

ACTUALISATION DE L'ETUDE D'IMPACT CAMBACERES ZAC NORD (Ex ZAC Oz 1) Montpellier (34)

Mémoire en réponse à l'avis délibéré n°2025-57 de l'AE IGEDD du 26 juin 2025



Juillet 2025

METROPOLE DE MONTPELLIER

SOCIETE D'AMENAGEMENT DE DE MONTPELLIER MEDITERRANEE METROPOLE (SA3M)

MONTPELLIER (34) – Actualisation de l'Etude d'impact du projet de création de la ZAC CAMBACERES NORD – Ex ZAC OZ1 – Mémoire en réponse à l'avis délibéré n°2025-57 de l'AE IGEDD du 26 juin 2025

Table des matières

1. SYNTHÈSE DE L'AVIS	6
1.1. REMARQUE / RECOMMANDATION DE L'AE IGEDD	6
1.2. RÉPONSE APPORTÉE PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE	6
2. CONTEXTE, PRÉSENTATION DU PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	6
2.1. CONTEXTE ET PÉRIMÈTRE DU PROJET	6
2.2. PRÉSENTATION DU PROJET ET DES AMÉNAGEMENTS PROJÉTÉS.....	8
2.3. PROCÉDURES RELATIVES AU PROJET	12
3. ANALYSE DE L'ÉTUDE D'IMPACT.....	13
3.1. PRISE EN COMPTE DES RECOMMANDATIONS DE L'AE	13
3.2. ÉTAT INITIAL	29
3.2.1. GÉNÉRALITÉS	29
3.2.2. LA QUALITÉ DE L'AIR	30
3.2.3. NUISANCES SONORES.....	30
3.2.4. ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET CONSOMMATION D'ÉNERGIE	33
3.2.5. EFFETS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE SUR LE TERRITOIRE.....	33
3.2.6. SOLS.....	35
3.2.7. RÉGIME DES EAUX	38
3.2.8. PAYSAGES	39
3.2.9. BIODIVERSITÉ	40
3.2.10. RISQUES.....	50
3.3. ANALYSE DE LA RECHERCHE DE VARIANTES ET DU CHOIX DU PARTI RETENU.....	50
3.4. ANALYSE DES INCIDENCES DU PROJET, DES MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION DE CES INCIDENCES ET DE LEUR SUIVI	52
3.4.1. GÉNÉRALITÉS	52
3.4.2. SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE	52
3.4.3. MODÉLISATION DU TRAFIC ROUTIER	53
3.4.4. ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DE CONSOMMATION D'ÉNERGIE	55
3.4.5. ÎLOTS DE CHALEUR	57
3.4.6. IMPERMEABILISATION DES SOLS.....	58
3.4.7. RÉGIME DES EAUX ET RISQUES D'INONDATION	60
3.4.8. NUISANCES SONORES.....	63
3.4.9. QUALITÉ DE L'AIR.....	64
3.4.10. RISQUES POUR LA SANTÉ HUMAINE	65
3.4.11. PAYSAGES	67
3.4.12. BIODIVERSITÉ	69
3.4.13. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE	73

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation des postes de comptages automatiques posés en juin 2023	9
Figure 2 : Localisation des postes de l'enquête OD.....	9
Figure 3 : Aires d'études utilisées pour la partie milieu naturel	13
Figure 4 : Aires d'études utilisées pour la mise à jour du volet milieu naturel	13
Figure 5 : Exemples de comparaison de l'évolution de l'état initial de 2013 à aujourd'hui présents dans l'actualisation de l'étude d'impact (thématiques paysage et biodiversité)	29
Figure 6 : Extrait du PEB	31
Figure 7 : Carte de bruit du trafic routier.....	31
Figure 8 : Carte de bruit du trafic ferroviaire	32
Figure 9 : Carte de bruit du trafic aérien	32
Figure 10 : Carte de bruit multi sources (Route, Fer, Aérien).....	32
Figure 11 : Carte du bruit présent dans l'étude d'impact	33
Figure 12 : Plan de synthèse des aménagements hydrauliques prévus au sein du schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats (2014 – plan masse issu du plan guide initial de 2013)	34
Figure 13 : Caractéristiques et potentialités des sols au sein du quartier Cambacérès (source : Etude d'impact initiale de 2013)	36
Figure 14 : Occupation du sol au sein du quartier Cambacérès (source : Etude d'impact initiale de 2013)	36
Figure 15 : Comparaison de l'occupation du sol entre 2013 et 2025 (source : Google Earth)	37
Figure 16 : Découpage en sous bassins versant à l'état actuel (source : schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats)	37
Figure 17 : Découpage des sous bassins versant à l'état projet (source : schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats)	37
Figure 18 : Sensibilité écologique du site pour les chiroptères (extrait de l'étude d'impact initiale de 2013 - Biotope) .	43
Figure 19 : Zoom au niveau de la ZAC	43
Figure 20 : Cartographie des niveaux d'enjeux pour les chiroptères en 2023 (CERA Environnement)	43
Figure 21 : Sensibilité des habitats naturels de l'étude d'impact initiale de 2013 (source : étude Biotope)	44
Figure 22 : Niveau d'enjeu sur les habitats naturels de l'étude d'impact initiale de 2013 (Source : Biotope)	44
Figure 23 : Enjeux des habitats suite aux inventaires de 2023 (source : CERA Environnement)	45
Figure 24 : Niveau d'enjeu sur l'avifaune de l'étude d'impact initiale de 2013 (Source : Biotope)	45
Figure 25 : Enjeux l'avifaune suite aux inventaires de 2023 (source : CERA Environnement)	46
Figure 26 : Niveau d'enjeu sur les mammifères terrestres de l'étude d'impact initiale de 2013 (Source : Biotope)	47
Figure 27 : Niveau d'enjeu sur les amphibiens de l'étude d'impact initiale de 2013 (Source : Biotope)	47
Figure 28 : Niveau d'enjeu sur les insectes de l'étude d'impact initiale de 2013 (Source : Biotope).....	48
Figure 29 : Synthèse des enjeux regroupant la faune terrestre (amphibien, reptiles, insectes et mammifères terrestres – CERA Environnement)	48
Figure 30 : Etat d'avancement des travaux en août 2023 (source : Google Earth)	49
Figure 31 : Localisation des zones de stationnement de la gare Montpellier SdF (source : étude stationnement - Sareco)	53
Figure 32 : Localisation du projet de COM et de la ZAC Cambacérès Nord (source : Vinci autoroutes).....	54
Figure 33 : SCORE ICU présenté dans l'étude d'impact actualisée	57
Figure 34 : SCORE ICU en enlevant la partie Est de la ZAC	57
Figure 35 : Découpage en sous bassins versant à l'état actuel	59
Figure 36 : Découpage des sous bassins versant à l'état projet	59
Figure 37 : Hauteur de pluie et durée de la période intense pour un événement centennal (source : Schéma directeur hydraulique du Nègue Cats	61
Figure 38 : Différence de zones inondables et impact du projet avec une crue centennale.....	62
Figure 39 : Hauteurs d'eau maximales pour la crue exceptionnelle avec la réalisation du schéma directeur	63
Figure 40 : Lieux sensibles retenus dans le cadre de l'étude d'impact de 2013 et selon la définition de la note méthodologique de 2005 (source : étude d'impact de 2013).....	65

Figure 41 : Extrait de l'avis n°2013-000768 de l'Ae portant sur l'étude d'impact de 2013.....	67
Figure 42 : Photomontage depuis Odyseeum (figure 226 de l'étude d'impact actualisée, page 262)	68
Figure 43 : Photomontage depuis le sud-est (figure 227 de l'étude d'impact actualisée, page 263)	68

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Synthèse des impacts et des mesures issue de l'étude d'impact de 2013 (tableau inchangé).....	15
Tableau 2 : Synthèse des impacts et des mesures actualisée	18
Tableau 3 : Etat d'avancement des mesures ERC.....	25
Tableau 4 : Caractérisation des aires d'études utilisées (extrait de l'annexe volet milieux naturels, biodiversité de l'étude d'impact actualisée).....	40
Tableau 5 : Comparaison des dates des relevés des habitats et de la flore	41
Tableau 6 : Comparaison des dates des relevés sur les oiseaux	41
Tableau 7 : Comparaison des dates des relevés sur les chiroptères.....	41
Tableau 8 : Comparaison des dates des relevés pour la faune terrestre	42
Tableau 9 : Résultats du calcul des ratios de danger et excès risque individuel (source : étude d'impact de 2013)	66
Tableau 10 : Réévaluation des impacts bruts avec la mise en place de la séquence ERC (source : étude d'impact de 2013 – Biotope).....	72

Avant-propos

Ce document constitue le mémoire en réponse à l'avis délibéré de l'Autorité environnementale n°2025-57 sur la Zac Cambacérès Nord (3^{ème} avis) et adopté lors de la séance du 26 juin 2025.

Chaque remarque (dans le corps de texte) ou recommandation (située en fin de paragraphe) est reprise dans ce document en y apportant une réponse.

Comme pour le dossier d'étude d'impact actualisé, les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont de couleur bleue.

Les phrases *en italique* dans la partie 2 du présent mémoire sont issues de l'étude d'impact de 2013. Elles sont notamment employées pour la partie relative à la biodiversité.

1. Synthèse de l'avis

1.1. Remarque / recommandation de l'Ae IGEDD

« Contrairement aux recommandations des différents avis et décisions déjà rendues 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 ont 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. Le maître d'ouvrage maintient cette position et reconnaît néanmoins que la centrale géothermique fait partie du projet.

Le dossier partiel objet de l'avis de l'Ae n°2024-101 du 21 novembre 2024 est remplacé par un dossier qui s'apparente à la mise à jour de l'étude d'impact de 2013. Cette mise à jour reste 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, de l'étude de trafic et des solutions alternatives étudiées. »

1.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Depuis 2013, l'AE considère que le projet est 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 concomitante du CNM et de la nouvelle gare, ainsi que la transformation annoncée de l'A709 en boulevard urbain. Cette approche a été contesté régulièrement par la Métropole de Montpellier et la SA3M sans que l'AE IGEDD ne prenne en considération les arguments du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage ne peut que constater et regretter l'emploi dans l'avis de l'AE IGEDD des termes « *erreurs méthodologiques et (...) insuffisances majeures* » alors qu'il s'agit non pas d'une insuffisance de l'étude d'impact actualisée (les différentes conclusions de l'AE IGEDD sur les chapitres thématiques le montrent) mais essentiellement d'un désaccord sur la délimitation du périmètre du « projet », et ses implications sur le périmètre des aires d'études et de l'état de référence.

Le maître d'ouvrage conteste donc fermement l'avis de l'AE IGEDD sur ce point, et rappelle, dans le paragraphe suivant (2.1.2.) la méthodologie appliquée pour délimiter le périmètre du « projet » au regard des textes applicables et de la jurisprudence.

2. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

2.1. Contexte et périmètre du projet

2.1.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

Dans la continuité de ses précédents avis, l'AE persiste à considérer que les différentes opérations réalisées sur ce secteur seraient fonctionnellement liées et formeraient un projet urbain globale sur lequel aurait dû porter l'évaluation environnementale. Elle relève que « *à l'exclusion de la centrale géothermique, les autres opérations du projet sont présentées comme des « projets voisins » succinctement présentés dans le cadre du chapitre sur les effets cumulés* ».

« L'Ae recommande à nouveau de faire porter l'étude des incidences environnementales sur l'ensemble du projet incluant le pôle d'échanges multimodal et les aménagements de la zone d'aménagement concerté Cambacérès Nord ».

2.1.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

L'AE persiste à se fonder uniquement sur le critère du lien fonctionnel et sur la proximité des différentes opérations pour considérer que la ZAC Cambacérès Nord s'inscrit dans un projet urbain global qui comprend également l'extension de la ligne 1 du tramway, le contournement Nîmes-Montpellier, la gare et Montpellier Sud de France et la transformation de l'A709 en boulevard urbain.

Dans ses premiers avis, rendus avant l'entrée en vigueur de la réforme des évaluations environnementales, elle considérait qu'ils constituaient un même « programme de travaux », puis, dans ses avis postérieurs, qu'il s'agissait d'un même projet.

Elle considère ces deux notions comme équivalentes, mais la suppression de la notion de « programme de travaux » en 2016 et son remplacement par la notion de « projet » a précisément eu pour objectif d'éviter que de nombreuses opérations ayant des objectifs distincts soient considérées comme formant un ensemble lié fonctionnellement (*cf. guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016*, publié en août 2017 par le Commissariat général au développement durable).

Depuis cette date, tant la doctrine administrative que la jurisprudence ont confirmé à plusieurs reprises que le périmètre du projet devait être délimité en tenant compte également de la finalité propre de chaque opération, et de la possibilité de les mettre en œuvre de manière indépendante.

A cet égard, le guide précité indique que :

« Il est nécessaire de s'interroger sur l'objet du projet et, de façon générale, sur les opérations et travaux nécessaires à sa réalisation (...).

Le projet doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions, qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés. (...)

Concrètement, pour déterminer « le projet », le ou les maîtres d'ouvrage peut(vent) recourir à un « faisceau d'indices », notamment :

- *proximité géographique ou temporelle ;*
- *similitudes et interactions entre les différentes composantes du projet ;*
- *objet et nature des opérations ».*¹

¹ CGDD, août 2017, Fiche thématique n° 1 : La notion de projet dans l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016, p. 21-22.

Ces critères, directement inspirés de la jurisprudence communautaire², impliquent que doivent être inclus au sein du « projet », tous les travaux intervenant en phase de travaux ou de fonctionnement, nécessaires à sa bonne réalisation (défrichement, démolition, desserte, construction...) et intrinsèquement liés entre eux pour atteindre ses objectifs (économiques, sociaux, techniques, financiers...).

La jurisprudence nationale a également permis de mieux cerner le périmètre du projet en présence, d'une part, de plusieurs opérations d'aménagement ou de construction réalisées à proximité et prévues par une même programmation urbaine, et d'autre part, d'ouvrages d'infrastructures devant être réalisés sur un secteur en mutation urbaine.

Sur les liens entre opérations d'aménagement ou de construction, dans la continuité de l'arrêt *Commune de la Turballe*, aux termes de laquelle le Conseil d'Etat a jugé que la seule planification au sein du plan local d'urbanisme de l'urbanisation d'une zone ne peut suffire à qualifier un projet unique³, le Conseil d'Etat a estimé que l'existence d'un projet de construction sur une parcelle adjacente au terrain d'assiette du projet pour lequel un permis de construire est sollicité ne peut être prise en compte pour déterminer s'il y a lieu de joindre une étude d'impact au dossier de demande, que s'il existe entre eux des liens de nature à caractériser le fractionnement d'un projet unique.

Il est également possible de relever des décisions de décembre 2021 au sujet d'une autoroute et de voies associées, dans lesquelles le Conseil d'Etat avait été retenu que même si les travaux critiqués s'inscrivaient dans la continuité d'un programme plus vaste entamé plusieurs années auparavant, ils constituaient une opération distincte et autonome⁴.

Par conséquent, le fait qu'une opération d'aménagement soit prévue par une programmation sur un secteur géographique devant faire l'objet de plusieurs opérations n'implique pas nécessairement l'existence d'un même projet au sens de l'article L. 122-1 III du Code de l'environnement. Encore faut-il que ces opérations soient projetées de façon certaine et qu'elles présentent des liens d'indissociabilité, c'est-à-dire qu'une opération ne pourrait pas fonctionner sans l'autre ou que la première ne serait pas réalisée sans la réalisation de la seconde.

S'agissant des liens entre opérations d'aménagement et infrastructures routières, une décision importante a été rendue par la Cour administrative d'appel de Paris au sujet du projet d'échangeur A1/A3 Pleyel à Saint-Denis, infrastructure qui est programmée sur un secteur plus vaste de projet, comprenant plusieurs ZAC, la construction d'une gare du Grand Paris Express, et dont les aménagements sont en lien plus ou moins étroits avec l'organisation des JO en 2024.

La Cour administrative d'appel de Paris a écarté le moyen tiré de l'existence d'un projet global entre ces opérations en relevant tout d'abord que l'échangeur n'a pas été spécialement décidé pour les JO 2024 mais qu'il s'agissait d'un projet préexistant, certes devant assurer la bonne desserte de certains équipements, mais qui n'a pas comme finalité unique l'accueil des JO 2024. En outre, elle a considéré que cet échangeur pouvait être mis en œuvre de manière autonome des opérations d'aménagement sur le secteur Pleyel, et qu'il disposait de ses propres objectifs, ce qui empêche de le regarder comme formant un même projet avec ces opérations, et ce dépit de leur proximité géographique, de la nécessité d'une coordination dans le phasage des travaux et de la possibilité de devoir définir des mesures pour éviter, réduire, compenser leurs incidences cumulées.

² CJCE, 25 juillet 2008, affaire C-142/07, Ecologistas en Acción-CODA c/ Ayuntamiento de Madrid.

³ CE, 28 nov. 2018, n° 419315

⁴ CE, 10e et 9e ch. réunies, 30 déc. 2021, n° 438686, Ville de Genève et a. – CE, 10e et 9e ch. réunies, 30 déc. 2021, n° 439020, EELV Haute-Savoie et a. – CE, 10e et 9e ch. réunies, 30 déc. 2021, n° 439077, Assoc. de concertation et de proposition pour l'aménagement des transports

Aussi, la Cour a essentiellement vérifié deux conditions déterminantes pour dissocier les opérations : degré suffisant d'indépendance fonctionnelle et opérationnelle des opérations et existence de finalités propres à ces aménagements.

La Cour administrative d'appel de Paris a réaffirmé cette jurisprudence dans le cadre d'un contentieux relatif à la DUP du Franchissement Urbain Pleyel (FUP), consistant à créer un ouvrage d'art destiné à permettre le franchissement des voies ferrées pour relier le quartier Pleyel et la gare Saint-Denis Pleyel au quartier Landy et à la station Stade de France du RER D (CAA Paris, 23 juin 2021, n° 20PA02347).

Par conséquent, selon ces jurisprudences, il ne suffit pas qu'une infrastructure viaire ou de transport ait une fonction de desserte pour un secteur ou un équipement, il faut encore que sa finalité essentielle soit d'assurer les déplacements sur le périmètre de l'opération d'aménagement ou alors que les opérations d'infrastructures et d'aménagement présentent des liens de dépendance tels qu'elles ne peuvent être dissociées l'une de l'autre⁵. Si cette infrastructure n'est pas principalement destinée à assurer la desserte de ce secteur ou de cet équipement, mais qu'elles participent d'objectifs plus larges, et ce même si elle aura un intérêt pour assurer les déplacements vers ce dernier, cela ne suffit à qualifier un projet global.

Pour vérifier l'existence de ce lien de dépendance, le juge administratif, au-delà de la seule question de leur autonomie fonctionnelle, vérifie aussi la genèse des projets : ont-ils été conçus de manière globale et leur calendrier d'exécution ont-ils été déterminés de manière coordonnée ou ont-ils été décidés de manière autonome et leur calendrier de réalisation sont-ils découplés ou découplables ?

En l'espèce, le périmètre du projet a été délimité en se fondant sur cette grille de lecture.

C'est la raison pour laquelle, à l'exception de la centrale géothermie inaugurée en 2024, qui doit effectivement être considérée comme faisant partie du projet dans la mesure où elle est destinée à répondre aux besoins de la ZAC, et a donc été intégrée à l'actualisation de l'étude d'impact, les différents projets d'infrastructures doivent être considérés comme des projets distincts connexes car "*ils poursuivent chacun une finalité propre et peuvent être mis en œuvre de manière indépendante*" (cf. préambule de l'étude d'impact).

C'est donc à juste titre que le déplacement de l'A9, le CNM et la gare Montpellier Sud de France ont été intégrés dans l'état initial, compte-tenu de leurs dates d'autorisation et de réalisation ; et que l'extension de la ligne 1 du tramway a été analysée au titre des autres projets connus (cf. étude d'impact, p. 342-343 notamment).

Les projets autorisés avant la réforme des évaluations environnementales de 2016, déjà réalisés, ont été intégrés dans l'état initial actualisé :

- Le déplacement de l'A9 a fait l'objet d'un décret du 30 avril 2007 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de construction de cette opération, et a été confirmé par annonce ministérielle en septembre 2011. Les travaux ont été livrés en 2017.

L'objet principal de l'A9 est d'assurer la continuité au droit de Montpellier du réseau autoroutier vis-à-vis du trafic de transit et de permettre de séparer les flux de transit des flux générés par l'agglomération, en améliorant la sécurité.

et a. – CE, 10e et 9e ch. réunies, 30 déc. 2021, n° 439079, Assoc. action abandon autoroute Chablais et a. – CE, 10e et 9e ch. réunies, 30 déc. 2021, n° 439173, Union des féd. Rhône-Alpes de protection de la nature et a.

⁵ CAA Paris, 22 octobre 2020, n° 20PA00219 concernant l'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) et CAA Paris, 23 juin 2021, n° 20PA02347 concernant le franchissement urbain Pleyel

- **Le contournement Nîmes-Montpellier (CNM)** représente 70 km de ligne nouvelle entre Manduel et St-Jean-de-Vedas. Il a été déclaré d'utilité publique par décret du conseil d'Etat en date du 16 mai 2005, et livré en 2017.

Son objet principal est d'assurer des fonctions essentielles dans le cadre de la construction et du renforcement du système ferroviaire en Languedoc-Roussillon, de Nîmes à Montpellier, mais aussi au niveau national.

- **La gare TGV Montpellier-Sud de France** a fait l'objet de travaux dès début 2015 et a été livrée en 2018, en même temps que le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier.

Elle est intégrée au sein du projet Cambacérès, mais sa vocation principale est de faciliter les échanges avec la ville et d'être un véritable lieu d'inter-modalité, avec des parkings pour être accessible aux voitures, des liaisons avec les transports collectifs (notamment le tramway), et des espaces réservés aux modes doux, piétons et vélos.

Comme le relève l'étude d'impact actualisée :

« Ces trois projets (déplacement de l'A9, CNM et la gare Montpellier Sud de France) sont donc livrés et pris en compte dans l'actualisation de l'étude d'impact et notamment de l'état actuel de l'environnement. La prise en compte de leurs incidences sur l'environnement a été réalisée de manière globale afin de définir les mesures ERC communes.

Ainsi, un schéma directeur global à l'échelle du bassin versant du Nègue Cats (où se trouvent les projets) a été réalisé et a permis d'analyser l'incidence de l'ensemble des projets et de proposer des mesures de compensation.

*La **gestion hydraulique** des écoulements prévue dans le schéma directeur s'inscrit donc dans une politique de réparation de l'existant.*

Ainsi, la gestion hydraulique globale à l'échelle de la totalité du bassin versant du Nègue Cats sous forme de schéma directeur démontre l'exemplarité du projet en termes de gestion des eaux pluviales et du risque inondation en allant au-delà de la simple non aggravation pour l'aval avec la mise en œuvre d'aménagements permettant l'amélioration des conditions d'écoulement pour l'ensemble du bassin versant.

Les projets d'infrastructure (CNM, Gare Montpellier Sud de France, A9 déplacée) on fait l'objet de dossiers d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, qui prescrit la réalisation de bassin de compensation de l'imperméabilisation. Dans un souci de cohérence d'ensemble et de limitation des impacts cumulés, ces bassins créés pour les infrastructures ont été mutualisés et intégrés dans le projet Cambacérès pour une optimisation de leurs fonctions, de leur localisation et de leur intégration paysagère.

*La **gestion des déblais remblais** (et les mouvements de terre) a également été optimisée sur ces différents projets avec les remblais des projets d'infrastructures utilisés notamment comme merlon acoustique en attendant la finalisation de l'enveloppe protectrice urbaine.*

*La prise en compte du **paysage et du patrimoine** a fait l'objet d'une convention entre la métropole de Montpellier, ASF, RFF (devenue SNCF Réseau), OC'Via et la SA3M afin d'assurer la cohérence des projets aux abords du château de la Mogère et de mutualiser les mesures compensatoires. »*

L'extension de la ligne 1 du tramway, qui poursuit un objectif propre, est analysée au titre des effets cumulés :

Ce projet a fait l'objet de l'avis de l'Autorité environnementale en décembre 2019. Il a été déclaré d'utilité publique en octobre 2022. Les travaux sont en cours pour une mise en service en octobre 2025.

L'extension de la ligne 1 du tramway a pour sa part vocation à permettre d'offrir une relation directe et rapide entre cette nouvelle polarité urbaine, située au sud de la Métropole, et le centre-ville de Montpellier (qu'il desservira en 20 mn), la Gare Saint-Roch ou le quartier des Hôpitaux Facultés situé au nord.

Elle permet à la ligne 1 de jouer un rôle de « ligne armature » du réseau montpelliérain en reliant tous les principaux générateurs de déplacements et pôles d'activités de la Métropole, tout en offrant de multiples connexions avec les autres lignes.

Même si l'extension de la ligne 1 permet la desserte de la ZAC NORD, ce n'est pas sa vocation principale qui est bien plus large, et elle n'est pas indispensable à la réalisation de la ZAC NORD qui bénéficie par ailleurs d'autres modes de desserte.

Le périmètre du projet a ainsi été défini en suivant strictement la méthodologie dégagée par la doctrine administrative et par la jurisprudence, et c'est sur cette base qu'ont été définies les environnementales du projet.

2.2. Présentation du projet et des aménagements projetés

2.2.1. Remarques / recommandations de l'AE IGEDD

- 1) *En réponse à une recommandation de l'Ae, le dossier précise que la Zac Cambacérès Nord sera fréquentée par environ 14 000 actifs dont 11 000 présents chaque jour d'activité, 7 000 étudiants et 1 660 000 voyageurs par an (estimation de 2022). Ce chiffrage, peu documenté, omet les lycéens, les personnes fréquentant les installations sportives, les visiteurs du parc de la Mogère, les accompagnants des voyageurs, ainsi que les projections en matière de fréquentation de la gare et d'habitants de la zone résidentielle conservée au sud de la gare*

« L'Ae réitère sa recommandation 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 ».

- 2) *Le coût du projet est d'environ 115 M€. La valeur totale des mesures n'est pas présentée, certains coûts étant seulement unitaires. L'Ae note que ces coûts intègrent, par exemple, celui des remblais, consubstantiels du projet, et celui de la prolongation de la ligne 1 du tramway, dont le maître d'ouvrage affirme par ailleurs qu'elle n'est pas dans le périmètre du projet. Le coût des mesures en faveur de la biodiversité n'est pas mis en perspective des mesures de réduction annoncées.*

« L'Ae recommande de mettre à jour les modalités prévisionnelles de financement et de présenter une synthèse des coûts des seules mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation en cohérence avec les mesures annoncées ».

2.2.2. Réponses apportées par le maître d'ouvrage

- 1) L'élaboration de l'actualisation de l'étude d'impact a bien pris en compte l'ensemble des usagers présents actuellement et à venir sur le site. Pour précision, les 7 000 étudiants indiqués à terme compatibilisent l'ensemble des usagers scolaires du quartier : les futurs étudiants mais également les lycéens déjà présents au lycée Pierre Mendès France.

En ce sens, la réalisation de **l'étude de trafic** s'est notamment basée sur une campagne de **comptages automatiques de trafic** réalisée en juin 2023 (11 postes de comptage répartis sur le quartier Cambacérès), sur des **comptages directionnels** réalisés également en juin 2023 ainsi que sur une **enquête Origine Destination (OD)** réalisée en décembre 2024.

Ces différents comptages ont permis de prendre en considération l’ensemble des flux entrants et sortants du périmètre du projet, y compris les flux inhérents aux salariés, étudiants et voyageurs se rendant ou sortant de la gare Montpellier Sud de France et leurs accompagnants.

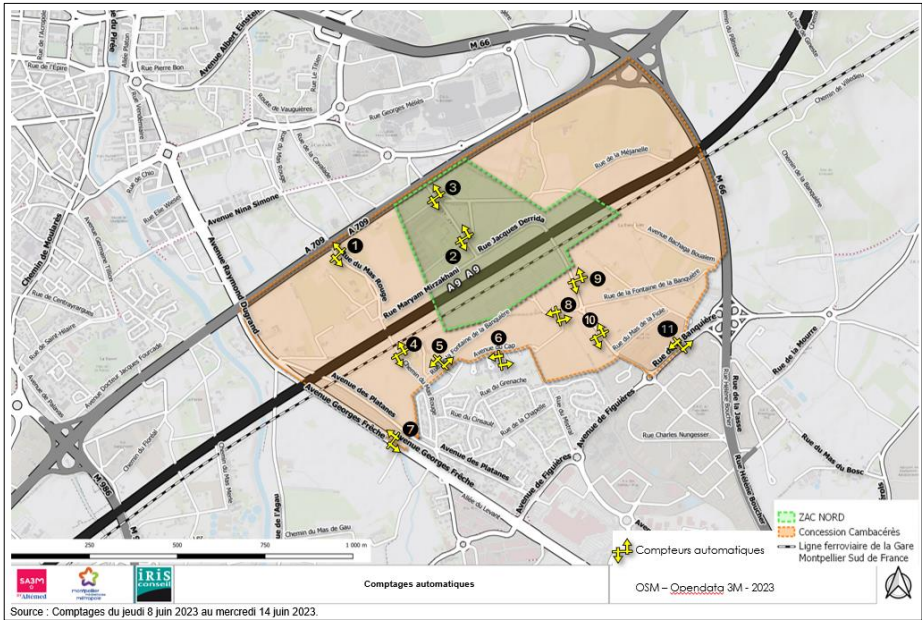


Figure 1 : Localisation des postes de comptages automatiques posés en juin 2023

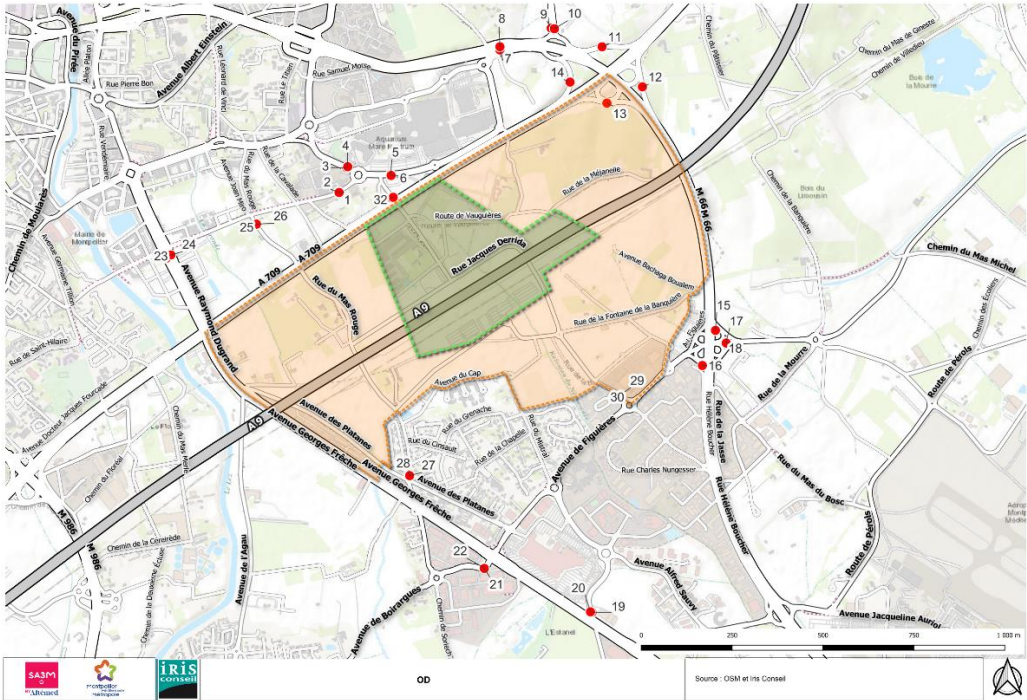


Figure 2 : Localisation des postes de l'enquete OD

Les modélisations de trafics réalisées aux horizons futurs (2038 et 2058) sont donc basées sur ces données récentes (les données trafics utilisées pour l’étude d’impact de 2013 datent de 2007 et sont donc inexploitable car obsolètes) en y intégrant les futurs usagers du site (étudiants, salariés, voyageurs/accompagnants et habitants) et l’évolution tendancielle du trafic sur le secteur. Selon toute vraisemblance, le parc de la Mogère et les installations sportives seront majoritairement utilisés par les usagers déjà présents sur site (ne générant pas de trafic supplémentaire sensible dans la zone).

- Le tableau n°61 dans l’actualisation de l’étude d’impact présente certains coûts des mesures environnementales qui ont été mises à jour par rapport au dossier de 2013.

Ce tableau est complété :

Thèmes environnementaux	Mesures		ESTIMATION DU COUT
	Evitement, réduction	Compensation, accompagnement	
Topographie		- Optimisation globale des déblais des chantiers à l'échelle de l'Agglomération - Stockage sur le site des déblais excédentaires provenant d'autres chantiers d'aménagement	L'apport de matériaux de remblai coûte 12 € HT/m³. En optimisant les remblais avec les déblais réalisés sur place pour les bassins de rétention, une économie d'au moins 50% est réalisée et les coûts de transport sont évités
Climatologie	Préservation du phénomène d'îlot de chaleur urbain grâce à la mise en place de végétaux en cœur d'îlot : Implantation de capteurs solaires en toiture, végétalisation, protection des espaces publics vis-à-vis des vents dominants choix de revêtements de sol adaptés, création de jeux d'eau		Les plantations des voiries et traverses sur l'espace public sont évaluées à 3M€ y compris études de maîtrise d'œuvre. Les cœurs d'îlot sont réalisés par les opérateurs et promoteurs. 15% des parcelles doivent être perméables. On estime à 30€/m² l'aménagement des espaces verts soit 30 000 € par îlot dont la partie centrale est de 1000m².
Eaux superficielles	Réalisation d'aménagements hydrauliques sur le quartier OZ (extension des bassins de rétention d'Odysseum, création du Parc du Nègue Cat composé de 7 casiers de stockage, mutualisation des ouvrages ASF et CNM sur le bassin versant de la branche 5 du Nègue Cats		La réalisation des bassins de rétention du Parc représente un coût d'environ 5 M€ (hors aménagements d'agrément (plantations). Ces bassins sont réalisés.
Qualité de l'air et santé	- Limiter fortement les déplacements automobiles (objectif : 35% uniquement des déplacements en automobile) - Limitation de la pollution de l'air par la végétalisation - Traitement spécifique des futures infrastructures		L'investissement pour prolonger le tramway du terminus Odysseum à la gare Montpellier sud de France est de 50 M€. Le coût des aménagements du futur Bustram sur la ZAC est évalué à 1M€ HT Le coût des plantations sur la ZAC est de 5,5M € (2,5M€ pour le parc et 3M€ pour les voiries et traverses).
Faune et Flore	- Conservation du Mas des Brousses - Prise en compte des risques en phase chantier (planification, coordination, ...)		Mise en place de mesures de suivi pendant les travaux pour un coût d'environ 4000€/an Pour les secteurs des mas à potentiel d'avifaune intéressant, un suivi sera mis en place (budget 2000-3000€/an)
	Création du parc du Nègue Cats amené à accueillir de la biodiversité		Les aménagements paysagers pour le parc du Nègue Cats et les abords de la Mogère représentent un aménagement d'environ 7 M€ (en sus du coût des bassins) dont 2,5M€ de plantations. Ces aménagements sont réalisés.
Activités agricoles		Développement d'une agriculture urbaine	L'investissement sera à préciser avec les futurs exploitants agricoles au sein du quartier Cambacérés. Aucune exploitation agricole ne demeure au sein de la ZAC Nord

Thèmes environnementaux	Mesures		ESTIMATION DU COUT
	Evitement, réduction	Compensation, accompagnement	
Trafic routier	. Mesures de gestion de trafic (feux) . Mise en place d'un réseau viaire adapté à cette augmentation du trafic : des axes principaux NORD-SUD et EST-OUEST seront créés		Les couts sont des coûts classiques d'aménagement de voiries et réseaux divers : entre 6000 et 10000 €/ml selon la largeur de la voirie. Les voiries sont presque toutes réalisées pour un coût de 30M€ estimé au total.
Bruit	. Mise en place d'une enveloppe protectrice autour des infrastructures nouvelles, constituée de bâtiments destinés à des bureaux ainsi qu'à du stationnement . Ces bâtiments seront dotés d'une double peau visant à améliorer leur isolation phonique . Réunification des immeubles par des écrans acoustiques transparents qui empêcheront le bruit de passer entre les façades . Installation d'écrans et merlons complémentaires pour garantir des niveaux de bruit moyens sur le site		Lorsque des merlons et écran acoustiques sont mis en place (en dehors de l'emprise bâtie qui forme « l'enveloppe acoustique »). Ils représentent un investissement de 1500 à 2000€/ml, fondations comprises/ Un merlon acoustique en façade de l'A709 a été réalisé sur un linéaire de 260m pour un coût de 250 000 € HT. Aucun écran acoustique n'est prévu dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Nord puisque les bâtiments font office de protection.
Vibrations	Mise en place de tapis antivibratiles		La mise en place des tapis anti vibratile est chiffrée à 150 €/ml de voie ferrée traitée. Ils sont opérationnels

2.3. Procédures relatives au projet

2.3.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

« L'Ae réitère sa recommandation de présenter au public l'ensemble des procédures passées et en cours nécessaires à la réalisation des différentes opérations du projet ».

2.3.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Les autorisations administratives obtenues par l'aménageur de la ZAC ou la Métropole de Montpellier pour cette dernière ou pour les équipements publics en lien avec cette dernière sont listées en page 16 de l'étude d'impact et reprise ci-dessous :

La ZAC Nord a déjà fait l'objet de plusieurs autorisations administratives obtenues au fil des années :

- Par délibération n° 11823 du 24 septembre 2013, le Conseil Communautaire a approuvé la réalisation du projet urbain dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble, son périmètre et son programme et a décidé d'en confier la réalisation à la SA3M dans le cadre d'une concession d'aménagement.
- Par délibération n° 11928 du 29 octobre 2013, à l'issue de la concertation avec le public et de la mise à disposition de l'étude d'impact avec avis de l'autorité environnementale, Montpellier Agglomération a approuvé le dossier de création de la ZAC 1 autour de la future gare TGV sur un périmètre de 60 ha.
- Le dossier de réalisation de la ZAC 1 ainsi que la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU ont été approuvés par délibération en date du 31 juillet 2014.
- Le dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau de la ZAC a fait l'objet d'un Arrêté Préfectoral n°DDTM34-2015-08-05171 en date du 19 août 2015.
- Le dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau pour les premiers aménagements du parc de la Mogère a fait l'objet d'un Arrêté Préfectoral n°DDTM34-2017-01-08001 en date du 31 janvier 2017.
- Le dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau pour la réalisation d'un forage et de pompage d'essai destiné à alimenter un process de géothermie à la Gallière a fait l'objet d'un Arrêté Préfectoral n°DDTM34-2017-I-1010 en date du 22 août 2017

En complément aux autorisations précisées ci-avant, la centrale de géothermie a obtenu des autorisations administratives :

- L'autorisation d'exploitation du forage géothermique a fait l'objet d'un Arrêté Préfectoral 2021-I-1199 en date du 21 septembre 2021.
- La centrale géothermique a fait l'objet d'une déclaration ICPE (Installation Classées pour la Protection de l'Environnement) en avril 2022.

3. Analyse de l'étude d'impact

3.1. Prise en compte des recommandations de l'Ae

3.1.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

- 1) « Des aires d'études sont désormais décrites. Elles ne sont néanmoins que partiellement justifiées au regard des effets du projet au sein et autour de la Zac, parfois non cohérentes selon les parties du dossier (exemple des milieux naturels) et, finalement peu utilisées »
- 2) « Les tableaux de synthèse ne répondent pas à la logique conceptuelle des études d'incidences environnementales qui déclinent successivement les incidences brutes, les mesures d'évitement et de réduction de ces incidences, les incidences résiduelles notables après évitement et réduction, puis les mesures compensatoires qui y apportent une contrepartie. À de rares exceptions près, les mesures ne sont pas catégorisées (E, R, C, A) et font l'objet de descriptions parfois sommaires. Il n'y a pas de dispositif de suivi.

L'Ae recommande de revoir les tableaux de synthèse afin de présenter au public la logique de la mise en œuvre de la séquence « éviter, réduire, compenser ».

3.1.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

- 1) La définition des aires d'études est donnée au sein du §2.2 de l'étude d'impact. Des aires d'études un peu spécifiques sont utilisées pour la partie biodiversité (notamment pour la prise en compte des corridors écologiques, des zonages réglementaires etc.).
- Pour les milieux naturels, quatre aires d'études ont été définies à partir des recommandations du MEDDTL⁶, notamment pour le recensement des espaces naturels inventoriés autour du secteur d'implantation potentiel étudié, mais aussi pour l'étude des peuplements. L'aire d'étude stricte est celle de l'ensemble de la concession (ou quartier) Cambacérès : c'est cette aire qui a été utilisée pour l'étude d'impact de 2013 (projet de ZAC Cambacérès Nord, anciennement ZAC OZ 1) et c'est cette même aire qui a été reprise pour son actualisation (avec notamment des inventaires réalisés en 2023).

Aire d'étude écologique	Inventaires réalisés				
	Zonages	Habitats / flore	Oiseaux	Chiroptères	Autre faune
Aire d'étude stricte	Oui	Cartographie des habitats naturels, recensement des espèces patrimoniales	Nicheurs, stationnements hivernaux ou migratoires	Contacts d'individus en vol, cartographie des territoires de chasse, analyse des potentialités des habitats	Contacts sur le terrain, traces recensées
Aire d'étude immédiate (100m)	Oui	Cartographie des habitats naturels, recensement des espèces patrimoniales	Nicheurs, stationnements hivernaux ou migratoires	Contacts d'individus en vol, cartographie des territoires de chasse, analyse des potentialités des habitats	Contacts sur le terrain, traces recensées
Aire d'étude intermédiaire (1km)	Oui	Fonctionnement écologique global de la zone	Déplacements locaux, axes de migration locaux, fonctionnement écologique de la zone	Données bibliographiques de recensement des gîtes de reproduction, de transit et d'hivernage	Fonctionnalité écologique de la zone, mouvements locaux de la faune
Aire d'étude éloignée (5km)	Oui				

Figure 3 : Aires d'études utilisées pour la partie milieu naturel

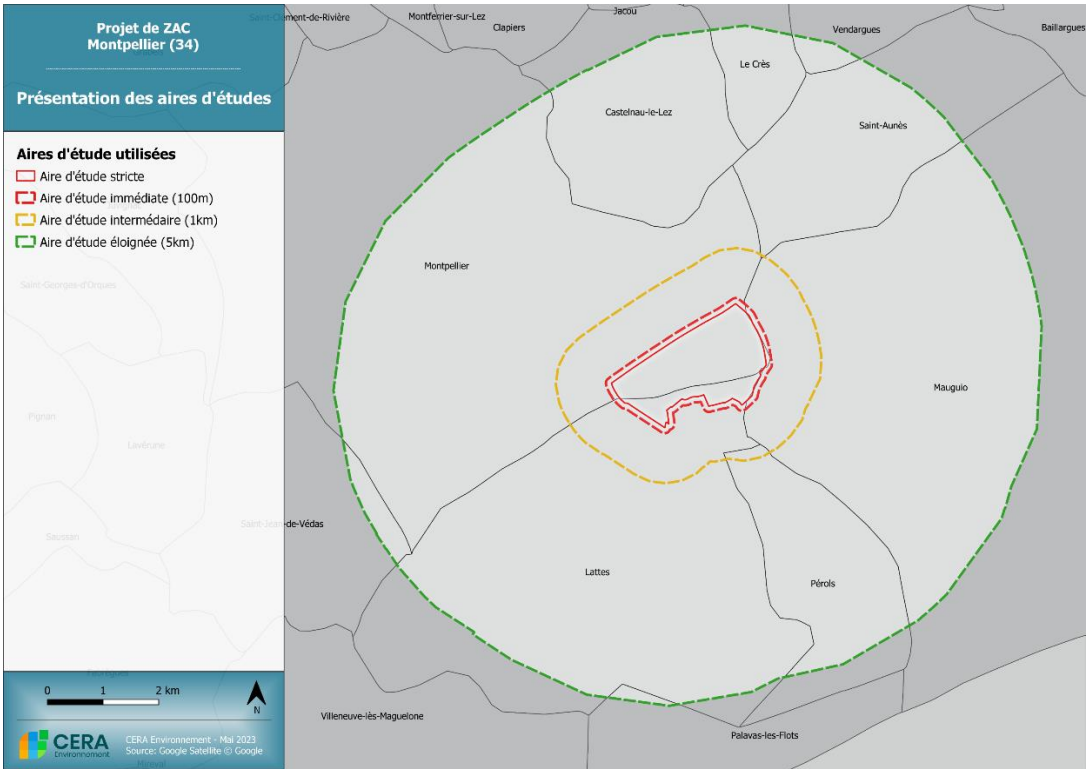


Figure 4 : Aires d'études utilisées pour la mise à jour du volet milieu naturel

6 Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement

- 2) Les tableaux de synthèse présents dans l'étude d'impact actualisée (pages 38-45 dans le résumé non technique notamment) s'appuient sur ceux réalisés lors de l'élaboration de l'étude d'impact de 2013. Ils ont été mis à jour en y intégrant les modifications apportées par le changement de programmation ainsi que les mesures effectives ou en cours de mises en œuvre en 2025 avec l'avancement des travaux.

Conformément à la recommandation, il est proposé ci-après, de présenter successivement le tableau de synthèse des impacts et des mesures issues de l'étude d'impact de 2013 puis une mise à jour de ce dernier avec les éléments actualisés en 2025.

Tableau 1 : Synthèse des impacts et des mesures issue de l'étude d'impact de 2013 (tableau inchangé)

Thèmes environnementaux	Impacts		Impact du projet sur l'environnement (sans tenir compte des mesures prévues)	Mesures	
	négatif	positif		Evitement, réduction	Compensation, accompagnement
Topographie	Fort. Sans caractérisation (positive ou négative)		. Remodelage de l'ensemble du site afin de permettre des franchissements doux de part et d'autre des infrastructures, s'adapter aux passages supérieurs (ponts, dalles) au-dessus des infrastructures et offrir une accessibilité maximale (notamment aux personnes à mobilité réduite) entre le nord et le sud du site		. Optimisation globale des déblais des chantiers à l'échelle de l'Agglomération . Stockage sur le site des déblais excédentaires provenant d'autres chantiers d'aménagement
Climatologie	Faible		. Demande nouvelle en énergie (avec arrivée de nouveaux habitants) . Modification locale du bilan énergétique . Augmentation des rejets de gaz à effet de serre lié au futur trafic . Changement de microclimat lié à la redistribution de la végétation et des surfaces minérales . Modification des circulations d'air locales de par la création d'espaces publics de protection du mistral et de la tramontane . Création d'un phénomène d'îlot de chaleur urbain	. Préservation du phénomène d'îlot de chaleur urbain grâce à la mise en place de végétaux en cœur d'îlot : Implantation de capteurs solaires en toiture, végétalisation, protection des espaces publics vis-à-vis des vents dominants choix de revêtements de sol adaptés, création de jeux d'eau	Utilisation d'énergies renouvelables pour la production d'eau chaude et de chauffage des bâtiments
Géologie	Fort		. Excavations de terres pour la réalisation des différentes fondations		. Les terres nécessaires aux remblais et qui seront apportées d'autres chantiers auront des caractéristiques physiques similaires aux couches superficielles présentes sur le site, ne modifiant pas la géologie actuelle. . Réalisation d'une étude géotechnique d'avant-projet menée avant la réalisation des différents bâtiments
Eaux souterraines	Modéré		Pas de zone de captage d'eaux souterraines dans ce secteur. Ecoulement ou rabattement de nappes dû aux fondations profondes et aux parkings souterrains éventuels . Modifications physiques des conditions d'écoulement des eaux souterraines . Dépôts d'hydrocarbures liés au trafic routier		. Réalisation d'études géotechnique et hydrogéologiques. . Optimisation des bassins prévus pour le CNM et l'A9 déplacée . Imperméabilisation fonds de bassin de l'autoroute et meilleure gestion des eaux pluviales
Eaux superficielles	Modéré		. Augmentation du ruissellement de surface et des débits de pointe à l'aval du projet . Augmentation du risque d'inondation sur la zone inondable du Nègue Cats	. Réalisation d'aménagements hydrauliques dans le cadre de la ZAC OZ 1, création du Parc du Nègue Cats avec une fonction hydraulique intégrée au paysage, mutualisation des ouvrages ASF et CNM sur le bassin versant de la branche 5 du Nègue Cats	

Thèmes environnementaux	Impacts		Impact du projet sur l'environnement (sans tenir compte des mesures prévues)	Mesures	
	négatif	positif		Evitement, réduction	Compensation, accompagnement
Eaux usées	Fort		. Hausse du volume d'eaux usées à traiter. La STEP MAERA peut accueillir les eaux usées. . Réseaux très peu développés sur le site. Nécessité de création.	Réalisation des réseaux dans le cadre du projet	
Eau potable	Fort		- Absence de réseaux sur le site . Hausse de la consommation en eau potable	Réalisation de réseaux nouveaux dans le cadre du projet oz	. Mise en place de dispositifs hydro économes (bâtiments, ...) . Substitution du recours à l'eau potable si possible . Gestion durable et patrimoine des réseaux
Qualité de l'air et santé	Faible		. Augmentation des émissions atmosphériques et de la concentration en benzène et NO₂ à l'horizon 2035, liée aux nouvelles de desserte du quartier où les vitesses sont modérées	. Limiter fortement les déplacements automobiles (objectif : 35% uniquement des déplacements en automobile) . Limitation de la pollution de l'air par la végétalisation . Traitement spécifique des futures infrastructures	
Risques naturels	Modéré sur le risque inondation		. Augmentation du ruissellement de surface et des débits de pointe à l'aval du projet . Augmentation du risque d'inondation sur la zone inondable du Nègue Cats	Réalisation d'un aménagement cohérent dans le cadre du schéma directeur hydraulique du Nègue cats	
NATURA 2000	Négligeable		. Le projet n'est pas susceptible de porter atteinte aux objectifs de conservation pour les habitats naturels et espèces d'intérêt communautaire		
Faune et Flore	Faible		. Destruction ponctuelle ou déménagement d'espèces animales . Risques de pollution accidentelle des milieux lors de la phase de chantier	. Conservation des mas qui sont utilisés comme habitats d'espèces (avifaune pour mas des Brousses et avifaune+agrion du mercure pour château de la Mogère) . Conservation des quelques éléments d'intérêt écologique identifiés . Prise en compte des risques en phase chantier (planification, coordination, ...)	
		fort	L'agriculture intensive limite très fortement le développement de la faune et la flore. Le projet permettra à la faune et la flore de se redévelopper.	Création de secteur de développement possible de biodiversité notamment dans la vallée du Nègue cats Certaines zones humides seront créées.	
Paysage et patrimoine	Fort		. Modification du paysage actuel par urbanisation d'environ 30 ha	. Compris dans le projet d'aménagement paysager global du projet . Renforcement du paysage autour du château de la Mogère. Les aménagements ont été réalisés en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France autour de la Mogère	

Thèmes environnementaux	Impacts		Impact du projet sur l'environnement (sans tenir compte des mesures prévues)	Mesures	
	négatif	positif		Evitement, réduction	Compensation, accompagnement
Population locale		Fort	. Augmentation de la population d'environ 5 000 habitants pour la ZAC Oz 1 (2 % de la population de la commune de Montpellier). . Besoins supplémentaires en termes d'équipements publics et d'activités, qui sont prévus dans le cadre du projet.		
Activités économiques et touristiques		Fort	. Création de près de 130 000 m ² de SHON de bureaux sur la ZAC 1, soit environ 6 500 emplois (1 emploi pour 20 m ²) et 400 entreprises. . Développement de commerces de proximité notamment sur le cours de la gare		
Equipements publics		Fort	. réalisation d'équipements publics de proximité		.
Activités de loisirs		Fort	. Intégration de nombreux espaces verts et des activités récréatives		
Activités agricoles	Fort		. Perte de surface agricole exploitable		. Développement d'une agriculture urbaine
Gestion des déchets	Fort		. Hausse de la quantité de déchets générés . Hausse de la quantité de déchets à traiter	. Tri des déchets organisé	. Mise en place d'actions (stop pub, ...)
Trafic routier	Fort		. Importante hausse du trafic routier Deux points majeurs de flux importants sont identifiés : - Au niveau des échangeurs sur le futur boulevard urbain requalifié et, - Sur les axes de circulation Nord Sud . Importante hausse de la demande de stationnement	Mesures de gestion de trafic (feux) Mise en place d'un réseau viaire adapté à cette augmentation du trafic : des axes principaux NORD-SUD et EST-OUEST seront créés	
Bruit	Fort		. Génération de bruit L'impact du projet en lui-même est faible. C'est la présence des deux infrastructures (CNM et A9 déplacée) qui va essentiellement générer du bruit supplémentaire sur le périmètre	. Mise en place d'une enveloppe protectrice autour des infrastructures nouvelles, constituée de bâtiments destinés à des bureaux ainsi qu'à du stationnement . Ces bâtiments seront dotés d'une double peau visant à améliorer leur isolation phonique . Réunification des immeubles par des écrans acoustiques transparents qui empêcheront le bruit de passer entre les façades . Installation d'écrans et merlons complémentaires pour garantir des niveaux de bruit moyens sur le site	
Vibrations	Faible		. Génération de vibrations notamment liée à la présence d'une voie ferrée	. Mise en place d'une enveloppe protectrice, constituée par les bâtiments surélevés par rapport aux voies, jouant le rôle d'écrans acoustiques	Demande de l'agglomération de mise en place de tapis anti-vibratils en élastomère sur la voie ferrée.

Tableau 2 : Synthèse des impacts et des mesures actualisée

Thèmes environnementaux	Impacts		Evolution du programme/projet en lien avec la thématique	Réévaluation de l'impact initial / Précisions apportées	Réévaluation des mesures initiales / Précisions apportées		Impact résiduel	Mesures d'accompagnement / suivi
	néгатif	positif			Evitement, réduction	Compensation		
Topographie	Fort		Le changement de programmation permet d'éviter l'urbanisation d'environ 3 ha à l'est du périmètre	Conclusion initiale maintenue – le remodelage de l'ensemble du site de la ZAC Nord est opérationnel. Réduction des mouvements de terre par le changement de programmation (évitement de l'urbanisation de 3 ha)	Mesures de réduction mises en œuvre ou en cours - Utilisation sur site des déblais de l'A9 et du CNM en merlons acoustiques. - Réutilisation des déblais pour les rampes d'accès à l'ouvrage A709-PS118. - Gestion optimisée des déblais des espaces publics de la ZAC NORD en vue d'un réemploi sur le reste du quartier Cambacérès.		Incidence résiduelle faible (remodelage opérationnel) et moindre avec la nouvelle programmation (réduction des mouvements de terre)	
Climatologie	Faible		Constructibilité modifiée avec une affectation plus importante à l'immobilier de bureau et d'enseignement et donc une diminution de celle pour les logements	Conclusion initiale maintenue – réalisation d'un bilan carbone de l'opération, d'une étude SCORE ICU permettant de qualifier et quantifier l'impact du projet Construction d'une centrale géothermique (chaleur / froid)	Mesures de réduction mises en œuvre ou en cours - Mesures de lutte contre la surchauffe urbaine en cours de mise en œuvre avec l'avancée des travaux et des commercialisations (pleine terre en cœur d'îlots) - Réseau de chaud et de froid opérationnel basé sur une ressource géothermique. Centrale géothermique opérationnelle : impact carbone très faible (inférieur à 30 g de CO ₂ par kWh) - Réalisation du parc de la Mogère et végétalisation du périmètre (1800 arbres plantés)		Incidence résiduelle faible et moindre avec la nouvelle programmation (baisse de la consommation en énergie)	
Géologie	Fort		Le changement de programmation permet d'éviter l'urbanisation d'environ 3 ha à l'est du périmètre	Conclusion initiale maintenue - Réduction des mouvements de terre par le changement de programmation (évitement de l'urbanisation de 3 ha)	Mesures de réduction mises en œuvre ou en cours - Réalisation d'une étude géotechnique pour la commercialisation de chaque lot. - Réemploi des terres excavées du site en remblais de l'ouvrage sur l'A709 et en remblais contiguës des bâtiments.		Incidence résiduelle faible et moindre avec la nouvelle programmation (réduction des mouvements de terre)	

Thèmes environnementaux	Impacts		Evolution du programme/projet en lien avec la thématique	Réévaluation de l'impact initial / Précisions apportées	Réévaluation des mesures initiales / Précisions apportées		Impact résiduel	Mesures d'accompagnement / suivi
	négatif	positif			Evitement, réduction	Compensation		
Eaux souterraines	Modéré		Le changement de programmation permet d'éviter l'urbanisation d'environ 3 ha à l'est du périmètre	Conclusion initiale maintenue - <i>Réduction de l'imperméabilisation des sols par le changement de programmation (évitement de l'urbanisation de 3 ha)</i>	Mesures de réduction effectives (bassins de rétention réalisés avec volume supérieur au besoin) et imperméabilisation des fonds de bassins de l'autoroute réalisée. <i>Le schéma directeur du Nègues Cats est réalisé à 100% concernant les mesures identifiées pour les projets de ZAC NORD, A9 et du CNM</i>		Incidence résiduelle faible et moindre avec la nouvelle programmation (réduction de l'imperméabilisation et volumes supérieurs au besoin)	Poses de piézomètres pour chaque lot.
Eaux superficielles	Modéré							
Eaux usées	Fort		Constructibilité quasiment intégralement affectée à l'immobilier de bureau et d'enseignement,	Impact moindre que prévu initialement La production d'eaux usées (eaux grises, eaux noires) est moindre pour les usages de bureaux et d'enseignement que pour le logement. Les besoins futurs au sein de la Métropole ont été pris en compte dans les documents de planification (SCoT / PLUi arrêté)	Mesures de réduction mises en œuvre ou en cours ○ Réseau d'assainissement réalisée intégralement et raccordé à la STEP Maera ○ Poste de refoulement de la concession en cours de réalisation (livraison T2 2025) ○ STEP Maera en cours de travaux pour augmentation de sa capacité ○ Incitation à réutiliser les eaux grises pour les projets immobiliers		Incidence résiduelle faible (gestion des eaux usées prévue dans les documents de planification) et moindre avec la nouvelle programmation (consommations plus faibles)	
Eau potable	Fort		Constructibilité quasiment intégralement affectée à l'immobilier de bureau et d'enseignement	Le besoin en eau potable est moindre pour les usages de bureaux et d'enseignement que pour le logement. Les besoins futurs au sein de la Métropole ont été pris en compte dans les documents de planification (SCoT / PLUi arrêté).	Mesures de réduction mises en œuvre ou en cours ○ Bouclage AEP effectif ○ Réutilisation des eaux pluviales pour l'arrosage en lieu et place de l'AEP dans le cadre de certains projets ○ Besoins en eau potable planifiés dans le PLUi et en adéquation avec la ressource disponible		Incidence résiduelle faible (gestion de l'eau potable prévue dans les documents de planification) et moindre avec la nouvelle programmation (consommations plus faibles)	
Risques naturels	Modéré sur le risque inondation		Porter à connaissance du PPRI	Zones d'aléas fort à très fort ponctuelles au sein de la ZAC Nord avec impact limité sur quelques lots.	Mesures de réduction effectives ○ Aménagements hydrauliques du Parc de la Mogère dans le cadre du schéma directeur du Nègue Cats opérationnels (voir ci-avant) Mesure de réduction en cours Etude hydraulique spécifique en cours afin d'adapter les nivellements des lots et des voiries		Incidence résiduelle positive du fait de la diminution du risque inondation sur les zones exposées existantes.	

