

Contribution à l'enquête publique « loi sur l'eau » de la ZAC OZ 1

Auteur : Michel JULIER, Collectif d'opposition à la gare de la Mogère

Site internet : <http://GareTGV.free.fr>

Contact : Michel Julier – gareTGV@free.fr – 06.83.83.37.40 – Date : 26 avril 2015

1. Le déni de concertation

L'auteur a déjà signalé dans le registre situé à la mairie de Montpellier que le maître d'ouvrage avait explicitement refusé de communiquer le dossier théoriquement soumis au public.

Par courrier électronique du 30 mars 2015, il demandait copie du dossier, de préférence sous forme électronique, à la SAAM via le contact indiqué sur l'avis d'enquête publique. Or, le 31 mars 2015, M. Nicolas LAVENU lui répondait, au nom de la SERM (Société d'équipement de la région de Montpellier) par une fin de non-recevoir.

2. Une étude incomplète (le « saucissonnage »)

Alors que l'eau est par excellence une question qui ignore les limites administratives, le dossier soumis par la SAAM (Société d'aménagement de l'agglomération de Montpellier) ignore superbement les dossiers voisins de celui qu'il prétend examiner.

2.1. Les projets ignorés : gare TGV, tram L1, voirie, Urban Park

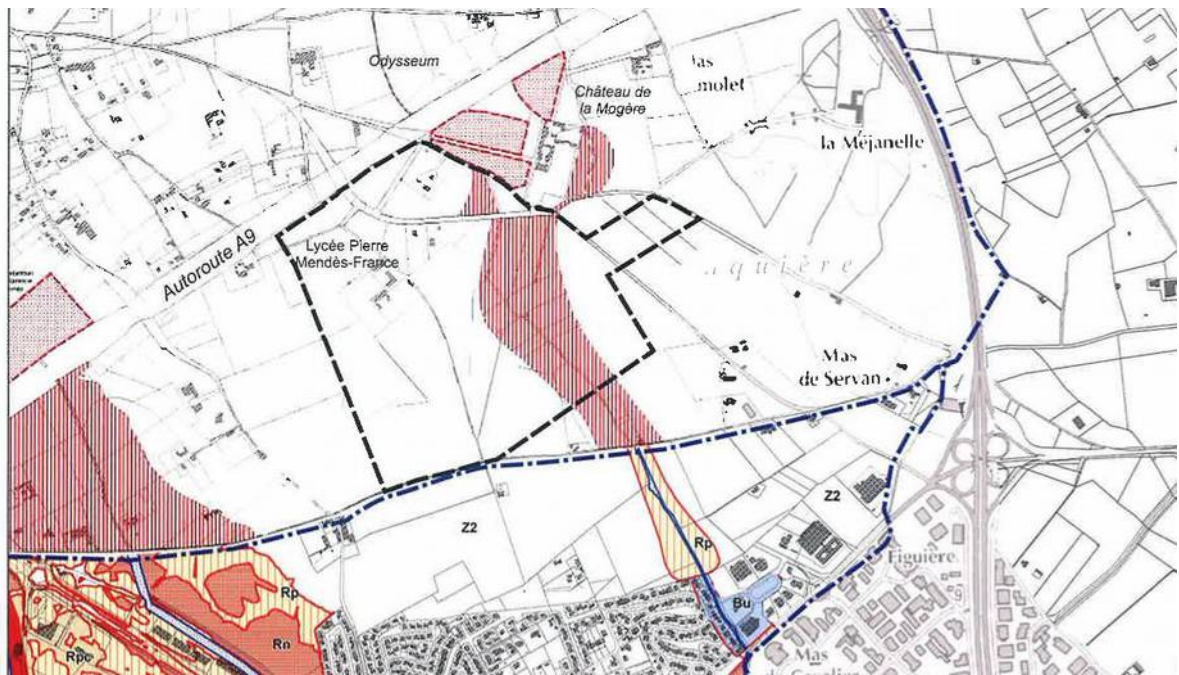
Le dossier présenté par la SAAM ne tient pas compte du projet de construction de la 2^e gare TGV de Montpellier (« gare de la Mogère »), alors que l'opération immobilière ZAC OZ 1 est justifiée d'abord par la construction de cette gare, dont la pertinence est par ailleurs fortement contestée.

