

Contribution à l'enquête publique « loi sur l'eau » Projet « Parc de la Mogère » de la SAAM

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 : 18 mai 2016

Table des matières

Table des matières

1.Le refus de communication au format électronique.....	1
2.Un « saucissonnage » inacceptable.....	2
3.État initial incomplet.....	4
4.Il ne s'agit pas d'une simple réduction des risques.....	4
5.Informations contradictoires selon les documents.....	5
6.Absence de prise en compte de « Urban Park ».....	6
7.Schéma directeur du Nègue Cats : nul et non avvenu.....	7
8.L'ignorance des prescriptions du SDAGE.....	7
9.Risques d'inondation : une modélisation défailante.....	9
9.1.L'absence de prise en compte des pluies répétées.....	9
9.2.Une hypothèse d'école en guise de résultat de calcul.....	10
10.Des risques humains ignorés.....	11
11.Conclusion et résumé.....	12

1. Le refus de communication au format électronique

J'ai demandé à M. Nicolas LAVENU, contact indiqué dans l'avis d'enquête publique, d'obtenir une version informatique du dossier. Cette demande a été faite le 7 mai 2016 à 9 h par courrier électronique, et le 9 mai 2016 à 10 h oralement en présence de Monsieur le commissaire-enquêteur (C-E). Cette personne n'a pas répondu à ma demande par courrier électronique, et m'a opposé un refus catégorique oralement en présence du C-E.

Ce refus, qui est d'ailleurs systématique de la part de la SAAM et de la Métropole de Montpellier, dénote un déni explicite de concertation. Il est d'autant plus regrettable que le programme de travaux a subi un extrême « saucissonnage », avec des projets soumis au public séparément alors qu'ils sont fonctionnellement interdépendants. Dans ces conditions, le public ne peut appréhender un dossier qu'à la condition de pouvoir accéder aux dossiers soumis lors des enquêtes précédentes, ce que la SAAM et la Métropole de Montpellier s'obstinent à rendre difficile en refusant cette communication informatique.

La communication électronique des informations soumises au public est pourtant encouragée par l'État. Elle est **même obligatoire, à titre expérimental**, en ce qui concerne les schémas

d'aménagement et de gestion des eaux, en vertu de l'article L123-10 du Code de l'environnement, et du décret n° 2011-2021 du 29 décembre 2011, article 1^{er}, points I. et II. 5° :

Décret n° 2011-2021 du 29 décembre 2011 déterminant la liste des projets, plans et programmes devant faire l'objet d'une communication au public par voie électronique dans le cadre de l'expérimentation prévue au II de l'article L. 123-10 du code de l'environnement

Article 1

I. — Dans le cadre de l'expérimentation prévue au II de l'article L. 123-10 du code de l'environnement, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête publique communique au public, par voie électronique, au plus tard à la date d'ouverture de l'enquête, les éléments mentionnés au même II en vue d'apprécier l'incidence sur l'environnement des projets, plans et programmes mentionnés au II du présent article. Cette communication s'effectue sans préjudice des autres modalités de publicité prévues par les textes en vigueur.

II. — Les projets, plans et programmes devant faire l'objet d'une communication au public par voie électronique sont ceux relatifs :

(...) 5° Aux schémas d'aménagement et de gestion des eaux ; (...)

Il s'avère que le projet en question concerne justement un schéma d'aménagement et de gestion des eaux, visant à limiter l'aggravation des risques d'inondations liés à certains autres projets en cours. À ce titre, la communication électronique était donc obligatoire, et la consultation est illégale en l'absence de cette communication.

2. Un « saucissonnage » inacceptable

Dans tous l'aménagement du secteur de la Mogère, le programme a été « saucissonné » d'une façon extrême, au moyen de multiples études d'impact, enquêtes publiques, demandes d'autorisation, ... Ceci, pour des équipements fonctionnement interdépendants et destinés à entrer en service de façon sensiblement simultanée.

L'Autorité Environnementale du CGEDD a déjà dénoncé ce comportement inacceptable :

- dans l'avis n°2014-28/ n° CGEDD 009686-01 du 23 avril 2014 (gare TGV de la Mogère), qui n'a pas été respecté pas les maîtres d'ouvrage du programme :

Pour l'Ae, le projet présenté [NB : la gare TGV] 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.

(...)

Elles constituent donc, pour l'Ae, un programme d'opérations à réalisation simultanée.

Le code de l'environnement (article L.122-1 II) prescrit dans le cas d'un tel programme constitué de projets à 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.

- dans la décision n° F – 091-14-C-0008 / n° CGEDD 009557-01 du 19 février 2014 (extension du tramway L1 jusqu'à la gare TGV) :

L'étude d'impact de cette opération est celle relative au programme à réalisation simultanée constitué de la ZAC OZ 1, de la Gare nouvelle de Montpellier et du contournement Nîmes-Montpellier. Elle doit être unique conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement.

La mise à jour des éléments de cette étude d'impact déjà fournis pour chacun de ces projets est requise notamment afin que son contenu soit conforme à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Ce comportement est encore plus incompréhensible dans le cas présent, pour deux raisons :

- la demande d'autorisation pour la ZAC Oz 1, au titre de la Loi sur l'eau, a récemment été déposée (et obtenue) par la SAAM et la Métropole de Montpellier, on ne comprend donc pas pourquoi le même maître d'ouvrage a besoin de solliciter une nouvelle autorisation au même endroit dans le cadre du même programme. Si la demande initiale était incomplète, il devrait plutôt redéposer sa demande, cette fois-ci avec tous les éléments nécessaires ;
- la SAAM et la Métropole prévoient également de prolonger la ligne 1 du tramway jusqu'à la gare TGV, en passant le long du Nègue-Cats, exactement dans le secteur couvert par la présente enquête publique. Ce projet est indispensable au bon fonctionnement des projets concernés. Il est donc inacceptable que les questions hydrauliques liés à cette infrastructure soient exclus de cette enquête publique.

La jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union Européenne est constante sur ce point : les impacts d'un même programme doivent être évalués ensemble. La France a été mise en demeure à ce sujet par la Commission Européenne au sujet du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes, et pourrait l'être également au sujet de la Mogère car il s'agit d'un véritable cas d'école.

Voir par exemple : Commission Européenne (DG Environnement), 2015, « *Interprétation des définitions des catégories de projets énumérées aux annexes I et II de la directive EIE* », http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/cover_2015_fr.pdf , dont la p. 16 entièrement relative au problème du saucissonnage, indiquant notamment :

Procédure d'autorisation en plusieurs étapes

La Cour [NB : de Justice de l'UE] a mis en évidence les difficultés soulevées par les projets qui sont soumis à des procédures d'autorisation en plusieurs étapes et a réaffirmé la nécessité d'évaluer ces projets dans leur ensemble.

Pour ces raisons, de cohérence nécessaire et de droit, cette procédure est donc illégale. Le C-E doit rendre un avis défavorable et inviter le maître d'ouvrage à fournir un dossier unique pour l'ensemble du programme, ce qui est particulièrement important dans le domaine des risques d'inondation, car l'eau ne s'arrête pas aux limites des différents projets.

3. État initial incomplet

Le dossier de demande mentionne des zones humides, y compris des « mares » fort éloignées du projet. Mais il néglige d'autres espaces humides, naturels ou artificiels, beaucoup plus pertinents pour le projet car situés le long du Nègue-Cats (branche principale ou branches secondaires).

Il serait trop long de citer l'ensemble des omissions, mais signalons par exemple :

1) Espace naturel : me marais de l'Estanel (au sud de la zone commerciale de Soriech, où se situe le magasin Castorama de Lattes) :



2) Création artificielle : bassins du Fenouillet (à Pérois, au nord de l'hypermarché Auchan, près du concessionnaire Ford) :



Ceci dénote un manque de sérieux inacceptable, s'agissant d'un projet qui conditionne la réalisation de constructions qui augmentent le risque d'inondation, et qui prétend compenser ces nouveaux risques. À l'évidence, le dossier ne décrit pas correctement les réalisations projetées.

4. Il ne s'agit pas d'une simple réduction des risques

La SAAM et la Métropole de Montpellier présentent le projet « Parc de la Mogère » comme une simple réduction des risques d'inondation existant déjà en aval de la zone de la Mogère.

Cette présentation est totalement inexacte, voire mensongère.

Il existe certes déjà des problèmes d'inondation récurrents en aval de la zone de la Mogère : à Montpellier, rue de la Fontaine de la Banquière au niveau du Nègue Cats ; à Lattes, près du lycée Champollion ; à Mauguio, dans la zone de Fréjorgues Ouest ; à Pérois, rue Hélène Boucher, dans le secteur du Parc des Expositions, dans la zone du Fenouillet, et à l'embouchure du Nègue Cats dans l'étang de l'Or. Mais l'objectif du projet n'est pas de réduire ces risques.

En réalité, l'objectif du présent projet est de permettre la construction d'ouvrages qui **augmentent** les risques d'inondation :

1) la ZAC Oz 1, par son imperméabilisation dans le bassin versant du Nègue Cats

2) la gare TGV de la Mogère, principalement du fait de ses parkings, presque entièrement bâtis sur un remblais qui occupe la totalité du lit et de la zone d'expansion de crue du Nègue Cats au sud du CNM.

Le 1^{er} point est mentionné dans l'autorisation préfectorale, mais également mentionné dans l'avis du Symbo joint dans le présent dossier d'enquête :

Dans son avis du 17 décembre 2014, le Symbo avait toutefois attiré l'attention sur l'importance de mener à leur terme l'ensemble des aménagements hydrauliques prévus dans le schéma directeur au Nord des infrastructures linéaires (Déplacement de l'A9 et CNM), en particulier la réalisation des bassins écrêteurs de la Mogère, avant d'envisager l'urbanisation de ce quartier, et ce dans une logique optimale de protection des personnes et des biens existants à l'aval. [NB : « urbanisation de ce quartier » = ZAC Oz 1]

Le 2^e point est clairement indiqué dans l'arrêté N° DDTM34-2015-05-04934 du 28 mai 2015 « portant prescriptions particulières dans le cadre de la Gare Nouvelle de Montpellier » :

L'aménagement de la Gare est conditionné à la réalisation préalable des aménagements hydrauliques liés à la compensation de l'imperméabilisation, et qui sont prévus dans le cadre des autorisations de la ZAC OZ1 et de la ligne LGV au titre de la législation sur l'eau.

Si ces ouvrages ne sont pas réalisés au préalable par leurs maîtres d'ouvrage initiaux, le pétitionnaire devra établir un dossier "loi sur l'Eau" pour obtenir l'accord de l'administration en vue de la réalisation de ces aménagements.

On ne peut donc pas examiner de façon isolée l'impact de la construction des deux bassins indiqués dans le dossier d'enquête publique, impact qui serait incontestablement bénéfique sur le risque d'inondation en aval si le projet était réalisé indépendamment des autres projets.

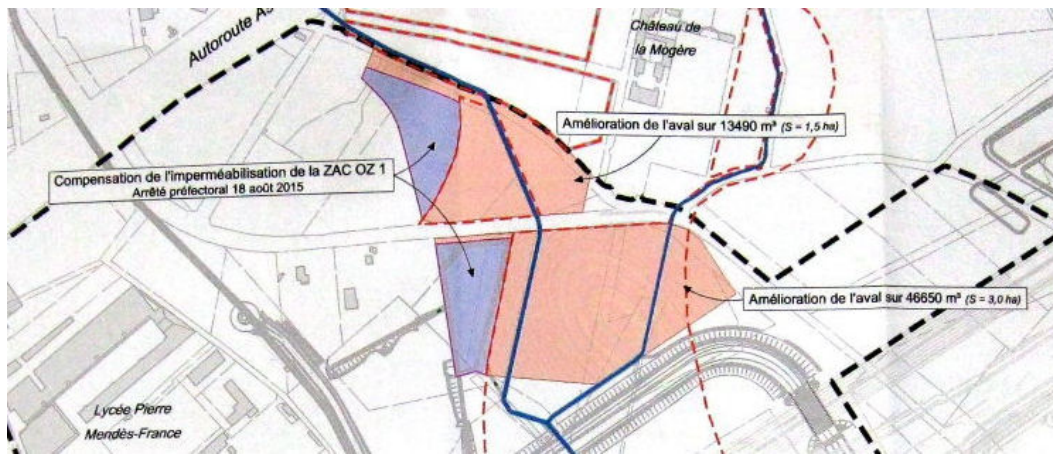
En réalité, l'autorisation du présent projet entraînerait la construction des ouvrages générateurs de risques d'inondation (ZAC Oz 1 et parkings de la gare en zone inondable). C'est l'impact global qui doit être examiné, au moyen d'un dossier cohérent, et force est de constater que ce n'est pas le cas du présent dossier.

Le dossier doit donc être rejeté, ne permettant pas d'évaluer les conséquences de l'ensemble des conséquences liées aux ouvrages qui seraient indirectement autorisés par l'octroi d'une autorisation « loi sur l'eau » dans le cadre de cette demande.

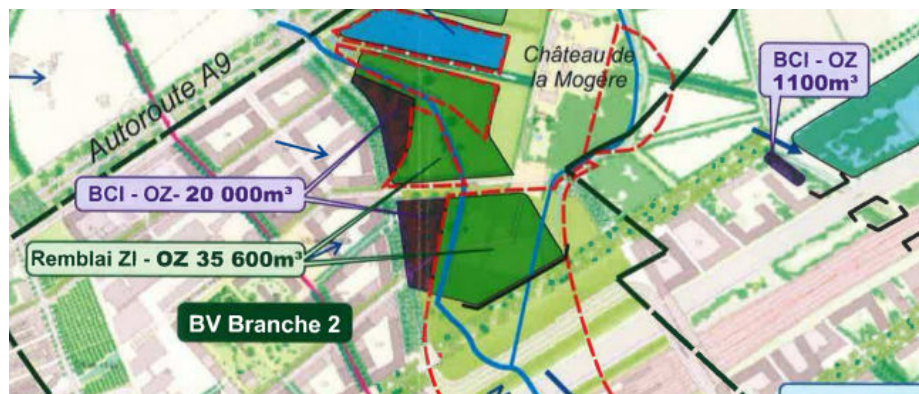
5. Informations contradictoires selon les documents

Le « saucissonnage » des dossiers serait un peu moins grave, s'il n'était pas associé à une incohérence des informations contenues dans les différents dossiers.

Notamment, la présente enquête concerne l'agrandissement de deux bassins, pour une augmentation totale de 60 000 m³ environ (13 490 m³ et 46 650 m³), indiquée en rose sur le schéma, tandis que la partie Ouest des bassins (en bleu) totalise 20 000 m³ :



Or, dans le schéma général de l'aménagement hydraulique, publié en février 2012 et indiqué dans les dossiers précédents, si on retrouve bien le 20 000 m³ de la partie Ouest, au titre des « BCI-OZ » (bassins de compensation d'imperméabilisation de la ZAC Oz 1), la partie Est est indiquée comme « Remblai ZI (zone inondable) – OZ 35 600 m³ » :



Soit cette zone « Remblai ZI » était destinée à être remblayée de 35 600 m³, et le creusement de 60 000 m³ dans ces remblais virtuels ne serait alors pas aussi important qu'un bassin créé ex-nihilo. Soit il s'agissait déjà de bassins destinés à compenser d'autres remblais en zone inondable, et le présent projet ne concernerait donc qu'une augmentation de 24 400 m³ et non de 60 000 m³. Dans tous les cas, les dossiers sont incohérents et ne permettent pas d'évaluer la nature réelle du projet, ce qui doit s'opposer à l'octroi de l'autorisation demandée.

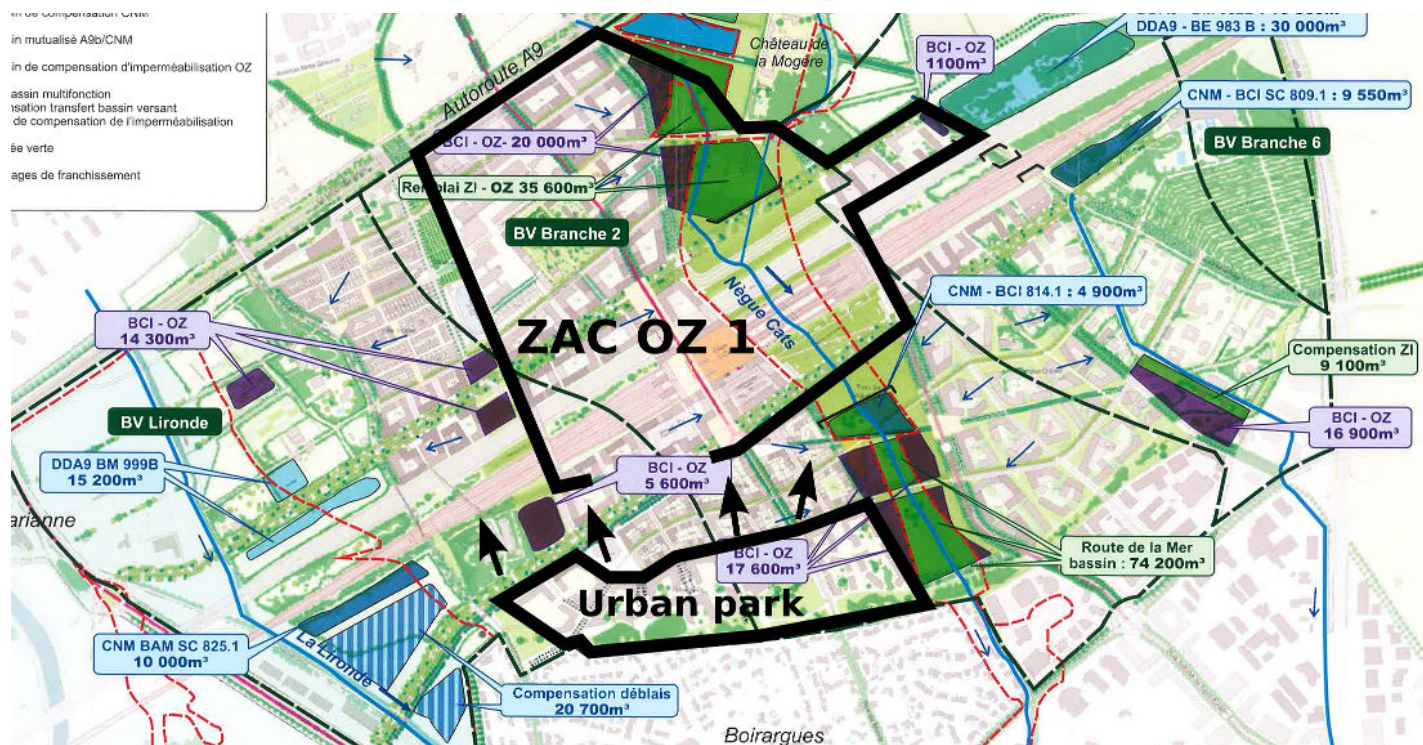
6. Absence de prise en compte de « Urban Park »

Le projet « Urban Park » est une zone d'habitation aménagée sur la commune de Lattes, à quelques dizaines de mètres au sud de la ZAC Oz 1. Ce projet est actuellement globalement terminé, du moins en ce qui concerne l'imperméabilisation des sols. Le secteur concerné n'est pas inondable, mais se situe en bonne partie au-dessus de la ZAC Oz 1 et du ruisseau du Nègue Cats.

Sur la carte ci-dessous, nous avons fait apparaître les périmètres de la ZAC Oz 1 et du projet Urban Park, avec les directions d'écoulement attendu de l'eau.

L'absence de prise en compte, dans le dossier soumis au public, du projet Urban Park, et de l'urbanisation prévue du secteur entre Urban Park et la ZAC Oz 1, dénote l'incomplétude du

dossier, qui doit donc être rejeté pour cette raison.



7. Schéma directeur du Nègue Cats : nul et non avvenu

Le programme « Mogère » comporte la construction d'un très important remblai en zone inondable (lit et zone d'expansion de crue du Nègue Cats), classée en zone rouge du PPRI de Montpellier. Ce remblai est destiné à supporter la majeure partie du parking de la gare.

Ce parking n'étant pas une infrastructure linéaire de transport, sa construction en zone rouge du PPRI est illégale.

Pour tenter de contourner cet obstacle, sans suivre la procédure légale, consistant à mettre à jour le PPRI en tenant compte des nouveaux ouvrages envisagés, la Métropole de Montpellier et la SAAM ont préféré produire un document intitulé « Schéma directeur hydraulique du Nègue Cats ». Ce document n'a aucune valeur légale, et ne lève donc pas l'illégalité de l'ouvrage envisagé.

Ce document a d'autant moins de valeur juridique que la seule « caution officielle » qui l'accompagne est une simple lettre de la DDTM 34, en date du 27 mars 2014, qui approuve sans réserve tout ce qu'il contient, tout en signalant que ce schéma (comportant 132 pages et de nombreuses simulations) a été reçu par elle le 26 mars 2014. Or il n'est pas possible de contrôler en une seule journée la validité des hypothèses et des calculs contenus dans ce schéma directeur. Cette « caution officielle » n'est donc, au mieux qu'une lettre expédiée de façon irréfléchie, et au pire une validation de pure complaisance : dans les deux cas, elle n'est pas valable.

8. L'ignorance des prescriptions du SDAGE

La SAAM et la Métropole de Montpellier affirment respecter les prescriptions du SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021, mais en ne sélectionnant que ses prescriptions n°5 et n°9.

En réalité, le projet présenté, et les ouvrages qui seront construits si l'autorisation demandée est accordée, violent frontalement les trois premières prescriptions du SDAGE 2016-2021, à savoir :

- **n°1 : S'adapter aux effets du changement climatique.**

Les maîtres d'ouvrage refusent de prendre en compte l'augmentation de la violence des phénomènes pluvieux en zone méditerranéenne, augmentation pourtant prévue par tous les modèles climatiques, et dont l'effet dans le cas présent est encore aggravé par le risque de remontée du niveau de la mer.

Concrètement, les précipitations constatées le 29 septembre 2014, par chance grâce à la présence voisine de la station météo de l'aéroport de Montpellier-Fréjorgues, sont éliminées d'un revers de manche au motif qu'il ne s'agirait que d'une « précipitation exceptionnelle ». Cette observation exige au contraire que la précipitation centennale soit prise comme étant au moins égale aux observations du 29 septembre 2014.

- **n°2 : Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité.**

La règle devrait donc être de ne pas aggraver inutilement les risques d'inondations, plutôt que de chercher ensuite à les réduire.

Si on conçoit bien que toute construction implique une imperméabilisation, par contre il n'est pas nécessaire de construire, en zone rouge du PPRI, des équipements autres que des infrastructures linéaires de transport. Rien n'impose donc que le parking de la gare se situe sur un énorme remblais en zone rouge du PPRI : d'autres espaces sont utilisables, notamment ceux dont l'urbanisation est prévue dans le cadre de la ZAC Oz 1.

La construction du remblai du parking, bloquant le lit et la zone d'expansion du Nègue-Cats, est donc en contradiction flagrante avec cette prescription du SDAGE.

- **n°3 : Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques.**

Là encore, la prescription est violée, notamment par la canalisation du Nègue Cats, non seulement sous les infrastructures linéaires de transports (A9bis et CNM), mais également sous les quais de la gare TGV et sous le remblais supportant le parking de la gare. Les maîtres d'ouvrage s'en défendent en jugeant « peu intéressant » ce cours d'eau, ce qui ne correspond pas du tout avec la prescription du SDAGE.

Comme on le voit dans le schéma ci-dessous, les travaux rendus possibles par l'autorisation demandée comportent d'importants ouvrages situés en grande partie dans la zone inondable classée rouge du PPRI de Montpellier.



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

9. Risques d'inondation : une modélisation défailante

9.1. 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 (selon une statistique de Poisson), or les épisodes de l'automne 2014 démontrent 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.

9.2. 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, qui affirme avoir lu et approuvé en un jour les 132 pages du schéma directeur du Nègue Cats, 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. Du reste, c'est la raison pour laquelle les autorisations accordées à la ZAC OZ 1 et aux constructions en zone inondable de la gare TGV sont conditionnées à la réalisation d'ouvrages de réduction des risques.

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, encore 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, au point d'être encore moins crédible.

Le tableau suivant (tableau 17, produit par la SAAM dans le cadre de la ZAC OZ 1) 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, trentennal, ou 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.

10. Des risques humains ignorés

Actuellement, les débordements du Nègue Cats ne sont pas rares, 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 BFMTV : « *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* » (et pour cause : jusque là, la mairie n'était pas au bord du Lez).

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 qu'il devait 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 (en première instance) 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 secteur de la Mogère.

11. Conclusion et résumé

En conclusion, le collectif opposé à la gare de la Mogère s'oppose au projet « Parc de la Mogère », estime que les mesures de compensation annoncées ne sont pas de nature à réduire suffisamment les risques d'inondation provoqués par les ouvrages en zone inondable dont la réalisation est conditionnée aux ouvrages proposés, 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/Métropole de Montpellier, a illégalement refusé de communiquer au public une version numérique du dossier d'enquête publique ;

- le « saucissonnage » du programme est illégal selon le droit français et le droit européen, et empêche la bonne compréhension du public et des autorités de contrôle. Il est en outre inexcusable, s'agissant de projets portés par le même maître d'ouvrage, et pourtant séparés entre plusieurs dossiers (la ZAC Oz 1, le Parc de la Mogère, et l'extension du tramway L1).
- l'état initial est gravement incomplet, allant jusqu'à omettre la présence de zones humides et de bassins de rétention sur les branches principale et secondaires du Nègue-Cats.
- loin d'être une simple création de bassins de rétention, réduisant les risques d'inondation en aval, il s'agit d'un projet qui autoriserait la création d'ouvrages augmentant le risque d'inondation en aval (ZAC Oz 1 et remblais en zone inondable de la gare de la Mogère).
- les informations sont contradictoires entre les documents, par exemple en ce qui concerne le volume des bassins de rétention. Elles sont également incomplètes, omettant par exemple l'urbanisation de secteurs extérieurs à la ZAC Oz mais dont le ruissellement s'écoule pourtant vers le ruisseau du Nègue-Cats, comme la zone Urban Park à Lattes.
- le schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats n'a aucune valeur légale. Il ne corrige donc pas l'illégalité constituée par l'absence de mise à jour du PPRI de Montpellier préalablement à la construction d'ouvrages en zone rouge « inconstructible » du PPRI, en l'occurrence le remblais supportant le parking de la gare de la Mogère. L'onction octroyée par la DREAL-LR a encore moins de valeur légale, et est même risible lorsque l'on constate que les 120 pages du dossier sont censées avoir été étudiées et approuvées en une seule journée.
- contrairement à ce qu'affirme la SAAM, les prescriptions les plus importantes du SDAGE Rhône-Méditerranée, et en particulier les 3 premières du SDAGE 2016-2021, ne sont pas respectées par le présent projet, lorsque l'on tient compte des projets qui seraient légalisés par l'autorisation du présent projet (la ZAC Oz 1 et les remblais en zone rouge inondable).
- 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)