



**Autorité environnementale**

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale  
sur la Zac Cambacérés Nord (34) – 2<sup>e</sup> avis**

**n°Ae : 2024-101**

Avis délibéré n° 2024-101 adopté lors de la séance du 21 novembre 2024

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 21 novembre 2024 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la Zac Cambacérés Nord (34) – 2<sup>e</sup> avis.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, Christine Jean, Noël Jouteur, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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.

Étaient absent(e)s : Virginie Dumoulin, Serge Muller, Jean-Michel Nataf.

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par Montpellier Méditerranée Métropole, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 19 septembre 2024.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 1226 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 1221 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 1227 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 25 septembre 2024 :

- le préfet de région Occitanie, préfet de l'Hérault,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Occitanie.

Sur le rapport de Karine Brulé et Thomas Petitguyot, qui se sont rendus sur site le 15 octobre 2024, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet 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 décisionnaire et du public.**

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 12211 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 12213 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 1221 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 12319.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

# Synthèse de l'avis

La zone d'aménagement concerté (Zac) Cambacérès Nord se situe dans la partie sud-est de la ville de Montpellier, au sein du projet urbain global Cambacérès de 350 ha dont Montpellier Méditerranée Métropole, maître d'ouvrage, a confié la réalisation à la société d'aménagement de Montpellier Méditerranée Métropole (SA3M). La Zac constitue une extension urbaine organisée autour de la gare Montpellier Sud de France, située sur le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier et qualifiée de pôle d'échange multimodal par le dossier, bordée en limite nord par l'A709 et traversée par l'A9 ainsi que le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier. Sur une surface d'environ 60 ha, elle prévoit la création de 400 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, ainsi que l'aménagement d'un parc urbain. Le dossier est présenté dans le cadre de la modification du dossier de réalisation de la Zac dont le volet logement est quasi intégralement réaffecté au tertiaire et à l'enseignement supérieur.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la santé des populations (bruit et qualité de l'air) ;
- les émissions de gaz à effet de serre ;
- l'imperméabilisation des sols ;
- le régime des eaux ;
- les paysages ;
- la biodiversité.

Contrairement aux recommandations des différents avis et décisions déjà rendus par l'Ae sur ce territoire, l'étude d'impact est limitée aux seuls aménagements dont la réalisation relève de la SA3M, en excluant les opérations réalisées de manière concomitante sur le territoire de la Zac auxquelles ils sont fonctionnellement liés : extension de la ligne 1 du tramway, contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier et construction de la nouvelle gare Montpellier Sud de France, transformation de l'A709 en boulevard urbain et centrale géothermique.

Par ailleurs, l'actualisation de l'étude d'impact est limitée aux thématiques de la mobilité, du bruit et de la qualité de l'air, les seules pour lesquelles le dossier considère que la modification du projet constitue une évolution notable, sans prendre en compte celles soulevées par les avis et décisions de l'Ae. Au surplus, l'actualisation est enfin marquée par des erreurs méthodologiques et des insuffisances majeures, notamment en matière de définition du nouvel état de référence, des aires d'études et populations concernées, et des solutions alternatives étudiées ; elle n'inclut pas de résumé non technique.

L'Ae recommande donc de procéder à une révision complète du dossier pour constituer une actualisation de l'étude d'impact du projet intégrant l'ensemble des opérations le constituant, qui permette au public, aux autorités compétentes et aux maîtres d'ouvrage des différentes opérations constituant le projet de disposer d'une information à jour et complète sur l'évaluation des incidences du projet, de leurs mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Elle tiendra compte du présent avis et de la note de l'Ae [n°2019-N-07](#) relative aux zones d'aménagement concerté (Zac) et autres projets d'aménagements urbains.

Compte tenu de l'incomplétude du dossier présenté, le dossier devrait de nouveau être présenté à l'Ae pour avis.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et contenu du projet

La zone d'aménagement concerté (Zac) Cambacérés Nord se situe dans la partie sud-est de la ville de Montpellier (34), à mi-distance entre le cœur historique et l'aéroport Montpellier Méditerranée (Figure 1). Elle constitue le premier projet de Zac au sein du projet urbain global Cambacérés (initialement dénommée « Oz Montpellier Nature urbaine ») créé par Montpellier Méditerranée Métropole par délibération du 24 septembre 2013 sur les communes de Montpellier et de Lattes, au sud. La métropole a désigné la société d'aménagement de Montpellier Méditerranée Métropole (SA3M) comme concessionnaire du projet urbain global d'environ 350 ha pour une durée de 25 ans, soit jusqu'en 2038.

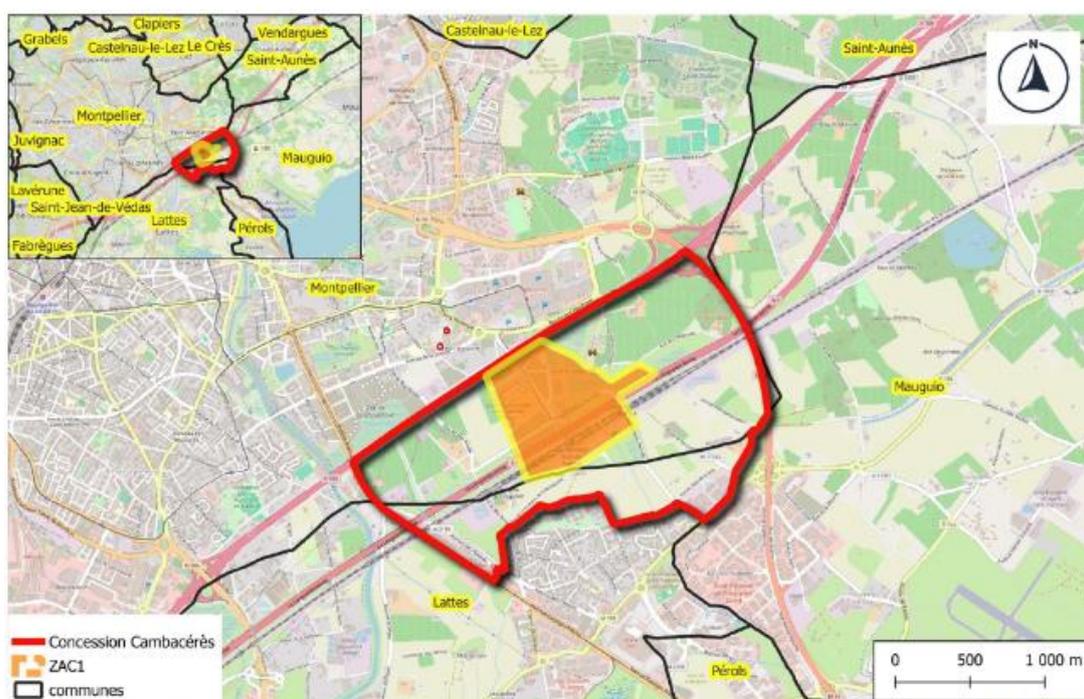


Figure 1 : localisation de la concession Cambacérés et de la Zac Nord (« Zac 1 »)  
(source : dossier)

En 2013, le site de la Zac est occupé, dans sa partie ouest, par le lycée Pierre Mendès-France, le stade et le gymnase Françoise Spinosi, construits en 2009. Il est bordé en limite nord par l'ancienne autoroute A9 (aujourd'hui A709) et traversé dans sa partie médiane par une zone destinée à accueillir l'A9 déplacée ainsi que le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM) et la gare Montpellier Sud de France, respectivement mis en service en 2017 et 2018. Des « folies »<sup>2</sup> du XVIII<sup>e</sup> siècle sont présentes sur le site (Mas des Brousses), à l'ouest (Mas de Barlet) et à l'est (Château de la Mogère).

<sup>2</sup> « Une folie désigne, dans la région montpelliéraine, une maison de plaisance bâtie sous l'Ancien Régime par la noblesse de robe ou la riche bourgeoisie de la ville. Elle se distingue par un vocabulaire architectural et une organisation qui lui sont propres. Les folies montpelliéraines connaissent un âge d'or au XVIII<sup>e</sup> siècle sous l'impulsion d'architectes locaux, notamment la dynastie des Giral. » (source : Wikipédia, [Folie \(Montpellier\)](#))

À l'articulation entre les développements urbains de Montpellier vers la mer et le corridor de transports languedocien, ce projet est une extension urbaine organisée autour de la gare Montpellier Sud de France, située sur le contournement ferroviaire Nîmes–Montpellier (ligne à grande vitesse) et qualifiée de pôle d'échange multimodal (PEM) par le dossier.

Cette extension urbaine s'accompagne de l'extension de la ligne 1 du tramway depuis la station Odysseum (en bordure extérieure nord de la Zac) jusqu'à la gare (Figure 2). Outre la desserte et l'intégration urbaine du PEM, la Zac a pour objectifs de réaliser un pôle d'affaires et de créer les articulations nécessaires avec les quartiers environnants autour de l'ossature structurante du tramway.

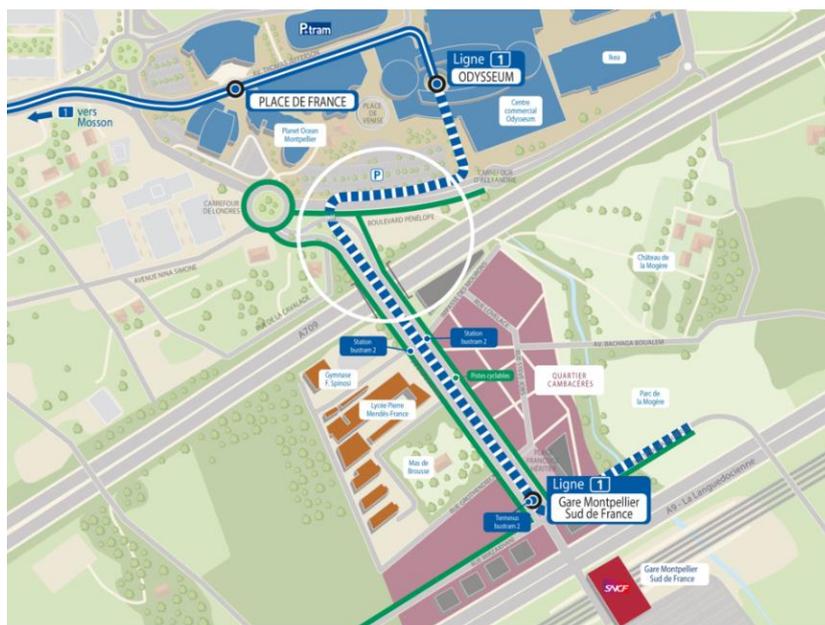


Figure 2 : la Zac Cambacérés Nord, les infrastructures existantes et le projet d'extension de la ligne 1 du tramway (source : dossier)

Dans sa programmation initiale, le projet urbain global Cambacérés prévoyait, sur une superficie de 350 ha :

- 200 ha d'espaces verts (60 ha d'espaces naturels et lagunaires, 60 ha de parc public aménagés, 80 ha d'espaces naturels patrimoniaux) ;
- 150 ha d'espaces urbanisés, dont 30 ha de bureaux, 0,5 ha de logements individuels et collectifs, 5 à 8 ha pour l'hôtellerie et les loisirs urbains et 15 ha pour le campus créatif.

Le dossier souligne que le projet urbain global Cambacérés fait partie des onze sites stratégiques d'enjeu communautaire identifiés par le schéma de cohérence territoriale (Scot) de l'agglomération de Montpellier de 2006. Il omet de préciser que le Scot révisé en 2019 l'identifie désormais comme l'une des sept « connexions métropolitaines »<sup>3</sup>, la « connexion internationale ». Cambacérés fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dédiée dans le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) arrêté par le conseil de métropole le 8 octobre 2024.