Il n'est pas rare qu'une opération immobilière se réalise alors que l'infrastructure censée la justifier a été abandonnée (l'ex-futur port de plaisance du quartier « Port-Marianne » à Montpellier est à un jet de pierre), ou à l'inverse que l'infrastructure se réalise alors que l'opération immobilière qu'elle devait desservir soit un fiasco (le cas existe autour de la plupart des gares TGV excentrées de France et d'Espagne, voir par exemple l'échec de l'Europôle de l'Arbois prévu à côté de la gare « Aix-en-Provence TGV »). Pour autant, l'ensemble des projets envisagés doivent être pris en compte dans les études hydrologiques.

La non-prise en compte de la gare de la Mogère. La SAAM se permet d'écrire (p. 32 de sa demande d'autorisation) : «*Ainsi, aucun bâtiment ne sera construit dans la zone inondable actuelle du Negue Cats, définie à l'état actuel dans le schéma directeur du Negue Cats*».

L'affirmation mise en gras et surlignée par la SAAM est grossièrement inexacte, puisque la gare de la Mogère, au centre de la ZAC OZ 1, est prévue dans la zone inondable du Negue Cats, sur des remblais situés dans la zone rouge du PPRi.

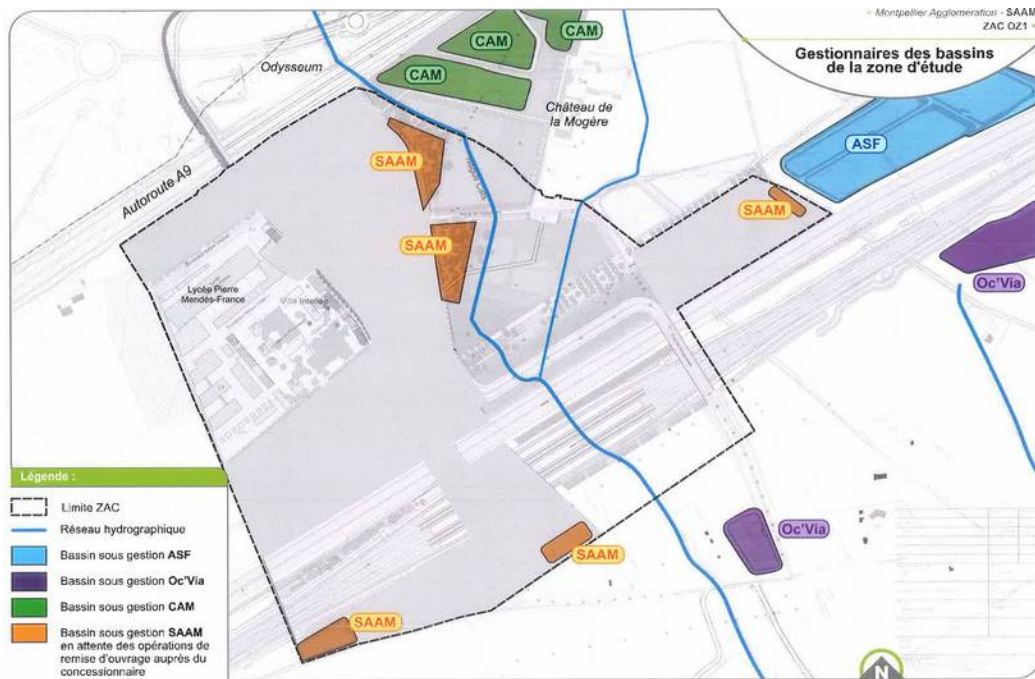
La non-prise en compte du tram L1 et de la voirie d'accès : la zone de bureaux prévue dans la



2.2. Des informations contradictoires et donc non crédibles sur les mesures de compensation

Lorsque des mesures de compensation sont prises pour un projet, le risque est que ces mesures soient « oubliées » lors d'un projet ultérieur, avec des conséquences très dommageables, si ces mesures ne sont pas enregistrées avec la rigueur la plus grande.

