



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

**Avis sur le projet d'extension de la zone d'activités
commerciales de Balaruc
à Balaruc-le-Vieux et Balaruc-les-Bains (Hérault)**

N°Saisine : 07041 / GUNENV
Avis émis le 11 décembre 2025

PRÉAMBULE

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 13 octobre 2025, l'autorité environnementale est saisie dans le cadre d'une autorisation environnementale unique par le préfet de l'Hérault pour avis sur le projet d'extension de la zone d'activités commerciales de Balaruc sur le territoire des communes de Balaruc-le-Vieux et Balaruc-les-Bains. Le dossier comprend une étude d'impact datée de juin 2025. L'avis est rendu dans un délai de deux mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet, soit au plus tard le 15 décembre 2025.

En application du 3° de l'article R. 122-6 I relatif à l'autorité environnementale compétente et de l'article R. 122-7 I du code de l'environnement, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe).

Cet avis a été adopté en réunion du 11 décembre 2025 conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (décision du 25 août 2025) par Philippe Chamaret, Christophe Conan, Yves Gouisset, Bertrand Schatz, Eric Tanays, Florent Tarrisse, Stéphane Pelat et Annie Viu.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 29 septembre 2022, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

L'avis a été préparé par les agents de la DREAL Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de sa présidente.

Conformément à l'article R. 122-7 III 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 (ARS) Occitanie.

Conformément à l'article R. 122-9 du même code, l'avis doit être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public.

Il est également publié sur le portail de l'évaluation environnementale¹ et sur le site internet de la préfecture de l'Hérault, autorité compétente pour autoriser le projet.

¹ <https://evaluation-environnementale.ecologie.gouv.fr>

SYNTHÈSE

La communauté d'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée (département de l'Hérault) envisage l'extension de la zone d'activités commerciales de Balaruc située sur les communes de Balaruc-le-Vieux et Balaruc-les-Bains, dans des zones principalement naturelles, sur une superficie d'environ 10 ha.

Le dossier d'autorisation environnementale comprend une étude d'impact actualisée de la ZAC de Balaruc, objet d'un précédent avis de l'autorité environnementale en date du 22 mai 2019 (au titre de la déclaration d'utilité publique).

Cette étude d'impact actualisée apporte des réponses à certaines recommandations de cet avis, notamment par rapport à la nécessité de mieux définir les incidences du projet.

Le volet naturaliste est également plus abouti même s'il demeure perfectible.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact, qui sera jointe aux futures demandes d'autorisations du projet de ZAC, notamment sur les volets naturaliste et mobilité (promotion des transports en commun et des modes actifs).

Enfin, l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables est à renforcer afin de poser des prescriptions claires et opérationnelles en matière de transition énergétique.

L'ensemble des recommandations sont détaillées dans les pages suivantes.



Figure 2 : périmètre de la ZAC. Extrait de l'étude d'impact. p.18

1.2 Description du projet

Le projet consiste en la création d'un quartier commercial organisé autour de 3 pôles et d'un parc naturel urbain. La surface de la zone à aménager est d'environ 10 ha (cf. figure 3). Cette création vient en extension de la zone commerciale existante qui a été requalifiée.



Figure 3 : les différents périmètres au sein de la ZAC Balaruc. Extrait de l'étude d'impact, p. 19

Le programme prévisionnel des constructions est de 25 000 m² environ, qui comprendra (cf. figure 4) :

- un pôle de commerces présentant 13 550 m² de surface de plancher, dont 10 000 m² de surfaces de vente, composé de quatre bâtiments en R+1 de moyennes surfaces (1 400 m² à 2 150 m²). Il privilégiera le développement de grandes unités commerciales, dont le dimensionnement ne permet pas une implantation dans les cœurs de ville. Un parking silo de 220 places environ sur 4 niveaux est également prévu. Un grand mail piétons traversera le pôle commercial;
- un pôle tertiaire et bureaux de 2 850 m² répartis en deux bâtiments. Il comprendra 180 places en parkings aériens (120 places + 60 places) permettant le stationnement des usagers ;
- un pôle loisirs d'une surface de 4 500 m² (accueil d'un établissement de jeux et d'un bâtiment hôtelier) présentant 135 places de stationnement réparties en deux parkings aériens (106 places + 29 places).

