



Mosson Coulée Verte

Le Mercure esc. 253, 164, avenue de Barcelone 34080 Montpellier

Tél. Fax 04 67 75 81 56 e-mail : apmcv@club-internet.fr

Montpellier, le 7 octobre 2014

Monsieur le Commissaire-enquêteur chargé
de l'enquête publique sur l'implantation de la
gare nouvelle Montpellier Sud de France

Monsieur,

Je vous prie de trouver ci-jointes nos observations sur le projet de gare nouvelle à Montpellier au lieu dit "La Mogère".

Point de vue sur la conduite de la concertation ayant présidé à l'élaboration de ce projet

La concertation menée a porté sur la gare elle-même et non sur l'objet de sa création ni sur sa localisation.

La gare nouvelle a été annoncée comme indispensable à un projet contesté et mal perçu par la partie de la population sensible à la problématique des transports.

Les objectifs du projet n'étant pas partagés, la concertation a été un fiasco.

Justification du projet

Les politiques justifient la localisation du projet gare nouvelle au vu de leur objectif d'accroître l'urbanisation de Montpellier vers la mer, sur des terres agricoles. L'idée est de créer un pôle d'affaires autour de la nouvelle gare.

On peut s'étonner de l'idée d'un tel pôle, l'économie montpelliéraine n'étant pas du tout florissante (3ème région la plus pauvre de France, et le développement industriel frisant le néant).

Ce glissement vers la mer de la capitale régionale n'est pas forcément du goût des montpelliérains. Si la capitale régionale ne leur offre plus un accès rapide au transport ferroviaire, le goût de la gare nouvelle et son coût exorbitant vont rendre la pillule bien amère, ..., et obliger à prendre sa voiture !

Enfin, le SCOT de Montpellier et les documents supra mentionnent bien la nécessité de préserver les nouveaux espaces de l'urbanisation et de densifier l'existant. Le projet gare nouvelle est tout le contraire.

Quant à RFF, implanter cette gare voyageurs est plus économique que de prévoir une ligne de fret. Ce calcul, purement économique, n'intègre en rien le coût environnemental du projet dans son ensemble. Cependant ce calcul semble battu en brèche par les résultats financiers du transport par TGV, de moins en moins concurrentiel par rapport à l'avion (pour exemple, Nice-Caen coûte 160 € par train et 138 € via Air-France). De plus, la gare Saint-Roch vient d'être rénovée par la SNCF pour un coût de 50 M€. Cet équipement a-t-il été prévu dans l'objectif d'accueillir les trains de marchandise ?...

MOSSON COULEE VERTE

Association agréée en **environnement** sur le département de l'Hérault / arrêté préfectoral n°2013-I-2028 du 21 oct.2013
et en **urbanisme** sur les bassins versants du Lez et de la Mosson / arrêté préfectoral n° 93-1-0784 du 01/04/93

Impacts environnementaux (cf détails p.)

L'étude d'impact a été revue suite à la contrainte de l'autorité environnementale. Elle est censée intégrer les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus (contournement ferroviaire, ZAC Oz, prolongement de la ligne tramway 1, autoroute A9b). (cf. p. Prise en compte de l'avis de l'Autorité environnementale).

Or elle développe l'impact de la seule structure gare, et pas les voiries nécessaires à l'acheminement des personnes ni l'emprise des parkings.

Un chapitre traite de l'impact de l'ensemble des projets concomitants : les impacts figurent en tout petit dans un tableau mais ne sont pas développés. Des assertions sont faites concernant leur minimisation au vu de réalisations diverses qui ne prennent pas en compte l'état des lieux environnemental.

