

Modification du dossier de réalisation de la ZAC Cambacérès nord

Bilan de la participation par voie électronique

Modalités mises en œuvre :

La participation par voie électronique s'est déroulée du 28 juillet au 5 septembre 2025 conformément aux modalités arrêtées par cette délibération, notamment :

- un avis annonçant les dates et modalités de mise à disposition du dossier et de participation du public, a été publié le 10 juillet 2025 dans le Midi Libre et dans la Gazette, soit plus de 15 jours avant le démarrage,

La Gazette n°1934 - Du 10 au 16 juillet 2025

les annonces légales 57



Avis rectificatif du 03/07/25

RÉGION OCCITANIE
Mme Carole DELGA - Présidente
22 Boulevard du Maréchal Juin
31406 TOULOUSE
Tél : 05 61 33 50 50
mél : marches_publics@laregion.fr
web : <http://www.laregion.fr>
Référence : 2025-FCS-0056

OBJET : Marché d'entretien et de vérifications annuelles des moyens d'extinction et des équipements de désenclavement, non asservis au SSI, des lycées de la Région Occitanie

Remise des offres :
au lieu de : 12/09/25 à 12h00 au plus tard.
lire : 30/09/25 à 12h00 au plus tard.

Date d'ouverture des offres :
au lieu de : 12/09/25 à 14h00 au plus tard.
lire : 30/09/25 à 14h00 au plus tard.

Pour retrouver cet avis intégral, allez sur <https://marchespublics.laregion.fr>



OFFICE NOTARIAL DE CASTRIES
Étude de Maître Mireille GUILHAUME-SCOTT
et Jeanne CADERAS DE KERLEAU
Notaires Associés à Castries
35, Avenue Royale - CS 20003
34748 VENDARGUES Cedex
04 67 67 67 77

CHANGEMENT DE RÉGIME MATRIMONIAL

Suivant acte reçu par Maître Mireille GUILHAUME-SCOTT, Notaire de la Société Civile Professionnelle Titulaire d'un Office Notarial à la Résidence de CASTRIES (Hérault), dénommée "Mireille GUILHAUME-SCOTT et Jeanne CADERAS DE KERLEAU", Notaires Associés, CFPEN 34012, le 7 juillet 2025, M. Serge Marcel RHUL et Mme Christiane BERNIA, demeurant ensemble à LATTES (34170) 90 Avenue Léonard de Vinci Les Jardins d'Hugo Bât 890 n°45, mariés à la Mairie de VILLEVEYRAC (34560) le 14 août 1976 sous le régime de la communauté d'acquêts à défaut de contrat de mariage préalable, non modifié depuis, ont modifié leur régime matrimonial et adopté le régime de la communauté universelle tel qu'il est établi par l'article 1526 du Code civil, ainsi que la faculté leur est offerte par l'article 1397 du Code civil et sous réserve de l'absence d'oppositions, les oppositions des créanciers pouvant exister seront reçues dans les trois mois de la présente insertion, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par exploit d'huissier, en l'office notarial où domicile a été élu à cet effet.

Pour insertion, le Notaire

LISOPE
Société Coopérative de Production À Responsabilité Limitée
À capital variable
Au capital social de 16 000 €



AVIS DE PUBLICITÉ

MISSION DE MAÎTRISE D'ŒUVRE POUR LA RÉALISATION DES ESPACES PUBLICS PAYSAGERS ET VRD DU SECTEUR OUEST ZAC EUROMÉDECINE À GRABELS

SOCIÉTÉ D'ÉQUIPEMENT DE LA RÉGION MONTPELLIÉRAINE
M. Cédric GRAIL - Directeur Général
Éloïse Richter
45 Place Ernest Granier
34960 MONTPELLIER Cedex 2
Tél : 04 67 13 63 00
SIRET 53826912700014

Référence acheteur : 202501403S25XX
L'avis implique l'établissement d'un accord-cadre.

OBJET : MISSION DE MAÎTRISE D'ŒUVRE POUR LA RÉALISATION DES ESPACES PUBLICS PAYSAGERS ET VRD DU SECTEUR OUEST ZAC EUROMÉDECINE À GRABELS

Procédure : Procédure avec négociation
Forme de la procédure : Division en lots : non
Critères d'attribution : Offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés dans le cahier des charges (règlement de la consultation, lettre d'invitation ou document descriptif)

Dépôt dématérialisé : Actif

REMISE DES CANDIDATURES : le 1^{er} septembre 2025 à 12h00 au plus tard

ENVOI À LA PUBLICATION : le 04 juillet 2025

Les dépôts de plis doivent être impérativement remis par voie dématérialisée.
Pour retrouver cet avis intégral, accéder au DCE, poser des questions à l'acheteur, déposer un pli, allez sur <https://www.marches-publics.info>

AVIS DE CONSTITUTION

Aux termes d'un acte sous seing privé en date du 07 juillet 2025, il a été constituée une société présentant les caractéristiques suivantes :

Forme : SCI
Dénomination sociale : SCI BKFI
Capital : 1 000 euros
Siège social : 16 Rue Ernest Michel, 34000 MONTPELLIER

Objet social : L'acquisition, la détention, la gestion et la mise à disposition à titre gratuit de biens immobiliers au profit des associés, ainsi que toutes opérations civiles s'y rattachant, à l'exclusion de toute activité commerciale.