<sup>3</sup> « Dans une démarche d'ouverture vers les territoires voisins, le SCoT prévoit la création de « Connexions Métropolitaines », autour des principaux nœuds d'échanges à l'interface entre le Cœur de Métropole et les bassins de vie alentours. Ces connexions prennent la forme de centralité-relais entre le cœur de Montpellier et les territoires voisins, pour déconcentrer les services et les emplois, et créer des liens irriguant l'ensemble du territoire. » (source : plaquette de présentation du Scot révisé)

La Zac Cambacérés Nord est une partie du projet urbain global. Le dossier considère qu'elle constitue un projet en tant que tel, ce qui reste à démontrer au regard de la communication faite sur « Oz Montpellier Nature urbaine » puis Cambacérés. Ainsi le dossier précise : « *Le projet urbain d'ensemble CAMBACERES (anciennement OZ Montpellier nature urbaine) représentant une superficie de 350 ha environ, constitue un lieu d'innovation en matière d'urbanisme et de développement durable. Pour réaliser ce projet urbain, l'engagement progressif de différentes opérations d'aménagement est développé par secteur opérationnel cohérent.* ». L'indépendance fonctionnelle des différentes phases du projet urbain global n'est pas démontrée par le dossier.

Le projet retenu par le dossier se limite aux aménagements dont la réalisation a été confiée par Montpellier Méditerranée Métropole à la SA3M. Il est néanmoins fonctionnellement lié et réalisé de manière concomitante avec l'extension de la ligne 1 du tramway jusqu'à un nouveau terminus ainsi que la construction du CNM et de la nouvelle gare, ainsi que de la transformation annoncée de l'A709 en boulevard urbain.

Cette appréciation a été formulée plusieurs fois par l'Ae dans les avis et décisions rendus sur ces opérations :

- « *Le projet présenté constituant avec le CNM, plusieurs composantes de la Zac Oz1 et l'extension du tramway T1, un programme d'opérations à réalisation simultanée, une étude d'impact portant sur l'ensemble du programme est donc requise en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement* » – avis [n°2014-28](#) du 23 avril 2014 sur le projet de « Gare nouvelle de Montpellier » ;
- « *L'étude d'impact s'apparente à la fois à celle du quartier Cambacérés (alors Oz1) datant de 2013 et à une étude qui traiterait strictement de la ligne 1, sans l'ensemble des mises à jour nécessaires. Elle ne correspond pas au périmètre d'un projet conforme à l'article L. 122-1 du code de l'environnement.* » – avis [n°2019-95](#) du 4 décembre 2019 sur l'extension de la ligne 1 du tramway vers la gare de Montpellier Sud de France ;
- « *le « projet Ynov Cambacérés (lot 1) », en tant qu'opération constitutive du projet d'ensemble constitué de la Zac Oz (désormais Cambacérés) – y compris le prolongement de la ligne 1 du tramway, ainsi que de la Gare nouvelle de Montpellier, du contournement ferroviaire Nîmes–Montpellier et de la transformation de l'A709 en boulevard urbain, est soumis à évaluation environnementale.* » – décision [n°F-076-20-C-0099](#) du 2 septembre 2020 après examen au cas par cas sur le « projet Ynov Cambacérés (lot E1) » sur la Zac Oz1 à Montpellier ;
- « *la construction d'un nouveau campus au sein de la Zac Cambacérés regroupant Montpellier Business School, Purple Campus Montpellier et les chambres de commerce et d'industrie de l'Hérault et de l'Occitanie (34), en tant qu'opération constitutive du projet d'ensemble constitué de la Zac Oz1 (désormais Cambacérés) – y compris le prolongement de la ligne 1 du tramway, ainsi que de la Gare nouvelle de Montpellier, du contournement ferroviaire Nîmes–Montpellier et de la transformation de l'A709 en boulevard urbain, est soumis à évaluation environnementale.* » – décision [n°F-076-22-C-0049](#) du 18 mai 2022 après examen au cas par cas, sur la construction d'un nouveau campus au sein de la Zac Cambacérés regroupant Montpellier Business School, Purple Campus Montpellier et les chambres de commerce et d'industrie de l'Hérault et de l'Occitanie.

L'Ae note que :

- l'avis 2019-95 du 4 décembre 2019 sur l'extension de la ligne 1 du tramway recommandait des compléments substantiels au dossier d'étude d'impact avant une nouvelle soumission pour avis à l'Ae ; elle n'a jamais été saisie sur un document complété ;
- les décisions F-076-20-C-0099 du 2 septembre 2020 sur le projet Ynov Cambacérès et F-076-22-C-0049 du 18 mai 2022 sur la construction d'un nouveau campus soumettaient à évaluation environnementale les deux opérations ; il a pu être constaté lors de la visite sur site des rapporteurs le 15 octobre 2024 que les chantiers sont largement engagés, alors qu'aucune saisine de l'Ae n'a eu lieu.

Aucun élément n'est apporté sur la centrale géothermique (thermo-frigorifique) qui a été récemment construite en périphérie ouest de la Zac alors qu'elle est destinée de manière quasi exclusive à l'alimentation en chaleur et en froid de la Zac, y compris la gare. Au sens de la [note de la Commission européenne du 25 mars 2011 interprétative de la directive 85/337/EEC modifiée](#), cette opération doit être considérée comme « centrale » et donc intégrée au projet.

L'étude d'impact dont l'Ae est saisie ne constitue donc pas une actualisation de l'étude d'impact du projet de la Zac Cambacérès Nord incluant l'ensemble des opérations fonctionnellement liées à l'aménagement confié à la SA3M, requise par l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement. Elle ne répond pas aux nombreux avis et décisions de l'Ae précités dont le maître d'ouvrage n'a pas tenu compte. Par conséquent, l'étude d'impact ne permet ni au public, ni aux autorités compétentes, ni aux maîtres d'ouvrage des différentes opérations du projet de disposer d'une information à jour et complète sur :

- l'évaluation des incidences de la Zac Cambacérès Nord (incluant les constructions réalisées et à venir, y compris toutes les opérations qui y sont liées), par rapport à l'état initial de 2013 ainsi que par rapport à l'état actuel de l'environnement, de nombreuses infrastructures ayant été réalisées ;
- le suivi des mesures prises pour éviter, réduire et compenser (séquence « ERC ») les incidences des opérations en cours de réalisation ou déjà livrées, et sur leur efficacité.

Cette carence apparaît majeure en ce qui concerne plusieurs thématiques environnementales et sanitaires ; la partie 2 du présent avis donne quelques exemples.

**L'Ae recommande :**

- ***de compléter le dossier par une présentation du projet urbain global Cambacérès dans l'état actuel de sa définition et de son avancement, en tenant compte du Scot révisé en 2019 et des documents adoptés dans le cadre de la réalisation en cours du PLUi ;***
- ***d'inclure dans le périmètre du projet les différentes opérations qui le composent (CNM et gare Montpellier Sud de France, transformation de l'A709 en boulevard urbain, extension de la ligne 1 du tramway, centrale géothermique, constructions réalisées ou au stade du permis de construire délivré...)*** ;
- ***présenter à l'Ae, pour avis, le dossier complété conformément à la réglementation, compte tenu de son incomplétude majeure.***

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Sur une surface d'environ 60 ha, la programmation prévisionnelle de la Zac prévoyait un programme viaire, l'aménagement d'un parc urbain (parc de la Mogère) sur 18 ha, ainsi que la création de 400 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher<sup>4</sup> (SDP) répartis en :

- une halle de l'innovation pour favoriser la création et le développement d'entreprises innovantes ;
- 130 000 m<sup>2</sup> de bureaux et d'établissements d'enseignement supérieur ;
- 2 500 logements dont 30 % de logements sociaux et 500 logements destinés aux étudiants.

L'actualisation de l'étude d'impact est réalisée en raison d'une modification significative du dossier de réalisation de la Zac. La métropole a en effet décidé de consacrer la Zac située entre les autoroutes A709 et A9 à un quartier d'affaires et d'enseignement supérieur, des bâtiments tertiaires y remplaçant les surfaces destinées aux logements, en conservant la SDP totale de 400 000 m<sup>2</sup>. Le projet maintient la possibilité d'une construction d'un nombre réduit de logements (150) au sud de la gare.

L'échéancier de réalisation de la Zac n'est pas présenté mais le dossier indique, dans les hypothèses de modélisation du trafic routier et de la qualité de l'air, un achèvement de la Zac en 2038.

Une partie des aménagements et constructions programmés initialement ont déjà été livrés, notamment quatre des cinq bâtiments constituant l'enveloppe urbaine sud constituée de bâtiments tertiaires en bordure de l'A9 assurant la fonction de barrière acoustique, la gare, et l'école du numérique et du digital Ynov. Par ailleurs, dans les emprises de la Zac, des projets importants d'infrastructures de transports ont également été réalisés puis mis en service : A9 (hors Zac), CNM et gare Montpellier Sud de France. Plusieurs opérations sont également en phase de réalisation, notamment l'extension de la ligne 1 du tramway jusqu'à la gare (livraison prévue au second semestre 2025). Lors de la visite, les rapporteurs ont constaté la mise en chantier de la Halle Nova et de l'éco-campus « Anima »<sup>5</sup>.

Les documents n'apportent aucune précision sur la répartition des bâtiments de bureaux, d'enseignement et de logement, ni sur leur hauteur, ni sur le nombre d'utilisateurs de la Zac.

Les documents font apparaître des incertitudes sur l'implantation prévue des bâtiments :

- les cartes du dossier présentant l'évolution du projet sont floues, incorrectement titrées et non légendées. Les noms des différents ensembles sont rarement précisés et variables ;
- les cartes du dossier montrent que la partie située à l'extrémité est de la Zac ne serait plus bâtie, mais cela n'est confirmé par aucun texte ;
- l'avenir du gymnase Spinosi et du stade n'est pas évoqué ; la construction de nouveaux bâtiments y apparaît prévue sur certaines cartes du dossier, tandis que le maintien des équipements sportifs est indiqué sur d'autres ;

<sup>4</sup> La surface de plancher n'inclut ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs notamment), ni les parkings.

<sup>5</sup> Le site rassemble la CCI Hérault, l'établissement de la CCI Occitanie, Montpellier Business School (MBS), Purple Campus Montpellier, objet de la décision F-076-22-C-0049 du 18 mai 2022 ainsi que le siège de Purple Campus Occitanie (source : [CCI de l'Hérault](#)).

- des bâtiments tertiaires (et probablement au moins partiellement résidentiels, pour les 150 logements résiduels) sont projetés au sud-ouest de la gare sur plusieurs cartes ; d'autres montrent, et cela a été constaté par les rapporteurs sur le site, que cet emplacement a été aménagé pour constituer le parking automobile P1 de la gare.

Le projet est également modifié dans son schéma de circulation viaire. Tout en conservant la configuration en damier du plan initial, le plan actualisé prévoit de regrouper circulation automobile, transports en commun et modes actifs sur le cours de la gare, laissant à la promenade le long du parc une fonction uniquement piétonne. Au-delà de ce descriptif qualitatif et partiel, aucun chiffrage de linéaire ou de superficie n'est apporté.

Si le dossier initial précise que les 350 ha du projet urbain global se répartissent entre 150 ha constructibles et 200 ha d'espaces verts, aucun bilan n'est présenté à l'échelle de la Zac.