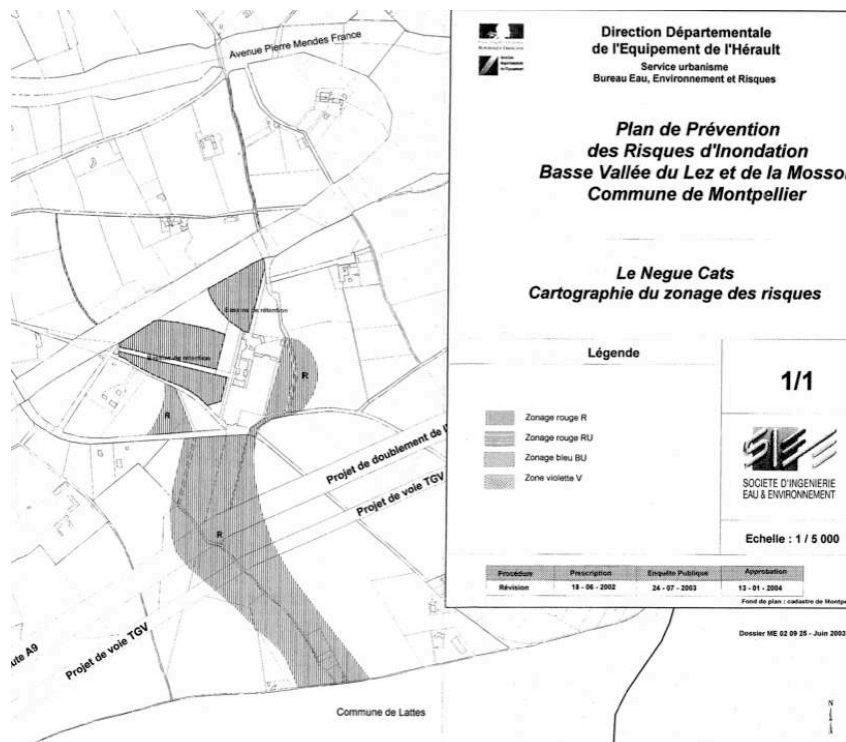
Si cette étude, fort volumineuse, comporte bien des données, l'analyse qui en est faite n'est aucunement argumentée, très partielle et comporte des lacunes sur bien des plans. L'esprit de la loi est trahi notamment avec des mesures compensatoires qui n'ont pas. Ceci est très grave car cette étude sert de justification aux orientations des projets cités et aux options choisies, notamment la localisation de la gare. Finalement, on se demande si la seule raison du projet gare n'est pas un choix d'urbaniser à tout prix vers la mer, quel qu'en soit le prix à payer, surtout le prix environnemental.

En cette période de modification climatique, le risque de submersion marine est maintenant bien appréhendé et touchera ce nouveau quartier (cf p.118 de l'EE).

Risque d'inondabilité du site

Le site est inondable (zone rouge au PPRi du Nègue cats et peut-être zone rouge pour le Lez pour un débit de crue centennale de $900 \text{ m}^3/\text{s}$).

Or **1600 places de parking sont prévues dont 800 places en parking longue durée** (cf. carte ci-après).



Inondabilité par crue urbaine

Imaginons un épisode cévenol comme il vient de se dérouler ce 29 septembre et 800 véhicules stationnant en zone rouge !!!

MOSSON COULEE VERTE

Association agréée en **environnement** sur le département de l'Hérault / arrêté préfectoral n°2013-I-2028 du 21 oct.2013
et en **urbanisme** sur les bassins versants du Lez et de la Mosson / arrêté préfectoral n° 93-1-0784 du 01/04/93

D'autant que l'urbanisation de tout le site (gare + réalisations urbanistiques alentour) imperméabilisera encore plus **la zone** (4 ha rien que pour les parkings cf. p.67 de l'EE) qui **sera d'autant plus réactive aux crues**.

En terrain plat, les crues urbaines sont ravageuses (cf. évènement du 29/09/2014 à St Pargoire). **Comment réaliser des bassins de rétention ? (en creusant dans la nappe ?, en les posant sur ce terrain plat et inondable donc en réduisant la zone d'expansion des crues ?).**

L'étude d'impact ne prend en compte que le bâti de gare et pas les infrastructures qui vont avec (parking et voiries). De plus il y est écrit que l'autoroute + la voie de contournement, "*vont améliorer l'inondabilité du site du fait de la création de bassins de rétention*". Ici, **l'EE fait totalement abstraction de l'urbanisation et de la bétonnisation du site du fait du développement du quartier OZ, contrairement aux articles R122-1 à 16 du Code de l'environnement. Le Code n'est donc pas respecté.**

P.24 il est écrit

Les parkings transitoires, réalisés en surface, auront un impact sur l'alimentation des nappes souterraines et l'imperméabilisation des surfaces. Ces éléments sont précisés dans le schéma Directeur Hydraulique du Nègue-Cats et seront développés dans le dossier attendu au titre de la Loi sur l'eau réalisé spécifiquement pour le projet de gare nouvelle.