Durée : 99 ans à compter de l'immatriculation au RCS

Gérant : Mme Haciba BOUBEKER demeurant au 290 Chemin de Pierres Onches, 30140 ANDUZE
Co-Gérant : M. Jean-Amin MORFIN demeurant au 290 Chemin de Pierres Onches, 30140 ANDUZE

Cession de parts sociales : soumise à l'agrément des associés représentant au moins la majorité des droits de vote

Immatriculation : au Registre du Commerce et des Sociétés de MONTPELLIER

Pour avis, la Gérance



QUARTIER CAMBACÉRÈS

Avis d'ouverture d'une participation du public par voie électronique pour un projet soumis à évaluation environnementale

(Article L123-19 du Code de l'Environnement)

Objet : le projet de la ZAC Cambacérès Nord fait l'objet d'une modification de son dossier de réalisation, soumis à l'actualisation de son évaluation environnementale, et est exempté d'enquête publique en application du 1^{er} du I de l'article L. 123-2 du Code de l'Environnement.

Projet/programme soumis à approbation : la ZAC Cambacérès Nord, d'une superficie d'environ 60 ha, vise à accueillir un Pôle d'échange multimodal autour de la gare Montpellier Sud de France et un nouveau quartier d'affaires autour de la Halle de l'Innovation, bénéficiant de cette très bonne desserte et de l'effet vitrine le long des grands axes de déplacement. L'objet de cette procédure est d'activer le repositionnement de la ZAC sur un quartier tertiaire et d'enseignement supérieur, excluant les logements au nord des grandes infrastructures.

Cette opération est articulée avec les quartiers environnants, notamment Odysseum, Port Marianne sur Montpellier, et le quartier de Boirargues sur Lattes, tout en s'appuyant sur les paysages remarquables existants liés aux domaines historiques ou milieux naturels qui seront largement mis en valeur dans le cadre du projet.

La desserte du projet est assurée non seulement par la gare Montpellier - Sud de France mais également par la ligne 1 du tramway, dont l'extension sera inaugurée prochainement, par le prolongement prochain de la ligne 15 de bus destinée à préfigurer un bus-tram, ainsi que par une voirie connectée au réseau métropolitain.

Mise en œuvre de la participation : La participation du public par voie électronique est ouverte et organisée par l'autorité compétente suivante pour autoriser cette modification du projet : Montpellier Méditerranée Métropole, 50 Place Zeus - CS 39556 - 34961 MONTPELLIER Cedex 2.

Renseignements : Métropole de Montpellier, Direction Déléguée de l'urbanisme Métropolitain (DDAM), 50 Place Zeus, 34000 MONTPELLIER - 04 67 34 87 00

Contenu du dossier : En application des Articles L. 122-1-1, R. 122-11 et L. 123-19 du Code de l'Environnement, le dossier soumis à la participation du public comprend l'actualisation de l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et la réponse de la collectivité.

Modalités de la participation du public : Conformément à la délibération du Conseil métropolitain du 9 juillet 2024, qui a fixé les modalités de la participation par voie électronique, sont prévues :

- Une mise à disposition du dossier en version numérique sur le site Internet de la Métropole <https://participer.montpellier.fr/> pendant une période minimum de 30 jours consécutifs : du 28 juillet 2025 au 5 septembre 2025 inclus ;
- La mise en place de l'adresse électronique suivante afin de recueillir les avis et observations du public, pendant cette même période du 28 juillet 2025 au 5 septembre 2025 inclus : pvecambaceresnord@montpellier.fr ;
- La mise à disposition d'un dossier papier accompagné d'un registre communiqué sur demande à l'accueil du siège de la Métropole, 50 Place Zeus à Montpellier, du lundi au vendredi (sauf jours fériés et jours de fermetures exceptionnelles) selon les horaires habituels d'ouverture de l'accueil de la Métropole, sur la même période du 28 juillet 2025 au 5 septembre 2025 inclus.