Thèmes environnementaux	Impacts		Evolution du programme/projet en lien avec la thématique	Réévaluation de l'impact initial / Précisions apportées	Réévaluation des mesures initiales / Précisions apportées		Impact résiduel	Mesures d'accompagnement / suivi
	négatif	positif			Evitement, réduction	Compensation		
NATURA 2000	Négligeable			Conclusion maintenue initiale	Les mesures d'évitement et de réduction ont été respectées (conservation des Mas, des éléments d'intérêt écologique, planification des travaux, coordination environnementale...). Mesures de réduction mises en œuvre ou en cours			
Faune et Flore	Faible		Le changement de programmation permet d'éviter l'urbanisation d'environ 3 ha à l'est du périmètre (sans véritable enjeu toutefois pour la biodiversité)	Conclusion initiale maintenue : le périmètre de la ZAC Nord est en cours d'aménagement, les terrassements ont été effectués. Les inventaires réalisés en 2023 dans ce périmètre en travaux n'ont pas révélés de nouveaux enjeux. Le principal restant le Nègue-Cats et sa ripisylve en cours de travaux au moment du diagnostic. Certaines espèces comme la Chevêche d'Athéna et l'Agrion de Mercure n'ont pas été revues (inventaires réalisés en 2023 pendant les travaux en cours de la ZAC)	○ Aménagements hydrauliques et paysagers du Parc de La Mogère opérationnels sur 18 ha (fin 2024) qui doivent permettre le retour de la biodiversité sur le secteur (impact positif) ○ Mise en place de nichoirs et gîtes au sein du Mas de Brousse (impact positif) ○ Nombreux espaces verts réalisés avec la plantation d'espèces locales, adaptées au changement climatique (impact positif), 300 arbres et environ 2 ha d'espaces plantés.		Incidence résiduelle positive. La nouvelle programmation permet d'éviter environ 3 ha d'artificialisation.	Suivi de l'évolution des milieux : ○ Diagnostic diachronique réalisé en 2020 ○ Diagnostic écologique sur le périmètre Cambacérès (inventaires habitats, faune, flore en 2023 sur un cycle complet)
		Fort			Mesures de réduction mises en œuvre ou en cours ○ Aménagements hydrauliques et paysagers du Parc de La Mogère opérationnels (fin 2024) ○ Concertation avec l'ABF pour chaque lot commercialisé			
Paysage et patrimoine	Fort		Le changement de programmation permet d'éviter l'urbanisation d'environ 3 ha à l'est du périmètre	La présence du végétal comme pièce maîtresse du projet de ZAC permet une intégration paysagère minutieuse			L'incidence résiduelle sur le paysage est modérée à forte du fait de la transformation du territoire. La présence du végétal permet une intégration paysagère des différentes composantes du projet	

Thèmes environnementaux	Impacts		Evolution du programme/projet en lien avec la thématique	Réévaluation de l'impact initial / Précisions apportées	Réévaluation des mesures initiales / Précisions apportées		Impact résiduel	Mesures d'accompagnement / suivi
	négatif	positif			Evitement, réduction	Compensation		
Population locale		Faible	Constructibilité quasiment intégralement affectée à l'immobilier de bureau et d'enseignement. 300 logements prévus dans la nouvelle programmation (contre 2000 à 2500 en 2013) essentiellement de type logement étudiant	L'impact de la ZAC Nord est donc moindre sur la population			Incidence faible du changement programmation	
Activités économiques et touristiques		Fort	Constructibilité quasiment intégralement affectée à l'immobilier de bureau et d'enseignement	La vocation presque exclusivement économique de l'immobilier est de nature à augmenter l'activité et l'emploi avec des retombées économiques à l'échelle de la métropole.			Incidence résiduelle forte positive du fait du changement de programmation	
Equipements publics		Fort	Aucune évolution notable	Conclusion initiale maintenue			Incidence résiduelle forte positive	
Activités de loisirs		Fort	Aucune évolution notable	Conclusion initiale maintenue	Mesure de réduction mise en œuvre Aménagements hydrauliques et paysagers du Parc de La Mogère opérationnels (fin 2024)		Incidence résiduelle forte positive	
Activités agricoles	Fort		Aucune évolution notable	Conclusion initiale maintenue Aucune parcelle agricole maintenue au sein du périmètre de la ZAC Nord	Mesures de réduction en cours de mises en œuvre La Métropole porte un programme alimentaire territorial et une politique agroécologique		Incidence résiduelle forte (plus d'exploitation agricole)	

Thèmes environnementaux	Impacts		Evolution du programme/projet en lien avec la thématique	Réévaluation de l'impact initial / Précisions apportées	Réévaluation des mesures initiales / Précisions apportées		Impact résiduel	Mesures d'accompagnement / suivi
	néгатif	positif			Evitement, réduction	Compensation		
Gestion des déchets	Fort		Constructibilité quasiment intégralement affectée à l'immobilier de bureau et d'enseignement.	Impact moindre que prévu initialement La quantité de déchets produits par l'immobilier de bureau est moindre par rapport au logement. On peut donc attendre des quantités moindres par rapport à l'analyse initiale.	Mesures de réduction en cours de mises en œuvre Mise en place par la Métropole d'une feuille de route « zéro déchet »		Incidence résiduelle faible (et moindre avec la nouvelle programmation)	
Trafic routier	Fort		Constructibilité quasiment intégralement affectée à l'immobilier de bureau et d'enseignement (déplacements moindre) Desserte par le bus tram à l'horizon 2025 (en supplément du tram) Modification du schéma de circulation en lien avec le repositionnement de la station de tramway	Les hypothèses de trafic prévisionnel sont remises en cause par la réaffectation de la constructibilité du logement vers les bureaux et l'enseignement. La nature des flux, leur origine-destination seront différentes. Les flux seront entrants le matin et sortants le soir à la différence du logement.	Mesures de réduction mises en œuvre ou en cours ○ Les principales voies de la ZAC permettant de diffuser les flux et d'accéder à la Gare Sud de France sont réalisées. ○ Extension de la ligne 1 de tramway et des vélolignes en 2025 + ligne 2 du BusTram prévue en 2025 ○ Mise en place de continuités douces		Incidence résiduelle modérée (augmentation de trafic)	

Thèmes environnementaux	Impacts		Evolution du programme/projet en lien avec la thématique	Réévaluation de l'impact initial / Précisions apportées	Réévaluation des mesures initiales / Précisions apportées		Impact résiduel	Mesures d'accompagnement / suivi
	négatif	positif			Evitement, réduction	Compensation		
Bruit	Fort		Constructibilité quasiment intégralement affectée à l'immobilier de bureau et d'enseignement Desserte par le bustram à l'horizon 2025 (en supplément du tram) Modification du schéma de circulation en lien avec le repositionnement de la station de tramway	L'étude acoustique réalisée dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact permet de définir que le projet n'induit pas de dépassement des seuils réglementaires.	Mesures de réduction en cours de mises en œuvre ○ L'enveloppe urbaine sud composée de bâtiments tertiaires, en bordure de l'A9, est en cours de construction, la dernière construction sera livrée en 2028. ○ Au nord, un merlon a été réalisé dans le cadre du parc de la Mogère		Incidence résiduelle négligeable (respect des seuils réglementaires)	
Vibrations	Faible			Conforme à l'analyse initiale	Mesures de réduction en cours de mises en œuvre ○ L'enveloppe urbaine sud composée de bâtiments tertiaires, en bordure de l'A9, est en cours de construction, la dernière construction sera livrée en 2028 ○ Au nord, un merlon a été réalisé dans le cadre du parc de la Mogère		Incidence résiduelle négligeable	
Qualité de l'air et santé	Faible		Constructibilité quasiment intégralement affectée à l'immobilier de bureau et d'enseignement Desserte par le bustram à l'horizon 2025 (en supplément du tram) Modification du schéma de circulation en lien avec le repositionnement de la station de tramway	Les émissions de polluants vont augmenter avec l'arrivée de nouveaux usagers et la hausse du trafic routier. Le projet entraîne une légère augmentation des concentrations mais a peu d'influence sur la qualité de l'air L'actualisation du projet n'entraîne pas d'impact plus important.	Mesures de réduction mises en œuvre ou en cours ○ Desserte par le tramway et le bustram en 2025 ○ Végétalisation du territoire (1800 arbres plantés et nombreux espaces verts) ○ Stationnement des voitures limité à 1 place pour 60m² de SDP ○ Enveloppe urbaine le long des autoroutes en cours		Incidence résiduelle faible (projet ayant peu d'influence sur la qualité de l'air)	

Thèmes environnementaux	Impacts		Evolution du programme/projet en lien avec la thématique	Réévaluation de l'impact initial / Précisions apportées	Réévaluation des mesures initiales / Précisions apportées		Impact résiduel	Mesures d'accompagnement / suivi
	néгатif	positif			Evitement, réduction	Compensation		
Energies	Fort		Constructibilité quasiment intégralement affectée à l'immobilier de bureau et d'enseignement engendre une consommation moindre en énergie	Centrale géothermique (chaleur et froid) permet de limiter fortement l'impact carbone énergétique de la ZAC	Mesures de réduction mises en œuvre ou en cours oLimitation du phénomène îlot de chaleur (présence végétale, revêtements clairs, etc.) oDémarche bioclimatique (héliotropisme) oEfficacité énergétique (éclairage, production chaleur/froid) oEnergies renouvelables oLimitation de l'impact carbone des constructions Mesures de réduction mises en œuvre ou en cours oParc de la Mogère et nombreux espaces verts opérationnels (rafraichissement) et revêtements clairs mis en place oCentrale géothermique opérationnelle oOssature bois prévue sur certains bâtiments		Incidence résiduelle faible (et moindre avec la nouvelle programmation)	

L'état d'avancement des mesures ERC inscrites dans l'étude d'impact est proposé dans le tableau ci-après.

Tableau 3 : Etat d'avancement des mesures ERC

Thèmes environnementaux	Mesures ERC	Etat d'avancement des mesures ERC
Topographie	- Optimisation globale des déblais des chantiers à l'échelle de l'Agglomération - Stockage sur le site des déblais excédentaires provenant d'autres chantiers d'aménagement	Les mesures sont opérationnelles et réalisées à 100% : ->gestion optimisée des déblais des espaces publics de la ZAC NORD en vue d'un réemploi sur le reste du quartier Cambacérés. La totalité des déblais des espaces publics (100%) ont fait l'objet de mesure de stockage en vue de ré-emploi sur le périmètre pour un volume de 80 000 m³ environ. ->utilisation sur site des déblais de l'A9 et du CNM en merlons acoustiques ; réutilisation des déblais pour les rampes d'accès à l'ouvrage A709-PS118 pour un volume de 8 000 m³ environ. Le reste du volume sera réexploité sur la zone au sud des infrastructures.
Climatologie	- Préservation du phénomène d'Îlot de chaleur urbain grâce à la mise en place de végétaux en cœur d'îlot : Implantation de capteurs solaires en toiture, végétalisation, protection des espaces publics vis-à-vis des vents dominants choix de revêtements de sol adaptés, création de jeux d'eau - Utilisation d'énergies renouvelables pour la production d'eau chaude et de chauffage des bâtiments	->La centrale géothermique est opérationnelle et dimensionnée pour l'ensemble des lots de la ZAC ->Le parc de la Mogère est réalisé depuis 2024 (îlot de fraîcheur) Ces deux mesures sont donc réalisées à 100% -> D'autres mesures sur la lutte contre la surchauffe urbaine sont en cours avec : - les plantations déjà opérationnelles au sein du parc de la Mogère, le long de certains axes routiers (une partie du Cours de Gare), de la place F. Héritier : 120 arbres plantés sur 300 arbres prévus soit 40%. - les aménagements urbains efficients : matériaux clairs mis en place sur les espaces publics, jeu d'eau sur la place F. Héritier... ->Au niveau des lots construits ou en cours, le ratio de 15% de surface perméable est respecté.
Géologie	- Les terres nécessaires aux remblais et qui seront apportées d'autres chantiers auront des caractéristiques physiques similaires aux couches superficielles présentes sur le site, ne modifiant pas la géologie actuelle. - Réalisation d'une étude géotechnique d'avant-projet menée avant la réalisation des différents bâtiments	-> Le réemploi des terres excavées des espaces publics prévues sur la ZAC (rampes d'accès A709 et merlon acoustique) a été réalisé (mesure réalisée à 100%) -> Les études géotechniques ont été réalisées au sein des lots construits ou en cours de construction (mesure en cours)
Eaux souterraines	- Réalisation d'études géotechnique et hydrogéologiques. - Optimisation des bassins prévus pour le CNM et l'A9 déplacée - Imperméabilisation fonds de bassin de l'autoroute et meilleure gestion des eaux pluviales	->Les différents bassins ont été réalisés (mesure réalisée à 100%) : volume prévu au sein du schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats : 136 700 m³ ; volume réalisé : 149 458 m³ (soit un delta positif de plus de 12 750 m³) ->les études géotechniques et la pose de piézomètres sont réalisées pour chaque lot (mesure en cours).

Thèmes environnementaux	Mesures ERC	Etat d'avancement des mesures ERC
Eaux superficielles	. Réalisation d'aménagements hydrauliques dans le cadre de la ZAC OZ 1, création du Parc du Nègue Cats avec une fonction hydraulique intégrée au paysage, mutualisation des ouvrages ASF et CNM sur le bassin versant de la branche 5 du Nègue Cats	->Les différents bassins ont été réalisés (mesure réalisée à 100%) : volume prévu au sein du schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats : 136 700 m³ ; volume réalisé : 149 458 m³ (soit un delta positif de plus de 12 750 m ³) ->Le parc du Nègue Cats (ou Parc de la Mogère) a été livré fin 2024 (mesure réalisée à 100%)
Eaux usées	Réalisation des réseaux dans le cadre du projet	La réalisation des mesures concernant les réseaux est en cours et en adéquation avec l'avancement des travaux et notamment des lots réalisés ou en cours de construction : ->Réseau d'assainissement réalisée intégralement et raccordé à la STEP Maera (mesure réalisée à 100%) ->Poste de refoulement de la concession en cours de réalisation (livraison T4 2025) ->STEP Maera en cours de travaux pour augmentation de sa capacité (livraison 2027) ->Incitation à réutiliser les eaux grises pour les projets immobiliers : 25 500 m ² de surface de plancher concernés (projet Crédit Agricole)
Eau potable	Réalisation de réseaux nouveaux dans le cadre du projet oz . Mise en place de dispositifs hydro économes (bâtiments, ...) . Substitution du recours à l'eau potable si possible . Gestion durable et patrimoine des réseaux	La réalisation des mesures concernant les réseaux est en cours et en adéquation avec l'avancement des travaux et notamment des lots réalisés ou en cours de construction : ->Bouclage AEP effectif (mesure réalisée à 100%) ->Réutilisation des eaux pluviales pour l'arrosage en lieu et place de l'AEP dans le cadre de certains projets : 25 500 m ² de surface de plancher concernés (projet Crédit Agricole) ->Besoins en eau potable planifiés dans le PLUi et en adéquation avec la ressource disponible
Qualité de l'air et santé	. Limiter fortement les déplacements automobiles (objectif : 35% uniquement des déplacements en automobile) . Limitation de la pollution de l'air par la végétalisation . Traitement spécifique des futures infrastructures (végétalisation le long des voies)	Les mesures relatives à la qualité de l'air sont en cours de réalisation : ->démarche « chantier propre » limitant les émissions de poussière et de polluants atmosphériques ->enveloppe urbaine le long de l'A9 (un seul lot restant à construire) et de l'A709 (merlon acoustique réalisé, enveloppe urbaine en cours avec la construction de la Halle Nova) ->plantations d'arbres en partie réalisées (150 arbres plantés) notamment le long des axes routiers ->développement des TC et des modes actifs en cours (livraison de l'extension du T1 fin 2025, ligne 2 du Bustram, mail actif du Cours de Gare) + stationnement limité sur les lots construits ou en cours de construction.
Risques naturels	Réalisation d'un aménagement cohérent dans le cadre du schéma directeur hydraulique du Nègue cats	Les différents bassins ont été réalisés (mesure réalisée à 100%) : volume prévu au sein du schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats : 136 700 m³ ; volume réalisé : 149 458 m³ (soit un delta positif de plus de 12 750 m ³) ->Mesure d'adaptation au PAC du PPRI en cours

Thèmes environnementaux	Mesures ERC	Etat d'avancement des mesures ERC
Faune et Flore	. Conservation des mas qui sont utilisés comme habitats d'espèces (avifaune pour mas des Brousses et avifaune+agrion du mercure pour château de la Mogère) . Conservation des quelques éléments d'intérêt écologique identifiés . Prise en compte des risques en phase chantier (planification, coordination, ...) . Création de secteur de développement possible de biodiversité notamment dans la vallée du Nègue Cats - Certaines zones humides seront créées.	->le mas de Brousses, le château de la Mogère et les éléments d'intérêt écologique n'ont pas été impactés par les travaux (mesure d'évitement réalisée à 100%), ->les mesures de réduction en phase chantier sont respectées (planification, coordination environnementale), ->le parc de la Mogère a été livré fin 2024 (mesure réalisée à 100%) et permettra le retour de la biodiversité sur le secteur, ->non prévu initialement, mais des nichoirs et des gîtes ont été installés au sein du mas de Brousses pour l'avifaune et les chiroptères (mesure de réduction réalisée à 100%) ->nombreux espaces verts réalisés (place F. Héritier, rampe Melvin Jones) Un suivi de l'évolution des milieux a été réalisé durant les travaux de la ZAC : ->Diagnostic diachronique réalisé en 2020 ->Diagnostic écologique sur le périmètre Cambacérès (inventaires habitats, faune, flore en 2023 sur un cycle complet)
Paysage et patrimoine	. Compris dans le projet d'aménagement paysager global du projet . Renforcement du paysage autour du château de la Mogère. Les aménagements ont été réalisés en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France autour de la Mogère	Les aménagements hydrauliques et paysagers du Parc de La Mogère opérationnels (fin 2024) -> mesure réalisée à 100% Les espaces plantés de la ZAC sont réalisés à 40%. La mise en valeur du Mas des Brousses (reprises du mur en lien avec l'ABF) est réalisée à 100%. La concertation avec l'ABF est réalisée pour chaque lot commercialisé (mesure en cours)
Population locale	Pas de mesure (impact positif)	
Activités économiques et touristiques	Pas de mesure (impact positif)	
Equipements publics	Pas de mesure (impact positif)	
Activités de loisirs		Aménagements hydrauliques et paysagers du Parc de La Mogère opérationnels (fin 2024) pour usage récréatif (réalisés à 100%)
Activités agricoles	. Développement d'une agriculture urbaine	La Métropole porte un programme alimentaire territorial et une politique agroécologique (mesure en cours de mise en œuvre)
Gestion des déchets	. Tri des déchets organisé . Mise en place d'actions (stop pub, ...)	->Chantier responsable mis en place (déblais réutilisés sur site, tri des déchets, démarche chantier propre) : mesure en cours de mise en œuvre ->La Métropole a mis en place une feuille de route « zéro déchet » (mesure en cours de mise en œuvre)

Thèmes environnementaux	Mesures ERC	Etat d'avancement des mesures ERC
Trafic routier	. Mesures de gestion de trafic (feux) . Mise en place d'un réseau viaire adapté à cette augmentation du trafic : des axes principaux NORD-SUD et EST-OUEST seront créés	->Le réseau viaire est réalisé (soit en phase définitive, soit en phase provisoire) ->Mobilités actives : partiellement réalisé : Piste cyclables sur la Rue du Mas des Brousses (Cours de Gare), la Rue Jacques Derrida jusqu'au sud de la Gare, la rue Mirzakhani. ->Transports en commun : livraisons fin 2025 de l'extension de la ligne 1 du tramway et de la ligne 2 du Bustram.
Bruit	. Mise en place d'une enveloppe protectrice autour des infrastructures nouvelles, constituée de bâtiments destinés à des bureaux ainsi qu'à du stationnement . Ces bâtiments seront dotés d'une double peau visant à améliorer leur isolation phonique . Réunionification des immeubles par des écrans acoustiques transparents qui empêcheront le bruit de passer entre les façades . Installation d'écrans et merlons complémentaires pour garantir des niveaux de bruit moyens sur le site	->Enveloppe urbaine le long de l'A9 (un seul lot restant à construire) et de l'A709 (merlon acoustique réalisé, enveloppe urbaine en cours avec la construction de la Halle Nova) : mesure en cours de réalisation ->Bâtiments construits avec isolation phonique en façade (1 lot / 5 restant en partie sud, 2 lots/3 restants en partie nord) : mesure en cours de réalisation
Vibrations	. Mise en place d'une enveloppe protectrice, constituée par les bâtiments surélevés par rapport aux voies, jouant le rôle d'écrans acoustiques . Demande de l'agglomération de mise en place de tapis anti-vibratils en élastomère sur la voie ferrée.	->Tapis anti-vibratils réalisés (mesure effective à 100%) ->Enveloppe urbaine le long de l'A9 (un seul lot restant à construire) et de l'A709 (merlon acoustique réalisé, enveloppe urbaine en cours avec la construction de la Halle Nova) : mesure en cours de réalisation
Energies	. Limiter le phénomène îlot de chaleur urbain, . Démarche bioclimatique, . Efficacité énergétique, . Energies renouvelables, . Limitation de l'impact carbone liée à la construction	->Centrale géothermique opérationnelle : mesure réalisée à 100% ->Parc de la Mogère (îlot de fraîcheur) opérationnel : mesure réalisée à 100% ->Approche bioclimatique à l'échelle du bâti réalisée à 100%% ->Limitation des ICU en cours avec la mise en place de revêtements clairs sur les espaces publics, la plantation d'arbres et la création d'espaces verts déjà réalisées, etc) ->Limitation de l'impact carbone liée à la construction : ossature bois prévue sur certains bâtiments,

3.2. Etat initial

3.2.1. Généralités

3.2.1.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

« Pour la bonne information du public, l'Ae réitère sa recommandation de présenter les éléments pertinents de l'état initial (avant le projet global) et la façon dont il a été affecté, à ce jour, par le début d'exécution du projet ».

3.2.1.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

A titre préliminaire, en réponse à la remarque de l'AE, le pétitionnaire fait remarquer que l'étude est cohérente avec le mécanisme de l'actualisation de l'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement qui ne vise pas à réévaluer des incidences précédentes liées à des opérations qui étaient précisément connues, déjà autorisées et ayant faites l'objet d'une évaluation exhaustive. Il vise à examiner les incidences liées aux évolutions d'un projet ou à préciser des incidences qui n'auraient pu être évaluées précédemment en raison d'un manque de données ou d'une connaissance précise des caractéristiques du projet. La recommandation de l'AE de refaire un bilan environnemental à plus large échelle en réintégrant l'ensemble des opérations connexes à la ZAC, en raison d'une vision extensive de la notion de projet, ne peut matériellement pas être prise en charge par la maîtrise d'ouvrage dont l'étude réalisée est conforme à la jurisprudence administrative sur cette notion.

Pour le reste, l'état initial qui a été actualisé comporte bien les évolutions substantielles intervenues sur le site depuis la réalisation de l'étude d'impact initiale de 2013 et sur les principales thématiques environnementales suivantes :

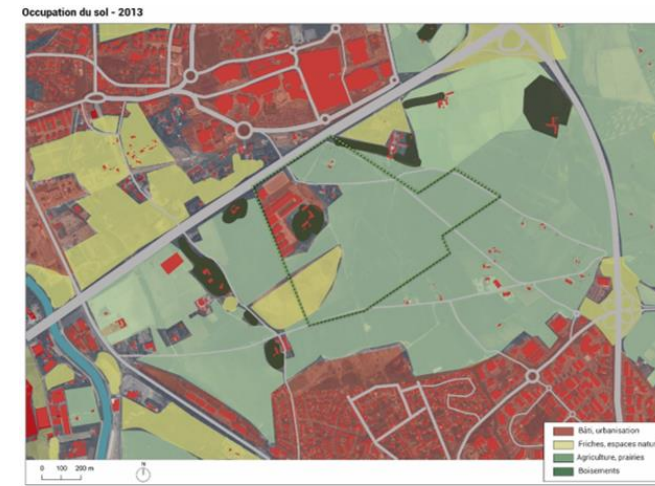
- évolution du climat,
- topographie,
- hydraulique/inondation,
- biodiversité,
- paysage,
- activités économiques,
- mobilité/trafic,
- ambiance acoustique,
- qualité de l'air.

Afin de ne pas alourdir la lecture avec les éléments de l'étude d'impact initiale de 2013 et dont l'« état initial » n'existe plus (réalisation des infrastructures, commercialisation des premiers bâtiments de la ZAC, réalisation du parc de la Mogère, etc.), seules des synthèses de ce dernier sont intégrées dans l'étude d'impact actualisée afin de comparer les deux états.

Ces éléments sont disponibles dans la partie 2 « analyse de l'état initial et des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet » de l'étude d'impact actualisée.

Ci-après sont proposées des cartographies comparatives entre l'état initial de 2013 et celui actualisé.

2013



2025

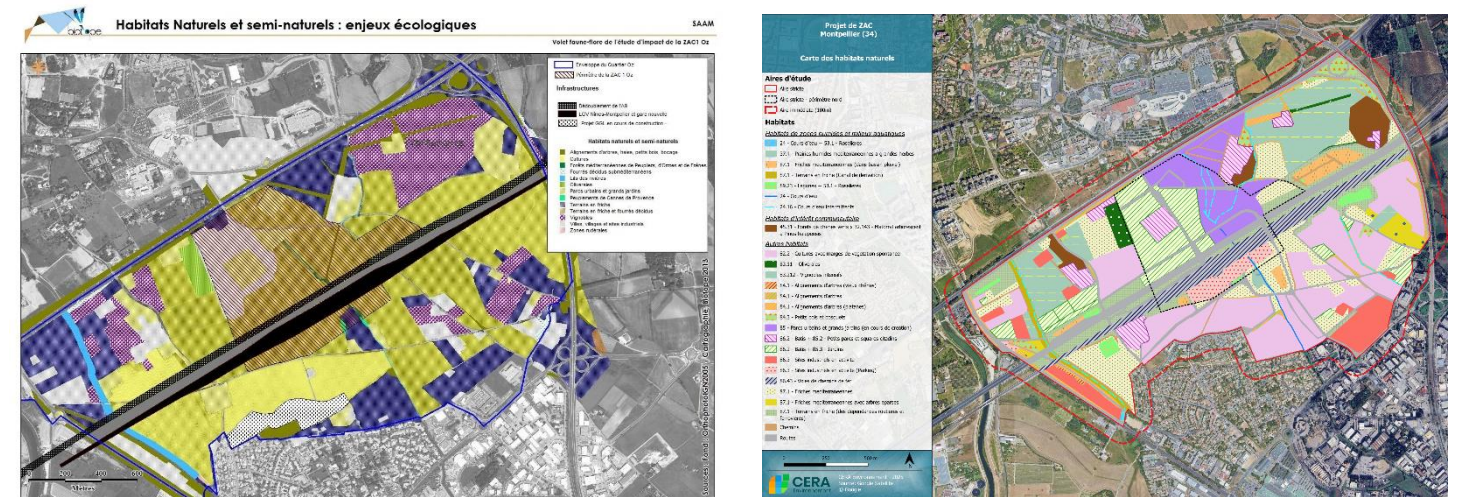
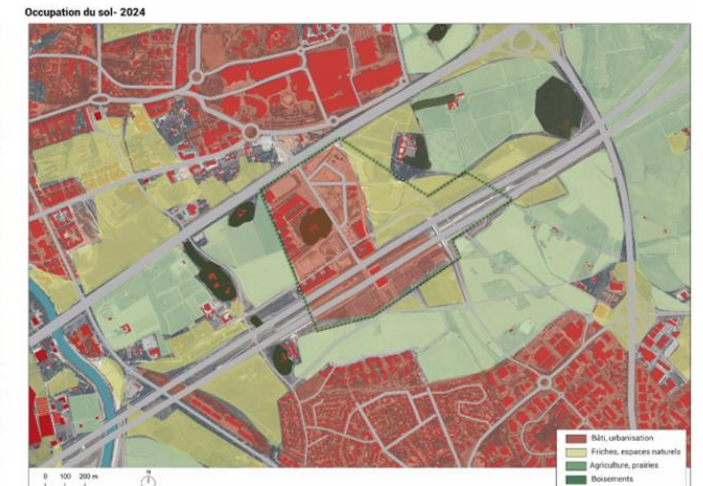


Figure 5 : Exemples de comparaison de l'évolution de l'état initial de 2013 à aujourd'hui présents dans l'actualisation de l'étude d'impact (thématiques paysage et biodiversité)

3.2.2. La qualité de l’air

3.2.2.1. Remarque / recommandation de l’AE IGEDD

Pas de remarque ou de recommandation nécessitant une réponse.

3.2.2.2. Réponse apportée par le maître d’ouvrage

Sans objet

3.2.3. Nuisances sonores

3.2.3.1. Remarque / recommandation de l’AE IGEDD

« L’Ae recommande :

- 1) de préciser la méthode de calage du modèle et de la justifier,
- 2) de prendre en compte dans la modélisation le bruit des avions ».

3.2.3.2. Réponse apportée par le maître d’ouvrage

- 1) La caractérisation de l’état initial a pour objectif principal de décrire l’ambiance sonore préexistante toutes sources confondues, conformément aux exigences de l’arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et à la circulaire n°97-110 du 12 décembre 1997.

Une campagne de mesures acoustiques a été menée en plusieurs points représentatifs de la zone d’étude afin d’objectiver l’ambiance sonore. Ces mesures ont été complétées par une modélisation acoustique prenant en compte les principales sources de bruit terrestre : trafic routier et ferroviaire pour offrir une représentation plus complète de l’ambiance sonore.

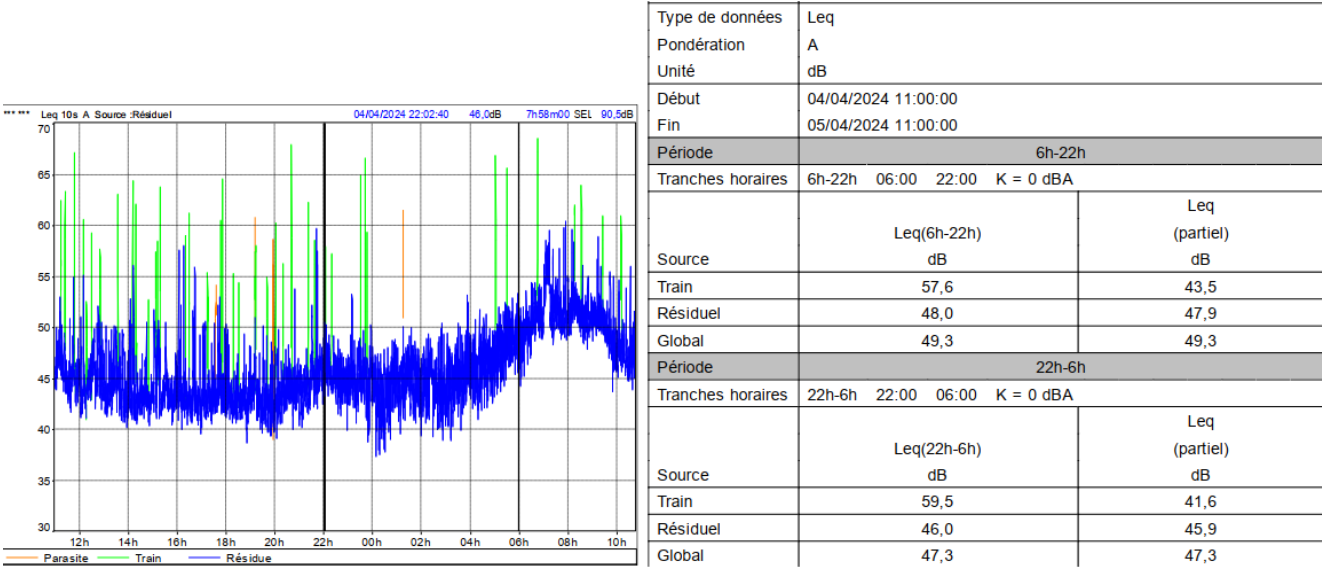
Concernant le calage du modèle, la complexité acoustique du site et notamment la multiplicité des sources routières et la contribution du bruit environnemental n’ont pas permis de réaliser un calage précis du bruit routier. Toutefois, les données de trafic routier fournies par l’étude et les observations in situ ont permis de modéliser les infrastructures routières avec un niveau de précision en adéquation avec les enjeux de l’étude. Les résultats de la modélisation ont ensuite été comparés à ceux des mesures pour s’assurer de la cohérence générale des niveaux sonores dans les zones à enjeux.

Les résultats des mesures acoustiques, ainsi que les cartes de bruit horizontales, mettent en évidence une ambiance sonore modérée au niveau des bâtiments existants exposés au projet. Cette situation implique le respect de seuils réglementaires minimaux, conformément aux exigences de l’arrêté du 5 mai 1995.

Pour le bruit ferroviaire, un calage spécifique a été réalisé en réponse à la demande de l’IGEDD dans son avis n°2024-101.

Il s’appuie sur une mesure du Bilan LOTI de la LGV Méditerranée (point PF60), situé à proximité immédiate du projet. Ce point de mesure a permis d’isoler la contribution ferroviaire par traitement de l’évolution temporelle de la mesure. Le traitement consiste à identifier et isoler par codage les passages de train afin d’extraire la contribution sonore des circulations ferroviaires du reste du signal. L’émergence marquée du

bruit ferroviaire facilite cette opération, contrairement au bruit routier plus diffus et continu. La figure et le tableau ci-après présentent le traitement appliqué et le résultat obtenu.



A noter qu’il faut considérer le niveau partiel qui correspond au niveau lissé sur toute la période réglementaire.

Compte tenu du caractère localisé du projet et de l’homogénéité des émissions sonores d’une voie ferrée sur un linéaire restreint, un seul point de mesure a été jugé suffisant pour caractériser les émissions sonores de la voie ferrée qui sont homogènes sur un linéaire aussi limité que celui impactant la zone d’étude.

- 2) Concernant le bruit aérien, celui-ci n’a pas été intégré dans les cartes de bruit horizontal, qui se concentrent sur les sources terrestres. Toutefois, son impact a bien été relevé lors des mesures de terrain. Il est rappelé que l’ambiance sonore mesurée comprend toutes les sources de bruit environnantes dont le bruit aérien.

En réponse à la demande de l’IGEDD, des cartes de bruit complémentaires sont présentées ci-après, distinguant les contributions des différentes sources : routière, ferroviaire et aérienne. Une carte de bruit multi-sources a également été réalisée.

Les cartes de transport terrestre sont issues des simulations acoustiques menées pour la période de jour dimensionnante (6h–22h). Concernant le bruit aérien, la représentation s’appuie sur un extrait de la zone C du Plan d’Exposition au Bruit (PEB) de l’aéroport Montpellier Méditerranée, correspondant à des niveaux Lden compris entre 55 et 62 dB(A) (voir extrait ci-après).

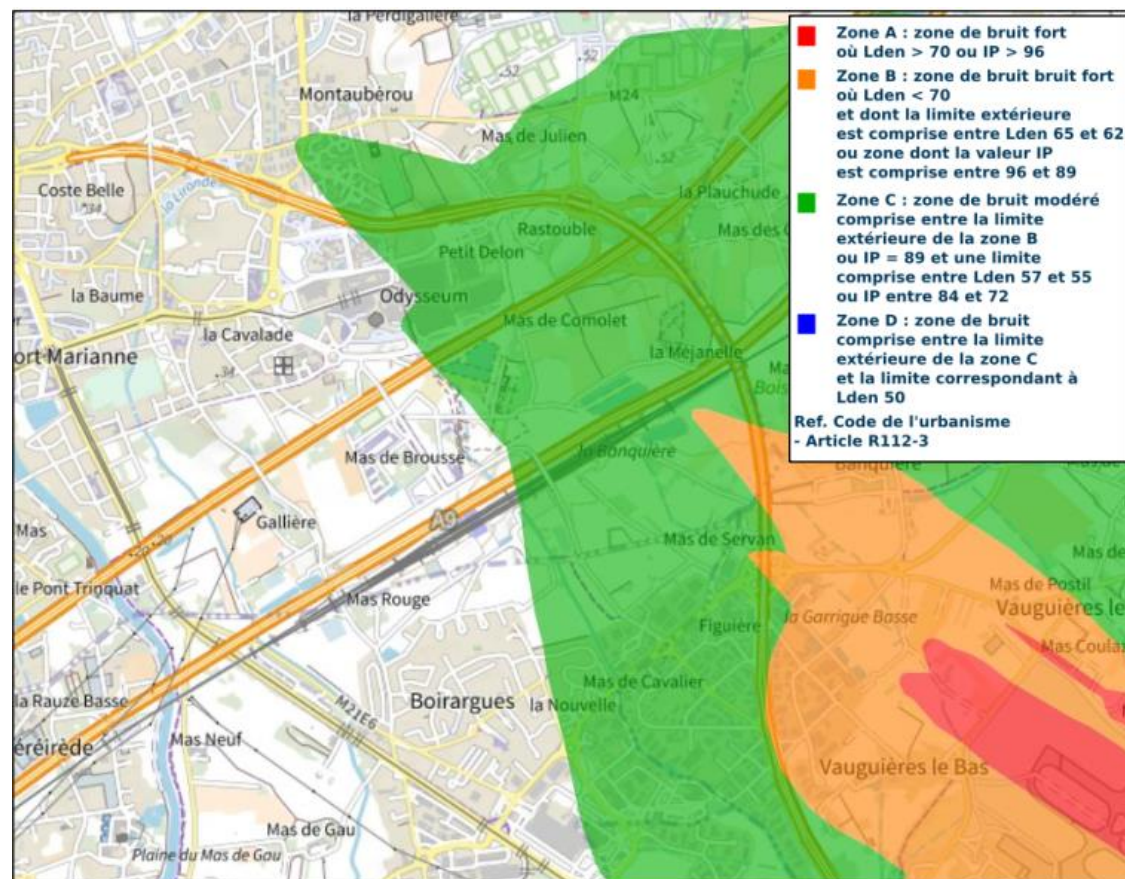


Figure 6 : Extrait du PEB

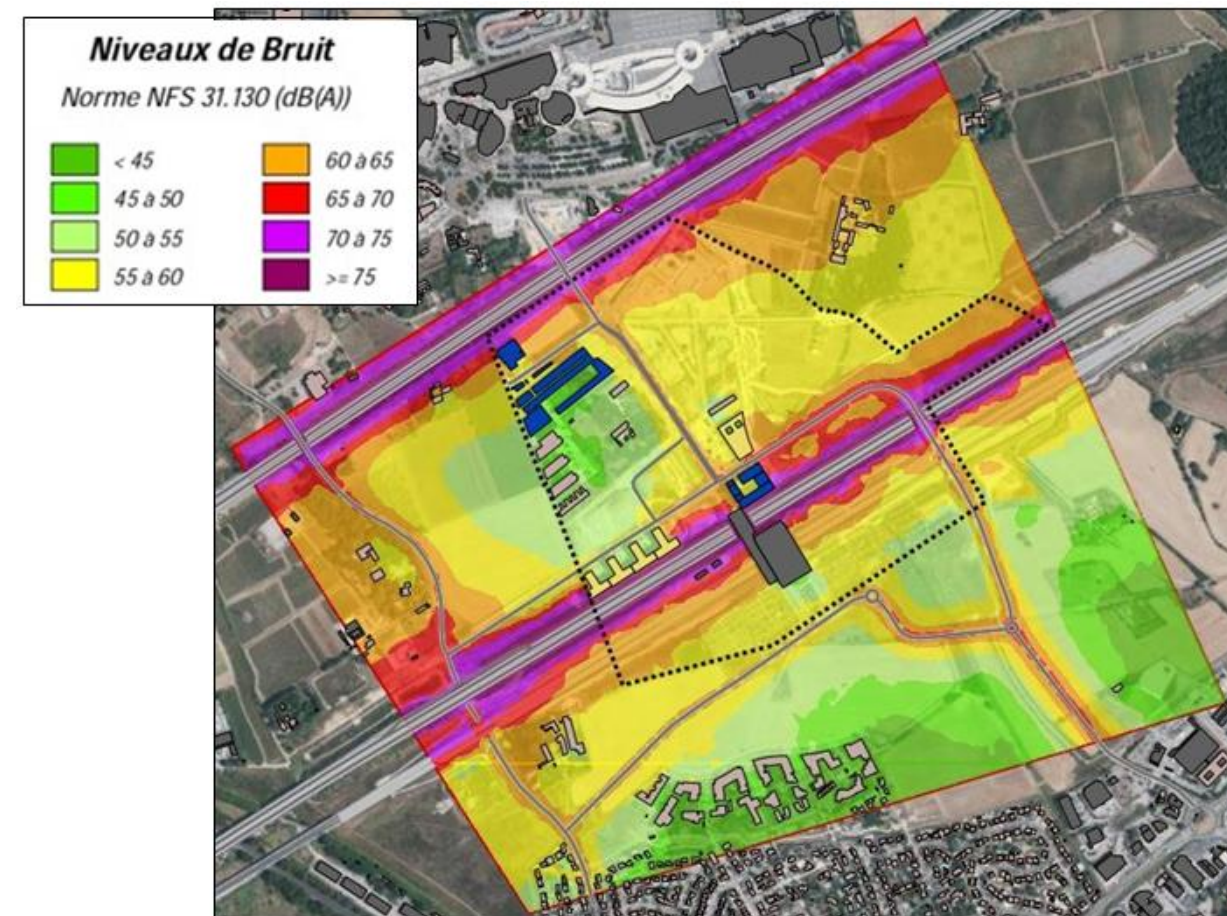


Figure 7 : Carte de bruit du trafic routier

Il est à noter que l'utilisation du Lden qui intègre des pondérations aux périodes soir et nuit ainsi que la méthodologie de définition des zones de bruit du PEB, peuvent conduire à une représentation surestimée du bruit aérien.

Enfin, la carte multi-source permet d'apprécier l'impact acoustique global de l'ensemble des sources. Elle doit toutefois être interprétée avec précaution, en raison de l'utilisation de deux indicateurs distincts : **L_{Aeq} (jour)** pour les simulations acoustiques, et **Lden** pour le bruit aérien extrait du PEB.

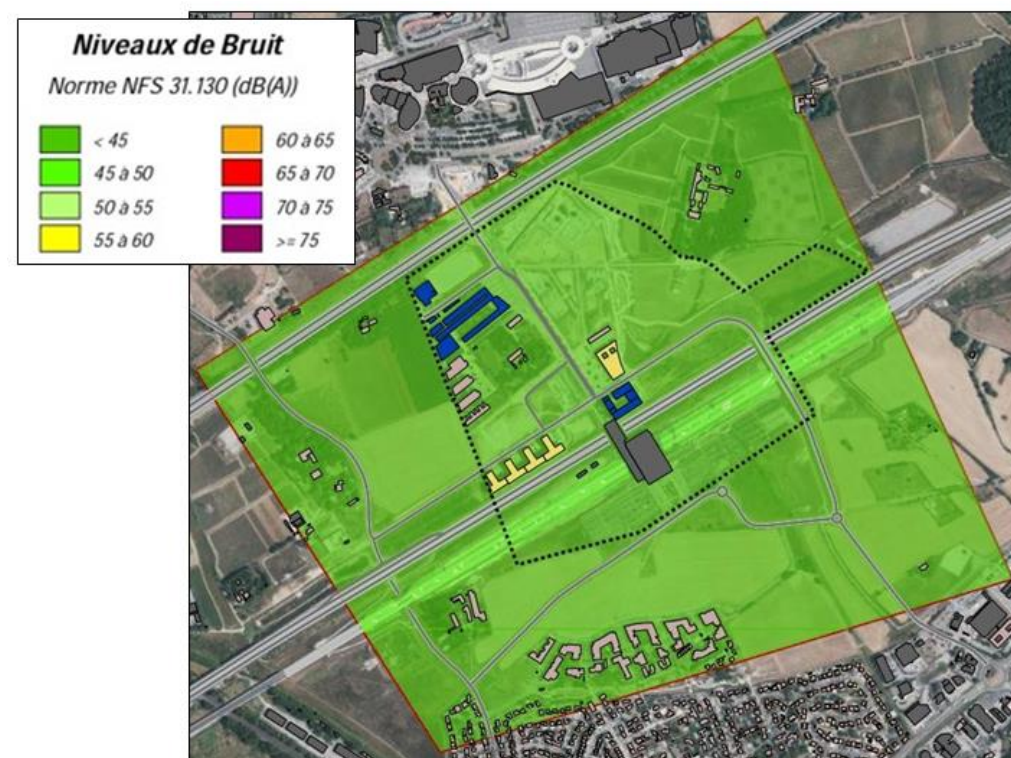


Figure 8 : Carte de bruit du trafic ferroviaire

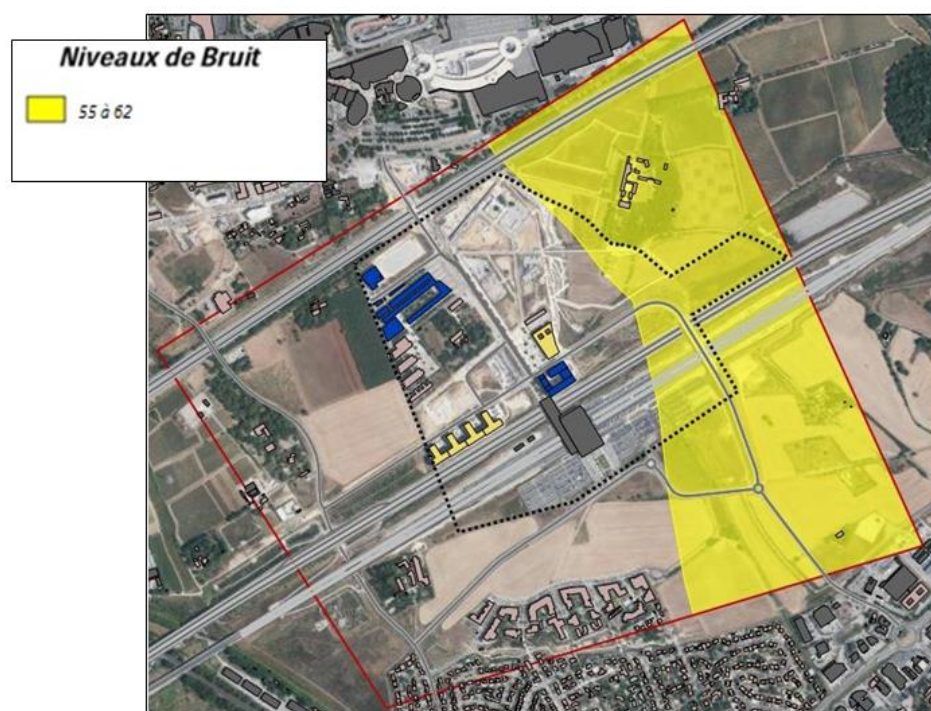


Figure 9 : Carte de bruit du trafic aérien

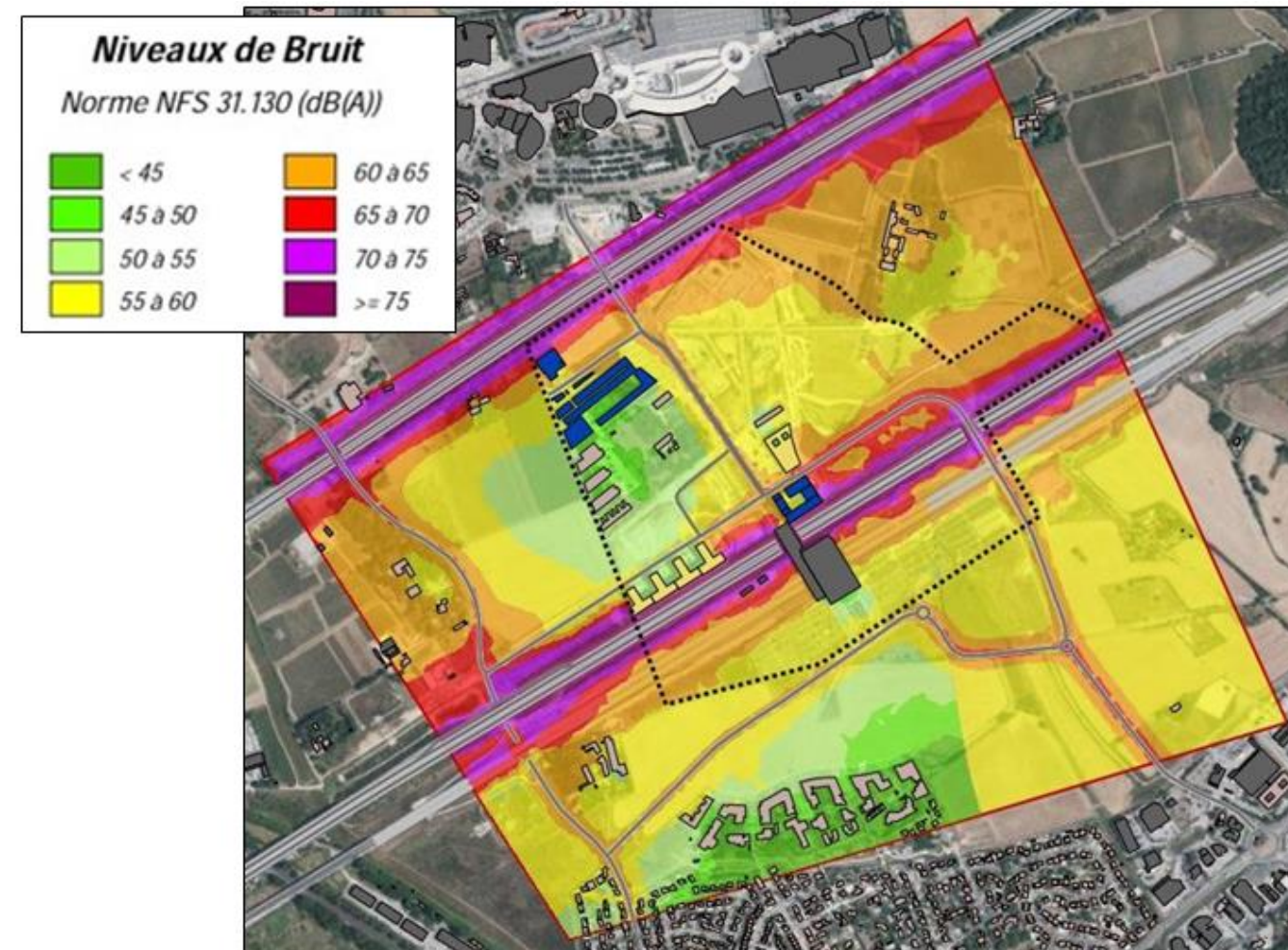


Figure 10 : Carte de bruit multi sources (Route, Fer, Aérien)

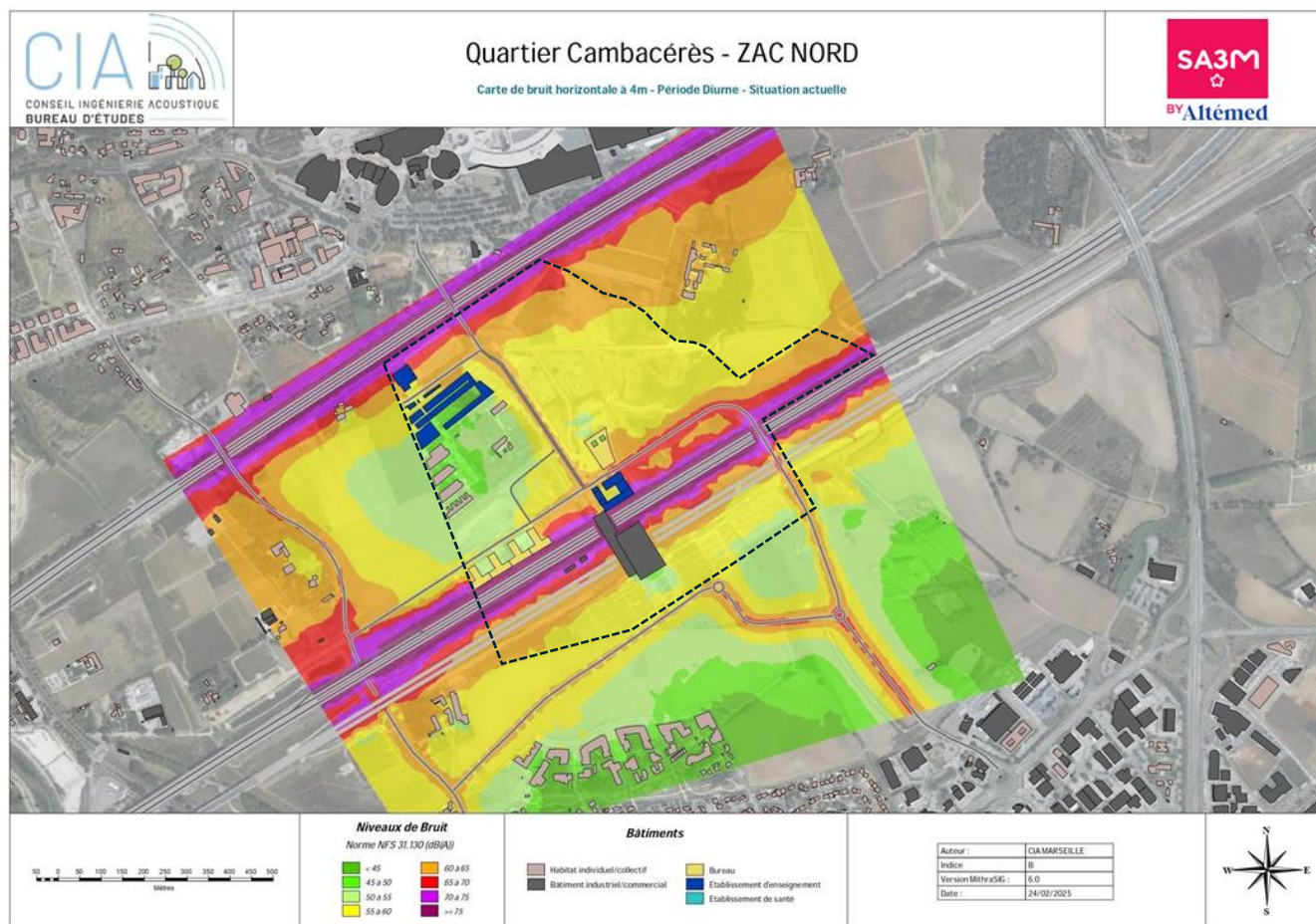


Figure 11 : Carte du bruit présent dans l'étude d'impact

Les cartes de bruit font apparaître une prédominance du bruit routier sur l'ensemble de la zone d'étude, tandis que l'impact du bruit ferroviaire y demeure très limité.

La carte de bruit multi sources met en évidence l'augmentation des niveaux sonores dans la zone du PEB notamment dans les zones peu exposées aux circulations routières.

Malgré l'augmentation constatée, les bâtiments existants situés dans la zone d'influence du projet restent dans un ambiance sonore modérée.

L'ajout du bruit aérien a donc un effet aggravant localisé sur l'ambiance sonore préexistante mais ne modifie pas les conclusions de l'état initial de l'étude au regard des obligations réglementaires relatives au projet.

3.2.4. Emissions de gaz à effet de serre et consommation d'énergie

3.2.4.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

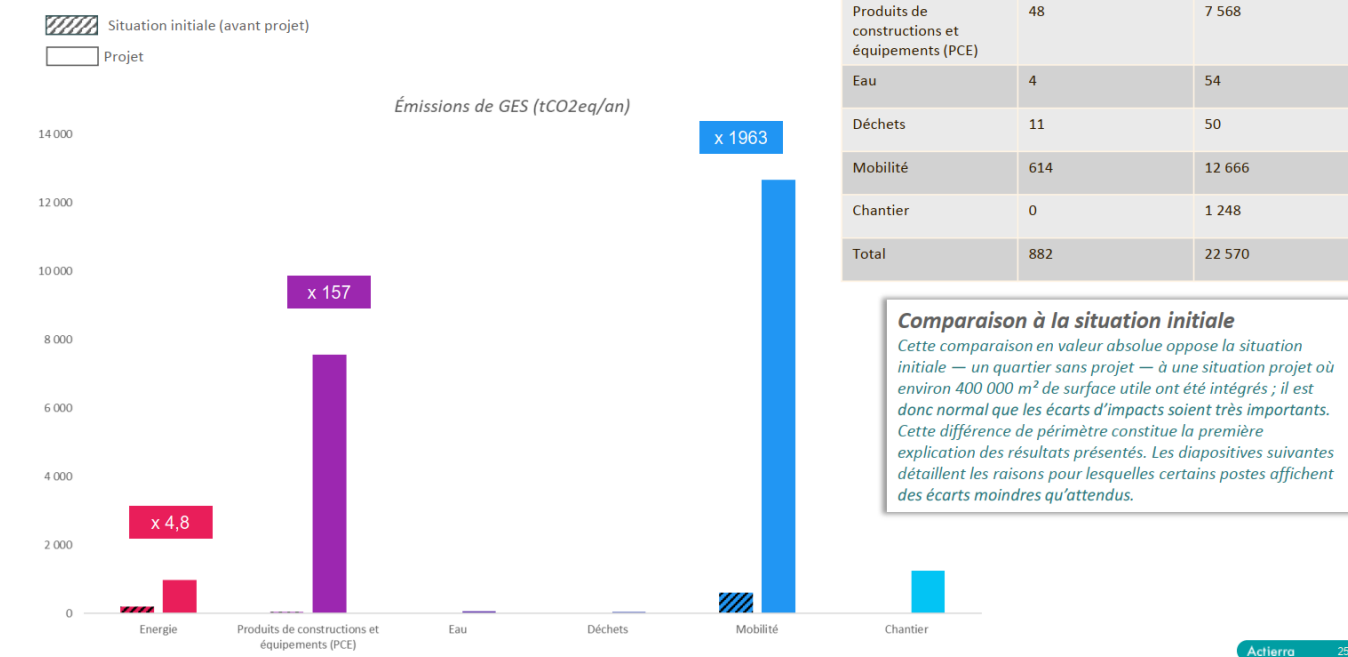
« Il n'y a pas de quantification de la consommation d'énergie à l'état initial, ni d'analyse des consommations actuelles au regard de ce qui était prévu en 2013.

L'Ae recommande de présenter l'état initial et l'évolution des consommations d'énergies et des émissions de gaz à effet de serre sur une aire d'étude adéquate ».

3.2.4.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

L'état initial a été complété du scénario « 0 », en l'absence de projet. L'aire d'étude est adéquate et conforme au périmètre du projet retenu par le maître d'ouvrage. Les résultats sont présentés ci-dessous :

Quartier projet– Résultats Comparaison avec situation initiale (score carbone)



3.2.5. Effets du changement climatique sur le territoire

3.2.5.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

« Le dossier introduit la méthode utilisée pour évaluer l'effet de chaleur urbaine, l'Ae en rend compte dans le paragraphe 2.4.4 du chapitre sur les incidences. L'analyse des risques d'inondation et de retrait et gonflement des argiles à l'état initial mentionne des actualisations récentes mais n'évoque à aucun moment la prise en compte du changement climatique pour le calcul des aléas. Il est cependant mentionné : « Dans le climat futur, on s'attend à une augmentation de l'intensité [des] événements méditerranéens. ». Cette affirmation est documentée par le dernier rapport du Giec16 et par des considérations de Météo France. »

3.2.5.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

L'étude d'impact actualisée comprend, conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, le chapitre 8 « Vulnérabilité du projet au changement climatique ».

La métropole de Montpellier s'est engagée depuis plusieurs années dans une démarche résiliente vis-à-vis des effets du changement climatique matérialisée dans la réalisation de son PLUi – Climat arrêté le 8 octobre 2024 dans la poursuite du Plan Climat Air Energie Territorial solidaire.

Ce PLUi vise à assurer les conditions d’une planification durable du territoire, prenant en compte les **besoins des habitants et les ressources du territoire**, et conjuguant les dimensions sociales, économiques et environnementales (dont la gestion économe de l’espace et la lutte contre l’artificialisation des sols).

Afin de répondre à ce défi majeur que constitue le changement climatique, plusieurs orientations seront mises en œuvre, qui permettront au territoire de s'adapter aux conséquences du changement climatique, d'en atténuer les effets parfois dévastateurs, et d'assurer aux habitants et usagers le maintien d'un cadre de vie attractif et qualitatif.

Ainsi, dans un premier temps, le projet de territoire du PLUi-Climat vise à maîtriser et réduire les consommations énergétiques (déploiement des transports en commun, des modes actifs, etc.) puis dans un second temps, d'autres orientations œuvrent pour limiter les effets du changement climatique sur le territoire (préservation des éléments agronaturels qui participent à la résilience du territoire (comme les cours d'eau), l'évitement et la réduction du risque d'inondation, **via la protection des champs d'expansion des crues**, la lutte contre les îlots de chaleur, etc.

Le quartier Cambacérés s'inscrit dans ces orientations du PLUi-Climat en tant qu'Opération d'Aménagement et de Programmation (OAP).

Sur le risque inondation :

La prise en compte du risque inondation et la gestion des eaux pluviales de la ZAC sont basées sur le schéma directeur hydraulique du Nègue Cats élaboré en 2014 (validé par la DDTm 34 dans son courrier du 27 mars 2014) et dont les éléments dimensionnants sont intégrés au sein des dossiers d'autorisation au titre de la loi sur l'eau de la ZAC Cambacérès Nord et du Parc de la Mogère (autorisés respectivement le 19 août 2015 et le 31 janvier 2017).

Ce schéma directeur prévoit une gestion globale du cours d'eau, grâce à une mutualisation et optimisation des bassins hydrauliques du secteur de l'ensemble des projets A9, CNM/gare et Cambacérès. Malgré les contraintes d'intégrer l'ensemble de ces importants projets, cette mutualisation **aboutit à la réduction du risque inondation en diminuant les débits pour toutes les occurrences, et permet ainsi d'améliorer de manière significative des zones actuellement inondées.**

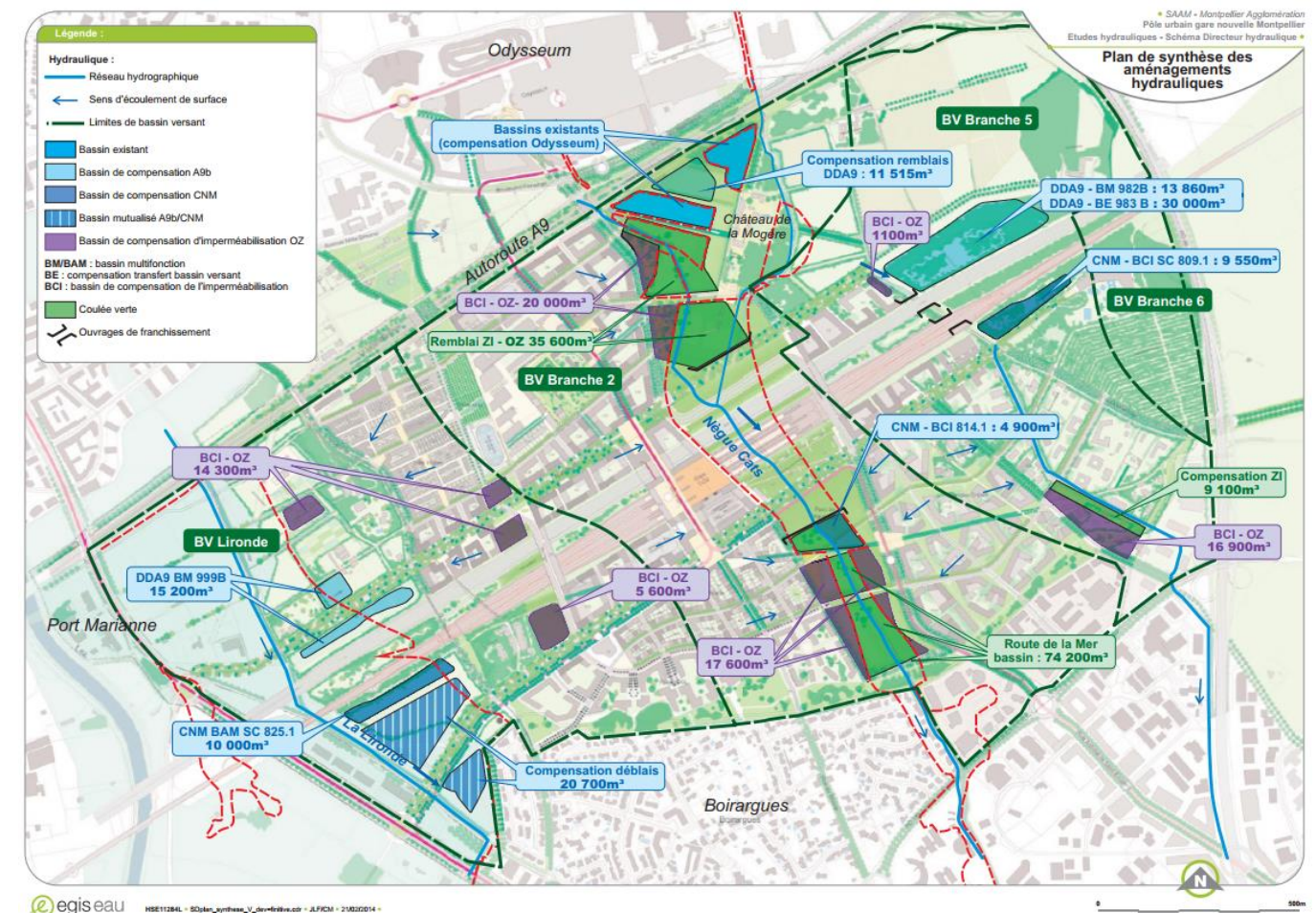


Figure 12 : Plan de synthèse des aménagements hydrauliques prévus au sein du schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats (2014 – plan masse issu du plan guide initial de 2013)

- **Pour la crue centennale**

L'aménagement des bassins prévus dans le cadre du schéma directeur, et notamment ceux du parc de la Mogère, permet de réduire le débit de point de la branche principale du Nègue Cats à l'aval du quartier de Cambacères pour une crue centennale de 30 à 10 m³/s. Les débordements à l'aval du quartier sont ainsi supprimés pour la crue centennale.

