



Mission régionale d'autorité environnementale

**OCCITANIE**

**Déclaration d'utilité publique relative à la ZAC « Entrée Est – secteur Sud »  
sur la commune de Sète (34)  
présentée par la Préfecture de l'Hérault**

**Avis de l'Autorité environnementale  
sur l'étude d'impact  
(articles L122-1 et suivants du Code de l'environnement)**

**N° saisine: 2019-8021  
Avis émis le : 21/12/2019**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

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

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

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

En date du 21 octobre 2019, l'autorité environnementale a été saisie par le préfet de l'Hérault (34) pour avis sur la déclaration d'utilité publique (DUP) relative projet de ZAC « Entrée Est – Secteur Sud » prévu sur le territoire de la commune de Sète. Le dossier comprend une étude d'impact datée de mai 2019. L'avis est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet, soit au plus tard le 21 décembre 2019.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe). Cet avis a été émis collégalement, dans le cadre d'une délibération à distance telle que prévue par l'article 15 du règlement intérieur du CGEDD, le 15 octobre 2019, par les membres de la MRAe suivants : Philippe Guillard (président) et Maya Leroy. En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner.

L'avis a été préparé par les agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de son président. Conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS).

Conformément à l'article R. 122-9 du Code de l'environnement, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il est également publié sur le site internet de la DREAL Occitanie (Système d'information du développement durable et de l'environnement SIDE) et sur le site internet de la commune, autorité compétente pour autoriser le projet.

## Synthèse

La ZAC « Entrée Est – secteur Sud » a été créée le 20/10/2005 et le dossier de réalisation approuvé en 2010. Cet aménagement a pour but d'assurer un renouvellement urbain de la zone entrée Est de la ville de Sète. Le projet prévoit la ré-urbanisation et la recomposition cohérente de cette zone sous forme d'un nouveau quartier valorisant l'entrée Est et assurant une mixité urbaine : les logements majoritaires seront associés à des équipements publics, des commerces de proximité, ainsi qu'à des activités de services et économiques.

L'étude d'impact est de bonne qualité. Notamment elle présente une identification et une hiérarchisation pertinentes des enjeux environnementaux. Les incidences (y compris cumulées) sont analysées avec un niveau de précision suffisant.

Si en raison du caractère artificialisé du site, les investigations ont démontré le faible intérêt écologique de la zone d'étude, qui ne présente pas de milieu naturel favorable aux espèces faunistiques ou floristiques, toutefois, le projet présente un fort potentiel de conséquences dommageables sur l'environnement pour ce qui concerne les nuisances sonores et la pollution de l'air, qui doivent être mieux définies et traitées plus rigoureusement à travers la séquence éviter, réduire, compenser.