***L'Ae recommande de compléter le dossier par une description claire et cohérente tout au long du document, textuelle et cartographique, des aménagements prévus en termes de stationnement automobile, voirie, équipements sportifs et bâtiments, en précisant en particulier pour ces derniers leur nom, destination, surface de plancher et hauteur et un échéancier de réalisation du projet. Elle recommande de faire un bilan des surfaces artificialisées.***

Le coût du projet est évalué à environ 115 M€, il prend essentiellement en compte les aménagements de la Zac développés par la SA3M. Le détail et le coût des mesures environnementales ne sont pas précisés.

### ***1.3 Procédures relatives au projet***

Le dossier de création de la Zac a fait l'objet de l'avis d'autorité environnementale [n°2013-000768](#) (préfet de la région Languedoc-Roussillon) en octobre 2013.

Créée le 29 octobre 2013, la Zac a fait l'objet d'un dossier de réalisation approuvé en juillet 2014, date non précisée par le dossier. L'Ae est saisie sur la modification du dossier de réalisation. Il a été indiqué aux rapporteurs que le dossier de réalisation initial étant similaire au dossier de création, l'étude d'impact n'avait pas été mise à jour. Le CNM et la gare relevant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, l'Ae est compétente pour donner un avis sur l'actualisation de l'étude d'impact en application de l'article 122-6-6 du code de l'environnement.

Le dossier est présenté comme une mise à jour de l'« *étude d'impact globale portant à la fois sur le périmètre de la concession (350 ha) et l'opération de la ZAC NORD (60 ha) finalisée le 06/08/2013* ». L'Ae note que l'étude d'impact initiale fournie porte essentiellement sur la « Zac 1 », aujourd'hui Cambacérès Nord, même si l'aire d'étude de certaines thématiques environnementales s'étend sur l'ensemble du projet urbain global Cambacérès.

Le dossier ne recense pas les procédures réalisées depuis 2013, notamment les différents avis d'autorité environnementale déjà cités et les réponses des maîtres d'ouvrage, ainsi que les permis de construire obtenus. Il ne mentionne ni l'[arrêté préfectoral n° DDTM34-2015-08-05171](#) délivré le 19 août 2015 et autorisant la « Zac 1 » au titre de la législation sur l'eau ni ses prescriptions. Les

procédures relatives au CNM et à la gare Montpellier Sud de France, à la transformation de l'A9 en A709, à l'extension de la ligne 1 du tramway et à la centrale géothermique ne sont pas décrites<sup>6</sup>.

Il a été indiqué aux rapporteurs que le dossier serait soumis à participation du public par voie électronique, le dossier n'en précise pas le calendrier.

***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de recenser toutes les procédures passées et à venir concernant l'ensemble des opérations de la Zac Cambacérès Nord et d'indiquer les conclusions qu'en a tirées le maître d'ouvrage.***

Considérant l'absence d'évolution notable, le dossier maintient les conclusions de l'évaluation des incidences Natura 2000<sup>7</sup> simplifiée initiale concernant les quatre sites recensés à proximité<sup>8</sup>. Ses conclusions sur l'absence d'incidences du projet quant à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation de ces sites au titre de Natura 2000 n'appellent pas d'observation de l'Ae.

### ***1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae***

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- la santé des populations (bruit et qualité de l'air) ;
- les émissions de gaz à effet de serre ;
- l'imperméabilisation des sols ;
- le régime des eaux ;
- les paysages ;
- la biodiversité.

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

Sur le périmètre de projet retenu par le maître d'ouvrage, le dossier présente une actualisation de l'étude d'impact initiale sur un nombre limité de thèmes environnementaux. Pour les sélectionner, il procède à une revue sommaire de chaque thème en indiquant si l'évolution du projet se traduit par une évolution notable et si la conclusion de l'étude d'impact initiale peut être maintenue. Pour l'ensemble des thèmes, des indications sommaires sont également apportées concernant le stade de mise en œuvre des mesures initiales d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement (sans distinguer ces deux dernières, pour lesquelles les obligations sont pourtant différentes).

---

<sup>6</sup> Le « projet d'exploitation des eaux souterraines à des fins géothermiques – quartier Mogère – Montpellier » a reçu un avis d'autorité environnemental (préfet de la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées) le [30 mai 2016](#). L'avis note que « l'étude d'impact est trop succincte, ne développe pas suffisamment chacune des dispositions attendues du contenu d'une étude d'impact formulé à l'article R. 1225 du code de l'environnement ». La « Centrale Thermo-frigorifique de la ZAC Cambacérès à Montpellier » a fait l'objet d'un dossier d'enregistrement au titre des installations classées pour l'environnement, le [5 avril 2022](#).

<sup>7</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>8</sup> « Étang de Manguio » (ZSC – FR9101408 et ZPS – FR9112017), localisés à 3,5 km à vol d'oiseau du projet ; « Étangs palavasiens » (ZSC – FR9101410) et « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol (ZPS – FR9110042), localisés à environ 4 km à vol d'oiseau du projet.

Cette analyse conduit le maître d'ouvrage à considérer que l'essentiel de l'étude d'impact réalisée en 2013 est toujours d'actualité et à ne retenir pour une actualisation approfondie que les thèmes « trafic routier », « qualité de l'air et santé » et « bruit ». Le dossier indique avoir pris le parti d'une telle actualisation à « périmètre restreint » en se fondant notamment sur [l'avis rendu par l'Autorité environnementale le 24 novembre 2022](#) concernant la nécessité d'actualiser l'étude d'impact de la Zac Lyon Confluence 2<sup>e</sup> phase. Dans cet avis, l'Ae a préconisé l'actualisation de l'étude d'impact initiale, conduite à l'occasion du dossier de réalisation en 2012, proportionnée aux enjeux de l'évolution du projet. Le dossier n'a cependant manifestement pas tenu compte de l'avis [2023-59 du 5 octobre 2023](#) rendu sur l'actualisation de l'étude d'impact de la Zac Lyon Confluence et notamment les éléments suivants :

- « *Toutes les évolutions du projet comme de son contexte depuis 2012 ne sont toutefois pas exposées dans le dossier, ni justifiées. La façon dont la maîtrise d'ouvrage a tiré parti des résultats du suivi de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de la Zac depuis le début de sa réalisation n'est pas non plus décrite. L'Ae recommande de compléter le dossier en ce sens, notamment pour l'information du public* » ;
- « *L'Ae recommande de présenter les principales évolutions du contexte de la Zac 2e phase depuis sa création en 2010, de décrire l'ensemble des évolutions apportées au projet depuis lors (équipements publics, aménagements, ressources en énergie, transports, etc.) en les justifiant, notamment au regard de critères environnementaux, et de présenter un état des lieux de son avancement ainsi que les résultats des suivis auxquels elle s'est engagée depuis la création de la Zac et les suites qui y ont été données* » ;
- [2.6 Autres thématiques n'ayant pas fait l'objet d'une actualisation] « *L'Ae recommande d'exposer les mesures prises pour prendre en compte les effets du changement climatique (îlots de chaleur urbains notamment) et les risques liés aux inondations, en particulier dans un contexte de changement climatique, dans les opérations déjà livrées et dans celles encore à conduire, et d'apprécier leur efficacité* ».

Le maître d'ouvrage n'a pas non plus tenu compte des avis et décisions rendus par l'Ae sur des opérations de la Zac Cambacérès Nord qui demandaient une actualisation de l'étude d'impact, outre les thèmes retenus, sur les thématiques suivantes : pollution des sols, pollution des eaux, risque d'inondation, risques liés au transport de matières dangereuses, émissions de gaz à effet de serre, et biodiversité.

Le présent avis revient sur plusieurs thématiques qui nécessitent une actualisation en les illustrant par quelques exemples d'analyses incorrectement réalisées.

Les types d'usagers et leur nombre par type (habitants, lycéens et étudiants, employés et clients des établissements de la Zac, voyageurs et non voyageurs en transit<sup>9</sup>, visiteurs du parc de la Mogère, sportifs...) ne sont précisés ni dans l'état de référence ni aux différents horizons du projet. Ils devraient servir à documenter les différentes hypothèses.

Sur les thématiques retenues, les aires d'études choisies sont différentes de celles de l'étude d'impact initiale, sans justification. Il n'est pas défini d'aires d'étude « immédiate », « rapprochée » et « éloignée » adaptées aux différentes thématiques environnementales et permettant, par exemple

---

<sup>9</sup> La fréquentation était de 2 428 000 personnes (respectivement 519 000), dont 1 918 000 voyageurs (respectivement 410 000) en 2023 (2018) (source : [SNCF](#)).

de mesurer les incidences de la Zac sur les usagers des sites proches de la Zac (trafic, pollution de l'air, bruit...).

Il n'y a pas de mise à jour des effets cumulés du projet et des projets proches réalisés depuis 2013 ou en cours et de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.

***Dans la mise à jour de l'étude d'impact, l'Ae recommande :***

- ***de tenir compte de l'ensemble des avis d'autorité environnementale concernant les opérations qui composent le projet, en élargissant la liste des thématiques nécessitant l'actualisation des incidences et des mesures ;***
- ***de quantifier les différents usagers de la Zac par type (habitants, lycéens et étudiants, employés et clients des établissements de la Zac, voyageurs et non voyageurs en transit, visiteurs du parc de la Mogère, sportifs...) et selon l'avancement du projet ;***
- ***de proposer des aires d'études adaptées aux différentes thématiques environnementales et d'en justifier la surface au regard des effets du projet au sein et autour de la Zac ;***
- ***d'évaluer les incidences cumulées du projet avec les autres projets localisés à proximité.***

## ***2.1 État initial***

Le dossier devrait rappeler l'état initial, décrire le nouvel état de référence en fonction des opérations réalisées depuis (CNM et gare Montpellier Sud de France, déplacement de l'A9, constructions, centrale géothermique...) et de la progression de la réalisation de la Zac, faire le retour d'expérience des mesures ERC déjà mises en œuvre. Il devrait également tenir compte des documents cadres qui ont été mis à jour depuis 2013 tels que le Scot Montpellier Méditerranée Métropole (2019) ou le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Rhône-Méditerranée 2022-2027. Les éléments pertinents du plan climat air énergie territorial solidaire (PCAETs, adopté en 2023), du plan de mobilité (prescrit en 2021) et du PLUi (engagé en 2015, arrêté en octobre 2024) devraient également être pris en compte.

***Pour la bonne compréhension du public, l'Ae recommande :***

- ***de rappeler les éléments pertinents de l'état initial de 2013 ;***
- ***de tenir compte des travaux déjà réalisés ou en cours qui conduisent à l'état actuel, nouvel état de référence, et du résultat du suivi des mesures prises pour éviter, réduire et compenser leurs incidences;***
- ***de décrire le nouvel état de référence pour l'ensemble des thèmes abordés dans une étude d'impact, notamment pour les thèmes non traités relevés par le présent avis (émission des gaz à effet de serre, imperméabilisation, régime des eaux, paysages, biodiversité et pollution de sols) ;***
- ***de mettre à jour la liste des plans et programmes à prendre en compte.***

### **2.1.1 Transport et mobilité**

La mise à jour du volet « transport et mobilité » de l'étude d'impact de 2013 présente « l'état actuel des déplacements » à l'échelle du seul projet urbain global Cambacérès. La Zac Cambacérès Nord est pourtant au sein de la « connexion internationale » de la métropole (Figure 3). Il est donc

nécessaire de décrire le scénario de référence en tenant compte de cette situation particulière et d'en tirer les conséquences en matière de définition de l'aire d'étude.