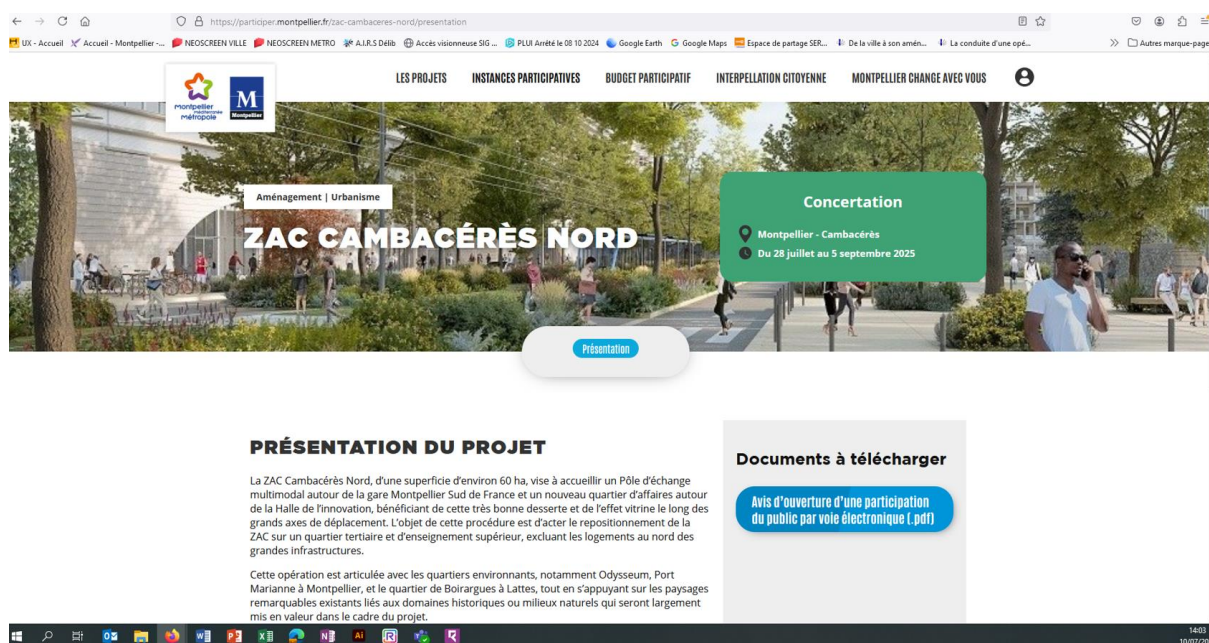
Toute observation transmise après la clôture de la participation du public ne pourra être prise en considération, soit le 5 septembre 2025 à 17h30.

Une synthèse des observations et des propositions sera établie à l'issue de cette participation. Elle sera consultable pendant 3 mois sur le site Internet de la Métropole <https://participer.montpellier.fr/> au plus tard à compter de la date de publication de la décision de l'autorité compétente.

Au terme de la participation du public, le dossier de réalisation modifié de la ZAC Cambacérès Nord pourra être proposé à l'approbation du Conseil Métropolitain.

Publication Midi Libre du 10 juillet 2025

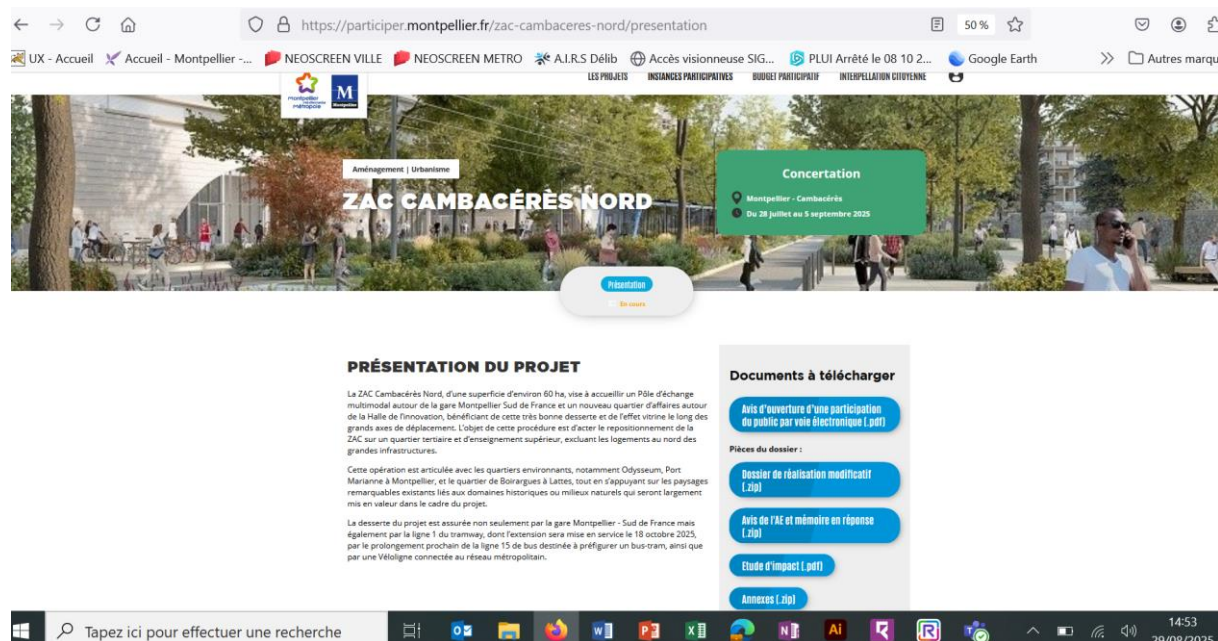
- Publication de cet avis 15 jours avant le démarrage et pendant toute la durée de la participation par voie électronique sur le site internet www.participer.montpellier.fr,