Faut-il se contenter d'un impact attendu ?

Inondabilité par crue des cours d'eau (Lez et Nègue Cats)

Le projet est bien "léger" face aux risques qu'il fait encourir aux usagers en ne prenant en compte, pour le Lez, qu'un débit de 500 m³/s p. 118 de l'EE. Plus loin, pour dimensionner le projet, le maître d'ouvrage se base sur un PPRi dont le rapport Quèvermont a bien analysé la faiblesse du débit de référence (750 m³/s au lieu de 900 m³/s). Le principe de solidarité de l'assurance permettrait-il de s'affranchir des responsabilités des maîtres d'ouvrage en cas de catastrophe ?

Clairement, l'enveloppe de crue du Lez pour une crue centennale de 900 m³/s sera plus importante que celle mentionnée au PPRi. Or le projet n'est pas dimensionné en calculant cette enveloppe de crue.

L'EE est très légère :

La réalisation de deux infrastructures linéaires lourdes (Ligne à Grande Vitesse et dédoublement de l'autoroute A9 qui nécessitera des aménagements spécifiques, type digues) va largement modifier le système actuel d'écoulement des eaux en venant couper le Nègue-Cats, nécessitant la réalisation d'une étude hydraulique commune visant à redéfinir les nouvelles zones de rétention et d'écoulement.

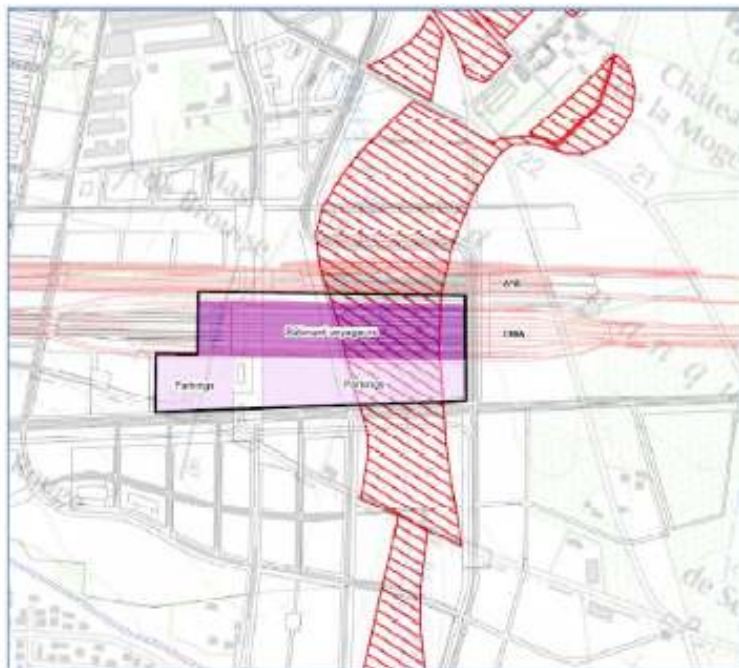
On risque de noyer plus qu'un chat dans ce projet !...

Remblais de zone inondable

p.23 il est écrit :

« Une partie de ces remblais est réalisée dans la coulée verte du Nègue-Cats, en zone inondable. »

Ici le principe d'EVITEMENT du SDAGE et la loi du 12 juillet 2010 (art. 230) ne sont pas respectés. Rien n'empêchait de prévoir la gare et ses parkings hors de la zone inondable. De même pour les remblais pour le quartier OZ.