Le débit de point centennal au droit de tous les points stratégiques de la zone étudiée par le schéma directeur est diminué grâce à la mise en place des aménagements hydrauliques prévus.

- **Pour la crue exceptionnelle (=crue centennale x1,8)**

Des surverses de sécurité sont aménagées sur chaque casier, calées à la cote de remplissage centennale du casier.

Tous les casiers de rétention sur la branche principale du cours d'eau sont définis pour fonctionner avec une revanche de sécurité de 30 à 50 cm entre le niveau maximum de remplissage en crue centennale et la cote de la digue.

La revanche de sécurité des bassins permet d'assurer une lame d'eau déversante en crue exceptionnelle sans surverse par-dessus les digues des bassins.

Ainsi, le quartier Cambacérès ne sera pas inondé en cas de crue exceptionnelle du Nègue Cats.

Ainsi, la gestion hydraulique globale à l'échelle de la totalité du bassin versant du Nègue Cats sous forme de schéma directeur démontre l'exemplarité du projet en termes de gestion des eaux pluviales et du risque inondation en allant au-delà de la simple non-aggravation pour l'aval avec la mise en œuvre d'aménagements permettant l'amélioration des conditions d'écoulement de la crue centennale pour l'ensemble du bassin versant.

Ces éléments sont également développés au sein de la réponse concernant la prise en compte des risques inondations §3.4.7

Révision du PPRI de la commune de Montpellier et Porter à connaissance des risques d'inondation (débordement de cours d'eau et ruissellement) de 2024

Comme indiqué dans l'étude d'impact actualisée, le PPRI de Montpellier approuvé en 2004 fait l'objet d'une révision rendue nécessaire afin d'actualiser les effets de débordement de cours d'eau (notamment du Lez), de prévenir des impacts du ruissellement pluvial, et de prendre en compte les dernières évolutions réglementaires traduites en particulier dans le décret n°2019-715 du 5 juillet 2019 relatif aux plans de prévention des risques concernant les « aléas débordement de cours d'eau et submersion marine », dit « décret PPRI ».

Cette révision permet notamment de répondre à la question de l'évolution des pluies de référence avec le réchauffement climatique puisque la pluie de référence n'est plus celle de 2006 mais celle de 2014 (dernier épisode pluvial majeur).

La première démarche conduite en vue de la révision des PPRI consiste à actualiser la **connaissance des aléas**, avant même d'engager la procédure administrative par arrêté du préfet de l'Hérault.

La carte des aléas mise à jour au niveau du quartier Cambacérès identifie des aléas de ruissellement sur le quartier qui feront l'objet de prescriptions pour les constructions avec une obligation de réaliser les seuils des bâtiments au-dessus de la cote de crue. En revanche, elle ne remet pas en question le schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats et le dimensionnement des bassins prévus dans le cadre de dernier qui assurent toujours leur rôle de compensation de l'imperméabilisation et d'écêtement de la crue avec les nouvelles pluies de référence.

Sur le risque retrait et gonflement des argiles :

Concernant le risque de retrait et de gonflement des argiles, il est indiqué dans l'étude d'impact actualisée que chaque commercialisation de lots fait l'objet d'une étude géotechnique permettant le cas échéant de prendre en compte ce risque et de mettre en place toutes les mesures constructives limitant ce dernier.

3.2.6. Sols

3.2.6.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

- 1) « L'Ae recommande de présenter une analyse de l'état initial des sols, notamment de leur perméabilité, sur une aire d'étude adaptée et d'intégrer ce sujet dans les tableaux de synthèse des incidences du projet ».
- 2) « L'Ae recommande de présenter en détails les sources, volumes et destination des déblais, ainsi que les sources, volumes et origines des remblais. »
- 3) L'Ae recommande de procéder à des analyses de résidus de pesticides au droit des parcelles retenues pour des usages où le sol est accessible aux personnes ».

3.2.6.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

- 1) Pour rappel, la ZAC Cambacérès Nord est actuellement en travaux. Ainsi, l'état initial de l'étude d'impact de 2013 sur les sols est totalement obsolète et donc actualisé dans la nouvelle étude d'impact. Cette évolution des sols est retransmise dans plusieurs chapitres de l'étude d'impact actualisée.

En 2013, l'occupation des sols était à dominante agricole avec une perméabilité importante, excepté au niveau du lycée Pierre Mendès France et de la route de Vauguières.

Concernant les potentialités agronomiques des sols, il est indiqué dans l'étude d'impact initiale de 2013 que la majeure partie de la zone, les sols sont classés 1-2 et 1-3⁷ (réserve utile) : Il s'agit de marnes argilo-calcaires aptes à accueillir une agriculture variée.

⁷ La Réserve Utile en eau des sols (RU) qui correspond à la capacité de rétention d'eau du sol, utilisable par la plante. Plus la RU est élevée, plus le sol a la capacité d'accueillir une diversification agricole (1 : RU ≥ 125 mm, 2 : entre 75 et 125 mm, 3 : ≤ 75 mm).

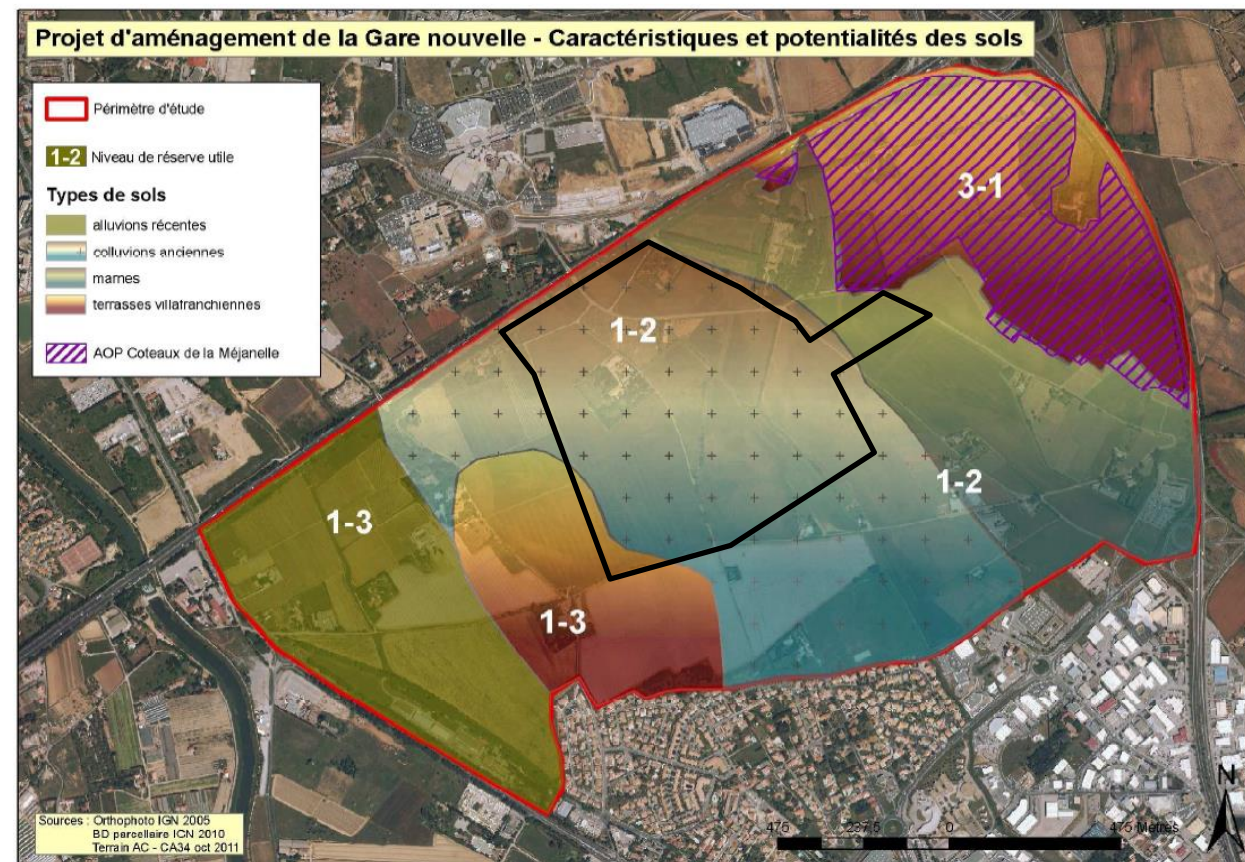


Figure 13 : Caractéristiques et potentialisés des sols au sein du quartier Cambacérés (source : Etude d'impact initiale de 2013)

Au sein du périmètre de la ZAC Cambacérés Nord, l'exploitation agricole est de type céréales et maraichage (terres labourables : rotation entre melons et blé dur).

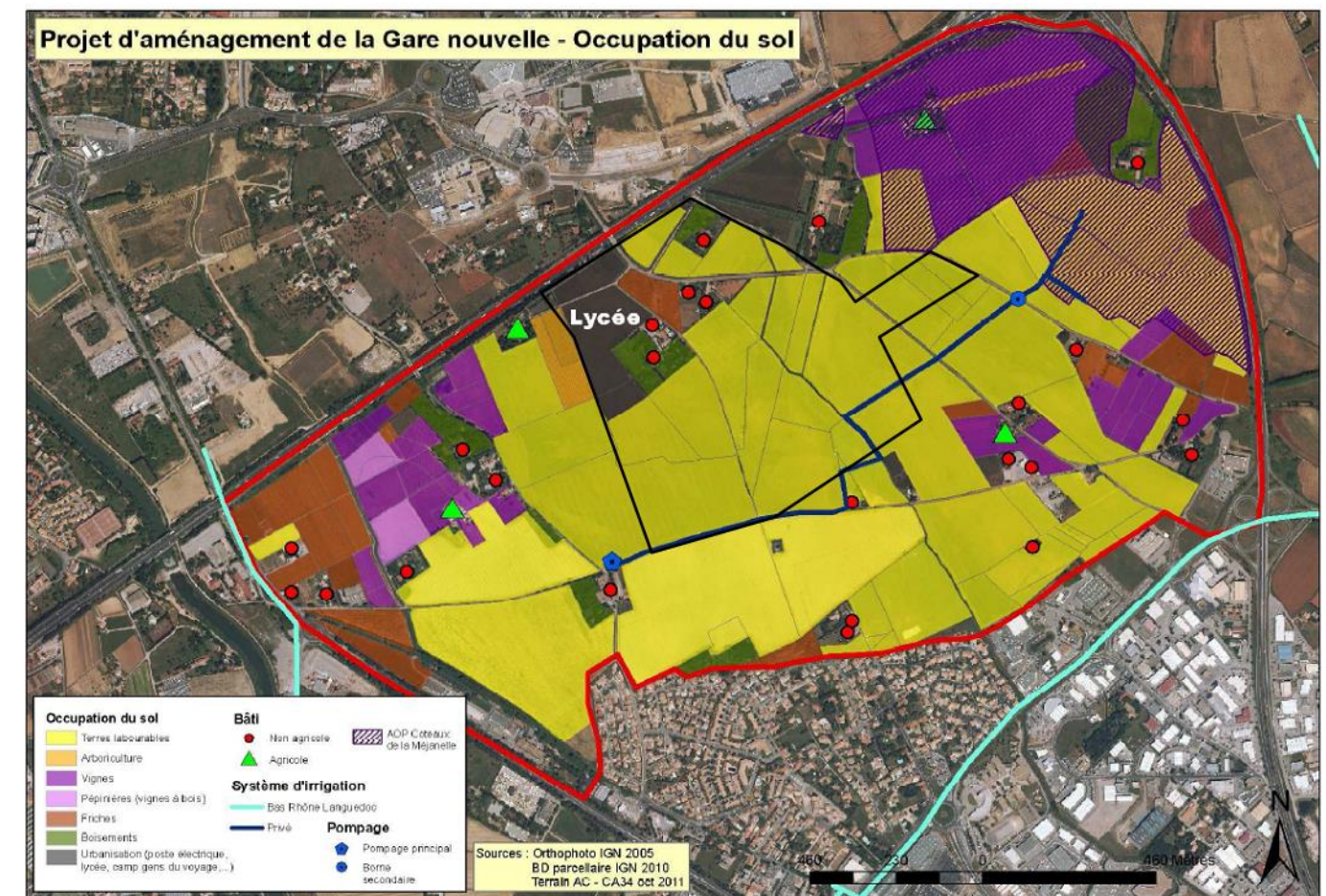


Figure 14 : Occupation du sol au sein du quartier Cambacérés (source : Etude d'impact initiale de 2013)

Comme indiqué précédemment, depuis la réalisation de l'étude d'impact initiale de 2013, plusieurs projets connexes se sont réalisés dans ce périmètre : l'autoroute A9, le CNM et la gare Montpellier SdF, ainsi que les premiers aménagements de la ZAC Cambacérés Nord (bâtiments, infrastructures, parc de la Mogère).

Ainsi, en 2025, aucune exploitation agricole ne subsiste au sein du périmètre de la ZAC Cambacérés Nord. Ces aménagements ont notamment eu pour conséquences d'augmenter les coefficients d'imperméabilisation du secteur.

Les sols sont donc moins perméables aujourd'hui. Cette imperméabilisation a notamment fait l'objet d'un schéma directeur hydraulique du Nègue Cats qui a défini les compensations à mettre en œuvre puis de deux autorisations environnementales (pour la ZAC Cambacérés Nord et pour l'aménagement du parc de la Mogère).

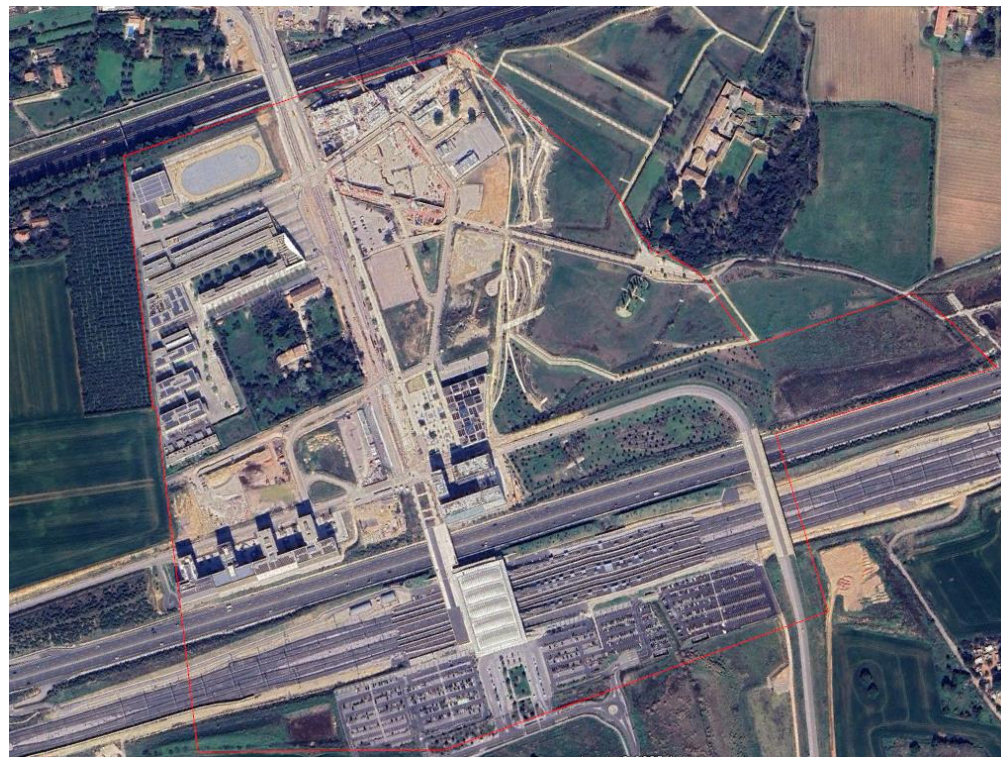


Figure 15 : Comparaison de l'occupation du sol entre 2013 et 2025 (source : Google Earth)

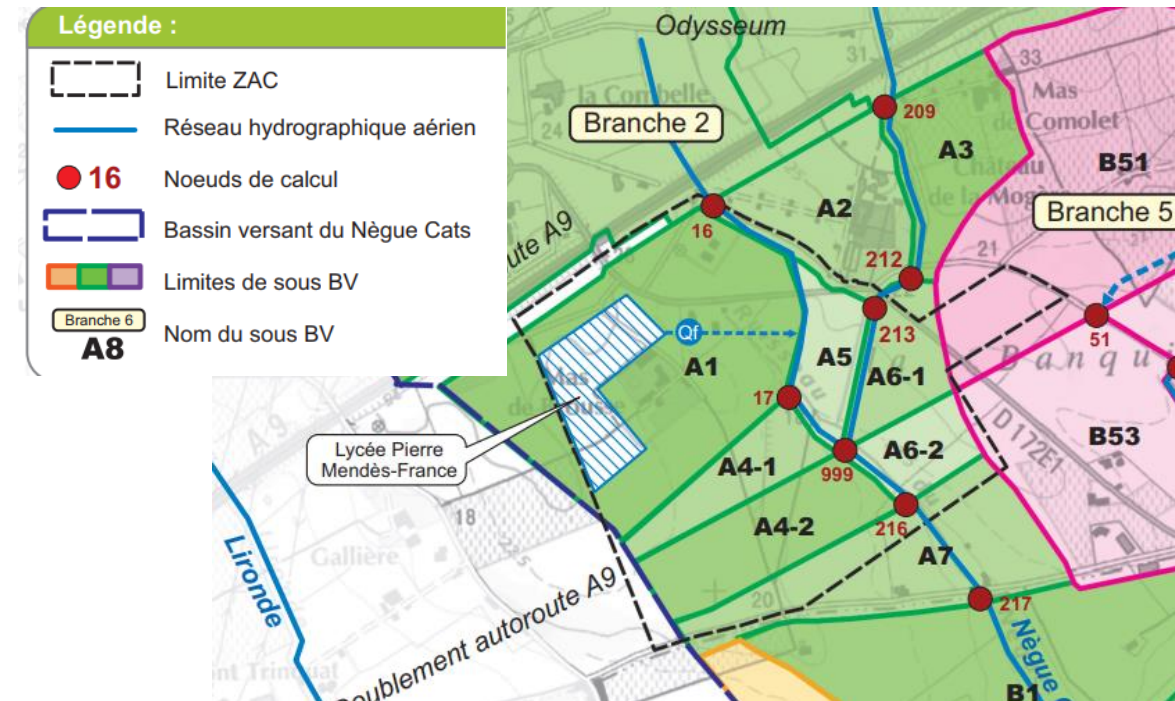


Figure 16 : Découpage en sous bassins versant à l'état actuel (source : schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats)

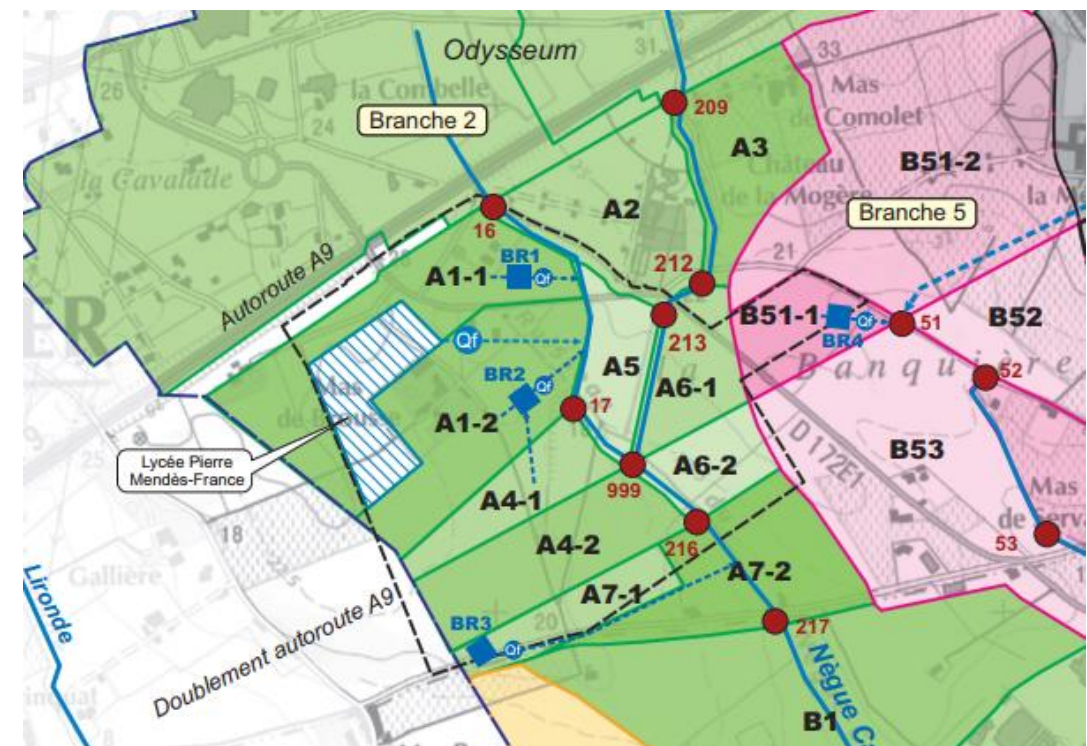


Figure 17 : Découpage des sous bassin versant à l'état projet (source : schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats)

Les caractéristiques des sous bassins versants à l'état futur sont données par le tableau suivant et indiquent notamment l'augmentation du coefficient d'imperméabilisation du sol avec la mise en œuvre du projet d'aménagement (extrait du dossier d'autorisation au titre la loi sur l'eau de la ZAC Cambacérès Nord – 2014).

A noter que le changement de programmation permet d'éviter l'imperméabilisation du sous bassin versant B51_1.

Nom du BV	Avant projet		Après projet	
	Type	C ^(*)	Type	C ^(*)
A1_1	Rural	0.3	Urbain	0.49
A1_2	Rural	0.3	Urbain	0.55
A2	Rural	0.3	Rural	0.3
A3	Rural	0.3	Rural	0.3
A4_1	Rural	0.3	Urbain	0.72
A4_2	Rural	0.3	Rural	0.3
A5	Rural	0.3	Rural	0.3
A6_1	Rural	0.3	Rural	0.3
A6_1	Rural	0.3	Rural	0.3
A7_1	Rural	0.3	Urbain	1
A7_2	Rural	0.3	Rural	0.3
B51_1	Rural	0.3	Urbain	0.5

→ **Imperméabilisation évitée avec le changement de programmation**

: Le modèle hydrologique mis en œuvre utilise deux fonctions de production différentes selon le type de bassins versant : la méthode SCS pour les bassins versants ruraux, un modèle à réservoir linéaire développé par M. Desbordes pour les bassins versants urbains. Ces deux méthodes ne font pas intervenir le même coefficient **C : coefficient de ruissellement pour les bassins ruraux, coefficient d'imperméabilisation pour les bassins urbains.*

2) Comme indiqué dans l'étude d'impact actualisée, le projet a et va modifier la topographie du site.

Les remblais nécessaires aux projets des espaces publics sur site (merlons acoustiques, remblais pour l'ouvrage au-dessus de l'A709) **proviennent systématiquement** des déblais réalisés sur site notamment les déblais issus de la réalisation des bassins de rétention et des infrastructures (A9, CNM).

Les déblais non utilisés sont stockés provisoirement sur site en vue des futurs aménagements au sud (environ 60 000 m³).

3) Le maître d'ouvrage rappelle que les mouvements de terres (création de bassins) ou la réalisation de voiries, trottoir et bâtiments réduisent le risque d'exposition à des sols soumis aux pesticides. Toutefois, pour répondre aux attentes de l'autorité environnementale, il a lancé un diagnostic sur les résidus de pesticides des sols de la ZAC Nord. Le délai de réalisation de ce diagnostic de permet pas d'en connaître les conclusions à la mise à disposition de ce mémoire en réponse. Si des mesures s'avéraient nécessaire au regard de ce diagnostic, le maître d'ouvrage s'engage à les mettre en œuvre sans délais.

3.2.7. Régime des eaux

3.2.7.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

« Le dossier indique simultanément que les risques de pollution des eaux souterraines sont importants, la nappe captée étant proche de la surface et non protégée, et que la nappe est suffisamment profonde pour ne pas engendrer de contraintes, ce qui nécessite une clarification ».

3.2.7.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Pour rappel, le quartier Cambacérès est situé sur des cailloutis villafranchiens qui constituent un aquifère hétérogène à perméabilité d'interstices et se trouvent en liaison hydraulique avec, à l'est, la nappe contenue dans les alluvions du Vidourle et, à l'ouest, la nappe des sables astiens de Montpellier.

De manière générale, en l'absence de protection particulière en surface, les risques de pollution sont importants et il s'avère nécessaire de protéger l'aquifère, d'autant plus que la zone non saturée, entre le sol et le niveau de la nappe, reste peu épaisse, inférieure à quelques mètres.

Sur le quartier Cambacérès, des relevés piézométriques ponctuels effectués par le bureau d'études Antea Ingénierie sur les captages privés sur le secteur ont pu être recensés comme données piézométriques existantes lors de l'élaboration du schéma directeur hydraulique du Nègue Cats.

D'après ces données ponctuelles, la profondeur de la nappe est suffisamment importante pour ne pas engendrer de contraintes pour la mise en œuvre d'aménagements hydrauliques de types réseaux d'assainissement ou bassins de rétention.

Dans le cadre de la réalisation de la ZAC, d'autres relevés piézométriques ont confirmé ces données (cf, relevé piézométrique ci-dessous réalisé au droit du lot C2 en cœurs de ZAC entre 2022 et 2023)

		Sp2
Cote de la tête de sondage	NGF	23.5
Après foration (le 08/07/2022)	m/TA	-12.7
	NGF	10.8
Le 19/07/2022	m/TA	-12.8
	NGF	10.7
Le 14/09/2022	m/TA	-11.2
	NGF	12.3
Le 07/11/2022	m/TA	-12.3
	NGF	11.2
Le 10/02/2023	m/TA	-11.8
	NGF	11.7

Les niveaux mesurés varient entre -11.2 et -12.8 m/TA (soit 10.7 et 12.3 NGF).

Ainsi, sur le secteur Cambacérès, la profondeur moyenne de la nappe est telle qu'elle ne constitue pas une contrainte pour le projet.

Il existe toutefois un risque ponctuel d'interaction avec la nappe après un fort évènement pluvieux. Ce risque reste toutefois limité dans le temps.

En ce sens, des mesures de protection des eaux et des sols pendant la durée du chantier ont été et sont mises en place :

- Interdiction de tout entretien ou réparation mécanique sur l'aire du chantier ;
- Maintien en parfait état des engins intervenant sur le chantier ;
- Remplissage des réservoirs des engins de chantier avec des pompes à arrêt automatique ;
- Récupération des huiles usées de vidange et les liquides hydrauliques et évacuation au fur et à mesure dans des réservoirs étanches, conformément à la législation en vigueur ;
- Interdiction de stocker sur le site des hydrocarbures ou des produits polluants susceptibles de contaminer la nappe souterraine et les eaux superficielles ;
- Interdiction de laisser tout produit, toxique ou polluant sur site en dehors des heures de travaux, évitant ainsi tout risque de dispersion nocturne, qu'elle soit d'origine intentionnelle (vandalisme) ou accidentelle (perturbation climatique, renversement) ;
- Mise en œuvre des ouvrages de génie civil avec précaution : la pollution par des fleurs de béton sera réduite grâce à une bonne organisation du chantier lors du banchage et à l'exécution hors épisode pluvieux ;
- Remise en état du site en fin de chantier afin d'évacuer les matériaux et déchets de toutes sortes dont ceux susceptibles de nuire à la qualité paysagère du site ou de créer ultérieurement une pollution physique ou chimique du milieu naturel ;
- Des études de pollution sont systématiquement réalisées après repli des installations de chantier afin de garantir qu'aucune pollution ne résulte des manipulations d'engins de chantier.

Dans tous les cas, la conduite normale du chantier et le respect des règles de l'art sont de nature à éviter tout déversement susceptible de polluer le sous-sol et les eaux superficielles.

En cas de pollution accidentelle :

- Les modalités de récupération et d'évacuation des substances polluantes seront proportionnées à l'incident rencontré (nature et étendue de la pollution). Les services de secours seront alertés, l'entreprise en charge des travaux mettra alors ses moyens, en matériel notamment, à la disposition de ce service ;

- Les terres polluées par des événements accidentels (hydrocarbures, huiles, de vidange) seront excavées au droit de la surface d'absorption, stockées sur une surface étanche puis, acheminées vers un centre de traitement spécialisé.

En phase opérationnelle

Les mesures prises dans le cadre de la collecte et du traitement des eaux pluviales et usées permettront d'éviter toute pollution des eaux souterraines. Le projet prévoit d'ailleurs le raccordement au réseau des eaux usées des propriétés disposant encore d'une fosse septique (Mas des Brousses et chai du Mas des Brousses) sur le périmètre de la ZAC.

Par ailleurs, dans les secteurs urbanisés, l'imperméabilisation des sols et la gestion des eaux pluviales permettront de diminuer la part des eaux pluviales susceptible de migrer à travers les remblais pollués et donc le risque de pollution de la nappe phréatique.

3.2.8. Paysages

3.2.8.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

Pas de remarque ou de recommandation nécessitant une réponse.

3.2.8.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Sans objet

Les inventaires ont donc porté sur l'ensemble du quartier Cambacérès et non pas spécifiquement au périmètre de la ZAC Cambacérès Nord

3.2.9. Biodiversité

3.2.9.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

- 1) L'annexe valant mise à jour de l'étude d'impact de 2013, volet « milieux naturels, biodiversité », est uniquement consacrée aux méthodes d'inventaires et à leurs résultats. Elle ne reprend pas le code couleur de la mise à jour, ce qui ne permet pas de distinguer les modifications.
- 2) Plusieurs aires d'étude sont définies, une « aire stricte – périmètre nord » (celle de la Zac Cambacérès Nord), une « aire stricte » (celle du projet urbain global), ainsi que des aires d'étude immédiate (100 m autour de l'aire stricte), intermédiaire (1 km autour de l'aire stricte) et éloignée (5 km autour de l'aire stricte). Le choix des espaces retenus au titre des aires immédiate, intermédiaire et éloignée n'est pas justifié, par exemple au regard des liens fonctionnels avec l'aire stricte. Les aires immédiate et intermédiaire se semblent pas avoir d'utilité
- 3) Les inventaires sont réalisés au sein de l'aire stricte et le plus souvent en dehors de l'aire stricte – périmètre nord, sans justification (Figure 5). En particulier, il n'y en a ni autour du Mas de la Brousse, pourtant situé au cœur de la Zac Cambacérès Nord, ni vers l'extrémité est, potentiels réservoirs de biodiversité. Rien ne laisse penser que les points d'inventaires seraient identiques à ceux de 2013, ce qui rend la mise en perspective des inventaires 2023 par rapport à ceux de 2013 délicate.
- 4) Quand ils sont comparés, les niveaux d'enjeux baissent entre 2013 et 2023. À titre d'exemple, les enjeux pour les chauves-souris étaient considérés comme modérés dans l'ensemble de l'aire stricte – périmètre nord et plusieurs zones à enjeux fort (gîtes fortement potentiels) étaient identifiés en 2013, tels que les parcs du château de la Mogère et de la Méjanelle. Elles sont devenues à enjeu modéré, « par effet de raréfaction ». De plus « une nouvelle catégorie d'enjeu nul est apparue sur une surface notable (= surfaces construites) ». Cette analyse conclut ainsi à une forte perte de biodiversité sans la mettre en regard des mesures d'évitement, de réduction et de compensation déjà mises en place et visiblement en échec
- 5) « L'Ae recommande de reconsidérer le niveau des enjeux globaux pour les habitats naturels et la faune et de mettre en regard les évolutions constatées sur une décennie avec les mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en œuvre ».

3.2.9.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

- 1) Cette annexe est une mise à jour complète du volet biodiversité sur les inventaires faune flore habitats réalisés en 2023. Seules subsistent des comparaisons avec ceux réalisés par BIOTOPE lors de l'établissement de l'étude d'impact de 2013. Le code couleur est repris pour les parties mise à jour.
- 2) La définition et l'utilisation des aires d'études sont indiquées dans tableau n°1 page 11 de l'annexe biodiversité.

Comme indiqué précédemment, quatre aires d'études ont été définies à partir des recommandations du MEDDTL, notamment pour le recensement des espaces naturels inventoriés autour du secteur d'implantation potentiel étudié, mais aussi pour l'étude des peuplements. L'aire d'étude stricte est celle de l'ensemble de la concession (ou quartier) Cambacérès : c'est cette aire qui a été utilisée pour l'étude d'impact de 2013 (projet de ZAC Cambacérès Nord, anciennement ZAC OZ 1) et c'est cette même aire qui a été reprise pour son actualisation (avec notamment des inventaires réalisés en 2023). Dans ce rapport, les données récoltées sur cette aire élargie sont utilisées dans une optique de mise à jour de l'étude d'impact de 2013.

Tableau 4 : Caractérisation des aires d'études utilisées (extrait de l'annexe volet milieux naturels, biodiversité de l'étude d'impact actualisée)

Aire d'étude écologique	Inventaires réalisés				
	Zonages	Habitats / flore	Oiseaux	Chiroptères	Autre faune
Aire d'étude stricte	Oui	Cartographie des habitats naturels, recensement des espèces patrimoniales	Nicheurs, stationnements hivernaux ou migratoires	Contacts d'individus en vol, cartographie des territoires de chasse, analyse des potentialités des habitats	Contacts sur le terrain, traces recensées
Aire d'étude immédiate (100m)	Oui	Cartographie des habitats naturels, recensement des espèces patrimoniales	Nicheurs, stationnements hivernaux ou migratoires	Contacts d'individus en vol, cartographie des territoires de chasse, analyse des potentialités des habitats	Contacts sur le terrain, traces recensées
Aire d'étude intermédiaire (1km)	Oui	Fonctionnement écologique global de la zone	Déplacements locaux, axes de migration locaux, fonctionnement écologique de la zone	Données bibliographiques de recensement des gîtes de reproduction, de transit et d'hivernage	Fonctionnalité écologique de la zone, mouvements locaux de la faune
Aire d'étude éloignée (5km)	Oui				

3) L'ensemble du quartier Cambacérès (comprenant le périmètre de la ZAC Cambacérès Nord) a fait l'objet d'inventaires de terrains par le bureau d'études spécialisé, y compris le Mas de Brousse.

Il est rappelé que les inventaires réalisés sur un cycle complet en 2023 ont été fait sur un périmètre en travaux au niveau de la ZAC Cambacérès Nord.

Ces travaux en cours, que ce soit pour la construction des différents bâtiments ou du parc de la Mogère (livré en fin d'année 2024) ont pu limiter l'accessibilité de certaines zones sans pour autant remettre en cause la méthodologie employées et les résultats. Ces travaux peuvent toutefois potentiellement participer à la faiblesse des niveaux d'enjeux écologiques relevés sur le futur périmètre bâti (**à noter toutefois que le niveau d'enjeu écologique était déjà faible lors de l'élaboration de l'étude d'impact initiale de 2013**). Il aurait été peu pertinent de cibler particulièrement des inventaires dans le périmètre en cours de travaux, car la biodiversité n'y dispose pas des surfaces d'habitats nécessaires.

Les sécheresses répétées depuis une dizaine d'années ont également joué sur la diversité des espèces recensées.

Les secteurs conservés des Mas de Brousses et la Mogère, bien que privés et d'accès restreints, ont tout de même bénéficié de points d'écoute et de transects proches permettant d'y collecter les principales données faune.

Enfin, l'étude sur les milieux naturels de Biotopie en 2013 n'a pas été réalisée pour que des inventaires soient reconduits exactement dans les mêmes conditions (données méthodologiques manquantes).

Les inventaires réalisés en 2023 n'ont donc pas eu vocation à imiter les points d'inventaires fait en 2012-2013 (pour l'élaboration de l'étude d'impact initiale) mais de suivre l'évolution de la biodiversité sur le quartier de Cambacères.

Il est donc impossible d'avoir les mêmes points d'inventaires entre ces 2 études. La méthodologie employée pour les études en 2013 n'est pas assez détaillée (pas de transect, pas de pointage par exemple).

De plus, comme indiqué précédemment, certaines zones qui étaient encore « naturelles » ou exploitées par l'agriculture, n'existaient plus en 2023 ou étaient en travaux.

La pression d'inventaires n'est également pas la même entre les deux études comme le montre les tableaux suivants. Ainsi, l'actualisation de l'étude d'impact est particulièrement robuste sur la mise à jour de l'état initial biodiversité :

Tableau 5 : Comparaison des dates des relevés des habitats et de la flore

Tableau 3 : Dates des relevés habitats et flore

Dates	24/05/2023	09/08/2023	04/10/2023
Type d'inventaire	Flore printanière Cartographie provisoire des habitats	Flore estivale Affinage de la cartographie des habitats	Flore tardive Affinage de la cartographie des habitats
Météo	Ciel dégagé, vent SE modéré, T=20-25°C	Ciel dégagé, pas de vent, T=25-30°C	Ciel bleu, qqs cirrus, vent NO faible, T=18-27°C
Intervenant	MT	MT	MT

Type de prospection	Date	Météorologie	Précisions
Habitats naturels et flore	15 mai 2012	Temps couvert, vent N modéré, 16°C	Prospection botanique visant à identifier les habitats et préciser leurs potentialités d'accueil pour les espèces végétales remarquables.
	12 juin 2012	Beau temps, vent faible, 24°C	

En 2023, 3 passages relatifs aux relevés habitats et flore ont été réalisés à des saisons différentes contre 2 en 2012 et sur une même saison.

Tableau 6 : Comparaison des date des relevés sur les oiseaux

Tableau 6 : Dates des relevés consacrés aux oiseaux

Dates	08/03/2023	02/05/2023	03/05/2023	19/07/2023	04/10/2023
Horaires	9h20-14h	20h20-22h55	7h20-11h20	7h40-12h40	7h50-13h45
Conditions météo	Ciel couvert 100%, vent faible, T=9-12°C	Ciel bleu, vent NO modéré, T=23-20°C	Ciel bleu, vent NO modéré, T=15-24°C	Ciel un peu voilé, pas de vent, T=23-36°C	Ciel bleu, qqs cirrus, vent NO faible, T=18-27°C
Type de relevé	Oiseaux hivernants	Oiseaux nocturne	Oiseaux diurnes	Oiseaux diurnes	Oiseaux diurnes
Observateurs	ED	CV	CV	CV	CV

Type de prospection	Date	Météorologie	Précisions
Oiseaux	2 mai 2012	Temps nuageux, vent faible	Premier passage IPA (inventaire quantitatif des oiseaux nicheurs, espèces précoces).
Oiseaux	12 juin 2012	Beau temps, vent faible, 24°C	Second passage IPA (inventaire quantitatif des oiseaux nicheurs, espèces tardives).

Concernant l'avifaune, 5 passages ont été réalisés en 2023 à des saisons différentes contre 2 en 2012 et sur une même saison.

Tableau 7 : Comparaison des date des relevés sur les chiroptères

Date	18/07/2023	03/10/2023
Horaires	21h30-23h25	19h40 – 20h30
Période	Reproduction	Transit automnal
Météo	Ciel voilé, vent nul T= 28°C, pas de lune	Ciel dégagé, vent faible ouest, Lune 3/4, T= 17°C
Observateurs	CV, ML	ML, MT, SD

Type de prospection	Date	Météorologie	Précisions
Chauve-souris	06 juillet 2012	Ciel dégagé - Chaud 22 à 26°C en début de nuit	Expertise terrain (potentialité d'accueil pour les Chiroptères) - Visite des bâtis présents sur la zone et à proximité Pose de 3 enregistreurs SM2 en enregistrement continu pendant 2 nuits
Chauve-souris	07 juillet 2012		

Pour les chiroptères, 2 passages ont été effectués en 2023 (saisonnalité différentes) et en 2012 (même saisonnalité).

Tableau 8 : Comparaison des dates des relevés pour la faune terrestre

Dates	02/05/2023		03/05/2023	19/07/2023	04/10/2023
horaires	16h-18h30	20h20-22h55	7h20-11h20	8h-12h30	7h50-13h45
Conditions météo	Ciel bleu, vent NO modéré, T=23-20°C	Ciel bleu, vent NO modéré, T=23-20°C	Ciel bleu, vent NO modéré, T=15-24°C	Ciel un peu voilé, pas de vent, T=23-36°C	Ciel bleu, qqs cirrus, vent NO faible, T=18-27°C
Type de relevé	Petite faune diurne	Ecoute Amphibiens	Petite faune diurne	Petite faune diurne	Petite faune diurne
Observateurs	CV	CV	CV	SD	SD

Type de prospection	Date	Météorologie	Précisions
Entomofaune	27 mars 2012	Soleil, 25°C, vent léger	Prospection des espèces protégées précoces → Diane
Entomofaune	31 mai 2012	Soleil, 25°C, vent nul	Inventaire au pic de diversité des rhopalocères et recherche pour les espèces d'odonates précoces
Entomofaune	2 juin.2012	Soleil, > 30°C, vent nul	Prospection complémentaire pour les odonates protégés → Agrion de Mercure

Type de prospection	Date	Météorologie	Précisions
Reptiles	11 mai 2012	beau temps et températures agréables à chaudes, peu/pas de vent	-
Reptiles	7 juin 2012	temps voilé et températures agréables, peu/pas de vent	-
Reptiles	-	-	Compléments lors des prospections concernant les autres groupes comme les insectes ou les oiseaux

Type de prospection	Date	Météorologie	Précisions
Amphibiens	10 avril 2012	Temps couvert, vent moyen, température douce	Recherche d'habitats favorables à la présence des amphibiens, prospection des plans d'eau, mares et fossés pouvant abriter des larves. Ecoute nocturne des chants et prospection en vue de trouver des individus adultes en déplacement ou en reproduction.
Amphibiens	12 avril 2012	Temps légèrement pluvieux, aucun vent, température douce	

Pour la faune terrestre (comprenant les mammifères hors chiroptères, les insectes, les amphibiens et les reptiles), 5 passages ont été effectués en 2023 sur 3 saisons différentes. En 2012, 7 passages sont mentionnés à deux saisonnalités différentes.

Les comparaisons des résultats de ces inventaires sont présentées dans l'étude d'impact actualisée et ce pour chaque taxon (chapitre 2.5 de l'étude d'impact actualisée).

- 4) Pour rappel, la perte de biodiversité n'était pas analysée en tant que telle dans l'étude d'impact initiale de 2013 où la conclusion était que le projet **avait une incidence positive sur la biodiversité puisque l'état existant, de type agricole, n'était pas propice au déploiement de la biodiversité et que le projet serait vertueux à terme (parc de la Mogère).**

Depuis l'étude de 2013, la méthodologie d'évaluation des enjeux a évolué rendant difficile la comparaison entre l'étude menée en 2013 et celle actualisée en 2023 **mais la conclusion reste inchangée.**

La remarque faite par l'AE IGEDD sur les chauves-souris est erronée (et sur les autres compartiments d'espèces) « Quand ils sont comparés, les niveaux d'enjeux baissent entre 2013 et 2023. À titre d'exemple, les enjeux pour les chauves-souris étaient considérés comme modérés dans l'ensemble de l'aire stricte – périmètre nord et plusieurs zones à enjeux fort (gîtes fortement potentiels) étaient identifiés en 2013, tels que les parcs du château de la Mogère et de la Méjanelle ».

Ci-après un extrait de l'étude d'impact initiale de 2013 concernant les chiroptères :

L'enjeu est globalement faible sur l'ensemble de l'aire d'étude.
L'enjeu devient modéré au niveau des zones de chasse de plus grand intérêt (correspondant aux parcs, grands jardins et alignement d'arbres du secteur).
L'enjeu devient fort au niveau des habitats identifiés comme des gîte fortement potentiels (alignement de chênes en partie centrale du site d'étude).

Comme le montre la figure ci-après extrait de l'étude d'impact initiale de 2013, **la majorité du quartier Cambacérès est concernée par une sensibilité faible (jaune) y compris sur le périmètre de la ZAC Cambacérès Nord pour les chiroptères.** Le figuré hachuré utilisé pour localiser la ZAC modifie sensiblement la perception des couleurs. Seuls les ruisseaux et un alignement d'arbres au sud du périmètre de la ZAC sont en enjeux modérés. Le Mas de Brousses est en enjeu faible.

Ainsi, sur les chiroptères, l'enjeu est majoritairement faible sur l'ensemble du quartier Cambacérès, y compris sur le périmètre de la ZAC Cambacérès Nord.

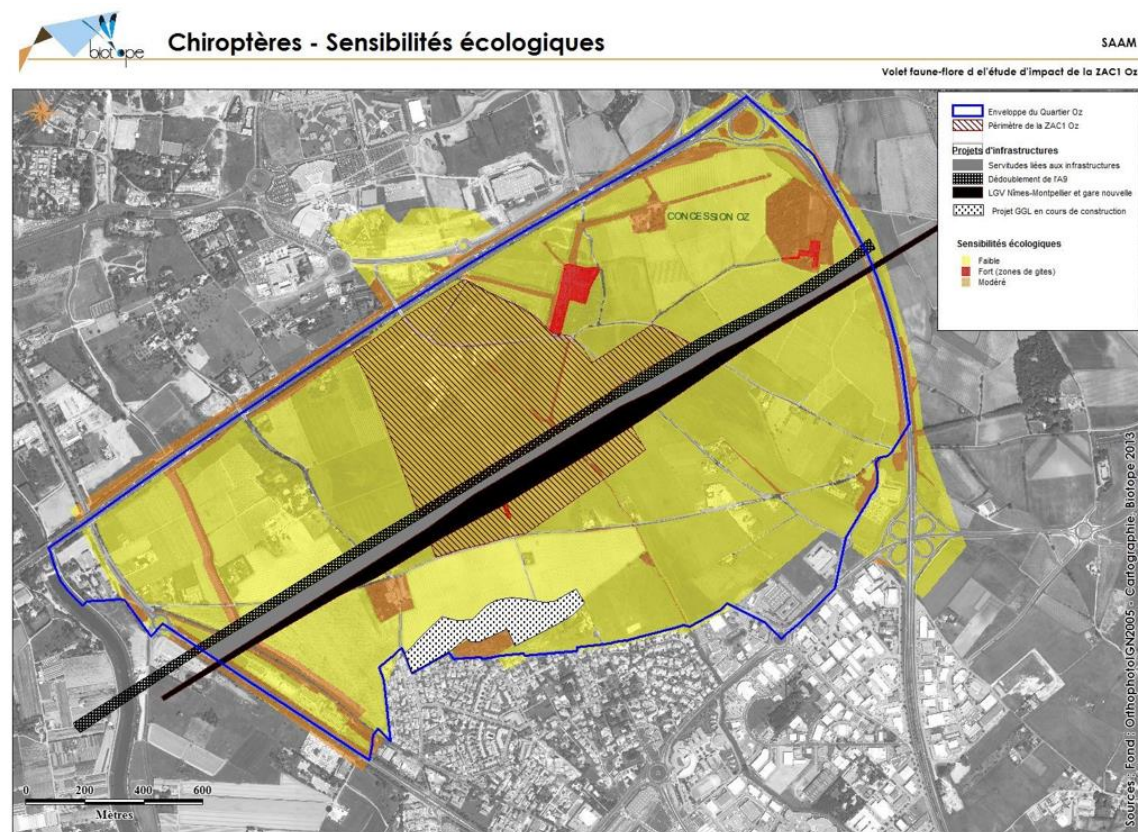


Figure 18 : Sensibilité écologique du site pour les chiroptères (extrait de l'étude d'impact initiale de 2013 - Biotopie)

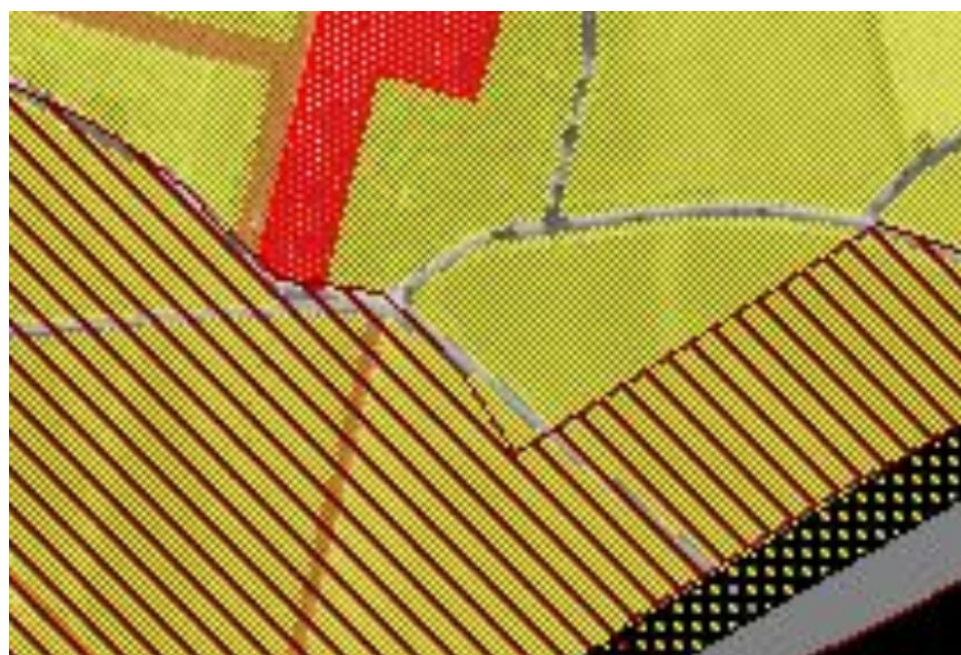


Figure 19 : Zoom au niveau de la ZAC

Dans la mise à jour de 2023, les surfaces en enjeu faible restent dominantes et celles classées en enjeu modéré sont plus importantes que celles en 2013.

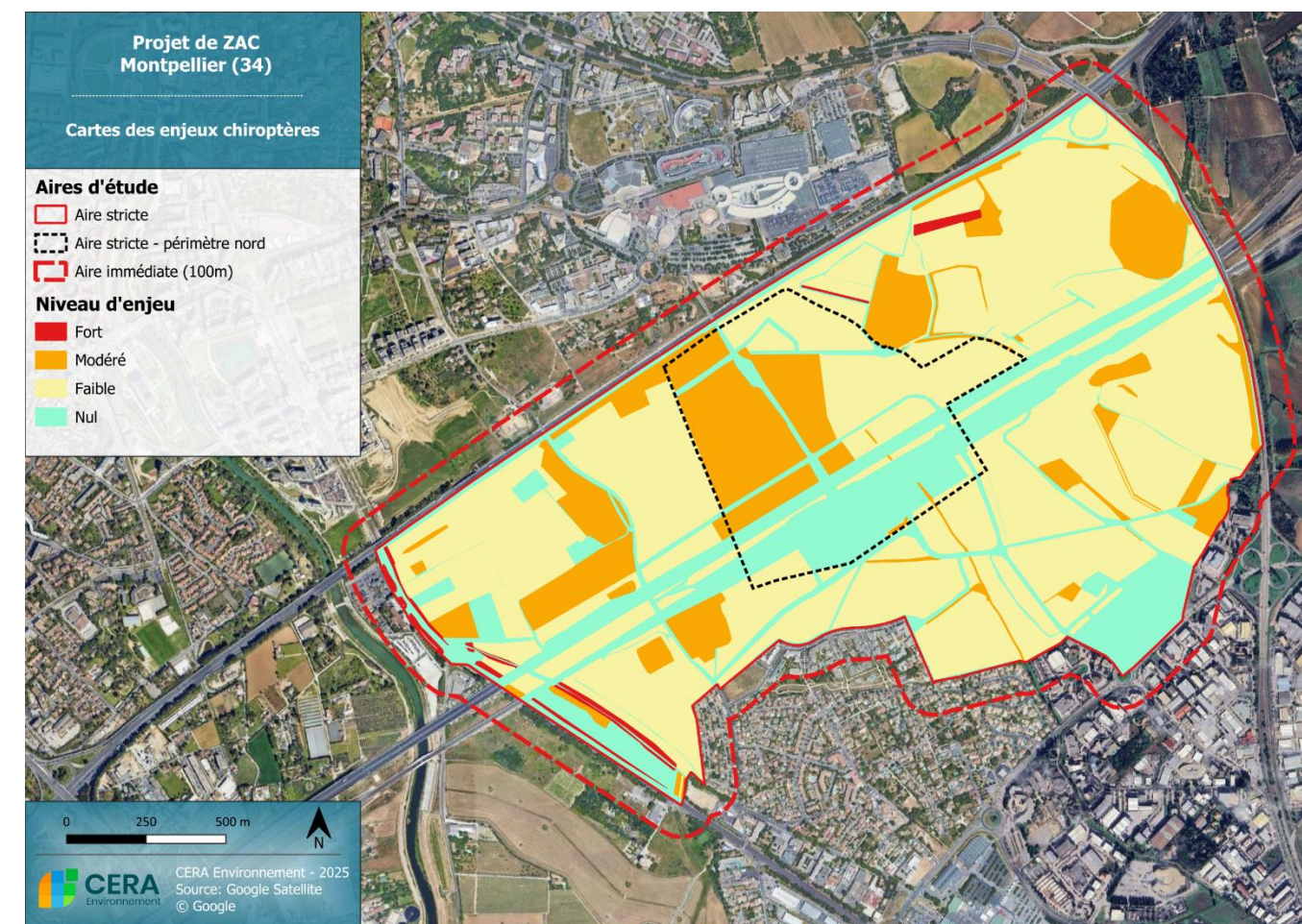


Figure 20 : Cartographie des niveaux d'enjeux pour les chiroptères en 2023 (CERA Environnement)

La même démonstration justifiant du caractère erroné de la remarque de l'Ae pour les chiroptères peut être effectuée pour les autres taxons ou analyse du milieu naturel.

- Sur les sensibilités écologiques (habitats / flore)

Dans l'étude initiale de 2013, la sensibilité vis-à-vis des **habitats naturels était faible** comme le montre le tableau de synthèse extrait de cette étude. Concernant la flore, il est indiqué dans cette étude qu'« aucune espèce patrimoniale ou protégée n'a été trouvée sur la zone d'étude ».

Habitat naturel	Code CORINE Biotope	Code Natura 2000	Statut	Intérêt régional et national	Sensibilité sur le site	Commentaire
Cours d'eau	24.1	-	-	Faible	Faible	Il s'agit du cours d'eau du Nègue-Cats
Galeries de Peupliers et cours d'eau	44.612 X 24.1	92A0	Habitat d'Intérêt Communautaire	Modéré	Faible	Il s'agit la ripisylve de Nègue-Cats. Habitat dégradé à flore banalisée (0,4 ha, 0,7 %)
Peuplements de Cannes de Provence	53.62	-	-	Faible	Faible	Pas d'espèces protégées
Cultures	82	-	-	Faible	Faible	Cultures intensives Pas d'espèces protégées
Alignements d'arbres, haies, petits bois, bocage	84	-	-	Faible	Faible	Cortège d'espèces pauvre et banal
Parcs et jardins	85	-	-	Faible	Faible	Cortège d'espèces pauvre et banal
Terrains en friches	87.1	-	-	Faible	Faible	Cortège d'espèces communes dans la région mais assez riche

Figure 21 : Sensibilité des habitats naturels de l'étude d'impact initiale de 2013 (source : étude Biotope)

La conclusion de l'étude initiale de 2013 sur cette thématique est que « Parmi les 6 habitats identifiés, le principal intérêt réside dans les reliques de ripisylve qui bordent notamment le ruisseau de Nègue-Cats même si ce morceau de ripisylve s'avère dégradé. Il faut noter aussi la diversité floristique qu'apporte ce dernier cours d'eau sur la végétation environnante.

Quant au Domaine des Brousses, son parc, **sans être d'une grande diversité floristique**, contribue à diversifier les habitats dans un secteur prédominé par les terres agricoles », classé en habitat naturel « Parcs et jardins » dans le tableau ci-avant.

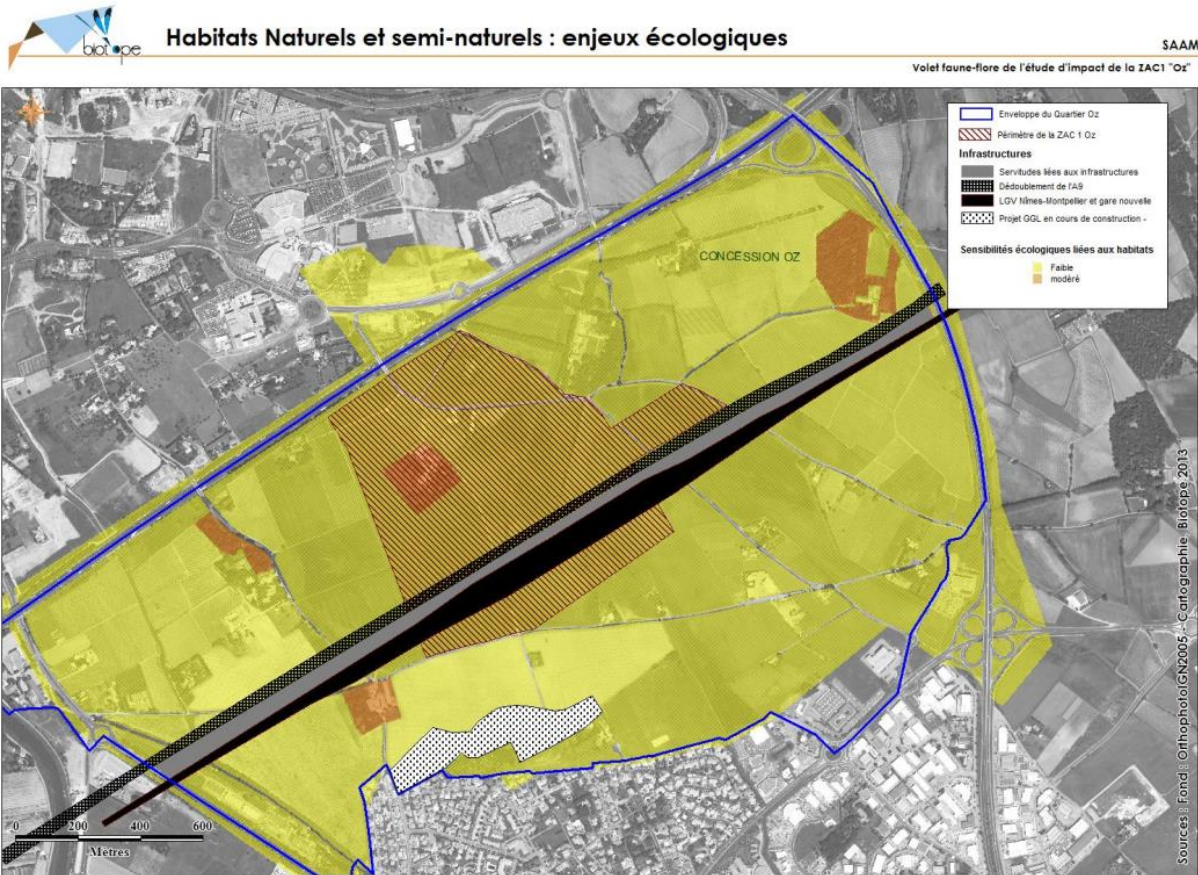


Figure 22 : Niveau d'enjeu sur les habitats naturels de l'étude d'impact initiale de 2013 (Source : Biotope)

D'après la cartographie des sensibilités des habitats naturels de l'étude d'impact initiale de 2013, au sein du périmètre de la ZAC Cambacérès Nord, seul le Mas de Brousses apparaît en « sensibilité modérée », **bien que cela ne soit pas justifié dans le texte** (présence « d'une diversité d'habitat dans un secteur prédominé par les terres agricoles » et **en contradiction avec le tableau précédent (« cortège d'espèces pauvre et banal »)**.

Lors de la mise à jour des inventaires en 2023, les habitats et les enjeux liés ont été évalués via la typologie de référence Corine Biotope. L'évaluation de l'état de conservation des habitats est apportée par les observations faites sur le terrain ainsi que par l'analyse des relevés.

En 2023, le nombre d'habitats recensés est plus important, **du fait d'une distinction plus précise au sein des grandes catégories citées dans l'étude initiale de 2013.** Les niveaux d'enjeu reposent sur des bases un peu différentes, avec un poids plus important donné aux milieux humides : l'enjeu devient ainsi fort au niveau des habitats de zones humides et des milieux aquatiques tels que cours d'eau, roselières, prairies humides. Ils restent toutefois très isolés. Les roselières des bassins de lagunage de moindre qualité ont été classées en enjeu modéré.

Pour les « habitats » très anthropisés, l'enjeu est nul : chemins, routes, voies de chemins de fer, parkings, zones industrielles.

Concernant le Mas de Brousses, l'enjeu est faible à modéré (type Corine habitat 85.2 petits parcs et squares citadins). Aucun travaux n'est venu dégrader son parc qui est classé en EBC. La mise à

jour de son niveau d'enjeu n'est donc pas du au fait des travaux réalisés à proximité mais simplement d'une correction du niveau par rapport à l'étude d'impact initiale.