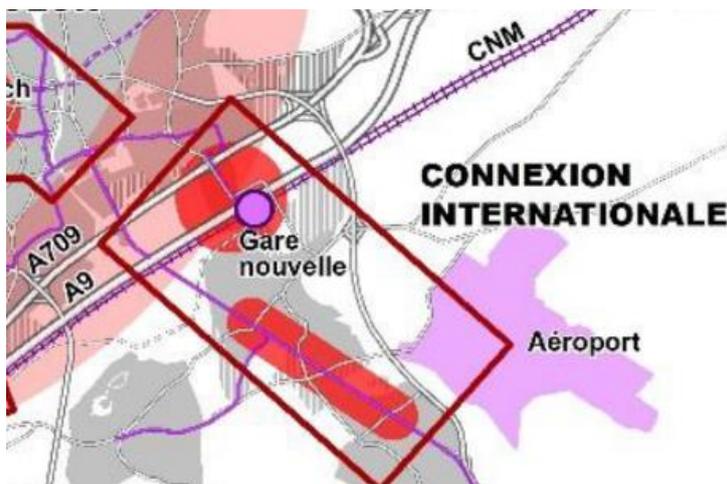


Figure 3 : connexion métropolitaine internationale - la Zac Cambacérès Nord s'inscrit dans le rond rouge (source : Scot 2019 - document d'orientation et d'objectif, non légendé)

Le volet « transports et mobilité » ne traite pas des risques accidentels liés au transport des matières dangereuses sur le CNM (fret) et l'A9, malgré la recommandation de l'avis n°2019-95 du 4 décembre 2019 sur l'extension de la ligne 1 du tramway.

### Infrastructures routières

L'état actuel du trafic routier se fonde sur une situation présentée en Figure 4, non datée, et ne décrit ni son évolution entre l'état initial de l'étude d'impact de 2013, ni les infrastructures routières initialement projetées et celles qui ont été effectivement réalisées entre 2013 et 2024.

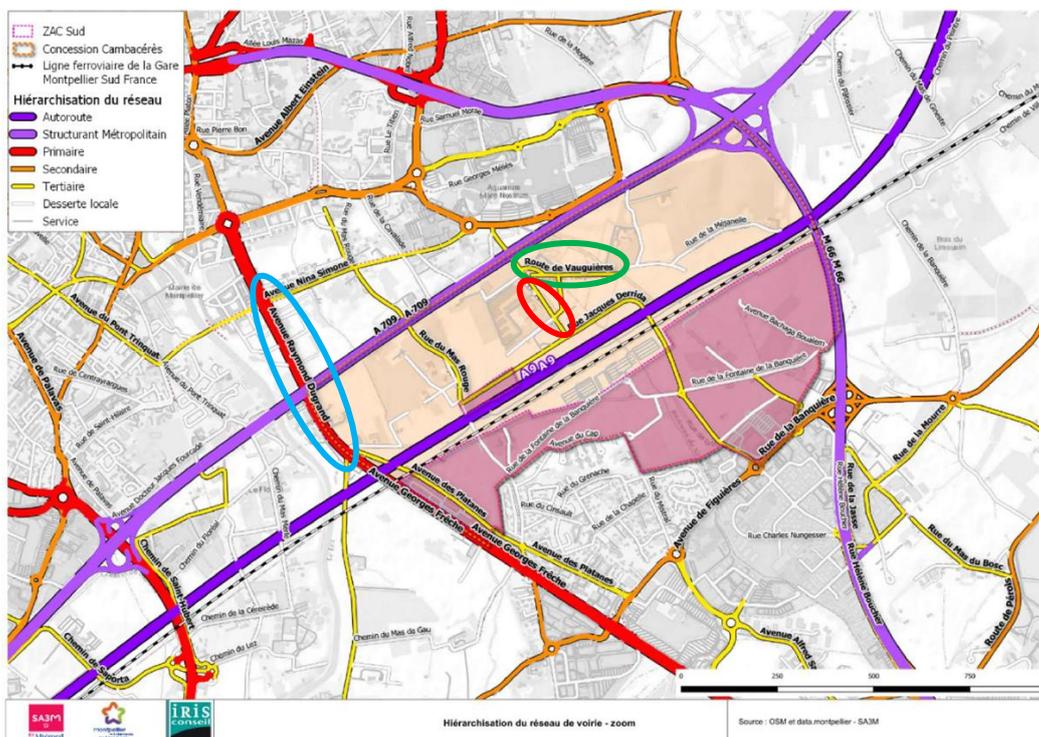


Figure 4 : hiérarchisation des voies dans et autour du projet urbain global Cambacérès (source : dossier, plan non daté)

Il a été indiqué aux rapporteurs que l'échangeur entre le nord de la Zac et le secteur de l'Odysseum, prévu dans le dossier initial, avait été abandonné au profit de la modification du pont enjambant l'A709 (destruction puis reconstruction d'un pont plus large, non décrites par le dossier). La logique des opérations « *requalification de la route de Vauguière pour desservir la gare* » (cercle vert sur la Figure 4), et « *réalisation du boulevard de la gare* » (cercle rouge) nécessiterait des explications. Il en est de même pour la réalisation du « *mail nord* » devant relier le boulevard de la gare (cercle rouge) et la D21 (ou avenue Raymond Dugrand, cercle bleu) à l'ouest.

Des mesures de trafic ont été réalisées du 8 au 14 juin 2023 sur douze points dont trois sur le site de la Zac et aucun entre le site de la Zac et l'Odysseum (pont sur l'A709) ; à cela s'ajoutent des comptages sur l'A709 et sur l'A9 (non localisés). Le dossier considère cinq classes de trafic applicables aux routes deux fois une voie (le boulevard de la gare était prévu en deux fois deux voies) : vert (faible), jaune (limité), orange (modéré), rouge (significatif) et rouge foncé (élevé). La source n'est pas précisée. Sur cette base, il présente une carte reproduite en Figure 5.

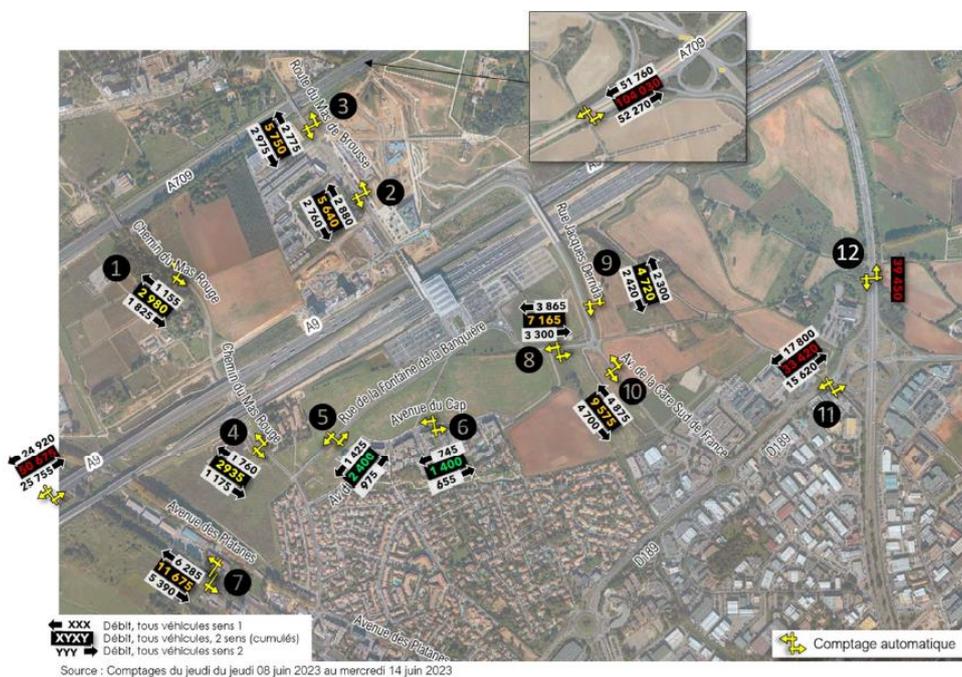


Figure 5 : synthèse des trafic moyens journaliers, par sens de circulation et global -jours ouvrés (source : dossier)

Sur le site de la Zac, les trafics automobiles sont modérés. Ces trafics ne sont pas mis en lien avec le nombre d'usagers déjà présents sur le site. Les poids lourds et véhicules légers ne sont pas différenciés. Les comptages relatifs aux directions prises aux différents carrefours, permettant d'identifier les flux et itinéraires, ont été réalisés le jeudi 8 juin 2023, exclusivement sur la partie sud du projet urbain global, sans que cette restriction fasse l'objet d'une justification. Il n'est tiré aucune conclusion sur le périmètre des usagers générant le trafic actuel et les itinéraires qu'ils empruntent à partir des réseaux structurants (A709, D66) et primaire (D21) desservant le projet urbain global Cambacérés. Le dossier considère que l'A9 et l'A709 ne sont pas directement connectées à la Zac. Si l'argument est acceptable pour l'A9, il ne l'est pas pour l'A709 qui dispose d'un échangeur avec les voies desservant Cambacérés par le nord et la D66 qui le dessert par le sud (D189).

Les données présentées ne permettent de définir ni un état de référence du type et nombre de véhicules actuellement utilisés par les usagers de la Zac, incluant la gare Montpellier Sud de France ni les itinéraires empruntés par les usagers des équipements déjà présents sur le site de la Zac.

L'étude des vitesses pratiquées montre que sur la quasi-totalité du projet urbain global les vitesses limites (30 km/h et 50 km/h selon les axes) sont dépassées. Il n'y a pas de mesure des vitesses pratiquées sur l'A709 (limitée à 90 km/h) ni sur l'A9 (limitée à 110 km/h).

### Transports collectifs et mobilités actives

Le dossier décrit succinctement la desserte routière « TaM »<sup>10</sup> et le réseau « liO »<sup>11</sup>. La légende d'une carte, peu lisible, cite également le réseau du Pays de l'Or et la « ligne de tramway » (sans numéro). À propos du réseau « liO » (ligne 606 : « Les Plages », ligne 620 « Aéroport »), le dossier indique : « une offre de transport intéressante, orientée sur la gare Sud de France, mais répondant imparfaitement aux besoins des futurs actifs de la zone », sans description de la desserte de l'aéroport et des territoires plus distants, ce qui peut sembler paradoxal au regard de la contribution de la Zac à la « connexion internationale »<sup>12</sup>. Les rapporteurs ont constaté que le parvis sud de la gare était doté d'arrêts de bus. Le dossier ne les décrit pas.

Les éléments présentés ne permettent pas de décrire l'offre actuelle en transports collectifs. Aucune analyse n'est fournie de la fréquentation (itinéraires, origine et nombre de voyageurs), ni de l'efficacité du report modal à l'échelle du PEM et entre les 2 gares ferroviaires de Montpellier (les trains TER ne desservant que la seule gare du centre-ville).

***L'Ae recommande de décrire de manière plus complète l'offre de transport collectif actuelle et de présenter des éléments quantitatifs de sa fréquentation par les usagers actuels de la Zac.***

Le réseau cyclable est décrit, même si la définition de la « voie verte » retenue et l'expression « aménagement mixte très confortable » nécessiteraient des précisions. Aucune analyse de la fréquentation (itinéraire, nombre d'usagers) n'est fournie.

La circulation des piétons n'est pas analysée alors qu'elle conditionne la fréquentation de la gare et des transports en commun.