- cet avis a été publié à partir du 9 juillet 2025 et pendant toute la durée de la participation par voie électronique et par voie affichage au siège de la Mairie de Montpellier et de la Métropole de Montpellier,



- Une mise à disposition du dossier en version numérique sur le site internet de la Métropole <https://participer.montpellier.fr/> pendant une période minimum de 30 jours consécutifs : du 28 juillet 2025 au 5 septembre 2025 inclus ;



- La mise en place de l'adresse électronique suivante afin de recueillir les avis et observations du public, pendant cette même période du 28 juillet 2025 au 5 septembre 2025 inclus : pvecambaceresnord@montpellier.fr ;

- La mise à disposition d'un dossier papier accompagné d'un registre communiqué sur demande à l'accueil du siège de la Métropole, 50 Place Zeus à Montpellier, du lundi au vendredi (sauf jours fériés et jours de fermetures exceptionnelles) selon les horaires habituels d'ouverture de l'accueil de la Métropole, sur la même période du 28 juillet 2025 au 5 septembre 2025 inclus.

Les modalités de la PVE ont été respectées et mises en œuvre par la Collectivité, que ce soit les publication d'avis avant l'ouverture de la PVE et pendant son déroulement, la mise à disposition du dossier par voie électronique et en papier, et la mise à disposition d'une adresse mail et d'un registre destiné à recueillir les observations de la population.

Bilan des observations versées à la PVE

Globalement, il est à noter une mobilisation relativement faible de la population dans le cadre de la participation par voie électronique pour cette modification de dossier de réalisation de ZAC, avec un total de 12 contributions, reçues par mails.

L'objet de la modification du dossier de réalisation, à savoir la modification de la programmation pour consacrer le quartier aux activités tertiaire et d'enseignement supérieur, fait l'objet de deux remarques divergentes. L'une souligne la pertinence et l'intérêt de ce projet pour la vitalité économique de la Métropole, l'accueil de nouvelles entreprises innovantes et la

création d'emplois qualifiés. Une autre mentionne au contraire un projet économique insuffisamment précis.

La Collectivité précise que la totalité de la surface prévue initialement en bureaux et enseignement supérieur a déjà été commercialisée, avec plus de 50 entreprises ayant confirmé leur implantation sur le quartier, ce qui témoigne de l'attractivité du site et de la pertinence de la stratégie engagée. Se sont déjà engagés des acteurs économiques et académiques majeurs tels que : Campus Anima (Montpellier Business School et CCI), Campus Ynov, Crédit Agricole Languedoc, Gensun, Cap Gemini, Dassault Systems, Midgar Studio, Engie Green, Smart Tale, Amexio...

Il apparaît aujourd'hui que ce site peut encore répondre aux besoins exprimés par des entreprises stratégiques, qu'il s'agisse de grands comptes, d'entreprises innovantes en phase de création ou d'accélération, ainsi que d'acteurs des filières d'excellence du territoire. Le quartier constitue également un levier d'accueil et de développement pour des projets endogènes et exogènes, renforçant ainsi l'écosystème économique métropolitain. Le quartier Cambacérès se positionne en complémentarité avec le quartier Eurêka. Cambacérès offre une alternative stratégique qui propose des bureaux prime et serviciels, capables d'accueillir les grands comptes et les entreprises internationales consolidant ainsi la place de la métropole sur la scène économique nationale et internationale. Il s'agit désormais de structurer un véritable pôle économique centré sur l'innovation, la transition écologique et numérique, et les secteurs à forte valeur ajoutée. Le quartier Cambacérès attire en particulier des activités intégrant les enjeux de transition écologique et sociale, mais aussi des activités démonstratives et innovantes, qui permettent au site de devenir une vitrine internationale des transitions.

Ce quartier s'appuie sur une offre immobilière moderne, évolutive et adaptée aux besoins des entreprises responsables et soucieuses de leur impact environnemental et social. Il associe des équipements métropolitains, des bureaux, des commerces de proximité et des services, tout en intégrant de généreux espaces verts et paysagers pour garantir une qualité urbaine élevée. Sa localisation stratégique, à proximité immédiate de la gare et des transports en commun (tramway, bustram, vélo), favorise l'usage des mobilités douces et contribue à réduire l'empreinte carbone des déplacements domicile-travail.

Cette modification de programmation vise à poursuivre la commercialisation du quartier en activités tertiaires afin de faire de ce site un véritable quartier d'affaires premium, offrant toutes les aménités recherchées par les entreprises et les talents : accessibilité, qualité de vie au travail, services intégrés, exemplarité environnementale et inscription dans une logique métropolitaine de croissance durable.