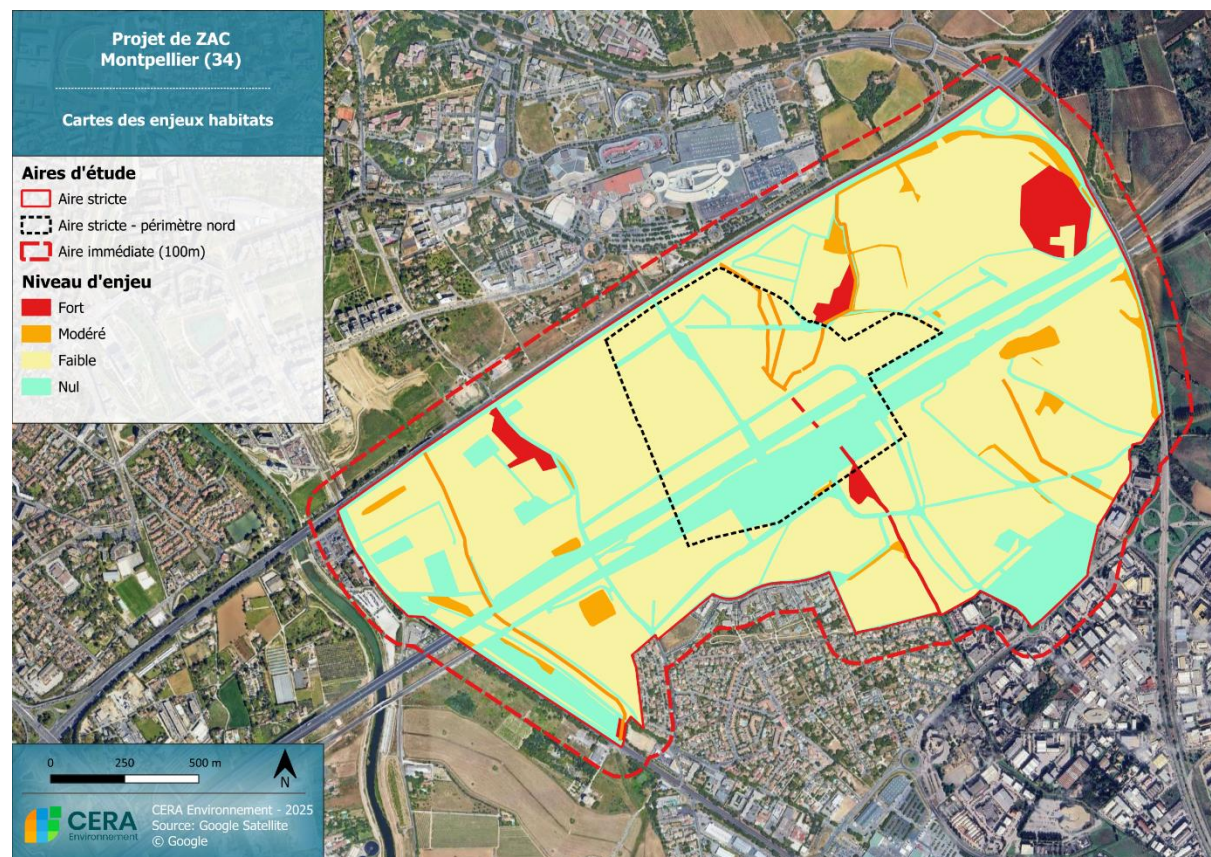


Figure 23 : Enjeux des habitats suite aux inventaires de 2023 (source : CERA Environnement)

○ Sur l'avifaune

Dans l'étude d'impact initiale de 2013, les principales sensibilités écologiques vis-à-vis de l'avifaune concernent :

« - les parcs et bois des Mas : ils constituent des zones de nidification pour espèces arboricoles patrimoniales (Coucou geai, Huppe fasciée, Rollier d'Europe voire la Chevêche d'Athéna) ;

- et, dans une moindre mesure :

- le Nègue-Cats qui constitue une zone d'alimentation pour les espèces communes et patrimoniales du secteur ainsi qu'une zone d'hivernage du Moineau friquet ;

- les autres parcs et jardins, qui constituent des zones d'alimentation, de repos des espèces arboricoles patrimoniales ».

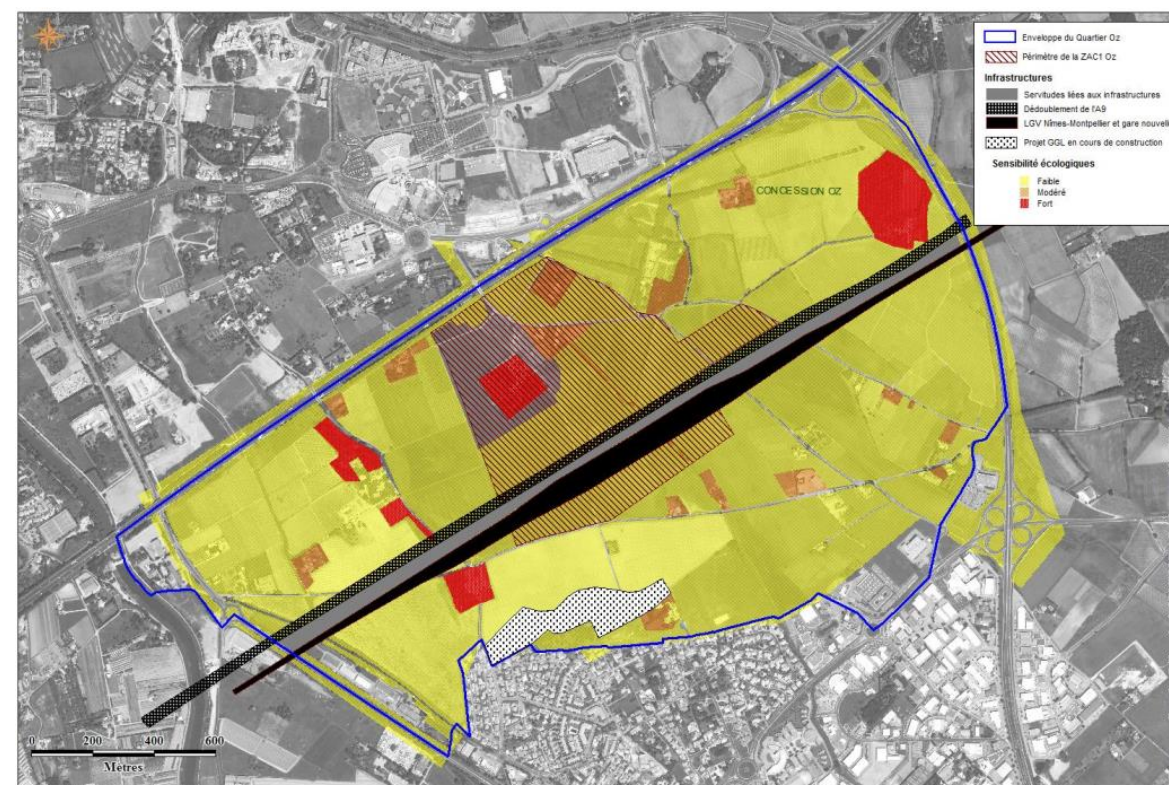


Figure 24 : Niveau d'enjeu sur l'avifaune de l'étude d'impact initiale de 2013 (Source : Biotope)

Les inventaires menés sur 4 saisons de mars à octobre 2023 ont permis de recenser 86 espèces d'oiseaux sur le périmètre du quartier Cambacérès. Il s'agit d'une **diversité relativement élevée** pour un secteur péri-urbain, mais celui-ci est étendu. **En 2013, la diversité était moindre, mais sur la base de relevés ne couvrant pas un cycle annuel.**

Rappel de l'évaluation de 2013 : le volet avifaune de l'étude initiale mettait en avant 6 espèces considérées comme patrimoniales, auxquelles il était attribué un niveau modéré. Hormis le rollier et le coucou-geai, qui ne nichaient pas dans le périmètre de la ZAC mais non loin (La Méjanelle pour la première, et Gallières et Mas de Servan pour la seconde), les autres étaient signalées au sein de ce périmètre : la huppe fasciée et la chevêche d'Athéna au Mas de Brousse, le rougequeue à front blanc et le moineau friquet dans le secteur du Nègue-Cats.

A l'exception du coucou-geai, toutes ces espèces ont de nouveau été contactées en 2023, mais seuls le rollier, la huppe et le moineau friquet l'ont été au sein ou en bordure immédiate du périmètre de la ZAC.

La chevêche d'Athéna et le rougequeue à front blanc ne semblent plus fréquenter cette zone, malgré le maintien du parc boisé au niveau du Mas de Brousse.

En 2023, l'évaluation du niveau d'enjeu pour les différentes espèces d'oiseaux repose dans un premier temps sur la prise en compte des enjeux définis au niveau régional pour l'Occitanie, ce qui n'avait pas été le cas dans l'étude d'impact de 2013, lorsque ces enjeux n'avaient pas encore été proposés.

Un niveau d'enjeu local a ensuite été calculé en se basant sur une méthode maintenant répandue, qui intègre des critères d'usage de la zone, de part des effectifs locaux et de disponibilité en habitats favorables. Pour les deux derniers critères, on tient compte de l'importance relative du site par rapport aux zones

voisines ; ici, a été considéré un rayon d'environ 2 km autour, dans lequel les zones urbanisées dominant nettement, ce qui tend à relever l'importance des milieux boisés et de certains milieux ouverts (hors friche). **Cette démarche conduit à une évaluation sensiblement différente de celle proposée dans les études précédentes.**

Dans cette évaluation, deux espèces ressortent avec un niveau d'enjeu local fort : le cochevis huppé (**non signalé en 2013**) et le rolrier d'Europe (enjeu modéré en 2013). Le cochevis se distingue en raison de ses effectifs faibles, liés au caractère très restreint des habitats ouverts qui lui sont favorables et sont devenus rares autour. Le cochevis est présent dans le périmètre Sud et y représente le plus fort enjeu local chez les oiseaux. Le rolrier se démarque aussi par ses effectifs faibles, et par la relative rareté de la mosaïque de milieux qui lui est nécessaire, arbres à cavités pour nicher et milieux ouverts secs pour se nourrir. Le rolrier est représenté par un seul couple nicheur qui est cantonné dans la partie Nord du périmètre d'étude, mais chasse parfois sur la partie Sud.

L'évaluation conduit ensuite à classer 31 espèces en enjeu local modéré. On retrouve parmi elles 4 espèces auxquelles ce niveau était déjà attribué en 2013 (la chevêche d'Athéna, la Huppe, le moineau friquet et le rougequeue à front blanc). Cette importante proportion d'espèces classées en enjeu modéré (36% des espèces) traduit à la fois un niveau de menace devenu plus important au niveau national pour de nombreuses espèces (ex : linotte, serin), mais aussi une responsabilité plus importante de la région pour la conservation de certaines (ex : outarde) et enfin, en dernier ajustement, une importance croissante des zones restées favorables en milieu urbain/péri-urbain. Une part significative (50%) de ces espèces à enjeu local modéré se range derrière les deux espèces à enjeu fort identifiées au-dessus, car exploitant les mêmes milieux ; milieux ouverts comme le cochevis huppé (8 espèces dont alouette lulu, cisticole, outarde) et milieux arborés comme le rolrier (7 espèces dont gobemouche gris, rougequeue à front-blanc). On y trouve aussi plusieurs espèces aquatiques (8 dont bruant des roseaux, grèbe castagneux) et des espèces plus généralistes (serin) ou seulement de passage (aigle botté).

La majorité du peuplement (63%) se trouve néanmoins classé en enjeu local faible, ce qui est cohérent avec le caractère commun de beaucoup d'espèces, que ce soit à l'échelle du pays, de la région ou localement.

Les niveaux d'enjeux concernant l'avifaune diffèrent donc entre les études de 2013 et 2023 non pas à cause d'une incidence sur ce taxon liée aux travaux ou à une inefficience des mesures ERC mais notamment par la prise en compte des enjeux définis au niveau régional et la réalisation d'inventaires sur un cycle complet permettant une meilleure approche des niveaux d'enjeux. A noter que le changement climatique et les sécheresses répétées ont des conséquences sur l'avifaune (perturbation des migrations, présence ou absence de nourriture (développement des végétaux plus précoces, diminution du nombre d'insectes, etc...), qui peuvent aussi expliquer des évolutions d'observations lors d'actualisations telles que celle-ci.

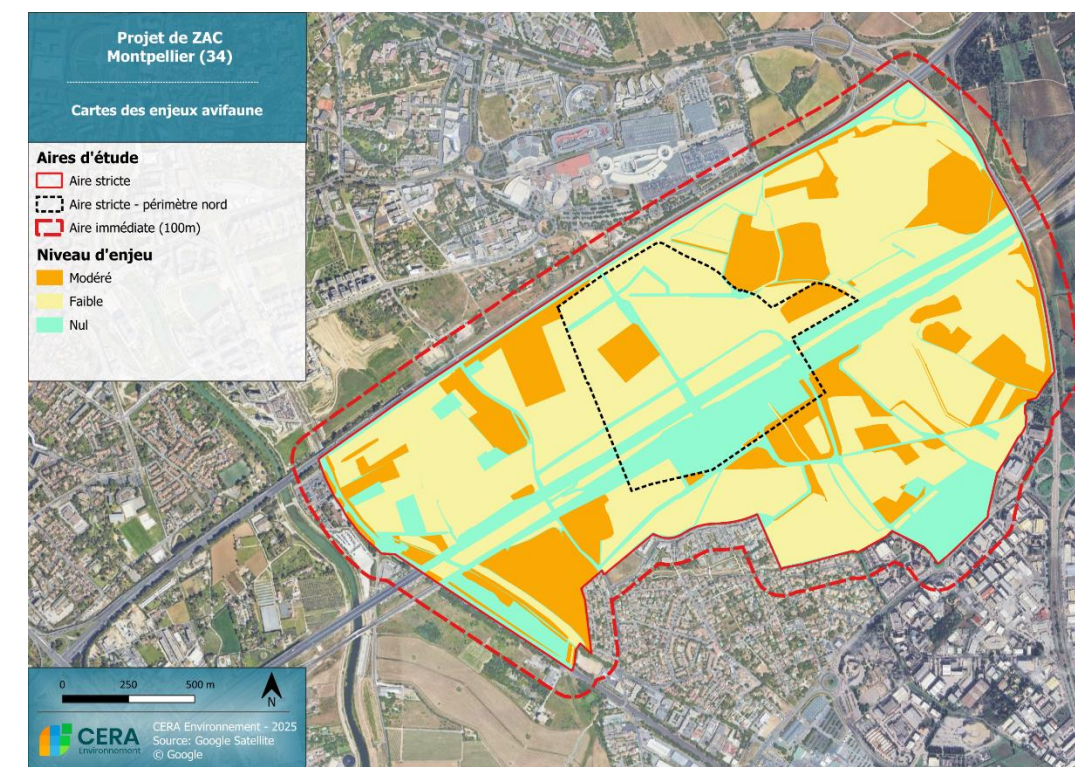


Figure 25 : Enjeux l'avifaune suite aux inventaires de 2023 (source : CERA Environnement)

- Sur la faune terrestre

Pour les mammifères (autres que chiroptères) :

En 2013, 4 espèces de mammifères étaient signalées dans le périmètre d'étude large, et quatre autres étaient citées comme potentielles. La valeur patrimoniale de ces espèces **était jugée faible**, et l'évaluation des enjeux était la suivante : « *le contexte anthropique dans lequel s'insère la zone d'étude, et l'absence de milieux favorables, rend les possibilités d'y rencontrer des espèces à forte valeur patrimoniale faibles voire nulles* ».

Seuls les milieux arborés et cours d'eau étaient cartographiés en enjeu modéré (**le reste de la ZAC est en enjeu faible**).

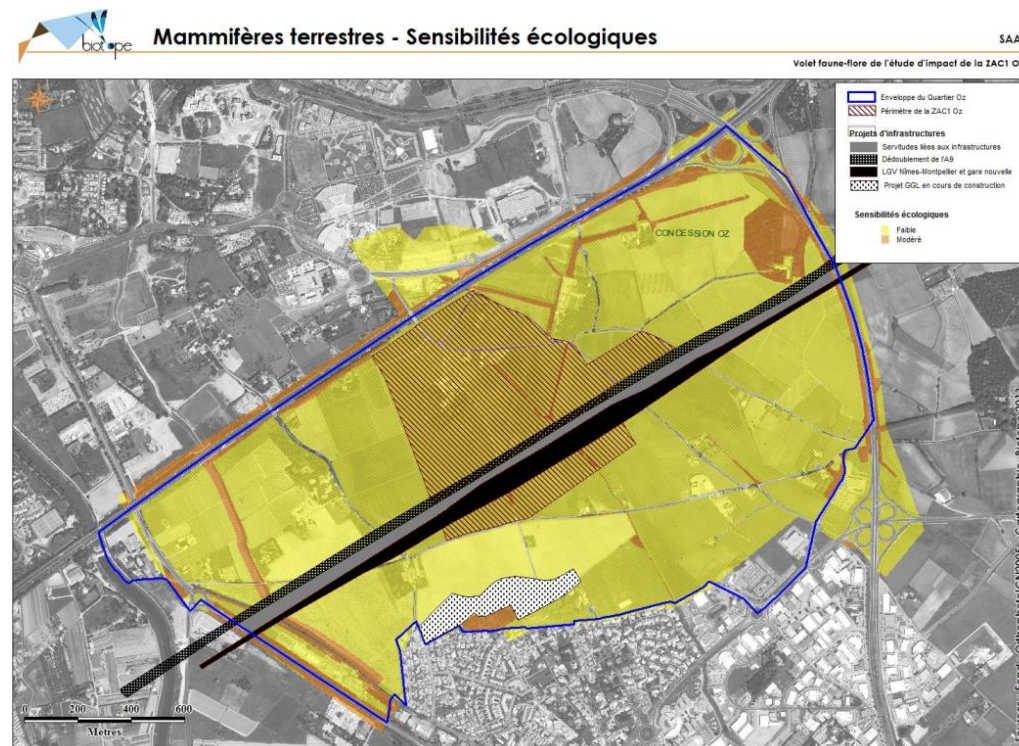


Figure 26 : Niveau d'enjeu sur les mammifères terrestres de l'étude d'impact initiale de 2013 (Source : Biotope)

En 2023, les 4 espèces citées initialement étaient toujours présentes (fouine, hérisson, renard, surmulot), ainsi que 2 de celles citées comme potentielles (lapin et écureuil).

Compte-tenu du statut de protection de deux d'entre elles (écureuil et hérisson), et de la détection de nouvelles espèces, dont certaines ayant été classées en enjeu régional modéré (campagnol provençal, souris d'Afrique du Nord), le niveau d'enjeu de ce taxon des mammifères passe de faible à modéré, et les friches sont intégrées aux habitats d'intérêt pour ce groupe.

Les enjeux sont donc relevés sur ce taxon.

Pour les amphibiens et reptiles :

En 2013, une seule espèce de reptile (le lézard des murailles) et une seule espèce d'amphibien (la grenouille rieuse) avaient été contactées au sein du périmètre d'étude large, mais plusieurs autres dont 6 reptiles et 1 amphibien étaient citées comme potentielles. L'étude conclut « qu'il n'y a pas d'espèce de reptiles représentant un enjeu écologique » mais considère que plusieurs habitats « présentent un intérêt modéré pour les reptiles (pelouses, friches, fourrés, boisements clairs, petit parcellaire agricole) ».

Pour les amphibiens « Les caractéristiques écologiques du site d'étude permettent de qualifier son enjeu pour les populations d'amphibiens comme étant faible à nul. En effet, ces populations ont certainement déjà subi les impacts liés aux activités humaines (labours, drainage intensif, circulation routière, introduction d'espèce exogène) ».

Ainsi, sur la carte des sensibilités écologiques pour les amphibiens, la ZAC a une sensibilité nulle (absence de figuré) excepté au niveau du Nègue Cats et d'une zone au nord en sensibilité faible.

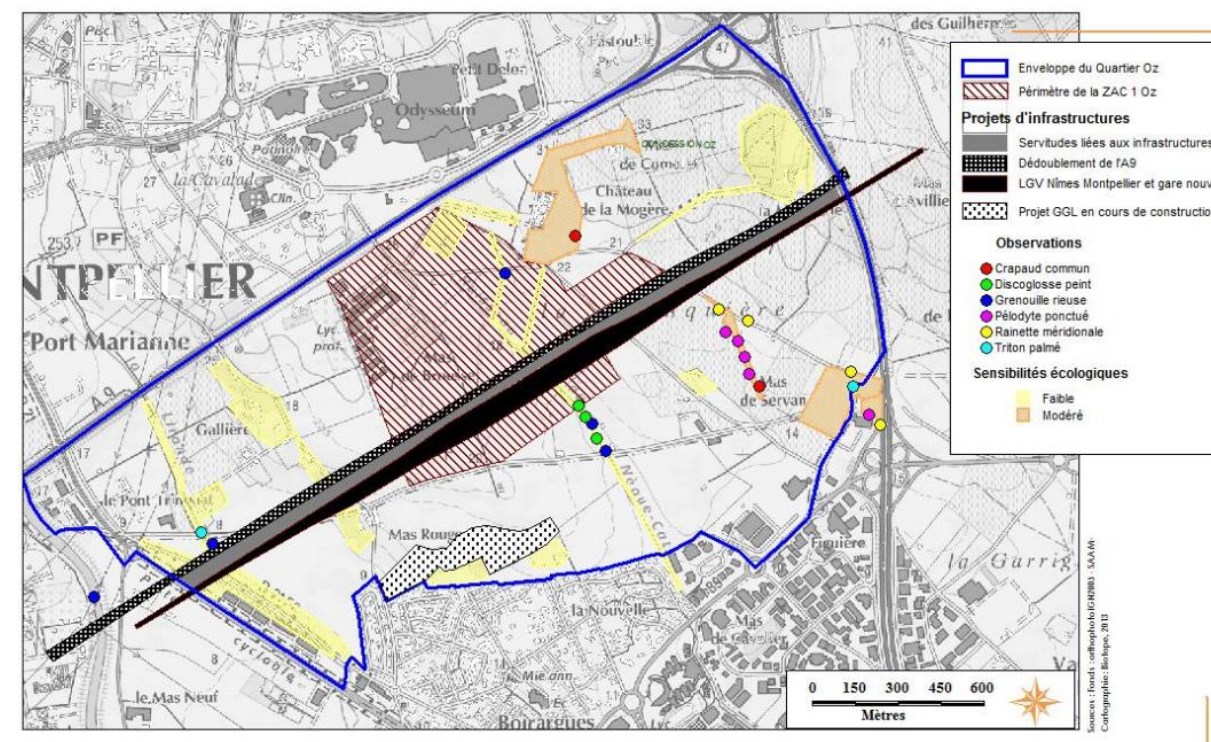


Figure 27 : Niveau d'enjeu sur les amphibiens de l'étude d'impact initiale de 2013 (Source : Biotope)

En 2023, les 2 espèces citées initialement étaient toujours présentes (lézard des murailles et grenouille rieuse), et quatre autres espèces se sont rajoutées, dont 3 signalées comme présentes plus anciennement (discoglosse peint) ou comme potentielles (couleuvre de Montpellier et Tarente de Maurétanie), et 1 nouvelle (Rainette méridionale).

La faible diversité et abondance relevées dans les deux groupes, et le classement en enjeu faible de la majorité des espèces (sauf couleuvre de Montpellier) conduisent à attribuer un niveau d'enjeu faible à ces deux taxons. Malgré un certain assèchement du ruisseau de Nègue-Cats (sécheresses répétées lors des inventaires de 2023), les amphibiens ont bénéficié de la création de nouveaux habitats (bassins de réception des eaux pluviales au niveau du parc de la Mogère).

Les insectes :

En 2013, les inventaires signalaient 27 espèces d'insectes, dont 17 papillons, 5 orthoptères, 3 libellules et 2 coléoptères. Parmi elles, deux espèces patrimoniales étaient mises en avant : l'agrion de Mercure (libellule) en amont du Nègue-Cats, et le grand capricorne (espèce à confirmer) dans des vieux chênes en alignement ou dans des parcs (Mogère). Les enjeux écologiques pour ce groupe sont ciblés sur ces habitats localisés.

Concernant les espèces protégées recensées, il est indiqué dans ce dossier « En ce qui concerne le périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'agglomération de Montpellier et sous mandat de la SAAM au sein duquel est projeté l'aménagement de la ZAC, il n'y a pas d'enjeux écologiques à retenir ».

D'après la carte du niveau d'enjeu sur les insectes, l'agrion de Mercure a été contacté au niveau du Mas de la Mogère, en dehors du périmètre de la ZAC et des zones en travaux.

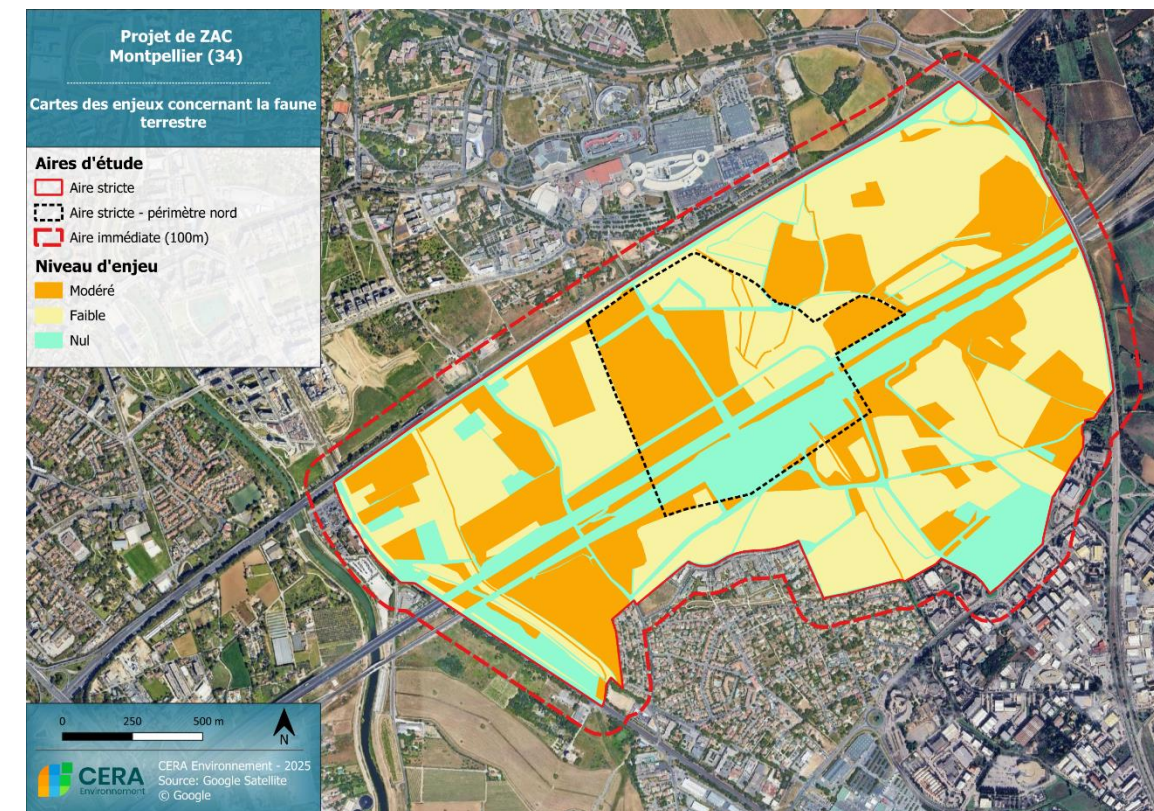
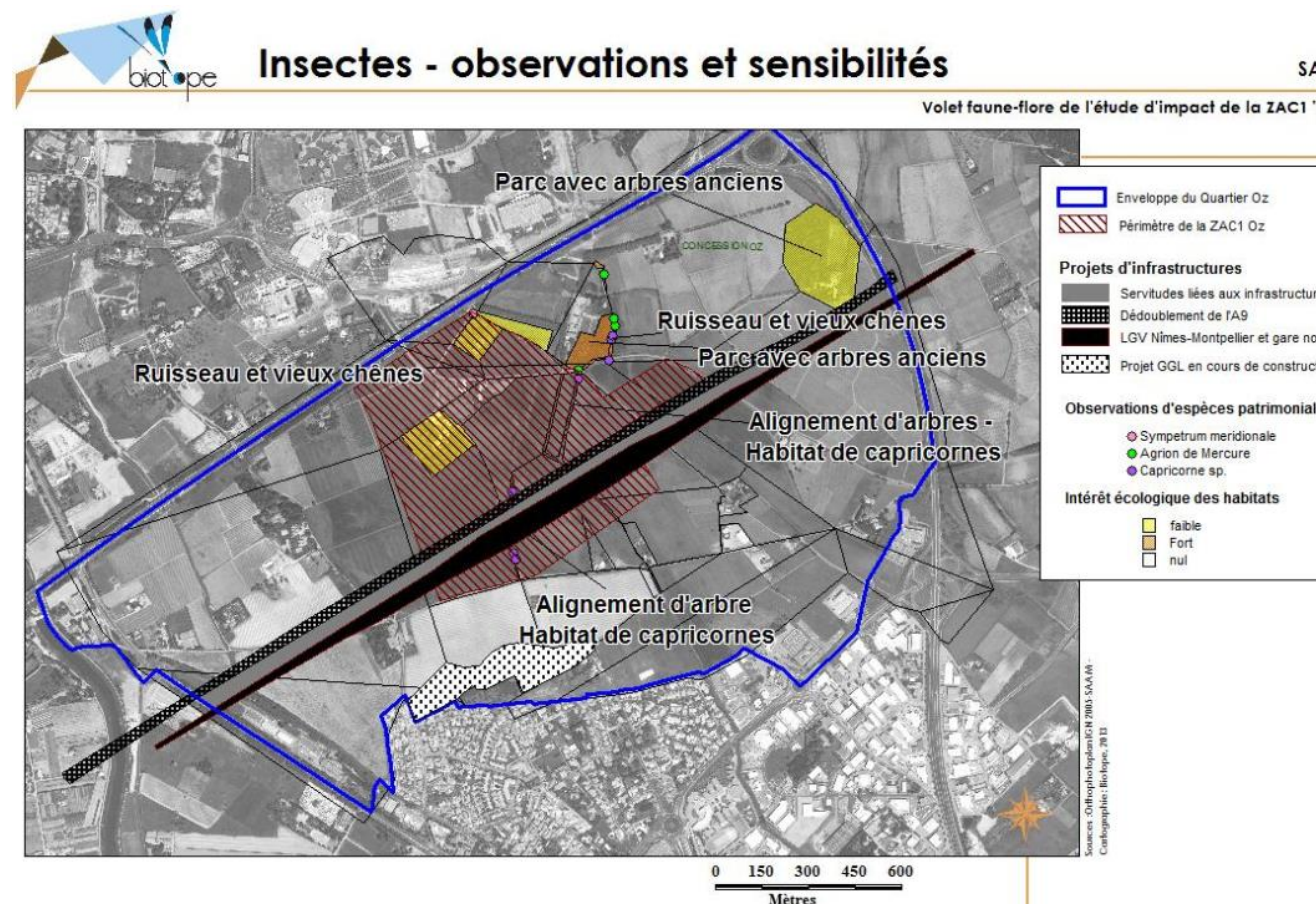


Figure 29 : Synthèse des enjeux regroupant la fune terrestre (amphibien, reptiles, insectes et mammifères terrestres – CERA Environnement)

Figure 28 : Niveau d'enjeu sur les insectes de l'étude d'impact initiale de 2013 (Source : Biotope)

En 2023, les inventaires ont été plus complets et signalent 67 espèces, dont 32 papillons, 17 orthoptères, 13 libellules et 5 espèces autres. L'agrion de Mercure n'a pas été retrouvé malgré une recherche ciblée (probablement du au fait des sécheresses répétées ces dernières années et un assèchement du Nègue-Cats au moment des inventaires de 2023) ; seul le grand capricorne est toujours présent, sur un alignement de vieux chênes qui n'avait pas été pointé en 2013, sur la bordure Ouest du quartier Cambacérès (en dehors du périmètre de la ZAC Nord).

L'un des deux sites pointés en 2013 a par contre disparu depuis, **du fait de l'aménagement du CNM**.

Deux autres espèces présentant un certain degré de menace ont été décelées en 2023 : le gomphe semblable, une libellule quasi-menacée en région (1 contact), et l'oedipode occitane, un criquet des milieux arides (3 contacts en bordure de vigne) et en dehors du périmètre de la ZAC Nord.

Les enjeux sont jugés faibles pour les insectes, et restent ciblés sur les habitats déjà identifiés en 2013 (ruisseau du Nègue-Cats et alignements de vieux chênes).

Ainsi, les niveaux d'enjeux ne baissent pas contrairement à la remarque de l'AE IGEDD entre 2013 et 2023. L'étude d'impact actualisée ne conclue à aucun moment « à une forte perte de biodiversité » entre 2013 et 2023.

Quant à l'apparition d'un **enjeu « nul »** au droit des infrastructures déjà construites (notamment l'A9, le CNM, la gare Montpellier SdF, etc.) dans l'étude d'impact actualisée, ces zones étaient considérées comme « *projets d'infrastructures* » dans l'étude d'impact initiale de 2013, **sans y mettre un niveau d'enjeu (l'enjeu était donc sans doute déjà considéré comme nul au droit de ces zones).**

Pour rappel, les méthodologies de classification des enjeux pour les habitats ou les taxons ont évolué entre 2013 et 2023 sans que cela soit due à une perte de biodiversité sur le territoire entre ces deux horizons d'étude.

Certaines espèces contactées en 2013 ne l'ont pas été en 2023 et inversement de nouvelles l'ont été. Le fait qu'une espèce n'ait pas été recontactée durant les inventaires de 2023 ne veut pas dire qu'elle ne fréquente plus le site de manière certaine. Des conditions climatiques défavorables jouent également un rôle (exemple de l'assèchement du Nègue Cats en 2023 suite aux sécheresses répétées).

Des espèces ont été revues alors que leur milieu a été modifié et d'autres non-revues alors que leur habitat n'a pas été impacté par les travaux. **Il est donc difficile d'en extraire une conclusion robuste sur l'évolution de la biodiversité sur ce secteur encore en travaux.**

Le projet a entraîné essentiellement une perte de surfaces agricoles auparavant peu favorables à la biodiversité en général.

D'un côté, des espèces remarquables sont toujours présentes dans ou à proximité immédiate du périmètre (ex : le rolhier), tandis que d'autres n'y ont pas été recontactées (chevêche d'Athéna, agrion de mercure) malgré la conservation de leurs sites de reproduction (Mas de Brousses pour la première, fossés du domaine de la Mogère pour la seconde). Ce type d'observations est dans la normalité du fait que la zone soit en travaux et peu accueillante pour certaines espèces.

Les incidences potentielles en phase travaux sur les habitats naturels, la faune et la flore sont effectives. La principale incidence étant le changement de destination des parcelles, de l'agricole vers la construction ou les espaces verts ayant été réalisé (aucune parcelle agricole maintenue sur le site).

Aussi, contrairement à la remarque de l'AE IGEDD sur le fait que l'analyse conclut à une perte de biodiversité et donc à l'échec des mesures ERC mises en place, la mise à jour des inventaires réalisée en 2023 conclut sur des enjeux assez similaires (faibles sur la majeure partie du périmètre de la ZAC Cambacérès Nord).

De plus comme indiqué précédemment et dans le dossier d'étude d'impact actualisé, les espaces verts aménagés autour du ruisseau de Nègue-Cats sont encore très récents en 2023 (année des inventaires sur un cycle complet sur le quartier Cambacérès), avec des arbres de petite taille, une recolonisation végétale encore timide, et peu de zones en eau. **Cette zone constitue une des mesures phare du projet pour le développement de la biodiversité sur le secteur.** Aucun insecte remarquable n'y a été observé, le peuplement se limitant à quelques papillons et orthoptères communs des prairies.

Chez les amphibiens, la grenouille verte/rieuse est toujours présente, le discoglosse peint a été recontacté non loin, et la rainette méridionale a fait son apparition. Chez les reptiles, le lézard des murailles a été recontacté non loin (prolongement du parc vers le nord-est).

Du côté des oiseaux, on manque de pointages en 2013, mais des espèces d'intérêt ont été notées en 2023, comme le vanneau huppé (stationnement), la cisticole des joncs (reproduction probable), le moineau friquet et l'hirondelle rustique (alimentation), ou encore le rolhier (survol de la zone).

Les liaisons végétales et alignements d'arbres aménagés dans le cadre de la ZAC ne semblent pas encore de nature à jouer un rôle de corridor, en raison de leur faible développement.

En 2023, la surface de la ZAC Cambacérès Nord (60 hectares) est occupée sur une proportion notable au sud (25%) par l'emprise des deux grandes infrastructures de transport que sont l'A9 et la ligne ferroviaire du CNM, et les aménagements connexes à cette dernière (gare et parcs de stationnement). Un secteur déjà bâti avant 2013 (Lycée inauguré en 2009) n'a pas subi de modifications ni extension de son emprise (3,3 ha).

Sur la surface restante (environ 43 ha), **la configuration initiale de l'aménagement urbain de 2013 a connu plusieurs changements, dont les principaux sont :**

- l'abandon d'une zone prévue pour être bâtie, à l'est du périmètre, sur environ 3 ha. Cette zone est classée en enjeu modéré d'après les inventaires réalisés en 2023 (habitats des milieux ouverts, favorables aux oiseaux et à la faune terrestre) ;

- une légère extension des surfaces dédiées aux espaces verts, atteignant à présent près de 17% du total, grâce notamment au déplacement vers l'ouest d'une infrastructure importante (cours de Gare).

En 2023, toutes les voiries ont été réalisées (en configurations définitive ou provisoire) et le programme de construction est avancé (défrichements et terrassements réalisés, construction des premiers bâtis, livraison du parc de la Mogère, zones en cours de construction au nord, les surfaces restantes à bâtir sont utilisées pour du stockage de matériaux, des stationnements provisoires ou les bases vie de chantier).



Figure 30 : Etat d'avancement des travaux en aout 2023 (source : Google Earth)

La perte de surfaces cultivées de faible intérêt semble avoir été contrebalancée par la création de nouvelles surfaces végétalisées et pérennes, qui sont toutefois en cours de développement. Quelques espèces non signalées en 2013 y ont fait leur apparition (rainette méridionale, cisticole des joncs).

La mise à jour des inventaires en 2023 sur un cycle complet a donc été réalisée avant la livraison du parc de la Mogère constituant le poumon vert du quartier. La réappropriation de cet espace semi naturel par la faune est donc attendue dans les années à venir.

Un suivi de la biodiversité sur le quartier (comme cela a été fait en 2019-2020 puis en 2023) dans les années à venir permettra de mettre à jour les enjeux sur la biodiversité en fonction de l'évolution des travaux.

- 5) Comme indiqué précédemment, les enjeux globaux sur les habitats naturels et la faune ont été mis à jour dans l'étude d'impact actualisée sur la base des inventaires sur un cycle annuel complet réalisés en 2023.

L'évaluation patrimoniale des espèces aboutit à l'attribution d'un enjeu par habitat d'espèce. Le niveau d'enjeu dépend de la disponibilité en habitats favorables sur le site d'étude, de l'utilisation de la zone par les espèces ainsi que la représentativité de la population sur le site. Ainsi, un niveau d'enjeu brut est attribué par type d'habitat par rapport à un groupe faunistique. De ce fait, six niveaux d'enjeu (un pour les oiseaux, un pour les chiroptères, un pour les mammifères, un pour les reptiles, un pour les amphibiens et un pour les insectes) sont attribués pour un habitat identifié. Afin de représenter les potentialités d'accueil pour la faune sur le site d'étude, la synthèse des enjeux est basée sur une moyenne des enjeux de chaque taxon. En outre, les habitats sont souvent en mosaïque. L'enjeu attribué est ainsi propre à chaque parcelle.

Cette synthèse des enjeux faunistiques amène à une représentation cartographique permettant d'identifier la sensibilité écologique globale des milieux.

Comme indiqué précédemment, la synthèse des enjeux écologiques de l'étude d'impact initiale de 2013 indiquait un niveau faible sur le périmètre de la ZAC excepté au niveau du mas de Brousses et d'un alignement de chênes au sud du périmètre (niveau modéré).

Le mas de Brousses n'est et ne sera pas impacté par les travaux tandis que l'alignement de chênes a été détruit par les travaux du CNM et n'est donc plus existant au moment des inventaires de 2023.

Les mesures indiquées en 2013 notamment de réduction (aucun évitement ni de compensation) concernaient la planification du calendrier des travaux et de la coordination environnementale du chantier sur des enjeux faibles. La mesure d'évitement (non formulée) était de préserver le mas de Brousse et le château de la Mogère. Il n'y a aucun changement avec l'étude d'impact actualisée.

Les inventaires menés en 2023 et l'actualisation des enjeux sur la biodiversité ne remettent pas en cause les conclusions de l'étude d'impact initiale de 2013. Ainsi, aucune autre mesure ERC n'a été défini dans le dossier actualisé.

L'étude d'impact initiale de 2013 présente des niveaux d'enjeu reposant sur des bases et critères qui étaient valables à l'époque et ne peuvent être remis en cause a posteriori. D'après cette évaluation, le projet impacterait des milieux à **enjeux faibles**, réduits au travers de mesures de réduction classiques (période de travaux, coordination environnementale, ...). Aucune mesure d'évitement n'est mentionnée, mais le Mas de Brousses (et le domaine de la Mogère) ne font pas l'objet de travaux (évitement des seuls enjeux modérés).

Par ailleurs, un aménagement paysager important est intégré au projet (parc de la Mogère) et représente une surface conséquente rendue favorable à la biodiversité, avec une plus-value par rapport à la perte de surfaces agricoles banales.

Comme précédemment évoqué, ces aménagements paysagers sont encore récents (en travaux au moment des inventaires de 2023) et sont en cours de recolonisation progressive par la biodiversité.

3.2.10. Risques

3.2.10.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

Pas de remarque ou de recommandation nécessitant une réponse.

3.2.10.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Sans objet.

3.3. Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

3.3.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

« Les raisons des différents choix, notamment au regard des enjeux environnementaux, ne sont pas détaillées. On peut parfois lire au fil du texte que des questions d'inondation, d'artificialisation, de bruit, de protection des espaces verts ont été prises en considération mais il manque une analyse globale par enjeu. Les évolutions, dont on peut douter qu'elles soient terminées, semblent plutôt obéir à une série d'ajustements fondés sur des opportunités commerciales (vente d'espaces, arrêt du projet de boulevard urbain de l'A709...) plus que sur une vision urbanistique stable. Ainsi, d'un quartier mixte regroupant des activités et des logements autour d'un « hub » de transports en commun, le projet de Zac est devenu un quartier d'affaires centré sur une gare située à 35 min du centre de la ville de Montpellier et du réseau TER. L'Ae ne peut que constater ici les effets de l'absence de la vision intégrée du projet d'ensemble qu'elle a recommandée à maintes reprises de développer conformément au code de l'environnement. »

« L'Ae recommande :

- 1) d'améliorer la lisibilité du chapitre sur l'analyse des solutions de substitution,
- 2) d'intégrer au dossier les conclusions des concertations concernant la gare Sud de France et le quartier Cambacérès,
- 3) de présenter les options afférentes aux opérations situées au sud du périmètre d'ensemble du projet,
- 4) de justifier les choix effectués au regard de leurs incidences comparées sur l'environnement et la santé humaine ».

3.3.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Les ajustements programmatiques ne répondent pas à une série d'ajustements mais bien à une vision urbanistique stable, en cohérence avec les différents documents cadres (SCoT, PLUi).

La modification de la programmation de la ZAC Cambacérès Nord témoigne d'une ambition politique réaffirmée et résolument tournée vers l'avenir pour ce quartier stratégique de la Métropole de Montpellier. Ce réajustement s'inscrit dans une dynamique globale de renforcement de l'attractivité métropolitaine et dans

une logique d'articulation étroite avec les grands projets urbains voisins (Odysseum, ZAC République, Ode à la Mer, OAP Zac Cambacérès Sud...). Située à un emplacement géographique particulièrement avantageux, à la fois en porte d'entrée de la ville depuis la gare Sud de France et en vitrine métropolitaine visible depuis les grands axes de mobilité, la ZAC Cambacérès Nord bénéficie d'un positionnement qui justifie pleinement une orientation marquée vers les activités tertiaires à haute valeur ajoutée.

Ce choix d'affectation fonctionnelle repose sur la volonté de renforcer le rôle de la métropole de Montpellier comme pôle d'innovation et d'excellence économique. Il s'agit de capter des entreprises innovantes et des acteurs économiques exogènes à la recherche d'un environnement dynamique, bien desservi, durable et porteur d'image. En ce sens, la densité tertiaire projetée, adossée à une programmation urbaine ambitieuse et durable, doit permettre d'accueillir des sièges sociaux, des start-ups, des centres de recherche et des structures de formation supérieure, en cohérence avec les enjeux de transition écologique et de cohésion territoriale. La complémentarité avec le secteur d'Odysseum, dont l'offre commerciale, de loisirs et de services vient renforcer l'attractivité du périmètre, a également été un facteur décisif dans l'orientation donnée à cette opération d'aménagement.

Par ailleurs, la Métropole de Montpellier ne dispose à ce jour d'aucun véritable quartier d'affaires d'importance structuré à l'échelle métropolitaine. Les zones d'activités existantes, telles que le Parc-Club du Millénaire ou le parc Eurêka, bien que partiellement tertiariées, souffrent de faiblesses importantes en termes de densité, de qualité des formes urbaines, de mixité fonctionnelle et de desserte en transports en commun. Ces limites compromettent leur capacité à répondre aux défis contemporains, notamment ceux liés à la transition écologique, à la sobriété foncière et à la qualité de vie au travail.

Dans ce contexte, la ZAC Cambacérès Nord représente une opportunité unique de structurer une nouvelle centralité économique, d'importance nationale et internationale, intégrée au tissu urbain et pensée selon les principes de la ville durable et attractive pour les entreprises soucieuses de leur impact environnemental et social. À moyen terme, ce quartier pourrait ainsi jouer un rôle d'exutoire ou de site de relocalisation pour certaines entreprises aujourd'hui implantées dans des zones moins adaptées, contribuant par ricochet à leur renouvellement urbain. Il s'agit donc d'un levier de transformation économique et urbaine à l'échelle de l'ensemble de la Métropole, en cohérence avec les objectifs de son schéma de développement économique et de planification urbaine.

1) *d'améliorer la lisibilité du chapitre sur l'analyse des solutions de substitution,*

Les solutions de substitutions sont décrites de manière claire et argumentées au chapitre 5 de l'étude d'impact. Elles concernent le projet de référence de 2013. L'actualisation du projet ne remet pas en cause les grands principes de forme urbaine et de conception environnementale qui ont présidé à choisir le meilleur projet pour la ZAC Cambacérès Nord en 2013.

2) *d'intégrer au dossier les conclusions des concertations concernant la gare Sud de France et le quartier Cambacérès,*

Le bilan de la concertation de la ZAC a fait l'objet d'une délibération n°11724, cette dernière est annexée au présent mémoire. Le pétitionnaire a répondu sur l'intégration de la gare Sud de France au projet d'ensemble au chapitre 2.1 et n'est pas en mesure d'annexer le bilan de la concertation de ce projet connexe.

3) *de présenter les options afférentes aux opérations situées au sud du périmètre d'ensemble du projet,*

Le projet au sud du périmètre d'ensemble du projet fait l'objet d'une OAP présentée dans le dossier. A date, la Métropole de Montpellier ou la SA3M ne sont pas en mesure de présenter d'études ou d'options d'aménagement plus précises.

4) *de justifier les choix effectués au regard de leurs incidences comparées sur l'environnement et la santé humaine ».*

La réalisation du Plan Guide fixant les orientations, les objectifs et le programme d'aménagement a été fait en prenant en compte les principaux enjeux du site issus des résultats des études préalables (acoustique, air/santé, hydraulique, déplacement, etc.).

Sur la base de ce Plan Guide et du concours d'urbanisme, le projet Cambacérès (anciennement Oz) présenté par KCAP/ILEX/OASIIS a été retenu par la Métropole puisque s'inscrivant pleinement dans les objectifs du SCoT dont les valeurs fondatrices étaient la **préservation du capital Nature (le projet préserve 200 ha d'espaces naturels)**, la promotion d'une ville des proximités et l'intensification du développement économique tout en **économisant l'espace**.

La définition de ce projet a permis de faire évoluer en profondeur certains aspects du site avec le **rapprochement des infrastructures** (A9 et CNM) permettant de **limiter l'étalement urbain et les nuisances inhérentes** à ces projets, la mise en place d'une **enveloppe urbaine protectrice** permettant de **limiter fortement les nuisances acoustiques**, la mise en place d'une **structuration paysagère** prenant en compte les entités paysagères d'envergure présentes.

Ainsi, le projet retenu est celui de moindre impact sur l'environnement : intégration des infrastructures (rapprochement, protections acoustiques), structuration paysagère avec définition d'une résille paysagère, préservation et mise en valeur du Nègue Cats avec la définition d'un parc urbain, une prise en compte de l'environnement avec une bonne intégration paysagère et la préservation de nombreux espaces verts, une définition d'une armature de transport efficace.

Comme indiqué dans l'étude d'impact, ce projet retenu en 2012 a fait l'objet d'évolutions en 2013, notamment via les concertations menées, permettant de prendre en considération de manière la plus efficiente possible la protection de l'environnement, du paysage et du patrimoine :

- suppression des bâtis prévus autour du Château de la Mogère pour une meilleure intégration paysagère de ce dernier dans le projet,
- préservation de l'olivieraie à l'ouest du site,
- amélioration des aménagements du parc du Nègue Cats (ou parc de la Mogère) : meilleure mise en valeur des ripisilves...

Depuis, une nouvelle stratégie urbaine a été mise en place afin de redéfinir les orientations urbaines et d'établir une stratégie plus adaptée aux enjeux du projet pour intégrer plus étroitement les remarques sur les impacts environnementaux des aménagements du secteur (CNM / A9).

Cette nouvelle stratégie a permis de définir un projet prenant mieux en compte les enjeux de mobilités (connexion optimisée avec les transports en commun, déploiement des modes actifs, limiter l'attractivité du site pour les véhicules personnels), le renforcement des espaces verts et des continuités écologiques (50 % de la ZAC dédiées aux espaces naturels).

Enfin, la modification du dossier de réalisation permet en outre également de réduire les impacts sur l'environnement en supprimant 2,5 ha qui devaient initialement être urbanisés (densification du programme), en déplaçant le terminus du Tram T1 sur la place F. Héritier (travaux moins conséquents donc moins de ressources utilisées et de GES).

Ainsi, de la définition du Plan Guide aux différentes évolutions du projet urbain, la protection de l'environnement et de la santé a toujours fait partie des éléments fondateurs de l'aménagement et des choix effectués.

3.4. Analyse des incidences du projet, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences et de leur suivi

3.4.1. Généralités

3.4.1.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

- 1) « L'Ae réitère sa recommandation 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) « L'Ae réitère sa recommandation d'intégrer l'évaluation des incidences de la centrale géothermique. »

3.4.1.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

- 1) Pour répondre à la recommandation de l'AE, un tableau de suivi des mesures a été intégré au chapitre 3.1.2 du présent mémoire en réponse.
- 2) La centrale géothermique a fait l'objet d'autorisations environnementales précédemment citées. Les incidences de la centrale géothermique sont bien intégrées à l'étude d'impact actualisée et notamment dans les études sur les énergies renouvelables et sur le bilan carbone. Les incidences sur les eaux souterraines sont considérées comme nulles, les eaux pompées pour le process étant intégralement rejetées ensuite dans la nappe.

3.4.2. Scénario de référence

3.4.2.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

« L'Ae recommande de définir un « scénario de référence » sous forme d'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, lequel projet comporte l'ensemble des aménagements et infrastructures de transport du site ».

3.4.2.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Concernant le périmètre du projet au sens de l'article L. 122-1 III du code de l'environnement, il est renvoyé à la démonstration effectuée par le présent mémoire en réponse aux paragraphes 1.2 et 2.1.2.

L'approche de la notion de projet par l'Ae AE IGEDD excédant le cadre légal et jurisprudentiel, il n'y a pas lieu de faire rétroactivement une comparaison entre le scénario de référence et le scénario projet sur la base d'un périmètre qui engloberait la ZAC et l'ensemble des projets d'infrastructures connexes.

L'art. R122-5 du code de l'environnement mentionne bien que l'étude d'impact doit comprendre une « *Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et évolution en cas de mise en œuvre du projet et en l'absence de mise en œuvre du projet* ».

Or, l'état actuel (et non pas état initial) est celui de 2025 et non pas de 2013 qui n'existe plus du fait de la réalisation des différentes infrastructures (A9, CNM, Gare) et des travaux réalisés dans le cadre de la ZAC Cambacérès Nord.

Ceci précisé, la comparaison entre cet état de 2025 et l'état projeté sur la base d'un achèvement de la ZAC Cambacérès Nord est présentée dans l'étude d'impact, notamment via les tableaux d'avancement du projet insérés dans le préambule et le résumé non technique.

3.4.3. Modélisation du trafic routier

3.4.3.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

« L'Ae recommande :

- 1) de référer les variations du trafic à un scénario de référence sans projet global,
- 2) de démontrer la capacité d'accueil de la gare sud de France en matière de stationnement en tenant compte notamment des futurs reports de trafic ferroviaire sur cet ouvrage,
- 3) de reprendre l'étude de trafics en intégrant les effets induits par le projet de contournement ouest de Montpellier ».

3.4.3.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

- 1) L'étude de trafic a été réalisée avec les dernières données disponibles sur la zone (comptages en 2023, enquête OD fin 2024) permettant d'apprécier le trafic actuel (notamment de transit) dans la zone avec des infrastructures opérationnelles au sein de la ZAC. Ces informations ont permis d'avoir une idée plus précise des déplacements actuels et à venir au sein de ce territoire.

Le scénario de référence sans projet global n'existe plus au moment de l'actualisation de l'étude d'impact en 2025 puisque l'A9, le CNM et sa gare ainsi que les premiers aménagements de la ZAC Cambacérès Nord sont réalisés et en services.

De ce fait, les données actualisées de l'étude de trafic prennent en compte ces projets. Il est impossible de réutiliser les données de trafic issues de l'étude d'impact initiale de 2013 puisque datant de 2007 et donc totalement obsolète et sans méthodologie détaillée. Examiner les incidences de la programmation de la ZAC en 2025 avec un état de référence de 2013, qui n'existe plus et ne correspond plus à aucune situation urbaine, conduirait à une appréciation totalement faussée des incidences du projet sur les déplacements.

Les données trafics de l'étude d'impact initiale de 2013 se résument au tableau suivant et sont donc inexploitable.

Tableau 8 : Trafic moyen journalier annuel en 2007

	Trafic moyen journalier annuel (TMJA – 2007)
RD 21 (Pont Trinquat – Franchissement A9)	21 361
RD 66 (La Plauchude – entre échangeur A9 et RD189)	60 581
RD 66 (Carnon – entre Levade et Littoral)	55 423

Cependant, contrairement à l'affirmation de l'AE IGEDD qui indique que « la situation de référence est celle de 2023, ce qui n'est pas conforme au scénario de référence du projet et **diminue considérablement l'augmentation de trafic liée au projet** », l'étude de trafic réalisée pour l'actualisation de l'étude d'impact, **prend en compte l'ensemble des incidences du projet de la ZAC Cambacérès Nord** (nouveaux usagers, salariés, étudiants et habitants) ainsi que les projets connexes (notamment les trafics induits de la gare (et sa montée en puissance) et des projets urbains à proximité).

- **Les incidences en termes de trafic du projet ne sont donc pas diminuées dans l'étude d'impact actualisée.**

Au contraire, le choix a été fait de ne pas prendre en considération des projets d'infrastructures qui permettraient de limiter l'impact du trafic routier dans la zone (réaménagements du système d'échanges M66/189, demi-diffuseur de l'A709, contournement Nord de Lattes...). Ces aménagements étaient pris en compte dans l'étude de trafic de 2013.

Il est essentiel de souligner que les impacts du projet sur la circulation routière en 2025 ne peuvent être comparés à ceux de l'étude d'impact de 2013.

En effet, outre les infrastructures non prises en compte (voir ci-avant), deux évolutions majeures du projet expliquent cette différence : d'une part, le retard dans la mise en œuvre de l'urbanisation au sud de la concession (l'étude de trafic de 2013 est basée sur l'urbanisation de l'ensemble du quartier Cambacérès), et d'autre part, la modification de la voie d'accès à la gare, qui n'est plus en 2x2 voies et ne se connecte plus à l'A709. **Ces changements ont considérablement réduit les trafics attendus en 2038.**

- 2) L'analyse réalisée lors de l'actualisation de l'étude de trafic permet d'affirmer que l'offre de stationnement au niveau de la Gare Montpellier Sud de France est de 1 200 places :
 - Parking P1 : 520 places,
 - Parking P2 : 570 places
 - Parking loueurs : 136 places

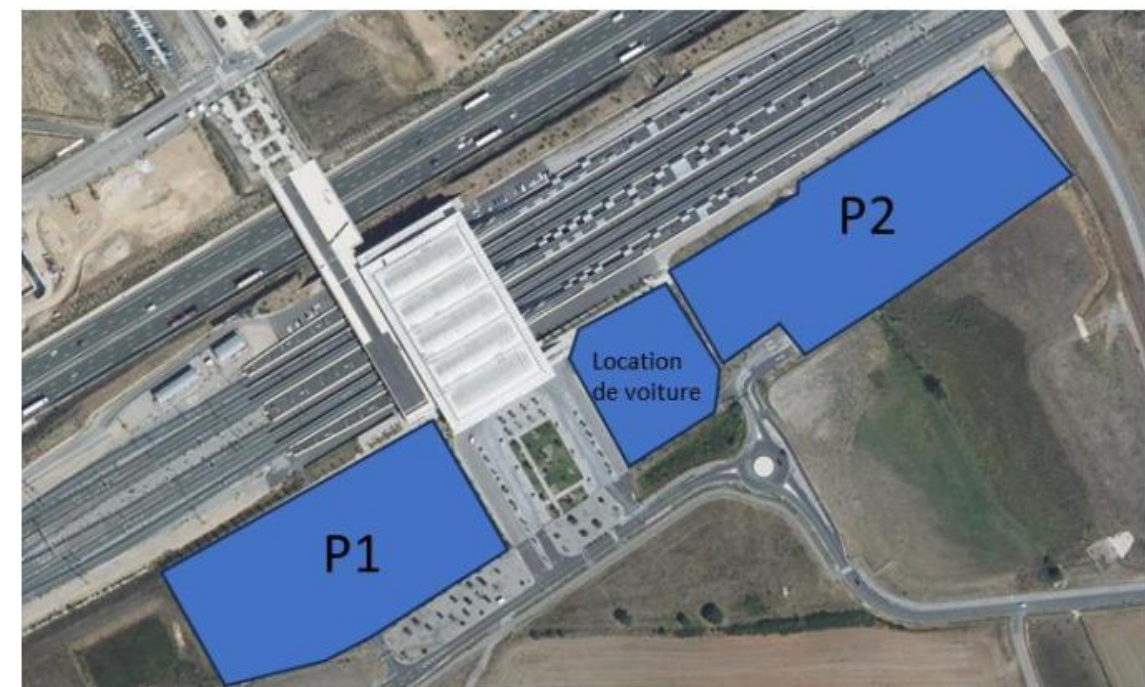


Figure 31 : Localisation des zones de stationnement de la gare Montpellier SdF (source : étude stationnement - Sareco)

La demande actuelle est de l'ordre de 650 places occupées soit environ 400 places disponibles.

Bien que la gare présente une perspective importante de montée en fréquentation, les estimations de cette dernière n'ont pas été vérifiées ces dernières années malgré des objectifs élevés.

Les perspectives d'évolution du trafic ferroviaire et de la saturation progressive de la capacité d'accueil des parkings sont donc difficilement concevables à l'échéance 2038 voire 2058.

En outre, un report modal est attendu avec la mise en service très prochainement de l'extension de la ligne 1 du tramway permettant de relier notamment les deux gares ainsi que la ligne B2 du Bustram (quartier des Sabines à Montpellier à la gare Montpellier SdF). Ce report modal permettra de diminuer l'éventuelle hausse des besoins en stationnement liés à la gare.

L'évolution de la saturation de la capacité d'accueil des parkings de la gare sera en tout état de cause suivie par la SNCF.

- 3) Le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM), bien qu'il constitue une infrastructure structurante à l'échelle métropolitaine, **n'aura qu'une influence marginale sur l'affectation du trafic généré par la ZAC Cambacérés.**

Origine des flux et continuité des accès :

Les simulations de trafic intégrées à l'étude d'impact actualisée montrent que la très grande majorité des flux à destination de la ZAC Cambacérés proviennent de l'est et du centre de la métropole, via les échangeurs n°29 et n°30 de l'A709.

Le COM, en reliant l'A750 à l'A709 à l'ouest de Montpellier, cible principalement les flux de transit interurbains ou de contournement. Il ne modifie donc ni les points d'accès principaux à la ZAC, ni les itinéraires préférentiels des usagers. Ainsi, le COM est conçu comme un itinéraire de transit régional, destiné aux trajets de longue distance (ex. trafic Nord-Sud contournant Montpellier, liaisons A750/A9). De plus, il ne crée aucun nouvel accès direct au quartier Cambacérés.

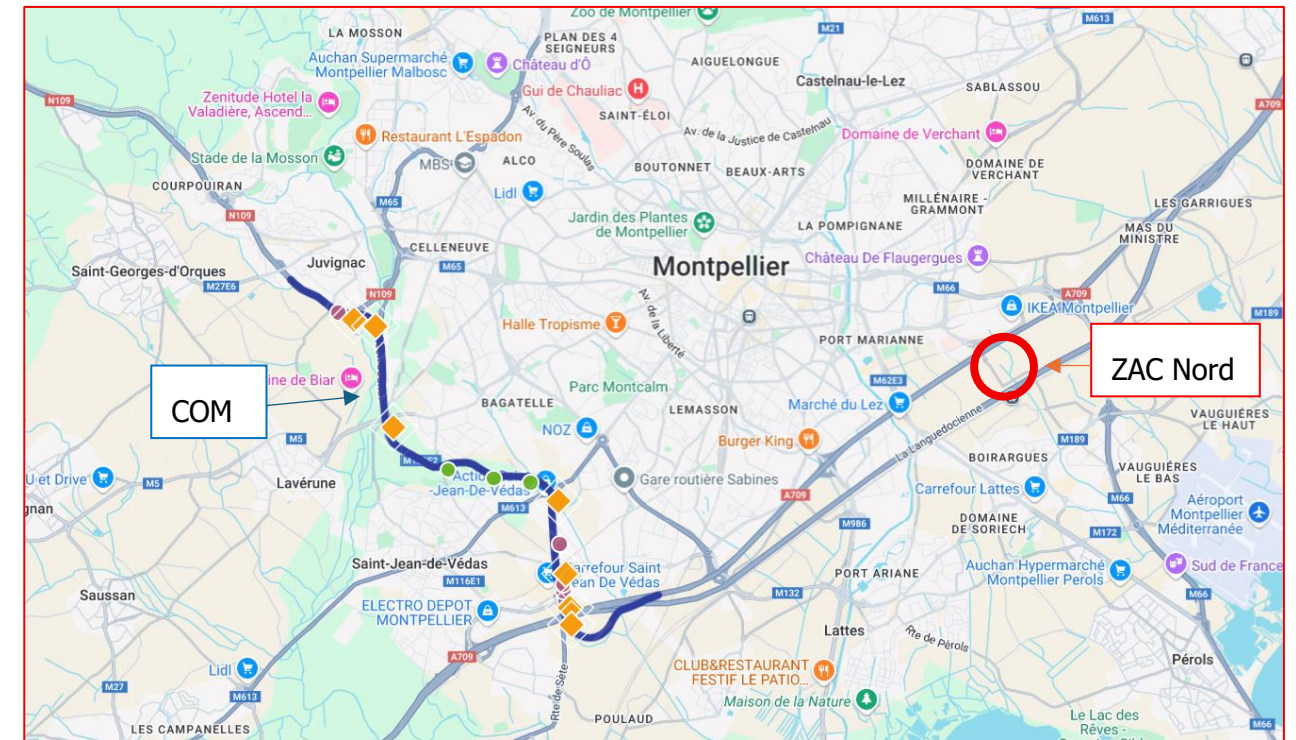


Figure 32 : Localisation du projet de COM et de la ZAC Cambacérés Nord (source : Vinci autoroutes)

Absence de redistribution significative des flux :

Les usagers susceptibles d'emprunter le COM pour rejoindre la ZAC sont les mêmes que ceux qui utiliseraient déjà l'A709 sans le COM.