On peut donc être inquiet lorsque l'on compare le plan général de la page 15 (cité plus haut) avec le plan d'attribution de la responsabilité des bassins de compensation à la page 132 (ci-dessous) :



On constate notamment les différences suivantes :

- le bassin « Oc'Via » (compensation du CNM) se situe sur le cours du Nègue-Cats à la page 15 (il ne peut donc pas jouer son rôle), mais à l'Est du Nègue-Cats à la page 132 ;
- le bassin « BCI - OZ 5 600 m² » de la page 15 (Sud-Ouest de la zone) n'apparaît pas à la page 132, de même que les deux bassins « BCI - OZ 14 300 m² » (Ouest de la zone) ;
- les deux bassins « SAAM » de la page 132 (Sud de la zone) n'apparaissent pas à la page 15.

Ces incohérences montrent que l'étude est manifestement bâclée. Il n'est pas possible de se prononcer valablement sur un projet dont la consistance même est aussi mal définie.

2.3. L'ignorance des prescriptions de l'Autorité Environnementale du CGEDD

Le maître d'ouvrage inclut dans son dossier d'enquête publique un avis de l'Autorité Environnementale constituée par la DREAL-LR (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, Languedoc-Roussillon) : annexe n°2 de sa demande d'autorisation.

On peut cependant craindre que la DREAL-LR n'ait une proximité trop importante avec les porteurs du projet pour être en mesure d'exprimer un avis totalement impartial.

Il est particulièrement regrettable que la SAAM ne cite pas également les prescriptions de l'Autorité Environnementale nationale, constituée par le CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable), qui s'est exprimée à plusieurs reprises et de façon très forte à l'occasion de ce projet et des projets associés, justement pour dénoncer le « saucissonnage » pratiqué par les différents maîtres d'ouvrages et le défaut d'étude d'impact.

Les prescriptions de l'AE du CGEDD sont en particulier les 2 documents suivants (ci-joints) :

1) la décision n° F – 091-14-C-0008 / n° CGEDD 009557-01 en date du 19 février 2014 : dans cette décision faisant suite à une demande de la SAAM en vue de l'extension de la ligne de tramway T1 de l'agglomération de Montpellier, l'AE décide qu'il faut une étude d'impact unique pour l'extension du tramway, la ZAC OZ 1 et la nouvelle gare TGV.

On ne peut dès lors pas accepter la présente demande d'autorisation de la SAAM, qui n'inclut même pas l'extension du tramway ni la nouvelle gare TGV.

2) l'avis délibéré n°Ae 2014-28/ n° CGEDD 009686-01 en date du 23 avril 2014 : dans cet avis concernant le projet de nouvelle gare TGV, l'AE relève les graves insuffisances de l'étude d'impact de la gare TGV, et le défaut de prise en compte de l'ensemble des projets du secteur (par exemple, à la page 13 dudit avis : « *L'analyse des impacts doit rendre compte des impacts du projet et également des impacts cumulés avec ceux de tous les autres projets, qui sont déjà autorisés (CNM, A9B, ZAC Oz1) et, pour la bonne information du public, de ceux dont la réalisation est prévue (par exemple, l'extension du tram T1, selon le formulaire cas par cas fourni par l'agglomération de Montpellier et ayant fait l'objet d'une décision de l'Ae)* »

La demande de la SAAM ne peut donc être acceptée, tant que les prescriptions du CGEDD, service d'inspection du Ministère de l'écologie, continuent à être ignorés.

3. Une construction, évitable, en zone rouge du PPRi

La ZAC OZ 1 ne peut s'examiner sans prendre en compte la gare de la Mogère, infrastructure qui est censée la justifier.

Or la gare de la Mogère est construite en partie en zone rouge du PPRi (plan de prévention des risques d'inondation), dans le lit du Nègue-Cats, comme cela est mentionné dans l'étude d'impact de la gare de la Mogère (voir ci-dessous) :

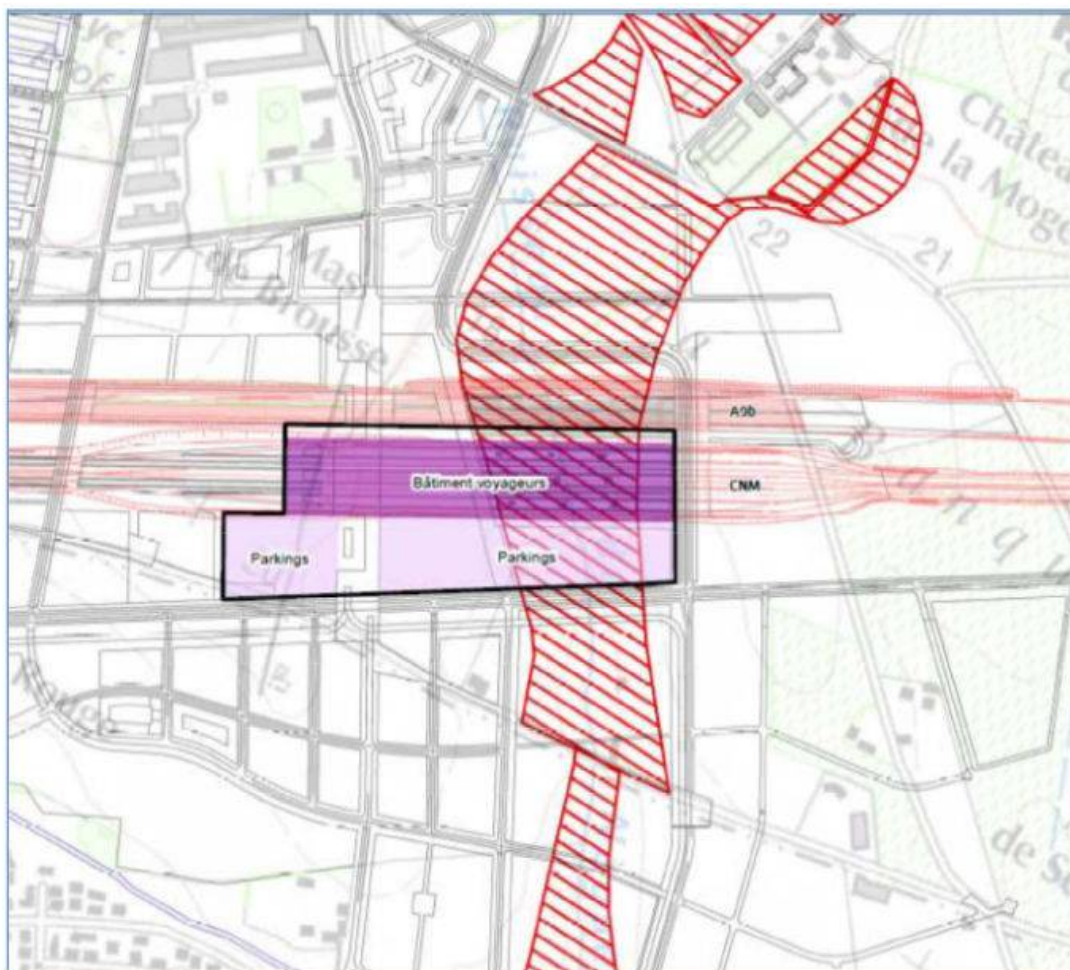


Figure 24 : Schéma de localisation du bâtiment-voyeurs et des parkings par rapport à la zone rouge du PPRi

Le projet ZAC OZ 1 étant indissociable du projet de la gare de la Mogère, c'est donc le projet d'ensemble qui être examiné dans le cadre de la présente enquête publique « loi sur l'eau ». On ne pourrait pas concevoir que la gare, construite en zone inondable, fasse l'objet d'une simple déclaration en Préfecture, alors que la ZAC OZ 1 au sens restreint ferait l'objet d'une enquête publique. Un tel « saucissonnage » relèverait de l'abus de droit, dans le but de contourner les lois applicables en la matière.

En l'occurrence, le PPRi prévoit que toute construction (sauf infrastructure linéaire) est interdite dans la zone rouge, sauf en cas d'absence d'alternative technique.