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

# Avis détaillé

## 1. Contexte et présentation du projet

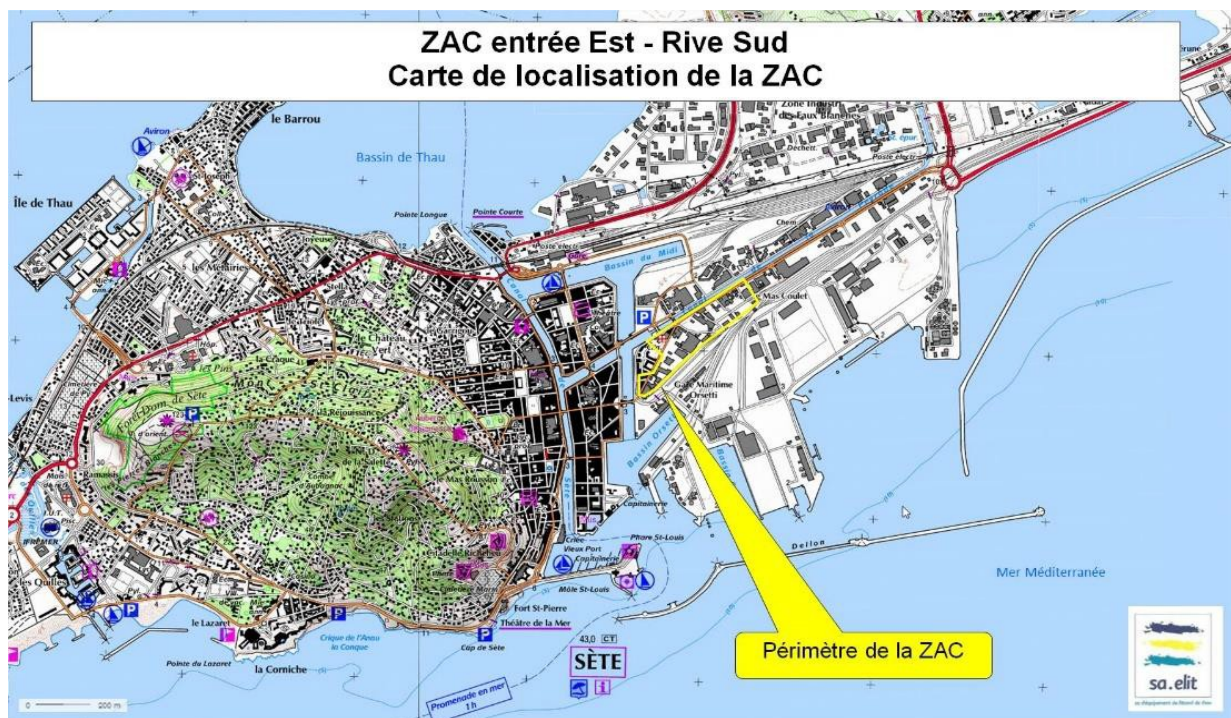
### Contexte

La ZAC Entrée Est – Secteur Sud de la commune de Sète a été créée en 2005 et son dossier de réalisation a été approuvé en 2010. La ZAC s'étend sur la commune de Sète, à l'Est du Mont St-Clair, sur 19,4 ha (seuls 18,19 ha seront réellement aménagés, la différence correspondant à des emprises sur les quais et canaux, ainsi que sur les terrains de Réseau Ferré de France qui ne seront pas touchés par l'aménagement). Elle s'inscrit au sein d'une zone à vocation industrialoportuaire composée à l'heure actuelle d'établissements commerciaux et à caractère industriel, associés à quelques habitations. Le projet est localisé sur l'ancien cordon dunaire compris entre la Mer Méditerranée au Sud et l'étang de Thau au Nord. Le site est traversé d'Est en Ouest par la RN 112 (route de Montpellier), complétée par l'avenue du Maréchal Juin, qui constitue l'entrée urbaine principale Est de la ville.

Plus précisément, le périmètre du projet est délimité :

- au Nord, par la RN 112 et le Canal de la Peyrade ;
- à l'Ouest, par la place Mangeot, la zone d'activité commerciale et touristique du Port de Sète (ferries) et le Canal Maritime ;
- au Sud et à l'Est, par le Port de Commerce et la zone d'activité associée.

Il est prévu une réalisation phasée du projet (l'aménagement du secteur pourra s'étaler sur 15 à 20 ans) en fonction de la maîtrise foncière des terrains et du départ des activités (annoncé mais non daté), et adaptée au rythme de l'implantation et de la commercialisation des logements et des activités.



Plan de situation

## Présentation du projet

Le projet prévoit les aménagements suivants :

- la création d'environ 1800 logements de typologies diverses ;
- la création d'une résidence senior ;
- la création de commerces, de bureaux et d'un hôtel ;
- la création d'une voie de desserte principale interne au quartier, reliée à d'autres voiries, permettant de desservir les bâtiments ;
- l'aménagement d'espaces et de cœurs d'îlots végétalisés ;
- la création de cheminements doux (piétons, vélos) au sein du quartier ;
- la réalisation de places de stationnement (publiques et privées) ;
- la mise en place de noues paysagées (afin de traiter les eaux pluviales), avec des cheminements piétons en espace partagé ;
- l'aménagement d'une promenade arborée, en périphérie Sud de la ZAC, au niveau de la limite séparative avec les terrains du domaine portuaire maritime ;
- la mise en place de réseaux adaptés (eaux usées, eaux pluviales, eau potable, électricité, éclairage, Télécom, gaz...).