Deux contributeurs saluent au contraire la richesse d'équipement, la qualité d'aménagement, l'importance des espaces verts, la diversité de services à venir et de desserte en transports pour les futurs usagers du quartier, ainsi que le foisonnement à en attendre. Ils regrettent en revanche qu'il n'y ait pas de logements à proximité dans une logique de ville du quart d'heure.

La collectivité précise que le projet de ZAC Nina Simone, à proximité, prévoit la création d'environ 400 logements diversifiés.

Deux contributions s'appuient sur l'avis de l'autorité environnementale pour regretter que les projets connexes tels que le déplacement de l'A9, la création de la gare Sud de France et l'extension de la L1 de tramway ne soient pas considérés comme faisant partie du projet.

Aussi ils estiment que l'analyse des impacts sur la santé publique (bruit, pollution de l'air), l'évaluation des effets cumulés et des alternatives et l'évaluation des risques liés à

l'artificialisation des sols et à la perte de biodiversité sont insuffisants, car ils n'intègrent pas les impacts ces projets connexes.

La Collectivité a déjà longuement répondu sur ce point dans le mémoire en réponse mis à disposition du public dans le cadre de la participation par voie électronique. En effet, l'autorité environnementale 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.

Mais ces seuls critères de lien fonctionnel et de proximité sont insuffisants pour caractériser un projet au sens des évaluations environnementales.

Il convient en effet de tenir compte également de la finalité propre de chaque opération, et de la possibilité de les mettre en œuvre de manière indépendante, ainsi que cela ressort aussi bien de l'évolution des textes (avec la suppression de la notion de « programme de travaux ») que de la doctrine administrative (le guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016, CGDD vise notamment l'objet et la nature des opérations) et de la jurisprudence administrative (CE, 28 novembre 2018, n° 419315 ; CE, 1^{er} février 2021, n° 429790 ; CE, 30 décembre 2021, n° 43886 et autres ; CAA Paris, 22 octobre 2020, n° 20PA00219 et CAA Paris, 23 juin 2021, n° 20PA02347).

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. 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.

De même, 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'autre. **Si cette infrastructure n'est pas principalement destinée à assurer la desserte de ce secteur ou de cet équipement, mais qu'elle participe d'objectifs plus larges, elle ne fait pas partie du même projet et ce même si elle a un intérêt pour assurer les déplacements vers ce dernier.** 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.

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

- **Le déplacement de l'A9**, déclaré d'utilité publique en 2007 et livré 2017, qui a pour objet principal 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.

- **Le contournement Nîmes-Montpellier (CNM)** déclaré d'utilité publique en 2005 et livré en 2017, qui a pour objet principal 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** livrée en 2018, située au sein du projet Cambacérès, mais dont la 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.

L'extension de la ligne 1 du tramway, déclaré d'utilité publique en 2022 pour une mise en service en octobre 2025, est analysée au titre des effets cumulés.

Cette extension a 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 Cambacérès 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 qui bénéficie par ailleurs d'autres modes de desserte (extension de la ligne 15, lignes Lio).

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 actualisé, 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. 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 études environnementales du projet.

Un contributeur craint que les volumes de trafics des véhicules et les temps de trajet aient été sous-estimés. Un autre s'inquiète que l'impact du COM ne soit pas pris en compte.

Comme indiqué dans le mémoire en réponse mis à disposition du public par la collectivité dans le cadre de la PVE, l'actualisation de l'étude d'impact a bien pris en compte l'ensemble des usagers présents actuellement et à venir sur le site. En effet, la réalisation de l'étude de trafic s'est basée sur des comptages récents qui 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.

Les modélisations de trafics réalisées aux horizons futurs (2038 et 2058) sont basées sur ces données récentes, en y intégrant les futurs usagers du site (étudiants, salariés, voyageurs/accompagnants et habitants), l'évolution tendancielle du trafic sur le secteur ainsi que les projets connexes (notamment les trafics induits de la gare (et sa montée en puissance) et des projets urbains à proximité).

L'étude de trafic inclut bien évidemment les véhicules extrarégionaux (A750) utilisant l'échangeur n°29, avec ou sans COM. Ainsi, la faible part de trafic susceptible d'emprunter le COM pour rejoindre 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 de trafic.

Or ces projections montrent que les infrastructures actuelles et prévues permettront globalement une gestion maîtrisée des flux, avec quelques aménagements ciblés (feux, giratoires, élargissements) prévus dans le projet.

Une contribution souligne que la livraison très prochaine de l'extension du tramway au plus près de la gare Sud de France est une très bonne chose. Une autre craint que le tramway soit saturé.

Les projections de fréquentation à la nouvelle station de tramway Gare Sud de France sont de 3 800 passagers par jour (deux sens confondus) à la livraison en octobre 2025, et de 5 800 passagers par jour en 2030 avec la montée en puissance du quartier. Avec une fréquence de 4 minutes en heure de pointe à 5 minutes en heure creuse, la capacité de la ligne 1 de tramway est de 130 000 passagers par jour. Par comparaison, la capacité de la navette actuellement en place est de 10 000 passagers / jour (fréquence moyenne 8 minutes).