Il est précisé que les 3 pôles s'organisent autour d'un espace naturel de 2 ha accueillant jeux de plein air, terrains de sport, promenade. Ce parc à vocation récréative fait également office de parc de gestion des eaux pluviales (transparence hydraulique et ouvrages de compensation à l'imperméabilisation des sols). Il fait le lien entre toutes les composantes du projet.

Le projet intègre également l'aménagement de nouvelles infrastructures routières d'accès à la zone : la requalification d'une partie de la RD2 en boulevard urbain apaisé qui inclut la suppression et le transfert plus au sud du rond-point des Tamaris, la réalisation d'une partie du barreau de liaison RD2/RD600 et l'aménagement d'un nouvel arrêt de bus le long de la RD2 requalifiée.

Il est enfin indiqué que l'ensemble du projet comprend des cheminements piétons et des cheminements pour les autres modes actifs qui connectent les pôles entre eux et relient le parc d'activité avec les quartiers d'habitation.



Figure 4 : plan de composition du projet.
Extrait de l'étude d'impact.
p.25

1.3 Procédure

L'extension de la zone commerciale « *Balaruc* », compte-tenu de sa nature, de son ampleur et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumise à étude d'impact conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement. Elle 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 m² 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.

La MRAe est saisie pour avis sur le dossier d'autorisation environnementale de la ZAC présentant le projet et comprenant l'étude d'impact. L'autorisation environnementale n'est pas la seule autorisation : d'autres procédures doivent être conduites afin de permettre la mise en œuvre du projet le projet².

La MRAe attire l'attention sur le fait que le projet a déjà donné lieu à deux avis de la MRAe, le premier en 2018 au titre de la création de la ZAC et le deuxième en mai 2019 au stade de la DUP.

Ce dernier avis interroge le maître d'ouvrage (MO), notamment sur les points suivants :

- affiner le niveau de précision de l'analyse des incidences du projet de ZAC ;
- préciser les modalités de mise en œuvre des mesures de compensation avec un focus particulier sur la mesure relative à la Bugrane qui doit être localisée ;
- renforcer les mesures d'évitement et de réduction afin de limiter l'exposition de populations à des risques sanitaires découlant des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique ;
- préciser les modalités de l'augmentation de l'offre en transports en commun et en modes de déplacements actifs.

La saisine objet du présent avis a vocation à répondre à ces observations.

2 Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Pour rappel, le projet d'extension prévoit l'urbanisation d'un secteur naturel et agricole présentant des sensibilités naturalistes marquées, à proximité immédiate d'un site Natura 2000. Il est susceptible d'incidences notables sur des espèces protégées et leurs habitats naturels ainsi que sur le paysage.

L'intégration environnementale du projet qui a vocation à capter et générer des flux de biens et de personnes est également à mettre en regard des ressources et besoins locaux en matière de transports et déplacements notamment.

La MRAe retient les enjeux liés aux impacts du projet sur les milieux naturels et la biodiversité ainsi que sur les déplacements.

3 Qualité de l'étude d'impact

Formellement, l'étude d'impact (EI) aborde les éléments prévus dans l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Elle identifie de manière satisfaisante l'ensemble des champs environnementaux concernés par le secteur de projet.

Dans son précédent avis, la MRAe recommande d'affiner le niveau de précision de l'analyse des incidences du projet de ZAC au plus tard au stade du dossier de réalisation.

Le présent dossier répond positivement à cette réserve, notamment à la faveur d'une meilleure définition des composantes du projet et d'études complémentaires (acoustique, air, paysage, naturaliste...).

² L'acte de réalisation de la ZAC, les permis de construire pour les futurs bâtiments.

4 Prise en compte de l'environnement

4.1 Habitats naturels, faune et flore

Pour rappel, le projet d'extension de la ZACOM est inséré dans un environnement écologique très riche. La zone d'étude est notamment à proximité (moins de deux kilomètres) de nombreux espaces écologiques sensibles (ZNIEFF³, Natura 2000, plusieurs PNA⁴...).

L'impact du projet sur les espèces protégées est notable et une dérogation à la stricte protection des espèces protégées est demandée. Des mesures de compensations sont prévues en faveur des reptiles (Lézard ocellé et Psammodrome d'Edwards) et d'une plante, la Bugrane sans épines.