La superficie totale de plancher sera d'environ 157 000 m<sup>2</sup>, et sera répartie de la façon suivante :

- environ 116 000 m<sup>2</sup> pour les logements ;
- environ 39 500 m<sup>2</sup> pour les activités économiques (commerces, services, hôtel) ;
- 1 500 m<sup>2</sup> pour le centre de supervision urbaine et les locaux dédiés aux associations de quartier.

Il est également indiqué que la réalisation de la ZAC comprend :

- des travaux de dépollution et de terrassement des terrains ;
- des opérations de démolition des immeubles compris dans les îlots en renouvellement urbain ;
- travaux de voiries, stationnement et trottoirs ;
- travaux relatifs aux réseaux nécessaires à la desserte des futurs îlots ;
- création de noues paysagées pour le traitement des eaux pluviales ;
- réalisation de plantations et d'aménagements paysagers sur les espaces publics.

L'échéancier prévisionnel de réalisation est le suivant :

- 2020 – 2023 : Tranche correspondant à l'îlot central ;
- 2024 – 2029 : Tranche correspondant à l'îlot Est et à l'îlot Ouest.

Le rythme prévisionnel de production de logements est le suivant :

- 2020 – 2023 : 250 à 300 logements par an ;
- 2024 – 2029 : 150 logements par an.

## ZAC Entrée Est - Rive Sud Plan Général des Travaux



*Schéma de localisation du projet*

Concernant les documents d'urbanisme, la commune de Sète est concernée notamment par :

- le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du bassin de Thau en cours de révision. Le réinvestissement urbain du cœur d'agglomération de Sète anciennement affecté à des activités industrialo-portuaires, constitue la clé de voûte de la stratégie de développement territorial validée dans le SCoT. Le SCoT identifie le cœur d'agglomération comme un secteur de développement urbain prioritaire compte tenu de sa position centrale, de sa proximité du centre-ville de Sète et de la présence du Pôle d'Echange Multimodal (PEM). Il fixe notamment des règles qui priorisent la reconquête des friches urbaines. Le SCoT précise qu'une nouvelle forme d'urbanité doit être mise en œuvre pour mieux maîtriser l'étalement sur les communes rurales périurbaines. Il est indiqué que le projet de ZAC s'insère pleinement dans cette stratégie et est donc en phase avec les orientations du SCoT ;
- le plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 10 février 2014. La totalité du périmètre de la ZAC Entrée Est Rive Sud est localisé en zone 2UB à vocation mixte d'habitat, équipements publics, services et activités économiques tertiaires. Il s'agit d'un secteur de renouvellement urbain, échelonné dans le temps, nécessitant une restructuration foncière et la réalisation de travaux d'équipements. Il est précisé que l'aménagement de la ZAC Entrée Est – Secteur Sud s'inscrit dans la mutation plus globale du grand secteur Est de la ville de Sète qui a été définie par une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), définie au PLU de la ville de Sète en 2014, et qui est localisé juste au Nord du secteur d'étude. La ZAC n'a pas été incluse dans cette OAP, en effet, elle était déjà créée au moment de l'élaboration du PLU et était déjà régie par un cadre opérationnel fixant les orientations d'aménagement et de programmation d'ensemble au titre de la ZAC. Il est cependant indiqué que le développement urbain de la ZAC entrée Est Secteur Nord a été conçu en cohérence avec la ZAC Entrée Est Secteur Sud. Cette OAP qui définit l'organisation et la structuration du futur ensemble urbain projette notamment la constitution d'un réseau étoffé dédié à la marche et au vélo et l'implantation de parcs relais pour favoriser le report modal vers les transports en commun.