Le COM n'introduit pas de nouvelle connexion directe ou plus avantageuse vers la ZAC. De fait, le COM ne générera pas de trafic nouveau vers la ZAC, car il ne connecte pas de zones non desservies actuellement. Il se contente de reporter des flux existants de transit hors de l'agglomération, sans interférer avec les déplacements locaux.

Accessibilité multimodale existante :

La ZAC Cambacérés bénéficie d'une accessibilité déjà optimisée par :

- voirie,
- transports en commun (tramway ligne 1, Bustram),
- la gare Montpellier Sud de France.

Le COM ne modifie pas cette hiérarchie d'accès. Les flux générés par la ZAC sont concentrés sur les accès existants, sans redistribution notable via le COM.

De plus, le COM, conçu pour le transit, n'offre aucun avantage compétitif pour des trajets courts.

Prise en compte dans l'étude de trafic :

L'étude de trafic inclut les véhicules extrarégionaux (A750) utilisant l'échangeur n°29, avec ou sans COM ainsi que les hypothèses de croissance démographique et d'évolution modale.

La faible part de trafic susceptible d'emprunter le COM pour la ZAC ($\leq 5\%$ des flux) correspond à des usagers qui seraient de toute façon passés par l'A709. **Cette part est négligeable et incluse dans les projections.**

3.4.4. Emissions de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie

3.4.4.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

« L'Ae recommande :

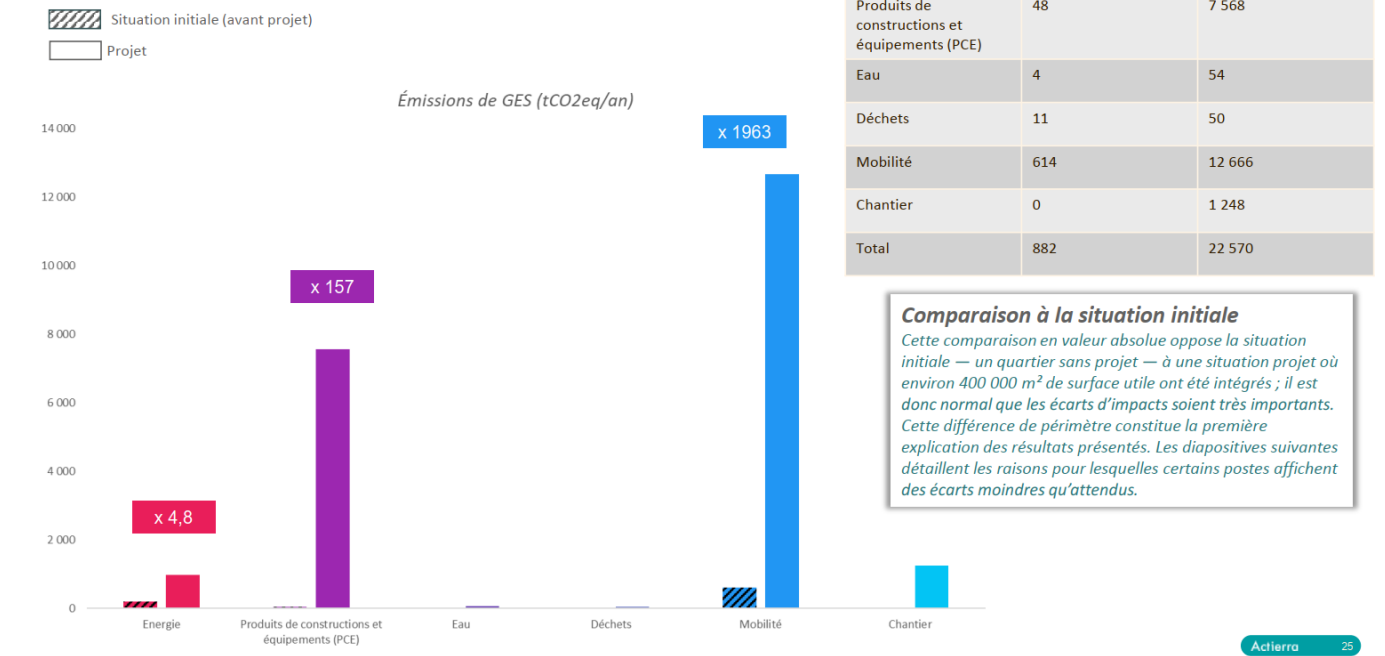
- 1) de mettre à jour le calcul des émissions en tenant compte du scénario de référence sans le projet global, de l'évolution de la mobilité et du trafic routier induit par le contournement ouest de Montpellier,
- 2) de présenter les valeurs numériques des émissions de gaz à effet de serre brutes et résiduelles du projet et de compenser l'écart entre ces dernières et les émissions d'un projet dont la cohérence avec la stratégie nationale bas carbone serait démontrée »
- 3) de mettre à jour l'étude sur le potentiel de développement des énergies renouvelables en y incluant l'analyse du potentiel du solaire thermique. »

3.4.4.1. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

- 1) Le calcul des émissions a été complété du scénario de référence sans le projet global (cf chapitre 3.2.4). Les résultats sont représentés ci-après.

Quartier projet– Résultats

Comparaison avec situation initiale (score carbone)



Le scénario de projet présenté dans l'étude tient compte de l'évolution des mobilités et du trafic prévu sur la ZAC. L'intégration des trafics supposément induits par le Contournement Ouest de Montpellier fait l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage au chapitre 3.4.3 du présent mémoire.

- 2) Les résultats bruts sont présentés ci-dessous :

	Référence (état initial) (tCO2eq/an)	Projet (tCO2eq/an)
Energie	205	993
Produits de constructions et équipements (PCE)	48	7 568
Eau	4	54
Déchets	11	50
Mobilité	614	12 666
Chantier	0	1 248
Total	882	22 570

3) Conformément à la demande de l'IGEDD, l'étude sur le potentiel de développement des énergies renouvelables a été mise à jour afin d'y inclure l'analyse du potentiel du solaire thermique. Cette mise à jour est développée dans ce paragraphe (il complète notamment le §4.2.a) de l'étude annexée à l'étude d'impact).

Pour la plupart des bâtiments de la ZAC (bureaux, campus...), le type d'usage implique des besoins assez faibles en eau chaude sanitaire (ECS).

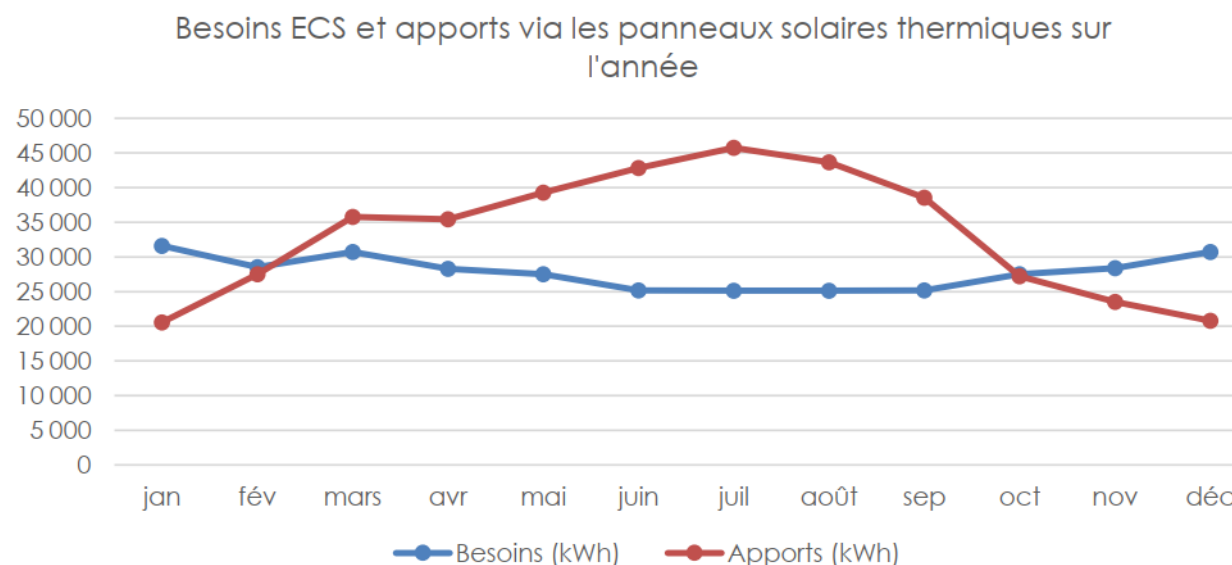
Ces besoins pourront être couverts par le réseau de chaleur par géothermie, et il ne paraît pas pertinent d'ajouter des panneaux de solaire thermique.

Dans la zone de logements, le besoin en ECS est plus significatif. En considérant un besoin en ECS de 40 litres par personne et par jour, le besoin en chaleur pour l'ECS est de 330 MWh par an.

En considérant que 30 % des toits (surface de 2 224 m² identique à la surface au sol) sont utilisés pour l'installation de panneaux solaires thermiques, exposés au sud, la surface potentielle de panneaux serait de 670 m². L'adéquation entre le besoin et la production peut être obtenue via l'outil de calcul CALSOL de l'INES⁸ :

	jan	fév	mars	avr	mai	juin	juil	août	sep	oct	nov	déc	année
IGP (kWh/m ²)	85	113	147	148	165	177	185	174	154	110	95	85	1639
T air (°C)	5,9	7	10,2	12,8	16,1	19,5	22,3	22,2	19,1	14,9	10,3	6,9	13,9
T eau (°C)	9,9	9,9	11	12,9	15,1	17	18,1	18,1	17	15,1	12,8	11	14
Besoins (kWh)	31 610	28 551	30 743	28 302	27 511	25 174	25 146	25 146	25 174	27 511	28 378	30 743	333 988
Apports (kWh)	20 575	27 526	35 760	35 424	39 261	42 819	45 749	43 647	38 562	27 220	23 500	20 809	306 824
Couverture(%)	65,1	96,4	100	100	100	100	100	100	100	98,9	82,8	67,7	91,9

(IGP = Irradiation solaire globale)



La production totale potentielle de l'installation n'est pas utilisée pendant la majeure partie de l'année (apport dépassant le besoin).

Il serait nécessaire d'avoir un appoint d'octobre à février, le reste de l'année les besoins sont couverts par les panneaux. Le potentiel est donc intéressant à l'échelle des logements de la ZAC.

Le tableau de synthèse au paragraphe 5 de l'étude annexée à l'étude d'impact est donc complétée en y ajoutant le potentiel solaire thermique :

Source d'énergie	Disponibilité de la ressource	Avantages	Contraintes	Impacts environnementaux	Intérêt global
Solaire photovoltaïque	Bonne	Tarifs de rachat selon tarif en vigueur	- Limites liées à l'intermittence et au faible gain en CO ₂	- Bilan GES de l'installation variable selon l'origine des panneaux	5
Réseau de chaleur et de froid	Disponible immédiatement	Peu d'émissions GES	/	- Très peu d'émissions GES ³⁰ - Se substitue aux énergies fossiles	5
Géothermie	Bonne	Présence du réseau de chaleur	/	- Très peu d'émissions GES - Se substitue aux énergies fossiles	5
Solaire thermique	Très bonne	Peu de GES, efficace pour l'ECS toute l'année	- Installation en concurrence des panneaux PV. - Besoin en ECS uniquement dans les logements	- Très peu d'émissions GES ³¹ - Se substitue aux énergies fossiles	5
Aéothermie	Bonne	Économique	- Implantation des échangeurs - Bruit	- Très peu d'émissions GES - Se substitue aux énergies fossiles	3
Bois-énergie	Bonne	Disponible à (relativement) bon marché	- Risque de pollution atmosphérique (particules fines) - Risque de conflit d'usage	- Très peu d'émissions GES - Se substitue aux énergies fossiles - Risque de pollution atmosphérique (particules fines)	2
Méthanisation	Non étudiée	Peu d'émissions GES	- Coût d'installation élevé - Projet complexe - Pas adapté au projet	- Très peu d'émissions GES - Se substitue aux énergies fossiles	1
Récupération d'énergie fatale	Faible	Économique, efficace pour les besoins en ECS	- Doit être prévue en amont - Non adapté pour des activités économiques	- Très peu d'émissions GES - Se substitue aux énergies fossiles	1
Éolien	Moyenne (turbulences)	Non détaillé	Non détaillé	Non détaillé	—
Hydraulique	Aucun	Non détaillé	Non détaillé	Non détaillé	—

Le **solaire thermique** est une solution à envisager dans la partie réservée aux logements. Il permet de couvrir le besoin de chaleur pour l'ECS la majeure partie de l'année. La répartition de l'installation de panneaux solaires thermiques ou photovoltaïque sera à arbitrer.

La présence du réseau de chaleur / froid sur l'ensemble du périmètre de la ZAC limite l'intérêt de la mise en place de cette solution.

⁸ http://ines.solaire.free.fr/ecs_1.php à Montpellier, avec 21 900 litres à 50 °C par jour, 670 m² de panneaux à 45° orientés au Sud

3.4.5. Ilots de chaleur

3.4.5.1. Remarque / recommandation de l’AE IGEDD

Le classement des sols agricoles cultivés du site en « tranche 6 » avec un indice ICU élevé (0,625) apparaît contradictoire avec le classement du Cerema qui fait apparaître ces parcelles en classe LCZ F (Sol nu perméable) à effet d’ICU faible à nul ».

« L’Ae recommande d’évaluer l’effet d’îlot de chaleur urbain ressenti par les usagers en utilisant des indicateurs de température appropriés. »

3.4.5.2. Réponse apportée par le maître d’ouvrage

Concernant la remarque « Par ailleurs le classement des sols agricoles cultivés du site en « tranche 6 » avec un indice ICU élevé (0,625) apparaît contradictoire avec le classement du Cerema qui fait apparaître ces parcelles en classe LCZ F (Sol nu perméable) à effet d’ICU faible à nul ».

Il est précisé que les cartes réalisées par le Cerema et utilisant les Local Climate Zones (LCZ) constituent un pré-diagnostic climatique fondé sur les **zones urbaines** permettant **de repérer les secteurs à enjeux** sur lesquels, les maîtres d’ouvrage ou aménageurs devront affiner les analyses en matière d’ICU et prioriser leurs actions pour rafraichir la ville ou les quartiers.

Ainsi, de manière tout à fait logique, les zones non bâties (notamment les zones agricoles classées en zone LCZ F : sol nu perméable), ont une sensibilité faible à nulle à l’effet d’ICU puisque le nombre potentiel d’habitants susceptible d’être affecté par les ICU est faible (absence de bâti donc absence de fragilité des biens et des personnes à l’effet ICU).

Cette sensibilité « faible à nulle » pour les zones classées LCZ F par le Cerema n’induit donc pas un indice ICU faible pour autant ou un albédo élevé.

Il n’y a donc aucune contradiction entre le SCORE ICU réalisé dans le cadre de l’étude d’impact et le classement des zones climatiques locales du Cerema.

Il apparait donc logique d’appliquer un indice ICU modéré à une zone agricole, qui, une grande partie de l’année est dépourvue de végétation et donc avec un albédo faible.

A la demande de l’AE IGEDD lors de sa venue sur site du 22 mai, l’étude sur l’utilisation du SCORE ICU (développé par la société NEPSSEN) a été mise à jour afin de se focaliser sur la partie construite (et à construire) de la ZAC Cambacérès Nord en enlevant notamment la partie parc de la Mogère.

Il en ressort que ce SCORE ICU évolue peu avec cette mise à jour : passant de 0,580 à 0,594 et restant dans la tranche 5 (niveau modéré d’îlot de chaleur).

En comparaison avec la situation de 2013, le SCORE ICU augmente légèrement (de 1%) du fait notamment de la présence d’infrastructures importantes au sein de la ZAC Nord (A9/CNM pris en compte dans le calcul).



Figure 33 : SCORE ICU présenté dans l'étude d'impact actualisée



Figure 34 : SCORE ICU en enlevant la partie Est de la ZAC

La mise en place de matériaux lisses et clairs, d’une place très importante du végétal au sein de la ZAC (que ce soit le long des infrastructures la desservant, les cœurs d’îlots boisés et des places rafraichissantes comme la place F. Héritier ; des plantations respectant la charte de l’Arbre de Montpellier avec des espèces adaptées au climat actuel et futur) permettent de faire baisser drastiquement les ilots de chaleur.

Une grande partie des plantations a été réalisée (parc de la Mogère, place Françoise Héritier, rampe Melvin Jones, une partie du cours de Gare...) ce qui permet d'envisager des arbres de bonne hauteur à l'horizon 2038 lorsque les travaux de la ZAC seront terminés et que l'ensemble des usagers du site sera présent.

A noter que les aménagements de la ZAC Cambacérès Nord situés au sud du CNM (et où seront localisés les logements étudiants) n'ont pas fait l'objet, à ce stade des études, de plan paysager / plantations. Ainsi, un aménagement « brut » sans espace vert a été pris en compte pour le calcul du SCORE ICU, ce qui est donc majorant en terme de résultats. La définition à venir des espaces verts extérieurs et des plantations permettront de diminuer les îlots de chaleur sur ce secteur.

D'autres mesures sont mises en place pour le confort thermique des usagers du site dans la conception du quartier et des bâtiments :

- Conception du quartier en prenant en compte l'aéraulique urbaine (dissipation de la chaleur par convection en privilégiant notamment l'effet de la brise marine),
- Approche bioclimatique du bâti : conception des bâtiments afin de garantir de manière passive un excellent confort hygrothermique d'été. Parti pris d'opter pour des dispositions passives très efficaces en termes de protections solaires, de ventilation naturelle diurne et nocturne associée à une forte inertie intérieure.

Ainsi, les usagers de la ZAC Cambacérès Nord seront dans un environnement fortement ombragé en extérieur et auront un confort thermique optimal dans les bâtiments.

La conception du quartier a donc pris en compte les îlots de chaleur et le changement climatique (et les augmentations de températures l'été) conformément aux orientations définies au sein du PLUi-Climat.

Rappelons également que les usagers du site seront dans la majorité du temps de travail au sein de bureaux et finalement peu impactés par les pics de chaleur en extérieur (extérieurs massivement plantés et bénéficiant d'ombrages importants par ailleurs).

Le CEREMA et le bureau d'études Tribu ont ainsi élaboré pour le compte de l'ADEME un guide (rafraichir les villes) qui dresse un panorama complet des solutions disponibles à ce jour. Dans ce guide, trois familles de solutions sont proposées :

- **Les solutions vertes**, fondées sur la présence de la nature,
- **Les solutions grises**, fondées sur les infrastructures urbaines adaptées,
- **Les solutions douces**, fondées sur les usages et les pratiques.

Comme indiqué précédemment, la conception de l'aménagement de la ZAC NORD a pris en compte le phénomène ICU et a mis en place les 3 solutions proposées dans le guide du CEREMA, par :

- La plantation de nombreux arbres que ce soit au sein du parc de la Mogère ou le long des axes circulés, des places, etc avec un suivi de l'arrosage de ces plantations afin d'éviter tout stress hydrique pendant la période estivale afin que ces dernières jouent leur rôle de rafraichisseur nature → **solution verte**,
- La mise en place de matériaux clairs (à fort albédo), l'aménagement de fontaine (notamment sur la place F. Héritier), l'isolation thermique/inertie des bâtiments, de formes urbaines bioclimatiques, etc. → **solution grise**,
- L'aménagement de **nombreux mails actifs** (piétons/cycles) au sein de la ZAC et sa **connexion aux transports collectifs importants** (ligne 1 du tramway, ligne 2 du Bustram, gare Montpellier Sud de France) qui **permettront de limiter l'usage de la voiture personnelle** couplé à la mise en place **d'une centrale géothermique (chaleur et froid)** diminueront les rejets de chaleur liés aux activités humaines sur site (comme la climatisation ou des déplacements motorisés) → **solution douce**.

3.4.6. Imperméabilisation des sols

3.4.6.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

« L'Ae recommande de présenter un bilan de l'imperméabilisation de l'aire d'étude, intégrant les éventuelles actions de désimperméabilisation des secteurs initialement urbanisés ».

3.4.6.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Il est précisé qu'aucune action n'est prévue sur les secteurs déjà urbanisés au sein de la ZAC (lycée Pierre Mendès France, gymnase, Mas de Brousses). **En ce sens, il n'y a pas de désimperméabilisation des secteurs initialement urbanisés au sein de la ZAC.**

Comme précisé au sein de l'étude d'impact actualisée en page 254, **25 ha sur les 60 ha** de la ZAC vont être imperméabilisés.

L'actualisation de la programmation a donc une **incidence positive sur l'imperméabilisation** du secteur avec l'évitement d'environ 3 ha (28 ha imperméabilisés dans le précédent dossier de 2013).

Les surfaces imperméabilisées par le projet urbain ont été définies par l'application d'un coefficient d'imperméabilisation global à chacun des îlots urbains.

Les coefficients d'imperméabilisation retenus dans le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau sont « maximalistes », c'est-à-dire que les projets urbains à venir ne pourront pas dépasser ces coefficients d'imperméabilisation.

Comme indiqué dans la réponse au §2.2.6 sur les sols, les coefficients d'imperméabilisation des sols ont été calculés à l'échelle des sous bassins versants lors de l'élaboration du schéma directeur hydraulique du Nègue Cats puis des dossiers réalisés au titre de la loi sur l'eau pour l'autorisation de la ZAC Cambacérès Nord et du parc de la Mogère.

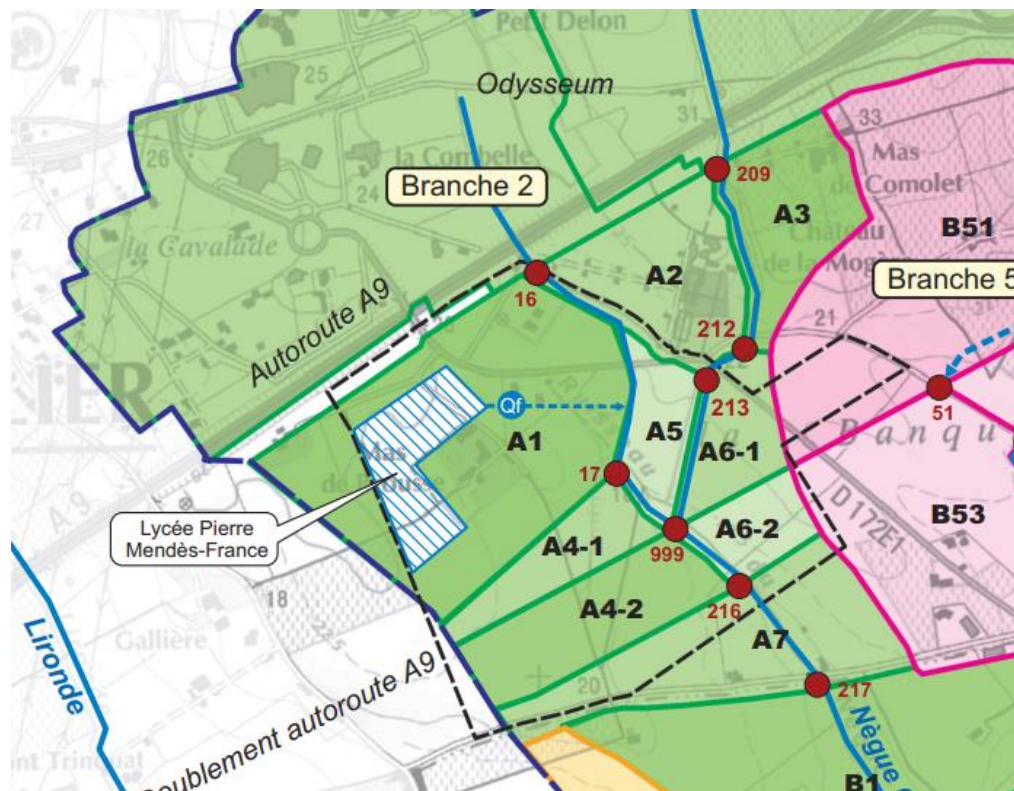


Figure 35 : Découpage en sous bassins versant à l'état actuel

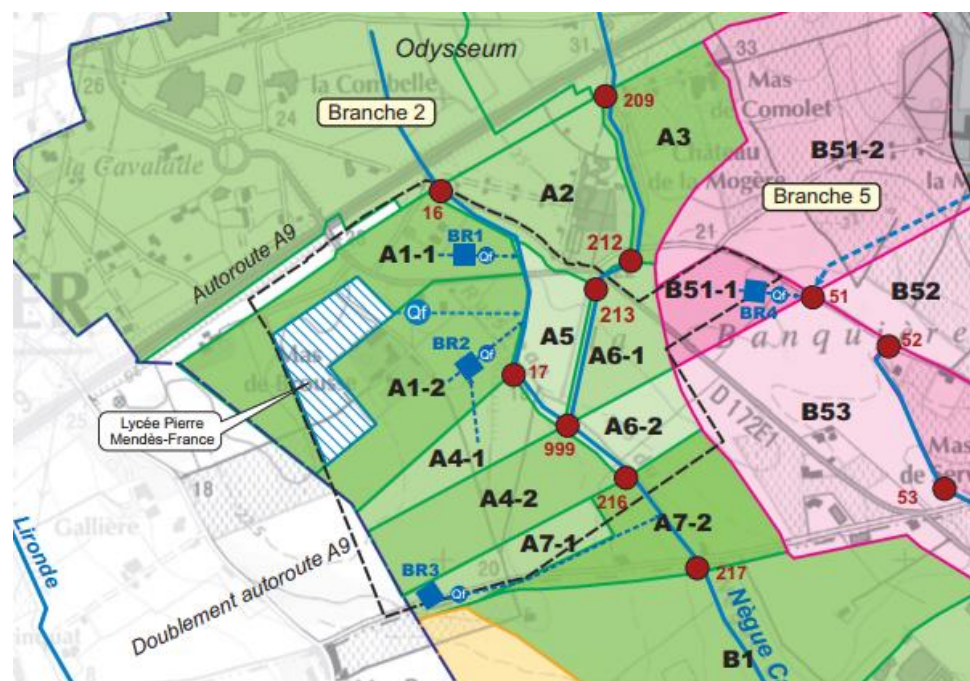


Figure 36 : Découpage des sous bassin versant à l'état projet

Les caractéristiques des sous bassins versants à l'état futur sont données par le tableau page suivante et indiquent notamment l'augmentation du coefficient d'imperméabilisation du sol avec la mise en œuvre du projet d'aménagement (extrait du dossier d'autorisation au titre la loi sur l'eau de la ZAC Cambacères Nord – 2014).

A noter que le changement de programmation permet d'éviter l'imperméabilisation du sous bassin versant B51_1.

Nom du BV	Avant projet		Après projet	
	Type	C ⁽¹⁾	Type	C ⁽¹⁾
A1_1	Rural	0.3	Urbain	0.49
A1_2	Rural	0.3	Urbain	0.55
A2	Rural	0.3	Rural	0.3
A3	Rural	0.3	Rural	0.3
A4_1	Rural	0.3	Urbain	0.72
A4_2	Rural	0.3	Rural	0.3
A5	Rural	0.3	Rural	0.3
A6_1	Rural	0.3	Rural	0.3
A6_1	Rural	0.3	Rural	0.3
A7_1	Rural	0.3	Urbain	1
A7_2	Rural	0.3	Rural	0.3
B51_1	Rural	0.3	Urbain	0.5

→ Imperméabilisation évitée avec le changement de programmation

*: Le modèle hydrologique mis en œuvre utilise deux fonctions de production différentes selon le type de bassins versant : la méthode SCS pour les bassins versants ruraux, un modèle à réservoir linéaire développé par M. Desbordes pour les bassins versants urbains. Ces deux méthodes ne font pas intervenir le même coefficient **C** : **coefficient de ruissellement pour les bassins ruraux, coefficient d'imperméabilisation pour les bassins urbains.**

3.4.7. Régime des eaux et risques d'inondation

3.4.7.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

- 1) « L'Ae recommande de présenter l'évolution du fonctionnement des nappes d'eau souterraines ainsi que les mesures prises d'un point de vue quantitatif comme qualitatif, que ce soit au titre de l'une ou l'autre des opérations ».
- 2) « L'Ae recommande de préciser comment et avec quelles données le schéma directeur hydraulique a été élaboré et de prendre en compte explicitement l'accroissement des volumes de précipitations des épisodes méditerranéens attendus du fait du changement climatique pour actualiser les évaluations de risque d'inondation et adapter les mesures en conséquence ».

3.4.7.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

1) Evolution des nappes

Comme indiqué dans l'étude d'impact actualisée, des mesures sont mises en œuvre sur le plan qualitatif et quantitatif pour la protection des nappes d'eau souterraines.

Pour l'aspect quantitatif :

- L'étude géotechnique G11 a permis de relever les niveaux de la nappe à l'aide de piézomètres. Un suivi de la nappe par mise en place de piézomètres fixes a été réalisé. A ce jour, il n'a pas été détecté de nappe affleurant dans les nouveaux secteurs urbanisés.
- Les études géotechniques réalisées au sein de chaque lot permettent d'affiner les niveaux de nappe souterraine et de définir le type de fondations.
- Dans les secteurs sensibles ou pour les bâtiments nécessitant des fondations profondes, et pour les parkings souterrains, des études hydrogéologiques spécifiques sont menées afin de déterminer avec précision les niveaux de plus hautes eaux et d'estimer les éventuels phénomènes de rabattement de nappes.
- Les bassins d'infiltration des eaux prévus ont été réalisés et permettent de compenser la perte de surface d'infiltration due au projet.
- Une optimisation des bassins prévus pour le CNM et l'A9 a été réalisée à l'échelle de la concession Cambacérès, de manière à rendre les bassins de rétention des eaux pluviales perméables au maximum, en ne gardant qu'une partie étanche pour les bassins de dépollution des eaux.
- Un suivi piézométrique de la ZAC est réalisé régulièrement via les piézomètres mis en place pour la commercialisation et la réalisation des lots. Le dernier résultat de suivi complet (2022-2023) a été présenté en chapitre 3.2.7.

Pour l'aspect qualitatif :

Des mesures courantes de types Bonnes Pratiques Environnementales (BPE) sont mises en œuvre, par exemple (liste non exhaustive) :

- Interdiction de tout entretien ou réparation mécanique sur l'aire du chantier ;
- Maintien en parfait état des engins intervenant sur le chantier ;
- Remplissage des réservoirs des engins de chantier avec des pompes à arrêt automatique ;

- Récupération des huiles usées de vidange et les liquides hydrauliques et évacuation au fur et à mesure dans des réservoirs étanches, conformément à la législation en vigueur ;
- Interdiction de stocker sur le site des hydrocarbures ou des produits polluants susceptibles de contaminer la nappe souterraine et les eaux superficielles ;
- Interdiction de laisser tout produit, toxique ou polluant sur site en dehors des heures de travaux, évitant ainsi tout risque de dispersion nocturne, qu'elle soit d'origine intentionnelle (vandalisme) ou accidentelle (perturbation climatique, renversement) ;
- Mise en œuvre des ouvrages de génie civil avec précaution : la pollution par des fleurs de béton sera réduite grâce à une bonne organisation du chantier lors du banchage et à l'exécution hors épisode pluvieux ;
- Remise en état du site en fin de chantier afin d'évacuer les matériaux et déchets de toutes sortes dont ceux susceptibles de nuire à la qualité paysagère du site ou de créer ultérieurement une pollution physique ou chimique du milieu naturel ;
- Des études de pollution sont systématiquement réalisées après repli des installations de chantier afin de garantir qu'aucune pollution ne résulte des manipulations d'engins de chantier.

Dans tous les cas, la conduite normale du chantier et le respect des règles de l'art sont de nature à éviter tout déversement susceptible de polluer le sous-sol et les eaux superficielles.

- 2) Pour rappel, le bassin du Nègue Cats a connu ces dernières années des mutations importantes liées à plusieurs aménagements stratégiques : doublement de l'A9 (DDA9), ligne TGV et gare nouvelle de Montpellier, projets urbains (quartiers Cambacérès et ODE à la Mer).

Par conséquent, il est rapidement apparu essentiel que la problématique hydraulique soit étudiée à l'échelle élargie du bassin versant afin de garantir la cohérence des aménagements prévus.

Pour ce faire, le schéma directeur hydraulique du Nègue Cats a été élaboré en 2013-2014. Ce schéma directeur a eu pour objectif d'optimiser le fonctionnement hydraulique sur le bassin versant au terme des différents projets et d'assurer la coordination d'ensemble. Il intègre la mise en œuvre des mesures de compensation liées aux nouveaux projets, mais également des actions de « réparation » visant à réduire les impacts de l'urbanisation déjà existante. Ainsi, plusieurs bassins ont une vocation d'écêtement afin de réduire les débits transitant vers l'aval.

Ce schéma a été approuvé par courrier de la DDTM 34 en date du 27 mars 2014 et comme indiqué précédemment, le porté à connaissance (PAC) du PPRI en 2024 ne remet pas en cause les pluies considérées pour le dimensionnement des bassins.

Données pluviométriques retenues : caractérisation de la pluie centennale et exceptionnelle.

Les précipitations de courtes durées constituent des données essentielles pour la prévision du comportement des petits bassins versants sensibles aux précipitations orageuses intenses. Les deux postes pluviographiques les plus proches et disposant d'une longue période d'observation sont les postes de Montpellier Bel-Air (51 années d'observation) et Montpellier-Fréjorgues (40 ans d'observation).

Dans le cadre du doublement de l'A9 (DDA9) des ajustements statistiques ont été réalisés par INGEROP en 2009, sur les stations de Montpellier Fréjorgues (période 1957-2008) et de Montpellier Bel Air (période 1920-1971).

Ces ajustements présentés dans le tableau ci-après conduisent aux résultats suivants :

- les quantiles obtenus à la station de Fréjorgues sont supérieurs à ceux calculés à la station de Montpellier Bel Air sur toutes les durées à l'exception de la durée 24h,
- seul le quantile correspondant à la durée 24h est plus fort sur la station de Montpellier Bel Air, avec un rapport de 1.14.

Les valeurs retenues dans le rapport de la DDA9 correspondent aux quantiles calculés sur la station de Fréjorgues augmentés d'un rapport moyen de l'ordre de 1.14 correspondant au rapport de la pluie journalière Bel Air/Pluie journalière Fréjorgues.

Durée de la période intense (mn)	Hauteur de pluie (mm) pour un évènement centennal		
	Station Fréjorgues	Station Bel Air	Valeurs retenues DDA9
15	37	36	43
30	57	57	64
60	84	82	97
120	128	116	146
360	196	174	224
720	223	209	244
1440	233	262	266

De même, de nouveaux ajustements statistiques ont été réalisés dans le cadre des études hydrauliques du projet urbain ODE à la Mer (EGIS 2009) et dans le cadre du schéma directeur pluvial de la Lironde (CEREG 2012).

Les quantiles utilisés par Egis eau et CEREG ont été obtenus à partir des ajustements sur la station de Fréjorgues sur la période 1957-2008. Les valeurs retenues dans ces deux études sont très proches des ajustements réalisés sur le poste de Fréjorgues par INGEROP.

Au vu de ces différentes études, les ajustements retenus dans le cadre du schéma directeur du Nègue Cats pour une pluie d'occurrence centennale sont ceux réalisés par INGEROP sur le poste de Fréjorgues, équivalents donc à ceux retenus à l'heure actuelle sur la Lironde et dans le projet ODE à la mer.

Il a ainsi été acté de ne pas appliquer de coefficient de sécurité sur les pluies de Fréjorgues, en réservant l'adoption de ces coefficients au dimensionnement des ouvrages hydrauliques pour assurer une meilleure lisibilité des sécurités prises en compte.

Le tableau ci-après présente les valeurs retenues dans le cadre du schéma directeur hydraulique du Nègue Cats pour caractériser les hauteurs de pluie pour un évènement centennal et un évènement exceptionnel (1.8 fois la pluie centennale).

Figure 37 : Hauteur de pluie et durée de la période ntense pour un événement centennal (source : Schéma directeur hydraulique du Nègue Cats

Durée de la période intense (mn)	Hauteur de pluie (mm) pour un évènement centennal	Hauteur de pluie (mm) pour un évènement exceptionnel
15	37	66
30	57	103
60	84	151
120	128	230
180	150	270
360	196	353
720	223	401
1440	233	419

Incidences du schéma directeur pour la crue centennale (extrait pour la zone Cambacérès)

Le schéma directeur, par l'aménagement du Parc du Nègue Cats, permet de réduire le débit de pointe de la branche principale du Nègue Cats à l'aval du quartier Cambacérès pour une crue centennale de 30 à 10 m³/s.

Les débordements à l'aval du quartier sont ainsi supprimés pour la crue centennale.

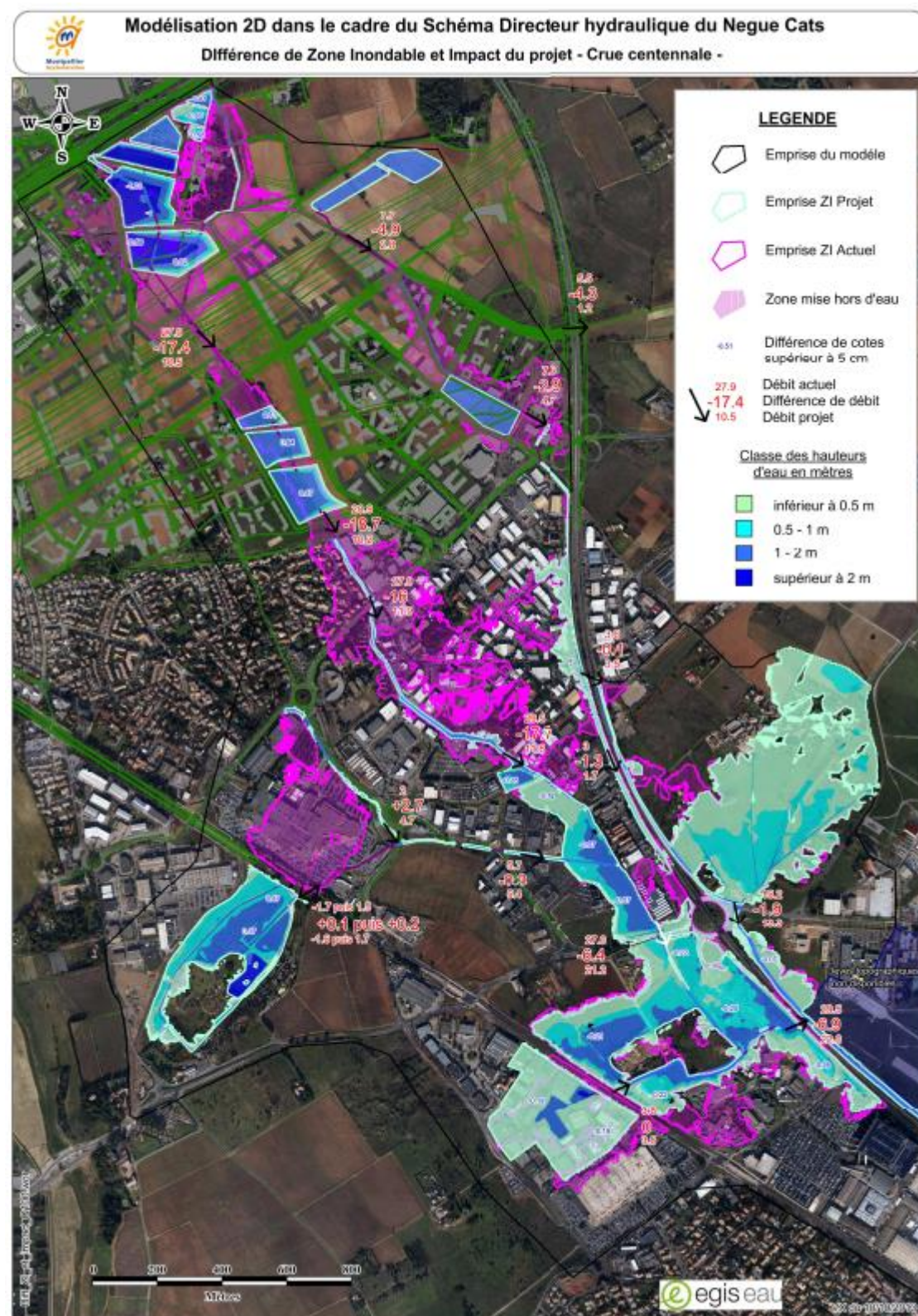


Figure 38 : Différence de zones inondables et impact du projet avec une crue centennale

Incidences du schéma directeur pour la crue exceptionnelle (x1,8 crue centennale-extrait pour la zone Cambacérès)

Des surverses de sécurité sont aménagées sur chaque casier, calées à la cote de remplissage centennale du casier. Tous les casiers de rétention sur la branche principale du cours d'eau sont définis pour fonctionner avec une revanche de sécurité de 30 à 50 cm entre le niveau maximum de remplissage en crue centennale et la cote de la digue.

La revanche de sécurité des bassins permet d'assurer une lame d'eau déversante en crue exceptionnelle sans surverse par-dessus les digues des bassins.

Ainsi, le quartier Cambacérès ne sera pas inondé en cas de crue exceptionnelle du Nègue Cats. Toutefois, dans ce cas il n'y a plus de revanche de sécurité entre le niveau maximum de remplissage et les cotes des digues des casiers. A l'aval du quartier Cambacérès, la zone commerciale de Fréjorgues est inondée. Les hauteurs de submersion restent majoritairement inférieures à 50cm.

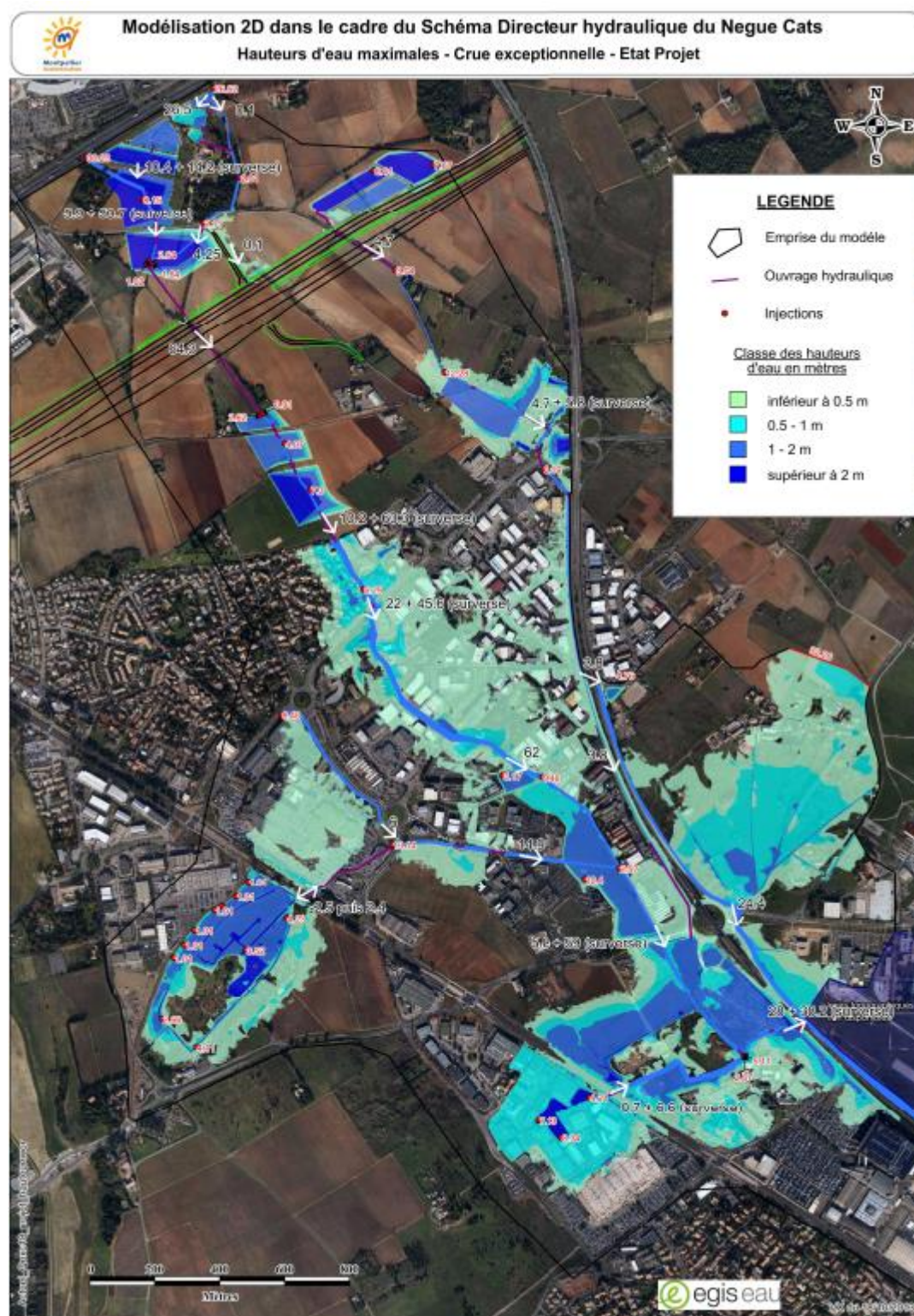


Figure 39 : Hauteurs d'eau maximales pour la crue exceptionnelle avec la réalisation du schéma directeur

3.4.8. Nuisances sonores

3.4.8.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

« L'Ae recommande :

- 1) de mettre à jour la modélisation du bruit futur en tenant compte du scénario de référence sans le projet global et du trafic routier induit par le contournement ouest de Montpellier,
- 2) de calculer les valeurs L_{den} diurne et nocturne en tenant compte de l'ensemble des bruits (aérien, ferroviaire et routier),
- 3) d'évaluer les risques sanitaires au bruit en se référant aux valeurs limites de l'OMS et du type d'occupation des bâtiments et d'en tenir compte dans les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation en particulier pour toutes les zones où ces valeurs sont les plus dépassées ».

3.4.8.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

- 1) Comme précédemment indiqué, l'état initial de l'étude d'impact de 2013 n'existe plus aujourd'hui puisque différentes projets structurants le territoire sont opérationnels.

La demande de l'IGEDD d'établir un état des lieux futurs sans la réalisation de ces projets se heurte à plusieurs difficultés.

- L'étude d'impact initiale de 2013 **ne contient pas ce scénario futur « sans projet »**.

A noter que dans son avis n° 2013-000768, l'Autorité environnementale ne demandait pas d'étudier ce scénario et indiquait même que « l'étude d'impact analyse de façon satisfaisante les nuisances sonores ».

Les enjeux ayant diminués avec le changement de programmation (moins de logement), il n'apparaît pas opportun d'envisager d'étudier un scénario supplémentaire.

- Ce scénario est impossible à réaliser puisque le calage de la modélisation acoustique se base sur les mesures in situ réalisées en 2023 (avec les projets d'infrastructures opérationnels + une partie de l'enveloppe protectrice autour de ces dernières réalisée). Les données issues de l'étude d'impact de 2013 sont obsolètes (trop anciennes).

De plus, les modélisations acoustiques sont réalisées à partir des données de trafics aux horizons futurs. Or, comme indiqué précédemment, les données trafics issues du dossier de 2013 datent pour l'état initial de 2007 (avec seulement 3 TMJA sur les axes départementaux) et sont inexistantes pour le scénario futur sans projet.

Il est donc impossible d'établir ce scénario demandé par l'IGEDD. Il n'apporterait de plus aucune plus-value au dossier puisque ce scénario sans projet aux horizons futurs n'existe plus.

- 2) Bien que les seuils de bruit recommandés par l'OMS constituent une référence internationale en matière de santé publique, ils ne disposent pas de valeur réglementaire en France. Le projet de ZAC n'est donc pas soumis à une obligation formelle de conformité à ces seuils. Néanmoins, la conception du projet s'inscrit dans le respect du cadre réglementaire national, qui s'articule autour de quatre volets principaux :

- **Impact acoustique des voies nouvelles sur le bâti existant** (arrêté du 5 mai 1995)

L'étude a mis en évidence **une ambiance sonore modérée** sur la zone d'étude, ainsi que **le respect des seuils réglementaires admissibles** à un horizon de 20 ans après la mise en service du projet, en façade des bâtiments existants exposés. Par ailleurs, les effets indirects du projet sur le réseau routier environnant ont été pris en compte : **ils révèlent un impact acoustique non significatif.**

- **Impact acoustique des infrastructures classées sur les constructions nouvelles** (arrêté du 23 juillet 2013 modifiant celui du 30 mai 1996 ; articles L112-10 à L112-15 du Code de l'urbanisme)

Les bâtiments créés dans le cadre du projet se situent dans des zones exposées à des infrastructures de transport classées. Des niveaux d'isolement ont été définis afin d'assurer leur protection vis-à-vis du bruit des voies concernées.

En revanche, les bâtiments projetés ne sont pas situés dans les zones d'exposition au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et ne sont donc soumis à aucune contrainte liée au bruit aérien.

- **Bruit de voisinage** (décret n°2006-1099 du 31 août 2006)

L'étude a permis de définir les niveaux de bruit résiduels à respecter à proximité des zones bâties les plus exposées. Elle a également précisé les niveaux de bruit ambiant à ne pas dépasser par les activités ou équipements bruyants du projet, de manière à respecter les niveaux admissibles d'émergence réglementaires.

- **Bruit de chantier** (article R. 571-50 du Code de l'environnement et R. 1334-36 du Code de la santé publique)

Des dispositions techniques et organisationnelles ont été proposées au stade de l'étude d'impact pour limiter les nuisances acoustiques liées aux travaux.

L'étude acoustique couvre l'ensemble des volets acoustiques réglementaires applicables au projet, qu'il s'agisse de l'impact sur les bâtiments existants, des prescriptions à respecter pour les constructions neuves, du bruit de voisinage ou des nuisances de chantier.

Les mesures et simulations acoustiques utilisées prennent en compte l'ensemble des sources de bruit prépondérantes dans l'environnement du projet.

Les indicateurs réglementaires LAeq jour/nuit ont été évalués et interprétés conformément au cadre réglementaire en vigueur.

Bien que les indicateurs Lden ou Ln recommandés par l'OMS apportent des informations pertinentes, leur prise en compte ne peut avoir qu'une portée indicative qui ne **modifierait pas les conclusions de l'étude**, qui montrent une compatibilité globale du projet avec son environnement.

La méthode employée permet donc d'évaluer de façon complète et proportionnée les incidences acoustiques du projet, sans qu'un complément d'étude ne soit nécessaire à ce stade.

- 3) L'étude acoustique a permis de définir que le projet n'induit pas de dépassements des seuils réglementaires sur les bâtiments existants situés en bordure des voies nouvelles. **Aucune protection réglementaire n'est requise dans le cadre du projet sur ces bâtiments.**

Les bâtiments projetés devront satisfaire aux objectifs d'isolement acoustiques **conformément à l'arrêté du 25 avril 2003** : objectif minimum DnT,A, tr entre 30 dB et 40 dB selon les bâtiments projetés ;

Les nuisances sonores générées par les activités devront être conformes aux contraintes de bruit de voisinage telles que définies dans la présente étude.

Les mesures de réduction des nuisances retenues lors de la création de la ZAC NORD, en 2013, sont en cours de mise en œuvre, notamment l'enveloppe protectrice bâti au niveau de l'A9.

Les seuils réglementaires étant respectés, le projet n'est pas de nature à engendrer des risques sanitaires liés au bruit.

Les futurs salariés, étudiants ou habitants seront situés dans un environnement sonore convenable grâce notamment à l'enveloppe protectrice et l'isolation des bâtis.

3.4.9. Qualité de l'air

3.4.9.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

« L'Ae recommande de calculer les effets du projet sur la qualité de l'air à partir du périmètre du projet global ».

3.4.9.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

L'étude air et santé de l'étude d'impact actualisée a été réalisée :

- Sur la base des mesures in situ réalisées en été 2023 et en hiver 2023.
- Sur la base de l'étude de trafic réalisée en 2025 comprenant notamment des comptages routiers fait en 2023 et une enquête OD faite fin 2024.

Cette étude de trafic prend en compte donc les projets réalisés depuis 2013 (notamment la Gare Montpellier Sud de France et ses voyageurs y compris les accompagnants) + ceux à venir (et la montée en puissance de la gare – le report modal vers les transports en commun (T1 / BUS TRAM) en affectant une augmentation tendancielle à ce trafic pour les projections 2038 et 2058).

En ce sens, les données d'entrée utilisées pour l'étude air santé prennent notamment en compte la réalisation de la gare Sud de France et ses voyageurs/accompagnants (présents et futurs), la réalisation de l'extension du tramway, l'A9 le CNM et non uniquement le projet de ZAC Cambacérès Nord.

Les effets du projet sur la qualité de l'air indiqués dans le dossier prennent donc en compte un périmètre de projet global et pas seulement la ZAC Cambacérès Nord.

3.4.10. Risques pour la santé humaine

3.4.10.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

« L'Ae recommande :

- 1) d'ajuster les calculs de risques sanitaires à des variations d'émissions polluantes se référant au scénario sans projet global,
- 2) de tenir compte du trafic routier induit par le contournement ouest de Montpellier,
- 3) de prendre en compte les nuisances sonores dans l'évaluation des risques pour la santé humaine,
- 4) de quantifier les incidences brutes et résiduelles sur la santé humaine et d'ajuster les mesures ERC le cas échéant ».

3.4.10.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

- 1) Comme indiqué précédemment dans la partie sur les nuisances sonores, le scénario horizon futur sans projet global à partir des données de l'étude d'impact de 2013 est impossible à réaliser du fait des données obsolètes de cette étude (notamment les concentrations de fond pris en compte) et des différents projets d'infrastructures opérationnels depuis plusieurs années sur le territoire. **Ainsi, cet état de référence « 2013 » n'existe plus.**

Conformément à la réglementation, l'évaluation de l'impact sanitaire du projet réalisée dans le cadre de l'étude air / santé pour l'étude d'impact actualisée, prend en compte **les scénarios de référence 2038 et 2058** (en l'absence du projet de ZAC). Scénarios établis à partir de l'étude de trafic réalisée en 2025 (prenant en compte les projets d'infrastructures réalisés).

L'étude air / santé menée dans le cadre de l'étude d'impact initiale de 2013 abordait l'évaluation des risques sanitaires. Les polluants étudiés dans le cadre de cette étude sanitaire détaillée sont le benzène pour la pollution gazeuse et les particules PM10 pour la pollution particulaire.

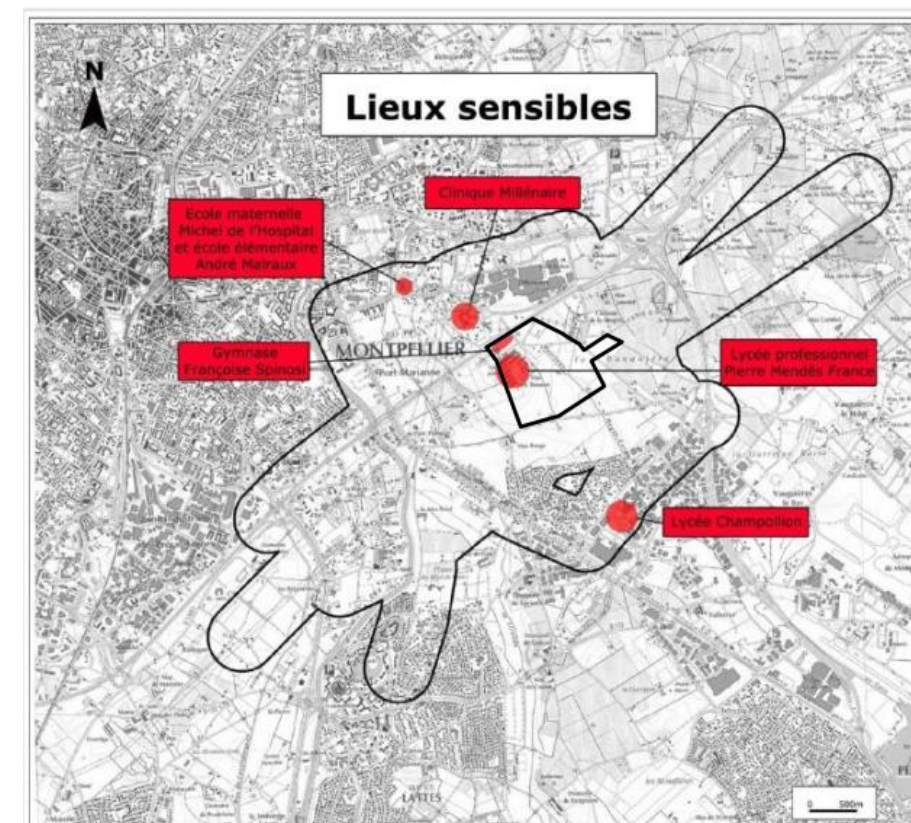


Figure 40 : Lieux sensibles retenus dans le cadre de l'étude d'impact de 2013 et selon la définition de la note méthodologique de 2005 (source : étude d'impact de 2013)

Les résultats des calculs de risques sont présentés dans les tableaux suivants.

Il est indiqué dans l'étude d'impact de 2013 : « On constate que pour le benzène et les particules diesel, les ratios de danger calculés sont inférieurs à 1. Il n'y a donc pas de risque pour la santé humaine lié à ces polluants en exposition chronique par voie respiratoire ».

Tableau 9 : Résultats du calcul des ratios de danger et excès risque individuel (source : étude d'impact de 2013)

Tableau 12 : Résultats du calcul des ratios de danger (risque systémique) - Benzène

Etablissement	Actuel 2013	Référence 2035	Projet 2035	Impact du projet
Ecole élémentaire	$2,853.10^{-3}$	$3,204.10^{-3}$	$3,205.10^{-3}$	+ 0,02%
Ecole maternelle	$2,853.10^{-3}$	$3,204.10^{-3}$	$3,205.10^{-3}$	+ 0,02%
Lycée professionnel	$2,853.10^{-3}$	$3,209.10^{-3}$	$3,209.10^{-3}$	0%
Stade	$1,070.10^{-3}$	$1,204.10^{-3}$	$8,029.10^{-4}$	- 33,3%
Lycée Champollion	$2,853.10^{-3}$	$3,205.10^{-3}$	$3,206.10^{-3}$	+ 0,03%
Clinique	$1,070.10^{-3}$	$1,201.10^{-3}$	$1,202.10^{-3}$	+ 0,01 %

Tableau 13 : Résultats du calcul des ratios de danger (risque systémique) – PM 10

Etablissement	Actuel 2013	Référence 2035	Projet 2035	Impact du projet
Ecole élémentaire	0,3701	0,3708	0,3711	+ 0,1%
Ecole maternelle	0,3701	0,3708	0,3712	+ 0,1%
Lycée professionnel	0,3757	0,3746	0,3747	+ 0,01%
Stade	0,3757	0,1413	0,0942	- 33,4%
Lycée Champollion	0,3714	0,3712	0,3717	+ 0,13%
Clinique	0,3707	0,1390	0,1391	+ 0,07 %

Tableau 14 : Résultats du calcul des Excès de risque individuel (risque cancérigène) - Benzène

Etablissement	Actuel 2013	Référence 2035	Projet 2035	Impact du projet
Ecole élémentaire	$6,677.10^{-7}$	$7,498.10^{-7}$	$7,499.10^{-7}$	+ 0,02%
Ecole maternelle	$6,677.10^{-7}$	$7,498.10^{-7}$	$7,499.10^{-7}$	+ 0,02%
Lycée professionnel	$6,677.10^{-7}$	$7,510.10^{-7}$	$7,510.10^{-7}$	+ 0,01%
Stade	$2,504.10^{-7}$	$2,818.10^{-7}$	$1,879.10^{-7}$	- 33,3%
Lycée Champollion	$6,677.10^{-7}$	$7,499.10^{-7}$	$7,501.10^{-7}$	+ 0,03%
Clinique	$2,504.10^{-7}$	$2,811.10^{-7}$	$2,812.10^{-7}$	+ 0,01 %

Tableau 15 : Résultats du calcul des Excès de risque individuel (risque cancérigène) – PM 10

Etablissement	Actuel 2013	Référence 2035	Projet 2035	Impact du projet
Ecole élémentaire	$6,291.10^{-5}$	$6,303.10^{-5}$	$6,309.10^{-5}$	+ 0,1%
Ecole maternelle	$6,294.10^{-5}$	$6,304.10^{-5}$	$6,310.10^{-5}$	+ 0,1%
Lycée professionnel	$6,387.10^{-5}$	$6,369.10^{-5}$	$6,370.10^{-5}$	+ 0,01%
Stade	$6,387.10^{-5}$	$2,40.10^{-5}$	$1,601.10^{-5}$	- 33,4%
Lycée Champollion	$6,314.10^{-5}$	$6,311.10^{-5}$	$6,319.10^{-5}$	+ 0,13%
Clinique	$6,301.10^{-5}$	$2,363.10^{-5}$	$2,365.10^{-5}$	+ 0,07 %

« L'analyse des ERI s'effectue par comparaison avec l'Excès de risque « acceptable » pris égal à 10^{-5} , soit 1 risque sur 100 000 de développer un cancer au cours de sa vie entière.

Concernant les particules diesel, les ERI maximaux calculés sont tous supérieurs au seuil d'acceptabilité de 10^{-5} . Ce résultat est dû à la pollution de fond des particules diesel qui participe à plus de 90 % dans le résultat de l'ERI. Le projet n'est donc pas responsable de ce résultat.

Notons également que la valeur de la pollution de fond des particules est particulièrement élevée car elle correspond non pas aux particules diesel seules mais à l'ensemble des particules de diamètres inférieures à $10 \mu m$ (mesure des PM10 réalisée par AIR LR). Cette mesure surestime donc la concentration en particules diesel, qui ne représente qu'une fraction des PM10. L'ERS ne s'intéresse en revanche qu'aux particules diesel (les plus toxiques). De ce fait l'exposition est ici majorée.

Pour le benzène, les ERI maximaux calculés étant tous inférieurs à 10^{-5} , l'ERS conclut à une absence de risque. »

A noter que les résultats de cette étude n'avaient pas fait l'objet de remarque de la part de l'Autorité environnementale dans son avis n°2013-000768, l'étude initiale permettant de bien appréhender cet enjeu.

2. Enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale

Les enjeux identifiés sont :

- les nuisances sonores, liées à la proximité d'infrastructures bruyantes (ligne LGV et A9 déplacée) ;
- les modes de déplacements pour desservir la ZAC et au sein même du site ;
- la problématique eau (risque inondation-gestion des eaux pluviales et alimentation en eau potable-gestion des eaux usées) ;
- le paysage et le milieu naturel, caractérisés par des enjeux faibles, en raison de la nature des milieux présents sur le site.