Dans son avis précédent, la MRAe estime que ces mesures de compensation sont inabouties et doivent être affinées, en particulier la mesure relative à la compensation de la Bugrane (localisation de la compensation). La MRAe y recommande de préciser les modalités de mise en œuvre des mesures de compensation.

Sur ce point, le projet connaît des évolutions significatives.

Notamment, le volet évitement est renforcé : à cet égard la zone nord-est à forts enjeux écologiques est préservée de toute urbanisation. Il s'agit d'un secteur d'une emprise de 3,8 ha, qui devait initialement accueillir un *retail park* et la requalification du parking existant qui est donc exclu du projet final. Cette mesure permet d'éviter la station de Bugrane sans épine qui constitue un enjeu écologique fort.

Le projet prévoit également l'évitement d'arbres-gîtes potentiels pour chiroptères. Ainsi, les platanes au sein de l'actuel giratoire seront maintenus (aménagement des bâtiments pour éviter de les abattre).

De plus, les mesures de réduction sont affinées : adaptation du calendrier des travaux à la phénologie des espèces, débroussaillage et terrassement respectueux de la biodiversité, aménagements paysagers en faveur de la biodiversité, gestion douce de la végétation en phase exploitation, aménagement écologique des bassins de rétention, adaptation des éclairages par rapport à la faune du site et aux usages prévus, limitation du risque de collision pour la faune en phase exploitation et amélioration de la transparence écologique, création de micro-habitats pour la petite faune avant travaux (abri à Hérisson...), pose de gîtes pour les chiroptères et limitation de la fréquentation piétonne sur une partie du parc paysager (secteur A).

Il en découle que le volume de mesures compensatoires est revu à la baisse.

L'étude d'impact indique qu'une demande de dérogation à la stricte protection des espèces protégées⁵ auprès du CSRPN⁶ est en cours. Le dossier de dérogation prévoit

la recréation des habitats favorables aux espèces de friches herbacées et des milieux buissonnants et de fourrés (mosaïque d'habitats). Cette mesure vise notamment l'espèce Lézard à deux raies et présente un objectif de 8.8 ha à recréer (surface 4,4 ha détruite).

La MRAe émet les observations suivantes :

- la mesure d'évitement (« *sanctuarisation* ») consistant en la préservation de la zone nord-est à forts enjeux écologiques doit être renforcée afin d'être pérennisée ;
- la mesure compensatoire doit être précisément définie notamment sa localisation et sa mise en œuvre avant le début des travaux.

La MRAe recommande d'identifier les modalités juridiques de la mesure de préservation de la zone nord-est à fort enjeux écologiques ainsi que de la mesure compensatoire, qui doit être mise en œuvre avant les travaux.

³ Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

⁴ Plan national d'action

⁵ Au sens des articles L ; 411-2 et R. 411-6 à 14 du code de l'environnement

⁶ Conseil scientifique régional du patrimoine naturel

4.2 Cadre de vie, nuisances

L'articulation de la future ZAC avec son environnement urbain constitue un enjeu majeur du projet. Le site bénéficie d'une bonne accessibilité par le réseau routier primaire (RD600, RD2 et autoroute A9) ainsi que d'une desserte en transports en commun (bus).

L'étude d'impact prévoit des incidences notables induites par le projet en matière d'augmentation du trafic automobile sur les voies à proximité du site (RD2 et futur barreau RD2/RD600). De plus, il est indiqué que les trafics supplémentaires générés par l'extension vont accentuer les risques d'encombrements à proximité et à l'intérieur du secteur commercial, provoquant des conflits d'usages entre les différents modes de transport.

L'étude d'impact actualisée apporte des précisions sur ce point.

Tout d'abord, il est indiqué que la création de nouvelles surfaces commerciales et tertiaires conduira à une augmentation du trafic routier évaluée à 2 275 véhicules supplémentaires par jour dont 572 véhicules en heure de pointe.

Afin de gérer les déplacements sur la zone de manière fluide, le projet comprend les actions suivantes :

- le redressement de la RD2 entre la promenade Georges Brassens au nord et la zone à aménager au sud ;
- la suppression du rond-point des Tamaris avec création d'un nouveau giratoire plus au sud, jugé plus opérationnel.

En parallèle, des aménagements viaires sont menés dans le secteur en vue de mieux organiser et réguler le trafic à l'instar du doublement de la RD600 et de la création d'un barreau de raccordement entre la RD600 et la RD2.