### **Procédures relatives au projet**

Le projet de ZAC, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement. Il entre dans le champ de l'étude

d'impact au titre de la rubrique 39° du tableau annexe de l'article R. 122-2, qui soumet à étude d'impact les projets de « Travaux et constructions qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares ». Le contenu réglementaire de l'étude d'impact est précisé à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Pour mémoire, les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation (L. 122-1-1-III).

Le projet relève des procédures d'autorisation suivantes :

- autorisation environnementale ;
- autorisation d'urbanisme.

## 2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

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

- le risque lié à la pollution des sols en raison du caractère industrialo-portuaire de la zone ;
- les nuisances sonores et la qualité de l'air (présence de la RN 112 et d'activités industrielles) ;
- les mobilités et notamment les déplacements doux.

## 3. Qualité de l'étude d'impact

Formellement, l'étude d'impact répond à l'ensemble des items prévus dans l'article R. 122-5 du code de l'environnement. L'analyse des incidences Natura 2000 (le périmètre le plus proche se situe à environ 1 km) est fournie et présente un bon niveau de précision eu égard aux enjeux en la matière.

L'étude d'impact identifie de manière très synthétique l'ensemble des enjeux environnementaux concernés par le secteur de projet. Sur ce point, la MRAe souligne le grand intérêt pédagogique et informatif du mémoire en réponse en date de septembre 2019 suite aux observations de l'ARS et de la DDTM de l'Hérault. Ce document doit être joint à l'enquête publique.

L'étude d'impact est également complétée par de nombreuses annexes constituant des analyses techniques de certains enjeux environnementaux (étude de dépollution des sols, étude air santé, étude acoustique, étude trafic...). Dans un souci de bonne information du public, il importe que l'étude d'impact assure une synthèse de ces études techniques ; les enjeux environnementaux ou de santé traités dans ces études doivent être bien expliqués ainsi que les mesures prises afin de corriger les éventuelles incidences négatives du projet. Dans tous les cas, les études techniques ont vocation à être versées dans le dossier d'enquête publique.

**La MRAe recommande de présenter une étude d'impact qui assure une bonne synthèse des études techniques qui lui sont annexées. Ces études techniques sont à verser dans le dossier d'enquête publique.**

Les enjeux identifiés sont suffisamment caractérisés et hiérarchisés et dans l'ensemble cette priorisation est pertinente.

Ainsi, il ressort que les enjeux environnementaux les plus forts sont l'accessibilité du secteur et la bonne gestion des déplacements, la qualité de l'air, la réduction des nuisances sonores et la préservation des eaux superficielles.

Toutefois, la grille de hiérarchisation<sup>1</sup> gagnerait à mettre en évidence les critères ayant présidé à cet exercice de priorisation. Il serait utile pour une meilleure compréhension du classement des enjeux environnementaux qu'elle soit explicitée à l'aune de critères clairement identifiés.

**La MRAe recommande d'expliciter la méthode et les critères retenus pour hiérarchiser les enjeux environnementaux.**

Les incidences sont identifiées et caractérisées. Les effets cumulés du projet avec d'autres opérations d'aménagement sont également identifiés.

L'étude d'impact présente une partie très développée sur les raisons justifiant la réalisation du projet.

Le projet sera réalisé dans un secteur actuellement dégradé, qui va faire l'objet d'un renouvellement urbain complet. Le projet va ainsi permettre de reconquérir une zone partiellement en friche<sup>2</sup>.

Le site dispose d'une situation privilégiée d'un point de vue du maillage viaire, notamment avec un accès facile à partir de l'A9. Le réseau de transports en commun, les projets d'infrastructures de transport, les cheminements doux viennent compléter ce réseau.

De plus, en raison du caractère artificialisé du site, les investigations ont démontré le faible intérêt écologique de la zone d'étude, qui ne présente pas de milieu naturel favorable aux espèces faunistiques ou floristiques. Par ailleurs, le site n'est pas directement concerné par des protections réglementaires (Natura 2000...), ni par des inventaires (ZNIEFF, ZICO...), ni par des zones humides, ni par les trames vertes et bleues du SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique).