***L'Ae recommande de présenter des analyses de l'usage des modes actifs de déplacement des usagers actuels du site de la Zac.***

---

<sup>10</sup> TaM, société publique locale (SPL) dont les actionnaires sont Montpellier Méditerranée Métropole, la Ville de Montpellier et, marginalement, la Ville de Pérols propose une palette de services sur le territoire de la métropole : 4 lignes de tramway, 41 lignes de bus, 57 vélostations et 19 véloparcs couverts VéloMagg, 9 P+tram offrant près de 5 000 places de stationnement automobile aux usagers du tramway, 6 parkings automobile en centre-ville, soit près de 4 000 places, 15 000 places de stationnement automobile sur la voirie à Montpellier, 35 stations de véhicule en autopartage en partenariat avec la société Modulauto (source : [Tam](#) – Transport de l'agglomération de Montpellier).

<sup>11</sup> Hérault Transport est le syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault Le réseau liO Hérault Transport comporte 68 lignes régulières, dessert 470 établissements scolaires grâce à 640 autocars et véhicules et 1 800 points d'arrêt dans tout le département.

<sup>12</sup> Selon [SNCF Gares & Connexions](#) : « La première ligne FlixBus à desservir cet arrêt sera la L1628 reliant Montpellier (Sabines et Sud de France) – Nîmes – Marseille (Saint-Antoine et Aéroport) – Toulon ». « En 2024, trois nouvelles lignes viendront desservir Montpellier Sud de France : • Marseille – Montpellier – Barcelone, Lyon – Nîmes – Montpellier, • Paris – Clermont-Ferrand – Montpellier (ligne de nuit) »

## 2.1.2 Bruit

Contrairement à l'étude d'impact initiale, sa mise à jour n'évoque pas le plan d'exposition au bruit aérien (PEB) de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée. Le dossier de 2013 fait référence au PEB applicable depuis le 15 février 2007. Le 14 mai 2019, le préfet de l'Hérault a transmis à Montpellier Méditerranée Métropole le « porter à connaissance » (PAC) d'une note de la direction générale de l'aviation civile en vue de la révision du PLUi de la métropole. Cette note décrit les nouvelles hypothèses et invite à la prudence, dans la mesure où le PEB actuel se fonde sur le report, à long terme, mais désormais peu probable des atterrissages sur une nouvelle piste, à l'est de la piste actuelle. Les évolutions possibles sont présentées en Figure 6. La zone dite « B » (essentiellement inconstructible au titre de l'art. L. 112-10 du code de l'urbanisme) s'étendrait jusqu'à la partie est du site de la Zac. L'Ae remarque que cette zone est devenue « non construite » dans la mise à jour du dossier de réalisation, sans explication. La zone dite « C » (certaines constructions y sont autorisées sous conditions) s'étendrait sur une large partie du site de la Zac.



Figure 6 : évolution prévue du PEB de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée (source : complément au « porter à connaissance » du préfet de l'Hérault à Montpellier Méditerranée Métropole le 14 mai 2019)

Il a été indiqué oralement aux rapporteurs que ce « PAC » avait été retiré. Cette information nécessiterait d'être documentée.

***L'Ae recommande de produire l'ensemble des informations relatives au plan d'exposition au bruit actuel de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée et à ses évolutions probables.***

La mise à jour consiste à la réalisation de nouvelles mesures et modélisations. Les points de mesures ayant évolué, sans justification, entre 2013 et 2023, les résultats ne sont pas comparables. La campagne de mesures acoustiques (bruit cumulé, toutes sources confondues) conclut à des niveaux sonores équivalents (LAeq) plus faibles en 2023<sup>13</sup>. Ces résultats étonnent et nécessitent des explications<sup>14</sup>, les mesures de 2013 ayant été faites en l'absence de la nouvelle A9, du CNM, de la

<sup>13</sup> En journée, niveau moyen de 6h à 22h (maximum de 59,5 décibels (dB(A)) contre 61,0 en 2013), la nuit, niveau moyen de 22h à 6h (maximum de 52,5 dB(A) contre 56,0 en 2013), et sur les mesures de courte durée, 30 mn (maximum de 61,5 dB(A) contre 63,0 en 2013)

<sup>14</sup> Le dossier indique que le détail des mesures acoustiques et du matériel utilisé sont disponibles en annexe, mais l'annexe ne figure pas au dossier.

gare et des lotissements désormais présents au nord de Lattes. Les résultats de la modélisation sont présentés en Figure 7.

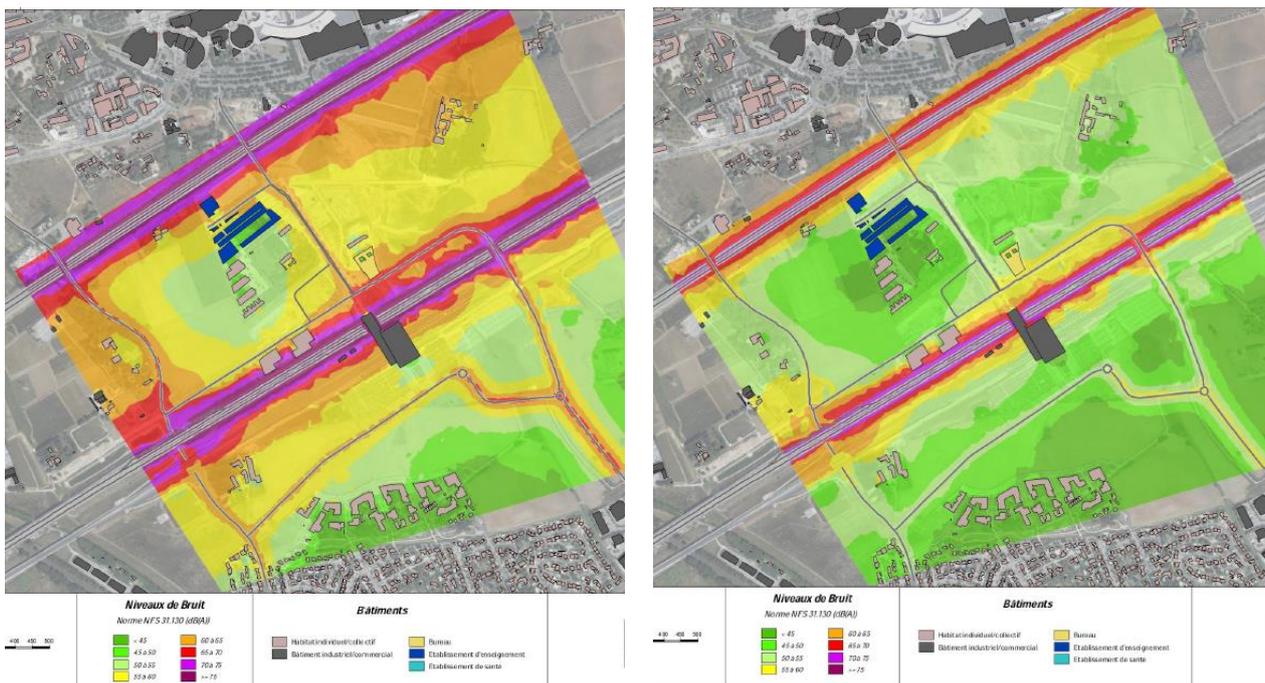


Figure 7 : situation de référence – carte de bruit horizontale, à 4 m, période diurne à gauche, et nocturne à droite (source : dossier)

Le trafic de la ligne ferroviaire, pourtant classée en catégorie 1, la plus sonore, et celui des véhicules motorisés empruntant les parkings du parvis sud de la gare ne semblent générer aucun bruit particulier, les enveloppes de bruit étant concentrées autour des seuls axes routiers. Les hypothèses faites sur le bruit lié au trafic aérien ne sont pas décrites alors que le projet se situe à proximité de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée.

Au regard des informations données par le dossier, les trafics moyens journaliers (TMJ) retenus sont les moyennes annuelles (TMJA) qui sous-estiment donc les TMJ des jours ouvrés où la fréquentation du site est la plus importante (lycéens, étudiants, employés...). Des hypothèses non justifiées sont faites sur le taux de poids lourds. Les vitesses retenues auraient dû s'appuyer sur les observations réalisées pour le volet « mobilité » et non sur les vitesses réglementaires, souvent dépassées.

L'Ae note que l'environnement (faune et flore) figure non seulement parmi les sources de bruit, mais qu'il est recensé comme « source de bruit prépondérante » sur deux points de mesure ponctuelle, notamment sur le point « PR9 » (limite sud du projet urbain global), comme le bruit généré par le trafic aérien. Faune et flore sont considérées comme source de bruit parasite sur cinq points de mesures en continu, y compris lorsque la circulation routière (A9, D66) et le trafic aérien sont prépondérants, ce qui nécessiterait des explications précises.

L'étude conclut à une ambiance dite « non modérée » en bordure de l'A709 et l'A9, et « modérée » au niveau des autres infrastructures routières existantes.

***L'Ae recommande de présenter des cartes de bruit fondées sur les mesures de vitesse effectivement constatées et donner des explications sur le bruit généré par la faune et la flore ainsi que sur la prise en compte de l'infrastructure ferroviaire et du trafic aérien.***

### 2.1.3 Qualité de l'air

L'étude d'impact actualisée est très significativement développée par rapport à l'étude d'impact initiale.

Le document liste un certain nombre de plans et programmes liés à la qualité de l'air s'appliquant sur la zone<sup>15</sup>. Il n'évoque cependant pas la zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) effective dans la métropole depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2022, ni comment, au-delà des objectifs généraux, ces documents sont pris en compte dans les hypothèses retenues.

Sa méthodologie s'appuie sur les recommandations de la [note technique du 22 février 2019](#) relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Au regard de cette note, elle retient un niveau d'étude II mais ne précise pas les hypothèses retenues conduisant à ce choix, en termes de niveau de trafic attendu et de densité de population sur la zone. Pour ce niveau d'étude, un certain nombre de polluants sont à prendre en considération. Pour ces polluants, l'étude compare à juste titre les données mesurées et modélisées non seulement aux critères nationaux de la qualité de l'air mais aussi aux lignes directrices de l'OMS qui ont inspiré la révision de la directive européenne sur la qualité de l'air adoptée en octobre 2024, qui fixe les nouvelles valeurs réglementaires applicables à partir de 2030 (avec en particulier des concepts de valeurs limites, valeurs cibles, exposition moyenne...). L'étude est particulièrement développée sur le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> et les particules fines PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> identifiés comme les principaux polluants d'origine automobile mais sans justifier particulièrement ce choix, alors que ce sont le benzène et les PM<sub>10</sub> qui avaient été retenus pour l'étude d'impact initiale.

Le dossier présente les données mesurées en 2022 par l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) dans l'air ambiant aux alentours de la zone d'étude. Il n'est pas justifié que seules deux des trois stations de mesures identifiées soient prises en compte, représentatives des niveaux de pollution « urbain trafic » et « urbain fond », et pas la troisième (Montpellier Sud périurbain) représentative du niveau « périurbain fond », a priori le plus proche du contexte actuel du site du projet. Depuis l'année 2011, utilisée comme référence dans l'étude d'impact initiale, les concentrations moyennes annuelles mesurées au niveau de ces stations ont significativement baissé concernant le NO<sub>2</sub> et les PM<sub>10</sub>, mais augmenté concernant le benzène. Cette évolution n'est cependant ni précisée ni expliquée.

Alors que l'étude d'impact initiale ne s'appuyait que sur des données bibliographiques, l'actualisation comporte une campagne de mesure par prélèvements passifs réalisée en 2023 pendant deux saisons contrastées sur le NO<sub>2</sub> et les PM<sub>10</sub>. Onze sites, dont deux seulement avec la mesure des PM<sub>10</sub>, sont choisis pour couvrir la zone d'étude et les différents contextes. Les contextes « urbain trafic » et « périurbain » ne sont représentés que par une station chacun. Aucune explication n'est cependant donnée sur le choix d'une seule catégorie de particules fines ni sur les choix d'échantillonnage.

