



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Décision de l'Autorité environnementale, après
examen au cas par cas sur le « projet Ynov
Cambacérès (lot E1) » sur la Zac 0z1 à
Montpellier (34)**

n° : F-076-20-C-0099

Décision du 2 septembre 2020
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable adopté le 26 août 2020 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale (préfet de région) du 4 octobre 2013 sur le dossier de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Oz1 « Cambacérès » ;

Vu l'avis délibéré de la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable n° 2014-28 du 23 avril 2014 sur le projet « Gare nouvelle de Montpellier » (34) qui s'inscrit dans le périmètre de la ZAC Oz1 « Cambacérès 1 » ;

Vu l'avis délibéré de la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable n° 2018-75 du 24 octobre 2018 sur la révision du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Montpellier Méditerranée Métropole (34) ;

Vu l'avis délibéré de la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable n° 2019-95 du 4 décembre 2019 sur l'extension de la ligne 1 du tramway vers la gare de Montpellier-Sud-de-France ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas n° F-076-20-C-0099 (y compris ses annexes) relatif au projet de construction d'un programme mixte de constructions sur le lot E1 dénommé « projet Ynov Cambacérès (lot 1) » au sein de la ZAC Oz1 « Cambacérès 1 » sur la commune de Montpellier (34) ;

Considérant la nature de l'opération prévue,

- qui consiste à édifier dans la ZAC Oz1, dénommée « Cambacérès 1 », sur le lot E1 d'une superficie de 0,54 hectares, une surface de plancher (SDP) totale d'environ 19 800 m² ;
- qui prévoit un programme de constructions comprenant une école d'enseignement supérieur d'environ 4 800 m², un espace de « co-working » d'environ 1 700 m², des bureaux d'environ 9 000 m², un hôtel-restaurant d'environ 4 300 m² (comprenant un restaurant de 600 m²), un parking, commun aux différentes activités, souterrain sur deux niveaux totalisant 315 places (dont 50 places dédiées à l'hôtel) accessibles au public et des locaux pour vélos d'environ 215 m² ;
- qui prévoit des bâtiments d'une hauteur de 5 à 7 étages, un cœur d'îlot paysager et des terrasses collectives ;

Considérant la localisation de l'opération prévue, sur la commune de Montpellier :

- au sein de la ZAC Oz1 « Cambacérès 1 », d'une superficie de 60 hectares, qui comprend la gare de Montpellier-Sud-de-France, 400 000 m² de surface de plancher dont 130 000 m² de bureaux et 2 000 à 2 500 logements, qui a pour objet d'assurer la desserte et les conditions de l'intégration urbaine du pôle d'échange multimodal (PEM) Montpellier-Sud-de-France (notamment les voiries d'accès à la gare et les réseaux indispensables à son fonctionnement), la réalisation d'un pôle d'affaires et des articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants en liaison avec la prolongation de la ligne 1 de tramway (depuis Odysseum ; la ZAC OZ1 s'inscrit elle-même dans le cadre d'un projet urbain global dénommé « Oz Montpellier Nature Urbaine » sur environ 350 ha, dont elle constitue la première phase d'aménagement ;
- le lot E1 est situé en face de la gare TGV Montpellier-Sud-de-France (mise en service le 6 juillet 2018), à 50 mètres du futur arrêt de tramway F. Héritier, à proximité du parc de la Mogère, du Château de la Mogère et du Lycée Pierre Mendès France, entre la route de Vaugières et l'autoroute A9 ;
- dans le périmètre de protection du monument historique classé « Château de la Mogère », situé en bordure immédiate du périmètre de la ZAC ;
- dans une plaine entre deux cours d'eau (la Lironde et le Nègues-Cats, dans le bassin versant de ce dernier), dans un contexte méditerranéen et une zone sensible aux remontées de nappes (données BRGM) ; en limite de la zone rouge R de plan de prévention des risques inondation (PPRI) « Basse vallée du Lez et de la Mosson », approuvé en janvier 2004, une partie est du lot E1 étant identifiée « *en zone bleue de risque important* » qui correspond à la zone d'expansion des crues ;