Enfin, l'étude d'impact met en exergue des caractéristiques du projet favorables à l'environnement, notamment :

- sur la qualité des eaux, dans la mesure où le projet permettra de limiter les impacts des rejets d'eaux pluviales sur la lagune de Thau en favorisant la reconquête des anciennes zones industrialo-portuaire et en optimisant le traitement des eaux pluviales avant rejet dans le milieu récepteur ;
- sur la qualité des sols, dans la mesure où ceux-ci vont être dépollués ;
- sur la qualité de l'air, dans la mesure où le projet vise à limiter les émissions de polluants dans l'atmosphère, grâce aux actions entreprises en faveur des reports modaux : développement de l'offre des transports en commun, développement des modes actifs (cheminement piétons + itinéraires cyclables...), équipements relatifs à l'auto-partage, et au co-voiturage, et plus globalement en rapprochant les actifs des zones d'emploi ;

Enfin, il est précisé que la ville de Sète ne dispose plus aujourd'hui de possibilités d'extensions urbaines suffisantes pour satisfaire les demandes de logements et les besoins des activités. La solution consiste donc à procéder au renouvellement d'anciennes zones industrialo-portuaires.

## 4. Prise en compte de l'environnement

### Pollutions des sols

L'enjeu de gestion de la pollution des sols est crucial au vu du caractère industrialo-portuaire de la zone. À cet effet, un plan de gestion des pollutions a été élaborée par SOCOTEC. Ce plan est annexé à l'étude d'impact.

---

<sup>1</sup> Présentée page 168.

<sup>2</sup> Le site de la ZAC est localisé à proximité du centre-ville de Sète. Il sera inclus dans le périmètre de l'ORT (Opération de Revalorisation de Territoire) et contribue au programme Action Coeur de Ville dont la SA ELIT est cosignataire.



*Ce plan conclut que : « Les résultats de l'analyse des enjeux sanitaires, sur la base des hypothèses effectuées et des informations fournies par vos soins concernant l'usage du site, mettent en évidence des niveaux de risque considérés comme acceptables en phase exploitation, au vu des recommandations des textes et guides du MEDD en date du 08 février 2007 ».*

Il est également précisé qu'il n'est donc pas prévu l'implantation d'établissements sensibles sur la ZAC Est Rive Sud (pas de crèches, pas d'hôpital, pas d'écoles).

S'agissant des terrains dont la maîtrise foncière n'est pas acquise et qui de ce fait n'ont pu être prospectés, il est précisé que ces terrains feront l'objet d'investigations une fois qu'ils auront été foncièrement acquis. Ils feront l'objet d'un plan de gestion pour l'élimination des pollutions le cas échéant, tout comme l'ensemble des propriétés de la zone qui seront aménagées.

## **Déplacements, nuisances et qualité de l'air**

### Déplacements

L'étude d'impact souligne, par rapport à la situation actuelle, une amélioration du trafic, avec un degré moindre de saturation au niveau de l'avenue Maréchal Juin et au niveau de l'avenue Gilbert Martelli.

Ces conséquences positives sont le fait :

- des projets d'infrastructures (nouveaux ponts, nouvelle entrée du Port, nouvelle liaison vers la RD2) ;
- des reports modaux (transports en commun, vélo, marche).

Ces projets permettront de réguler la circulation de l'avenue Maréchal Juin et de l'avenue Gilbert Martelli nonobstant l'urbanisation du secteur Est de Sète.

Concernant la saturation du secteur du giratoire Martelli/Juin/Mas Coulet il est prévu la mise en place d'un autre giratoire au niveau de l'avenue Gilbert Martelli, ce qui permettra d'équilibrer les flux entre les deux giratoires.