Il faut ajouter l'extension de la ligne 15 de bus, qui dessert de nombreux quartiers de Montpellier en rocade jusqu'à Sabines, et qui permettra à ses usagers à destination de la gare, dès décembre 2025, de ne pas avoir à se reporter sur la L1 de tramway.

Un contributeur s'inquiète de possibilités de stationnement trop limitées.

Concernant la capacité de stationnement de la gare Sud de France, le mémoire en réponse précise que l'offre de stationnement au niveau de la Gare Montpellier Sud de France est de 1 200 places et que 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. En outre, un report modal est attendu avec la mise en service très prochainement de l'extension de la ligne 1 du tramway ainsi que de l'extension de la ligne 15 de bus (future Bustram). Ce report modal permettra de diminuer l'éventuelle hausse des besoins en stationnement liés à la gare.

Concernant la capacité de stationnements privatifs dans le quartier, il est précisé dans l'étude d'impact que l'offre totale à terme est estimée à 6 107 places de stationnement, soit une offre légèrement inférieure à la demande évaluée (déficit théorique de 384 places) qui sera pallié soit par une évolution favorable des usages alternatifs (vélos, tram...), par la mutualisation des

places à l'échelle de plusieurs îlots, par le déploiement de solutions complémentaires tels que l'autopartage, soit le cas échéant par la création d'un parking silo réversible.

Un contributeur s'interroge sur le niveau de qualité de l'air de cette zone, s'il est incompatible avec un usage résidentiel, et si c'est le cas, comment justifier qu'il soit propre à accueillir des salariés, visiteurs et étudiants.

Les mesures réalisées in situ en 2023 ne montrent pas une qualité de l'air très dégradée malgré la présence de l'A709 et de l'A9 voire la RM66.

En effet, et comme indiqué dans le dossier, deux campagnes de mesures de la qualité au droit de la zone de projet ont été réalisées en saisons contrastées (période froide - hiver 2023 - et période chaude - été 2023) et ce conformément au guide méthodologique du CEREMA.

Comme indiqué dans l'étude d'impact actualisée, les valeurs mesurées lors de ces campagnes respectent la réglementation actuelle concernant le NO₂ (valeur réglementaire et objectif de qualité à 40µg/m³) et les PM₁₀ (valeur réglementaire : 40µg/m³ et objectif de qualité : 30µg/m³). Les sites de mesures situés à proximité des infrastructures routières (A9/A709/RM66) affichent des valeurs similaires à celles des stations de mesures « trafic » d'ATMO OCCITANIE situées au centre et en périphérie de Montpellier.

Ainsi, en l'état actuel des connaissances et des relevés, le quartier de Cambacérès n'apparaît pas plus pollué d'un point de vue pollution atmosphérique que le reste de la commune de Montpellier et notamment de son centre-ville.

Selon ces résultats couplés à ceux de l'étude air et santé menée dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact (et comprenant une évaluation sur l'exposition des populations vulnérables avec l'aménagement de la ZAC conformément à la réglementation), la construction de logements au sein de la ZAC Cambacérès Nord est tout à fait possible sur l'aspect qualité de l'air.

Un contributeur estime que l'étude d'impact omet une analyse précise sur la nature et perméabilité des sols, l'éventuelle présence de pesticides, produits dangereux ou résidus industriels, pour la protection de la santé des travailleurs.

Ces éléments sont détaillés dans l'étude d'impact et le mémoire en réponse. 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. En 2013, l'occupation des sols était à dominante agricole. Depuis, plusieurs projets connexes se sont réalisés dans ce périmètre : l'autoroute A9, le CNM et la gare Montpellier Sud de France, ainsi que les premiers aménagements de la ZAC Cambacérès Nord (bâtiments, infrastructures, parc de la Mogère). En 2025, aucune exploitation agricole ne subsiste au sein du périmètre de la ZAC. Ces aménagements ont notamment eu pour conséquences d'augmenter les coefficients d'imperméabilisation du secteur. Cette imperméabilisation a été compensée par la réalisation des bassins de rétention dans le parc de la Mogère.

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. Le délai de réalisation de ce diagnostic ne permet pas d'en connaître les conclusions à la mise à disposition de ce mémoire en réponse. Si des mesures s'avéraient nécessaires au regard de ce diagnostic, le maître d'ouvrage s'engage à les mettre en œuvre sans délais.

Un contributeur regrette que ce projet soit à l'opposé de la volonté du PLUI qui vient d'être voté pour éviter l'artificialisation à outrance des sols. Un autre estime que les risques liés à l'artificialisation des sols, et en particulier la perte de biodiversité, ont été sous-évalués.

La collectivité rappelle que ce projet vise une densité bâtie soutenue, avec des bâtiments allant jusqu'à R+6, afin de limiter l'imperméabilisation des sols. En outre, l'actualisation de la programmation a justement une incidence positive sur l'imperméabilisation du secteur avec l'évitement d'environ 3 ha sur les 28 ha imperméabilisés dans le précédent dossier de 2013. Ces surfaces ont été reclassées en zones agricoles dans le PLUI récemment approuvé.

Concernant l'évolution de la biodiversité, l'ensemble du quartier Cambacérès (comprenant le périmètre de la ZAC Cambacérès Nord) a fait l'objet d'inventaires de terrains en 2023, sur un cycle complet, par le bureau d'études spécialisé, y compris le Mas de Brousse. Comme la collectivité l'explique longuement dans le mémoire en réponse, contrairement à la remarque de l'autorité environnementale, l'analyse ne peut pas conclure à une perte de biodiversité. Au contraire, la mise à jour des inventaires réalisés en 2023 conclut sur des enjeux assez similaires (faibles sur la majeure partie du périmètre de la ZAC Cambacérès Nord). La perte de surfaces cultivées de faible intérêt semble avoir été contrebalancée par la création de nouvelles surfaces végétalisées et pérennes, notamment le Parc de la Mogère, en cours de développement. Quelques espèces non signalées en 2013 y ont fait leur apparition (rainette méridionale, cisticole des joncs). La réappropriation de cet espace semi naturel par la faune est donc attendue dans les années à venir avec un effet positif sur la biodiversité.

Ce contributeur s'inquiète aussi du bilan carbone de l'opération.

Ce bilan est détaillé en annexe 5 de l'étude d'impact. Il montre que le quartier tel qu'il est conçu émet 3,9 % de CO₂eq/an en moins qu'un quartier neuf similaire grâce notamment aux efforts imposés aux constructeurs sur les systèmes de chauffage, eau chaude sanitaire, climatisation, grâce au réseau de chaleur et froid basé sur la géothermie, grâce aux installations de productions solaires en toitures, et grâce au choix de l'ossature bois sur certains bâtiments. Il montre que des économies supplémentaires sur son impact carbone pourront être obtenues dans les années à venir par une augmentation de la part de matériaux biosourcés, le réemploi quand cela est possible des terres d'excavation et par un effort de réduction du nombre de places de parkings créées sous les bâtiments.

Un contributeur estime que les modélisations acoustiques sont incomplètes car ne prenant pas en compte ni les valeurs réellement relevées sur site, ni le trafic aérien, et qu'elles ne respectent pas les standards de l'OMS.

Les mesures et simulations acoustiques utilisées prennent en compte l'ensemble des sources de bruit prépondérantes dans l'environnement du projet, y compris les bruits aériens et ferroviaires, dont l'impact a bien été relevé lors des mesures de terrain. A la demande de l'autorité environnementale, une carte de bruit multi-sources a été établie dans le mémoire en réponse.

Les valeurs des lignes directrices de l'OMS sont établies en Lden (pour Level day-evening-night) contrairement aux valeurs réglementaires française qui sont établies en Laeq (pour Level A equivalent) avec donc des durées et des pondérations de niveau de bruit différents. L'étude environnementale étant établie sur le fondement des valeurs de références réglementaires françaises, les valeurs Lden au niveau des façades du bâti n'ont pas été calculées dans le cadre de l'étude car ce n'est pas réglementairement demandé.

Cependant, la campagne de mesures acoustiques réalisée sur site en 2023 montre effectivement que certaines zones à proximité des axes de circulation dépassent 53 db(A) en Laeq (6h-22h) et 45 db(A) en Laeq (22h-6h), ce qui est comparable aux valeurs guide de l'OMS (en Lden) pour la préservation de la santé.

Ainsi, les valeurs guides de l'OMS ne sont pas respectées actuellement sur site en l'absence de l'ensemble des dispositifs prévus pour la protection acoustique de la ZAC.

Les modélisations réalisées avec le projet de ZAC et notamment avec les enveloppes urbaines au nord (A709) et sud (A9) montrent une diminution des niveaux de bruits à l'intérieur du quartier, que ce soit pour les bâtiments existants ou projetés.

Ainsi, les calculs acoustiques réalisés sur les bâtiments existants et futurs du cœur de quartier (calculs sur récepteurs en situation future en période diurne (Laeq projet (6h-22h)) et en période nocturne (Laeq projet (22h-6h)) indiquent des niveaux sonores sur les bâtiments existants dans la ZAC compris entre **37 à 50** dB(A) en Laeq diurne et entre **28 à 41** dB(A) en Laeq nocturne pour l'horizon 2038 (valeurs assez identiques pour l'horizon 2058). Ces valeurs sont conformes à la réglementation en vigueur et bien que les indicateurs soient différents entre la réglementation (Laeq utilisé dans l'étude d'impact) et les valeurs guide de l'OMS (Lden), les niveaux sonores modélisés sur les bâtiments existants sont bien inférieurs aux valeurs de l'OMS.

En ce qui concerne les bâtiments réalisés le long de l'A9 et de l'A709 (enveloppe urbaine), ils seront exposés à des niveaux de bruit en façade plus importants. Cependant, un isolement acoustique est prévu (indiqué dans l'étude d'impact actualisée) et rappelé ci-après :

« L'application de l'arrêté du 23 juillet 2013 consiste à respecter la valeur d'isolement acoustique minimale déterminée à partir des niveaux de bruits calculés :

Le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisines doit être égal ou inférieur à 35 dB(A) en période diurne ;

La valeur d'isolement doit être égale ou supérieure à 30 dB.

Ces contraintes d'isollements sont réglementaires et applicables pour les logements, les bâtiments de santé ou d'enseignements uniquement ;

A titre indicatif, des objectifs d'isollements sur les bâtiments tertiaires (activités/bureaux) afin d'apprécier l'isolement acoustique à atteindre permettant un confort à l'intérieur de ces bâtiments vis-à-vis du bruit des infrastructures terrestres (routières et ferroviaires) sont également indiqués. »

Ainsi, en application de ces mesures réglementaires d'isolation acoustique, les niveaux de bruits à l'intérieur des différents bâtiments seront conformes à la réglementation et n'auront aucune incidence sanitaire sur les usagers.

Un contributeur considère que l'étude ne présente aucun dispositif concret de suivi des mesures d'Eviter Réduire Compenser (ERC) ni calendrier, responsables ou responsabilités claires.

L'état d'avancement des mesures ERC est longuement détaillé par la collectivité dans son mémoire en réponse. La plupart sont déjà réalisées à 100% (centrale de géothermie, bassins de rétention et d'écêtement, réemploi des terres, aménagement du Parc de la Mogère...). Celles en cours de mise en œuvre font l'objet de mesures de suivi indiquées dans le mémoire en réponse (pose de piézomètres, études géotechniques pour chaque lot...).

Un contributeur regrette que cette consultation se soit déroulée au mois d'août.

La Collectivité indique que l'obligation imposée au L123-19 du code de l'environnement pour ce type de procédure est un minimum de 30 jours, or la procédure s'est déroulée sur 40 jours, et s'est terminée après la rentrée scolaire. En outre les modalités de cette procédure par voie électronique permettent d'être informé de la consultation, d'accéder aux documents et de formuler un avis entièrement par voie électronique, sans avoir à se déplacer et sans être limité par les horaires d'ouverture au public. La période de consultation a de fait moins d'impact.

Deux contributions, dont une de l'association Vélocité, portent sur le maillage cyclable aux alentours du quartier, ainsi que sur le besoin de stationnements sécurisés pour vélos au sein du quartier.

La collectivité précise que les discontinuités relevées sur le maillage cyclable aux alentours du quartier ne relèvent pas de cette opération d'aménagement concédée à la Sa3M. Néanmoins elles sont bien sûr prises en compte par les services de la collectivité, pour être solutionnées dans les meilleurs délais. Par ailleurs, pour le stationnement sécurisé des cycles, un Véloparc, espace couvert, fermé et placé sous vidéosurveillance, est en cours d'installation au sein du quartier Cambacérès nord, à proximité de la nouvelle station de tramway et de la gare Sud de France.

Deux autres contributions signalent aussi des difficultés pour les véhicules et les cycles au carrefour entre l'avenue de la Gare et la rue du Mas de la Fiole, à Lattes.

La collectivité précise que l'aménagement de ce carrefour ne relève pas de cette ZAC. Ces remarques sont prises en compte par les services de la collectivité pour être traitées au plus tôt.

Enfin, une contribution de la Régie des Eaux mentionne des erreurs matérielles et actualisations non substantielles à apporter au dossier de réalisation, et en particulier au programme des équipements publics. Elles ont été apportées au dossier.

Conclusion :

En résumé, les contributions du public portent essentiellement sur :

- La programmation (2 contributions),
- La qualité d'équipement du quartier et sa pertinence (2 contributions),
- Certaines craintes sur l'impact environnemental du projet (3 contributions),
- Les modalités de la procédure (1 contribution),
- Le maillage cyclable et viaire aux alentours du quartier (4 contributions).

Sur 12 contributions, 3 sont nettement favorables au projet, 4 sont critiques ou défavorables, 1 est neutre et 4 portent sur des sujets connexes.

Au regard des précisions apportées sur le projet économique, des mesures de préservation environnementale mises en œuvre, des réponses sur les impacts environnementaux détaillées point par point dans le mémoire en réponse, et des politiques générales adoptées par la collectivité notamment dans les domaines du développement économique, de la mobilité, de la planification urbaine, et du développement durable ; il est proposé aux membres du Conseil métropolitain de tirer un bilan favorable de cette procédure de participation du public par voie électronique, puis d'approuver la modification du dossier de réalisation de la ZAC Cambacérès nord.