Considérant les impacts de l'opération prévue sur le milieu et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine,

- le terrain est en friche, libre de toute occupation ; composé à 100 % de zones terrassées plus ou moins en remblais-déblais incluant un remblaiement localisé à l'est du lot, conséquence du raccordement entre la dalle de la gare et le terrain naturel ; le dossier indique que les terrains correspondent « *probablement* » à des déblais provenant de l'aménagement du site ou matériaux d'apports liés à la création de la voirie en remblai d'une épaisseur de 2,2 à 3 mètres ; la topographie est caractérisée par une dépression avec des altitudes oscillants entre 20 m NGF et 26,5 m NGF ;
- l'annexe 8 « diagnostic environnemental des sols » précise « *qu'aucune anomalie significative n'a été mise en évidence pour les composés organiques (hydrocarbures, HAP, BTEX et PCB) dans le cadre des investigations et analyses effectuées ; que par contre 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, ces 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* » ; le dossier précise que le projet prévoit un remploi systématique des déblais du site (2 514 m³) et l'envoi des volumes excédentaires (12 522 m³) vers des sites de stockage avant d'être réutilisés lors des aménagements généraux de la ZAC ; étant précisé qu'une évaluation complémentaire de la qualité environnementale des sols en vue de la gestion des déblais est en cours ;
- un site industriel BASIAS est situé à environ 250 mètres du projet correspondant à un dépôt de liquides inflammables (D.L.I) et à trois réservoirs enterrés d'une capacité de 40 000 litres ; il est indiqué que l'activité du site (débutée en 1966) est probablement terminée, le site étant inoccupé ; toutefois, aucun élément ne vient étayer cette affirmation, l'Ae relevant par ailleurs que l'arrêt de l'activité ne constitue en tout état de cause pas une circonstance suffisante pour écarter l'éventualité d'une pollution résiduelles des sols et des eaux souterraines aux alentours de ce site et des installations associées ;
- le dossier précise que « *d'après l'étude hydraulique réalisée pour le projet de déplacement de l'autoroute A 9, le ruisseau Nègue-Cats n'est pas débordant pour la crue centennale en tenant compte des ouvrages actuellement réalisés* » tout en rappelant que la zone d'expansion des

crues « joue un rôle essentiel de stockage de crue. À ce titre, son caractère naturel doit être préservé et toute nouvelle urbanisation ne peut y être admise » ; étant souligné que la prise en compte du risque d'inondation s'apprécie à l'échelle de la ZAC, qu'elle nécessite l'analyse des effets cumulés des différents équipements réalisés, de préciser les caractéristiques de ces derniers, et d'explicitier et justifier les mesures mises en œuvre en application du schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats, le dossier se référant à celui-ci ;