La carte ci-dessous présente des zones de remblais en zone rouge inondable. Ceci constitue une **réduction de la zone d'expansion de crue et va accroître la vulnérabilité du bâti futur.**

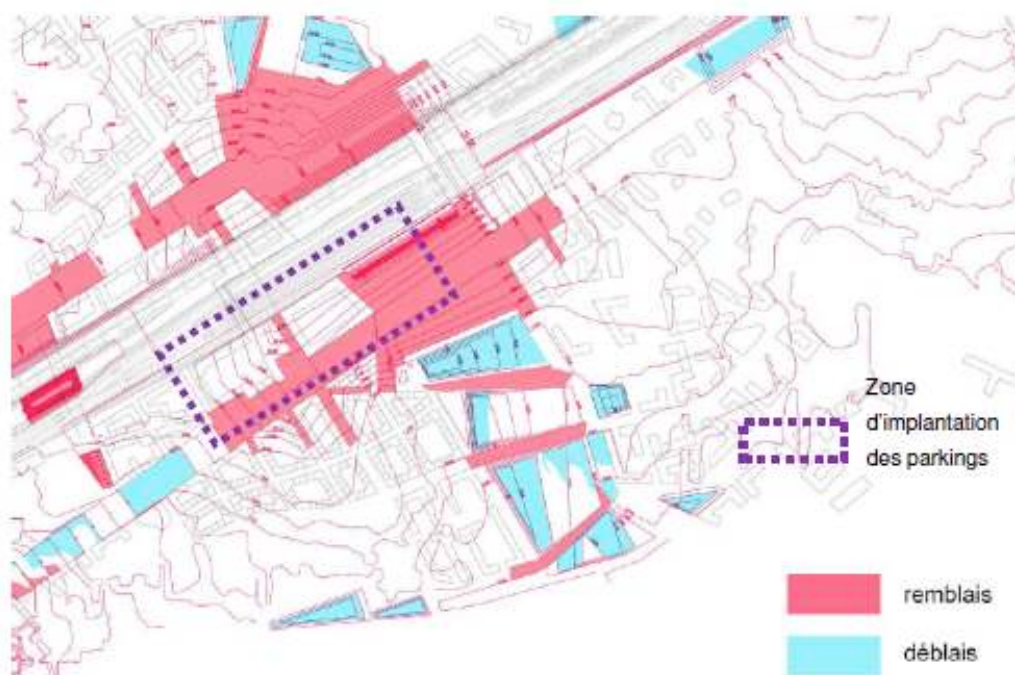


Figure 1 : Schéma de localisation des remblais et déblais réalisés pour le projet Oz
(Source SAAM)

p.255 de l'EE : Dans le cadre du projet Oz, la SAAM pilote du projet, réalisera des travaux de remblais et déblais (la mise en œuvre du projet nécessitant des nombreux mouvements de terres). La localisation des zones concernées est rappelée précédemment; une partie de ces remblais sont réalisés dans la coulée verte du Nègue-Cats, en zone inondable.

Or l'EE elle-même mentionne l'interdiction de remblais en zone d'expansion de crue p.118. et p.116, conformément au règlement du PPRi.

Rappelons que les remblais de zones inondables du lit majeur des cours d'eau sur une surface de 400 m² ou plus sont interdits par la **rubrique 3.2.2.0. de la nomenclature sur l'eau figurant au tableau de l'article R 214-1 du code de l'environnement**

Les décisions de l'administration en ce domaine doivent obligatoirement être compatibles avec les orientations fixes par le SDAGE de bassin. Ici c'est l'orientation fondamentale n°8 : *Préserver les zones d'expansion de crues (ZEC) voire en recréer, Contrôler les remblais en zone inondable.*

Le projet de gare ne peut donc s'appuyer sur le projet OZ et ses remblais pour balayer l'inondabilité de ses parkings de gare.