Or il existe bien des alternatives permettant d'éviter la construction de la gare de la Mogère en zone

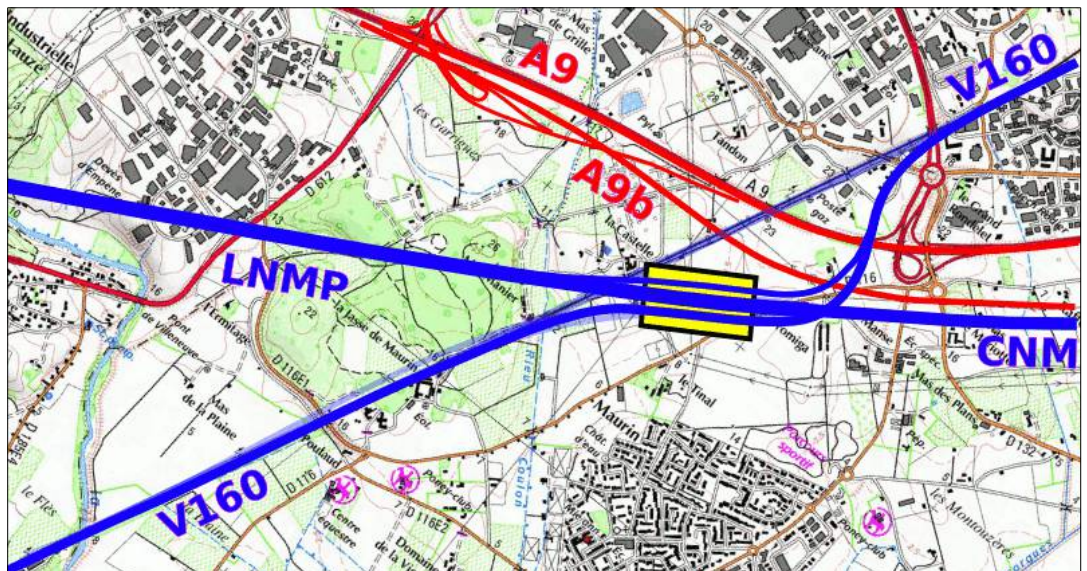
inondable, en particulier les deux alternatives suivantes :

1. conformément à la DUP du Contournement de Nîmes de Montpellier (de 2005) : la construction d'un aiguillage, à proximité de Saint-Brès (à l'Est de Montpellier), permettrait aux TGV circulant sur ce contournement de desservir la gare actuelle Montpellier Saint-Roch. Ladite gare ayant été agrandie en 2014, elle est très loin d'être saturée.
2. à long terme (dans l'hypothèse de la réalisation d'une ligne nouvelle Montpellier-Perpignan), une alternative existe à l'Ouest de Montpellier, sur la commune de Lattes au nord du hameau de Maurin, consistant en la déviation de la ligne ferroviaire classique de façon à permettre la construction d'une gare à voies parallèles accessible à la totalité des trains et permettant toutes les correspondances possibles. Cet emplacement n'est pas situé en zone inondable. Ceci a été soumis par le Collectif anti-Mogère lors de l'enquête publique préalable à la déclaration de projet de la gare de la Mogère, sous le nom de « Option 3 », voir le schéma ci-dessous :

Option 3 :

Un projet plus ambitieux, bien adapté en cas de très forte hausse du trafic ferroviaire. Cette gare complète, quai à quai, permet l'arrêt de n'importe quel train.

Déplacement de la voie classique.



4. Risques d'inondation : une modélisation défailante

4.1. L'absence de prise en compte des pluies répétées

Le dossier présenté par la SAAM ne prend en compte que des épisodes pluvieux isolés.

Or le climat méditerranéen se caractérise par des épisodes pluvieux violents pouvant se répéter lorsque les conditions météorologiques s'y prêtent, généralement en automne : refroidissement de la température terrestre, température de la mer restant élevée, vent provenant de la mer.