Figure 41 : Extrait de l'avis n°2013-000768 de l'Ae portant sur l'étude d'impact de 2013

- 2) Concernant la remarque sur la bonne prise en compte du COM dans l'étude de trafic (données d'entrée des études acoustique et air santé) : se référer à la réponse donnée au §.3.4.3.2 du présent mémoire en réponse.
- 3) Comme indiqué dans la réponse au §.3.4.8.2, le projet n'engendre pas de dépassement des seuils réglementaires du fait de la mise en place de l'enveloppe protectrice au niveau des infrastructures autoroutières et ferroviaire et par l'isolation des bâtiments.

En ce sens, l'impact acoustique du projet n'aura pas d'incidence sur la santé humaine.

- 4) **Les impacts bruts ne peuvent être quantifiés** étant donné que les mesures relatives à la réduction du bruit (et la dispersion des polluants) étaient déjà en partie réalisées pendant les mesures acoustiques ayant servi au calage du modèle et **font partie intégrante du projet. Ainsi, il n'est pas concevable de modéliser un scénario aux horizons futurs sans notamment l'enveloppe protectrice prévue au niveau des infrastructures puisque s'agissant du projet d'aménagement (bâtiments tertiaires).**

Seules les incidences résiduelles sont donc décrites dans le dossier (qui permettent de respecter les seuils réglementaires).

A noter que les incidences brutes n'ont pas été analysées dans l'étude acoustique réalisée dans le cadre de l'étude d'impact initiale de 2013 sans que cela soit soulignée ou exigée dans l'avis n°2013-000768 de l'Autorité environnementale ce qui ne permet donc pas de les prendre aujourd'hui comme référence.

D'un point de vue méthodologique, l'actualisation de l'étude d'impact ne peut pas repartir de l'état de 2013 alors que la ZAC est en cours d'aménagement, que les mesures ERC sont réalisées ou en cours de réalisation : **les mesures in situ réalisées en 2023 permettent de conclure que les mesures de réduction, en partie réalisées, sont efficaces.**

L'actualisation de l'étude d'impact permet de prendre en compte les évolutions du projet et du territoire (étude de trafic à jour) afin de voir si les mesures ERC de 2013 sont toujours d'actualité pour respecter la réglementation. **La réponse est oui.**

3.4.11. Paysages

3.4.11.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

- 1) *Le dossier considère « que la densité de construction plus élevée et la réduction de l'artificialisation auront des incidences positives sur le paysage et la biodiversité » Au regard des paysages préexistants au projet, cette affirmation est fausse.*
- 2) *Dans une autre partie, le dossier indique, de façon plus réaliste, que « l'urbanisation du secteur marque une transformation radicale de l'identité paysagère du site ». Les prises de vues de la situation actuelle se concentrent sur le site même à l'exclusion de vues plus lointaines permettant de visualiser les incidences du projet sur les grands paysages. Aucun photomontage du projet réalisé, intégrant les logements prévus au sud de la gare, n'est présenté.*
- 3) *« L'Ae recommande de présenter des photomontages, selon les saisons, du projet à terme, intégrant son insertion dans les grands paysages et de mettre les conclusions relatives aux incidences du projet sur le paysage en cohérence dans les différentes parties du dossier ».*

3.4.11.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage

- 1) Cette remarque fait référence à la partie « Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et évolution en cas de mise en œuvre du projet et en l'absence » qui permet une comparaison des incidences entre le projet urbain de 2013 et celui de 2025 (pour lequel l'actualisation de l'étude d'impact est réalisée). En ce sens, il apparaît tout à fait justifié d'indiquer que la nouvelle programmation permettant d'éviter 3 ha d'artificialisation à une incidence moindre que le projet initial.
- 2) Des prises de vues plus lointaines que le seul périmètre de la ZAC sont proposées dans le dossier (prises de vues par drone)



Figure 42 : Photomontage depuis Odysseum (figure 226 de l'étude d'impact actualisée, page 262)



Figure 43 : Photomontage depuis le sud-est (figure 227 de l'étude d'impact actualisée, page 263)

Les bâtiments au sud de la voie ferrée ne sont pas représentés sur les photomontages. Le choix architectural n'étant pas encore acté au moment de l'actualisation de l'étude d'impact.

3) Photomontages ?

Pour répondre à la recommandation de l'IGEDD, deux photomontages ont été réalisés, un photomontage en saison automnale (vue du parc) et un photomontage en période hivernale (voie principale de la ZAC).



Vue du parc en automne



Vue de la voie principale en hiver

3.4.12. Biodiversité

3.4.12.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

- 1) « L'Ae recommande de décrire l'ensemble des incidences brutes engendrées par le projet sur la biodiversité.
- 2) L'Ae recommande de réexaminer les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, d'en faire une présentation facilement accessible au public et de démontrer qu'elles sont suffisantes pour éviter toute incidence résiduelle significative du projet ».

3.4.12.2. Réponse apportée par le maître d'ouvrage (cette réponse complète les éléments indiqués et cartographiés au § 3.2.9)

- 1) et 2) L'état initial de 2013 a été réalisé sur une base méthodologique qui n'existe plus aujourd'hui avec une analyse des enjeux (inventaires réalisés sur une période réduite, enjeu régional de conservation n'existait pas en 2013). Cela est décrit plus précisément dans le §3.2.9. L'analyse des incidences réalisée en 2013 et s'appuyant sur cet état initial indique des incidences majoritairement faibles voire nulles :

En phase travaux :

- Sur les habitats et la flore : « le secteur du projet n'accueille pas à l'heure actuelle d'habitats naturels au sens strict du terme et aucune espèce végétale patrimoniale et/ou protégée n'a été recensée ». Il est indiqué un impact négatif faible, permanent et à court terme sur la ripisylve du Nègue Cats sans proposer de carte localisant ce dernier (0,4 ha).

En 2023, les travaux étaient en cours au niveau de la zone d'expansion du Nègue-Cats (parc). Au regard de l'état initial de 2013 indiquant un état fortement dégradé de sa ripisylve et des travaux, il est impossible d'apporter une modification aux incidences brutes initiales de 2013. Celles-ci sont donc maintenues.

- Sur les habitats d'espèces : « Au regard du maintien dans leur intégralité des mas à savoir le Domaine des Brousses au cœur de la ZAC et le Domaine du Château de la Mogère à proximité immédiate, les habitats d'espèces protégées identifiés lors de l'état initial seront de fait conservés ».

« En revanche, les zones d'alimentation des espèces d'oiseaux patrimoniales et nicheuses au droit de la ZAC seront modifiées puisque les zones de culture du blé (2 années sur 3) et du melon 1 année sur 3) seront progressivement transformées pour moitié pour accueillir des constructions et pour moitié pour accueillir le parc du Nègues-Cats. Néanmoins, compte-tenu de l'échelonnement dans le temps de l'aménagement du projet Cambacérès, ces espèces pourront se reporter sur les milieux similaires à proximité comme le montre la cartographie des habitats naturels voire retrouver à terme d'autres milieux pour s'alimenter grâce aux nombreux espaces verts prévus au niveau de la ZAC (parc du Nègues-Cats) ou à l'échelle du projet Cambacérès ».

L'impact est qualifié de modéré, permanent et à court terme.

L'actualisation de la programmation ne remet pas en cause ces conclusions (maintien du mas de Brousses et du château de la Mogère, échelonnement dans le temps de l'aménagement (finalisation prévue en 2038)).

- Sur les continuités écologiques : il est indiqué dans le dossier de 2013 un impact nul. **Ces conclusions ne sont pas remises en cause par l'actualisation des inventaires ou de la programmation de la ZAC.**
- Sur les individus d'espèces animales : il est indiqué dans le dossier de 2013 un impact faible, temporaire et à court terme concernant les impacts sur les individus. « Les espèces mises en évidence sont des espèces communes (reptiles, amphibiens et chiroptères), ne présentant pas d'enjeu écologique particulier et dont la densité d'individus est faible localement au regard de la dégradation actuelle des milieux ». L'agrion de Mercure (Odonate) n'a pas été retrouvé en 2023 malgré une recherche ciblée (probablement du au fait des sécheresses répétées ces dernières années et un assèchement du Nègue-Cats au moment des inventaires de 2023)

En phase exploitation :

De manière générale dans le dossier de 2013, les impacts du projet en phase exploitation seront **positifs du fait de l'aménagement du parc de la Mogère (ou parc du Nègue-Cats) par la reconstitution**

d'espèces verts de qualité (y compris potentiellement de zones humides) qui permettront une appropriation de cet espace par la biodiversité.

Les mesures mises en œuvre :

Il est indiqué dans l'étude d'impact de 2013 dans ce chapitre des mesures mises en œuvre : « *Le projet tel qu'envisagé à ce stade se traduit par un **impact global positif** sur l'environnement à moyen et long terme. En effet, la volonté de créer des espaces verts va **favoriser le retour de cortège d'espèces végétales et animales qui ne pouvaient pas s'exprimer à l'heure actuelle en raison du mode d'exploitation intensif agricole et de la dégradation générale du milieu liée à la pression urbaine*** ».

Les impacts en phase travaux considérés comme faibles à modéré en l'absence de mesures ERC seront réduits par la mise en place de mesures de réduction suivantes établi dans l'étude d'impact de 2013 :

- Mesure de réduction : la planification du calendrier des travaux de manière à le rendre compatible avec les cycles biologiques de la faune identifiée sur ce secteur ;
- Mesure de réduction : une coordination environnementale du chantier pour la mise en œuvre d'un chantier respectueux de l'environnement et exemplaire sur :
 - La sensibilisation des entreprises de travaux (outils de communication dédiés, formation in situ, ...)
 - la conservation des éléments écologiques d'intérêt (le Mas de Brousses, le Château de la Mogère, le Nègue-Cats) ;
 - le respect d'un balisage visant tout autant au point précédent qu'à la consommation superflue d'espace ;
 - la gestion des eaux du chantier (ruissellement et eaux usées) ;
 - la gestion des déchets ;
 - la gestion des nuisances pour les riverains ;
 - la remise en état et le nettoyage du site en fin de chantier ;
 - la coordination avec les autres chantiers devant être menés en parallèle (A9 déplacée, CNM) ;
- Mesure de réduction : un rappel des règles de l'art en matière de gestion des pollutions des milieux et des eaux.

Pour la phase d'exploitation, il convient de garder à l'esprit que certains choix de conception ou d'entretien peuvent influencer la fonctionnalité écologique des espaces verts qui seront créés. Trois mesures en particulier ont été intégrées :

- Mesure de réduction : l'adaptation de l'éclairage urbain,
- Mesure de suivi : une gestion adaptée des espaces verts,
- Mesure d'accompagnement : un suivi de l'évolution des milieux sur une période minimale de 20 ans au regard de la nécessité de pouvoir accompagner en tant que de besoin la recolonisation des milieux par les espèces méditerranéennes.

De manière plus détaillées et comme demandé dans l'avis de l'AE IGEDD, les mesures mises en place dès l'étude d'impact de 2013 sont :

MR⁹¹- Planification du calendrier des travaux (réduction/phase travaux)

La planification du calendrier de travaux est une étape stratégique par rapport à la prise en compte des enjeux écologiques liés à la présence d'espèces protégées sur un site donné. Chaque groupe a des périodes dites de sensibilité pendant laquelle les individus se trouvent plus vulnérables à un risque de destruction : nidification, reproduction, hibernation. La bonne connaissance des cycles biologiques des espèces concernées par le projet et la capacité à anticiper ces périodes de sensibilité sont un facteur d'intégration environnementale du chantier.

Pour exemple, l'abattage d'arbres en dehors des périodes de nidification n'est pas susceptible de provoquer dérangement ou destruction d'oiseaux. Cela impose de planifier certaines opérations de manière à garantir des conditions d'utilisation défavorables pour les espèces animales connues pour utiliser les milieux du secteur étudié et favoriser leur report sur des zones environnantes au chantier.

De la même manière, les reptiles sont sensibles aux vibrations et sont à même de fuir une zone sur laquelle des engins de terrassement travaillent. Néanmoins, cette capacité de fuite est remise en cause si ces travaux sont menés pendant la période d'hibernation de ce groupe. En s'assurant de faire coïncider les opérations de terrassements avec une période d'activité (hors période de reproduction) de ce groupe, les reptiles pourront se déplacer de la zone du chantier vers les environs.

Ce travail de réflexion sur le calendrier des travaux est à imposer à la maîtrise d'œuvre au moment où le porteur du projet le sélectionnera. Il reviendra ensuite au maître d'œuvre de s'appuyer sur le coordinateur environnemental de son chantier pour intégrer cette contrainte dans la planification du chantier.

MR2- Coordination environnementale du chantier (réduction/phase travaux)

Cette intervention relève spécifiquement des missions du maître d'œuvre. Dans le cas d'un chantier tel que celui étudié ici, le maître d'œuvre veillera à s'entourer :

-d'un coordonnateur Environnement : il est destinataire de prescriptions subordonnées à l'obtention de l'autorisation des travaux et des dossiers réglementaires amont lui permettant d'avoir connaissance des enjeux pré-identifiés concernant l'environnement et facilite le travail de définition de l'installation du chantier par le coordonnateur SPS. Les missions du Coordinateur Environnement sont notamment :

-la participation au même titre au le CSPA à la planification et à l'organisation du chantier (adaptation du calendrier des travaux, balisage de zones sensibles, validation des secteurs où seront installés les bases travaux et base vie, réduction des nuisances ...)

-l'assistance du maître d'œuvre au choix des entreprises de travaux (vérification de PAE ou PRE, de SOGED/SOSED, de plans d'évacuation des eaux usées du chantier, validation de la palette végétale, de la densité et du type de plantations...)

-le lien entre le maître d'œuvre et les services de l'Etat sur les aspects relatifs à l'environnement ;

-le suivi à pied d'œuvre du chantier sur les thématiques environnementales de manière à veiller au respect par les entreprises des engagements pris par le maître d'ouvrage et que le maître d'œuvre doit faire respecter,... mais aussi visant à préciser l'efficacité des mesures proposées en phase chantier.

-d'un coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé (CSPA) : il a en charge l'analyse des risques d'un chantier sur l'hygiène et la sécurité et établit le Plan Général de Coordination (PGC) ainsi que le Plan de Prévention Sécurité et Protection de la Santé (PPSPS) qui précise l'installation du chantier, les modalités d'intervention en cas de pollution et mène une surveillance en continu par coordination entre les différentes entreprises.

MR3- Prévention du risque de pollution accidentelle (réduction/phase travaux)

Ces mesures ont pour objectif de prévenir toute pollution du milieu, des eaux superficielles et souterraines.

Mesures préventives

Pour limiter la production de matières en suspension (MES), notamment lors des opérations de terrassement, la réalisation des travaux doit être menée si possible hors des périodes pluvieuses.

Les préconisations suivantes rappellent les moyens qui seront mis en œuvre au niveau du chantier pour prévenir tout risque de pollution de l'environnement par des huiles, graisses, hydrocarbures...:

- maintenance préventive du matériel et des engins (étanchéité des réservoirs et circuits de carburants, lubrifiants et fluides hydrauliques);
- étanchéification des aires d'entrepôts de matériaux, de ravitaillement, de lavage et d'entretien des engins;
- interdiction de tout entretien ou réparation mécanique en dehors des aires spécifiquement dédiées;
- stockage du carburant, confinement et maintenance du matériel sur des aires aménagées à cet effet (surface imperméabilisée, déshuileur en sortie);
- les huiles usées de vidange seront récupérées, stockées dans des réservoirs étanches et évacuées pour être, le cas échéant, retraitées;
- localisation des installations de chantier (aires spécifiques au ravitaillement, mobil-home pour le poste de contrôle ainsi que les sanitaires et lieux de vie des ouvriers) à l'écart des zones sensibles;
- collecte et évacuation des déchets du chantier (y compris éventuellement les terres souillées par les hydrocarbures) selon les filières agréées ;
- dans la mesure du possible et afin d'éviter les actes malveillants : gardiennage du parc d'engins et des stockages éventuels de carburants et de lubrifiants.

Mesures curatives :

En cas de fuite accidentelle de produits polluants, identifiés précédemment, le maître d'œuvre devra avoir les moyens de circonscrire rapidement la pollution générée. Les mesures citées ci-dessous ne sont pas exhaustives et il reviendra au maître d'œuvre, assisté du coordonnateur SPS et Environnement, d'en arrêter les modalités :

- par épandage de produits absorbants (sable) ;
- et/ou raclage du sol en surface et transport des sols pollués vers des sites de traitement agréés ;
- et/ou par utilisation de kits anti-pollution équipant tous les engins ; le transport des produits souillés sera mené conformément aux procédures communiquées par le fournisseur.

Les aires de chantier ne seront pas reliées au réseau de collecte des eaux usées. En conséquence, ces aires seront équipées de sanitaires (douches, WC) autonomes munies de cuves de stockage des effluents. Ces cuves seront régulièrement vidangées par une société gestionnaire.

MR4- Adaptation de l'éclairage public (réduction/phase exploitation)

L'éclairage induit par le projet (phase chantier et exploitation) est un facteur de perturbation significatif pour les espèces nocturnes (insectes, oiseaux et chauves-souris principalement). L'objectif de cette mesure est de limiter l'éclairage au strict nécessaire que ce soit en termes de surface éclairée, d'intensité, du temps d'éclairage, de couleur de la température et d'orientation du faisceau.

Les candélabres seront disposés uniquement sur les voies circulantes. Les voies piétonnes seront éclairées à minima selon les normes en vigueur notamment en termes de sécurité publique.

Couleur de l'éclairage : La couleur de l'éclairage est un des facteurs qui participent grandement à l'impact de l'éclairage sur les populations animales. Les lampes utilisées sont celles préconisées par tous les spécialistes à savoir des lampes à sodium basse pression qui possède le spectre lumineux le moins nocif et, qui plus est, garanti un bon rendement. En fonction des contraintes de sécurités, l'utilisation de lampes à sodium haute pression pourra être utilisée.

Orientation du faisceau : L'objectif étant toujours d'éclairer uniquement le nécessaire, il est prévu d'utiliser des candélabres dont le faisceau est exclusivement dirigé vers le bas ce qui limite les impacts sur les chauves-souris et les oiseaux nocturnes mais également sur la pollution lumineuse en général et l'efficacité énergétique.

MS¹⁰⁵- Gestion adaptée des espaces verts (phase exploitation)

Pour construire un projet qui se veut exemplaire sur le plan environnemental, il importe que la conception des espaces verts puisse intégrer les dimensions suivantes :

- intégration écologique,
- santé humaine,
- incidence minimale en termes de sollicitation de ressources pour leur entretien.

Dans cette logique, des principes fondateurs sont à prendre en compte et peuvent se récapituler de la manière suivante :

- privilégier des essences locales pour garantir le succès de reprise ou horticoles sous condition que ces dernières ne présentent pas de caractère envahissant générant un risque pour les milieux naturels locaux (exportation de graines au-delà des limites du projet) : pour cela, la palette végétale établie par un paysagiste doit avoir fait l'objet d'un avis d'expert écologue;
- de la même manière, s'assurer de l'origine de la terre des éventuels remblais sur le site pour éviter toute propagation de graines d'espèces indésirables ;
- opter pour des essences qui ne génèrent pas de risque sanitaire sur les secteurs où la fréquentation peut être de longue durée (habitations individuelles et collectives, parcs et jardins publics). Par exemple, le pollen de platanes est connu pour être allergisant ; les pins plantés de manière monospécifique sont plus sensibles à l'installation de nids de chenilles processionnaires, urticantes et difficiles à limiter, les fruits de Laurier-rose ou d'ifs sont connus pour être toxiques à l'ingestion (à éviter en jardin d'enfants, ...). Une analyse de ce risque doit également être menée en conséquence sur la palette végétale pressentie.
- proscrire l'utilisation de produits phytosanitaires générant un risque de pollution des milieux voire sanitaire (appliqué aux jardins publics par exemple);
- envisager la possibilité d'une gestion différenciée des espaces participant à la recreation d'habitats d'espèces et donc à une colonisation potentielle par la faune locale (fréquence espacée; typologies différentes d'espaces verts...).

MA6- Suivi de l'évolution des milieux (Accompagnement/phase d'exploitation)

Afin de pouvoir évaluer les effets à long terme du projet, d'adapter en continu les modalités de gestion des espaces verts, un suivi de l'évolution des milieux à différents pas de temps et sur une période de 20 ans est à envisager.

Ce suivi se traduirait par la fréquence suivante :

-en fin de chantier pour constater concrètement de l'impact réel du projet sur ces habitats mais également la faune associée ;

-tous les 3 ans, durant une période de 20 ans a minima pour permettre de visualiser les premières successions végétales.

L'évolution de ces écosystèmes pourrait ainsi être comparée à l'état de référence donné par le diagnostic écologique réalisé dans le cadre de l'étude d'impact.

Ce suivi comprendrait :

-un relevé des habitats et un inventaire botanique lors de deux passages annuels aux périodes les plus propices (fin février pour les espèces précoces et fin avril à début mai pour les espèces de pleine saison) ;

-un inventaire faunistique en deux passages axé sur les reptiles-amphibiens, oiseaux, insectes et chiroptères.

A l'issue de chaque suivi, un état comparatif ainsi qu'un bilan des interventions menées entre deux états doivent être réalisés. Les modalités de gestion du site pourront être adaptées en fonction des résultats observés afin de favoriser la fonctionnalité écologique du quartier d'Cambacérès.

Cette tâche devra être confiée à une structure indépendante et spécialisée dans le domaine. Ce bilan pourra être communiqué à la DREAL afin de permettre la capitalisation des retours d'expérience.

Ainsi, il est conclu dans l'étude d'impact de 2013 que « le projet tel qu'envisagé ici ne nécessite pas de mesure compensatoire compte-tenu de son faible impact sur le milieu naturel, la faune et la flore.

Enfin, il convient de rappeler que le travail e projet tel qu'envisagé ici ne nécessite pas de mesure compensatoire compte-tenu de son faible impact sur le milieu naturel, la faune et la flore.

Enfin, il convient de rappeler que le travail d'intégration des éléments environnementaux a participé à éviter les enjeux écologiques concentrés pour la ZAC essentiellement sur le Domaine des Brousses qui est conservé dans le cadre du projet. ».

Tableau 10 : Réévaluation des impacts bruts avec la mise en place de la séquence ERC (source : étude d'impact de 2013 – Biotope)

IMPACT INITIAL ET INTENSITE (COULEUR)	MESURE(S)	IMPACT ET INTENSITE REEVALUEE (COULEUR)
Effets sur les habitats naturels et la flore		
En phase chantier	MR2 - Coordination environnementale	Faible
En phase d'exploitation	MA6 - Suivi de l'évolution des milieux	Fort
Effets sur les habitats d'espèces		
En phase chantier	MR2 - Coordination environnementale	Faible
En phase d'exploitation	MA6 - Suivi de l'évolution des milieux	Fort
Effets sur les continuités écologiques		
En phase chantier	Sans objet.	Nul
En phase d'exploitation	MA6 - Suivi de l'évolution des milieux	Fort
Effets sur les individus d'espèces animales		
En phase chantier	MR1 - Planification du calendrier des travaux MR2 - Coordination environnementale	Nul
En phase d'exploitation	MR4 - Adaptation de l'éclairage public MS5 - Gestion adaptée des espaces verts MA6 - Suivi de l'évolution des milieux	Fort
Risque de pollution des milieux		
En phase chantier	MR2 - Coordination environnementale MR3 - Prévention du risque de pollution accidentelle	Nul
En phase d'exploitation	Sans objet.	Nul

Légende des impacts :

Bleu : impact positif

Orange : Impact négatif

Blanc : Absence d'impact

L'intensité de l'impact se traduit par l'intensité de couleur :

bleu foncé : impact fort – **bleu clair** : impact faible

Il est indiqué dans le dossier de 2013 qu'« après réévaluation des impacts, le projet présente un impact faible du point de vue écologique sur l'emprise retenue après intégration des mesures d'atténuation sur le projet. **En conséquence, la mise en œuvre de mesure compensatoire ne se justifie pas.** »

→ **Les mesures de réduction et de suivi ont été mises en place.** La mesure d'accompagnement (MA6) est une mesure pour l'après chantier (phase exploitation). Cependant, le maître d'ouvrage a déjà réalisé un suivi de la biodiversité à travers les études réalisées en 2019/2020 (étude diachronique) ainsi que celle réalisée pour l'actualisation de l'étude d'impact en 2023.

Le suivi des mesures sur la biodiversité est détaillé au sein des tableaux 2 et 3 du §3.1.2

Ainsi, du fait du volet naturel de l'étude d'impact initialement menée par BIOTOPE et des inventaires réalisés en 2023 qui ne remettent pas en cause les enjeux sur la biodiversité, les impacts bruts et résiduels avec la mise en place des mesures, restent d'actualité.

Il apparaît également impossible de requalifier/requantifier les impacts bruts engendrés par le projet depuis 2013.

En effet, les impacts bruts qualifiés de faible avant mesure dans l'étude de 2013, sont effectifs au moment de l'actualisation des données en 2023 puisque les habitats de type agricole ont disparu.

Seule la comparaison entre les inventaires réalisés en 2013 et 2023 est possible mais souffre également de méthodologies différentes employées, plus le fait qu'en 2023 la ZAC Nord était toujours en travaux.

Cependant, les inventaires réalisés en 2023 montrent un maintien de la biodiversité dans le quartier Cambacérès **démontrant la bonne mise en place des mesures alors même que le périmètre de la ZAC est en travaux.**

De plus, le changement de programmation permet de réduire les impacts bruts puisque 3 ha initialement prévus pour l'aménagement d'activités tertiaires ne seront finalement pas construits et laissés à l'état naturel (et en continuité avec le parc de la Mogère).

Ainsi, **en l'absence** :

- d'impact résiduel identifié dans l'étude d'impact de 2013 ;
- de nouveaux enjeux écologiques nécessitant la mise en place de nouvelles mesures ERC ;

La mise en œuvre de mesure compensatoire et d'une demande de dérogation au titre des espèces protégées ne se justifient pas. Les impacts résiduels restent faibles.

3.4.13. Résumé non technique

3.4.13.1. Remarque / recommandation de l'AE IGEDD

« L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis ».

3.4.13.1. Réponse du maître d'ouvrage

Pour des raisons de clarté, le maître d'ouvrage a préféré centraliser les réponses à l'avis de l'Ae dans le présent mémoire, sans reprendre l'étude d'impact actualisée et son résumé non technique.

Annexe

- Délibération 11724 du 25 octobre 2013 relative à : URBANISME ET POLITIQUE FONCIÈRE – OZ MONTPELLIER NATURE URBAINE - COMMUNE DE MONTPELLIER ET DE LATTES - BILAN DE LA CONCERTATION DE L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE - APPROBATION



SEANCE ORDINAIRE DU 25 JUILLET 2013

Extrait du Registre des Délibérations

L'an deux mille treize et le vingt-cinq juillet à dix-sept heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. J.-P. MOURE.

Nombre de membres en exercice : 90

Etaient présents :

M. B. ABOU, M. J.-M. ALAUZET, M. F. ANDREU, M. F. ARAGON, M. M. ASLANIAN, M. A. BARRANDON, Mme E. BECCARIA, Mme A. BENEZECH, Mme A. BENOUEARGHA JAFFIOL, Mme F. BERGER, Mme N. BIGAS, Mme S. BLANPIED, M. C. BOUILLE, Mme A. BOYER, M. T. BREYSSE, Mme R. BUONO, M. R. CALVAT, Mme T. CAPUOZZI-BOUALAM, Mme M. CASSAR, Mme M. CASTRE, M. P. CHASSING, M. P. COMBETTES, M. J.-P. COULET, Mme M. COUVERT, M. M. DELAFOSSE, Mme G. DELONCLE, M. T. DEWINTRE, Mme F. DOMBRE-COSTE, M. M. DUFOUR, Mme C. FOURTEAU, M. M. FRAYSSE, Mme J. GALABRUN BOULBES, M. J.-L. GELY, M. M. GERVAIS, M. L. JAOL, M. B. JEAN, M. R. JOUVE, M. M. LANDIER, M. J.-M. LEGOUGE, M. M. LENTHERIC, M. M. LEVITA, M. J.-M. LUSSERT, M. R. MAILHE, M. H. MARTIN, M. J. MARTIN, M. J. MARTINIER, M. P. MAUREL, M. J.-L. MEISSONNIER, Mme P. MIENVILLE, Mme N. MIRAOU, M. C. MORALES, M. J.-P. MOURE, M. A. MOYNIER, M. M. PASSET, M. G. PASTOR, M. E. PASTOR, M. Y. PELLET, M. L. POUGET, Mme F. PRUNIER, M. C. QUIOT, M. R. REVOL, M. P. SAUREL, M. N. SEGURA, M. A. SIVIEUDE, M. R. SUBRA, M. C. SUDRES, M. J. TOUCHON, Mme C. TROADEC-ROBERT, M. F. TSITSONIS, M. C. VALETTE, M. A. ZYLBERMAN, Madame E. LABORDE suppléant de M. H. ALLOUCHE, M. B. FLACHER suppléant de M. T. AUFRANC, Mme B. PAU suppléant de M. P. BONNAL, M. M. GINER suppléant de M. R. CAIZERGUES, Mme M.-L. OMS suppléant de Mme I. GUIRAUD.

Pouvoir(s):

M. J.F. AUDRIN à M. J. MARTINIER, Mme S. BONIFACE-PASCAL à M. M. DELAFOSSE, Mme J. CLAVERIE à M. R. MAILHE, Mme P. DANAN à M. J. TOUCHON, M. P. DUDIEUZERE à M. A. MOYNIER, M. S. FLEURENCE à M. L. POUGET, Mme H. MANDROUX à Mme S. BLANPIED, M. C. MEUNIER à M. E. PASTOR, Mme H. QVISTGAARD à M. P. SAUREL, Mme D. SANTONJA à M. T. BREYSSE, Mme R. SOUCHE à Mme C. FOURTEAU, M. P. VIGNAL à M. J. MARTIN.

Absent(es):

Mme C. LABROUSSE, M. P. THINES

URBANISME ET POLITIQUE FONCIÈRE – OZ MONTPELLIER NATURE URBAINE - COMMUNE DE MONTPELLIER ET DE LATTES - BILAN DE LA CONCERTATION DE L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE - APPROBATION

M. C. MORALES, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, délégué à l'Urbanisme et Politique Foncière, rapporte :

Situé sur le territoire des Communes de Montpellier et Lattes, entre l'autoroute A9 et le quartier de Boirargues, le site de la Méjanelle va accueillir la gare nouvelle de Montpellier, projet lié à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse «Contournement Nîmes Montpellier » (CNM).

Ce site occupe une position clé, à l'articulation entre le développement urbain de Montpellier vers la Mer et le corridor de transports languedociens, et fait partie, à ce titre, des 11 sites stratégiques d'enjeu communautaire identifiés au SCOT de l'agglomération de Montpellier approuvé par délibération n°6863 du 17 février 2006.

Le projet urbain assure les conditions pour que le futur quartier autour de la gare nouvelle, dénommé « OZ Montpellier Nature Urbaine », s'intègre dans le territoire labellisé Ecocité et constitue un lieu d'innovations en matière d'urbanisme et de développement durable.

Les enjeux s'attachant au projet « OZ Montpellier Nature Urbaine » sont importants pour le devenir de l'agglomération puisqu'il s'agit de créer à la fois le « poumon » économique et de nature urbaine de la métropole montpellieraine.

Il en découle une démarche d'aménagement globale et concertée initiée par la communauté d'agglomération de Montpellier en application de l'article L.300-1 du code de l'Urbanisme au titre notamment de sa compétence « aménagement de l'espace », pour enclencher l'aménagement de ce futur quartier, au titre de sa compétence développement économique pour favoriser, réaliser et promouvoir le pôle d'affaire, et au titre de sa compétence « équilibre social de l'habitat » pour favoriser la mixité sociale.

A cette fin, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a décidé, par délibération n°11349, en date du 17 janvier 2013, d'élaborer un projet d'aménagement, d'en fixer les objectifs et d'organiser, pendant la durée de cette élaboration, une concertation en application de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme auprès des habitants, associations locales et autres personnes concernées.

Selon les objectifs et modalités définis par la délibération du conseil de communauté n°11349 du 17 janvier 2013, les objectifs proposés pour ce projet visent à :

- mettre en œuvre un projet urbain de nouvelle génération associant à de grands équipements métropolitains, des bureaux, des logements, des commerces et des services, notamment de loisirs et de détente, ainsi que de grands poumons verts et paysagers de « nature urbaine » ;
- faire du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare TGV, le cœur d'un « hub » de dimension régionale et métropolitaine formé par les deux gares ferroviaires et par l'aéroport, connecté au Port de Sète Sud de France ;
- réaliser et promouvoir un pôle d'affaires et un Campus créatif de nouvelle génération, ouverts sur l'Europe du sud et sur le bassin méditerranéen, répondant à l'évolution des besoins de la métropole, de son développement économique et de celui de ses pôles de formation et de recherche, en attachant une attention toute particulière à la qualité de son environnement et de la vie des futurs salariés et usagers du quartier ;
- créer des articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants, en le reliant notamment à Odysseum et à ceux de Port Marianne sur Montpellier et en soignant la transition avec Boirargues sur Lattes ;
- préserver et valoriser les paysages remarquables liés au domaine de la Mogère et au vallon de la Lironde ;
- intégrer les infrastructures dans leur environnement futur en participant efficacement à l'atténuation de leurs impacts cumulés ;

- adopter une approche innovante en matière de développement durable, en relation avec la démarche EcoCité, avec l’ambition de faire de ce quartier, du pôle d’affaire et du pôle d’échange multimodal, un laboratoire d’expériences innovantes et exemplaires à l’échelle internationale pour inventer la ville intelligente, active et solidaire de demain ;
- intégrer ces objectifs dans une première opération d’aménagement à réaliser, au sein de ce périmètre, à partir du pôle d’échange multimodal de la nouvelle gare TGV, afin d’assurer les premiers éléments constitutifs de son environnement urbain.

Le périmètre objet de la concertation du public en vue de l’opération d’aménagement OZ Montpellier Nature Urbaine représente une superficie totale d’environ 350 ha situés sur les territoires des communes de Montpellier et de Lattes.

Il est délimité :

- Au nord par l’A9,
- A l’Est par la RD66,
- Au sud par la RD 189 et le quartier de Boirargues,
- A l’Ouest par l’avenue « Georges Frêche ».

La concertation relative à l’opération d’aménagement d’ensemble s’est déroulée du 18 janvier au 24 juillet 2013, selon les modalités définies par la délibération du Conseil de Communauté n°11349 du 17 janvier 2013, prise après délibération du conseil municipal de la ville de Lattes en date du 17 décembre 2012 et du conseil municipal de la ville de Montpellier en date du 17 décembre 2012.

Il est à noter que :

- le projet d’extension de la ligne 1 de tramway pour assurer la desserte de la gare nouvelle et desservir le quartier OZ Montpellier Nature Urbaine a fait l’objet d’une procédure de concertation qui lui est propre. Par souci de cohérence et afin d’assurer au public une information lisible et claire, ces deux projets portés par la Communauté d’Agglomération de Montpellier ont été présentés et discutés de manière concomitante ;
- une démarche de concertation a également été engagée par la Communauté d’Agglomération de Montpellier relative aux projets Ode Acte 1 et Ode Acte 2, ces deux projets s’inscrivant eux même dans le périmètre de l’opération d’aménagement d’ensemble Ode à la mer Nature Urbaine. Ainsi, un processus d’information coordonnée et à grande échelle a été mis en place pour conduire ces phases de concertation concernant différentes opérations mais situées dans des secteurs proches, afin de permettre au citoyen de comprendre la démarche stratégique portée par la Communauté d’Agglomération de Montpellier ;
- une concertation relative à la gare Nouvelle « Montpellier Sud de France » conduite par Réseau Ferré de France, s’est déroulée du 6 mai au 6 juin. Conformément à la délibération n°11349 du Conseil Communautaire du 17 janvier 2013 relative aux objectifs et modalités de la concertation du projet OZ et à la délibération n°11490 du Conseil Communautaire du 11 avril 2013 approuvant les modalités de la concertation préalable au projet de gare nouvelle proposées par RFF, RFF et la Communauté d’Agglomération de Montpellier ont souhaité coordonner leurs dispositifs de concertation. Il s’agissait de proposer au public une information lisible et claire sur ces deux projets et pour cela, de mener de façon cohérente la concertation sur le quartier OZ et celle sur les fonctionnalités de la gare dans ce quartier en œuvrant de manière coopérative.

S’agissant de la concertation relative au projet OZ Montpellier Nature Urbaine, les modalités de la concertation ont été les suivantes :

Le dispositif d’information du Public

> L’exposition Nature urbaine

Cette exposition, événement majeur du dispositif de concertation, était installée à l’Opéra Comédie de Montpellier. Lieu central de l’agglomération il offre un espace extrêmement accessible pour les citoyens (4 lignes de tramway à moins de 500m) . L’exposition a été inaugurée en présence des partenaires et des acteurs socioprofessionnels du projet le vendredi 3 mai 2013 et est restée ouverte au public jusqu’au 3 juillet 2013 puis prolongées jusqu’au 15 juillet inclus. Une conférence de presse a eu lieu le 3 mai à 11h00, juste avant l’ouverture des portes au public à 11h30.

L’exposition était composée de plusieurs supports de communication complémentaires (panneaux, maquette physique, maquette virtuelle, dossiers, films). Ils avaient pour but de présenter le projet d’aménagement d’ensemble OZ Nature urbaine et d’exposer le concept de Nature Urbaine, thématique générale commune aux 4 projets de concertation lancés par la Communauté d’Agglomération de Montpellier: ODE Acte 1, ODE Acte 2, OZ et l’extension de la ligne 1 du tramway. Destinés à susciter l’intérêt du public, ces outils mettaient en scène des visuels d’ambiance accompagnés d’une présentation du projet et de ses chiffres clefs.

Une enquête citoyens sous la forme d’un questionnaire a permis de recueillir les avis sur le projet urbain sous la forme d’un QCM (questionnaire à choix multiples) et d’une question ouverte. Un registre était également mis à disposition du public.

Une visite guidée de l’exposition par les responsables opérationnels de la Communauté d’Agglomération de Montpellier et de la SAAM, organisée le 27 mai 2013 à 11h00, a permis au public de poser des questions concrètes et de se faire expliquer de manière interactive des points incompris des projets. Pendant toute la période de concertation, un accueil du public était organisé du lundi au samedi, de 11h00 à 19h00, et jusqu’à 20h00 les jours de spectacle à l’opéra comédie.

> La plaquette d’information

Gratuite et mise à la disposition du public, elle donnait toutes les informations nécessaires à la bonne compréhension du projet OZ Montpellier Nature Urbaine. Destinée au grand public, elle se voulait simple et claire, afin d’exposer efficacement le projet aux citoyens.

Cette plaquette, imprimée en 3000 exemplaires, a été diffusée :

- aux ateliers de concertation
- lors des réunions publiques
- sur les 2 lieux d’exposition
- Aux différentes étapes de la concertation organisée par RFF sur le projet de gare nouvelle.

> Le film de présentation

Un film a été réalisé qui introduisait le contexte de mise en place du projet urbain OZ Montpellier Nature Urbaine, ses enjeux, ses objectifs et ses atouts. Dans ce film, l’urbaniste, Kees Christiaanse et le paysagiste, Guerric Péré présentent la stratégie urbaine et paysagère du projet. Plusieurs interviews de personnalités du monde économique et des élus de la Communauté d’Agglomération complètent leur présentation.

> Les relations presse

Les relations presse ont facilité la mobilisation des citoyens. Des bannières internet ont été diffusées sur le site de Midi Libre avec un lien sur le site de Montpellier Agglomération.

Un supplément présentant spécifiquement le projet OZ dans le magazine La Gazette de Montpellier du 2 au 8 mai a été édité. Plus de 10 articles sur le projet Nature urbaine sont parus dans la presse locale. La majorité des articles ont mis l’accent sur le projet global Nature urbaine et ont encouragé la population à participer à la concertation, notamment à travers l’exposition Nature urbaine.

> Campagne d’affichage urbain

12 affiches ont été mises en place en des lieux stratégiques pendant une durée de 3 fois 15 jours pour inviter la population aux réunions publiques et à découvrir les expositions publiques.

> La présence sur le site de Montpellier Agglomération : <http://www.montpellier-agglo.com/>

Une rubrique dédiée au projet OZ Montpellier Nature Urbaine a été créée. Elle propose une description synthétique du projet et soumet également les supports d’information disponibles et les dates clés des réunions publiques.

Il proposait également en téléchargement :

- la plaquette OZ,
- une invitation à la réunion publique précisant les temps forts des concertations,
- la vidéo de présentation du projet.

Par ailleurs le site permettait de se rediriger vers le site de la conversation citoyenne mis en place par l'agglomération de Montpellier <http://www.monagglo2020.com/>, sur lequel une rubrique spécifique au projet a été créée avec la possibilité de donner son avis.

> La mise à disposition de dossiers présentant le projet et expositions de panneaux d'information du 3 mai au 15 juillet 2013

A l'Hôtel d'Agglomération de Montpellier (dans le hall du premier étage), composée de :

- 2 panneaux OZ Montpellier Nature Urbaine (dont extension de la ligne 1 de tramway),
- un dossier contenant la délibération du Conseil de Communauté n°11349 du 17 janvier 2013 relative aux objectifs et aux modalités de concertation pour l'opération OZ Montpellier Nature Urbaine et la présentation du projet,
- 1 registre à disposition du public à l'accueil,
- 1 document de présentation synthétique « OZ un nouveau cadre de vie » précisant la stratégie urbaine et programmatique du projet.

Après le 3 juillet, dans le cadre de la prolongation de la concertation jusqu'au 15 juillet inclus, un dossier de présentation technique.

Le dispositif de participation du public

Du 3 mai au 15 juillet 2013, Montpellier Agglomération a mis en avant le projet, sur lequel les citoyens ont été invités à s'exprimer.

> Des annonces presse

Plusieurs annonces presse ont été réalisées pour inviter les citoyens à se rendre sur les sites des expositions ou à participer à la réunion publique du 21 mai notamment dans le midi-libre du dimanche 5 mai 2013

> Des invitations à chaque grand rendez-vous

- pour visiter l'exposition Nature urbaine : 5000 cartons d'invitation ont été imprimés et envoyés aux personnes figurant sur le fichier protocolaire de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.
- pour assister à la réunion publique : 5000 cartons d'invitation ont été imprimés et envoyés aux personnes figurant sur le fichier protocolaire de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.
- pour participer à l'atelier : Une lettre d'invitation a été adressée par mail aux acteurs professionnels afin de les inciter à participer aux ateliers thématiques du 21 mai 2013 au Corum de 14h à 16h. Une invitation spécifique a été adressée à la chambre d'Agriculture, à la Chambre des Métiers, à la Chambre de Commerce et d'Industrie ainsi qu'au Conseil de Développement.

> Une réunion publique de présentation du projet

Une réunion publique a été organisée le mardi 21 mai 2013 à 17h00 au Corum.

La réunion a été animée en quatre temps principaux :

Temps1 : Présentation du projet, de ses grands enjeux urbains et paysager par MM Kees Christiaanse, urbaniste et Jean-Pierre Moure, Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

Temps 2 : table ronde « pôle d'affaires : quels leviers d'attractivité mettre en œuvre pour valoriser les atouts de notre territoire ? » en présence de MM J.-L. Meynet, expert économique (CMN partners), André Deljarry, Président de Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier,et Gilbert Pastor, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, délégué au développement économique et à l'emploi.

Temps 3 : table ronde « ville intelligente et mobilités : comment faciliter le quotidien des habitants ? » en présence de M. Eang ANG Ong responsable ville connectée, IBM / M^{me} Virginie Wagner, chef de projet RFF / M. Christophe Moralès, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier délégué à l'urbanisme et à la politique foncières.

Temps 4 : table ronde « nature urbaine ou comment réussir l'alliance entre la nature et la Ville ? » en présence de Mmes Nadia Herbreteau, paysagiste, Coline Perrin, chargée de recherche, INRA, MM Mickaël Delafosse, adjoint à l'urbanisme à la ville de Montpellier, Cyril Meunier, Maire de Lattes.

En synthèse,

- Pour le temps 1 : les questionnements ont porté principalement sur la crainte pour certaines personnes de Lattes que le projet OZ ne soit en zone inondable et plus généralement subisse des contraintes (de bruit notamment) liées aux infrastructures. Ce à quoi il a été répondu que le projet est parfaitement en correspondance avec le PPRI (plan de prévention des risques d'inondation) du ruisseau du Negues Cats et que le projet a intégré la composante bruit. D'autres personnes ont souhaité savoir si des résidences étudiantes seraient implantées sur le site. Ce qui est le cas.
- Pour le temps 2 : Plusieurs questions ont été posées sur la relation entre la gare nouvelle et la gare existante ainsi que leur connexion aux modes de transport. Des éclaircissements ont été fournis sur ce point notamment par la représentante de RFF.
- Pour le temps 3. Outre les questions vues avant sur l'intégration des grandes infrastructures au projet, certains citoyens ont souhaité avoir des précisions sur les futures maisons de retraites, écoles, et cultures urbaines de proximité.

> Des ateliers de concertation

Des ateliers thématiques de concertation ont été organisés le mardi 21 mai 2013 au Corum, de 14h00 à 16h00, juste avant la réunion publique. 3 ateliers se sont succédés en différentes tables rondes ce qui a permis aux personnes de participer à 2 ateliers différents.

Les ateliers, laissés très ouverts dans leur mode de fonctionnement, démarraient avec une question générique :

- atelier 1 : « que signifie pour vous, concrètement « nature urbaine » ?
- atelier 2 : « pôle d'affaires : quels leviers d'attractivité mettre en œuvre ? »
- atelier 3 : « ville intelligente : infos et réseaux, pour quoi faire ? »
- atelier 4 : « mobilités : quels besoins d'intermodalités pour une nouvelles mixité ? »

Chaque personne présente a pu prendre la parole et exprimer des idées et des pistes de réflexions. La synthèse de chaque atelier a été faite par un référent.

> Une enquête usagers sous forme de questionnaire

Dans le cadre de cette concertation, un questionnaire a été réalisé afin qu'un maximum de citoyens en dehors de la réunion publique, puissent s'exprimer et donner leur avis sur le futur visage du projet OZ Montpellier Nature Urbaine.

Ces questionnaires ont été imprimés en 1000 exemplaires et mis à disposition du public sur le lieu de l'exposition Nature urbaine à l'Opéra Comédie à Montpellier.

Les participants à l'enquête étaient invités à répondre à sept questions, avec des réponses à choix multiples. Pour OZ, Plus d'une trentaine de questionnaires ont été renseignés par des citoyens. Le détail des réponses exprimées figure au bilan détaillé de la concertation.

> A travers les registres

Une vingtaine d'avis ont été recueillis sur les registres disposés sur le lieu de l'Opéra Comédie et de l'hôtel d'agglomération.

Plusieurs observations, parfois communes à certaines personnes ont été exprimées, notamment :

- le fait que le développement de l'Agglomération vers le sud constituait le sens de l'histoire mais qu'une vigilance devait s'observer pour que le Nord soit également développé,
- le fait que le projet OZ doit s'adapter à un contexte complexe d'infrastructure tout en respectant l'aspect nature des paysages agricole existants.

A l'issue de l'ensemble du processus de concertation tel que défini ci-dessus, il ressort un certain nombre de validations et de précisions sur les objectifs et la programmation prévisionnelle. Il est par ailleurs constaté la cohérence des objectifs proposés et l'adhésion des acteurs et des populations au projet urbain présenté, malgré certains questionnements exprimés soit dans la réunion publique soit dans les registres mis à disposition

Les objectifs de l'opération OZ Montpellier Nature Urbaine, arrêtés par délibération n°11349 du 17 janvier 2013 ne nécessitent pas d'être modifiés.

Le bilan rendant compte de manière plus détaillée de la concertation a été dressé. Après approbation du bilan de la concertation et à l'issue d'une dernière mise au point sur les éléments de cadrage financier

et opérationnel, l’opération OZ Montpellier Nature Urbaine pourra être lancée au cours du prochain Conseil.

- En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :
- approuver les conclusions du rapport annexé à la présente délibération qui tire le bilan de la concertation,
 - arrêter, au vu des études préalables et du bilan de la concertation le périmètre de l’opération tel que délimité sur le plan annexé à la présente délibération,
 - confirmer les objectifs de l’opération OZ Montpellier nature Urbaine arrêtés par délibération n°11349 du 17 janvier 2013,
 - autoriser Monsieur le Président de la Communauté d’Agglomération de Montpellier à exécuter la présente délibération et à signer tout document relatif à cette affaire.

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.

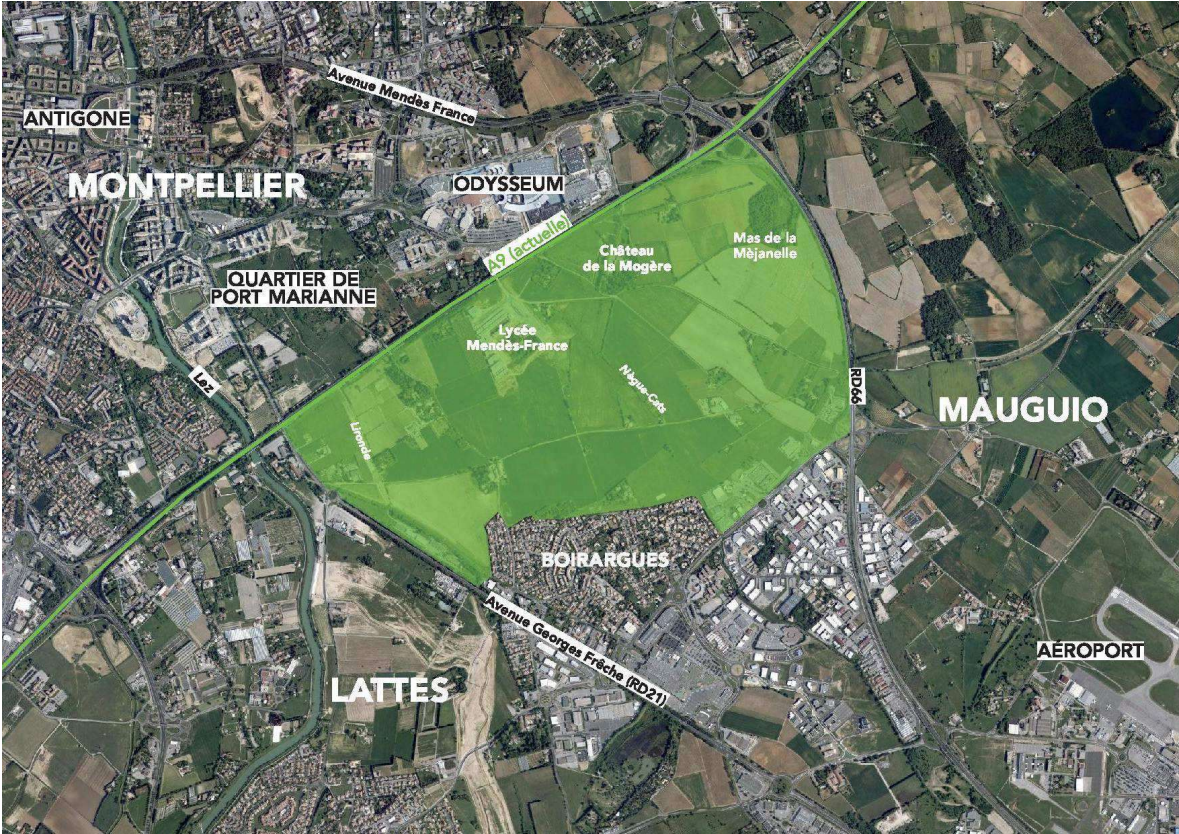
Certifié Exécutoire
Publié le :
Déposé En Préfecture
Le : 26/07/13
Numéro de l’acte :
034-243400017-20130725-lmc161906-DE-1-1

Pour extrait certifié conforme à
l’original.
Le Président,

M. Jean-Pierre MOURE.



PERIMETRE DE L’OPERATION D’ENSEMBLE



S.A.A.M.



BILAN DE CONCERTATION



SAAM

Sommaire

Préambule

Partie 1 – Le cadre de la concertation sur le projet OZ

1 Le cadrage réglementaire

1.1 Le cadrage réglementaire général

1.2 Le cadrage réglementaire de la présente concertation

2 Le périmètre de la concertation

2.1 OZ Montpellier Nature Urbaine : une localisation stratégique

2.2 Les objectifs du projet OZ

2.3 OZ Montpellier Nature Urbaine : un nouveau cadre de vie

2.4 Les acteurs institutionnels et partenaires

3 Les dispositions de la concertation du public

3.1 Les modalités de concertation prévues dans la délibération du 17 janvier 2013

- Un dispositif à l'Hôtel d'Agglomération de Montpellier
- Une réunion publique de concertation
- Des ateliers thématiques associant les acteurs socio-professionnels
- Une plateforme d'échange internet

3.2 Le dispositif complémentaire d'information du public

- L'exposition Nature urbaine
- La plaquette d'information OZ
- Le film de présentation
- Le plan media
- Des invitations à chaque grand rendez-vous
- Une enquête usagers sous forme de questionnaire

3.3 Les retombées média

Partie 2 – Les observations recueillies lors de la concertation OZ

- 1 Grâce à la réunion publique du 21 mai 2013
- 2 Grâce aux réunions thématiques avec les acteurs socio-professionnels
- 3 A travers l'enquête usagers
- 4 A travers le registre
- 5 A travers le site de la Conversation Citoyenne

Partie 3 – Conclusion

- 1 Des points clés pour assurer la réussite du projet
- 2 Précisions sur les objectifs et la programmation prévisionnelle
- 3 Et après ?

Annexes

- 1- Délibération du 30 Octobre 2012 (Montpellier Agglomération)
- 2- Délibération du 17 décembre 2012 (Ville de Lattes)
- 3- Délibération du 17 décembre 2012 (Ville de Montpellier)
- 4- Délibération du 17 janvier 2013 (Montpellier Agglomération)
- 5- PowerPoint de présentation de la réunion publique du 21 mai 2013
- 6- Synthèse des réunions thématiques avec les acteurs socio-professionnels

Préambule

Situé sur le territoire des Villes de Montpellier et Lattes, entre l'autoroute A9 et le quartier de Boirargues, le site de la Méjanelle va accueillir la gare nouvelle de Montpellier, projet lié à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse «Contournement Nîmes Montpellier » (CNM).

Ce site occupe une position clé, à l'articulation entre le développement urbain de Montpellier vers la Mer et le corridor de transports languedociens, et fait partie, à ce titre, des 11 sites stratégiques d'enjeu communautaire identifiés au SCOT de l'agglomération de Montpellier approuvé par délibération n° 6863 du 17 février 2006.

Le projet urbain assure les conditions pour que le futur quartier autour de la gare nouvelle, dénommé « OZ Montpellier Nature Urbaine », s'intègre dans le territoire labellisé Ecocité et constitue un lieu d'innovations en matière d'urbanisme et de développement durable.

Les enjeux s'attachant au projet « OZ Montpellier Nature Urbaine » sont importants pour le devenir de l'agglomération puisqu'il s'agit de créer à la fois le « poumon » économique et de nature urbaine de la métropole montpelliéraine.

Dans cette perspective et en relation avec le calendrier de réalisation de la future gare TGV, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a confié à la SAAM un mandat d'études urbaines préalables à l'aménagement du pôle urbain autour de la gare nouvelle de Montpellier.

Il en découle une démarche d'aménagement globale et concertée initiée par la Communauté d'Agglomération de Montpellier en application de l'article L.300-1 du code de l'Urbanisme.

A cette fin, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a décidé, par délibération n° 11349, en date du 17 janvier 2013, d'élaborer un projet d'aménagement, d'en fixer les objectifs et d'organiser, pendant la durée de cette élaboration, une concertation en application de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme auprès des habitants, associations locales et autres personnes concernées.

Cette concertation relative à l'opération d'aménagement d'ensemble s'est déroulée du 18 janvier au 24 juillet 2013, selon les modalités définies par la délibération du conseil de communauté n° 11349 du 17 janvier 2013, prise après délibération du conseil municipal de la ville de Lattes en date du 17 décembre 2012 et du conseil municipal de la ville de Montpellier en date du 17 décembre 2012.

Le présent bilan vous présente les résultats de cette concertation.

Partie 1 – Le cadre de la concertation sur le projet OZ

1 Le cadrage réglementaire

1.1 Le cadrage réglementaire général

La Communauté d'Agglomération de Montpellier a décidé, par délibération n° 11349, en date du 17 janvier 2013, d'élaborer un projet d'aménagement, d'en fixer les objectifs et d'organiser, pendant la durée de cette élaboration, une concertation en application de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme auprès des habitants, associations locales et autres personnes concernées.

Cette concertation relative à l'opération d'aménagement d'ensemble s'est déroulée du 18 janvier au 24 juillet 2013, selon les modalités définies par la délibération du conseil de communauté n° 11349 du 17 janvier 2013, prise après délibération du conseil municipal de la ville de Lattes en date du 17 décembre 2012 et du conseil municipal de la ville de Montpellier en date du 17 décembre 2012.

Parallèlement, le projet d'extension de la ligne 1 de tramway pour assurer la desserte de la gare nouvelle et desservir le quartier OZ Montpellier Nature Urbaine a fait l'objet d'une procédure de concertation qui lui est propre. Par souci de cohérence et afin d'assurer au public une information lisible et claire, ces deux projets portés par la Communauté d'Agglomération ont été présentés et discutés de manière concomitante.

Une démarche de concertation a également été engagée par la Communauté d'Agglomération de Montpellier relative aux projets Ode Acte 1 et Ode Acte 2, ces deux projets s'inscrivant eux même dans le périmètre de l'opération d'aménagement d'ensemble Ode à la mer. Ainsi, un processus d'information coordonnée et à grande échelle a été mis en place pour conduire ces phases de concertation concernant différentes opérations mais situées dans des secteurs proches, afin de permettre au citoyen de comprendre la démarche stratégique portée par la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

Enfin, une concertation relative à la gare Nouvelle « Montpellier Sud de France » conduite par Réseau Ferré de France, s'est déroulée du 6 mai au 6 juin. Conformément à la délibération n° 11349 du conseil communautaire du 17 janvier 2013 relative aux objectifs et modalités de la concertation du projet OZ et à la délibération n°11490 du conseil communautaire du 11 avril 2013 approuvant les modalités de la concertation préalable au projet de gare nouvelle proposées par RFF, RFF et la Communauté d'Agglomération de Montpellier ont souhaité coordonner leurs dispositifs de concertation. Il s'agissait de proposer au public une information lisible et claire sur ces deux projets et pour cela, de mener de façon cohérente la concertation sur le quartier OZ et celle sur les fonctionnalités de la gare dans ce quartier en œuvrant de manière coopérative.

1.2 Le cadrage réglementaire de la présente concertation

Le paragraphe I de l'article L.300-2 concerne les communes du territoire concerné. Les paragraphes II et III indiquent que les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les autres acteurs publics ayant l'initiative d'opérations d'aménagements sont tenus aux mêmes obligations que les communes. Montpellier Agglomération doit donc « organiser une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant toute élaboration ou révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme, toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concerté ou toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune ».

A l'issue de cette phase d'élaboration et de concertation, il appartient à la Communauté d'Agglomération de Montpellier de tirer le bilan de la concertation pour créer l'opération d'aménagement d'ensemble.

Retrouvez en annexes, page 38-47, les délibérations de la Communauté d'Agglomération de Montpellier et des villes de Montpellier et Lattes.

2 Le périmètre de la concertation

2.1 OZ Montpellier Nature Urbaine : une localisation stratégique

Situés sur les territoires des villes de Montpellier et Lattes, entre l'A9 actuelle et Boirargues, les 350 hectares du futur quartier OZ sont à la croisée des développements urbains de Montpellier vers la mer et du corridor des transports languedociens (gare nouvelle, aéroport, contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier et déplacement de l'A9).

Le périmètre objet de la concertation du public en vue de l'opération d'aménagement OZ Montpellier Nature Urbaine est délimité :

- Au nord par l'A9
- A l'Est par la RD66,
- Au sud par la RD 189 et le quartier de Boirargues
- A l'Ouest par l'avenue « Georges Frêche »



Ville méditerranéenne, symbole de la vie étudiante et image de la douceur de vivre, Montpellier enregistre depuis le début des années 2000 une croissance démographique 2,5 fois plus élevée que celui des agglomérations comparables. Il est donc nécessaire de réfléchir en amont aux moyens à mettre en place pour accueillir cette population de manière à ne pas la subir, sous peine d'étalement urbain non maîtrisé.

La construction du projet urbain, qui s'étalera sur 30 ans, commence à prendre forme ; il sera une nouvelle porte vers l'arc méditerranéen et vers le monde.

OZ accueillera la gare nouvelle de Montpellier, dénommée « Montpellier Sud de France » dès 2017, qui sera reliée au centre ville (gare Saint- Roch) et à l'aéroport via les transports urbains. D'ici 2020, les 2 gares de Montpellier accueilleront plus de 13 millions de voyageurs, l'extension de la ligne 1 du tram va permettre d'ouvrir un service de transport suffisamment rapide, régulier et ponctuel pour diminuer au maximum les effets de rupture de trajet entre les deux gares.

On retrouve à proximité de l'emplacement du futur quartier OZ des éléments clefs de l'identité et du fonctionnement de Montpellier :

- les rives du Lez et le quartier Port Marianne,
- le pôle de culture et d'échanges d'Odysseum,
- des pistes cyclables et de transports doux descendant vers les plages,
- les services administratifs du nouvel Hôtel de Ville.
- l'aéroport Montpellier Méditerranée,
- les grands axes autoroutiers A9 et A750 accessibles rapidement.

2.2 Les objectifs du projet OZ

Huit objectifs clairs pour un projet innovant

Selon les objectifs et modalités définis par la délibération du conseil de communauté n°11349 du 17 janvier 2013, les objectifs proposés pour ce projet visent à :

- Mettre en oeuvre un projet urbain de nouvelle génération associant à de grands équipements métropolitains, des bureaux, des logements, des commerces et des services, notamment de loisirs et de détente, ainsi que de grands poumons verts et paysagers de « nature urbaine » ;
- Faire du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare TGV, le coeur d'un « hub » de dimension régionale et métropolitaine formé par les deux gares ferroviaires et par l'aéroport, connecté au Port de Sète Sud de France ;
- Réaliser et promouvoir un pôle d'affaires et un Campus créatif de nouvelle génération, ouverts sur l'Europe du sud et sur le bassin méditerranéen, répondant à l'évolution des besoins de la métropole, de son développement économique et de celui de ses pôles de formation et de recherche, en attachant une attention toute particulière à la qualité de son environnement et de la vie des futurs salariés et usagers du quartier ;
- Créer des articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants, en le reliant notamment à Odysseum et à ceux de Port Marianne sur Montpellier et en soignant la transition avec Boirargues sur Lattes ;
- Préserver et valoriser les paysages remarquables liés au domaine de la Mogère et au vallon de la Lironde ;
- Intégrer les infrastructures dans leur environnement futur en participant efficacement à l'atténuation de leurs impacts cumulés ;
- Adopter une approche innovante en matière de développement durable, en relation avec la démarche EcoCité, avec l'ambition de faire de ce quartier, du pôle d'affaire et du pôle d'échange multimodal, un laboratoire d'expériences innovantes et exemplaires à l'échelle internationale pour inventer la ville intelligente, active et solidaire de demain ;
- Intégrer ces objectifs dans une première opération d'aménagement à réaliser, au sein de ce périmètre, à partir du pôle d'échange multimodal de la nouvelle gare TGV, afin d'assurer les premiers éléments constitutifs de son environnement urbain.