Avis de Mosson Coulée Verte

Compte tenu :

- de la bétonnisation de nouveaux espaces que la gare fera et engendrera,
- de l'absence de sérieux et de conformité de l'étude d'impact,
- de l'atteinte à un site classé (château de la Mogère),
- de la pollution urbaine diffuse que ce projet va induire du fait de l'urbanisation qu'il va cristalliser autour de la gare nouvelle, et de l'impact qu'il ne manquera pas d'avoir sur l'étang de l'Or, sa biodiversité, son site Natura 2000 et son économie de pêche,
- de l'impact écologique sur les terres agricoles fortement maillées par des canaux,
- de l'impact sur un milieu naturel et ses zones humides,
- de l'inondabilité du site chevauchant le Nègue Cats et du risque que l'on fera courir aux automobilistes stationnant et aux usagers par ses accès,
- de l'impact des déblais de presque 600 000 m³ de terre et des pollutions urbaines diffuses sur la nappe d'eau potable subaffleurante,

et compte tenu que Mosson Coulée Verte partage le point de vue du public sensible au transport et ses arguments de bon sens, à savoir compte tenu :

- du coût exorbitant du projet,
- de son inutilité socio-économique,
- de l'étrangeté de localiser une gare au milieu de nulle part,
- de l'aberration à délocaliser la gare voyageurs très bien desservie par les transports en commun dans un lieu très éloigné et mal desservi,
- de l'intérêt pour tous à privilégier une ligne grande vitesse pour le fret autant que pour les voyageurs,
- et donc de l'intérêt à créer, plutôt qu'une gare de voyageurs par TGV, une gare de fret hors cité comportant moins de risques lors du transport de matières dangereuses,
- de l'intérêt à localiser cette gare de fret à l'ouest de Montpellier à la jonction des barreaux autoroutiers,
- de coordonner les projets régionaux de réhabilitation de fret ferroviaire avec le projet et les projets concomitants sous enquête

elle donne un avis négatif au projet.

Si l'agglomération de Montpellier s'est engagée dans le choix d'entreprises pour réaliser les projets concomitants à la réalisation de la gare, projets tous étroitement liés à la réalisation de cette gare, on peut se demander l'intérêt de la mise sous enquête publique du projet gare.

Si le projet était vraiment d'intérêt général, il ne nécessiterait pas de piétiner autant le bon sens.

La présidente Magali BONNET



MOSSON COULEE VERTE

Association agréée en **environnement** sur le département de l'Hérault / arrêté préfectoral n°2013-I-2028 du 21 oct.2013
et en **urbanisme** sur les bassins versants du Lez et de la Mosson / arrêté préfectoral n° 93-1-0784 du 01/04/93

Exposé détaillé de notre avis

Concertation

Reprenons l'histoire de ce projet :

Un débat-public a eu lieu sur les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Il s'est soldé par une question : valait-il mieux prévoir une ligne très grande vitesse avec très peu de fret, ou une ligne à grande vitesse permettant le développement du fret ferroviaire ?

Le public s'est majoritairement prononcé en faveur de cette dernière option. Ses arguments en étaient que :

- le transport autoroutier se fait via une autoroute déjà saturée pendant toute la période estivale, (on double l'autoroute au lieu de penser transport ferroviaire des marchandises),
- qu'il est générateur de pollutions et de fortes nuisances sonores,
- qu'il est coûteux en énergie non renouvelable,
- qu'il est important de développer un transport intermodal plus vertueux, surtout quand l'énergie se fait rare et au regard de la loi de Grenelle.

Aussi, lorsque le maître d'ouvrage et les politiques ont choisi la première option, l'incompréhension s'est faite jour.

Le public sensible à la problématique des transports ne peut comprendre l'intérêt de développer une gare voyageurs TGV excentrée, au milieu de nulle part, alors que la gare Saint-Roch, très centrale, est actuellement desservie par 4 lignes de tramway. Ceci permet un transport vertueux des personnes, celles-ci n'étant pas obligées d'emprunter leur propre véhicule.

A contrario, aller à la Mogère par une future ligne de tramway nécessitera 1h à 1h 30 de tramway lorsqu'on habite Montpellier Nord. Au regard de la durée de 2h d'un voyage à Lyon, cela n'a pas de sens.

Le même public pense qu'il sera indispensable de créer une gare de fret mais l'emplacement de la Mogère est particulièrement mal choisi.