Plus généralement, la ville de Sète démontre une préoccupation de développer des solutions de mobilité propre dans le secteur Est de la ville. Ainsi plusieurs projets sont prévus en vue de promouvoir l'offre de transports collectifs et renforcer les itinéraires dédiés aux modes actifs :

- le projet de création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM), avec la requalification de la gare ferroviaire, l'aménagement d'une gare routière et d'un parking courte durée et dépose-minute au Sud, d'un parc relais au Nord relié à l'esplanade de la gare par une passerelle enjambant la voie ferrée, le développement des services aux usagers. Le PEM a pour objectif de favoriser le report modal (Transport en commun et piétons) pour les usagers du territoire (2019-2022) ;
- le projet de développement des transports en commun à l'échelle de la commune ; notamment la mise en service, en fin d'année 2019, de la ligne de bus n°8 (Centre-Ville – Mas Coulet – Martelli – Conservatoire de Musique – Gare ferroviaire), qui fonctionnera en boucle, avec une fréquence adaptée ;
- le développement des mobilités douces, avec l'extension des cheminements piétonniers et des itinéraires cyclables ;
- la création de parkings-relais à proximité de la ZAC ;
- la mise en place d'infrastructures de Recharges de Véhicules Electriques (IRVE), grâce à la création de 3 bornes de recharge « accéléré » pour les véhicules électriques ;
- la création de deux stations de véhicules en autopartage.

Par ailleurs, l'étude d'impact démontre de manière explicite que le projet est en cohérence avec les orientations du PDU notamment en s'inscrivant dans une démarche affirmée de diminution de la part modale de la voiture.

## Environnement sonore

Le secteur de projet jouxte des infrastructures de transport significatives, génératrices de bruits, notamment les avenues Gilbert Martelli et Maréchal Juin classées en catégorie 3<sup>3</sup>. D'autres sources de bruits sont identifiées et affectent la zone de projet (cf. cartographie p.134).

Une étude acoustique portant sur le bruit issu du trafic routier a été réalisée par le bureau d'études VENATECH. L'analyse de l'environnement sonore s'appuie sur des mesures acoustiques « in situ » et une modélisation.

En l'état actuel, la majorité de la zone d'étude est située en zone d'ambiance sonore modérée de jour et de nuit. Seuls les RdC et les R+1 donnant sur le boulevard Maréchal Juin sont en zone d'ambiance sonore non modérée<sup>4</sup>. À proximité directe du boulevard Gilbert Martelli, les niveaux de bruit sont supérieurs à 70 dBA en période diurne et à 65 dBA en période nocturne. Cet axe constitue un point noir de bruit (PNB).

La MRAe constate que l'enjeu des nuisances sonores est partiellement analysé : les sources de bruits issues des activités portuaires situées à proximité immédiate au Sud de la ZAC ne sont pas étudiées. Cette activité portuaire est pourtant bien recensée par l'étude d'impact comme source de bruits (cartographie p.134).

**La MRAe recommande de compléter l'étude acoustique par une prise en compte des activités portuaires génératrices de bruits afin d'appréhender correctement le niveau sonore ambiant du périmètre de projet et identifier les enjeux en termes de non exposition de populations aux nuisances sonores.**

En situation future avec la ZAC, sur la base du bruit routier, il est indiqué que seules les façades donnant sur l'avenue Gilbert Martelli présentent des niveaux de bruit en façade supérieurs à 65 dBA en période diurne et/ou supérieurs à 60 dBA en période nocturne (ambiance sonore non modérée).

En termes de mesures d'évitement et de réduction des nuisances sonores, l'étude d'impact mentionne que le parti d'aménagement urbain de la ZAC anticipe ces nuisances en prévoyant :

- un retrait de 12 à 14 mètres des immeubles situés aux abords des avenues passantes. Ce retrait sera planté d'arbres ;
- la création d'une voie de desserte interne pour limiter l'impact sonore des habitants du coeur de quartier ;
- l'affectation des rez-de-chaussée et des premiers étages des bâtiments au stationnement ;
- l'isolation phonique des futurs bâtiments (situés sur l'avenue Gilbert Martelli).

Des mesures sont également prévues pour limiter l'impact sonore des travaux publics sur les riverains (les travaux ne seront pas réalisés en période nocturne (22h-6h), conformité des différents engins aux normes acoustiques en vigueur, insonorisation des compresseurs...).

La MRAe prend acte de mesures de réduction toutefois, elle souligne le caractère perfectible de la démarche au vu de l'enjeu premier que représente la maîtrise des nuisances sonores. Ces mesures sont à compléter ou à renforcer afin de mieux expliciter la stratégie de lutte contre ces nuisances :

- approfondir et expliquer davantage la démarche sur l'optimisation du positionnement et du gabarit des bâtiments permettant de protéger certains d'entre eux vis-à-vis des voies bruyantes (ajustement des hauteurs, éloignement au maximum de la voirie notamment des bâtiments d'habitation). À cet égard, la MRAe constate que la mesure d'éloignement des bâtiments situés sur l'axe le plus bruyant (av. Martelli) reste insuffisante au vu des volumes sonores calculés au niveau des façades ;

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Volumes sonores supérieurs à 65 dBA en période diurne et/ou supérieurs à 60 dBA en période nocturne.

– mener une réflexion architecturale visant à ce que chacun des appartements bénéficie d'une double-orientation au niveau des façades.

– engager une démarche de réduction des vitesses des véhicules afin de limiter l'impact acoustique.

Enfin la MRAe rappelle que le traitement des façades des immeubles ne devrait intervenir qu'en cas d'insuffisance des solutions de réduction à la source et non pas en substitution. Les recommandations acoustiques pour les constructions doivent explicitement s'inscrire dans cette logique.

**La MRAe recommande de renforcer et d'expliciter les mesures opérationnelles d'évitement et de réduction des nuisances sonores issues du trafic routier notamment sur l'axe de l'avenue Gilbert Martelli.**

### Qualité de l'air

Une étude air santé est fournie. Elle est rendue nécessaire du fait de la localisation du site, en bordure d'axes très fréquentés (avenue Gilbert Martelli au nord, avenue du Maréchal Juin à l'ouest) et donc soumis à la pollution atmosphérique. Le projet, compte tenu de la création de logements est susceptible d'induire des effets sanitaires sur les futurs résidents et usagers de la ZAC.

Une campagne d'analyse de la qualité de l'air (mesures « in situ » avec modélisation) a été réalisée par le bureau d'études ainsi qu'une évaluation de l'exposition des populations par le calcul de l'indicateur sanitaire simplifié. La campagne s'est déroulée entre le 8 et le 23 avril 2019.

Les données trafics utilisées dans le calcul des émissions sont issues de la note de circulation réalisée dans le cadre du projet par ARTELIA de mai 2019.

Les résultats de la campagne montrent des niveaux en benzène bien en dessous du seuil réglementaire de  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (objectif de qualité<sup>5</sup>) sur tous les points de mesure.

Pour le dioxyde d'azote ( $\text{NO}_2$ ), les points situés à proximité de l'avenue Gilbert Martelli ou de l'avenue du Maréchal Juin présentent des concentrations supérieures à  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Sur certains de ces points, les concentrations relevées sont supérieures à l'objectif de qualité de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (autour du giratoire avenue Gilbert Martelli / avenue du Maréchal Juin et avenue du Maréchal Juin à proximité de la polyclinique). Les niveaux décroissent ensuite rapidement avec l'éloignement à la voie. Les concentrations observées au sein du périmètre de la ZAC restent inférieures au seuil de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (objectif de qualité). Ces concentrations de l'ordre de  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  sont observées à plus de 50 m des axes de circulation et représentatives des niveaux de fond sur le secteur.

Globalement, la campagne de mesure a montré une qualité de l'air moyenne au sein du périmètre de la ZAC (concentrations en  $\text{NO}_2$  de l'ordre de  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), voire dégradée à proximité immédiate des axes de circulation du secteur (avenue Gilbert Martelli ou avenue du Maréchal Juin).

Par ailleurs, l'étude met en évidence des effets de distances sur les concentrations de polluants. La cartographie fournie montre clairement que les concentrations en polluants sont maximales le long des axes routiers les plus chargés et diminuent ensuite avec la distance à la source. Cela constitue un élément intéressant dans la démarche d'évitement et de réduction à mettre en œuvre.

L'analyse des incidences du projet sur la qualité de l'air se base sur les projections de trafic à l'horizon 2035 (réalisation complète de la ZAC).

La réalisation de la ZAC induit une augmentation des circulations sur le secteur et de ce fait une augmentation des émissions polluantes. Cette augmentation est de l'ordre de 40 % pour les polluants métalliques (plomb, zinc, cuivre)<sup>6</sup>, de l'ordre 30 % pour le benzo(a)pyrène et de l'ordre de 25 % pour les autres polluants. Concernant les concentrations de polluants, le projet, du fait de la hausse des circulations induit des augmentations de ces concentrations.

<sup>5</sup> Niveau à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble.

<sup>6</sup> Le plomb et le zinc, principaux polluants métalliques émis, sont issus des gaz d'échappement et probablement de l'usure des garnitures de freins.

Dans le détail, deux scénarios projet ont été étudiés, le deuxième tenant compte des nouvelles mobilités et d'un report modal plus important. Pour ces deux scénarios, il est donc observé une augmentation des concentrations par rapport au scénario fil de l'eau (sans la ZAC) à l'horizon 2035 étant donné l'augmentation des circulations sur le secteur. Le scénario « nouvelles mobilités » tient compte de trafic plus faible et de ce fait, prévoit des concentrations plus faibles que le scénario projet (diminution est variable selon les axes de 2 à 28 %).

La MRAe souligne l'intérêt du scénario « nouvelles mobilités » d'autant plus que la ville de Sète met en avant une démarche de développement des modes de transports alternatifs à la voiture (cf. ci-dessus).

Par ailleurs, des actions de réduction sont envisagées :

– la mise en œuvre de mesures constructives pour éviter au maximum les situations où les populations seraient trop exposées : en particulier, les sites à forte densité de population pour les projets neufs sont à éloigner des axes fortement fréquentés ;

– la réduction des émissions polluantes à la source par une modification des conditions de circulation (limitation de vitesse à certaines périodes ou en continu, restrictions pour certains véhicules, fluidité du trafic, etc.) et par la valorisation des transports publics et des modes doux dans la conception du projet afin d'inciter les usagers à les utiliser et délaisser l'automobile.

Toutefois, ces mesures sont énoncées de manière très générale et abstraite et nécessitent de ce fait d'être précisées pour être davantage opérationnelles.

**La MRAe recommande de définir plus précisément les mesures d'évitement et de réduction en vue de limiter l'exposition des populations à la pollution de l'air et prévenir de la sorte les risques sur la santé humaine.**

## Ressource en eau.

La ville de Sète est alimentée en eau potable par :

– le champ captant d'Issanka situé sur les communes de Poussan, Balaruc-le-Vieux et Gigan, constitué de 5 ouvrages en exploitation dont la ville de Sète est propriétaire, et pour lequel un arrêté préfectoral relatif à la déclaration d'utilité publique a été pris le 9 décembre 1988 ;

– le champ captant de Filliol, situé sur la commune de Florensac et géré par le Syndicat intercommunal du Bas Languedoc (SBL).

Le captage d'Issanka fournit actuellement 73 à 80 % des besoins de la ville. Le complément est assuré :

– soit par le réseau du SBL principalement utilisé lorsque les ouvrages du champ captant d'Issanka ne peuvent fournir le débit suffisant en période estivale ou lorsque les pluies produisent une turbidité trop élevée ;

– soit par le syndicat d'adduction d'eau potable (SAEP) de Frontignan.

L'adéquation besoin – ressource est démontrée par le mémoire en réponse daté de septembre 2019 relatif aux observations de la DDTM 34 et l'ARS dans le cadre de l'instruction de la DUP.

Cette justification doit être incorporée dans l'étude d'impact dans un souci de bonne information du public.