Si toutes les concentrations moyennes annuelles mesurées en NO<sub>2</sub> et en PM<sub>10</sub> respectent la valeur réglementaire et l'objectif de qualité en vigueur, toutes les concentrations en NO<sub>2</sub> sont cependant supérieures à la valeur recommandée par l'OMS (une des deux pour les PM<sub>10</sub>) et, sur les points de

---

<sup>15</sup> PCAETs, schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet), plan de protection de l'atmosphère (PPA), plan régional santé-environnement (PRSE)

mesures à proximité immédiate de l'A9, de l'A709 et la D66, supérieures à la future valeur plafond réglementaire (2030). Il est noté des valeurs de pollution relativement élevées sur la station représentative du contexte « périurbain fond », au château de la Mogère donc en situation très représentative de la Zac, du fait de sa proximité avec les nombreux axes routiers.

Aucun bâtiment n'abritant de population vulnérable n'est présent ni prévu dans le territoire du projet.

***L'Ae recommande de justifier les choix méthodologiques effectués, notamment en matière de niveau d'étude et de polluants mesurés et de préciser de quelle manière les documents de planification en matière de qualité de l'air sont pris en compte.***

## ***2.2 Analyse de la recherche de solutions alternatives et du choix du parti retenu***

Le dossier ne présente pas les objectifs et motivations de l'évolution du projet réaffectant de l'immobilier initialement prévu pour le logement vers le tertiaire et l'enseignement. Les rapporteurs ont compris lors de leur visite que l'évolution annoncée du PEB de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée avait joué un rôle déterminant dans cette réflexion, sans que rien dans le dossier ne l'indique. Les conséquences sociales sur la demande en logement identifiée sur le secteur avant l'aménagement de la Zac et celle qu'elle va contribuer à faire croître ne sont pas non plus évoquées (les logements prévus sur la Zac étaient destinés à héberger 5 000 habitants soit près de 2 % de la population de la commune de Montpellier).

Le dossier n'indique pas les solutions alternatives étudiées. En particulier, aucune réflexion n'est mentionnée au regard des enjeux d'exposition des usagers à la pollution de l'air et au bruit, ou d'artificialisation des sols.

***L'Ae recommande de présenter les objectifs et motivations ayant conduit à la modification du projet, les solutions alternatives raisonnables étudiées et la justification du choix effectué au regard de leurs incidences comparées sur l'environnement et la santé humaine.***

## ***2.3 Analyse des incidences du projet, mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences et leur suivi***

Le dossier ne présente aucun dispositif de suivi des mesures ERC (objectif, trajectoire) et aucune mesure corrective en cas d'écart aux objectifs.

***L'Ae recommande de mettre en place un dispositif de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, incluant des mesures correctives en cas d'écart aux objectifs.***

### **2.3.1 Transport et mobilité**

Le dossier ne décrit pas les travaux restant à réaliser (suppression des ouvrages provisoires, construction des nouveaux ouvrages). Les cartes présentées pour les circulations routières, par exemple, ne permettent de différencier les ouvrages existants de ceux restant à réaliser (Figure 8). Les différences avec le projet qui fait l'objet de l'étude d'impact de 2013 ne sont pas expliquées.

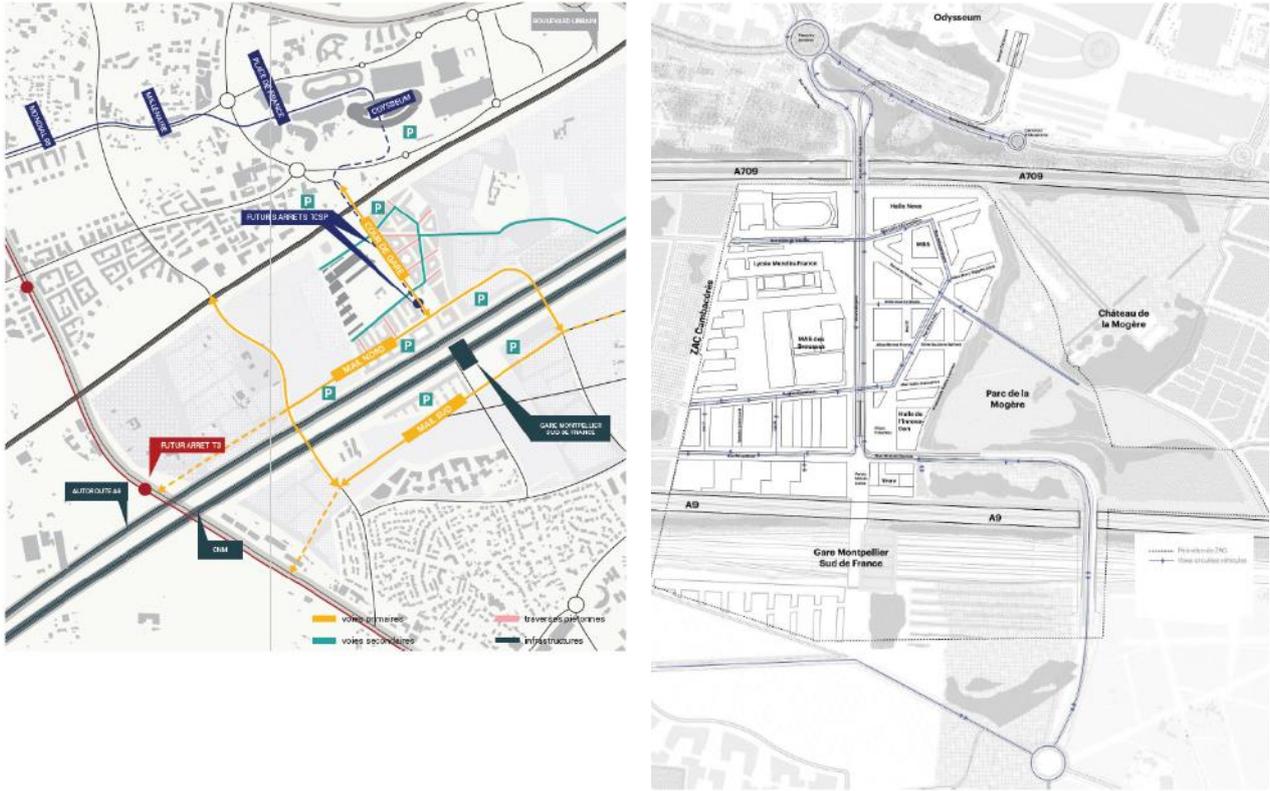


Figure 8 : trames viaries, vision d'ensemble (à gauche), détail sur la Zac (à droite) (source : dossier)

Certains éléments sont mal identifiés. Ainsi le « mail sud » est rarement décrit, alors que le dossier précise que « deux boulevards parallèles aux grandes infrastructures, le mail nord et le mail sud, traversent l'ensemble du projet et en constituent l'une des armatures principales. ». Les cartes ne figurent pas les accès au parvis sud de la gare (parkings automobiles, arrêt de bus) ; la route de Vauguières, qui traverse le parc de la Mogère, semble parfois s'arrêter au niveau du Château de la Mogère alors qu'il a été confirmé aux rapporteurs que ce n'était pas le cas, même si son tracé a été fortement réduit par la déviation de l'A9.

Le dossier présente de manière incidente une modification de l'opération d'extension de la ligne 1 du tramway, alors qu'elle paraît substantielle, à savoir la réduction de deux à un seul arrêt sur le périmètre de la Zac, sans que l'actualisation de l'étude d'impact correspondante ne soit intégrée au dossier

Le dossier décrit les incidences du projet sur le trafic routier au sein du projet urbain global. Pour ce faire, il compare les moyennes annuelles des TMJ 2023 et 2028, alors que l'état initial présente ces valeurs sur les seuls jours ouvrés, plus représentatifs de l'activité essentiellement tertiaire de la Zac. Ce n'est donc pas comparable. Par ailleurs, les cinq classes de trafic ne sont pas utilisées et le nombre de points de mesure et de projection est réduit sans justification. Les hypothèses de la modélisation ne sont pas présentées.

Le dossier décrit longuement les calculs de besoins en stationnement automobile. Une SDP est détaillée par lot (chacun identifié par son code), le total aboutissant à 316 703 m<sup>2</sup>, inférieure à la SDP habituellement donnée par le dossier (± 400 000 m<sup>2</sup>). Le dossier fait des hypothèses sur le « nombre d'emplois », qui n'est pas indiqué. En tout état de cause, la modélisation devrait prendre en compte le nombre total d'utilisateurs attendus, également inconnu. Le volet « air et santé » fait des

hypothèses sur la population exposée aux polluants, soit 3 249 personnes, stable jusqu'à 2058. Le dossier indique pourtant que 5 092 places de stationnement automobile privé sont prévues pour une demande qui varie de 4 101 à 6 914 places selon la part des employés et des étudiants qui viennent en voiture. Ces chiffres sont incohérents. De plus, les parkings présents au sud de la gare, dont l'avenir est incertain, les voyageurs en transit, les usagers des lycée, gymnase et stade ou les visiteurs du parc de la Mogère ne semblent pas pris en considération. Les parkings étant, semble-t-il, installés sous les différents lots, il n'est pas précisé si leur accès est libre et permet leur mutualisation, comme cela est présenté dans les calculs. En effet certains lots n'ont pas de parking privé ou sont en déficit de places de stationnement privé dans tous les scénarios. En cas de déficit de places, le dossier compte sur le changement de comportement de mobilité en faveur des transports en commun et des mobilités actives ainsi et s'appuie sur la construction d'un éventuel parking silo, non situé dans la Zac, accompagnant un durcissement du nombre de places de stationnement par unité de SDP. Le risque de stationnement hors des places prévues n'est pas analysé.

L'offre de transport en commun et de mobilités actives est décrite, sans toutefois évaluer les possibilités de mobilité multimodale des usagers de la Zac, leurs trajets ne faisant pas l'objet de scénarios. L'argument de la gratuité des transports en commun au sein de la métropole pour justifier la fréquentation croissante des transports en commun devrait être documenté. En effet, non seulement cette gratuité ne s'applique qu'aux résidents de la métropole, et la part des usagers résidents n'est pas connue, mais les effets de la gratuité sur le report modal font débat<sup>16</sup>. La facilité d'accès aux arrêts, la commodité des horaires, les fréquences, le cadencement, l'articulation avec les TER et la sécurité des usagers sont autant de facteurs de réussite non décrits. S'agissant des mobilités actives, l'Ae note, par exemple, que la sécurisation des cycles stationnés est uniquement assurée par des arceaux, qu'une seule vélostation « Vélomag » est prévue sur le parvis nord de la gare, avec 8 places, et que les accès piétons et cycles aux gymnase, stade, parc de la Mogère et parvis sud de la gare ne sont pas identifiés. Il n'y est pas prévu d'arceaux.

***L'Ae recommande de reprendre l'analyse de la demande en stationnement automobile et des réponses apportés par les parkings privés et publics en prenant en considération l'ensemble des usagers de la Zac et leurs besoins spécifiques. Elle recommande d'analyser les possibilités de recours aux transports en commun et aux mobilités actives selon les types d'usagers et de justifier le dimensionnement du stationnement vélo en fonction des objectifs affichés pour le développement de son usage.***

Le bilan des incidences temporaires des ouvrages déjà réalisés ou en cours de réalisation (modification du pont sur l'A709, gare, extension de la ligne 1 du tramway, voiries dont les voiries provisoires, parkings automobiles dont les parkings provisoires) n'est pas réalisé.