Le dernier exemple de cette possible répétition a eu lieu à l'automne 2014, avec 4 épisodes violents ayant touché le département de l'Hérault en peu de temps :

1. nuit du 18 au 19 septembre 2014 : violentes pluies sur l'Hérault, 6 morts dans un camping à Lamalou-les-Bains. Les pluies sont passées trop au nord pour affecter Montpellier ;

2. le 29 septembre 2014 : violentes pluies sur la région de Montpellier, le Nègue Cats déborde sérieusement, à Montpellier, Lattes, Mauguio et Pérols ;
3. le 6 octobre 2014 : violentes pluies au nord de Montpellier, graves inondations dans le lit de la Mosson (Grabels, Juvignac, Montpellier, Lattes), dégâts très importants ;
4. le 10 octobre 2014 : violentes pluies dans le nord-est de l'Hérault et le Gard. Le relief a envoyé l'eau vers le Gard, le secteur de Montpellier n'a donc pas été affecté.

Or le type de mesures de compensation envisagé ne permet pas de faire face efficacement à ce genre d'épisodes répétés, car les bassins de rétention sont construits dans des secteurs où la nappe phréatique est affleurante, ce qui empêche qu'ils ne se vident rapidement après un épisode.

Dans la situation existante, l'écoulement s'effectue via une pente faible mais continue : quelques heures après un épisode violent, il n'y a plus d'eau stagnante.

À l'inverse, dans la situation de projet, après un épisode violent, les bassins de rétention sont pleins et ne peuvent se vidanger facilement, car l'eau qu'ils contiennent se situe en-dessous du niveau de la nappe phréatique sub-affleurante, qui remonte après une épisode pluvieux violent. Dès lors, ils ne peuvent plus absorber un second épisode pluvieux violent survenant dans les jours qui suivent.

Le phénomène pourrait être ignoré si la survenue des pluies étaient aléatoire, or les épisodes de l'automne 2014 démontre l'existence d'une auto-corrélation : les pluies violentes tendent à survenir par séries rapprochées.

Ce phénomène, la surverse de bassins de rétention restant remplis entre deux épisodes violents, n'est absolument pas pris en compte dans le dossier de la SAAM, qui sous-estime donc gravement les risques d'inondation en cas d'épisodes répétés de pluies violentes.

4.2. Une hypothèse d'école en guise de résultat de calcul

La SAAM se targue de pouvoir réduire le débit de crête du Nègue Cats, qui passerait de 27,9 m³/s actuellement, à 10,5 m³/s en situation de projet sur la branche principale, pour une crue centennale.

Quoi qu'en dise la DREAL-LR, dont la proximité avec les maîtres d'ouvrage a été signalée, ce résultat est difficile à croire, au vu des moyens prévus pour réduire les risques d'inondation.

En effet, il n'est pas contestable que les infrastructures prévues (contournement de Nîmes et Montpellier, autoroute A9b, gare de la Mogère, extension du tramway T1, ZAC OZ 1, quartier Urban Park, urbanisation entre Urban Park et ZAC OZ 1) augmentent l'imperméabilisation des sols, ce qui augmente a priori le débit de crête.

Or, si on constate bien que la SAAM expose différents moyens envisagés pour réduire ces risques (de façon au demeurant incohérente comme ceci a été montré plus haut), il s'agit du principe « un bassin pour compenser un facteur de risque ». À supposer que ces moyens soient efficaces, et en omettant le fait que plusieurs projets n'ont pas été pris en compte dans l'étude, ils devraient donc ramener le risque en situation de projet au risque en situation initiale. Aucun moyen envisagé, dans ce projet, n'est de nature à expliquer comment le débit de crête pourrait être sensiblement plus

faible en situation de projet qu'en situation initiale.

L'explication de ce paradoxe apparaît à la lecture du dossier de la SAAM : il ne s'agit pas du résultat d'une simulation, mais c'est tout simplement une hypothèse d'école qui a été utilisée de façon abusive.

Lors de la modélisation d'un bassin de rétention, l'un des paramètres délicats à déterminer est le « débit de fuite » : il s'agit du débit par lequel le bassin, supposé non débordant, va laisser s'échapper l'eau. Comme ce paramètre dépend largement de la nature du sol, il est difficile à déterminer, et on considère donc parfois qu'il peut être aussi important qu'une pluie violente sur la surface du bassin : la MISE34 (Mission inter-services de l'eau, de la Préfecture de l'Hérault) recommande, dans son guide méthodologique de février 2014 (tome 2, pages 25-26), de considérer que le débit de fuite des bassins pourra atteindre le débit biennal de la situation initiale, plutôt que les valeurs de fuite excessivement faibles souvent utilisées précédemment. La SAAM, pour sa part, a utilisé le débit quinquennal, plus élevé.

