre de personnes faisant usage du site, les déplacements nouveaux venant s'ajouter aux trafics actuels et en évolution. Cela est toutefois à mettre en parallèle d'un report modal programmé (liaisons douces envisagées et présence de la 3ème ligne de tramway avec la création d'une nouvelle station), mais difficilement quantifiable précisément à termes, ainsi que de la capacité existante des voiries, des déplacements diminués voire supprimés par le rapprochement des sites d'emplois et des logements issus de la programmation mixte du secteur.

A l'échelle du plan, ces effets issus du projet resteraient relativement localisés mais pourraient s'étendre aux quartiers au-delà jusqu'à Lattes centre via la RM189. De plus ils devraient être mis en perspective de la gestion des flux et des trafics à venir à l'échelle communale.

Réseaux (eau potable et assainissement)

- Assainissement des eaux usées : le projet aura pour conséquence la production d'eaux usées supplémentaires à traiter. Celles-ci seront collectées sur le réseau, raccordé à la station d'épuration de MAERA qui sera apte à assurer à la fois le traitement des eaux des communes raccordées et des projets envisagés au Schéma de Cohérence Territoriale à l'issue de la réalisation des travaux de modernisation prévus à court terme. Les réseaux d'assainissement seront en outre restructurés afin de permettre la collecte et le transfert des effluents supplémentaires. Ces travaux permettront en outre d'améliorer ponctuellement la situation actuelle sur certains secteurs problématiques.
Ainsi l'intégration du projet par la mise en compatibilité du plan vis-à-vis des rejets aura des effets en termes de volumes à collecter et à traiter mais qui sont déjà pris en compte dans les capacités de la nouvelle station MAERA à l'échelle intercommunale, ainsi que dans les travaux projetés sur les postes de refoulement et de réseaux.
- Eau potable : les nouveaux habitants (entre 6000 et 7000) au sein du projet nécessiteront des besoins en eau supplémentaires par rapport à l'existant. Les communes de Lattes et Pérols sont alimentées par import d'eau depuis Pays de l'Or Agglomération. Les besoins d'eau potable issus du projet ont des effets notoires à l'échelle du plan dans l'équilibre du rapport besoins/ressources/capacités de traitement. Des échanges sont en cours entre Montpellier Méditerranée Métropole et Pays de l'Or Agglomération afin d'entériner la solution technique retenue, à savoir une alimentation du secteur Ode à la Mer directement par les réseaux de Pays de l'Or Agglomération.

Nuisances sonores

Le site de projet présente un environnement sonore relativement calme, excepté de part et d'autre de l'axe de l'Avenue Georges Frêche et de la RM189.

La densification des trafics dans le quartier et à proximité, issus des futurs nouveaux usagers et habitants, est susceptible de générer des nuisances sonores en façade des nouveaux bâtiments.

Après simulations acoustiques, on note l'absence d'effet notable sur l'ambiance sonore du site déjà impactée par les flux routiers liés aux nombreux commerces implantés dans la zone. Des mesures particulières de traitement de quelques dépassements des seuils seraient à prendre.

Cette absence d'effet sonore majeur issue du projet n'aurait pas non plus d'incidences sur le PLU à l'échelle communale. En cela, la mise en compatibilité du plan n'a pas d'effets sur l'environnement.

Qualité de l'air

Le projet contribuera à augmenter le trafic dans le quartier entraînant à première vue une augmentation des rejets de gaz d'échappement induits risquant d'altérer la qualité de l'air locale.

Après simulations de la qualité de l'air dans la zone d'étude sur la base d'hypothèses de trafics routiers à l'horizon 2040, à réseau routier constant, les émissions devraient globalement être moins importantes entre l'état actuel/initial et l'horizon 2040, ceci s'expliquant en partie par le renouvellement du parc automobile

roulant à l'horizon 2025 puis 2040, l'évolution technologique attendue sur les nouveaux véhicules, le report modal et les changements de pratique.

Le projet n'aurait donc pas d'effets significatifs sur la qualité de l'air à l'échelle locale ni à l'échelle communale et n'aurait pas d'incidences sur le PLU

G | Incidences sur les risques

Le projet n'a pas d'effets significatifs sur les risques. A l'échelle du plan, la zone n'est pas à enjeux majeurs en termes de risques et son occupation des sols, très imperméabilisée, limite fortement l'augmentation de l'aléa inondation (donc du risque).

5 | Mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement

Au regard des effets principaux de la mise en compatibilité du plan issus du projet (modification paysagère avec des constructions plus hautes, consommations en eau et rejets augmentés, conditions de circulation modifiées), aucune mesure supplémentaire à l'échelle du plan par rapport à celles mises en œuvre à l'échelle du projet ne sont à prendre.

Concernant la modification paysagère issue des nouvelles hauteurs de bâtiments du site permises par les pièces modifiées du PLU, celle-ci est la conséquence de choix urbains satisfaisant :

- Les objectifs du projet développé sur le secteur d'Ode à la mer en parallèle des orientations du SCoT et du PLH ;
- L'accueil de nouveaux logements en réinvestissement urbain permettant de limiter l'étalement urbain, sans artificialisation nouvelle d'espaces agricoles, naturels et forestiers ;
- L'objectif de changer les modes de mobilités en privilégiant les transports en commun et les modes actifs.

Il s'agit donc aussi de respecter les orientations des schémas directeurs « eaux », et de phaser l'urbanisation au regard de l'adéquation besoin/ressources/capacités de traitement et des enjeux de changement climatique ayant pour effet une raréfaction des ressources et des dysfonctionnements de réseaux.