Les incidences temporaires et permanentes sur l'environnement (gestion des eaux, effets sur la biodiversité, besoins en matériaux...) des ouvrages à venir (voiries, parking, itinéraires des modes actifs) ne sont pas décrites. Le nombre et la nature des véhicules de chantier présents sur le site, susceptibles d'avoir des incidences sur les usagers de la Zac, n'est pas évalué.

***L'Ae recommande de décrire la nature des travaux à venir, de préciser et justifier les différences avec le projet initial et d'en déduire les incidences temporaires et permanentes.***

---

<sup>16</sup> « [Les enseignements du GART sur la gratuité des transports publics](#) », 2019 (source : groupement des autorités responsables de transport (GART))

### 2.3.2 Bruit

Le dossier présente les hypothèses de trafics automobiles journaliers prises en compte dans l'étude acoustique à l'horizon 2058 (achèvement + 20 ans) avec et sans projet. Ces hypothèses souffrent de différentes imprécisions méthodologiques : sans projet, le nombre de véhicules motorisés augmente sans explication ; il n'y a pas d'hypothèse sur l'évolution de la motorisation des véhicules ; le taux de poids lourds est souvent fixe entre la situation actuelle et 2058, avec et sans projet, il diminue toutefois sur l'A9 et l'A709 ; il n'y a pas d'hypothèse sur le trafic ferroviaire alors que le nombre de voies évolue<sup>17</sup> ainsi que, potentiellement, la vitesse des trains<sup>18</sup>, les modalités de calage du modèle ne sont pas précisées. Par ailleurs, le dossier indique que les données de circulation routière utilisées sont celles de l'horizon d'achèvement, soit 2038.

***L'Ae recommande de justifier les hypothèses de motorisation et de trafic retenues, y compris pour le trafic ferroviaire, pour calculer ses incidences sur le bruit au sein de la Zac.***

Le dossier indique que les règles d'isolement acoustique des bâtiments neufs ne s'appliquent pas dans la mesure où : « *le projet porte uniquement sur la construction de bâtiments tertiaires (activités/bureaux) et d'enseignement supérieur. Aucun logement ne sera construit* », ce qui est contradictoire avec d'autres parties du dossier. L'arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, précise qu'« *on entend par établissement d'enseignement les écoles maternelles, les écoles élémentaires, les collèges, les lycées, les établissements régionaux d'enseignement adapté, les universités et établissements d'enseignement supérieur, général, technique ou professionnel, publics ou privés* ». La situation des établissements d'enseignement supérieur est donc à documenter précisément.

***L'Ae recommande de clarifier les règles applicables aux bâtiments neufs, y compris aux établissements d'enseignement supérieur.***

L'enveloppe urbaine qui borde l'A9 et le CNM au sud de la Zac, est en partie réalisée. Elle est composée d'un ensemble de bâtiments tertiaires dont les façades jointives font obstacle à la propagation du bruit émis par ces infrastructures ainsi que le prévoyait le dossier de 2013. Les « double peaux ou courettes », la position finale des parkings automobiles, la nature exacte des « bandes généreusement plantées d'arbres » qui devaient assurer un rôle de réduction de l'impact du bruit, ne sont pas décrites ; leur influence réelle sur les niveaux de bruit n'est pas mesurée, pas plus que celle du remplacement des constructions à l'extrémité est de la Zac par un « *merlon acoustique* ».

Les résultats de la modélisation à l'horizon 2058 sont présentés en Figure 9.

---

<sup>17</sup> Selon l'avis n°2014-28 : « *Le plan de voies de la gare comptera à terme 8 voies dont 6 à quai (4 voies seront mises en service en 2017)* ».

<sup>18</sup> Oc'via, titulaire du contrat de partenariat public-privé du CNM, indique : « *La vitesse maximale sur cette ligne est de 220 km/h pour les TGV (évolutive vers le 300km/h), et de 120 km/h pour le fret* »

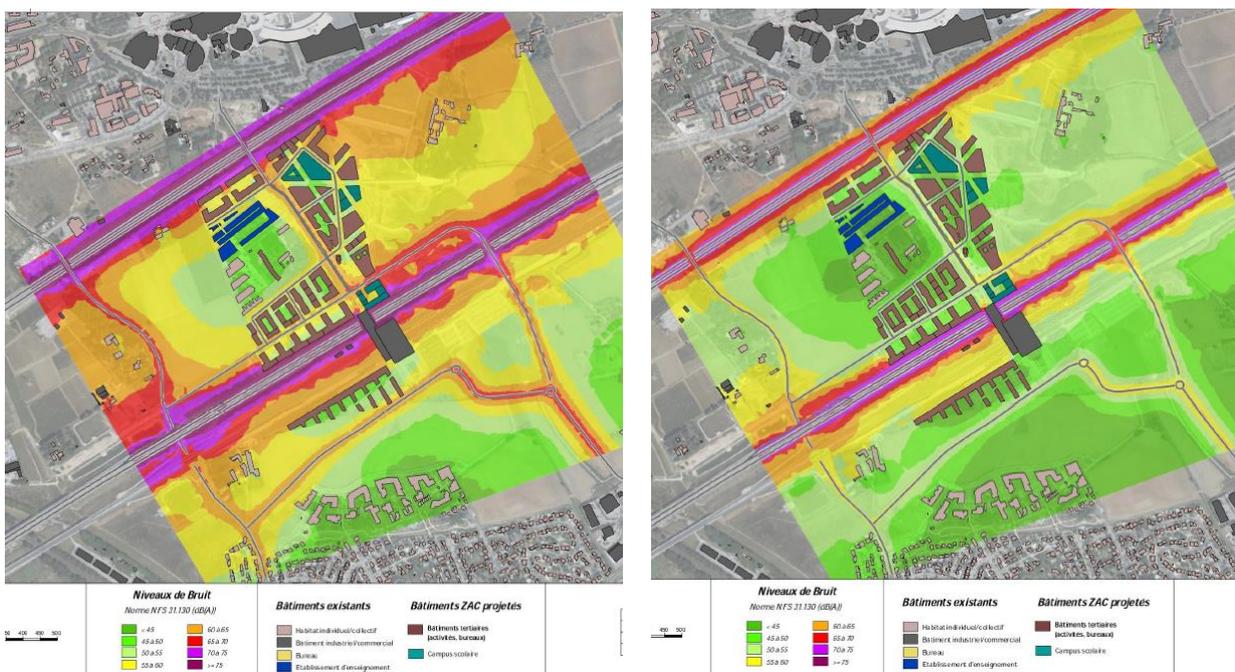


Figure 9 : situation future – carte de bruit horizontale, à 4 m, période diurne à gauche, et nocturne à droite (source : dossier)

Aucune évaluation de l'impact sanitaire du bruit n'est faite. Elle n'existait pas dans l'étude d'impact de 2013.

**L'Ae recommande de présenter une évaluation de l'impact sanitaire du bruit sur les différentes catégories d'usagers de la Zac, en phase chantier et aux horizons 2038 et 2058.**

### 2.3.3 Qualité de l'air

L'étude inclut une modélisation des émissions et des concentrations en polluants comparant la situation actuelle et les scénarios de référence (fil de l'eau) et avec projet, aux horizons 2038 (achèvement de la Zac) et 2058 (achèvement + 20 ans). Ces modélisations ne peuvent être comparées à celle de l'étude initiale qui s'était limitée à une modélisation des émissions à l'horizon 2035 et sans aucune explication méthodologique. L'actualisation ne porte que sur la phase « exploitation » de la Zac et n'apporte aucun élément sur l'impact des émissions sur les usagers de la Zac lors de la phase chantier, liées au trafic routier et aux activités de construction.

Les modélisations réalisées s'appuient sur des hypothèses d'évolution du trafic automobile dans la zone d'étude qui sont présentées, sans toutefois les justifier ou préciser leur origine. Or ces données ne sont manifestement pas issues du volet « mobilité et transport » qui n'évoque ni scénario de référence ni horizon 2058. Elle s'appuie également sur une actualisation de 2022 de la répartition du parc automobile par type et par combustible produite par l'UGE-IFFSTAR, non référencée. Le tableau qui paraît en être extrait contient de multiples valeurs aberrantes (sommées de % par type de véhicule et par année supérieures à 100 %).

L'augmentation du trafic routier, dont l'effet dépasse celui de l'évolution de la motorisation favorable prévue du parc automobile, conduit à une nette augmentation des émissions de polluants par rapport au scénario de référence : +17 % aux horizons 2038 et 2058.

Concernant les concentrations en polluants dans l'aire d'étude, les valeurs modélisées pour la situation actuelle ne sont pas rapprochées des valeurs effectivement mesurées. L'étude fait l'hypothèse d'une pollution de fond constante aux horizons 2038 et 2058. Ces choix ne sont pas justifiés et la part de cette pollution de fond dans les concentrations locales n'est pas non plus précisée. La modélisation conclut à une faible réduction des concentrations par rapport à la situation actuelle et à une augmentation très faible par rapport au scénario de référence aux deux horizons étudiés (de l'ordre de 1 % en NO<sub>2</sub> et 0,25 % en PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub>). Lorsque des dépassements des valeurs recommandées par l'OMS subsistent, elles ne sont pas liées au projet.

L'incidence de cette pollution a été évaluée par la méthode de l'indice d'exposition de la population à la pollution (IPP), pour les seuls NO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub> (l'étude initiale l'avait calculé pour le seul benzène, polluant dont la concentration a augmenté mais qui disparaît de l'étude). Il est fait pour cela l'hypothèse d'une population constante sur la zone (à 3 249 habitants, très majoritairement concentrée dans le quartier de Boirargues en dehors de la Zac). Ceci ne permet pas de prendre en compte la très forte augmentation prévue de la fréquentation de la zone liée au développement du projet. Avec ces hypothèses, l'étude conclut à une faible augmentation de l'exposition de la population, mais note que cette augmentation sera plus élevée au niveau de la Zac, là où la population est (aujourd'hui) la plus faible. L'accroissement de la population exposée aux niveaux de pollutions existants dans la zone, et qui vont se maintenir à des niveaux très élevés, n'est donc pas pris en compte dans l'étude d'impact.

Le dossier ne prévoit pas de mesures d'évitement ni de compensation, mais des mesures de réduction, en premier lieu via la limitation des déplacements automobiles : développement de la desserte par les transports collectifs et aménagement de voies cyclables, limitation du stationnement automobile. Il est aussi évoqué le rôle de limitation de la pollution de l'air due aux autoroutes grâce aux enveloppes bâties protectrices et aux merlons dont l'implantation est prévue de long de l'A9 et de l'A709. Le texte mentionne cependant l'impact acoustique de ces mesures et non celui sur la qualité de l'air. L'impact positif de la végétation qu'il est prévu de favoriser dans la trame urbaine est également brièvement évoqué. Aucune quantification de l'impact de ces mesures, dont certaines sont déjà réalisées, sur les émissions, les concentrations ou l'exposition à la pollution n'est précisée.

Aucune évaluation sanitaire n'est intégrée à l'étude sans que cela ne soit justifié. La note technique du 22 février 2019 précise bien que l'IPP ne doit pas être considéré comme un indicateur sanitaire et recommande cette évaluation des risques sanitaires en cas de très forte densité de trafic routier ou de population. L'étude d'impact initiale comportait une telle évaluation des risques sanitaires (calcul des ratios de danger pour le benzène et les PM<sub>10</sub>), tout comme l'étude d'impact de l'extension de la ligne 1 du tramway. Par ailleurs, les décisions et avis de l'Ae relatifs aux projets sur cette zone pointaient tous l'enjeu sanitaire lié au développement prévu de populations fortement exposées à la pollution de l'air. À titre d'exemple, l'avis de l'Ae sur l'extension de la ligne 1 du tramway jugeait l'évaluation des risques sanitaires insuffisamment détaillée et recommandait de procéder à une nouvelle évaluation, en quantifiant notamment les mesures ERC des risques sanitaires, notamment cancérogènes.