Mais l'erreur grossière de la SAAM est qu'elle a tenu compte **uniquement** du débit de fuite. Or l'eau ne s'écoule pas uniquement par les bassins de compensation : elle s'écoule également par le lit normal, et par les terrains voisins non couverts par un bassin de compensation.

Le résultat ressemble à une farce : la SAAM considère que, quelque soit la force des précipitations, le débit du Nègue Cats sera toujours le même, et qu'il sera égal au débit quinquennal en situation initiale.

De là vient la conclusion, avancée par la SAAM et acceptée aveuglément par la DREAL-LR, que le débit de crue du Nègue Cats serait divisé par 3 suite à l'aménagement de la ZAC OZ 1, alors même que les ouvrages de compensation ne peuvent au mieux que compenser l'imperméabilisation induite par l'urbanisation du quartier.

Remarquons que si la SAAM avait suivi les recommandations de la MISE34, en utilisant un débit de fuite égal au flux biennal en situation initial, son estimation serait encore plus basse. Basse au point de perdre toute crédibilité, peut-être ?

Le tableau suivant (tableau 17, produit par la SAAM à la page 100 de sa demande d'autorisation) illustre cette hypothèse : la SAAM considère, comme hypothèse a priori et sans la moindre vérification, justification ni simulation mathématique, que le débit du Nègue Cats à l'aval de la ZAC OZ 1, de cas de fortes précipitations, sera toujours strictement égal à ce qu'il est en situation initiale lors d'une crue quinquennale, qu'il s'agit d'un épisode quinquennal, décennal, à période de retour de 30 ans, ou encore centennal :

BV	S (ha)	Etat initial				Etat projet sans compensation				Etat Projet après compensation			
		Q5	Q10	Q30	Q100	Q5	Q10	Q30	Q100	Q5	Q10	Q30	Q100
BV BR1	12.84	0.93	1.09	1.58	3.10	2.05	2.41	3.47	4.72	0.93	0.93	0.93	0.93
BV BR2	17.48	1.34	1.58	2.32	4.55	3.19	3.75	5.50	7.26	1.34	1.34	1.34	1.34
BV BR3a	3.5	0.25	0.30	0.43	0.85	0.84	0.99	1.43	1.69	0.25	0.25	0.25	0.25
BV BR3b	0.9	0.07	0.08	0.11	0.22	0.22	0.26	0.37	0.44	0.07	0.07	0.07	0.07
BV BR4	3.62	0.26	0.31	0.44	0.87	0.57	0.67	0.96	1.31	0.26	0.26	0.26	0.26

Tableau 17 : Incidence du projet ZAC OZ1 à l'aval immédiat de la ZAC

Ce procédé d'estimation ne peut sérieusement être pris en considération pour évaluer le risque d'inondations.

5. Des risques humains ignorés

Actuellement, les débordements du Nègue Cats sont fréquents, mais ils se produisent majoritairement en zone rurale, et accessoirement dans certaines zones industrielles et commerciales relativement peu fréquentées. Les inondations comme celle du 29 septembre 2014 ont des conséquences regrettables (des centaines de « naufragés » bloqués dans les secteurs du Zénith de Montpellier, de l'Aréna de Pérols et de l'hypermarché Auchan de Pérols - Le Fenouillet, et des dizaines de voitures à envoyer à la casse), mais pas de graves conséquences humaines.

Il en serait tout autre si de telles inondations touchaient une grande zone de bureaux comme celle qui est prévue dans la ZAC OZ 1. En effet, lors d'une inondation, on peut craindre que les salariés quitteraient précipitamment leurs bureaux. Pour ceux, certainement majoritaires, qui quitteraient les bureaux en voiture, le risque est réel d'être piégé par la montée de l'eau et par les embouteillages, même si la montée est de courte durée.