En effet, la localisation d'une gare de fret doit prendre en compte l'intermodalité. Le croisement des barreaux autoroutiers A9 - A75 constitue un lieu idéal pour cette localisation. L'ouest montpelliérain (vers Saint-Jean-de-Védas) paraît donc le mieux adapté.

Enfin, on comprend mal l'insertion de ce projet de ligne à très grande vitesse (et de sa gare de voyageurs TGV) avec celui de la Région LR qui développe un projet portuaire à Sète et qui a fortement investi pour remettre en état les lignes de fret sur cette commune (cf SCOT étang de Thau). Il serait heureux qu'une cohérence se fasse jour entre les projets des politiques. Nous aurions mieux compris une ligne mixte, favorisant le fret et n'impliquant pas de gare voyageurs.

Pour revenir à la concertation, celle-ci ne peut être menée à bien que lorsque les objectifs en sont partagés. Les considérations financières de RFF comme celles de prestige de l'agglomération de Montpellier n'ont été et ne sont partagées en rien par le public cité. Seul le bon sens donne la ligne à suivre...

Les réunions de concertation organisées par RFF ont tourné au ridicule car le maître d'ouvrage attendait les desiderata du public sur le **bâtiment** gare alors que le public était venu discuter de l'**utilité** de la gare, de son **affectation** (fret ou personnes) et de sa **localisation**.

Détail des impacts environnementaux

Impact des pollutions urbaines diffuses

Les impacts environnementaux sont fort mal appréhendés : p. 316 sur les incidences résiduelles, l'impact des pollutions urbaines diffuses n'est pas envisagé. L'appréciation de l'impact par l'EE ne porte que sur le bâtiment de gare, et pas même sur son fonctionnement, ni sur son parking, ni au regard de sa montée en puissance.

Idem p.71 pour les effets sur l'agriculture : seul le bâtiment de la gare est envisagé comme source d'impact et pas les voiries nécessaires à l'acheminement des personnes ni l'emprise des parkings.

Les nappes souterraines étant relativement peu profondes, l'impact cumulatif des différents projets pourra être fort en termes de perturbation des écoulements des eaux et des phénomènes de rabattement de nappes si des mesures préventives ne sont pas prises dans le dimensionnement des fondations et des parkings souterrains. Ces éléments seront communiqués aux candidats du PPP pour intégration dans la définition du projet.

Par ailleurs, **le risque de pollution lié à l'ensemble des projets** (pollution chronique liée au trafic routier, et pollution accidentelle) **pourra être important**, notamment en raison de la présence de l'A9 déplacée et de la voie ferrée. **Les impacts cumulés seront donc très forts** à l'échelle du site sur le sol et le sous-sol. **Une modification du relief et des couches superficielles du sol et une forte imperméabilisation des sols, essentiellement dû à la réalisation du projet Oz est envisagée.**

Impact sur les étangs et zones Natura 2000

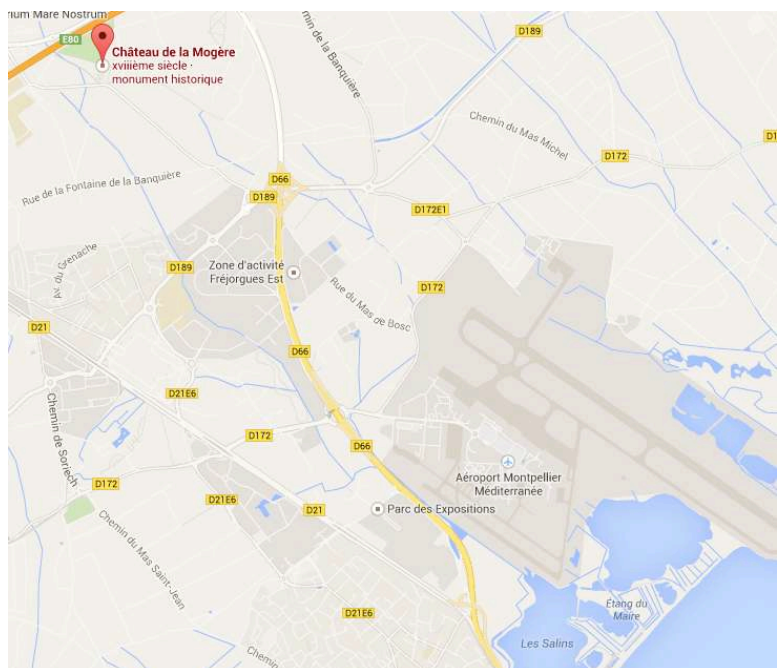
Le quartier de la Mogère est une zone agricole maillée de petits cours d'eau et canaux (ruisseau de Nègue-Cats et ses affluents).

L'urbanisation future générée par la gare engendrera des pollutions urbaines diffuses que le ruisseau et ses affluents ne manqueront pas de véhiculer jusqu'à l'étang de Maire et l'étang de l'Or.

Rappelons que l'étang de l'Or est un site classé par décret du 28 décembre 1983, notamment pour sa « grande richesse écologique ».

« Le plan d'eau : ses eaux sont saumâtres et peu profondes (en moyenne 80 cm) résultant du brassage des apports du bassin versant en eau douce et de l'eau marine salée. L'équilibre écologique de l'étang repose en partie sur les infrastructures hydrauliques. Cette lagune est par ailleurs d'un grand intérêt hydrologique, puisqu'elle correspond à l'exutoire naturel d'un bassin versant de plus 400 km², drainant une dizaine de cours d'eau et canaux (dont la Cadoule, le Salaison et le Bérange). »

Ces milieux font l'objet d'inventaires (ZNIEFF, ZICO) et sont, à ce titre, intégrés dans des programmes et des conventions européens pour la préservation des espaces lagunaires. L'Etang de l'Or fait partie des sites retenus dans le réseau européen Natura 2000.



Impact sur l'activité de pêche

Les pollutions urbaines diffuses risquent d'avoir un impact non négligeable sur l'activité de Pêche : actuellement une dizaine de pêcheurs professionnels au savoir-faire traditionnel exploitent l'étang de Mauguio (anguilles, lousps, soles, daurades, muges...).

Disparition des zones agricoles



Impact sur la faune

Une étude d'impact sert à appréhender les impacts. Il n'est pas admissible qu'elle soit conçue selon le principe : on fait, et advienne que pourra. Pour exemple caricatural, cet extrait de l'étude d'impact environnemental (EE) p.144 :

La plupart des espèces d'oiseaux observés sur l'aire d'étude sont parmi les plus communes de la région et ne présentent pas de contraintes particulières du point de vue patrimonial. Le statut de protection de certaines d'entre elles implique cependant une contrainte réglementaire impliquant des mesures de protections spécifiques.

Qu'en est-il de la huppe fasciée et du rouge-queue à front blanc, tous deux, espèces protégées au titre français ? Comment ces espèces trouveront-elles leur nourriture quand tout le secteur sera bétonné notamment par le quartier OZ ? Quelles sont les mesures de protection spécifiques envisagées ?

Impact sur la ripisylve et sa faune

La ripisylve du Nègue Cats, qui par définition, constitue un corridor écologique sera détruite (par le projet de contournement). On est ici loin de la mesure d'évitement prônées par la loi du 12 juillet 2010 (art. 230).

Il est aberrant de construire une gare sur ou au-dessus d'un cours d'eau. La fréquentation importante du site sera de nature à lui porter atteinte.

La compensation 2/1 ne permettra pas de recréer 150 ha de milieux agricoles ouverts (cf. p.348) comme actuellement, et qui constituent des zones de nourrissage pour les espèces d'oiseaux protégées. Elle sera réalisée avec des espaces artificialisés, sans rapport avec les besoins des espèces locales.

Il s'agit là d'un dévoiement manifeste des dispositions du SDAGE.

Impact sur la continuité écologique

p.27 et 28 ce chapitre se contente de copié-collé de la législation et n'indique en rien la nature de l'impact, les pressions exercées et les mesures à prendre. **Il se contente d'une assertion non argumentée.**

Le projet de la gare nouvelle de Montpellier est compatible avec les orientations pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Même si des plantations sont réalisées en mesure compensatoire le long de cours d'eau, celles-ci ne suffisent pas. En effet le principe d'un corridor écologique, c'est de servir d'écotone, c'est-à-dire de zone de transition entre 2 milieux : ici le milieu humide du cours d'eau et les zones agricoles -milieux ouverts et biotopes pour la huppe fasciée -. Réaliser des plantations en milieu urbanisé ne constitue donc pas une équivalence de milieux.

Impact sur les nappes souterraines

p.56 de l'EE, il est mentionné « Concernant les entités hydrogéologiques, la zone d'étude se situe dans une **zone très vulnérable et à perméabilité d'interstices.** »

« **Le site est implanté à l'aplomb des masses d'eaux souterraines** de niveaux 1 et 2, qui sont de grandes ressources aquifères :

masse d'eau à l'affleurement : alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète »... « Elle constitue une ressource **d'intérêt régional majeur pour l'alimentation en eau potable.** » ...

« Calcaires jurassiques pli oriental de Montpellier et extension sous couverture ». « Elle constitue une **ressource d'intérêt économique majeur local, en particulier pour l'alimentation en eau potable** du secteur Est de Montpellier. »

Il est curieux de ce fait de trouver en conclusion :

« **Le site ne présente aucune spécificité** ni contrainte hydrogéologique particulière. Toutefois, une attention particulière devra être portée à la qualité des eaux souterraines, car celles-ci peuvent avoir des échanges entre elles et les nappes plus superficielles. »

Si la première masse d'eau est actuellement déclassée, il existe d'autant plus un enjeu important à restaurer sa qualité. Ce ne sont pas les pollutions urbaines diffuses qui vont l'y aider.

Notons en annexe les dispositions du **SDAGE** Rhône-Méditerranée. **Le projet de gare nouvelle va à l'encontre de ses dispositions.**

La raréfaction de la ressource en eau sur le secteur devrait amener à plus de précautions avant d'envisager une urbanisation aussi importante (gare + l'ensemble des projets). Notamment, le déblai projeté de 5-600 000 m³ rapprochera le milieu urbanisé de la nappe et la pollution urbaine diffuse altérera la qualité de l'eau. Eh bien, malgré cela, on ne trouve p.360 de l'EE, **aucune disposition de protection des nappes souterraines.**

Annexe : extraits du SDAGE Rhône Méditerranée

L'état des lieux du SDAGE mis à jour fin 2013 montre que **la restauration physique des cours d'eau est une condition majeure d'atteinte du bon état** : rétablissement de la continuité écologique, **restauration de la ripisylve, reconnexion d'annexes hydrauliques** sont autant d'actions du programme de mesures qui dépendent d'une maîtrise d'ouvrage capable de les porter.

OF2

CONCRETISER LA MISE EN OEUVRE DU PRINCIPE DE NON DEGRADATION DES MILIEUX AQUATIQUES

OF4

RENFORCER LA GESTION LOCALE DE L'EAU ET ASSURER LA COHERENCE ENTRE AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET GESTION DE L'EAU

OF6

PRESERVER ET REDEVELOPPER LES FONCTIONNALITES NATURELLES DES BASSINS ET DES MILIEUX AQUATIQUES

A - Agir sur la morphologie et le décroisement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques

B - Prendre en compte, préserver et restaurer les zones humides

C - Intégrer la gestion des espèces faunistiques et floristiques dans les politiques de gestion de l'eau

Avis de l'Autorité environnementale à prendre en compte

“Pour l'Ae, le projet présenté constitue donc une unité fonctionnelle avec le projet de contournement ferroviaire (CNM), la création de la ZAC Oz1 et l'extension du tramway T1. Il constitue à ce titre un programme d'opérations (cf paragraphe 1.1) au sens de l'article L 122-1 du code de l'environnement.”

“Le code de l'environnement (article L 122-1 II) prescrit dans le cas d'un tel programme constitué de projets) réalisation simultanée la présentation d'une étude d'impact globale unique, pour la bonne information du public sur les impacts globaux du programme, constitué d'opérations liées.