- le dossier indique qu'un front bâti jouera le rôle d'écran acoustique par rapport à l'impact acoustique de l'A9 et que des prescriptions de traitement des façades seront imposées ; il précise que le lot E1, couvert par le PEB de l'aéroport Montpellier-Méditerranée approuvé le 15 février 2007 se situe dans une zone de bruit modéré (zone C de couleur verte) où le Lden (norme européenne de 2002 pour exprimer le niveau de bruit sur une journée entière) est compris entre 62 et 55 db ; s'il précise qu'il prendra en compte les résultats de l'étude acoustique en cours, le dossier n'est pas accompagné d'autres précisions sur le niveau de bruit lié à l'impact acoustique actuel et prévu de l'A9 et de la voie ferrée, ni d'autres projets connus ;
- l'étude complémentaire conclut au regard des relevés piézométriques réalisés sur le site que l'aire d'étude ne peut pas être considérée comme zone humide ;
- le site du lot E1, du fait du remaniement des sols consécutifs aux terrassements déjà réalisés dans le cadre du projet d'ensemble, comprend une végétation caractéristique des milieux perturbés ; étant noté que l'inventaire naturaliste réalisé en 2013 à l'échelle de la ZAC est en cours de mise à jour ;
- étant noté que les données liées à la qualité de l'air devront être précisées et que le scénario de référence devra prendre en compte les effets cumulés de l'ensemble des autres projets connus, préexistants, déjà réalisés ou en cours de réalisation ;
- l'opération E1 se situe dans la ZAC « Oz1, Cambacérès 1 » qui a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale (préfet de région) rendu en 2013 ; d'importantes opérations structurantes ont été réalisées depuis (gare Montpellier-Sud-de-France, mise en service le 6 juillet 2018), ou sont en cours de réalisation (extension du tramway notamment), dans un secteur en très forte mutation ;
- étant relevé :
 - o que les caractéristiques physiques et fonctionnelles de la gare Montpellier-Sud-de-France, dans le périmètre de la ZAC Oz1, n'étaient que partiellement définies lorsque l'autorité environnementale a rendu son avis du n° 2014-28 du 23 avril 2014 et que de ce fait l'étude d'impact présentait des imprécisions et lacunes importantes sur la description du projet, de l'état initial et l'analyse des impacts associés ;
 - o que l'Ae recommandait une analyse précise des effets cumulés, à différentes échéances des projets autorisés et de l'évolution de l'occupation de la zone d'études, en lien avec la montée de la puissance de la gare et de présenter les mesures pour les éviter, les réduire et les compenser ;
 - o que dans son avis n° 2019-95 relatif à l'extension de la ligne 1 du tramway, l'Ae rappelait « qu'une actualisation de l'étude d'impact aurait semblé nécessaire eu égard aux modifications substantielles de l'opération par rapport au quartier Oz1 », et que « la mise à jour de l'étude d'impact initiale aurait permis notamment de s'assurer de l'absence de risque sanitaire significatif pour les futurs habitants » ;
- les avis de l'Ae visés ont été constants pour considérer que le projet d'ensemble à analyser dans l'étude d'impact est constitué, conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, de la ZAC Oz 1 (Cambacérès 1) – y compris le prolongement de la ligne 1 du tramway, ainsi que de la transformation de l'A709 en boulevard urbain, avec création d'un échangeur, de la Gare nouvelle de Montpellier, et du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier, le dernier avis n°2019-95 recommandant son actualisation.

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, l'opération mixte de constructions sur le lot E1 dénommée « projet Ynov Cambacérès (lot 1) » est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe III de la directive n°2014/52/UE susvisée du 16 avril 2014 ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, le « projet Ynov Cambacérès (lot 1) », en tant qu'opération constitutive du projet d'ensemble constitué de la ZAC Oz (désormais Cambacérès) – 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. L'étude d'impact de la ZAC « Cambacérès » devra être actualisée. Les objectifs spécifiques poursuivis par la demande d'actualisation visant à compléter l'analyse des incidences du projet d'ensemble dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet, sont explicités dans la motivation de la présente décision.

L'actualisation portera sur l'état d'avancement et la description précise des différentes opérations réalisées ou en cours au sein du périmètre du projet d'ensemble. Les analyses des incidences et propositions de mesures d'évitement, de réduction et de compensation couvriront notamment les thématiques suivantes : pollution des sols, pollution des eaux, risque d'inondation, bruit, qualité de l'air, santé humaine, biodiversité. L'étude d'impact actualisée appréciera les incidences spécifiques du « projet Ynov Cambacérès (lot 1) » en s'attachant à traiter des effets de l'ensemble de la ZAC Oz « Cambacérès » y compris de la gare Montpellier Sud de France et de sa mise en service (et donc du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier), du boulevard urbain et de l'extension du tramway depuis Odysseum. Ses effets cumulés avec la nouvelle autoroute A9 sont à analyser également.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 2 septembre 2020,

Le président de la formation d'Autorité environnementale
du conseil général de l'environnement et du
développement durable

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Philippe LEDENVIC', written over a horizontal line.

Philippe LEDENVIC

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la transition écologique et solidaire
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX