



M. **Frédéric SZCZOT**
Commissaire enquêteur
*Enquête publique autorisation
loi sur l'eau ZAC OZ1*

Montpellier, le 26 mars 2015

Objet : observations de France Nature Environnement Languedoc Roussillon (FNE LR) dans le cadre de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement concernant les travaux d'aménagement de la première ZAC du projet urbain dit « ZAC OZ1 » sur Montpellier présenté par la Société d'Aménagement de l'Agglomération de Montpellier (SAAM)

Monsieur le commissaire enquêteur,

En préambule, nous souhaitons réaffirmer notre opposition à l'urbanisation du secteur concerné par la ZAC OZ, parce qu'elle réduit au sud de Montpellier, les dernières zones à vocation agricole et naturelle.

Le dossier soumis à enquête est un dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau relatif à l'aménagement de la ZAC OZ1. Le principal objet de ce dossier est la prévention du risque inondation lié à l'aménagement de la futur ZAC mais aussi des différents aménagements que sont la gare nouvelle, le CNM et le doublement de l'A9. L'enjeu est double, éviter que les nouveaux aménagements soient inondés et s'assurer que ceux-ci ne vont pas aggraver les risques, déjà extrêmement marqués, pour les secteurs situés en aval. Les inondations de l'autonome 2014 ont rappelé l'importance du risque inondation dans ces secteurs.

Avant de reprendre à notre compte les observations de notre association membre « Mosson Coulée Verte », nous souhaitons aborder la question générale de la clarté du dossier soumis à enquête publique.

Le dossier soumis à enquête s'inscrit dans le cadre du « schéma directeur de Nègue Cats » qui a pour objet d'améliorer l'écoulement des crues sur l'ensemble du bassin versant du Nègues Cats. Ce schéma hydraulique réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la SAAM en partenariat avec ASF, OC'Via, RFF et l'agglomération de Montpellier a été « validé » par la DDTM de l'Hérault par un courrier du 27 mars 2014. Il est fondé sur la mutualisation et l'optimisation des bassins hydrauliques qui compenseront les conséquences des différents aménagements prévus sur le secteur (Gare, A9 CNM et ZAC oz) .

Si un traitement hydraulique d'ensemble du secteur est une bonne chose, nous notons qu'il aurait pu être mis en œuvre en l'absence de projet d'urbanisation ou de nouvelle gare. La réduction de la vulnérabilité de l'existant aurait très bien pu être traitée avec tout autant avec cohérence.

La mise en œuvre de la partie nord du schéma directeur de Nègue Cats est conditionnée à la délivrance :

- d'une autorisation loi sur l'eau relative à la ZAC oz1 soumise à la présente procédure d'enquête publique,
- d'une autorisation loi sur l'eau relative au « parc de la Mogère » dont il semble qu'elle est encore en phase d'instruction par la DDTM.

Parallèlement, l'aménagement de la gare nouvelle fait l'objet d'une procédure spécifique de déclaration au titre de la loi sur l'eau qui a été déposée à ce jour.

Les effets positifs attendus de la mise en œuvre de la partie nord du schéma de Nègue Cats (diminution de l'inondabilité du « parking est » de la gare et diminution du débit en crue centennale de 30 m³/s à 10m³/s au droit de la route départementale 189) ne pourront se réaliser que si la totalité des aménagements préconisés par le schéma sont aménagés.

Dès lors que les aménagements prévues par ce schéma relèvent de plusieurs dossiers loi sur l'eau qui ne font pas l'objet de procédures de participation du public a minima cordonnées voire intégrées, il apparaît difficile, pour le public, de saisir l'articulation des différents aménagements et de se prononcer sur la pertinence des solutions de compensation proposées.

Le dossier soumis à l'enquête publique qui ne contient des informations que sur une partie des aménagements préconisés par le schéma de Nègue Cats ne présente pas le niveau de clarté et de complétude nécessaire à la compréhension du public.

Dans un contexte où :

- l'AE du CGEDD, dans son avis de mars 2014 relatif à l'étude d'impact de la gare, soulevait la méconnaissance de l'article L 122-1 du code de l'environnement en l'absence d'une étude d'impact portant sur l'ensemble des aménagements ZAC Oz1, extension tramway T1 et gare nouvelle¹
- les projets de la ZAC OZ et de la gare nouvelle ont déjà été soumis à deux procédures distinctes d'enquête publique (déclaration de projet de la gare nouvelle au titre du code de l'environnement et déclaration de projet en vue de la mise en compatibilité du PLU de Montpellier pour l'aménagement de la ZAC OZ)
- l'ensemble des acteurs appelle à une simplification des procédures prévues par le droit de l'environnement,

nous estimons que, pour être compréhensible par le public, les autorisations loi sur l'eau de la ZAC OZ1 et du parc de Mogère aurait du faire l'objet d'une seule enquête publique. Nous notons que cela était possible puisque les demandes d'autorisation ont été déposées simultanément.

De manière générale, le séquençage d'un programme de travaux au sens de l'article 122-1 du code de l'environnement (Gare, ZAC Oz1 et Tramway T1) dans de nombreuses procédures de participation du

1 L'AE du CGEDD écrivait : *Le projet présenté constituant avec le CNM, plusieurs composantes de la ZAC Oz1 et l'extension du tramway T1, un programme d'opérations à réalisation simultanée, une étude d'impact portant sur l'ensemble du programme est donc requise en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement.*

public ne permet pas, en pratique, la mise en œuvre du droit constitutionnellement garanti d'information et de participation du public aux décisions ayant des conséquences environnementales (article 5 de la charte constitutionnel de l'environnement).

Plus particulièrement, compte tenu du fait que le schéma directeur de Nègue Cats est fondé sur les principes de mutualisation des ouvrages de compensation, la demande d'autorisation dite de la ZAC Oz1 prévoit des ouvrages qui permettent la compensation des conséquences sur l'écoulement des crues de la gare nouvelle et d'une partie de ses parkings. Dès lors, la question des compensations des conséquences hydrauliques de l'aménagement de la gare nouvelle et de ses parkings se trouve :

- en partie traitée dans le dossier loi sur l'eau relatif à la la ZAC Oz1
- en partie dans une déclaration loi sur l'eau relative à la gare nouvelle. Ce dossier de déclaration dont FNE LR a obtenu la communication concerne uniquement la compensation des conséquences du « parking est » et d'un « merlon acoustique » aménagés sur un remblai en zone rouge du PPRi .

Comme le dossier de déclaration loi sur l'eau pourtant déposé par RFF n'a pas été joint au dossier soumis à enquête publique, le public peut difficilement apprécier la pertinence des solutions proposées pour prévenir la totalité des conséquences hydrauliques de l'aménagement de la gare nouvelle. Cela apparaît d'autant plus regrettable que l'AE du CGEDD, dans son avis n°2014-28 de mars 2014, avait soulevé plusieurs questions relatives aux conséquences de l'aménagement de la gare nouvelle sur l'écoulement des crues et notamment du sur la conformité de l'aménagement de la gare avec le PPRi en vigueur.

La compréhension du dossier loi sur l'eau aurait certainement été améliorée si celui-ci avait fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale. Curieusement, il semblerait que celle-ci n'a pas été saisie du dossier loi sur l'eau soumis à enquête publique, peut être en méconnaissance de l'article R 122-8 du code de l'environnement ?

Cela apparaît d'autant plus regrettable que les dossiers loi sur l'eau relatifs au contournement CNM n'avaient pas, eux non plus, été soumis à l'avis de l'autorité environnementale comme cela était souligné par l'AE du CGEDD dans son avis de mars 2014 relatif à la déclaration de projet de la gare nouvelle de Montpellier en note de bas de page n° 3 : « *Ces arrêtés (autorisant le CNM au titre de la loi sur l'eau) n'ont pas fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale compétente, malgré la prescription d'actualiser l'étude d'impact si nécessaire en application de l'article R.122-8 du code de l'environnement, à l'occasion des dossiers d'autorisations successives d'un projet (comme en témoigne la page 27 du rapport de la commission d'enquête publique relative à l'autorisation loi sur l'eau du CNM, la liste des pièces du dossier qui ne comporte pas d'avis d'AE)* ».

Par ailleurs, le dossier soumis à enquête publique ne permet pas de comprendre l'articulation entre le PPRi applicable et le schéma directeur de Nègue Cats. Si le schéma de Nègue Cats présente une connaissance actualisée du risque inondation sur la zone, il ne peut se substituer au PPRi. Or, si comme semble le révéler le schéma de Nègue Cats, le PPRi ne correspond plus à la réalité du risque inondation, en raison de la présence de nouveaux aménagements depuis sa publication ou de l'évolution de l'aléa, il conviendrait d'engager rapidement sa révision.

FNE LR considère que la révision du PPRi apparaît tout à fait nécessaire compte tenu des enjeux pour la sécurité des biens et des personnes sur ce secteur qui fait l'objet d'importants projets d'aménagement et compte tenu de l'obsolescence manifeste du PPRi actuellement en vigueur. Là encore, le fait de ne pas disposer qu'un document de prévention des risques mis à jour ne facilite pas la compréhension du dossier et la prévention du risque inondation.

* * *

Ceci étant posé, les aménagements hydrauliques décrits (BCI et BEC) dans le dossier soumis à enquête semblent correspondre aux cadre réglementaire et aux pratiques fixées par la MISE de l'Hérault

De même, l'utilisation des noues comme zone de décantation et de piégeage des polluants semble prendre en compte les enjeux Natura 2000 et des zones de pêche et de conchyliculture.

Cependant, comme l'a relevé Mosson Coullée Verte dont nous reprenons les développements ci-après, trois points posent problème : le calage du modèle hydraulique, la prise en compte de la nappe et la continuité écologique des cours d'eau.

1. Le calage du modèle hydraulique

Sur le choix des valeurs d'ajustement statistiques pluviométriques

Notre souci est que le dimensionnement des bassins soit suffisant. Un examen approfondi du dossier montre ceci :

- Le modèle est calé sur les ajustements réalisés par INGEROP sur le poste de Fréjorgues ;
- Les valeurs retenues dans le rapport de la DDA9 sont supérieures mais n'ont pas été retenues pour caler le présent modèle ;
- Les pluies de septembre et octobre 2014 n'ont pas été utilisées pour modifier le calage des hauteurs de pluie sur 24 h (1440 mn) alors que la pluie observée en septembre 2014 (299,5 mm) a dépassé de 28,5 % celle retenue sur le schéma hydraulique (233 mm). De même la pluie d'une heure observée lors du même épisode (92,7 mm) est supérieure de 10 % à celle retenue dans le schéma hydraulique (84 mm).

Nous ne comprenons pas ces choix tendant à minimiser l'importance des événements pluvieux possibles. Il ne s'agit pas de pluies courtes et ponctuelles mais bien d'épisodes générant de gros volumes à stocker et à drainer via les cours d'eau.

Rapport avec la lame ruisselée

Le choix de maintenir les valeurs retenues dans le modèle provient de la vérification de l'enveloppe de crue pour l'épisode de septembre 2014 (bien que supérieur à la valeur retenue, il n'a pas conduit à une enveloppe de crue supérieure à celle retenue par le modèle pour une pluie centennale). Ceci semble normal puisque les sols n'étaient pas saturés d'eau et ont pu absorber une partie de l'eau précipitée.

Les 2 épisodes survenus respectivement au sud puis au nord de Montpellier auraient pu se produire au même endroit. En octobre 2014, huit jours après le premier épisode, les sols et les nappes saturés d'eau n'auraient plus joué leur rôle d'éponge. La lame ruisselée aurait été alors directement dépendante de l'intensité de la pluie.

Les chroniques montrent qu'on assiste souvent à un doublet de ce type d'épisode pluvieux, à une semaine ou 15 jours d'intervalle. 2014 n'est donc pas particulier de ce point de vue là.

De plus, le bassin du Verdanson a déjà connu des pluies plus importantes que celles de 2014.

Pourquoi, dans un contexte évolutif de changement climatique, ne pas prendre en compte des valeurs de pluies connues plutôt que celles modélisées, les valeurs des modèles variant selon leur paramétrage ?

2. Prise en compte de la nappe

La nappe devrait être prise en compte d'une part quant à sa vulnérabilité aux pollutions urbaines diffuses, d'autre part au regard des risques de tenue des bâtiments soumis à la pression de la nappe.

Le schéma hydraulique décrit à maintes reprises, une nappe affleurante et même débordante, ne permettant pas l'évacuation des pluviaux. La nappe est déclarée « d'intérêt majeur pour l'alimentation en eau potable »,

Or dans le schéma, le creusement à venir est déclaré ne pas avoir d'incidence sur la nappe d'eau potable du fait que la profondeur de la nappe (- 7 m en milieu de bassin versant) est suffisante pour assurer une protection. Cette assertion s'appuie sur un ensemble de piézomètres tous localisés en

milieu de la zone, là où aucune urbanisation n'est prévue. Certes il n'est pas prévu de creuser davantage les bassins au sud, là où la nappe est la plus affleurante, mais l'urbanisation est prévue à l'ouest des piézomètres et au sud-ouest (autour du mas de Brousse et à l'ouest du Nègue Cats au Nord de Boirargues).

Les projets vont, dans leur intégralité, entraîner le creusement de près de 600 000 m³, dont une partie pour urbaniser. Dans les secteurs où la nappe est sub-affleurante, voire affleurante, piégée et sous-pression, il y aura un risque double : celui d'altérer la qualité de la nappe (pollution urbaine diffuse), celui de tenue des ouvrages soumis à une pression par débordement de la nappe (cf dalle de la maison pour tous de Malbosc). **Il est essentiel de disposer des piézomètres sur tous les secteurs devant être creusés tant pour le bâti que pour les bassins.**

3. Continuité écologique des cours d'eau

Il serait nécessaire de prévoir des passages sous-voie pour la faune terrestre pour les infrastructures ferroviaires et routières afin de permettre la continuité écologique.

Ceci est d'autant plus important que des remblais de 8 à 11 m sont implantés perpendiculairement au Nègue Cats et qu'ils sont prolongés en terrassement pour permettre la viabilisation des infrastructures ferroviaires.

Recevez, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'assurance de notre considération distinguée.

Céline MESQUIDA
Président de FNE LR