***L'Ae recommande:***

- ***d'intégrer les impacts liés à la phase chantier ;***

- *de préciser et justifier les différentes hypothèses retenues, notamment en termes de trafic automobile et de densité de population ;*
- *de prendre en compte l'ensemble des polluants dans les résultats ;*
- *de procéder à une évaluation des risques sanitaires liés à tous les polluants.*

#### 2.3.4 Énergie et gaz à effet de serre

Le dossier indique que la conclusion de l'étude d'impact initiale est maintenue dans la mesure où la constructibilité est quasiment intégralement affectée à l'immobilier de bureau et à l'enseignement. Selon le dossier, la consommation énergétique des bureaux est moindre que celle du résidentiel, ce qui justifie de ne pas l'actualiser sur cette thématique. Un simple rappel qualitatif des mesures ERC initialement prévues est inclus, certaines mesures étant en cours de mise en œuvre et la centrale géothermique et le réseau de chaleur et de froid opérationnels. Par ailleurs, le programme des équipements publics actualisé indique : « *compte tenu de la desserte de la zone en chauffage urbain complété ou non par d'autres modes de production à partir d'énergies renouvelables, il n'est pas prévu de distribution de gaz à l'échelle du quartier sauf besoin ponctuel* ».

Compte tenu de l'avancement du projet (nombreux bâtiments construits ou permis de construire accordés, centrale géothermique et réseaux opérationnels), il est attendu que la mise à jour de l'étude d'impact précise les sources d'énergie utilisées, les quantifie et en déduise le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES), l'étude d'impact initiale étant essentiellement qualitative. Les effets de la modification du projet doivent être décrits. Plus largement, l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies produites à partir de ressources renouvelables prévue par l'article L. 128-4 du code de l'urbanisme et annexée à l'étude d'impact initiale aurait dû être mise à jour.

Une évaluation de la consommation énergétique liée au trafic routier est incluse dans le volet « air et santé ». Cette évaluation souffre des carences déjà relevées en termes méthodologiques. Elle indique que cette consommation énergétique devrait fortement réduire aux horizons 2038 et 2058, mais se situer en nette augmentation par rapport au scénario de référence : +17 % aux 2 horizons. Ceci s'explique par une augmentation du trafic routier dont l'effet dépasse celui de l'évolution prévue du parc.

Une actualisation de l'étude d'impact en matière de phénomène d'îlot de chaleur urbain est également nécessaire. Cette actualisation devra prendre en compte la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique ([Tracc](#)), adoptée par le ministère chargé de la transition écologique, les projections climatiques réalisées à l'échelle des communes et intercommunalités par Météo-France aux horizons 2030, 2050 et 2100 (outil [Climadiag](#)), ainsi que le PCAETs de la métropole.

Enfin, aucun élément d'appréciation n'est apporté concernant la contribution des constructions (matériaux mis en œuvre, transport, engins de chantier) de la Zac à la thématique énergie - émissions de GES, ce qui constitue une carence majeure.

***L'Ae recommande de compléter le dossier par :***

- *une mise à jour de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement de la production d'énergie à partir de ressources renouvelables ;*

- *une actualisation quantifiée des effets du projet en matière de consommation énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre (en particulier liée aux matériaux mis en œuvre, bâtiments et aux transports, y compris l'extension de la ligne 1 du tramway) en phase d'exploitation et de chantier, de production d'énergie à partir de ressources renouvelables, et d'effet d'îlot de chaleur urbain ;*
- *l'intégration de l'évaluation des incidences de la centrale géothermique.*

### 2.3.5 Régime des eaux

Le dossier initial reposait sur le schéma directeur d'aménagement hydraulique « du secteur Oz » (bassins versants 2 et 5 du Nègue–Cats ainsi qu'une partie du bassin versant de la Lironde (Figure 10) et du schéma directeur hydraulique du Nègue–Cats, en cours d'élaboration en 2013. Ces schémas permettent de mutualiser les compensations hydrauliques des aménagements liés à l'A9 déplacée, au CNM et à l'urbanisation du projet urbain global, grâce aux bassins dits de « compensation à l'imperméabilisation », ainsi que d'améliorer les écoulements sur les zones à enjeux situés à l'aval (au sud) du projet urbain global grâce aux bassins dits d'« écrêttements ».

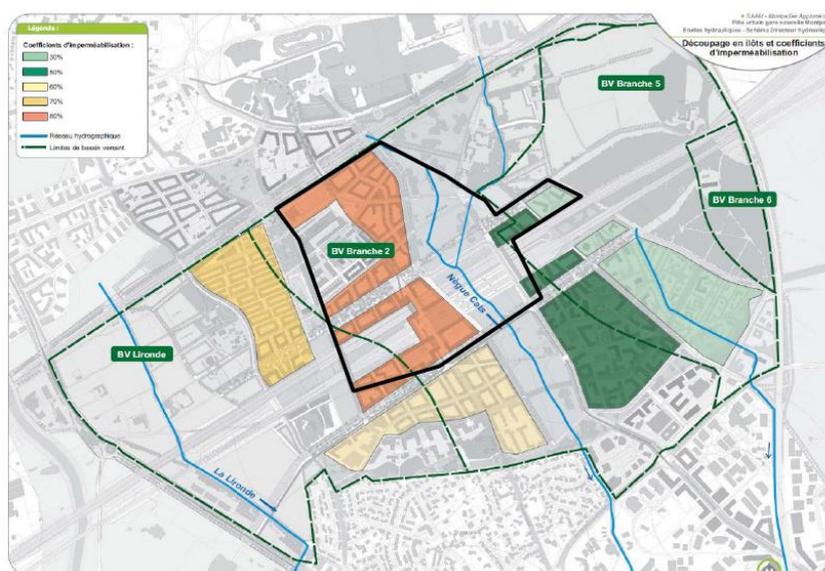


Figure 10 : bassins versants concernés par le projet urbain global et la Zac Cambacérés Nord (source : dossier initial)

Depuis, le [schéma directeur du Nègue–Cats](#) a été finalisé (janvier 2014) et la préfecture de l'Hérault en a pris acte et validé les principes par courrier en 2014<sup>19</sup>. Le préfet a délivré une autorisation pour l'aménagement des bassins « écrêtement » de l'opération « Parc de la Mogère » à la SA3M le 31 janvier 2017 venant compléter les bassins « compensation à l'imperméabilisation » déjà autorisés.

La complexité de la gestion hydraulique du secteur, les différentes autorisations au titre de la loi sur l'eau obtenues, l'évolution du programme de la Zac, le résultat du suivi des mesures ERC et, surtout, l'évolution des connaissances en matière de pluviométrie et de régimes des eaux actuels et futurs devraient conduire à la mise à jour de cette thématique.

<sup>19</sup> Courrier de la direction départementale des territoires et de la mer l'Hérault [du 27 mars 2014](#).

### 2.3.6 Paysages

Le dossier indique que la conclusion de l'étude d'impact initiale est maintenue dans la mesure où l'évolution du projet ne se traduit par aucune évolution notable.

Néanmoins, les évolutions du projet affectent des éléments importants pour le paysage futur du site du projet, tant la modification de la voirie et du maillage végétal qui doit l'accompagner que de l'implantation des bâtiments de la Zac. Il ressort également de la visite que la hauteur des bâtiments, non évoquée dans les documents, va sensiblement s'accroître pour compenser la réduction des emprises, ce qui s'accompagne d'un impact paysager potentiellement significatif, même s'il a été indiqué aux rapporteurs que la hauteur des bâtiments est limitée par la présence de l'aéroport. Inversement, le fait que la parcelle à l'extrémité est du projet (environ 3 ha) ne sera pas bâtie peut constituer une évolution positive pour le paysage.

Or, il a bien été identifié que le paysage constitue un enjeu fort avec des incidences négatives importantes du projet, compte tenu de l'urbanisation nouvelle d'environ 30 ha et la présence, au cœur du projet, du château de la Mogère, monument historique, et site classé avec son parc.

### 2.3.7 Biodiversité

Le dossier indique que la conclusion de l'étude d'impact initiale est maintenue dans la mesure où l'évolution du projet ne se traduit par aucune évolution notable en lien avec cette thématique. Un simple rappel qualitatif des mesures d'évitement et de réduction initialement prévues est inclus, en précisant que certaines mesures sont achevées (aménagement du parc de la Mogère et diagnostic diachronique). Aucune précision n'est donnée sur la mise en œuvre de mesures compensatoires (notamment la recréation de la ripisylve du Nègue-Cats dont les rapporteurs ont constaté qu'elle ne s'était pour l'instant pas développée), ni aucun résultat des mesures de suivi (notamment pour vérifier la création de nouveaux habitats d'espèces au niveau du parc, ou encore la préservation des individus et des habitats des espèces protégées identifiées et de leurs fonctionnalités : Agrion de Mercure (insecte) dans le ruisseau du château de la Mogère, Chevêche d'Athéna et Huppe fasciée (oiseaux) au Domaine des Brousses.

Compte tenu de l'évolution du projet, et en particulier du fait que la parcelle à l'extrémité est du projet (environ 3 ha) ne sera pas bâtie, une actualisation permettrait de prendre en compte la réduction des incidences sur ce thème.

### 2.3.8 Pollution des sols

Cette thématique n'est pas traitée, alors que cet enjeu est bien présent sur ce site. En effet, dans sa décision du 2 septembre 2020 (Ynov), l'Ae avait relevé que *« des anomalies significatives en composés métalliques (sur brut) au regard des critères EMQS (base de données INDIQUASOL) retenus comme significatifs du bruit de fond géochimique pour le plomb et le mercure sur la zone de sondage SD1 (0 à 2 m) ont été constatées ; que les terres représentées par les échantillons ne sont pas caractérisées comme inertes et que lors de l'évacuation hors site, les terres devront être dirigées vers une filière spécifique ; qu'un diagnostic complémentaire s'avère nécessaire afin de discriminer les « zones non inertes » ; que le volume et les modalités de gestion des futurs déblais doivent en conséquence être précisés étant noté notamment que la présence éventuelle de remblais d'origine et de nature non connues ne peut être écartée ».*

La décision de soumission précisait que l'actualisation de l'étude d'impact du projet de Zac pris dans son ensemble devrait couvrir la thématique de la pollution des sols ; ce point a été confirmé dans la réponse au recours formé par le maître d'ouvrage. Or il n'a pas été tenu compte de cette recommandation dans la présente actualisation, ce qui ne permet pas d'apprécier l'importance de cet enjeu à l'échelle de la Zac ni les mesures prises pour le traiter.

#### ***2.4 Résumé non technique***

Le dossier présenté n'inclut pas de mise à jour du résumé non technique de l'étude d'impact de 2013 mais un simple volet introductif. Ce document ne peut en tenir lieu puisqu'il ne reprend pas les résultats de l'actualisation de l'étude d'impact mais présente de manière succincte les modifications du projet et les choix retenus pour réaliser l'actualisation. Or, le résumé non technique est une pièce nécessaire à l'appropriation du projet, de ses incidences et des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation pour y remédier. Il doit permettre au public de participer au processus décisionnel en étant préalablement éclairé par le contenu du dossier.

***L'Ae recommande de mettre à jour le résumé non technique de l'étude d'impact initiale et d'y prendre en compte les conséquences des recommandations du présent avis.***