Le changement d'ordre de grandeur dans les conséquences humaines n'a pas été pris en compte.

Il est trop facile de fermer les yeux sur les risques, et d'affirmer ensuite que personne ne pouvait s'y attendre. Ainsi la déclaration du maire de Montpellier, Philippe Saurel, le 30 septembre 2014 sur la chaîne d'information BFMTV, au lendemain d'une forte inondation : « *c'est la première fois que je vois le niveau du Lez monter à ce niveau et noyer les bases de la mairie de Montpellier : les fondations ont été ensevelies d'eau et c'est la première fois que je vois cela* ». Le fait que la mairie soit inondée pour la première fois s'explique pourtant facilement : elle est toute neuve !

Le même maire de Montpellier, interpellé le 3 octobre 2014 par un journaliste de France 3 sur la construction de la gare de la Mogère en zone inondable (zone rouge du PPRi), expliquait ne pas être au courant que le site était inondable. Et simultanément, il annonçait l'abandon de la ZAC OZ 1, suite aux graves inondations qui avaient touché le secteur... Plus tard, il répétait contre toute évidence à un autre journaliste (*Le Canard Enchaîné* du 3 décembre 2014) que le site de la gare de la Mogère n'était pas inondable, et devoir poursuivre le projet pour des raisons juridiques.

La catastrophe de La Faute sur Mer (Vendée) est restée dans les esprits, avec l'aveuglement coupable de son maire trop proche des promoteurs, un maire condamné à 4 ans de prison ferme après la mort de 29 personnes lors de la tempête Xynthia en 2010. Il est à craindre que le même aveuglement coupable, et la même proximité entre les élus, les services de la Préfecture et les promoteurs immobiliers, aboutisse au même type de conséquences à Montpellier dans le quartier ZAC OZ 1, et dans les secteurs en aval de la ZAC OZ 1 et de la gare de la Mogère.

6. Conclusion et résumé

En conclusion, le collectif opposé à la gare de la Mogère s'oppose à l'aménagement de la ZAC OZ 1, estime que les mesures de compensation annoncées ne sont pas de nature à réduire

suffisamment les risques d'inondation, et exprime les doutes les plus sérieux sur la pertinence des « calculs » censés démontrer une forte réduction des risques d'inondations par rapport à la situation initiale.

En résumé :

- le maître d'ouvrage, la SAAM/SERM, a refusé de communiquer au public une copie du dossier d'enquête publique ;
- le dossier présenté ne prend pas en compte plusieurs projets indissociables de la ZAC OZ 1, qui contribuent à augmenter les risques d'inondation : la gare de la Mogère, l'extension du tramway T1, le quartier Urban Park de Lattes, et l'espace entre la ZAC OZ 1 et Urban Park ;
- en particulier, l'exclusion de la gare de la Mogère de la présente étude publique « loi sur l'eau » constitue un « saucissonnage », relevant de l'abus de droit, dans le but de ne pas évoquer publiquement la construction en zone rouge du PPRi d'un ouvrage dont la construction n'est pourtant pas techniquement obligatoire ;
- Les informations fournies concernant les bassins de compensation des différents projets évoqués (la ZAC OZ 1, le CNM et l'autoroute A9b) sont incohérentes et donc non crédibles, le dossier ne peut donc pas être accepté en l'état ;
- la SAAM a ignoré les prescriptions de l'Autorité Environnementale du Ministère de l'économie (CGEDD), qui a requis de prendre en compte les conséquences de l'ensemble des projets indissociables dans une même étude ;
- l'étude produite par la SAAM ne prend pas en compte l'hypothèse, pourtant probable et avérée, d'épisodes pluvieux intenses se succédant rapidement. Or dans cette situation, les bassins de rétention, situés en zone gorgée d'eau, ne joueraient plus leur rôle ;
- la réduction du débit de crête n'est pas le résultat d'une simulation mais une simple hypothèse d'entrée, qui n'a aucun caractère crédible ;
- l'importance des risques humains a été négligée

Michel JULIER (collectif anti-gare Mogère)

Pièces jointes : décision et avis de l'Autorité Environnementale du CGEDD