2.3 OZ Montpellier Nature Urbaine : un nouveau cadre de vie

Chiffres clés

Le quartier OZ, c'est 350 ha de projet, comprenant

200 ha d'espaces naturels

- 60 ha d'espaces naturels et lagunaires
- 60 ha de parcs publics aménagés
- 80 ha d'espaces naturels et patrimoniaux

150 ha urbanisés dont

- 300 000 m2 de bureaux pour le nouveau pôle tertiaire supérieur de Montpellier
- 5000 logements individuels et collectifs
- 50 à 80 000 m2 destinés à l'hôtellerie et aux loisirs urbains
- 150 000 m2 d'activités mixtes liées au campus créatif

2.3.1 L'alliance de l'humain, la nature et l'innovation

Emergeant d'un territoire naturel vierge, OZ revêt l'image d'un poumon vert de 200 ha qui offre un cadre de vie mêlant nature et habitat. Élément structurant du projet, la nature joue le rôle du tuteur et encadre le développement urbain qui s'apparente à une mosaïque urbaine. Pour satisfaire un maximum d'individualités différentes, OZ va développer plusieurs quartiers aux caractères, usages, identités et densités qui leurs sont propres, constituant ainsi une urbanité diverse et mixte.

L'ensemble de l'opération est irriguée par un réseau de mobilité à deux échelles : transports en commun performants et continuités urbaines piétonnières, doublé d'une plate-forme de mobilité multimodale en temps réel, tendant à réduire le recours aux automobiles particulières.

Précurseur dans le domaine, OZ développe le concept de ville intelligente, c'est à dire qu'il élabore des solutions centrées sur l'amélioration des services urbains apportées dans différents domaines (eau, mobilité, énergie, commerce, flux, etc.).

Dans la même optique, le projet urbain OZ invente le pôle d'affaires créatif du XXIème siècle au cœur de la ville, tout en offrant aux salariés un environnement naturel des plus agréable. Vitrine économique du territoire montpelliérain pour les 30 prochaines années, ce pôle inscrira l'agglomération dans une dynamique d'avenir et de croissance économique.

2.3.2 Six facettes pour un espace nouvelle génération

- Le poumon vert

En s'appuyant sur une majorité d'espaces verts originels, le projet déploie un réseau paysager qui se décline à toutes les échelles, depuis le grand paysage jusqu'à l'intimité des rues, squares et cœurs d'îlots.

Le nouveau complexe respirant de l'Agglomération se déclinera en plusieurs qualités d'ambiance : 60 ha d'espaces naturels et lagunaires, 60 ha de parcs publics aménagés et 80 ha d'espaces naturels et patrimoniaux. Au total, c'est 200 ha d'espaces naturels qu'a imaginé l'architecte urbaniste néerlandais Kees Christiaanse.

Dans le projet OZ, c'est la nature qui dompte la ville et lui impose ses courbes. Préservé et protégé, le paysage territorial structure la modernité urbaine. L'exubérance végétale du tissu paysager existant se marie aux fonctions métropolitaines que le quartier du pôle gare est destiné à accueillir, assurant une protection visuelle et phonique aux nouvelles infrastructures, tout comme l'urbain canalise ses nuisances pour mieux profiter de la nature. De plus, cette nature est une solution innovante pour pallier aux problématiques hydrauliques et environnementales du territoire.

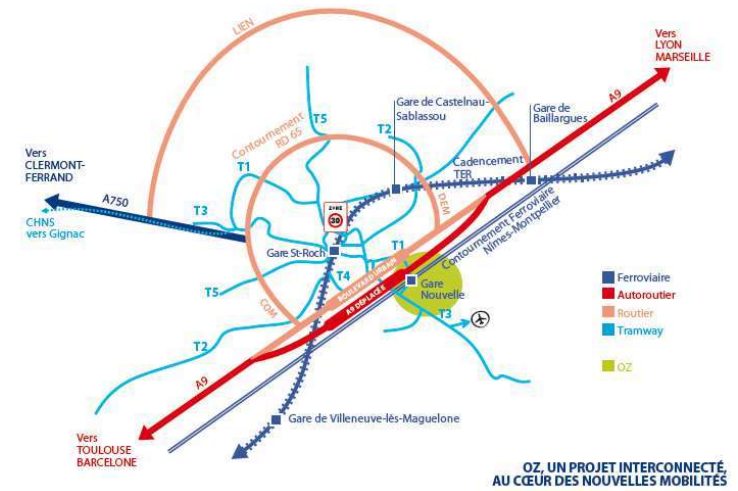
- La ville mosaïque



Kees Christiaanse a imaginé OZ en une mosaïque de plusieurs quartiers aux caractères, usages et densités qui leur sont propres, constituant ainsi une urbanité diverse et mixte.

De la ville intense, à la ville intime, en passant par la ville résidentielle, l'opération urbaine concentre tous les atouts d'un quartier de métropole. Une vie douce et dynamique à la fois, au travers de longues continuités de déplacements diversifiées ; des qualités environnementales apaisantes sublimant le cadre de vie, un quartier de proximité grâce à la mixité commerces/activités/logements. Cette dynamique pluri-identitaire est directement liée aux desseins territoriaux de l'Agglomération, entre arc de développement économique, diagonale mosaïque, lisières agricoles et rive lagunaire.

- Un nouveau réseau de mobilités



Véritable articulation entre le centre-ville, la gare nouvelle et l'aéroport, OZ développe un hub multimodal, une ossature structurante desservant les grands équipements et son territoire.

Avec le réseau maillé prévu à 5 lignes de tramway en 2017, 60% de la population et 64% des emplois de l'agglomération desservis par le tramway bénéficieront d'un accès direct à la future gare et, à terme, à l'aéroport.

D'ores et déjà performante et reconnue, la couverture du territoire par les transports publics constitue un enjeu majeur dans le cadre du projet « OZ Montpellier Nature Urbaine », pensé autour de la gare nouvelle.

Le quartier OZ est à l'interface entre la ville et la mer. En interconnectant les voies de déplacement déjà existantes et en franchissant les futures A9 et LGV, on tisse un territoire maillé et ouvert, efficacement desservi, et en cohérence avec le développement de tous les modes qui offrent une alternative à l'usage de la voiture. À terme, les grandes infrastructures (ancienne A9, route départementale 66, Route de Palavas et route des étangs) constitueront une boucle de desserte de Montpellier à la mer.

▪ La ville intelligente

Cette innovation est issue d'une réflexion sur la gestion du temps sur le territoire, le rythme de vie des habitants étant la source d'inspiration majeure de cette révolution technologique.

Une ville intelligente est une ville capable de gérer durablement ses ressources et de créer un environnement socio-économique attractif, dans lequel ses citoyens, ses entreprises, ses institutions peuvent facilement travailler, échanger et vivre ensemble.

Les enjeux de cette innovation sont multiples : améliorer la qualité de vie des habitants, gérer des contraintes budgétaires, économiser des ressources naturelles, stimuler la croissance économique. Les champs d'application sont tout aussi nombreux : transport, santé, éducation, énergie, sécurité.

L'application pratique de la ville intelligente repose sur la technologie du Smart Grid, une innovation qui associe environnement et technologie afin faciliter le quotidien des usagers. Appliquée au domaine du public, l'idée est de décloisonner les données des structures de santé, d'éducation, de transports, pour en mutualiser l'exploitation.

OZ servira ainsi de laboratoire urbain au projet de recherche et développement conduit en partenariat par IBM, l'IDATE, l'Agglomération de Montpellier et les universités Montpellier 1 et 2. À terme, il s'agira d'inventer de nouveaux services innovants visant à améliorer la qualité de vie de chacun.

▪ Le pôle tertiaire

Vitrine économique du territoire montpelliérain pour les 30 prochaines années, ce pôle inscrira l'agglomération dans une dynamique d'avenir et de croissance économique.

La situation géographique du quartier OZ au cœur de l'arc méditerranéen, et son accès facilité par des conditions de mobilités optimales, offrent une terre d'accueil à fort potentiel aux entreprises en développement. Ce pôle d'affaires aura une visibilité

économique exceptionnelle, accessible depuis l'axe de communication structurant du sud de l'Europe, composé de l'A9 et de la ligne nouvelle.

Sur les 150 ha urbanisés de l'opération, 300 000 m² seront voués aux bureaux, pour accueillir environ 1 000 entreprises et 15 000 emplois. Dans ce contexte, le quartier accueillera un pôle d'activités numériques de classe nationale (TIC : technologies de l'information et de la Communication), des activités de services, des sièges d'entreprises, les services R&D, des PME-PMI et un tissu tertiaire diversifié. OZ propose aux acteurs du monde économique une offre tertiaire globale déclinée en solutions d'accueil sur mesure, dans le cadre d'un quartier d'affaires inventif et humain, où les employés auront à disposition commerces, brasseries, espaces urbains et services récréatifs.

▪ Le campus créatif

Avec le campus créatif, Montpellier confirme son positionnement en matière de recherche publique et privée.

Locomotive de l'économie de demain, le campus créatif vise à impulser, valoriser et mettre en synergie les dynamiques innovatrices ancrées dans l'identité du territoire afin d'en affirmer le rayonnement national voire international. Située au Sud-Est de la zone de projet, cette composante du programme qui s'étend sur 150 000 m² est essentiellement vouée aux activités tertiaires de recherches publiques et privées à haute valeur ajoutée (nouvelles technologies, eau, agronomie, médecine, etc.). Le projet a vocation à attirer les talents et accueillera des activités dans les filières d'excellence du territoire. Site évolutif, ce campus s'impose comme un espace ouvert à tous, où la composition paysagère structure et accueille le bâti. Espace multifonctionnel accessible en transports public, à pied, ou à vélo, il offre loisirs et détente. Il propose aux Montpelliérains un cadre de travail et une destination loisirs d'une rare qualité.

Calendrier : les grandes étapes du projet

- 30 octobre 2012 : Délibération sur les objectifs et modalités de la concertation en vue de la création de l'opération d'ensemble du projet OZ, confirmée après avis des communes de Lattes et de Montpellier par délibération du 17/01/2013)
- 3 mai – 15 juillet 2013 : Temps forts de la concertation (exposition, réunions publiques, ateliers)
- Fin 2013 : Création de la ZAC 1 pour assurer la desserte et les conditions de l'intégration urbaine du Pôle d'Echanges Multimodal Montpellier Sud de France (et promouvoir le pôle d'affaires dans la ville intense)
- Mi-2015 : Début des travaux de viabilisation
- 2017 : Livraison des premiers bâtiments (pôle d'affaires, Gare Nouvelle et Sup de Co) et de l'extension de la ligne 1 du tram, en même temps que le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier et le déplacement de l'A9

2.4 Un périmètre de concertation à l'échelle de l'agglomération

Au titre des articles du Code de l'Urbanisme, Montpellier Agglomération, en tant que maître d'ouvrage, a délibéré sur la concertation concernant le projet OZ (le 30 octobre 2012 et le 17 janvier 2013). Les villes de Montpellier et de Lattes, concernées par le projet, ont également été associées à la concertation. Elles ont délibéré en ce sens, le 17/12/2012.

Au regard de l'importance du projet pour l'ensemble de territoire montpelliérain, Montpellier Agglomération a souhaité inviter toutes les communes de l'agglomération à participer à la concertation.

Dès la délibération du 30 octobre 2012 et dans la perspective du lancement de la concertation avec le public, la Communauté d'Agglomération a souhaité partager avec les élus de toutes les communes de l'agglomération, les premiers éléments de cette opération, les grands objectifs et les étapes à venir.

Un Comité d'Orientation Général (COG) s'est ainsi réuni le 13 novembre 2012.

2.4 Les acteurs institutionnels et partenaires

2.4.1 Une concertation globale sur les projets de Nature Urbaine

La création du futur quartier OZ et l'extension de la ligne 1 du Tram sont deux projets dont le dénominateur commun est la grande opération d'aménagement Nature Urbaine, qui propose une vision d'ensemble pour construire l'avenir de Montpellier Agglomération autour du mieux vivre ensemble. Une opération qui compte également un deuxième grand projet : la restructuration de la route de la mer, baptisé « ODE – Nature Urbaine ».

ODE consiste en la reconquête urbaine de l'avenue Georges Frêche, reliant historiquement Montpellier à la Mer. Il s'agit d'une opération de renouvellement urbain du plus vaste tissu commercial d'entrée de la ville développé il y a 30 ans. Fort de ses richesses géographiques, le territoire de ODE vise à organiser le renouvellement urbain vers la mixité fonctionnelle et sociale, dans une perspective d'accompagnement de la mutation du commerce, entre vignobles, équipements structurants, étangs et mer Méditerranée à l'horizon. Ce projet s'effectue en deux phases : l'acte1, la modification de la ZAC Parc d'Activités de l'Aéroport existante, et l'acte 2, le renouvellement urbain sur 100 hectares vers la zone du Fenouillet.

L'opération Montpellier Nature Urbaine donne ainsi les lignes directrices de 4 grands projets aux caractéristiques cohérentes d'une opération à l'autre. De fait, les temps forts de la concertation ont porté simultanément sur l'ensemble de ces ambitions génériques. L'exposition installée à l'Opéra Comédie a présenté chacun des 4 projets : OZ, l'extension de la ligne 1 du tram, ODE/Acte 1 et ODE/Acte 2. Par ailleurs, les ateliers et les réunions publiques ont fait état de cette thématique globale, avant de préciser l'objet précis de la concertation pour chaque projet.

2.4.2 Des partenaires multiples pour enrichir le projet

▪ Montpellier agglomération

Le projet OZ Montpellier Nature Urbaine s'inscrit parfaitement dans la vision d'avenir de Montpellier Agglomération, maître d'ouvrage et porteur des projets : un territoire résolument durable où le mieux vivre ensemble est une des composantes fondamentales, où l'économie, la nature et l'humain ne font qu'un.

Le projet OZ est également au centre de la démarche Ecocité, véritable laboratoire urbain de 2 500 ha (répartis sur les communes de Castelnau-le-Lez, Lattes, Montpellier et Pérols) qui cherche à associer un urbanisme durable et novateur à un programme riche et mixte irrigué par un réseau de mobilité à deux échelles : transports en commun performants et continuité urbaine piétonnière.

▪ La SAAM

La SAAM a été mandatée par Montpellier Agglomération pour conduire les études préalables à l'aménagement du projet OZ Montpellier Nature Urbaine.

▪ Un duo d'experts pour élaborer le plan guide de ce grand projet urbain

Pour inventer une nouvelle façon de voir la ville, Montpellier Agglomération a choisi, pour concevoir le quartier OZ, l'architecte urbaniste néerlandais Kees Christiaanse, référence mondiale en termes de planification urbaine. C'est lui qui a imaginé l'immense espace naturel de 200 hectares qui sera le poumon vert du projet et le concept de ville mosaïque. A ces côtés, le paysagiste Guerric Péré, de l'agence ILEX, créateur du concept de Nature Urbaine, propose un espace ouvert, aéré et entièrement connecté à l'environnement existant ainsi que le bureau d'études OASIS, pour apporter des préconisations et innovations en matière d'approche globale développement durable.

Par ailleurs la SAAM, dans le cadre de son mandat d'études confié à par Montpellier Agglomération a missionné des prestataires pour conduire les études techniques indispensables (études environnementales, hydrauliques, acoustiques, etc.)

▪ La commune de Montpellier

Le projet OZ s'étend en partie sur le territoire sud de Montpellier, entre l'A9 et la commune de Lattes. La ville de Montpellier est donc associée à l'élaboration du projet, via des rendez-vous réguliers d'échanges avec les élus et les services.

La commune de Montpellier a délibéré et approuvé les modalités de concertation le 17 décembre 2012.

Par ailleurs, Mickaël Delafosse, délégué à l'urbanisme et à l'aménagement durable, a notamment participé à l'une des tables rondes de la réunion publique d'échanges le 21 mai.

- La commune de Lattes

Le projet OZ s'étend en partie sur le territoire Nord de la commune de Lattes. Celle-ci est donc étroitement associée à l'élaboration du projet, notamment en la personne de son maire, Cyril Meunier, Vice-Président de Montpellier Agglomération, qui a participé à la réunion publique d'échanges de la concertation, le 21 mai. Des rendez-vous de suivi du projet sont organisés avec les élus et les services de la ville.

La commune de Lattes a délibéré et approuvé les modalités de concertation le 17 décembre 2012.

Par ailleurs, le projet Urban Park, quartier résidentiel de nouvelle génération proposant des maisons contemporaines et des appartements sécurisés ouvrant sur un parc, à l'initiative de la commune de Lattes et conduit par l'aménageur GGL, intègre le sud du projet OZ.

- Les maîtres d'ouvrages des grandes infrastructures que sont l'Autoroute A9 déplacée, la Ligne à Grande Vitesse /Contournement Nîmes Montpellier et la gare nouvelle Montpellier Sud de France, équipement central du projet OZ.

Des échanges permanents ont lieu avec ASF, Oc'Via et RFF pour assurer l'intégration des infrastructures dans leur environnement futur en participant efficacement à l'atténuation de leurs impacts cumulés.

- Les chambres consulaires

La Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers et la Chambre d'Agriculture sont associées à l'élaboration du projet : courrier d'information et d'invitation, rendez-vous d'échanges, participation à la réunion publique et à l'atelier de concertation, etc. Autant de moments de collaboration pour présenter le projet et recueillir l'avis des socio-professionnels, déterminant pour la réussite du projet.

- Le Conseil de développement et les ambassadeurs Unlimited

Le Conseil de développement mis en place par Montpellier Agglomération a été invité à participer à la réflexion menée sur le projet afin d'enrichir la vision prospective.

De même, le réseau d'animation des acteurs économiques du territoire de l'agglomération de Montpellier, Unlimited (Ambassadeurs), a été associé au projet : lors de la deuxième réunion de la communauté des ambassadeurs du territoire, le 25 mars 2013, au planétarium Galilée, le projet OZ a été présenté, devant environ 140 partenaires du monde économique.

- Les autres acteurs

Plus largement, les acteurs socio-professionnels et habitants de l'agglomération sont invités à prendre connaissance du projet et à participer à sa construction : acteurs économiques, laboratoires de recherche, experts, associations d'usagers, habitants...

2.4.3 Une collaboration privilégiée avec RFF

Située au cœur du projet OZ, la gare nouvelle s'inscrit dans le cadre du Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier. Son nom, révélé le 6 mai 2013 lors du lancement de la concertation publique menée par Réseau Ferré de France, symbolise son ancrage dans le territoire régional : la gare Montpellier – Sud de France. Grâce à cette gare, Montpellier sera à moins de 3 heures de Paris et connectée aux grandes métropoles nationales et européennes.

La gare nouvelle, d'une surface d'environ 10 000m², proposera 8 voies de lignes à grande vitesse sous une dalle de franchissement. Conçue comme un véritable trait d'union de la ville à la ville, au-dessus des infrastructures ferroviaires, ce sera une gare-pont.

A l'intérieur du bâtiment, 1500 m² seront consacrés aux commerces. Des services nouveaux seront proposés aux voyageurs. Les travaux débiteront début 2015 pour une livraison fin 2017, concomitante à la livraison du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier.

L'équipement proposé sera évolutif avec le temps, pour répondre aux évolutions de trafic prévisionnelles : ainsi, seules 4 voies à quai seront construites dans un premier temps, à l'ouverture de la gare en 2017.

La concertation publique sur le projet de création de la gare nouvelle, menée par Réseau Ferré de France, a eu lieu du 6 mai au 6 juin 2013, en même temps que les temps forts des concertations OZ et tram 1. Dans ce contexte, Réseau Ferré de France et Montpellier Agglomération ont étroitement collaboré, afin de faciliter la lisibilité des deux concertations en présentant ensemble, et de manière cohérente, le projet urbain et le projet gare.

Les deux concertations, celle sur la gare nouvelle portée par RFF et celle sur le projet OZ portée par Montpellier Agglomération, ont donc eu lieu en parallèle, avec une participation croisée de chacun à la concertation partenaire. Ainsi, l'Agglomération de Montpellier était présente aux ateliers de concertation (le 23 mai et le 4 juin) et à la réunion publique d'échanges (le 30 mai) sur la gare nouvelle, et RFF a participé (le 21 mai) à l'atelier de concertation et à la réunion publique d'échanges sur le projet OZ nature urbaine.

2.4.4 le projet d'extension de la ligne 1

OZ accueillera la gare nouvelle de Montpellier dès 2017, dont la liaison avec le centre-ville (et la gare Saint- Roch) et l'aéroport via les transports urbains est primordiale. L'extension de la ligne 1 de tramway va ainsi permettre d'offrir un service de transport suffisamment rapide, régulier et ponctuel pour diminuer au maximum les effets de rupture de trajet entre les deux gares. Dans cet esprit, les aménagements liés au prolongement de la ligne de tramway vont participer à la mise en relation des différentes composantes du nouveau quartier entre elles (lycée, pôle d'affaires, logements, commerces, parcs...), et entre ce quartier et les autres équipements de la

ville, en assurant le franchissement de l'actuelle autoroute A9 en direction d'Odysseum. Ils constitueront l'axe central de la ville intense.

La concertation portant sur l'extension de la ligne 1 a été présentée et discutée de manière concomitante avec la concertation sur le projet OZ dans un souci de cohérence et de lisibilité.

3 Les dispositions de la concertation du public

3.1 Les modalités de concertation prévues dans la délibération du 17 janvier 2013

Le cadre règlementaire de la concertation imposait à minima, la mise en œuvre des modalités suivantes :

→ Un dispositif à l'Hôtel d'Agglomération de Montpellier

Mise à disposition du public du dossier de présentation du projet comprenant :

- La délibération n°11349 du 17 janvier 2013, comprenant le plan du périmètre d'étude,
- Un document de présentation du projet, étoffée d'un dossier technique au cours de la période de concertation,
- Un registre pour consigner les observations du public,
- Des panneaux d'information :



Retrouvez la synthèse des remarques émises sur le registre page 36



→ Une réunion publique de concertation, annoncée par voie de presse



Le mardi 21 mai de 17h à 19h30, 120 personnes se sont réunies dans la salle Antigone du Corum, pour assister à la réunion publique OZ Montpellier Nature Urbaine. Cette rencontre ouverte à tous a été l'occasion d'informer et d'échanger avec les acteurs clés et le grand public sur les grands enjeux qui animent la réalisation du projet OZ, et d'expliquer ses objectifs et son ambition pour l'avenir de l'agglomération montpelliéraine.

Déroulé de la réunion publique

1. Accueil par l'animateur et présentation du déroulé de la réunion
2. Film introductif sur le projet
3. Discours d'introduction par Jean-Pierre Moure, Président de Montpellier Agglomération
4. Présentation des grandes orientations du projet par Jean-Pierre Moure et Kees Christiaanse, architecte-urbaniste du projet
5. Trois tables rondes thématiques de 35 minutes chacune
6. Questions / réponses avec le public après chaque table ronde.
7. Clôture par Christophe Moralès, Vice-Président de Montpellier Agglomération délégué à l'urbanisme

« La concertation qui nous réunit aujourd'hui renforcera le sens de ce projet. Nous sommes en train de préparer ce qui sera important en termes de simplicité, de qualité et de services au sein de ce futur quartier. »
Jean-Pierre Moure, Président de Montpellier Agglomération

Le cœur de la réunion était constitué des 3 tables rondes, abordant une des

thématiques phares du projet. Outre des intervenants spécifiques pour chacune, Christophe Moralès, Vice-Président délégué à l'urbanisme et à la politique foncière de Montpellier Agglomération, était présent, en fil rouge.

A retenir : 13 questions ont été posées lors de la réunion illustrant l'envie d'en savoir plus. Malgré quelques doutes ou inquiétudes, concernant notamment la transparence hydraulique et les nuisances sonores, la majorité des questions avaient pour objectif de se projeter concrètement de ces aménagements. Chaque table ronde a fait l'objet d'un nombre de questions assez équilibré (3 / 5 / 5), ce qui démontre bien que chaque élément moteur du projet est un élément vital à sa réussite selon les citoyens. Ceux-ci ont cherché à avoir des informations sur la composition du pôle d'affaires, des exemples de réalisations de la ville intelligente, des informations sur les transports de demain et des éclairages sur le concept de Nature Urbaine.

Retrouvez la synthèse de cette réunion publique page 27 et la présentation PowerPoint d'introduction en annexe

→ Des ateliers thématiques associant les acteurs socio-professionnels

L'Agglomération a souhaité partager et discuter avec les acteurs socio-professionnels, les thèmes fondateurs du projet OZ, pendant une série d'ateliers de discussion visant à écrire, avec leur participation, l'avenir du projet. Ces ateliers se sont déroulés le mardi 21 mai, au Corum de Montpellier, salle Rondelet, de 14h à 16h.

Après une présentation du projet et une discussion autour de la maquette physique menée par l'architecte Kees Christiaanse, les participants ont eu la possibilité de choisir parmi l'une des 4 tables rondes portant chacune sur une thématique propre : **Nature Urbaine, Mobilité, Pôle d'affaires** et **Ville Intelligente**. Chaque table ronde durait environ 45 minutes, et chaque personne présente pouvait participer à deux d'entre elles, et traiter ainsi 2 thèmes, en fonction de son expertise ou de ses centres d'intérêt. En tout 47 personnes étaient présentes.

Tout le long des tables rondes, les participants pouvaient débattre à l'oral et à l'écrit grâce à des post-it qu'ils pouvaient déposer sur un paper-board, afin de répondre à une question posée par thème :

- Nature Urbaine : que signifie pour vous, concrètement, « Nature urbaine » ?
- Pôle d'affaires : quels leviers d'attractivité mettre en œuvre ?
- Mobilité : quels besoins d'intermodalité pour une nouvelle mixité ?
- Ville intelligente : infos et réseaux, pour quoi faire ?

Retrouvez la synthèse des ateliers thématiques page 30 et la synthèse de chaque table ronde en annexe

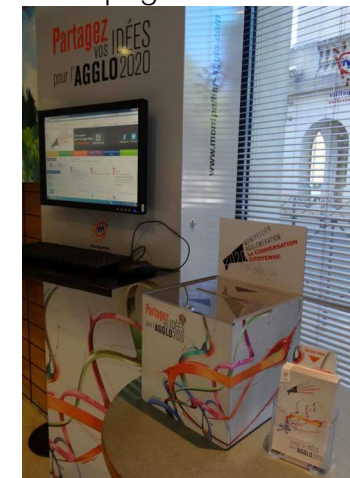
→ Une plateforme d'échanges internet

Le site <http://www.monagglo2020.com/> propose un espace dédié à la concertation OZ. Dès lors qu'ils s'inscrivaient via un identifiant, les internautes pouvaient s'exprimer librement sur le projet OZ.

Une borne interactive Conversation Citoyenne était également en libre accès à la Maison de l'Agglomération, accompagnée d'une boîte à idées dans laquelle la population pouvait glisser ses remarques.

Sur l'ensemble du site, on peut compter **44 remarques et questions** relatives à l'opération urbaine OZ.

De plus, le site de l'Agglo www.montpellier-agglo.com, contient lui aussi des informations sur le projet OZ sur la page d'accueil, dans l'encadré 'GRANDS PROJETS'. Il suffit de cliquer sur le premier lien 'OZ Montpellier Nature Urbaine' pour être renvoyé sur la page dédiée à l'explication du projet.



Retrouvez la synthèse des commentaires OZ du site monagglo2020.com page 37.

3.2 Le dispositif complémentaire d'information du public

Par ailleurs, un processus d'information coordonnée et à grande échelle a été mis en place pour conduire ces phases de concertation concernant ces différentes opérations situées sur des secteurs proches.

Cela a ainsi permis au citoyen de comprendre plus largement la démarche stratégique d'aménagement du territoire portée par la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

→ L'exposition Nature urbaine

L'exposition-phare, événement continu pendant toute la période des temps forts de la concertation, était installée à l'Opéra Comédie de Montpellier. Lieu symbolique situé en plein cœur de ville, ce monument permettait, par son histoire, de faire le lien entre la ville d'hier et la ville de demain.

Cette exposition, inaugurée le vendredi 3 mai 2013, est restée ouverte au public jusqu'à la fin des temps forts de la concertation, le 3 juillet 2013 puis a été prolongée jusqu'au 15 juillet. Pendant cette période, les visites se déroulaient du lundi au samedi, de 11h00 à 19h00, et jusqu'à 20h00 les jours de spectacle.

Lors de l'inauguration, une conférence de presse a eu lieu à 11h00, en présence de Jean-Pierre Moure, Président de Montpellier Agglomération, de nombreux élus, des partenaires institutionnels et des acteurs socio-professionnels du territoire, juste avant l'ouverture des portes au public à 11h30.

Dans le hall de l'opéra, les visiteurs pouvaient découvrir les projets de Nature Urbaine OZ et Ode, ainsi que l'extension de la ligne 1 du tramway à travers des toiles d'informations dévoilant les futurs paysages et possibilités qu'offriront ces projets. Au milieu du hall trônaient deux maquettes, une physique et une virtuelle du projet OZ, où les visiteurs pouvaient au fil des doigts et au fil du regard se promener dans ce qui sera le lieu de vie nouvelle génération. Sur ces deux maquettes, le tracé d'extension de la ligne 1 du tramway était matérialisé par un trait rouge qui permettait à tous de visualiser concrètement cette future voie de mobilité.

L'exposition était ainsi composée de plusieurs supports de communication complémentaires.



chiffres clef

- **6 panneaux** de 2x5 mètres dont :
 - 2 panneaux exposaient le concept de Nature Urbaine, thématique générale commune aux 4 projets de concertation lancés par Montpellier Agglomération : ODE Acte 1, ODE Acte 2, OZ et l'extension de la ligne 1 du tramway.
 - 2 panneaux présentaient les projets ODE Acte 1 et ODE Acte 2.
 - 2 panneaux traitaient des projets OZ et de l'extension de la ligne 1 du tramway.

Destinés à susciter l'intérêt du public, ces outils mettaient en scène des visuels d'ambiance accompagnés d'informations synthétiques et de



- **1 maquette physique** de l'aménagement du projet OZ.

Elle donnait une vue d'ensemble évocatrice et permettait d'ouvrir le dialogue avec le public, suscitant des questions concrètes.



- **1 maquette virtuelle**

Son interface, sous forme d'une table numérique géante, était manipulable par les citoyens. Elle invitait à se projeter dans les futurs aménagements, enrichissant la visite virtuelle de bulles d'informations à la demande.



- **Des plaquettes d'information**

En libre-service, elles expliquaient le projet OZ et le projet d'extension de la ligne 1 du tramway : objectifs, enjeux, programmation, données chiffrées, calendrier de concertation, etc.

- **Une enquête citoyens sous la forme d'un questionnaire**

Elle a permis de recueillir les avis des visiteurs de l'exposition sur le projet urbain sous la forme d'un QCM (questionnaire à choix multiples) et d'une question ouverte. Une urne était à disposition pour déposer ces questionnaires.

- **Une visite guidée**

Une visite guidée a été organisée le lundi 27 mai à 11h. Elle a permis au public de poser des questions concrètes au chef de projet et de se faire expliquer de manière interactive des points incompris des projets, visuels et maquettes à l'appui.

- **Un registre**

Il a permis de recueillir les remarques écrites des visiteurs sur le projet urbain.

Au total ce sont **plus de 1000 personnes** qui ont visité l'exposition

Encadré Tram 1 : Lors de l'exposition, le projet d'extension du tramway a été présenté en tant que point névralgique du développement du territoire avec pour objectif de

relier la gare Saint-Roch et la gare nouvelle, de desservir Oz et de contribuer au développement de transports collectifs et durables.

→ La plaquette d'information OZ

Gratuite et mise à la disposition du public, la plaquette présente les 2 projets et donne toutes les informations nécessaires à la bonne compréhension de ce lieu de vie nouvelle génération. Destinée au grand public, elle se voulait simple et claire, afin d'exposer efficacement le projet aux citoyens.

Ce document présente toutes les composantes du projet : les 200 ha de poumon vert grâce à des exemples précis et illustrés, les différents quartiers de la ville mosaïque vu



par l'architecte, mais aussi l'impact économique qu'aura le projet sur le développement de l'agglomération, la mobilité et la ville intelligente.

Imprimée à 3000 exemplaires, la plaquette d'information a été diffusée :
- aux ateliers de concertation,
- lors de la réunion publique,
- sur les 2 lieux d'exposition.

Elle était également téléchargeable sur le site

Internet de Montpellier Agglomération.

→ Le film de présentation

Un film a été réalisé et diffusé en début de réunion publique. C'est au travers des interventions de Kees Christiaanse, Gueric Péré, Jean-Pierre Moure, et Cyril Meunier, sur fond d'images du futur site du quartier OZ et d'images en 3D, que cette vidéo introduisait le contexte de mise en place du projet urbain, ses enjeux, ses objectifs et ses atouts, autour des 4 thématiques abordées lors de la réunion publique : pôle d'affaires, ville intelligente et mobilité, nature urbaine.

→ Le plan media

L'exposition Nature urbaine et les dates des réunions publiques ont été annoncées dans différent supports :

OBJET : MONTPELLIER AGGLOMERATION • Réunions publiques Oz / Ode
Plan média presse validé

	NB INSERTIONS
x Presse	
• 20 Minutes - édition Montpellier 4 insertions - format page - les 6, 13, 17 & 24/5	4
20 Minutes - Sous-total HT	4
• La Gazette - édition Montpellier 3 insertions en pages actu - format page - les 9, 16 & 23/5	3
La Gazette - Sous-total HT	3
• L'Hérault du Jour - édition Hérault 1 insertion - format page - le 3/5	1
Hérault du Jour - Sous-total HT	1
• Midi Libre - édition Montpellier / Lodève (page 4) / Lunel (pages locales) 1 insertion - format 4x4 - le 3/5	1
• Midi Libre - édition Montpellier chalandise 1 insertion - format page - le 5/5	1
Midi Média - Sous-total HT	2
TOTAL GENERAL	10

En complément des annonces presses, des bannières internet ont été diffusées sur le site Internet de Midi Libre avec un lien sur le site de Montpellier Agglomération sur 3 périodes : du 13 au 16 mai, du 18 au 21 mai et du 24 au 27 mai

Par ailleurs, un supplément réalisé par la rédaction du magazine La Gazette de Montpellier a été édité et encarté dans le numéro du 2 au 8 mai, à 37 000 exemplaires, permettant ainsi de toucher un large public, à la fois pour présenter le projet, mais également pour inviter les citoyens à participer à la concertation.

Enfin, des annonces légales ont également paru dans La Gazette des Communes.

→ Des invitations à chaque grand rendez-vous

- pour visiter l'exposition Nature urbaine :

5000 cartons d'invitation ont été imprimés et diffusés aux personnes figurant sur le fichier protocolaire par Montpellier Agglomération.



- pour assister à la réunion publique :

5000 cartons d'invitation également diffusés



- pour participer à l'atelier :

Une invitation par mail a été adressée à un large fichier d'acteurs socio-professionnels afin de les inviter à participer aux ateliers du 21 mai 2013, de 14h à 16h.

→ Une enquête usagers sous forme de questionnaire

Dans le cadre des temps forts de la concertation, un questionnaire a été réalisé afin qu'un maximum de citoyens puissent exprimer leurs avis et leurs attentes concernant les deux projets soumis à la consultation du public : le projet urbain OZ et le projet d'extension de la ligne 1 du tramway.

Ces questionnaires ont été imprimés à 1000 exemplaires et mis à disposition du grand public sur le lieu de l'exposition *Nature urbaine* à l'Opéra Comédie à Montpellier, du 3

mai au 15 juillet 2013. Les visiteurs étaient invités à répondre à six questions, avec des réponses à choix multiples pour les 5 premières :

- Quelle(s) composante(s) du projet OZ Montpellier Nature Urbaine, trouvez-vous prioritaire(s) ?
- Le plus important dans un pôle d'affaires, c'est (...) ?
- Un poumon vert de 200 ha dans Montpellier, c'est (...) ?
- Quels outils pensez-vous utiliser pour expérimenter la ville intelligente ?
- Aimez-vous l'idée de vivre dans un espace partagé entre logements, bureaux, commerces, nature, services et équipements ?
- Qu'est ce qui pourrait susciter votre intérêt et vous inciter à participer au projet urbain OZ ? (question ouverte)

Au terme de l'exposition Nature Urbaine, **36 questionnaires** ont été recueillis.

Retrouvez la synthèse du questionnaire page 31.

3.3 Les retombées média

Tout au long de la démarche participative, les médias se sont fait l'écho des temps forts de la concertation. Ils ont reçu régulièrement les informations nécessaires à une diffusion auprès du grand public : une fiche de presse a été distribuée lors de l'ouverture de l'exposition le 3 mai 2013 et deux autres sur les concertations OZ et Ode lors des conférences pré conseil.

De plus, dans ses éditions de mai et juin 2013, le magazine de l'agglomération, diffusé à 215.000 ex a publié des informations sur les projets de Nature Urbaine.

11 passages media ont été enregistrés.

- **9** articles parus évoquent le projet urbain OZ, dont 1 sur Internet,
- **1** passage radio,
- **1** passage télé.

Dans ces 11 parutions médiatiques, les thématiques abordées sont de 3 ordres, certains articles évoquant plusieurs thématiques.

- La gare TGV

2 articles ciblent leur propos sur la gare TGV, son ergonomie, son coût, les concertations associées. Il y est aussi question de l'extension de la ligne 1 et de la desserte par les transports de quartier à construire : OZ.

- La Nature urbaine

6 articles sont relatifs à la thématique générique de nature urbaine, et annoncent l'exposition de l'Opéra Comédie.

Ils annoncent également les dates de concertation et/ou réunions publiques relatives à OZ.

- Le projet OZ

2 parutions évoquent les infrastructures routières (déplacement de l'A9), dont 1 interroge les risques de pollution sonore et environnementale.

1 article centre son sujet sur la technologie TIC et le campus créatif. Sont présentées également quelques applications de la ville intelligente et les mesures relatives aux risques d'inondations du secteur.

4 articles explorent le nouveau cadre de vie issu de la mixité d'usages dans le futur quartier OZ.

2 présentent OZ comme un poumon vert et poumon économique de la ville de Montpellier.

Synthèse : La communication autour du projet OZ est souvent abordée de manière globale, via la thématique « Nature Urbaine ». On note à ce sujet une bonne communication des temps forts des concertations des projets de Nature Urbaine. Lorsque les articles sont ciblés sur OZ, l'accent est majoritairement mis sur les innovations à venir, autant dans le mode de vie que dans les prouesses technologiques. Le projet est présenté comme « révolutionnaire ».

Tram 1 : Lorsque l'extension du tram est abordée dans les médias, elle est automatiquement associée à la gare nouvelle. Ce projet a toutefois présenté une présence plus réduite dans la presse, évoquant majoritairement le concept de nature urbaine.

Partie 2 – Les observations recueillies lors de la concertation OZ

1 Grâce à la réunion publique du 21 mai 2013

Lors de la réunion publique 3 tables rondes ont permis de débattre avec le public autour des 3 principes moteurs du projet OZ :

« Pôle d'affaires : quels leviers d'attractivité mettre en œuvre pour valoriser les atouts de notre territoire ? »

Intervenants :

- Jean-Louis Meynet, Consultant, CMN Partners
- André Deljarry, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie
- Gilbert Pastor, Vice-Président délégué au développement économique et à l'emploi, Montpellier Agglomération

Synthèse

Les 3 intervenants ont expliqué pendant cette table ronde de quelle manière le projet urbain OZ va renforcer l'attractivité économique du territoire : Oz va mettre au service des entreprises un espace attractif, fort de la croissance démographique de l'agglomération et de la mixité qu'elle propose. C'est un pôle d'affaires différent de tous ceux existant à l'échelle nationale, car il pourra accueillir habitants, salariés, usagers, services et loisirs, dans un même cadre de vie.

Les 3 intervenants insistent sur les atouts du futur du pôle d'affaires qui se positionnera sur les TIC, le numérique, la e-santé et le e-environnement. Il sera la vitrine de Montpellier à l'international, tout en offrant à ses employés et habitants un espace de travail et de vie où leur confort est au centre des usages.

« Le pôle d'affaires de OZ se situera à un carrefour de communication remarquable (TGV, autoroute, tram) et permettra à ses usagers d'accéder à de nombreux logements dans les villages environnants. » Gilbert Pastor, Vice-Président délégué au développement économique et à l'emploi, Montpellier Agglomération

Questions / Réponses avec le public

Trois questions ont été posées aux intervenants. Il a tout d'abord été question de rassurer le public sur le fait que le projet OZ était soumis à des règles précises en matière de rejet de pollution tout comme les autres zones d'aménagement de la ville. Par ailleurs, ce nouveau pôle d'affaires sera parfaitement complémentaire avec les pôles existants, comme celui d'Euromédecine, il permettra d'accueillir les 100 à 120 entreprises créer chaque année sur Montpellier.

En terme de capacité d'accueil, 400 à 500 logements étudiants seront construits autour de Sup de Co et une nouvelle pépinière, maison des TIC, sera créée.

« Ville intelligente et mobilités : comment faciliter le quotidien des habitants ? »

Intervenants :

- Christophe Moralès, Vice-Président délégué à l'urbanisme et à la politique foncière, Montpellier Agglomération
- Eang Ang Ong, Responsable Ville Connectée, IBM
- Virginie Wagner, Chef de Projet Gare Nouvelle, Réseau Ferré de France

Synthèse

La ville intelligente est un projet ambitieux porté par Montpellier Agglomération, dont l'objectif est d'améliorer la qualité de vie des montpelliérains ; notamment en facilitant l'utilisation des transports pour une mobilité simple et efficace pour tous.

Cette deuxième table ronde vise à mettre en lumière les principes fondateurs d'une ville intelligente dans un contexte durable qui aborde nature, gestion des flux, et mobilités. Le projet mise sur une capacité à équiper notre territoire en données numériques et en technologies pour faciliter la mobilité, l'information, la mise en réseau d'énergie. Constructions durables, faible consommation, approche transversale, ville ouverte dynamique et implication des usagers sont les clefs de la réussite de la cité intelligente.

Outil de mobilité des territoires à l'échelle régionale, nationale et européenne, la gare est un élément fondateur du bon fonctionnement de OZ. Infrastructure structurante, elle constituera à la fois une porte d'entrée du territoire, au niveau macro, et un lien entre le Nord et le Sud de la ville séparés par l'autoroute et la LGV, au niveau micro. Pensée ainsi comme un lien entre les territoires, elle sera au cœur de l'intermodalité, constituant un nœud de connexion entre les différents réseaux de mobilité : trains, tramway, bus, taxi, parking vélos, parking de covoiturage, etc.

Le projet d'extension de la ligne 1 du tram participe à la réalisation de ce pôle intelligent de connexions, en assurant le lien indispensable à la constitution d'un véritable hub d'échanges : la liaison entre les deux gares.

« Le projet OZ a été conçu en perpendiculaire d'un grand couloir d'infrastructures de transport, pour retisser le territoire. [...] L'attractivité de ce territoire sera clairement renforcée par la proximité des deux gares et de l'aéroport. » Christophe Moralès, Vice-Président délégué à l'urbanisme et à la politique foncière, Montpellier Agglomération

Questions / Réponses avec le public

5 questions ont été posées aux intervenants. Cette nouvelle gare, principalement dédiée au transport de grande distance, sera complémentaire avec la gare Saint-Roch, qui concentrera le trafic régional. Cette complémentarité sera renforcée par la connexion qui sera faite via la ligne 1 du tram. Une liaison qui permettra par ailleurs de créer un hub intelligent entre les deux gares, certes, mais aussi l'aéroport. Ce nouveau réseau de transport sera accompagné par un développement de systèmes

informatiques venant en aide aux citoyens d'optimiser leurs mobilités (en 2014, par exemple, une application multimodale prédictive permettra aux citoyens de connaître l'état du trafic en temps réel).

« Nature urbaine ou comment réussir l'alliance entre la nature et la ville ? »

Intervenants :

- Cyril Meunier, Maire de Lattes, Vice-Président délégué à la lutte contre les inondations, Montpellier agglomération
- Mickael Delafosse, Délégué à l'Urbanisme et à l'Aménagement durable, Ville de Montpellier
- Nadia Herbreteau, Paysagiste, Agence Ilex
- Coline Perrin, Chargée de recherche, INRA

Synthèse

Cette dernière étape de la réunion publique explique qu'agir dans cette zone permettra d'investir favorablement dans l'intérêt de la ville et lui éviter de subir les nouvelles infrastructures associées à un urbanisme non maîtrisé.

« Toute l'intelligence du projet OZ repose sur le fait que nous avons transformé les contraintes en atouts. » Cyril Meunier, Maire de Lattes, Vice-Président délégué à la lutte contre les inondations, Montpellier agglomération

Le projet lauréat est riche d'un espace végétal conséquent qui permet d'atténuer l'impact de ces nouvelles infrastructures et de gérer les problématiques hydrauliques du site.

« Dans le projet OZ, Kees a écrit une ville mettant en harmonie l'habitat, les activités économiques et la nature. » Mickael Delafosse, Délégué à l'Urbanisme et à l'Aménagement durable, Ville de Montpellier

Un des objectifs prioritaires de la ville de demain est le confort des habitants. Aussi, l'ensemble des usagers doivent pouvoir jouir de cette nature originelle muée en espaces verts fonctionnels infiltrés dans le quartier OZ, composant avec les bureaux, les logements, les commerces, jusqu'à devenir de véritables pièces paysagères. Les concepteurs donnent le nom d'inversion du regard à cette armature verte faite de nature et d'agriculture, puisque c'est cette nature qui structure l'aménagement du quartier, et non le quartier qui dicte ses contraintes à la nature.

« Les citoyens ne cherchent pas seulement une nature à regarder, mais souhaitent la toucher et l'investir. » Coline Perrin, Chargée de recherche, INRA

Questions / Réponses avec le public

5 questions ont été posées aux intervenants. OZ prend en compte toutes les contraintes hydrauliques et sonores, le projet mettra en scène un front urbain en bordure des infrastructures en guise d'écran de protection et les risques d'inondations soient réduits et gérés, et l'eau protégée de la pollution. Le patrimoine historique et

paysager sera mis en valeur, à l'instar du château de la Mogère, qui bénéficiera d'une intégration paysagère spécifique.

Le projet OZ fera preuve d'innovation en mêlant l'agriculture, l'alimentation et la nature dans l'intra-urbain pour répondre à la demande forte d'une alimentation saine, de qualité et de proximité.

La nature sera accompagnée d'infrastructures sociales nombreuses allant des établissements scolaires aux maisons de retraites, mais aussi, par environ 1000 entreprises.

Tram 1 : Le projet d'extension de la ligne 1 du tram a été présenté lors de la deuxième table ronde, traitant du thème « Ville intelligente et Mobilité ». Il a fait l'objet de 2 questions, abordant la question du réseau en étoile du tram montpelliérain et de la constitution d'un hub. La liaison entre les deux gares apparaît comme indispensable à la réussite du programme global OZ / gare nouvelle.

Retrouvez la présentation PowerPoint d'introduction en annexe

2 Grâce aux ateliers thématiques du 21 mai 2013

Pour chaque atelier, le dialogue a été engagé facilement.

Atelier Nature Urbaine.

L'alliance de ces deux termes suscite beaucoup d'attentes et d'interrogations. La nature devra avoir un rôle au sein du projet OZ (loisirs, agriculture, rétention, protection phonique, etc.). Les rapports entre la nature et l'urbain et la nature et les citoyens sont au centre du débat. Il y'a un véritable désir des citoyens de pouvoir avoir un contact physique avec la nature, qu'elle soit accessible. Cette présence naturelle dans un contexte urbain peut éveiller une conscience écologique collective et permettre à tous d'interagir avec les espaces verts.

En tout, 20 personnes ont participé à l'atelier Nature Urbaine

Atelier Pôle d'affaires.

Nombreux sont ceux qui se félicitent de l'arrivée du pôle d'affaires et de son impact sur la renommée de la ville. Ce pôle devra être une vitrine haut de gamme dont le campus créatif sera la figure de proue. Il devra permettre le développement économique de la ville et la faire rayonner internationalement.

Son intégration à proximité d'un espace majoritairement naturel est saluée, ce pôle d'affaires sera aussi un lieu de bien-être

En tout, 17 personnes ont participé à l'atelier Pôle d'affaires.

Atelier Mobilité.

C'est la thématique inhérente à l'ensemble du projet, OZ doit être multiconnecté. Le stationnement doit y être intelligent et la mobilité facilitée par de nombreux services annexes.

Tous les modes de transports doivent y être présents et efficace. Pour cela, l'information sera le facteur clé de succès grâce à une information en temps réel sur les horaires, les parkings. L'information peut mener à une mobilité durable

En tout, 18 personnes ont participé à l'atelier Mobilité.

Atelier Ville Intelligente.

Le concept de Ville Intelligente suscite attente et craintes. Si beaucoup se félicitent que les progrès technologiques soient au service des citoyens et participent à faciliter leur quotidien grâce à une information mutualisée et prédictive, certains pointent du doigt des possibles problèmes de sécurité concernant le stockage des données et à la propriété de celles-ci.

En tout, 18 personnes ont participé à l'atelier Ville Intelligente.

Retrouvez la synthèse de l'atelier de concertation en annexe

3 A travers l'enquête usagers

36 questionnaires ont été recueillis à l'issue de la concertation OZ. Ci-dessous, pour chaque question, une analyse quantitative et qualitative a pu être réalisée.

Question 1 : Les composantes prioritaires du programme

Les usagers accordent une large priorité au transport, *coché 24 fois*.

Les préoccupations suivantes sont la nature, le logement, et l'emploi, respectivement *cochés 18, 17 et 15 fois*.

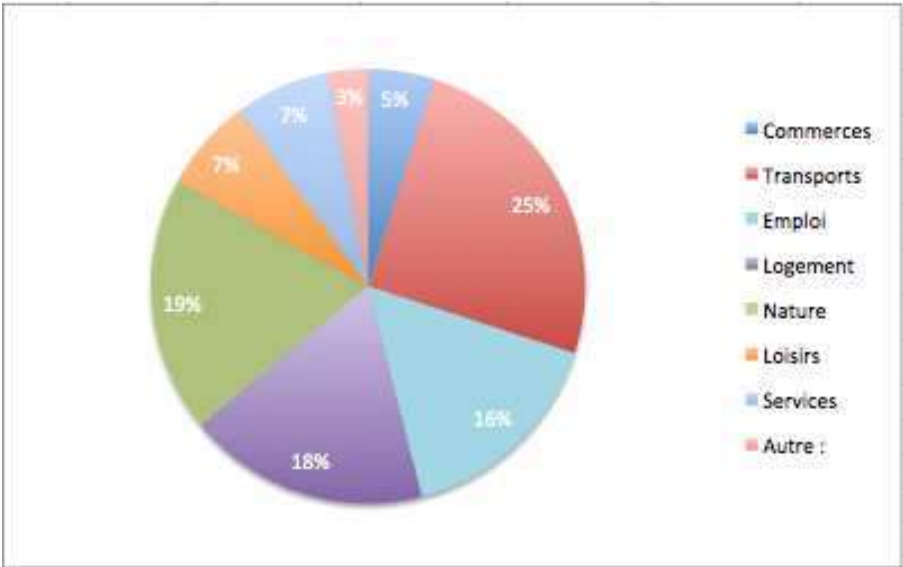
Avec 7 croix chacune, les composantes loisirs et services, ont moins d'importance aux yeux des usagers.

Enfin, avec un faible cumul de 5 croix, le commerce n'est pas la préoccupation principale.

La réponse 'Autre' de rédaction libre met en avant chez quelques citoyens un désir de mettre l'accent sur la propreté, la circulation et les interconnexions. Une personne estime que le quartier ne doit pas faire l'impasse sur aucun des éléments et être un "savant mélange des 7 composantes".

Synthèse : Cette question révèle que les citoyens aspirent à une vie quotidienne simple et douce. Les citoyens semblent accorder une importance toute particulière aux besoins premiers de la vie quotidienne – se déplacer, évoluer dans un environnement vert, se loger, travailler – avant même de penser au temps libre et aux usages secondaires (services, commerces), jugés non indispensables.

Question 1 : *Quelle(s) composante(s) du projet OZ Montpellier Nature Urbaine, trouvez-vous prioritaire(s) ?*



Question 2 : *Autour du pôle d'affaires*

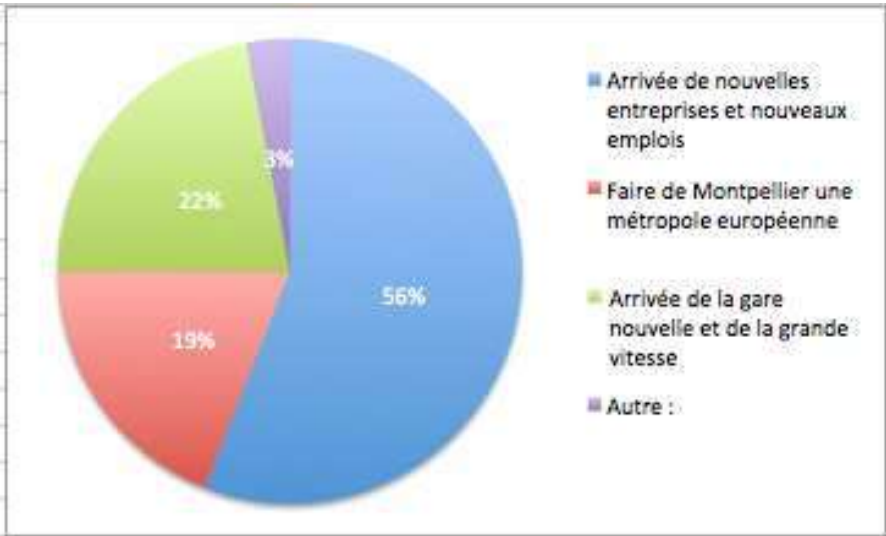
Les usagers attendent du pôle d'affaires qu'il génère de nouveaux emplois grâce à l'arrivée de nouvelles entreprises, *coché 20 fois*.

Respectivement *cochées 8, et 7 fois*, l'identité de métropole européenne et l'arrivée de la LGV ne sont pas primordiales.

La réponse ouverte soulève chez un participant l'inquiétude de voir s'élever un quartier vide.

Synthèse : Cette question montre que les citoyens sont préoccupés par la situation de crise économique actuelle. Ce qu'ils attendent d'un pôle d'affaires bien avant la renommée de la ville ou l'arrivée du TGV dans le quartier, ce sont des emplois.

Question 2 : *Le plus important dans un pôle d'affaires, c'est :*



Question 3 : *Les bénéfices d'un poumon vert*

Le poumon vert de OZ est avant tout composé d'espaces de découverte relaxants, près de chez soi (*coché 22 fois*), et qu'il sera l'occasion de vivre en harmonie avec l'environnement (*coché 20 fois*).

Avec moitié moins de réponse, la ville en pleine nature, *cochée 11 fois*, est ce qui séduit le moins les personnes interrogées.

Le développement durable (*coché 16 fois*) est un bénéfice du poumon vert devant lequel les usagers se montrent concernés.

La canalisation des pollutions sonores et visuelles, *cochée 13 fois*, est un peu moins préoccupante pour les citoyens.

Les réponses libres renvoient à deux types de réaction distincts : 2 personnes pensent que c'est nécessaire, urgent mais que c'est un minimum encore insuffisant. Une troisième exprime que *c'est une bonne chose !*

Synthèse : Cette question souligne une nouvelle fois le désir d'une vie en harmonie avec la nature chez des citoyens en quête de sensations déclenchées par l'immersion dans l'environnement – apaisement, sensation d'harmonie à travers un quotidien rythmé par les saisons, partage. Les bénéfices liés à la gestion des pollutions de tout ordre ne semblent pas, étonnamment, tant une priorité, tout comme les notions plus conceptuelles de ville en pleine nature.

Question 3 : *Un poumon vert de 200 ha dans Montpellier, c'est :*



Question 4 : Les outils de la ville intelligente

Alors que 9 personnes n'ont pas donné d'avis, les informations relatives aux transports (coché 20 fois) et aux risques d'inondation (coché 11 fois) sont les outils qui suscitent le plus d'intérêt chez les participants.

La question énergétique (coché 7 fois) et les outils relatifs aux commerces ont remporté moins de succès.

Synthèse : Cette question met avant un réel intérêt pour la logistique quotidienne et la vie concrète. Le public interrogé aspire à voir ses habitudes simplifiées, notamment au niveau de ses déplacements.

Question 4 : Quels outils pensez-vous utiliser pour expérimenter la ville intelligente ?



Question 5 : Vivre dans la mixité

La plupart des participants sont plutôt ouverts ("pourquoi pas" coché 15 fois) à l'idée de vivre dans un espace partagé entre plusieurs usages.

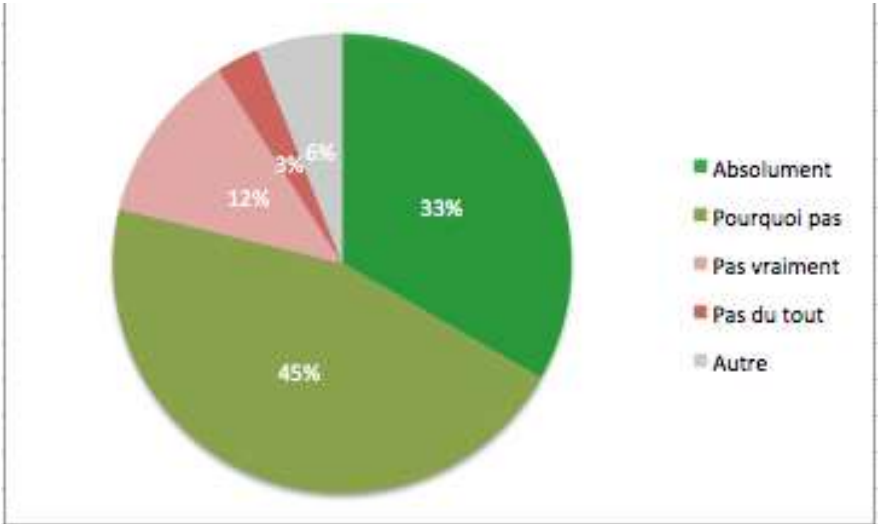
Certains d'entre eux se sont montrés très enthousiastes ("absolument" coché 11 fois) et très impliqués vis-à-vis de cette vision de la ville.

Une seule personne sur les 36 comptabilisées se montre hermétique face à la perspective de changer ses habitudes.

2 personnes ont répondu à la question ouverte. L'une est intéressée à condition qu'il ne s'agisse pas d'une cité dortoir et que le projet tienne ses promesses en termes de réduction de temps de déplacement ; la deuxième pense que la notion de ville est inhérente à une telle façon de vivre et a très envie de participer au projet.

Synthèse : Révélatrice d'une opinion générale très positive sur le projet, cette question souligne que les personnes interrogées sont prêtes, à 78%, à envisager une nouvelle façon de vivre la ville, dont la mixité est le fer de lance.

Question 5 : Aimez-vous l'idée de vivre dans un espace partagé entre logements, bureaux, commerces, nature, services et équipements ?



Question 6 : Les leviers d'attractivité pour inciter à participer au projet

Les 17 réponses à cette dernière question, ouverte, sont de plusieurs ordres :

- 4 ciblent la mixité de fonctions, la proximité, l'intermodalité et la cohérence qui doit cimenter l'ensemble.
- 2 soulèvent des attentes vis-à-vis de logements accessibles et d'investissement fonciers abordables.
- 1 est relative au développement des énergies renouvelables dans le quartier.
- 1 touche à l'architecture, qui doit veiller à éviter la segmentation de la ville.
- 1 semble pointer un conflit générationnel : « il faut être jeune pour pouvoir habiter dans un tel quartier ».
- 2 usagers expriment leur enthousiasme quant au projet mais ne soulignent pas d'éléments spécifiques susceptibles de motiver leur participation.
- 1 citoyen formule sa préférence pour le centre ancien et ne manifeste donc pas d'envie d'habiter OZ.
- 5 réponses dépassent le cadre du projet OZ dont 3 portent sur la gare nouvelle, Elles révèlent un désir de voir une gare qui donne une image « honorable » de la ville. On s'attend à une gare fonctionnelle comportant suffisamment d'accès, d'espaces d'attente avec des sièges, de stationnements, d'abris, d'escalators et d'ascenseurs. A deux reprises, les gares d'Avignon et de Valence sont citées en contre-exemple.

Synthèse : Cette question ouverte met en avant la richesse et la diversité des points de vue des usagers, chacun trouvant dans le projet un élément de prédilection propre. Elle reflète également le niveau d'exigence fort des futurs habitants, qui s'attendent globalement à ce que le projet tienne ses promesses et révolutionne positivement leur façon de vivre, niveau d'exigence à la hauteur de l'ambition du projet.

Encadré Tram 1 : Selon les citoyens les transports sont l'une des composantes prioritaires du programme, l'extension de la ligne 1 est donc vitale pour que le projet soit unanimement accepté par les citoyens. Tout au long du questionnaire, apparaît en effet la volonté citoyenne de voir les modes de vie actuelle simplifiés, notamment la mobilité.

4 A travers le registre

Deux registres ont été mis à la disposition du grand public sur le lieu de l'exposition Nature Urbaine à l'Opéra Comédie de Montpellier, et à l'exposition à l'hôtel d'agglomération, afin qu'il puisse s'y exprimer sous forme de remarques, requêtes, conseils, ou opinions de tout ordre relatives au projet OZ et à l'extension de la ligne 1 du tramway.

23 avis ont été recueillis sur le registre. Une majorité de participants a très bien compris que Montpellier Agglomération, compte tenu de son fort attrait, devait sans plus attendre lancer des projets urbains d'envergure pour rester, dans les années à venir, une ville agréable à vivre. Les personnes qui se sont exprimées espèrent vivement l'aboutissement du projet et encouragent Montpellier Agglomération à aller jusqu'au bout.

Diverses remarques sont à souligner :

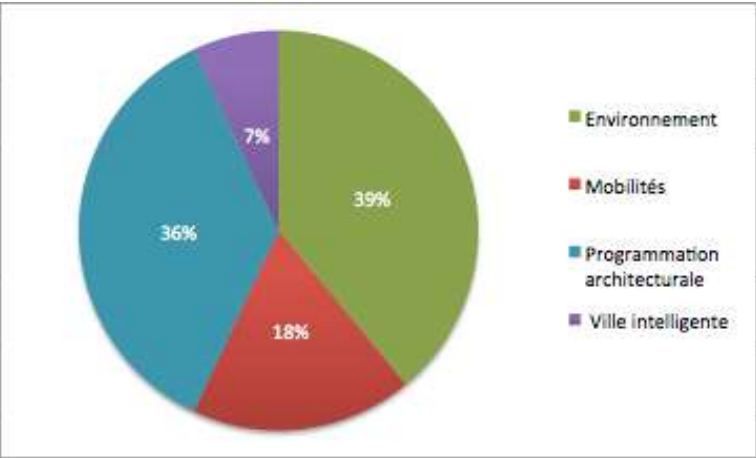
- Les noms anglais donnés dans le projet Nature urbaine (résidences Urban Park, espace vert Olive Strip, par exemple) ne suscitent pas l'adhésion. Des termes français seraient beaucoup mieux perçus par les montpelliérains.
- Le développement de la zone Sud de l'agglomération est vraiment perçu comme incontournable, mais cela ne doit pas se faire au détriment de la zone Nord de Montpellier, qui doit aussi rester dynamique. Par ailleurs, les nouveaux aménagements doivent impérativement être couplés avec la création de liaisons avec le Nord de la ville et le centre historique.
- La préservation de la nature est au cœur des préoccupations. On note l'inquiétude quant au risque d'empiètement des immeubles sur des terrains encore sauvages et la crainte de voir l'environnement pollué par trop de constructions. L'économie d'espace reste une priorité.

Encadré Tram 1 : 4 observations sur le registre ont évoqué le tram. Par exemple, l'efficacité des déplacements en tramway sur de longues distances (mer / centre-

ville) est remise en question par 1 personne, car le tramway n'est pas perçu comme un moyen de transport rapide. Par ailleurs, le fait que la ligne 3 du tramway n'aille pas jusqu'à la plage est jugée comme étant une « aberration » par 1 personne

5 A travers le site de la Conversation Citoyenne

Les commentaires sur le projet urbain OZ postés sur le site de conversation citoyenne, peuvent être regroupés selon 4 grandes thématiques :



17 remarques sur l'environnement, dont 2 à propos du concept de nature urbaine :

Nature Urbaine, l'alliance de ces deux mots pourtant opposés semble floue aux yeux de deux internautes : les 2 commentaires à ce sujet demandent des précisions sur le concept.

En parallèle, on observe deux types de réactions face à la composante environnement du projet OZ.

Une première partie des internautes se montre très enthousiaste et démontre que les citoyens sont en demande d'espaces verts associés à divers usages. Sur ce thème, les internautes se veulent force de propositions et n'hésitent pas à faire connaître leurs attentes et désirs : des animaux ; des pistes cyclables vertes, ludiques et familiales ; des aménagements spécifiques aux loisirs de la pêche ; des jardins partagés ; des ruches et des potagers sur les toits ; des espaces pique-nique à proximité des bureaux.

La dualité d'usage des espaces verts est saluée : par les travailleurs en semaine et par les familles résidentes les week-end. Enfin, un usager pense qu'accorder une attention particulière au château de la Mogère serait un bon moyen de redonner toute sa splendeur à la nature.

La seconde partie des internautes adopte une attitude de surprotection vis-à-vis de cette nature, qu'ils considèrent malmenée. Pour eux, la nature n'est pas du domaine de l'architecture. Beaucoup craignent que l'urbain prenne le pas sur la nature en faisant disparaître le dernier espace vert, et ses ressources naturelles, entre Montpellier et

Lattes. Il est aussi demandé que les constructions soient labellisées, afin que l'impact sur l'environnement soit minimal.

16 remarques sur la programmation architecturale du quartier OZ

Les commentaires des internautes en termes de programmation sont très nettement axés sur la culture. Il y a un désir concret de laisser une place de choix à l'art au sein du projet OZ via de sculptures modernes, de musées, et d'équipements publics culturels. Des fontaines seraient également très appréciées, en guise de symbole d'entrée de ville.

La mixité des usages bureaux-commerces-logements est vivement demandée. On souhaite voir apparaître dans ce quartier un véritable centre d'affaires comprenant une à deux tours monumentales.

Enfin, il semble important de considérer la place des personnes à mobilités réduites dans ces nouveaux aménagements afin de prévoir des dispositions spécifiques à leur confort au quotidien (stationnement, cartes de priorité...).

7 remarques concernent les qualités esthétiques des futures constructions de OZ. Selon la majorité, on devrait y retrouver des bâtiments très hauts, type gratte-ciels, afin de construire une ville qui grandit et ne s'étale plus. Il est aussi proposé de construire une citée futuriste offrant des immeubles connectés entre eux par des passerelles.

A travers une vision moins monumentale de la ville de demain, d'autres usagers aspirent à des constructions écologiques, qui présenteraient des façades végétales associées à des matériaux nobles et naturels (bois ou pierre).

8 remarques sur la mobilité

De manière générale, les internautes insistent sur la nécessité de favoriser les transports publics doux, en considérant le contexte environnant et tous les usages associés. Les déplacements doux doivent pouvoir se faire de manière agréable, quel que soit le climat, et quel que soit l'heure, grâce à des horaires et des équipements adaptés (abris, parcs à vélos, etc.), afin de plonger véritablement le projet dans la nature urbaine et diminuer l'usage de la voiture.

5 remarques concernent les infrastructures routières. Le déplacement de l'autoroute A9 suscite encore des réactions. Un commentaire suggère un doublement de l'A9 dans l'emprise élargie de l'actuelle.

En parallèle, 2 personnes se préoccupent de la gestion du bruit et du coût de la mise en place de protections sonores (« une couverture de l'autoroute »).

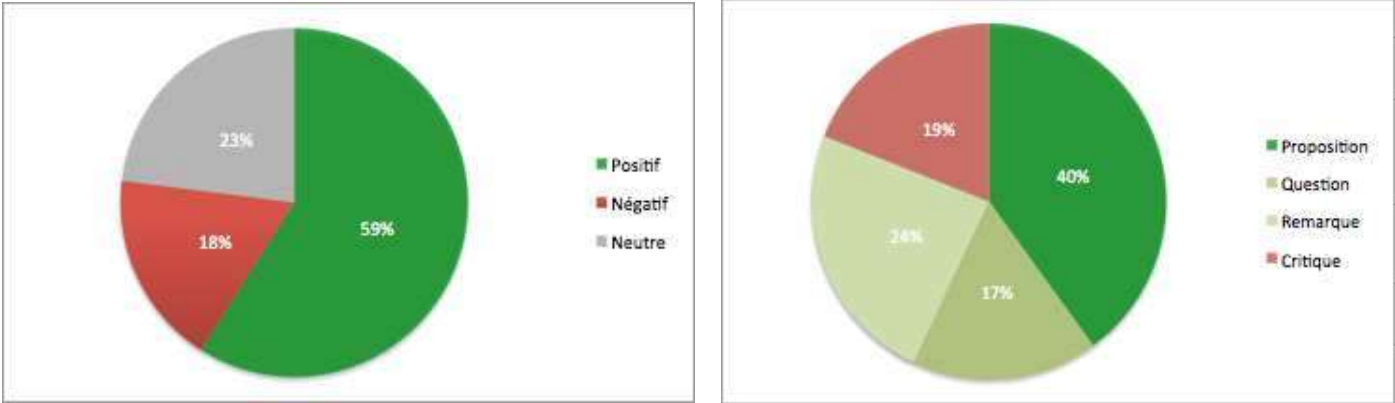
Enfin, une personne s'interroge sur la réelle possibilité d'habiller l'autoroute et le contournement ferroviaire pour qu'ils se noient complètement dans le paysage, ou si l'envisager relève de l'utopie.

3 remarques sur la ville intelligente

Alors qu'un internaute est en demande d'exemples concrets de services mis en place dans le cadre de la ville intelligente, deux remarques révèlent une inquiétude vis-à-vis du concept. Il semble que l'on puisse être effrayé face à un monde « robotisé », envahi par des « gadgets » trop chers et pas forcément utiles, un monde dans lequel on agit depuis des écrans numériques.

Néanmoins, il est apprécié que les nouvelles technologies soient au service de l'écologie et du quotidien.

Synthèse : Les commentaires rédigés sur le site de « conversation citoyenne » de Montpellier sont globalement positifs (59%), révélant ainsi une bonne acceptation du projet urbain OZ ; seules 18% des observations sont négatives. Les remarques publiées soulignent une volonté de s'impliquer de la part des habitants qui font de nombreuses propositions (40%), et expriment clairement leurs attentes vis à vis de ce futur pôle urbain. S'ils donnent des lignes directrices, ils formulent également quelques critiques ou inquiétudes (19%), notamment quant à la place de la nature, les usages concrets et les ambiances du futur quartier.



7 remarques sur l'extension du tram et en référence à la gare nouvelle

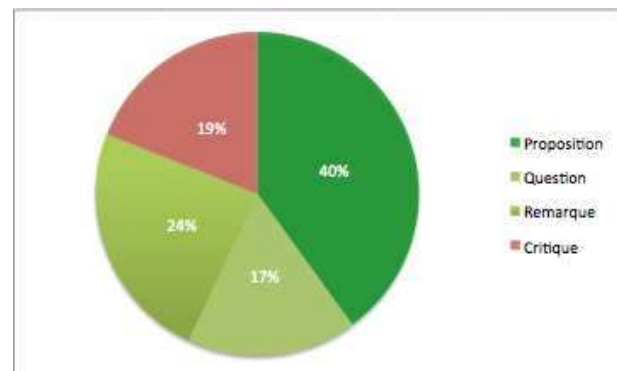
L'extension de la ligne 1 du tram est très bien perçue par les citoyens, qui souhaitent même qu'elle soit prolongée jusqu'à l'aéroport. En revanche, certains craignent l'engorgement de cette ligne qui ne pourra pas, selon eux, absorber l'intégralité du trafic. Certains suggèrent de réfléchir à la création d'un embranchement de la ligne 3 vers la gare TGV, ou encore de connecter les lignes 1 et 3 à Boirargues.

Partie 3 – Conclusion

1 Des points clés pour assurer la réussite du projet

A l'issue de ces séances de concertation et des échanges ayant eu lieu aux diverses occasions offertes aux habitants et aux acteurs socio-professionnels de s'exprimer, il apparaît un souhait général pour que le projet se réalise avec des points clefs pour en assurer la réussite qui ont été décrits par les participants.

Les participants au temps fort de la concertation sur les projets Oz et d'extension de la ligne 1 du tramway ont globalement fait preuve d'enthousiasme et ont livré leurs idées et leurs aspirations pour ces projets.



« Heureuse de voir l'évolution de ma ville de naissance »

Sur le site monagglomero2020.com, 81% des interventions sont positives et témoignent d'un intérêt certain pour le projet. Les propositions représentent 40% des propos tenus sur le site, ce qui démontre que les citoyens veulent participer au développement de leur ville.

Parmi ces propositions, certaines touchent l'architecture, la programmation du quartier, et bien sûr l'environnement.

Parmi l'ensemble des avis recueillis lors de la concertation, sur les registres, les questionnaires usagers, le site internet, les ateliers de concertation et la réunion publique, 3 composantes majeures sont primordiales aux yeux des citoyens pour la réussite du quartier OZ avec une constante : la **simplicité du quotidien**.

- La mobilité

Le projet OZ a été pensé pour améliorer le vivre ensemble. Le confort, la facilité des transports est au cœur des attentes des citoyens de l'agglomération.

Les habitants demandent que tous les modes de déplacements soient disponibles dans ce nouveau lieu de vie : le tramway, la grande vitesse, les modes doux, pour que

OZ soit au cœur de l'intermodalité et du hub montpelliérain reliant les deux gares et l'aéroport.

La composante ville intelligente, qui va favoriser cette amélioration de la mobilité des citoyens, grâce à la mutualisation des informations des différents réseaux de transports de l'agglomération, suscite ainsi l'intérêt, même si elle n'est pas toujours bien comprise.

« Portez les réflexions sur les modes de déplacements utilisés en fonction de la ville. Par exemple la voiture et le tram pour le quartier d'affaires, le vélo pour les citées étudiantes et la marche pour les habitations »

Tram 1 : Le projet d'extension de la ligne 1 du tram est attendue : la liaison entre Odysseum et la gare nouvelle, et donc entre St-Roch et la gare nouvelle, semble indispensable et constitue même un minimum, tant les citoyens sont nombreux à demander un tramway jusqu'à la mer.

- La nature

A la fois état d'origine du site à bâtir et composante structurante du projet OZ, la nature est aussi grandement plébiscitée par les citoyens. Ils se montrent séduits par la possibilité de vivre en ville tout en profitant d'un cadre de vie naturel. Cette nature doit répondre à une grande diversité d'usages. Des jardins familiaux, des petits potagers, des aires de pique-nique, des cultures botaniques, des chemins cyclables verdoyants, des promenades ombragées, des coins détente pour les employés en semaine et ludiques pour les familles le week-end... En prime, la gestion des crues par des plaines de rétention est perçue comme un élément positif.

La nature est ainsi sollicitée autant pour le confort des usagers que pour des raisons de logistique urbaine ou de protection de l'environnement.

« Des ruches et des jardins sur les toits ! Que la nature reprenne ses droits ! »

« Il ne faut pas penser qu'à l'esthétique du paysage, on a envie de la toucher. Il faut chercher le contact avec la nature »

- Un lieu de vie, et d'emploi, pour les montpelliérains

Le projet OZ doit être au service des montpelliérains et ancré dans les réalités quotidiennes. En effet, ce que les citoyens attendent de ce nouveau quartier ce sont des logements et de l'emploi. Ils souhaitent des logements accessibles et bien situés, des emplois en nombre susceptibles de favoriser l'économie à échelle locale, une vie simple où tout est facilité, où tout est accessible à tout le monde. Aussi, la richesse du programme du quartier Oz, qui tend à rapprocher les logements, les bureaux, les commerces, les services quotidiens, dans un même espace, va dans ce sens et suscite ainsi une adhésion spontanée.

Le pôle d'affaires et la ville mosaïque viennent bien répondre à ces attentes, avec les 300 000 m² réservés au bureau, pour environ 1 000 entreprises et 15 000 emplois, et

les 5 000 logements individuels et collectifs qui pourront accueillir les montpelliérains.

« Un projet ambitieux, respectueux de l'environnement et nécessaire au développement économe de l'agglomération : une vraie réussite ! »

« Il faut jouer la carte de la vitrine et de l'excellence, en passant par la recherche, les labos et les instituts »

« OZ doit donner envie de découvrir l'ensemble du territoire de l'Agglo et même au-delà »

2 Précisions sur les objectifs et la programmation prévisionnelle

A l'issue de l'ensemble du processus de concertation tel que défini ci-dessus, il ressort des validations et des précisions sur les objectifs et la programmation prévisionnelle.

Cette concertation permet de constater la cohérence des objectifs proposés, l'adhésion des acteurs et des populations au projet présenté, malgré certains questionnements exprimés soit dans la réunion publique soit dans les registres mis à disposition.

De ce fait, les objectifs et le périmètre de l'opération OZ Montpellier Nature Urbaine arrêtés par délibération n°11349 du 17 janvier 2013 ne nécessitent pas d'être modifiés.

3 Et après ?

Montpellier Agglomération poursuit le travail d'échanges engagé avec les partenaires institutionnels, les acteurs économiques et les habitants. Rencontres régulières de maîtrise d'ouvrage, réunions d'échanges, « conversation citoyenne » permettront de continuer à définir les orientations dans le cadre du projet d'ensemble et de l'engagement d'opérations d'aménagements successives.

Ainsi, afin d'engager ce processus en phase avec les enjeux liés à la mise en service, dès 2017, de la Ligne Grande Vitesse (CNM) et de la gare Montpellier Sud de France d'une part, de l'autoroute déplacée d'autre part, il est envisagé aujourd'hui l'organisation et la mise en oeuvre d'une première opération dans un cadre maîtrisé sous forme de ZAC au sens des dispositions des articles L 311-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Dès à présent et préalablement à l'engagement de ce projet de ZAC, la Communauté d'Agglomération de Montpellier souhaite poursuivre le dialogue avec les acteurs et engager la procédure de concertation préalable avec la population sur ce projet.

La concertation OZ en chiffres :

Plus de 1.000 visiteurs à l'exposition Nature Urbaine
260 participations
7h de réunions d'échanges
40.000 documents d'information diffusés

Annexes

1- Délibération du 30 Octobre 2012 (Montpellier Agglomération)

Délibération n° 11196

URBANISME ET POLITIQUE FONCIÈRE – COMMUNES DE MONTPELLIER ET DE LATTES - QUARTIER OZ MONTPELLIER NATURE URBAINE - CRÉATION D'UNE OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT - PROPOSITIONS D'OBJECTIFS ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION - APPROBATION

M. C. MORALES, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, délégué à l'Urbanisme et Politique Foncière, rapporte :

Situé sur le territoire des Villes de Montpellier et de Lattes, entre l'autoroute A9 et le quartier de Boirargues, le site de la Méjanelle va accueillir la gare nouvelle de Montpellier, projet lié à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse « Contournement Nîmes Montpellier » (CNM). Ce site occupe une position clé à l'articulation entre le développement urbain de Montpellier vers la Mer et le corridor de transports languedociens et fait partie à ce titre des 11 sites stratégiques identifiés au SCOT de l'agglomération de Montpellier.

Le quartier « OZ Montpellier Nature Urbaine », autour de la future gare TGV, s'intègre dans le territoire labellisé Ecocité et constitue à ce titre un lieu d'innovations, à vocation d'exemplarité au plan national, en matière de développement durable.

Les enjeux s'attachant au projet « OZ Montpellier Nature Urbaine » sont importants pour le devenir de la Communauté d'Agglomération de Montpellier puisqu'il s'agit de créer à la fois un nouveau quartier autour du pôle d'échange multimodal et le « poumon » économique et de nature urbaine de la métropole montpelliéraine.

Il convient d'associer la population et les acteurs concernés à l'élaboration du projet urbain et aux études relatives à la première opération d'aménagement à engager autour de la future gare TGV et de définir pour cela les objectifs et modalités de concertation avec le public conformément aux dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme. Celui-ci dispose notamment que doivent être associés, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, dont les représentants de la profession agricole.

L'avis des communes de Montpellier et de Lattes sera sollicité sur les modalités de concertation proposées par la Communauté d'Agglomération, maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement.

Le périmètre objet de la concertation du public en vue de l'opération d'aménagement « OZ Montpellier Nature Urbaine » représente une superficie totale d'environ 350 ha situées sur les territoires de Montpellier et de Lattes.

Il est délimité suivant le plan joint.

Il est proposé de retenir, pour la réalisation de cette opération, les objectifs suivants :

- Mettre en œuvre un projet urbain de nouvelle génération associant à de grands équipements métropolitains, des bureaux, des logements, des commerces et des services, notamment de loisir et de détente, ainsi que de grands poumons verts et paysagers de « nature urbaine » ;
- Faire du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare TGV, le cœur d'un « hub » de dimension régionale et métropolitaine formé par les deux gares ferroviaires et par l'aéroport, connecté au Port de Sète-Sud de France ;
- Réaliser et promouvoir un pôle d'affaires et un Campus créatif de nouvelle génération, ouverts sur l'Europe du sud et sur le bassin méditerranéen, répondant à l'évolution des besoins de la métropole, de son développement économique et de celui de ses pôles de formation et de recherche, en attachant une attention toute particulière à la qualité de son environnement et de la vie des futurs salariés et usagers du quartier ;
- Créer des articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants, en le reliant notamment à Odysseum et à ceux de Port Marianne sur Montpellier et en soignant la transition avec Boirargues sur Lattes ;
- Préserver et valoriser les paysages remarquables liés au domaine de la Mogère et au vallon de la Lironde ;
- Intégrer les infrastructures dans leur environnement futur en participant efficacement à l'atténuation de leurs impacts cumulés ;
- Adopter une approche innovante en matière de développement durable, en relation avec la démarche EcoCité, avec l'ambition de faire de ce quartier, du pôle d'affaires et du pôle

11196-2

Délibération n° 11196

d'échange multimodal, un laboratoire d'expériences innovantes et exemplaires à l'échelle internationale pour inventer la ville intelligente, active et solidaire de demain

- Intégrer ces objectifs dans une première opération d'aménagement à réaliser, au sein de ce périmètre, à partir du pôle d'échange multimodal de la nouvelle gare TGV, afin d'assurer les premiers éléments constitutifs de son environnement urbain.

Afin d'informer largement les populations et les acteurs du territoire, il est proposé d'organiser la concertation en mettant en œuvre au moins les modalités qui suivent, pour accompagner la réalisation des études sur l'ensemble du périmètre (en coordination avec RFF pour la concertation relative à la future gare TGV) :

- une plateforme d'échange internet permettant de présenter le projet à ses différentes étapes d'élaboration et de recueillir des contributions ;
- une réunion de concertation du grand public dont l'heure et le lieu feront l'objet d'une annonce par voie de presse ; une ou plusieurs réunions thématiques auxquelles seront associés les acteurs socio-professionnels, dont la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers et la Chambre d'Agriculture, ainsi que les membres du Conseil de Développement ; une mise à disposition du public, au siège de la communauté d'agglomération, durant une période d'au moins deux mois, du dossier de présentation et de panneaux d'information accompagnés par un registre sur lequel chacun pourra consigner ses observations.

En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- arrêter les objectifs pour l'opération d'aménagement « OZ Montpellier Nature Urbaine » sur les communes de Montpellier et de Lattes et les propositions de modalités de concertation ci-dessus exposées
- dire que le conseil d'agglomération devra ultérieurement approuver les modalités de la concertation au vu de l'avis des communes de Montpellier et de Lattes
- autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à signer tout document relatif à cette affaire.

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.

Certifié Exécutoire
Publié le :
Déposé En Préfecture
Le : 31/10/12
Numéro de l'acte :

034-243400017-20121030-lmc140732-DE-1-1

Pour extrait certifié conforme à
l'original.
Le Président,

M. Jean-Pierre MOURE.

11196-3

C/P2D
Commune de Lattes

Délibération : del2012-259

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

OBJET: COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION : QUARTIER «OZ
MONTPELLIER NATURE URBAINE»
OBJECTIFS ET MODALITES DE LA
CONCERTATION



L'AN DEUX MILLE DOUZE, le dix-sept décembre, le Conseil Municipal de la Commune de LATTES dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Cyril MEUNIER, Maire.
Nombre de Conseillers Municipaux en exercice : 33
Date de convocation du Conseil Municipal : 11 décembre 2012.

PRESENTS : M. MEUNIER, M. BATTIVELLI, Mme VAUCELLE, M. CAPEL, Mme WYSS, M. PASTOR, M. MODOT, Mme COTTE-DUNAND, M. GACHET, M. LOPEZ, M. MOURGUES, M. ANDREU, M. JOUVE, Mlle ROUX, M. LIDOR, Mme JIMENEZ, Mme MARTIN, Mme DELEUIL, Mme SUARD, M. ACQUAVIVA, M. BANULS, Mme ANDRAL, Mme ADRIA, M. ARROUET, M. SILHOL, Mme JANNUZZI

EXCUSES : Mme DONADA, Mme BUONO, Mme PLANCKE, Mme MIFSUD, M. GELLY

ABSENTS : Mme HIRSCH, M. BELASCO

Situé sur le territoire des villes de Montpellier et de Lattes, entre l'autoroute A9 et le quartier de Boirargues, le site de la Méjanelle va accueillir la gare nouvelle de Montpellier, projet lié à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse « Contournement Nîmes Montpellier » (CNM).

Ce site occupe une position clé à l'articulation entre le développement urbain de Montpellier vers la Mer et le corridor de transports languedociens et fait partie à ce titre des 11 sites stratégiques identifiés au SCOT de l'Agglomération de Montpellier.

Le quartier « OZ Montpellier Nature Urbaine », autour de la future gare TGV, s'intègre dans le territoire labellisé Ecocité et constitue à ce titre un lieu d'innovations, à vocation d'exemplarité au plan national, en matière de développement durable.

Les enjeux s'attachant au projet « OZ Montpellier Nature Urbaine » sont importants pour le devenir de la Communauté d'Agglomération de Montpellier puisqu'il s'agit de créer à la fois un nouveau quartier autour du pôle d'échange multimodal et le « poumon » économique et de nature urbaine de la métropole montpelliéraine.

Il convient d'associer la population et les acteurs concernés à l'élaboration du projet urbain et aux études relatives à la première opération d'aménagement à engager autour de la future gare TGV et de définir pour cela les objectifs et modalités de concertation avec le public conformément aux dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Celui-ci dispose notamment que doivent être associés, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, dont les représentants de la profession agricole.

Le périmètre objet de la concertation du public en vue de l'opération d'aménagement « OZ Montpellier Nature Urbaine » représente une superficie totale d'environ 350 ha situés sur les territoires de Montpellier et de Lattes.

Aussi, par délibération du 30 octobre 2012, la Communauté d'Agglomération de Montpellier s'est prononcée sur les objectifs et les modalités de la concertation sur le projet d'aménagement du quartier « OZ Montpellier Nature Urbaine » conformément aux dispositions de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme. L'avis des Communes de Montpellier et de Lattes est sollicité sur les modalités de concertation proposées par la Communauté d'Agglomération d, maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement.

Mairie - CS 11010 - 34973 Lattes Cedex - Tél. : 04 67 99 77 77 - Fax : 04 67 99 77 78

Commune de Lattes

Les objectifs arrêtés sont les suivants :

- Mettre en œuvre un projet urbain de nouvelle génération associant à de grands équipements métropolitains, des bureaux, des logements, des commerces et des services, notamment de loisirs et de détente ainsi que de grands poumons verts et paysagers de « nature urbaine »,
- Faire du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare TGV, le cœur d'un « hub » de dimension régionale et métropolitaine formé par les deux gares ferroviaires et par l'aéroport, connecté au port de Sète-Sud de France,
- Réaliser et promouvoir un pôle d'affaires et un campus créatif de nouvelle génération, ouverts sur l'Europe du sud et sur le bassin méditerranéen, répondant à l'évolution des besoins de la métropole, de son développement économique et de celui de ses pôles de formation et de recherche, en attachant une attention toute particulière à la qualité de son environnement et de la vie des futurs salariés et usagers du quartier,
- Créer des articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants, en le reliant notamment à Odysseum et à ceux de Port Marianne sur Montpellier et en soignant la transition avec Boirargues sur Lattes,
- Préserver et valoriser les paysages remarquables liés au domaine de la Mogère et au vallon de la Lironde,
- Intégrer les infrastructures dans leur environnement futur en participant efficacement à l'atténuation de leurs impacts cumulés,
- Adopter une approche innovante en matière de développement durable, en relation avec la démarche Ecocité, avec l'ambition de faire de ce quartier, du pôle d'affaires et du pôle d'échange multimodal, un laboratoire d'expériences innovantes et exemplaires à l'échelle internationale pour inventer la ville intelligente, active et solidaire de demain,
- Intégrer ces objectifs dans une première opération d'aménagement à réaliser, au sein de ce périmètre, à partir du pôle d'échange multimodal de la nouvelle gare TGV, afin d'assurer les premiers éléments constitutifs de son environnement urbain.

Afin d'informer les populations et les acteurs du territoire, il est proposé d'organiser la concertation en mettant en œuvre au moins les modalités qui suivent, pour accompagner la réalisation des études sur l'ensemble du périmètre (en coordination avec RFF pour la concertation relative à la future gare TGV) :

- Une plateforme d'échanges internet permettant de présenter le projet à ses différentes étapes d'élaboration et de recueillir des contributions,
- Une réunion de concertation du grand public dont l'heure et le lieu feront l'objet d'une annonce par voie de presse,
- Une ou plusieurs réunions thématiques auxquelles seront associés les acteurs socioprofessionnels, dont la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers, la Chambre d'Agriculture, ainsi que les membres du Conseil de Développement,
- Une mise à disposition du public, au siège de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, durant une période d'au moins deux mois, du dossier de présentation et de panneaux d'information accompagnés par un registre sur lequel chacun pourra consigner ses observations.

Le Conseil Municipal, après avoir délibéré sur cette affaire :

- Approuve les objectifs et modalités de la concertation relatifs au projet d'aménagement du quartier « OZ Montpellier Nature Urbaine » proposés par Montpellier Agglomération tels que définis précédemment,
- Autorise Monsieur le Maire à signer tous les documents relatifs à cette affaire,
- Dit que les crédits nécessaires seront inscrits au budget communal.

FAIT ET DELIBERE A LATTES, les jours, mois et an que dessus.

Certifié exécutoire par le Maire compte tenu de la

Réception en Préfecture le 19/12/2012

Et de la publication le 28/12/2012

Mairie - CS 44010 - 34973 Lattes Cedex - Tél. : 04 67 99 77 77 - Fax : 04 67 99 77 78



3- Délibération du 17 décembre 2012 (Ville de Montpellier)



Direction Aménagement
Programmation
Planification - Urbanisation
nouvelle

Extrait du registre des
délibérations du Conseil
Municipal de la Ville de
Montpellier
n° 2012 / 600

Séance publique du
lundi 17 décembre
2012



Convoqué le mardi 11 décembre 2012, le Conseil Municipal de la Ville de Montpellier s'est réuni en mairie, Salle du Conseil municipal, le lundi 17 décembre 2012 à 16H00, sous la présidence de Madame le Maire, Hélène Mandroux.

Présents :

Brigitte ABBOU, Frédéric ARAGON, Michel ASLANIAN, Marie-Josée AUJOU-CAMON, Eva BECCARIA, Annie BENEZECH, Amine BENOUEGHIA-JAFFIOL, Nicole BIGAS, Stéphanie BLANPIED, Sophie BONIFACE-PASCAL, Christian BOUILLE, Agnès BOYER, Tatiana CAPUZZI-BOUALAM, Nancy CANAUD, Marlène CASTRE, Joëlle CLAVERIE, Magali COUVERT, Pats DANAN, Michael DELAFOSSE, Audrey DE LA GRANGE, Fanny DOMBRE-COSTE, Jacques DOMERGUE, Maud DUFOUR, Christine DUPRAZ, Sarah EL ATMANI, Laure FARGIER, Serge FLEURENCE, Christine FOURTEAU, Jean-Louis GELY, Catherine LABROUSSE, Gérard LANNELONGUE, Mia LEVITA, Anne-Rose LE VAN, Richard MAILHE, Hélène MANDROUX, Hervé MARTIN, Jacques MARTIN, Stéphane MELLA, Nadia MIRAOUI, Christophe MORALES, Michel PASSET, Louis POUGET, Françoise PRUNIER, Hélène QVISTGAARD, Jean-Louis ROUMEGAS, Philippe SAUREL, Régine SOUCHE, Robert SUBRA, Cécile SUDRES, Philippe THINES, Jacques TOUCHON, Frédéric TSITSONIS, Patrick VIGNAL, Francis VIGUIE, Alain ZYLBERMAN.

Absents ayant voté par procuration en application de l'article L. 2121-20 du Code

Général des Collectivités Territoriales :

Amad JULIEN, Gabrielle DELONCLE, Christian DUMONT, Claudine TROADEC-ROBERT.

Absents :

Montglia MAJDOUL, Martine PETITOUT.

Communauté d'agglomération de Montpellier Quartier "OZ Montpellier Nature Urbaine" Lancement d'une opération d'aménagement Modalités de la concertation Avis de la Ville de Montpellier

Michaël DELAFOSSE rapporte :

Situé sur le territoire des communes de Montpellier et de Lattes, le projet de quartier « OZ Montpellier Nature Urbaine » initié par la Communauté d'agglomération de Montpellier, viendra prendre place autour de la future gare TGV, au cœur du territoire de l'EcoCité. Il constituera à ce titre un lieu d'innovations qui vise l'exemplarité au plan national en matière de développement durable. S'étendant sur une superficie totale d'environ 350 ha, le site du projet, positionné à l'articulation de l'axe de développement urbain vers le littoral et du corridor languedocien d'infrastructures lourdes de transport, fait partie des onze sites stratégiques identifiés au SCOT de l'agglomération de Montpellier.

A l'issue d'un dialogue compétitif organisé par l'Agglomération et rassemblant plusieurs des grands noms de l'architecture et de l'urbanisme mondial, le groupement KCAP-Ilex-Oasis mené par l'architecte néerlandais Kees Christiaanse a été désigné lauréat de la consultation le 18 septembre dernier.

La réalisation du quartier « OZ Montpellier Nature Urbaine » vise les objectifs d'aménagement suivants, tels que définis par la Communauté d'agglomération :

- mettre en œuvre un projet urbain de nouvelle génération associant à de grands équipements métropolitains, des bureaux, des logements, des commerces et des services, notamment de loisir et de détente, ainsi que de grands poumons verts et paysagers de « nature urbaine » ;
- faire du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare TGV, le cœur d'un « hub » de dimension régionale et métropolitaine formé par les deux gares ferroviaires et par l'aéroport, et connecté au Port de Sète-Sud de France ;
- réaliser et promouvoir un pôle d'affaires et un campus créatif de nouvelle génération, ouverts sur l'Europe du sud et sur le bassin méditerranéen, répondant à l'évolution des besoins de la métropole, de son

développement économique et de celui de ses pôles de formation et de recherche, en attachant une attention toute particulière à la qualité de son environnement et de la vie des futurs salariés et usagers du quartier ;

- créer des articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants, en le reliant notamment à Odysseum et à ceux de Port Marianne sur Montpellier et en soignant la transition avec Boirargues sur Lattes ;
- préserver et valoriser les paysages remarquables liés au domaine de la Mogère et au vallon de la Lironde ;
- intégrer les infrastructures dans leur environnement futur en participant efficacement à l'atténuation de leurs impacts cumulés ;
- adopter une approche innovante en matière de développement durable, en relation avec la démarche EcoCité, avec l'ambition de faire de ce quartier, du pôle d'affaires et du pôle d'échange multimodal, un laboratoire d'expériences innovantes et exemplaires à l'échelle internationale pour inventer la ville intelligente, active et solidaire de demain ;
- intégrer ces objectifs dans une première opération d'aménagement à réaliser, au sein de ce périmètre, à partir du pôle d'échange multimodal de la nouvelle gare TGV, afin d'assurer les premiers éléments constitutifs de son environnement urbain.

En application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme et dans l'objectif d'associer le plus largement possible les populations et les acteurs du territoire à l'élaboration du projet urbain et aux études relatives à la première opération d'aménagement à engager autour de la future gare TGV, la Communauté d'agglomération propose d'organiser la concertation en mettant en œuvre au moins les modalités qui suivent, pour accompagner la réalisation des études sur l'ensemble du périmètre (en coordination avec Réseau Ferré de France pour la concertation relative à la future gare TGV) :

- une plateforme d'échange internet permettant de présenter le projet à ses différentes étapes d'élaboration et de recueillir des contributions ;
- une réunion de concertation du grand public dont l'heure et le lieu feront l'objet d'une annonce par voie de presse ;
- une ou plusieurs réunions thématiques auxquelles seront associés les acteurs socioprofessionnels, dont la Chambre de commerce et d'industrie, la Chambre de métiers et la Chambre d'agriculture, ainsi que les membres du Conseil de développement ;
- une mise à disposition du public, au siège de la Communauté d'agglomération, durant une période d'au moins deux mois, du dossier de présentation et de panneaux d'information accompagnés par un registre sur lequel chacun pourra consigner ses observations.

Dans ce contexte, et conformément au paragraphe II de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, l'avis de la commune de Montpellier est aujourd'hui sollicité sur les modalités de concertation proposées par la Communauté d'Agglomération, maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement.

En conséquence, il est demandé au Conseil Municipal :

- de prendre acte de l'engagement d'une opération d'aménagement par la Communauté d'agglomération de Montpellier en vue de la réalisation du nouveau quartier « OZ Montpellier Nature Urbaine » dont l'emprise couvre essentiellement le sud-est du territoire communal, autour de la future gare TGV ;
- de formuler un avis favorable aux modalités de la concertation proposées par la Communauté d'agglomération de Montpellier en vue d'associer le public et les acteurs locaux à l'élaboration de ce nouveau projet ;
- d'autoriser Madame le Maire ou, à défaut, l'adjoint délégué, à signer tous documents relatifs à cette affaire.

Le Conseil adopte.

Pour extrait conforme, Madame le Maire

Hélène MANDROUX



Publiée le : 18/12/2012

4- Délibération du 17 janvier 2013 (Montpellier Agglomération)

Délibération n° 11349



SEANCE ORDINAIRE DU 17 JANVIER 2013

Extrait du Registre des Délibérations

L'an deux mille treize et le dix-sept janvier à dix-huit heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont assemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. J.-P. MOURE.

Nombre de membres en exercice : 90

Etaient présents :

M. B. ABOU, M. J.-M. ALAUZET, M. H. ALLOUCHE, M. F. ANDREU, M. F. ARAGON, M. J.F. AUDRIN, M. A. BARRANDON, Mme E. BECCARIA, Mme A. BENEZECH, Mme A. BENOUGHAR JAFFIOL, Mme F. BERGER, Mme S. BONIFACE-PASCAL, M. T. BREYSSE, Mme R. BUONO, M. R. CAIZERGUES, M. R. CALVAT, Mme T. CAPUOZZI-BOUALAM, Mme M. CASSAR, Mme J. CLAVERIE, M. P. COMBETTES, M. J.-P. COULET, Mme M. COUVERT, Mme P. DANAN, M. M. DELAFOSSE, Mme G. DELONCLE, M. P. DUDIEUZERE, M. M. DUFOUR, Mme C. FOURTEAU, M. M. FRAYSSE, Mme J. GALABRUN BOULBES, M. J.-L. GELY, M. M. GERVAIS, Mme I. GUIRAUD, M. L. JAOL, M. B. JEAN, M. R. JOUVE, M. M. LANDIER, M. J.-M. LEGOUGE, M. M. LENTHERIC, M. M. LEVITA, M. J.-M. LUSSERT, M. R. MAILHE, Mme H. MANDROUX, M. H. MARTIN, M. J. MARTIN, M. J. MARTINIER, M. P. MAUREL, M. C. MEUNIER, Mme P. MIENVILLE, Mme N. MIRAOU, M. C. MORALES, M. J.-P. MOURE, M. A. MOYNIER, M. M. PASSET, M. G. PASTOR, M. E. PASTOR, M. Y. PELLET, M. L. POUGET, Mme F. PRUNIER, M. C. QUIOT, Mme H. QVISTGAARD, M. R. REVOL, Mme D. SANTONJA, M. P. SAUREL, M. A. SIVIEUDE, Mme R. SOUCHE, M. R. SUBRA, M. C. SUDRES, M. P. THINES, M. J. TOUCHON, Mme C. TROADEC-ROBERT, M. F. TSITSONIS, M. C. VALETTE, M. A. ZYLBERMAN, Mme B. PAU suppléant de M. P. BONNAL, M. P. MARTY suppléant de M. J.-L. MEISSONNIER, M. P. POITEVIN suppléant de M. N. SEGURA.

Pouvoir(s) :

M. M. ASLANIAN à M. F. TSITSONIS, Mme N. BIGAS à M. J. MARTIN, M. C. BOUILLE à M. P. SAUREL, Mme A. BOYER à Mme G. DELONCLE, Mme M. CASTRE à Mme T. CAPUOZZI-BOUALAM, M. P. CHASSING à M. C. QUIOT, M. T. DEWINTRE à M. M. FRAYSSE, Mme F. DOMBRE-COSTE à M. R. CALVAT, M. S. FLEURENCE à Mme C. FOURTEAU, M. J.-P. GRAND à Mme P. MIENVILLE, Mme C. LABROUSSE à Mme A. BENEZECH, M. P. VIGNAL à Mme E. BECCARIA.

Absent(es) :

Mme S. BLANPIED

11349-1

URBANISME ET POLITIQUE FONCIÈRE – COMMUNES DE MONTPELLIER ET DE LATTES – QUARTIER OZ MONTPELLIER NATURE URBAINE - CRÉATION D'UNE OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE - OBJECTIFS ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION - APPROBATION

M. C. MORALES, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, délégué à l'Urbanisme et Politique Foncière, rapporte :

Situé sur le territoire des Villes de Montpellier et Lattes, entre l'autoroute A9 et le quartier de Boirargues, le site de la Méjanelle va accueillir la gare nouvelle de Montpellier, projet lié à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse « Contournement Nîmes Montpellier » (CNM).

Ce site occupe une position clé, à l'articulation entre le développement urbain de Montpellier vers la Mer et le corridor de transports languedociens, et fait partie, à ce titre, des 11 sites stratégiques identifiés au SCOT de l'agglomération de Montpellier.

Le projet urbain assure les conditions pour que le futur quartier, dénommé « OZ Montpellier Nature Urbaine », s'intègre dans le territoire labellisé Ecocité et constitue un lieu d'innovations en matière d'urbanisme et de développement durable.

Les enjeux s'attachant au projet « OZ Montpellier Nature Urbaine » sont importants pour le devenir de l'agglomération puisqu'il s'agit de créer à la fois le « poumon » économique et de nature urbaine de la métropole montpelliéraine.

Il convient d'associer la population et les acteurs concernés à l'élaboration du projet urbain et aux études relatives à la première opération d'aménagement à engager autour de la future gare TGV et de définir pour cela les objectifs et modalités de concertation avec le public conformément aux dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

L'avis des conseils municipaux des Communes de Montpellier et de Lattes a été sollicité sur les modalités de concertation proposées par la Communauté d'Agglomération de Montpellier, maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement.

Le périmètre objet de la concertation du public en vue de l'opération d'aménagement « OZ Montpellier Nature urbaine » représente une superficie totale d'environ 350 ha situé sur les territoires de Montpellier et de Lattes.

Il est délimité suivant le plan joint.

Par délibération n°11196 du 30 octobre 2012, le Conseil de Communauté a arrêté, pour la réalisation de cette opération, les objectifs suivants :

- Mettre en œuvre un projet urbain de nouvelle génération associant à de grands équipements métropolitains, des bureaux, des logements, des commerces et des services, notamment de loisirs et de détente, ainsi que de grands poumons verts et paysagers de « nature urbaine » ;
- Faire du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare TGV, le cœur d'un « hub » de dimension régionale et métropolitaine formé par les deux gares ferroviaires et par l'aéroport, connecté au Port de Sète Sud de France ;
- Réaliser et promouvoir un pôle d'affaires et un Campus créatif de nouvelle génération, ouverts sur l'Europe du sud et sur le bassin méditerranéen, répondant à l'évolution des besoins de la métropole, de son développement économique et de celui de ses pôles de formation et de recherche, en attachant une attention toute particulière à la qualité de son environnement et de la vie des futurs salariés et usagers du quartier ;
- Créer des articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants, en le reliant notamment à Odysseum et à ceux de Port Marianne sur Montpellier et en soignant la transition avec Boirargues sur Lattes ;
- Préserver et valoriser les paysages remarquables liés au domaine de la Mogère et au vallon de la Lironde ;

11349-2

- Intégrer les infrastructures dans leur environnement futur en participant efficacement à l'atténuation de leurs impacts cumulés ;
- Adopter une approche innovante en matière de développement durable, en relation avec la démarche EcoCité, avec l'ambition de faire de ce quartier, du pôle d'affaire et du pôle d'échange multimodal, un laboratoire d'expériences innovantes et exemplaires à l'échelle internationale pour inventer la ville intelligente, active et solidaire de demain ;
- Intégrer ces objectifs dans une première opération d'aménagement à réaliser, au sein de ce périmètre, à partir du pôle d'échange multimodal de la nouvelle gare TGV, afin d'assurer les premiers éléments constitutifs de son environnement urbain.

Par délibération n°11196 du 30 octobre 2012, le Conseil de Communauté a également proposé des modalités de concertation en sa qualité de maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement.

Par délibération du conseil municipal de la ville de Lattes en date du 17 décembre 2012 et par délibération du conseil municipal de la ville de Montpellier en date du 17 décembre 2012, les Communes de Lattes et de Montpellier ont émis un avis favorable sur les modalités de concertation proposées.

Au vu de l'avis des Communes sollicitées, il est donc proposé de valider les modalités de concertation suivantes :

Afin d'associer largement les populations et les acteurs du territoire, et pour accompagner la réalisation des études sur l'ensemble du périmètre (en coordination avec RFF pour la concertation relative à la future gare TGV), mettre en œuvre au moins :

- Une plateforme d'échange internet permettant de présenter le projet, ses différentes étapes et recueillir des contributions ;
- Une réunion de concertation du grand public dont l'heure et le lieu feront l'objet d'une annonce par voie de presse ; une ou plusieurs réunions thématiques auxquels seront associés les acteurs socioprofessionnels dont la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers et la Chambre d'Agriculture, ainsi que les membres du Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération de Montpellier ; une mise à disposition du public, au siège de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, durant une période d'au moins deux mois du dossier de présentation et de panneaux d'information accompagnés par un registre sur lequel chacun pourra consigner ses observations.

En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- confirmer les objectifs pour l'opération d'aménagement d'ensemble du quartier "Oz Montpellier Nature Urbaine" sur les Communes de Montpellier et de Lattes, tels que décrits dans la délibération n°11196 du 30 octobre 2012 ;
- approuver les modalités de concertation proposées au vu de l'avis des Communes de Montpellier et de Lattes ;
- autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à signer tout document relatif à cette affaire.

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.

Certifié Exécutoire
Publié le : 18/01/2013
Déposé En Préfecture
Le : 18/01/13
Numéro de l'acte :
034-243400017-20130117-lmc144787-DE-1-1

Pour extrait certifié conforme à l'original.
Le Président,

SIGNÉ

M. Jean-Pierre MOURE.

11349-3

17/07/13



1

17/07/13



2

17/07/13

**LA VILLE MOSAÏQUE:
LA GARE ET LE PÔLE D'AFFAIRES**

- Un pôle d'affaires de la métropole montpelliéraine de **350 000 m²** de surface de plancher
- La gare nouvelle Montpellier Sud de France au **cœur du pôle d'affaires et comme lien urbain** (gare pont)



OZ
Montpellier
Métropole

**LE CONCEPT
DE LA VILLE MOSAÏQUE**

VILLE INTENSE



OZ
Montpellier
Métropole

3

17/07/13

**LE CONCEPT
DE LA VILLE MOSAÏQUE**

VILLE INTIME



OZ
Montpellier
Métropole

**LE CONCEPT
DE LA VILLE MOSAÏQUE**

VILLE RÉSIDENTIELLE



OZ
Montpellier
Métropole

4

17/07/13



5

17/07/13



6

17/07/13



LES GRANDES ÉTAPES

- **2013** : Concertation et plan guide sur le grand territoire (350 ha)
- **2014** : Première ZAC autour de la gare nouvelle (50 ha)
- **2015** : Démarrage des travaux de viabilité et de l'extension du réseau de transports en commun
- **2017** : Livraison de la gare nouvelle, de l'autoroute déplacée, de la desserte en transports en commun et des premières constructions de bureaux





Communauté d'Agglomération de Montpellier
40, place Zola - CS 30026 - 34081 Montpellier cedex 2
Tél. 04 67 13 80 00 - 04 67 13 81 01
www.montpellier-agglo.com

SYNTHÈSE DE L'ATELIER DE CONCERTATION OZ

21 mai 2013 - 14h à 16h



Nature Urbaine : Que signifie pour vous, concrètement, «Nature Urbaine» ?

Table 1 (13 personnes)

Perplexité ! Cette alliance suscite énormément d'attentes mais également de nombreuses interrogations. Il ne s'agit pas d'une remise en cause mais il est nécessaire de fournir des explications pédagogiques pour permettre aux citoyens de mieux apprivoiser la nature, inhabituelle dans un milieu urbain.

■ Quel rôle jouera la nature dans le projet OZ ?

Beaucoup de question sur l'usage qui sera fait de la nature au sein du projet. Certains craignent que ce ne soit qu'une vitrine voir un sanctuaire (ZPPAUF). Il ne faut pas que la nature soit purement esthétique.
Les 200 ha non construits doivent avoir un rôle (loisirs, agriculture, rétention, protection phonique, etc) et ne pas uniquement être un outil de communication territoriale. Les mails sont pointés du doigt car trop étroits pour permettre le passage des espèces. A contrario, on se félicite de la **faculté d'adaptabilité** de ces espaces verts qui forment un cadre vivant et pérenne.

■ Armature verte et armature urbaine : comment vont-elles cohabiter ?

Ce sont deux identités très fortes. Les participants s'interrogent quant à un éventuel rapport de force. La nature s'imposera t-elle à la ville ou sera-t-elle traitée de manière à s'intégrer dans l'urbanisme ? Ou bien c'est l'urbanisme qui s'intégrera dans une trame verte et bleue.

■ Qui va gérer la Nature Urbaine ?

- Les habitants ?
- Un partenariat public/privé ?
Se pose alors la question de la **pédagogie** à mettre en place vis-à-vis des citoyens peu habitués à cohabiter avec des espaces naturels : quelle lecture faire du paysage ? Comment les habituer à ce milieu naturel ?

■ Les points forts de cette association : reprendre contact avec la nature.

Il existe aujourd'hui une véritable demande de la part des citoyens de reprendre contact avec la nature. Un contact physique : envie de toucher la terre, de produire ses propres fruits et légumes → **L'agriculture péri-urbaine**.
Les espaces verts sont le point de regroupement d'une vie de quartier.
La Nature Urbaine offre un cadre de vie agréable, attrayant, qui répond aux attentes de beaucoup de citoyens : le bien-être visuel.

Table 2 (7 personnes)

En comité réduit, les thèmes restent les mêmes mais la discussion est plus pointue.

■ Quel rôle jouera la nature dans le projet OZ ?

Un rôle écologique : absorption de CO2, émission de gaz, dépense énergétique, la nature aura un impact positif sur la pollution. Elle sera présente à plusieurs échelles : micro (balcon-terrasse), îlots et grands paysages (parcs et pièces urbaines) mais on se demande jusqu'où la nature intégrera les infrastructures. Quelles limites ? Lisière ou véritable interface ? Il est nécessaire de **trouver un équilibre entre la sanctuarisation et la préservation**.

■ Quelle accessibilité aux espaces naturels ?

Jusqu'où pourra t-on interagir avec la nature ? Les espaces naturels seront-ils vraiment des parcs accessibles au grand public ? Il est nécessaire d'établir le **niveau d'interaction entre les citoyens et les espaces naturels**. Il est aussi question de la sécurité dans ces espaces verts. En effet, pour que la nature ait un apport bénéfique, il faut qu'elle soit respectée : il faut donc la protéger des citoyens et de certains de leurs abus.

■ Les bénéfices apportés par la Nature Urbaine : favoriser la prise de conscience écologique.

Le paysage façonné va faire l'identité de ce quartier et offrira un cadre de vie ou le bien-être visuel est primordial. Elle peut avoir un effet positif sur la **conscience écologique** des habitants en leur faisant appréhender la fragilité de l'environnement, du temps et des saisons qui passent. Elle offrira une ère de repos pour le milieu d'affaires, une ère de loisirs pour les enfants et, pourquoi pas, un espace de productivité agricole pour les parents. **L'agriculture urbaine** doit être mise en place au sein du projet OZ, reste à savoir à quelle échelle : serre, jardins collectifs, maraîchage. Néanmoins, afin que la nature urbaine puisse livrer tout son potentiel il sera nécessaire de **«former» les habitants** à cette nouvelle forme de cohabitation.

SYNTHÈSE DE L'ATELIER DE CONCERTATION OZ

21 mai 2013 - 14h à 16h



Pôle d'affaires : Quels leviers d'attractivité mettre en œuvre ?

Table 1 (8 personnes)

On peut noter un scepticisme relatif quant à la capacité de Montpellier de devenir une métropole. Mais la qualité du futur projet est reconnue. Il a été grandement question de la renommée de la ville, grâce au campus créatif notamment.

■ La notion de vitrine haut de gamme.

On s'interroge sur l'ampleur du rayonnement de ce futur quartier : national, européen, mondial ? Il faut jouer la carte de l'excellence, réfléchir à des bâtiments emblématiques qui impressionneront : une architecture remarquable par sa taille, sa qualité esthétique et sa performance technologique ambitieuse. Obtenir un label de **qualité environnementale** serait un bon moyen de faire connaître le projet et d'attirer les curiosités. OZ doit être une **porte d'entrée** sur la ville, une figure de proue donnant envie de découvrir l'ensemble du territoire Montpellierain.

■ Le Campus Créatif : point fort du projet.

- Réunir tous les acteurs de la **filière numérique** (enseignement, recherche, investisseurs, compétitivité, pépinières).
- Organiser des **événements marketing** : affichage et accompagnement des entreprises pour leur installation.
- Favoriser les animations et **espaces d'échanges** entre entreprises (« maison du numérique »).
- Mettre en place des **partenariats** avec des universités étrangères de renom.

■ Une programmation marketing d'offre de services ?

Afin de réussir l'intégration de cette éco-cité, le projet doit montrer sa capacité à **réunir pôle d'affaires et lieux de vie**. Le bien-être du salarié est une préoccupation réelle. Cela ne passe pas seulement par la qualité architecturale des bureaux, mais par la diversité dans l'offre de services : il faut innover, anticiper, expérimenter. Il serait bon de segmenter les offres et de déterminer leur vocation (logements par exemple).

■ L'intégration du quartier dans une stratégie de développement économique.

La notion de **hub** et d'**accessibilité** est primordiale. Le projet va bénéficier de l'effet d'entraînement lié à la gare nouvelle et à l'A9 déplacée ainsi que de sa proximité avec l'aéroport. Mais ces infrastructures ne sont pas sources de richesse à elles seules. C'est la réunion de plusieurs enjeux du contexte global qui fera le succès de l'opération.

OZ doit s'intégrer au tissu économique existant et conforter la place du centre-ville dans l'économie montpelliéraine. Le rôle du **tourisme** est primordial, OZ doit en être une destination privilégiée.

Table 2 (9 personnes)

Les discussions se focalisent sur l'insertion du pôle au sein du projet OZ et sa faculté à répondre aux ambitions environnementales du projet, en termes de confort, d'espaces verts, de bien-être visuel...

■ Un pôle d'affaires respectueux de l'environnement et de la population.

Le pôle d'affaires montpelliérain ne doit pas être coupé des réalités sociales et environnementales. Loin de l'image de La City londonienne ou de La Défense à Paris, les acteurs économiques de ce pôle devront s'assurer de sa **mixité sociale, culturelle, des usages et des fonctions**. De même, le pôle d'affaires doit s'intégrer en respectant l'environnement et les espaces publics. Son architecture doit envoyer un signal extérieur positif qui attire le regard.

■ Le pôle d'affaires : un lieu de bien-être !

Le pôle doit être composé de lieux de travail et d'échanges innovants, dans leur architecture certes, mais aussi dans les **services** proposés : proximité, ouverture, espaces de co-working, Fab-Lab. La notion de **collaboration** et d'**ouverture** doit être au centre des services existants du pôle. Les employés travaillant dans le pôle d'affaires pourront accéder à des espaces naturels le temps de leur pause, mais aussi à des commerces, des services. Le pôle d'affaires sera un **lieu de confort**.

Trois autres idées ont été évoquées lors de cette session :

■ Une stratégie à dimension européenne.

Le pôle d'affaires doit suivre une stratégie de développement économique de dimension européenne.

■ Un espace associé aux universités.

Il est important de mettre en place des liaisons entre les acteurs économiques et les acteurs de l'éducation.

■ Au centre de la mobilité.

La ligne 1 du tram doit relier le pôle aéroport, gare nouvelle, le pôle d'affaires et le centre ville (cf thème session 1). L'intégration du quartier dans une **stratégie de développement économique**.

SYNTHÈSE DE L'ATELIER DE CONCERTATION OZ

21 mai 2013 - 14h à 16h



Mobilité : Quels besoins d'intermodalité pour une nouvelle mixité ?

Tables 1 et 2 (8 et 10 personnes)

La thématique de la mobilité est liée à de nombreuses problématiques du projet. La majorité des remarques et des suggestions, similaires lors des deux sessions, concernent la **logistique des déplacements dans la ville, et des services qui doivent y être associés**.

■ Le stationnement intelligent.

Très présente tout le long de la table ronde, la thématique du stationnement génère beaucoup de réactions. Les participants suggèrent à plusieurs reprises la mise en place de parkings « silo » (voiture + vélos), en nombre et bien localisés (intégration aux stations de tram), avec une mise en garde sur le coût de stationnement. On souligne l'importance de **dimensionner et dessiner correctement les infrastructures de mobilités** afin d'éviter le stationnement sauvage aux abords de la gare. Il est proposé de réfléchir au **foisonnement des parkings** et à leur **mutualisation** : séquences jour (activités, travail), séquences nuit (habitants).

■ Le besoin de services annexes.

La préoccupation la plus prégnante dans l'esprit des usagers concerne les services directement liés à l'usage des vélos. Le projet OZ se doit d'assurer une **nouvelle forme de confort** par le biais de services très pratiques telles que des parkings spécifiques vélo en gare, des ateliers de réparation ponctuels, des douches intégrées aux lieux de travail (à imposer dans le cahier des charges des constructeurs), on encore des points de vente de Kways...

Oz doit **faciliter la mobilité** en intégrant une **logistique innovante** : réservation par téléphone, n° d'appel en cas d'incident, information sur l'état des disponibilités, etc. L'autre demande récurrente chez les usagers concerne la présence de **services à la personne**, qui implique une analyse des besoins en fonction du type de population du quartier (âge, condition sociale, aptitudes physiques, etc.). La nécessité de proposer à termes un questionnaire usagers pour définir les besoins en services est soulignée par les participants.

■ La lisibilité et l'efficacité dans les différents modes de transport.

Le cheminement piéton doit être sécurisé, identifié, continu (inquiétudes quant à l'autoroute), assurer des connexions entre gare et quartier et tenir compte des distances maximum à pied. Les usagers réfléchissent aussi à la corrélation entre transport et programmation. En d'autres termes, comment desservir tel ou tel espace géographique ? Il faut **hiérarchiser les types d'infrastructures de déplacement**, mettre en place des parcours clairement identifiés pour chaque mode de transport (parcours piéton, piste cyclable, busway, tramway, route). Plus loin, il faudra prolonger ces voies de mobilité à l'intérieur du quartier par capillarité. Tous les modes de transports sont souhaités pour irriguer le quartier. De plus, il faut réfléchir à des **dispositifs prédictifs** pour assurer l'**efficacité des réseaux de transport au quotidien** (gérer au mieux les heures de pointes) et lors de circonstances exceptionnelles (événements et surfréquentation).

L'avenir de la voiture est aussi évoquée. On suggère de développer des offres alternatives à la voiture **diversifiées et efficaces**, par exemple un système d'auto-partage sécurisé, et fiable, avec des solutions de dernière minute en cas d'imprévu.

■ L'information comme facteur clé de succès.

Les participants expriment un grand besoin de **renseignements en temps réel** concernant tous les modes de transports. Du nombre de places disponibles (en temps réel et en anticipation), voitures comme vélos, jusqu'au temps d'attente pour les bus et les trams, les participants tendent à dire que l'information peut lever tous les obstacles à la mobilité durable.

On cite le contre exemple des gares d'Avignon et d'Amiens.

SYNTHÈSE DE L'ATELIER DE CONCERTATION OZ

21 mai 2013 - 14h à 16h



Ville intelligente : Infos et réseaux, pour quoi faire ?

Table 1 (10 personnes)

Tout comme pour la notion de Nature Urbaine, la Ville Intelligente suscite attentes et craintes notamment en termes de sécurité et de stockage des données.

■ Le temps réel est l'instantanéité.

Pour les participants, la ville intelligente doit permettre l'**immédiateté de l'information**. Les intervenants insistent sur la nécessité d'avoir une information **prédictive**, peu importe les outils et modes de diffusion (internet, Smartphones, affichages publics). De la géolocalisation d'un service, d'un transport ou d'un professionnel, jusqu'au suivi en temps réel de l'état et de la fréquentation des équipements et espaces publics, OZ doit exploiter cette technologie.

Note : une attitude réfractaire ville numérique / ville humaine : que devient-on si on perd son smartphone ?

■ Mutualisation des informations.

Le **partage** doit être la source d'inspiration de la ville intelligente. Le tissu urbain va créer du lien social, et générer une meilleure façon de vivre ensemble grâce à la concentration des **efforts collectifs**. L'utilisateur joue le rôle de « capteur de données », ce qui permet une connexion entre tous les habitants dans des domaines variés - scolaire, loisirs, sports.

Dans le domaine public, on observerait la même logique : une exploitation mutualisée des données visant à améliorer l'efficacité des services par un travail collectif.

■ Les services urbains : efficacité et durabilité.

L'optimisation de la mobilité est l'un des sujets les plus évoqués par les participants. Les informations doivent être mutualisées et partagées pour permettre aux usagers de planifier leurs déplacements de manière **personnalisée** et la plus **efficace** possible. Tous les habitants et tous les modes sont concernés et connectés : tramway, vélomagg', voiture, voiture-lib. L'objectif est de **moins polluer** et de **mieux se déplacer**.

Cette optimisation de la gestion et de la diffusion des données doit être **facilement utilisable** par les citoyens. Cela est valable pour les transports, mais aussi pour l'énergie (consommation) et les espaces publics (horaires, places disponibles).

La ville intelligente doit faciliter les relations entre la sphère privée et la sphère publique afin de faciliter le quotidien des citoyens.

■ Pour une meilleure compréhension de l'environnement.

OZ devra être constitué de bâtiments intelligents capables d'informer leurs habitants sur les conditions météorologiques classiques (ensoleillement, pluie) mais aussi sur la gestion des risques (incendies, inondations). Chaque habitant doit être informé sur sa consommation d'énergie afin de mieux la réguler. La ville intelligente aura aussi un **rôle de « mémoire »** (c'est d'ailleurs le sujet le plus sensible : qui en sera le garant ?), en sauvegardant de nombreuses informations sur l'évolution d'un site géographique et de ses interactions et alterations avec le temps, afin de mieux le préserver.

Table 2 (8 personnes)

Cette deuxième session, à effectif réduit, se montre très sceptique, mais sensible à l'amélioration du quotidien.

■ Qui est propriétaire de quoi ?

Les participants se sont longuement interrogés sur la question de la **propriété des données**. Y'aura-t-il un référencement des concessionnaires des réseaux ? Peut-on être certains que le système sera intégré ? On est dans la nouveauté, ce qui implique une **pédagogie** à mettre en place auprès des citoyens, une explication claire sur l'**administration des données**, la gouvernance, de nouvelles règles sont à inventer. La transversalité et l'interactivité, entre différents domaines, qui sont la clé de la mutualisation des infos, seront-elles gérées par un organisme extérieur ? La ville intelligente devra avoir une **gouvernance démocratique et transparente**.

■ Faciliter le quotidien.

Le citoyen est au cœur de la ville intelligente dont l'objectif est d'anticiper ses besoins en améliorant les services, en optimisant ses déplacements. Mais plus loin encore, le numérique crée un **sentiment d'appartenance** à une communauté et donc un lien social fort entre les habitants. Ils sont tous connectés et peuvent donc s'échanger les informations, astuces, bon plans pour améliorer la vie du quartier et en somme le **cadre de vie commun**.