L'augmentation de la circulation automobile sur les voiries d'accès au site, couplée à l'augmentation de la population, est susceptible d'accroître significativement le risque pour la santé humaine.

Sur la question des nuisances sonores et de la pollution, l'avais précédent de la MRAe attire l'attention du maître d'ouvrage sur le projet d'implantation d'immeubles collectifs à proximité immédiate du futur giratoire reliant à terme le nouveau barreau routier desservant la zone depuis la RD600. Ce projet va exposer des populations aux nuisances sonores et aux pollutions. La MRAe appelle à renforcer les mesures d'évitement et de réduction de l'impact sanitaire.

Sur ce point, le projet évolue significativement puisqu'il ne prévoit plus la création de secteurs résidentiels à ce niveau. Le programme prévisionnel des constructions n'indique plus la réalisation de logements.

Par ailleurs, concernant l'exposition des habitations existantes aux nuisances sonores induites par le projet (notamment au droit de la RD2 nord et au niveau du nouveau giratoire de connexion à la RD600), des mesures de réduction sont prévues :

- la mise en place d'un mur anti-bruit au droit des habitations situées à proximité du futur giratoire ;
- la mise en place ou le renforcement des dispositifs de réduction sonore des habitations le long du tronçon de la RD2 ;
- limitation de la vitesse à 30 km/h sur le barreau routier.

Concernant les modes actifs, le projet comporte des mesures significatives. Notamment, les parcours piétons sont privilégiés afin de créer un maillage complet qui permettra de relier à pied les différentes entités du projet.

A cet effet, il est prévu que le pôle commercial soit entièrement piétonnisé et organisée autour d'un mail de type « *shopping promenade* ». Le parc végétalisé comprendra de nombreux chemins piétons qui favoriseront la connexion des différents pôles.

La requalification de la RD2 comprend des cheminements piétons et des voies vertes permettant le développement de l'usage du vélo.

Le nombre d'arceaux à vélos envisagés sur la zone de projet est d'une cinquantaine (15 à 20 par secteurs), ce qui reste très limité au regard du nombre de places de stationnement dédiées aux voitures et relativise l'ambition du projet sur les mobilités actives.

Concernant le développement des transports collectifs, il est mentionné que le projet sera accompagné par un renforcement de l'offre de transports en commun, notamment au travers de la mise en place d'un arrêt de bus au niveau du plateau traversant la RD2 venant remplacer l'arrêt actuel situé en bas de la rue du mas de Padre.

Toutefois, il est indiqué que le projet de transports en commun en site propre (TCSP) n'est pas prioritaire, le projet s'appuyant d'abord sur la réalisation d'arrêts de bus de qualité sur la RD2 afin d'offrir du confort aux usagers des transports en commun actuels et futurs.

Le dossier demeure cependant muet sur les modalités opérationnelles de l'augmentation de l'offre en transports en commun (TC) permettant un véritable report modal ainsi que la réduction de l'usage de la voiture.

La MRAe recommande de nouveau de préciser les modalités de l'augmentation de l'offre en transports en commun et par les modes actifs ainsi que de réduction de l'usage de la voiture.

4.3 Lutte contre réchauffement climatique et promotion des énergies renouvelables

Une étude de faisabilité sur l'approvisionnement en énergies renouvelables du projet est réalisée en application de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme.

L'étude d'impact esquisse des solutions de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de développement des énergies renouvelables, en privilégiant l'aérothermie couplée à l'autoconsommation photovoltaïque.

Dans un contexte de transition énergétique, la MRAe souligne l'intérêt de ces démarches et recommande que ces orientations soient clairement définies et rendues opérationnelles dans les dispositions constructives imposées par la ZAC aux futurs bâtiments.

La MRAe recommande de renforcer, en cohérence avec les objectifs nationaux⁷, et de rendre opérationnelles, au plus tard au stade de la réalisation de la ZAC, les dispositions en matière de promotion des énergies renouvelables et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

⁷ Objectifs qui sont établis par la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 18 août 2015, notamment réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 40 % en 2030 par rapport à la référence 1990, porter la part des énergies renouvelables à 32 % de la consommation énergétique finale d'énergie en 2030 et à 40 % de la production d'électricité.